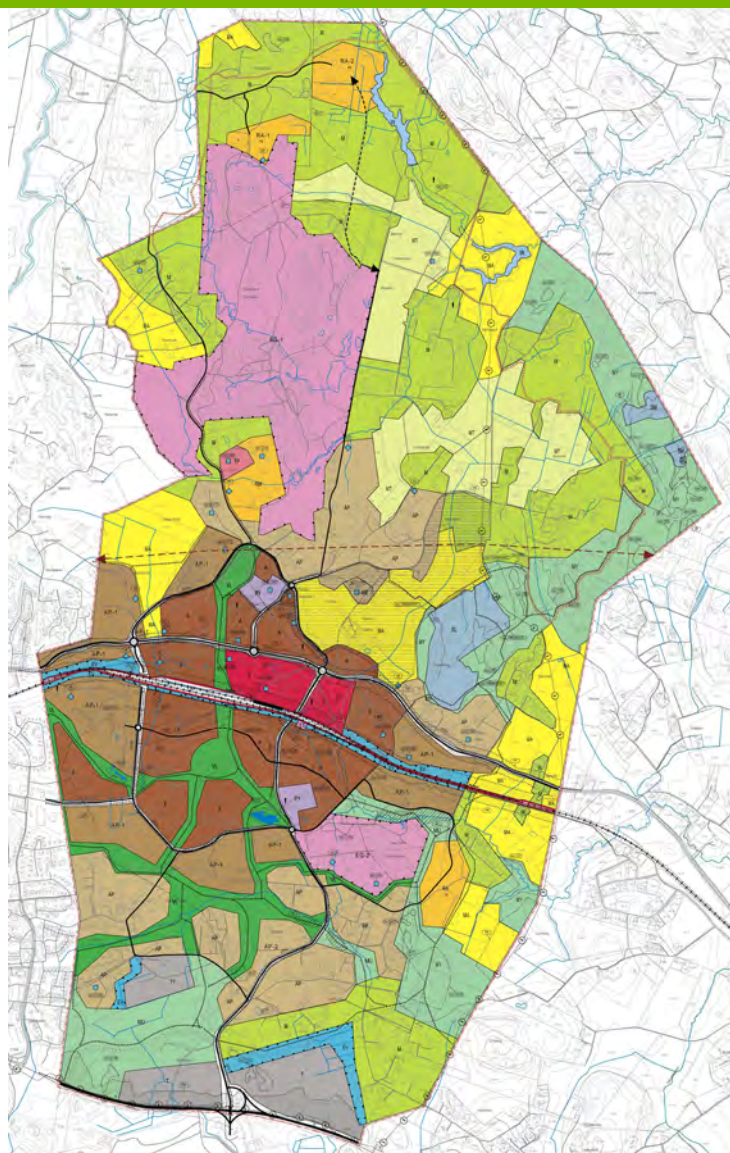


Delgeneralplan för Tallmo

Plan för genomförande



Arkkitehtitoimisto A-KONSULTIT Oy

17.12.2014



INNEHÅLL

PLAN FÖR GENOMFÖRANDE – VAD ÄR DET?

- Målgrupper
- Introduktion: Tallmo delgeneralplan i ett nötskal
- Avsikten med planen

VILKA ÄR MÅLEN?

- Delgeneralplanens centrala mål och principer samt samarbetspartners i genomförandet

I VILKEN TAKT FRAMSKRIDER UTBYGGNADEN – OCH PÅ VEMS ANSVAR?

- Allmänt om markpolitik och markförvärv
- Uppgörande av avtal på områden som enligt delgeneralplanen skall detaljplaneras
- Allmänt om utbyggandet i etapper
- Utbyggande av trafiksystem och -leder
- Fortsatt planering
- Bostadskvarteren och detaljplaneringen av dem

VILKA REGLER OM BYGGANDE OCH MILJÖARBETEN GÄLLER PÅ HELA OMRÅDET?

- Allmänt om beviljandet av bygglov
- Bygglov på områden som enligt delgeneralplanen ska detaljplanläggas
- Bygglov på glesbygdsområden
- Utbyggandet av vattenförsörjningsnätet
- Landskapsarbeten och dagvattenhantering
- Omsorg om miljövärden och lindrande av miljöstörningar

HUR SKA MAN SÄKRA TALLMOS DRAGNINGSKRAFT OCH BYGGANDETS KVALITET?

- Egenskaper i ett hållbart och trivsamt samhälle
- Detaljplanläggning av och byggande på kvartersområden

HUR SKA MAN AGERA UTANFÖR DETALJPLANEOMRÅDEN?

- Byggande och andra åtgärder på glesbygdsområden
- Förverkligandet av rid- och friluftsleder

HUR SÄKRAS TALLMOS EKOLOGISKA HÅLLBARHET?

- Ekoeffektiv områdesanvändning
- Konkreta åtgärder

VAD ÄR DET NYA TALLMO KÄNT FÖR?

- Områdets profilering
- Namn på områden, gator och parker

PLAN FÖR GENOMFÖRANDE – VAD ÄR DET?

Målgrupper

Planen för genomförandet riktar sig till olika läsargrupper:

- personer som deltar i den fortsatta planeringen av Tallmo – detaljplanläggare, trafikplanerare, beredare av kommunens serviceutbud m.fl. – kan ta över stafettpinnen medvetna om de eftersträlvade kvalitetsfaktorerna och de behövliga åtgärderna,
- beslutsfattare och myndigheter ges ett kompakt informationspaket, som hjälper till att hålla sig à jour i planeringsfrågor också under nästa decennium,
- invånare, företagare, markägare och andra intressenter kan med hjälp av planen bilda sig en uppfattning om det aktuella läget ? och t.ex. hur man går till väga gällande frågor om byggande och markanvändning på glesbygdsområden.

Introduktion: Tallmo delgeneralplan i ett nötskal

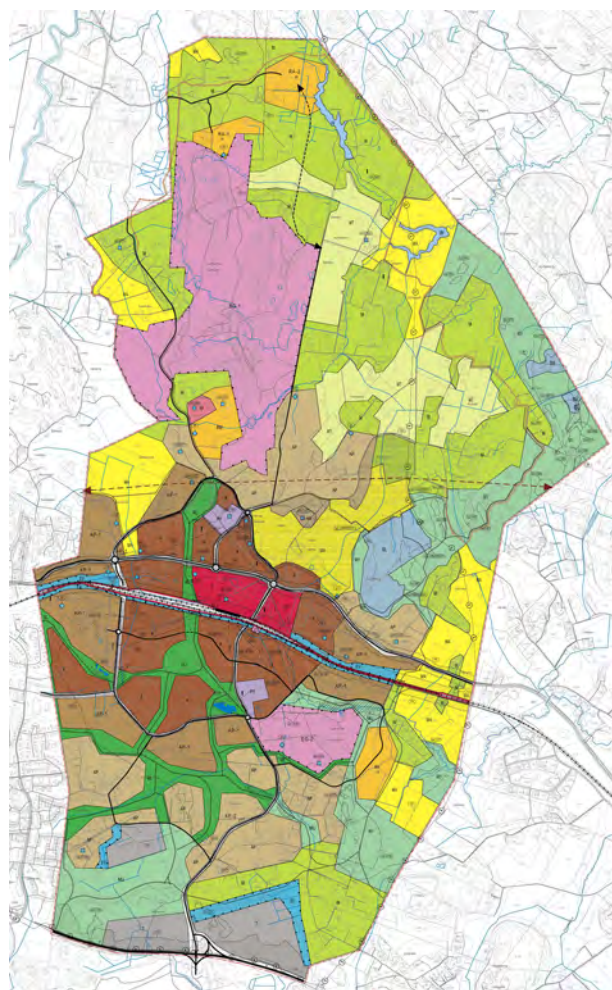
Avsikten med Tallmo delgeneralplan är att precisera markanvändningslinjeringarna i Sibbo generalplan 2025. Genom delgeneralplanen definieras de markanvändningsprinciper, enligt vilka Tallmo utvecklas till ett funktionellt mångsidigt tätortscentrum, som stöder sig på spårtrafik. I delgeneralplanen anvisas de behövliga utbyggnadsområdena för boende- och arbetsplatsfunktioner enligt tillväxtmålen i generalplanen, liksom för det vägnät och serviceutbud som bosättningen förutsätter. För genomförandet av Tallmo delgeneralplan är det uppställda mållåret 2035. Som en del av delgeneralplanarbetet har den nu föreliggande planen för genomförande utarbetats.

I delgeneralplanen har man skapat beredskap för en ökning av befolkningen till ca 13 000 invånare. På planområdet bor nu ca 1 300 invånare. Liksom på andra håll i Sibbo kommun, finns också för Tallmo beredskap till en stark befolkningstillväxt under de närmaste decennierna. Bosättningen som i dag koncentreras huvudsakligen längs Tallmobågen styrs i delgeneralplanen närmare järnvägsbanan och -stationen. Också områdena söder om banan tas i användning för effektiv bosättning.

Huvudparten av den nya bebyggelsen placeras i områdets centrum, kring den nya stationen. Kärnområdet skiljer sig från sin omgivning som tydligt tätare och urbanare. Det avgränsas av en ringgata, som förenar de olika delområdena på ömse sidor av banan. Större delen av den nya bosättningen är belägen på mindre än 1000 m avstånd från stationen. Det tätbebyggda centrum omges av glesare småhusområden och längre bort bevarar bosättningen sin karaktär av levande landsbygd. Odlingsmarkerna som dominerar landskapet har till tillämpliga delar bevarats. På planområdet har anvisats områden också för fritidsboende, som stöder sig på områdets fritidsaktiviteter.

Tallmo-området har goda förutsättningar för idrotts- och friluftsliv och planlösningen stöder ett ytterligare utvecklande av dem. I planlösningen har beaktats friluftsledningens tillgänglighet från olika delar av planområdet liksom friluftsledningens kontinuitet; genom det tätast utbyggda området löper en

grönförbindelse, som förbinder grönområdena i norr och söder, de viktigaste fritidsaktörerna, Talma Ski och Golf Talma samt järnvägsstationen till varandra.



Förminskning av Tallmo delgeneralplan (Kommunstyrelsen 17.6.2014)

Avsikten med planen

Planen för genomförandet av delgeneralplanen är inte en handling med standardformat – snarare är det fråga om ett pilotprojekt som söker efter en ny praxis. Planens centrala bakgrundsfaktorer, lösningar och olika konsekvenser har presenterats i planbeskrivningen och dess bilagor. Där relaterade fakta och bakgrunder upprepas inte i onödan, utan här hänvisas till respektive punkt i beskrivningen eller utredningen. Dessa dokument hittas på kommunens internetsidor. Det är skäl att poängtera, att denna plan för förverkligande inte innehåller några nya bestämmelser eller bindande direktiv eller tolkningar. De juridiska planhandlingarna skapar bas och randvillkor för byggande och annan markanvändning.

En avsikt med planen är att fungera som en minneslista och visa vad förverkligandet av målen i Tallmo delgeneralplan förutsätter, hur de uppställda målen kan uppnås. Den ger rekommendationer för detaljplaneringen och annan planering av markanvändning, infrastruktur och verksamheter. Den tecknar bakgrund för prövningen av planeringsbehov och lov i synnerhet på glesbygdsområden. Och den ger beslutsfattare, invånare, företagare och andra intressenter en uppfattning om hur och inom vilken tidtabell "det nya Tallmo" är tänkt att utvecklas.

VILKA ÄR MÅLEN?

Delgeneralplanens centrala mål och principer samt samarbetspartners i genomförandet

Centrala mål och principer för Tallmo delgeneralplan – samt utomstående samarbetspartners – är:

- Tallmo som en del av den kollektivtrafikbaserade tätortskedjan från Kervo till Nickby: Planlösningen stöder förutsättningar för kollektivtrafikens verksamhet och gynnar gång- och cykeltrafik.

– I detaljplaneringen upprätthålls ett nära samarbete med HRT.

- Ett mångsidigt tätortscentrum med mänskliga mått: Området utvecklas som en mångsidig helhet av boende, tjänster och arbetsplatser med bevarande av den byaliknande karaktären och med avsikt att skapa en småskalig helhet.

– I detaljplanläggningen samarbetas lyhört också med de olika aktörer som ansvarar för bostadsproduktionen.

- Ett område för naturnära boende och fritidsaktiviteter: De mångsidiga möjligheterna till fritids- och friluftsaktiviteter vidareutvecklas.

– I samband med detaljplaneringen av området beaktas planer och utvecklingsidéer av Golf Talma, Talma Ski och andra producenter av rekreationsaktiviteter.

- Ett smidigt och tryggt trafiksystem och -nät: Tryggheten och smidigheten i näten för kollektiv-, väg-, gatu- och lätttrafikleder förbättras.

– Trafikverket, NTM-centralen och HRT är centrala samarbetspartners under hela genomförandeprocessen, oberoende av detaljplanläggningen och dess tidtabell.

- Utnyttjande av områdets egenart och styrkor: I skapandet av en identitet för området poängteras de för området typiska, positiva och attraktiva egenskaperna.

– I stärkandet av Tallmos identitet och imago är det viktigt att engagera alla lokala och regionala.

- En öppen och interaktiv planering: Planeringen genomförs i aktiv växelverkan med intressenter och andra samarbetspartners.

– Samverkan med byborna och andra intressenter är fortlöpande och de nya invånarna och företagarna inbjuds aktivt att komma med i verksamheten.

- Genomförande på ett behärskat sätt: Genom delgeneralplanen möjliggörs en naturlig etappvis utbyggnad av området och en behärskad befolkningsökning.

– Det genomförandeprojekt som organiseras inom kommunförvaltningen hör i tillräcklig omfattning olika intressentgrupper och myndigheter.

Avsikten med planen för genomförande är att för sin del främja förverkligandet av dessa mål bl.a. genom att konkretisera deras innehåll och visa illustrativa och inspirerande exempel och planeringsprinciper.

I VILKEN TAKT FRAMSKRIDER UTBYGGNADEN – OCH PÅ VEMS ANSVAR?

Sibbo kommun bär huvudansvaret för utbyggnaden av "det nya Tallmo". I enlighet med kommunens verksamhetsprinciper uppgörs de detaljplaner som utbyggandet förutsätter i första hand på områden i kommunens ägo. Markanskaffningen är sålunda en viktig etapp i genomförandeprocessen. Kommunen svarar för huvudparten av den fortsatta planeringen; beträffande regionala trafik- och annan infrastruktur i samråd med andra aktörer. De konkreta byggnadsåtgärderna jämte nödvändiga planeringsåtgärder är i allmänhet de privata aktörernas sak.

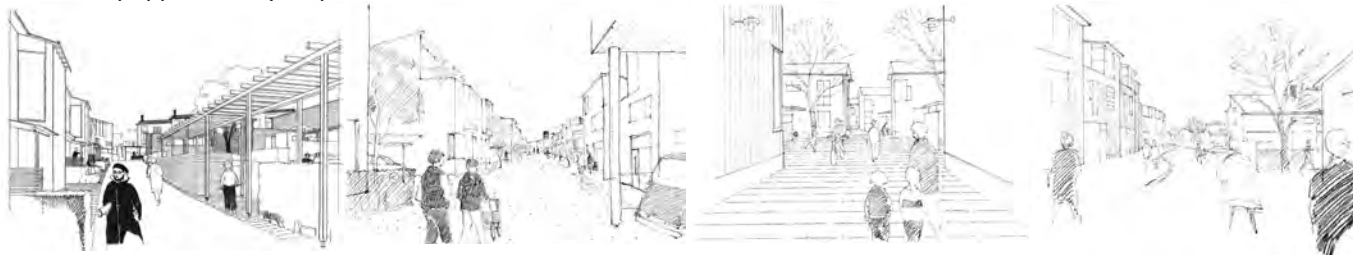
Allmänt om markpolitik och markförvärv

Allmänt om markpolitik och markförvärv

Kommunens markpolitiska åtgärder styr för sin del genomförandet av Tallmo delgeneralplan. Principerna och målen för kommunens markpolitik är definierade i det markpolitiska programmet (godkänt av fullmäktige 17.10.2005, reviderad version godkänd 19.1.2009). Programmet ska uppdateras var fullmäktigeperiod.

Enligt det markpolitiska programmet uppgörs detaljplaner i Sibbo i första hand på mark i kommunens ägo. Kommunen förvärvar mark i sin ägo med alla tillgängliga markpolitiska medel. I främsta hand tillämpas i anskaffningen av råmark frivilliga fastighetsköp. Priset som betalas för råmark ska vara skäligt. I Tallmo har priset på råmark varit i genomsnitt 4?4,50 €/m². Kommunen har också beredskap att inlösa såväl råmark och områden för offentlig användning som använda sin förköpsrätt när behov därtill föreligger. Markanvändningsavtal ingås, ifall de är förenliga med kommunens intresse. Markanvändningsavtal används huvudsakligen på redan detaljplanerade områden. Uppgörande av detaljplan eller planändring på basis av privat initiativ förutsätter alltid ingående av avtal.

Över privatmark kan detaljplan uppgöras också i en sådan situation, där planläggningen inletts på kommunens initiativ och den privatägda marken direkt ansluter till detaljplaneområdet. I dessa situationer är ett planläggningsavtal mel-



I ett urbant samhälle finns det gator och andra offentliga rum av varierande karaktär. Människan ska vara i fokus och rummen ska utformas i enlighet med människans skala.

lan kommunen och den privata markägaren inte nödvändigt, ifall byggrätten som den privata markägaren får i detaljplanen inte överskrider 500 v-m2.

Ingående av avtal på områden som enligt delgeneralplanen ska detaljplanläggas

C- och A-områden

På C- och A-områden som enligt delgeneralplanen ska utbyggas effektivt ingås i princip inte markanvändningsavtal mellan kommunen och markägarna på områden som inte detaljplanerats. Orsaken därtill är att kommunen därigenom kan säkerställa att områdena förverkligas på det avsedda sättet och enligt den avsedda tidtabellen.

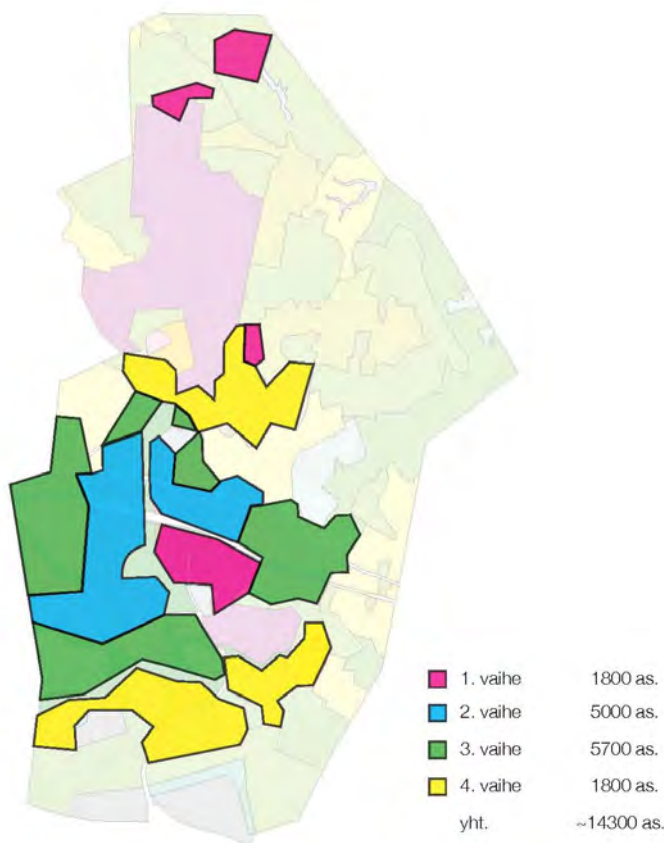
AP-områden

På C- och A-områden som enligt delgeneralplanen är småhusområden (AP, AP-1 och AP-2-områden) ingås markanvändningsavtal enligt prövning från fall till fall.

Övriga områden

Gällande RA-, RM-, EG-, TP- och TY-områden kan avtal ingås, ifall på områdena planeras projekt som stöder företagsverksamheten och gynnar näringslivet i kommunen.

TGällande områden för industri- och lagerbyggnader (T) ingås inte markanvändningsavtal.



Utbyggande av bostadsområdena, etapper och invånarmängder inkl. nuvarande befolkning (ca 1300 inv.).

Allmänt om utbyggandet i etapper

Principer för genomförandet och dess ordningsföljd

Principerna för genomförandet av delgeneralplanen beskrivs under punkt 5.12 (s. 76) i planbeskrivningen. De egentliga utbyggnadsområdena ska detaljplanläggas. I första skedet förverkligas de kommunägda, tätbebyggda områdena i centrum. Därefter fortsätter man stegvis utåt över områden med kompletterande bebyggelse (se kartschema). De mest betydande tröskelinvesteringarna för infrastrukturen är underfarterna under järnvägen. Förverkligandet av dessa kan påverka utbyggnadsordningen också för kvartersområdena.

I det första och andra utbyggnadsskedet sköts kollektivtrafiken med bussar. I det tredje skedet, omkring år 2025, torde persontågstrafiken på banan Kervo?Nickby inledas. Byggnandet av stationen förutsätter kännbara tröskelinvesteringar, men en ändring i tidtabellen inverkar inte väsentligt på genomförandet av markanvändningen.

Service

Målet är att tjänsterna ska förverkligas "framtungt" för att säkra området attraktivitet och invånarnas trivsel. De planmässiga förutsättningarna för detta skapas redan i det första skedet beträffande såväl offentlig närservice som kommersiell service. Efterfrågan på de sistnämnda stärks av besöksunderlaget hos de betydande fritidsverksamheterna i Tallmo.

Offentliga områden

Kommunen svarar för genomförandet och underhållet av de offentliga områdena såsom gator, öppna platser, gångstråk, lekplatser, bollplaner, anlagda parker och skötta närrekreationsområden inom detaljplaneområdena. Målet är att sörja för att miljön blir istandsatt som en harmonisk helhet inom skälig tidsrymd jämfört med utbyggandet av kvartersområdena.

Utbyggandet av trafiksystem och -leder

Allmänna principer för utbyggandet (beskrivning, s. 76)

Avsikten är att inleda förverkligandet av det "Nya Tallmo" inom de närmaste åren. Genomförandet framskrider i etapper så, att de betydande tröskelinvesteringarna, såsom järnvägsunderfarterna, och betydande principbeslut som påverkar markanvändningen, såsom inledandet av persontrafiken på järnvägen, infaller vid för processen optimala tidpunkter. Härigenom man vid behov ännu kan granska områdets dimensionering, bostadstypologi, utbyggnadsordning osv.

Delgeneralplanen ska ses som en flexibel ram, som tillåter detaljplanläggning i valfri ordning och samtidigt ger möjlighet att revidera planerna innehållsmässigt om de yttre förutsättningarna förändras. Till exempel kan det vara skäl att överväga de interna lösningarna inom centrumområdet, ifall det visar sig att persontrafiken på järnvägen inte blir aktuell åtminstone före delgeneralplanens riktår 2035. Även landskaps- och generalplanläggningen i en eventuellt förändrad kommunstruktur kan medföra tryck på att uppdatera t.ex. dimensioneringsprinciperna i någondera riktningen.

Trafikprojekt knutna till markanvändningen och dess genomförande

Betydande tröskelinvesteringar är den ringformade samlargatan, därtill hörande och andra fordons- eller lätttrafikunderfarter (eller -överfarter) samt järnvägsstationen med plattformar, tillfarter och parkering. Också ombyggnaden av Mårtensbyvägen till en urban boulevard med rondeller förutsätter betydande insatser. Kostnaderna och ordningsföljden för genomförandet påverkas även av t.ex. placeringen av områdesvärmeanläggningen och behovet av strukturella parkeringsplatser.

Den viktigaste förutsättningen för inledandet av persontrafik är uppnåendet av ett tillräckligt användarantal. Kervo-Nickby-banans passagerare kommer huvudsakligen från norra delen av Sibbo och östra delen av Kervo: Nickby, Tallmo, Ahjo och glesbygdsområdena. Stationsområdena bör ha ett tillräckligt antal invånare och arbetsplatser, minst 7 500 invånare eller arbetsplatser på gång- och cykelavstånd från stationen. Enligt Tallmo delgeneralplan kan dessa förutsättningar uppfyllas kring medlet av 2020-talet.

Kollektivtrafiken i olika skeden (beskrivningen, s. 60)

I det första och andra skedet av delgeneralplanens genomförande sköts kollektivtrafiken med bussar. I det första skedet förverkligas samlargatans underfart öster om den kommande järnvägsstationen samt samlargatan mellan Mårtensbyvägen, underfarten och Bastukärr industriområde. I detta skede är de nuvarande bussrutterna tillräckliga, men turtätheten kan utökas.

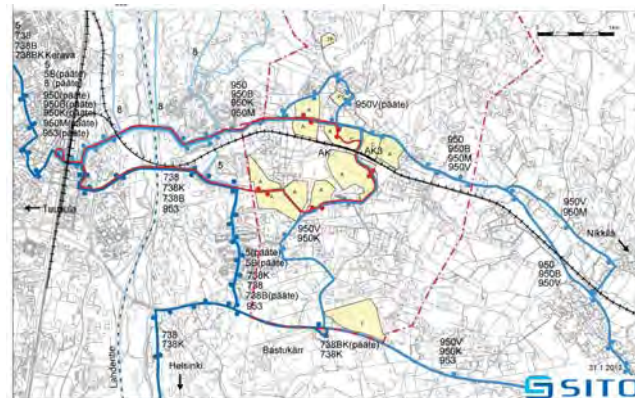
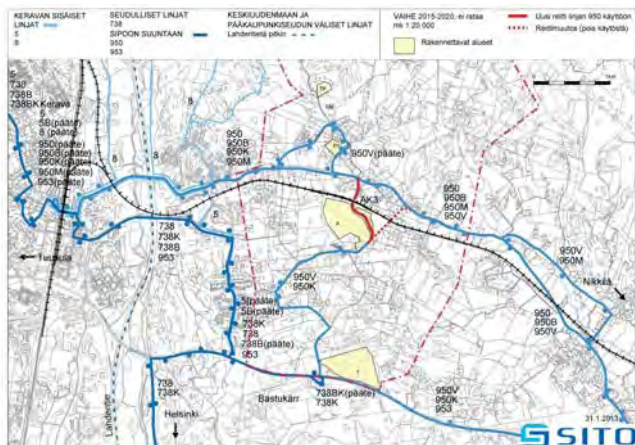
I det andra skedet är målet att i större omfattning bygga ut också områden norr om järnvägen, vilka nu är i privat ägo. I detta skede kan busstrafikens "ringlinje" längs rutten Mårtensbyvägen-ringgatan-Terästie förverkligas.

I det tredje skedet, uppskattningsvis från år 2025 framåt, trafikeras banan Kervo-Nickby med persontåg. Vid stationen byggs ett parallellspår och perronger samt en underfart för lätttrafik och friluftsled väster om stationen. Då persontrafiken inleds avlägsnas plankorsningarna och byggs en annan underfart på Vanikko-området.

I det fjärde skedet förverkligas huvudparten av egna-hemsområdena (AP). Kollektivtrafikens "ringlinje" kan förlängas så att den täcker en allt större del Tallmo..



Vägnätets utbyggnadsskeden. Rödfärgade vägar och lätttrafikleder visar trafiknät som ska byggas eller förbättras. (Sito Oy 2013)



Plan för kollektivtrafikens rutter i olika skeden: 2015–2020, 2020–2025, 2025–2030 och 2030–2035. (Sito Oy 2013)

Fortsatt planering

Detaljplanläggningens framskridande

Utbyggandet av de i delgeneralplanen definierade byggnadskvarteren förutsätter detaljplanläggning. Med hjälp av tidsplanen för detaljplanerna kan man inverka på i vilken ordning och tidtabell områdena börjar förverkligas. I denna plan för genomförande ges direktiv och huvudlinjer för principerna om delgeneralplanens förverkligande. Det etappvisa utbyggandet visas i vidstående schema. Huvudprincipen är att man först bygger ut de allra tätaste områdena i centrum, vilka nu är i huvudsak obebyggda och i kommunens ägo. Efter centrum framskrider byggandet utåt till områden, där huvudvikten ligger i förtätandet av kvartersstrukturen. Utbyggnadsskedena är preliminära och genomförandet beror på hur kommunens markförvärv lyckas på området. Enligt kommunens markpolitiska program uppgörs detaljplaner i Sibbo huvudsakligen på kommunägda marker.

Avsikten är att inleda detaljplanläggningen år 2015 på området söder om den planerade järnvägsstationen. I detta sammanhang omfattar detaljplanen även den första underfartsvägen, längs vilken körförbindelsen till det första utbyggnadsområdet leds. Ifall besvär skulle hindra detaljplanlägg-

ningen och genomförandet av den östliga underfarten under de närmaste åren, kan förbindelsen till detaljplaneområdet söder om järnvägsbanan ledas via Oljevägen (samlargatan från Mårtensbyvägen till Oljevägen/Kervovägen är tänkt att förverkligas i det första skedet). Sålunda detaljplanläggas redan i det första skedet de effektivt utbyggda A-områden, som är beroende av den första underfarten.

För zonen av kompletterande byggande uppgörs detaljplaner i enlighet med framkommande behov och tryck, med prioritet på områden som stöder sig på kollektivtrafiken och serviceutbudet samt gynnar vidare utbyggnad.

Byggnadsdirektiv och planer för genomförandet

För detaljplaneområdena är avsikten att uppgöra byggnadsdirektiv för vart planområde. Genom dem definieras bl.a. områdets allmänna karaktär och stadsbildsmässiga egenskaper, byggandets relation till gaturummet och topografin, placeringen av parkering och hjälputrymmen på tomten, gårdens disposition och planteringar, fasadernas och takens material och färg mm. Hur noggranna och bindande direktiven är, bestäms från fall till fall.



Byggandet i en mångformad terräng förutsätter detaljerad planering och omsorgsfullt förverkligande. I vissa situationer kan man bli tvungen att bygga upp landskapet på nytt, men med god planeringen kan byggnader och terrasser inpassas i en bergig terräng utan konstgjorda gränser.



Den arkitektoniska karaktären, färgerna och materialen bestäms i byggnadsdirektivet. Små parkytor mellan tätbyggda kvarter kompletterar de privata gårdarna och skapar platser för gemensam vistelse och lek.

Över gatu- och grönområden utarbetar kommunen normala gaturitningar och parkplaner enligt MBL. I anslutning till byggnadsdirektiven rekommenderas att också närmiljödirektiv eller -planer utarbetas.

Trafikverket svarar för planeringen och förverkligandet av järnvägsbanan. I synnerhet planeringen av stationsområdet borde genomföras i nära samarbete med kommunen, så att stationen med perronger, tillfarter och gångstråk samt bil- och cykelparkering bildar en enhetlig, fungerande och trivsamt helhet.



Dimensioneringen av gaturummet och anpassningen i höjdd till terrängen bestämmer i hög grad områdets stadsbildsmässiga egenskaper. Beroende på läget avgränsas gatan mot kvarter och gårdar på olika sätt.



I synnerhet trafikmiljöerna i centrumområdena är det skäl att satsa på. Små, välplanerade detaljer såsom planteringar, stödmurar, ytmaterial eller tillgänglighetslösningar kan förbättra stadsbilden, trivselt och funktionsdugligheten i centrum.

VILKA REGLER OM BYGGANDE OCH MILJÖARBETEN GÄLLER PÅ HELA OMRÅDET?

Allmänt om beviljandet av bygglov

Tallmo delgeneralplan är till sin karaktär en översiktlig områdesreservationsplan, som uppgjorts som generalplan med rättsverkan i skalan 1:5000. Dess viktigaste rättsverkan är att styra uppgörande och ändrande av detaljplaner. Delgeneralplanen är inte dimensionerande, och ger som sådan ingen byggrätt, även om vissa områdesbeteckningar i delgeneralplanen innehåller bestämmelser som styr tomteffektivitetstalen i den kommande detaljplanläggningen. Först i själva detaljplanerna definieras noggrannare för vilket ändamål området kan användas och hur mycket som får byggas. På områden som förblir utanför detaljplanläggningen fungerar delgeneralplanen som stöd för lovprövningen.

Bygglov på områden som enligt delgeneralplanen ska detaljplanläggas

Utgångspunkten är att beviljandet av nya bygglov förutsätter detaljplanläggning på områden som enligt delgeneralplanen skall detaljplanläggas (A-, AP-, AP-1-, AP-2-, AM-, C, PY-, TP-, T-, TY-, VL-, RA-1-, RA-2-, RM-, ET- och EG-2-områden). På områden som anvisats för i huvudsak annan användning än boende (PY-, TP-, T-, TY-, VL-, RA-1-, RA-2-, RM-, ET- och EG-2-områden) beviljas inte nya byggplatser för bostadsbyggande förrän området detaljplanlagts. Detta därför att de nya byggplatserna inte skulle hindra utbyggnaden av ifrågavarande område i enlighet med delgeneralplanlösningen.

C- A- och AP-1 -områden

Huvudtanken är att på C-, A- och AP-1 -områden i delgeneralplanen inte beviljas lov för nya byggplatser före områdets detaljplanläggning, eftersom avsikten är att markanvändningen på dessa områden i framtiden kommer att vara betydligt effektivare än i traditionell småhusbosättning. Genom en stram tillståndspolitik på dessa områden strävar man således till att hindra oorganiserad bosättning samt minimera de svårigheter uppförandet av nybyggnader kunde medföra för den kommande detaljplanläggningen och därmed genomförandet av delgeneralplanen.

Tanken är likaså att från och med godkännandet av delgeneralplanen på planens centrala områden (C-, A- och AP 1 -områden) förutsätts en separat undantagsbehandling före lovbeviljandet, då det är fråga om att utvidga av en befintlig byggnad eller ersätta den med en nybyggnad. Dessa åtgärder är således inte möjliga genom en direkt bygglovsprövning. På detta sätt kan man från fall till fall pröva huruvida åtgärden försvårar den kommande detaljplanläggningen.

AP- och AP-2 -områden

På AP- och AP-2 -områden är tanken att på basis av glesbyggsdimensioneringen vid behov tillåta beviljandet av nya bygglov före områdets detaljplanläggning. Detta därför att den i delgeneralplanen bestämda kommande användningen med tanke på markanvändningseffektiviteten inte utesluter att boende av egnahemstyp kunde vara lämpligt också i framtiden. Vid behandlingen av undantagsförfarande ska man också på dessa områden försäkra sig om att ett enskilt lovbeslut inte förorsakar förfång för den kommande detaljplanläggningen.

Sålunda kan grunderna för beviljandet av bygglov för t.ex. utvidgande av befintlig byggnad eller uppförande av ny egnahemsbyggnad beskrivas enligt följande:

På småhusområden, där betydande förändring eller förtätning inte är att vänta, tillåts i princip åtgärder för nybyggnad, utvidgning och ombyggnad. På småhusområden, där man p.g.a. fastighetsstrukturen, den låga utbyggnadsgraden, byggnadsstockens tekniska skick och utrustningsnivå el dyl., beviljas i princip inte bygglov för betydande åtgärder, utan eftersträvas inledandet av detaljplanläggningen inom rimlig tidsrymd.

Bygglov på glesbygdsområden

På områden som enligt delgeneralplanen bevarar glesbyggelsekaraktären (M, MT, MU, MY och MA-områden) kan bygglov beviljas så som i planbestämmelserna för respektive område bestäms beträffande dimensionering och byggplatsens lokalisering. På dessa områden är nybebyggelsen också i fortsättningen av glesbygdskaraktär, varför detaljplanläggning alltså inte förutsätts. Förutsättningen för utvecklandet av bosättningen förändras inte heller, utan bosättningen får fortsättningsvis utvecklas och gårdsmiljön kompletteras inom ramen för bestämmelserna i byggnadsordningen.

Utbyggandet av vattenförsörjningsnätet

På detaljplaneområden bygger kommunen ut vattenförsörjningsnäten. Behovet/skyldigheten att förnya de fastighetsvisa avloppssystemen på områden som ska detaljplanläggas beror på den uppskattade tidtabellen för utbyggnaden av den centraliserade vattenförsörjningen. Ifall området detaljplanläggningen inom snar framtid, torde dispens för genomförandet av fastighetens avloppssystem beviljas, men om områdets planläggning kan dröja ännu många år, beviljas förmodligen inte dispens för förnyandet av fastighetens avloppssystem.

Landskapsarbeten och dagvattenhantering

Utfyllnadsområden för jordmassor

Tänkbara objekt är landskapsarbeten i anslutning till Talma Ski ja Golf Talma samt bullervallar mot trafikleder och industriområden. Utfyllnadsmassor uppstår förutom vid hus-

byggnad (även hårt material) särskilt i samband med utbyggnaden av vatten- och avloppsnät samt underfarter och dagvattenbassänger (i stor utsträckning mjukt material). Vid landskapsarbetena skall jordmånens bärighet och utfyllnadsmassornas stabilitet utredas.

Dagvattenhantering (beskrivningen, s. 73)

För Tallmo delgeneralplan har utarbetats en dagvattenutredning (FCG Oy, 2012). På delgeneralplanekartan har utmärkt instruktivt läge och storlek för dagvattnets fördröjningsplatser. Bassängernas slutliga plats bestäms i detaljplanen. Då ges noggrannare bestämmelser och instruktioner om dagvattenhanteringen.

Omsorg om miljövärden och lindrande av miljöstörningar

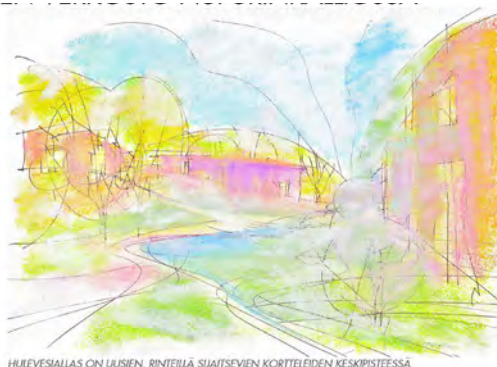
Beaktande av skyddsbehov

De arkeologiska objekten har beaktats i delgeneralplanen. Förutsättningen att bevara de tre objekt som finns på området som ska detaljplanläggas (sm-2/33, sm-2/39 och sm-2/43) skall studeras i detaljplaneskedet. Ifall byggande anvisas på området, är projektets huvudman skyldig att ersätta utgrävningskostnaderna. (Beskrivningen, s. 67)

Byggnadskulturobjekten har beaktats i delgeneralplanen. Bestämmelsen angående byggnadsskydd hindrar inte reparation eller rivning av byggnaden, men museimyndigheten bör ges tillfälle att avge sitt utlåtande. Skyddsmotiveringarna tas till ny prövning antingen vid beredningen bygglov eller i samband med detaljplaneringen. Beträffande Rauhamäki och Tallmo gård driftscentrum ska vid beredningen av detaljplanen ses till att miljön förblir enhetlig. (Beskrivningen, s. 68)

I detaljplaneringen ska säkerställas, att delgeneralplanens ekologiska korridorer förblir sammanhängande till trädvegetationen. (Beskrivningen, s. 72)

De värdefulla naturobjekten har beaktats i delgeneralplanen. Naturobjekten belägna på områden som ska detaljplaneras (luo-1a ja och-2a) bör kartläggas på nytt i samband med detaljplanläggningen och områdenas naturvärden ska utvärderas noggrannare på basis av kartläggningen. Naturobjektens värdeklassificering i delgeneralplanen har på basis av NTM-



HULEVESIALLAS ON UUSIEN, RINTEILLÄ SUATSEVIEN KORITTEIDEN KESKIPISTEISSÄ

centralens utlåtande formulerats striktare än vad delgeneralplanens naturutredning förutsätter. Delgeneralplanens på landskapsnivå värdefulla naturobjekt har i naturutredningen angivits representera höga naturvärden och delgeneralplanens lokalt värdefulla naturobjekt har i naturutredningen angivits representera medelmåttiga naturvärden. I de noggrannare naturutredningar som görs i detaljplaneringsskedet ska alltså preciseras huruvida objekten har, och vilken omfattning, landskapsmässiga resp. lokala naturvärden. (Beskrivningen, s. 69)

För grävande, utfyllnad eller muddring av delgeneralplanens vattenområden bör för ändringsåtgärderna anhållas om tillstånd för miljöåtgärder. Lov behövs dock inte för åtgärder som behövs för förverkligandet av planen. (Beskrivningen, s. 74)

Vid uppgörandet av sådana detaljplaner på Ollisbackens grundvattenområde (pv-2), som väsentligt förändrar markanvändningen, bör grundvattenförhållandena vid behov studeras noggrannare. Anläggandet av nya jordvärmesystem är förbjudet (Beskrivningen, s. 74)

Lindrande av miljöstörningar

För de i plankartan utmärkta områdena med förorenad mark bör markgrundens föroreningsgrad och reningsbehov utredas vid uppgörandet av detaljplan eller vid beviljandet av bygglov på glesbygdsområden. Sådana platser är bl.a. Versowoods impregneringsanläggning och utfyllnadsområden längs Tallmovägen. (Beskrivningen, s. 74)

Vid planeringen av bullerkänsliga verksamheter inom bullerzonerna ska i detaljplaneringen och byggnadsplaneringen beaktas bullerbekämpningen. (Beskrivningen, s. 75)

Byggande på områden utsatta för järnvägsvibrationer (tä-1) förutsätter kännbara dämpningsåtgärder. Bostadsbyggande på eventuella vibrationsområden (tä-2) förutsätter tilläggsutredningar för att klarlägga vibrationernas utbredning. (Beskrivningen, s. 75)

Vid planläggandet av bostadskvarter i närheten av järnvägsbanan bör säkerställas att transporten av farliga ämnen inte föranleder begränsningar i bostadsbyggandet. (Beskrivningen, s. 75)

Esimerkkikortelli 89013 hulevesien hoitamisesta



Dagvattenhanteringen hör till detaljplaneringen av bostadskvarter. Exempel från Esbo (RinneKotisaatiö, A-Konsult 2012).

HUR SKA MAN SÄKRA TALLMOS DRAGNINGSKRAFT OCH BYGGANDETS KVALITET?

Egenskaper i ett hållbart och trivsamt samhälle

Utbyggandet av ett "nytt" samhälle ett krävande som projekt/process. För att utvecklingsriktningen redan från början ska vara den rätta och Tallmo ska vinna en attraktiv ställning på huvudstadsregionens bostads- och arbetsplatsmarknader och en tydlig roll i Sibbos kommunstruktur, måste man satsa på kvaliteten miljön, serviceutbudet och trafiksystemet – och helst "framgång". Ett gott anseende från början hjälper till i följande utvecklingsfaser. Tallmo har tack vare bosättningen och kulturlandskapet samt de attraktiva fritidsverksamheterna ett positivt utgångsläge. Omsorgen om de befintliga kvalitetsegenskaperna och skapandet av nya är en central utmaning för utvecklingsarbetet gällande Tallmo. Det gäller att identifiera vilka dessa kvalitetsfaktorer är eller kan vara i kommande generationers ögon. Gröna värden och åtgärder som motverkar klimatförändringar torde återspegla sig t.ex. minskning av bilanvändandet eller ökat intresse för social gemenskap, näroddling och lokalenergi.

Gynnande av gång- och cykeltrafik

Cyklande som en del av trafiksystemet i tätortsmiljö har upplevt en renässans världen. Det förorsakar inga nämnvärda kolutsläpp eller miljöstörningar men har däremot positiva hälsoeffekter. Tallmo är till sin storlek och form ett idealiskt samhälle för cyklister i alla åldrar – endast terrängförhållandena kan upplevas betungande. När persontågtrafiken inleds är cykeln idealisk för anslutningstrafiken, men cykeln kan också transporteras i tåget. Viktigt är att ordna en högklassig cykelparkering intill stationen. Skärmtak samt pålitlig och lättanvänd låsmekanism är önskvärda. I den mer detaljerade planeringen och i förverkligandet av rutterna bör särskild uppmärksamhet fästas vid kvaliteten i cykelmiljön.

Promenaden åter är huvudformen för användandet och upplevandet av den byggda miljön – senast i det skede då man flyttar sig från fordonet till slutmålet. I detaljplaneringen och genomförandeplaneringen ska man alltid ha en gående människan som utgångspunkt, och inkludera ta i beaktande människor i alla åldrar, som rör sig på olika sätt ('Design for All'). Exempel på tätortslösningar som gynnar gång- och cykeltrafiken presenteras t.ex. i boken Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi (TTY 2011).



När cykeltrafiken ökar kan det bli skäl att separera olika leder. Vid servicepunkter kan en öppen och rymlig cykelparkering vara tillräcklig, men vid kollektivtrafikens anslutningspunkter behövs effektivt, täckt och övervakat cykelparkeringsutrymme – t.ex. kopplat till bilparkeringen.

Kärnan i Tallmo: järnvägsstationen och servicecentrum

Över kärnområdet i centrum uppgjordes vidstående idéskiss. Eftersom trafiknätet i den slutliga delgeneralplanen justerades, kan lösningen inte förverkligas som sådan. Bilden ger likväl en bild av planförfattarnas uppfattning som eftersträvade miljöegenskaper.



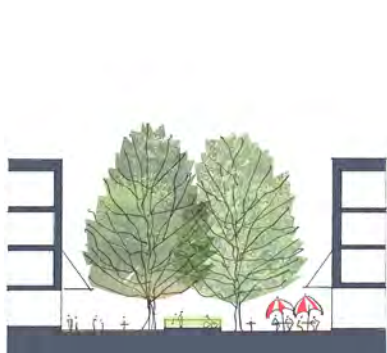
På det centrala området på ömse sidor av järnvägsstationen eftersträvas ett halvslutet byggnadsskick med tydligt avgränsade gaturum, öppna platser och skvärrer. Viktigt är att huvudplattformen är lätt tillgänglig, varför i skissen har visats en sidoperrong till vilket centraltorget med affärsbyggnader direkt ansluter sig till.



Järnvägsstationen blir den centrala punkten i stadsdelen och kan poängteras stadsbildsmässigt. Den kommersiella servicen koncentreras gärna här. Plattformarnas tillgänglighet i alla viktiga riktningar och med olika trafikmedel bör säkerställas t.ex. genom att använda sidoperronger.

Utformandet av själva järnvägsstationen är en viktig del av centrumplaneringen. Bifogade schema berättar om vilka synpunkter som då bör beaktas, källa: Utvecklingsmallit ja -keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2014, Antti Meriläinen & Jouko Kunnas).

	JUNA-LIIKENNE	KAUPUNKI-YMPÄRISTÖ	KEHITTÄMINEN	RISTIRIIDAT	SYNERGIAT
Asema-katu	Saavutettavuus Brändi, status	Elämänlanka Rituaalinen reitti lähdöille ja saapumisille Kaupunki esittäytyy vieraille	Aseman tekeminen näkyväksi, tuominen osaksi kaupungin arkea	Sujuva liikenne vs. kaupunkikuva	Junaliikenne tukee kaupungin strategisia tavoitteita. Kaupunkilaiset ovat potentiaalisia matkustajia.
Asema-aukio	Brändi, status Kaupungin palvelut matkustajan saavutettavissa	Kiintopiste, maamerkki Kohtauspaikka Palvelukeskittymä, ostoskeskus	Kaupunkilaisten yhteinen julkinen tila, vieraiden vastaanoton näyttämö	Sujuva, ensisijaisesti matkustajia palveleva liikenne vs. kaupunkikuva ja palvelujen monipuolisuus	Hallitseva asema kaupunkikuvassa tuo junaliikenteen näkyville, samalla junaliikenne antaa panoksensa kaupungin brändiin. Palveluita käyttävät niin matkustajat kuin muut kaupunkilaiset.
Asema-halli	Matkustajapalvelut Junien odotus			Junaliikenteeseen liittymättömät palvelut häiritsevät toimintaa. Matkustajaruuhkat taas häiritsevät asiakkaita.	
Asema-puisto	Perinne, brändi Asematoimintoja	Osa viheralueverkkoa Puskurivyöhyke Perinnemaisema	Aktivoidaan perinteitä kunnioittaen. Varmistetaan jatkuva ja ammattitaitoinen hoito.	Puustonhoito ei ole junaliikenteen ydintoimintaa. Ulkopuoliset toimet voivat olla turvallisuusriski.	Vanhalle rakennuskannalle löydetään tuottava ja mielekäs käyttö. Puistot linkitetään osaksi viheralueverkkoa ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Toiminta lisää sosiaalista kontrollia, parantaa turvallisuutta ja ehkäisee ilkeävaltaa.
Asema-laituri	Välittää liikennettä junien ja junista. Alusta asematoiminnoille	Osa yleistä jalkakulun reitistöä. Raiteet ovat liikumisen este	Suunnitellaan kokonaisuutena sekä kaupungin että junaliikenteen tarpeisiin	Läpikulku on turvallisuusriski ja häiritsee matkustajia. Matkustajat ruuhkauttavat väylän junien lähtö- ja tuloaikoina	Yhteinen laituriväylä voidaan toteuttaa ja ylläpitää korkeatasoisena edullisesti. Läpikulku tuo sosiaalista kontrollia myös hiljaisina aikoina.
Asema-pysäköinti	Tuo matkustajia, parempi palvelutaso laajentaa asiakaspohjaa	Osa kaupunkikeskustan pysäköintijärjestelmää		Paikkojen käyttö ja opastus on epäselvää. Suuresta paikkamäärästä huolimatta palvelutaso on heikko	Vuorottaiskäyttö ja hyvä palvelutaso tuovat korkean käyttöasteen ja tehostavat maankäyttöä.



På centrumområdet eftersträvas tydligt avgränsade gaturum med mänsklig skala i såväl höjd och bredd. I bottenvåningen gynnas service-, arbets- och gemenskapsutrymmen. De offentliga rummen kan vara reserverade för gång- och cykeltrafik eller tillåta fordonstrafik på fotgängarnas villkor, s.k. shared space- områden. Mänsklig skala och trivsam närmiljö kan uppnås även med enkla lösningar och materialval.

Detaljplanläggning av och byggande på kvartersområden

Utbyggandet av "det nya Tallmo" framskrider via detaljplanläggning och styrande av byggnadsverksamheten. I delgeneralplanens beskrivning (s. 49–53) visas områdesvis gjorda lösningar och eftersträfvade principer. Delgeneralplanens bestämmelser ger vissa villkor och direktiv för detaljplanerna, som i det följande kort refereras och kompletteras.

Det centrala området

C OMRÅDE FÖR CENTRUMFUNKTIONER.

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

A BOSTADSOMRÅDE

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

Huvudparten av det nya byggandet ? ca 7900 invånare ? har lokaliserats till Tallmos nya centrum jämte närområden, på högst 1000 m avstånd från den planerade järnvägsstationen. Så skapas förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik och dagligt serviceutbud. Huvudparten av de kommunägda områdena är belägna inom detta för bebyggande väl lämpade, varför det finns goda förutsättningar att styra byggandet.

En tät struktur och korta avstånd lockar till gång- och cykeltrafik. Genom att begränsa våningstalet eftersträvar man att centrumets karaktär och skala är mänskligt..

Området skiljer sig från sin omgivning som en tydligt tätare helhet men våningstalet hålls huvudsakligen som 2?3. På området för centrumfunktioner (C) kan byggandet vara även högre. Bostadsbyggandet i centrum är mera urbant och bostadstypologin är annorlunda och boendeformerna brokigare jämfört med de omgivande områdena. På området placeras mångformigt bostadsbyggande så, att tomteffektiviteten är minst $e=0,4$, men högst 1,0. Blandandet av funktioner, d.v.d. integreringen av boende, arbete och service samt aktivering av bostadsbyggnadernas gatuplan, understöds.

När man rör sig på området prioriteras gång- och cykeltrafik (se ovan). På centrumområdet kan tillämpas shared-space-principen d.v.s. blandning av olika trafikformer och i bostadskvarteren åter gårdsgatuprincipen. Utmed ringgatan som går runt området löper hela vägen också en lätttrafikled, som kompletteras av tvärförbindelser genom området. Genom centrumområdet löper ett grönstråk i nord-sydlig riktning, som också tjänar som en viktig gång- och cykelförbindelse mellan stationen och de olika bostadsområdena.

I samband med detaljplanerna uppgörs byggnads- och närmiljödirektiv för centrumområdet. Vid behov – ifråga om från gångse avvikande byggnadstyper eller med tanke på stadsbilden centrala byggnader – görs även en referensplan som en del av byggnadsdirektivet. Över stationsarrangemangen görs en principplan i samband med detaljplanen och byggnadsdirektivet så, att perrongområdena och -konstruktionerna, stråken, anslutningsparkeringen osv. bildar en funktionellt och stadsbildsmässigt integrerad och harmonisk helhet. Även på banans södra sida kan ordnas en sidoperrong, som direkt ansluter sig till markanvändningen och stråken i de bredvidliggande kvarteren.



Nära centrum är byggnaderna i allmänhet i III–IV våningar och försedda med hissar. Om öppet byggnadsskick tillämpas – dvs. inte slutna kvarter – är det ofta fördelaktigt att rikta gavlarna mot trafikerade gator och skydda gårdarna med staket och gårdsbyggnader.

Det tätare småhusområdet

AP-1 TÄTT BOSTADSOMRÅDE DOMINERAT AV SMÅHUS
Bostadsvåningsytan ska huvudsakligen placeras i småhus. Tomteeffektiviteten ska vara minst $e=0,30$ men högst $e=0,70$. På området får utöver boende placeras sådana affärs-, arbets- och andra serviceutrymmen som inte medför miljöolägenheter.

Områdestypen omfattar till stora delar de områden i Tallmo, som i dag är de tätast bebyggda. Avsikten är att komplettera och ytterligare förtäta dem. Kvarteren är småhusdominerade och våningstalet är högst 2-3. Områdets effektivitet är betydligt mindre än på centrumområdet, men ändå förhållandevis högt för att vara småhusområde. Tomteeffektiviteten är minst $e=0,3$, men högst 0,7.

På AP-1 -områden är de befintliga kvarterens effektivitet i allmänhet under $e=0,3$, varför nuvarande områden kompletteras samtidigt som helt nya kvarter byggs. En princip för kompletteringen är att enhetliga områden mellan byggnadsområdena tas i bostadsbruk. Avsikten är att skapa en förhållandevis tät, men samtidigt tydligt byamässig småhusbebyggelse.

Området erbjuder jämfört med centrum ett rymligare, mer grönskande och mindre urbant boendebalternativ, som ändå är tillräckligt nära trafikförbindelserna och den service som uppstår på området. Arbets- och serviceutrymmen som inte föranleder miljöstörningar kan placeras i anslutning till boendet.



Tätt småhusbyggande kan förverkligas individuellt, genom gruppb byggande eller på som traditionell bostadsproduktion.

Yttre småhusområdet

AP BOSTADSOMRÅDE DOMINERAT AV SMÅHUS

Bostadsvåningsytan ska huvudsakligen placeras i småhus. På området får utöver boende placeras sådana arbets- och andra serviceutrymmen som inte medför miljöolägenheter.

AP-2 BOSTADS- OCH SMÅINDUSTRIOMRÅDE

Av den totala våningsytan på detaljplanetomten bör minst 25 % anvisas för boende. På området får placeras sådan småindustriverksamhet som inte medför miljöolägenheter såsom buller, luftföroreningar eller tung trafik.

De för boende reserverade områdena som ligger längst från stationen är i dag delvis bebyggda och avsikten är att i fortsättningen komplettera dem. Områdena är i huvudsak reserverade för egnahemsbebyggelse. Till sin karaktär är de minst täta, men har ändå tydlig tätortskaraktär och är sålunda tätare än den nuvarande glesbygdsmissiga bosättningen i Tallmo.

Enligt delgeneralplanlösningen kompletteras och förtätas områdenas nu splittrade struktur. Den rymliga karaktären bevaras delvis också i fortsättningen, men det gäller att ändå uppnå en tillräcklig täthet, för att t.ex. byggandet av lätttrafikleder och närreklamationsområden på ska vara också ekonomiskt motiverat.

Därtill har på AP-2 -områdena möjliggjorts idkande av småindustriverksamhet som inte medför miljöolägenheter. Avsikten är att tillåta små verkstäder o. dyl. i samband med boende för att gynna ny ekonomisk aktivitet på området.



Planteringarna, ytmaterialen och gatumöbleringen ger ofta en pregnant karaktär åt de publika rummen, varför de borde studeras i samband med byggnadsdirektiven. I vissa lägen är en rik och mångformad närmiljö på sin plats rikas, i andra sammanhang passar en enkel och stram utformning bättre. Huvudsaken är en tillräcklig konsekvens.



Ett vattenmotiv, ett avvikande ytmaterial eller omsorgsfullt valda perennor ger gården eller kvartersparken en individuell karaktär.

Närlekplatsen är samtidigt en viktig mötesplats.

Närodling kan man idka på såväl kvartersmark som tidigare åkermarker i anslutning till bosättningen.

Industri- och arbetsplatsområden:

I miljöer reserverade för industrins behov bör skyddsavstånd beaktas liksom förutsättningarna för räddningsverksamhet (tillgång till släckningsvatten, räddningsvägar, farliga ämnen, tryckvågor).

I planeringen av området bör beaktas områdena och platserna för den samhällsteknik detaljplanen förutsätter. De förhållanden räddningsverksamheten förutsätter, såsom gatunät och trafikområdenas bärighet (ett tungt räddningsfordon väger 18, 22, 26 eller 32 tn max.) och tillräcklig tillgång till släckningsvatten (stomvattenledningens kapacitet och kopplingspunkter). I planeringen av gatunätet ska de tunga fordonens utrymmeskrav och objektens tillgänglighet tidsmässigt beaktas (tydliga trafikleder).

Arbetsutrymmen som inte föranleder miljöstörningar kan, såsom ovan konstaterats, placeras i anslutning till boendet.

HUR SKA MAN AGERA UTANFÖR DETALJPLANEOMRÅDEN?

Byggnad och andra åtgärder på glesbygdsområden

Åtgärderna för genomförande i föreliggande plan gäller i första hand den kommande Tallmo tätort. När man planerar byggnad eller andra åtgärder som inverkar på miljön på glesbygden utanför områden som ska detaljplaneras, agerar man i enlighet med delgeneralplanen och andra föreskrifter eller gällande praxis.

Sådana situationer kan med hänsyn till delgeneralplanen vara t.ex. följande:

- lägenhetsbildning eller andra lantmäteriförrättningar
- tillägsbyggnad, provning av planeringsbehov, ombyggnad och reparation
- enstaka byggnadsprojekt; detaljplanetröskel
- friluft-, rid- och snöskoterleder
- åtgärder rörande vattendrag eller skogsbruk

Ovan har behandlats de spelregler gällande byggnad och miljöåtgärder som gäller på hela området, såsom frågor i anslutning till landskapsåtgärder, dagvattenhantering, skydd och motverkan av miljöstörningar.



I landsbygdsmiljö är det naturligt att i den kompletterande bebyggelsen använda traditionellt byggnadsskick.

Genomförande av rid- och friluftsleder

Över rekreations- och grönområdena i hela Tallmo uppgörs en översiktsplan i samarbete med de privata serviceproducenterna inom turism-, fritids- och idrottsbranscherna. Där definieras närmare bl.a. delgeneralplanens friluft-, rid- och snöskoterleder inklusive behövliga service- och stödpunkter. På basis av respons från markägarna finslipar planen och uppgörs en plan för friluftsleder med lagenliga friluftsledsförordningar, vilken NTM-centralen fastställer.

Om en privat markägare vill genomföra en rutt för ridning, friluft eller motorkälke på jord- och skogsbruksområde, kan en privat aktör starta ovan beskrivna process utan att kommunen aktivt deltar i den.

HUR SÄKRAS TALLMOS EKOLOGISKA HÅLLBARHET?

Ekoeffektiv områdesanvändning

Det effektivaste sättet att minska utsläppen från ett område är att satsa på energieffektivt byggande. Lösningar i anslutning till värmeproduktionen har tydliga effekter på utsläppen från området; ifall fjärrvärmenätet utvidgas på bekostnad av jordvärme, ökar detta områdets kolfotspår enligt kalkylens kriterier. Situationen kan dock vända sig till det motsatta, i synnerhet om de förnybara energikällornas andel i produktionen av fjärrvärme markant ökas.

Inledandet av persontrafik på järnvägen minskar avsevärt områdets utsläpp. Också genom att förbättra busstrafikens servicenivå kan man minska områdets klimatpåverkan, även om effekten är mindre.

Utöver byggnadernas energieffektivitet och kollektivtrafiken kan man påverka områdets klimateffekt genom att gynna alternativa, lokala, förnybara energiproduktionsformer, såsom solenergi. Minskandet av utsläpp förutsätter investeringar. Omsorgsfullt planerade och genomförda investeringar är kostnadseffektiva och betalar sig tillbaka inom rimlig tidrymd. Om priset på energi – i synnerhet fossila bränslen – stiger, blir allt flera energisparande investeringar ekonomiskt lönsamma redan på kortare tid. (Sipoon Talman osayleiskaavan ekotehokuustarkastelu, Gaia 27.2.2013, sammandrag)

Konkreta åtgärder

Konkreta åtgärder för att förbättra energieffektiviteten samlades också in i en idéverkstad som ordnades för intressentgrupperna. I det följande visas plock bland föreslagen som kan vara relevanta i detaljplanläggningen och byggnadsplaneringen (Gaia, s.70–74):

Servicenivå och trafikbehov

- ett attraktivt, smidigt och täckande nät av cykelvägar med cykelparkeringsplatser invid järnvägen, busshållplatser och närservice,
- tillräckligt med anslutningsparkering vid Tallmo station,
- tät markanvändning längs kollektivtrafikrutterna,
- mångsidigt centrum och serviceutbud i ett tidigt skede av utbyggnaden.

Placeringen och riktningen av nybyggnader samt energiproduktion

- gynnande av solenergi; byggnaderna mot söder med tanke på integrerat utnyttjande av solenergin
- genomtänkt och konsekvent utnyttjande av fjärrvärme-, flis/bio- och/eller jordvärme samt intelligent elnät,

Energi- och materialeffektivt byggande

- utnyttjande av dagvatten i bevattningen,
- referensplaner om energieffektivt byggande som del av byggnadsdirektiven,
- maximal energiförbrukning i st.f. maximal våningsyta i detaljplanebestämmelserna eller tilläggsbyggrätt för liten energiförbrukning,,
- åtskillnad mellan varma, halvvarma och kalla utrymmen i detaljplanen eller byggnadsdirektiven,,
- tillåtande och främjande av sol- och vindkraft genom planbestämmelser,
- utnyttjande av gröntak,
- användning av lokala byggmaterial.

Lokal identitet

- beaktande av jordbruket i allmänhet och eko- och närmatkoncepten i synnerhet,
- planering med betoning på idrotts och motion
- ekologi, inkl. naturnärhet, friluft, ekoproduktion osv. som en del av identiteten,
- användande av lokala företag i byggandet.

VAD ÄR DET NYA TALLMO KÄNT FÖR?

Områdets profilering

Tallmo? Talma (eller snarare Mårtensby? Martinkylä) är en gammal bosättningsplats, men i huvudstadsregionens tätortsstruktur ett nytt centrum. Sålunda är det viktigt att stärka Tallmos profil och kändhet. Naturliga ingredienser i denna strävan är bevarandet av kulturlandskapet, utvecklandet av ett nytt, egenartat byggnadsskick, utvecklandet av de regionala verksamheterna (i synnerhet Talma Ski ja Golf Talma) som en del av det nya Tallmo som ibruktagandet/bevarandet av lokala namn.

Även läget i Kervo? Nickby-banans utvecklingskorridor och som Sibbos port i sydväst porttina ger en egen karaktär åt Tallmo.

Det "nya Tallmos" profil byggs upp kring någon viss motivkrets:

- småstad/stationscentrum,
- gemenskap, välfärd och motion,
- levande landsbygd, närmat och lojal företagsamhet,,
- lokalt byggnadsskick såsom träbyggande,
- ekologiskt byggande och naturnära livsstil (jfr. föregående kapitel).

Namn på områden, gator och parker

Namnen på gator, öppna platser och parker bestäms i detaljplanen. I namnbruket rekommenderas att utöver Tallmo historiska lokala namn används ovan nämnda motivkrets. Temat väljs på basis av ifrågavarande delområdes läge, topografi och bosättningshistoria samt det föreslagna byggnadsskicket.

Foto: A-Konsult / Staffan Lodenius, Riikka von Martens; Sibbo kommun / Suvi Kaski

Teckningar: A-Konsult / Eric Adlercreutz, Tapani Kajaste, Riikka von Martens

Modellerade illustrationer: Leena Holmila

