

TM1 Puu-Talman asemakaava
Kaavaehdotus nähtävillä 9.2.2023–13.3.2023

TM1 Detaljplan för Trä-Tallmo
Planförslaget framlagt 9.2.2023–13.3.2023

Vastineraportti
Bemötanderapport

Johdanto Inledning

Puu-Talman asemakaavaehdotus oli nähtävillä 9.2.2023–13.3.2023. Tähän vastineraporttiin on koottu Puu-Talman asemakaavaehdotuksesta saadut lausunnot ja muistutukset, sekä annettu vastineet niihin. Kaavaluonnoksesta annettiin yhteensä 4 lausuntoa ja 6 muistutusta. Lausunnot ja muistutukset on kirjattu raporttiin kokonaisina, mutta ilman mahdollisia liitteitä. Pitkiin lausuntoihin ja muistutuksiin vastineita on sijoitettu tekstin lomaan helpottamaan lukemista. Yksityisyydensuojan vuoksi tässä raportissa ei julkaista muistutuksen jättäneiden nimiä, eikä muistutuksissa esiintyviä osoitteita, eikä kiinteistötunnuksia. Muistutukset on kirjattu raporttiin kokonaisina, mutta ilman mahdollisia liitteitä.

Förslaget till detaljplan för Trä-Tallmo var offentligt framlagt 9.2.2023–13.3.2023. I den här rapporten har vi sammanställt de utlåtanden och åsikter som lämnades in om utkastet och bemötandena av dem. Om planutkastet inlämnades sammanlagt 4 utlåtanden och 6 åsikter. Utlåtandena och åsikterna har skrivits in i rapporten i sin helhet, men utan eventuella bilagor. I långa utlåtanden och åsikter har bemötanden placerats inuti texten för att underlätta läsningen. På grund av integritetsskyddet publicerar vi inte namnen på dem som lämnat in anmärkningar, inte heller adresser eller fastighetsbeteckningar. Anmärkningarna har skrivits in i rapporten i sin helhet, men utan eventuella bilagor.

Lausunnot Utlåtanden

1. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Yhdyskuntarakenne

Puu-Talman asemakaavan laadintaa ohjaa Talman osayleiskaava, joka on hyväksytty vuonna 2014.

Talman osayleiskaavan tarkoituksena on ollut mm. määritellä ”ne maankäytölliset periaatteet, joilla Talmasta muodostuu raideliikenteeseen tukeutuva, toiminnoiltaan monipuolinen taajamakeskus”. Yleiskaavan väestötavoite on ollut noin 14 000 Talman osayleiskaava ohjaa kaavan alueelle pientalovaltaista asuinalue (AP) sekä pohjoisosiin maa- ja metsätalousvaltaista aluetta. Kaavaehdotuksen eteläosassa on paikallisesti arvokasta kulttuurimaisema-alueita. Alueelle on osoitettu ohjeellinen hulevesialtaan sijainti.

Kaavaehdotuksessa esitetty maankäyttö noudattaa pääasiallisesti yleiskaavan merkintöjä. Talman osayleiskaavassa ei ole ajoitettu alueiden toteuttamista.

Kaavaehdotus ei suoraan tue yleiskaavan tarkoitusta sen valmistuessa ennen yleiskaavaan osoitetun keskustan kehittymistä tai varmistumista radan henkilöliikenteen mahdollisuudesta. Puu-Talman asemakaava on irrallinen osa sijoituessaan osayleiskaavan pientalovaltaisen alueen laitamille maatalousalueiden ympäröimänä. Nikkilän ja Keravan keskusten palvelut ovat kaukana eikä joukkoliikenne nykyisellään ole riittävä.

ELY-keskus huomauttaa, että Talman kokonaisuuden tarkempi kaavoittaminen tulisi aloittaa osayleiskaavassa esitetyistä keskusta-alueista, jotta alue kehittyy kokonaisvaltaisesti. Samalla olisi mahdollista varmistaa riittävät lähipalvelut ja joukkoliikenteen saatavuus ennen asukasmäärän lisäämistä alueelle. Uusi asema Kerava-Nikkilä -radalle edellyttää tarpeeksi suurta väestöpohjaa aseman läheisyyteen, jolloin Sipoon kunnan tulisi pyrkiä varmistamaan se asemakaavoituksella yleiskaavan väestötavoitteen mukaisesti. Talman osayleiskaavan ajatuksena ei ole ollut, että alue kehittyisi bussiliikenteen varaan. Asemakaavoituksen järjestyksen tulisi siten tukea yleiskaavan, maakuntakaavan ja käynnissä olevan MAL-suunnittelun tavoitteiden mukaisen rataa tukeutuvan yhdyskuntarakenteen toteutumista.

VASTINE:

Talman osayleiskaavaa varten laaditussa toteutussuunnitelmassa on annettu suuntaviivoja asuinrakentamisen vaiheistuksesta. 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.

Talmankaaren, Talman asemaseudun läheisyyteen sijoitettava, asemakaava-alueita suunnitellaan yhtäaikaisesti Puu-Talman asemakaava-alueen kanssa. Talmankaaren kaavaehdotus on menossa nähtäville syksyllä 2023. Siihen on lisätty alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen uusia omakotitalontontteja, jotta Puu-Talman asuinalue yhdistyisi Talmankaaren kaava-alueeseen niin taajamarakenteeltaan kuin -kuvaltaan. Vaikka Puu-Talman kaavaehdotuksen mukaisen aikataulun mukaan rakentaminen alkaisi vuonna 2024, varsinainen rakentaminen ja koko alueen toteutuminen venynee suunniteltua aikataulua pidemmälle, ja todennäköisesti asemakaava-alueet rakentuvat samanaikaisesti.

Puu-Talman asemakaava-alue on ajateltu olevan houkutteleva lähtökohta Talman pientaloalueen ja siitä kautta taajaman keskusta-alueen kehittymiselle. Sipoossa omakotitonteille on kysyntää ja ne käyvät helpommin kaupaksi kuin kerrostaloalueet. Tietyt reunaehdot ohjaavat kaupan ja kunnallisten palveluiden sijoittumista; alueen väestöpohjan on oltava tarpeeksi suuri, jotta se koetaan tarpeeksi kannattavaksi ja houkuttelevaksi toimijan kannalta. Bussiliikenteen parantamiseksi ja myöhemmin raideliikenteen kannattavuuden takaamiseksi Talman alueen asukasmäärää on siten kasvettava nykyisestä.

Alueen palvelut paranevat asemakaavoitettavien alueiden rakentuessa ja väestöpohjan kasvaessa. Kerava-Nikkilä -ratasuunnitelmaa viedään kunnassa eteenpäin ja tänä vuonna on tarkoitus kilpailuttaa selvitys hankkeen kilpailuttamisesta. Keravan monipuoliset palvelut sijaitsevat lähimmillään noin 3 kilometrin päässä, mikä ei ole kovin suuri etäisyys Talman tyyppisessä taajamarakenteessa. Talman nykyiset palvelut, mm. päiväkotia ja koulu

sijaitsevat kävely- ja pyöräilymatkan noin 750 m etäisyydellä. Talmankaaren asemakaavan myötä alueen lähipalvelut paranevat huomattavasti. Talman osayleiskaavan selostuksessa mainitaan että: "Talman rakentamisen ensi vaiheissa alueen joukkoliikenne nojautuu bussiliikenteeseen ja busseilla tapahtuvaan syöttöliikenteeseen Keravan asemalle. Talman alueen väestöpohjan ollessa riittävän suuri käynnistyy henkilöraide liikenne Kerava-Nikkilä radalla, jonka jälkeen joukkoliikenne nojautuu pääosin Talman juna-asemaan tukeutuvaan raideliikenteeseen". Rataliikenteen käynnistymistä odotellessa alue tukeutuu siten alussa bussiliikenteeseen, jonka palvelutaso kehittyy myös Talmankaaren rakentuessa. Keravalle ajavien bussien vuoroväliä tihennetään ja bussipysäkkien yhteyteen suunnitellaan pyöräparkeja sekä liityntäpysäköintiä.

Ilmastovaikutukset

Kyseisessä kaavassa ilmastovaikutuksia on arvioitu sanallisesti. On hyvä, että kaikilla tonteilla tulee varautua uusiutuvan energian hyödyntämiseen ja hyödyntää kiertotalouden periaatteita rakentamisen aikana. Esimerkiksi maalämmön mahdollisuuksista ei kuitenkaan ole mainintaa. On hyvä, että alueen rakentamista perustuen materiaalien uudelleenkäyttöön. Uudelleenkäyttö on kiertotalouden periaatteiden mukaista ja vähentää haitallisia ilmastovaikutuksia. Jotta asetettuihin tavoitteisiin voidaan päästä tulisi kaavassa ja rakennustapaohjeessa kuitenkin suosituksen sijaan edellyttää uudelleen käytettävien rakennusosien ja materiaalien käyttöä.

Kaava-aineistossa ilmastovaikutusten arviointi painottuu hyvien puolien esiin tuomiseen, mutta käsittelee hyvin ohuesti liikenteen lisääntymisen haitallisia vaikutuksia. Esimerkiksi, ei voida katsoa, että Laaksontien ja Kylänpääntien parantaminen vähentää tarvetta yksityisautoilulle, sillä samalla uuden maankäytön myötä liikenne kokonaisuudessaan lisääntyy.

Kestävyyden ja ilmastovaikutusten kannalta on ratkaisevaa, miten vahvasti alue tulee tukeutumaan yksityisautoiluun. ELY-keskus tuo esiin, että Sipoon kunnan päästöistä 34,5 prosenttia syntyy tieliikenteestä (Hinku-laskenta), jossa on myös merkittävä päästövähennyspotentiaali. Vaikka kunnan päästöt ovat laskeneet vuodesta 2005 yhteensä 22 prosenttia, ovat tieliikenteen päästöt laskeneet tänä aikana vain 5 prosenttia. ELY-keskus katsoo, että alueen liikkuminen tulee perustumaan vahvasti yksityisautoihin. Alueen riippuvuutta autoilusta lisää se, että alue tukeutuu kahteen erilliseen keskukseen (kaupallisten palveluiden osalta Keravan Ahjoon ja kunnallisten palveluiden osalta Nikkilään), joista asukkaat hakevat erilaisia palveluita. Lisäksi lähin julkisen liikenteen pysäkki on selostuksen mukaan 700 metrin päässä kaava-alueesta. Kävelymatka on täten pitkä, varsinkin kun bussin kulkuväli on tiheimmilläänkin noin puoli tuntia. Samanaikaisesti vireillä olevassa Talmankaaren asemakaavassa on syytä tarkastella katettujen pyöräparkkien sijoittamista kyseisen bussipysäkin yhteyteen. Mikäli Puu-Talman asemakaava lähtisi toteutumaan muusta Talman toteutuksesta irrallisena, kaavaehdotuksen merkittävänä haitallisena ilmastovaikutuksena voidaan pitää sen sijoittamista noin viiden kilometrin päähän lähimmästä keskuksesta, varsinkin kun paikalliset palvelut puuttuvat alueelta.

Kaava-alueen sijainti on myös huono sen aiheuttaman metsäkadon takia. Rakentamisen sijoituksessa lehtoon menetetään sen tarjoamat ekosysteemipalvelut sekä hiilivarasto ja hiilinielu kokonaisuudessaan. Vaikutusten arvioinnissa ei ole arvioitu hiilivaraston ja -nielun kokoa. Vaikutusten hillintäkeinona kaavassa ja rakennustapaohjeessa tulee ensisijaisesti tavoitella nykyisen kasvullisen alan ja puuston säilyttämistä uuden istuttamisen sijaan. Kaavaehdotuksen määräyksen muotoilu "Rakennuspaikalla tulee säilyttää tai istuttaa puita.." johtanee siihen, että nykyinen kasvillisuus ei tule säilymään. Myös alueen huono rakennettavuus lisää haitallisia ilmastovaikutuksia, sillä esirakentamisen määrä lisääntyy. Esirakentamisen haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää suosimalla kierrätysmateriaaleja, sillä betonin ja teräksen kaltaisten materiaalien hiilijalanjälki on suuri. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen tarpeita ja ilmastoriskejä ei olla tarkasteltu kaavaselostuksessa osana energia- ja ilmastovaikutuksia, mutta hulevesiselvityksessä on huomioitu ilmastonmuutoksen vaikutusta.

VASTINE:

Kaavaselostukseen kaavan ilmastovaikutuksia käsittelevään osuuteen on lisätty kuvausta maalämmön ja muiden uusiutuvien energialähteiden hyödyntämisestä.

Kaavassa ja rakennustapaohjeessa on annettu vahva suositus uudelleen käytettävien rakennusosien ja materiaalien käytöstä. Rakennustapaohjeeseen on lisätty suositus kierrätysmateriaalien hyödyntämisestä esirakentamisen aikana. Sipoon rakennusvalvonnan mukaan maankäyttö- ja rakennuslaki ei tällä hetkellä juuri tue rakennusmateriaalien uudelleen käyttöä. Tuotteilta puuttuu vaadittu CE-merkintä ja jotkut materiaalit luokitellaan jätteeksi, jolloin niiden käyttö vaatii erillisen ympäristöluvan. Tämän vuoksi rakennusvalvonnan kanta on, että sitova määräys on liian rajoittava.

Kaavaselostukseen kaavan ilmastovaikutuksia käsittelevään osuuteen on lisätty kuvausta liikenteen lisääntymisen haitallisista vaikutuksista. On totta, että kaava-alueen rakentamisen myötä yksityisautoilu tulee lisääntymään jonkin verran. Talmankaaren asemakaavan suunnittelun tueksi laadittu liikenteen toimivuustarkastelun ja vaikutusten arvioinnin (SITOWISE, luonnos 2023) mukaan Puu-Talman kaava-alueeseen kuuluvan Kyläpääntien liikennemäärä ei kasva nykytilanteesta vuoteen 2040 (kumpanakin tarkasteluvuonna 10 ajoneuvoa/tunti). Tarkastelussa on huomioitu Talman osayleiskaavan mukainen asukasmäärä kasvu ja Nikkilän asukasmäärän vaikutus.

Kaava-alue tukeutuu alussa Keravan ja Nikkilän keskustojen palveluihin, kunnes Talman keskustan palvelutaso on tarpeeksi kattava. Reilun 700 metrin matka lähimmälle julkisen liikenteen pysäkille ei ole pitkä ottaen huomioon Talman nykyisen yhdyskuntarakenteen ja asukasmäärän. Esimerkiksi Helsingissä monissa tiiviimmin rakennetuilla asuinalueilla lähimmälle pysäkille voi olla pidempikin matka. Talman rakentamisen ja asukasmäärän kasvun myötä bussiliikenteen vuorovälit paranevat. Bussiliikenteen vuorovälien tihentyessä erityisesti Keravan keskustan palvelut ovat nopeammin saavutettavissa. Talman asemanseudun rakentuminen tulevaisuudessa lisää huomattavasti alueen lähipalveluita. Talmankaarella sijaitsevan lähimmän bussipysäkin yhteyteen rakennettava

pyöräparkki (ks. ylempi vastine) sekä Laaksotien ja Kyläpääntien parantaminen kehittävät alueen kävely- ja pyöräilyedellytyksiä.

Alueen riippuvuuteen yksityisautoilusta vaikuttaa enenevissä määrin etätyön yleistyminen ihmisten työelämässä. Valtioneuvoston selvityksen (Etätyön vaikutukset liikenteen kasvihuonepäästöihin, 2021) mukaan etätyön yleistyminen pienentää henkilöautoliikenteen ajosuoritetta koko maassa 1,9 % vuonna 2030 ja 3,4 % vuonna 2045. Alueelliset erot ovat kuitenkin suuret. Esimerkiksi Helsingissä, Espoossa, Vantaalla ja Tampereella henkilöautoliikenteen suorite pienenee yhteensä noin 12 %, kun taas alle 20 000 asukkaan kunnissa vähenemä on 0,7 %. Työnteon paikat ja ajat ovat monimuotoistuneet, minkä myötä työnteko ihmisten kotona on lisääntynyt ja autoa käytetään vähemmän työmatkoihin. Puu-Talman asemakaavan yhtenä lähtökohtana on ollut tukea alueella työn ja asumisen yhdistämisen muotoja, mikä näkyy mm. mahdollisuutena rakentaa useampia asumista ja työskentelyä palvelevia sivurakennuksia alueen tonteille.

Alueen ilmastovaikutuksiin ja kokonaisuudessaan kunnan tieliikenteen päästöihin vaikuttaa myös autokannan sähköistyminen. EU:n tavoite hiilidioksidipäästöjä vähentämisestä 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja osana sitä, autoliikenteen päästöjen puolittuminen vuoteen 2030 mennessä edellyttävät vähäpäästöisten ja uusiutuvien polttoaineiden nopeaa käytön lisäämistä sekä muiden päästöttömien innovaatioiden kehittämistä liikenteessä. Tulevaisuudessa huomattavasti vähäpäästöisemmästä vedystä kaavaillaan merkittävää polttoainetta sekä sähkö- että polttomoottoriautoille.

Kaavan myötä rakentamaton metsäalue muuttuu rakennetuksi asuinalueeksi, mikä johtaa väistämättä hiilivaraston ja -nielun pienenemiseen ja ekosysteemipalveluiden heikentymiseen alueella. Kaavaselostukseen on lisätty kuvaus kaavaratkaisun vaikutuksesta alueen hiilivaraston ja -nielun kokoon. Hiilitaselaskurin mukaan alueen hiilivarastojen muutos suhteessa lähtötilanteeseen on merkittävä; hiilivarasto pienenee lähes 70 prosenttia. Huomionarvoista on kuitenkin, että rakennusten hiilivaraston muutos on positiivinen. Alueen rakentaminen perustuu pelkääseen puuhun, joten rakennuksien rakenteisiin sitoutuu hiiltä koko niiden elinkaaren ajaksi.

Kaavassa ja sen rakennustapaohjeessa on pyritty mahdollisimman kokonaisvaltaisesti huomioimaan nykyisen kasvillisuuden säilyminen ekologisen monimuotoisuuden ja hulevesien hallinnan kannalta, sekä ohjaamaan rakentajaa ensisijaisesti säilyttämään tai vaihtoehtoisesti korvaamaan tuhoutunut kasvillisuus lainsäädännön puitteissa. Kaavassa rakennukset muodostavat vehreitä pihapiirejä, jotka ovat pääsääntöisesti metsäisiä ja runsaspuustoisia. Rakennustapaohjeessa määrätään, että nykyistä kasvillisuutta on jätettävä tonttialueille ja rakentamisen aikana tuhoutunut kasvillisuus on korvattava. Lisäksi siinä mainitaan muun muassa, että ensisijaisesti suositaan tontin alkuperäistä kasvillisuutta. Piharakentaminen tehdään tontin biotooppia ja ekologista monimuotoisuutta varjellen ja lisäten. Tonttipiha ei vastaa ekosysteemeiltään rakentamatonta lehtometsää, mutta alkuperäisen kasvillisuuden säilyttämisellä, maaperän vähäisellä muokkauksella, hyötykasvien viljelyllä ja suosimalla kotoperäistä

niittykasvillisuutta sekä maatiaislajeja voidaan ylläpitää luonnon monimuotoisuutta ja ekologisia verkostoja.

Kaavan yleismääräystä puiden (ja kasvillisuuden) säilyttämisestä on tiukennettu niin, että se ohjaa mahdollisimman selkeästi tontin omistajaa säilyttämään luonnon ominaispiirteet alueella. Myös rakennustapaohjeeseen on lisätty ohjeistusta alueen puuston säilyttämisestä. Viime kädessä rakentaja tekevät ratkaisun omista lähtökohdistaan.

Luonnonsuojelu

Kaava-alueen pohjoisosassa virtaava Kumbäckenin oja ja sen puustoiset reunavyöhykkeet on todettu kaavaa varten laaditussa luontoselvityksessä alueen luontoarvoiltaan merkittävimmäksi kokonaisuudeksi. Luontoselvityksen suosittama 30 metrin rakentamaton ja puustoisena säilytettävä reunavyöhyke on syytä merkitä kaavakartalle luomerkinnällä ja asianmukaisilla määräyksillä puuston säilyttämisen osalta.

Nykyinen kaavaehdotus ei tosiasiallisesti jätä rakennettavan alueen eli ohjeellisen ulkoilureitin pohjoisreunan ja puron väliin esitettyä suojavyöhykettä. Kaavaselostuksen kappaleeseen 5.4.2. tulee selvästi kirjata, esitetyn kaavan vaikutukset kaava-alueen luonnonoloihin eikä toistaa sitä mitä kaavan liitemateriaalina oleva luontoselvitys suosittaa tehtävän. Nyt selostuksesta jää lukijalle epäselväksi, että toteutuuko esitetty 30 metrin suojavyöhyke vai ei.

VASTINE:

Kaavakartalle on lisätty luo-merkintä, jolla osoitetaan maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä rakentamaton ja puustoisena säilytettävä reunavyöhyke puron ja Kumbäckenin ympärillä. 30 metrin levyinen suojavyöhyke toteutuu pääosin alueella, muutamissa kohdissa vyöhyke on kapeampi ja toisissa kohtaa leveämpi.

Kaavakarttaan on lisätty erillispientalojen korttelialueelle tonttien reunoille merkintä "Luonnontilassa säilytettävä piha-alue". Tämä leventää Kumbäckenin ojan ympärillä olevaa puustoisena säilyvää suojavyöhykettä. Hulevesisuunnitelmassa on pyritty siihen, että hulevesi on laadullisesti esikäsitelty ja viivytetty ennen sen ohjaamista ojaan. Lisäksi tonteilta ja kaduilta valuvien hulevesien haitta-ainepitoisuudet ovat hulevesisuunnitelman mukaan pieniä, minkä vuoksi on katsottu, että kapeampi suojavyöhyke riittää kaava-alueella.

Kaavaselostuksen kappaleeseen on lisätty tarkempaa kuvausta kaavan vaikutuksista kaava-alueen luonnonoloihin. Kaavan lähivirkistysalue VL-3 on vehreiden tonttien ympäröimä, metsäinen alue, johon kohdistuu vähän ulkoilusta johtuvaa kulutusta. Ohjeellinen ulkoilureitti palvelee käytännössä ainoastaan kaava-alueen asukkaita esimerkiksi koiran ulkoilutukseen ja lenkkeilyyn. Puu-Talman keskiosassa torin läheisyydessä on rakennetumpi puisto ja laajemmat, toiminnoiltaan monipuolisemmat ulkoilu- ja virkistysalueet löytyvät kaavan eteläpuolelta Talman keskustasta.

Hulevedet ja pintavesi

Kaavan mukainen toiminta ei aiheuta hulevesien merkittävää laadullista huononemista. Hulevesiselvityksessä on tunnistettu rakentamisen aikaisten työmaavesien kiintoaineen, ravinteiden ja muiden haitta-aineiden aiheuttama riski vastaanottavan vesistön vedenlaadulle ja esitetty rakenteet haitan estämiseksi. Asia on huomioitu kaavamääräyksissä riittävästi.

Kaava-alueen länsipuolen hulevesiä suunnitellaan pidettäväksi noroon tehtävissä kosteikkorakenteissa ennen johtamista Kumbäckenin puroon. ELY-keskus huomauttaa, että noron luonnontilan vaarantaminen on vesilain 2 luvun 11 §:n mukaan kielletty. Lupaviranomainen voi yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksen tästä kiellosta, jos kyseisen vesiluontotyypin suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu. Luontoselvityksessä ei ole tältä osin riittävästi käsitelty kaava-alueen ulkopuolella olevia kohteita, joihin hulevesijärjestelmän rakentaminen voi vaikuttaa. Noron luonnontilaisuus ja mahdollisen poikkeamisen edellytykset on selvitettävä ennen kaava-alueen hulevesirakenteiden rakentamista.

VASTINE:

Vuonna 2021 tehdyn luontoselvityksen mukaan paikalla ei ole havaittu noroa (Talman Laaksotien asemakaava-alueen luontoselvitys, 2021). Selvityksessä mainitaan: "Selvitysalueen pohjoisrajalla virtaava puro on lähes koko selvitysalueella virtaavalta osaltaan perattu leveäksi ja syväksi ojaksi".

Hulevesiselvityksessä käytetty termi noro perustuu Suomen vesilain 27.5.2011/587 luvun 1, 3 § esitettyyn määrälliseen määritelmään: Tässä laissa tarkoitetaan: 6) norolla sellaista puroa pienempää vesiuomaa, jonka valuma-alue on vähemmän kuin kymmenen neliökilometriä ja jossa ei jatkuvasti virtaa vettä eikä kalankulku ole merkittävässä määrin mahdollista. Kyseessä olevan ojan valuma-alueen pinta-ala on 4,62 ha (Lähde: Scalgo Live Finland) ja sen vuoksi hulevesiselvityksen raportissa on käytetty termiä noro.

ELY:n lausunnossa viitataan edelleen 2 luvun momenttiin 11 §, jonka kokonainen teksti on: 11 § Eräiden vesiluontotyyppien suojelu Luonnontilaisen enintään kymmenen hehtaarin suuruisen fladan, kluuvijärven tai lähteen taikka muualla kuin Lapin maakunnassa sijaitsevan noron tai enintään yhden hehtaarin suuruisen lammen tai järven luonnontilan vaarantaminen on kielletty.

Luontoselvityksessä todetaan, että kyseessä oleva painanne on "lähes koko selvitysalueella virtaavalta osaltaan perattu leveäksi ja syväksi ojaksi". Näin ollen hulevesisuunnittelija ei ole nähnyt tarvetta poikkeukselliseen käsittelyyn, koska kyseessä ei ole luonnontilainen noro.

Hulevesisuunnitelmassa on pyritty siihen, että ojaan virtaava hulevesi on laadullisesti esikäsitelty ja viivytetty, jotta vastaanottava vesistö ei kuormittuisi. Nykyisen ojan linjaus on pääosin säilytetty paikallaan, jotta sen luiskissa kasvava kasvillisuus säilyisi ja pinta- sekä hulevedet ohjataan maastossa kunnioittaen nykyisiä osavaluma-alueita. Näin maiseman vesitalous ei oleellisesti muutu. Ojan varsi ja lähiympäristö on osoitettu kaavassa pääosin

viheralueeksi, minkä myötä suurin osa pintavesistä valuu ojaan kasvillisuuden kautta, eikä suoraan kovasta pinnasta.

Hulevesiselvityksen selostustekstissä on korjattu väärin käytetty termi noro ojaksi.

Luontoselvittäjä kävi huhtikuun 2023 lopulla kaava-alueella (ks. vastineraportin liitteenä virallinen lausunto asiasta). Maastokäynnin perusteella kyseessä on aiemman tiedon mukaisesti oja, joka on pohjoisosastaan kaivettu aikoinaan selvästi kaivurilla (mm. selvät ojavallit) ja eteläosastaan ilmeisesti joskus aiemmin lapiolla. Eteläosassa oja on matala, mutta selvä suora oja.

Kulttuuriympäristö

Osa suunnittelualueesta nivoutuu Talman kartanomaisemaan, joka on arvotettu Sipoon kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä luokkaan kaksi. Suunnittelualueen eteläisin osa on osoitettu Talman osayleiskaavassa paikallisesti arvokkaaksi kulttuurimaiseman alueeksi. Karttataarkastelun perusteella vaikutukset maisema-alueeseen vaikuttavat jäävän kohtalaisen pieniksi. Yleisten määräysten vaatimus säilytettävistä tai istutettavista puista tukee rakennuspaikkojen sopeutumista ympäristöön ja rakennustapaohje edistää laadukkaan ympäristön muotoutumista.

2. Finavia

Asemakaavaehdotuksen alue sijaitsee noin 15 km etäisyydellä Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitotien 1 jatkeella ja noin 300 m etäisyydellä jatkeelta sivuun. Laskeutuvat koneet lähestyvät lentoasemaa tarkasti kiitotien suuntaista suoraa pitkin jopa noin 20–30 km etäisyydeltä asti ja tämän vuoksi kaavaehdotuksen alueen läheisyydessä havaitaan lentokoneita väistämättä päivittäin. Kiitotie 1 on yleisimmän tuulitilanteen aikana toinen eniten käytetyistä lentoaseman laskeutumiskiitoteistä ja tälle laskeutuvia koneita on tämän vuoksi päivittäin useista kymmenistä pariin-kolmeensataan vuorokaudessa.

Kohde sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöluvan liitteessä esitetyllä ennustetilanteen Lden 50–55 dB lentokonemelualueella. Toistuvan laskeutuvien lentokoneiden melun vuoksi alue on Uusimaa 2050 -kaavan liitekartassa L3 esitetyllä lentokonemelun laskeutumisvyöhykkeellä. Laskeutumisvyöhykkeille Finavia ja Traficom suosittelavat kaavamääräystä asuinrakennusten ulkokuorelle vähintään 35 dB ääneneristävyydestä. Finavia katsoo, että suositeltu ääneneristävyyksivaatimus on tarpeellinen hyvän asumisviihtyvyyden takaamiseksi. Finavia ei pidä vastuullisena kaavoittamisena sitä, että vilkkaan lentoliikenteen alueelle ei ole kaavaehdotuksessa asetettu ääneneristävyyksivaatimusta. Meluselvityksessä on esitetty hyvin lyhytaikaisiin mittauksiin perustuva suositus ääneneristävyyden tasosta. Finavia katsoo, että kahden päivän mittauksiin sisältyy merkittäviä epävarmuuksia. Mitattujen keskiäänitasojen perusteella määritetty suositus 32 dB ääneneristyksestä ei ole alueen lentoliikenteen

luonne huomioiden riittävä viihtyisälle asuinrakennusten sisäolosuhteelle. Ääneneristävyyden määrittämisessä tulee alueella huomioida lentokone melun toistuvuus ja hetkelliset melutasot sekä laskeutuvien koneiden laskeutumisasun aerodynaamisten muutosten vaikutukset lentokone melun kokemiseen. Edellä mainitun perusteella Finavia katsoo, että asemakaavaehdotuksen kohteeseen tulee asettaa Uusimaa-kaavan liitteen mukainen 35 dB ääneneristävyyksivaatimus vähintään uusien asuinrakennusten osalta. Finavia katsoo, että tähän tulee pyrkiä myös mahdollisten alueelle siirrettävien vanhojen asuinrakennusten osalta.

Lisäksi Finavia katsoo, että alueen suunnittelussa ja siihen liittyvän materiaalin tuottamisessa on tuotava esille elementtejä, joiden perusteella alueelle muuttavat uudet asukkaat voivat hahmottaa lentoaseman ja lentoliikenteen läheisyydestä johtuvia tekijöitä. Finavian verkkosivuilla julkaistussa Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallintasuunnitelmassa on esitetty kaavaselostukseen liitettäväksi soveltuvaa materiaalia. Finavia katsoo, että kaavan aineistossa on hyvä esittää esimerkiksi lentoaseman reittitiheyskartta ja tekstiä laskeutumisreittien vaikutuksista ja sijoittumisesta alueelle. Päivitetty ja kuvalaadultaan julkaisukelpoinen reittitiheyskartta yms. materiaali on saatavilla Finavialta.

VASTINE:

Talman osayleiskaavaa varten tehdyssä meluselvityksessä Puu-Talman kaava-alueelle määriteltiin suositus 32 dB ääneneristyksestä asuinrakennuksille. Asemakaavaehdotuksen suositus on muutettu vastaamaan Finavian ja Traficomien suosituksen sekä Uusimaa-kaavan liitteen mukaista 35 dB ääneneristävyyksivaatimusta vähintään uusien asuinrakennusten osalta. Äänieristysvaatimus toteutetaan myös mahdollisten alueelle siirrettävien vanhojen asuinrakennusten kohdalla. 35 dB ääneneristävyyksivaatimus on päivitetty asemakaavaehdotuksen kaavakartan määräyksiin ja kaavaselostukseen.

Kaavaselostukseen on lisätty tekstiä ja muuta materiaalia, joiden avulla alueelle muuttavat uudet asukkaat voivat hahmottaa lentoaseman ja lentoliikenteen läheisyydestä johtuvia tekijöitä.

3. Talman kyläyhdistys

Kyläyhdistys on seurannut Talman kehittämissuunnitelmia aktiivisesti osayleiskaavan valmisteluista alkaen. Tässä kokonaisuudessa asukkaiden ja palveluiden kasvun painopiste on radan eteläpuolella, ja odottaa Kerava-Nikkilä radan liikennöintipäätöstä. Puu-Talman alueelle on tarkoitus asemakaavoittaa pientaloasumista noin 220 uudelle asukkaalle. Tavoite puutaloista on hieno ja suunnitelma on hyvä alueen elinvoimaisuuden kannalta, jotta esimerkiksi koulu ja päiväkotit pysyvät toiminnassa ja kehittyvät. Kaupallisissa palveluissa tukeuduttaisiin edelleen Keravan palveluihin.

Liikenne ja parkkipaikat alueella

Koska junaliikenteen aloittamisesta ei ole varmuutta, uuden alueen liikenne tulee perustumaan henkilöautoihin ja HSL:n linjoihin. Tämä asettaa lisää painetta parkkipaikoille Keravan asemalla ja mahdollisesti myös Martinkylätien varrella, koulun alueella. Sekä autoille, että pyörille. Vaikka tämä on kaava-alueen ulkopuolella, on asia syytä ottaa huomioon alueen kokonaissuunnittelussa.

"Laaksotietä parannetaan ja kehitetään erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Tavoitteena on toteuttaa turvallinen katuyhteys kaava-alueelta Talman koululle ja päiväkodille." Tien muutokset on toteutettava mahdollisimman vähin muutoksin nykyisille asukkaille.

"Alueelle tutkitaan myös työnteon ja asumisen uudenlaista joustavaa yhdistämistä." Tuleeko työnteokoon liittyvistä kiinteistöistä lisää liikennettä ja tarvetta parkkipaikoille?

VASTINE:

Martinkylätien ja Talman keskustan parkkipaikat ja niiden mitoitus sekä pyöräparkit huomioidaan vireillä olevassa Talmankareen asemakaavassa ja myöhemmin Talman asemaseudun suunnittelussa. Puu-Talman asemakaavassa ei oteta kantaa alueen eteläpuolen pysäköintiin.

Katusuunnitelmien tullessa nähtäville niitä voidaan kommentoida nähtävillä olon aikana. Katusuunnitelmat tullaan vuorovaikuttamaan maankäyttö- ja rakennusasetuksen pykälän 43 mukaisesti. Laaksotien parantamisesta johtuvat muutokset toteutetaan niin, että saadaan toteutettua liikenteen määrän kasvun ja taajamarakenteen muutoksien edellyttämä tehokas ja turvallinen katuyhteys myös tuleville asukkaille.

Työnteon ja asumisen joustavalla yhdistelmällä tarkoitetaan tässä kohtaa tonteilla sijaitsevia asukkaiden omia, työskentelyyn ja asumiseen tarkoitettuja tiloja ja niiden joustavaa käyttöä asukkaiden omat tarpeet huomioiden. Tonteille rakennettavat sivurakennukset voivat toimia esimerkiksi asukkaiden etätyöskentelypisteinä ja harrastetiloina.

Siirrettävien ja uusien rakennusten suhde, aikataulu

"Kaava-alueelle muodostetaan viihtyisiä pihapiirejä lähinnä vanhoista siirretyistä hirsitaloista. Mahdollinen uusi rakentaminen sovitetaan sekä massoitteeltaan että tekotavaltaan vanhojen rakennusten muodostamaan korttelirakenteeseen."

Siirrettävien ja uusien rakennusten välisestä suhteesta ei ole aineistossa selvää mainintaa, joten tontin omistaja päättää kumman haluaa tehdä, ja kunta ohjaa tätä luvituksella. Talojen toteuttamisen aikataulu voi olla aika erilainen, joten olisi hyvä varmistaa järkevä ja ympäristön kannalta mahdollisimman miellyttävä vaiheistus. Kerrostalotontin toteuttamisen aikataulussa olisi ihanteellista saada myös muu rakentaminen liikkeelle, jotta tämä maamerkki ei ole yksin ja ainoa.

VASTINE:

Asemakaavan lähtökohtana on ollut mahdollistaa vanhojen siirrettyjen hirsitalojen rakentaminen alueelle. Tämän lisäksi alueelle voi rakentaa perinteisin menetelmin rakennettuja asuinrakennuksia ja uudisrakentamista rakennusperinteen hengessä. Kaavassa ei ole otettu kantaa erityyppisten rakennusten toteutusaikatauluun tai vaiheistukseen. Toteutus on riippuvainen tontin omistajan halusta ja toiveista. Kaava mahdollistaa monentyyppiset ratkaisut tonteilla, esimerkiksi uuden päärakennuksen ja siirrettävät sivurakennukset.

Ulkoilureitit ohjattava teille

Asukasmäärän kasvaessa vanhan asutuksen, viljeltyjen peltojen ja yksityisessä omistuksessa olevan maan keskelle on tärkeää suunnitella ja merkitä käytössä olevat ulkoiluväylät kulkemaan olemassa oleville teille, ne eivät saa rasittaa yksityisten maanomistajien alueita. Uusi alue tarvitsee merkityn ja ohjatun lähiulkoilureitin. Suunnitelmissa otettava huomioon erityisesti koirien ulkoilutusreitit, jotta ne voidaan ohjata yleisille kulkuväylille ja mahdollisesti varauksen koirapuistolle.

VASTINE:

Asemakaavassa on osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti, joka palvelee alueen asukkaita. Ulkoilureitti yhdistyy ainoastaan alueen virkistysalueisiin ja yleisiin katualueisiin, eikä siten rasita yksityisten maanomistajien alueita. Puu-Talman ja lähialueen asukasmäärä ja alueen koko eivät ole riittävän suuria, jotta koirapuisto voidaan toteuttaa asemakaava-alueella. Koirien ulkoilutusreitit ja mahdollinen koirapuistovarus huomioidaan Talmankaaren ja Talman asemaseudun suunnittelussa.

Kylätalon käyttö ja toteutus

Kyläyhdistys on kiinnostunut ymmärtämään tarkemmin suunnitelmia koskien Kylätaloa. Mikä on aiottu Kylätalon toteuttava taho ja suunniteltu käyttö? Entä sen kustannuksista ja ylläpidosta huolehtiminen. Talmassa on jo vapaapalokunnan Talmukka ja Martinkylän koulu, eikä ole viisasta tehdä näille samanlaista kilpailijaa. Puu-Talman uusista asukkaista ei yksin riitä käyttäjäkuntaa kokonaisuudelle uudelle kylätalolle.

VASTINE:

Palvelurakennusten korttelialueella, jolle mahdollinen kylätalo sijoittuisi, päärakennukseen voidaan sijoittaa kokoontumistiloja ja yhteistoimintaa palvelevaa liiketilaa (min 100 k-m²) sekä asuintilaa. Kaavassa on haluttu mahdollistaa yhteispalveluille ja -toiminnalle soveltuva "kylätalon" nimellä kulkeva rakennus, mutta rakennuksen tarkempaa käyttöä ja toteuttavaa tahoja ei ole päätetty kaavavaiheessa. Kaavaprosessin aikana suunnittelussa mukana ja tonteista kiinnostuvilta henkilöiltä on tullut ajatuksia esimerkiksi lähituotteita myyvistä kyläkaupasta, sesonkiaikoina auki olevasta kahvilasta ja tapahtumatilasta. Kylätalon toiminta ja toteuttajataho on riippuvainen alueen tulevista asukkaista ja heidän

aktiivisuudestaan; tässä vaiheessa kaava ainoastaan mahdollistaa lainmukaisen tilan tulevalle toiminnalle.

4. Rakennus- ja ympäristövaliokunta

Kaavakartta

Rakennusvalvontaviranomainen ei antanut Puu-Talman kaavasta luonnosvaiheessa lausuntoa, sillä kaava-aineisto oli vielä yleissuunnitelmatasoinen.

Kaavakartan yleisilme on selkeä ja pääosin riittävästi ohjaava. Alla mainittujen kirjausten huomioon ottaminen edesauttaisivat rakennusvalvontaa, tontin omistajia sekä suunnittelijoita pääsemään kaavassa tavoiteltuun lopputulokseen.

Kortteli 31112 Laaksotien länsipuolella: yksityisten, pääosin väljästi rakentuneet kiinteistöt on otettu kaavan mukaan vähäisin ohjaavin merkinnöin ja määräyksin. Kunnan rakennusjärjestyksessä on tonttien vähimmäiskokoa ja asuntojen lukumäärää koskeva määräys:

”Mikäli asemakaavassa ei asiasta erikseen muuta määrätä, asemakaavaa täydennetään mm. seuraavilla lisämääräyksillä:

- Asemakaavan AO-korttelin rakennuspaikalle saa rakentaa enintään yhden asunnon jokaista rakennusoikeuden alkavaa 150 k-m² kohden; asemapiirroksessa on osoitettava rakennuspaikan soveltuvuus ja riittävät pihatilat useamman asunnon ratkaisulle.
- Asemakaava-alueella ei saa muodostaa ohjeellisesta tonttijaosta poikkeavaa alle 700 m² tonttia.”

Onko rakennusjärjestyksen kirjaus kaavan tavoitteiden mukainen – vai halutaanko ko. korttelialueen väljyydellä jotain muuta?

Lisäksi korttelissa 31112 ohjeellinen rakennusalan rajaa osoittava viiva on osin ristiriidassa lain edellyttämän vähimmäisetäisyyden (rajasta) kanssa: väärinymmärrysten välttämiseksi olisi katualueen reunaan hyvä rajata sitova rakennusalan raja 4 m vähimmäisetäisyydelle.

Kaavamääräykset

AK-12-korttelialueella on määrätty, että ”pienkerrostalojen ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa liiketilaa, joka voi myös toimia rakennuksen yhteistiloina.” Onko toteutettavalle liiketilalle vähimmäismäärä? Vai tarkoittaako kirjaus, että koko ensimmäinen kerros tulee toteuttaa liiketilana? Lisäksi AK-12 -korttelialueella on syytä osoittaa rakennusalan raja irti (1–1,5 m) katualueen reunasta, jotta rakennuksen maanalaiset rakenteet tulee sijoitetuksi korttelialueen puolelle.

AO-14-korttelialueella on seuraava määräys: "Päärakennuksen kerrosalan lisäksi tonteille tulee rakentaa sivurakennuksia." Tarkoitetaanko sivurakennuksella talousrakennuksia (rakennusoikeus määritelty talousrakennuksille)? Onko tavoiteltu jotakin sivurakennusten/talousrakennusten vähimmäismäärää, joka tulee edellyttää päärakennuksen rakennusluvan hakemisen yhteydessä?

Keskitetty jätteenkeräyspiste on monelta osin kannatettava suunnitelma. Keskitetyn jätteenkeräyspisteen toteuttajataho olisi kuitenkin olla ajoissa tiedossa: jätteenkeräyspiste tulee olla toteutettuna ensimmäisen asuinrakennuksen käyttöönottokatselmukseen mennessä. Muussa tapauksessa kiinteistökohtainen jätehuolto on sallittava.

Rakennustapaohje

Rakennustapaohje on mahdollista laatia asemakaavan määräyksiä täydentämään; rakennustapaohje toimii myös alueen suunnittelua ja toteutusta sitovasti ohjaavana asiakirjana. Rakennustapaohjeessa keskeiset määriteltävät asiat ovat alueellisen yhtenäisyyden muodostamiseen liittyvät asiat (yksityiskohtaiset määräykset esim. julkisivumateriaaleista, kattokulmista, väreistä jne.). Rakennustapaohjeen viimeistely on tarkoituksenmukaista tehdä viranhaltijoiden välisenä yhteistyönä.

VASTINE:

Kaavan mukaisesti AO-14-kortteleissa saa rakentaa enemmän kuin rakennusjärjestyksessä määritetyn enintään yhden asunnon jokaista rakennusoikeuden alkavaa 150 k-m² kohden. Korttelialueen väljyys mahdollistaa joustavuuden alueelle siirrettävien rakennusten kohdalla. Asemakaavan lähtökohtana on ollut mahdollistaa erityyppisten, erikokoisten ja eriaikakautisten hirsirakennusten siirtämisen alueelle.

Korttelin 31112 ohjeellinen rakennusala on vaihdettu sitovaksi rakennusosalaksi. Katualueen reunassa olevan rakennusalan vähimmäisetäisyydeksi riittää 2 metriä; asemakaava-alueella vähimmäisetäisyys on 4 metriä ainoastaan tontin rajasta.

AK-12-korttelialueen kaavamääräykseen on lisätty liiketilaa koskeva vähimmäismääräys, min 100 k-m². Tämä mainitaan myös rakennustapaohjeessa. AK-12-korttelialueella rakennusalan rajaa muutettiin niin, että se on irti (1–1,5 m) katualueen reunasta.

AO-14-korttelialueen määräyksessä sivurakennuksilla tarkoitetaan talousrakennuksia. Kaavassa on haluttu käyttää käsitettä sivurakennus talousrakennuksen sijaan, koska se kuvaa laajemmin ja monipuolisemmin pihapiirin rakennettavien, päärakennusta pienempien rakennusten käyttötarkoitusta. AO-14-korttelialueen määräyksen sivurakennus on muutettu talousrakennukseksi väärinymmärryksen välttämiseksi. Sivurakennuksien/talousrakennuksien määrää ei ole kaavassa ohjattu muutoin kuin rakennusosalalla. Kaavan luonnosvaiheessa keskusteltiin sivurakennusten vähimmäismäärästä, mutta tämä katsottiin sitovan liikaa tontin omistajaa. Rakennustapaohjeessa on kuvattu tarkemmin sivurakennuksista/talousrakennuksista.

Jätteenkeräyspisteen merkintä ja määräys on ohjeellinen. Toteuttajataho selviää tontinluovutusvaiheeseen mennessä. Mikäli toteuttajatahoa ei siihen mennessä löydy, jää merkintä mahdollistavana kaavakarttaan tulevaisuutta varten kierrätyksen yhä yleistyessä ja myös omakotitaloja koskevien kierrätysvaatimusten tiukentuessa. Määräyksessä todetaan, että mikäli keräyspiste toteutuu, kiinteistökohtainen jätteenkeräys ei ole mahdollinen. Sitä vastoin keräyspisteen jäädessä toteutumatta kiinteistökohtainen jätteenkeräys sallitaan.

Rakennustapaohjetta on viimeistely useamman eri kerran viranhaltijoiden välisenä yhteistyönä.

Muistutukset Anmärkningar

1. Muistutus A

Laaksotien itäpuolelta tulisi rajata riittävä alue mukaan, jotta Laaksotien linjaus länsipuolen valmiita pihoja pilaamatta olisi mahdollista. Laaksotien itäpuolella eivät rakennukset ja istutukset ulotu läheskään niin lähelle tietä, joten tien linjausta voisi siirtää vähin vaikutuksin 0,5–1 metriä itään.

Laaksotien länsipuoli on pääasiallisesti jo varsin tiheästi rakennettua pientaloaluetta. Esimerkiksi omistamamme omakotitalon autokatos sijaitsee jo nyt aivan sallitun rakennusalueen rajalla, joten tiealue ei voi yhtään leventyä tonttimme kohdalla.

VASTINE:

Uudehkot rakennukset merkitään asemakaavan pohjakarttaan ja niiden sijainti huomioidaan asemakaavassa. Laaksotien katualueen rajausta perustuu nykyisen Laaksotien keskilinjaan ja sen mukaan on varattu riittävä leveys kylätieprofiilin toteuttamiselle. Tarkemmassa katu- ja rakennussuunnittelussa otetaan huomioon olemassa olevat rakenteet ja niiden hyödyntäminen mahdollisuuksien mukaan. Kunta pyrkii parhaansa mukaan välttämään vaurioita olemassa oleville istutuksille.

2. Muistutus B

Laaksotien tielinjauksen muuttaminen

Kaavoituksen myötä Kyläpääntien ja Laaksotien liikennemäärät tulevat nousemaan. Kaavoituksessa tulee huomioida kasvava liikenne. Laaksotiessä oleva mutka tulisi poistaa ja

tielinja oikaista. Laaksotien mutka aiheuttaa näköesteen ja tulevan liikennemäärien nousun johdosta siitä muodostuisi vaarallinen tien kohta. Kortteli 31111 tulee muuttaa tai pienentää jotta tielinja voidaan oikaista.

Kevyen liikenteen väylä

Puu-Talman asemakaavassa ei ole huomioitu kevyen liikenteen väylää. Kortteli 31111, 31108, 31106 ja 31102 muuttaa/pienentää kevyenliikenteen väylää varten. Kevyen liikenteen väylälle tulisi vähintään varata tila, joka mahdollistaa myöhemmin väylän rakentamisen. Kevyen liikenteen väylä tulisi rakentaa Piilu kirves -Talman koulu. (Laaksotie Kylänpääntie).

Raskaan liikenne ja maatalouskoneet.

TM 1 Puu-Talman asemakaava ehdotuksessa ei ole otettu huomioon raskasta liikennettä. Pyydän erityisesti huomioimaan raskaan liikenteen ja maatalouskone liikenteen Laaksotiellä ja Kylänpääntien osalta.

Huomattava maanpinnan korkoero

Kortteli 31111 ja Laaksotien välinen maanpinnankorko ero ja korko ero asemakaava alueeseen nähden merkittävä. Kortteli 31111 tulisi tarkastella ja mahdollisesti poistaa asemakaavasta. Kallion päälle rakentaminen aiheuttaa merkittäviä louhintatöitä ja kasvattavat kuluja merkittävästi jo infrankin osalta.

Tiestö

TM 1 Puu-Talma tiestö ja risteys alueet on suunniteltu liian ahtaiksi raskaalle liikenteelle. Lumitalvi kaventaa entisestään tiestöä ja tukkien risteys alueita.

VASTINE:

Kaavoituksen yhteydessä laaditussa liikennesuunnittelussa on tarkasteltu alueelle muodostuvat liikennemäärät ja niiden pohjalta on valittu toimivat ja alueen profiilin sopivat ratkaisut. Laaksotien mutkaa ei ole välttämätöntä kokonaan poistaa eikä se käytännössä ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista merkittävien kalliolouhintojen vuoksi, jotka aiheuttaisivat tarpeetonta melu- ja värinähaittaa sekä maiseman ja ympäristön muokkaamista alueella.

Kadun mutka tulee loiventumaan asemakaavan myötä nykyisestä. Katualueen tila vaatii kallion louhintaa mutkassa, mikä parantaa katualueen näkymiä sekä turvallisuutta. Puu-Talman asemakaavassa on Laaksotien katualueelle tehty riittävä katualueen varaus, jotta se voidaan toteuttaa kylätieprofiilin mukaisesti. Kaavan selostuksessa on kuvattu tarkemmin kylätien toteuttamisen periaatteet. Lisäksi Kylänpääntielle ja Laaksotien eteläosaan rakennetaan kevyen liikenteen väylä asemakaavahankkeen toteuttamisen yhteydessä. Talmankaaren osalta kevyen liikenteen väylän toteutusta edistetään kyseisen asemakaavahankkeen yhteydessä.

Raskaan liikenteen nykyiset kulkureitit eivät tule muuttumaan tai kaventumaan asemakaavan myötä. Kaikkia katualueita ei kuitenkaan levennetä merkittävästi raskaan liikenteen takia. Lumitilojen toimivuus on tarkasteltu yleissuunnitteluvaiheessa ja sitä täsmennetään katusuunnittelun aikana.

Asemakaavan kaavataloustarkastelussa on selvitetty kokonaisuutena asemakaavan kustannusvaikutukset suhteessa saatuihin tontinmyyntituloihin. Kadun rakentaminen korttelille 31111 ei aiheuta poikkeuksellisia kustannuksia toteutuksen osalta. Kortteli 31111 on asemakaavassa tarkoituksenmukainen AP-kortteli, jossa rakennukset sovitetaan parhaalla mahdollisella tavalla maastonmuotoihin.

3. Muistutus C

Laaksotie on osakkaiden levittämä ja alkuosa on asfaltoitu osakkaiden kustannuksella. Meille erittäin tärkeää on säilyttää tien nykyinen leveys. Raskasliikenne lavetit ja leveät maatalouskoneet 4-5 m tekevät mahdottomaksi tienkaventamissuunnitelmanne.

Ehdotus kevytliikenneväyläksi on tärkeä. Kunnan omistamien maiden jälkeen on kunnan neuvoteltava x:n ja x:n kanssa, jotta jalkakäytävä voidaan toteuttaa turvallisena koululle saakka. Joissain kunnissa myös rakennusoikeuksiin liittyvä ratkaisu voi edistää hanketta.

VASTINE:

Puu-Talman asemakaavassa on Laaksotien katualueelle tehty riittävä katualueen varaus, jotta se voidaan toteuttaa kylätieprofiilin mukaisesti. Kaavan selostuksessa on kuvattu tarkemmin kylätien toteuttamisen periaatteet. Lisäksi Kylänpääntielle ja Laaksotien eteläosaan rakennetaan kevyen liikenteen väylä asemakaavahankkeen toteuttamisen yhteydessä. Talmankaaren osalta kevyen liikenteen väylän toteutusta edistetään kyseisen asemakaavahankkeen yhteydessä.

Raskaan liikenteen nykyiset kulkureitit eivät tule muuttumaan tai kaventumaan asemakaavan myötä. Kaikkia katualueita ei kuitenkaan levennetä merkittävästi raskaan liikenteen takia. Lumitilojen toimivuus on tarkasteltu yleissuunnitteluvaiheessa ja sitä täsmennetään katusuunnittelun aikana.

Asemakaavan lainvoimaistumisen myötä yksityistie siirtyy kunnan maaomistukseksi maanmittauslaitoksen lunastustoimituksen yhteydessä.

4. Muistutus D

Puu-Talman asemakaavaehdotuksessa Kylänpääntien ja Laaksotien liittymän kaava-alue on piirretty tarpeettoman pitkälle itäsuunnassa. Pyydän muuttamaan ja tarkentamaan rajausta asemakaavakartassa tiiviimmäksi niin, että se ei vie maa-alueitamme myös risteuksen itäpuolelta. Hyvällä suunnittelulla toimiva ja tarpeeksi laaja risteys saadaan varmasti

toteutettua ilman tätä laajennusta. Suunnitelma vie alueitamme jo Kylänpään etelä- ja länsipuolelta. Liittymäalueen metsä on juuri hoidettu ja siinä kasvaa arvokkaita vanhoja mäntyjä ja luonnollisesti levinneitä lehmuksia, jotka molemmat pitää säästää. On tärkeää, että kaavan merkintä ei jää rasittamaan aluetta tarpeettoman laajasti.

Risteyksen ja tonttiliittymän suunnittelun yhteydessä haluan osallistua sen valmisteluun suunnitteluvaiheessa, jotta toteutuksesta tulee mahdollisimman toimiva, kaunis ja turvallinen sekä meille tontin käyttäjille, että muille asukkaille. Myös lumenauraus ja -siirto pitää suunnitella. Tontille ajotien linjauksen pitää liikenteen lisääntyessä olla mahdollisimman loiva ja turvallinen hyvän näkyvyyden varmistamiseksi, kuten se nyt on. Emme halua muuttaa tien linjausta.

VASTINE:

Kaavassa on varauduttu riittävältä osin risteytysalueen turvalliseen ja toimivaan toteuttamiseen. Risteysalueen varsinaiset suunnitteluratkaisut selviävät katu- ja rakennussuunnitteluvaiheessa. Kun katusuunnitelmat tulevat nähtäville, niitä voidaan kommentoida nähtävillä olon aikana. Katusuunnitelmat tullaan vuorovaikuttamaan maankäyttö- ja rakennusasetuksen pykälän 43 mukaisesti. Tällöin ei kuitenkaan enää voi vaikuttaa risteysalueen rajaukseen asemakaavan osalta.

5. Muistutus E

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Piilukirves- Talmankaari

Kylänpääntien ja Laaksotien merkittävän liikenteen lisääntyminen estää turvallisen yhteyden kävellen/pyöräillen Talman koululle ja päiväkodille! Kaavaan piirrettävä koko matkalle piilukirves-talmankaari kevyenliikenteenväylä. Asiasta on mainittu kirjallisessa raportissa, mutta kaavaan ei ole piirretty kevyenliikenteenväylää. Kevyen liikenteen toteutus mahdollistaa julkisen liikenteen sujuvan käytön!

Talman alueen suunnitteilla olevan kaavan vaikutuksena laaksotien vasemmalle puolelle oli suunniteltu pientalo aluetta, joka puoltaa myös kevyen liikenteen väylän rakentamista merkittävän liikenteen lisääntymisenä.

Vaarallisen mutkan poistaminen Laaksotieltä

Kortteli 3111 vieressä on iso kallio ja Laaksotiessä on vaarallinen mutka. Kuljen nyt jo päivittäin lasten kanssa kouluun pitkin Laaksotietä ja vaaratilanteita kyseissä mutkassa on useamman kerran viikossa. Autojen ajolinjat leikkaavat toisen kaistaa ja auton korjausliikkeen tehtäessä kevyelle liikenteelle ei ole turvallista. Liikenne määrän kasvaessa merkittävästi tiellä on suuri riski vaaratilanteiden syntymiseen.

VASTINE:

Puu-Talman asemakaavassa on Laaksotien katualueelle tehty riittävä katualueen varaus, jotta se voidaan toteuttaa kylätieprofiilin mukaisesti. Kaavan selostuksessa on kuvattu tarkemmin kylätien toteuttamisen periaatteet. Lisäksi Kylänpääntielle ja Laaksotien eteläosaan rakennetaan kevyen liikenteen väylä asemakaavahankkeen toteuttamisen

yhteydessä. Talmankaaren osalta kevyen liikenteen väylän toteutusta edistetään kyseisen asemakaavahankkeen yhteydessä.

Kaavoituksen yhteydessä laaditussa liikennesuunnittelussa on tarkasteltu alueelle muodostuvat liikennemäärät ja niiden pohjalta on valittu toimivat ja alueen profiilin sopivat ratkaisut. Laaksotien mutkaa ei ole välttämätöntä kokonaan poistaa eikä se käytännössä ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista merkittävien kalliolouhintojen vuoksi, jotka aiheuttaisivat tarpeetonta melu- ja värinähaittaa sekä maiseman ja ympäristön muokkaamista alueella. Kadun mutka tulee loiventumaan asemakaavan myötä nykyisestä. Katualueen tila vaatii kallion louhintaa mutkassa, mikä parantaa katualueen näkymiä sekä turvallisuutta.

6. Muistutus F

Laaksotien ”kallion kierto” olisi syytä oikaista. Kierto on nykyisinkin hankala. Tie on kapea ja ajoneuvot leikkaavat ”sokkomutkaan” tien sisäreunaan, jolloin kohtaamisissa on ollut useita läheltä-piti -tilanteita. Lisäksi tietä käyttää raskasliikenne ja maatalouskoneet.

Laaksotien liittyminen Kylänpääntiehen on vaarallinen. Laaksotien suunnasta tullaan ”oikealta”, mutta Kylänpääntien suunnasta tulevilla on puutteellinen näkyvyys Laaksotien suuntaan. Siinäkin on ollut useita vaaratilanteita.

VASTINE:

Kaavoituksen yhteydessä laaditussa liikennesuunnittelussa on tarkasteltu alueelle muodostuvat liikennemäärät ja niiden pohjalta on valittu toimivat ja alueen profiilin sopivat ratkaisut. Laaksotien mutkaa ei ole välttämätöntä kokonaan poistaa eikä se käytännössä ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista merkittävien kalliolouhintojen vuoksi, jotka aiheuttaisivat tarpeetonta melu- ja värinähaittaa sekä maiseman ja ympäristön muokkaamista alueella. Kadun mutka tulee loiventumaan asemakaavan myötä nykyisestä. Katualueen tila vaatii kallion louhintaa mutkassa, mikä parantaa katualueen näkymiä sekä turvallisuutta.

Raskaan liikenteen nykyiset kulkureitit eivät tule muuttumaan tai kaventumaan asemakaavan myötä. Kaikkia katualueita ei kuitenkaan levennetä merkittävästi raskaan liikenteen takia. Lumitilojen toimivuus on tarkasteltu yleissuunnitteluvaiheessa ja sitä täsmennetään katusuunnittelun aikana.

Kylänpääntielle ja Laaksotien eteläosaan rakennetaan erillinen kevyen liikenteen väylä asemakaavahankkeen toteuttamisen yhteydessä. Talmankaaren osalta kevyen liikenteen väylän toteutusta edistetään kyseisen asemakaavahankkeen yhteydessä. Risteysalueen asemakaavan mukaisen toteutuksen yhteydessä risteysnäkemät ja liikenneturvallisuus paranevat.