G 20 Talman osayleiskaava

Selostus



Maankäyttöjaosto 20.5.2015
Kunnanhallitus 2.6.2015
Valtuusto 15.6.2015

sipoo
sibbo

ASIA 1011/2010

Sipoo, Talman osayleiskaava, kaava G 20.
Osayleiskaava koskee Sipoon kunnan ja Keravan kaupungin rajalla sijaitsevaa noin 1 600 ha:n aluetta, jota halkoo Martinkyläntie ja Kerava-Nikkilä rata. Kaava-aluetta rajaa etelässä Keravantie. Kaava-alue kuuluu pääosin Martinkylän (421) ja pohjoisosiltaan osin Paippisten (426) maarekisterikylän alueeseen.

Tämä selostus liittyy 20.5.2015 päivättyyn osayleiskaavakarttaan (1:5000).

Tässä kaavaselostuksessa on kerrottu kaavaluonnoksen laatimisen taustoista, tavoitteista, kaavaprosessista sekä kaavaratkaisusta, sen perusteluista ja vaikutuksista.

Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet

Aloitusvaihe
Suunnittelutavoitteet (kaavoitusjaosto 19.1.2011, kh 15.2.2011)
Kaavatyö vireille (kuulutus 17.3.2011)
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä (21.3.-21.4.2011)
1. viranomaisneuvottelu (Uudenmaan ELY-keskus 22.8.2011)

↓

Valmisteluvaihe *(kaavoitusjaosto)*
Selvitysten laadintaa
- Perusselvitykset ja tavoitteet -raportti (kaavoitusjaosto 28.3.2012)
Rakennemallit (kaavoitusjaosto 28.3.2012)
- Rakennemallit nähtävillä (16.4.-16.5.2012)
Osayleiskaavaluonnos (kaavoitusjaosto 10.10.2012)
- Osayleiskaavaluonnos nähtävillä (29.10.-26.11.2012)
Kaavaluonnoksen palauteraportti

↓

Ehdotusvaihe *(maankäyttöjaosto, kunnanhallitus)*
Osayleiskaavaehdotus (maankäyttöjaosto 15.5.2013, kunnanhallitus 4.6.2013)
Osayleiskaavaehdotus (maankäyttöjaosto 28.8.2013, kunnanhallitus 10.9.2013)
- Osayleiskaavaehdotus nähtävillä 26.9.-25.10.2013
2. viranomaisneuvottelu 13.2.2014
- Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin 4.6.2014
Korjattu osayleiskaavaehdotus (maankäyttöjaosto 4.6.2014, kunnanhallitus 17.6.2014)
- Korjattu osayleiskaavaehdotus nähtävillä 4.8.-15.9.2014
- Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin
Toteutusohjelma

↓

Kaavan hyväksyminen *(valtuusto)*
Korjattu osayleiskaavaehdotus
(maankäyttöjaosto 10.12.2014, kunnanhallitus 13.1.2015, valtuusto 26.1.2015)

↓

Oikaistun osayleiskaavan hyväksyminen *(valtuusto)*
ELY-keskuksen oikaisukehotuksen perusteella muutettu osayleiskaavaa hyväksytään uudelleen.
(maankäyttöjaosto 20.5.2015, kunnanhallitus 2.6.2015, valtuusto 15.6.2015)

Kaavan laatijat:

Suvi Kaski, kaavoituskoordinaattori YKS 470
Sipoon kunta
suvi.kaski@sipoo.fi
p. 09 2353 6721

Konsultti:

Staffan Lodenius
Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy
staffan.lodenius@a-konsultit.fi
p. 09 6844 5123

Ann-Mari Lindgren
Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy
ann-mari.lindgren@a-konsultit.fi
p. 09 6844 5129

Matti Heikkinen
Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy
matti.heikkinen@a-konsultit.fi
p. 09 6844 5126

Kaavatyön ohjaukseen ovat kunnan puolelta osallistuneet:

Matti Kanerva, kaavoituspäällikkö
Kaisa Yli-Jama, yleiskaavoituspäällikkö
Eva Lodenius, liikennesuunnittelija
Eveliina Harsia, yleiskaavoittaja
Birgitta Smeds, suunnittelija
Barbro Lindström, suunnitteluavustaja
Sirkku Huisko, aluekehitysarkkitehti (12.2011 saakka)
Pilvi Nummi, kaavoittaja
Mari Kosonen, kunnan puutarhuri
Mikko Aho, kehitysjohtaja (11.2012 saakka)
Matti Stolp, kuntatekniikan päällikkö (1.2013 saakka)
Risto Hautsalo, kuntatekniikan päällikkö
Leena Kokko, sosiaali- ja terveystoimen johtaja
Helena Räsänen, vanhustyön päällikkö
Mervi Keski-Oja, päivähoidon johtaja
Tom Sundbäck, liikuntatoimenjohtaja (11.2012 saakka)
Christel Kyttälä, ympäristöpäällikkö
Pekka Söyrilä, mittaus- ja kiinteistöpäällikkö
Matti Huttunen, vesihuoltopäällikkö
Vesa Ruponen, lupavalmistelija

Selostuksen ovat laatineet Suvi Kaski, Ann-Mari Lindgren, Staffan Lodenius ja Matti Heikkinen.

Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internetsivuilla: www.sipoo.fi/talmaan

Valokuvat ellei toisin mainittu @ Sipoon kunta.
Viistoilmakuvat @ Ikuvaari Oy ja Lentokuva Vallas Oy.



Sisällysluettelo

1. Perustiedot ... 6
1.1 Kaava-alueen sijainti ... 6
1.2 Osayleiskaavan tarkoitus ja sisältö ... 6
1.3 Osayleiskaavan oikeusvaikutukset ... 8

2. Kaavatyön lähtökohdat ... 9
2.1 Suunnittelutilanne ... 9
2.1.1 Maakuntakaava ... 9
2.1.2 Yleiskaava ... 10
2.1.3 Asemakaavat ... 10
2.1.4 Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus ... 10
2.2 Maanomistus ja sopimukset ... 11
2.3 Maisema ja luonnonympäristö ... 12
2.3.1 Maisemarakenne ja topografia ... 12
2.3.2 Kallioperä ja maaperä ... 12
2.3.3 Vesisuhteet ... 12
2.3.4 Maisemalliset arvot ja rakentamissuositukset ... 14
2.3.5 Kasvillisuus ja eläimistö ... 15
2.4 Rakennettu ympäristö ... 17
2.4.1 Maankäytön historiaa ... 17
2.4.2 Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt ... 17
2.4.3 Nykyinen maankäyttö ja rakennuskanta ... 18
2.4.4 Väestö ja työpaikat ... 18
2.4.5 Palvelut ... 20
2.4.6 Virkistys ... 20
2.4.7 Liikenneverkko ... 21
2.4.8 Yhdyskuntatekniikka ... 22
2.4.9 Ympäristöhäiriöt ... 23

3. Kaavan tavoitteet ... 26
3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ... 26
3.2 Maakunnalliset ja seudulliset tavoitteet ... 28
3.3 Kunnan asettamat tavoitteet ... 30
3.4 Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet ... 31
3.5 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet ... 31
3.5.1 Viranomaisten tavoitteet ... 31
3.5.2 Osallisten tavoitteet ... 35
3.5.3 Ekotehokkuusselvityksestä johdetut tavoitteet ... 37

4. Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus ... 38
4.1 Päätökset ja työvaiheet ... 38
4.1.1 Rakennemallit ... 40
4.1.3 Kaavatyön aikana laaditut raportit ja julkaisut ... 42
4.1.2 Osayleiskaavaluonnos ... 42
4.2 Osallistuminen ... 43
4.3 Viranomaisyhteistyö ... 44

5. Osayleiskaava 46
5.1 Kokonaisrakenne 46
5.2 Keskusta-alueet 47
5.3 Väestö ja asuminen 48
5.3.1 Keskustan alue – C, A 49
5.3.2 Tiiviimpi pientaloalue – AP-1 52
5.3.3 Ulompi pientaloalue – AP, AP-2 53
5.3.4 Loma-asuntoalueet – RA, RA-1, RA-2 53
5.3.5 Haja-asumisluonteiset alueet – M, MU, MT, MY, MA 54
5.4 Palvelut 56
5.4.1 Julkiset palvelut 56
5.4.2 Kaupalliset palvelut 57
5.5 Toimitilat, työpaikat, tuotanto 57
5.6 Maa- ja metsätalous 58
5.7 Liikenne 59
5.7.1 Ajoneuvoliikenne 59
5.7.2 Joukkoliikenne 60
5.7.3 Kevyt liikenne 62
5.7.4 Pysäköinti 62
5.7.5 Helsinki-Pietari ratayhteys 62
5.8 Yhdyskuntatekninen huolto 63
5.8.1 Vesi- ja jätevesihuolto 63
5.8.2 Sähkönjakelu 63
5.8.3 Energiahuolto 64
5.9 Viheralueet ja virkistys 65
5.9.1 Ulkoilureitit 65
5.9.2 Hevostallitoiminta ja ratsastusreitistö, moottorikelkkareitti 65
5.9.3 Golf Talma 66
5.9.4 Talma Ski 66
5.10 Luonto ja ympäristö 67
5.10.1 Arkeologiset kohteet 67
5.10.2 Rakennusperintökohteet 68
5.10.3 Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet 69
5.10.4 Ekologiset käytävät 72
5.10.5 Energiatehokkuus 72
5.10.6 Vesistönsuojelu 73
5.10.7 Suojaviheralue 74
5.10.8 Ympäristön häiriötekijät 74
5.11 Määrätiedot 75
5.12 Osayleiskaavan toteutuminen 76

6. Tavoitteiden ja palautteen huomioon ottaminen 78
6.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 78
6.1.2 Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu 78
6.1.3 Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat 78
6.1.4 Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto 78
6.1.5 Helsingin seudun erityiskysymykset 79

6.2 Maakuntakaavan huomioon ottaminen 79
6.3 Kunnan omien tavoitteiden huomioon ottaminen 80
6.4 Palautteen huomioon ottaminen 80
6.4.1 Muutokset kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen välillä 81
6.4.2 Muutokset kaavaehdotuksen ja korjatun kaavaehdotuksen välillä 82
6.4.3 Korjattuun osayleiskaavaehdotukseen tehdyt muutokset ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä 82

7. Kaavan vaikutusten arviointi 84
7.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön 84
7.1.1 Yhdyskuntarakenteeseen ja taajamakuvaan 84
7.1.2 Asumiseen 84
7.1.3 Väestön rakenteeseen ja kehitykseen kaava-alueella 85
7.1.4 Palveluihin 85
7.1.5 Työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan 85
7.1.6 Liikenneverkkoon ja liikennemääriin 85
7.1.7 Jalankulkuun ja pyöräilyyn 88
7.1.8 Liikenneturvallisuuteen 89
7.1.9 Rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muinaismuistoihin 89
7.1.10 Tekniseen huoltoon 89
7.1.11 Ympäristöhäiriöihin 89
7.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön 90
7.2.1 Maisemaan 90
7.2.2 Luonnonoloihin ja luonnonsuojeluun 90
7.2.3 Pienilmastoon 90
7.2.4 Vesistöihin ja vesitalouteen 91
7.2.5 Maa- ja metsätalouteen 91
7.2.6 Ilmastotalouteen 91
7.3 Vaikutukset terveellisyyteen ja turvallisuuteen 92
7.3.1 Liikenneturvallisuuteen 92
7.3.2 Ihmisten elinoloihin ja terveyteen, sosiaaliseen ympäristöön 92
7.3.3 Ympäristön puhtauteen 93
7.4 Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä 93
7.5 Vaikutukset talouteen 93
7.6 Vaikutukset Keravalle 94

8. Selvitykset ja lähteet 96

Selostuksen liitteet 97

Selostuksen liitteet

Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 2. Rakennemalleista saadun yleisöpalautteen yhteenveto
Liite 3. Alustavasta kaavaluonnoksesta saadun yleisöpalautteen yhteenveto
Liite 4. Osayleiskaavaluonnoksen vastineraportti
Liite 5. Osayleiskaavaehdotuksen vastineraportti
Liite 6. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio
Liite 7. Korjatun osayleiskaavaehdotuksen vastineraportti
Liite 8. Osayleiskaavan luontokohteiden kohdekuvaukset
Liite 9. Talman osayleiskaavan ekotehokkuusselvitys
Liite 10. Talman osayleiskaavan liikennesuunnitelma, Sito
Liite 11. Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste, Strafica
Liite 12. Talman osayleiskaavan hulevesiselvitys
Liite 13. Talman osayleiskaavan vesihuoltosuunnitelma


Kerava
Talma Ski
Kerava-Porvoo rata
Martinkyläntie

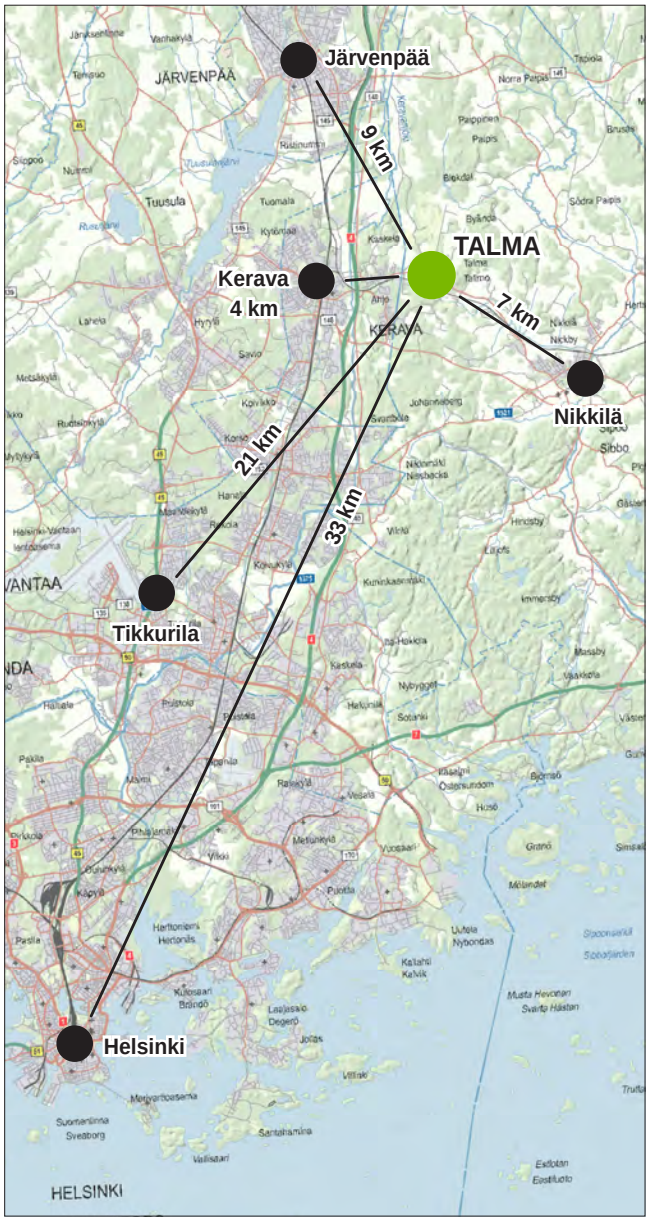
1. Perustiedot

1.1 Kaava-alueen sijainti

Osayleiskaava-alue sijaitsee Sipoon länsiosassa, Keravan kaupungin rajalla, noin 7 kilometriä Sipoon hallinnollisesta keskuksesta Nikkilästä luoteeseen. Keravan keskustaan suunnittelualueelta on matkaa noin 4 kilometriä, Järvenpään keskustaan noin 9 km ja Helsingin keskustaan 33 km.

Kaava-alue rajautuu etelässä Keravantiehen (mt 148). Alueen läpi itä-länsisuunnassa kulkee Martinkyläntie (pt 11 657) sekä Nikkilä-Kerava junarata.

Talman osayleiskaava-alueen rajaus perustuu Sipoon yleiskaavaan 2025. Osayleiskaavaan on otettu mukaan yleiskaavan keskustatoimintojen, taajamatoimintojen ja selvitysalueen ohella ne haja-asutusalueet, jotka suuntautuvat toiminnallisesti Talman keskustaan.



Suunnittelualueen sijainti suhteessa lähimpiin keskuksiin.

1.2 Osayleiskaavan tarkoitus ja sisältö

Yleiskaavoitus on osa maankäyttö- ja rakennuslaissa säädettyä alueiden käytön ja rakentamisen suunnittelujärjestelmää. Yleiskaavoituksen päämääränä on kunnan tai sen osa-alueen (osayleiskaava) yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen ja toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen, muun suunnittelun, maankäytön sekä rakentamisen perustaksi. Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Talman osayleiskaavoitus on yksi keskeisistä Sipoon kasvustrategian toteuttamiseen tähtäävistä suunnitteluhankkeista. Laadittavalla osayleiskaavalla tarkennetaan Sipoon yleiskaavan 2025 maankäytöllisiä linjauksia. Osayleiskaavalla määritellään ne maankäytölliset periaatteet, joilla Talmasta muodostuu raideliikenteeseen tukeutuva, toiminnoiltaan monipuolinen taajamakeskus. Osayleiskaavassa osoitetaan yleiskaavassa linjatun kasvutavoitteen kannalta tarpeelliset rakentamisalueet asuin- ja työpaikkatoiminnoille sekä tarvittava tieverkko ja palvelurakenne. Osana osayleiskaavatyötä laaditaan aluetta koskeva toteutusohjelma. Talman osayleiskaavan toteutumisen tavoitevuosi on 2035.

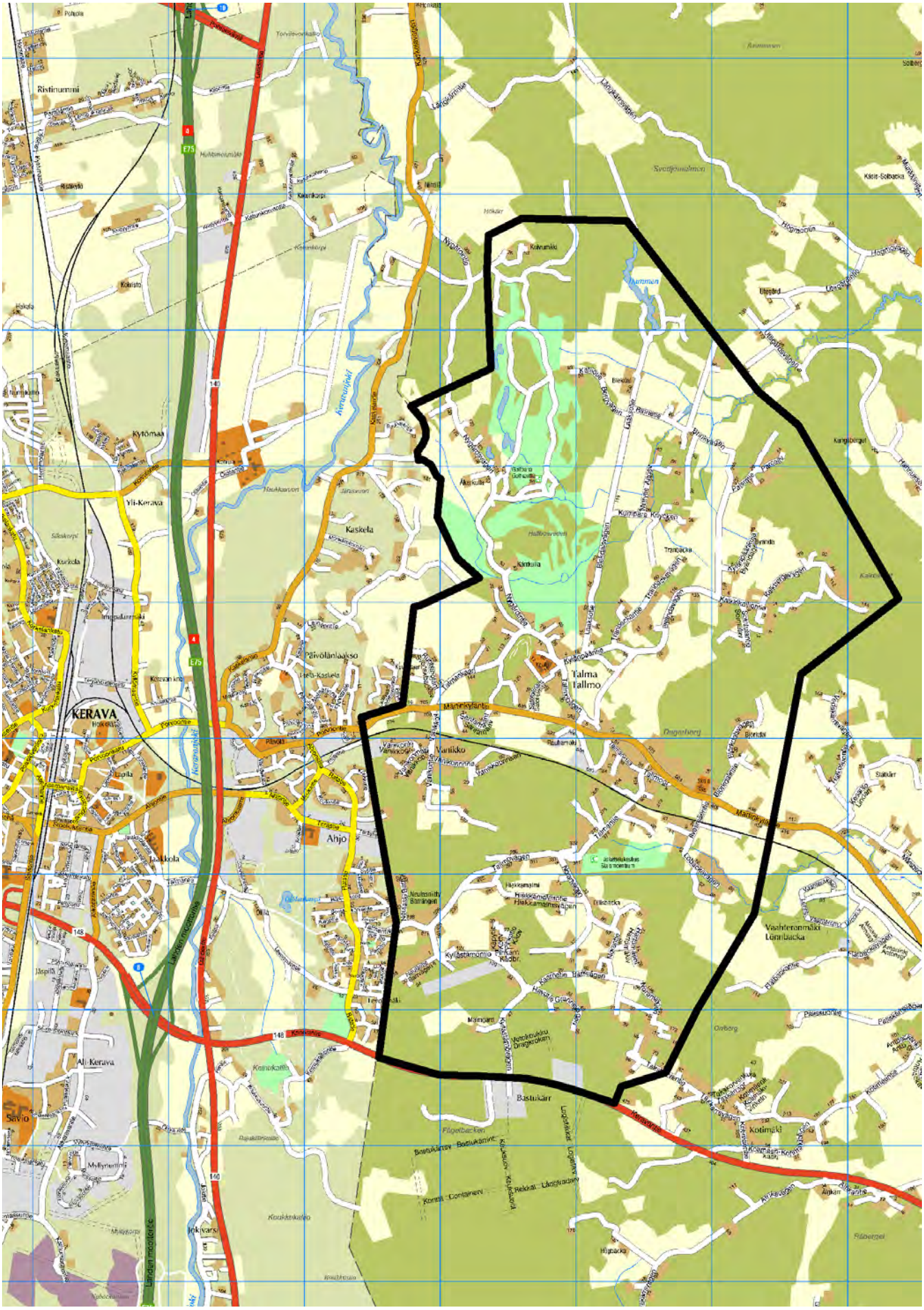
Talmaan laadittava osayleiskaava on asemakaavoitusta ohjaava aluevarauskaava, eikä se ole mitoittava. Mitoitusta on tarkasteltu kuitenkin alueiden käyttöä ja vaikutuksia arvioitaessa.

MRL 39 § Yleiskaavan sisältövaatimukset

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon maakuntakaavan lisäksi:

1) *yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys*
2) *olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö*
3) *asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus*
4) *mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla*
5) *mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön*
6) *kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset*
7) *ympäristöhaittojen vähentäminen*
8) *rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen*
9) *virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys*

Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.



Suunnittelualueen rajaus kunnan opaskartalla © Sipoon kunnan mittaus- ja kiinteistöyksikkö. Kartassa 1 ruutu = 1 km.

1.3 Osayleiskaavan oikeusvaikutukset

Talman osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana, mittakaavassa 1:5000. Sen tärkeimpänä oikeusvaikutuksena on ohjata asemakaavojen laatimista ja muuttamista.

Yleiskaavan oikeusvaikutukset muuhun suunnitteluun ja viranomaistoimintaan

Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Yleiskaava korvaa samaa aluetta koskevan aikaisemmin hyväksytyn yleiskaavan, jollei kaavassa toisin määrätä. Yleiskaava ei ole asemakaava-alueella voimassa muutoin kuin asemakaavan muuttamista koskevan vaikutuksen osalta (MRL 42.1 §).

Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. (MRL 42.2 §) Velvoite koskee niin valtion kuin kunnan viranomaisia, joilla on alueiden käyttöön liittyviä suunnittelu- tai toteuttamistehtäviä. Esimerkiksi maantielain mukaista yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Ulkoilulain mukaan ulkoilureittitoimitus voidaan pitää, vaikka ulkoilureittisuunnitelmaa ei ole tehty, jos ulkoilureitti on otettu mukaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan. Talman osayleiskaavassa ulkoilureittejä ei ole suunniteltu sillä tarkkuudella, että kaavaan merkittyjen reittien pohjalta voisi pitää ulkoilureittitoimituksen. Ulkoilureitit on merkitty kaavakartalle ohjeellisina, vain yhteystarve on sitova.

Rakentamis- ja toimenpiderajoitukset

Oikeusvaikutteisen osayleiskaavan alueella ei saa myöntää lupaa esimerkiksi rakennuksen rakentamiseen, jos se vaikeuttaa yleiskaavan toteuttamista. Lupa on kuitenkin myönnettävä, jos yleiskaavasta johtuvasta luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä kunta tai, milloin alue on katsottava varatuksi muun julkisyhteisön tarkoituksiin, tämä lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta. Haittaa arvosteltaessa ei oteta huomioon omistussuhteissa yleiskaavan hyväksymisen jälkeen tapahtuneita muutoksia, ellei niitä ole tehty yleiskaavan toteuttamista varten.

Virkistysalueilla (VL) ja luonnonsuojelualueilla (SL) on kaavamääräyksessä ehdoton rakentamisrajoitus: alueelle ei saa rakentaa uusia rakennuksia (MRL 43.2 §). Virkistysalueilla rakentamisrajoitus ei kuitenkaan koske virkistystä palvelevien rakennusten ja rakenteiden rakentamista.

Virkistys-, suojaviher-, MY-, MA- ja luonnonarvoalueilla on kaavamääräyksessä toimenpiderajoite: maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista, siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty. Maisematyölupaa haetaan Sipoon kunnalta. Lupaa ei tarvita yleis- tai asemakaavan toteuttamiseksi tarpeellisten taikka myönnetyn rakennus- tai toimenpideluvan mukaisten töiden suorittamiseen eikä vaikutuksiltaan vähäisiin toimenpiteisiin.

Luonnonsuojelualueilla (SL) on kielletty maaperän kaivaminen, louhiminen, tasoittaminen, täyttäminen, puiden kaataminen sekä muut alueen luonnon tilaa vaarantavat toimenpiteet, kunnes siitä on muodostettu luonnonsuojelulain mukainen luonnonsuojelualue. Luonnonsuojelualueen perustamisen jälkeen em. toimenpiteet on kielletty ilman kunnan myöntämää maisematyölupaa. Maisematyölupahakemuksesta on pyydettävä ELY-keskuksen lausunto.

Muinaismuistoalueilla (SM) in kielletty alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen.

Myös vesialueita (W) koskee MRL:n 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, jonka mukaisesti kaivamis-, täyttämis-, ruoppaus- tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista.

Oikeusvaikutteisen yleiskaavan merkitys asemakaavavalituksessa

MRL 188 §:n 5 momentin mukaan asemakaavan hyväksymistä koskevaan hallinto-oikeuden päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla siltä osin kuin alueen pääasiallinen maankäyttö on ratkaistu lainvoiman saaneessa oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Edellä olevaa ei kuitenkaan sovelleta ranta-asemakaavoihin.

Säännöksellä pyritään vaikuttamaan siihen, että jos tietty kysymys on ratkaistu jo oikeusvaikutteisessa kaavassa, sitä asiaa ei tule kyseenalaistaa toista kertaa toisella kaavatasolla tai lupa-asiassa. Säännöksen soveltamisen laajuus riippuu luonnollisesti siitä, kuinka yksityiskohtaisesta yleiskaavasta on kyse. Siten esimerkiksi yleiskaavassa yleispiirteisenä osoitettu asuntoaluevaraus ei ole ratkaissut kysymystä, miten ja mihin alueen sisäiset kadut, puistot tai lähipalvelut sijoitetaan, vaan ne ratkaistaan vasta asemakaavan yhteydessä. Sen sijaan alueen pääasiallinen käyttötarkoitus on ratkaistu yleiskaavassa.

Yleiskaavaan perustuva lunastuslupa

Asianomainen ministeriö voi yleisen tarpeen vaatiessa myöntää kunnalle luvan lunastaa alueen, joka tarvitaan yhdyskuntarakentamiseen ja siihen liittyviin järjestelyihin tai muutoin kunnan suunnitelmallista kehittämistä varten (MRL 99.1 §).

Asianomainen ministeriö voi myöntää kunnalle luvan lunastaa alueen, joka on yleiskaavassa osoitettu liikenneväyläksi, asuntorakentamiseen tai siihen liittyvään yhdyskuntarakentamiseen ja jota tarvitaan kunnan suunnitelmanmukaiseen yhdyskuntakehitykseen, sekä alueen, joka on tarkoitettu kunnan tai kuntayhtymän laitokselle tai muihin näiden tarpeisiin. Asuntorakentamiseen tai siihen liittyvään yhdyskuntarakentamiseen lunastettavaan alueeseen voi sisältyä myös virkistys- ja suojelualuetta (MRL 99.2 §).

2. Kaavatyön lähtökohdat

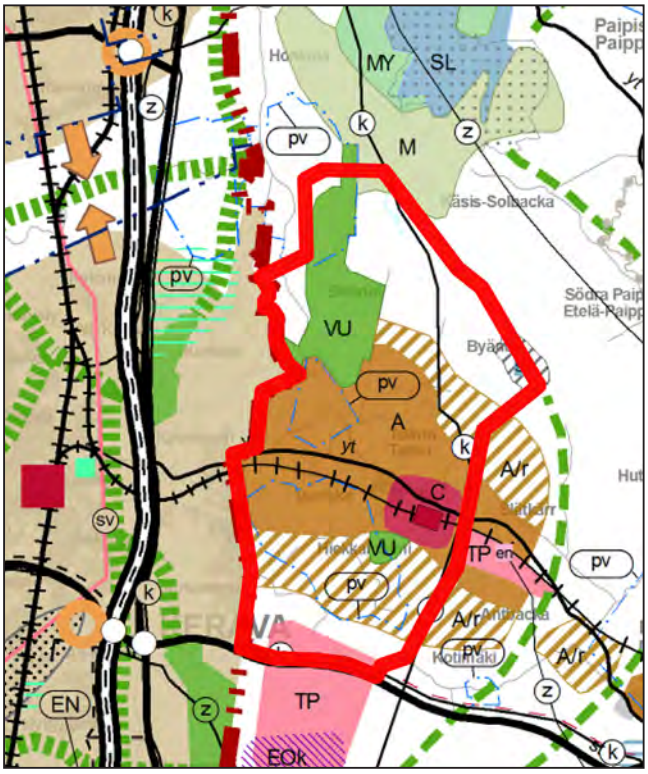
2.1 Suunnittelutilanne

2.1.1 Maakuntakaava

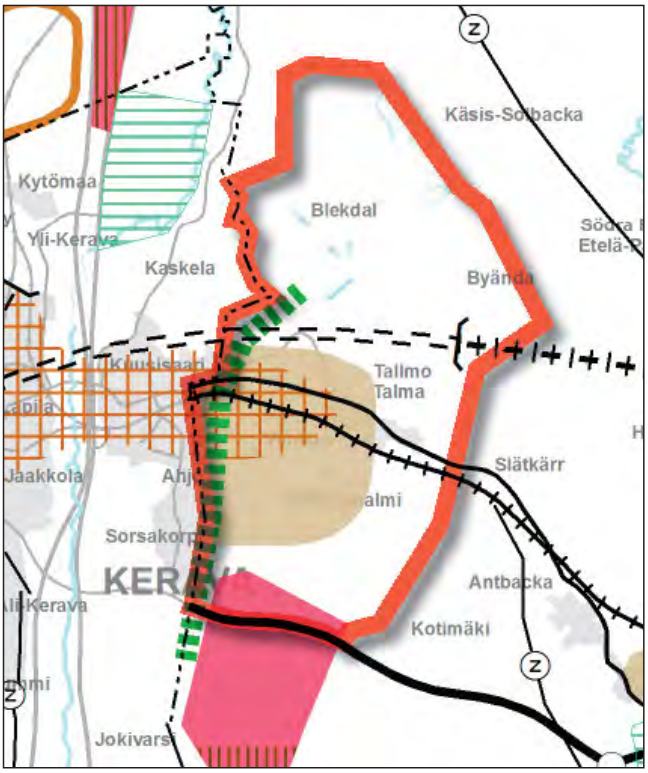
Suunnittelualueella on voimassa ympäristöministeriön 15.2.2010 vahvistama Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaava. Ympäristöministeriö vahvisti 30.10.2014 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan. Vaihemaakuntakaava korvasi vahvistuttuaan Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan ratkaisut taajamarakenteen ja sitä tukevan liikennejärjestelmän sekä kaupan palvelurakenteen osalta. Keravan puolella on voimassa ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistama Uudenmaan maakuntakaava.

Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavassa on Talman alue osoitettu pääosaltaan taajamatoimintojen alueeksi (A) ja taajamatoimintojen laajenemisalueeksi (A/r). Kerava-Nikkilä rataosuudelle on Talman kohdalle osoitettu ohjeellinen asemapaikka. Tätä ympäröivä alue on maakuntakaavassa keskustatoimintojen aluetta (C). Talma golfin ja laskettelukeskuksen alueet ovat maakuntakaavan mukaisia urheilualueita (VU). Bastukärrin työpaikka-alue ja Vaahteranmäen työpaikka-alue ovat myös maakuntakaavassa osoitettuna (TP). Samoin maakuntakaavassa on osoitettu pohjavesialueet (pv) ja suunnittelualueen itäosaa pohjois-eteläsuunnassa leikkaava maakaasun runkoputki (k) sekä yhteystarve uudelle maakaasuputkelle maantien 148 varteen. Maakuntakaavassa valkoiseksi osoitetuille alueille ei kohdistu mitään valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävää käyttötarkoitusta. Valkoisille alueille voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa kunnan tarpeiden mukaan merkitykseltään paikallisena kaikkia maankäyttömuotoja.

Maakuntavaltuusto hyväksyi 20.3.2013 (YM vahvisti 30.11.2014) Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, joka uudistaa Uudenmaan alueella voimassa olevia maakuntakaavoja aluerakenteen ja sitä tukevan liikennejärjestelmän sekä kaupan palvelurakenteen osalta. 2. vaihemaakuntakaavassa on Talman alue osoitettu osin taajamatoimintojen alueeksi. Radan läheinen alue on tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta. Aivan Keravan rajan tuntumaan on osoitettu Keravan Keinukalliolta Talma golfiin suuntautuva viheryhteystarve. Vaihemaakuntakaava osoittaa alueelle Itäradan ohjeellisen linjauksen, joka on osoitettu kulkevaksi pääosin tunnelissa Talman osayleiskaava-alueen puolella. Tunnelin tarkka sijainti ja mitoitus on tarkoitus määritellä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Vaihemaakuntakaavan mukaisia valkoisia alueita koskee suunnittelumääräys, jonka mukaisesti nämä alueet on tarkoitettu ensi sijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ohjattava taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan alueelle osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä.



Ote Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä (Uudenmaan maakuntakaava ja Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaava). Lähde: Uudenmaan liitto.



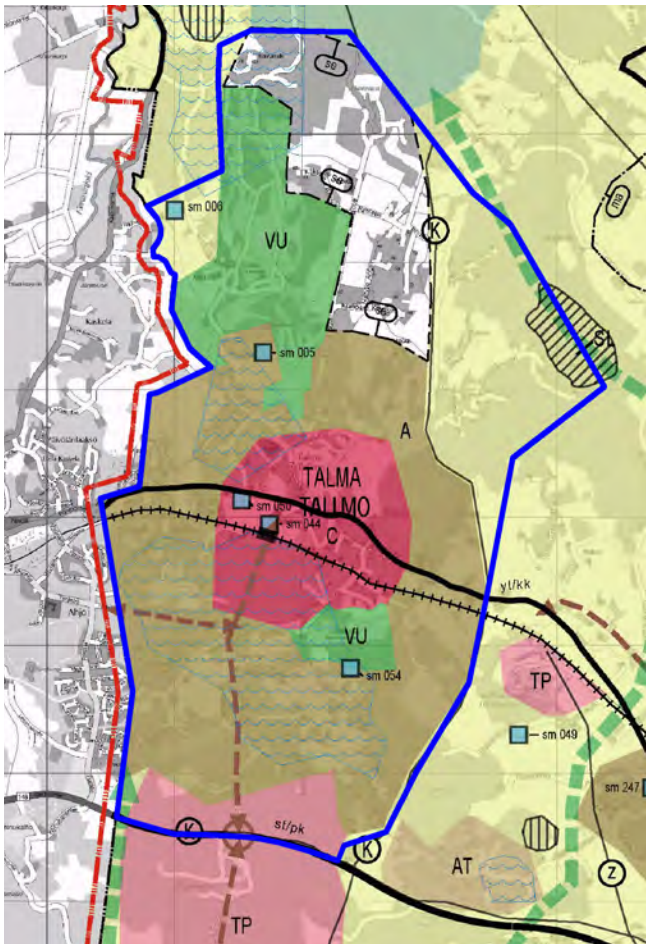
Ote Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta (YM:n 30.10.2014 vahvistama). Kuvassa osayleiskaava-alue rajattuna punaisella. Ruskealla taajamatoimintojen alueet ja vaaleanpunaisella työpaikka-alueet. Ruudutus tarkoittaa tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta. Kaksoiskatkoviiva-/ ristiviivakuviolla on esitetty Helsinki-Pietari raideyhteyden linjaus. Kaksoiskatkoviivallinen osuus tarkoittaa tunnelia. Vihreä katkoviiva tarkoittaa viheryhteystarvetta. Lähde: Uudenmaan liitto.

2.1.2 Yleiskaava

Sipoon yleiskaava 2025

Alueella on voimassa Sipoon valtuuston 15.12.2008 hyväksymä Sipoon yleiskaava 2025, joka korvasi aiemmat yleiskaavat yleiskaavassa 2025 osoitettua selvitysaluetta lukuun ottamatta. Selvitysaluetta koskee osin kunnanvaltuuston 17.6.1987 hyväksymä Keski-Sipoon osayleiskaava sekä osin kunnanvaltuuston 15.6.1994 hyväksymä ja Uudenmaan ympäristökeskuksen 18.4.1997 vahvistaman Haja-asutusalueiden yleiskaava. Sipoon yleiskaava 2025 on saanut lainvoiman 23.12.2011.

Yleiskaavan mukaisesti Talmasta on tavoitteena muodostaa raideliikenneyhteyteen tukeutuva taajamakeskus. Yleiskaavassa 2025 on maakuntakaavan tavoin osoitettu Talmaan asemapaikka ja tämän ympärille keskustatoimintojen alue (C). Muilta osin Talman osayleiskaava-alue on Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti pääosin taajamatoimintojen aluetta (A). Taajamatoimintojen alue on keskustatoimintojen alueen tavoin tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Talman golfkeskuksen itäpuolinen hankeyhteistyöalue on osoitettu yleiskaavassa selvitysalueeksi (se). Yleiskaavan kaavamääräyksen mukaan selvitysalueelle on tarkoitus laatia osayleiskaava ja asemakaava. Selvitysaluetta koskevissa Keski-Sipoon osayleiskaavassa ja Haja-asutusalueiden yleiskaavassa alue on osoitettu pääosin maa- ja metsätalousalueeksi. Suunnittelualueen eteläosa Keravantien varressa, on yleiskaavan mukaisesti asemakaavoitettavaksi tarkoitettua työpaikka-, teollisuus- ja varastoaluetta (TP). Suunnittelualueen koillisosa on yleiskaavan 2025 mukaista haja-asutusaluetta (MTH), jossa maa- ja metsätalouteen liittyvä rakentaminen on sallittu.



Ote Sipoon yleiskaavasta 2025. Talman osayleiskaava-alue rajattu sinisellä.

Yleiskaavan 2025 mukaan osayleiskaava-alueella sijaitsee kolme tärkeää tai vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta. Yleiskaavan laatimisen jälkeen alueista yksi on poistunut pohjavesirekisteristä, näin ollen alueella sijaitsee kaksi pohjavesialuetta. Näille alueille ei saa osoittaa pohja-/pintaveden laatua vaarantavia toimintoja. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsee useita muinaismuistokohteita (sm). Kohteita koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista tulee neuvotella Museoviraston kanssa. Suunnittelualueen koillisosassa sijaitseva Kalkberget on osoitettu yleiskaavassa arvokkaaksi geologiseksi muodostumaksi ja luonnonsuojelualueeksi (SL). Alueelle toimenpiteitä suunniteltaessa ja toteutettaessa on katsottava, ettei erikoisia luonnonesiintymiä turmella eikä aiheuteta huomattavia tai laajalle ulottuvia vahingollisia muutoksia luonnonolosuhteissa.

Martinkyläntieltä Keravantielle (mt 148) on osoitettu yleiskaavassa 2025 tieliikenteen yhteystarve, samoin Keravan Terästieltä on yhteystarve tälle uudelle Martinkyläntien ja Keravantien yhdistävälle tieyhteydelle.

Keravan yleiskaava 2020

Keravan yleiskaava 2020 on hyväksytty Keravan kaupunginvaltuustossa 14.6.2004 ja se on tullut voimaan 22.6.2006. Sipoon rajan tuntumaan on yleiskaavassa osoitettu asunto- (AP), maa- ja metsätalous- (MT) sekä teollisuus- ja varastoalueita (TY/TA). Keravan yleiskaavan tarkistustyö on käynnistetty vuonna 2013.

2.1.3 Asemakaavat

Talman osayleiskaava-alue on pääosin asemakaavoittamatonta. Suunnittelualueen eteläosassa on voimassa 9.11.2009 lainvoimaiseksi tullut Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaava.

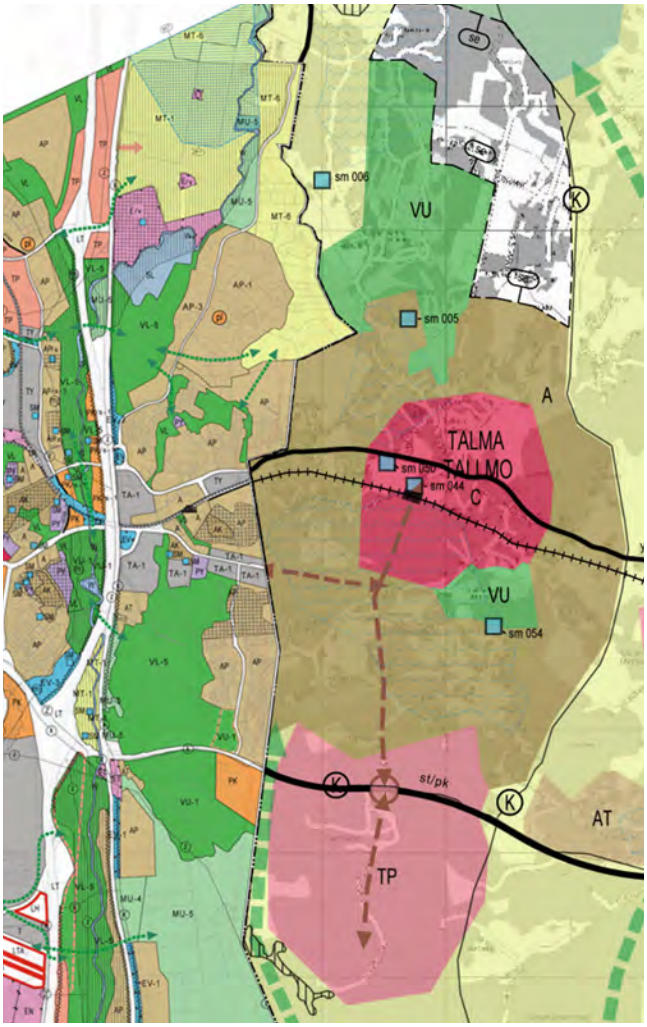
Talman osayleiskaava-alue rajautuu osin Keravan puolen asemakaavoitettuihin alueisiin. Sipoon rajalla on pääasiassa pientalokorttelialueita sekä teollisuus- ja varastotontteja Terästien varressa.

2.1.4 Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus

Suunnittelualueelle on asetettu kunnanhallituksen 1.3.2011 tekemällä päätöksellä maankäyttö- ja rakennuslain 38 §:n mukainen rakennuskielto ja 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus 31.12.2015 osayleiskaavan laatimista varten. Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus eivät koske suunnittelualueella sijaitsevia Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisia TP-alueita.

Rakennuskielto ei koske rakennusjärjestyksen mukaista, olemassa olevaan asuntoon tai asuttuun maatilaan kuuluvan talousrakennuksen rakentamista tai korjaamista, eikä olemassa olevan asuinrakennuksen korjaamista tai rakennusjärjestyksen mukaista laajentamista. Samoin rakennuskielto ei koske rakennusjärjestyksen mukaisen sivuasunnon rakentamista, olemassa olevan omakotitalon korvaamista uudella omakotitalolla tai olemassa olevan loma-asunnon korvaamista uudella loma-asunnolla. Rakennuskiellosta huolimatta voimassa olevien poikkeamislupien perusteella voidaan myöntää rakennuslupa, mikäli luvan myöntämisen edellytykset eivät ole muuttuneet.

Toimenpiderajoituksesta johtuen maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä: kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- tai täyttämistyötä, tai muita näihin verrattavaa toimenpidettä ei saa suorittaa ilman maisematyölupaa. Puun kaato edellyttää maisemaluvan saamista, jos kyseessä on yli 3 ha:n suuruinen avohakkuu tai hakkuu luonnollista uusiutumista varten, tai hakkuu alueella, joka on merkitty vahvistetussa maakunta- tai yleiskaavassa suojelumerkinnällä (S, SL, s, sl).

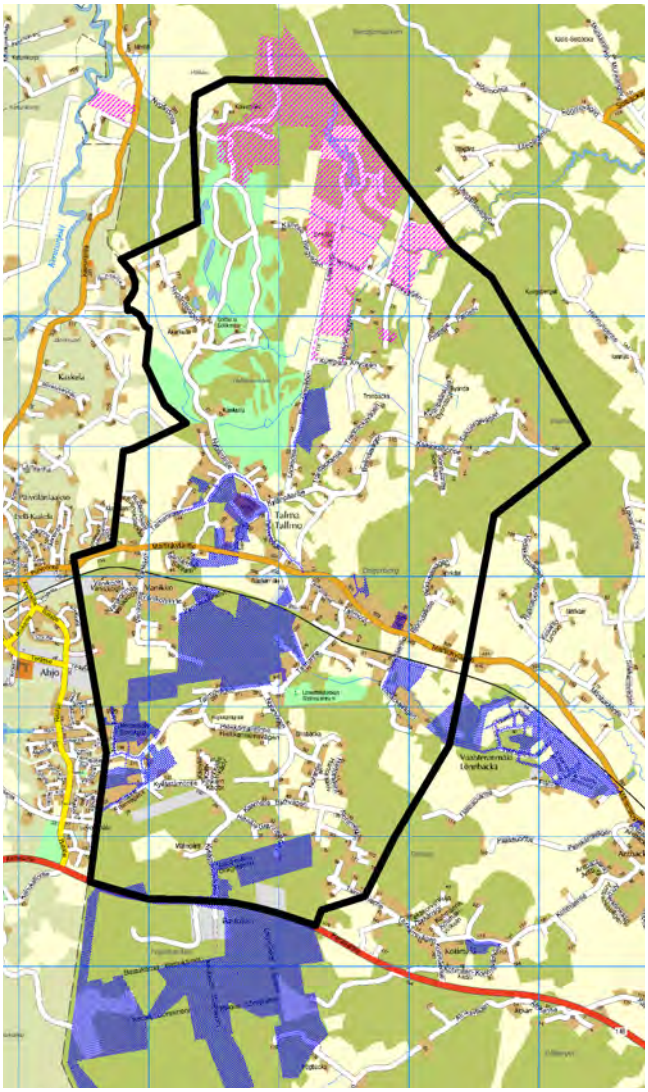


Kuvassa ote Keravan yleiskaavayhdistelmästä (Yleiskaava 2020 ja KerCa) sekä Sipoon yleiskaavasta 2025.

2.2 Maanomistus ja sopimukset

Suunnittelualue on pääosin yksityisomistuksessa. Kunnan omistamista maista pääosa sijaitsee Martinkyläntien eteläpuolella suunnittelualueen keskiosassa.

Sipoon yleiskaavassa 2025 osoitettua selvitysaluetta koskien on tehty kunnanhallituksen päätöksen (26.2.2008, 52 §) mukaisesti sopimus maankäytön hankeyhteistyön käynnistämisestä Talma Hills alueen maanomistajien kanssa.



Kuvassa kunnan omistamat maa-alueet sinisellä, sopimusalueet punaisella.

2.3 Maisema ja luonnonympäristö

2.3.1 Maisemarakenne ja topografia

Alueen maisemarakenteen muodostavat pohjois-eteläsuuntaiset metsäiset kallio-moreeniselänteet ja niiden väliin jäävät laaksot, jotka pääosin ovat viljelykäytössä ja joissa veden uomat kulkevat.

Selvitysalueen eteläosassa, Martinkyläntien eteläpuolella, maastosta kohoavat karkeammista maalajeista muodostuneet kumpareet rikkovat muuten varsin alavaa maisemaa. Martinkyläntien pohjoispuolella maasto kohoaa pohjoiseen mentäessä. Idässä Degerbergin, Kalkbergin ja Tallbackan selänteet muodostavat moreeniselänteiden ketjun rikkomaan muuten alavaa savikkoa. Viljelysalueet sijaitsevat suunnittelualueella välillä 20-40 mmpy ja selänteiden lakialueet 50-60 mmpy. Alueen suhteelliset korkeuserot ovat alueella suhteellisen pieniä, keskimäärin noin 20 metriä.

Suunnittelualueen korkein lakialue sijaitsee alueen keskiosassa Degerbergillä, jossa korkeimmat kohdat kohoavat noin 65 metriin meren pinnan yläpuolella. Jyrkimmät alueet sijaitsevat Degerbergin ja Talman laskettelukeskuksen rinteillä.

Tiestöt mutkittelevat pääosin harjujen ja selänteiden juurella ja alueen halkaisee itä-länsi suuntainen Kerava-Porvoo rata. Rakentaminen on selvitysalueella sijoittunut pääosin viljelyalueiden reunoille, selänteiden rinnealueille ja osittain savikkoisille laaksoalueille. Paikoitellen olemassa oleva rakentaminen on sijoitettu myös maisemarakenteelliselle laaksoalueelle.

2.3.2 Kallioperä ja maaperä

Suunnittelualueen kallioperä on pääosin graniittia, suunnittelualueen keskiosalla on myös kvartsi- ja granodioriittiä. Rakennusgeologisilta ominaisuuksiltaan nämä kivilajit eivät paljon poikkea toisistaan. Kallioperä soveltuu yleisesti ottaen hyvin rakentamiseen ja louhimiseen. Suunnittelualueen poikki kulkee likipitäen ratalinjaa myöten diabaasijuoni ja alueen kallioperässä ilmenee liuskeisuutta. Liuskeisuus saattaa vaikuttaa kallioleikkauksien toteuttamiseen, mutta sillä ei ole maankäytön kannalta merkitystä.

Suurin osa suunnittelualueen maaperästä on savikkoa. Martinkyläntien molemmin puolin, Talman keskustan kohdalla ja tien eteläpuolella Grankullan ja Hiekkamalmin välissä on hiekkamuodostumat, kuten myös selvitysalueen pohjoisosassa Koivumäellä. Muuten selänteet, kuten Degerberg, Kärrkulla ja Talman laskettelukeskus ovat pääosin moreenikerroksen peittämää kalliota.

Savi, hiesu, ja hienohieta ovat pienilmastoltaan kylmiä ja kosteutta pidättäviä, kun taas karkea hieta, hiekka, sora sekä moreeni ovat lämpöä kerääviä ja vettä läpäiseviä, ja siten rakentamisen ja asuinviihtyisyyden kannalta parempia.

2.3.3 Vesisuhteet

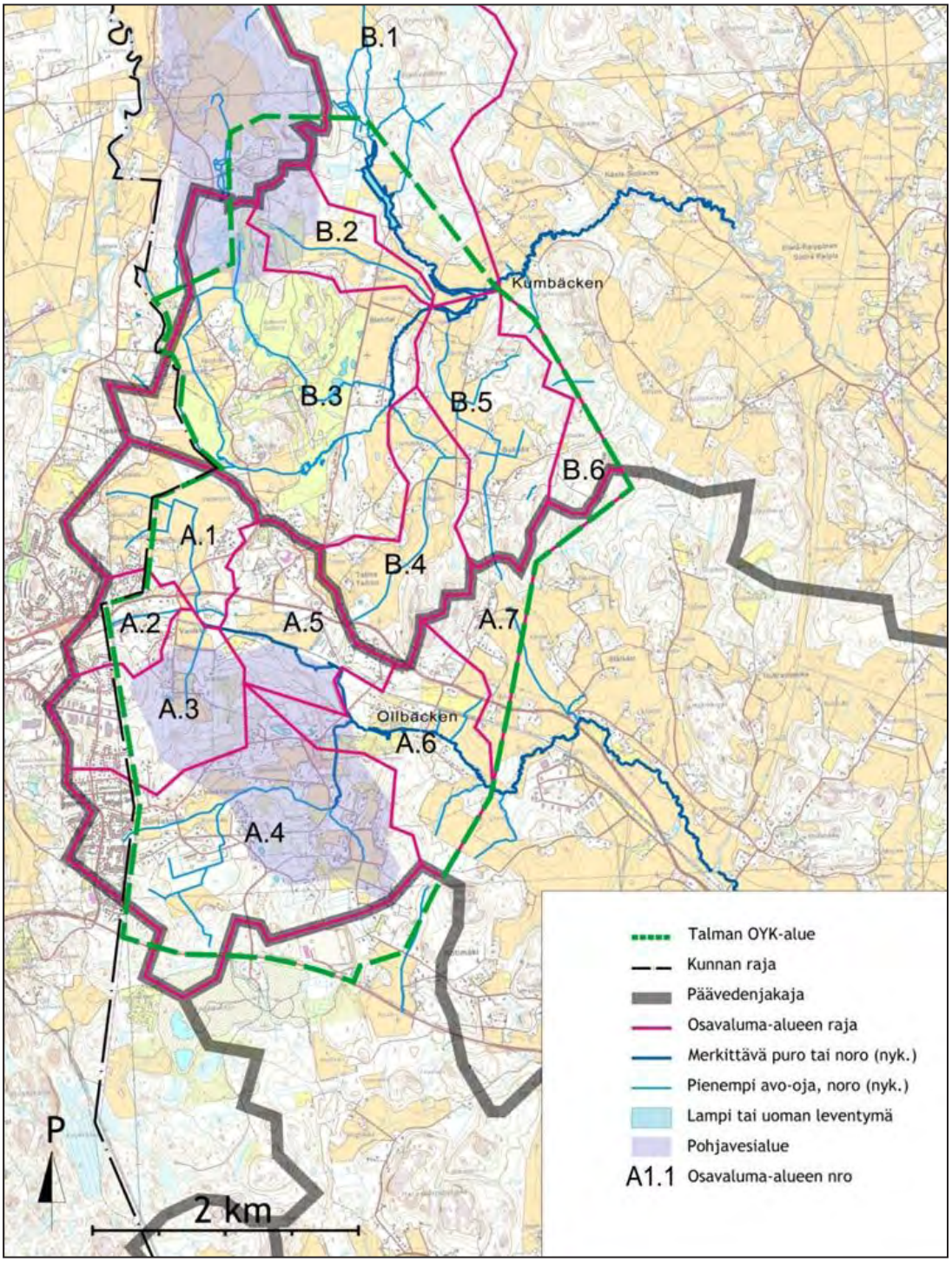
Osana osayleiskaavatyötä on tehty hulevesiselvitys (FCG Oy, 2012). Suunnittelualue kuuluu Sipoonjoen päävesistöalueeseen, jonne laskevat Kumbäckenin ja Ollbäckenin valuma-alueiden vedet. Pohjoisen, Kumbäckenin valuma-alueen ja eteläisen, Ollbäckenin valuma-alueen erottava päävedenjakaja jakaa suunnittelualueen Talmankaaren tietämiltä itä-länsisuunnassa kahtia. Osayleiskaava-alueesta noin 47 % (760 ha) kuuluu Kumbäckenin valuma-alueeseen ja saman verran (760 ha) Ollbäckenin valuma-alueeseen. Lisäksi kaava-alueen luoteisreunasta noin 2 % (30 ha) kuivattuu Keravanjokeen ja eteläosasta 3 % (50 ha) Ruddamsbäckenin kautta Sipoonjokeen. Kaava-alue muodostaa noin 55 % Kumbäckenin uoman valuma-alueesta ja noin 30 % Ollbäckenin valuma-alueesta.

Kumbäcken on yksi Sipoonjoen keskiosan valuma-alueen merkittävimmistä puroista. Puro saa alkunsa Talman golfkentältä ja sen pohjoispuolisilla metsä- ja suoalueilla. Kumbäckenin uoma on padottu useassa kohdassa. Ollbäcken on Näsebäckenin valuma-alueen merkittävin puro. Puroon liittyy useita sivupuroja, jotka virtaavat enimmäkseen peltojen keskellä. Ollbäckenin latvat virtaavat runsailla pohjavesialueilla, joten purossa riittää vettä ympäri vuoden.

Sipoonjoki kuuluu Natura 2000 -verkostoon (FI0100086). Sipoonjoen Natura-alueeseen kuuluu vain vesialueita, ja siten suojelutavoitteet toteutetaan vesilain nojalla. Joki on tärkeä varsin luonnontilaisena säilyneen puroluonnon sekä ennen kaikkea meritaimenen alkuperäiskannan suojelulle. Sipoonjoen kalataloudellisen selvityksen (2008) mukaan myös osayleiskaava-alueen pääuomat, Ollbäcken ja Kumbäcken, ovat kalataloudellisesti arvokkaita Sipoonjoen sivupuroja.

Alueella on muutamia pieniä lampia ja maaston painautumiin muodostuneita kosteampia alueita, näistä mainittakoon alueen pohjoisosassa sijaitseva Dammenin lampi sekä Talmantien varrella sijaitseva entiseen sorakuoppaan muodostunut Talman uimalampi. Alueen länsipuolella virtaa Keravanjoki ja noin 3 km päässä idässä Sipoonjoki.

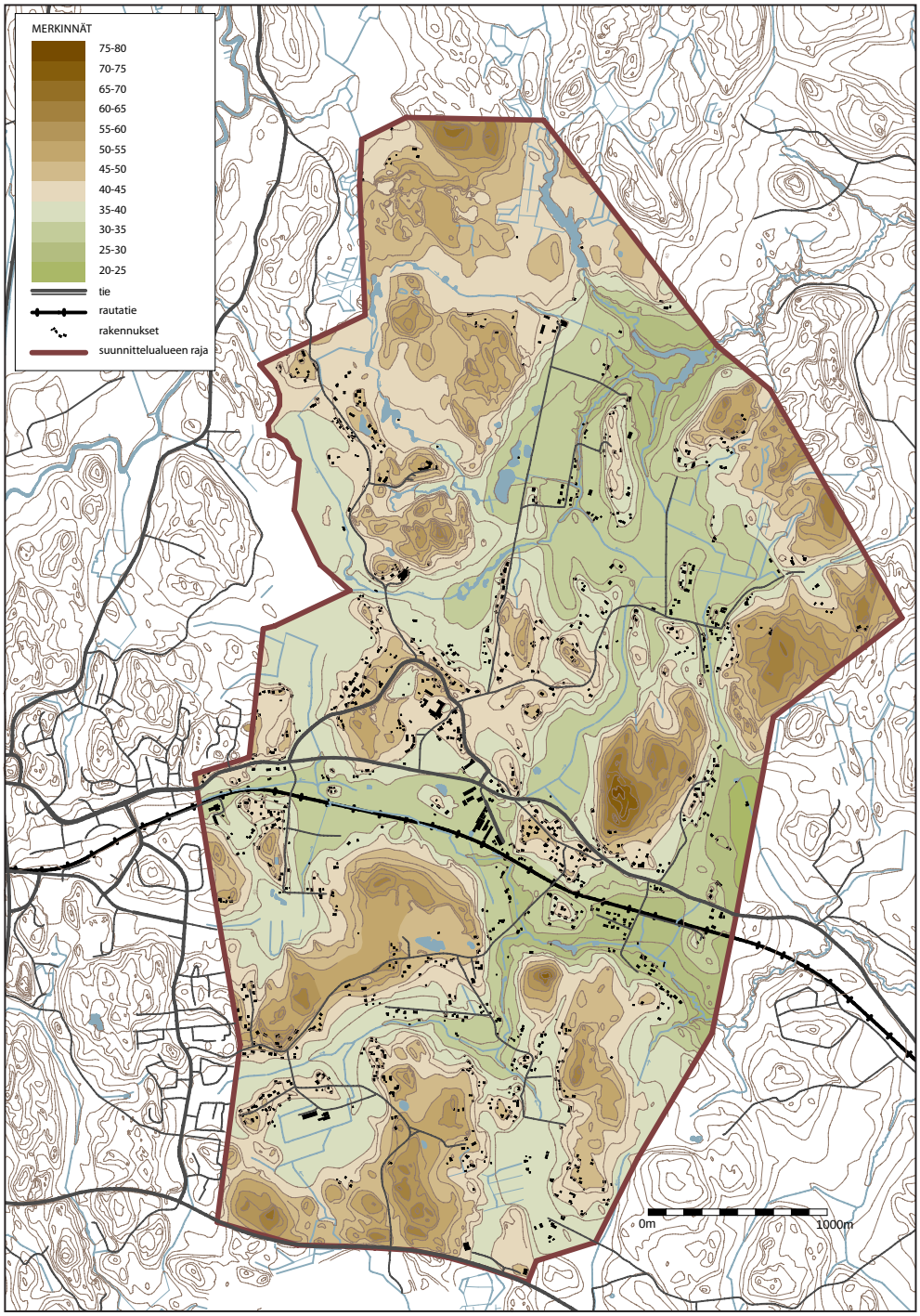
Suunnittelualueella on kaksi pohjavesialuetta. Martinkyläntien eteläpuolella sijaitseva Ollisbacka kuuluu alueluokkaan II, vedenhankintaan soveltuviin pohjavesialueisiin. Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee Nygårdin pohjavesialue, joka kuuluu luokkaan I, vedenhankintaa varten tärkeisiin pohjavesialueisiin. Nygårdin pohjavesialueen vedenottamo sijaitsee vajaan 300 metrin päässä suunnittelualueen luoteiskulmasta.



Osayleiskaava-alueen valuma-alueet. Lähde: FCG Oy, 2012



Ollbäcken on suunnittelualueen eteläosan päävirtausreitti. Ollbäckenin latvat virtaavat Talmassa pohjavesialueella, joten siinä riittää vettä ympäri vuoden. Kuva: FCG Oy, Lauri Harilainen.



Osayleiskaava-alueen topografia ja vesisuhteet. Lähde: MA-Arkkitehdit.

2.3.4 Maisemalliset arvot ja rakentamissuositukset

Talman alueen identiteetin kannalta tärkein yhtenäinen maisemakokonaisuus on Talman kartanomaisema. Kartanomaiseman viljelyalueiden rajat ovat säilyneet melko ehjinä, vaikka avointa peltoaukeaa halkookin hieman näkymää häiritsevä sähkölinja. Kartanomaisemaan avautuu Martinkyläntieltä näkymiä, jotka korostavat Talmaan saapumisen mielikuvia (Eriksson Arkkitehdit Oy, 2010).

Talman golfkenttä on Talma Ski -laskettelukeskuksen kanssa toinen merkittävimmistä erityisympäristöistä, jotka tuovat omaleimaisuutta alueen tämänhetkiseen maisemakuvaan (Eriksson Arkkitehdit Oy, 2010).

Rakentamiseen suositeltavia ovat alueet, joilla maisemalliset ja pienilmastolliset tekijät ovat suotuisia (maaperä, topografia, vesisuhteet, ilmasto) ja maisemaan kohdistuvat vaikutukset ovat vähäisiä. Ensisijaisesti rakentamiseen suositeltavia alueita ovat lämminmaaperäiset (hiekka, hieta) selännealueet, kuten Björkkulla ja Grankulla. Toissijaisesti rakentamiseen suositeltavia alueita ovat muut selännealueet. Korkeimmat lakialueet ja kylmät laakson pohjat eivät ole suositeltavia rakennettavaksi. Myös alueen arvokkaat viljelymaisemakokonaisuudet tulisi jättää rakentamatta (MA-Arkkitehdit, 2011).

2.3.5 Kasvillisuus ja eläimistö

Osayleiskaavatyötä varten on teetetty luontoselvitys vuonna 2010 sekä linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Selvitykset on laatinut Faunatica Oy.

Luontotyypit ja kasvillisuus

Selvitysalueella havaittiin 35 huomionarvoista luontotyyppikohdetta, jotka jakautuvat yhteensä 42 kuvioon. Luontoarvot arvioitiin korkeiksi 16 ja keskinkertaisiksi 19 kohteella. Erityisen arvokkaita ovat huomionarvoisten luontotyyppien keskittymät Degerbergin ja Kalkbergin alueilla (kuuluu myös erityisen tärkeään ekologiseen yhteyteen ja linnustollisesti tärkeimpään metsäalueeseen) sekä Grankullan ja Sandbackan välissä. Näillä keskittymäalueilla luontotyyppikokonaisuudet ovat riittävän laajoja ylläpitämään monimuotoista lajistoa. Luontoselvityksessä suositellaan säilytettäväksi korkeita luontoarvoja omaavat luontotyyppikohteet. Myös huomionarvoiset, keskinkertaisia luontoarvoja sisältävät kohteet tulisi säästää.

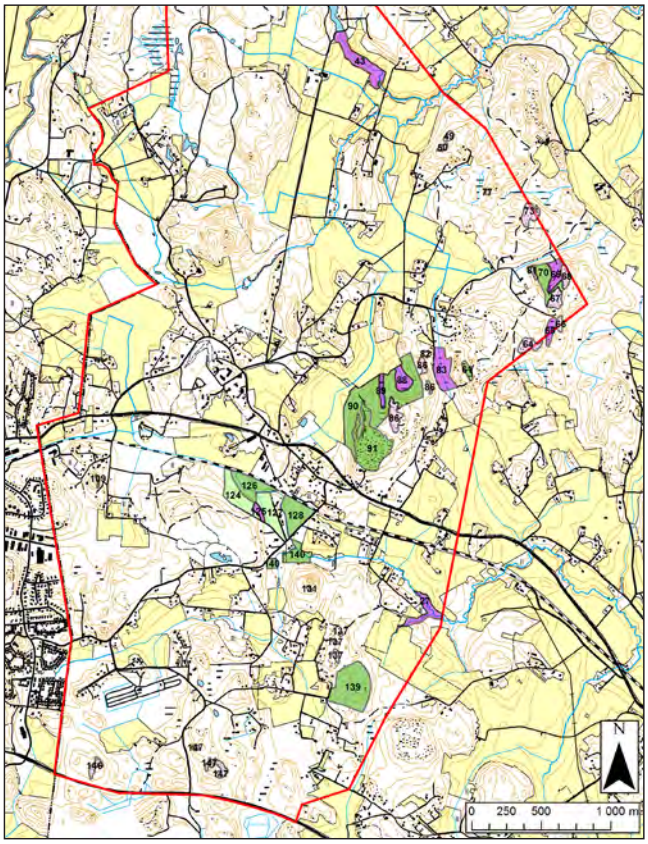
Huomionarvoisia kasvilajeja havaittiin kolme: keltamatara (uhanalainen), musta-apila (silmällä pidettävä, alueellisesti uhanalainen) ja pesäjuuri (alueellisesti uhanalainen). Keltamatara ja musta-apila kasvavat ihmistoiminnan voimakkaasti muovaamilla paikoilla (pientareet, joutomaat). Pesäjuuriesiintymä sijaitsee Kalkbergin alueella, jossa sen säilyminen tulee turvata.

Linnusto

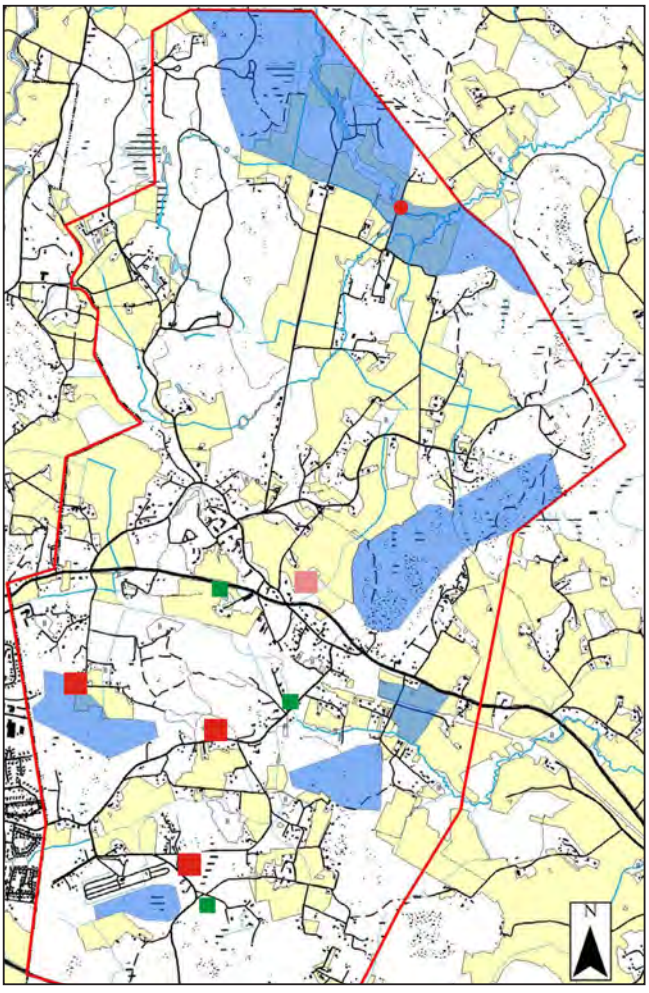
Vuonna 2011 selvitysalueella pesi todennäköisesti tai mahdollisesti 81 lintulajia, joista 19 on luokiteltuja. Määrää voidaan pitää suurena. Muita huomionarvoisia lintuja havaittiin 27 lajia. Yhteensä alueella on havaittu 89 todennäköisesti tai mahdollisesti pesivää lintulajia (Faunatica Oy, 2010 ja 2011).

Linnustollisesti tärkein metsäalue on alueen itäosassa välillä Degerberg-Kalkberg-Tallbacka-Bäckgård. Linnustollisesti parhaimmat pellot ja niityt sijaitsevat Sandbackan länsipuolella, Martinkyläntien ja junanradan välissä sekä radan eteläpuolella. Myös Vanikon eteläpuolella sijaitseva Heikkilän metsä- ja peltoalue lampineen muodostaa linnustolle tärkeän kokonaisuuden. Pohjoisosan lammilla (erityisesti Dammenin ympäristö) ja niiden ympäristön pelloilla oli hyvin lintureviireitä. Myös golfkentän lammet ja hoitamattomat metsikköalueet houkuttelevat hyvin lintulajeja.

Luontoselvityksessä suositellaan tärkeimpien linnustoalueiden säilyttämistä ja niiden tulisi liittyä ympäröiviin metsiin vähintään metsäkäytävällä (Faunatica Oy, 2011).



Talman selvitysalueella olevat metsälakikohteet (violetit kuviot) ja muut huomionarvoiset luontotyypit (vihreät kuviot); tummat sävyt osoittavat korkeat ja vaaleat sävyt keskinkertaiset luontoarvot omaavat kohteet. Kuva: Faunatica Oy, 2010.

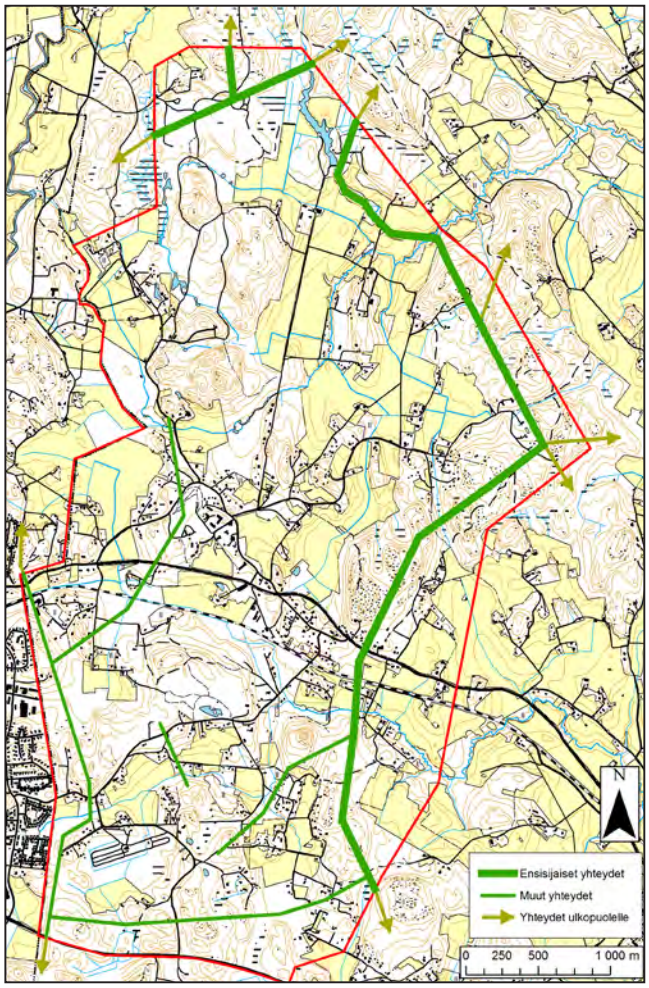


Talman selvitysalueen linnustoalueet ja viitasammakkohavainnot. Lähde: Faunatica Oy, 2011.

- tärkeä linnustoalue
- varma viitasammakkohavainto 2011
- epävarma viitasammakkohavainto 2011
- viitasammakkohavainto 2008
- muu sammakkoeläimille tärkeä kohde



Selvitysten mukaan Talman uimakuopalla esiintyy viitasammakoita, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja.



Ekologisten yhteyksien hahmotelma. Lähde: Faunatica Oy, 2011

Ensisijaiset yhteydet

Muut yhteydet

Yhteydet ulkopuolelle

Liito-oravat

Vuonna 2006 tehdyssä Sipoon yleiskaavan luontoselvityksessä selvitysalueelta ei löytynyt liito-oravaesiintymiä (Faunatica Oy, 2010).

Lepakot

Lepakkoselvityksessä saatiin 60 havaintoa vähintään 79 lepakkoyksilöstä (66 pohjanlepakkoa, 11 lajilleen tunnistamatonta siippaa, 1 vesisiippa ja 1 korvayökkö). Tehty lepakkoselvitys (2010) oli yleispiirteinen, luontoselvityksessä todetaan, että selvitystä tulee tarkentaa viimeistään asemakaavavaiheessa. Tärkeimmät esiin tulleet lepakkokeskittymät olivat Vanikko ympäristöineen ja Talman kylämiljöö. Riittävistä kulkuyhteyksistä tulee huolehtia (Faunatica Oy, 2010).

Viitasammakot

Viitasammakoista tehtiin näkö- ja äänihavaintoja vuonna 2011. Viitasammakoita esiintyi Kyllästämöntien ja Pihkatien risteyksestä itään olevalla lammella, Talman uimalammella sekä Vanikon lammella. Todennäköisesti viitasammakoita esiintyy myös Martinkylätien ja Talmankaaren risteyksestä pari sataa metriä koilliseen olevassa lammessa. Blekdahlin rinnetien ojasta on viitasammakkohavainto vuodelta 2008.

Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat tulee huomioida maankäyttösuunnitelmissa (LSL 49 §). Myös suunnitellun toiminnan välilliset vaikutukset mm. veden laatuun ja lampien pinnan korkeuteen tulee huomioida (Faunatica Oy, 2011).

Muut luontoarvot

Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellisen selvityksen (2008) mukaan suunnittelualueen päävirtausreitit, pohjoisosassa virtaava Kumbäcken ja eteläosassa virtaava Ollbäcken, ovat kalataloudellisesti arvokkaita Sipoonjoen sivupuroja.

Ekologiset yhteydet

Selvitysalueella on kolmenlaisia ekologisia yhteystarpeita: 1) alueen sisäiset, itä-länsisuuntaiset yhteydet, 2) alueen sisäiset, etelä-pohjoissuuntaiset yhteydet ja 3) yhteydet alueen ulkopuolelle. Alueen sisäisten ja sen ulkopuolelle johtavien yhteyksien tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus siten, että ne ovat puustoltaan mahdollisimman leveitä ja yhtenäisiä (Faunatica Oy, 2010).

2.4 Rakennettu ympäristö

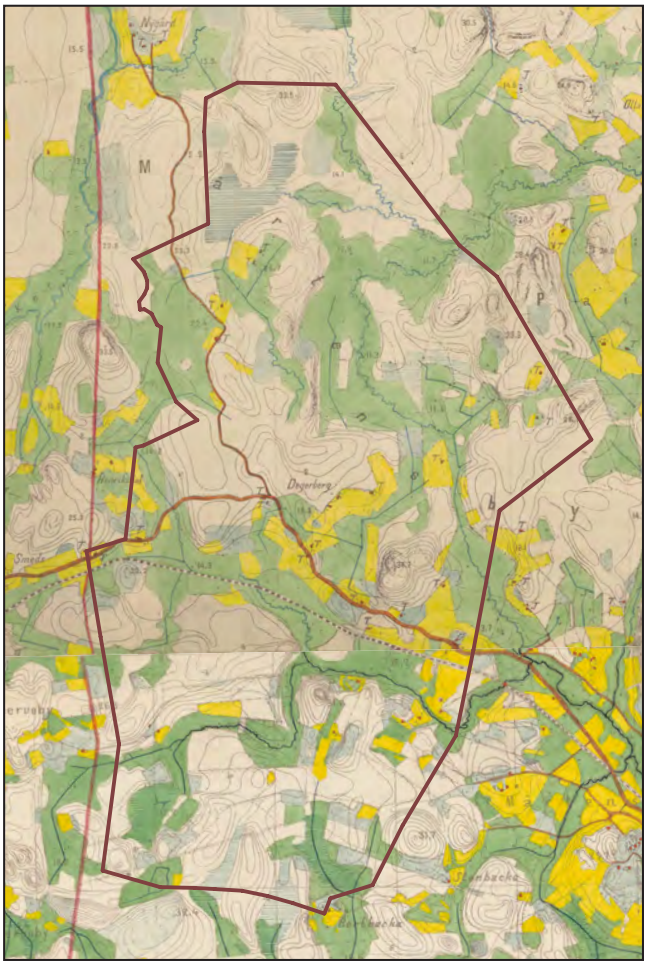
2.4.1 Maankäytön historiaa

Talman alueen halki kulkeva Martinkyläntie näkyy Kuninkaankartastossa vuodelta 1778-1780. Martinkyläntien linjaus noudatteli Talman keskustan kohdalla 19xx-luvulle saakka pitkälti Talmankaaren nykyistä linjausta. Sittemmen tien linjausta suoristettiin ja Talmankaari jäi alueelle omaksi tieosuudeksi. Talmaa halkova toinen merkittävä liikenneväylä, Kerava-Porvoo rata valmistui vuonna 1874.

Talman alueen vanhin säilynyt rakennuskanta on peräisin 1800-luvulta. Suurin osa alueen nykyisistä rakennuksista on kuitenkin rakennettu vuoden 1947 jälkeen.

Nykyisistä peltoalueista vanhimmat alueet Talman kartanon ja Sandbackan läheisyydessä ovat olleet viljelyksessä jo 1870-luvulla, jolloin suuri osa nykyisistä viljelyalueista on ollut niittyjä. 1950-lukuun verrattuna kaava-alueen peltoala on pienentynyt melko vähän. Suurimpana yksittäisenä muutoksena on golfkenttä peltojen tilalla. Metsäalueet ovat nykyisellään kutakuinkin samat kuin senaatinkartassa vuodelta 1873-75.

Suurimmat muutokset alueen maisemaan ovat tuoneet golfkenttä ja Talma Skin laskettelurinne, Hiekkamalmin hiekanottopaikat sekä teollisuus- ja varastoalueet.



Ote Senaatinkartasta vuodelta 1873-75.

2.4.2 Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt

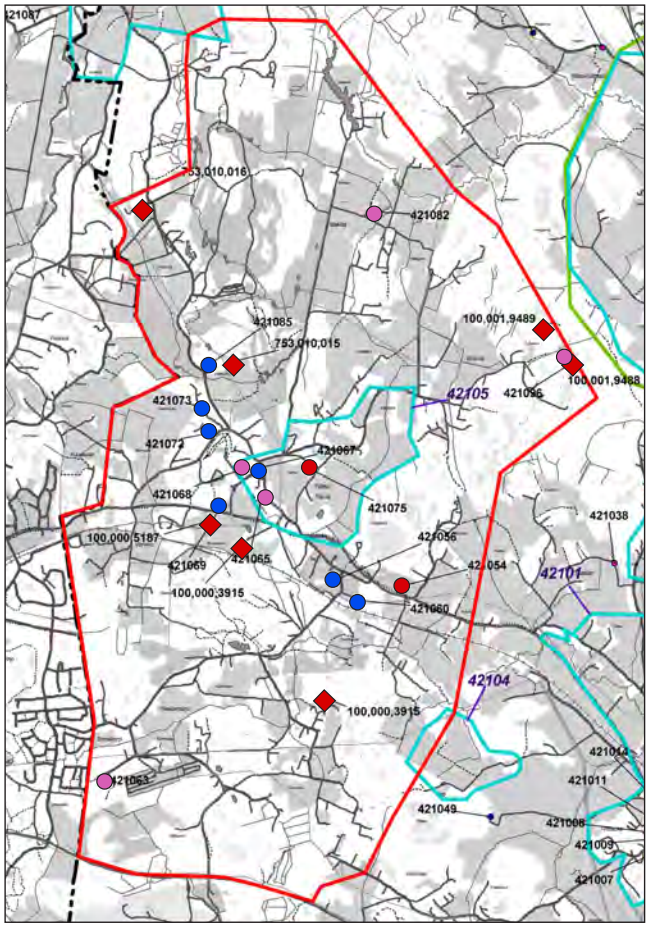
Sipoossa suoritettiin kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten ja ympäristöjen inventointi Sipoon yleiskaavatyötä varten vuosina 2004 ja 2005. Kohteet on inventoinnissa arvotettu kolmen pääkriteerin mukaan: arkkitehtoniset (A), historialliset (H) ja ympäristölliset arvot (Y).

Talman alueelta ei löytynyt inventoinnissa yhtään valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokasta kohdetta. Talman alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt kuuluvat inventoinnin perusteella arvoluokkiin 1, 1-2 ja 2. Luokkiin 1 ja 1-2 kuuluvat kohteet ovat alueen arvokkaimpia kohteita, joilla saattaa olla myös valtakunnallisia ja/tai maakunnallisia arvoja. Luokkaan 1 kuuluvia kohteita ovat Talman alueella Mårtensby skola ja Talman kartanon päärakennus. Luokkaan 2 on luettu sellaiset kohteet, jotka sisältävät luokkien 1 ja 1-2 ominaisuuksia, kuitenkin säilyneisyytensä ja esteettisen arvonsa suhteen jonkin verran vähäisemmässä määrin. Niillä on oma paikallinen merkityksensä.

Luokkiin 1 ja 1-2 kuuluvien alueiden ja kohteiden säilyminen on inventoinnin perusteella turvattava. Myös luokkaan 2 sisältyvien kohteiden säilymistä pidetään inventoinnin perusteella paikallisesti tärkeänä ja säilymisen turvaamista erittäin suotavana. (Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys)

Sipoon Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännöksistä on tehty inventoinnit vuonna 2007 (Museovirasto, 2007). Inventoinnin mukaan osayleiskaava-alueella on neljä kivikautista asuinpaikkaa ja yksi kivirakenteinen historiallinen rajamerkki.

Osayleiskaavatyön aikana tehtiin muinaisjäännösinventointi suunnittelualueen itäosassa Kalkbergetin alueella teollisuushistoriallisten kohteiden selvittämiseksi (Museovirasto, 2012). Inventoinnissa löydettiin kaksi ennestään tuntematonta muinaisjäännöstä, molemmat kohteet ovat kalkkilouhoksia. Kohteet sijaitsevat aivan osayleiskaava-alueen rajalla, jatkuen osin kaava-alueen ulkopuolelle. Toinen kohteista käsittää yhden ison kivilouhoksen sekä muutamia rakenteita ja raaka-ainekasoja, toinen louhos sisältää viisi erikokoista louhosta ja useita raaka-ainekasoja sekä kivirakenteita. Muinaisjäännökset muodostavat yhdessä vaikuttavan muinaisjäännösalueen, myös alueen kasvillisuus poikkeaa huomattavasti ympäristöstään. Inventoinnissa muinaisjäännöksiä ehdotetaan rauhoitusluokkaan 1, eli kyseessä on valtakunnallisesti tai alueellisesti merkittävät muinaisjäännökset, joiden säilyminen on turvattava kaikissa olosuhteissa.



Talman kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt. Lähde: Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys, 2006.

1 luokka

- 421054 Mårtensby skola (1911) A, H, Y
- 421075 Tallmo; kartanon päärakennus (1912) A, H, Y

1-2 luokka

- 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 luokka

- 421049 Sommarbacka (1920) A, H, Y
- 421056 Björkbacka (1885) A, H, Y
- 421060 Småskolan H
- 421067 VPK:n paloasema (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

Kiinteät muinaismuistot

- 753.010.015 Råbacka, kivikautinen asuinpaikka
- 753.010.016 Keskitalo, kivikautinen asuinpaikka
- 100.000.3915 Rauhanmäki, kivikautinen asuinpaikka
- 100.000.5187 Nya Hemmet, kivikautinen asuinpaikka
- 100.000.8108 Sandbacka 2, historiallinen rajamerkki
- 100.001.9488 Kalkberget 1, historiallinen louhos
- 100.001.9489 Kalkberget 2, historiallinen louhos

Kartanomaisema

- 42105 Talman kartanomaisema, arvoluokka 2, A, H, Y
- 40201 Linnanpellon kylä ja viljelymaisema, arvoluokka 1 A, H, Y
- 42104 Flätbackan viljelymaisema, arvoluokka 2, A, H, Y

2.4.3 Nykyinen maankäyttö ja rakennuskanta

Pääosa kaava-alueesta on peltojen sekä niitä ympäröivien metsäisten hiekka- ja moreeniselänteiden luonnehtimaa aluetta. Alueen rakennuskanta on omakotitalovaltaista ja se on sijoittunut varsin hajanaisesti suunnittelualuetta halkovien teiden varsille. Tiiviimpiä asutuskeskittymiä on muodostunut Talman nykyisen kyläkeskuksen muodostavan koulun läheisyyteen, Martinkyläntien ja Talmantien risteyskohdan ympäristöön sekä Keravan rajan tuntumaan Vanikon ja Neulasniityn alueille. Alueen vanhin säilynyt rakennuskanta on peräisin 1800-luvulta. Suurin osa alueen rakennuksista on rakennettu vuoden 1947 jälkeen.

Alueen tärkeitä maamerkkirakennuksia ovat Talman koulu, VPK-talo, Talman kartano ja Mårtensby skolan. Talman koulu ja VPK-talo muodostavat alueen nykyisen keskustan. Talman kartanoalue muodostaa paikallisesti merkittävän kulttuuriympäristön.

Alueella on 10 agraaritoimintaa harjoittavaa tilaa. Tilat ovat pääasiassa viljely-, marja- tai hevostiloja. Alueella toimii lisäksi ratsatuskoulu. Alueella sijaitsee myös parikymmentä liikeyritystonttia ja kaksi merkittävää kaupallista virkistysaluetta: Golf Talma ja Talma Ski.

2.4.4 Väestö ja työpaikat

Väestö

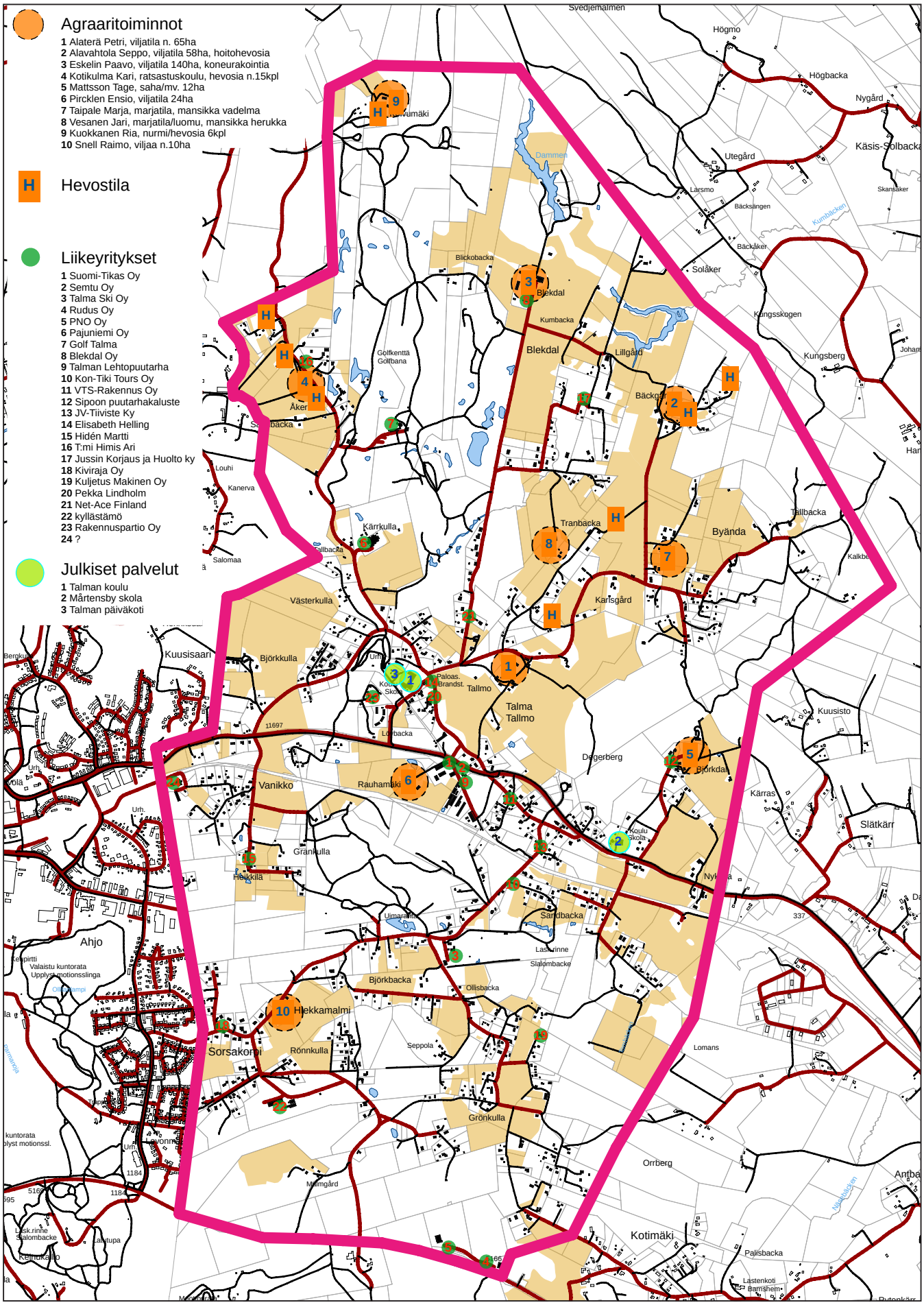
Vuoden 2011 lopussa Sipoossa oli 18 526 asukasta. Talman keskuksen ja Talman seudun alueilla asukkaita oli 1 307 mikä on 7 % koko kunnan väestöstä.

Sipoo on jatkuvasti kasvava kunta: vuosina 1975-2007 kunta on kasvanut 57 prosentilla. 2000-luvulla vuotuinen väestönkasvu on ollut n. 300 henkeä vuodessa. Väestönkasvu johtuu sekä syntyvyyden enemmyydestä että muuttovoitosta.

Suunnittelualueen ikärakenne noudattelee pääpiirteissään koko Sipoon ikärakennetta. Lasten ja nuorten (0-18 v) sekä keski-ikäisten (40-64 v) suhteellinen osuus väestöstä on Talmassa pari prosenttiyksikköä muuta kuntaa suurempi.

Työpaikat

Alueella toimii yhteensä 10 agraaritilaa, 24 yritystä, 1 koulu ja 2 päiväkotia, jotka muodostavat alueen työpaikat. Alueen yrityksistä näkyvimmät ovat Golf Talma ja Talma Ski, jotka tuovat alueelle runsaasti vapaa-ajan viettäjiä ympäri vuoden. Suurin osa alueen asukkaista käy töissä suunnittelualueen ulkopuolella.



Alueella toimivat liikeyritykset, julkiset palvelut sekä agraaritoiminnot.

2.4.5 Palvelut

Kaupalliset ja julkiset palvelut

Kaava-alue tukeutuu kaupallisten ja vapaa-ajanpalveluiden osalta Nikkilään ja Keravan keskustaan. Suunnittelualueella ei ole tällä hetkellä kaupallisia palveluita. Julkisten palveluiden osalta alue tukeutuu Nikkilään.

Sipoon Kaupan palveluverkkoselvitys 2025 -raportissa (FCG, 2010) Talma on esitetty paikalliskeskuksena, jonne sijoittuu 1-2 n. 2000 k-m² supermarket-tasoista päivittäistavarakauppaa. Tämän lisäksi Talmaan sijoittuisi keskustahakuisia erikoiskauppoja ja kaupallisia palveluita, mutta ei tilaa vievää erikoiskauppaa.

Koulu- ja päiväkotipalvelut

Alueella toimii nykyään yksi peruskoulun ala-asteen koulu, suomenkielinen Talman koulu. Ruotsinkielinen peruskoulun ala-aste, Mårtensby skola, lakkautettiin keväällä 2012. Talman koulussa oli 149 oppilasta vuonna 2010. Talman koulun yhteydessä toimivassa suomenkielisessä päiväkodissa on 63 päivähoitopaikkaa. Lisäksi Talmankujalla toimii ryhmäperhepäiväkoti. Tarpeeseen nähden päivähoitopaikkoja on nykyisellään liian vähän.

Sipoon opetustoimen kouluverkkovaihtoehdoista on tehty selvitys vuonna 2010 (Oy Audiapro Ab, 2010). Selvityksessä esitettiin uuden yhtenäiskoulun sekä mahdollisesti uuden korttelikoulun rakentamista Talmaan vuosina 2018-2020. Sipoon kunnanvaltuuston 31.1.2011 tekemän linjapäätöksen mukaan Talmaan sijoittuu kaksi uutta koulua: Talman osaamiskeskus ja Talma Hills. Talman osaamiskeskukseen tulee suomenkielinen vuosiluokkien 0-6 koulu 500 oppilaalle sekä suomenkielinen päiväkoti 126 lapselle. Nykyisen Talman koulun oppilaat siirtyisivät Talman osaamiskeskukseen. Talma Hills koulusta tulee suomenkielinen vuosiluokkien 0-9 koulu 650 oppilaalle. Talman nykyinen koulu on jo nykyisellä oppilasmäärällä (149 op) hyvin täynnä, joten kasvun myötä koulun tilat jäävät riittämättömiksi. Päätöksiä siitä, mitä vanhalle koulurakennukselle tehdään, ei ole tehty.

2.4.6 Virkistys

Golf Talma

Alueella toimii golfkenttä Golf Talma, joka on pinta-alaltaan Suomen 2. suurin. Golf Talma käsittää kaksi 18-reikäistä kenttää ja yhden 9-reikäisen PAR3-kentän, yhteensä Golf Talman pinta-ala on 160 ha. Kentällä ei ole laajentumistarpeita, nykyinen maa-ala riittää kentän kehittämiseen. Alueelle on vasta valmistunut 600 m² huoltohalli. Alueella ei ole läpikulkua, eikä niiden avaaminen vastaisuudessakaan ole mahdollista aktiivikauden aikana turvaetäisyyksien vuoksi. Talvella alueelle voidaan ajaa hiihtolatuja. Golfkentän alueella ei ole majoituspalveluita, mutta kentän yhteydessä toimii ravintolaklubi. Kesäkautena Talma Golf työllistää n. 50 henkeä.



Talman koulun yhteydessä toimii suomenkielinen päiväkoti.



Suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitseva Golf Talma on pinta-altaan Suomen toiseksi suurin.

Talma Ski

Suunnittelualueella toimii laskettelukeskus Talma Ski, joka on pienikokoinen, mutta kävijämäärältään Suomen 9. suurin. Kävijöitä on vuosittain n. 80 000-100 000. Talma Skissä on neljä laskettelurinnettä sekä kaksi lastenrinnettä. Lisäksi Talma Skistä löytyy Etelä-Suomen ainoa Halfpipe. Keskuksen pääkäyttäjäryhmät ovat lumilautailijat ja perheet. Ulkomaalaisten kävijöiden määrä on kasvussa, joten laajentumiselle (uusille rinteille) ja majoituspalveluille olisi tarvetta. Lisäksi maastohiihtolatureiteille laskettelukeskuksen yhteydessä olisi tarvetta.

Uimalampi

Radan eteläpuolelle, Talmantien läheisyyteen, sijoittuu matala uimalampi, joka sijaitsee hiekkamontussa. Lammella on tehty viitasammakkohavaintoja. Viime vuosien kuivina kesinä lampi on ollut pääosin kuivana.

Muut ulkoilumaastot

Talman koulun läheisyydessä on sorakenttä, joka toimii urheilukenttänä. Alueella kulkee myös ratsastusreittejä. Keravan puolella Ahjossa sijaitsee valaistuja kunto- / latureittejä, Talmassa niitä ei ole.



Suunnittelualueella sijaitseva Talma Ski on kävijämäärältään Suomen 9. suurin.

2.4.7 Liikenneverkko

Nykyinen liikenneverkko

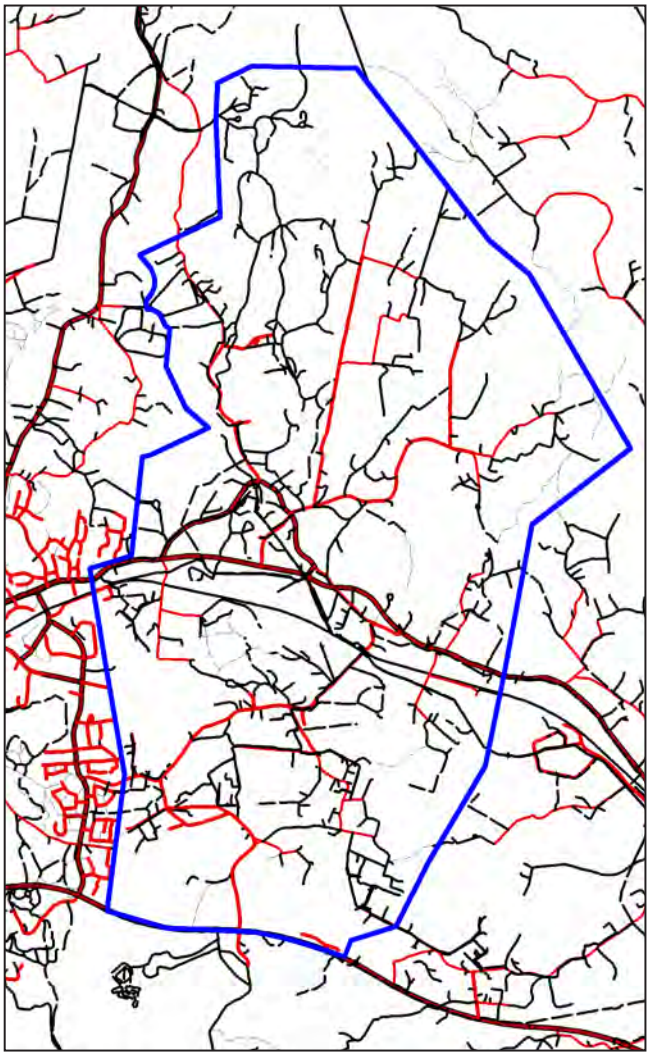
Talman läpi kulkee yhdystie (Porvoontie/Martinkyläntie, pt 11 697) Keravalta Nikkilään. Alueen eteläosassa kulkee seututieksi luokiteltu Keravantie (mt 148). Suunnittelualueen teistä kunnan hoidossa on Talmankaari, Satotalmantie ja Talmankuja. Keravantiellä (mt 148) nopeusrajoitus on nykyään 60 km/h, Martinkyläntiellä 50-60 km/h. Aluetta halkoo lisäksi itä-länsisuunnassa sähköistetty Kerava-Porvoo rata, jota käytetään nykyisellään Porvoon Kilpilahden öljynjalostamon ja teollisuusalueen säiliöjunakuljetuksiin.

Maantie 140 on suurten erikoiskuljetusten runkoreitti ja pääyhteys Vuosaaren satamaan. Tavoitteena on, että erikoiskuljetusten runkoreitti mt 140:lta Vuosaareen kulkisi maantien 148:n (tai maantien 1521:n) kautta.

Talman sisäisen liikenneverkon pääteitä ovat Talmankaari, Satotalmantie, Nygårdintie, Kylänpääntie ja Laaksotie ratayhteyden pohjoispuolella sekä Vanikontie, Talmantie ja Kyllästämöntie ratayhteyden eteläpuolella. Päätiet ovat osin päällystettyjä. Alueella on päällystettyjä kevyenliikenteen reittejä Martinkyläntien ja Satotalmantien varrella ratayhteyden pohjoispuolella.

Liikennemäärät

Vuonna 2014 oli keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL, ajoneuvoa/vrk) Porvoontiellä 6 100 ajoneuvoa/vrk, Martinkyläntiellä 2 300-3 600 ajoneuvoa/vrk ja Keravantiellä (mt 148) 5 400-6 600 ajoneuvoa/vrk. Raskas liikenne kulkee Keravantien (mt 148) kautta.

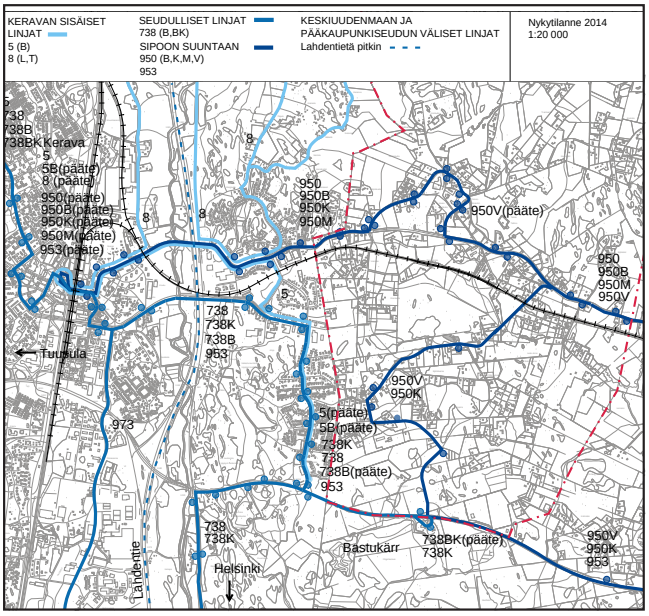


Osayleiskaava-alueen nykyinen tieverkosto.

Joukkoliikenne

Talma sijoittuu Keravan ja Nikkilän välille, joita yhdistävällä linja-autoliikenteellä tarjonta on valtakunnallisella palvelutasoasteikolla arvioituna lähes keskitasoa, mutta sunnuntaiyhteydet puuttuvat. Joukkoliikenne tarjoaa arkipäivisin välttämättömät yhteydet esimerkiksi koululaisille ja useimmat näistä linjoista kulkevat Talman koulun kautta. Talman alueella kiertävä joukkoliikenne tukeutuu Keravan rautatieasemaan, joka sijaitsee Talman keskuksesta noin neljän kilometrin päässä. Keravan asema on myös suosittu liityntäpysäköintikohde Talman asukkaille. Keravan keskustasta on erittäin hyvät joukkoliikenneyhteydet etelään pääkaupunkiseudulle sekä pohjoiseen pääradan varteen. Myös Nikkilästä on Helsinkiin suhteellisen hyvät bussiyhteydet.

Sipoo on kuulunut vuoden 2012 alusta alkaen HSL:n lippujärjestelmän alueeseen. Nykyään Sipoon suuntaan Keravalta ajavat bussilinjat 950 ja 953. Linjaa 950 liikennöidään eri reittejä väliä Keravan asema-Nikkilä-Söderkulla. Osa vuoroista ajaa vain Kerava-Nikkilä väliä. Linjalla on Martinkyläntietä pitkin 17 vuoroa maanantaista perjantaihin klo 6-21 välillä ja lauantaisin 6 vuoroa klo 9-17 välillä. Kesällä vuorotarjonta on suppeampi. Linjan suurin käyttäjäryhmä on koululaiset. Osa vuoroista ajetaan Talmassa Mårsbackantietä pitkin (950M, 3 lähtöä Keravalta/vrk) ja osa vuoroista ajaa Neulasniityn kautta Talman laskettelukeskuksen ohitse (950K, 1 lähtö Söderkullasta/vrk). Linja 950V päätepysäkki on Talman koululla. Linja 953 on Keravan ja Nikkilän väliä kulkeva työmatkalinja, jota liikennöidään vain arkisin. Keravan keskustasta on myös joukkoliikenneyhteyksiä länteen, mutta ne eivät koske osa-yleiskaava-aluetta. Sipoon Bastukärrin työpaikka-aluetta palvelee HSL:n seutulinja 738. Osa vuoroista (738K ja 738BK) kiertävät Bastukärrin kautta 5-6 kertaa/vrk. 738B tuo matkustajia lähinnä pääkaupunkiseudulta sekä Keravalta SOK:n logistiikkakeskukseen Bastukärriin ja 738BK kulkee Bastukärrin ja Keravan aseman kautta Mattilanpuistoon.



Linja-autoliikenteen reitit nykytilanteessa (2014) suunnittelualueella. Lähde: Sito Oy.

2.4.8 Yhdyskuntatekniikka

Vesihuolto

Suunnittelualueella melko suuri osa rakennuksista on vesijohtoverkoston piirissä. Myös alueen viemäri- ja paineviemäriverkosto on melko kattava, mutta suunnittelualueen koillisosassa on laajempi yhtenäinen alue, jossa ei ole lainkaan vesi- tai viemäriverkostoa.

Keravalta Nikkilään suuntautuvat yhdysvesijohdot kulkevat suunnittelualueen halki itä-länsisuunnassa Martinkyläntietä ja Keravantietä myötäillen. Talman alueen jätevedet johdetaan Keravalle Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun Kuntayhtymän (KUVES) ns. meriviemärin kautta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Kunnallisen vesihuoltoverkoston ulkopuolisilla haja-asutusalueilla vesihuolto on hoidettu kiinteistökohtaisin käsittelyratkaisuin. Yleensä kiinteistökohtaisissa jätevesiratkaisuissa jätevedet johdetaan umpikaivoon tai 2-3-osaisen saostuskaivon kautta maahan imeytykseen ja käyttövesi saadaan kuilu- tai porakaivoista.

Maakaasu

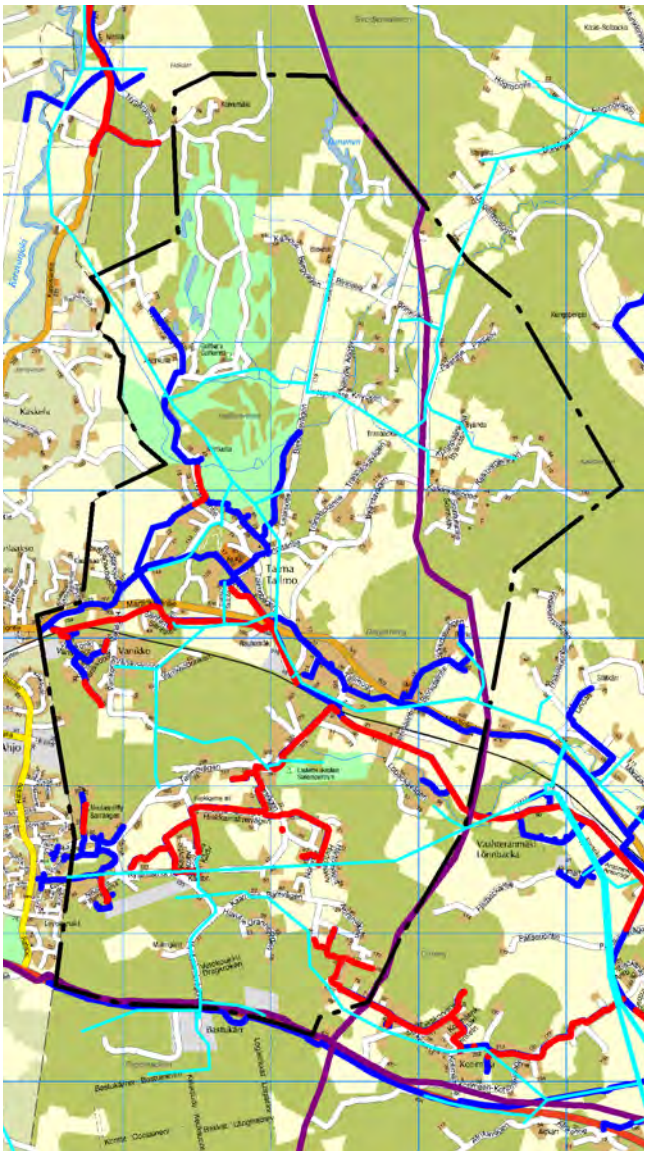
Suunnittelualueen etelärajalla, Keravantien varressa (DN 400) ja itäosassa (DN 500) kulkee Gasum Oy:n hallinnoimat maakaasun runkoputket. Putki sijaitsee noin metrin syvyydessä maan alla. Maakaasuputkea varten on lunastettu käyttöoikeus, jonka leveys on yleensä 5-10 metriä.

Maakaasun käsittelyä koskeva valtioneuvoston asetus tuli voimaan 15.7.2009 (valtioneuvoston asetus maakaasun käsittelyn turvallisuudesta 551/2009). Asetuksessa säädetään muun muassa maankaivu-, louhinta- ja räjäytystöistä maakaasuputkiston läheisyydessä sekä maakaasuputkiston suojaetäisyyksistä: Jos maankaivutöitä tehdään lähempänä kuin 5 metriä putkilinjasta tai louhinta- ja räjäytystöitä enintään 30 metrin etäisyydellä putkilinjasta, työn suorittajan on ennen maankaivu-, louhinta- ja räjäytystöiden aloittamista saatava työn suorittamiseen lupa putkiston omistajalta tai haltijalta. Putkiston omistajan tai haltijan on osoitettava ennen työn aloittamista putkiston tarkka sijainti maastossa.

Riittävien suojaetäisyyksien määrittelemisen osalta rakennukset jaetaan ryhmiin A ja B. Ryhmään A kuuluvat yleiset kokoontumiseen tarkoitetut rakennukset: majoitushuoneistot (hotelli, sairaala, vanhainkoti), kokoontumishuoneistot (koulu, elokuvateatteri, suurmyymälä), asuinhuoneistot (kerrostalo). Lisäksi ryhmään A kuuluu räjähteitä valmistava, varastoiva tai käyttävä laitos sekä vaarallisia kemikaaleja teollisesti käsittelevä tai varastoiva laitos. Ryhmään B kuuluvat asuinhuoneistot (omakotitalo, rivitalo), työpaikkahuoneistot tai muut kuin asumiseen tarkoitetut rakennukset, missä ihmisiä säännöllisesti oleskelee sekä erillinen rajattu alue.

Taulukko: Rakennusten suojaetäisyys maakaasun siirtoputkesta

Putken koko	*Etäisyys ryhmän A kohteista, m*	*Etäisyys ryhmän B kohteista, m*
DN ≤ 200	*10*	*5*
200 < DN ≤ 500	*16*	*8*
DN > 500	*20*	*10*



Tekniset verkostot suunnittelualueella. Vesi- ja viemärilinjat menevät alueella osin rinnan ja näin viemäriverkosto ei näy kartassa esitysteknisistä syistä kaikilta osin.

Vesijohto

Viemäri

Maakaasulinja

20 kV sähkölinja

2.4.9 Ympäristöhäiriöt

Raideliikenteen melu ja tärinä

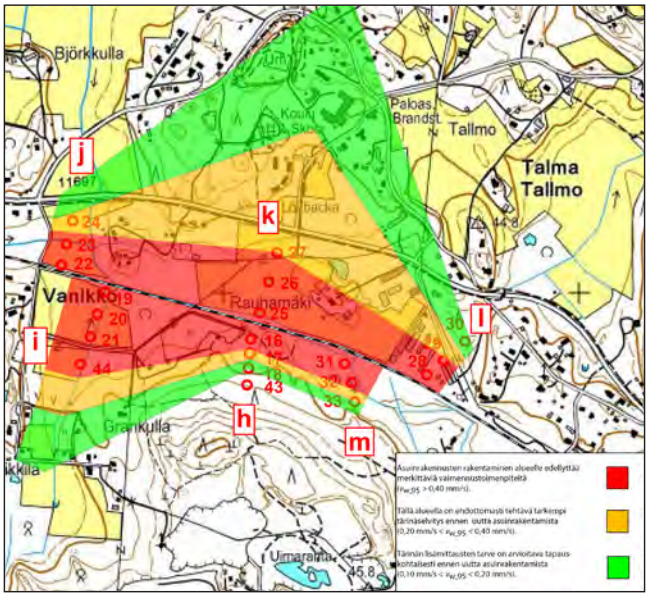
Talma-Nikkilä -rataosuudella kulkee nykyisin vain säiliöjunakuljetuksia, mutta tulevaisuudessa sille on suunniteltu myös henkilöliikennettä. Raideliikenteen melu- ja tärinähaitoista on tehty selvitys vuonna 2010. Selvitykset on laatinut Promethor Oy.

Valtioneuvoston asettama päivämelun enimmäisarvo (55 dB) ylittyy suunnittelualueella nykyisellään keskimäärin noin 55-65 metrin etäisyydellä radasta. Uusille asuinalueille asetettu yömelun enimmäisarvo 45 dB:ä ulottuu alueella pääosin noin 250-450 metrin päähän junaradasta maastonmuodoista riippuen. Ennustevuoden 2030 tilanteessa melualueen ei oleteta kasvavan juuri nykyisestä.

Meluselvityksen perusteella pientaloja voidaan sijoittaa n. 250-450 m etäisyydelle radasta ilman meluntorjuntaa. Mikäli pientaloja halutaan sijoittaa lähemmäksi rataa, tulee ohjearvojen täyttymiseksi suojata piha-alueet meluaidalla tai asettaa pientalot toisten rakennusten, kuten kerros- ja rivitalojen suojaan. Kerros- ja rivitaloja (kattokorkeus 6 metriä tai yli) voidaan sijoittaa n. 80-100 metrin päähän radasta ilman meluntorjuntaa, mikäli oleskelualueet sijoitetaan rakennusten suojaan.

Uusien asuinrakennusten piha-alueiden ohjearvojen täyttymisen lisäksi on syytä kiinnittää huomiota julkisivujen ääneneristävyyksiin, jotka lähellä junarataa ovat hyvin suuria. Normaalilla rakentamisella sisätilojen tasoja ei saada aivan radan läheisyydessä ohjearvojen tasalle (normaalisti suurin saavutettava tasoero on 40 dB luokkaa). Julkisivujen ääneneristävyyksien parantamiseksi voidaan taloihin rakentaa radan puolelle esimerkiksi kaksoisjulkisivu luhtitalojen porraskäytävien tapaan. Vaihtoehtona voi myös olla esimerkiksi asuin- ja toimistorakentamisen yhdistäminen niin että toimistotilat sijaitsevat radan puolella ja asuintilat suojan puolella. Asuinrakennuksissa radan puolelle tulisi sijoittaa mahdollisimman paljon ns. toisarvoisia tiloja (sauna, pesuhuone, wc, vaatehuone), jolloin makuuhuoneet sijoittuvat hiljaisemmalle suojan puolelle.

Tärinäselvityksen perusteella raideliikenne aiheuttaa suunnittelualueella merkittävää ja maankäytön suunnittelussa huomioon otettavaa tärinää. Rakennusten vaurioriski rajoittuu lähelle rataa, suojaetäisyyden ollessa suurimmillaan 50 m. Tilojen käyttö- ja asumisviihtyvyyden kannalta tärinän aiheuttaman haitta-alueen etäisyys radasta vaihtelee merkittävästi: asuinrakennusten suojaetäisyyden voidaan arvioida olevan muutamasta kymmenestä metristä satoihin metreihin. Raideyhteydellä mahdollisesti käynnistettävällä henkilöjunaliikenteellä ei ole vaikutusta suojaetäisyyksiin.



Kuvassa vasemmalla: Nykytilanteen tärinäolosuhteet. Punaiselle alueelle rakentaminen edellyttää merkittäviä vaimennustoimenpiteitä, keltaiselle alueelle on ehdottomasti tehtävä tarkempi tärinäselvitys ennen uutta asuinrakentamista, vihreällä alueella tärinän lisämittauksen tarve on arvioitava tapauskohtaisesti ennen uutta asuinrakentamista. Lähde: Promethor Oy. Pohjakartta © Maanmittauslaitos.

Valtioneuvoston vuonna 1992 asettamien melutason ohjearvojen mukaan melutaso ei saisi ylittää päivällä 55 dB asunto-, hoito- ja oppilaitosalueilla eikä taajamien virkistysalueilla.

Melu on keskeisimpiä elinympäristön laatua heikentäviä tekijöitä. Melusta aiheutuvien haittojen ehkäiseminen ja vähentäminen onkin keskeisellä sijalla alueidenkäytön suunnittelussa. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Tieliikenteen melu

Tieliikennemelusta on tehty koko Sipoon kattava selvitys vuonna 2010, jossa on arvioitu nykytilanteen ohella vuoden 2030 ennustetilannetta. Selvityksen on laatinut WSP Finland Oy. Nykytilanteessa 55 dB:n päivämeluarvo ylittyy suunnittelualueella aivan Martinkyläntien varressa sekä enimmillään noin 100 metrin etäisyydellä Keravantiestä (mt 148). Uusille asuinalueille asetettu yömelun enimmäisarvo 45 dB:ä ulottuu Martinkyläntien varressa muutaman kymmenen metriä päivämeluvyöhykettä (55 dB) etäämmälle ja Keravantien varressa enimmillään noin 50 metriä päivämeluvyöhykettä etäämmälle. Melualueen sisällä sijaitsee nykyään yksittäisiä rakennuksia, lähinnä Martinkyläntien varressa. Ennusteen perusteella tilanne ei merkittävästi muutu Martinkyläntien osalta vuoteen 2030, mutta Keravantien varressa sekä päivä- että yömeluvyöhykkeiden oletetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä.

Lentomelu

Talman alue on Helsinki-Vantaan lentoonlähtö- sekä laskeutumisreittien aluetta. Suomessa käytetään lentomelun määrän kuvaamiseen päivä-ilta-yömelutasoksi kutsuttua tunnuslukua. Sen lyhenne on Lden. Lden -melutaso kuvaa melun jakautumista eri alueille pitkän ajan (yleensä vuosi) kuluessa. Se ei siis kuvaa yksittäisen vuorokauden tilannetta, eikä etenkään jonkin yksittäisen kellonajan mukaista tilannetta. Yli lentävien koneiden hetkellisesti aiheuttama melu on suurempi kuin Lden-tunnusluvulla kuvattu keskimääräinen melutaso. Suomessa lentomelutasoa Lden 55 dB käytetään ohjearvona asuinalueiden suunnittelussa. Finavian lentomeluselvitysten mukaan (Finavia 2012) Lden 55 dB:n lentomelu ei ylity Talman suunnittelualueella nykyisin (v. 2011) eikä vuoden 2025 ennustetilanteessa. Ennuste perustuu arvioihin kolmen kiitotien järjestelmän tulevasta käytöstä, liikennemäärien kasvusta ja konekannan kehittymisestä.



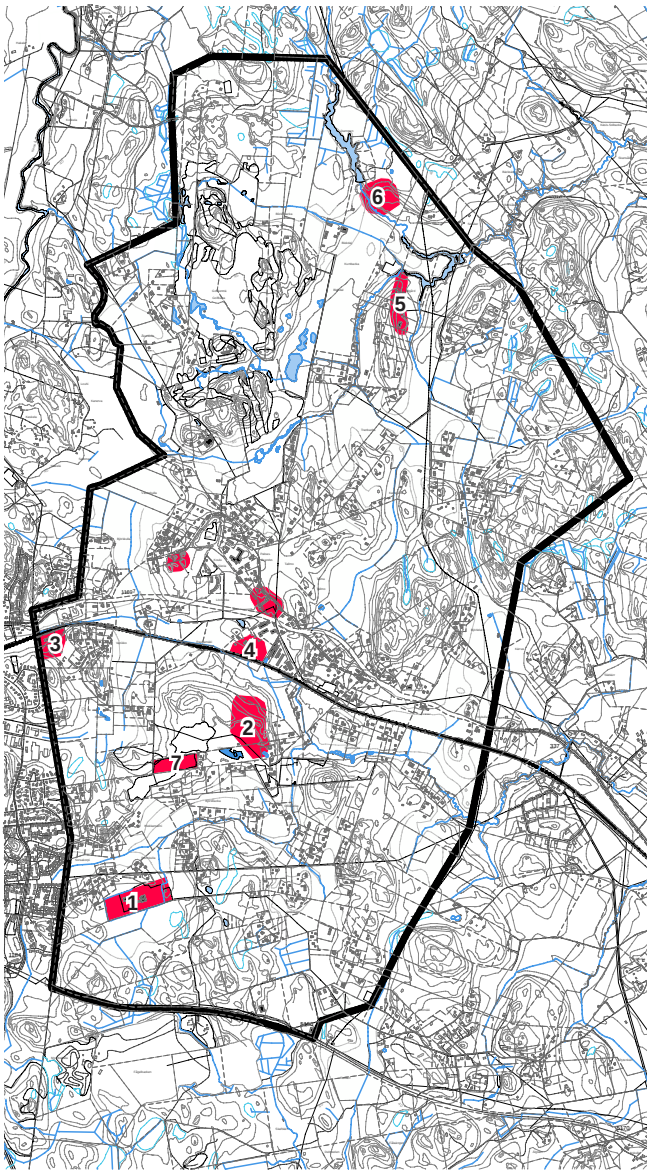
Talman halki kulkevat säiliöjunakuljetukset aiheuttamat melu- ja tärinähaittoja radan läheisyydessä.

Vaarallisten aineiden kuljetukset

Talman halki kulkevalla Kerava-Porvoon Kilpilahti rataosuudella kuljetetaan yli kolmasosa Suomen vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksista. Eniten kuljetetaan palavia nesteitä ja nesteytettyjä kaasuja. Radalla kulkee pääasiassa pitkiä junia noin 4-5 kertaa päivässä ja niiden lisäksi joitain yksittäisiä vetureita. Raideliikenne on siten sangen vähäistä verrattuna moneen päärataan.

Vuonna 2010 Sipoon kunta teetti vaarallisten aineiden raidekuljetussuuronnettomuusriskitasoa Nikkilässä kartoittavan selvityksen Gaia Consulting Oy:llä (VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset). Selvityksen mukaan rataosuudella sijaitsevat tasoristeykset (tässä tapauksessa Nikkilän Iso Kylätien tasoristeys) lisäävät vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvaa suuronnettomuusriskiä. Nikkilässä (Iso Kyläntien tasoristeyksessä kulkee noin 550 ajoneuvoa vuorokaudessa) suuronnettomuuden todennäköisyys on kuitenkin kaiken kaikkiaan pieni. Riskiarviointi osoittaa että tasoristeys onnettomuuden todennäköisyys on luokas-

sa kerran tuhannessa vuodessa. Suuronnettomuusriski tulee suositusten mukaisesti huomioida radan läheisyyden maankäytön suunnittelussa siten, ettei välittömälle vaaravyöhykkeelle (ns. punainen vyöhyke) sijoiteta uusia asuntoja ellei sillä saavutettavat yhdyskuntarakenteen muut hyödyt ole riittävän suuret. Selvityksen tuloksia voidaan hyödyntää myös Talman osayleiskaavatyössä. Lähtökohtaisesti tasoristeysten poistaminen ja korvaaminen eritasoristeyksillä poistaa suuronnettomuusriskin.



Mahdolliset pilantuneet maat. Lähde : Sipoon kunnan ympäristövalvonta.

1. Kyllästämö
2. Kivenmurskausta ja rakennusjätettä
3. Teollisuutta ja täyttöjä
4. Vanha tiilitehdas
5. Rakennusjätettä ja öljyjä
6. Kompostointia
7. Entinen maankaatopaikka



Talman uimakuopan länsipuolella sijaitsee käytöstä poistunut soranottoalue.

Pilaantuneet maat

Osayleiskaava-alueella sijaitsee useita mahdollisesti pilaantuneiden maiden alueita (ks. oheinen kuva). Kaikkia kohteita ei kuitenkaan ole merkitty pilaantuneiden maiden rekisteriin, vaan tiedot mahdollisista pilaantuneista maista perustuvat Sipoon ympäristövalvonnan havaintoihin. Näiden ns. riskikohteiden osalta tulee tehdä tarkemmat selvitykset asemakaavavaiheessa.

Maa-aineisten otto

Kaava-alueella sijaitsee muutamia vanhoja soranottoalueita Ollisbackan vedenhankintaan soveltuvalla pohjavesialueella (=Talman uimalammen alue) sekä aiemmin III-luokan pohjavesialueeksi luokitellulla alueella Talman kyläkeskustan tuntumassa. Nyttemmin soranotto on alueilta loppunut, ja alueet ovat osin kunnostettu.





3. Kaavan tavoitteet

3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)

Valtioneuvoston hyväksymät tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Maankäyttö-ja rakennuslain 24 §:n mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen kuntien kaavoituksessa. Ne täsmentävät ja konkretisoivat maankäyttö- ja rakennuslain yleisiä tavoitteita ja niistä johdettuja kaavojen sisältövaatimuksia valtakunnallisesta näkökulmasta.

Kunnissa yleiskaava on keskeisin väline valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamisen edistämisessä: yleiskaavassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet konkretisoidaan osaksi kunnan tavoiteltua kehitystä ja alueidenkäytön pääpiirteitä.

Talman osayleiskaavatyötä ohjaavat erityisesti seuraavat valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitut tavoitteet:

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.

Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.

Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.

Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Alueidenkäytössä tulee edistää energian säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä.



Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Alueidenkäytössä edistetään vesien hyvän tilan saavuttamista ja ylläpitämistä.

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Alueidenkäyttöä on ohjattava siten, ettei näitä aluekokonaisuuksia tarpeettomasti pirstota.

Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.

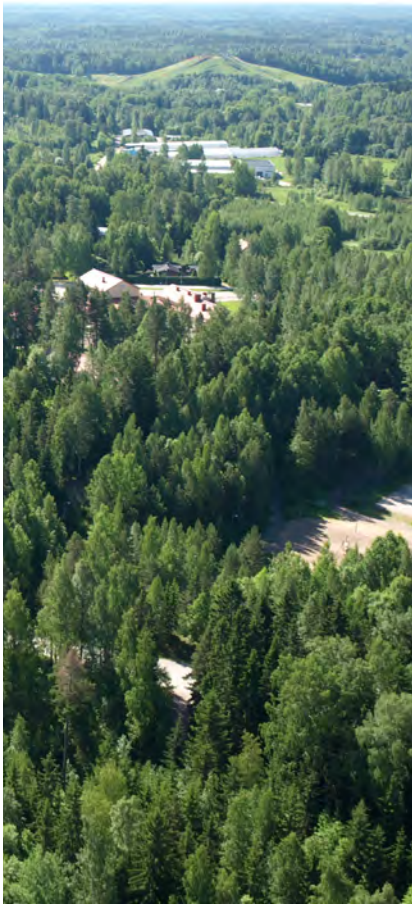
Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.

Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin.

Helsingin seudun erityiskysymykset



Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.

Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.

Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.





3.2 Maakunnalliset ja seudulliset tavoitteet

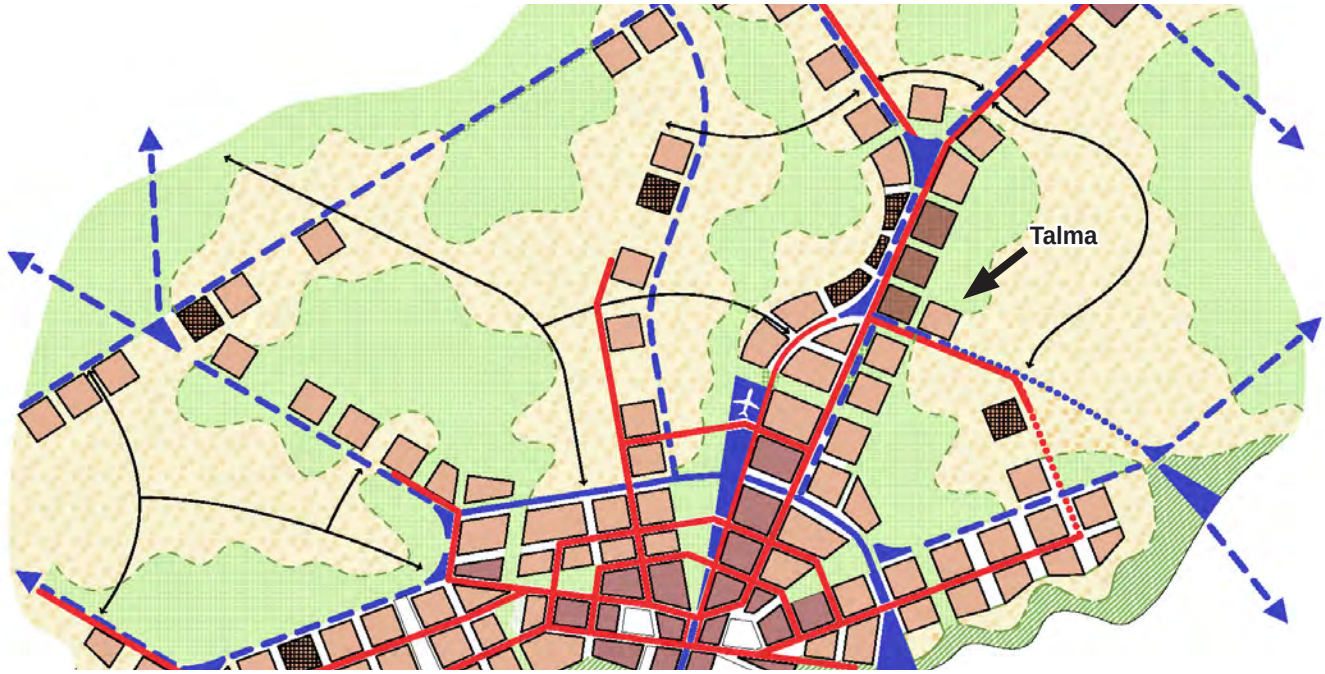
Voimassaolevan Itä-Uudenmaan maakuntakaavan mukaan Talman seutu on pääosin taajamatoimintojen aluetta taikka taajamatoimintojen laajenemisaluetta. Talma on myös osa pääradalta risteävää seudullista raideliikenteeseen tukeutuvaa Kerava-Nikkilä -kehittämiskäytävää. Valmisteilla olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa pääperiaate Talman alueen tiivistämisestä ja kehittämisestä taajamatoimintojen alueena on säilytetty. Maakuntakaavaehdotuksen mukaisesti Talma kytkeytyy maankäytön osalta tiiviisti Keravan suuntaan. Tarkemmin maakuntakaavan ohjausvaikutuksista on kerrottu kaavan lähtökohtien käsittelevässä kohdassa sivulta 21 alkaen.

Suunnittelutyötä ohjaavat osaltaan myös seudulliset kehittämissuunnitelmat ja -linjaukset. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyön puitteissa on tehty useita seudun kehittämistä ohjaavia linjauksia ja suunnitelmia. Voimassa olevan MAL-aiesopimuksen 2012-2015 mukaisesti Sipoon kunta on sitoutunut luomaan kaavoituksen keinoin edellytykset noin 330 asunnon vuosituotannolle, josta 20 % on valtion tukemaa ARA-tuotantoa. Tähän tavoitteeseen vastataan osaltaan Talman kaavoituksella. Helsingin seudun yhteistyökokouksen 22.4.2010 hyväksymissä MAL 2050 -strategisissa linjauksissa on tehty mm. seuraavat maankäytön kehittämistä koskevat linjaukset: 1) Maankäytön ratkaisuilla vähennetään liikkumisen tarvetta ja lisätään energiatehokkuutta; 2) Liikenteen päästöjä vähennetään suosimalla raide- ja muuta joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä; 3) Ohjataan hajarakentamista tehokkaalla tavalla nykyistä enemmän taajamiin; 4) Konsulttityönä teetetyssä Helsingin seudun kehityskuvassa 2050 ”Rajaton metropoli” Talman alue on osoitettu osaksi esikaupunkien renessanssi -vyöhykettä. Kerava-Nikkilä ratayhteys on osa raideliikenteen runkoyhteyttä.

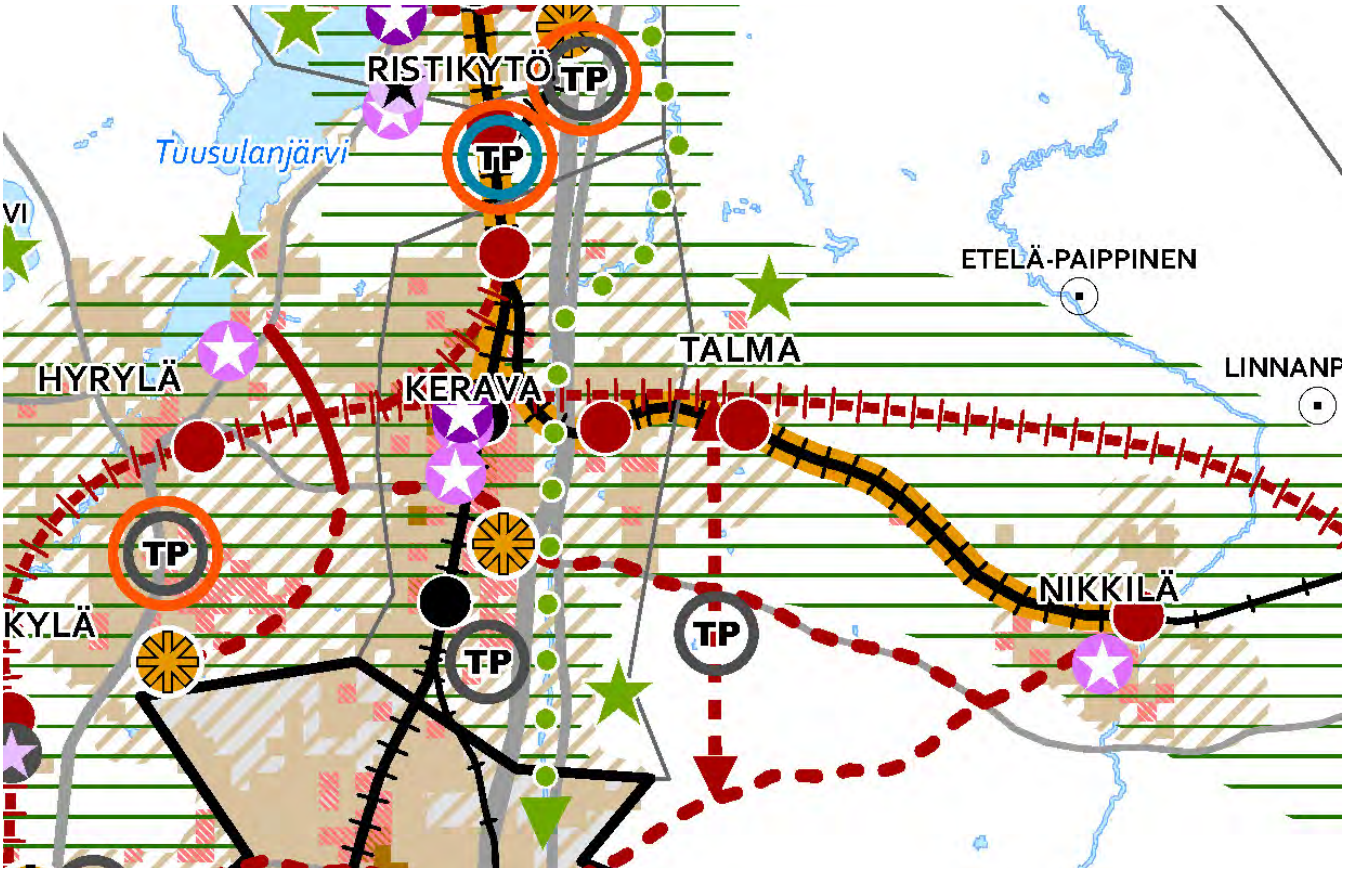
Osa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyötä on ollut myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) laatiminen. HLJ 2011 on strateginen, seudullista liikennepolitiikkaa linjaava pitkän tähtäimen suunnitelma. KUUMA-hallituksen 19.4.2011 hyväksymän HLJ 2011 -suunnitelman vision mukaisesti tulevaisuudessa ”Seudun yhdyskuntarakenne on eheä ja tukeutuu hyviin joukkoliikenneyhteyksiin, erityisesti raideliikenteeseen. Päivittäiset palvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.” Visiota konkretisoivat seuraavat maankäyttöä ohjaavat kärkitavoitteet: 1) Maankäyttöratkaisuilla tuetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä sekä 2) Uusi maankäyttö sijoitetaan joukkoliikennekaupunkialueelle. HLJ 2011 kehittämislinjauksilla pyritään kärkitavoitteiden toteuttamiseen. Maankäytön suunnittelua ohjaavat keskeisimmin seuraavat kehittämislinjaukset: 1) Maankäytön ratkaisuilla vähennetään liikkumisen tarvetta ja lisätään liikenteen energiatehokkuutta. Kehitetään ja täydennetään yhdyskuntarakennetta entistä tiiviimmäksi ja eheämmäksi. 2) Maankäyttöratkaisuilla ja rakentamisen mitoituksella edistetään joukkoliikenteen ja muun kestävän liikkumisen kilpailukykyä. 3) Palveluiden ja toimipaikkojen sijoittumisessa otetaan huomioon mahdollisuudet kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Kerava-Nikkilä -ratayhteys kuuluu HLJ 2011:ssä toisella kaudella ns. täydentymisvaiheessa v. 2021-2035 aloitettaviin hankkeisiin. Ajoituksen periaatteena on, että näiden raidehankkeiden sekä maankäytön suunnittelun, kehittämisen ja toteuttamisen tulee olla ajallisesti kytketty toisiinsa.

KUUMA-kuntien alueelle (10 Helsingin seudun kuntaa) laadittiin vuoden 2012 aikana kehityskuva. Kehityskuva syvensi Rajaton metropoli -kehityskuvaa KUUMA-alueen osalta ja ilmaisee kuntien yhteisen vision seudun maankäytön kehittämisestä. KUUMA-kuntien kehityskuvassa (24.10.2012) Talma on osoitettu maltillisesti kehitettävänä kasvukäytävän keskuksena/asemaseutuna. Talman kasvupotentiaali on kuitenkin osoitettu kehityskuvaluonnoksessa suureksi. Kasvupotentiaalin on arvioitu olevan noin 10 000 asukasta. Kerava-Nikkilä rata on esitetty kehityskuvassa parannettavana ratana ja Talman tulevalta juna-asemalta etelään Jokivarrentielle on osoitettu tieyhteystarve.

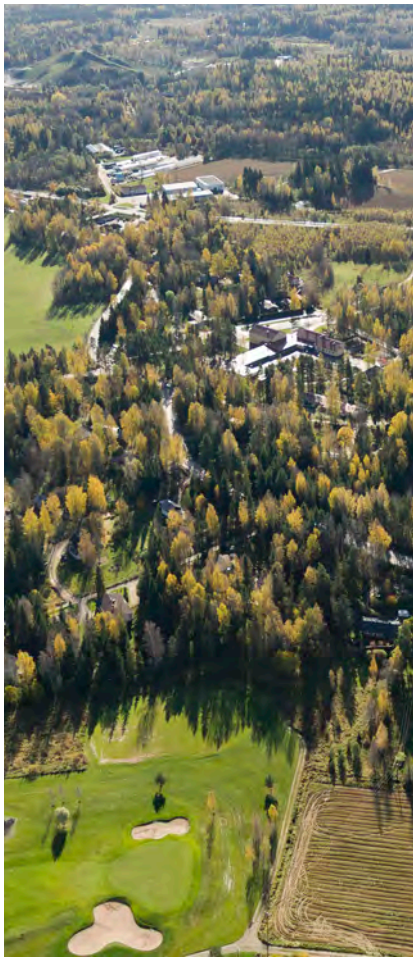


Ote Rajaton metropoli - Helsingin seudun kehityskuva 2050 -kartasta, jossa Talman on osoitettu osaksi esikaupunkien renesanssi -vyöhykettä. Talman likimääräinen sijainti on osoitettu kartassa mustalla nuolella.



Ote KUUMA-kuntien kehityskuvakartasta, jossa Talmaan on esitetty uusi raideliikenteen aseman ja Talma on osa Kerava-Nikkilä kehittämisvyöhykettä.





3.3 Kunnan asettamat tavoitteet

Sipoon kunnan 20.6.2012 allekirjoittaman Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen 2012-2015 mukaisesti Sipoo on sitoutunut luomaan edellytykset keskimäärin 330 asunnon vuosituotannolle vuosina 2012-2015.

Talman osayleiskaavoitus on yksi keskeisistä Sipoon kasvustrategian toteuttamiseen tähtäävistä suunnitteluhankkeista. Kunnan kasvustrategian maankäytöllisiä periaatteita linjaavan Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti Talmasta muodostuu tulevaisuudessa Sipoon kolmas taajamakeskus Nikkilän ja Söderkullan ohella. Yleiskaavan kasvutavoitteen mukaisesti Talmaan sijoittuisi noin 7 000 uutta asukasta ja 1 600 uutta työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä.

Laadittavalla osayleiskaavalla on tarkoitus tarkentaa Sipoon yleiskaavan 2025 maankäytöllisiä linjauksia. Osayleiskaavalla määritellään ne maankäytölliset periaatteet, joilla Talmasta muodostuu raideliikenteeseen tukeutuva, toiminnoiltaan monipuolinen taajamakeskus. Osayleiskaavassa osoitetaan yleiskaavassa linjatun kasvutavoitteen kannalta tarpeelliset rakentamisalueet asuin- ja työpaikkatoiminnoille sekä tarvittava tieverkko ja palvelurakenne. Osana osayleiskaavatyötä laaditaan aluetta koskeva toteutusohjelma.

Suunnittelun lähtökohtana ovat paikalliset ominaispiirteet. Suunnittelussa tullaan kiinnittämään erityistä huomiota arvokkaiden luonnon- ja kulttuuriympäristöjen säilymiseen ja suojelutarpeisiin, alueen pinta- ja pohjavesien suojelu- ja käyttötarpeisiin sekä viheryhteyksien ja kevyenliikenteen verkostojen kehittämiseen.

Osayleiskaavatyötä ohjaavat kunnanhallituksen 15.2.2011 hyväksymät suunnittelutavoitteet. Suunnittelutavoitteet on määritelty osallisten (alueen asukkaat, yrittäjät ja muut toimijat) kanssa käydyn vuorovaikutuksen pohjalta, ja ne ovat linjassa valtuustoseminaarissa 5.3.2010 määriteltyjen Sipoon kasvua ohjaavien tavoitteiden ja periaatteiden kanssa.

Suunnittelutavoitteiden mukaisesti alueen suunnittelun keskeisiä periaatteita ja tavoitteita ovat:

Talma on osa Keravalta Nikkilään suuntautuvaa toimivaan joukkoliikenteeseen tukeutuvaa taajamaketjua. Kaavaratkaisulla tuetaan joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia ja edistetään kävely- ja pyöräilyliikennettä.

Monipuolinen ja ihmisen kokoinen taajamakeskus. Aluetta kehitetään monipuolisena palveluiden ja asumisen kokonaisuutena säilyttäen kylämäinen ilme sekä pyrkien pienimittakaavaiseen kokonaisuuteen.

Luonnonläheinen asumisen ja vapaa-ajan alue. Kehitetään monipuolisia harrastus- ja virkistysmahdollisuuksia.

Sujuva ja turvallinen liikennejärjestelmä ja -verkko. Joukkoliikenne-, tie-, katu- ja kevyenliikenteenverkon turvallisuutta ja toimivuutta parannetaan.

Alueen ominaispiirteiden ja vahvuuksien hyödyntäminen. Alueen identiteetin muodostamisessa korostetaan alueen luontaisia vahvuuksia ja ominaispiirteitä.

Avoin ja vuorovaikutteinen suunnittelu. Suunnittelua tehdään aktiivisessa vuorovaikutuksessa osallisten ja muiden sidosryhmien kanssa.

Toteutus hallitusti. Yleiskaavalla mahdollistetaan alueen luonteva vaiheittain toteuttaminen ja hallittu väestönkasvu.

3.4 Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Talman alue sijaitsee pääradan ja Lahden moottoritien varrelle muodostuneen seudullisen taajamaketjun vaikutusalueella. Talman alueen halki kulkee pääradalta erkaneva Kerava-Porvoo -rata, joka on nykyisellään vain tavaraliikenteen käytössä. Osayleiskaava-alueen eteläosassa kulkee Keravantie (mt 148), joka on myös yksi Itä-Uudenmaan keskeisistä tavaraliikenneväylistä. Länsiosiltaan Talma rajautuu Keravan kaupungin taajamarakenteeseen.

Hyvä liikenteellinen ja yhdyskuntarakenteellinen sijainti luo erinomaiset lähtökohdat Talman alueen kehittämiseksi monipuolisena asumisen ja työnteon alueena. Olemassa oleva sähköistetty rata mahdollistaa alueen kehittämisen pitkällä tähtäimellä raideliikenteeseen tukeutuen siten, että maankäytön volyymin kasvaessa Kerava-Nikkilä -rataosuuden asemien vaikutusalueella, rata avataan jälleen myös henkilöliikenteelle.

Talma on peltojen sekä niitä ympäröivien metsäisten hiekka- ja moreeniselänteiden luonnehtimaa aluetta. Omakotivaltainen haja-asutus on sijoittunut viljelyalueiden reunoille, selänteiden rinnealueille ja osittain savikkoisille laaksoalueille. Talman kartano ympäröivine peltoineen muodostaa paikallisesti merkittävän kulttuuriympäristön. Myös kaksi alueen keskeistä toimijaa, Golf Talma ja Talma Ski, tuovat alueen maisemakuvaan omaleimaisuutta. Luonnonarvoiltaan merkittävimmän kokonaisuuden alueella muodostaa Degerbergin ja Kalkbergin välinen metsäselänne. Alueelle esiintyy useita huomionarvoisia luontotyyppejä, ja se on osa erityisen tärkeää ekologista yhteyttä sekä linnustollisesti tärkeää metsäaluetta.

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen. Osayleiskaavatyön pohjaksi on tehty rakennettua ympäristöä, maisemaa ja luonnon ympäristöä koskevia inventointeja, joissa esiin nousseet arvot huomioidaan osayleiskaavan laadinnassa. Arvokkaiden kohteiden ja alueiden säilyttämistavoitteiden ohella kaavatyössä kiinnitetään huomiota ympäristöhäiriöiden, kuten meluhaittojen poistamiseen.

Alueen nykytilanne asettaa omat lähtökohtansa suunnittelutyölle ja määrittää näin osaltaan suunnittelutyön tavoitteita. Muun muassa alueen sijainti yhdyskuntarakenteessa vaikuttaa siihen, minkälaisia käyttö- ja kehittämispaineita alueelle kohdistuu.

Ympäristön ominaisuudet, kuten maaston rakennettavuus ja elollisen luonnon muutoksenkestävyys taas rajoittavat ja ohjaavat sitä, mihin ympäristöä muokkaavia toimintoja voidaan ja kannattaa sijoittaa. Parhaiten rakentamiseen soveltuvien alueiden pienialaisuuden ja hajanaisuuden vuoksi joudutaan toimivan yhdyskuntarakenteen saavuttamiseksi usein kuitenkin ottamaan käyttöön myös heikommin rakentamiseen soveltuvia alueita.





3.5 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

3.5.1 Viranomaisten tavoitteet

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 22.8.2011 Uudenmaan ELY-keskuksessa. Viranomaisneuvottelussa esille nousseet tavoitteet suunnittelulle olivat:

Aseman lähiympäristöön osoitetaan tehokasta maankäyttöä, joka mahdollistaa riittävän väestöpohjan ja käyttäjämäärän junaliikenteelle.

Suunnittelussa on tärkeää varmistaa, että bussiliikenteen sekä asemien liityntäliikenteen väylät ja yhteydet ovat sujuvia, kuten myös kävely- ja pyöräily-yhteydet pysäkeille.

Talman kartanon ympäristö paikallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Lentoratasuunnitelma (Pasila-Lentoasema-Kerava) ja itäradan vaihtoehdot huomioitava.

Radasta aiheutuva tärinä ja melu on huomioitava asumisen sijoittamisessa.



Helsinki-Vantaan lentoaseman liikenne kulkee suurelta osin Talman yli, lentomelu on otettava suunnitelmassa huomioon.

Kaavassa tulee varautua myös KeNi-radan tuloon. Todennäköistä on, että rata toteutetaan 1-raiteisena. Kaavassa tulee kuitenkin tehdä tilavaraus toiselle raiteelle.

Alueelle tarvitaan varaus lämpökeskukselle (n. 1-2 MW / n. 2000-2500m^2).

Suunnittelualueella on kaksi pohjavesialuetta, joista toinen (Nygårdin pohjavedenottamo) tulisi säilyttää mahdollisimman koskemattomana.

Pohjaveden suojelutavoitteet on otettava huomioon kaavoituksessa.

Ekologiset käytävät tulee huomioida suunnitelmassa.

Hulevesien hallintasuunnitelman laatiminen on suositeltavaa.

Vaikutusten arviointi jo rakennemallivaiheessa keskeistä.

<u>Rakennemalleista annetut lausunnot</u>

Rakennemalleista pyydettiin lausunnot kaavatyön kannalta keskeisiltä viranomaistahoilta ja toimijoilta. Rakennemalleista saatiin 12 lausuntoa. Annetuissa lausunnoissa korostettiin etenkin Talman osayleiskaavan liikenteellisiä vaikutuksia ja niiden selvittämistä riittävän laajasti.



Rakennemalliaineistosta lausuttiin mm. seuraavaa:

Rakennemalleissa esitetty asukasmäärä on liian pieni kannattavan henkilöraideliikenteen aloittamiseksi Kerava-Nikkilä radalla.

Osayleiskaavatyöllä tulee luoda edellytykset myös bussiliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen kehittämiselle ennen mahdollisen raideliikenteen aloittamista.

Osana kaavan vaikutusarviointia on tarkasteltava liikennejärjestelmän eri kulkumuotojen ja -suuntien toimivuutta ja turvallisuutta.

Alueen läpi kulkevan rautatieliikenteen aiheuttamat vaikutukset radan varren maankäyttöön on selvitettävä.

Rakennemalleista kulttuuriympäristön näkökulmasta soveliaimpia ovat ETELÄ ja RENGAS. Ne huomioivat vanhan kylärakenteen ja maiseman parhaiten.



Paloaseman, koulun ja Talman kartanon ympäristön kehittämisen tulee perustua väljähköön ja matalaan rakentamiseen.

Etelän laajentumisalueissa tulee huomioida riittävien avointen maisematilojen ja peltoalueiden säilyminen.

Kaikissa malleissa rakenne voisi jatkua tiiviimpänä Keravan rajalle saakka, jolloin mallit toteuttaisivat 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen tavoitetta luoda tiivistettäville alueille ympäröiviä maankäyttötavoitteita tiiviimpää maankäyttöä.

Vaikka pidemmällä aikavälillä alue tukeutuu raideliikenteeseen, kaavan toteuttamisjärjestyksessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että alueen seudullinen joukkoliikenne voidaan alkuvaiheessa hoitaa syöttöliikenteenä Keravan asemalle. Myös raideliikenteen toteuduttua alueella voidaan tarvita linja-autoyhteyksiä, jotka tulee ottaa suunnittelussa huomioon.

Tieyhteyksien suunnittelussa tulee varmistaa, että alueen joukkoliikenne voidaan kytkeä myös Bastukärrin logistiikka-alueen linjastoon.

Koko Nikkilä-Talma-Kerava vyöhykkeen joukkoliikennelinjasto tulee suunnitella osana osayleiskaavatyötä sekä bussiliikenteeseen perustuvana, että myöhemmässä vaiheessa raideliikenteeseen pohjautuvana.

Talman alue tulee pitkälle tulevaisuuteen tukeutumaan bussiliikenteeseen. Aluetta toteutettaessa on turvattava toimivat runkobussiyhteydet Keravan ja Nikkilän suuntiin, erityisesti hyvät liityntäbussiyhteydet Keravan asemalle sekä polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinti.

Talman keskustan lehtoalue on myös Itä-Uudenmaan MALU-selvityksen kohdelistalla eli kohde on mahdollisesti maakunnallisesti arvokas. 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa lehto on taajama-alueella, koska muutamissa poikkeustilanteissa luontoarvot on jätetty taajamatoimintojen alueen sisälle, kaavan periaatteiden niin edellyttäessä. 2. vaihemaakuntakaavaehdotus kuitenkin edellyttää myös näillä alueilla luontoarvojen huomioon ottamisen taajamatoimintoja koskevan suunnittelumääräyksen kautta.

Kolmesta rakennemallivaihtoehdosta malli RENGAS on liikenteen toimivuuden ja kestävän liikkumisen edellytysten kannalta paras.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa sujuvat ja turvalliset pyöräily-yhteydet alueelta Nikkilään ja Keravan asemalle. Keravantien ja Martinkyläntien välille tulee mahdollistaa osayleiskaava-alueella pyöräilyyhteyden lisäksi myös katuyhteys, jota bussiliikenne voi käyttää (Talmantien parantaminen), jotta Bastukärrin työpaikka-alue olisi mahdollista saavuttaa joukkoliikenteellä Talman suunnasta.
Kaavan vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida riittävässä määrin seudullinen näkökulma.



Liikenneyhteyksien vaikutuksista Keravan puolelle tarvitaan selvitys. Myös kevyen liikenteen yhteydet tulee sovittaa yli kuntarajojen.

Keravan kaupunkiin kohdistuvista vaikutuksista tarvitaan selvitysten ja arviointien tarkennuksia liikenteen määrän kasvun ja sen liitännäisvaikutusten (mm. melu, katuleveydet, tonttiliittymät, liikenteen määrä, maankäytön jatkosuunnittelu) osalta.

Liityntäliikenteen ja paikoituksen määrä ja vaikutukset Keravalla tulee kartoittaa osayleiskaavan jatkotyöstön yhteydessä.

Sipoon puolen teollisuusalueiden ja Keravan Ahjon asuinkortteleiden väliin jätettävän suojavyöhykkeen riittävyys häiriötekijöitä vastaan tulee varmistaa.

Raideliikenteen osalta tulisi maankäytön suunnittelussa huomioida mahdolliset vaarallisten aineiden kuljetukset.

Eri rakennemallivaihtoehdot ovat junaliikenteen kannalta käyttökelpoisia. Turvallisista ja riittävistä eritasoyhteyksistä radan poikki tulee kuitenkin huolehtia.

Ottaen huomioon suunnittelun lähtökohtana olevan paikalliset ominaispiirteet ja maisemaselvityksen suositukset, vaikuttaa rakennemallivaihtoehdoista ETELÄ ottavan parhaiten huomioon, varsinkin Talman kartanoalueen kohdalla, maisemaselvityksen suositukset paikoista, joihin rakentamista ei suositella.

Esitetyistä kolmesta rakennemallista malli POHJOINEN on pohjavesien suojelun kannalta huonoin, kun pientaloasutusta kaavoitetaan Nygårdin käytössä olevalle pohjavesialueelle.



Osayleiskaavaluonnoksesta annetut lausunnot

Talman osayleiskaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot kaavatyön kannalta keskeisiltä viranomaistahoilta ja toimijoilta. Annetut lausunnot käsittelivät pääosin vaikutusten arvioinnin ja liikenneselvitysten riittävyyttä ja laajuutta, pohjavesien suojelua ja radan eteläpuolisen A-alueen sisälle jäävien luontokohteiden suojelua. Annetut lausunnot ja niihin annetut vastineet on koostettu erilliseen vastineraporttiin (kaavaselostuksen liitteenä 4).

Osayleiskaavaehdotuksesta annetut lausunnot

Talman osayleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot kaavatyön kannalta keskeisiltä viranomaistahoilta ja toimijoilta, joilta oli pyydetty lausunnot myös kaavan luonnosvaiheessa.

Pääosin annetuissa lausunnoissa ei ollut huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Kaavaluonnoksesta annetut lausunnot katsottiin huomioiduksi varsin hyvin osayleiskaavaehdotuksessa. Kaavaehdotuksesta annetuissa lausunnoissa toivottiin joitakin täsmennyksiä ja asioiden parempaa avaamista kaava-asiakirjoihin (koskien mm. henkilöraideliikenteen toteutumista ja siihen vaikuttavia tekijöitä, rakentamista muinaisjäännös- ja/tai pohjavesialueille sekä liityntäpysäköinnin järjestämisen osoittamista kaavassa). Itä-Uudenmaan pelastuslaitos esitti lausunnossaan, että vaarallisten aineiden kuljetusten riskeistä maankäyttöön liittyen olisi syytä tehdä tarkempi selvitys. Keravan kaupunki toivoi lausunnossaan mm. vaikutusten arviointien tarkentamista ja laajentamista sekä Terästien jatkeen osoittamista vain kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöön. Pihkarinteen omakotiyhdistys esitti lausunnossaan, että kyllästämön ja Pihkarinteen alueen kaavaratkaisu muutettaisiin osayleiskaavaluonnoksessa esitetyn ratkaisun kaltaiseksi siten, että kyllästämöalueen ja Pihkarinteen asuinalueen väliin jää viheralue. Annetut lausunnot ja niihin annetut vastineet on koostettu erilliseen vastineraporttiin (kaavaselostuksen liitteenä 5).



Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu

Osayleiskaavatyötä koskeva ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 13.2.2014 Uudenmaan ELY-keskuksessa (muistio liitteenä 6). Viranomaisneuvottelussa tuotiin esille seuraavat kaavaan liittyvät muutos-/täydennystarpeet ja sovittiin seuraavista kaavatyöhön liittyvistä jatkotoimenpiteistä:

Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä

Lausunnossa on otettu kantaa pohjavesialueille rakentamisesta ja sitä koskevista määräyksistä. Muistutetaan, että Nygårdin 1-luokan pohjavesialueelle tulee osoittaa kaavamääräyksissä öljylämmityskielto.

Keravan kaupunki

Terästien jatke on kaavaehdotuksessa osoitettu yhdystienä/kokoojakatuna so. osana Keravan katuverkkoa. Yleiskaavassa ko. osalle on osoitettu ajoneuvoliikenteen yhteystarve ja samaa merkintää tulisi käyttää Talman osayleiskaavassa erityisesti, mikäli vaikutuksia ei arvioida, kuten Keravan kaupunki on edellyttänyt. Keravan kantana on, että Terästien jatke osoitetaan yhteystarvemerkinnällä ja/tai vain kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöön. Terästien jatkeelle kanavoitu henkilöautoliikenne aiheuttaisi haittavaikutuksia Terästien varren maankäytön kehittämiselle sekä mm. Terästien ja Ratatien varren asutukselle, koululle ja päiväkodille. Terästien jatkeelle osoitetun henkilöajoneuvoliikenteen vaikutuksia Keravan katuverkkoon ja alueen maankäyttöön ei ole selvitetty tarpeellisessa määrin. Lisäksi painotetaan Talman osayleiskaavan maankäytön suunnittelun vaikutuksia Keravalle ja myös kustannusvaikutuksia erityisesti liityntäpysäköinnin osalta.







ELY-keskus

Koska Talman osayleiskaava vaikuttaa myös Keravan katuverkkoon ja maankäyttöön, tulee Terästien osalta kaavaan löytää molempia osapuolia tyydyttävä ratkaisu, esimerkiksi täydentämällä kaavaselostusta Keravan puolelle kohdistuvien vaikutusten osalta. Talman osayleiskaavassa tulee myös arvioida liityntäpysäköinnin määrä sekä kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet Keravalla ennen Talman aseman avaamista henkilöliikenteelle.

Kaavan luontoarvoja koskeviin merkintöihin tulisi vielä tehdä tarkennuksia: kaavassa on maakunnallisesti merkittäviä luontokokonaisuuksia (kohteet Degerberg luo-1/88/89/90/91 ja Kalkberg luo-1/69/70), jotka tulisi merkitä kaavaan luonnonsuojelualueina (SL).

Jatkotoimenpiteet

Osa luo-merkityistä luontokohteista tulee merkitä SL-aluemerkinnöillä viranomaisen tarkemman ohjeen mukaisesti. Sittemmin vaateesta osoittaa Kalkbergin luontokohteet 69 ja 70 SL-alueiksi luovuttiin ELY-keskuksen alueelle 11.4.2014 tekemän maastokatselmuksen pohjalta (arvokasta lehtoa ja vanhempaa lahopuustoista metsää oli selvästi pienemmällä alueella kuin luontoselvitys antaa ymmärtää).

Pohjavesialueelle rakentamisen määräyksien kattavuudesta tulee huolehtia asian edellyttämällä tavalla.

Terästien liikenneyhteyden osalta sovittiin, että Sipoo ja Kerava etsivät yhteistyössä molempia osapuolia tyydyttävän ratkaisun asiaan.

<u>Korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta annetut lausunnot</u>

Talman korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot kaavatyön kannalta keskeisiltä viranomaistahoilta ja toimijoilta, joilta oli pyydetty lausunnot myös kaavaehdotusvaiheessa.

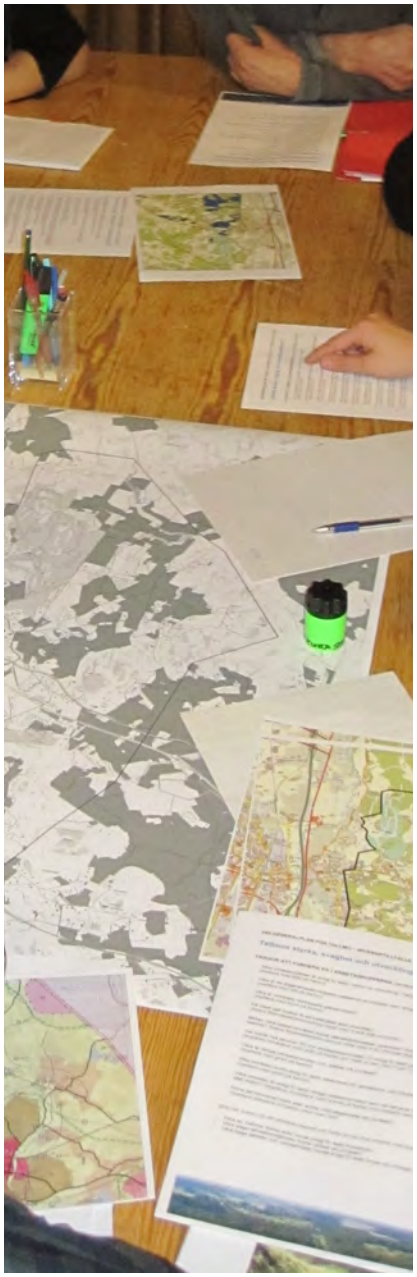
Pääosin annetuissa lausunnoissa ei ollut huomautettavaa korjatusta kaavaehdotuksesta. Korjatussa osayleiskaavaehdotuksessa katsottiin huomioidun varsin hyvin aiemmissa kaavavaiheissa annetut lausunnot ja osayleiskaavaratkaisua pidettiin ylemmän asteisten kaavojen (maakuntakaava) ja kaavatyötä ohjaavien tavoitteiden mukaisena. Keravan kaupunki esitti lausunnossaan mm. liikenteellisten vaikutusten arviointien tarkentamista ja laajentamista sekä Terästien jatkeen osoittamista vain kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöön. Annetut lausunnot ja niihin annetut vastineet on koostettu erilliseen vastineraporttiin (kaavaselostuksen liitteenä 7).

3.5.2 Osallisten tavoitteet

Osayleiskaavatyön aikana on alueen maanomistajilta, asukkailta ja yrityksiltä saatu runsaasti mielipiteitä alueen kehittämisestä.

Aivan kaavatyön alussa kerättiin asukkailta ja muilta osallisilta näkökulmia alueen kehittämisen tavoitteista. Osalliset toivoivat alueen kehittämisessä huomioitavan mm. seuraavat asiat:

- Tarve liikenneyhteydelle Talman asema - Bastukärr - Terästie
- Palveluita ja työpaikkoja esitettiin sijoitettavaksi aseman ympärille ja länsipuolelle sekä työpaikkoja kaava-alueen eteläosaan, Bastukärrin alueen ja Kyllästämön alueen väliin.
- Kyllästämön alue koettiin epämiellyttäväksi
- Yleinen toive hyvistä viheryhteyksistä, joilla yhdistettäisiin Keravan Keinukallio, hiihtokeskuksen seutu (Talma ski), Degerbergin-Kalkbergin alue sekä mahdollisesti myös kaava-alueen pohjoisin osa.



- Kokonaan uusien kevyenliikenteenyhteyksien lisäksi olevien teiden varsille tulisi rakentaa tilat kevyelle liikenteelle.
- Degerbergin mäki ja Kalkbergin alue nähtiin arvokkaina ja suojelemisen arvoisina paikkoina.

Kaavatyön pohjaksi alkuvaiheessa laadituista rakennemalleista saatiin runsaasti yleisöpalautetta. Saatu palaute on koostettu liitteeseen 2.

Alustavasta kaavaluonnoksesta saatiin rakennemallien tavoin runsaasti palautetta. Alustavan kaavaluonnoksen rakennemalleihin nähden yksityiskohtaisemman luonteen vuoksi myös siitä annettu palaute ja sen pohjalta johdetut kehittämistavoitteet ovat olleet yksityiskohtaisempia. Alustavasta kaavaluonnoksesta yleisötilaisuudessa 31.5.2012 saatu palaute on koostettu liitteeseen 3.

Osayleiskaavaluonnoksesta saatiin 41 kirjallista mielipidettä, joista yksi edusti viittä eri kiinteistöä. Saaduissa mielipiteissä otettiin kantaa seuraaviin asioihin (joissakin mielipiteissä otettiin kantaa useaan eri asiaan): Rakentaminen yksityisten omistamilla asemakaavoittavaksi tarkoitetuilla alueilla; Loma-asuntoalueet ja liikenne loma-asuntoalueille RA-1 ja RA-2; Maa- ja metsätalousalueiden/virkistysalueiden muutostoive AP-alueiksi; Rakentaminen haja-asutusalueella eli M-alkuisilla alueilla; Pietari-rata ja nykyinen raideliikenne; ”Kehäkadun” linjaus ja alikulut sekä tieyhteydet asuinalueiden sisällä; Kevytliikenne; ulkoilupolut, ratsastusreitit ja viherreitit; Maisema ja luontokohteet. Tarkemmin osayleiskaavaluonnoksesta saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin voi tutustua kaavaselostuksen liitteenä 4 olevassa vastineraportissa.

Osayleiskaavaehdotuksesta jätettiin yhteensä 30 muistutusta, jossa muutamassa oli allekirjoittajina useampia maanomistajia. Muistutukset koskivat pääosin seuraavia teemoja: Katujen sekä ratsastus- ja ulkoilureittien linjaukset (4 muistutusta); Loma-asuntoalueet (RA) ja matkailupalveluiden alue (RM) (2 muistutusta); Helsinki-Pietari-ratalinjaus (1 muistutus); Maankäyttö ja tieyhteydet Talma skin ympäristössä, Ilvesmäentien varsi (5 muistutusta); Kaavaehdotuksessa haja-asutusluonteisilla alueilla (M, MU, MY, MT jne.) tai virkistysalueilla (VL) sijaitsevien kiinteistöjen muuttaminen asemakaavoitettaviksi asuntoalueiksi (11 muistutusta); Vanikon alueen maankäyttö, EV-alue (3 muistutusta); Talman tulevan keskusta-alueen (C) sijainti ja maankäyttö sekä Kehäkadun linjaus (4 muistutusta); Rakentaminen yksityisten omistamilla asemakaavoitettavaksi tarkoitetuilla alueilla (1 muistutus). Joissakin muistutuksissa otettiin kantaa useaan eri asiaan, muihinkin kuin tässä lueteltuihin ns. pääteemoihin. Tarkemmin osayleiskaavaehdotuksesta jätettyihin muistutuksiin voi tutustua kaavaselostuksen liitteenä 5 olevassa vastineraportissa.

Korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta jätettiin yhteensä 14 muistutusta, joissa muutamisssa oli allekirjoittajina useampia maanomistajia. Muistutukset koskivat pääosin seuraavia teemoja: Osayleiskaavassa asemakaavoitettaviksi osoitettujen alueiden rajautuminen ja laajuus (5 muistutusta); Katujen linjaukset ja hulevesialtaiden sijainti (3 muistutusta); SL- ja PY-alueiden rajautuminen ja laajuus (2 muistutusta); Osayleiskaavan vaikutus yksityisen kiinteistön maankäyttöön, omistukseen ja rakennusoikeuteen (2 muistutusta); Vanikon alueen maankäyttö (1 muistutus); Talman tulevan juna-aseman sijainti (1 muistutus). Tarkemmin korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta jätettyihin muistutuksiin voi tutustua kaavaselostuksen liitteenä 7 olevassa vastineraportissa.

Yleisesti ottaen alueen asukkailta ja maanomistajilta kaavaprosessin aikana saadun palautteen pohjalta Talmaa toivotaan kehitettävän olemassa oleva rakenne ja asutus huomioiden pientalovaltaisena ja kylämäisen ilmeen säilyttävänä alueena siten, että aseman läheisyyteen muodostuu alueen keskus palveluineen. Alueen kehittämisen painopisteen, volyymin ja luonteen suhteen on kuitenkin ollut jonkin verran ristiriitoja. Osa osallisista on toivonut koko suunnittelualueelle leviävää väljää asumista, kun taas osassa palautteessa on korostettu rakentamisen keskittämistä aseman välittömään läheisyyteen.

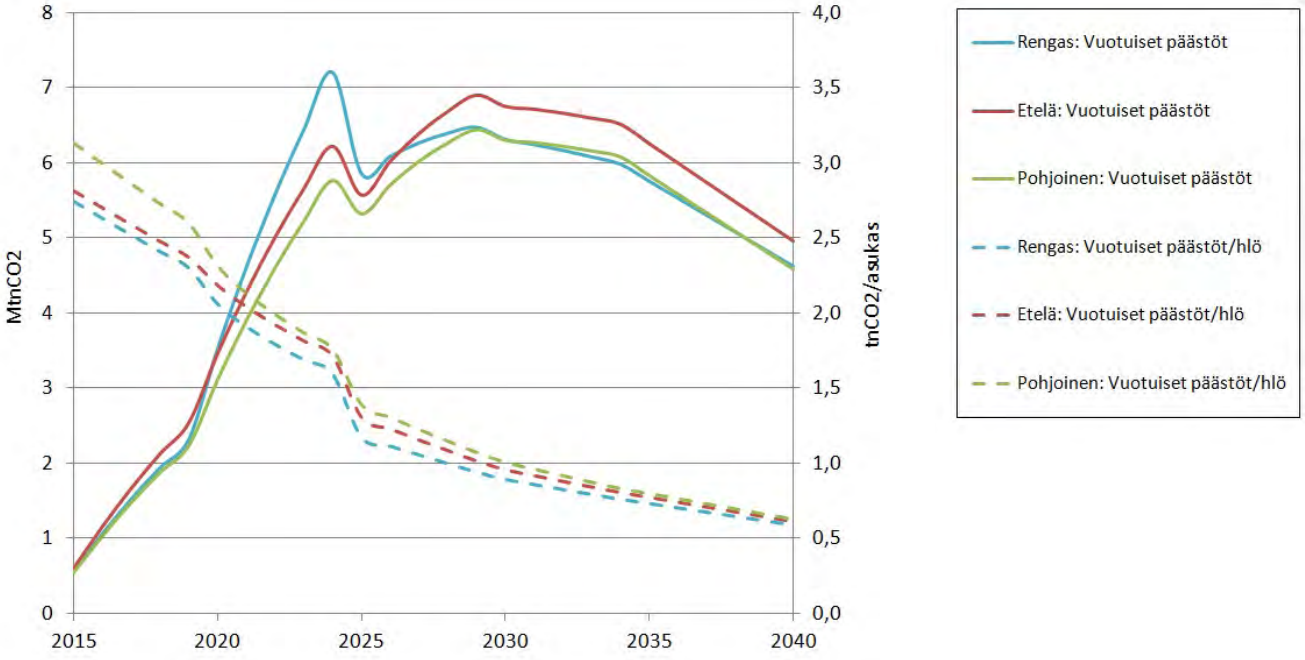
Alueen liikenneverkoston turvallisuutta ja liikenneyhteyksiä, erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, on toivottu kehitettävän hyvin yksimielisesti. Kaavatyössä toivotaan myös huomioitavan riittävä pysäköintipaikkojen määrä juna-aseman yhteydessä.

Osalliset katsovat tärkeänä tavoitteena, että alueella säilyy riittävästi alueita virkistykseen ja, että suunnittelussa huomioidaan alueen luonto- ja maisema-arvot. Kaavatyössä toivottiin myös huomioitavan erilaisten virkistystoimintojen kehittäminen (mm. uimapaikka, ratsastusreitit, Talman Skin laajennus). Hotelli ja hyvinvointikeskuksen toivottiin sijoittuvan aseman ja keskustan tuntumaan. Kaavaratkaisun toivottiin mahdollistavan lisäksi lähiruokatuotannon ja tarjonnan alueella.

3.5.3 Ekotehokkuusselvityksestä johdetut tavoitteet

Gaia Consulting Oy on tehnyt osana osayleiskaavaprosessia ekotehokkuustarkastelua. Ekotehokkuustarkastelu on toteutettu jatkuvana prosessina, kattaen osayleiskaavatyön eri vaiheet. Selvitystyön päätavoitteena on luoda parhaat mahdolliset edellytykset sille, että Talma rakentuu ekokaupunkiperiaatteen mukaisesti.

Rakennemalleista tehdyn ekotehokkuustarkastelun pohjalta todetaan seuraavaa: ”Rakennemallien kasvihuonekaasupäästöjen vertailussa alhaisimpaan hiilijalanjälkeen päästään Rengas-mallissa. Rakennemallien vertailussa on huomioitu rakennuskannan energiatehokkuus sekä rakennusten ja liikenteen energiankulutuksesta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt. Merkittävimmät päästöjen aiheuttajat ovat henkilöautoliikenne sekä uuden rakennusrakennuskannan lämmönkulutus. Julkisen liikenteen osuus koko liikenteen aiheuttamista päästöistä on vain muutaman prosentin luokkaa.”



Talman alueen liikenteen ja rakennuskannan yhteenlasketut päästöt rakennemalleittain vuosina 2015–2040. Rakennemalleihin liittyvät vuotuiset kokonaispäästöt on merkitty jatkuvalla viivalla ja niitä vastaavat arvot ovat vasemmalla akselilla. Asukaskohtaiset päästöt on puolestaan kuvattu katkoviivoilla ja niitä vastaavat arvot ovat oikealla akselilla. Olemassa olevan rakennuskannan energiankulutuksesta ja alkuperäisten asukkaiden liikkumisesta aiheutuvia päästöjä ei ole sisällytetty kuvaan. Lähde: Gaia Consulting Oy.

4. Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

4.1 Päätökset ja työvaiheet

Sipoon valtuusto hyväksyi 15.12.2008 Sipoon yleiskaavan 2025. Yleiskaavassa 2025 Talmasta on määritelty kehitettävän raideliikenteeseen tukeutuva taajamakeskus, jonne sijoittuisi noin 7000 uutta asukasta ja noin 1600 uutta työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä.

Talman osayleiskaavatyö käynnistettiin kesällä 2010 lähtötietojen ja tavoitteiden kartoittamisella. Kesällä ja syksyllä 2010 toteutettiin asukas- ja toimijakysely, jonka avulla kerättiin lähtötietojen ohella osallisten näkemyksiä alueen kehittämistavoitteista.

13.10.2010 valmistui osayleiskaavatyön pohjaksi teetetty maisemaselvitys.

22.10.2010 valmistui osayleiskaavatyön pohjaksi teetetty luontoselvitys.

22.11.2010 valmistui osin Talman osayleiskaavatyön pohjaksi teetetty Talma-Nikkilä -rataosuutta koskeva raideliikenteen meluselvitys.

26.11.2010 valmistui osin Talman osayleiskaavatyön pohjaksi teetetty Talma-Nikkilä -rataosuutta koskeva raideliikenteen tärinäselvitys.

18.11.2010 pidettiin kaavatyön lähtökohtia ja tavoitteita käsittelevä kaikille avoin yleisötilaisuus Talman VPK-talo Talmukassa.

23.11.2010 pidettiin kaavatyön lähtökohtia ja tavoitteita käsittelevä tilaisuus Talmassa toimivien yrittäjien edustajille

15.2.2011 kunnanhallitus hyväksyi kaavatyön tavoitteet.

Kunnanhallitus päätti kokouksessaan 1.3.2011 rakennuskiellon ja toimenpiderajoituksen asettamisesta osayleiskaava-alueelle kaavan laatimista varten.

9.3.2011 kaavoitusjaosto merkitsi tiedoksi kaavatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelman (liite 1).

17.3.2011 kuulutettiin osayleiskaavatyön vireille tulosta, kaavatyötä koskevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olosta sekä rakennuskiellon ja toimenpiderajoituksen asettamisesta alueelle.

Osayleiskaavatyötä koskeva aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin ELY-keskuksessa 22.8.2011.

Syksyllä 2011 valmistui Leena Holmilan Talman suunnittelua käsittelevä diplomityö. Diplomityössä Holmila teki osayleiskaavatyön pohjaksi vision Talman alueen mahdollisesta tulevasta maankäytöstä ja alueen profiloitumisesta.

31.10.2011 valmistui kaavatyön tueksi tehty maisemaselvityksen tarkennus.

1.12.2011 pidettiin yleisötilaisuus Talman koululla, jossa esiteltiin alustavia rakennemalleja ja Leena Holmilan diplomityötä.

9.1.2012 valmistui kaava-aluetta koskeva linnusto- ja viitasammakkoselvitys.

13.1.2012 valmistui Talman Kalkbergetin alueen arkeologinen inventointi.

28.2.2012 pidettiin ELY-keskuksessa työpalaveri luontoarvojen huomioimisesta kaavatyössä. Samalla keskusteltiin Blekdalin tilan (hankeyhteistyöalue) kehittämismahdollisuuksista.

23.1.2012 käynnistettiin osayleiskaavaratkaisua koskevan ekotehokkuustarkastelun laatiminen rinnan kaavatyön kanssa.

28.3.2012 kaavoitusjaosto päätti asettaa Talman osayleiskaavan rakennemallit ja niihin liittyvän valmisteluaineiston (rakennemallien arviointi -raportti, perusselvitykset ja tavoitteet -raportti sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma) nähtäville.

16.4.-16.5.2012 rakennemallit ym. valmisteluaineisto oli nähtävillä vuorovaikutusvaiheen kuulemista varten.

16.5.2012 pidettiin energiatehokkuussidosryhmätyöpaja Talman VPK-talo Talmukassa.

31.5.2012 pidettiin asukastyöpaja Talman koululla, jossa esiteltiin alustavaa kaavaluonnosta.

8.8.2012 valmistui Talman radan vartta koskeva rakennettavuusselvitys.

7.9.2012 valmistui osayleiskaava-aluetta koskeva hulevesiselvitys.

10.10.2012 kaavoitusjaosto päätti asettaa Talman osayleiskaavaluonnoksen vuorovaikutusmenettelyä varten nähtäville sekä pyytää aineistosta lausunnot.

29.10.-26.11.2012 Talman osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä vuorovaikutusvaiheen kuulemista varten.

6.11.2012 pidettiin VPK-talo Talmukassa kaavanäyttely, jossa osayleiskaavaluonnokseen ja sitä koskevaan aineistoon oli mahdollista tutustua ja antaa sitä koskevaa palautetta.

22.4.2013 valmistui osayleiskaava-alueen vesihuollon yleissuunnitelma.

25.4.2013 valmistui Talman osayleiskaavaehdotusta, Bastukärrin asemakaavahankkeita sekä Keravan puolen maankäytön kehittymistä koskeva liikenne-ennuste (Strafica Oy).

26.4.2013 valmistui Talman osayleiskaavaehdotuksen liikennesuunnitelma.

Kunnanhallitus päätti kokouksessaan 4.6.2013 palauttaa osayleiskaavan takaisin valmisteluun ja evästi tekemään osayleiskaavaan haja-asutusalueiden mitoitusmääräyksiä koskevat korjaukset.

10.9.2013 kunnanhallitus päätti asettaa osayleiskaavaehdotuksen ja sitä koskevan aineiston nähtäville ja pyytää siitä lausunnot tarvittavilta tahoilta.

Osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä 26.9.-25.10.2013 välisen ajan.

1.10.2013 pidettiin VPK-talo Talmukassa kaavanäyttely, jossa osayleiskaavaehdotukseen ja sitä koskevaan aineistoon oli mahdollista tutustua sekä keskustella kaavoittajien kanssa.

13.2.2014 pidettiin kaavatyötä koskeva ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu.

Muistutuksissa, lausunnoissa ja ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelussa esiin tuotujen muutostarpeiden pohjalta tehtiin kaavaehdotukseen muutamia suurempia maankäyttöä koskevia muutoksia (mm. kyllästämön ja Pihkarinteen alueen maankäyttö sekä Degerbergin alueen osoittaminen osin luonnonsuojelualueiksi). Myös kaavatyötä koskevia liikenneselvityksiä päätettiin päivittää ja osin laajentaa. Tehtyjen muutosten laajuuden vuoksi päätettiin korjattu osayleiskaavaehdotus asettaa vielä uudelleen nähtäville osallisten kuulemista varten.

Korjattu osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä 4.8.-15.9.2014 välisen ajana.

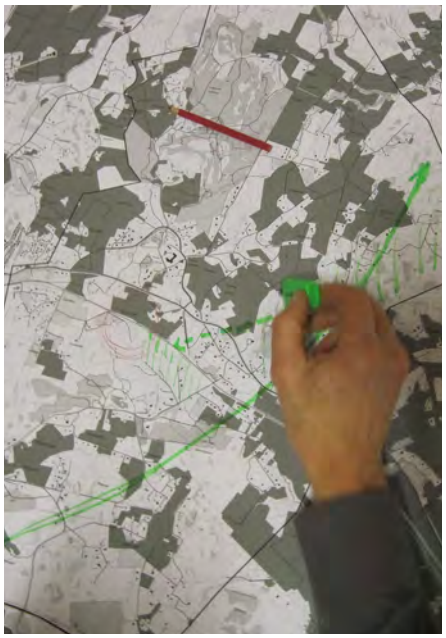
28.8.2014 pidettiin VPK-talo Talmukassa kaavanäyttely, jossa korjattuun osayleiskaavaehdotukseen ja sitä koskevaan aineistoon oli mahdollista tutustua sekä keskustella kaavoittajien kanssa.

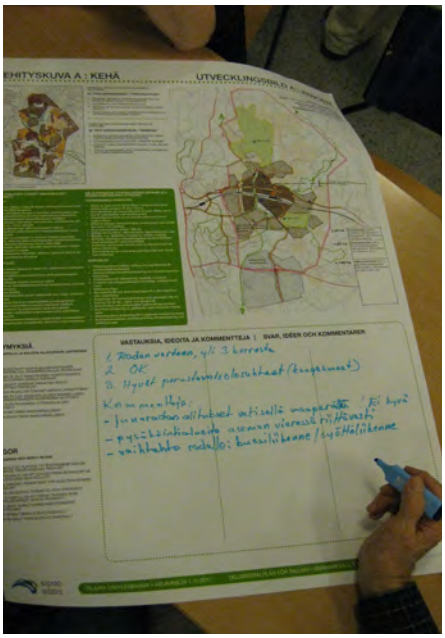
Uudenmaan ELY-keskus teki 31.10.2014 päätöksen Degerbergin (YSA230184) luonnonsuojelualueen perustamisesta.

Kunnanvaltuusto hyväksyi osayleiskaavan 26.1.2015.

Uudenmaan ELY-keskus teki 2.3.2015 kaavasta oikaisukehotuksen, joka koski Degerbergin luonnonsuojelualueen (SL) mitoitusta. Kaava veitiin uudelleen käsittelyyn mitoitusmääräyksen poistamisen jälkeen.

Kunnanvaltuusto hyväksyi oikaistun osayleiskaavan 15.6.2015.







Osayleiskaavatyön eri vaiheissa on pidetty kolme kaikille avointa asukastyöpajaa sekä kaksi kaavanäyttelyä. Ensimmäinen, kaavatyön tavoitteita ja lähtökohtia käsittelevä työpaja pidettiin 18.11.2010. Toisessa asukastyöpajassa (1.12.2011) kerättiin kommentteja kolmesta rakennemallivaihtoehdosta. Kolmas asukastyöpaja järjestettiin 31.5.2012 ja siinä osalliset pääsivät kommentoimaan alustavaa kaavaluonnosta. Talman osayleiskaavaluonnosta esiteltiin 6.11.2012 pidetyssä kaavanäyttelyssä ja osayleiskaavaehdotusta 1.10.2013 pidetyssä kaavanäyttelyssä.

4.1.1 Rakennemallit

Talman osayleiskaavatyössä laadittiin kolme vaihtoehtoista rakennemallia, jotka rakentuvat eri teemojen ympärille. Useimmat teemat olivat mukana kaikissa rakennemalleissa, mutta ne painottuvat mallista riippuen eri tavoin. Rakennemallit esiteltiin asukkaille yleisötilaisuudessa 1.12.2011 sekä Sipoon eri hallintokunnille, ja näiltä saatu palaute kerättiin erilliseen raporttiin. Kaikista rakennemalleista laadittiin myös energiatehokkuustarkastelut, jotka laati Gaia Consulting Oy. Rakennemallit olivat nimiltään RENGAS, ETELÄ ja POHJOINEN.

Rakennemallien yhteiset ominaisuudet

- Pohjois-Sipoon keskus yleiskaavan 2025 hengessä
- Asukasmäärä 7000-8000 as
- Rata paikallaan (varaus 2 raiteelle), raideliikenteen asema
- Pietari-rata tunnelissa Martinkyläntien pohjoispuolella
- Päätiet paikoillaan suunnittelualueen kohdalla
- Tehokas liityntäliikenne: bussit, pyörät, henkilöautot
- Kytkennät Keravan maankäyttöön (viheryhteydet) ja katuverkkoon (yhteys Terästielle)
- Tehokkaasti rakennettu asemanseutu, väestötavoite väh. 5 000 as. 1 km:n säteellä
- Myös työpaikkoja, ohjeellinen määrä noin 1000 tp
- Kohtuullinen palvelutarjonta: kauppakeskittymä, nykyisten koulujen lisäksi uusi koulutonttivaraus radan eteläpuolelle, tarpeellinen määrä päiväkoteja
- Suojelu- ja arvoalueet ja -kohteet pyritään ottamaan huomioon
- Oleva, asianmukainen pientaloasutus säilytetään/tiivistetään, aseman lähiseutua lukuun ottamatta
- Golfkenttä jää nykyisen laajuiseksi
- Laskettelukeskusta laajennetaan ja osoitetaan hyvät viheryhteydet ympäristöön

Rakennemallien erot

- Taaja-alueen laajuus ja rajaus
- Asumisen typologia
- Bastukärrin teollisuusalueen laajentaminen
- Ajoitus ja vaiheittaisrakentaminen (maanomistus, julkinen liikenne ym.)
- Aseman paikka
- Pääliikenneverkko ja radanalitukset
- Sisäinen katuverkko ja kevyenliikenteenväylästö
- Viherverkosto ja puistoalueet sekä viljelyalueet
- Laskettelurinteen liittyminen ympäröivään maankäyttöön
- Sopimusalueiden maankäyttö
- Mitoitus ja liikenneverkko

Rakennemallien kuvaus

A) RENGAS – tiivis asemakeskus

- Ytimessä tehokkaat kerrostalokorttelit ja palvelut (sekoittunut maankäyttö)
- Selkeä rajautuminen ympäröivään maaseutuun ja pientaloasutukseen nähden

- 7000 uutta asukasta, joista 1/3 kerrostalo-, 1/3 tiivismatala- ja 1/3 väljillä pientaloalueilla
- Ytimessä tehokkaat kerrostalokorttelit
- Uudet asuinalueet pääosin alle kilometrin säteellä asemasta

- Keskustaa ympäröi Talmankaaren jatkeena oleva rengaskatu, johon muut kokoojat yhdistyvät
- Asema rengaskadun radanalituksen kohdalla
- Työpaikat ja palvelut
- Bastukärrin teollisuusalue laajenee Keravantien pohjoispuolelle

- Kaksi etelä-pohjoissuuntaista viheryhteyttä; taajaman itäpuolitse ja ydinkeskustan poikki
- Teollisuusalueen ja keskustan väliin jää haja-asutusluonteinen ”vihervyöhyke”

B) ETELÄ – elävän ja kestävän maaseudun kyläkeskus

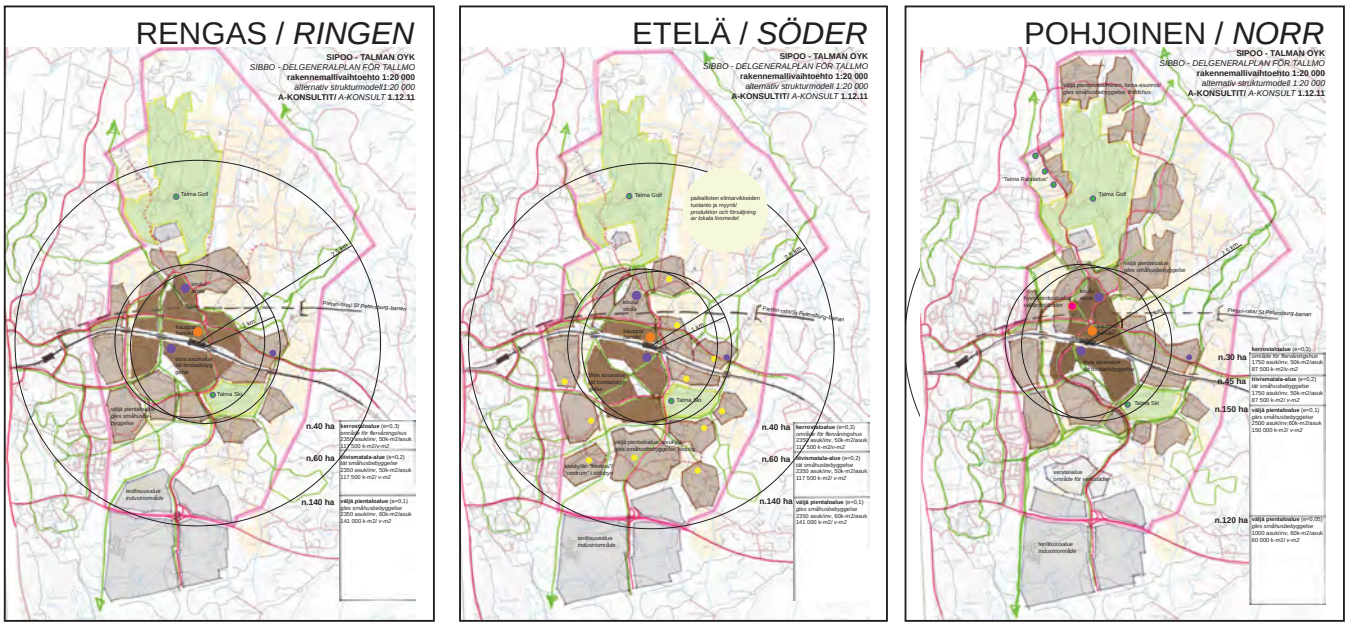
- Liikenneväyliin kytkeytyvän keskuskylän ja maisemasta kasvavien sivukylien sikermä
- Yrittäjä- ja pienverstastontit
- Ekologisesti kestävä talotypologia ja -tekniikka; paikallinen energiatuotanto

- 7000 uutta asukasta, joista 1/3 kerrostalo-, 1/3 tiivismatala- ja 1/3 väljillä pientaloalueilla
- Ytimessä tiivis ”keskuskylä” ja ympärillä pikkukylät
- Kasvusuuntana etelä, osa pikkukylistä yli 1 km:n säteellä asemalta

- Bastukärrin kokoojakatu jatkuu pohjoiseen keskuskylän itäpuolitse radan ali Talmankaarelle
- Ainoastaan yksi ajoneuvoliikenteen radanalitus; alikulun kohdalla rautatieasema

- Yhteisöllisyyttä edistetään mm. kylien ”keskukseen” sijoittuvilla toiminnoilla
- Bastukärrin teollisuusalue ei kasva nykyistä asemakaavaa laajemmalle

- Keskustan länsi- ja itäpuolitse hyvät etelä-pohjoissuuntaiset viheryhteydet
- Luonnon kiertokulkujen hallintaa; ympäristö hiilinieluna



Kaavatyön pohjaksi laadittiin ensivaiheessa kolme rakennemallivaihtoehtoa, RENGAS, ETELÄ ja POHJOINEN. Kukin rakennemallivaihtoehto oli maankäytön sijainnilliselta painopisteeltään erilainen, auttaen näin kartoittamaan rakentamisen erilaisten painopisteiden vaikutuksia.

C) POHJOINEN – vapaa-ajan ja hyvinvoinnin keidas

- Golf – laskettelu – ratsastus – uinti ym. suorituspaikkojen klusteri
- Vapaa-ajan ja hyvinvointipalvelujen keskus hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella
- Myös kakkos- ja loma- sekä senioriasumista

- 7000 uutta asukasta, joista 1/4 kerrostalo-, 1/4 tiivismatala- ja 1/2 väljillä tai hyvin väljillä pientaloalueilla
- Myös liikuntapainotteista asumista sekä kakkos-, loma- ja senioriasumista
- Kasvusuuntana pohjoinen, noin puolet asuinalueista alle 1 km:n etäisyydellä asemasta

- Bastukärrin kokoojakatu jatkuu pohjoiseen keskuskylän länsipuolitse radan ali Martinkyläntielle
- Ainoastaan yksi ajoneuvoliikenteen radanalitus; alikulun kohdalla rautatieasema

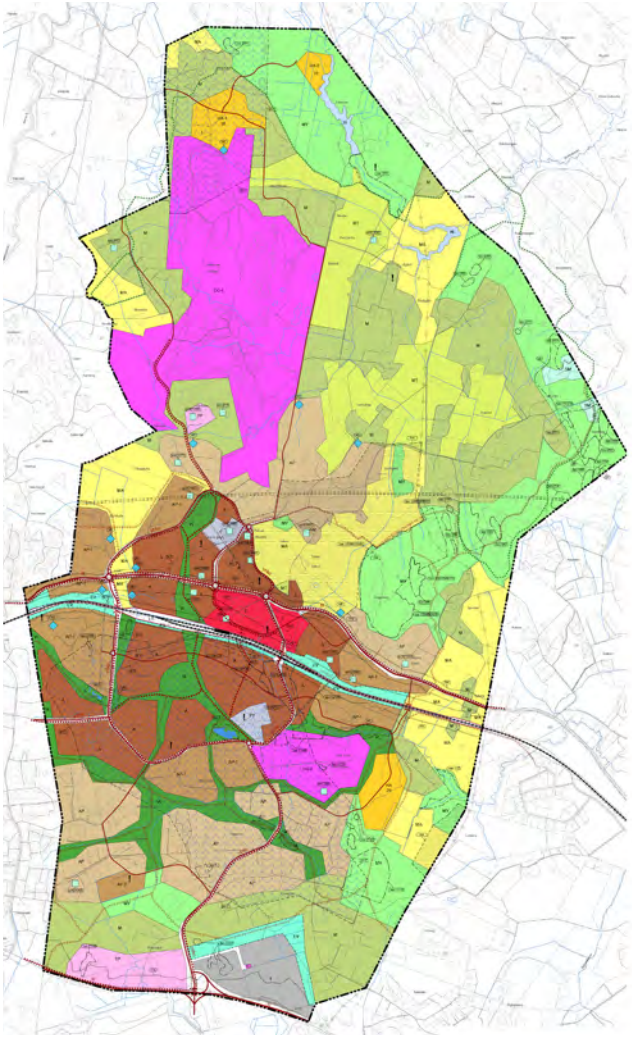
- Bastukärrin teollisuusalue laajenee Keravantien pohjoispuolelle
- Teollisuusalueiden pohjoispuolella yrittäjä- ja pienverstastontteja, joilla myös asuminen mahdollista
- Hyvinvointipalvelukeskus lähellä kouluja ja asemaa

- Asuinalueilta ja liikuntakeskuksista erinomaiset yhteydet ulkoiluväyliin
- Keskustan länsi- ja itäpuolitse hyvät etelä-pohjoissuuntaiset viheryhteydet

4.1.2 Osayleiskaavaluonnos

Rakennemalleista saadun palautteen sekä valmisteluvaiheessa laadittujen selvitysten pohjalta jatkotyöstöön valittiin yhdistelmä RENGAS- ja ETELÄ-rakennemalleista. Myös POHJOINEN-rakennemallista poimittiin muutamia teemoja (mm. loma-asuminen) kaavaluonnoksen valmistelun pohjaksi.

Kaavan asukastavoitetta päätettiin nostaa alkuperäisestä 7 000:sta 12 000:een, jotta henkilöraideliikenne tulisi mahdolliseksi Talmassa.



Kuvassa oikealla: ote Talman osayleiskaavaluonnoksesta. Rakennemalleista saadun palautteen sekä valmisteluvaiheessa tehtyjen selvitysten pohjalta laadittiin Talman osayleiskaavaluonnos (nähtävillä 29.10.-26.11.2012).

4.1.3 Kaavatyön aikana laaditut raportit ja julkaisut

- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 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
- Talman osayleiskaava. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 9.3.2011, päivitetty 28.3.2012
- Talman osayleiskaava. Perusselvitykset ja tavoitteet. Kaavoitusjaosto 28.3.2012
- Talman osayleiskaava. Rakennemallivaihtoehdot. Kaavoitusjaosto 28.3.2012
- Talman osayleiskaava. Rakennemallien arviointi. Kaavoitusjaosto 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. Loppuraportti. Gaia Consulting, 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
- Talman osayleiskaava. Osayleiskaavaluonnoksen vastineraportti. Sipoon kunta, 15.5.2013
- Talman osayleiskaava, liikenneselvitys. Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 15.5.2014.
- Talman osayleiskaavan lisätarkastelut. Liite: Liikenne-ennuste. Sito Oy, 2014.
- Talman osayleiskaavan liikenneselvityksen päivitys - Toimivuustarkastelut. Sito Oy, 2014.
- Talman osayleiskaava. Osayleiskaavaehdotuksen vastineraportti. Sipoon kunta, 4.6.2014

4.2 Osallistuminen

Talman osayleiskaavatyön pohjaksi toteutettiin kesällä ja syksyllä 2010 asukas- ja toimijakysely, jonka avulla kerättiin lähtötietojen ohella osallisten näkemyksiä alueen kehittämistavoitteista. Kysely toteutettiin kahdessa erässä 16.6.-31.8.2010 sekä 4.11.- 28.11.2010 välisinä aikoina. Kyselyyn pystyi vastaamaan sekä internetissä että paperilomakkeella. Paperilomakkeita oli jaossa Kuntalan ohella Nikkilän kirjastossa ja Talman VPK-talo Talmukassa. Kyselystä tiedotettiin kunnan nettisivujen ohella kunnan virallisissa ilmoituslehdissä (Borgåbladet ja Sipoon Sanomat) julkaistuilla kuulutuksilla. Lisäksi kaikkiin Talman osayleiskaava-alueen kotitalouksiin jaettiin tiedotelehtinen, jossa kerrottiin käynnistymässä olevasta osayleiskaavatyöstä ja sen pohjaksi toteutettavasta asukas- ja toimijakyselystä.

Kyselyn ohella osallisilta kerättiin näkemyksiä alueen kehittämisen tavoitteista 18.11.2010 VPK-talo Talmukassa pidetyssä ns. aloitusvaiheen yleisötilaisuudessa sekä 23.11.2010 Kuntalassa järjestetyssä yrittäjäillassa.

Kaavatyötä koskevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (liite 1) valmistumisesta sekä kaavatyön käynnistymisestä kuulutettiin 17.3.2011. Osalliset ovat voineet antaa palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavatyötä ohjaavalle kunnan edustajalle.

Toinen yleisötilaisuus pidettiin 1.12.2011 Talman koululla. Tilaisuudessa esiteltiin alustavat rakennemallivaihtoehdot ja kerättiin osallisten kommentteja rakennemallivaihtoehdoista. Asukastilaisuudessa esitelty aineisto on ollut lisäksi tutustuttavana kaavatyötä koskevilla nettisivuilla ja osallisilla on ollut mahdollisuus kommentoida rakennemalleja asukastilaisuuden ohella myös sähköpostitse. Rakennemallit sekä muu valmisteluaineisto oli mielipiteiden esittämistä varten julkisesti nähtävillä 16.4.-16.5.2012 Kuntalassa ja Nikkilän kirjastossa. Rakennemalleista saatu yleisöpalaute koostettiin yhteen (ks. liite 2) ja on toiminut osayleiskaavaluonnoksen laadinnan pohjana.

16.5.2012 pidettiin Talman VPK-talo Talmukassa Talman osayleiskaavatyötä koskeva ekotehokkuustarkastelu-työpaja. Työpajaan oli kutsuttu laaja joukko eri sidosryhmätahoja, mukaan lukien Talman asukkaiden edustajat.

31.5.2012 pidettiin Talman koululla kolmas työpajamuotoinen yleisötilaisuus. Tilaisuudessa esiteltiin alustavaa kaavaluonnosta ja kerättiin osallisilta sitä koskevia kommentteja. Alustavaan kaavaluonnokseen on voinut tutustua myös kunnan internetsivuilla ja asukkaat ovat voineet antaa sitä koskevaa palautetta sähköpostilla. Alustavasta kaavaluonnoksesta yleisötilaisuudessa 31.5.2012 saatu palaute on koostettu liitteeseen 3.

Varsinaista osayleiskaavaluonnosta esiteltiin 6.11.2012 Talman VPK-talolla pidetyssä kaavanäyttelyssä. Osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä 29.10.-26.11.2012 välisenä aikana mielipiteiden esittämistä varten Kuntalassa ja Nikkilän kirjastossa.

Kaava-aineistojen nähtävillä oloista ja järjestetyistä yleisötilaisuuksista on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti paikallislehdissä (Borgåbladet, Sipoon Sanomat, Keski-Uusimaa ja Tuusulanjärven Viikkouutiset), kunnan internetsivuilla, kunnan ilmoitustaululla sekä kirjeitse kunnan tiedossa oleville ulkopaikkakuntalaisille maanomistajille. Näiden lisäksi on ollut käytössä epävirallinen sähköpostituslista, johon osalliset ovat voineet jättää yhteystietonsa ja saada sitä kautta tietoa kaavan etenemisestä.

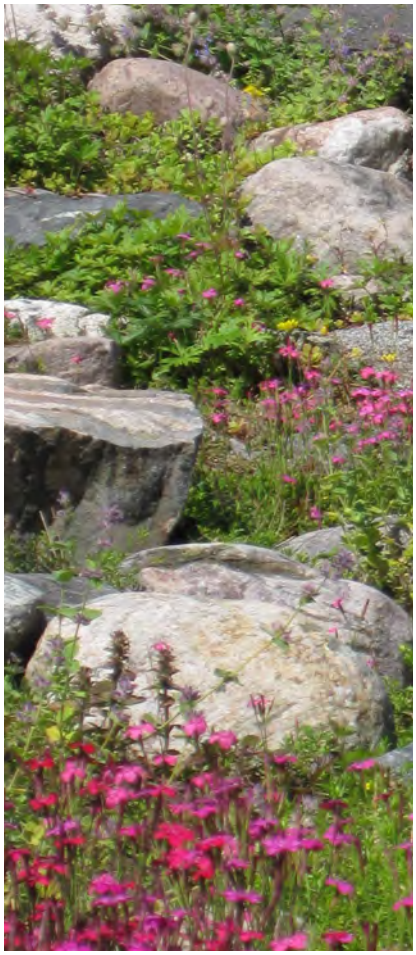
Osallisilla on ollut koko kaavaprosessin ajan mahdollisuus antaa kaavatyöhön liittyvää palautetta suoraan kunnan yhdyshenkilöille ja kaavoituksesta vastaavan konsultin edustajille sähköpostitse, puhelimitse tai henkilökohtaisen tapaamisen yhteydessä. Kaavatyön aikana laadittuihin asiakirjoihin, selvityksiin ja raportteihin on voinut tutustua koko kaavaprosessin ajan kaavatyötä koskevalla nettisivustolla (www.sipoo.fi/talmaan).

Osayleiskaavaehdotusta ja siihen liittyvää aineistoa esiteltiin Talman VPK-talolla 1.10.2013 pidetyssä kaavanäyttelyssä. Osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä 26.9.-25.10.2013 välisenä aikana muistutusten jättämistä varten Kuntalassa ja Sipoon pääkirjastossa Nikkilässä.

1.4.2014 postitettiin tiedotekirjeet niille maanomistajille, joiden maita oli tarkoitus osoittaa korjatussa osayleiskaavaehdotuksessa luonnonsuojelualueiksi (SL) ELY-keskuksen viranomaisneuvottelussa tekemän esityksen pohjalta.

Korjattu osayleiskaavaehdotus oli Kuntalassa nähtävillä 4.8.-15.9.2014 välisen ajan. Korjattua osayleiskaavaehdotusta ja siihen liittyvää aineistoa esiteltiin 28.8.2014 Talman VPK-talolla pidetyssä kaavanäyttelyssä.





4.3 Viranomaisyhteistyö

Suunnittelun aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 § ja MRA 18 §) järjestettiin Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa 22.8.2011. Neuvottelussa käsiteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, kaavan lähtökohtia sekä kaavan keskeisiä tavoitteita eri viranomaisten näkökulmasta. Kaavatyön käynnistymisestä ja viranomaisneuvottelun järjestämisestä lähetettiin tieto viranomaistahoille kirjeitse tai sähköpostitse.

Kaavatyötä varten perustetussa ohjausryhmässä on ollut edustettuina kunnan eri sektoriviranomaisia sekä Keravan kaupungin edustaja. Ohjausryhmä on kokoontunut tällä ns. laajennetulla kokoonpanolla kaksi kertaa kaavatyön aikana. Lisäksi kaavatyön aikana ollaan oltu tarpeen mukaan yhteydessä sekä kunnan eri sektoriviranomaisiin että kunnan ulkopuolisiin viranomaistahoihin.

Uudenmaan ELY-keskuksen edustajien kanssa pidettiin epävirallinen viranomaisneuvottelu 28.2.2012, jossa keskusteltiin kaava-alueen luontoarvojen huomioimisesta. Keravan kaupungin edustajien kanssa on pidetty kaksi erillistä suunnittelupalaveria (19.6.2012 ja 22.8.2012) koskien raja-alueen maankäytön yhteensovittamista.

Osayleiskaavan rakennemalleista pyydettiin lausunnot kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainituilta viranomaistahoilta.

16.5.2012 järjestettiin Talman VPK-talo Talmukassa Talman osayleiskaavatyötä koskeva ekotehokkuustarkastelu-työpaja, johon oli kutsuttu laaja joukko kunnan eri sektoriviranomaisia (mm. rakennusvalvonnasta, sivistysosastolta, sosiaali- ja terveysosastolta, kunnallistekniikasta ja ympäristösuojelusta). Tähän ekotehokkuutta käsittelevään sidosryhmätyöpajaan osallistui myös Keravan kaupungin edustaja.

Talman osayleiskaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta pyydettiin lausunnot kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainituilta viranomais- ja yhteistyötahoilta. Kunnan sisäisille viranomaistahoille järjestettiin lausunnonantamista varten ns. kunnan sisäinen viranomaisneuvottelu 16.10.2013.

MRL:n 66 §:n mukainen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 13.2.2013 Uudenmaan ELY-keskuksessa. Neuvottelussa esiteltiin osayleiskaavaehdotus sekä käytiin läpi ehdotuksesta saatu palaute (lausunnot ja muistukset) ja niihin annetut vastineet. Näiden pohjalta sovittiin kaavaehdotukseen tehtävistä muutoksista.

Kunnan sisäisten viranomaisten sekä ELY-keskuksen edustajan kanssa on läpi kaavaprosessin käyty tarvittaessa keskusteluja kaavan sisällöstä ja esitystavasta.



5. Osayleiskaava

5.1 Kokonaisrakenne

Osayleiskaavassa on varauduttu alueen asukasmäärän kasvuun n. 13 000 asukkaalla. Kaava-alueella on nykyisin n. 1 300 asukasta. Kuten muualla Sipoon kunnan alueella, Talmassakin varaudutaan voimakkaaseen väestönkasvuun lähivuosikymmeninä. Alueen asutus keskittyy nykyisin pääosin Talmankaaren varrelle, osayleiskaavassa rakentamista ohjataan lähemmäs junarataa ja sille esitettyä aseman paikkaa. Myös radan eteläpuoliset alueet otetaan kattavasti asutuksen käyttöön.

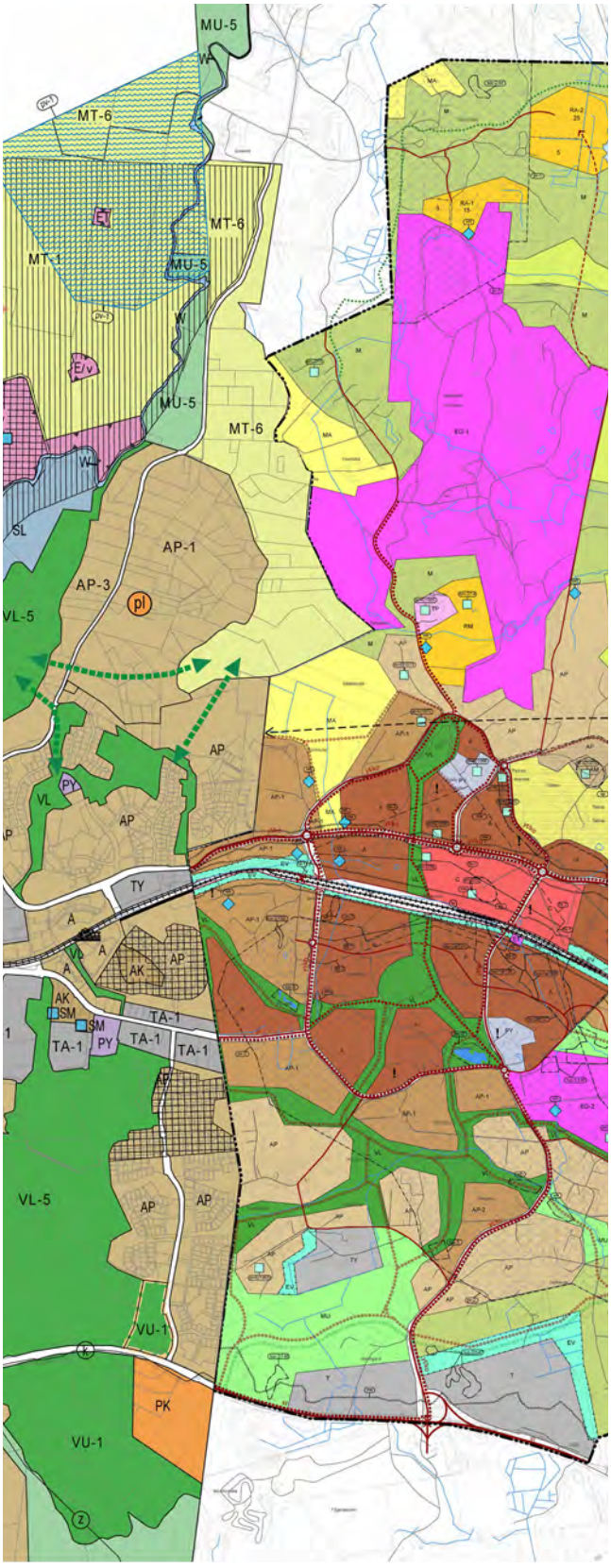
Pääosa uudesta rakentamisesta sijoittuu alueen keskustaan, aseman paikan ympärille. Keskeisin alue erottuu ympäristöstään selkeästi tiiviimpänä ja urbaanimpana. Sitä rajaa kehäkatu, joka yhdistää eri osa-alueet toisiinsa radan molemmin puolin. Valtaosa uudesta asumisesta on sijoitettu alle 1000 metrin etäisyydelle asemasta. Kehäkadulta on yhteydet Terästielle Keravan suuntaan sekä Keravantielle (mt 148). Tiivistä keskustaa ympäröivät väljemmät pientaloalueet ja etäämmällä asutus säilyy nykyisen mukaisesti varsin maaseutumaisena.

Alueelle ominaista maisemaa luovat peltoalueet on soveltuvilta osin säilytetty. Kaava-alueelle on osoitettu myös loma-asumiselle osoitettuja alueita, jotka tukeutuvat alueen vapaa-ajan toimintoihin.

Talman alueella on hyvät liikunta- ja ulkoilumahdollisuudet, joiden kehittämiselle kaavaratkaisulla on luotu edellytykset. Kaavaratkaisussa on huomioitu sekä ulkoilureittien saavutettavuus kaava-alueen eri osista että ulkoilureittien jatkuvuus; tiiviimmän alueen läpi kulkee viheryhteys, joka yhdistää alueen etelä- ja pohjoispäiden viheralueet sekä alueen merkittävimmät yksittäiset toimijat, Talma Skin ja Golf Talman toisiinsa.

Kaavassa on varauduttu Bastukärrin teollisuusalueen laajentumiseen Keravantien pohjoispuolelle.

Osayleiskaava osoittaa kunkin alueen pääasiallisen käyttötarkoituksen. Pääkäyttötarkoituksen ohella alueella sallitaan myös muuta maankäyttöä, mikäli se ei aiheuta haittaa alueen pääkäyttötarkoitukselle.

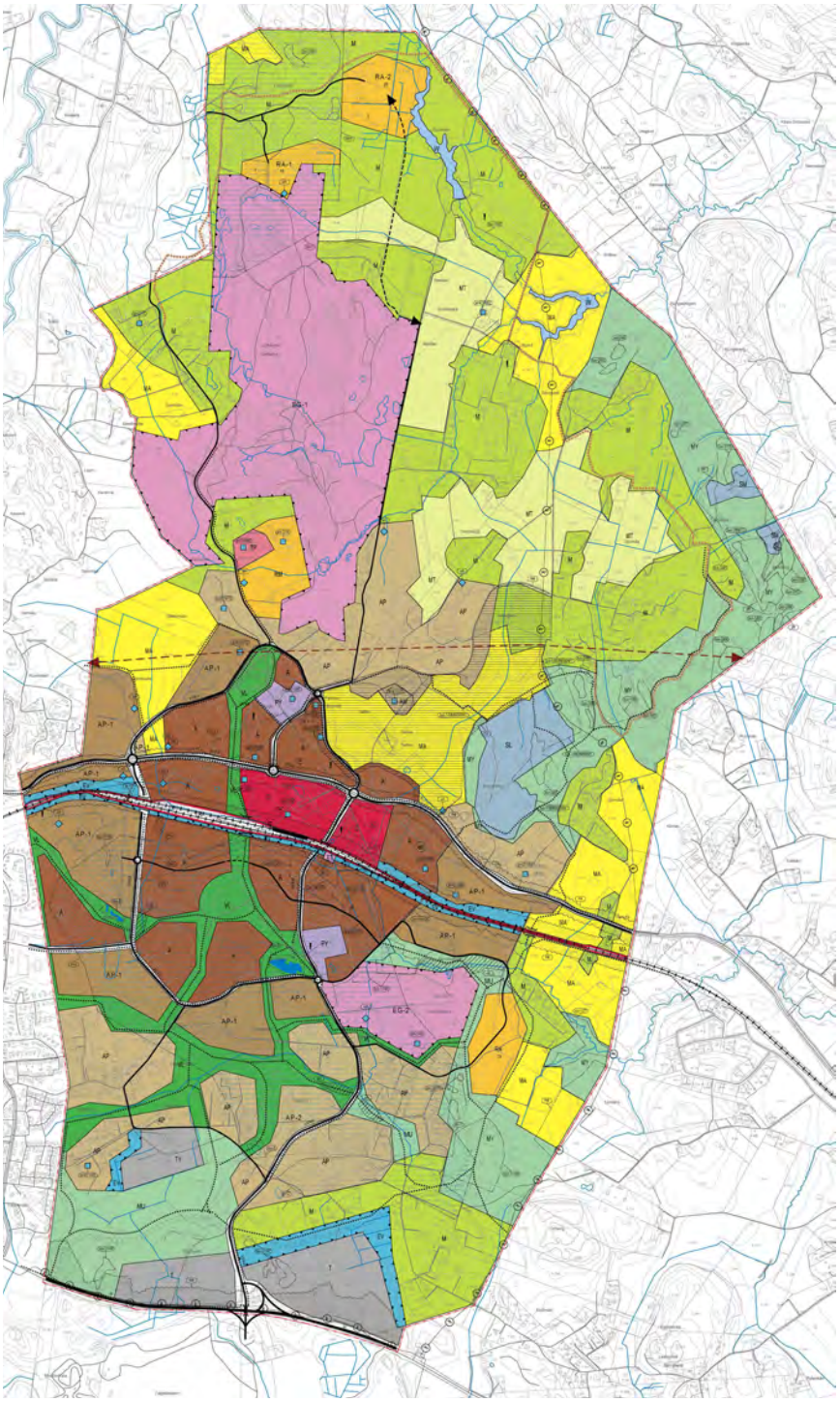


Oheisessa kuvassa on esitetty Keravan ja Sipoon maankäyttö kuntien rajan molemmin puolin. Kuvassa Talman korjattu osayleiskaavaehdotus ja Keravan yleiskaava.

5.2 Keskusta-alueet

Nykyisellään Talman keskustassa ei ole kaupallisia palveluita ja päivittäiskaupan osalta alue tukeutuu ensisijaisesti Nikkilään ja Keravaan. Yksi kaavan tavoitteista on luoda Talmalle palveluita tarjoava keskusta, joka on myös houkutteleva tiiviille ja autottomalle asumiselle. Kaavassa aseman paikan välittömään läheisyyteen radan pohjoispuolelle on osoitettu n. 17 ha:n laajuinen keskustatoimintojen alue (C-alue). Keskustatoimintojen alueelle on tarkoitus keskittää pääosa suunnittelualueen asukkaita palvelevista kaupallisista päivittäispalveluista. Erikoiskaupan osalta alue tukeutuu jatkossakin ympäröivien alueiden tarjontaan. Kaupallisten palveluiden keskittämisellä aseman tuntumaan pyritään kaavaratkaisulla mahdollistamaan elävän keskustan synty. Keskittämällä rakentamista radan läheisyyteen kaavalla on luotu myös edellytyksiä henkilöliikenteen aloittamiselle Kerava-Nikkilä junaradalla.

Uusi keskusta-alue on suunniteltu rakenteeltaan tiiviiksi, mutta matalaksi. Näin saavutetaan eri palveluiden kannalta tarvittava asukastiheys – mm. tehokkaat joukkoliikennejärjestelyt sekä vetovoimainen kävely- ja pyöräverkosto – mutta samalla säilytetään inhimillinen mittakaava sekä Talman kylämäinen olemus.



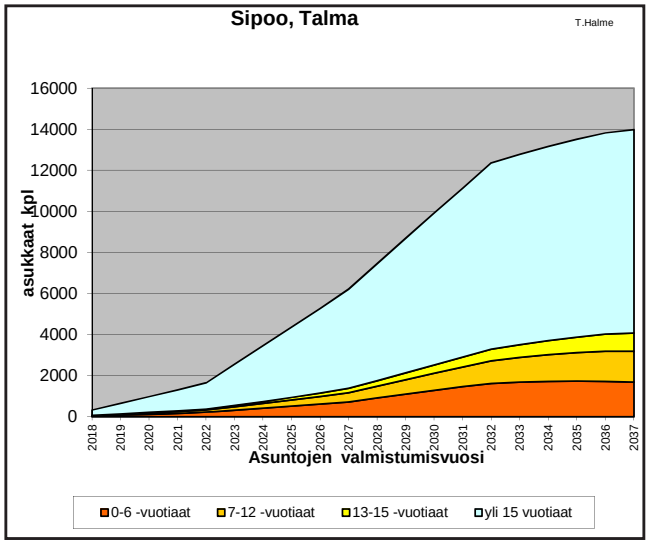
5.3 Väestö ja asuminen

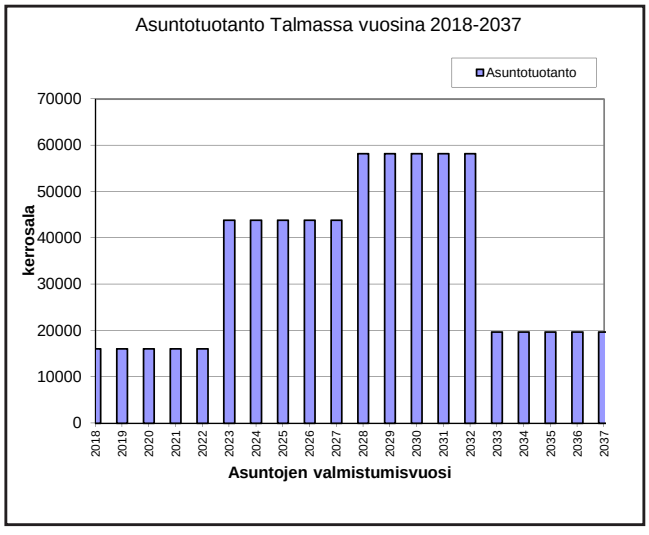
Osayleiskaavalla varaudutaan Talman alueen merkittävään kasvuun Sipoon yleiskaava 2025 mukaisesti. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueen väestömäärän kasvun 14 300 asukkaaseen, joista pääosa – 7 840 asukasta on osoitettu keskustan C- ja A-alueille. Keskustaa ympäröiville AP-1 -alueille on osoitettu 3 840 asukasta ja uloimmille AP-alueille 2 610.

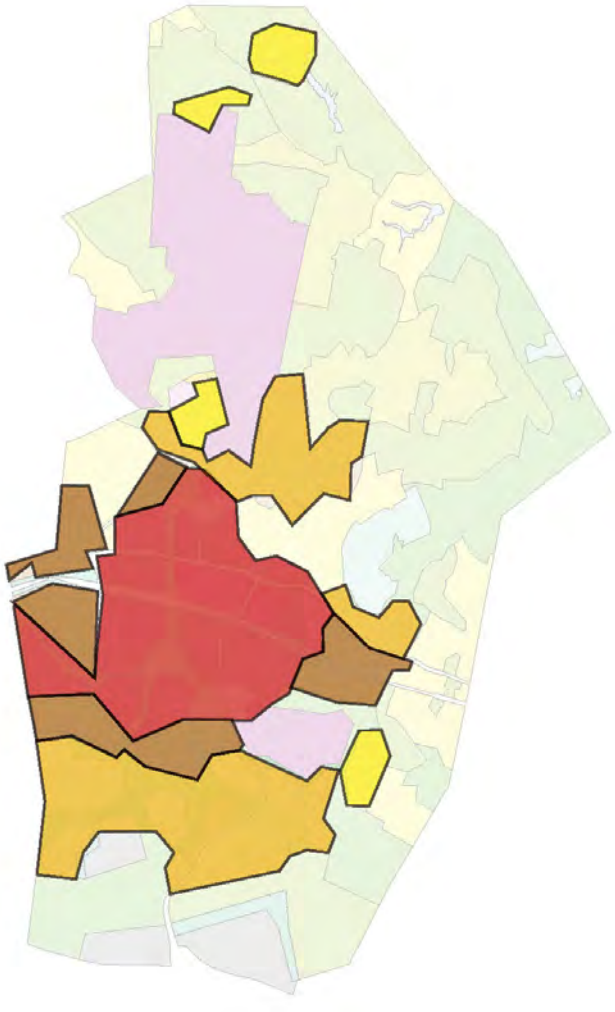
Asumiselle osoitetut alueet on osoitettu pääosin radan ja aseman paikan läheisyyteen. Näiltä alueilta sekä palvelut että julkinen liikenne ovat parhaiten saavutettavissa. Ne ovat myös pienilmastollisesti asuinrakentamiselle suotuisia. Lisäksi kunnan maaomistus painottuu radan eteläpuolelle, tulevan asemapaikan läheisyyteen, mikä lisää alueen toteuttamismahdollisuuksia. Tiivistä keskusta-aluetta reunustavat väljemmät pientaloalueet.

Osayleiskaavassa on osoitettu kaikkiaan noin 364 ha erilaisia asumiselle osoitettuja alueita. Tästä erityyppisiä pientalovaltaisia alueita on noin 247 ha ja tiiviimpää kaupunkimaisempaa aluetta noin 116 ha. Keskustan 18,7 ha C-alueesta osa tulee tiiviiseen, kaupunkimaiseen asuinkäyttöön. Lisäksi yhteensä noin 41 ha kaava-alueen etelä- ja pohjoispäissä on osoitettu loma-asuntorakentamisen alueiksi.

Alueiden toteuttamisen vaiheistusta on suunniteltu kaavatyön yhteydessä. Pääperiaatteena vaiheistuksessa on, että ensin rakentuvat lähinnä keskustaa olevat alueet, jonka jälkeen edetään ulospäin, kauemmas keskustasta ja radasta. Toteutuksen eteneminen on lopulta riippuvainen kunnan maanomistuksesta alueella. Vaiheistuksesta lisää kohdassa *5.12 Osayleiskaavan toteutuminen.*







Yllä: Osayleiskaavan asuntorakentamisen päävyöhykkeet. Punaisella keskustan alue (aluevaraukset C ja A), ruskealla tiviimpi pientaloalue (AP-1), oranssilla ulommat pientaloalueet (AP, AP-2) ja keltaisella loma-asuntoalueet (RA, RA-1 ja RA-2)

Vasemmalla: Arvio kaavaratkaisun mukaisesta väestön kehityksestä osayleiskaava-alueella.

5.3.1 Keskustan alue – C, A

C KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE.

Alueelle saa sijoittaa keskustaan sopivaa asumista, palvelu- ja hallintorakentamista sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Asuinrakennuksissa kerrosluvun tulee olla pääosin 2-3, enimmäiskerrosluku on 4.



A ASUNTOALUE.

Alueelle sijoitetaan monimuotoista asuinrakentamista siten, että alueen tonttitehokkuus on vähintään e=0,4, mutta enintään 1,0. Kerrosluvun tulee olla pääosin 2-3, enimmäiskerrosluku on 4. Alueelle voidaan sijoittaa asuntorakentamisen lisäksi sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Liike-, työ- ja palvelutilojen tulee sijoittua pääosin rakennusten yhteyteen ja pohjakerroksiin.





Kuva Leena Holmilan diplomityöstä Tavataan Talmassa



Kuva Leena Holmilan diplomityöstä Tavataan Talmassa













Ideakuva keskustan alueesta. Havainnekuva vastaa edellistä kaavaehdotusvaihetta (maankäyttöjaosto 28.8.2013), mutta antaa kuvan alueen tavoitellusta korttelirakenteesta ja rakentamistavasta.

Pääosa uudesta rakentamisesta - noin 7 900 asukasta - on sijoitettu Talman uuden keskustan ja sen läheisille alueille, enintään 1000 m etäisyydelle juna-aseman paikasta. Alue erottuu ympäristöstään selkeästi tiiviimpänä kokonaisuutena, kerrosluvun ollessa kuitenkin pääosin 2-3. Keskustatoimintojen alueella (C) rakentaminen voi olla korkeampaakin.



Keskusta-alueen asuinrakentaminen on ympäröiviä alueita urbaanimpaa ja asuntojen typologia sekä erilaisten asuinmuotojen kirjo muita alueita laajempi. Alueelle sijoitetaan monimuotoista asuinrakentamista siten, että tonttitehokkuus on vähintään e=0,40, mutta enintään 1,0. C-alueen palveluista lisää kohdassa *5.4 Palvelut*.

Keskittämällä rakentamista näille alueille luodaan edellytyksiä tehokkaalle joukkoliikenteelle, eritoten junayhteydelle välillä Kerava-Nikkilä, sekä päivittäisille palveluille. Tiivis rakenne ja siten lyhyet etäisyydet paikkojen välillä kannustavat kävelyyn ja pyöräilyyn. Kerrosluvun rajoittamisella pyritään pitämään keskustan ilme ja mittakaava inhimillisenä.



Alueella liikkumisessa etusijalla on kävely ja pyöräily. Aluetta kiertävän kehäkadun koko pituudelta vierellä kulkee myös kevyen liikenteen väylä, jota poikittaisyhteydet alueen läpi täydentävät. Keskusta-aluetta halkoo etelä-pohjoissuunnassa viheralue, joka toimii myös tärkeänä kevyen liikenteen yhteytenä juna-asemalle ja kaava-alueen eri osien välillä.

Pääosa kunnan omistamista maista sijaitsee tällä alueella. Lisäksi alue on kaavoitustyön taustaksi laaditussa maisemaselvityksen rakentamissuosituksessa todettu hyvin rakentamiseen sopivaksi.

5.3.2 Tiiviimpi pientaloalue – AP-1

AP-1 TIIVIS PIENTALOVALTAINEN ASUINALUE.



Asuinkerrosalasta pääosan tulee sijoittua pientaloihin. Alueen tonttitehokkuus on vähintään e=0,30, mutta enintään 0,70. Alueelle voidaan sijoittaa asuntorakentamisen lisäksi sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä.

Alue käsittää suurelta osin ne alueet Talmasta, jotka ovat nykyisin tiheimmin rakennettuja. Niitä on tarkoitus täydentää ja tiivistää. Alue on pientalovaltaista ja kerrosluku on enintään 2-3. Alueen tehokkuus on selkeästi keskusta-aluetta matalampi, mutta silti alue on pientaloalueeksi tiivistä tonttitehokkuuden ollessa vähintään e=0,30, mutta enintään 0,70.



AP-1 -alueella jo rakennettujen alueiden tonttitehokkuus ei pääosin vielä ole e=0,30, joten olevia alueita täydennetään kokonaan uusien alueiden rakentamisen ohella. Täydentämisen periaate on, että laajemmat olevan rakenteen välissä olevat alueet otetaan asumiskäyttöön. Tarkoitus on luoda kohtuullisen tiivistä, mutta silti myös selkeän kylämäistä pientaloasutusta.

Alue tarjoaa keskustaan verrattuna väljemmän, vehreämmän ja vähemmän urbaanin vaihtoehdon asumiselle, mutta se on kuitenkin riittävän lähellä liikenneyhteyksiä sekä alueelle muodostuvia palveluita.

5.3.3 Ulompi pientaloalue – AP, AP-2

AP PIENTALOVALTAINEN ASUINALUE.

Asuinkerrosalasta pääosan tulee sijoittua pientaloihin. Alueelle voidaan sijoittaa asuntorakentamisen lisäksi sellaisia työ- ja liiketiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä.

AP-2 ASUIN- JA PIENTEOLLISUUSALUE.

Asemakaavan tontin kokonaiskerrosalasta vähintään 25 % tulee osoittaa asuinrakentamiseen. Alueelle saa sijoittaa sellaisia pienteollisuustoimintoja, joista ei aiheudu ympäristölle häiriöitä, kuten melua, ilman pilaantumista tai raskasta liikennettä.

Asemasta kaikkein etäämmällä olevat asumiseen osoitetut alueet ovat nykyisin osittain rakennettuja ja niitä on tarkoitus jatkossa täydentää. Alueet on tarkoitettu lähinnä omakotiasumiseen. Luonteeltaan nämä alueet ovat vähiten tiiviitä, mutta kuitenkin selkeästi taajamamaisia ja siten Talman nykyistä haja-asutusluonteista asuinrakennetta tiiviimpiä.

Osayleiskaavaratkaisun mukaan alueiden nyt pääosin varsin hajanaista rakennetta eheytetään ja tiivistetään. Alueiden väljä luonne säilyy osin jatkossakin, mutta tiiviydestä tulee kuitenkin saada riittävä, jotta esimerkiksi kevyen liikenteen väylien ja lähivirkistysalueiden rakentaminen alueelle on myös taloudellisesti järkevää.

Lisäksi AP-2 -alueella on mahdollistettu ympäristöä häiritsemättömien pienteollisuustoimintojen harjoittaminen. Tarkoitus on mahdollistaa asumisen yhteydessä harjoitettava pienverstastoiminta, jolla luodaan edellytyksiä uudelle liiketoiminnalle alueella.





5.3.4 Loma-asuntoalueet – RA, RA-1, RA-2

RA LOMA-ASUNTOALUE.

Alue on tarkoitettu loma-asumista varten. Alueen ohjeellinen loma-asuntomäärä on 29.

RA-1 LOMA-ASUNTOALUE.

Alue on tarkoitettu loma-asumista varten. Alueen ohjeellinen loma-asuntomäärä on 18. Siltä osin kuin alue sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella (pv-1) on alueen toteuttamisessa ja käytössä huomioitava pohjavesien suojelua koskevat määräykset.

RA-2 LOMA-ASUNTOALUE.

Alue on tarkoitettu loma-asumista varten. Alueen ohjeellinen loma-asuntomäärä on 30.

Kaava-alueen etelä- ja pohjoisosiin on osoitettu loma-asuntoalueita (RA, RA-1, RA-2). Pohjoisosaan, golfalueen läheisyyteen osoitetut alueet (RA-1 ja RA-2) on tarkoitettu vapaa-ajanasunnoiksi golfia aktiivisesti harrastaville ja luonnossa liikkuville ihmisille. Liikenteellisesti nämä alueet suuntautuvat kaavan keskeisiä alueita selkeämmin Keravalle Kaskelantien (mt 11 695) suuntaan. Eteläisempi alue (RA) puolestaan tukeutuu hiihtokeskukseen, sillä alueella on kysyntää lomamajoitukselle erityisesti talvisaikaan. Liikenteellisesti hiihtokeskuksen viereinen RA-alue tukeutuu ensisijaisesti Martinkyläntiehen, joskin sieltä on yhteydet myös kehäkadulle sekä Keravantielle johtavalle kokoojakadulle.

Loma-asuntoalueita koskien on osoitettu kaavassa ohjeelliset loma-asuntomäärät ohjaamaan alueen asemakaavoitusta rakentamisen volyymin suhteen. Tarkemmin loma-asumisen määrä ja luonne tulee kuitenkin tutkittavaksi vasta alueiden asemakaavoituksen yhteydessä.

5.3.5 Haja-asumisluonteiset alueet – M, MU, MT, MY, MA

Osa kaava-alueen nykyisestä asutuksesta sijoittuu kaavaratkaisun mukaisesti haja-asutusluonteisille maa- ja metsätalousalueille (M, MU, MT, MY ja MA). Näillä alueilla olemassa olevan asutuksen edellytykset eivät muutu jatkossakaan, niitä saa kehittää ja pihapiirejä täydentää. Uusi haja-asutusluonteinen rakentaminen on alueilla mahdollista siten kuin alueita koskevissa kaavamääräyksissä on mitoituksen osalta määritelty.

M MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa tavanomaiset metsätalousalueet, jolla sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen sekä mahdollisuuksien mukaan avointa maisemaa rajaavan puuston suojaan. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

Alueen laskennallinen rakennusoikeus määrittyy seuraavien periaatteiden mukaisesti:
- *ensimmäinen rakennuspaikka edellyttää emätilan koon olevan vähintään 5 ha*
- *toinen rakennuspaikka edellyttää emätilan olevan vähintään 10 ha*
- *kolmas-kuudes rakennuspaikka edellyttää aina emätilaan 10 ha:n lisäystä rakennuspaikkaa kohden*
- *seitsemäs-kymmenes rakennuspaikka edellyttää emätilaan aina 20 ha:n lisäystä rakennuspaikkaa kohden*

MU MAA- JA METSÄTALOUSALUE, JOLLA ON ERITYISTÄ ULKOILUN OHJAAMISTARVETTA

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa metsätalouskäytössä olevat metsäalueet, joilla on alueen sijainnista johtuen erityisiä ulkoilun ohjaustarpeita. Alueita voidaan käyttää metsälain säätelemän metsätalouden lisäksi maanviljelyyn ja asumiseen. Alueella voidaan toteuttaa ulkoilu- ja virkistysreittejä sekä rakentaa virkistystä palvelevia rakennuksia ja rakennelmia. Alueella sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen, kuitenkin niin että rakennuspaikkojen sijoittelussa huomioidaan alueelle osoitettujen ulkoilu- ym. reittien toteuttamismahdollisuudet. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

Alueen laskennallinen rakennusoikeus määrittyy seuraavien periaatteiden mukaisesti:
Alueen laskennallinen rakennusoikeus määrittyy seuraavien periaatteiden mukaisesti:
- *ensimmäinen rakennuspaikka edellyttää emätilan olevan vähintään 5 ha*
- *toinen rakennuspaikka edellyttää emätilan olevan vähintään 10 ha*
- *kolmas - viides rakennuspaikka edellyttää emätilaan aina 20 ha:n lisäystä rakennuspaikkaa kohden*

Rakennuspaikkojen enimmäismäärä on kutakin emätilaa kohden 5.

MT MAATALOUSALUE.

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa tavanomaiset peltoalueet. Alueella sallitaan sen käytön kannalta tarpeellinen asuin- ja maataloutta palveleva rakentaminen. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen sekä mahdollisuuksien mukaan avointa maisemaa rajaavan puuston suojaan tai läheisyyteen. Asuinrakennuksen pihapiiri tulee rajata avoimesta peltomaisemasta puuistutuksin.

Alueen laskennallinen rakennusoikeus määrittyy seuraavien periaatteiden mukaisesti:
- *ensimmäinen rakennuspaikka edellyttää emätilan koon olevan vähintään 10 ha*
- *toinen rakennuspaikka edellyttää emätilan olevan vähintään 20 ha*
- *kolmas-viides rakennuspaikka edellyttää emätilaan aina 20 ha:n lisäystä rakennuspaikkaa kohden*

Rakennuspaikkojen enimmäismäärä on kutakin emätilaa kohden 5.

MY MAA- JA METSÄTALOUSALUE, JOLLA ON ERITYISIÄ YMPÄRISTÖARVOJA

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa metsätalouskäytössä olevat, pinta-alaltaan laajat ja yhtenäiset metsäalueet, jotka ovat joko seudullisen ekologisen verkoston kannalta merkittäviä tai omaavat merkittäviä luontoarvoja. Alueita voidaan käyttää metsälain säätelemän metsätalouden lisäksi maanviljelyyn ja asumiseen. Alueella sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen, kuitenkin niin että alueen säilyminen yhtenäisenä turvataan. Lisäksi alueella tulee välttää muulla maankäytöllä tapahtuvaa pirstomista niin, että syntyy alueen kokoon nähden vaikutuksiltaan laaja-alaista, pysyvää tai muuta merkittävää pitkäkestoista haittaa. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

Seuraavat alueella tapahtuvat toimenpiteet edellyttävät maisematyölupaa:
- *metsänhakkuut sen luonnollista uusiutumista varten yli 2 ha:n suuruisella alueella*
- *avohakkuut yli 2 ha:n suuruisella alueella*

Alueen laskennallinen rakennusoikeus määrittyy seuraavien periaatteiden mukaisesti:

- *ensimmäinen rakennuspaikka edellyttää emätilan olevan vähintään 5 ha*
- *toinen rakennuspaikka edellyttää emätilan olevan vähintään 10 ha*
- *kolmas-viides rakennuspaikka edellyttää emätilaan aina 20 ha:n lisäystä rakennuspaikkaa kohden*

Rakennuspaikkojen enimmäismäärä on kutakin emätilaa kohden 5.

MA MAISEMALLISESTI ARVOKAS PELTOALUE.

Merkinnällä on osoitettu maisemallisesti ja historiallisesti arvokkaat, viljelykäytössä olevat peltoalueet, joiden säilyttäminen avoimina peltoalueina tai hoidettuina niittyalueina on tärkeää. Alueella sallitaan uudisrakentamista vain, mikäli maanomistajalla ei ole muuta mahdollisuutta hyödyntää emätilatarkasteluun pohjautuvaa laskennallista rakennusoikeuttaan. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen, mahdollisuuksien mukaan avointa maisemaa rajaavan puuston suojaan tai läheisyyteen. Rakennuksen pihapiiri tulee rajata avoimesta peltomaisemasta puuistutuksin. Avoimien pelto- tai niittyalueiden metsittäminen ja maisemaa muuttava rakentaminen edellyttää maisematyölupaa. Alueen laskennallinen rakennusoikeus on yksi rakennuspaikka 20 ha kohden.



5.4 Palvelut

5.4.1 Julkiset palvelut

Kaavaratkaisussa on esitetty kaksi julkisten palveluiden ja hallinnon aluevarausta (PY). Toinen aluevaraus on osoitettu Talman nykyisen koulun ja päiväkodin aluetta koskien siten, että aluevaraus mahdollistaa Talman koulun ja päiväkodin laajentamisen. Radan eteläpuolella on osoitettu aluevaraus uutta koulu-päiväkoti kokonaisuutta ajatellen. Molempien koulutonttien koko on noin 3,5 ha ja kerrosalamäärä noin 7000 k-m^2.

Sipoon opetustoimen palveluverkkoselvityksen mukaan (Sipoon opetustoimen palveluverkko: Selvitys tulevaisuuden kouluverkkovaihtoehdoista. Oy Audiapro Ab. Helsinki 2010.) Talmassa toimii tulevaisuudessa kaksi koulua, suomenkielinen vuosiluokkien 0-6 koulu 500 oppilaalle ja suomenkielinen päiväkoti 126 lapselle sekä suomenkielinen vuosiluokkien 0-9 koulu 650 oppilaalle.

Talmassa Martinkyläntien varrella toiminut ruotsinkielinen Mårtensby skola lakkautettiin keväällä 2012, joten Talman ruotsinkielisten oppilaiden kouluna toimii nykyään ja todennäköisesti tulevaisuudessakin Nikkilässä sijaitseva Kyrkoby skolan. Mårtensbyn entisen koulun alue sisältyy pientaloalueeseen AP.

Päiväkoteja, palvelutaloja yms. pienempiä julkisen palvelun yksiköitä on mahdollista sijoittaa myös osayleiskaavan mukaisille A, AP ja AP-1 -alueille. Näin pyritään siihen, että lähipalvelut löytyisivät mahdollisimman läheltä asuinaluetta.

Talmassa on mahdollisesti tarve suurelle valmistuskeittiölle koulun yhteyteen sekä ns. kylätalolle, joka voisi toimia myös kotihoidon tukipisteenä.

Muiden julkisten palveluiden osalta Talma tukeutuu jatkossakin Nikkilään tai ne järjestetään osin liikkuvina palveluina Talmaan.



Alueen asuntotuotanto (kerrosala) vuosittain ja yhteensä:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Omakotitalo	1440	1440	1440	1440	1440	0	0	0	0	0	8040	8040	8040	8040	8040	19722	19722	19722
Rivitalo	7300	7300	7300	7300	7300	19750	19750	19750	19750	19750	40150	40150	40150	40150	40150	0	0	0
Kerrostalo 2-3 krs.	3650	3650	3650	3650	3650	10205	10205	10205	10205	10205	5025	5025	5025	5025	5025	0	0	0
Kerrostalo > 3 krs.	3650	3650	3650	3650	3650	13845	13845	13845	13845	13845	5025	5025	5025	5025	5025	0	0	0
Kerrosala yht.	16040	16040	16040	16040	16040	43800	43800	43800	43800	43800	58240	58240	58240	58240	58240	19722	19722	19722

Vuotiaat	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
Uusia asukkaita yhteensä	327	651	977	1305	1651	2568	3473	4374	5277	6217	7462	8704	9929	11140	12368	12777	13170	13514

Taulukossa on esitetty arvio Talman osayleiskaavan mahdollistaman asuntorakentamisen toteutumisesta ja tämän asuntorakentamisen synnyttämästä palvelutarpeesta päiväkoti- ja koulupaikkojen suhteen (0-15 vuotiaat vuosina 2018-2035). Huom! Uusia asukkaita. Palvelukysyntälaskuri © T. Halme.

5.4.2 Kaupalliset palvelut

Osayleiskaavan mukaiselle C-alueelle on mahdollista sijoittua kaksi päivittäistavarakauppaa sekä muuta palvelu- ja liikerakentamista. C-aluemerkintä mahdollistaa myös kaavatyön yhteydessä ideoidun kylpylä- hyvinvointikeskuksen tms. sijoittumisen alueelle. C-alueelle ei saa kuitenkaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Sipoon kaupan palveluverkkoselvityksen (FCG, 2010) mukaisesti Talmasta muodostuisi tulevaisuudessa asukasmäärän kasvun myötä kaupallinen paikalliskeskus. Talmaan voisi sijoittua 1-2 supermarkettasoista päivittäistavarakauppaa sekä keskustahakuisia erikoisliikkeitä ja kaupallisia palveluita. Talman palvelutarjonta voisi palvella oman väestön lisäksi myös lähialueen (mm. Keravan Ahjon) asukkaita. Erikoiskaupan osalta Talman alue tulee kuitenkin jatkossakin tukeutumaan ympäröivien alueiden, kuten Keravan tarjontaan.

Talman alueen kahden merkittävimmän vapaa-ajan toimijan, Talma Skin sekä Golf Talman toimintaedellytykset sekä mahdolliset toiveet laajenemisesta tulevaisuudessa on huomioitu kaavassa tarpeellisin tilavarauksin sekä aluemerkinnöin. Laskettelukeskuksen alueelle (EG-2) on mahdollista rakentaa laskettelukeskusta palvelevia rakennuksia mukaan lukien majoitustilojen rakentaminen. Myös golfkenttäalueelle (EG-1) on mahdollista rakentaa golftoimintaa palvelevia rakennuksia ja toimintoja.

Golf Talman viereen, Nygårdintien varteen on varattu matkailupalvelujen alue RM (9,8 ha/20 000 k-m^2), jolle on mahdollista rakentaa matkailua palvelevia rakennuksia kuten kylpylän ja erilaisia majoitustiloja.

Osayleiskaavan mukaisille A- ja AP-1-alueille on mahdollista sijoittaa sellaista pienimuotoista palvelurakentamista, joka ei aiheuta ympäristöhäiriöitä.

5.5 Toimitilat, työpaikat, tuotanto

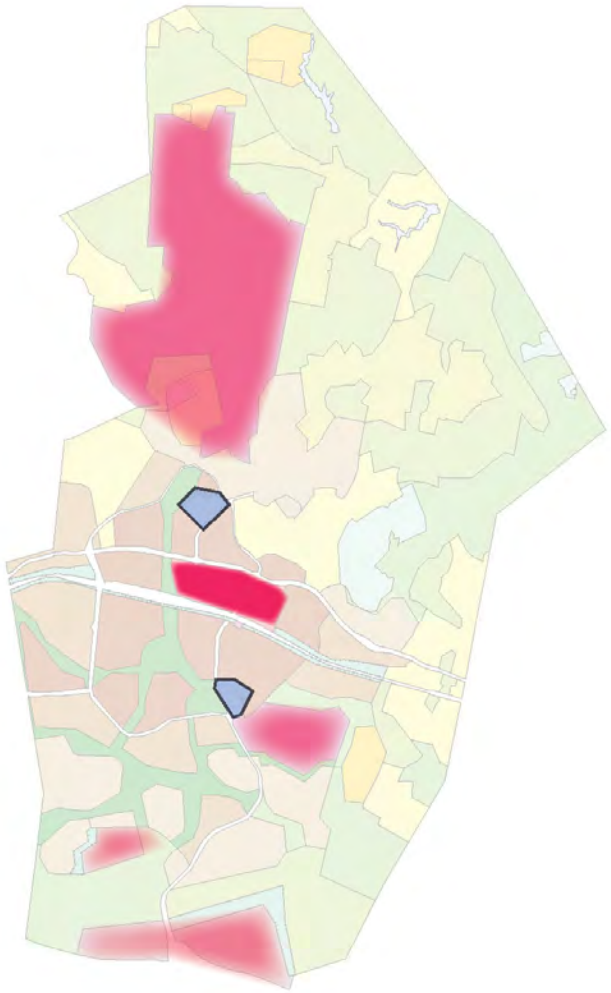
Alueella on nykyisin joitain elinkeinotoiminnan harjoittajia. Aseman paikan pohjoispuolella sijaitsevien yritysten toimintaedellytykset tulevat muuttumaan, sillä alue on osoitettu asumis- ja keskustatoiminnoille. Golfin eteläpuolella toimivan Pajuniemen lihajalostamon alue on osoitettu työpaikka-alueeksi TP.

Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee Bastukärrin teollisuusalue. Alueella on voimassa asemakaava, jossa on osoitettu 597 353 kem^2 teollisuus- ja varastotoimintoihin. Osa kaavan mukaisesta rakennusoikeudesta on jo toteutettu. Bastukärrin teollisuusalueen asemakaavaa ollaan parhaillaan laajentamassa etelään. Uusi asemakaava lisää teollisuustoimintaan suunnattua rakennusoikeutta noin 190 000 kem^2:llä. Valmistuttuaan Bastukärrin teollisuusalue luo edellytykset arviolta 3 000 työpaikalle.

Bastukärrin asemakaavan mukaisesti osayleiskaava-alueen eteläreunassa on teollisuusalue suojavihervyöhykkeineen. Osayleiskaava-alueen eteläreunalle on osoitettu T-alue täydentämään asemakaavoitettua Bastukärrin teollisuusaluetta.

Kyllästämön alue on osoitettu kaavassa alueen itäosaa lukuun ottamatta TY-alueena (teollisuusalue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia). Alue on rajattu pääosin nykyisen toiminnan mukaisesti. Kaavamääräyksen mukaan alueelle saa sijoittaa teollisuus- ja varastotoimintoja, joista ei aiheudu ympäristölle häiriötä. Asemakaavassa tulee varmistaa riittävät suojaetäisyydet teollisuusalueen toimintojen ja ympäröivien asuinalueiden välillä. Määräys mahdollistaa kyllästämötoiminnan jatkumisen alueella.

Osayleiskaavan eteläosaan, uuden kokoojakadun varrelle on osoitettu AP-2-merkinnällä asuin- ja työpaikka-alue, jonne on mahdollista sijoittua pienimuotoista verstastoimintaa. A, AP ja AP-1 -alueille on mahdollista sijoittaa sellaisia työ- ja liiketiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä.



Osayleiskaavan palveluiden sijoittuminen kartalla. Julkisten palveluiden alueet sinisellä. Kaupalliset palvelut, toimitilat, työpaikat ja tuotanto punaisella. Huom! Teemakartta korjatun osayleiskaavaehdotuksen (kh 17.6.2014) mukainen: Eteläisen PY-alueen rajausta muutettu hyväksyttäväksi vietävään kaavakarttaan.

5.6 Maa- ja metsätalous

Alueella toimivien viljatilojen toimintaedellytykset pysyvät suurelta osin ennallaan, sillä tulevan taajaman keskeisimpiä alueita lukuun ottamatta on peltoalueet osoitettu kaavassa nykyisen käytön mahdollistaviksi MA- ja MT-alueiksi. Martinkyläntien pohjoispuolen alueella on säilyneitä avaria peltonäkymiä ja ne on kaavassa merkitty säilytettäväksi jatkossakin avoimina. Maisemallisesti arvokkaat peltoalueet on osoitettu MA-alueiksi ja muut peltoalueet MT-alueiksi. Tavoitteena on, että nykyiset peltoalueet säilyvät tulevaisuudessakin avoimina maisematiloina.

MA MAISEMALLISESTI ARVOKAS PELTOALUE.

Merkinnällä on osoitettu maisemallisesti ja historiallisesti arvokkaat, viljelykäytössä olevat peltoalueet, joiden säilyttäminen avoimina peltoalueina tai hoidettuina niittyalueina on tärkeää. Alueella sallitaan uudisrakentamista vain, mikäli maanomistajalla ei ole muuta mahdollisuutta hyödyntää emätilatarkasteluun pohjautuvaa laskennallista rakennusoikeuttaan. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen, mahdollisuuksien mukaan avointa maisemaa rajaavan puuston suojaan tai läheisyyteen. Rakennuksen pihapiiri tulee rajata avoimesta peltomaisemasta puuistutuksin. Avoimien pelto- tai niittyalueiden metsittäminen ja maisemaa muuttava rakentaminen edellyttää maisematyölupaa. Alueen laskennallinen rakennusoikeus on yksi rakennuspaikka 20 ha kohden.

MT MAATALOUSALUE.

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa tavanomaiset peltoalueet. Alueella sallitaan sen käytön kannalta tarpeellinen asuin- ja maataloutta palveleva rakentaminen. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen sekä mahdollisuuksien mukaan avointa maisemaa rajaavan puuston suojaan tai läheisyyteen. Asuinrakennuksen pihapiiri tulee rajata avoimesta peltomaisemasta puuistutuksin.

Kaava-alueen metsävaltaiset pohjois-, itä- ja eteläosat on osoitettu kaavassa pääosin metsätalouden harjoittamisen mahdollistavilla kaavamerkinnöillä M, MU ja MY.

M MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa tavanomaiset metsätalousalueet, jolla sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen sekä mahdollisuuksien mukaan avointa maisemaa rajaavan puuston suojaan. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

MU MAA- JA METSÄTALOUSALUE, JOLLA ON ERITYISTÄ ULKOILUN OHJAAMISTARVETTA

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa metsätalouskäytössä olevat metsäalueet, joilla on alueen sijainnista johtuen erityisiä ulkoilun ohjaustarpeita. Alueita voidaan käyttää metsälain säätelemän metsätalouden lisäksi maanviljelyyn ja asumiseen. Alueella voidaan toteuttaa ulkoilu- ja virkistysreittejä sekä rakentaa virkistystä palvelevia rakennuksia ja rakennelmia. Alueella sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen, kuitenkin niin että rakennuspaikkojen sijoittelussa huomioidaan alueelle osoitettujen ulkoilu- ym. reittien toteuttamismahdollisuudet. Uudisrakentaminen tulee sijoittaa maisemallisesti edulliseen paikkaan, olemassa olevien rakennusten ja tiestön yhteyteen. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

MY MAA- JA METSÄTALOUSALUE, JOLLA ON ERITYISIÄ YMPÄRISTÖARVOJA

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa metsätalouskäytössä olevat, pinta-alaltaan laajat ja yhtenäiset metsäalueet, jotka ovat joko seudullisen ekologisen verkoston kannalta merkittäviä tai omaavat merkittäviä luontoarvoja. Alueita voidaan käyttää metsälain säätelemän metsätalouden lisäksi maanviljelyyn ja asumiseen. Alueella sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen, kuitenkin niin että alueen säilyminen yhtenäisenä turvataan. Lisäksi alueella tulee välttää muulla maankäytöllä tapahtuvaa pirstomista niin, että syntyy alueen kokoon nähden vaikutuksiltaan laaja-alaista, pysyvää tai muuta merkittävää pitkäkestoista haittaa. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

Seuraavat alueella tapahtuvat toimenpiteet edellyttävät maisematyölupaa:
- metsänhakkuut sen luonnollista uusiutumista varten yli 2 ha:n suuruisella alueella
- avohakkuut yli 2 ha:n suuruisella alueella



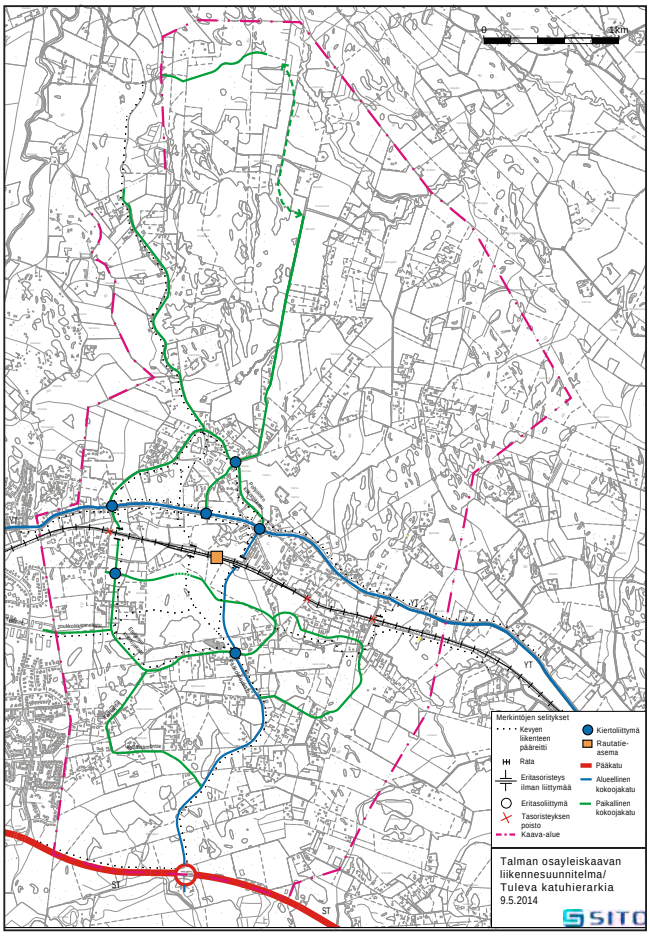
5.7 Liikenne

Talman osayleiskaavatyön keskeisenä tavoitteena on liikenteen osalta luoda edellytykset alueen kulkutapajakauman kehittymiseen niin, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus kasvaa henkilöautoliikenteeseen nähden.

Osana osayleiskaavatyötä Sito Oy on tehnyt "Talman osayleiskaavan liikennesuunnitelman", joka on selostuksen liitteenä 10. Strafica Oy on tutkinut raportissaan "Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste" Talman osayleiskaavan sekä Bastukärr II ja III -asemakaavojen yhteisvaikutuksia seudulliseen liikenneverkkoon, liite 11.

5.7.1 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualueella liikenneverkon tavoitteena on Keravan ja Sipoon kuntakeskusten välisten yhteyksien parantaminen. Liikenteen suuntautumiseen pyritään vaikuttamaan uusien katu-yhteyksien avulla. Kerava-Talma-Nikkilä akseli on tärkeä maankäytön kasvusuunta ja maankäytön suunnittelussa ollaan varautumassa tulevaisuudessa mahdolliseen Kerava-Nikkilä raideliikenteeseen, jonka toteutuessa liityntäliikennemahdollisuus järjestetään Talman aseman yhteyteen. Tavoitteena on myös joukkoliikenteen ja palvelutarjonnan kehittämisellä parantaa joukkoliikenteen taloudellista tehokkuutta ja kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden.



Osayleiskaavan mukainen katuverkko on pääosin uutta, mutta tukeutuu nykyiseen tiestöön, pohjoisessa Martinkyläntiehen ja etelässä Keravantiehen. Alueen sisäinen liikenneverkko palvelee liikennettä Talman asuinalueille, kouluun, kaupallisiin palveluihin ja virkistysmahdollisuuksiin (Talman hiihtokeskus ja golfkentät). Osayleiskaavakartalla on esitetty seudullinen Keravantie, seudullisesta tiestä kaduksi muuttuva Martinkyläntie sekä kokoojakadut. Kokoojakatujen tarkka paikka täsmentyy vasta asemakaavoitusvaiheessa. Osayleiskaavaan ei ole merkitty tonttikatuja.

Talman osayleiskaavan liikennesuunnitelmassa katuverkon perusrakenteen muodostavat radan eteläpuolelle sijoittuva eteläinen kokoojakatu, Martinkyläntien pohjoispuolelle sijoittuva pohjoinen kokoojakatu sekä näiden muodostamalta "renkaalta" etelään suuntautuva pääkokoojakatu Keravantielle. Eteläisen ja pohjoisen kokoojakadun muodostama kehäkatu kulkee pohjoisessa pitkin nykyistä Talmankaarta sekä etelässä osittain Talmantietä. Pääkokoojakatu jatkuu kehäkadulta Keravantielle asti kulkien osittain nykyistä Kyllästämöntietä.

Osayleiskaavassa on osoitettu toteutettavaksi kaksi ajoneuvoliikenteen eritasoliittymää ja kaksi kevyen liikenteen eritasoliittymää (näistä toinen on ulkoilureittiä varten varattu eritasoliittymä). Eritasoliittymät suositellaan toteutettavaksi alikulkuina siltojen sijaan taajamakuvallisista ja maisemallisista syistä. Rakentamalla alikulut myös katujen geometrian toteuttaminen on helpompaa, koska radan ylittävien siltojen tulee olla vähintään 7 metriä radan pinnasta.

Tie- ja katuverkolla tapahtuvat muutokset:

- tasoristeysten poistoon liittyvät tiejärjestelyt
- Terästien jatke eli uusi Ahjon ja Talman välinen yhteys: osoitettu lähtökohtaisesti vain joukkoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle
- uusi parannettu yhteys Keravantielle (mt 148) Martinkyläntieltä
- uusien asuinalueiden katujärjestelyt
- kiertoliittymäjärjestelyt Martinkyläntiellä

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

Osayleiskaavan liikenneverkko sekä tuleva katuhierarkia. SITO Oy, 2014.

5.7.2 Joukkoliikenne

Osayleiskaavatyössä on selvitetty karkeasti joukkoliikenteen reitit ja bussipysäkkien paikat. Niitä tullaan tarkentamaan HSL:n joukkoliikennesuunnittelun yhteydessä. Joukkoliikenteen palvelutason tulee jatkossa määrittämään HSL.

Osayleiskaavatyön yhteydessä tehdyn alueen maankäytön suunnitteluun sidotun joukkoliikennereittisuunnittelun periaatteena on ollut taata hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus kaava-alueen eri osa-alueilta. Talman rakentumisen ensi vaiheissa alueen joukkoliikenne nojautuu bussiliikenteeseen ja busseilla tapahtuvaan syöttöliikenteeseen Keravan asemalle. Talman alueen väestöpohjan ollessa riittävän suuri käynnistyy henkilöraideliikenne Kerava-Nikkilä radalla, jonka jälkeen joukkoliikenne nojautuu pääosin Talman juna-asemaan tukeutuvaan raideliikenteeseen. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on otettu lähtökohdaksi henkilöraideliikenteen käynnistyminen vuonna 2025, jolloin Talman juna-aseman läheisyydessä asuisi arviolta 6 000 asukasta. Henkilöraideliikenteen käynnistämisen tavoitevuosi 2025 on linjassa seudullista liikennepolitiikkaa linjaavan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 (HSL, 29.3.2011) kanssa, jossa henkilöraideliikenteen käynnistäminen Kerava-Nikkilä rataosuudella on esitetty ns. täydennysvaiheen (v. 2021-2035) raideliikenteen kehittämishankkeeksi.

Talman osayleiskaavassa maankäytön rakentuminen ja joukkoliikenteen kehittyminen on esitetty seuraavasti:

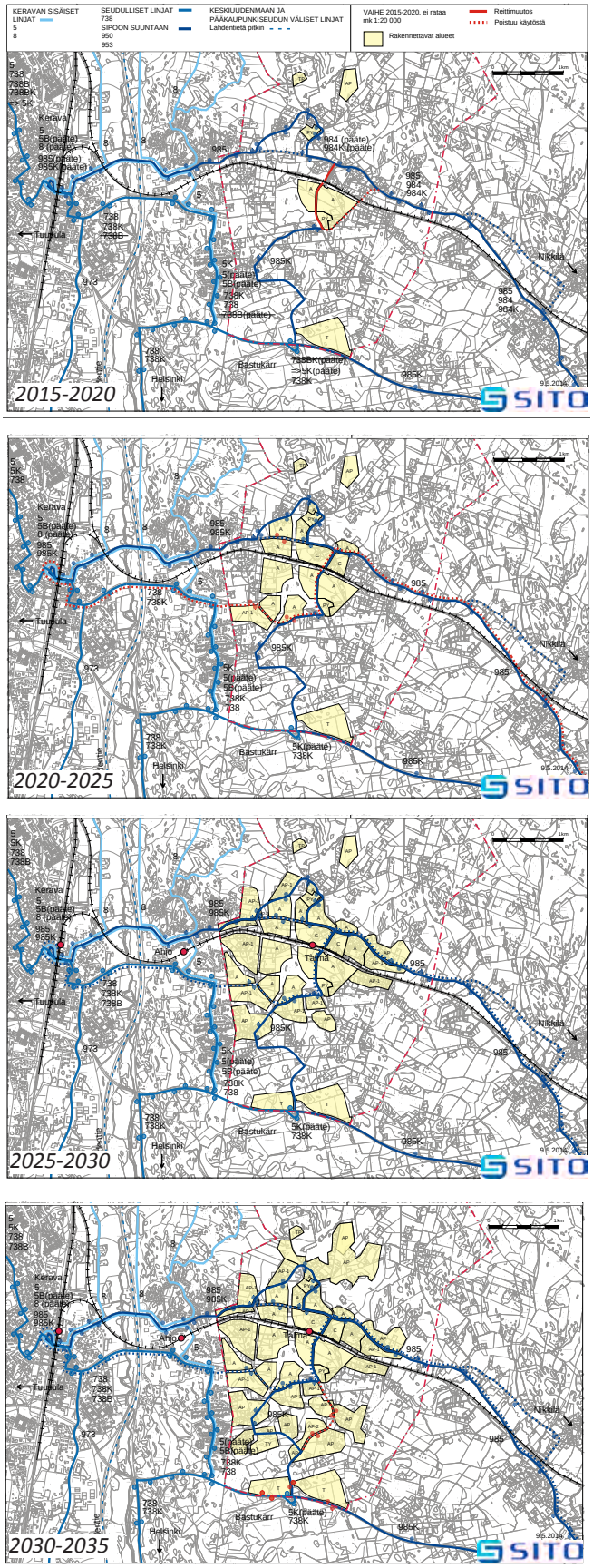
- 1. vaihe vuonna 2015-2020: raideliikenne ei käytössä, bussiliikenteen palvelutasoa parannettu
- 2. vaihe vuonna 2020-2025: raideliikenne ei käytössä, bussiliikenteen palvelutasoa parannettu
- 3. vaihe vuonna 2025-2030: raideliikenne käytössä
- 4. vaihe vuonna 2030-2035: raideliikenne käytössä

Rataverkolla tapahtuvat muutokset:

- asema- ja laiturijärjestelyt Talman asemalla
- uusi kohtaamisraide Talman kohdalla
- tasoristeysten poistot: Varikontie, Talmantie ja Ilvesmäentie katkaistaan
- kaksi uutta ajoneuvojen alikulkua sekä kaksi kevyen liikenteen alikulkua

1. VAIHE 2015-2020

Linjat 950 ja 953 lopettavat liikennöinnin syksyllä 2014. Jatkossa liityntäyhteyden Keravalta Nikkilään tarjoaa linja 985 (Kerava-Talma-Nikkilä). Linjaa liikennöidään liikennöintiaikoinaan tunnin välein. Linja 985 ajetaan Itäisen Jokipuiston kautta, Martinkyläntietä ja Talmankaarta pitkin. Koulujen alkamis- ja päättymisaikoina linja ajetaan Mårsbackantietä pitkin, mikäli se on liikennöitävässä kunnossa. Linja palvelee työ ja koulumatkayhteyksiä Sipoon sisällä ja Nikkilästä Keravalle sekä tarjoaa vaihdollisia yhteyksiä pääradan asemille. Lisäksi koulujen alkamis- ja päättymisaikoina liikennettä täydennetään linjalla 985K Neulasniityn kautta siten, että yh-



Julkisen liikenteen reitistösuunnitelma kaavan toteutumisen eri vaiheissa. SITO Oy, 2014.

teinen vuoroväli on noin puoli tuntia. Jos Neulasniityssä ei ole palvelutarvetta koko ruuhka-aikana, voidaan liikennöidä myös linjan 985 perusreittiä. Siten Keravan ja Nikkilän välillä tarjotaan puolen tunnin vuoroväli ruuhkaaikoina. Palvelutasoltaan väli Kerava-Nikkilä luetaan näin ”normaaliksi yhteydeksi” Sipoon linjastosuunnitelman mukaan.

Maankäytön lisääntyessä uusi liikenne ohjataan eritasoon radan kanssa. Uusi asuntoalue rakennetaan radan eteläpuolelle, joten suora kävely-yhteys nykyisille bussipysäkeille edellyttää uuden alikulun rakentamista. Junarataa risteävä bussireitti siirtyy uudelle alikululle.

2. VAIHE 2020-2025

Talman keskusta-aluetta parhaiten palvelee nopeat linjat eri reittivaihtoehtoineen Keravan ja Nikkilän välillä. Ensimmäinen linja kulkee suoraan Martinkyläntietä pitkin Keravan ja Nikkilän välillä kuten aikaisemmassa vaiheessa (linja 985), ja toinen linja kulkee Talman uusien asuinalueiden läpi Terästien kautta joukkoliikennekatua pitkin. Liikennöinti tapahtuu esimerkiksi niin, että joka toinen vuoro kulkee suoraan Martinkyläntietä pitkin ja joka toinen Terästien kautta. Uudelle reitille rakennetaan uudet pysäkkiparit palvelemaan uusia asuinalueita. Lisäksi linja 985K kulkee edelleen Keravantien ja Neulasniityn kautta poikkeusreittinä.

3. VAIHE 2025-2030

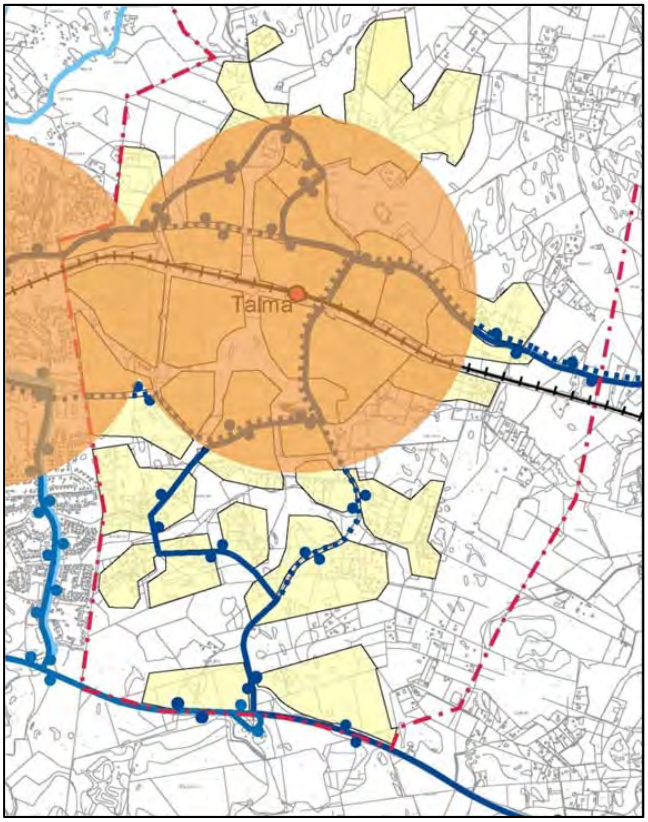
Tässä vaiheessa Kerava-Nikkilä -radalla liikennöi henkilöjuna. Taajamajuna on käyttökelpoinen vaihtoehto työ-, kouluja asiointimatkoille. Etelä-Suomen rautatieliikenteen visiossa 2050 liikennöintiin on esitetty kaksi vaihtoehtoa:

- Porvoo-Nikkilä-Kerava-Helsinki -juna 20 min välein, joka on Kerava-Helsinki kaupunkijunan joka toisen vuoron jatke
- Porvoo-Nikkilä-Kerava -heilurijuna 20 min välein, matkustajilla Keravalla vaihto

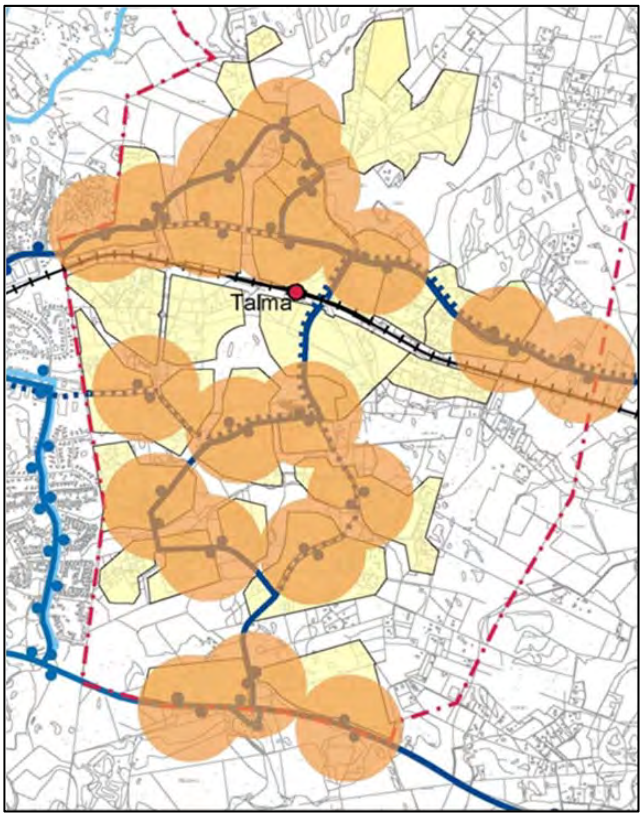
Suuri osa joukkoliikenteen käyttäjistä tukeutuu junaliikenteeseen, joten linjan 985 Terästien kautta kulkevan liikenteen tarjontaa voidaan vähentää. Nopea linja 985 Martinkyläntietä pitkin palvelee edelleen yhteyksiä Keravan ja Nikkilän välillä vaihtoehtona junalle. Talman aseman kohdalla nykyisen raiteen viereen on rakennettu kohtaamisraide edellisen vaiheen lopulla ja asemalaituri sijoittuu raiteiden pohjoispuolelle, jonne kulku järjestetään esteettömästi (rampin kaltevuus < 5 %).

4. VAIHE 2030-2035

Maankäytön lisääntyessä bussi kulkee vaihtoehtoisesti Ollisbackan kautta, jolloin reitin varrelle rakennetaan uusia pysäkkipareja palvelemaan uutta maankäyttöä. On myös syytä harkita vaihtoehtoa, jossa Helsingin suunnasta tuleva linja (738) kiertäisi Bastukärristä Talmankaarelle ja sieltä Terästien kautta Keravalle. Eteläiselle alueelle lähelle Keravantietä rakennetaan tarvittaessa uudet pysäkkiparit palvelemaan työpaikka-alueita (linjoja 738 ja 985K varten).



Juna-aseman kattavuusalue 1 km:n säteellä. Sito Oy, 2014.



Bussiliikenteen kattavuusalueet 300 m:n säteellä. Sito Oy, 2014.

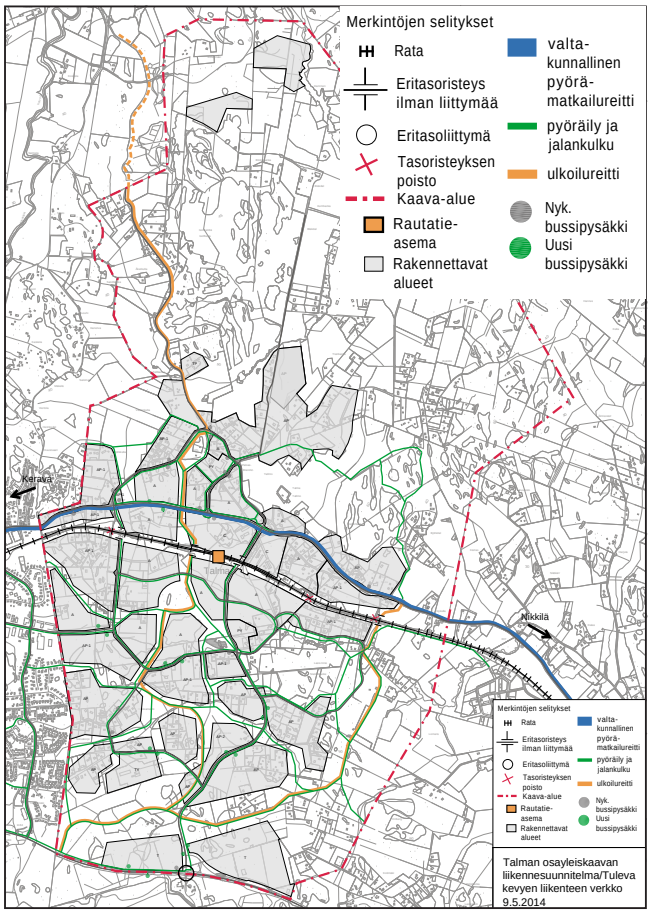
5.7.3 Kevyt liikenne

Talman osayleiskaavan ja liikennejärjestelmän suunnittelun tavoitteena on kannustaa alueen asukkaita liikkumaan alueella kävellen ja pyöräillen mahdollisimman paljon. Liikenneverkko on suunniteltu siten, että yhteydet ovat kävellen ja polkupyörällä lyhyemmät kuin autoa käytettäessä. Talman keskustaa kiertää hieman kauempana kehäkatu, kehäkadun sisäosa on pääosin rauhoitettu kävelylle ja pyöräilylle. Kävelyn ja pyöräilyn sujuvoittamiseksi alueen keskelle rakennetaan yksi radan alitus vain kevyen liikenteen käyttöön. Kevyen liikenteen yhteydet alueen sisältä etenkin asemille suunnitellaan mahdollisimman suoriksi.

Osayleiskaavassa esitetään Martinkyläntien molemmin puolin kevyen liikenteen väylä Talmankaaren päiden kiertoliittymien välille. Pääreitti kulkee edelleen Martinkyläntien varrella Keravalle. Maankäytön lisääntyessä luodaan uusi kevyen liikenteen yhteys Terästien kautta Keravan pyöräilyverkkoon, josta on olemassa suora yhteys Keravan keskustaan. Näin tehdään myös suunnittelualueen eteläpäässä. Lisäksi varmistetaan alueen sujuva sisäinen kevyenliikenteen verkko rakentamalla kokoojakatujen varteen kevyen liikenteen väylä, alueellisten kokoojakatujen varteen erikseen ajoradasta ja paikallisten kokoojakatujen varrelle vähintään 0,8 metrin erotuskaistalla eroteltuna. Tyyppinä käytetään 3,5 metriä leveää yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä.

Kevyen liikenteen reitistölle on osoitettu kaavassa neljä eritasoristeystä radan suhteen, kaksi näistä ajoradan rinnalla ja kaksi omaa. Vaahteramäen alueelta suunnittelualueen ulkopuolella Nikkilän suunnassa järjestetään hyvä kevyen liikenteen yhteys lähelle rataa lähimmälle radan alittavalle alikululle.

Kevyen liikenteen reittien lisäksi osayleiskaavassa on esitetty useita kevyttä liikennettä osaltaan palvelevia ulkoilureittejä, joista ulkoilun pääreitti halkoo Talman aluetta keskeltä pohjois-eteläsuunnassa alittaen radan. Ulkoilureitistö yhdistää kaikki asuinalueet, lähiympäristön ulkoilualueet ja Talman palvelut. Ulkoilu-, ratsastus- ja moottorikelkkareiteistä lisää kohdissa *5.9.1 Ulkoilureitit ja 5.9.2 Hevostallitoiminta ja ratsastusreitistö, moottorikelkkareitti.*



Kevyen liikenteen verkosto sekä ulkoilureitistö. Sito Oy, 2014.




Martinkyläntien varrella on jo olemassa kevyen liikenteen väylä.

5.7.4 Pysäköinti

Talman lähiliikenneaseman yhteyteen tarvitaan vähintään 100 liityntäpysäköintipaikkaa autoilijoille (maksimissaan 300) ja lyhytaikaiseen pysäköintiin 2-10 autopaikkaa. Pyöräpaikkoja asemalle tarvitaan vähintään 80. Paikkatarpeen arvioinnissa on hyödynnetty Liikenneviraston (2010) Henkilöliikennapaikkojen kehittämisohjelman paikkamäärätavoitteita. Muilta osin Talmassa toteutetaan kiinteistökohtainen ajoneuvopysäköinti.

5.7.5 Helsinki-Pietari ratayhteys

Helsinki-Pietari rata (=nopea raideyhteys Helsingistä itään) on esitetty Talman osayleiskaavassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaisesti. Ratalinjauksen sijainti on sekä

maakuntakaavassa että osayleiskaavassa ohjeellinen, eikä linjauksen alaisia maa-alueita näin ollen koske rakentamisrajoitus.

Helsinki-Pietari ratalinjauksen ohjeellisesta sijoittumisesta Talman osayleiskaavassa osoitettuun maastokäytävään päätettiin osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyötä (maakuntahallituksen päätös 24.10.2011 ja maakuntavaltuuston päätös 20.3.2013). Maakuntakaavatyön yhteydessä toteutettu Helsinki-Pietari radan linjauksen suunnittelu vastaa ns. alustavan radan yleissuunnitelman laatimista.

Maakuntakaavaprosessi ei korvaa ratalain ja YVA-lain mukaisia suunnitelmia, selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, jotka hankkeesta vastaava on velvollinen laatimaan, kun radan rakentaminen on ajankohtaista. Rantahankkeen toteuttaminen edellyttää siten tarkempaa radan yleissuunnitelmaa ja edelleen ratasuunnitelmaa. Radan sijainti tarkentuu myöhemmin tehtävässä radan yleissuunnitelmassa. Ratahankkeesta tullaan myös myöhemmin tekemään suuria rakennuskohteita koskeva ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Tällöin selvitetään radan aiheuttamat melu-, tärinä- ja muut mahdolliset vaikutukset.

5.8 Yhdyskuntatekninen huolto

5.8.1 Vesi- ja jätevesihuolto

Talman alueella kulkevissa vesihuollon runkolinjoissa riittää kapasiteettia ainakin ensimmäisen ja osittain toisen toteuttamisvaiheen osalta. Osana osayleiskaavatyötä on laadittu suunnittelualuetta koskeva vesihuollon järjestämissuunnitelma, josta käy ilmi vesihuollon järjestämisen periaatteet. Vesihuoltosuunnitelma on liitteenä 13. Myös Talman ja Bastukärrin alueiden jätevesien mitoitusvirtaamat ja virtaamaennusteet toteutusvaiheittain on arvioitu osana kaavatyötä. Talman nykyisen jätevesipumppaamon lisäksi suunnitelmassa on esitetty rakennettavaksi kolme uutta pumppaamoa junaradan eteläpuolelle. Nykyinen pumppaamo saneerataan kesällä 2013 siten, että pumppaamon kapasiteetti tulee olemaan noin 100-120 l/s.

Nikkilän ja Talman alueilta meriviemäriin johdettavat jätevedet mitataan Talman mittausasemalla, joka lähitulevaisuudessa on saneerauksen tarpeessa. Jos Talman saneerattava pumppaamo ja muut Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymän meriviemäriin jätevesiä johtavat pumppaamot varustetaan magneettisella virtausmittarilla, voidaan Talman mittausasema kuitenkin poistaa kokonaan käytöstä. Meriviemäriin (kapasiteetti 90 l/s) johdetaan tällä hetkellä keskimäärin 45 l/s Sipoon jätevesiä. Talman asukasmäärän lisäys kasvattaa jätevesimäärää samalla määrällä (50 l/s) kuin meriviemäriin johdetaan tällä hetkellä jätevesiä. Sipoo joutuu siten todennäköisesti ostamaan lisää käyttöoikeutta meriviemäriin Talman rakentamisen loppuvaiheissa.

5.8.2 Sähkönjakelu

Suunnittelualueella ei sijaitse suurjännitelinjoja. Alueen sähkönhuollosta vastaa Keravan Energia. Periaatteena on nykyään, että alueen asemakaavoituksen ja toteutuksen yhteydessä 20 kV:n ilmajohdot maakaapeloidaan. Alueen asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan tarkemmin myös sähkömuuntamoiden sijoitustarpeet ja tehdään niille tarvittavat tilavaraukset.

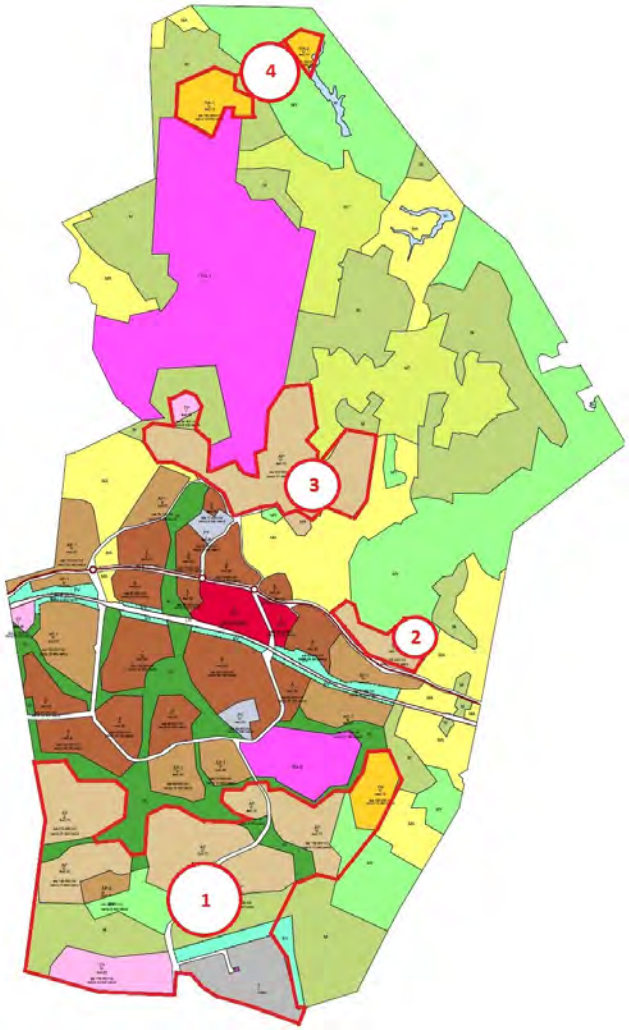


5.8.3 Energiahuolto

Gaia Consulting Oy:n raportin "Sipoon Talman osayleiskaavan ekotehokkuustarkastelu" (liite 9) mukaan pääosa (C-, A- ja AP-1-alueet) Talman uudisrakennusten lämmitystarpeesta voidaan kattaa kaukolämmityksellä johtuen tiiviistä asemanseudusta sekä hyvästä maantieteellisestä sijainnista. Talman alue on kytkettävissä Keravan Energia Oy:n biovoimalla toimivaan yhteistuotantolaitokseen, joka sijaitsee Keravalla, linnunteitse noin viiden kilometrin päässä Talman kyläkeskuksesta lounaaseen. Vastapainelaitos käyttää kotimaisia polttoaineita ja tuottaa sähköä sekä prosessi- ja kaukolämpöä. Voimalaitoksen pääpolttoaineina ovat metsähake ja jyrsinturve. Kaukolämpölinja voidaan vetää alueen rakentumisen alkuvaiheessa esimerkiksi alueen länsipuolella sijaitsevalta Keravan Energia Oy:n voimalaitokselta Terästien kautta asemanseudulle ja ulottaa rakentumisen myöhemmissä vaiheissa myös harvempaan asutulle alueelle.

"Kehäkadun" itäisen alikulun läheisyyteen on varattu ET-alue (0,2 ha) uudelle lämpökeskukselle, joka tulee toimimaan lähinnä vara- ja huippulaitoksena. Talman rakentamisen alkuvaiheessa lämpökeskus saattaa toimia myös alueen varsinaisena lämmönlähteenä.

Keskustan ja kaukolämpöverkon ulkopuolisten alueiden (AP-, RA-, TP- ja T-alueet) rakennusten oletetaan käyttävän pääosin maalämpöä. Oheiseen kuvaan merkityistä maalämpöalueista numero 1 on aluetehokkuudeltaan alhainen - pääosin luokkaa e=0,10. Lisäksi laskettelukeskuksen itäpuolelle on kaavoitettu loma-asuntoalue (oranssi väritys) ja kaava-alueen eteläosaan teollisuusalueet, jotka sijoittuvat suhteellisen kauas todennäköisestä kaukolämmön runkolinjasta, jolloin niiden liittäminen kaukolämpöverkkoon on epätodennäköistä. Myös alueiden 2 ja 3 aluetehokkuus on niin alhainen (e=0,10), että kaukolämpö ei muodostune houkuttelevaksi vaihtoehdoksi. Alueella 3 sijaitseva työpaikka-alue (vaaleanpunainen väritys) on aluetehokkuudeltaan kaukolämmölle soveltuva, mutta etäisyys todennäköiseen runkolinjaan muodostunee liian pitkäksi. Alue 4 on loma-asuntoaluetta, joka ei sijaintinsa puolesta sovellu kaukolämpöverkkoon liitettäväksi. Paikalliset maalämmön hyödyntämismahdollisuudet on arvioitava tapauskohtaisesti selvittämällä mm. alueen maaperätiedot, pohjavesivirtaukset sekä järjestelmän vaatima pinta-ala. Gaia Consulting Oy, 2013



Alueet (1-4), joiden lämmitystavaksi oletetaan maalämpö. Maalämmön toteutettavuutta ja kannattavuutta on kuitenkin arvioitava tapauskohtaisesti, ottaen huomioon alueen ominaispiirteet, kuten pohjavesialueet ja maaperän rakenne. Esimerkiksi kuvan maalämpöalue 4 on osin pohja-vesialuetta, jolloin lämpökaivojen poraaminen ei ole välttämättä mahdollista. Mahdollinen kaukolämpölinjan reitti alueen rakentumisen alkuvaiheessa on merkitty kuvaan oranssilla katkoviivalla. Gaia Consulting, 2013.



5.9 Viheralueet ja virkistys

Talman alueella on runsaasti viheralueita. Kaavassa eri alueiden välisiä yhteyksiä on kehitetty ja ulkoilu- ja kevyen liikenteen reitistöstä on muodostettu kattava kokonaisuus. Virkistysalueita on osoitettu tiiviimmin rakennettavien alueiden väliin ja lähettyville.

5.9.1 Ulkoilureitit

Ulkoilureitistö on suunniteltu siten, että kultakin asuinalueelta on pääsy viherreitistölle koko kaava-alueella. Kevyelle liikenteelle ja ulkoilureiteille on osoitettu yhteensä neljä junaradan ali-/ylikulkua, kaksi enemmän kuin autoliikenteelle. Talvisaikaan ulkoilureittejä voidaan ajaa laduiksi, jolloin alueelle saadaan kattavat hiihtomahdollisuudet.

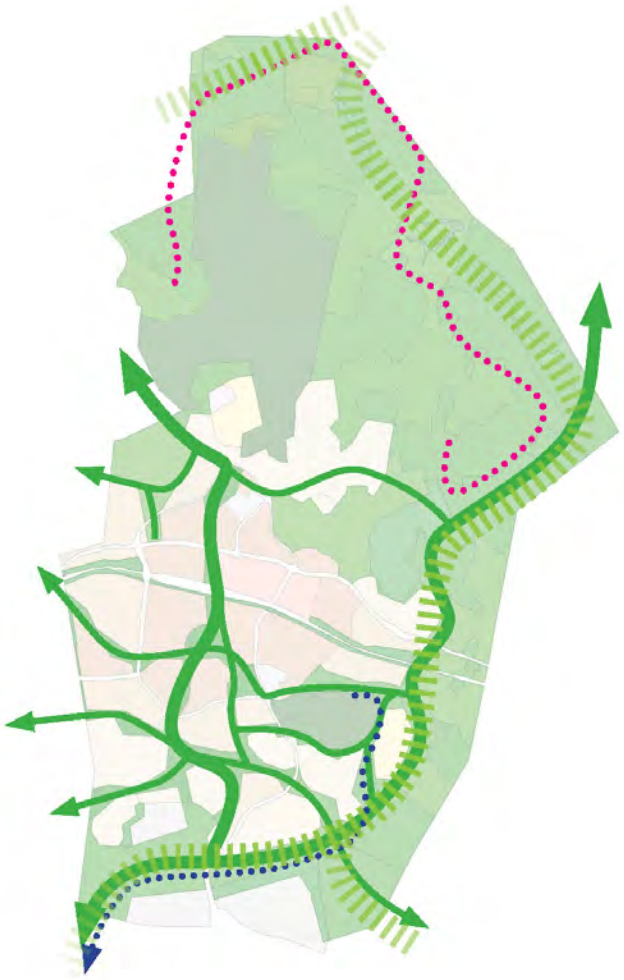
Maa- ja metsätalousalueille sijoittuvia ulkoilureittejä varten täytyy tehdä ulkoilureittisuunnitelma ja järjestää ulkoilureittitoimitus, ennen kuin niitä voidaan toteuttaa. Virkistysalueilla ja asutuksen kupeessa olevat ulkoilureitit voidaan sisällyttää osaksi asemakaavasuunnittelua.

Alueellisesti merkittävä ulkoiluyhteys kulkee kaava-alueen eteläosassa sekä kaakkois- ja itäreunassa yhdistäen alueen ulkopuolella sijaitsevat Keravan Keinukallion ja Sorsakorven alueet Talma Skin alueeseen jatkaen edelleen alueen itäpuolelle Kalkbergin alueen kautta. Alueen toinen keskeinen ulkoilu- ja viheryhteys kulkee tiiviimmän alueen läpi, yhdistäen alueen etelä- ja pohjoispäiden viheralueet, alueen merkittävimmät yksittäiset toimijat, Talma Skin ja Golf Talman sekä juna-aseman toisiinsa.

5.9.2 Hevostallitoiminta ja ratsastusreitistö, moottorikelkkareitti

Kaava-alueen pohjoisosassa on useita hevostalleja, joten kattavalle ratsastusreitistölle on tarvetta. Kaavaan on merkitty yhdessä alueen ratsastustoimijoiden ja kahden metsästysseuran edustajien kanssa kattava reitistö, jolle on alueen talleilta helppo pääsy ja joka mahdollistaa erimittaisten lenkkien tekemisen kaava-alueella sekä sen ulkopuolella; reitistö on yhteydessä myös alueen itä- ja länsipuolella kulkeviin reitistöihin.

Moottorikelkkailua varten Sipoossa on alustavasti suunniteilla reitistö, jonka yksi haara ulottuu Bastukärrin alueelle Keravantien eteläpuolelle. Raitille on osoitettu sijainniltaan ohjeellinen yhteys maa- ja metsätalousalueiden kautta Talma Skin alueelle.



Kaava-alueen pääviheryhteydet ja ulkoilureitit yhtenäisellä vihreällä, leveällä vihreällä katkoviivalla alueen ekologiset pääyhteydet, punaisella pisteviivalla ratsastusreitit, sinisellä moottorikelkkareitti. Vaalean vihreällä on osoitettu osana ekologista verkostoa toimivat alueet (VL, M, MT, MY, MU ja MA).

5.9.3 Golf Talma

Golf Talma on alallaan valtakunnallisesti merkittävä toimija, jolla on kävijöitä ympäri Uudenmaan. Pinta-alaltaan kenttä on nykyisellään tarkoituksenmukainen ja pääpaino toiminnan kehityksessä on kenttien kehittämisessä.

Kentän käyttö on kausittaista ja liikennöinti alueelle vaihtelee huomattavasti viikonpäivien ja kellonaikojen mukaan, joten tieyhteyden kapasiteetti alueelle tulee jatkossa pitää riittävänä. Kenttä sijoittuu osittain tärkeälle pohjavesialueelle, minkä alueen osalta kenttää koskevat myös pohjavesien suojelumääräykset.



Golf Talma.

5.9.4 Talma Ski

Talma Skillä on huomattava merkitys alallaan eteläisessä Suomessa erityisesti lumilautailun harrastajille ja ammattilaisillekin. Keskuksen kehittämisedellytykset on kaavassa turvattu laajentamalla aluevarausta (EG-2) myös nykyisen toiminta-alueen ulkopuolelle. Kaavamääräys mahdollistaa myös erilaisten laskettelukeskuksen toimintaa tukevien majoitus- ym. palveluiden sijoittamisen alueelle.

Nykyään pullonkaulaksi Talma Skin toiminnassa on muodostumassa alueen liikennöitävyys, sillä harrastettavien lajien luonne ja alueen liikenneyhteydet tekevät omalla autolla saapumisesta huokuttelevimman vaihtoehdon. Kaavassa alueen liikennöitävyyttä on parannettu nykyisten tieyhteyksien uudelleenlinjauksen ohella uusilla tieyhteyksillä suoraan Keravan sekä Keravantien suuntaan. Lisäksi eri liikkumismahdollisuuksia alueella on parannettu yhdistämällä hiihtokeskuksen alue ulkoilureitteihin, jotka yhdistävät keskuksen osaksi alueen viherverkostoa. Tulevaisuudessa myös Kerava-Nikkilä ratayhteyden avaaminen parantaa laskettelukeskuksen saavutettavuutta, sillä Talman asemalta on osoitettu osayleiskaavassa suora, vajaan kilometrin mittainen, tieyhteys laskettelukeskuksen alueelle.

Keskuksen kävijöistä kasvava osuus on viime vuosina ollut turisteja ja majoituspalveluille on alkanut olla tarvetta. Nyt kaavassa on esitetty rinteen itäpuolelle loma-asuntoaluetta, joka on tarkoitettu palvelemaan hiihtokeskuksen kävijöitä. Lisäksi EG-2-alueelle on mahdollista rakentaa erilaisia laskettelukeskustoimintaa tukevia majoitus- ja myymälätiloja.



Talma Ski.

5.10 Luonto ja ympäristö

Alueen kulttuurihistoriallisissa kohteissa on esihistoriallisia asuinpaikkoja sekä olevia arvorakennuksia. Lisäksi alueella sijaitsee Kalkbergetin kalkkilouhos, joka oli toiminnassa 1700-1800-luvuilla. Luontokohteet alueella ovat metsälain ja luonnonsuojelulain mukaisia arvokohteita.

5.10.1 Arkeologiset kohteet

Alueella on viisi muinaismuistokohdetta, joista neljä on kivikautisia asuinpaikkoja. Ne on merkitty kaavakartalle sm-kohdemerkinnällä. Lisäksi alueelle sijoittuu Kalkbergetin louhosalue, joka on merkitty kaavakartalle SM -aluemerkinnällä. Kohteet on kuvattu tarkemmin selvityksissä *Sipoo: Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit* (Koivisto, 2007) sekä *Sipoo - Talma Kalkberget, Talman osayleiskaava-alueen inventointi 27.-28.10.2011* (Vuoristo, 2011).

- sm-2/14. Råbacka, kivikautinen asuinpaikka (753010015): *Paikalta on löydetty kaksi poikkiteräistä kivikirvestä sekä kirves ja kiviesineen teelmä (KM 19421:1-2).*
- sm-2/15. Keskitalo, kivikautinen asuinpaikka (7530100169: *Paikalta on löydetty talttoja, liuskekeihäänkärki ja kvartseja.*
- sm-2/33. Rauhanmäki, kivikautinen asuinpaikka (1000003915): *Paikalta on löydetty reikäkivi (KM 4749) ja suiponsoikea teräsase (KM 7186).*
- sm-2/39. Nya Hemmet, kivikautinen asuinpaikka (1000005187): *Paikalta on löydetty Poikkikirves (KM 15394).*
- sm-2/43. Sandbacka 2, kivirakenne/rajamerkki (1000008108): *Suorakaiteen muotoinen kivilatomus, joka on laajuudeltaan n. 2,5x1 m ja korkeudeltaan n. 0,5 m.*
- SM, Kalkbergetin louhos: *Alue on kaksiosainen. Viereisillä mäillä on tehty kalkin louhintaa 1700-1800 -luvuilla. Louhosalueisiin liittyy myös muita rakenteita.*

Arkeologisista kohteista kolme (sm-2/33, 2/39/ ja 2/43) sijaitsevat osayleiskaavan mukaisilla asemakaavoitettavilla alueilla. Kohteiden säilyttämismahdollisuudet tulee tutkia asemakaavoitusvaiheessa. Mikäli muinaisjäännösalueille osoitetaan asemakaavoituksen yhteydessä rakentamista, on hankkeiden toteuttaja velvollinen korvaamaan kiinteiden muinaisjäännösten tutkimusten kustannukset muinaismuistolain mukaisesti.



Kuva: Hannu Vallas.

5.10.2 Rakennusperintökohteet

Kaava-alueella on yhteensä 13 rakennuskohdetta, jotka on rakennusperintöselvityksessä todettu vähintään paikallisesti merkittäviksi. Alueet ja kohteet on arvotettu kaava-alueen sisällä luokkiin 1-3/3. Näistä luokkaan 1 ja 1-2 kuuluvat ovat kaava-alueen arvokkaimpia kohteita, joiden joukosta saattavat myöhemmin löytyä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kohteet. Luokkaan 2 on luettu sellaiset kohteet, jotka sisältävät luokkien 1 ja 1-2 ominaisuuksia, kuitenkin säilyneisyytensä ja esteettisen arvonsa suhteen jonkin verran vähäisemmässä määrin. Niillä on oma paikallinen merkityksensä. Luokkaan 3 kuuluvat alueet ja kohteet ovat ylittäneet inventointikynnyksen, mutta niitä ei ole kuitenkaan nähty aiheelliseksi arvottaa.

Kohteet on merkitty kaavakartalle sr-kohdemerkinnällä ja kuvattu tarkemmin selvityksessä *Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys* (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy & Ympäristötoimisto Oy, 2006). Kohdenumerot viittaavat em. selvitykseen. Nimen perässä suluissa kohteen arvotusluokka.

- sr/421085 Kärrkulla (2): *maatilan päärakennus vuodelta1930, peruskorjattu v. 1976*
- sr/421082 Kumbacka (1-2): *kaksikerroksinen hirsirakennus vuodelta 1920*
- sr/421075 Tallmo (1): *kartanorakennus, siirretty nykyiselle paikalleen v. 1890*
- sr/421073 Vesterkulla (2): *maatila 1910-luvulta*
- sr/421072 Grankulla (2): *pieni 1940-luvun puurunkoinen asuinrakennus*
- sr/421069 Löfbacka (2): *asuinrakennus vuodelta 1920*
- sr/421068 Talman koulu (1-2): *koulurakennus vuodelta 1955, laajennettu v.1965 ja 1990-luvulla*
- sr/421067 VPK:n paloasema (2): *rakennettu v. 1940*
- sr/421065 Lillängsbacka (1-2): *asuinrakennus vuodelta 1923, toiminut myös kauppana*
- sr/421063 Fagernäs: *asuinrakennus 1850-luvulta*
- sr/421060 Småskolan (2): *kouluna vuosina 1920-1955*
- sr/421056 Björkbacka (2): *asuinrakennus ja talli, 1800-luvun lopulta*
- sr/421054 Mårtensby skola (1): *kaksikerroksinen hirsirunkoinen koulurakennus vuodelta 1911*

Osayleiskaavan rakennussuojelua koskeva määräys ei estä rakennuksen korjaamista tai purkamista, mutta ennen näihin toimenpiteisiin ryhtymistä tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen. Osayleiskaavassa osoitettujen suojeltavien rakennusten osalta suojeluperusteet tulevat uudelleen arvioitavaksi joko rakennuslupavalmistelun yhteydessä tai alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

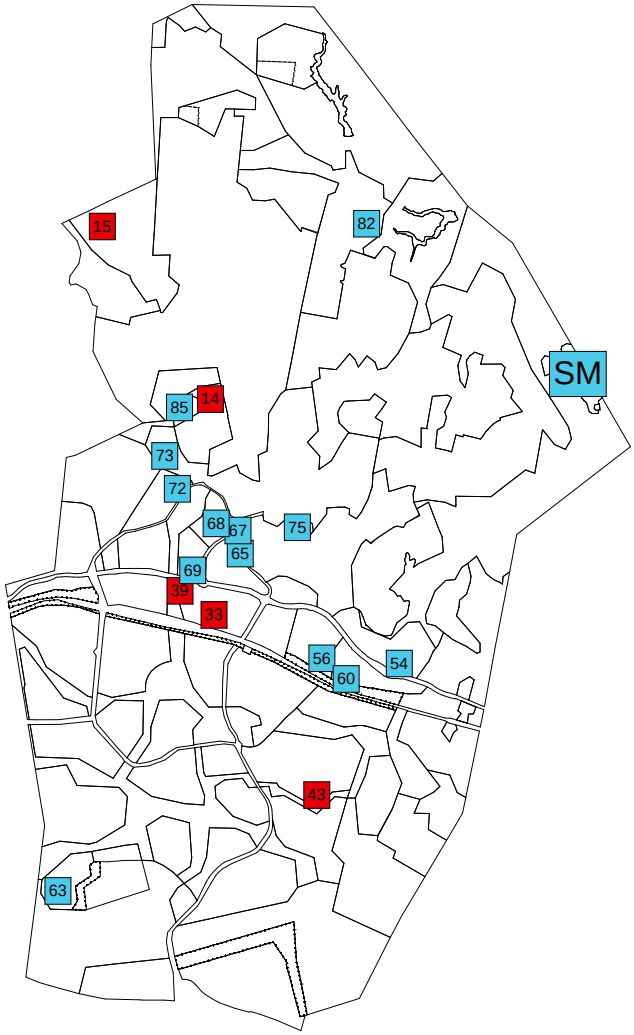


VPK:n paloasema.



Tallmo.

Rauhamäen ja Talman kartanon (Tallmo) tilakeskusten alueet on osoitettu kaavassa säilytettävinä pihapiireinä. Merkintä ohjaa huomioimaan nämä hyvin säilyneet rakennuskokonaisuudet ja pihapiirit alueiden asemakaavoituksen yhteydessä siten, että uudisrakentamisen tulee olla pihapiiriä täydentävää ja sovittaa yhteen tilan miljöön kanssa.



Alueen arkeologiset ja rakennusperintökohteet kartalla. Arkeologiset kohteet sinisellä, rakennusperintökohteet punaisella.

5.10.3 Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet

Kaava-alueelle on tehty luontoselvitys vuonna 2010 (Faunatica Oy, 2010) sekä sitä täydentävä linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011 (Faunatica Oy, 2011). Näiden selvitysten perusteella alueen luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät kohteet on jaettu kolmeen luokkaan: kohteet, joiden luontoarvot arvioitiin selvityksessä korkeiksi (kaavassa merkintä luo-1; maakunnallisesti arvokkaat luontokohteet); kohteet, joiden luontoarvot arvioitiin selvityksessä huomionarvoisiksi (kaavassa merkintä luo-2; paikallisesti arvokkaat luontokohteet) sekä viitasammakkojen lisääntymis- ja levähdyspaikat (luo-3).

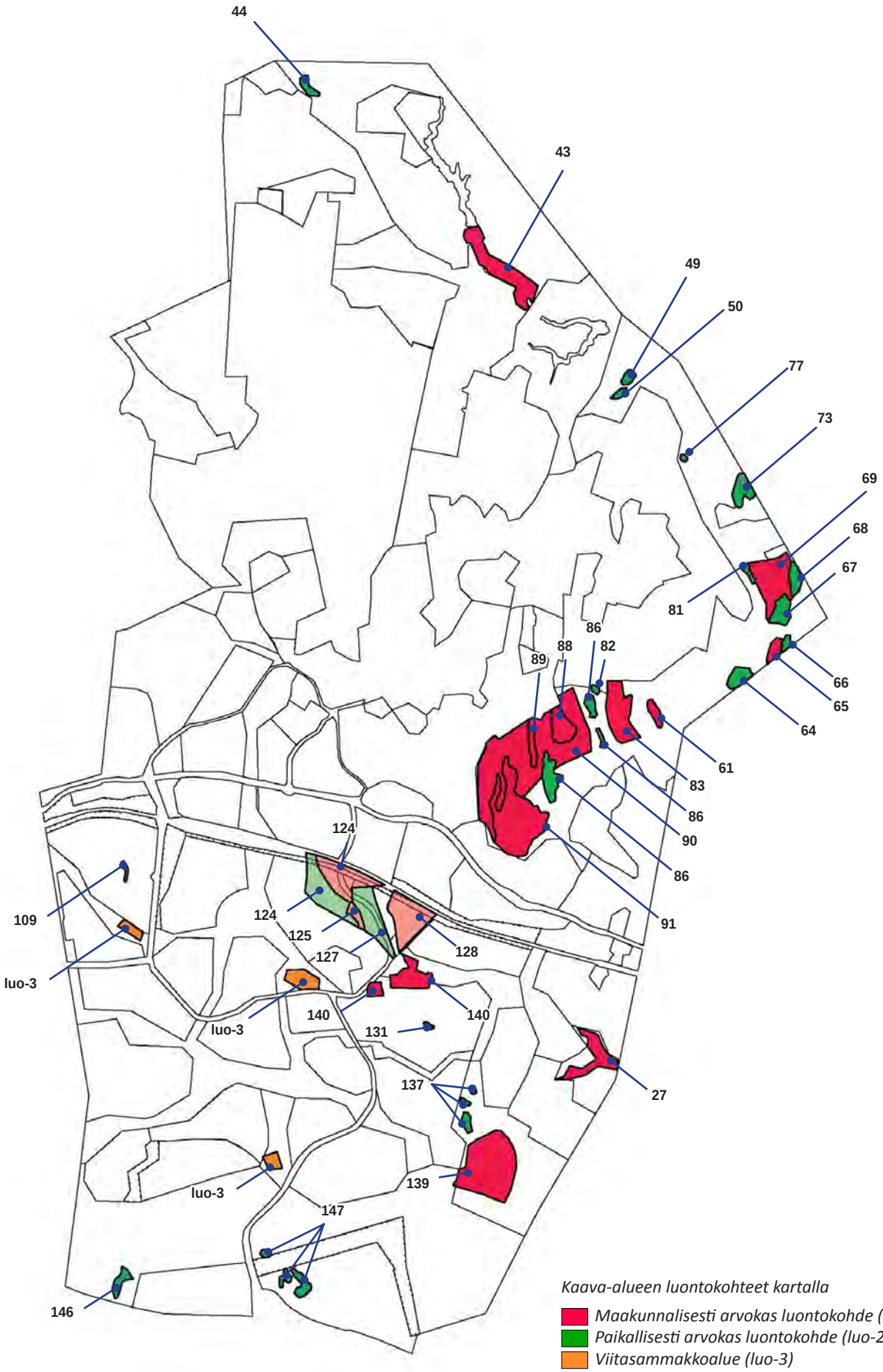
Korkeita luontoarvoja oli kaikilla uhanalaisilla ja silmälläpidettävillä luontotyypeillä, useilla metsälain määritelmien mukaisilla kohteilla sekä muutamalla monimuotoisuuskohteella. Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella (Luonnonsuojelulaki 1996, Luonnonsuojeluasetus 1997/2005).

Selvityksessä osayleiskaava-alueelta ei löydetty merkkejä liito-oravan esiintymisestä. Vuoden 2010 selvityksessä alueella tehtiin havaintoja lepakoista. Havaintoja tehtiin varsin niukasti alueen koko huomioon ottaen, mutta syynä tähän lienee alueen avoin maisemarakenne. Selvitys oli yleispiirteinen ja sitä suositellaan tarkennettavaksi asemakaavoitusvaiheessa.

Alueen luontoarvot on huomioitu osayleiskaavaratkaisussa osoittamalla pääosa luonnonarvokohteista (luo-1 ja luo-2) asemakaavoitettavan alueen ulkopuolelle jääviksi MY-alueiksi. ELY-keskuksen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelunssa antaman suosituksen mukaisesti on alueen arvokkain luontokokonaisuus, osa Degerbergin metsäselänteestä (kohteet: luo-1/88/89/90/91) osoitettu kaavassa luonnonsuojelualueeksi (SL). Kaavan mukaisia luonnonsuojelualueita koskee seuraava määräys: *Alue on luonnonsuojelulain mukaisesti suojeltu tai tarkoitettu suojeltavaksi. Maankäyttö- ja rakennuslain nojalla alueelle ei saa rakentaa uudisrakennuksia. Alueella on kielletty maaperän kaivaminen, louhiminen, tasoittaminen, täyttäminen, puiden kaataminen sekä muut alueen luonnontilaa vaarantavat toimenpiteet, kunnes siitä on muodostettu luonnonsuojelulain mukainen luonnonsuojelualue, kuitenkin enintään 5 vuotta kaavan hyväksymisestä. Tämän määräajan jälkeen em. toimenpiteet on kielletty ilman kunnan myöntämää maisematyölupaa, lupahakemuksesta on pyydettävä elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto.*

Linnustoselvityksessä 2011 todetut lintujen kannalta merkittävät kohteet jäävät osayleiskaavaratkaisun mukaisesti lähes kokonaan rakentamisen ulkopuolelle. Muutama luonnonarvokohde jää kaavaratkaisun perusteella taajamarakentamisen sisään (luo-1a ja luo-2a), Talman tulevan keskusta-alueen eteläpuoliselle asuntoalueelle. Näiden kohteiden osalta alueen maankäyttö ja luontoarvot tulee arvioida ja yhteensovittaa asemakaavoituksen yhteydessä. Viitasammakon esiintymisalueet on osoitettu kaavassa luo-3 -merkinnällä, ja näitä alueita koskien on esitetty suunnittelu- ja toimenpiderajoituksia. Osayleiskaavassa on osoitettu luonnonsuojelualueiksi (SL) kaava-alueen itäosassa sijaitseva Solhällan kalkkilouhosalue (jo perustettu yksityinen luonnonsuojelualue) sekä Degerbergin metsäselänteen luonnonsuojelullisesti arvokkaimmat osat.

Luontokohteet sekä alueen itäosan yksityinen luonnonsuojelualue (Solhällan kalkkilouhosalue) ja arvokas kallioalue on kuvattu tarkemmin edellä mainitussa Faunatica Oy:n luontoselvityksessä (Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010). Osayleiskaavan luontokohteiden kohdekuvaukset ovat myös kaavaselostuksen liitteenä 8.



Kaava-alueen luontokohteet kartalla

- *Maakunnallisesti arvokas luontokohde (luo-1)*
- *Paikallisesti arvokas luontokohde (luo-2)*
- *Viitasammakkoalue (luo-3)*
- *Maakunnallisesti arvokas luontokohde, asuinalueella (luo-1a)*
- *Paikallisesti arvokas luontokohde, asuinalueella (luo-2a)*

luo-1, luo-2 Maakunnallisesti/paikallisesti arvokas luontokohde.

Alueella ei saa suorittaa luonnonarvoja heikentäviä toimenpiteitä. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista.

luo-1a Maakunnallisesti arvokas luontokohde asuntoalueella.

Alueen yksityiskohtaisemman suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä alueen luontoarvot tulee inventoida uudelleen. Tehtävän inventoinnin pohjalta on arvioitava ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö ja luontoarvot.

luo-2a Paikallisesti arvokas luontokohde asuntoalueella.

Alueen yksityiskohtaisemman suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä alueen luontoarvot tulee inventoida uudelleen. Tehtävän inventoinnin pohjalta on arvioitava ja sovitettava mahdollisuuksien mukaan yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö ja luontoarvot. Suojelusta voidaan poiketa, mikäli suunnitellulla yhdyskuntarakenteella saavutettava hyöty on riittävän suuri.

luo-3 Luontoarvoiltaan merkittävän kohde. Viitasammakon esiintymisalue.

Merkinnällä on osoitettu luonnonsuojelulain mukainen viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikka. Alueen suunnittelussa ja alueella suoritettavissa toimenpiteissä on huolehdittava siitä, etteivät ne heikennä lajin elinolosuhteita. Maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muita näihin verrattavaa toimenpidettä ei saa suorittaa ilman maankäyttö- ja rakennuslain maisematyölupaa.

SL LUONNONSUOJELUALUE.

Alue on luonnonsuojelulain mukaisesti suojeltu tai tarkoitettu suojeltavaksi. Maankäyttö- ja rakennuslain nojalla alueelle ei saa rakentaa uudisrakennuksia. Alueella on kielletty maaperän kaivaminen, louhiminen, tasoittaminen, täyttäminen, puiden kaataminen sekä muut alueen luonnontilaa vaarantavat toimenpiteet, kunnes siitä on muodostettu luonnonsuojelulain mukainen luonnonsuojelualue, kuitenkin enintään 5 vuotta kaavan hyväksymisestä. Tämän määräajan jälkeen em. toimenpiteet on kielletty ilman kunnan myöntämää maisematyölupaa, lupahakemuksesta on pyydettävä elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto.

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.

Taulukko luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeistä alueista ja niiden luokitteluperusteista (Faunatica Oy, 2010.) Kuvio-sarakkeessa kohteen numero, joka on sama kaavakartalla, Luontoarvot-sarakkeiden perusteella on tehty jako luo-1 ja luo-2 -alueiden välille. Viitasammakkoalueet (luo-3) on kartoitettu erillisessä selvityksessä Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011.

MY MAA- JA METSÄTALOUSALUE, JOLLA ON ERITYISIÄ YMPÄRISTÖARVOJA

Merkinnällä on osoitettu pääasiassa metsätalouskäytössä olevat, pinta-alaltaan laajat ja yhtenäiset metsäalueet, jotka ovat joko seudullisen ekologisen verkoston kannalta merkittäviä tai omaavat merkittäviä luontoarvoja. Alueita voidaan käyttää metsälain säätelemän metsätalouden lisäksi maanviljelyyn ja asumiseen. Alueella sallitaan haja-asutusluontoinen rakentaminen, kuitenkin niin että alueen säilyminen yhtenäisenä turvataan. Lisäksi alueella tulee välttää muulla maankäytöllä tapahtuvaa pirstomista niin, että syntyy alueen kokoon nähden vaikutuksiltaan laaja-alaista, pysyvää tai muuta merkittävää pitkäkestoista haittaa. Alueelle suunniteltavien reittien sijoittelussa tulee ottaa huomioon alueen luontoarvot ja reittien toteuttaminen tulee perustua yksityiskohtaiseen suunnitelmaan.

Seuraavat alueella tapahtuvat toimenpiteet edellyttävät maisematyölupaa:
- metsänhakkuut sen luonnollista uusiutumista varten yli 2 ha:n suuruisella alueella
- avohakkuut yli 2 ha:n suuruisella alueella

5.10.4 Ekologiset käytävät

Ekologiset käytävät ovat yhtenäisiä luonnonmukaisia alueita, joiden avulla eläimet voivat siirtyä osa-alueelta toiselle mahdollisimman turvallisesti. Kaavoituksessa tulisi varmistaa yhteydet siten, että ne säilyvät puustoltaan yhtenäisinä.

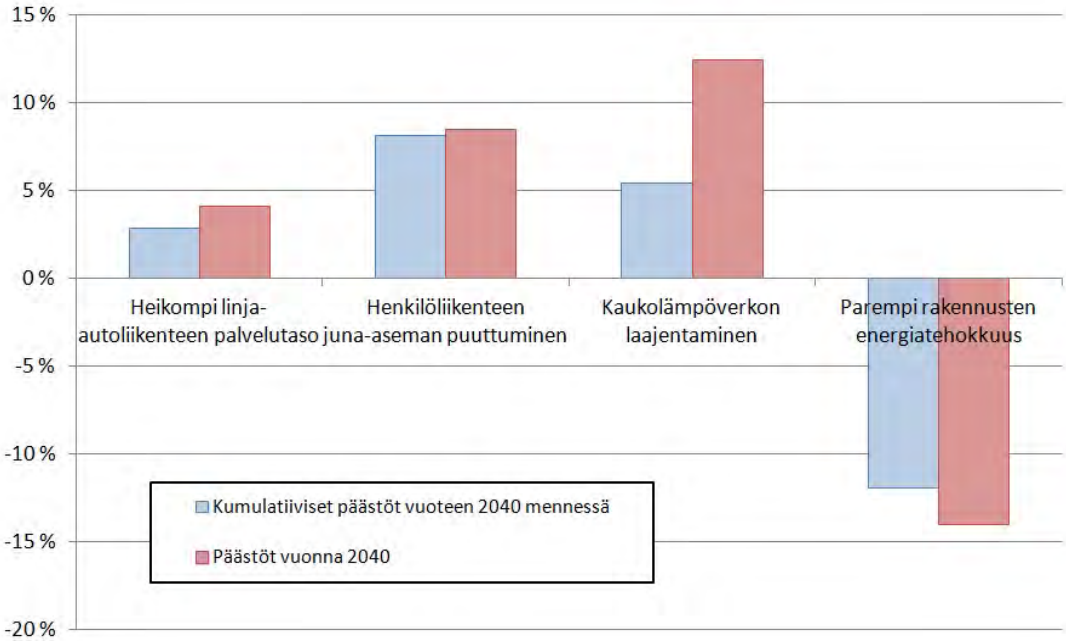
Osayleiskaavaratkaisun mukaisesti alueen pääasiallisena ekologisena käytävänä toimii suunnittelualueen eteläosassa sekä itä- ja koillisreunassa kulkeva, taajamarakentamisen ulkopuolelle jäävä viheryhteys. Ko. viherkäytävä yhdistää suunnittelualueen etelä- ja pohjoispuolen laajat metsäalueet toisiinsa. Alueen sisäisinä ekologisina yhteyksinä toimii asemakaavoitettavien alueiden sisään ja väliin jäävä viheralueverkosto (ks. kuva kohdassa 5.9: Kaava-alueen päävihеryhteydet ja ulkoilureitit).

5.10.5 Energiatehokkuus

Osayleiskaavan suunnittelun eri vaiheissa on tehty energiatehokkuustarkasteluja suunnittelun taustaksi. Energiatehokkuustarkastelusta on vastannut Gaia Consulting Oy.

Rakennemallivaiheessa eri rakennemalleille laadittiin energiankulutus- ja päästöarvot ja rakennemalleja vertailtiin energia- ja ekotehokkuuden näkökulmasta. Luonnosvaiheessa laadittiin herkkyystarkasteluja kaavasuunnitelman keskeisten muuttujien suhteen. Tarkasteltavia asioita ovat olleet rakennuskanta, liikenne sekä energiaratkaisut. Liikenteen herkkyysanalyysissä tarkasteltiin perustilannetta (=osayleiskaavaratkaisun mukainen tavoitetilanne) kahteen eri tilanteeseen. Toisessa juna-asemien syöttölinjayhteydet ja alueelle suunnitellut uudet linja-autoreitit jätetään toteuttamatta ja toisessa julkisen liikenteen käyttöä ja liikenteen kokonaispäästöjä arvioidaan tilanteessa, jossa Talmaan ei tule junarataa. Energiaratkaisun osalta vertailtiin perustilannetta (keskusta kaukolämmön piirissä) tilanteeseen, jossa Talman alue liitetään lähes kokonaan kaukolämpöverkkoon. Rakennusten osalta perustilanteessa matalaenergiatasoiseen rakentamiseen siirrytään vuonna 2020 ja passiivitasoiseen vuonna 2030. Herkkyystarkastelussa on oletettu, että energiatehokkaaseen rakentamiseen siirrytään perustilannetta tehokkaammin. Gaian raportin mukaan herkkyystarkasteluissa sekä korkeimmat kumulatiiviset että vuotuiset erot perustilanteen päästöihin syntyvät parantamalla rakennusten energiatehokkuutta. Liikenteen osalta korostuu henkilöliikenteen juna-aseman merkitys julkisen liikenteen selkärankana. Myös uudet syöttölinjat läheisille juna-asemille vaikuttavat merkittävästi julkisen liikenteen hyödyntämiseen. Herkkyystarkasteluiden perusteella liikenteeseen ja rakennuskantaan tehtävillä muutoksilla on suunnilleen yhtä suuret vaikutukset alueen päästöihin. Erityisen tärkeänä on pidetty, että alueen julkisen liikenteen palvelutaso suunnitellaan korkeaksi.

Osayleiskaava mahdollistaa kattavan joukkoliikenneverkon. Juna-asemalle, palveluihin ja linja-autoliikenteen pysäkeille on sujuvat ja lyhyet kevyen liikenteen yhteydet. Tiivis keskusta soveltuu hyvin osaksi kaukolämpöverkostoa. Erilaisia kannustimia käyttämällä kunta voi nostaa rakennusten energiatehokkuutta paremmaksi mitä rakentamismääräykset vaativat.



Herkkyystarkastelujen prosentuaaliset vaikutukset Talman asukaskohtaisiin kumulatiivisiin päästöihin sekä päästöihin vuonna 2040 (Gaia Consulting, 2013).

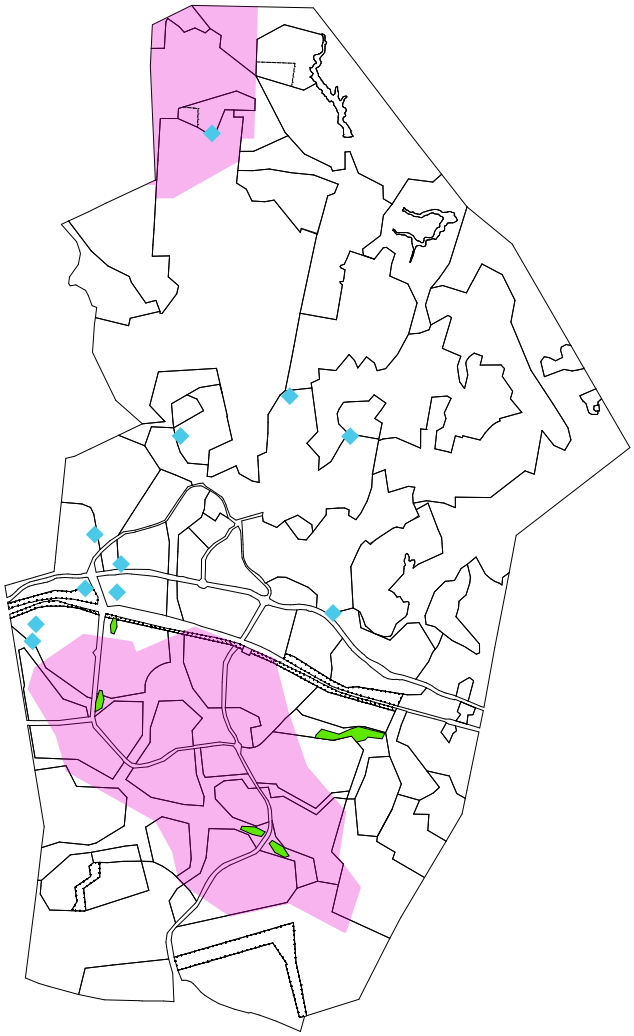
5.10.6 Vesistönsuojelu

Hulevedet

Talman osayleiskaavaa varten on tehty hulevesiselvitys osayleiskaavaluonnoksen pohjalta (FCG Oy, 2012), liite 12. Selvityksen mukaan maaston vesiolosuhteet muuttuvat merkittävästi rakennettavilla alueilla, sillä suuri osa maanpinnasta muuttuu vettä läpäisemättömäksi. Suurimmat muutokset hulevesien muodostumisessa kohdistuvat eteläiseen, Ollbäckenin valuma-alueeseen. Kaava-alueen pohjoisosan, joka sijaitsee Kumbäckenin valuma-alueen latvalla, maankäytön muutosten vaikutukset ovat vähäisemmät. Jotta sadevesien ja lumien sulamisvesien virtaamavaihteluista ei aiheutuisi haitallisia muutoksia alueen vesistöjen vedenlaatuun, muuttuvia vesiolosuhteita tulee ennakoida osana alueen suunnittelua. Hulevesien hallinta ehdotetaan toteutettavaksi hajautettuna järjestelmänä. Hulevesien hallinnan alkaessa jo kiinteistötasolla voidaan alajuoksulla hulevesien aiheuttamaa laadullista ja määrällistä käsittelytarvetta pienentää merkittävästi. Yleisille alueille tarvitaan lisäksi viivytysaltaita harvinaisia virtaamatilanteita varten.

Osayleiskaavakarttaan on FCG Oy:n raportin suositusten mukaisesti merkitty hulevesien viivytysaltaiden ohjeelliset sijaintipaikat; wh-merkinnällä ja pistekatkoviivalla laajat, yleisille alueille osoitetut viivytysaltaat sekä symbolimerkinnällä kooltaan edellisiä pienemmät altaat, jotka sijoittuvat joko yleisille tai korttelialueille. Viivytysaltaiden koko ja sijainti ovat ohjeelliset, altaiden lopullinen paikka ratkaistaan vasta asemakaavoitusvaiheessa. Hulevesien viivytysaltaat on osoitettu osavaluma-alueiden alajuoksulle ja laajemmat altaat on pyritty sijoittamaan pääosin kaavan mukaisille viheralueilla (VL tai MU). Näin kaavan mukainen maankäyttö jättää tilaa tulva-alueiden sijoittelun ja sijainnin tarkentamiselle jatkosuunnittelussa.

Osayleiskaavan määräyksiin on lisäksi sisällytetty hulevesien käsittelyä koskeva määräys: *"Hulevesien (sade- ja sulamisvesien) hallintaan suositellaan luonnonmukaisia hallintamenetelmiä. Vettä läpäisemättömiä pintoja tulee välttää ja mahdollisimman suuri osa tontin rakentamattomasta alueesta säilytetään/rakennetaan huleveden imeväksi. Tontilta johdettavia vesiä viivytetään johtamalla ne tonteille rakennettavien viivytyspainanteiden tai -kaivojen kautta. Viivytyskaivoihin on suositeltavaa viivytystilavuuden alapuolelle järjestää pysyvä vesivarasto kastelukäyttöä varten. Pysäköintialueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä pintamateriaalilla ja pysäköintialueiden hulevedet tulee hallitusti johtaa öljynerotuskaivon kautta. Asemakaavassa tulee antaa osayleiskaavaa tarkempia määräyksiä ja ohjeita hulevesien hoitamisesta."*



Kartalla punaisella pohjavesialueet, sinisellä pienempien hulevesialtaiden likimääräiset sijaintipaikat, vihreällä suurempien hulevesialtaiden rajaukset.



Lauri Harilainen, FCG Oy

Vesialue

Vesialueena on kaavakartalla osoitettu Dammen lampi alueen koillisosassa. Vesialueella tapahtuvaan kaivamiseen, täyttämiseen tai ruoppaamiseen kaava tuo vahvistuessaan muutoksen aikaisempaan. Osayleiskaavan vesialueilla on jatkossa haettava muutostöihin maisematyölupa. Lupaa ei tarvita yleis- tai asemakaavan toteuttamiseksi tarpeellisten taikka myönnetyn rakennus- tai toimenpideluvan mukaisten töiden suorittamiseen eikä vaikutuksiltaan vähäisiin toimenpiteisiin. Lupa ei ole myöskään tarpeen, jos toimenpide perustuu yleisistä teistä annetun lain mukaiseen hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan.

Maisematyölupien tarkoitus on varmistaa, että tehdyt muutostyöt tukevat rannoille suunniteltua maankäyttöä. Toimenpiderajoitteen tarkoituksena ei ole estää muutostöitä.

Pohjavesialueet

Kaava-alueella on kaksi pohjavesialuetta, joista pohjoisempi Nygårdin pohjavesialue (0175307) on vedenhankinnan kannalta tärkeä pohjavesialue ja eteläisempi Ollisbackenin pohjavesialue (0175313) vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue.

Nygårdin pohjavesialue on osoitettu kaavassa merkinnällä pv-1 ja sitä koskee seuraava määräys: *Alueen rakentamista rajoittavat pohjaveden pilaamiskielto. Lisäksi alueella toteutettavissa rakentamis- yms. hankkeissa on huomioitava vesilain mukainen yleinen luvanvaraisuus. Alue (pv-1, Nygård) on erityisen merkittävä veden hankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta tai rakentaminen, joka saattaa vaarantaa maaperän laadun tai pohjaveden laadun ja määrän. Alueelle ei saa sijoittaa eläinsuojia. Uusilla asemakaava-alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi, pohjavesiolosuhteet on tarvittaessa tarkemmin selvitettävä ja otettava huomioon alueen rakentamisen suunnittelussa. Maalämpö- ja öljylämmitysjärjestelmien rakentaminen on kielletty.*

Ollisbackenin pohjavesialue on osoitettu kaavassa merkinnällä pv-2 ja sitä koskee seuraava määräys: *Alueen rakentamista rajoittavat pohjaveden pilaamiskielto. Lisäksi alueella toteutettavissa rakentamis- yms. hankkeissa on huomioitava vesilain mukainen yleinen luvanvaraisuus. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta tai rakentaminen, joka saattaa vaarantaa maaperän laadun tai pohjaveden laadun ja määrän. Uusilla asemakaava-alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi, pohjavesiolosuhteet on tarvittaessa tarkemmin selvitettävä ja otettava huomioon alueen rakentamisen suunnittelussa. Uusien maalämpöjärjestelmien rakentaminen on kielletty.*

5.10.7 Suojaviheralue

Kaavaehdotukseen on merkitty 24 hehtaaria suojaviheralueita. Suojaviheralueella on tarkoitus estää ympäristöhäiriöiden syntymistä tai vähentää niiden vaikutusta. Alueet voivat joltain osin toimia myös virkistysalueiden osina, vaikkakin niiden pääasiallinen tarkoitus on vaikuttaa ympäristönlaatuun parantavasti. Rakentamattomina vyöhykkeinä suojaviheralueet voivat toimia myös osana ekologista verkostoa.

Pääosa Talman osayleiskaavassa esitetyistä suojaviheralueista on varattu melun suoja-alueiksi Kerava-Nikkilä radan varteen. Kaava-alueen eteläosassa on osoitettu suojaviheraluetta suojaamaan olevaa ja tulevaa asusta teollisuusalueiden (T ja TY) ympäristöhäiriöiltä, kuten melulta.

5.10.8 Ympäristön häiriötekijät

Terveyshaitan poistamistarve

Kaavakartalle on merkitty !-merkillä 9 kohdetta, joiden maaperän tiedetään tai voidaan olettaa olevan eriasteisesti saastunutta. Kohteet ovat samat kuin kaavaselostuksen kohdassa *2.4.9 – Pilaantuneet maat* on esitetty.

Pilaantuneita maa-alueita koskee seuraava määräys: *Terveyshaitan poistamistarve. Merkintä osoittaa riskikohteet, joissa maaperä saattaa olla pilaantunut. Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee selvittää asemakaavaa laadittaessa tai haja-asutusalueella ennen rakennusluvan myöntämistä.*

Vastuu maaperän pilaantumisesta ratkaistaan saastumisajankohdan lainsäädännön mukaan. Vuonna 2000 voimaan tullutta ympäristönsuojelulakia sovelletaan, jos pilaantuminen on tapahtunut jätelain voimaantulon 1.1.1994 jälkeen, muutoin sovelletaan 1.4.1979 voimaantullutta jätehuoltolakia, myös taannehtivasti.

Maaperän pilaantuneisuuden selvittämis- ja puhdistamisvelvollisuus on ensisijaisesti saastumisen aiheuttajalla. Toissijaisesti vastuu on yleensä kiinteistön haltijalla. Esim. kiinteistön ostaja voi joutua kunnostamisvastuuseen han-



Vanha soranottopaikka on kaavassa merkitty !-merkillä.

kittuaan kiinteistön, jonka maaperä on pilaantunut. Kunnostuksesta voi joissakin tapauksissa joutua vastaamaan myös kunta.

Lähes kaikki pilaantuneet alueet pystytään puhdistamaan terveys- ja ympäristövaatimusten mukaisiksi. Pilaantuneelle maalle rakentaminen maksaa kuitenkin lähes poikkeuksetta enemmän kuin puhtaalle maalle rakentaminen. Maaperän puhdistamisen kustannukset voidaan arvioida yleensä vasta asemakaavoituksen yhteydessä, kun maaperän laadusta on tehty perusteellisia tutkimuksia ja kunnostussuunnitelma. Maaperän tutkimiseen ja puhdistamiseen löytyy helpommin rahaa, mikäli kohteeseen on suunnitteilla rakentamista.

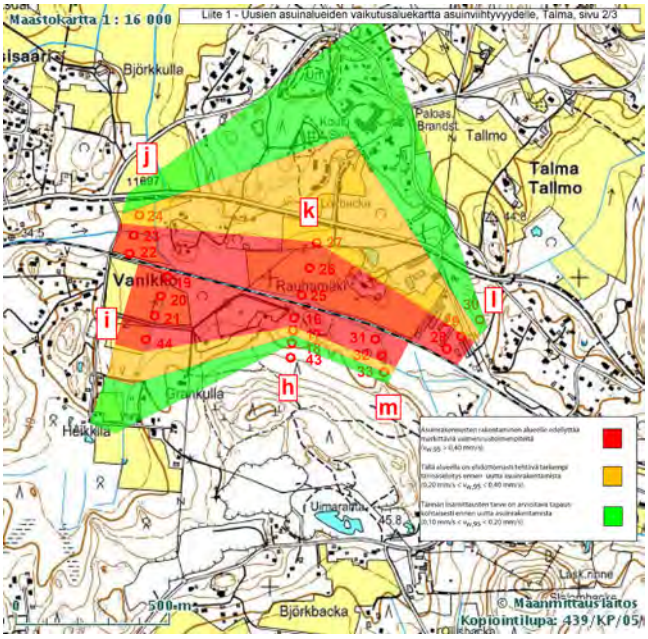
Melu ja tärinä

Tie- ja raideliikenteen melu on huomioitu kaavaratkaisussa osoittamalla Martinkyläntien, junaraiteen ja Keravantien varret liikenteen melualueiksi. Kaavassa esitetty mitoittava meluarvo perustuu uusia asuinalueita koskevaan yömeluarvoon 45 dBA. Liikenteen melualueita koskee seuraava määräys: *Alueen keskimääräinen melutaso ylittää yöarvon 45 dBA vuoden 2030 ennustetilanteessa. Mikäli alueelle suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, on asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa otettava huomioon melun torjunta. Alueelle ei saa sijoittaa uusia asuinrakennuksia ellei voida osoittaa, että alueen melutaso ja siihen ennakoidut tulevat muutokset alittavat valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot. Alueella olevia asuinrakennuksia saa peruskorjata.*

Alueen halki kulkevan raideliikenteen aiheuttama tärinä on huomioitu osayleiskaavaratkaisussa seuraavin kaavamerkinnöin ja -määräyksin: Lähimpänä rataa sijaitseva tärinäherkin vyöhyke on osoitettu raideliikenteen tärinäalueeksi (tä-1), jolla rakentaminen edellyttää merkittäviä vaimennustoimenpiteitä. Etäämpänä radasta sijaitseva vyöhyke on tehdyn tärinäselvityksen perusteella osoitettu kaavassa raideliikenteen mahdolliseksi tärinäalueeksi (tä-2), jolla asuinrakentaminen edellyttää lisätutkimuksia raideliikenteen aiheuttaman tärinän selvittämiseksi.

Vaarallisten aineiden kuljetukset

Kerava-Porvoon rataosuudella tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvan suuronnettomuusriskin mahdollisuutta on vähennetty esittämällä kaavaratkaisussa kaikki tasoristeykset poistettaviksi ja korvattaviksi ne eritasoristeyksin sekä sijoittamalla haavoittuvat toiminnot, kuten päiväkodit ja koulut, riittävän etäälle radasta. Suuronnettomuusriskiä lisäävän junan suistumisvaaran mahdollisuus tulee myös vähenemään Talman osayleiskaavan toteuttamisen myötä, kun nykyinen rataosuus peruskorjataan palvelemaan myös henkilöraideliikenteen tarpeita. Samoin junien nopeusrajoituksia tullaan oletettavasti tarkistamaan tulevaisuudessa myös Talman taajamaa halkovan rataosuuden osalta. Alueen asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tarkastella paremmin toimintojen sijoittamista niin, ettei radan välittömälle vaaravyöhykkeelle sijoiteta uusia asuntoja ellei sillä saavutettavat yhdyskuntarakenteen muut hyödyt ole riittävän suuret.



Kaava-alueen kartoitetut tärinäalueet.

5.11 Määrätiedot

Osayleiskaavan aluevarausten pinta-ala- ja jakautumatiedot ilmenevät oheisesta taulukosta.

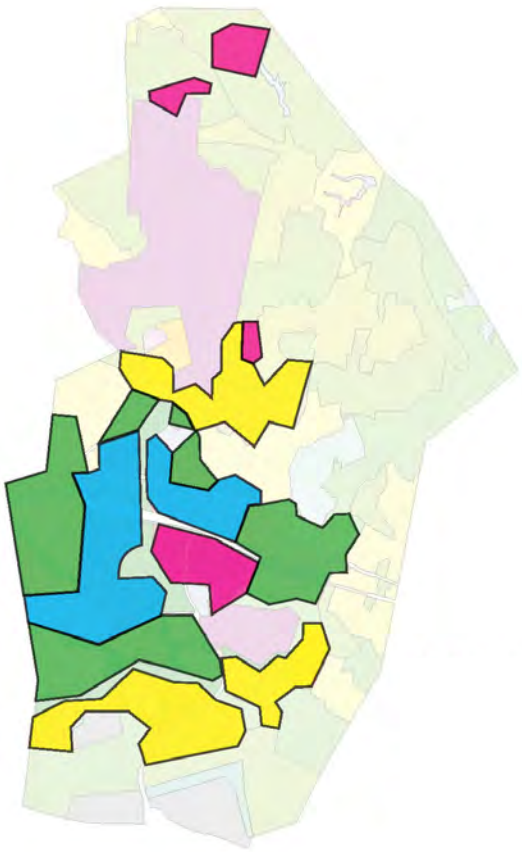
TUNNUS	ALA (ha)	%	ASUKKAITA	TYÖPAIKKOJA
A	115,5	7,3 %	6920	
AM	1,7	0,1 %		
AP	151,0	9,5 %	2510	
AP-1	88,6	5,6 %	3840	
AP-2	7,3	0,5 %	100	
C	18,7	1,2 %	920	100
EG-1	162,9	10,3 %		
EG-2	24,0	1,5 %		
ET	0,2	0,0 %		
EV	24,0	1,5 %		
LR	11,0	0,7 %		
M	333,9	21,1 %		
MA	171,3	10,8 %		
MT	93,9	5,9 %		
MU	57,5	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 Osayleiskaavan toteutuminen

Osayleiskaavamääräyksissä lueteltujen rakentamisalueiden (A-, AP-1-, AP-2-, AP-, AM-, C-, PY-, TP-, T-, TY-, VL-, RA-, RA-1, RA-2-, RM-, ET- ja EG-2) toteuttaminen edellyttää asemakaavoittamista. Asemakaavojen laatimista ajoittamalla voidaan vaikuttaa siihen, missä järjestyksessä ja aikataulussa alueet alkavat toteutua. Osana osayleiskaavatyötä laaditaan toteutusohjelma, jossa ohjeistetaan ja linjataan osayleiskaavan toteuttamisen periaatteet.

Osayleiskaavatyön yhteydessä on suunniteltu alueen toteuttamisen vaiheistus, joka on esitetty oheisessa kaaviossa. Kaaviokuvissa esitetyn toteuttamisen pääperiaatteena on, että ensimmäisenä toteutetaan keskustan kaikkein tiiveimmät alueet, jotka nykyisin ovat pääosiltaan rakentamattomia ja kunnan omistuksessa. Keskustan jälkeen edetään ulospäin alueille, joissa pääpaino on olevan rakenteen tiivistämisessä. Esitetty vaiheistus on alustava ja toteuttaminen riippuu kunnan maanhankinnan onnistumisesta alueella. Kunnan maapoliittisen ohjelman mukaisesti asemakaavoja laaditaan Sipoossa ensisijaisesti kunnan omistamille maille.

Osayleiskaavan ensimmäisessä ja toisessa toteutusvaiheessa joukkoliikenne hoidetaan busseilla. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan tulevan juna-aseman itäpuolelle sijoittuva kokoojakadun eritasoliittymä (AK3) sekä Martinkyläntien, eritasoliittymän ja Bastukärrin teollisuusalueen välinen kokoojakatu. Tässä vaiheessa nykyinen bussireitistö on riittävä, mutta vuorotarjontaa voidaan lisätä. Toisessa vaiheessa on tavoitteena toteuttaa laajasti myös radan pohjoispuolella sijaitsevia alueita, jotka ovat nykyisin yksityisten omistuksessa. Maankäytön lisääntyessä ”renkaan” ympärille, on puhkaistava yhteys Terästielle. Tämä edellyttää Talmantien parantamista Terästien jatkeelle asti Tässä vaiheessa rakennetaan myös kevyen liikenteen pääväylästö sekä oma alikulku radan ali (AK2). Tulevan juna-aseman kohdalle rakennetaan ohitusraide ja juna-asema ennen henkilöjunaliikenteen käynnistämistä. Tässä vaiheessa voidaan toteuttaa bussiliikenteen "rengasreitti", joka kulkee Martinkyläntie-kehäkatu-Terästie -reittiä. Kolmannessa vaiheessa, arviolta vuodesta 2025 eteenpäin, Kerava-Nikkilä radalla liikennöi henkilöjuna. Henkilöliikenteen käynnistyessä poistetaan tasoristeykset ja rakennetaan toinen ajoneuvoliikenteen eritasoliittymä (AK1) Vanikon alueelle. Myös toinen kevyen liikenteen/ulkoilureitin (AK4) eritasoliittymä suunnittelualueen itäosassa voidaan toteuttaa. Neljännessä vaiheessa toteutuu pääosa omakotialueista (AP). Talman joukkoliikenteen "rengasreittiä" voidaan pidentää uusille asuinalueille.



Osayleiskaavan asuntorakentamisen vaiheistusvyöhykkeet ja asukasmäärät. Asukasmäärät sisältävät alueen nykyiset asukkaat, noin 1300 asukasta.

Talman osayleiskaavan toteutumisen kannalta kriittisintä on maanhankinnan onnistumisen ohella Kerava-Nikkilä radan avaaminen henkilöraideliikenteen käyttöön. Kerava-Nikkilä rataosuuden avaamisesta henkilöliikenteelle on käynnistetty (palaveri 24.3.2014) yhteistyössä Sipoon kunnan, Keravan kaupungin, Liikenneviraston, HSL:n ja ELY-keskuksen kanssa selvitys- ja suunnittelutyö, jonka aikana on tarkoituksena selvittää, mitä toimenpiteitä radan avaaminen henkilöliikenteelle vaatii (mm. henkilöliikenteen edellyttämä väestöpohja asemien läheisyydessä, liikennöinnin mahdollinen vuoroväli ja sen järjestäminen suhteessa pääradan liikennöintiin). Varsinainen selvitys- ja suunnittelutyö on tarkoituksena käynnistää syksyllä 2014, mutta työohjelman sisällöstä sovitaan jo kesään 2014 mennessä. Kerava-Nikkilä radan avaaminen henkilöraideliikenteen käyttöön riippuu rataosuudella tehtävien parannustoimenpiteiden ajoituksen (näistä kaavaselostuksen kohdassa 5.7.2 Joukkoliikenne) ohella myös pääradan (Pasila-Riihimäki) välityskyvyn parantamista. Pääradan välityskykyä pitää parantaa ennen Kerava-Nikkilä radan liikennöinnin käynnistämistä, jotta pääradan liikennöintikapasiteettiä saadaan lisättyä, ja näin Kerava-Nikkilä radan liikennöinti saadaan toteutettua riittävällä vuorovälillä ja sovitettua pääradan liikennöintiin. Pasila-Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostamista koskeva yleissuunnitelma on valmistunut vuonna 2012.

1. vaihe 2015-2019
1800 asukasta.

2. vaihe 2020-2024
5000 asukasta.

3. vaihe 2025-2029
5700 asukasta.

4. vaihe 2030-2035
1800 asukasta.

Yhteensä ~ 14 300 asukasta.



Osayleiskaavan liikenneverkon rakentuminen. Tiet ja kevyt liikenne punaisella kuvaavat rakennettua tai parannettua liikenneverkkoa
Kuva: SITO Oy.

6. Tavoitteiden ja palautteen huomioon ottaminen

6.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista oleellisimmat teemat tämän osayleiskaavan kannalta ovat eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, toimivat yhteysverkostot ja energianhuolto sekä Helsingin seudun erityiskysymykset.

6.1.2 Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Suunnittelualueelle ehdotettu maankäyttö perustuu alueen ominaispiirteisiin, vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.

Osayleiskaava eheyttää seudullista yhdyskuntarakennetta sekä hyödyntää olemassa olevia rakenteita ja luo edellytyksiä elinkeinoelämän kilpailukyvyn vahvistamiselle, elinympäristön laadun parantamiselle ja luonnon voimavarojen kestävälle hyödyntämiselle; Talman uusi keskus sijaitsee seuturakenteellisesti edullisesti nauhamaisella taajama-akselilla Nikkilä-Kerava. Em. keskukset ovat Talmasta pyöräilymatkan päässä ja niiden välillä on osayleiskaava-alueella olemassa oleva junarata, sekä kaksi maantietä, joiden varteen rakentamalla tiivistetään ja tehostetaan alueellista maankäyttöä.

Osayleiskaava hyödyntää kehitettävää tehokasta raideliikenteeseen perustuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Raideliikenteen ohella edellytykset kattavalle bussiliikenteelle alueella paranevat huomattavasti seudullisen rakenteen tiivistyessä ja väestöpohjan kasvaessa. Se luo edellytyksiä kaupungin ja maaseudun vuorovaikutukselle ja kyläverkoston kehittämiselle.

Talmaan osoitettavalla runsaalla rakentamisella taataan riittävä tonttimaan tarjonta sekä asunto- että työpaikkarakentamiseen Uuden Talman keskuksen rakentumisen ohella alueen olemassa oleva rakennuskantaa hyödynnetään eheän aluerakenteen luomisessa ja luodaan edellytykset hyvälle taajamakuvalle.

Alueen suunnittelussa on huomioitu riittävät ja yhtenäiset viheralueet sekä kevyen liikenteen ja ulkoiluyhteydet, joiden jatkuvuus osayleiskaava-alueen ulkopuolelle on huomioitu. Kaavan suunnittelussa on huomioitu alueen luonnon- ja maisemaolosuhteet jättämällä luonnon- ja maiseman arvoalueet pääosin rakentamisen ulkopuolelle sekä varauduttu lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin mm. hulevesien käsittelyä koskevin määräyksin ja aluevarauksin.

Rakentamisen häiriötekijät on huomioitu osayleiskaavan suunnittelussa; osayleiskaavan maa- ja kallioperän soveltuvuus rakentamiselle on selvitetty ja pilaantuneet maa-alueet ja niiden puhdistustarpeet on selvitetty ennen kaavan toteuttamista.

Melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvia haittoja on osayleiskaavan suunnittelussa pyritty vähentämään ja ne on huomioitu eri toimintojen osoittamisessa sekä tarkempaa suunnittelua ohjaavin kaavamääräyksin.

Osayleiskaavan suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota energian säästämiseen kaavan aloitusvaiheesta lähtien tehdyissä energiatehokkuustarkasteluissa. Kaukolämmön käyttöedellytykset alueella paranevat rakennustiheyden kasvaessa alueella.

Hajarakentamisen epätarkoituksenmukaista leviämistä on pyritty hillitsemään M-alueita koskevien kaavamääräysten avulla.

6.1.3 Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Osayleiskaavassa on kiinnitetty erityisesti huomiota ekologisesti ja virkistyskäytön kannalta merkittävien yhtenäisten luonnonalueiden ja viheralueiden sekä -yhteyksien suunnitteluun ja on huomioitu niiden yhtenäisyys ja jatkuvuus.

Pohja- ja pintavesien suojelu- ja käsittelytarpeet on huomioitu kaavassa hulevesien käsittelyä ja pohjavesien suojelua koskevin määräyksin sekä jättämällä keskeisimmät virtavesialueet rakentamisalueiden ulkopuolelle.

Yhtenäiset peltoalueet ovat seudulle tyypillisiä ja niiden säilyminen on osayleiskaavassa huomioitu jättämällä alueet rakentamisen ulkopuolelle.

6.1.4 Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto

Osayleiskaava parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä alueella. Se edistää palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta suhteessa nykyiseen tilanteeseen. Tämä edellyttää suunniteltujen raideliikennehankkeiden toteuttamista ja joukkoliikenteen voimakasta kehittämistä kasvavan väestömäärän tarpeisiin. Osana osayleiskaavatyötä on tehty rinnan maankäytön suunnittelun kanssa liikennejärjestelmän suunnittelua, jossa on huomioitu joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimivuus alueen toteutuksen eri vaiheissa.

Rautatieyhteysmahdollisuus välillä Helsinki-Pietari on osoitettu kaavassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan linjauksen mukaisesti.

6.1.5 Helsingin seudun erityiskysymykset

Osayleiskaava edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta osoittamalla uutta asuin- ja työpaikkarakentamista olemassa olevan sähköistetyn radan läheisyyteen.

Kaavalla taataan tonttimaan riittävyys alueella. Osayleiskaavassa merkittävä rakentaminen on sijoitettu joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Kaavalla parannetaan joukkoliikenteen edellytyksiä alueella sekä eheytetään ja tiivistetään olevaa yhdyskuntarakennetta.

6.2 Maakuntakaavan huomioon ottaminen

Osayleiskaava on laadittu noudattaen voimassa olevaa Itä-Uudenmaan maakuntakaavaa, mutta suunnittelutyössä on huomioitu myös Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

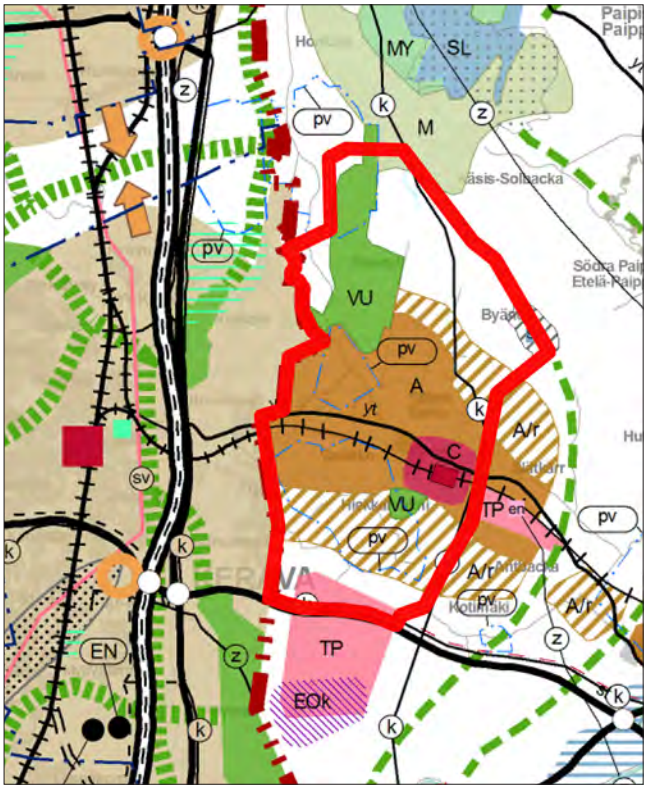
Osayleiskaavan taajamatoiminnot on osoitettu maakuntakaavan mukaisesti Martinkyläntien ja radan molemmille puolille, painottuen eteläpuolelle. Maakuntakaavan mukaisesti rakenne ulottuu Keravan rajalle saakka vahvistaen Talma-Kerava -akselia.

2. vaihemaakuntakaavan mukaisesti osayleiskaavan taajaman keskusta-alue on suunniteltu joukkoliikenteeseen tukeutuvana, muuta taajamaa tiiviimpänä alueena. 2. vaihemaakuntakaavassa taajaman painopistettä on siirretty lähemmäs Keravan rajaa sekä painottuen radan eteläpuolelle; osayleiskaavatyössä on myös esitetty taajaman keskuksen sekä junaseisakkeen sijaintia voimassa olevan maakuntakaavan sijaintia lännemmäs. Tällä tavoitellaan raideyhteyden mahdollisimman suurta tavoitettavuutta taajaman keskuksesta ja sen lievealueilta.

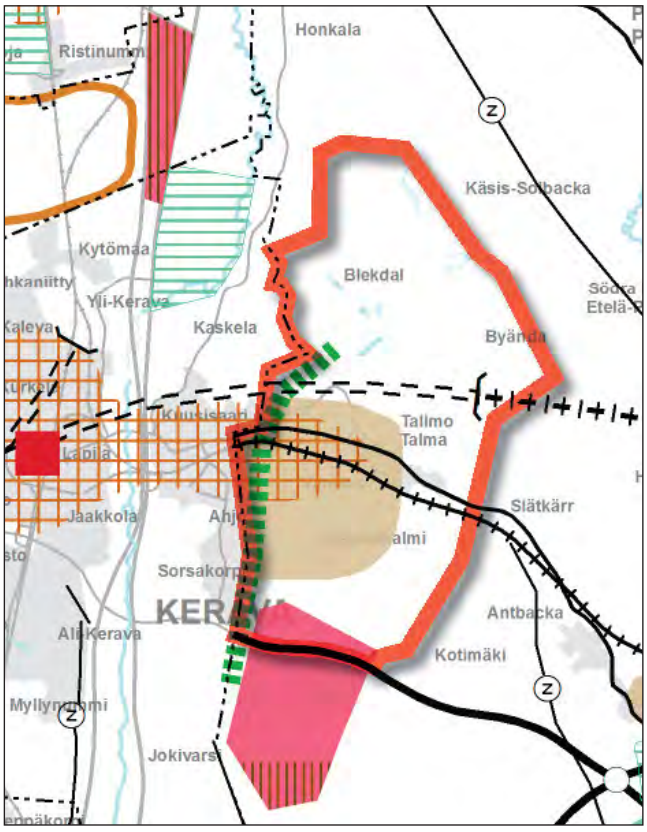
Bastukärrin työpaikka-aluetta on osayleiskaavassa laajennettu maakuntakaavan mukaisesti maantien 148 pohjoispuolelle.

Osayleiskaavassa on esitetty maakuntakaavojen periaatteiden mukaiset seudulliset, pohjois-eteläsuuntaiset viheryhteydet suunnitellun taajaman itäpuolelle ja keskivaiheille.

Helsinki-Pietari rata (=nopea raideyhteys Helsingistä itään) on esitetty Talman osayleiskaavakartalla Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen mukaisesti. Ratalinjauksen sijainti on sekä maakuntakaavassa että osayleiskaavassa ohjeellinen. Helsinki-Pietari ratalinjauksen ohjeellisesta sijoittumisesta Talman osayleiskaavassa osoitettuun maastokäytävään päätettiin osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyötä (maakuntahallituksen päätös 24.10.2011 ja maakuntavaltuuston päätös 20.3.2013). Maakuntakaavatyön yhteydessä toteutettu Helsinki-Pietari radan linjauksen suunnittelu vastaa ns. alustavan radan yleissuunnitelman laatimista.



Ote Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä (Uudenmaan maakuntakaava ja Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaava). Lähde: http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html



Ote Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta (YM:n 30.11.2014 vahvistama).

6.3 Kunnan omien tavoitteiden huomioon ottaminen

Talman osayleiskaavaratkaisu luo kunnan tavoitteiden mukaisesti edellytykset alueen kehittämiseksi taajamakeskukseksi. Osayleiskaava mahdollistaa alueella mittavan asuntotuotannon seuraavina vuosikymmeninä ja vastaa näin osaltaan kunnan sitoutumiin asuntotuotantotavoitteisiin.

Osayleiskaavatyön pohjaksi hyväksyttyjen suunnittelutavoitteiden mukaisesti osayleiskaavaratkaisu tukee joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia ja edistää kävelyä ja pyöräilyä. Kaavaratkaisussa on osoitettu kattava kevyen liikenteen verkosto, jonka suuntautumisessa on huomioitu alueen palveluiden ja joukkoliikennepysäkkien saavutettavuus kultakin asuinalueelta sekä verkoston jatkuvuus. Liikenneverkkosuunnittelulla on myöskin huolehdittu, että kultakin asuinalueelta on lyhyt matka joukkoliikenteen pysäkille ja näin joukkoliikenteen saavutettavuus on suunnittelualueella hyvä. Kaavaratkaisu ohjaa alueen toteuttamista pienimittakaavaisena, kylämäisen ilmeen säilyttävänä kokonaisuutena. Suunnittelualueen keskustan läheisille asuinalueille on asetettu osayleiskaavassa enimmäiskerrosluvuksi 4 ja ohjattu alueen toteutumiseen pääosin 2-3-kerroksisena. Myös olemassa olevat, viljelyksessä olevat peltoalueet on säilytetty maisemallisesti tärkeinä elementteinä. Osayleiskaavaratkaisun mukaisille asuntoalueille saa osoittaa rakennusten pohjakerroksiin sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Näin on pyritty kaavatyölle asetettujen tavoitteiden mukaisesti varmistamaan alueen kehittyminen monipuolisena asumisen ja palveluiden kokonaisuutena.

Alueen kehittäminen luonnonläheisenä alueena, jossa vapaa-aika ja asuminen yhdistyvät, on varmistettu osoittamalla kaavaratkaisussa kattavat, laajat ja eri asuinalueita yhdistävät virkistysaluevaraukset. Alueen olemassa olevien vapaa-ajanpalveluiden (ski ja golf) kehittyminen ja toiminnan laajentaminen on mahdollistettu kaavaratkaisulla tarvittavin tilavarauksin. Kaavaratkaisussa on osoitettu ratsastus- ja moottorikelkkareitistö sekä laaja ulkoilureitistö. Lisäksi kaavassa on tehty aluevaraukset vapaa-ajanasuntoalueiden toteuttamiseksi alueelle siten, että alueet tukeutuvat keskeisimpiin vapaa-ajantoimijoihin Talma Skihin ja Golf Talmaan.

Osana kaavatyötä toteutetulla liikenneverkkosuunnittelulla on pyritty takaamaan tavoite sujuvasta ja turvallisesta liikennejärjestelmästä. Kaavaratkaisun toteuttamisen myötä mm. alueella sijaitsevat rautatien tasoylikäytävät poistuvat ja ne korvautuvat ajoneuvo- ja kevyenliikenteen eritasoliittymillä. Kaavaratkaisussa on osoitettu kolme ajoneuvo- ja kevyenliikenteen alikulkua sekä yksi pelkästään kevyenliikenteen alikulkuyhteys. Liikenneverkoston turvallisuutta parantaa myös kaavassa osoitettu kattava kevyen liikenteen verkosto. Liikenneverkoston toimivuutta niin autoliikenteen kuin joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen näkökulmasta on tarkastelu osana kaavatyötä tehdyllä liikenteen toimivuustarkastelulla.



Rakennemallivaiheen asukasilta pidettiin Talman koululla 1.12.2011.

Osana osayleiskaavatyötä on tutkittu toteutuksen vaiheistusta, minkä pohjalta on mm. liikenteen toimivuustarkastelut tehty. Osana kaavatyötä laaditaan toteutusohjelma, jossa määritellään alueen asemakaavoituksen ja toteutuksen tavoitteellinen eteneminen sekä alueen toteutukseen kytkeytyvät toimenpiteet.

Suunnittelua on tehty aktiivisessa vuorovaikutuksessa osallisten kanssa. Osayleiskaavatyön eri vaiheissa on järjestetty kolme kaikille avointa työpajaa sekä kaksi kaavanäyttelyä. Lisäksi kaavatyön etenemisestä on tiedotettu asiasta kiinnostuneille mm. sähköpostitse, virallisten kuulutusten lisäksi. Kaavatyön ohjausryhmään on kuulunut eri hallintokuntien edustajia ja kaavatyön eri vaiheissa on käyty tarpeen mukaan työneuvotteluita eri sidosryhmien edustajien kanssa.

6.4 Palautteen huomioon ottaminen

Kaavatyön aloitus- ja rakennemallivaiheessa sekä luonnosvaiheessa saatiin runsaasti palautetta sekä asukkailta että lausunnon antaneilta tahoilta (ks. liitteet 2-4). Saatua palautetta on käytetty pohjana jokaista kaavavaihetta työstettäessä. Saadun palautteen sekä kaavatyön pohjaksi laadittujen selvitysten perusteella valittiin kaavaluonnoksen laadinnan pohjaksi yhdistelmä RENGAS- ja ETELÄ-rakennemalleista. Myös POHJOINEN-rakennemallista poimittiin muutamia teemoja (mm. loma-asuminen) kaavaluonnokseen. Alustavasta kaavaluonnoksesta ja varsinaisesta kaavaluonnoksesta saadun palautteen perusteella on tehty tarkistuksia muun muassa joihinkin aluemerkintöihin, aluemerkintöjen rajauksiin sekä ajoneuvoliikenteen, kevyen liikenteen, ulkoilureittien sekä ratsastusreittien sijaintiin.

6.4.1 Muutokset kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen välillä

Osayleiskaavaluonnosvaiheessa saatiin 41 kirjallista mielipidettä, joista yksi edusti viittä eri kiinteistöä sekä lausunnot 19 osallistaholta.

Saaduissa mielipiteissä otettiin kantaa seuraaviin asioihin (joissakin mielipiteissä otettiin kantaa useaan eri asiaan): rakentaminen yksityisten omistamilla asemakaavoittavaksi tarkoitetuilla alueilla; loma-asuntoalueet ja liikenne loma-asuntoalueille RA-1 ja RA-2; maa- ja metsätalousalueiden/virkistysalueiden muutostoive AP-alueiksi; rakentaminen haja-asutusalueella eli M-alkuisilla alueilla; Pietari-rata ja nykyinen raideliikenne; ”kehäkadun” linjaus ja alikulut sekä tieyhteydet asuinalueiden sisällä; kevytliikenne; ulkoilupolut, ratsastusreitit ja viherreitit; maisema ja luontokohteet.

Lausunnot käsittelivät pääosin vaikutusten arvioinnin ja liikenneselvitysten riittävyyttä ja laajuutta, pohjavesien suojelua ja radan eteläpuolisen A-alueen sisälle jäävien luontokohteiden suojelua.

Tarkemmin osayleiskaavaluonnoksesta saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin voi tutustua kaavaselostuksen liitteenä 4 olevassa palauteraportissa.

Saadun palautteen pohjalta kaavaehdotusta on muutettu kaavaluonnokseen nähden seuraavin tavoin:

Muutokset kartalla

C-, A- ja AP-1 ja AP-alueet
- C-alueen rajauksia tarkistettu - idässä supistettu, lännessä laajennettu
- A- ja AP-1 -alueiden alueiden rajauksia tarkistettu, jotta saatu levennettyä pohjois-eteläsuuntaisia viheralueita (VL)
- Martinkyläntien pohjoispuolella A-aluetta laajennettu MA-alueelle
- rautatien ja kehän välisen luo-1a/128 kohdalla A-alue muutettu VL-alueeksi
- Terästien jatkeen eteläpuolinen A-alue muutettu AP-1:ksi
- eteläisimpien kolmen AP-alueiden rajauksia muutettu kyllästämön rajausten ja viheryhteyden siirron myötä
- Skin vasemmanpuoleisten AP-1- ja AP-alueiden sekä viherväylän (VL) rajauksia muutettu

Loma- ja matkailualueet
- pohjoisten RA-alueiden kokoja/rakennusoikeuksia muutettu
- RM-alue lisätty Pajuniemen TP-alueen eteläpuolelle
- Talma Skin viereisen RA-alueen länsipuolista rajausta tarkistettu

Työpaikka-alueet T-, TP- ja AP-2
- Keravantien pohjoispuolista TP-aluetta supistettu ja muutettu T-alueeksi
- Versowoodin kyllästämön AP-2-aluetta laajennettu pääosin nykyisen toiminnan mukaiseksi ja muutettu TY-alueeksi
- AP-2-alue osoitettu uuden pohjois-eteläsuuntaisen kokoojan varrelle

Maa- ja metsätalousalueet
- pohjoisen MY-alue muutettu M-alueeksi
- Versowoodin kyllästämön eteläpuoliset MY- ja M-alueet muutettu MU-1-alueeksi
- muutamia MY/MT-alueita on muutettu M-alueiksi esim. Björkdahlintien ja Kylänpääntien varrella

Luontokohdemerkinnät ja kulttuuriympäristö, hulevedet
- EG-2:n alueen tuhoutunut luo-2/131-kohde poistettu (kaavaluonnoskartalla merkitty virheellisesti luo1/34)
- ma-merkinnän rajausta tarkistettu
- hulevesikohdemerkintä lisätty EG-2-alueelle
- luonnoksen luo-2/64 merkintä korjattu, ehdotuksessa luo-2/66

Ulkoilureitit, kevyt liikenne ja viheralueet VL
- ratsastusreitin linjausta muutettu
- ulkoilureitin linjauksia muutettu aluevarausmuutosten myötä
- moottorikelkkareitti lisätty
- kevytliikenne muutettu Nygårdintien länsipuolelta tien itäpuolelle
- muutama Skin lähistön VL-alue muutettu MU-alueeksi
- VL-alueiden leveyksiä tarkistettu

Tiet, rautatie
- ”kehäväylän” itäinen alikulku siirretty länteen päin ja juna-aseman paikkaa hieman siirretty
- pohjoisen RA-alueille kulkevan uuden tien linjausta muutettu
- Kyllästämöntien linjaus siirretty nykyiselle paikalleen
- Skin ympäri kulkevan kokoojan linjausta siirretty rautatien viereisen luontokohteen päältä nykyisen tielinjauksen kohdalle
- Martinkyläntien luokka muutettu, ennen st, ehdotuksessa yt/ko

Muita muutoksia
- et-kohdemerkintä lisätty Elisan puhelinkeskuksen paikalle
- EV-alue lisätty kyllästämön ja asuinalueen väliin
- EV-alueiden rajauksia tarkistettu rautatien varrella
- ET-alue (lämpökeskusta varten) lisätty kehäkadun itäisen alikulun viereen

Muutokset määräyksissä ja merkinnöissä

- A- ja AP-1 -alueille lisätty enimmäistehokkuus
- TY-alue lisätty
- RA-1 ja RA-2-alueet: loma-asuntojen lukumäärät muutettu
- RM-alue lisätty
- ET-alue: merkintä osoitettu lämpökeskusta varten
- EG-1-alue: pohjavesien suojeluun liittyviä määräyksiä lisätty
- EG-2-alue: määräystä täydennetty
- SM-alue: lisätty koneellisesta metsämaan muokkausta koskeva kielto

- MA-alue: lisätty maisematyön luvanvaraisuus MRL 128 §
- MU- ja MU-1 -alueet lisätty
- luontokohteiden nimitykset muutettu ja asuntoalueiden luontokohteiden määräyksiä tarkistettu
- muinaismuistokohteeseen lisätty maininta kohteen laajuuden selvittämisestä
- yhdyskuntatekninen kohde -merkintä lisätty
- moottorikelkka-merkintä lisätty
- M, MU, MU-1, MA, MY ja MT -alueita koskevia määräyksiä muutettu ja täsmennetty hajarakentamista ohjaavien mitoitusmääräysten osalta.

Yleiset määräykset
- pohjavesien suojelua koskevat määräykset muutettu
- RA-1- ja RM-alueet lisätty luetteloon alueista, jotka tulee liittää vesihuoltoverkostoon
- eläinsuojien ja ulkotarhojen määräys lisätty koskemaan kaikkia eläimiä, ei ainoastaan hevosia

6.4.2 Muutokset kaavaehdotuksen ja korjatun kaavaehdotuksen välillä

Osayleiskaavaehdotuksesta jätettiin 30 muistutusta, jossa muutamassa oli allekirjoittajina useampia maanomistajia sekä saatiin lausunnot 15 osallistaholta (ei sisällä kunnan omien tahojen lausuntoja).

Muistutukset koskivat pääosin seuraavia teemoja: Katujen sekä ratsastus- ja ulkoilureittien linjaukset (4 muistutusta); Loma-asuntoalueet (RA) ja matkailupalveluiden alue (RM) (2 muistutusta); Helsinki-Pietari-ratalinjaus (1 muistutus); Maankäyttö ja tieyhteydet Talma skin ympäristössä, Ilvesmäentien varsi (5 muistutusta); Kaavaehdotuksessa haja-asutusluonteisilla alueilla (M, MU, MY, MT jne.) tai virkistysalueilla (VL) sijaitsevien kiinteistöjen muuttaminen asemakaavoitettaviksi asuntoalueiksi (11 muistutusta); Vanikon alueen maankäyttö, EV-alue (3 muistutusta); Talman tulevan keskusta-alueen (C) sijainti ja maankäyttö sekä Kehäkadun linjaus (4 muistutusta); Rakentaminen yksityisten omistamilla asemakaavoitettavaksi tarkoitetuilla alueilla (1 muistutus). Joissakin muistutuksissa otettiin kantaa useaan eri asiaan, muihinkin kuin tässä lueteltuihin ns. pääteemoihin.

Annetuissa lausunnoissa ei ollut pääosin huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Kaavaluonnoksesta annetut lausunnot katsottiin huomioiduksi varsin hyvin osayleiskaavaehdotuksessa. Kaavaehdotuksesta annetuissa lausunnoissa toivottiin joitakin täsmennyksiä ja asioiden parempaa avaamista kaavaasiakirjoihin (koskien mm. henkilöraideliikenteen toteutumista ja siihen vaikuttavia tekijöitä, rakentamista muinaisjäännös- ja/tai pohjavesialueille sekä liityntäpysäköinnin järjestämisen osoittamista kaavassa). Itä-Uudenmaan pelastuslaitos esitti lausunnossaan, että vaarallisten aineiden kuljetusten riskeistä maankäyttöön liittyen olisi syytä tehdä tarkempi selvitys. Keravan kaupunki toivoi lausunnossaan mm. vaikutusten arviointien tarkentamista ja laajentamista sekä Terästien jatkeen osoittamista vain kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöön. Pihkarinteen omakotiyhdistys esitti lausunnossaan, että kyllästämön ja Pihkarinteen alueen kaavaratkaisu muutettaisiin osayleiskaavaluonnoksessa esitetyn ratkaisun kaltaiseksi siten, että kyllästämöalueen ja Pihkarinteen asuinalueen väliin jää viheralue.

Tarkemmin osayleiskaavaehdotuksesta jätettyihin muistutuksiin ja saatuihin lausuntoihin voi tutustua kaavaselostuksen liitteenä 5 olevassa vastineraportissa.

Saadun palautteen pohjalta kaavaehdotukseen on tehty seuraavia muutoksia:

Muutokset määräyksissä ja merkinnöissä

- TY-, TP-, RA-, RA-1-, RA-2-, RM-, pv-1- ja pv-2-merkinnän määräyksiä päivitetty
- Poistettu aluemerkintä MU-1
- Poistettu ulkoilureitin yhteystarve -merkintä
- Lisätty Poistettava tasoristeys -merkintä
- Päivitetty Helsinki-Pietari -radan yhteystarpeen (Liikenneväylän yhteystarve) merkintää.
- Päivitetty yleisiä määräyksiä

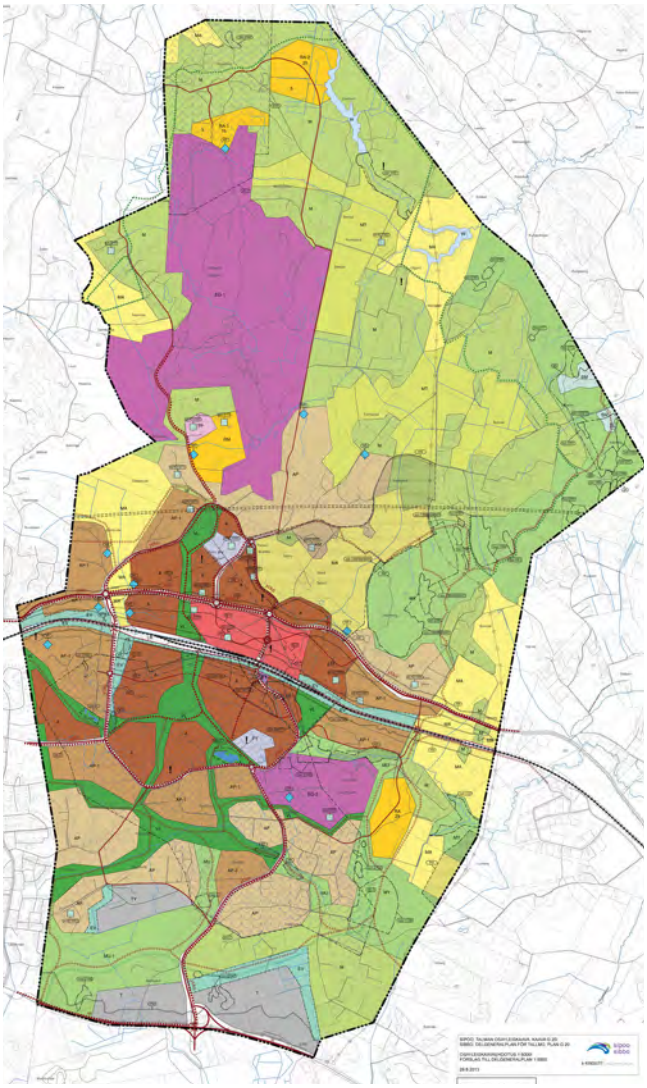
Muutokset kartalla

- Degerbergin alue on merkitty SL-alueeksi
- Terästien jatkeen merkintä muutettu joukkoliikennekaduksi
- Kehätien eteläosan linjauksia muutettu
- Talmantien, Vanikontien ja Ilvesmäentien tasoristeykset merkitty poistettaviksi
- Radan eteläpuoleisen lämpölaitoksen (ET-alue) paikkaa tarkistettu
- Etelä-pohjoissuuntaisen VL-alueen rajausta ja alikulun sijaintia tarkistettu junaseisakkeen merkinnän lähellä.
- Tarkastettu kyllästämön alueen aluerajauksia
- Päivitetty Keravan puolelle suuntautuvien ulkoilureittimerkintöjen sijaintia Kuusisaaren alueella.
- Itäinen ajoneuvoliikenteen radan alitus poistettu ja eritasoristeys osoitettu vain ulkoilureittiä varten
- Blekdal-Koivumäki välinen tiemerkintä muutettu yhteystarvemerkinnäksi
- Juna-aseman läheisyyteen on osoitettu symbolimerkinnällä (lp) liityntäpysäköintipaikka
- Rauhamäen ja Talman kartanon (Tallmo) tilakeskusten alueet on osoitettu kaavassa säilytettävinä pihapiireinä, symbolimerkinnällä (sp)
- Aluerajauksia tarkistettu monilta osin

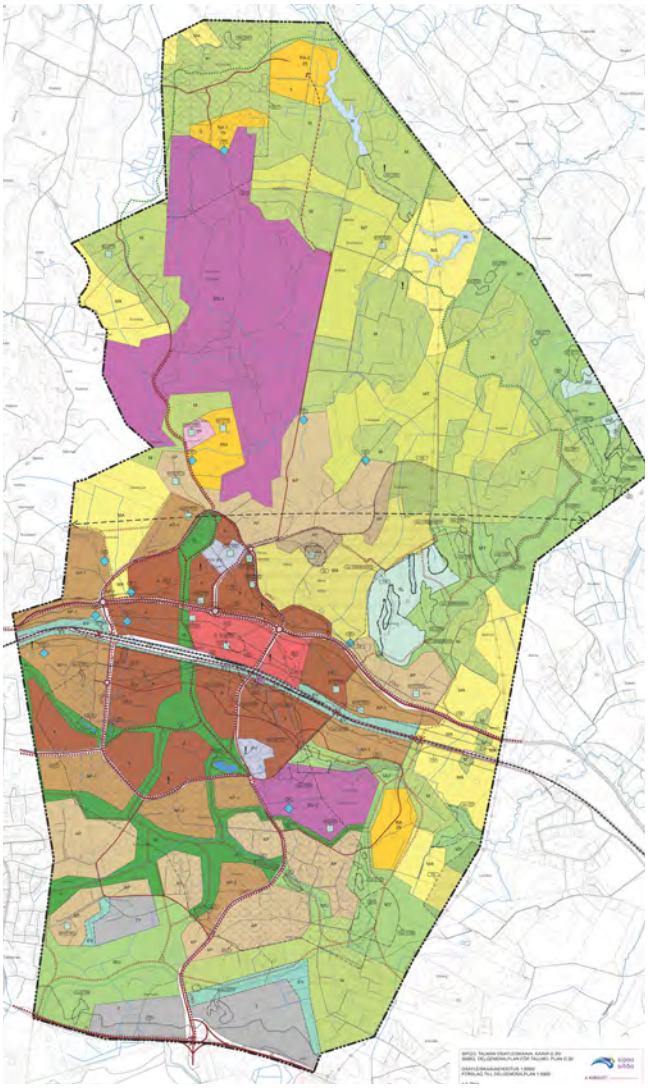
6.4.3 Korjattuun osayleiskaavaehdotukseen tehdyt muutokset ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä

Korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta saadun palautteen pohjalta hyväksyttäväksi vietävään kaavaan ja sitä koskevaan aineistoon (selostus ja toteutusohjelma) on tehty seuraavia muutoksia ja lisäyksiä:

- ELY-keskuksen lausunnon pohjalta osayleiskaavan kaavamääräyksien lakipykäläviittaukset on poistettu ja lainsisältö on avattu tarvittavilta osin suoraan kaavamääräyksiin.



Osayleiskaavaehdotus (kh 10.9.2013)



Korjattu osayleiskaavaehdotus (kh 17.6.2014)

- Osayleiskaavan toteutusohjelmaan kirjataan pelastustoiminnan lausunnossaan esittämät tarpeet ohjaamaan alueen asemakaavoitusta ja muuta tarkempaa suunnittelua sekä toteutusta.
- Kaavaselostuksesta on poistettu Keravan yleiskaavatyötä koskevasta kohdasta lause: Yleiskaavan tarkistamisen tavoitteena on lisätä työpaikka- ja asuntoalueita Keravan itäosiin.
- Hyväksyttäväksi vietävään osayleiskaavakarttaan on tarkistettu ja oikaistu maakaasulinjojen sijainnit rasitekarttojen mukaiseen tilanteeseen.
- Osayleiskaavakarttaan on muutettu Degerbergin SL-alueen pohjoisosan rajausta vastaamaan alueelle perustetun luonnonsuojelualueen (ELY-keskuksen päätös 31.10.2014) rajausta. Korjatun osayleiskaavaehdotuksen mukaisen SL-alueen ulkopuolelle jäävät alueen osat on osoitettu hyväksyttäväksi menevässä osayleiskaavakartassa osaksi maa- ja metsätalousaluetta, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY-alue).
- Asuntoalueita (A) koskevan kaavamääräyksen muotoa on täsmennetty liike-, työ- ja palvelutilojen sijoittamisen ohjaamisen osalta samaan muotoon kuin mitä osayleiskaavassa on määrätty muiden asemakaavoitettaviksi asuntoalueiksi osoitettujen alueiden (AP, AP-1 ja AP-2) kohdalla. A-alueita koskien on kuitenkin säilytetty määräyksessä liike-, työ- ja palvelutilojen sijoittamista koskeva ohjeistus, jotta alueesta syntyisi ulkoasultaan väljempiä asuinalueita urbaanimpi.
- Hyväksyttäväksi vietävässä kaavakartassa on Ilvesmäentietä kohti suuntautuva katuyhteys esitetty kulkevaksi nykyistä Talmantien tiepohjaa pitkin.
- Osayleiskaavakarttaan on korjattu radan eteläpuolisen PY-alueen rajausta siten, että julkisten palveluiden ja hallinnon alue rajautuu kunnan omistamalle maa-alueelle.
- Kaavakarttaan on tullut piirtoteknisiä muutoksia johtuen kaava-aineiston siirtämisestä kunnan käyttämään AutoCAD Fiksu -muotoon.

7. Kaavan vaikutusten arviointi

7.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

7.1.1 Yhdyskuntarakenteeseen ja taajamakuvaan

Osayleiskaavan toteuttaminen vaikuttaa merkittävästi Sipoon yhdyskuntarakenteeseen. Kaavan keskeisenä periaatteena on Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti uuden taajaman muodostaminen Talmaan ja nauhamaisen taajamarakenteen synnyttäminen välille Nikkilä-Talma-Kerava.

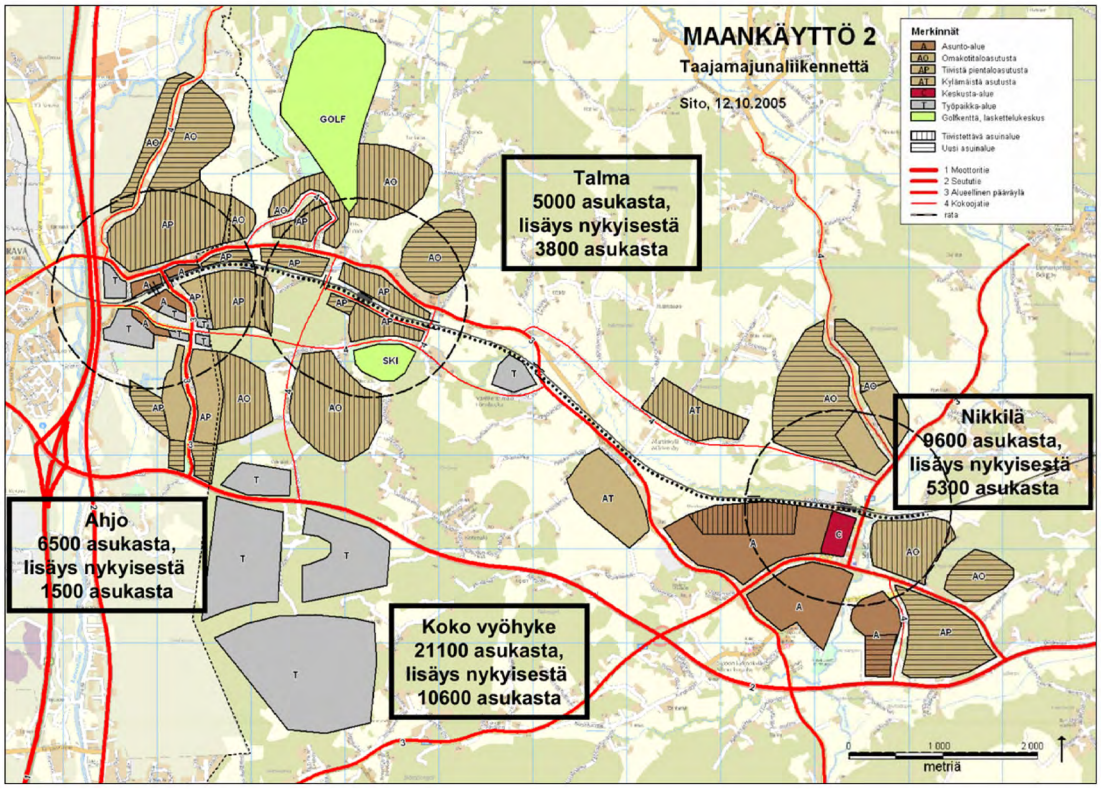
Osayleiskaavan toteutuminen kytkee uuden yhdyskuntarakenteen Keravan itäosien ja radan varren rakenteeseen. Tiivistyvä rakenne luo edellytyksiä henkilöliikenteen aloittamiselle rataosuudella Kerava-Nikkilä. Osayleiskaavaratkaisu ohjaa asuinrakentamista suunnitellusti taajama-alueille ja eheyttää näin alueen hajanaista rakennetta.

Osayleiskaavaratkaisu luo edellytykset uudelle asuinrakentamiselle Bastukärrin teollisuusalueen sekä muiden läheisten työpaikkakeskittymien läheisyyteen. Osayleiskaava-alueella sijaitsee myös useita vapaa-ajantoimintoja. Osayleiskaavaratkaisun mahdollistama toiminnallisesti sekoittunut ja monipuolinen sekä riittävän tiivis aluerakenne vähentää tarvetta liikkumiseen, kun primääriset tarpeet, kuten koulu, työ, kauppa, vapaa-ajan kohde, löytyvät kodin läheltä.

Täydennysrakentaminen tukeutuu maisemarakenteeseen sekä eheyttää taajamakuvaa ja lisää rakennetun ympäristön kerroksellisuutta. Ydinkeskusta rajautuu selkeästi ympäröivästä "maalaismaisemasta". Avoimet maisematilat ja näkymät säilyvät.

7.1.2 Asumiseen

Osayleiskaavan asuinalueet mahdollistavat alueelle hyvin monipuolista asuinrakentamista - kerrostalojen pienasunnoista suuriin omakotitaloihin ja monipuolistavat näin alueen asuntotarjontaa. Erityyppisten asuntojen rakentumisen myötä myös asujaimisto muodostuu monipuoliseksi. Kaavaratkaisu parantaa toteutuessaan erityisesti pienten, yhtiömuotoisten asuntojen tarjontaa alueella. Talman asuntorakentamiselle pystytään vastaamaan osaltaan mm. Bastukärrin työpaikka-alueen työntekijöiden asuntokysyntään ja näin kaavaratkaisu mahdollistaa uuden asuntorakentamisen isojen työpaikkakeskittymien läheisyydessä. Kaava-alueelle on osoitettu asuinrakentamista seuraavasti: C- ja A-alueilla (yhtiömuotoista, tiivistä ja tehokasta kerrostalo-, pienkerrostalo- ja pientalorakentamista) n. 390 000 k-m^2, AP-1-alueilla (pääosin yhtiömuotoista tiivistä pientalorakentamista) n. 192 000 k-m^2, AP-alueet (pääosin omakotirakentamista) n. 150 000 k-m^2.



Periaatekuva Kerava-Nikkilä -välin rakenteesta vuonna 2025. Kuva on selvityksestä Kerava – Nikkilä -vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys (Sito-Konsultit Oy) vuodelta 2005, joten Talman osalta asukasarvio tavoitevuonna on nyt laaditun osayleiskaavan mukaisesti yli kaksinkertainen.

7.1.3 Väestön rakenteeseen ja kehitykseen kaava-alueella

Nykyisin Talmassa asuu alueen pientalovaltaisuuden takia muuta kuntaa suurempi osuus lapsiperheitä. Pienten ja yhtiömuotoisten asuntojen heikon tarjonnan takia vastaavasti opiskelijoiden ja eläkeläisten osuus on hieman muuta kuntaa pienempi. Kaavaratkaisu mahdollistaa laaja-alaisen asuntotarjonnan kautta alueen väestörakenteen monipuolistumisen, sillä alueen väestön ikärakenne ja perhetyypit muodostuvat pitkälti asuntotyyppien mukaan. Kaavaratkaisun myötä alueella rakentuu tulevaisuudessa myös pieniä asuntoja ja yhtiömuotoista asuinrakentamista, joka mahdollistaa entistä paremmin myös mm. opiskelijoiden ja eläkeläisten asumisen alueella.

Kaavaratkaisu mahdollistaa alueen väestömäärän kasvun noin 14 300 asukkaaseen nykyisestä noin 1 300 asukkaasta sekä väestörakenteen monipuolistumisen monimuotoisemman asuntotarjonnan kautta.

7.1.4 Palveluihin

Kaavaratkaisu mahdollistaa asuinrakentamiseen ja palvelurakentamiseen osoitettujen alueidenkäyttövarausten kautta uuden palvelurakentamisen alueella väestömäärän kasvun myötä. Sipoon kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan kaava-alueen tuleva väestömäärä mahdollistaa Talman kehittymisen paikalliskeskukseksi, jossa toimii 1-2 supermarkettason päivittäistavarakauppaa, keskustahakuisia erikoiskauppoja ja kaupallisia palveluita. Talman palvelut voivat tulevaisuudessa palvella myös lähialueen (mm. Keravan Ahjo) asukkaita.

Kaavaratkaisulla on varauduttu myös alueen väestömäärän tarvitsemiin julkisiin palveluihin. Kaavan mahdollistama väestömäärä lisää päiväkoti- ja koulupalveluiden kysyntää alueella. Tätä kysyntää varten alueelle on osoitettu kaksi julkisten palveluiden ja hallinnon aluetta (PY), jonne voi sijoittaa päiväkoti- ja koulurakentamista alueen väestön tarpeisiin. Lisäksi kaavan mukaisille asumiseen osoitetuille alueille voi asemakaavoitusvaiheessa osoittaa tarvittavat aluevaraukset pienempimuotoista päiväkotirakentamista varten.

Kaavaratkaisussa on osoitettu tarvittavat tilavaraukset alueen nykyisten vapaa-ajanpalveluiden (ski, golf, ratsastus) kehittämistä varten. Lisäksi kaavaratkaisulla on mahdollistettu alueen nykyisiin vapaa-ajanpalveluihin tukeutuvien uusien vapaa-ajanpalveluiden kehittyminen osoittamalla mm. golfkentän viereen matkailupalveluiden aluevaraus (RM). Alueelle on mahdollista sijoittaa matkailua palvelevia rakennuksia, kuten kylpylä ja majoitustiloja.

Kaavaratkaisu mahdollistaa Talman alueen kehittymisen monipuolisena asumisen alueena, josta löytyy tarvittavat lähipalvelut ja kattavat vapaa-ajanpalvelut.

7.1.5 Työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan

Jos kaikki kaavan mahdollistamat työpaikat ja palvelut laajennuksineen toteutuvat, lisääntyvät alueen työpaikat merkittävästi. Eniten työpaikkoja Talman alueella tarjoaa tulevaisuudessa, aivan kuten nykyäänkin, alueen lähipalvelutoiminnat (koulut, päiväkodit, ym.) ja monipuoliset vapaa-ajan toiminnat (golf, laskettelu, ratsastus, mahdollinen kylpylä ym.). Teollisuusalueilla (T, TY, TP), keskusta-alueilla (C) sekä julkisten palvelujen alueilla (PY) työpaikkoja on yhteensä noin 550. Matkailupalvelujen alueilla työpaikkojen määrä saattaa nousta tulevaisuudessa moniin satoihin.

Kaava mahdollistaa nykyisten yritysten, kuten Pajuniemen lihajalostamon, Versowoodin kyllästämön, Talma Skin ja Golf Talman toimintojen jatkumisen ja kehittämisen. Lisäksi kaavaratkaisulla on varauduttu elinkeinotoiminnan kehittymiseen alueella mm. varaamalla Bastukärrin teollisuusalueelle laajentumisalue Keravantien (mt 148) pohjoispuolelle sekä golfkentän viereen aluevaraus (RM) kylpylä-hotellia varten. Kaavassa esitetyt uudet lomarakentamisen alueet golfin ja laskettelukeskuksen alueiden läheisyyteen sekä ratsastus- ja moottorikelkkareitit tukevat myös alueen matkailuelinkeinoja.

Kaavaratkaisu huomioi myös alueen maa- ja metsätaloustoiminnan jatkamisedellytykset, sillä kaavassa on jätetty rakentamisen ulkopuolelle pääosa viljelyskäytössä olevista peltoalueista sekä suuri osa suunnittelualueen laajoista metsäalueista.

Runsaat työpaikat sekä kaava-alueen sisällä että alueen välittömässä läheisyydessä Bastukärrissä houkuttelevat osaltaan Talmaan uusia asukkaita.

7.1.6 Liikenneverkkoon ja liikennemääriin

Liikenne-ennusteiden mukaan Talman osayleiskaava-alueen aiheuttamasta liikenteestä noin 70 % suuntautuu länteen. Talman ajoneuvoliikenteen kulkuyhteydet muun muassa Lahden moottoritielle (valtatielle 4) ja Lahdentielle (mt 140) kulkevat Keravan puolen tie- ja katuverkon kautta. Keravan puolella läpikulkevan ajoneuvoliikenteen määrät kasvavat erityisesti Keravantiellä (mt 148) ja Martinkyläntie/Porvoontie yhteydellä.

Keravantieltä (mt 148) Talman alueelle johtavan Kyllästämöntien länsipuolella liikennemäärät kasvavat 2035 mennessä Talman uuden maankäytön johdosta noin 4 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Samanaikaisesti myös Bastukärrin logistiikka-alueelta länteen Keravantietä suuntautuva liikenne määrä kasvaa liikenne-ennusteen mukaan noin 7 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Maantien 148 liikennekuormitus kasvaa ennustetilanteessa noin 20 000 ajoneuvoon vuorokaudessa maantien 140 itäpuolella ja noin 28 000 ajoneuvoon vuorokaudessa maantien 140 länsipuolella.

Kasvavat liikennemäärät edellyttävät maantien 148 Keravan kohdan tiesuunnitelman mukaisten kaista- ja liittymäratkaisujen toteuttamista mahdollisimman pian. Lisäksi on syytä varautua vuoden 2035 jälkeen mahdolliseen tien parantamiseen nelikaistaiseksi Kyllästämöntien liittymästä länteen Lahdentien (mt 140) liittymään saakka.

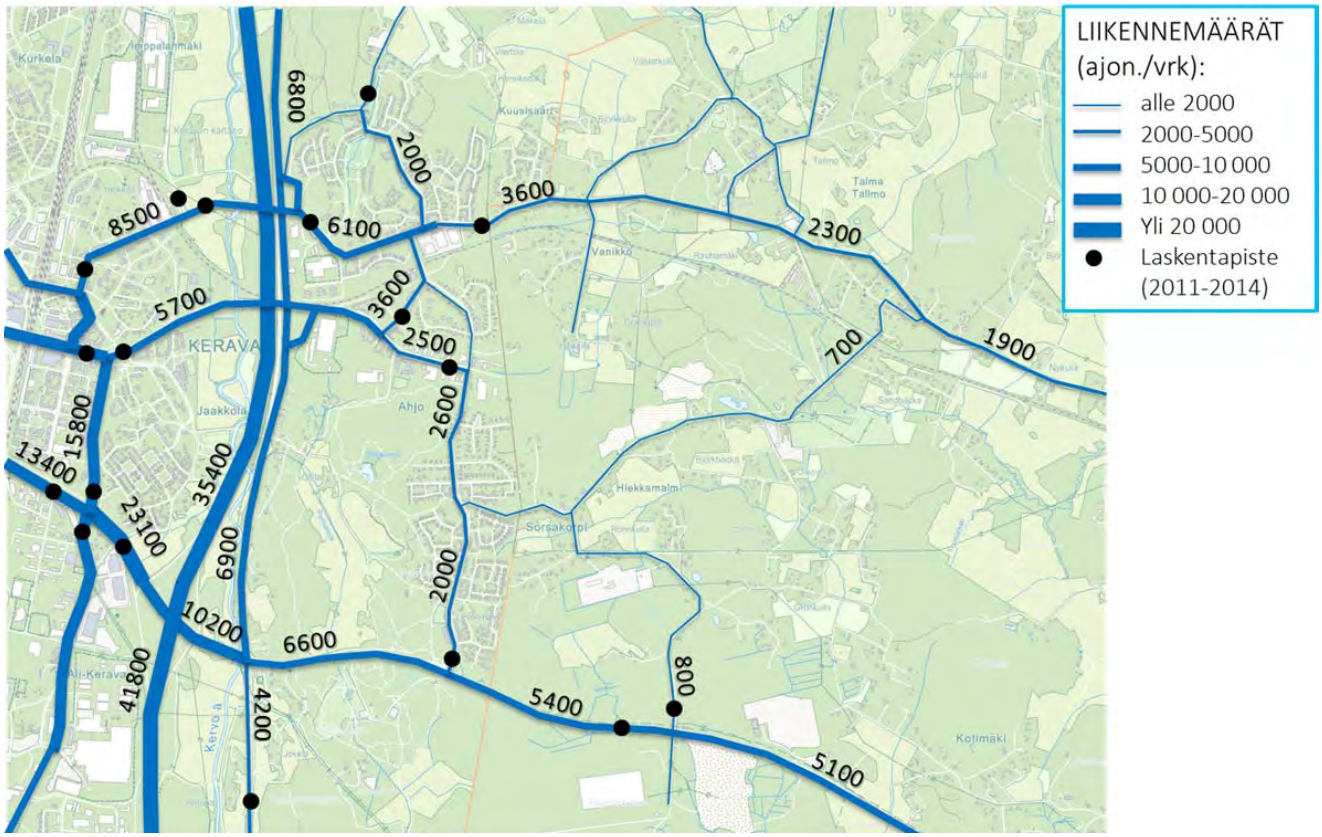
Martinkyläntien/Porvoontien yhteydellä liikennemäärät kasvaisivat Sipoon ja Keravan rajalla vuoteen 2035 mennessä noin 3 700 ajoneuvolla vuorokaudessa Talman uuden maankäytön vaikutuksesta. Porvoontien liikennemäärä kasvaisi ennusteen mukaan noin 7 900-10 800 ajoneuvoon vuorokaudessa. Nykyisen kaksikaistaisen väylän välityskyky riittää tälle liikennekuormitukselle. Liittymien parannustarpeita voi ilmetä. Porvoontien ja maantien 140 liittymään tulee toteuttaa liikennevalot välityskyvyn parantamiseksi. Liikenteen nopeuksia rauhoittavilla toimenpiteillä voidaan ennaltaehkäistä kasvavien liikennemäärien vaikutuksia ja vaikuttaa myös reitinvalintaan välillä Porvoontien/Ahjontie.

Keravan puolella Ratatien liikenne-ennuste on perusennusteessa noin 3 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä ei vielä aiheuttaisi kadulla mainittavaa muutosta nykytilaan. Jos Terästiellä olisi läpiajomahdollisuus Keravan Ahjon alueelle, kulkisi sen kautta Talman liikennettä noin 2 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteestä pääosa suuntautuisi edelleen Ahjontien kautta maantien 140 liittymään.

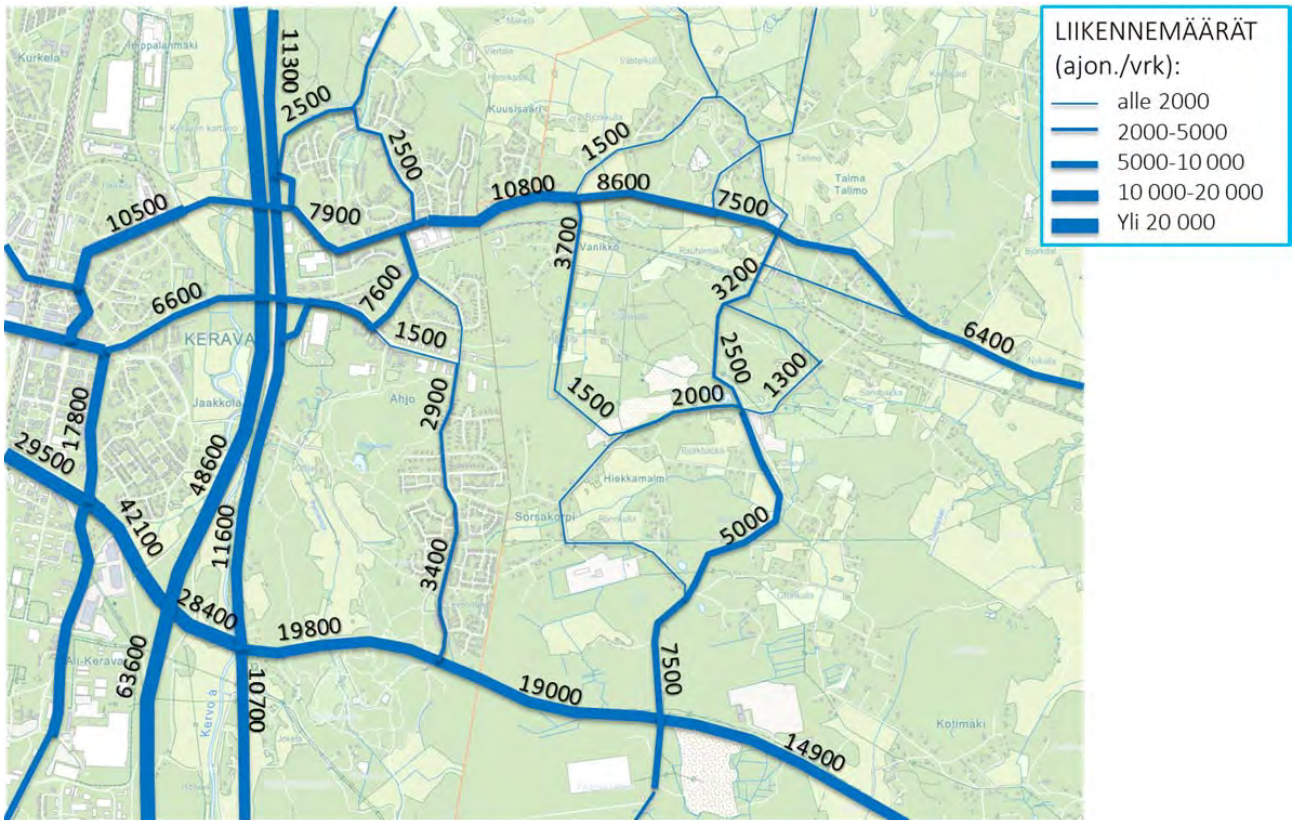
Kerava-Nikkilä -radan henkilöliikenne vähentää Sipoon ja Keravan rajan ylittävän ajoneuvoliikenteen määrää noin 3 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Vaikutus on merkittävä erityisesti Martinkyläntiellä/Porvoontiellä, mutta nähtävissä selvästi myös maantiellä 148. Kuormittuneiden liittymien osalta (mt 140, mt 148, Porvoontie, Ahjontie) pienentynyt liikennemäärä tarkoittaa parantunutta sujuvuutta erityisesti ruuhkatunteina.

Talman alueen maankäytön kasvun aiheuttama ajoneuvoliikenteen liikennetuotos jaettiin tieverkolle eri liikennesuuntien suhteen. Talman alueen uuden maankäytön suuntautuminen arvioitiin HLJ-mallin sekä asiantuntija-arvioiden perusteella. Liikenteen suuntautumisessa keskeistä oli tarkastella sitä, mitä kautta Talman liikennetuotos jakautuu ympäröivään tie- ja katuverkkoon. Tässä selvityksessä päädyttiin arvioon, että liikenteestä noin 29 % suuntautuu Talman lähialueelle, noin 34 % suuntautuu pääkaupunkiseudulle ja Tuusulaan, noin 15 % Keravalle ja Järvenpäähän sekä noin 22 % Nikkilän ja Porvoon suuntaan. Helsingin suunta sisältää tässä yhteydessä kaikki valtatietä 4 ja maantietä 140 etelään suuntautuvat ja Järvenpäähän kaikki samoja teitä pohjoiseen suuntautuvat matkat. Maantietä 148 länteen Keravan ohi jatkavat matkat on laskettu Tuusulaan suuntautuviksi.

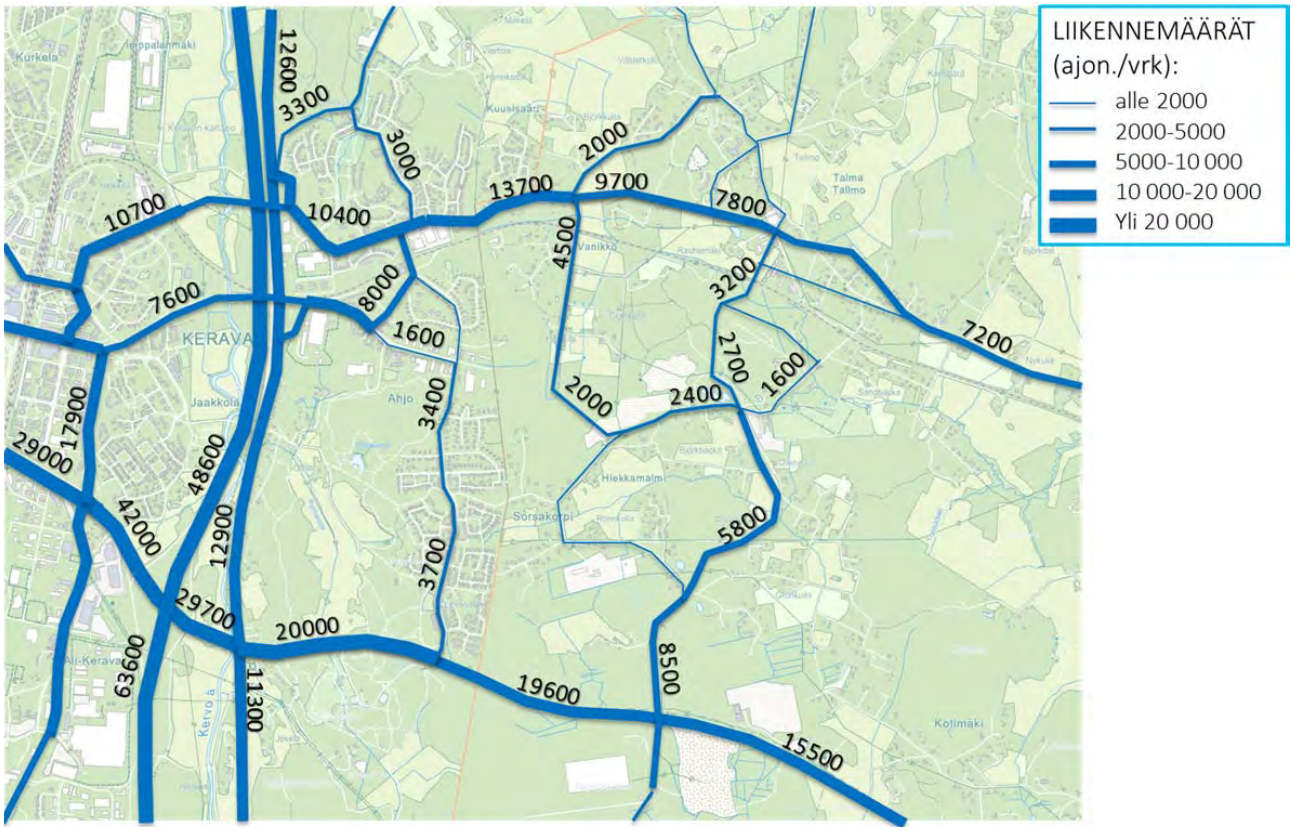
Osana osayleiskaavatyötä on arvioitu myös osayleiskaavan toteutumisen myötä kasvavien liikennemäärien vaikutuksia alueen liikenneverkon toimivuuden kannalta keskeisimpien liittymien (mt 148 ja Alikeravantie, vt 4 ramppiliittymät, mt 140 ja mt 148, mt 140 ja Ahjontie, mt 140 ja Porvoontie sekä mt 148 ja Kyllästämöntie/Keuksuontie) toimivuuteen. Näitä vaikutuksia on avattu kaavaselostuksen liitteenä 10 olevassa liikenneselvitysraportissa, sivulla 8.



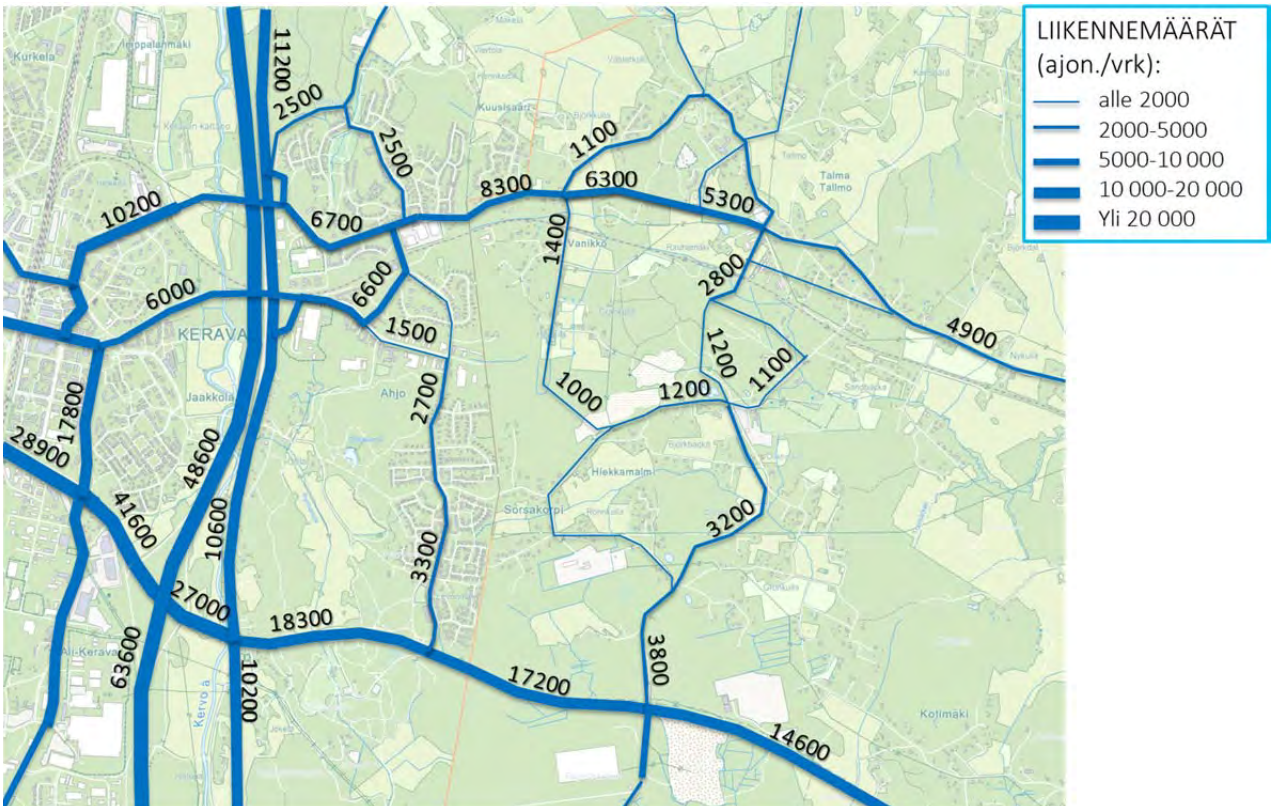
Keskivuorokausiliikennemäärät nykytilanteessa. Lähde: Sito Oy, 2014.



Keskivuorokausiliikennemäärät 2035 perusennusteessa, jossa kaikki Talman osayleiskaavassa esitetty maankäyttö on toteutunut. Lisäksi perusennusteessa on toteutunut Bastukärrin maankäyttö kokonaisuudessaan (noin 600 000 k-m^2), Keravan ja Nikkilän maankäyttö (kaavat) ja Rykmentinpuiston alue Tuusulassa. Jos perusennusteen liikenneverkkoon lisätään kaikelle ajoneuvoliikenteelle sallittu Terästien jatke Vanikontien jatkeelle, siirtyy tälle yhteydelle noin 2 700 ajon./vrk, josta noin 1 900 ajon./vrk siirtyy pois Martinkyläntieltä. Lähde: Sito Oy, 2014.



Kuvassa on esitetty vuoden 2035 keskivuorokausiliikennemäärät tilanteessa, jossa Kerava-Nikkilä radan henkilöliikennettä ei ole aloitettu. Keravan ja Sipoon rajan ylittää tällöin maantietä 148 pitkin 600 ajon./vrk ja Porvoontietä/Martinkyläntietä pitkin 2900 ajon./vrk enemmän kuin perusennusteessa. Lähde: Sito Oy, 2014.

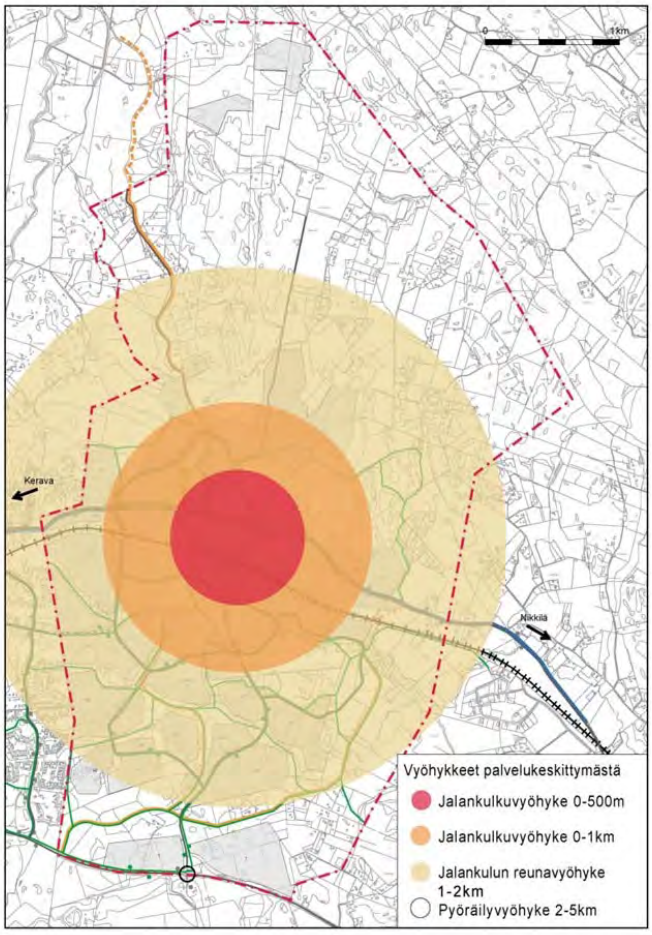


Kuvassa on esitetty keskivuorokausiliikennemäärät vuoden 2035 ennustetilanteessa, jossa Talman maankäytön vaiheet I ja II sekä puolet Bastukärrin maankäytöstä on toteutunut. Peruennusteeseen nähden Keravan ja Sipoon rajan ylittää maantietä 148 pitkin 1800 ajon./vrk ja Porvoontietä/Martinkyläntietä pitkin 2500 ajon./vrk vähemmän kuin perusennusteessa. Lähde: Sito Oy, 2014.

7.1.7 Jalankulkuun ja pyöräilyyn

Terästien jatkeen myötä Talman renkaalta pyöräily-yhteydet paranevat Keravan suuntaan. Pääkokoojakatua pitkin Bastukärristä pääsee helposti Talman keskustaan ja Keravantien varrelle rakennettava pyörätie parantaa kevyenliikenteen yhteyksiä Keravan suuntaan. Vaahteramäentieltä uusi pyöräilyyhteys radan eteläpuolella parantaa alueen saavutettavuutta Talman keskustaan. Nykyisten katujen reunoille rakennettavat pyöräilytiet parantavat alueen liikenneturvallisuutta. Hyvien ulkoilureittien myötä liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisääntyy. Jalankulku ja pyöräilyreitit on viety osittain yhdyskuntarakenteen sisään pääliikenneväylien varsilta, joka aikaansaa sujuvammat, turvallisemmat ja autoliikennettä lyhyemmät yhteydet palveluverkkoon.

Joukkoliikenteen osalta suuri osa uusista asukkaista asuu radan vaikutuspiirissä (kävelymatka asemalle alle 1000 m) ja saavuttaa myös ne asukkaat, jotka jäävät bussiliikenteen kattavuusalueen ulkopuolelle (kävelymatka bussipysäkille 300 metriä). Uuden alueen asukkaista noin 61 % asuu jalankulkuvyöhykkeellä kilometrin säteellä palvelukeskittymästä, 38 % asuu jalankulun reunavyöhykkeellä säteellä 1-2 km. Pelkästään kaava-alueen pyöräilyvyöhykkeellä uusia asukkaita ei ole kuin prosentti, mutta pyöräily on potentiaalista myös jalankulun reunavyöhykkeellä (ks. viereinen kuva).



7.1.8 Liikenneturvallisuuteen

Nykyisen Martinkyläntien maantiemäisen yhteyden sekä nykyisten yksityisteiden parantaminen katumaisiksi väyliksi yhdessä uusien kevyen liikenteen väylien kanssa vähentää vakavien onnettomuuksien todennäköisyyttä oleellisesti, vaikka liikennemäärät kasvavat. Myös pääliittymien toteuttaminen kiertoliittyminä vähentää onnettomuusriskiä. Laajemmin vaikutuksia alueen liikenneturvallisuuteen on käsitelty kohdassa *7.3 Vaikutukset terveellisyyteen ja turvallisuuteen.*

7.1.9 Rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muinaismuistoihin

Osayleiskaavassa on osoitettu merkinnöin kaikki tehdyissä inventoinneissa mainitut muinaismuistoalueet ja -kohteet sekä suojeltavat rakennukset, ja annettu näiden huomioimista koskien määräyksiä.

Kaavaratkaisun mukaisella maankäytöllä alueen kaikki kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset on mahdollista säilyttää. Arkeologisista kohteista kaksi kivikautista asuinpaikkaa jäävät keskusta-alueelle (C) (toinen osittain lähivirkistysalueelle) ja yksi matkailualueelle (RM). C-alueelle sijoittuvien kohteiden osalta on mahdollista, että ne voidaan joko kokonaan tai ainakin osaksi säilyttää huomioimalla ne asemakaavoitusvaiheessa. Kaavaratkaisu mahdollistaa myös RM-alueen arkeologisen kohteen säilymisen.

7.1.10 Tekniseen huoltoon

Nykyinen Talman viemärivesien pumppaamo saneerataan kesällä 2013, jolloin sen maksimikapasiteetti tulee olemaan noin 100-120 l/s. Ensimmäisen vaiheen rakentamisen jätevedet hoidetaan tämän pumppaamon kautta. Myöhemmin tarvitaan kolme uutta pumppaamoa radan eteläpuolisten uusien asuin- ja loma-alueiden viemäröinnin toteuttamiseen. Maantien 148 varren teollisuusalueet voidaan viemäröidä maantien varren olemassa oleviin verkostoihin.

Sipoon yleiskaavan 2025 ja Talman osayleiskaavaluonnoksen väestönkasvutavoitteiden perusteella Sipoon kunta joutunee vuoteen 2025 mennessä hankkimaan lisää käyttöoikeutta sekä Keski-Uudenmaan meriviemäriin että Viikinmäen puhdistamoon. Nikkilän ja Talman alueilta meriviemäriin johdettavat jätevedet mitataan kuntayhtymän omistamalla Talman mittausasemalla Sipoon ja Keravan rajalla. Mittausasema on lähivuosina peruskorjauksen tarpeessa tai se joudutaan korvaamaan uudisrakennuksella, jos väestönkasvun arvioidaan toteutuvan ennusteiden mukaisesti. Jos saneerattava pumppuasema ja muut meriviemäriin jätevesiä pumppaavat asemat varustetaan magneettisella virtausmittareilla, mittausasemaa ei tarvitse saneerata vaan se voidaan poistaa käytöstä. Talman asukasmäärän lisäys kasvattaa jätevesimäärää samalla määrällä (50 l/s) kuin meriviemäriin johdetaan tällä hetkellä jätevesiä. Sipoo joutuu siten todennäköisesti ostamaan lisää käyttöoikeutta meriviemäriin Talman rakentamisen loppuvaiheissa.

Sipoon kunnan vesihuollon ominaiskulutus on todetun mittauksen perusteella keskimäärin noin 130 l/as vuorokaudessa. Tämän kulutusluvun perusteella suunnittelualueen eri vaiheiden vuorokauden keskimääräisen ominaiskulutuksen (m³/d), hetkellisen virtaaman (l/s) sekä vuosikertymän mukaiset jätevesimäärät ovat:

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

Lopputilanteen kokonaisasukasmääräksi on arvioitu 13 330 ja muuntamalla työpaikkojen määrä asukasvastineluvuksi saadaan kokonaisluvuksi noin 13 500. Laskemalla vastaavat jäteveden kokonaisvesimäärät saadaan: 1 755 m³/d (20,3 l/s) ja 640 500 m³/vuosi. Nämä ovat keskimääräisen vuorokausikulutuksen mukaisia määriä.

Kaavaratkaisu lisää toteutuessaan merkittävästi alueen sähkön ja energian kulutusta. Osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty ekotehokkuustarkastelu, jossa on arvioitu alustavasti alueen lämmöntuotantotapoja. Selvityksen mukaan pääosa Talman uudisrakennusten lämmitystarpeesta voidaan kattaa kaukolämmityksellä johtuen tiiviistä asemanseudusta sekä alueen hyvästä maantieteellisestä sijainnista. Kaavaratkaisussa "kehäkadun" itäisen alikulun viereen on varattu ET-alue uudelle lämpökeskukselle, joka tulee toimimaan lähinnä vara- ja huippulaitoksena. Talman rakentamisen alkuvaiheessa lämpökeskus saattaa toimia myös alueen varsinaisena lämmönlähteenä. Suunnittelualueen asemakaavoituksen yhteydessä tullaan tutkimaan tarkemmin alueen sähkönjakelun verkoston kehittämistarpeet, kuten uusien sähkömuuntamoiden sijoitus ja tehdään niille tarvittavat tilavaraukset.

7.1.11 Ympäristöhäiriöihin

Kaavaratkaisu ei itsessään lisää merkittävästi alueen ympäristöhäiriöitä, sillä useat ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot (mm. rata ja tiet) ovat jo alueella. Liikenteen määrät tulevat toki kasvamaan kaavaratkaisun toteutumisen myötä alueella ja näin ollen kasvaa myös tieliikenteen aiheuttama melu alueella jonkin verran. Uusia ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja ei kaavaratkaisussa ole osoitettu, lukuun ottamatta Bastukärrin työpaikka-aluetta pohjoiseen laajentavaa Keravantien varren T-aluetta. Siltä osin kuin osayleiskaavassa on osoitettu uutta asuinrakentamista tai muuta ympäristöhäiriöille herkkää toimintaa ympäristöhäiriöalueelle, on kaavassa annettu tarvittavia määräyksiä ympäristöhäiriöiden vaikutusten huomioimiseksi ja vähentämiseksi alueen asemakaavoitus- ja toteutusvaiheissa.

Martinkyläntien ja radan varrella osa asuinalueista sijoittuu osittain melualueelle. Asemakaavoitusvaiheessa asuinrakennukset Martinkyläntien ja radan eteläpuolella voidaan sijoittaa tien/radan suuntaisesti siten, että ne toimivat melusuojina. Radan pohjoispuolella on mahdollista sijoittaa pysäköintipaikat asuinrakennusten ja radan väliin, jolloin autotallit/katokset toimivat melusuojina – tällöin myös etäisyys radasta asuinrakennuksiin kasvaa. Asuinalueiden viereiselle kyllästämön alueelle (TY) suuntautuu kausiluonteisesti jonkun verran raskasta rekkaliikennettä (noin 10 autoa/vrk), mikä aiheuttanee jonkin verran meluhaittaa viereisille asuinalueille. Kaavassa tätä kyllästämön viereisille asuinalueille aiheutuvaa mahdollista meluhaittaa on pyritty vähentämään osoittamalla kyllästämöalueen länsipuolelle suojavihervyöhyke (EV) sekä jättämällä TY-alueen itäpuolella asuinalueen ja kyllästämön välinen alue rakentamisen ulkopuolisiksi MU- ja VL-alueiksi.

Kehämäisen kokoojakadun sisään jäävät uudet rakentamisalueet junaradan varrella ulottuvat osittain tai kokonaan radan tärinäalueelle. Raideliikenteen aiheuttaman tärinän vuoksi alle 50 metrin etäisyydelle raiteesta sijoittuvat rakennukset vaativat merkittäviä vaimennustoimenpiteitä tai tärinäesteitä.



Talman halki kulkevan radan junaliikenne aiheuttaa melu- ja tärinähaittoja radan läheisille alueille. Melu- ja tärinähaitat ovat kuitenkin estettävissä oikeanlaisilla suunnittelu- ja toteutusratkaisuilla.

7.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

7.2.1 Maisemaan

Osayleiskaavan rakentaminen muuttaa Talman maisemakuvaa merkittävästi. Osayleiskaavassa rakentaminen on kuitenkin sijoitettu pääosin maisemaselvityksen suosittelemille rakentamiseen hyvin soveltuville alueille. Maisemallisesti arvokkaat peltoalueet jäävät rakentamisen ulkopuolelle ja viljelytoiminnan jatkuessa säilyvät avoimina maisematiloina. Rakentumisen myötä rautatien eteläpuolisten laajojen hakkuu- ja täyttöalueiden maisema- ja taajamakuva tulee paranemaan nykyisestä.

7.2.2 Luonnonoloihin ja luonnonsuojeluun

Suurin osa osayleiskaava-alueesta jää maa- ja metsätalouskäyttöön – näin varsinkin Martinkyläntien pohjoispuolella. Tien eteläpuolella rakentaminen on laaja-alaista ja luonnonolot muuttuvat huomattavasti.

Luontoselvitysten mukaiset arvokkaat luontokohteet on osoitettu kohteiden arvoluokitusta vastaavalla kaavamerkinnällä (ge-, luo-1, luo-2, luo-3 -merkinnät). Nykyisen rautatien pohjoispuolella pääosa luontokohteista (yht. 17 kohdetta) sijoittuu yhtenäisille laajoille, tiiviimmän rakentamisen ulkopuolelle jätettäville MY-alueille. Kaksi kohdetta sijoittuu M-alueelle (toinen luo-2- ja toinen luo-1-kohde). Alueen arvokkain luontokokonaisuus, osa Degerbergin metsäselänteestä (kohteet: luo-1/88/89/90/91) osoitettu kaavassa luonnonsuojelualueeksi (SL). Kohteiden säilyminen on täten ainakin osayleiskaavan osalta turvattu.

Rautatien eteläpuolella kaikki luo-3-alueet (viitasammakkoalueet) sijoittuvat viheralueille – kaksi näistä laajojen viherkäytävien varrelle. Viitasammakoiden säilyminen alueella lienee siten turvattu. Luo-1-alueista (6 kpl) kaksi sijoittuu viheralueille ja neljä rakentamiseen osoitetulle alueelle (kolme A-alueelle, yksi EG-2-alueelle). Asuntoalueelle sijoittuvista arvokohteista pienin (luo 1a/125) voidaan asemakaavoituksen yhteydessä helposti säilyttää, laajemmat kohteet voidaan säilyttää ainakin osittain. Kohteet tulee inventoida uudelleen asemakaavoitusvaiheessa. Inventoinnin pohjalta arvioidaan ja sovitetaan yhteen osayleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö ja luontoarvot. Luo-2-kohteista (6 kpl) yksi sijoittuu vahvistetun asemakaavan alueelle, kaksi viheralueille (MU-1 tai MY) ja kolme asuinalueille. Jälkimmäisistä pienialaisin on helposti säilytettävissä, kaksi laajahkoa lehtomaista metsää (lehtomainen rinnemetsä ja entinen, lehdoksi palautumassa oleva peltoalue) inventoidaan uudelleen asemakaavoitusvaiheessa. Kohteet ovat osittain säilytettävissä.

Tärkeimmät ja laajimmat linnustoalueet sijoittuvat rautatien pohjoispuolisille MY-alueille. Samoilla alueilla on myös liitooraville soveliaita metsiä – tosin liito-oravia ei havaittu Talman alueella. Nämä MY-alueet muodostavat hyvin laajat ja yhtenäiset metsäalueet ja turvaavat luonnon monimuotoisuuden alueella. Lisäksi ko. metsäalueet muodostavat leveän ekologisen yhteyden kaava-alueen itäosassa.

Linnustollisesti parhain peltoalue säilyy nykyisessä käytössään peltoalueena Sandbackan itäpuolella.

7.2.3 Pienilmastoon

Asuinalueet sijoittuvat pääosin pienilmastoltaan suotuisille alueille kuten esim. kuiville ja aurinkoisille rinteille. Pohjoisrinteet sekä hallanarat, alavat ja kosteat alueet on jätetty pääosin rakentamisen ulkopuolelle. Osa radanvarren asuinalueista (A) ydinkeskustan kohdalla jää kuitenkin pohjoisrinteen puolelle. Tällä alueella tulee asemakaavoitusvaiheessa kiinnittää erityistä huomiota mm. rakennusten sijoitteluun suotuisan pienilmaston luomiseksi.

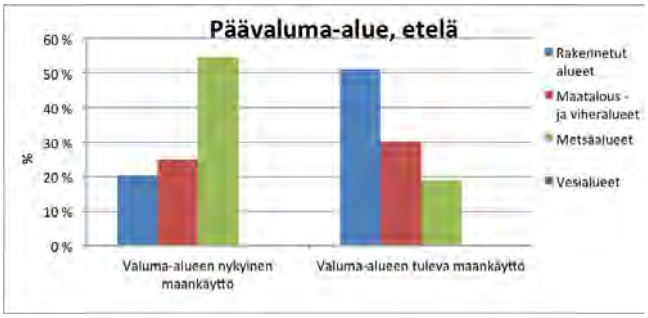
7.2.4 Vesistöihin ja vesitalouteen

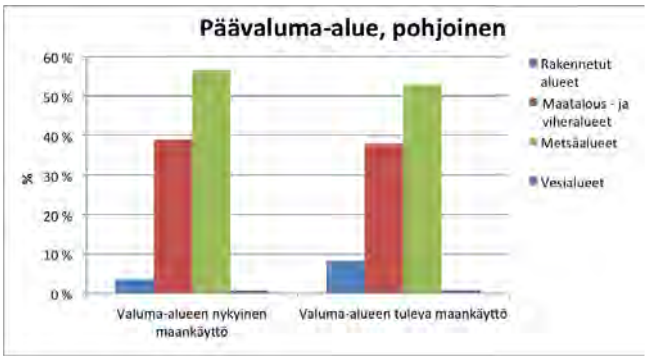
Hulevesien osalta suurimmat muutokset kohdistuvat alueen eteläpuolisen Ollbäckenin valuma-alueeseen, jolla läpäisemättömien pintojen kokonaismäärät (nk. TIA-arvot) voivat nousta suurimmillaan kaksinkertaisiksi ja valumakertoimet kolminkertaisiksi verrattuna nykytilanteeseen (Valumakerroin kuvaa hulevesivalunnan osuutta yksittäisen sadetapahtuman sademäärästä). Suunnittelualueen pohjoispuolisen Kumbäckenin valuma-alueen maankäytön vaikutukset ovat eteläiseen valuma-alueeseen verrattuna vähäisiä. Hulevesien pääpurkureitit Ollbäcken ja Kumbäcken säilyvät pääosin avouomina. Uomat sijoittuvat pääosin kaavan viheralueille tai ovat suojeltavaksi esitettyjen alueiden sisällä. Paikoin uomia joudutaan kuitenkin siirtämään ja tarvittaessa pieniltä osin putkittamaan, sillä esim. junaradan alikulut katkaisevat Ollbäckenin toisen päähaaran.

Suunnittelualueen hulevedet laskevat Sipoonjokeen, joka on Natura-aluetta. Mikäli hulevesien hallintatoimenpiteet toteutetaan hulevesiselvityksen ja kaavamääräysten mukaisesti ja näin pystytään estämään rakennettavilta alueilta virtaavan kiintoaineksen virtaaminen Sipoonjokeen, ei kaavaratkaisun mukaisella rakentamisen pitäisi heikentää Sipoonjoen ekologista tilaa. Hulevesiselvityksen mukaisesti tiivisti rakennetuilla tai runsaasti liikennöidyillä alueilla muodostuvien hulevesien laadulliseen hallintaan on kiinnitettävä erikseen huomiota ja hallintamenetelmät on valittava tarkemmassa suunnitteluvaiheessa siten, että myös riittävä puhdistusvaikutus saavutetaan. Suositeltava ratkaisu on esimerkiksi biopidätysalueiden toteuttaminen ennen vesien purkua pääuomiin. Riskitoimintojen alueella, kuten suurilla parkkipaikoilla ja teollisuustonteilla muodostuvat hulevedet tulisi puhdistaa vähintäänkin öljynerottimilla ennen purkua maastoon.

Nygårdin pohjavesialueelle osoitetaan vain vähän uutta rakentamista (18 loma-asuntoa) alueelle, jossa maanpinta on tietämyksen mukaan monta metriä korkeammalla kuin pohjaveden pinta. Lisäksi pohjavesialueella (pv-1) rakennukset on määrätty liitettäväksi vesihuoltoverkostoon. Golf-toiminta jatkuu kaavaratkaisun mukaisesti tulevaisuudessakin nykyisin käytössä olevalla alueellaan. Suomen Golfliiton teettämissä tutkimuksissa golfkenttien typpi- ja fosforivalumien on todettu olevan selkeästi pienempiä kuin maataloudessa.

Ollisbäckenin pohjavesialueen runsas rakentaminen saattaa vähentää pohjaveden muodostumista. Rakentamisalueiden enimmäistehokkus sekä hulevesien hallintaan annetut kaavamääräykset turvannevat kuitenkin sen, että sade- ja sulamisvesiä imeytyy riittävä määrä maaperään. Lisäksi myös kaavassa esitetyt tiukat pohjavesimääräykset varmistanevat pohjavesien riittävän määrän ja laadun. Ollisbäckenin pohjavesialueella maalämpöjärjestelmien rakentaminen on mahdollista, mutta luvanvaraista - rakentamisvaiheessa luvan myöntäminen jää rakennuslupaviranomaisen harkittavaksi.





Osayleiskaavan päävaluma-alueiden maankäyttö nykyisin ja kaavan toteuduttua. (FCG Oy, 2012)

7.2.5 Maa- ja metsätalouteen

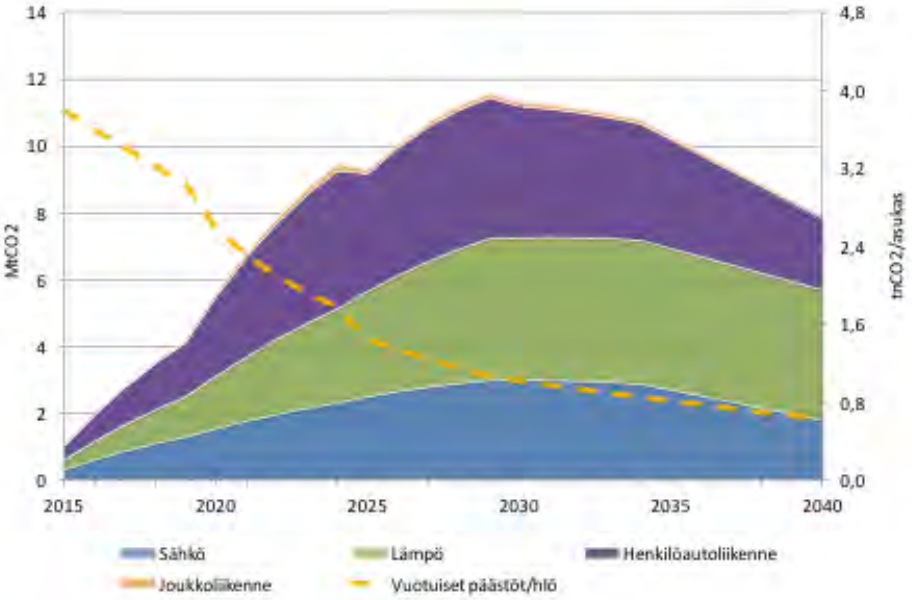
Kaikki nykyiset laajat peltoalueet on mahdollista säilyä viljelyksessä. Näillä alueilla kaavamerkintöinä ovat MA ja MT. Rakentamisen sisään jäävät nykyiset pienet peltotilkut muuttuvat pääosin viheralueiksi (VL). Rakentamisen ulkopuolelle jäävät metsäalueet säilyvät metsätalouskäytössä. Metsäalueilla, joilla on erityisiä ympäristöarvoja (MY) tai erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU) metsätaloutta kuitenkin rajoittaa MRL 128 §.

7.2.6 Ilmastotalouteen

Kaavatyön yhteydessä on tehty ekotehokkuustarkastelu, jossa on arvioitu kaavaratkaisun vaikutuksia energiatehokkuuden ja päästöjen näkökulmasta.

Gaia Oy:n ekotehokkuustarkastelun mukaan osayleiskaava-alueen kokonaishiilijalanjälki muodostuu rakennuskannan, liikenteen ja rakentamisen energiankulutuksesta. Rakentaminen on rajattu tarkastelun ulkopuolelle. Tarkastelujakson lopussa vuonna 2040 suurin osa kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu rakennuskannan energiankulutuksesta. Liikenteen osuus on tällöin noin neljäsosa kokonaispäästöistä. Henkilöautoliikenteen päästöt ovat hallitsevassa asemassa liikenteen päästöjen muodostumisessa koko tarkastelujakson aikana. Luomalla toimivat joukkoliikenne- ja kevyen liikenteen yhteydet, hyvä peruspalvelutaso sekä rakentamalla energiatehokkaita rakennuksia voidaan parhaiten vaikuttaa osayleiskaava-alueen ekotehokkuuteen ja minimoida hiilijalanjälkeä. Rakennusten energiatehokkuuden ja joukkoliikenteen lisäksi alueen ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa suosimalla vaihtoehtoisia paikallisia uusiutuvia energi-

antuotantomuotoja, kuten aurinkoenergiaa. Asuinalueen päästöjen muodostumiseen vaikuttavat myös mm. kaukolämmön ja verkkosähkön tuotannon päästöt sekä liikennevälineiden teknologian ja ominaispäästöjen kehittyminen.



Talman alueen liikenteen ja rakennuskannan yhteenlasketut päästöt vuosina 2015–2040. Kaavaluonnoksen arvioidut vuotuiset kokonaispäästöt on merkitty pinotulla kuvaajalla ja niitä vastaavat arvot ovat vasemmalla akselilla. Asukaskohtainen päästökehitys on puolestaan kuvattu katkoviivalla ja sitä vastaavat arvot ovat oikealla akselilla. Olemassa olevan rakennuskannan energiankulutuksesta ja alkuperäisten asukkaiden liikkumisesta aiheutuvia päästöjä ei ole sisällytetty kuvaan. (Gaia Consulting, 2013)

7.3 Vaikutukset terveellisyyteen ja turvallisuuteen

7.3.1 Liikenneturvallisuuteen

Kaavaratkaisussa esitetty hierarkialtaan selkeä katuverkosto sekä juna- ja autoliikenteen tasoristeyksien poistaminen parantavat alueen liikenneturvallisuutta. Samoin osayleiskaavan mukainen ajoneuvoliikenteen nopeuksien laskeminen kiertoliittymillä ja välttämällä pitkiä, suoria katulinjauksia edistää alueen liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisimpia tieliittymäkohtia on esitetty osayleiskaavassa siirrettäväksi näkymäalueiltaan parempiin kohtiin. Varsinaisesti tarkempi katusuunnittelu ja liikenneturvallisuuden parantamistoimet tullaan tekemään kuitenkin vasta asemakaavoitus ja katusuunnitteluvaiheissa.

”Kehäkadun” sisälle jäävälle alueelle on mahdollista luoda ajoneuvojen ulkosyöttöjärjestelmä, mikä mahdollistaa kevyenliikenteen sujuvat yhteydet eri asuinalueiden välillä. Tiheä kevyen liikenteen verkosto parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta.

Osayleiskaavassa osoitettu raideliikenteen tasoristeyksien poistaminen ja muuttaminen joko ali- tai ylikulkuväyläksi lisää alueen liikenneturvallisuutta vähentämällä merkittävästi radalla liikennöivien säiliöjunakuljetusten suuronnettomuusriskiä (Gaia Consulting Oy, 2010). Osayleiskaava vähentää suuronnettomuusriskin mahdollisuutta myös välillisesti, kun nykyinen rataosuus peruskorjataan palvelemaan myös henkilöraideliikenteen tarpeita ja näin junan suistumisvaara tulee vähentymään. Samoin junien nopeusrajoituksia tullaan oletettavasti tarkistamaan tulevaisuudessa myös Talman taajamaa halkovan rataosuuden osalta. Osayleiskaavaratkaisu ei itsessään lisää suuronnettomuusriskiä, sillä osayleiskaavassa ei ole osoitettu haavoittuvia toimintoja, kuten päiväkotia ja koulua radan läheisyyteen.

7.3.2 Ihmisten elinoloihin ja terveyteen, sosiaaliseen ympäristöön

Hyvä elinympäristö on tärkeä ihmisen hyvinvoinnille, jota edistävät mm. ympäristön kauneus, turvallisuus, terveellisyys, viihtyisyys, riittävät sosiaaliset kontaktit ja palvelujen saatavuus. Liikenteen ja teollisuuden aiheuttamia melu- ja tärinävaikutuksia sekä palvelutarjonnan (kaupalliset ja julkiset palvelut, julkinen liikenne) vaikutuksia on käsitelty kohdassa 7.1. Nykyisten asukkaiden elinympäristö tulee osayleiskaavan toteutumisen myötä muuttumaan merkittävästi. Osa asukkaista saattaa kokea taajaman tiivistymisen ja rakentamattomien alueiden vähentymisen negatiivisena vaikka palvelutarjonta uusien asukkaiden myötä koheneekin huomattavasti. Monien nykyisten asukkaiden arvostama ”oma rauha” lienee kuitenkin mahdollista tulevaisuudessakin tiivistä ydinkeskustaa ympäröivillä pientaloalueilla.

7.3.3 Ympäristön puhtauteen

Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisun ”Ilmanlaatu Uudellamaalla vuonna 2010” mukaan liikenne on merkittävin typenoksidien, hiilimonoksidin ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästölähde Sipoossa. Myös taajamissa, joissa on vilkasta liikennettä kuten Sipoon Nikkilässä, pitoisuudet voivat nousta korkealle. Mittausten mukaan pitoisuudet ovat kuitenkin jääneet Nikkilässä raja-arvojen alapuolelle. Suunnittelualueella Keravantien liikenne on huomattavin päästölähde, Martinkyläntie huomattavasti pienempi.

Osayleiskaava-alueen rakentamisen myötä autoliikenteen määrä tulee kasvamaan myös asutuksen keskelle jäävällä Martinkyläntiellä sekä muilla alueen kokoojakaduilla – mutta ilmeisesti ei kuitenkaan niin paljon, että päästöillä olisi merkittävää vaikutusta, vrt. Nikkilän nykytilanne. Lisäksi autotekniikan kehityksen myötä ajoneuvojen päästöt tulevat tulevaisuudessa huomattavasti vähenemään. Osayleiskaava mahdollistaa hyvät joukkoliikenneyhteydet ja peruspalvelut, mikä osaltaan vähentää autoilun tarvetta ja päästöjä. Keravantie ja sen viereiset teollisuusalueet mahdollisine päästöineen sijoittuvat kauas asutuksesta.

Lämpöenergian vara- ja huippulaitoksena toimiva lämpökeskus tulee sijaitsemaan lähellä asuinalueita. Kun alue on rakentunut, varalämpökeskusta käytetään kuitenkin ainoastaan kovilla pakkasilla. Ainoastaan alkuvuosina lämpökeskus saattaa toimia Talman varsinaisena lämmöntuottajana. Tällä hetkellä ei ole vielä tiedossa lämpökeskuksen käyttämä polttoaine. Keskuksen piipun korkeus tullaan kuitenkin mitoittamaan siten, että päästöjen ohjearvoja ei tulla ylittämään.

7.4 Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä

Alueen asukasmäärä tulee nousemaan nykyisestä noin 1 300:sta noin 14 300:teen. Koulujen ja muiden lähipalveluiden saatavuus, monipuoliset asuinalueet ja vapaa-ajanpalvelut sekä laajat virkistys- ja ulkoilumaastot houkuttelevat todennäköisesti alueelle kaiken ikäisiä muuttajia. Nykyisestä huomattavasti parantuva kevyen liikenteen verkosto, mahdollinen henkilöjunaliikenne sekä nykyistä tiheämpi linja-autoliikenneverkosto parantavat varsinkin autottomien (lapset, vanhukset) mahdollisuutta liikkumiseen. Myös kaavaratkaisun toteutumisen myötä kehittyvät lähi- ja kaupalliset palvelut, parantavat autottomien asuinolosuhteita alueella.

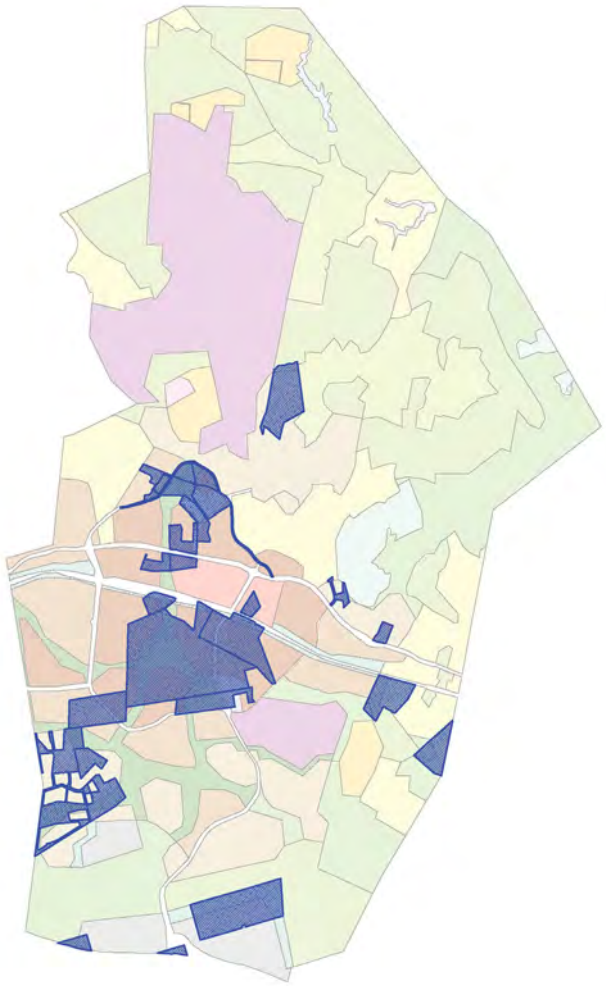
7.5 Vaikutukset talouteen

Talman osayleiskaavassa esitetty olevien rakenteiden hyödyntäminen luo taloudellisen pohjan maankäytön kehittämiselle ja tiivistämiselle.

Kaavan mahdollistamat uudet asukkaat ja yritykset vahvistavat kuntataloutta ja tukevat alueen taloudellista toimeliaisuutta. Riittävä asukaspohja luo edellytyksiä uusille palveluille ja kaupalle.

Riittävän tehokas ja tiivis korttelirakenne luo pohjan vesihuolto- ym. yhdyskuntateknisten verkostojen rakentamiselle. Talman nykyisen pumppaamon saneeraus tulee maksamaan noin 150 000-200 000 euroa.

Kunnalla on suhteellisen hyvin maanomistusta junaradan eteläpuolella. Suurin osa asemakaavoitettavista alueista on kuitenkin yksityisten omistuksessa, joten osayleiskaavan toteuttaminen edellyttää laajojen maa-alueiden hankintaa kunnan omistukseen.



Kunnan maanomistus kaava-alueella. Kaavan asukasmäärätavoite on 14 300, joista 1 300 on nykyisiä asukkaita. Laskennallisesti uusista asukkaista n. 3 300 sijoittuu kunnan tällä hetkellä omistamille maille.

Useiden radan alikulkujen toteuttaminen nostaa alueen rakentamiskustannuksia. Kaikissa alikuluissa kuivatus edellyttää hule- ja perusvesipumppaamon asentamista.

Kerava-Nikkilä -vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvityksessä on arvioitu, että henkilöliikenteen käynnistäminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttäisi rataan ja asemiin kohdistuvia investointeja noin 12 miljoonaa euroa (arvio vuodelta 2005).

Työn ohessa on arvioitu alustavasti osayleiskaavan mukaisen liikenneverkon kustannuksia (Sito Oy, 2014). Karkeasti arvioidut kokonaiskustannukset ovat noin 39 miljoonaa euroa. Kustannukset jakautuvat seuraavasti (Maku indeksi 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 Vaikutukset Keravalle

Liikenne-ennusteiden mukaan Talman osayleiskaava-alueen aiheuttamasta liikenteestä noin 70 % suuntautuu länteen. Alueen luontevat ajoneuvoliikenteen kulkuyhteydet muun muassa Lahden moottoritielle (valtatielle 4) ja Lahdentielle (mt 140) kulkevat Keravan alueen tie- ja katuverkonkautta. Keravan puolella läpikulkevan ajoneuvoliikenteen määrät kasvavat erityisesti Keravantiellä (mt 148) sekä Martinkyläntie/Porvoontie yhteydellä.

Keravantiellä Talman alueelle johtavan Kyllästämöntien länsipuolella liikennemäärät kasvavat 2035 mennessä Talman uuden maankäytön johdosta noin 4 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Samanaikaisesti myös Bastuskärrin logistiikka-alueelta länteen Keravantietä suuntautuva liikennemäärä kasvaa liikenne-ennusteen mukaan noin 7 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Maantien 148 liikennekuormitus kasvaa ennustetilanteessa noin 20 000 ajoneuvoon vuorokaudessa maantien 140 itäpuolella ja noin 28 000 ajoneuvoon vuorokaudessa maantien 140 länsipuolella. Kasvavat liikennemäärät edellyttävät maantien 148 Keravan kohdan tiesuunnitelman mukaisten kaista- ja liittymäratkaisujen toteuttamista mahdollisimman pian. Lisäksi on syytä varautua vuoden 2035 jälkeen mahdolliseen tien parantamiseen nelikaistaiseksi Kyllästämöntien liittymästä länteen Lahdentien (mt 140) liittymään saakka.

Martinkyläntien/Porvoontien yhteydellä liikennemäärät kasvaisivat Sipoon ja Keravan rajalla vuoteen 2035 mennessä noin 3 700 ajoneuvolla vuorokaudessa Talman uuden maankäytön vaikutuksesta. Porvoontien liikennemäärä kasvaisi ennusteen mukaan noin 7 900-10 800 ajoneuvoon vuorokaudessa. Nykyisen kaksikaistaisen väylän välityskyky riittää tälle liikennekuormitukselle. Liittymien parannustarpeita voi ilmetä. Porvoontien ja maantien 140 liittymään tulee toteuttaa liikennevalot välityskyvyn parantamiseksi. Liikenteen nopeuksia rauhoittavilla toimenpiteillä voidaan ennaltaehkäistä kasvavien liikennemäärien vaikutuksia ja vaikuttaa myös reitinvalintaan välillä Porvoontien/Ahjontie.

Keravan puolella Ratatien liikenne-ennuste on perusennusteessa noin 3 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä ei vielä aiheuttaisi kadulla mainittavaa muutosta nykytilaan. Jos Terästiellä olisi läpiajomahdollisuus Keravan Ahjon alueelle, kulkisi sen kautta Talman liikennettä noin 2 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteestä pääosa suuntautuisi edelleen Ahjontien kautta maantien 140 liittymään.

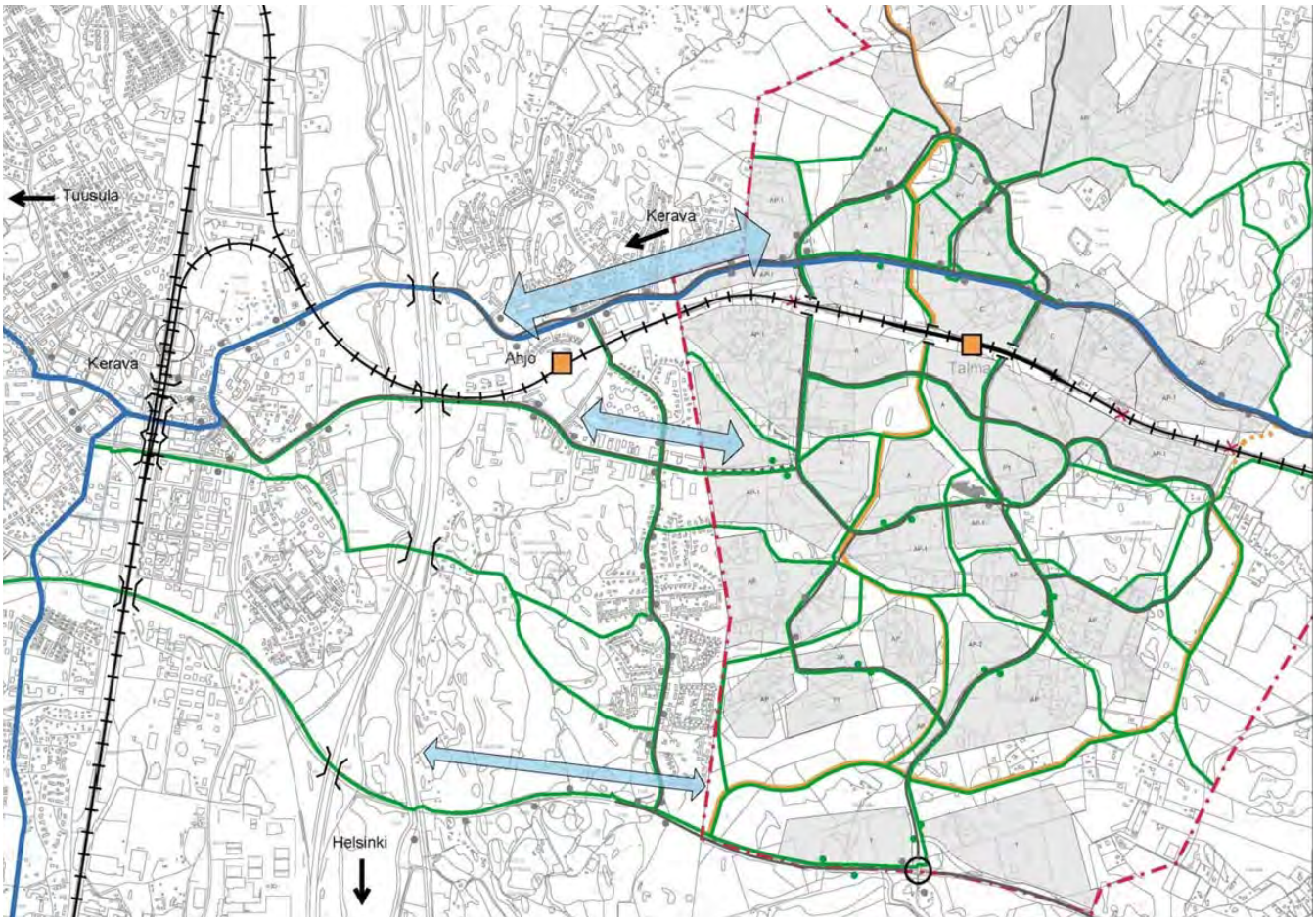
Kerava-Nikkilä -radan henkilöliikenne vähentää Sipoon ja Keravan rajan ylittävän ajoneuvoliikenteen määrää noin 3 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Vaikutus on merkittävä erityisesti Martinkyläntiellä/Porvoontiellä, mutta nähtävissä selvästi myös maantiellä 148. Kuormittuneiden liittymien osalta (mt 140, mt 148, Porvoontie, Ahjontie) pienentynyt liikennemäärä tarkoittaa parantunutta sujuvuutta erityisesti ruuhkatunteina.

Talman asukasmäärän kasvu lisää myös joukkoliikenteen kysyntää ja ennen Nikkilän suunnan henkilöjunaliikenteen aloittamista (oletus 2025) myös liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä Keravan asemalla kasvaa. Nykytilanteessa täysimääräisesti käytössä olevien liityntäpysäköintipaikkojen tulevan kysynnän ennustaminen on monimutkaista. Nykyisin Keravan asemalla on noin 420 liityntäpysäköintipaikkaa autoille ja niiden käyttäjistä on vuoden 2012 pysäköintitutkimuksen mukaan 7 % sipoolaisia (noin 30 autoilijaa).

Talman alueen aiheuttama kysynnän lisäys voidaan arvioida olevan maksimissaan noin 40-50 autopaikan luokkaa 2025 tilanteessa. Arvio saadaan tarkastelemalla liikennemallista Talman alueelta ja Helsingin kantakaupunkiin ja muualle pääradan varteen suuntautuvan liikenteen määrää, joka muodostaa siis potentiaalisen liityntäpysäköinnin käyttäjien joukon. Arviossa on huomioitu, että 90 % kysynnästä realisoituu päivittäin, ja että 30 % autoilijoista tarvitsee auton päivittäin työssä eikä voi siirtyä siksi joukkoliikenteen käyttäjäksi. Sipoon puolelta tulevat liityntäpysäköijät aiheuttavat siis vuonna 2025 Keravan aseman lähikaduille noin 150

ajoneuvon vuorokausittaisen liikennetuotoksen. Tämä vastaa noin 1,5-4 % aseman seudun katujen ennusteliikennemääristä riippuen katuosasta.

Kun henkilöliikenne Kerava-Nikkilä -osuudella alkaa, siirtyy liityntäpysäköinnin kysyntä valtaosin Keravalta Talman ja Nikkilän asemille, jolloin Keravan asemalta vapautuu vastaava määrä sipoolaisten käyttämiä paikkoja.



Kuvassa esitetty kevyen liikenteen pääyhteydet Talmasta Keravan suuntaan. Lähde: Sito Oy, 2014.

8. Selvitykset ja lähteet

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.

Selostuksen liitteet

Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 2. Rakennemalleista saadun yleisöpalautteen yhteenveto
Liite 3. Alustavasta kaavaluonnoksesta saadun yleisöpalautteen yhteenveto
Liite 4. Osayleiskaavaluonnoksen vastineraportti
Liite 5. Osayleiskaavaehdotuksen vastineraportti
Liite 6. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio
Liite 7. Korjatun osayleiskaavaehdotuksen vastineraportti
Liite 8. Osayleiskaavan luontokohteiden kohdekuvaukset
Liite 9. Talman osayleiskaavan ekotehokkuusselvitys
Liite 10. Talman osayleiskaavan liikennesuunnitelma, Sito
Liite 11. Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste, Strafica
Liite 12. Talman osayleiskaavan hulevesiselvitys
Liite 13. Talman osayleiskaavan vesihuoltosuunnitelma


sipoo
sibbo