

TM 6 Talmankaaren asemakaava
Kaavaehdotus nähtävillä 7.3.–19.4.2024

TM6 Detaljplan för Tallmobågen
Planförslaget framlagt 7.3.–19.4.2024

Vastineraportti
Bemötanderapport

Johdanto Inledning

Talmankaaren asemakaavaehdotus oli nähtävillä 9.3.-19.4.2024. Tähän vastineraporttiin on koottu asemakaavaehdotuksesta määräajassa saadut lausunnot ja muistutukset, sekä annettu vastineet niihin. Kaavaehdotuksesta annettiin 9 lausuntoa ja 25 muistutusta. Lausunnot ja muistutukset on kirjattu raporttiin pääosin kokonaisina, mutta ilman mahdollisia liitteitä. Osa muistutuksista on muokattu tai anonymisoitu siten, ettei niistä voi tunnistaa muistutuksen antajaa.

Förslaget till detaljplan för Tallmobågen var offentligt framlagt 9.3.2024-19.3.2024. I den här rapporten har vi sammanställt de utlåtanden och anmärkningar som lämnades in om förslaget och bemötandena av dem. Om planförslaget inlämnades sammanlagt 9 utlåtanden och 25 anmärkningar. Utlåtandena och anmärkningarna har i huvudsak skrivits in i rapporten i sin helhet, men utan eventuella bilagor. En del av anmärkningarna har redigerats eller anonymiserats så att den som lämnat in dem inte kan identifieras.

Lausunnot Utlåtanden

1. Helsingin Seudun Liikenne HSL

Noin 59 hehtaarin laajuinen suunnittelualue sijaitsee Talman kyläkeskuksessa, linnuntietä noin 6 km Nikkilästä luoteeseen, noin 4 km Keravan juna-asemalta ja 3,5 km Lahden moottoritien liittymästä itään. Alueella asuu nykyisin noin 140 asukasta.

Suunnittelualue kattaa Talmankaaren sisään jäävän alueen kokonaisuudessaan sekä sen luoteis-, pohjois- ja koillispuolelle jäävät, nykyisellään rakennetut pientaloalueet. Eteläisen rajan muodostaa Martinkyläntie ja pohjoisessa myös Golf Talman alue. Muilta osin rajausta ympäröi pääasiassa maaseutumainen, viljelty peltomaisema.

Asemakaavalla osoitetaan yhteensä noin 97 300 k-m² asuinrakennusoikeutta. Talmankaaren asemakaavalla suunnitellaan noin 1700–1800 asukkaan monimuotoinen ja kylämäinen asuinalue Martinkyläntien pohjoispuolelle, tulevan Kerava–Nikkilä-junayhteyden läheisyyteen. Suunnittelualue on keskeinen osa Talman taajamakeskuksen kehittämistä osayleiskaavan mukaiseksi kokonaisuudeksi.

HSL on lausunut asemakaavaluonnoksesta 27.9.2022.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Helsingin seudulle on valmistunut yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelma. Suunnitelman investointiohjelmaan sisältyvä henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava–Nikkilä-radalla on ajoitettu vuosille 2028–2031. Henkilöjunaliikenteen

käynnistyminen edellyttää riittävää väestöpohjaa ratavyöhykkeellä (yhteensä 20 000 asukasta) sekä investointeja infraan ja kalustoon.

Kaava-alueen sijoittuminen kokonaisuudessaan tulevan juna-aseman jalankulkuvyöhykkeelle (alle kilometrin etäisyydelle) mahdollistaa tulevaisuudessa alueen asukkaille raideliikenteen käytön. Martinkyläntiellä oleva pysäkipari tulee olemaan solmukohta, joka mahdollistaa laajemmalta alueelta bussilta kävelyliitynnän asemalle.

Nykyiset Talmankaarella olevat pysäkit ovat tarkoituksenmukaisilla sijainneilla. Kun liikennöinti Satotalmantiellä päättyy, tulee Talmankaarelle järjestää Talman koulua palveleva uusi pysäkipari.

Martinkyläntien varrella kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti, jonka ansiosta suunnittelualueelta on hyvät pyöräilyn yhteydet Keravan ja Nikkilän suuntiin.

Vastine:

Martinkyläntielle on alustavassa katusuunnitelmassa sijoitettu kaksi pysäkiparia, jotka ovat noin 300 m etäisyydellä suunnitellusta juna-asemasta. Lisäksi Martinkyläntiellä on pysäkipari kaava-alueen länsiosassa, Ahjontien läheisyydessä. Talmankaarelle on mitoitettu neljä uutta pysäkkiä parantamaan bussiliikenteen saavutettavuutta uusilta asuinkorttelialueilta sekä koululta, minkä lisäksi nykyisten pysäkkien sijainteja on tarvittaessa tarkastettu siten, että pysäkkivälistä on saatu tarkoituksenmukainen. Tavoitteena on ollut sijoittaa pysäkit uusien jalankulkuväylien yhteyteen siten, että pysäkillä kulku onnistuu mahdollisimman suoraan asuinalueilta ja koululta ilman tarpeettomia kadunylityksiä. Koulun pohjoispuolelle sijoittuu uusi pysäkipari heti Y-korttelin pohjoispuolelle (länsi-itä-suuntainen ajo) ja nykyisen VPK:n rakennusta vastapäätä (itä-länsi-suuntainen ajo). Talmankaarella pysäkkiväliksi muodostuu noin 350–400 m.

Satotalmantien esisuunnittelussa on myös huomioitu bussiliikenteen edellytykset ja mahdollistettu kääntyminen koulun pysäköintialueen kautta takaisin etelään. Myöskään torialueen läpiajoa ei ole asemakaavassa määräyksellä kielletty, joten yhtenä optiona on edelleen sallia bussiliikenteen operointi myös torialueen kautta. On hyvä huomioida, että asemakaavalla on tilavarausten osalta mahdollistettu joukkoliikenteen järjestäminen useallakin eri vaihtoehdolla. Alueen infran tarkempi ja lopullinen suunnittelu ratkaistaan myöhemmin käynnistyvän varsinaisen katusuunnittelun yhteydessä, jolloin Sipoon kunta tulee myös järjestämään neuvottelut HSL:n kanssa.

2. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos

Pelastusviranomaisen lausunnon kohde: TM 6 Talmankaari asemakaavaehdotus

Pelastusviranomaiselle toimitetut asiakirjat: Pelastusviranomaisen lausunto perustuu asiakirjoihin ja tietoihin, jotka ovat olleet saatavilla kyseiseen asiaan liittyvässä tietokannassa <https://www.sipoo.fi/kaavoitus-ja-kehittaminen/vireilla-olevat-asemakaavat/tm-6-talmankaari/> 18.04.2024.

Pelastusviranomaisen lausunto

Itä-Uudenmaan pelastuslaitokselta on pyydetty lausuntoa 21.3.2024 edellä mainittuun hankkeeseen liittyen. Pelastusviranomainen ottaa lausunnossaan kantaa hankkeen suunnitelmaan Pelastuslain (379/2011) nojalla.

- Kaavassa otettu huomioon lähelle rakentaminen. (rakennustapaohje 2.1.1)
- Kaavassa aluepalovaara on otettu hyvin huomioon jakamalla korttelialueet viheralueilla ja teillä.
- Sammutusvesi oltava saatavilla, sammutusveden riittävydestä tulee keskustella pelastuslaitoksen kanssa.
- Ajoneuvoille tarkoitettujen tie- ja katuosuuksien suunnittelussa on huomioitava pelastustehtävien hoitamisen edellytykset niin, että pelastus- ja ensihoitoyksiköillä on edellytykset päästä onnettomuuskohteeseen. Mm. selkeät osoitenumeroinnit sekä riittävän leveät ajoväylät.

Vastine:

Asemakaavan katualueet noudattavat suunnittelustandareja ja mikäli nykyisen kulkuyhteyden on todettu olevan tältä osin puutteellinen, on joko katualuetta levennetty tai järjestetty vaihtoehtoinen kulkuyhteys alueelle.

Sammutusveden järjestäminen ja ratkaisut tarkentuvat myöhemmin alueen katujen ja muun infran rakennussuunnittelun yhteydessä.

Muilta osin kirjataan vastine tiedoksi.

3. Keravan Energia Oy

Lausuntopyyntönne 6.3.2024

Verkkoliiketoiminta: Ei uutta lausuttavaa.

Tuotantoliiketoiminta: Kerava-Nikkilän kaukolämpöverkko suunnitellaan laajennettavaksi suunnittelualueelle lähinnä tehokkaamman rakentamisen alueille (A, AK, Y), ja kysynnän mukaan mahdollisesti muualle. Suunnittelualueen rakentamisaikataulu suhteessa TM 2 Talman keskustan eteläosan toteutumiseen saattaa kuitenkin rajoittaa mahdollisuutta kaukolämmön tuomiseen suunnittelualueelle. TM 2:n lounaisnurkassa on ET-alue, jota todennäköisesti tullaan tarvitsemaan alkuvaiheessa Talman alueen lämmön toimitukseen, kunnes runkojohtoyhteys alueelle on valmistunut. Talmankaaren alueelta olisi hyvä tarkastella vaihtoehtoisen laitospaikan sijoitusta siltä varalta, että Talman keskustan eteläosan toteutus ei etene.

Vastine:

Kaavoitus on keskustellut Keravan Energian kanssa Talman alueen kehittämisen, kaukolämpöverkon ja mahdollisen laitoksen toteuttamisen aikatauluista.

Eteläosan asemakaavan TM2 suunnittelua jatketaan vuoden 2026 aikana ja tavoitteena on saattaa asemakaava hyväksyttäväksi vuonna 2027. Eteläosan asemakaava sijaitsee lähes kokonaan pohjavesialueella, mikä estänee maalämmön hyödyntämisen alueen lämmityksessä. Martinkyläntien pohjoispuolella maalämpö on mahdollinen lämmitysmuoto, sen ollessa jo käytössäkin osalla nykyisistä kiinteistöistä.

Talmankaaren rakentumisen alkuvaiheessa alueelle sijoittunee pääosin pientaloja ja matalampaa yhtiömuotoista rakentamista, ja pidemmällä tulevaisuudessa myös kerrostaloja. Talmankaaren rakentumisen alkuvaiheessa kaukolämmölle ei siten ole arvioitu olevan vielä suurta kysyntää. Junayhteyden avaaminen ja asemanseudun kehittäminen tulee lisäämään huomattavasti Talman kerrostalokantaa, joten yhdessä eteläosan rakentumisen kanssa kaukolämmölle on luultavasti paljonkin kysyntää.

Kunnan maanhankinta on ollut aktiivista Talman alueella ja mahdollisen väliaikaisen laitoksen sijoittamiselle kunnan maille on useita vaihtoehtoja tulevaisuudessa, myös mahdollisesti junaradan pohjoispuolella, mikäli se nähdään perustelluksi.

4. Keravan kaupunki

Yleistä

Sipoon kunta on pyytänyt lausuntoa Keravan kaupungilta kaavoitusohjelmaan kuuluvasta Talmankaaren asemakaavaehdotuksesta. Asemakaavaehdotus ja päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 7.3.2024–19.4.2024. Kaava-aineistoon voi tutustua kunnan verkkosivuilla osoitteessa www.sipoo.fi/tm6. Keravan kaupunki on pyytänyt Sipoon kunnalta lisäaikaa lausunnon jättämiselle 23.4.2024 saakka.

Noin 59 hehtaarin laajuinen suunnittelualue sijaitsee Talman kyläkeskuksessa, linnuntietä noin 6 km Nikkilästä luoteeseen ja noin neljä kilometriä Keravan juna-asemalta ja 3,5 km Lahden moottoriväylän liittymästä itään. Aluetta ympäröi pääasiassa maaseutumainen, viljelty peltomaisema. Talmankaaren asemakaavalla suunnitellaan noin 1900–2000 asukkaan monimuotoinen ja kylämäinen asuinalue Martinkyläntien pohjoispuolelle, tulevan Kerava-Nikkilä-junayhteyden läheisyyteen. Suunnittelualue on keskeinen osa Talman taajamakeskuksen kehittämistä osayleiskaavan mukaiseksi kokonaisuudeksi.

Lausunto

Maankäyttö:

Keravan kaupunki pitää myönteisenä, että Sipoon kunta edistää Talman alueen kehittymistä ja luo edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiselle alueella. Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenteen käynnistäminen edistää poikittaisten liikenneyhteyksien kehittämistä seudulla ja nostaa kestävien kulkumuotojen osuutta.

Liikenne ja melu:

Asemakaavaselostuksessa on tuotu esiin (s. 36), että Talman joukkoliikenne tukeutuu vahvasti Keravan rautatieasemaan, joka sijaitsee Talman keskuksesta noin neljän kilometrin päässä. Päivittäisten matkaketjujen näkökulmasta Keravan asema on tärkeä liityntäpysäköintikohde Talman asukkaille, mahdollistaen hyvät henkilöliikenteen käynnistymistä alueella, myös henkilöautoliikenteellä on merkittävä muoto kulkumuotona ja se luo vaikutuksia myös Keravan liikennejärjestelmälle. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa on kuvattu (s. 101), että Talman osayleiskaava-alueen liikennetuotoksesta suurin osa suuntautuu kohti Keravan keskustaa tai valtatieä 4 Helsingin suuntaan kasvattaen näiden suuntien liittymien kuormitusta.

Liittymien toimivuustarkastelussa todettiin, että mikäli alueen liikenteellinen tilanne kehittyy toimivuustarkasteluissa käytetyn ennusteen mukaisesti, Talmankaaren ja Martinkyläntien liittymiin suunniteltujen liittymäjärjestelyjen sekä Lahdentien ja Ahjontien nykytilanteen liittymäjärjestelyjen välityskyky riittää vastaamaan niihin kohdistuvaan liikenteelliseen kuormitukseen.

Toimivuustarkasteluissa on todettu, ettei Lahdentien ja Keravantien liittymä sekä Porvoontien rampin liittymä Lahdentielle eivät ole riittävät tulevaisuuden liikennemäärille. Kaava-aineistoon olisi hyvä avata vielä tarkemmin, miten ja miksi Helmet-liikennemallia on muutettu osayleiskaavan toimivuustarkasteluista asemakaavan toimivuustarkasteluihin. Nyt näiden kahden tarkastelun välillä on eroja liikennemäärien ja liikenteen suuntautumisen osalta. Talmankaaren asemakaava-alueen rakentuessa liikennemäärät lisääntyvät myös Porvoontiellä. Liikennemäärien lisääntyessä melutasoa tulee selvittää myös Porvoontien osalta, koska melutason nousulla voi olla vaikutusta Keravan tulevaan maankäyttöön.

Vastine:

Liikenneselvityksessä on käytetty selvitysajankohtana saatavilla ollutta uusinta versiota Helmet-mallista. Selvityksen aikana havaittiin, malliversioiden väliset muutokset aiheuttavat eroja tuloksiin, version 4.1:n havaittiin huomioivan lähtötietojen muutoksia hieman aiempia malliversioita konservatiivisemmin. Merkittäviä uusia ominaisuuksia Helmet 4.1:ssä oli mm. joukkoliikennevälineiden ruuhkaantumisen sekä vaihtovastuksen vaikutuksen korostunut huomioiminen. Mm. raitiotietarkasteluissa vaihtovastuksen painoarvon muutoksen vaikutuksen oli muissa hankkeissa havaittu olevan merkittävin tekijä tarkastelujen lähtötietojen pysyessä samoina. Keni-osuudella tämä liittyy etenkin pendeljunaan (tai ns. heilurijunaan) välillä Kerava-Nikkilä, minkä arvioitiin vaikuttavan vaihtovastukseen merkittävästi.

Vertailussa oli mukana kaksi aiempaa (v.2015 ja v.2018) Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenteen selvitystä. Aiemmissa töissä on esitetty kaksi erilaista maankäyttövaihtoehtoa ennustevuodelle 2040 tai 2050, joissa Talmassa käytetty asukasluku oli uutta mallinnusta alhaisempi. Toisaalta myös koko ratakäytävän asukasluku on ollut Talmankaaren selvityksessä hieman suurempi, kuin aiemmissa töissä. Mm. Nikkilän keskusta-alueen väestömäärää kasvatettiin suhteessa Helmetin perusaineistoon.

Merkittävä tulosten välisiä eroja selittävä tekijä on ollut myös liikenteen hinnoittelu – aiemmissa töissä ovat olleet mukana tienkäyttö-/ruuhkamaksut. Liikenteen hinnoittelun muutosten vaikutukset malliajojen tuloksiin ovat merkittäviä, ja ne on otettu mukaan selvitykseen (VE2 ja VE3). Liikenteen hinnoittelun muutokset kasvattavat seudullisesti merkittävästi joukkoliikenteen ja laskevat merkittävästi autoliikenteen kulkutapaosuutta.

Sipoon kaavoitus katsoo, ettei laajennettua melumallinnusta olisi tarpeen teettää Talmankaaren asemakaavan yhteydessä, koska liikennemäärän merkittävin kasvu aiheutuu Talman keskustan ja keskustan eteläosan väestömäärän kasvun myötä. Talman keskustaluheen kaavoituksen on tarkoitus käynnistyä lähivuosina, jolloin Talman alueen liikenneselvitystä sekä melumallinnusta tullaan päivittämään ja laajentamaan. Selvityksiä tullaan päivittämään myös osana TM2 asemakaavan jatkosuunnittelua, joka on ajoitettu vuosille 2026–2027.

5. Porvoon museo

Porvoon museo – Itä-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on tutustunut Talmankaaren asemakaavan ehdotusvaiheeseen ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Kaava-alue sijaitsee Nikkilästä noin 6 km päässä luoteessa. Kaava-alue käsittää Talmankaaren ja Martinkyläntien välisen alueen sekä Talmankaaren pohjoispuolisia pientaloalueita. Kaava-alueelta on rajattu pois osa kahdesta tilasta luonnosvaiheen jälkeen. Kaavan tarkoituksena on sijoittaa noin 1700 asukkaan kylämäinen asuinalue tulevan Kerava-Nikkilä-junayhteyden läheisyyteen. Kaavalla mahdollistetaan koulu- ja päiväkotitoiminnan kehittäminen ja laajeneminen alueella.

Kaavaan on lisätty museon suosituksen mukaan suojelumerkintä Talman koulun 1950-luvun osalle. Yleisesti suojelumääräyksen sanamuotoa tulee korjata seuraavaan muotoon:

”Kyläkuvan ja kulttuurihistorian kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksen ulkoasua ei saa muuttaa ilman kunnan rakennusvalvonnan myöntämää lupaa. Ennen luvan käsittelyä on museoviranomaiselle varattava tilaisuus lausunnon antamiseen. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen ominaispiirteet säilyvät.”

Muutoin Porvoon museolla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine:

Talman koulua koskeva suojelumääräys on päivitetty seuraavaksi:

Sr-8: Historiallisesti ja kyläkuvan kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen

historialliselta ja kyläkuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöidenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Muilta osin kirjataan vastine tiedoksi.

6. Sipoon rakennusvalvontaviranomainen

Rakennus- ja ympäristövaliokunta on tutustunut TM6 Talmankaaren asemakaavaehdotukseen ja toteaa siitä kunnan rakennusvalvontaviranomaisena lausuntonaan seuraavaa:

Rakennusvalvontaviranomaisen lausunto

Talmankaaren asemakaava on ollut luonnoksena nähtävillä loppuvuodesta 2022. Luonnosvaiheessa ei laadittu virallista kaavakarttaa vaan ainoastaan viitesuunnitelma eli havainnekuvatasoinen suunnitelma. Tällöin rakennusvalvonta katsoi, ettei viitesuunnitelmasta ole tarkoituksenmukaista kirjata lausuntoa lupaviranomaisen näkökulmasta.

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

KAAVAKARTTA

Liikenne- ja katualueet

Kaava-alueelle on osoitettu autopaikkojen korttelialueita (LPA). Korttelialueelle tulisi kirjata niiden korttelien korttelinumerot, joiden autopaikoitusta voi alueelle osoittaa. Ilman korttelinumeromerkintöjä tulkinta on epäselvä.

Onko liittyminen Kylänpääntieltä ja Laaksotieltä niitä reunustaville tonteille mahdollista: alueen koilliskulmalla on laajat katualueosuudet ilman liittymäkieltomerkintää?

Korttelissa 31019 tontille 3 ei ole ajoyhteyttä; ko. tontille pääsy tulee osoittaa. Korttelin 31009 alueelle kartalle merkitty ajo-merkintä on haasteellinen. Lisäksi pihakadulta puuttuu nimi korttelin 31003 koilliskulmassa.

Miksi vain osalle Martinkyläntietä on osoitettu melulta suojautumisen rajausta? Määräyksen mukaan meluvallin tai muu melua estävä rakenne tulee sijoittaa liikennealueelle: miten tämä tulkitaan ja kenen toimesta tämä toteutetaan?

Korttelialueet

Liiketilojen sijoittumismahdollisuus Martinkyläntien varteen on haasteellinen liikennöinnin ja paikatuksen suhteen. Onko pohdittu näiden tilojen sijoittamista esim. Talmukantorin varteen?

Kortteleissa 31029 (TS ja T6) sekä kortteleissa 31023 ja 31028 on laajat tonttialueet ja rakennusala-kohtainen rakennusoikeusmerkintä kerrosneliönä. Halukkuus tonttien jakamiselle on todennäköinen, jolloin rakennusoikeuden jakautumisen määrittely muodostuville osille on haasteellista tai jopa mahdotonta vaiheittain toteutuessa. Tavoitellaanko alueella väljää rakentamista isoilla tonteilla - vai tavoitellaanko tiivistä rakentamista? Myös tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus ohjaa ohjeellisten tonttien jakamiseen pienempiin yksiköihin eikä rakennusvalvonnalla ole työkaluja estää tällaista: kaavamääräyksellä voi asettaa ohjeellisesta tonttijaosta poikkeavalle tontin koolle vähimmäispinta-alan.

Korttelialueiden rajautuminen katualueisiin on tapahtunut perinteisesti "istutettavan alueen osan" kaavamerkinnällä (ja määräyksellä). liman tällaista merkintää mm. autopaikkojen sijoittaminen kiinni katualueen reunaan mahdollistuu.

Kortteli 31008 ja autopaikkaratkaisu a-2 saattaa aiheuttaa toteuttamisvaiheessa ongelman puuttuvan lumitilan osalta.

KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

Sitovan ja ohjeellisen rajan/alueen osan merkinnät ja määräykset eivät aina noudata Ympäristöministeriön oppaan tulkintaa. Lisäksi ohjeellinen rakennusala on ohjausvaikutukseltaan kovin vähäinen: rakennusvalvonta toivoo mieluummin vain sitovia merkintöjä suunnitellun tavoitteen saavuttamiseksi.

Suojeltavan rakennuksen (sr-4) määräykseen ei ole hyvä kirjoittaa mahdollisuutta käyttää poikkeamispäätöstä rakennuksen purkamiseen; tämä antaa väärän kuvan säilyttämisen tavoitteesta.

AO-1-korttelin määräys "Sallitun rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa enintään 40 k-m² taloustiloja kutakin asuntoa kohti" on tulkinnanvarainen. Tarkoitetaanko tällä erillisiä talousrakennuksia?

Korttelit AO-1 ja AP-8: voisiko jo kaavamääräykseen kirjata mahdollisuuden rakentaa yksi- ja kaksiasuntoisia pientaloja?

Kunta on laatinut tuoreen ohjeen tonttien hulevesien suunnittelusta, joka löytyy mm. kunnan nettisivuilta sekä Lupapisteestä. Kaavamääräyksessä olisi hyvä ohjata rakennusluvan hakijaa sen osalta, että rakennuslupahakemukseen sisältyvässä asemapiirroksessa tulee osoittaa hulevesien käsittelyn perusteet ja tarvittaessa toimitettava erityissuunnitelma hulevesien osalta ennen rakentamisen aloittamista (lupapäätöksen lupaehto).

Melulta suojautumisen osalta on annettu määräys. Määräykseen kirjattu "ulkoseinä" ei sisällä esim. ikkunoita, joiden osalta myös melulta suojautuminen tulee täyttyä. Termi on hyvä korvata esim. sanalla "ulkovaippa", jolloin se käsittää myös muut osat kuin pelkästään seinärakenteen. Onko työtilojen osalta vaatimus ainoastaan 28 dBA? Entä V-kortteleiden osalta melulta suojautuminen - onko riittävän etäällä melulähteistä? Entä asumisen oleskelualueet - vaatimus melulta suojautumiseen näiden osalta?

Erillinen, rakennusalaan osoittava merkintä olisi hyvä täydentää merkintöihin.

"Pääasiallinen rakennusmateriaali tulee olla puu" - tarkoitettaneen, että "pääasiallinen julkisivu materiaali tulee olla puu"?

Rakennusvalvonnan kokemuksen mukaan kaavamääräyksen kautta kirjatut ja pääasiallisen rakennusoikeuden lisäksi sallittavat lisäoikeudet aiheuttavat yleensä tulkintaongelmia yhtä lailla suunnittelijoissa kuin rakennusvalvonnassakin: yksinkertainen rakennusoikeusmerkintä olisi selkeämpi.

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. julkisivu materiaaleista, kattokulmista, väreistä jne.). Rakennustapaohjeen viimeistely on tarkoituksenmukaista tehdä viranhaltijoiden välisenä yhteistyönä.

Vastine:

Liikenne ja katualueet

LPA-korttelialueelle on lisätty ne korttelit, joiden käyttöön pysäköintialue on tarkoitettu. Lisäksi asemakaavaan on lisätty aluevaraukset yleistä pysäköintiä varten (LP), lähinnä virkistys- ja liikunta-alueen käyttäjiä varten.

Alueen koillisosaan on lisätty liityntäkieltoja. Kylänpääntielle ja Laaksotielle voidaan sijoittaa kuitenkin tonttiliittymät tontille 9 korttelissa 31017 ja tontille 8 korttelissa 31021. Muilta osin koillisosan alueen tonttiliittymät sijoittuvan uudelle Alipellontielle.

Korttelin 31019 tontille 3 on osoitettu ajorasitteena muodostettava ajoyhteys. Korttelin 31010 (aiemmin 31009) ajo -merkintää on päivitetty siten, että ajoyhteys tontille 6 toteutetaan tontin 5 kautta. Tontille 7 ei ole esitetty ajorasitteita ja kulku toteutuu uuden Ruukkutien kautta.

Korttelin 31004 koilliskulman lyhyt pistokatu on päätetty nimetä kuin myös Kallkärrintiehen liittyvä lyhyt katuosuus Martinkyläntieltä.

Meluselvityksen mukaan Martinkyläntiehen rajautuvien asuinrakennusten osalta ei ole tarpeen osoittaa erikseen melumääräystä, koska tieliikenteen melutaso jää ohjearvojen alle ja tavanomaiset rakennusratkaisut ovat tältä osin riittäviä. Koko kaava-alueella on kuitenkin lentomelun vuoksi annettu normaalia tiukempi melumääräys, jonka mukaan asuinrakennusten ulkovaipan äänieristävyyden tulee olla vähintään 35 dBA.

Oleskelualueiden osalta tieliikenteen meluntorjunta on pääosin pyritty varmistamaan asuin- ja talousrakennusten sijoittelun avulla. Osa suunnitteluista piha-alueista jää avoimeksi

tieliikennemelulle korttelissa 31009, jossa piha-alueiden melutaso voi nousta yli ohjearvon. Asemakaavassa on annettu seuraava yleismääräys:

Kortteleissa 31001, 31005, 31008, 31009 ja 31012 tonttien oleskelualueita tulee suojata Martinkyläntien liikennemelulta rakennusten edullisella suuntauksella sekä tarvittaessa rajaamalla pihon melulähteen suuntaan sijoitettuihin ääntä vaimentaviin talous-, huolto- ja autosuojarakennuksiin tai meluestein. Oleskelualueilla keskiäänitaso ei saa ylittää Valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja.

Melumääräykseen on lisäksi korjattu "ulkoseinän" tilalle "ulkokuori". Kaavoitus on hakenut referenssejä lentomelualueella sijaitsevien kuntien asemakaavoista, ja yleinen käytäntö on, ettei työtilojen osalta yleensä anneta erillistä melumääräystä. Ko. lisäys on näin ollen poistettu määräyksistä tarpeettomana.

Korttelialueet

Liiketilojen toteuttamisvaatimuksia on kevennetty siten, että pelkästään Satotalmantien alkuosuudelle on osoitettu merkinnällä "ah-3" liiketiloiksi soveltuvan yhteiskäyttötilan toteuttaminen. Satotalmantien alkuosuudelle on mahdollista sijoittaa lyhytaikaista pysäköintiä. Talmukantorin alueelle on osoitettu liiketilan toteuttamismääräys korttelin 31013 tontille 7. Tätä aluetta palvelee laaja LPA-alue Satotalmantien länsipuolella. Lisäksi paloaseman merkintä palvelukortteliksi mahdollistaa pidemmällä tulevaisuudessa pienimuotoiset kaupalliset palvelut torin laidalle. Paloaseman piha-alueelle on myös mahdollista sijoittaa pysäköintiä, mikäli alue tulevaisuudessa vapautuu muuhun kuin palokunnan käyttöön.

Laajemmat liiketilat ja palvelut sijoittuvat pääosin Talmankaaren eteläpuoliselle alueelle, lähemmäs tulevaa juna-asemaa. Palvelujen painoalue tulee siten olemaan lähempänä Talman uutta keskustaa, noin 300–400 m etäisyydellä Talmukantorista.

Talman koulun laaja korttelialue pysäköintialueineen avanee myöhemmin tulevaisuudessa mahdollisuuksia mm. palvelutarjonnan lisäämiselle torialueen viereen. Koulurakennuksen vanhan osuuden tilanne on nykyisellään vielä selvityksessä. Alueen suunnittelussa on huomioitu mahdollisuus myös kaavamuutokselle, mikäli korttelialueen käytölle ilmenee myöhemmin toisenlaisia tarpeita.

Kortteleissa 31028–31029 rakennusaloja sekä rakennusoikeutta on tarkennettu sekä osoitettu kartalle ohjeellinen tonttijako. Kortteliin 31023 on osoitettu ohjeellisesti uusien asuinrakennusten sijoittuminen, mutta maanomistuksellisista syistä alueelle ei ole osoitettu uutta tonttijakoa tai tarkempia rakennusaloja.

Kartalle on täydennetty istutettavia alueita siltä osin, kuin se on nähty ohjauksen kannalta tarpeelliseksi. Asemakaavassa on määräys, joka ohjaa käyttämään viherkerrointia. Viherkerroin on tehokas tapa edesauttaa tonttien viherryttämistä.

Korttelin 31009 (aiemmin 31008) suunnitteluratkaisua on kokonaisuudessaan muutettu korjattuun ehdotukseen, samalla autopaikoituksen aluetta a-2 on päivitetty.

Kaavamerkinnät ja -määräykset

Alueella on pyritty osoittamaan mahdollisimman kattavasti sitovia rakennusaloja. Ohjeelliset rakennusalat koskevat pääosin talousrakennuksia ja autojen säilytyspaikkoja, sekä yhtä korttelialuetta (31023), jossa uudisrakentamisen sijoittaminen ja lopullinen tonttijako on maanomistuksellisista syistä nähty tarpeelliseksi ratkaista myöhemmin. Kortteliin 21023 on kuitenkin osoitettu sitova rakennusala koko alueen kattavasti (noin 4 metriä kiinteistörajasta). Koulua koskeva suojelumääräys "sr-4" on korvattu määräyksellä "sr-8":

Historiallisesti ja kyläkuvan kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen historialliselta ja kyläkuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Asemakaavamääräys AO-1 on korvattu määräyksillä AO-10 ja AO-17. AO-10-alueille saa toteuttaa 1-asuntoisia erillispientaloja ja AO-17-alueille myös paritaloja. AO-10 tonteilla asuin- ja talousrakennusten suurin sallittu kerrosala on osoitettu lukuna kaavakartalla.

Hulevesimääräystä on päivitetty Sipoon kunnan ajantasaisen ohjeen mukaisesti ja siinä on lisäksi ohjattu yleisten pysäköintialueiden hulevesien hallinnasta.

Rakennusalan aluemarkinta on lisätty merkintöihin.

Puurakentamisen ohjausta on tarkasteltu uudelleen koko kaava-alueella ja määräyksiä selkeytetty tältä osin.

Lisärakennusoikeuksien kautta on pyritty edesauttamaan alueen toteutumista viitesuunnitelman mukaisesti niin, että tonteille muodostuisi tavoiteltu määrä asumista tukevia muita tiloja. Alueen identiteetti rakentuu osittain harrastuspainotteiseen elämäntapaan, jota erilaiset aputilat osaltaan edistävät.

Rakennustapaohjetta on viimeistelty yhteistyössä rakennusvalvonnan kanssa syksyllä 2025.

7. Ympäristöterveysjaosto, Porvoo

Noin 59 hehtaarin laajuinen suunnittelualue sijaitsee Talman kyläkeskuksessa, noin 6 km Nikkilästä luoteeseen ja noin 4 km Keravalta itään. Alue rajoittuu etelässä Martinkyläntiehen, pohjoisessa alue kattaa myös Talmankaaren pohjoispuolella sijaitsevat pientaloalueet, rajautuen Golf Talman kiinteistöön. Nykyisellään alueen pohjoisosassa sijaitsee Talman koulu ympäristöineen, urheilukenttä sekä vanha suojeltu paloasemarakennus. Talmankaaren molemmilla puolilla on olevaa pientalovaltaista asuinrakentamista.

Asemakaavaehdotuksessa on seuraavat merkinnät:

- Asuinrakennusten korttelialue, jolle saa rakentaa palvelutalon (A-8)

- Asuinrakennusten korttelialue (A13)
- Asuinkerrostalojen korttelialue (AL-13)
- Asuinpientalojen korttelialue (AP-8)
- Erillispientalojen korttelialue (AO-1)
- Palvelurakennusten korttelialue (P)
- Yleisten rakennusten korttelialue (Y)
- Autopaikkojen korttelialue (LPA)

Lisäksi kaavassa on varattu alueet puistolle (VP), lähivirkistys-alueelle (VL) ja urheilu- ja virkistyspalvelualueelle (VU-1). Asema-kaavaehdotuksen yleisissä määräyksissä on otettu huomioon hulevesien johtaminen.

Kaava-alueella on aiempien selvitysten mukaan havaittu maaperän pilaantumista. PAH-yhdisteillä pilaantunut maakerros sijaitsee 2–3 metrin syvyydessä, entisen maanalaisen öljysäiliön vieressä. Selvityksissä havaittujen maaperän haitta-aineiden alueet on osoitettu asemakaavakartalla merkinnällä "saa-1" (puhdistettava / kunnostettava maa-alue). Alueet tulee kunnostaa ennen rakentamisen aloittamista erikseen laadittavan suunnitelman mukaisesti.

Asemakaava-alueelle laadittiin meluselvitys keväällä 2023 (Promethor Oy). Selvityksessä arvioitiin lentomelun vaikutuksia alueen maankäytölle sekä mallinnettiin tie- ja raideliikenteen melutasot. Talmankaaren suunnittelualue sijaitsee lähes kokonaan Lden 50–55 dB:n puskurialueella. Selvityksen mukaan suunnitellut asuinrakennukset ja meluseinät estävät tie- ja raideliikenteen melun leviämistä kaava-alueelle. Rakennusten suojan puoleisille ulkoalueille muodostuu kaikissa kortteleissa riittävästi alaa, jolla melutaso alittaa päivä- ja yöajan ohjearvot.

Talman osayleiskaavan selvityksessä raideliikenteen mahdollisen tärinäalueen (tä-2) on arvioitu ulottuvan osittain Martinkyläntien pohjoispuolelle. Mallinnuksen mukaan junaradan aiheuttama tärinä ei siten vaikuta Martinkyläntien pohjoispuolen rakentamiseen, vaan alue on tältä osin luokituksestaan normaalisti rakennettavaa.

Asemakaavaa koskevat sitovat rakennustapaohjeet, joiden mukaan radonsuojaus huomioidaan rakenteita suunniteltaessa. Rakennus-tapaohjeissa pientaloihin suositellaan rakentamaan vähäpäästöinen varaava takka tai hormi takkaa varten. Ensisijaiseksi lämmitysmuodoksi suositellaan kuitenkin kaukolämpöä tai maalämpöä, jota voidaan täydentää muilla vähäpäästöisillä energiaratkaisuilla, kuten aurinkopaneeleilla. Ympäristöterveydenhuollon päällikkö:

Ympäristöterveysjaosto päättää antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Asemakaavaehdotuksessa on syytä varmistaa, että vilkasliikenteisten teiden varrelle rakennettavien asuinrakennusten ulkoseinien ääneneristävyys liikennemelua vastaan on riittävä. Ilmaston lämpenemisestä johtuvien haittojen ennaltaehkäisemiseksi tulisi kiinnittää erityistä huomiota asuinhuoneistojen yllälämpenemisen ennaltaehkäisyyn. Huoneistojen tulisi olla läpituuletettavia tai niissä olisi hyvä olla huoneistokohtainen jäähdytys.

Ympäristöterveysjaostolla ei ole asiasta muuta huomautettavaa.

Vastine:

Meluselvityksen perusteella äänitaso Martinkyläntiehen rajautuvien rakennusten ulkovaipalla ei suositusten mukaan vielä edellytä erillistä melumääräystä. Alueella on kuitenkin lentomelua, minkä takia yleinen melumääräys asuinkortteleissa edellyttää, että äänitaso rakennusten sisätiloissa ei saa ylittää arvoa 35 dB. Tämä osaltaan asettaa alueelle normaalia tiukemman tavoitteen meluntorjunnan osalta. Lisäksi korjattuun ehdotukseen on lisätty melumääräys Martinkyläntietä koskevien korttelien osalta.

Kirjataan muistutus muilta osin tiedoksi.

8. Uudenmaan ELY-keskus

Sipoon kunta on pyytänyt ELY-keskukselta lausuntoa Talmankaaren asemakaavaehdotuksesta. Talmankaaren asemakaavalla suunnitellaan noin 1900–2000 asukkaan (1700–1800 uuden asukkaan) monimuotoinen ja kylämäinen asuinalue Martinkyläntien pohjoispuolelle, tulevan Kerava-Nikkilä-junayhteyden läheisyyteen.

Suunnittelualue on keskeinen osa Talman taajamakeskuksen kehittämistä osayleiskaavan mukaiseksi kokonaisuudeksi. Kaavasta on järjestetty aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu.

Yhdyskuntarakenne ja liikenne

Uudenmaan ELY-keskus on huomauttanut asemakaavan luonnosvaiheessa kaavaratkaisun tarkastelun puutteista suhteessa Talman osayleiskaavaan, maakuntakaavaan sekä MAL-suunnitteluun. Vaikka kaavaselostuksessa on käsitelty asiaa jonkin verran, ELY-keskus katsoo, että Talman osayleiskaavan ajantasaisuutta tulee edelleen tarkastella. Lisäksi tulee esittää, kuinka Talman osayleiskaavan edellyttämä väestömäärä toteutuu alueen muiden asemakaavojen kautta, mikäli Talmankaaren alueelle sijoittuisi vain 14 % osayleiskaavan tavoitteesta ja mahdollistaako väestömäärä henkilöliikenteen aseman toteuttamisen, kun HSL:n mukaan henkilöjunaliikenteen avaamiseksi edellytetään 20 000 henkilön väestöpohjaa. Talmankaari rajautuu yleiskaavan C-alueeseen, jolloin maankäytön tulisi olla esitettyä tehokkaampaa. Edelleen jää myös epäselväksi, miten Talmankaari liittyy eteläpuoliseen Talman keskusta.

ELY-keskus edelleen muistuttaa, että Talman osayleiskaavan ajatuksena ei ole ollut, että alue kehittyisi bussiliikenteen varaan. Talmankaaren asemakaavoituksessa on tarpeen löytää sellaiset ratkaisut, jotka tukevat yleiskaavan, maakuntakaavan ja käynnissä olevan MAL-suunnittelun tavoitteiden mukaisen rataa tukeutuvan yhdyskuntarakenteen toteutumista.

Kaavaratkaisussa tulee huomioida, että tulevat liikennejärjestelyt mahtuvat kaava-alueelle. Kaavassa on syytä tarkastella tarkemmin linja-autopysäkkien liittyminen laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Lisäksi on varmistettava, että niille on kaavassa riittävät tilavaraukset.

Vastine

Osayleiskaavan ajantasaisuuden arviointia on tehty osana asemakaavoitusta ja se on pyritty tuomaan esiin myös kaavaselostuksessa (s. 96 alkaen). On kuitenkin selvää, että osayleiskaavan G20 toteutussuunnitelma on vanhentunut. Talman alueen asemakaavoitus on jäänyt odottamaan mm. asema-alueen tilavaraussuunnitelmia ja KeNi-rataa koskevia jatkoselvityksiä. Talmankaaren asemakaavatyön yhteydessä on tarkennettu Talman osayleiskaavan vaiheistumista ja laadittu suuntaa antavat arviot Talman asemakaavoituksen ajoittumisesta tuleville vuosille. Talmankaaren asemakaavassa on viitattu suuntaa antavasti Talman alueen vaiheistumiseen vuosille 2030–2040, jolloin alueella tavoitteen mukaisesti liikennöisi jo henkilöjuna (ks. selostuksen sivu 98). Esitetty rakentamisen määrä perustuu Talman osayleiskaavan mahdollistamaan tehokkuuteen.

Talmankaaren asemakaavan suunnittelun keskeisenä tavoitteena on alueen tukeutuminen tulevaan juna-asemaan. Bussiliikenteen edellytyksiä on tarkastelu pääosin siirtymävaiheen kannalta siten, että bussiliikenteen toiminta on varmistettu kaikissa tilanteissa. Junaliikenteen käynnistyttyä aluetta tulee arvion mukaan edelleen palvelemaan bussivuorot, mahdollisesti harvennettu vuoroväli välillä Kerava-Nikkilä sekä koululaiskuljetusten päivävuorot. Joukkoliikenteen linjoista on laadittu myös viitteellinen suunnitelma (selostuksen s. 104), jota tullaan kehittämään osana Talman keskustan ja keskustan eteläosan asemakaavoitusta vuodesta 2026 alkaen.

Ilmastovaikutukset

On hienoa, että ilmastovaikutusten arviointi on käynnistetty jo valmisteluvaiheessa. Kaavaratkaisulle on myös tehty erillinen kattava ilmastovaikutusten arviointi, joka on selkeä ja vastaa hankkeen kokoluokan arviointitarpeita. Arvioinnin perusteella on selvää, että alueen rakentamisen päästöt ovat poikkeuksellisen suuret, sillä suurin osa rakennuksista rakennetaan paaluperustettavaksi.

Arvioinnin tuloksissa kuvassa 3. päästöt esitetään kilotonneina. Tämä esittämistapa hämärtää päästöjen merkittävää kokoluokkaa. Yleisesti käytössä oleva ja havainnollistavampi yksikkö on tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Kuvaajan mukaisesti elinkaareen aikaiset päästöt ovat tavanomaisessa tilanteessa ilman lieventämistoimia yli 90 000 t CO₂ekv. Tämä vastaa kokoluokaltaan lähes koko Sipoon Hinku-laskennan mukaisia vuosipäästöjä (115 600 t CO₂ ekv. vuonna 2021).

Kaavaratkaisulla mahdollistetaan mittavaa uudisrakentamista alueelle, jonka kestävän liikkumisen edellytykset ovat tällä hetkellä huonot. Kaava-aineistossa todetaan, että kaavatyössä korostetaan muun muassa monimuotoista luonnonläheistä asumista sekä ekologista rakentamista ja elämäntapaa. ELY-keskus katsoo, että tämä ei näy selkeästi kaavaratkaisussa.

Ekologisessa elämäntavan ja kunnan päästöjen kannalta liikkumisen tarpeen vähentäminen ja kestävän luku- ja liikenneväylien käytön lisääminen ovat olennaisia. Uusien asuinalueiden tulisi perustua kestäväan liikkumiseen. Vaikka ilmasto- ja ympäristöarvioinnissa mainitaan useita suunniteltuja lieventämiskeinoja ja osa näistä on myös kaavamääräyksissä, ovat sen ilmasto- ja ympäristövaikutukset kokonaisuudessaan merkittävät haitalliset.

On hyvä, että alueen lähipalveluita ja yhteisöllisyyttä pyritään kehittämään torialueen avulla. Ratkaisun ei voida kuitenkaan katsoa vaikuttavan merkittävästi liikkumisen tarpeeseen tai kulkumuotoihin. Aineistosta ei juurikaan selviä, kuinka kaavaratkaisulla on luotu riittävästi edellytyksiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien järjestämiselle. Liikenneselvityksessä nämä kulkumuodot mainitaan vain kerran ja autopaikkojen vähimmäismäärät ovat suuret.

Vastine:

Asemakaavan selvityksessä on esitetty laskennalliset elinkaarenaikaiset päästöt (50 vuoden aikana syntyvät kokonaispäästöt) TM6 kaava-alueelta. Arvio kokonaispäästöistä on noin 90 000 t CO₂ e. ELY-keskus viittaa lausunnossaan Hinku-laskennan vuosipäästöihin, jotka ovat Sipoon kunnassa vuonna 2022 noin 115 600 t CO₂ e, joka asukaslukuun suhteutettuna olisi noin 5,2 t / asukas / vuosi.

Talmankaaren asemakaavan alueella asukaskohtainen päästöluku olisi laskennan mukaan noin 1 t / asukas / vuosi, kun vaikutukset jyvitetään 50 vuoden elinkaarelle. Arvoja ei ole kuitenkaan mielekäästä verrata suoraan keskenään, koska Hinku-laskenta mm. kuvastaa vuositason päästöjä ja asemakaavan ilmasto- ja ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioidaan elinkaarenaikaiset päästöt. Selvityksen mukaan TM6 alueen merkittävin päästölähde on rakentaminen, mutta Hinku-laskelmiin ei sisälly vastaavalla tavalla rakentamisesta aiheutuvia päästöjä. Kaavoituksen näkemys on, ettei kaavakohtainen arviointi ja Hinku-laskelma ole keskenään vertailukelpoisia aineistoja, joskin vertailu kuitenkin kuvastaa hankkeen elinkaaren aikaisten päästöjen kokoluokkaa, joskin varauksella. Lisäksi kaavoitus näkee tarpeelliseksi nostaa esiin, että asemakaavan ilmasto- ja ympäristövaikutusten tarkastelu on varsin kattava, mikä on tarpeen huomioida arvioidessa hankkeen kokonaispäästöjä. Vaikutusten arvioinnin kattavuus on viime vuosien aikana laajentunut, ja Talmankaaren asemakaavan selvitykset ovat olleet Sipoon aiempaan käytäntöönkin verraten laaja-alaisia.

Nykyisellään alueella operoi HSL:n bussiliikenne, minkä lisäksi kaava-alue liittyy seudulliseen pyöräverkostoon Martinkyläntien kautta. Martinkyläntien ohella ainoa jalankulkuväylä sijoittuu Satotalmantielle. On selvää, että alueella tulee toteuttaa runsaasti parannustoimia, jotta jalankulun ja pyöräilyn, sekä myös joukkoliikenteen, toimintaedellytykset mahdollistuvat tavoitteen mukaisesti. Keskeisimpiä jalankulun ja pyöräilyn kehitystoimia ovat mm. uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän sijoittaminen Talmankaarelle, Satotalmantielle sekä vanhan pistoraitteen alueelle. Uusi autoliikenteeltä katkaistu torialue mahdollistaa turvallisen kävely- ja pyöräilyympäristön, joka ulottuu katkeamattomana aina suunnittelualueen länsiosasta itäosaan saakka. Alueelle on myös suunniteltu polkupyörien pysäköintipaikat keskeisimpien bussipysäkkien yhteyteen. Bussipysäkkien lukumäärän lisääminen on myös mahdollistettu asemakaavalla ja katualueiden esisuunnittelulla. Suunnittelussa on pyritty priorisoimaan kestäviä liikkumismuotoja, mutta toisaalta myös mahdollistettu riittävästi autopaikoitusta asukkaiden käyttöön.

Laajemmin edellytykset pohjautuvat Talman kokonaiskuvaan, jossa uusi tiiviimpi asuminen sijoittuu noin 1 km puskurialueelle tulevasta juna-asemasta. Asemakaavalla on mahdollistettu mm. jalankulun ja pyöräilyn alikulku tulevalle asemalla sekä Satotalmantien parantaminen laadukkaaksi ja viihtyisäksi katualueeksi, joka yhdistää Talman nykyisen koulun asemanseutuun. Keskustaan sijoittuva liityntäpysäköinti tulee parantamaan merkittävästi matkaketjuja mm. Talmasta Nikkilään ja erityisesti Keravan suuntaan ja edelleen muualle pääkaupunkiseudulle. Talman keskustan kehittyessä alueelle muodostuu myös lähipalveluja, jotka ovat saavutettavissa kestävin kulkumuodoin.

Alueen sisäisesti monimuotoisuutta, ekologisuuutta ja luonnonläheisyyttä pyritään mahdollistamaan osittaisella puurakentamisella sekä viherkerroin avulla. Viherkerroin asettaa tonteille vihertehokkuuden tavoiteluvun, jonka myötä tonteille tulee toteuttaa verraten runsaasti tonttivihreää. Viherkerroin edesauttaa myös alueen hulevesien hallinnassa, koska se ohjaa toteuttamaan ja/tai säästämään tavanomaista enemmän läpäisevää pintaa ja hiilivarastona toimivaa kasvillisuutta. Korjattuun kaavaehdotukseen on lisätty myös uusi aluekäyttötarkoitus VL-4, jonka noin 4 ha laajuinen metsäalue tulee hoitaa pääosin luonnontilaisena. Alueen suunnittelussa on myös huomioitu kaukolämmön hyödyntämismahdollisuus (alueelle on mahdollista laajentaa kaukolämpöverkko tulevaisuudessa), minkä on arvioitu olevan tulevaisuudessa nykyistä kestävämpi energian tuotantomuoto.

Hulevedet

Kaavamääräyksiin on syytä lisätä, että autopaikkojen korttelialueiden (LPA-merkintä) hulevedet on käsiteltävä öljynerotuksella tai niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ennen johtamista hulevesiverkostoon.

Vastine

Talmankaaren asemakaavassa osoitettu LPA-alue on kunnan omistuksessa ja toteutuu pääosin kunnan yleisten palvelujen pysäköintiä varten. Pohjavesialueiden ulkopuolisilla alueilla kunnan käytäntönä ei ole ollut asemakaavalla määrätä suodatusratkaisusta etenkään tilanteissa, joissa kunta tulee teettämään yksityiskohtaiset infrasuunnitelmat tarkempine selvityksien, ennen alueen rakentamista. Maaperän (ja pohjaveden) pilaamiskielto tulee tällöin huomioiduksi osana kunnan ohjaamaa suunnittelua. Talmankaaren asemakaavassa on kuitenkin tapauskohtaisesti arvioitu, että laadullisen hallinnan ratkaisulle on olemassa erityiset perusteet. Tästä syystä asemakaavassa on annettu seuraava täydentävä määräys:

LP- ja LPA-alueiden hulevedet tulee käsitellä sellaisella huleveden laadullisen hallinnan toimenpiteellä, etteivät alueelta purettavat hulevedet heikennä vastaanottavan vesistön veden laatua.

Vesihuolto

Kaavaselostuksessa tulee olla maininta, miten alueen vesihuolto (vedenjakelu ja viemäröinti) järjestetään. Suunniteltu asemakaava-alue tulee sisällyttää vesihuoltolain mukaiseen (Sipoon

Veden) toiminta-alueeseen ja kiinteistöjen pitää liittyä vesijohto- ja viemäriverkostoon (VHL 7S ja 10S).

Vastine

Uusi asemakaava-alue tulee liittymään Sipoon veden toiminta-alueeseen. Selostusta on täydennetty tältä osin. Kunnan turvallisuuslinjausten myötä asemakaavan julkisena liitteenä ei kuitenkaan ole tarkempaa suunnitelmaa alueen vesihuoltoverkostosta, joka on laadittu osana kunnallisteknistä esisuunnittelua.

Pilaantuneet maat

Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavakartan saa-1-merkintöjen sijoittumista tulisi vielä tarkistaa. ELY-keskus on lähettänyt kunnan kaavoitukseen tarkentavia tietoja erillisellä yhteydenotolla.

Vastine

Sipoon kaavoitus on keskustellut saa-1 alueista ELY-keskuksen edustajan kanssa. Merkintöjä on kohdennettu uudelleen korjattuun kaavaehdotukseen.

Melu

Kaava-alueelle on laadittu meluselvitys, jossa on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen melun leviämistä kaava-alueelle vuoden 2040 ennustetilanteessa. Tie- ja raideliikennemelun lisäksi alueella on lentomelua, koska se sijaitsee LDEN 50-55 dB lentomelualueella ja osittain lentomelun laskeutumisvyöhykkeellä. Meluselvityksen perusteella tie- ja raideliikennemelun aiheuttama keskiäänitaso on suurimmillaan Martinkyläntietä ja Talmankaarta sivuavien uudisrakennusten tien puoleisilla julkisivuilla päiväaikaan 59–62 dB(A) ja yöaikaan 52–55 dB(A).

Uudet asuinrakennukset on suositeltavaa sijoittaa mahdollisimman etäälle merkittävistä melulähteistä (Martinkyläntie ja Talmankaari). Asumisviihtyvyyden näkökulmasta kaikille asunnoille on kaavassa suositeltavaa varmistaa hiljainen, melutason ohjearvot täyttävä, aukeamissuunta.

Meluesteen merkinnän (max55dBA) määräyksen olisi suositeltavaa muuttaa muotoon: "Merkinnällä on osoitettu meluesteen ohjeellinen sijainti, jonka korkeus tulee mitoittaa siten että oleskelualueella melutason ohjearvoista säädetty lukuarvot eivät ylity."

Lisäksi on suositeltavaa antaa määräys: "Oleskelualueet tulee sijoittaa tai suojata siten, etteivät melutason ohjearvoista säädetty lukuarvot ylity."

Vastine:

Meluesteen karttamerkintä on poistettu ja samalla asemakaavaan on lisätty seuraava melumääräys:

Kortteleissa 31001, 31005, 31008, 31009 ja 31012 tonttien oleskelualueita tulee suojata Martinkyläntien liikennemelulta rakennusten edullisella suuntauksella sekä tarvittaessa rajaamalla pihoja melulähteen suuntaan sijoitetuin ääntä vaimentavin talous-, huolto- ja autosuojarakennuksin tai meluestein. Oleskelualueilla keskiäänitaso ei saa ylittää valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja.

Kulttuuriympäristö

Kuten ELY-keskus on luonnosvaiheen lausunnossaan todennut, uudisrakentaminen muuttaa alueen ominaispiirteitä. Rakennustapaohje toki lieventää tätä. Sr-4 määräyksestä on purkamisen osalta syytä poistaa kohta ”- - ellei siihen saa myönteistä poikkeamispäätöstä” ja jättää virke pelkästään muotoon ”Rakennusta ei saa purkaa.”.

Purkamisen edellytykset tutkitaan hakemuksesta MRL 173 §:n mukaisessa menettelyssä, minkä vuoksi sitä ei tarvitse erikseen mainita määräyksessä.

Vastine:

Aiempi sr-määräys on korvattu seuraavalla määräyksellä, jossa on pyritty huomioimaan ELY-keskuksen, Sipoon rakennusvalvonnan sekä Porvoon museon lausunnot:

Historiallisesti ja kyläkuvan kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen historialliselta ja kyläkuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöidenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

9. Uudenmaan liitto

Sipoon kunnan maankäyttöjaosto on pyytänyt lausuntoa TM6 Talmankaaren asemakaavan ehdotuksesta. Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa noin 1900–2000 asukkaan monimuotoisen ja kylämäisen asuinalueen toteutuminen tulevan Talman keskuksen ja henkilöliikenteen juna-aseman läheisyyteen. Lausunnon määräaika on 19.4.2024.

Uudenmaan liitto on antanut lausunnon kaavaluonnoksesta 17.11.2022. Lausunnossaan Uudenmaan liitto huomautti, että raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen aluetta koskevan maakuntamääräyksen mukaan alue tulee toteuttaa niin tehokkaana, että kaava ei estä tai merkittävästi haittaa raideliikenteeseen tukeutuvan taajama-alueen toteutumista. Selvitysten mukaan henkilöliikenteen käynnistäminen Kerava-Nikkilän rataosuudella on kannattavaa, kun vyöhykkeen väkiluku saavuttaa noin 20 000 asukkaan rajan. Tähän

suhteutettuna Talmankaaren asemakaavaluonnoksen väestömitoitus vaikutti vaatimattomalta.

Uudenmaan liitto esitti, että kaavan jatkovalmistelun yhteydessä on tarpeellista arvioida sitä, miten lausuttavana oleva asemakaava tukee Talman aseman toteuttamisedellytyksiä ja mikä on tämän asemakaavan merkitys osana kokonaisuutta.

Uudenmaan liitto totesi myös, että hyvä tapa kuvata selostuksessa asemakaavan tavoitteita ja ratkaisua joukkoliikenteen osalta on alueen joukkoliikennekaavio sisältäen etäisyydet juna-asemalle ja linja-autoliikenteen reiteille kaavan mahdollistamin vuorovälein ennen Kerava-Nikkilän rataosuudella avattavaa henkilöliikennettä ja sen jälkeen.

Asemakaava-alueella on voimassa Talman osayleiskaava. Vaikka maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella ja yleiskaava ohjaa alueen tulevaa asemakaavoitusta, haluaa Uudenmaan liitto tuoda esiin näkökantojaan, sillä alueeseen liittyy merkittäviä seudullisia intressejä.

Lausunto:

Asemakaavan mitoitusta on tarkistettu muutamalla sadalla asukkaalla ylöspäin. Kaava-aineistoista puuttuu kuitenkin Uudenmaan liiton lausunnossa esittämä tarkastelu sekä Talman aseman toteuttamisedellytyksistä, että Talmankaaren asemakaavan osuudesta kokonaisuudessa. Seudullisesta näkökulmasta on keskeistä varmistaa, että koko ratavyöhyke täyttää väestötavoitteet siten, että Kerava-Nikkilä rataosuuden toteuttamisedellytykset toteutuvat. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kunta suuntaa pääosan kasvustaan sekä maakuntakaavatyössä että MAL-prosessissa tunnistetuille vyöhykkeille, siis suurimpien keskusten yhteyteen ja KeNi-radnan asemanseuduille – sen sijaan, että kasvua myös hajautetaan kaavoituksella kokonaan näistä alueista irrallaan oleville alueille.

Talmankaaren asemakaavan aineistoja on täydennetty liikenteen toimivuustarkastelun ja vaikutusten arvioinnin osalta. Liikennetarkastelu pohjautuu Talman osayleiskaavan asettamiin lähtökohtiin, kuten väestömitoitukseen. Kyseinen aineisto pitää sisällään myös joukkoliikenteen saavutettavuustarkastelun, mitä liitto oli luonnosvaiheen lausunnossaan esittänyt. Talman osayleiskaava-alueen suunnittelun edetessä tulee sen vaihteittaisia vaikutuksia ja ratkaisuja selvittää tarkemmin Talmankaaren kaavaehdotusvaiheessa esitetyistä toimivuustarkasteluista erityisesti Keravantien ja Lahdentien, mutta myös muihin Lahdentien liittymiin, joihin alueen toteutumisella on vaikutusta. Uudenmaan liitto toteaa, että Lahdentie ja Keravantie ovat maakuntakaavan mukaisesti maakunnallisesti merkittäviä teitä. Maakunnallisesti merkittävälle tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.

Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että esitetyn kaava-aineiston perusteella on vaikea arvioida Talmankaaren asemakaavan väestömitoituksen riittävyyttä, eikä kaavaselostus anna täyttä selvyyttä radnan toteuttamisedellytysten täytymisestä lausuttavana olevan kaavan osalta. Kaavaselostusta on tarpeen täydentää tältä osin.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Talmankaaren pohjoispuolelle sijoittuu liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (Itärata). Merkintään ei liity rakentamisrajoitusta. Uudenmaan liitto toteaa, että Itäradan suunnitelmat ovat edenneet ja parhaillaan laaditaan alustavaa yleissuunnitelmaa sekä YVA-lain mukaista arviointia. Uudenmaan liitto toistaa luonnosvaiheessa lausumansa ja toteaa, että Itäradan suunnitelmien edetessä ja radan mahdollisesti toteutuessa voi Talman pohjoisiin osiin tämän maakunnallisesti merkittävän hankkeen johdosta kohdistua vaikutuksia.

Vastine:

Talman väestömitoitusta on tutkittu aiemmin osayleiskaavan rakentamissuunnitelmassa, jota on kunnan sisäisenä työnä päivitetty vuonna 2025. Vuosien 2025–2030 aikana Talmassa on tarkoitus jatkaa TM2 kaava-alueen kaavoitusta ja asemanseudun viitesuunnittelua sekä kunnallisteknistä esisuunnittelua. Asemanseudun esisuunnittelua on edistetty vuoden 2025 aikana yhdessä Talmankaaren asemakaavan kanssa siltä osin, että on voitu varmistaa alueiden kytkeytyminen toimivaksi kokonaisuudeksi. Alustava viitesuunnitelma ja kunnallistekninen esisuunnitelma tulevat myöhemmin ohjaamaan keskusta-alueelle laadittava asemakaavoja sekä toimimaan Kerava-Nikkilä-radnan suunnittelun lähtöaineistona. Tällä alustavalla viitesuunnittelulla on ensisijaisesti pyritty varmistamaan keskusta-alueen toteutuskelpoisuus, ja varsinaiset suunnitteluratkaisut määräytyvät myöhemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

Alustavat kerrosalatavoitteet alueiden TM2 Talman keskustan eteläosa sekä keskusta-alueelle ja sen välittömään läheisyyteen ovat mitoitettu siten, että mahdollistetaan asuntoja noin 3500 uudelle asukkaalle (mitoitusravona 50 km²/asukas). Talman alueelle on laajemmassa vaiheistussuunnitelmassa esitetty vahvistuvan asemakaavoja siten, että vuosille 2030-2040 kaavavarantoa olisi laadittu kaikkiaan noin 7000-8000 asukkaalle, josta yli puolet sijoittuisi alle 1 km etäisyydelle tulevasta henkilöliikenteen juna-asemasta. Radnan toteuttamisen edellytysten osalta kaavoitus on arvioinut, että TM6 Talmankaari vastaa osaltaan tavoitteisiin riittäväällä tasolla, kun tarkastellaan keskustan aluetta kokonaisuutena, jättäen myös jopa varaa hieman alentaa keskusta-alueen rakentamistehokkuutta.

Asemakaavassa on esitetty viitteellinen kaavio Talmankaaren alueen joukkoliikenteen kytkeytymisestä tulevaan asemaan sekä Talman keskustan eteläosiin. Laajempi ja täydennetty joukkoliikennekaavio tullaan laatimaan yhdessä Talman asemanseudun ja radnan eteläosan suunnittelun yhteydessä. Talmankaaren suunnitteluratkaisuissa on pyritty mahdollistamaan monipuoliset joukkoliikenteen sekä jalankulun reitit siten, että aluevaraukset mahdollistavat joukkoliikenteen ratkaisujen toteuttamisen osayleiskaavan suunnitelmien mukaisesti ja pääosin niitä laajemminkin. Talman osayleiskaavassa on esitetty alustavat yhteydet, joita tullaan ajantasaistamaan keskusta-alueen suunnittelun yhteydessä.

Keskusta-alueen suunnittelun yhteydessä esiin nousseet uudet tiedot ovat vaikuttaneet TM6 suunnitteluratkaisuun ja sitä myötä TM6 aluevarauksia mm. katuverkon osalta on päivitetty korjattuun ehdotukseen.

Muistutukset Anmärkningar

Kaavaehdotuksesta jätettiin kunnan kirjaamoon yhteensä 25 muistutusta.
Om planförslaget inlämnades sammanlagt 25 anmärkningar till kommunens registratur.

Muistutus 1, Talman kyläyhdistys

Talman kyläyhdistyksen muistutus Talmankaaren asemakaavaan (kaava TM6)

Kyläyhdistys on seurannut Talman kehittämissuunnitelmia aktiivisesti osayleiskaavan valmisteluista alkaen. Aiemmissa suunnitelmissa asukkaiden ja palveluiden kasvun painopiste on ollut radan eteläpuolella perustuen mahdolliseen Kerava-Nikkilä radan liikennöintipäätökseen. Nyt kehitettävä alue Martinkyläntien pohjoispuolella, kaava-alue TM6, tähtää olemassa olevan asutuksen tiivistämiseen. On tärkeää sopeuttaa suunnitelmia ja aloittaa alueen kehitys pienemmällä väkimäärällä, korkealla laadulla ja viihtyvyydellä samalla kun junarata antaa odottaa itseään.

Haluamme nostaa esille seuraavat asiat, joihin toivomme muutosta

MITTAKAAVA JA KAAVOITETTAVAT ALUEET

- Suunnittelussa pitää keskittyä ensisijaisesti ydinalueiden (länsipuolen rinnealue ja koulun alue) viimeistelyyn ja liikkeelle saattamiseen, jolloin ne valmistuessaan laadukkaina lisäävät kiinnostusta jatkokehitykselle.
- Lapset ja lapsiperheille soveltuvat asunnot tuovat uusia asiakkaita alueen päiväkotiin ja kouluun. Tämän pitää olla kaavoituksen lähtökohta: Omakotitaloja, rivitaloja, paritaloja, perheasuntoja yhtiössä, riittävän kokoisia perheille.
- Liian tiivis ja korkea keskustamallinen rakentaminen ei kuulu Talmankaareen kaavaan vaan mahdolliseen tulevaan uuteen alueeseen radan eteläpuolella. Siirretään kerrostalot kokonaan sinne, pois TM6 alueelta.
- Rakennusten maksimikorkeus tulee rajoittaa kahteen kerrokseen. Erityisesti uudelleen suunnitteluun tulee laittaa alue 31013, jossa nyt on nelikerroksisia taloja. Peltö, johon alue rajoittuu idässä, on talvella aktiivisessa käytössä hiihtolatuna. Avoimet ja hoidetut peltomaisemat eivät saa rajoittua kerrostaloihin.
- Alue 31001: Osayleiskaavassa tähän kohtaan on määritelty avoin näköala ja peltoaukea, joka varmasti jatkossa olisi puisto. Tähän kohtaan ei pidä rakentaa, vaan säilyttää avoimuus rinteelle lähestyessä, poistettava kaavasta.
- Rakentamisen laadussa ja tiiviudessa pitää saada aikaan selvä ero Keravan puolella olevaan Ahjoon. Sovitetaan kaavan rakennukset maaseutumaisemaan käytännössä eikä vain kaavaselostuksessa. Materiaalit, harjat, kokoluokka, väritys ja rakennusvalvonta.

LIIKENNESUUNNITTELU

Satotalmantien sulkeminen ja kulku Kylänpääntielle

- Yhteyttä Talmankaareltä Martinkyläntielle ei tule katkaista, tähän täytyy löytää parempi ratkaisu.
- Keskustan palvelut ja kulku koululle ja päiväkodille suljetaan muuten kokonaan pohjoisen puolelta. Alueella on paljon nykyisiä talouksia (yli 100 kiinteistöä) ja kaavan mukana tulossa uusia
- Tie voi olla valtaväyliä pienempi, toteutettavissa oleva ratkaisu on varmasti löydettävissä
- Koulukuljetukset ja yleinen bussiliikenne kulkevat nyt tätä kautta eikä saa siirtyä.
- Koulubussin kääntymispaikka/odotuspaikka/parkkipaikka, mihin piirretty nyt?
- Nopeudenhallinta Talmankaarella, erityisesti koulun läheisyydessä pitää varmistaa.
- Lisättävä alikulut kevyelle liikenteelle vähintään Martinkyläntien alitukseen keskeisissä kohdissa, tämä auttaa myös jatkosuunnittelua.
- Lisättävä turvalliset, merkityt ja nopeushallitut ylitykset jalankulkijoille Talmankaarelle.
- Kaavaan pitää lisätä enemmän parkkipaikkoja. Koska junaliikenteen tulevaisuudesta ei ole varmuutta, liikenne tulee perustumaan henkilöautoihin ja HSL:n linjoihin.
- Länsipäädyn liikenneympyrä pitää tehdä ennen asutuksen valmistumista etupainotteisesti.
- Lumen kasaukseen on varauduttava kaikilla uusilla alueilla ja myös koulun alueella. Miten näkyy kaavassa?
- Olemassa oleville alueille sovitettavat uudet tiet ja pelastustie pitää tehdä niin, että nykyiset tontit eivät pienene. Asukkaiden antamat huomautukset otettava huomioon asiassa.
- Itäradan linjaus keskusta-alueen itäpuolelle: Talman kehitys ja kaavoitus etenee, yhtenäisyys pitää säilyttää ja kunnan tulee neuvotteluissa varmistaa, että mahdollinen ratatunnelin ulostulo on selvästi Talman itäpuolella Martinkylässä.

PALVELUT JA VAPAA-AIKA

- Viheralueet koulualueen länsipuolella ja sen ympärillä: Virkistyskäytön reitit pitää suunnitella kaavaan, jotta ne toimivat, tulevat hoidetuiksi ja pysyvät ja järjestyksessä, turvallisina ja viihtyisinä. Lisättävä merkinnät.
- Kierrättämiselle pitää varata selvä alue tai useampi myös omakotitaloja varten. Pisteiden pitää sijaita Martinkyläntien varrella.
- Kierrätyspistettä käyttävät myös nykyiset taloudet TM6 alueen ulkopuolelta - arviolta 400 taloutta.
- Mihin sijoitetaan leikkipuistot, koirapuistot ja ulkoilureitit? Merkittävä karttaan.
- Martinkylän koulun ylläpito ja jatkokunnostus: Uusien asukkaiden muuttaessa Talmaan, rakennus on luonteva kylä- ja harrastetalo Talmukan lisäksi. Koulu on olemassa oleva rakennus, jolla on paikallista arvoa sekä käyttöarvoa. Eli tulevaa kaavaa silmälläpitäen se kannattaa pitää käytössä ja kunnossa.

Keskustelemme mielellämme tarvittaessa yksityiskohdista lisää.

Vastine:*Mittakaava ja mitoitus*

Talman alueen mitoituksen pääasiallisena lähtökohtana on toiminut Talman osayleiskaava sekä Uudenmaan maakuntakaava. Maakuntakaava on ohjannut alueen suunnittelua erityisesti juna-aseman toteutumisedellytysten osalta, sikäli kun Talman uusi taajama on siinä osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Talman osayleiskaava on edelleen tarkentanut alueen tehokkuustavoitteita asettamalla tehokkuuden vastaamaan noin 10 000 uuden asukkaan sijoittumista koko Talman alueelle pidemmällä tulevaisuudessa. Talmankaaren suunnittelussa on pyritty löytämään ratkaisuja, jotka vastaisivat riittävässä määrin sekä näihin ylemmän tason tavoitteisiin, että alueen asukkaiden esittämiin tavoitteisiin, joita on kerätty mm. alkuvaiheen karttakyselyllä (yhteenvedo kaavan verkkosivuilla) sekä asemakaavan asukastilaisuuksissa.

Eräänä keskeisenä tavoitteena on ollut, että Talmankaaren asemakaava mahdollistaisi eri ikäpolville ja perhetyypeille monipuolista ja laadukasta asumista kävelyetäisyydelle tulevasta juna-asemasta. Alueen ratkaisuilla on pyritty huomioimaan mahdollisimman monipuolisesti myös mahdollisuudet liikkua ja harrastaa, niin suunnittelualueen sisäisesti kuin liittyen Talman laajempiin virkistysmahdollisuuksiin. On hyvä huomioda, että sijoittamalla alueelle myös kerrostaloja, on kaava-alueella ollut mahdollista varata alueita myös julkista tilaa, kuten puistoja varten, sekä mahdollistaa myös laajahkot vehreät piha-alueet asukkaiden käyttöön. Alueella sovelletaan viherkerrointa, joka yhdessä tarkkaan suunniteltujen rakennusalojen kanssa edesauttavat Talmankaaren rakentamista vehreäksi ja viihtyisäksi asuinalueeksi. Sekoittuneiden kortteleiden myötä tavoitteena on muodostaa alueelle vaihtelevaa rakennuskantaa, joka erottuu lähimpien alueiden typologiasta edukseen mm. rakentamistavaltaan, mittakaavaltaan sekä viherpihojen määrältään. Riittävä rakentamisen määrä mahdollistaa myös palvelujen sijoittumisen alueelle pidemmällä aikavälillä.

Talmankaaren alueella, kuten muuallakin Talmassa, edellytetään myös merkittäviä investointeja nykyisen tieverkon parannukseen ja uusien katujen rakentamiseen, kuten myös muun kunnallisteknisen infrastruktuurin rakentamiseen. Talman alueen kaavatalous ja edelleen toteutuskelpoisuus riippuu siten myös alueelle mahdollistettavan tonttivarannon ja rakennusoikeuden määrästä. Myös asukkaiden palautteissa on korostettu nykyisen liikennejärjestelmän heikkoa tilaa ja toivottu sen parantamista niin autoilun, julkisen liikenteen kuin kävelyn- ja pyöräilyn osalta. Kehittämällä Talmankaarta monipuolisen rakentamisen alueena, luodaan myös edellytyksiä alueen infrastruktuurin laadukkaalle toteutukselle.

Peltoalueiden säilyttäminen luonnontilaisina ei ole asemakaava-alueella lähtökohtaisesti mahdollista. Asemakaavalla on kuitenkin pyritty mahdollistamaan erilaisten toimintojen, kuten pienimuotoisen puutarhavihjelyn sijoittuminen länsiosan nykyiselle peltoalueelle. Tavoitteena on ollut yhdistää elementtejä niin agraarimaisemasta kuin urbaanistakin maailmasta, ja mahdollistaa kehitys myös siten, että alueella on mahdollista mm. hiihtää ja harrastaa muutoinkin.

Korttelin 31001 korkeampi rakentaminen tulee sijoittumaan lähemmäs liikenneympyrää ja VL-alueeksi muuttuvan nykyisen peltoniityn aluetta tulee rajaamaan korkeintaan 2-kerroksiset pien- ja rivitalot. On tarpeen huomioida, että korttelialueiden rakentamisen korkeus on pyritty suhteuttamaan alueen maanpinnan korkeusasemaan siten, että korkeampi rakentaminen on sallittu alavamallilla alueilla ja vastaavasti matalampi pääosin alueilla, jossa maanpinnan korkeusasema on suurempi.

Rakentamistapaa on ohjattu tarkemmin rakennustapaohjeella, jossa on määritelty mm. pintamateriaalit, värimaailma, kattokulmat sekä muita rakentamista yksityiskohtaisemmin ohjaavia seikkoja. Rakentamistapaohje on asemakaavan selostuksen liitteenä.

Liikenne

Yksityisautoilun poistaminen Satotalmantieltä palvelee erityisesti koululaisia ja muita läheisen alueen käyttäjiä parantamalla alueen liikenneturvallisuutta. Alueen väestönkasvun myötä on odotettavissa, että koulun korttelin sekä torialueen käyttö kasvaa merkittävästi nykyisestään. Mahdollistamalla turvallinen julkinen tila paloaseman ja koulun väliselle alueelle, on pyritty muodostamaan toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri ikäiset ihmiset voivat vapaasti liikkua ja viettää myös vapaa-aikaa. Toiminnallinen kokonaisuus kattaa niin Talmukan paloasemarakennuksen, uuden torialueen, oppimiskeskuksen sekä urheilukentän toiminnot. Mikäli alueelle toteutuu myös hoivapalveluja, korostuu torialueen merkitys entisestään turvallisena julkisena tilana. Bussiliikenteen läpiajo on mahdollista edelleen sallia, mikäli alueen joukkoliikenteen järjestäminen sitä edellyttää (tämä on mahdollista tilavarauksen puolesta). Tarkemmat liikenteelliset ratkaisut päätetään osana myöhemmin käynnistyvää katusuunnittelua.

Saattoliikenne on mahdollistettu sekä koulun tontin pohjoispuolella (Lehtorinkuja) että eteläpuolella (Satotalmantie) olevien kääntöpaikkojen ja pysäköintialueen avulla. Tulevan keskustan palvelut on saavutettavissa hyvin alueen sisäisesti (kävelen alle 1 km koko kaava-alueelta). Yksityisautoilun osalta pohjoisesta (mm. Kylänpääntie) saapuva liikenne ohjautuu pääosin joko Talmankaaren itäisen liikenneympyrän kautta Nikkilän suuntaan tai uudelle keskusta-alueelle / aseman liityntäpysäköintiin. Länteen suuntautuva liikenne sen sijaan ohjautunee länsiosan kiertoliittymän kautta Keravan suuntaan. Autoilun osalta saavutettavuus heikkenee siten varsin marginaalisesti, mutta samalla jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä Satotalmantien lähialueen viihtyisyys paranee merkittävästi.

Alueen nopeusrajoituksille on esitetty suositukset osana katujen esisuunnittelua. Kaavakartalla esitetyt nopeusrajoitukset on poistettu korjatusta ehdotuksesta, koska on todettu, että niiden tarkat vaikutusalueet ovat tarkoituksenmukaista suunnitella osana varsinaista katusuunnittelua asemakaavoituksen jälkeen.

Alueelle on esisuunnittelussa osoitettu yksi alikulku, joka yhdistää Martinkyläntien pohjois- ja eteläosan tulevan jalankulkureitistön toisiinsa. On hyvä huomioida, että myös Martinkyläntien ympäristö ja edelleen ajonopeudet tulevat muuttumaan nykyisestään. Välillä Satotalmantie ja Talmankaaren itäinen kiertoliittymä ajonopeuden on tarkoitus olla alhainen. Talmankaaren, kuten myös Martinkyläntien, ylitykset tulevat olemaan merkittviä ja tarvittaessa korotettuja,

mikäli se on liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua. Myös keskisaarekkeitä on mahdollista toteuttaa, mikäli se on suurimpien mitoitusajoneuvojen kannalta mahdollista.

Alueen pysäköintimitoitus perustuu Sipoon pysäköintilinjauksiin. Kaavassa sovelletaan taajamamaisen asutuksen normia, joka ohjaa toteuttamaan esimerkiksi keskustamaista aluetta enemmän pysäköintiä. Julkisia pysäköintialueita on osoitettu korjatussa ehdotuksessa yhteensä kolme.

Kiertoliittymien toteuttamisajakohta tarkentuu myöhemmin katusuunnittelun myötä. Asemakaavassa ei ole nähty tarkoituksenmukaiseksi määrätä erikseen kiertoliittymien rakentamisesta.

Lumenkasaus on huomioitu korttelirakenteissa, tonteilla ja rakennusalojen sijoittamisessa siten, että tonttien alueille jää riittävästi lumitilaa. Yleisillä alueilla lumenkasaus sijoittuu katualueiden reuna-alueille ja viheralueille.

Talmankaaren asemakaava-alueella kiinteistörajoihin tulevat muutokset johtuvat pääosin yleisten alueiden (kadut ja viheralueet) tilantarpeesta. Nykyiset ajoyhteydet ovat paikoitellen vain 3–4 metriä leveitä ja tiealueen kuivatus tapahtuu paikoitellen lähes kokonaan yksityisillä tonttialueilla. Asemakaavan myötä katualueet siirtyvät kunnan ylläpidettäväksi, jolloin myös hulevedet tulee voida hallita pääosin katualueella. Tämän lisäksi katujen talvikunnossapito edellyttää, että mm. lumenkasaus sijoittuu kunnan omistamille maille. Mm. näistä mainituista syistä tilantarve on suurempi mitä nykyinen tiepohja alueellisesti kattaa. Eräs tärkeä vaatimus liittyy myös pelastusajoneuvojen operointiin, joka tulee mahdollistaa kaikilla katualueilla. Mitoituksessa ei ole mahdollista olettaa, että ajoneuvot voivat operoida yksityisillä tonttimailla, vaan katutilaa tulee olla riittävästi ko. tarve huomioiden. Asemakaavan yhteydessä laaditussa kunnallisteknisessä esisuunnittelussa on kuitenkin pyritty huomioimaan nykyiset tonttirajat mahdollisuuksien mukaan ja haettu ratkaisuja, joilla katualueen laajenemista tulisi yksityisille kiinteistöille mahdollisimman vähän. On hyvä huomioida, että asemakaavan myötä rakennettavien katualueiden laatu paranee nykyisestään ja että alueiden kunnossapidosta vastaa jatkossa kunta. Olemassa olevat yksityistiet tulevat näin ollen myös poistumaan niiltä alueilta, joille on asemakaavassa osoitettu katualue.

Itäradan suunnittelukysymyksiä ei voida Talmankaaren asemakaavassa ratkaista, mutta nykytiedon mukaan tunnelin ulostulo olisi selvästi Talman ulkopuolella. Rata tulisi kulkemaan tunnelissa lähes koko Sipoon läpi.

Palvelut ja vapaa-aika

Asemakaavassa on esitetty alustavat sijainnit viher- ja virkistysalueilla sijaitseville reiteille. Koulun länsipuoliset alueet reitteineen ja toimintoineen (ml. leikkipuistot, koirapuistot) tullaan suunnittelemaan tarkemmin osana yleisten alueiden suunnittelua. Asemakaavalla mahdollistetaan siten riittävästi tilaa toiminnoille, joiden tarkka sijoittuminen on tarkoituksenmukaista ratkaista myöhemmin osana tarkempaa suunnittelua.

Jätehuollon osalta asemakaava ei ota kantaa toimintojen sijoittumiseen. Jätepiste on mahdollista sijoittaa asemakaavassa useampaan eri sijaintiin yleisille alueille siten, että se on hyvin saavutettavissa alueen eri osista.

Koulurakennuksen ylläpito on toivottavaa ja se palvelisi monipuolisesti eri käyttötarpeita. Asemakaavassa on annettu koulun vanhalla osalle suojelumääräys, joka osaltaan ohjaa säilyttämään rakennuksen ja edelleen kehittämään tiloja monikäyttöisemmäksi.

Muistutus 2

Muistutus koskien Sipoon Talmankaaren TM 6 asemakaavaehdotusta

Entinen pohjavesialue

Talman kaaren asemakava-alue sijaitsee Talma-nimisellä entisellä III lk pohjavesialueella. Pohjavesialue päätettiin v. 2008 poistaa pohjavesilistalta. Tämä on merkillinen päätös tulevaisuutta ajatellen, sillä vastoin kun monet muut Uudenmaan savikkolaukeiden pohjavesialueet Talma pohjavesialueen alasta suuri osa on hiekkaa tai moreenia. Alue koostuu näinollen suurelta osin hyvin vettä imeytyvästä materiaalista, mikä on hyvän pohjavesialueen tärkeä ominaisuus. Entisellä pohjavesialueella tulisi huomioida ja ylläpitää pohjavesialueen hyvä status edelleenkin ja aktiivisesti imeyttää kaikki puhtaat kattovedet ja muut puhtaat vedet. Alueelle ei ole suunniteltu erityisesti pohjavettä likaavia toimintoja, mikä on hyvä asia.

Tulevaisuudessa pohjavesi saattaa tulla arvokkaammaksi kuin se on tänään. Ennenkuin Talma-pohjavesialue rakennetaan, tulisi Sipoon pohjavesisuunnitelman mukaan selvittää ovatko Talman ja Ollisbackan pohjavesialueet yhteydessä keskenään, sillä ne ovat molemmat Ollbäckenin valuma-alueella. Tämä on tärkeää selvittää, sillä jos Talman pohjavesi pilataan, niin pilaantunut vesi saattaa olla kontaktissa etelämpänä olevaan Ollisbackan pohjavesialueeseen ja sekin voi silloin pilaantua. Jos pohjavesi on pilaantunut, niin se valuu puroihin ja aiheuttaa ongelmia.

Sipoon kunnan pohjavesien uojelusuunnitelmassa esitetään, että on mahdollista, että Talman molemmat pohjavesialueet Talma (entinen III lk) ja Ollisbacka (entinen I lk) ovat toisistaan riippuvaisia, ja että niillä on pohjavesitasolla yhteys.

Jatkotoimenpiteet: Mikäli Ollisbacka nähdään merkittävänä pohjavesivarantona tulevaisuudessa, esitetään Talman ja Ollisbackan alueiden välinen hydrologinen yhteys selvitettäväksi. Mikäli pohjavesitutkimuksissa todetaan Talman pohjavesialueen soveltuvan Sipoon kunnan vedenhankintaan niin pohjavesialue palautetaan Povetpohjavesialuerekisteriin.

Purot ja norot

Talman alueella on pohjavesialueiden ohella tiheä verkosto Sipoonjoen haarojen Ollbäcken-puron ja Kumbäcken-puron latvapuroja ja latvanoroja.

Purot ja norot ovat haavoittuvia, eikä niihin saisi laskea vettä missä on kiintoainetta enemmän kuin mitä puroon tulee luonnossa normaalisti. Hulevesien kiintoainesmäärän tulisi olla paljon pienempi kuin mitä suurempiin vesistöihin voi laskea. Helsingin kaupunki on ohjeistanut puroihin laskettavia vesiä. Kiintoainekuormituksen on oltava pieni.

Ennenkuin Talmankaaren kaava etenee, tulisi alueen pienvesistöt inventoida, sillä alueelle on tulevaisuudessa suunniteltu jopa 17.000 asukkaan taajamaa ja tämän taajaman hulevedet, viemäri-ylivuodot ja tiestöt ja muut mahdollisesti likaantumista aiheuttavat toiminnot jotka vaikuttavat hulevesiin, vaikuttavat haitallisesti alueen pienvesistöiden tilaan. On siis saatava tietoa arvokkaimmista latvavesistöosuuksista ja huomioitava vaelluskalojen, kuten hyvin uhanalaisen Sipoonjoen taimenen kutupaikat.

Yksi tärkeimmistä on Talmassa Ollbäckenin latva-alueella sijaitseva Turhapuronkoski. Sitä on kuvattu Sipoonjoen kalatalousselvityksessä (2008) seuraavasti:

”Paikallisen asukkaan nimeämä Turhapuronkoski (kuva 31) on Ollbäckenin ylin koski. Pituutta tällä kauniilla koskella on noin 200 metriä, ja se virtaa metsän suojassa melko luonnontilaisena. Koski on kauttaaltaan virtakutuisten kalojen lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa. Ylimmät osat ovat melko loivaa, ja pohjan muodostavan peruskallion päällä on paljon isoja kiviä ja soraa. Pudotuskorkeutta on eniten kosken kivikkoisilla keskiosilla, jossa kasvillisuus on paikoin erittäin tiheää. Kosken alimmilla osilla soraikoita on usean kymmenen metrin matkalla. Virran monimuotoisuutta lisäävät myös koskeen kaatuneet puut. Kosken pohja sekä kivet ovat suurilta osin vesisammalien peitossa. Paikallisen asukkaan mukaan koskesta on aikoinaan saatu saaliiksi puronierää sekä jokirapuja. Selkärangattomista eläimistä purokatkaa havaittiin runsaasti.”

Ollbäcken ja sen latvapuroja on selvitetty myös ELY-keskuksen EU:n rahoittamassa Helmi-ohjelmassa.

Vesilain 2 § mukaan (<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110587#L3P3>) vesitaloushankkeella on oltava lupaviranomaisen lupa, jos se voi muuttaa vesistön asemaa, syvyyttä, vedenkorkeutta tai virtaamaa, rantaa tai vesiympäristöä taikka pohjaveden laatua tai määrää, ja tämä muutos mm.

- 1) aiheuttaa tulvan vaaraa tai yleistä vedenvähyttä;
- 2) aiheuttaa luonnon ja sen toiminnan vahingollista muuttumista taikka vesistön tai pohjavesiesiintymän tilan huononemista;
- 3) melkoisesti vähentää luonnon kauneutta, ympäristön viihtyisyyttä tai kulttuuriarvoja taikka vesistön soveltuvuutta virkistyskäyttöön.

Tulvavedet.

Kaavassa pitäisi tarkemmin selvittää miten tulvavedet on huomioitu ja varmistettu, että tulvat eivät vahingoita puroja.

Viivyttämiseen soveltuvia alueita ei ole esitetty riittävästi.

Näyttää siltä että koska TM 6 kaavassa hulevesiä ei riittävästi määrätä käsiteltäväksi niiden syntyipaikalla, eikä kaavassa ole varattu riittävästi viivytykseen soveltuvia viheralueita, nyt siirretään hulevesikäsitteily kaavan ulkopuolelle. Näyttää siltä että luonnonmukaisesti meanderoivia Ollbäckenin ja Kumbäckenin latvapuroja ja noroja aiotaan kaava-alueen ulkopuolella suoristaa ja kaivaa kilometrikaupalla suoriksi hulevesiojiksi.

FGC suunnittelu- ja tekniikka Oy on vuonna 2012 ansiokkaasti laatinut Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvityksen. Selvityksessä on esitetty Hulevesien hallinnalle asetettavat tavoitteet, jossa käsitellään ”Luonnon ja maiseman kannalta arvokkaat purot ja norot”. Talman kaavaselostuksessa puroista ja noroista ei ole mainittu sanaakaan, mikä kertoo välinpitämättömyydestä. Eriksson Arkkitehdit Oy:n Talman maisemaselvityksen mukaan ”vedenjakajat, ainakin jyrkimät, tulisi säilyttää, ja välttää rakentamista paikkoihin, joissa hule- ja pintavesien ohjaaminen on hankalaa.” Sipoonjoen kalataloudellisen selvityksen mukaan osayleiskaava-alueen pääuomat, Ollbäcken ja Kumbäcken, ovat kalataloudellisesti arvokkaita Sipoonjoen sivupuroja. Suurimmat muutokset alueen vesitalouteen kohdistuvat tulevaisuudessa Ollbäckenin ja sen sivupuroihin. Ollbäckenin latvapurot sijaitsevat pohjavesialueella ja purossa on siksi lähteistä vettä ympäri vuoden.

2. Hulevesien hallinta

Vesi.fi * Kunnassa hulevesijärjestelmä osaksi kaavoitusta

Kunnan velvollisuutena on kehittää hulevesien suunnitelmallista hallintaa. Yleisenä tavoitteena on imeyttää ja viivyttää hulevesiä niiden kerääntymispaikalla, ehkäistä hulevesistä ympäristölle ja kiinteistölle aiheutuvia haittoja ja vahinkoja ja edistää luopumista hulevesien johtamisesta jätevesiviemäriin.

Kunnan pitää tarvittaessa ryhtyä toimiin, joilla kunnassa toteutetaan hulevesijärjestelmä ja hulevesiviemäriverkosto tai joilla muuten hallitaan hulevesiä. Hulevesien hyvä hallinta edistää asuin ympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta, mikä on myös kaavoituksen tavoite. Hulevesijärjestelmän suunnittelu tulisi käynnistää jo yleiskaavoituksen yhteydessä. Alueiden varaaminen hulevesien viivyttämiseen ja johtamiseen olisi silloin osa kaavan valmistelua.

(* Vesi.fi on vesiaiheisen tutkimuksen tiedon lähde, joka palvelee sekä kansalaisia että eri alojen asiantuntijoita. Tietosisällön sivustolle tuottavat Suomen ympäristökeskus, ELY-keskukset, Ilmatieteen laitos ja Tulvakeskus yhteistyössä vesialan asiantuntijaorganisaatioiden kanssa.)

Suurin ongelma on hulevesien lakien mukaisen suunnittelun heikko osaaminen kunnassa. Asiaan tulisi satsata, niin että kaikkien alojen virkamiehet koulutautuvat ja ymmärtävät hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn tarpeen ja opettelevat toimimaan sen mukaisesti. Hulevesisuunnitelmat tulee tehdä kaavan alkuvaiheessa, tai jo osayleiskaavassa, kuten Talman alueella on tehty. Ongelma on, että hyväksytyn osayleiskaavan hulevesisuunnitelmaa ei ole seurattu tai vielä parannettu, vaan ollaan vajottu – kuten kaavassa kaavan perään, vanhaan, luonnon ja varsinkin hulevesiä vastaanottavien pienvesistöjen heikentämiseen tai jopa tuhoamiseen johtaviin metoodeihin.

Kaavassa liian vähän alueita varattu viivyttämiseen
Imeyttäminen on tärkeää

Puhtaiden vesien imeyttäminen on tärkeää, sillä imeyttäminen vähentää hulevesien ja muodostumista ja täten kiintoaineen ajautumista puroihin. Imeyttäminen on myös tärkeää Sipoonjoen vaelluskalojen vesistössä liikkumista ajatellen. Kuivinakin aikoina Ollbäckenin vesi riittää tällä hetkellä kalojen liikkumiseen, sillä puro saa vetensä Talman pohjavesialueilta. Näinollen Talma- pohjavesi-alue on edelleen hyvin tärkeä, luonnon monimuotoisuudelle ja vesieliöstölle ja tietenkin uhanalaiselle taimenelle.

Talmankaaren kaavarhdotuksen kaavamääräyksissä puuttuu määräys hulevesien imeyttämisestä, vaikka Sitowisen liitteessä 7. hulevesien suunnitelmakartassa esitetään:
"Hiekkasiintymien päällä sijaitseville kiinteistöille esitetään imeytystä."

Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksen 16 § määrää hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtamisesta mm. seuraavasti
(https://www.hel.fi/static/rakvv/ohjeet/Hulevesien_hallinta_tonteilla.pdf):

- Tontille on rakennettava hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmä, josta vedet on imeytettävä kokonaan tai osittain omalla tontilla, jos maaperäolosuhteet sen sallivat ja jollei siitä aiheudu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa. Imeyttäminen tontilla edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjarakennesuunnitelmaa.
- Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään, tai jos tämä ei ole mahdollista, yleiseen hulevesijärjestelmään. Viivytytys on toteutettava ensisijaisesti painanteina, viivytyksaltaina tai vastaavina, ja toissijaisesti maanalaisena viivytyksratkaisuna. Tontin rajoituksessa mereen tai jokeen puhtaat hulevedet ja perustusten kuivatusvedet voidaan johtaa suoraan niihin.

....

- Pihamaata rakennettaessa on käytettävä vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, jollei piha- ja oleskelualueiden käyttötarkoituksesta muuta johdu. Tehtäessä muutoksia pihamaalla on mahdollisuuksien mukaan vähennettävä alueiden vettä läpäisemätöntä pinta-alaa ja lisättävä kasvillisuutta.
- Lisäksi on noudatettava, mitä vesihuoltolaissa (119/2001) säädetään.

Suunnittelussa huomioitavia seikkoja mm. (Helsingissä):

"Tontin rajoituksessa mereen tai jokeen puhtaat hulevedet ja perustusten kuivatusvedet voidaan johtaa suoraan niihin.

Puroihin johtaminen on sallittua vain Ympäristöpalvelujen erillisellä luvalla. Puroihin johdettavia vesiä on viivyttävä ja laskeutettava kosteikoissa tai muissa vastaavissa rakenteissa virtaamahuippujen tasaamiseksi, eroosion estämiseksi ja ravinteiden vähentämiseksi."

Kaavamateriaalista puuttuu kunnollinen hulevesien hallintaselvitys. Sitowise on ehkä sellaisen teettänyt kunnalle, mutta kaavamateriaalissa on esitetty vain osa, jonka nimi on:
"Liite 8. Talmankaaren hulevesimitoitukset (22.5.2023)". Liitteeseen 8 kuuluu kaksi taulukkoa ja kolme karttaliitettä. Taulukkojen tietojen tulkinta vaatii erityisosaamista, jota ei voi edellyttää tavallisilta kansalaisilta. Hulevesiselvitys on tältä osin puutteellinen. Karttoihin ei ole

kirjattu miksi kaava-alueen hulevesiä ei ole hallittu kaava-alueella ja hulevesiviemäreiden purkupisteitä on kaukana, kaava-alueen ulkopuolella ja miksi hulevesien viivytykseen varattuja alueita on kaavassa vähemmän kuin Sitowisen kartassa. Purkupisteissä 1 A, 2 ja 3 hulevesiviemäriin vedet puretaan kaava-alueen ulkopuolelle ilman mitään viivytystä tai puhdistusta. Kaavakartassa hulevesille on hule-merkinnällä varattu vain pieni ympyrä, jonka koko ei näytä riittävältä, eikä muoto ole optimaalinen.

Imeyttämisen lisäksi Porvoon ja Turun kaupunkien osaamista savialueiden runsaan kasvillisuuden hyödyistä hulevesien vähentämisessä tulisi hyödyntää, esimerkiksi sadeputtarhat. Onko viherkerroinmenetelmä riittävä opastamaan ?. Vihreä nurmi ei riitä!

Yleisten alueiden hulevesien hallintaan tulisi kiinnittää huomiota määräyksissä.

Autojen parkkipaikat tulisi varustaa katoksilla, jolloin sadevesi ei pääse huuhtomaan epäpuhtauksia puroihin. Kattojen puhtaat vedet voi imeyttää tai käyttää kasteluun. Ne sopivat paikoin varmaan hyvin aurinkopaneelien paikaksi, jolloin kesäpäivinä voi ladata sähköautonsa.

4. Muut luontoarvot

Turkka Korvenpää on tehnyt Talman alueelle (ensivaiheessa kaavoitettavaksi tarkoitettulle alueelle) Sipoon kunnan pyynnöstä yhden päivän (17.5 .2021) selvityksen. Myöhemmin häntä pyydettiin selvittämään lisäalueen luontoarvot. Lisä-alueen kuviolta 1. löytyi uhanalaiseksi luokiteltu

Lahokaviosammal.

Kuvio 1 – Lehtomainen kangasmetsä

Tiheää, kuusivaltaista, melko varttunutta metsää kasvava lehtomainen kangas (kannen kuva, kuva 1). Sekapuina kasvaa vähän mäntyä, koivua, raitaa ja haapaa. Osa kuusista ja muutamat haavat ovat järeitä. Puustossa esiintyy eri-ikäisyyttä, ja pensaskerroksessa kasvaa mm. nuorta pihlajaa ja muiden puiden taimia. Maassa makaa jonkin verran tuoretta lahoppuuta, mutta lahoppuun kokonaismäärä jää alle kymmenen kuutiometrin hehtaaria kohti. Kenttäkerroksessa tavataan yleisiä lehtomaisten kankaiden kasveja kuten mustikkaa, metsäimarretta, lillukkaa, metsäkastikkaa, valkovuokkoa, käenkaalia, sormisaraa, sudenmarjaa ja metsäkurjenpolvea. Kenttä- ja pohjakerros ovat kuitenkin monin paikoin varjoisuuden vuoksi hyvin niukkoja. Lahokaviosammalen itujuväsryhmiä kasvaa ainakin yhdellä vanhalla kannolla. Niitä lienee enemmänkin, sillä itujuväsryhmiä ei etsitty.

Maankäyttösuositus:

Kuvio on laajennusalueen metsäkuvioista luontoarvoiltaan merkittävin. Luonnonmetsän piirteitä on jo nyt hieman, vaikka lahoppuuta on toistaiseksi vähän ja se on pääosin tuoretta. Kuvio ei kuitenkaan vielä täytä Metso -kriteerejä, mutta se olisi suotavaa jättää rakentamatta. Kommentti: Lahokaviosammalen löytöpaikka ja lähialue tulee jättää rakentamattomaksi!

Lepakot

Tuukka Korvenheimon mukaan Pohjan lepakoita löytyi alueelta ja alue näyttää sopivan lepakoille.

Maankäyttösuositus:

Talmankaaren asemakaava-alue kuuluu kokonaisuudessaan lähinnä luokkaan III: muu lepakoiden käyttämä alue Suomen lepakotieteellisen yhdistyksen arvoluokituksessa.

Alueen tulevassa rakentamisessa tulisi pyrkiä säästämään metsiköitä sekä säilyttää alueen maisemarakenne suunnilleen nykyisen kaltaisena. Lepakot kärsivät keinovalaistuksesta, joten olisi hyvä, jos se ei lisääntyisi tulevaisuudessa.

Lepakoiden esiintyminen mahdollisesti purettavissa rakennuksissa olisi hyvä selvittää ennen purkutöiden alkua.

Kommentti:

Virkistykseen varatut alueet.

Alueen pohjoisosaan – ja ehkä eteläänkin tulisi varata riittävästi VL-alueita hulevesien viivytykseen kaava-alueella.

Lisäksi tulisi varata leveämmältä tilaa pohjoisen suunnan viheryhteydelle.

Talman kaava on osayleiskaavan hulevesiohjeistuksen vastainen.

Hulevesien syntyä ei ehkäistä yleisillä alueilla. Puhtaita kattovesiä ei imeytetä. Alue kuivatetaan vanhan mallin mukaan ja vedet johdetaan hulevesiviemäreissä puroihin. Ollbäckenin valuma-alueen puolella on karttaan piirretty kaksi hule-ympeyrää VL-alueelle. Hulevedet johdetaan siis viemärissä pois syntypaikaltaan kaava-alueen reunassa olevaan pieneen hule-ympeyrään ja sen jälkeen hulevedet (jotka eivät pienessä ympyrässä puhdistu eikä viivyty riittävästi), lasketaan Ollbäckenin latvanoroon/puroon. Näyttää myös siltä, että kaavan ulkopuolella olevia meanderoivia noroja tai puroja aiotaan suoristaa hulevesiviemärijoiksi kilometrikaupalla.

Osayleiskaavan hulevesiselvityksessä esitetään, että hulevedet johdettaisiin - ne joita ei imeytetä tai käytetä kasteluun – luonnomukaisesti pintavesinä kaava-alueella ja viivytettäisiin ja puhdistettaisiin ennekuin ne johdetaan latvapuroihin. Näin ei asemakaavaehdotuksessa ole tehty.

3.2.13 Ollisbacka (II-luokka no:0175313)

Talman aseman länsipuolella sijaitseva alue, jonka pääosan muodostaa korkealle kallioalustalle kerrostunut jäätikköjokien kerrostama sora- ja hiekkamuodostuma. Lajittuneita, hyvin vettäjohtavia aineksia tavataan myös Seppolan tilan lounaispuolella sekä Heikkilän ja Ollisbackan alueilla savikerrosten alapuolella. Yleisesti maa-aines on hiekkavaltaista, paikoin esiintyy välikerroksina soraista hiekkaa ja hiekkaista soraa. Pohjaveden virtaus suuntautuu alueen keskiosista luoteeseen ja kaakkoon. Alueen eteläosan pohjavedet virtaavat pohjoiseen (SYKE, Hertta-tietokanta 28.8.2008). Alueen pohjoisosalla on virkistyskäytössä oleva pohjavesilampi ja alueella on harjoitettu soranottoa. Lisäksi alueella on todettavissa suppia (SYKE, Hertta-tietokanta 28.8.2008). Pintamaalajikartassa (GTK 1:20 000, 2043 08) pohjaveden muodostumisalueet on kartoitettu hiekaksi/hiedaksi. Niiden väliin jää savikkoalue. Pohjavesialuetta ympäröivät kallioalueet.

Alueelle on tehty pohjavesitutkimuksia vuonna 1965 (Maa ja Vesi Oy). Tutkimuksen perusteella on muodostuvan pohjaveden määräksi arvioitu 900 m³ /d. Alueella ei ole pohjavedenottoja. Alueen luoteisosalla on ollut Vahkon lähdekaivo, jonka

vedenottomääristä tai vedenlaadusta ei ole tietoa. Käytössä olevien tietojen perusteella alueen pohjaveden laatu on heikko. Alueella ei saatujen tietojen perusteella ole pohjaveden havaintoputkia ja/tai kaivoja.

CW: molemmat pohjavesialueet ovat Ollbäcken-puron pohjavesialueella. Itä-Uudenmaan ja Porvoon vesiensuojeluyhdistyksen mukaan – ja Helmi-ohjelman mukaan pohjaveden saanti on Ollbäcken-purojen vaelluskaloille hyvin tärkeää.

Talman pohjavesialueet antavat ympäri vuoden viileää vettä puroille, niin että se ei kuivu edes kuivina kesinä kuten monet muut purot.

Pohjavesi on kirkasta ja puhdasta ja kalat nauttivat siitä.

Talman pohjavesialueen rakentaminen saattaa vaikuttaa heikentävästi taimenten elinolosuhteisiin, jos Talman alueella ei huomioida puhtaiden kattovesien ja muiden imeytykseen soveltuvien vesien imeyttäminen. Talman kaavan liitteen 13, hulevesiselvitys, ei ole mikään siinä selvitys, mutta siinä mainitaan, että hiekka-alueiden puhtaat vedet suositellaan imeytettäväksi. Kaavamääräyksissä ei ole imeyttämisestä sanaakaan.

HULEVEDET.

Tämä on taas Akilleen kantapää. Kunnon hulevesiselvitystä ei ole esitetty kaavaan liittyen.

Se ei mielestäni täytä Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §, jossa sanotaan, että:

”Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset: ”. Nyt hulevesiselvitys koostuu useista taulukoista ja kahdesta kartasta. Pisthebreaa sille, joka ei ole hulevesilaskelmiin perehtynyt. Paljon kysymyksiä jää selvittämättä. Selvityksen pitää olla sellainen että normaalilla tietämyksellä saa siitä selvää. Ei ole edes selvää esittävätkö kartat lopputilannetta, vai onko niissä vain ehdotus.

Dennis on taas piirtänyt/ piirittänyt kaavan täyteen rakentamista, ennenkuin hulevesien suunnittelu ja sen vaatimat aluevaraukset on tehty. Jäljelle ei jää riittävästi tilaa lakien mukaiselle hulevesien hallinnalle.

Talman osayleiskaava vahvistettiin 2017. FCG on tehnyt todella hienoa työtä ja selvittäneet valuma-aluekohtaisesti miten hulevedet on järkevää suunnitella. On nautittavaa luettavaa:

Liite 12 : Talman osayleiskaavan hulevesisuunnitelma

https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2020/12/G-20_liite12_hulevesiselvitys.pdf

Hulevesiselvityksessä esitetään

5 SUOSITELLUT RATKAISUVAIHTOEHDOT

5.1 Hulevesien hallinnan yleiset periaatteet

Hulevesien hallinnan lähtökohtana on ehkäistä hulevesien muodostumista ja niihin kohdistuvaa laatuhaittaa sekä pyrkiä säilyttämään veden kierto kulkua mahdollisimman luonnollisena. Näihin tavoitteisiin pyritään hallitsemalla hulevesiä seuraavan prioriteettijärjestyksen mukaisesti. Priorisointi vastaa keväällä 2012 julkaistun valtakunnallisen Hulevesioppaan ohjeita.

1. Ehkäistään hulevesien muodostumista ja niihin kohdistuvaa laatuhaittaa
2. Hulevedet käsitellään ja hyödynnetään syntypaikallaan (hulevesien käyttö ja maahan imeyttäminen)

3. Hulevedet johdetaan pois syntypaikaltaan suodattavalla ja hidastavalla järjestelmällä (suodattaminen maassa ja maan pinnalla)
4. Hulevedet johdetaan pois syntypaikaltaan hulevesiviemärissä yleisillä alueilla sijaitseville hidastus- ja viivytysalueille ennen vesistöön johtamista (viivyttäminen avouomissa)
5. Hulevedet johdetaan hulevesiviemärissä suoraan vesistöön. Prioriteettijärjestystä voidaan pitää hyvänä ohjeistuksena myös Talman suunnittelualueella ottaen huomioon kunkin valuma-alueen erityispiirteet, kuten pohjavesialueet.

Osayleiskaavaan on tehty myös alueen luontoselvitys. Siitä on osayleiskaavan liitteenä vain osa luettavissa. Kohteet on numeroitu ja esitetty kartalla, mutta kartta on otettu materiaalista pois. Kiitos vaan! Mitähän siinä on mitä ei pitäisi saada tietää?

Vastine:

Osa kaava-alueesta on ollut pohjavesirekisterissä luokan III pohjavesialueena vuoteen 2008 saakka, jolloin se on poistettu rekisteristä. Sipoon vuonna 2025 hyväksytyssä pohjavesien suojelusuunnitelmassa pohjavesialuetta ei ole enää mainittu. Lähin rekisterissä oleva pohjavesialue Ollisbacka sijaitsee noin 300–350 m etelään (varsinaiselle pohjaveden muodostumisalueelle noin 800–1000 m). Raportissa mainitaan Ollisbackan pohjavesialueesta seuraavaa:

”Pohjavesialue sijaitsee Talman juna-aseman länsipuolella. Pääosan alueesta muodostaa korkealle kallioalustalle kerrostunut jäätikköjokien kerrostama sora- ja hiekkamuodostuma. Alueella esiintyy lajittuneita ja hyvin vettä johtavia maa-aineksia, joita löytyy myös savikerrosten alapuolelta Seppolan, Heikkilän ja Ollisbackan alueilta. Maa-aineksilla on yleisesti hiekkainen koostumus, ja paikoin esiintyy välikerroksina soraista hiekkaa ja hiekkaista soraa. Alueella on myös suppia.

Pohjaveden virtaus suuntautuu alueen keskiosista luoteeseen ja kaakkoon, kun taas eteläosan pohjavedet virtaavat pohjoiseen. Vuonna 1965 tehdyissä pohjavesitutkimuksissa alueella muodostuvan pohjaveden määrä arvioitiin olevan 900 m³/vrk. Alueen pohjaveden laatu on heikko, eikä siellä ole pohjavedenottoja. Alueen luoteisosassa on aikaisemmin ollut Vahkon lähdekaivo, joka on perustettu luonnontilaiseen lähteeseen. Kaivon vedenottomääristä tai vedenlaadusta ei ole saatavilla tietoa (SYKE/Hertta, päivitetty viimeksi 2020). Pohjavesialueella sijaitsee myös yksi tutkittu vedenottamon paikka.”

Ollisbackan hulevesien virtauksesta mainitaan seuraavasti:

”Ollisbackan pohjavesialueella hulevesien päävirtausreitit kulkevat pohjavesialueen länsipuolella Heikkilän alueelta pohjoiseen sekä pohjavesialueen eteläpuolella alueen pienempiä ojia/puroja pitkin.”

Asemakaavalla voidaan rajoittaa sellaisia toimia, joilla on pohjaveden kannalta negatiivisia vaikutuksia. Koska Talmankaaren asemakaava ei sijaitse nykytiedon perusteella varsinaisella pohjavesialueella tai pohjaveden muodostumisalueella, eikä asemakaavassa myöskään

osoiteta pohjaveden kannalta haitallisia toimintoja, ei asemakaavassa ole nähty tarpeelliseksi antaa varsinaisia pohjavesimääräyksiä. Talmankaaren rakennustapaohjeessa on annettu yleinen pohjavesien pilaamista koskeva kirjaus, mikä on osaltaan päällekkäinen mm. ympäristönsuojelulain kanssa. Kirjaus on kuitenkin jätetty rakennustapaohjeeseen informatiivisistakin syistä.

Alueen maaperäselvityksessä on tehty useita pilaantuneiden maiden tutkimuksia, joiden myötä alueella jo olemassa oleva haitta-ainepitoinen maa-aines tullaan poistamaan. Tällä voidaan nähdä olevan kaava-alueen hulevesienkin kannalta positiivinen myötävaikutus.

Suunnittelualueelle on laadittu luontoselvitys, jonka mukaan alueella ei ole luonnontilaisia merkittäviä puroja tai suojelua edellyttäviä noroja.

Talmankaaren asemakaavan hulevesiratkaisujen ja määräysten pohjana on toiminut Talman osayleiskaavan hulevesiselvitys (2012) sekä asemakaavatyön aikana laadittu hulevesiselvitys- ja suunnitelma (2022–2023). Hulevesiaineisto on osa asemakaavatyön ohella ja sitä tukien laadittua kattavaa kunnallisteknistä esisuunnitteluaineistoa, jota ei ole liitetty kokonaisuudessaan asemakaavan liitteeksi (kunnan linjaama turvallisuustoimenpide). Lisäksi Sipoo on teettänyt Nikkilää, Söderkullaa sekä Talmaa koskevan taajamien hulevesisuunnitelman vuosien 2023–2024 aikana. Tämän kunnan laajuisen suunnitelman laadinnan aikana on tarkasteltu jo tehtyjä suunnitelmia ja ratkaisuja, sekä arvioitu mm. asemakaavalla annettujen määräysten tarkoituksenmukaisuutta ja riittävyyttä. On hyvä huomioida, että Talmankaaren asemakaavan suunnittelun rinnalla edenneessä kunnallisteknisessä suunnittelussa hulevesien, kuten muidenkin infrarakentamista ohjaavien teemojen, hallintaa ja vaikutuksia on arvioitu jatkuvasti suunnittelun edetessä. Talmankaaren asemakaavan toimintamallissa, jossa asemakaavavaiheessa laaditaan kunnallistekniset esisuunnitelmat, nämä seikat huomioidaan lähtökohtaisesti varsin kattavasti.

Kaavoitus on kuitenkin tunnistanut, että Talmankaaren ehdotusvaiheen asemakaavan hulevesiaineistoa sekä edelleen tehtyjä ratkaisuja kuvaava sanallinen raportointi on ollut suppea. Tästä johtuen kaavaselostukseen on lisätty raportointia sekä asemakaavan liitteisiin on täydennetty sanallinen kuvaus alueen hulevesien hallinnasta (ote kunnallisteknisestä raportista). Talmankaaren asemakaavakartalle on muistutuksen myötä päivitetty ohjeellisia hulevesien reittejä sekä laajennettu ohjeellisia aluevarauksia viivytys- ja imeytysrakenteiden osalta: 1) alueen länsiosan VL-alueelle on sijoitettu hulevesireitti sekä laajennettu viivytys- ja imeytysaluetta, 2) alueen koillisosaan, VL-alueen kulmaan on sijoitettu uusi ohjeellinen hulevesirakenne sekä 3) alueen itäosan VP-aluetta on laajennettu samalla kun hulevesirakenteen rajausta on kasvatettu.

On hyvä huomioida, että varsinaiset hulevesiratkaisut suunnitellaan asemakaavatyön jälkeen käynnistytvässä kunnallisteknisessä suunnittelussa. Asemakaavan tehtävänä on tältä osin selvittää riittävissä määrin, että yleisillä alueilla syntyvät hulevedet on mahdollista käsitellä tarkoituksenmukaisin keinoin ja että niiden viivytykseen on tehty riittävästi tilavarauksia yleisillä alueilla. Asemakaavakartalla esitetään ohjeelliset sijainnit hulevesien viivytys- ja imeytysratkaisuja varten, mutta niiden lukitseminen sitovasti ei ole tarkoituksenmukaista, sikäli kun detaljitason tekninen suunnittelu saattaa tuoda esiin muutostarpeita esimerkiksi hulevesien reittien tarkemman sijoittamisen ym. ratkaisujen osalta. Talmankaaren

asemakaava-alueelle on osoitettu kolme laajempaa hulevesien viivytysaluetta, yksi länsiosan peltoalueelle, yksi koillisosan VL-alueelle ja yksi kaava-alueen itäosaan, jossa on havaittu olevan luontainen pintavesien kerääntymispaikka. Läntinen alue vastaa osayleiskaavan hulevesiselvityksen suosituksia, idässä ja koillisessa sijaitsevat alueet ovat uusia viivytysalueita, jotka perustuvat Sitowisen suunnitelmaan. Alueen sisäiset hulevedet, joita ei voida imeyttää, on suunniteltu johdettavaksi avopainanteiden tai viemäreiden kautta viivytysrakenteisiin.

On hyvä huomioida, että hulevesiselvitys pohjautuu lähtökohtaan, jossa tonteilta ei edellytetä tonttikohtaista viivytystä. Asemakaavassa viivytystä kuitenkin edellytetään. Tonttien osalta alueella sovellettava viherkerroin myös edellyttää, että isolle osalle tonteista tulee sijoittaa pelkkää nurmea monipuolisempaa kasvillisuutta. Asemakaavassa on esitetty verraten isoja tontteja, joka yhdessä rakennusalojen sijoittelun kanssa vapauttaa runsaasti pinta-alaa viherrakentamiseen. Asemakaavalla ohjataan toteuttamaan viherkattoisia talousrakennuksia, johon myös viherkerroin paikoitellen ohjaa.

Asemakaavan päivitetty hulevesimääräys:

- Rakennuslupaa haettaessa tonteille on asemapiirroksen yhteydessä esitettävä hulevesien hallinnan periaatteet, joissa osoitetaan hulevesien kerääminen, käsittely ja poisjohtaminen, myös työmaan aikana. Suunnitelmassa on esitettävä sellainen huleveden laadullisen hallinnan toimenpide, etteivät kiinteistöltä purettavat hulevedet heikennä vastaanottavan vesistön veden laatua. Hulevesijärjestelyt on sovittava yhteen vierekkäisten tonttien kesken.*
- Työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta ja rakentamisen aikaisten hallintatoimenpiteiden on oltava valmiina jo ennen maanrakentamisen aloittamista. Savisamenteisia hulevesiä ei missään tilanteessa johdeta suoraan laskuoihin.*
- Hulevesien viivytystilavuuden on oltava yksi kuutiometri jokaista sataa vettä läpäisemätöntä neliometriä kohden. Viherkattojen pinta-alan saa vähentää em. mitoittavasta pinta-alasta. Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää käyttämällä piha-alueilla mahdollisimman paljon läpäiseviä pintamateriaaleja ja yhtenäisiä istutusalueita. Vettä läpäisemättömiä pintoja tulee välttää paitsi pysäköintialueilla.*
- LP- ja LPA-alueiden hulevedet tulee käsitellä sellaisella huleveden laadullisen hallinnan toimenpiteellä, etteivät alueelta purettavat hulevedet heikennä vastaanottavan vesistön veden laatua.*

Muistutus 3, Sipoon luonnonsuojelijat

VIHERALUEIDEN LUONNONTILAISUUS:

Kaavaselostuksessa todetaan: "Alueen keskellä sijaitseva laaja viheralue tullaan toteuttamaan mahdollisimman luonnontilaisena." Tämä tavoite ei kuitenkaan näy mitenkään kaavamääräyksissä eikä sillä siten ole oikeudellista sitovuutta. Virkistysalueiden kaavamerkintöihin on syytä lisätä kaavamääräys alueen luonnontilaisuuden edistämiseksi,

esim. "Alue säilytetään luonnontilaisena. Puiden kaataminen alueella on sallittu vain kulkureittien ja tontinreunojen turvallisuuden niin vaatiessa."

VIHERTEHOKKUUS:

On hyvä, että AK- ja A-13-korttelialueilla kaavamääräyksiin on määritelty tonttien riittävän viherpinta-alan takaamiseksi, hulevesien hallitsemiseksi ja kaupunkikuvan parantamiseksi vihertehokkuuden tavoitteluku. Kaavaselostuksen lisäksi myös kaavamääräyksissä on kuitenkin syytä sanoa selvemmin, että vähintään tavoiteluvun saavuttaminen on sitova vaatimus eikä toive. Lisäksi vihertehokkuuden lukuarvon laskemisperusteet on tarpeen avata kaavaselostuksessa tai ainakin kertoa, mistä laskentaperusteet löytyvät.

LEPAKOT:

Luontoselvityksessä on todettu, että Talmankaaren asemakaava-alue kuuluu kokonaisuudessaan lepakkoalueena lähinnä luokkaan III: muu lepakoiden käyttämä alue Suomen lepakotieteellisen yhdistyksen arvoluokituksessa. Selvityksen maankäyttösuosituksen mukaan *"alueen tulevassa rakentamisessa tulisi pyrkiä säästämään metsiköitä sekä säilyttää alueen maisemarakenne suunnilleen nykyisen kaltaisena. Lepakot kärsivät keinovalaistuksesta, joten olisi hyvä, jos se ei lisääntyisi tulevaisuudessa. Lepakoiden esiintyminen mahdollisesti purettavissa rakennuksissa olisi hyvä selvittää ennen purkutöiden alkua."* Kaavan rakennustapaohjeessa on ohjeistettu valaistuksen toteuttamista siten, että haittaa lepakoiden vähennetään, mikä on hyvä. Kaavamääräyksiin olisi hyvä lisätä määräys lepakoiden esiintymisen selvittämisestä purettavissa rakennuksissa.

HULEVEDET:

Kaava-alueen pohjavedet ovat olennaisia Ollbäcken-puron ekologisten olosuhteiden kannalta. Pohjaveden saanti on Ollbäckenin vedenlaadulle ja siten vaelluskaloille hyvin tärkeää. Talman pohjavesialueet antavat ympäri vuoden viileää vettä puroille, niin että se ei kuivu edes kuivina kesinä kuten monet muut purot. Pohjavesi on kirkasta ja puhdasta ja viileänä ylläpitää puroveden happipitoisuutta, millä on vaikutusta puron lajistoon. Pohjaveden määrä ja laatu taas ovat riippuvaisia muodostumisalueen laadusta ja läpäisevyydestä.

Talman alueen rakentaminen saattaa vaikuttaa heikentävästi pohjaveden määrään ja laatuun jos alueella ei huolehdita puhtaiden hulevesien riittävästä imeyttämisestä. Myös ympäröivien purojen ja siten taimenten elinolosuhteiden kannalta on tärkeää, että mahdollisimman suuri osuus alueen puhtaista hulevesistä imeytetään, mikä vähentää suoraan puroihin johdatettavien hulevesien ja puroihin joutuvan kiintoaineen määrää - ja tuottaa lähdevettä puroihin.

Kaavaselostuksen liitteenä oleva, pelkkiin taulukoihin ja karttoihin perustuva hulevesiselvitys ei ole osallisten kannalta riittävä. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaan *"Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset"*. Taulukko- ja karttamuotoisen hulevesiselvityksen ymmärtämiseen vaadittaisiin erityisosaamista, jota kaavan osallisilta ei voida vaatia. Siten kaavan hulevesivaikutukset jäävät epäselviksi. Myös selvityksen suhde Talman osayleiskaavan hulevesiselvitykseen ja osayleiskaavan määräyksiin jää epäselväksi. Hulevesiselvitykseen on liitettävä tekstimuotoinen raporttiosa, josta asemakaavan vaikutukset ja osayleiskaavan mukaisuus käyvät ilmi.

Kaavamääräyksissä todetaan hulevesistä mm.: *"Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää käyttämällä piha-alueilla mahdollisimman paljon läpäiseviä pintamateriaaleja ja yhtenäisiä istutusalueita. Vettä läpäisemättömiä pintoja tulee välttää paitsi pysäköintialueilla."* Lisäksi rakennustapaohjeessa todetaan: *"Tonteille suositellaan mahdollisuuksien mukaan tehtäväksi sadepuutarha, viherpainanne, kosteikko tai monikerroksisen kasvillisuuden alue, jossa on puita, pensaita ja aluskasvillisuutta."*

Hulevesiselvityksessä puhutaan "esitetystä tarvemitoituksesta". Jää kuitenkin epäselväksi, mitä tarvemitoitus tarkoittaa tonttikohtaisesti ja miten sen toteutumien varmistetaan. Alueella syntyvät hulevedet tulisi (osayleiskaavan hulevesiselvityksen mukaisesti) käsitellä kaava-alueella ja myös tulvavesien viivytykseen tulee varata alueella riittävästi tilaa. Imeyttäminen on alueella mahdollista ja tärkeää. Asemakaavassa tulisi esittää myös kaavamääräyksissä (Helsingin kaupungin rakennusjärjestystä mukaillen): "Jos maaperäolosuhteet sen sallivat, on kiinteistön hule- ja kuivatusvedet imeytettävä kokonaan tai osittain tontilla, jolle siitä aiheutu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa."

Kaavamääräyksillä on pystyttävä varmistamaan, että rakentamisen vaikutukset pohjaveden muodostumiseen alueella ovat mahdollisimman vähäiset. Puroihin asti päätyvät hulevedet eivät saa heikentää purojen veden laatua eivätkä olennaisesti muuttaa purojen luontaista virtaamaa missään olosuhteissa.

POHJAVEDET:

Rakennustapaohjeessa on pohjavesiin liittyviä määräyksiä, jotka on syytä esittää selkeyden vuoksi myös kaavamääräyksinä, tärkeimpänä: *"Aluetta koskevat pohjaveden muuttamis- ja pilaantumiskielto sekä maaperän pilaantumiskielto. Pohjaveden laatu tai pinnankorkeus eivät saa muuttua rakentamisen aikana tai johdosta."*

Vastine:

Kaavoitus on tunnistanut, että TM6 asemakaavan hulevesiaineistoa sekä edelleen tehtyjä ratkaisuja kuvaava sanallinen raportointi on ollut suppea suhteessa AKL:n vaatimuksiin. Tästä johtuen asemakaavaselostukseen on lisätty raportointia sekä asemakaavan liitteisiin on täydennetty sanallinen kuvaus alueen hulevesien hallinnasta (osa kunnallisteknisestä raportista).

Muistutukseen on vastattu pohja- ja hulevesien osalta osittain edellisessä vastineessa (muistutus 2). Imeyttämiseen ohjataan etenkin määräyksellä "Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää käyttämällä piha-alueilla mahdollisimman paljon läpäiseviä pintamateriaaleja ja yhtenäisiä istutusalueita. Vettä läpäisemättömiä pintoja tulee välttää paitsi pysäköintialueilla." Lisäksi viherkertoimen käyttö ohjaa toteuttamaan vettä läpäiseviä pintoja verraten laajalti. Näiden keinojen, yhdessä viivytyksimitoituksen 1m³/100m² kanssa, on arvioitu olevan riittävät alueen hulevesien hallitsemiksi.

Viherkertoimen käyttöä ohjaavaa asemakaavamääräystä on muutettu seuraavaan muotoon:

Tonttien riittävän viherpinta-alan takaamiseksi, hulevesien hallitsemiseksi ja kaupunkikuvan parantamiseksi tulee A-13 ja AKR-4 tonteilla esittää Sipoon viherkerroin-työkalulla laadittu laskelma alueen vihertehokkuudesta. Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää Sipoon viherkertoimen tavoiteluku. Kortteleissa 31001, 31005, 31009–31013 ja 31015 viherkertoimen tavoiteluku on 0,9. Kortteleissa 31007–31008 tavoiteluku on 0,7.

Alueelle laadituissa tarkentavissa luontoselvityksissä on selvitetty purettavaksi suunniteltujen rakennusten tilanne lepakoiden osalta. Alkuperäistä luontoselvitystä on täydennetty tältä osin kesän 2024 ja 2025 aikana, ja lisäraportit on lisätty asemakaavan liitteisiin. Asiaa on käsitelty ELY-keskuksen kanssa syksyn 2025 aikana eikä selvitysten tai keskustelujen myötä ole noussut esiin tarvetta esittää suojelumerkintöjä lepakkojen osalta.

Kaava-alueen keskellä sijaitsevan virkistysalueen määräykseksi on muutettu "VL-4:

Lähivirkistysalue. Aluetta tulee hoitaa pääosin luonnontilaisena. Puiden kaataminen on sallittu kulkureittien ja alueen virkistyskäyttöä palvelevien rakenteiden toteuttamiseksi, sekä lähivirkistysalueen ja siihen rajautuvien tonttien turvallisuuden parantamiseksi."

Muistutus 4

1. Meidän tontin osalta on kaksi sivua merkattu 4 metrin istutettavalla suikaleella. Nyt tuo suikale tulee käytännössä aivan talon reunaan kiinni ja estää kulkemisen etupihalta takapihalle. Talon toisen puolen kulkuväylä on vielä vaikeampi maaston muodon takia. Haluammekin, että tuo istutettava suikale muutetaan 2 metrin levyiseksi talon kohdalta. Tämä merkattu alla olevaan kaavaehdotuskuvaan punaisella värillä.

2. Kevyenliikenteen varaus (pp) tonttien 5 ja 6 välille on nyt 6 metriä leveä. Tuo 6 metriä tuntuu aika leveältä varaukselta siihen nähden että läpiliikenteen pitäisi olla hyvinkin vähäistä. Toisaalta näen riskinä jo olemassa olevien istutusten, kuten meidän tuijja-aidan jäämisen rakennustöiden jalkoihin ja jos näin kävisi, niin voiko tuijja-aitaa siirtää enemmän tontin puolelle, ilman että uudet istutusmääräykset sen estävät? Haluaisimme, että tuo kevyenliikenteen polku/väylä pysyisi mahdollisimman metsämäisenä.

Vastine:

Istutettavan kaistaleen tarkoitus on osoittaa, että kyseisen alueen kasvillisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota (esim. pelkkä nurmikko ei ole riittävä) ja että alueelle ei tule sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia. Merkintä ei kuitenkaan estä kulkuyhteyden tms. järjestämistä, esimerkiksi tonttiliittymän saa toteuttaa kyseisen alueen läpi.

Asemakaavassa on osoitettu jk+pp -väylien aluevaraus, jonka alueelle sijoitetaan kulkuväylä sekä reuna-alueet. Reuna-alueille sijoittuu yleensä ojat, valaistus ja mahdollisesti muu kunnallistekniikka. Reuna-alue toimii myös lumitilana ja on siten talvikunnossapidon kannalta tärkeä. Näistä syistä johtuen aluevarauksen tulee olla pelkkää ajorataa leveämpi. Osa reuna-

alueesta / mahdollisesta luiskasta voi jossain tapauksissa ulottua marginaalisesti tontin puolelle merkitylle istutettavalle alueelle, mutta lähtökohtaisesti ne pyritään sijoittamaan aina yleiselle alueelle.

Rakennustapaohjetta tulkitaan rakennusluvan yhteydessä. Tuija-aidan osalta asemakaavan rakennustapaohjeessa on maininta "tuija-aita ei ole sallittu". Tämä johtuu siitä, että asemakaavalla kannustetaan suosimaan kotimaisia lajeja ns. vieraslajien sijaan. Kaavan myötä uuden rakennusluvan yhteydessä esitettävässä pihasuunnitelmassa ei siten voi esittää istutettavaksi tuija-aitoja. Määräys ei edellytä nykyisen kasvillisuuden poistamista tai estä sen hoitamista asemakaavan saatua lainvoiman, vaan realisoituu käytännössä tilanteissa, joissa kiinteistölle suunnitellaan uutta rakentamista.

Muistutus 5

Hei,

Kiitos mahdollisuudesta kommentoida kaavaehdotusta. Kommenttimme koskee erityisesti Talmankaaren ja Kylänpääntien risteykseen suunniteltua palvelutalokokonaisuutta ja niiden alle suunniteltua parkkialuetta:

1) ehdotetaan parkkialueen sisään/ulosajon uudelleen sijoittamista: parkkialueen sisäänajo on sijoitettu viereisen tontin sisään/ulosajon viereen. Tämä kohta on jo nyt käytännössä todettu vaaralliseksi, koska autot tulevat VPK:n suunnalta usein reipasta ylinopeutta ja näkyvyys siihen suuntaan on huono. Lisäksi talojen valmistuessa siihen suuntaan on vielä huonompi näköyhteys. Parkkipaikan sisään/ulosajan turvallisempi paikka olisi joko Kylänpääntien puolelta tai kahden Talmankaaren laidassa olevan rakennuksen välissä.

2) ehdotetaan rakennuksen siirtämistä pois päin OKT-tonttien rajasta ja luonnontilassa olevan kaistaleen leventämistä (tontti A-8, koulua vastapäätä): yksityisyyden säilyttämiseksi OKT-tonttien rajalla olevan rakennus tulisi uudelleen sijoittaa keskemällä ko. tonttia. Kyseisten OKT-pihojen yksityisyys vähenee, jos ihan tontin rajalla on kaksi kerroksisia rakennuksia. Lisäksi luonnontilassa olevaa kaistaletta voisi leventää usealla metrillä, jotta tällä hetkellä siinä kasvavia puita ei kaadettaisi rakentamisvaiheessa. Tämä tukisi lintulajien elinvoimaisuutta myös uuden kaavoituksen puitteissa.

3) ehdotetaan palvelutalojen korkeuden pienentämistä 1–1,5 kerroksiksi (tontti A-8, koulua vastapäätä): rakennukset ovat kaavaehdotuksessa 2–2,5 kerroksisia rakennuksia, jolloin ne ovat runsaasti ympärillä olevia taloja korkeampia. Talman keskustan kylämäisyys säilyisi paremmin, jos rakennukset olisivat saman korkuisia kuin muutkin rakennukset siinä ympärillä.

Toivomme kunnan lähestyvän asukkaita, joiden tonttien rajat tulevat muuttumaan kaavoituksen myötä tonttikohtaisesti kertoen mitä muutokset tulevat olemaan ja mitä kustannuksia mahdollisesti syntyy. Tällä hetkellä on vaikea hahmottaa mikä on kaavoituksen vaikutus omiin tonttirajoihin (epävarmuus missä nykyinen raja oikein menee) ja mitä mahdollisia lisäkustannuksia kohdistuu tontin omistajille kaavoituksen edetessä. Jos tonttirajoissa on epäselvyyttä, niiden selvittäminen tulisi olla maksutonta tontin omistajille. Kustannusten osalta kunta ei ole vielä selkeästi viestinyt mitään - on sen varassa mitä naapuri on ymmärtänyt kysyä tms.

Tasavertaisuuden ja hyvän hallinnon periaatteiden nimissä on tärkeää, että kaavoituksen edetessä mahdollisesti syntyvät kustannukset ovat ennakoitavissa.

Vastine:

A-8 korttelin tonttiliittymä on osoitettu ohjeellisena ja liittymä on mahdollista toteuttaa myös Kylänpääntielle (korjatussa ehdotuksessa on esitetty tältä osin väljempi ratkaisu). On hyvä kuitenkin huomioida, että Talmankaaren linjausta tullaan oikaisemaan korttelin edustalla, jolloin näkymät paranevat. Alueen ajonopeuksia lasketaan ja uudet suojatiet vaikuttavat ajonopeuksia alentavasti.

Pohjoisen rakennusalan kerrosmäärää on muutettu siten, että osa kerrosalasta tulee sijoittaa kellarikerrokseen. Lisäksi rakennusala on siirretty hieman kauemmas pohjoisesta rajasta, jolloin välialueelle on voitu osoittaa hieman leveämpi kasvillisuusvyöhyke. A-8 tontin tehokkuutta on myös vähennetty, joskin marginaalisesti. Riittäväällä rakennusoikeudella on pyritty mahdollistamaan palveluasuntojen rakentuminen myös kustannusnäkökulmasta.

Talmankaaren asemakaava-alueella kiinteistörajoihin tulevat muutokset johtuvat pääosin yleisten alueiden (kadut ja viheralueet) haltuunotosta. Asemakaavan jälkeen laadittavan katusuunnitelman myötä asemakaavassa osoitetut katualueet siirretään kunnan haltuun, jolloin katuihin rajautuvien kiinteistöjen rajat usein muuttuvat. Kunta vastaa tällöin toimituskustannuksista eikä maanomistajille aiheudu kuluja. Mikäli alueelta poistetaan kasvillisuutta tai rakenteita, määrää maanmittauslaitos siitä korvauksen käyvän arvon mukaisesti. Katualueen rajan voi tarkistaa asemakaavakartalta, minkä lisäksi osallisilla on aina mahdollisuus pyytää tapaamista tai soittaa kaavoittajalle, jolloin on mahdollisuus keskustella muutoksista tarkemmin. Yleisesti on hyvä huomioida, että katujen siirtyminen kunnan haltuun siirtää myös kunnossapitovastuun kunnalle.

Rajapyykkien sijainnit on tarkistusmitattu vuonna 2022 pohjakartan tarkistuksen yhteydessä ja sen lisäksi alueella on tehty muita tarkistusmittauksia. Asemakaavassa osoitettu tonttijako perustuu siten tarkistettuihin kiinteistörajoihin, joten nykyinen kiinteistörekisterissä oleva ns. rekisteripinta-ala saattaa tietojen tarkentumisen takia poiketa, yleensä vähäisissä määrin, asemakaavan mukaisten tonttien pinta-alasta. Mikäli maanomistaja näkee, että

kiinteistörajoissa on epäselvyyttä, voi maanomistaja hakea Maanmittauslaitokselta rajankäyntiä. Kunta ei osallistu yksityisomisteisten kiinteistöjen välisiin toimituksiin, mikäli kyseessä on pelkästään yksityinen etu (esimerkiksi kahden yksityisen kiinteistön välinen raja). Mikäli rajapyykki rajaa myös kunnan omistamaa kiinteistöä, on kunta toimituksen osapuolena yleensä velvollinen osallistumaan myös toimituskustannuksiin. Maanomistaja voi myös asemakaavan mahdollistaman lisärakennusoikeuden myötä erottaa kiinteistöstään määräalan ja sen myötä hakea kiinteistötoimitusta (yleensä lohkominen), jossa sekä uuden että jäljelle jäävän tontin ulottuvuus määritetään samalla uudelleen.

Sipoon kunnassa on tällä hetkellä käytössä ohjeellinen tonttijako, joka käytännössä tarkoittaa, että rakennuslupa voidaan yleensä myöntää, kunhan hakija hallitsee koko tonttia / rakennuspaikkaa. Eli ohjeellisen tonttijaon rajaamalla tontilla rakennuspaikan muodostuminen esim. kahdesta kiinteistöstä ei siten välttämättä ole esteenä rakennusluvan saamiselle eikä tontin muodostaminen kiinteistötoimituksella ole siten pakollista. Mikäli asemakaavassa on kuitenkin jouduttu osoittamaan uusi ohjeellinen kiinteistöraja siten, että ohjeellinen rakennuspaikka muodostuukin eri omistuksessa olevista palstoista, tulee rakennusluvan hakijan hankkia omistus koko ohjeellisen rakennuspaikan alueeseen.

Muistutus 6

Kerrostalojen kerrosluvun alentaminen Talmankaaren itäpäässä Kerrostalot eivät sovi Talmankaaren varteen ja jäävät yksinäisiksi muuhun kaavaan verrattuna. Ne eivät asetu maisemallisesti arvokkaaksi määritellyn peltomaiseman viereen korkeutensa tähden. Yleiskaavatyö on vasta vireillä. Kerrostalorakentaminen tulee osoittaa radanvarren TM2-kaavaan, jossa se paremmin palvelee kunnan kolmannen keskustan kehittämistä ja tavoitteita rautatieliikenteen edistämiseksi, ja osoittaa Talmankaaren kaava pientalorakentamiseen. Talmankaaren varteen tulevat talot arvokkaaksi määritellyn peltomaiseman vieressä Talmankaaren sisäpuolella olevien talojen sijoittelu niin, että tien varren "kylänraitti" asettuu korkeudeltaan ja rakentamistavaltaan luonnonmaisemaan sopivaksi. Kartanomaiseman vastapainona kaikille osapuolille harmoninen kokonaisuus. Turvallisen liikkumisen takaaminen ja hidasteet Talmankaarelle koko matkalle liikenneympyröiden väliin Liikenne Talmankaaren reitille suunniteltujen liikenneympyröiden välillä täytyy rauhoittaa toteuttamalla tehokkaat hidasteet heti alusta alkaen. Suuri osa alueen autoliikenteestä ja kaikki liikenne Puu-Talmaan ja vanhalle asuinalueelle kulkee Talmankaaren kautta tai sitä pitkin. Myös mahdolliset tapahtumat koululla tai VPK:lla hyödyntävät tätä tietä.

Reitti voi helposti muodostua kesäkaudella vaaralliseksi ja meluisaksi, koska mopot ja autot käyttävät sitä paitsi kulkemiseen myös huviajeluun, ja nopeudet ja melu häiritsevät asukkaita ja vaarantavat muun liikenteen. VPK:n hälytysajo on huomioitava liikennesuunnitelmassa.

Alueen rakennusten laatu Haluamme edelleen korostaa, että Talman alueen suunnittelun ja rakentamisen laatu ratkaisee asukkaiden tulevaisuuden ja viihtyvyyden sekä alueen jatkokehityksen ja arvon ja luo Talman ja Sipoon brändin alueen tulevien asukkaiden mielissä. Tämä korostuu erityisesti Keravalta tultaessa, jossa rinnenäkymää tulee hyödyntää maisemallisesti ja kaikkiin suuntiin avaruuden tuntu säilyttäen. Meluntorjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota myös ulkoalueilla.

Vastine

Korjatusta kaavaehdotuksesta on poistettu kokonaisuudessaan aiempi kortteli 31013, jolle oli alustavasti suunniteltu IV-kerroksisia kerrostaloja. Alue tullaan suunnittelemaan ja kaavoittamaan myöhemmin, ja samalla ratkaistaan mm. maisematekijät suhteessa kartanoon ja itäpuolen peltoalueeseen. Alueen maisemavaikutuksen osalta on hyvä huomioda, että kerrostalojen kivijalan korkotaso on tulisi olemaan sijainnista riippuen noin 5–10 metriä Talmankaaren katualuetta alempana. Maisemallinen vaikutus jää siten pohjoisen suunnalta huomattavasti vähäisemmäksi, ja rakennukset näyttäytyvät pohjoisen suuntaan käytännössä 2-kerroksisina. Martinkyläntien suunnalta maisemallisesta arvokasta peltoa ei juurikaan nykyisellään näy eikä tilanne tältä osin tule muuttumaan asemakaavan myötä.

Yleisesti Talman alueen mitoituksessa tulee huomioitavaksi valtakunnallisen tason tavoitteet erityisesti tulevan juna-aseman toteutusedellytysten osalta (ks. myös Uudenmaan liiton kaavalausunto). Talmankaaren asemakaavaratkaisussa on haettu mittakaavaa, joka asettuu tiiviin kerrostalorakentamisen ja pientalorakentamisen välille siten, että rakentamisen tehokkuus pääosin laskee pohjoisen ja nousee etelän suuntaan. Martinkyläntien varsi on tarpeen osoittaa tehokkaalle rakentamiselle lähes kokonaisuudessaan. Alueen länsiosaan osoitettu II-IV kerroksinen kokonaisuus asettuu pidemmällä tulevaisuudessa osaksi verrattain tiivistä aluerakennetta, jossa myös Martinkyläntien eteläpuolelle, Vanikontien läheisyyteen, sijoittunee yhtiömuotoista asuinrakentamista.

Liikenneturvallisuus tulee tarkemmin huomioitavaksi osana katusuunnittelua asemakaavan saatua lainvoiman. Ajonopeudet, hidasteet ja jalankulun ylitykset ym. vahvistetaan ja suunnitellaan osana katusuunnittelua.

Alueen rakentamisen laatua ohjataan rakennustapaohjeella, jossa annetaan alue- ja korttelikohtaisia tarkentavia määräyksiä mm. rakennusmateriaalien, kattokulmien ja värien osalta. Tonteille asetetaan myös viherkerroin, joka ohjaa toteuttamaan alueelle tavanomaista runsaammin kasvillisuutta.

Muistutus 7

As. Oy Satotalman yhtiökokous pidettiin tänään 11.4.24. Kävimme läpi TM6 Talmankaaren asemakaavaa läpi osana kokousta. Satotalman hallitus nostaa esille huolen osakkaiden ajatusten koontina. Eniten huolta aiheuttaa muutokset talonyhtiön tontin rajoihin, asumisviihtyvyyteen ja merkittävään muutokseen alueen rauhallisuudessa. Esitämme muutoksia oman tonttimme ympärille. Ymmärrämme, että Talman on alueena hyvä kehittyä.

1. Tonttimme rajoja kunnioitetaan.
2. Tontin eteläpuolelle suunniteltu Ruukkutie tuo merkittävää melua ja ympäristöhaittaa osakkaille.
3. Talonyhtiö ei pysty tm6 - suunnitelmassa huolehtimaan jätehuoltovastuistaan, koska roskakatosta ei ole enään.
4. Tm6 - suunnitelman mukainen sisääntuloreitti veisi roskakatoksen lisäksi paljon pysäköintipaikkoja ja postilaatikot.
5. Tonttillemme piirretty talo on täysin vastoin toiveitamme.
6. Taloyhtiö ei pysty Tm6-suunnitelmassa huolehtimaan lumenläjityksestä, jolloin lumen poisajo tuottaa merkittäviä lisäkustannuksia.

Yleinen mielipide oli vahvasti säilyttää Talmalaisten rakastama rauha ja hiljaisuus keskeisenä muuttosynä suunnittelun keskiössä.

Vastine:

Alueen suunnittelun lähtökohdista ja ratkaisusta on keskusteltu taloyhtiön kanssa järjestetyssä tapaamisessa, jonka jälkeen asemakaavaehdotusta on päivitetty taloyhtiön toiveiden suuntaisesti.

Korjatussa ehdotuksessa on esitetty muutoksia kiinteistöön rajautuviin alueisiin siten, etteivät muutokset aiheuta tarpeetonta haittaa kiinteistön käytölle. Mm. jätehuoltoa, lumenajoa ja pysäköintiä varten on osoitettu lisäalueita ja uusi rakennusala on poistettu kartalta.

Tonttirajojen osalta on esitetty ehdotus aluevaihdoista, jolla kiinteistöjaotusta saadaan parannettua sekä kunnan että taloyhtiön tarpeet huomioiden.

Ruukkutien osalta on niin ikään esitetty perusteet, miksi katu on tarkoituksenmukainen sijainniltaan ja aluevaraukseltaan. Martinkyläntielle ei ole perusteltua osoittaa uusia liittymiä, joten uusien tonttien ajoyhteydet tulee osoittaa olemassa olevan Satotalmantien kautta. Ruukkutie on siten keskeinen yhteys uusille Martinkyläntiehen rajautuville tonteille, joiden

lisäksi se palvelee myös laajaan virkistysalueeseen rajautuvia tontteja (AP-8-alue). Kadun sijoittaminen lähemmäs Martinkyläntietä ei ole ollut mahdollista katugeometrisista syistä; tällöin liittymä tulisi liian lähellä kiertoliittymää ja mm. Satotalmantien alkuosuudelle tarvittavaa kadunvarsipysäköintiä ei olisi mahdollista toteuttaa (Ruukkutien siirto edellyttäisi myös Savipellontien siirron). On hyvä huomioida, ettei kadun ajorataa ole kunnallisteknisessä esisuunnitelmassa osoitettu kiinni kiinteistörajaan, vaan väliin on jätetty reuna-aluetta ja tilaa kasvillisuudelle.

Muistutus 8

Korttelin 31020 pohjoispuolella oleva viheralue on pinta-alaltaan yli 3000 neliometriä ja sen leveys on yli 20 metriä. Alueelle tulee myös puita ja sitä varmasti käytetään kulkureittinä golfkentälle esim. hiihtämään. Alueen leveys tuntuu meistä kohtuuttoman suurelta. Iso 'viheraluehan' eli golfkenttä siintää näköpiirissä lähiseudun tuleville kortteleille eli luontoa riittää. Ehdotamme, että otatte harkintaan viheralueen kaventamisen kohtuulliseksi noin puolet kapeammaksi. Samalla korttelin 31020 tonttien koko kasvaa ja lisää tulevien asukkaiden viihtyvyyttä.

Vastine:

VL-alueen mitoitus on hulevesien ja mm. virkistyskäytön (kuten hiihto) kannalta tarpeen pitää riittävänä. Merkittävä osa Kylänpääntien hulevesistä ohjautuu alueelle ja edelleen kohtia golfkentän rajalla olevaa alavaa aluetta, joten alueelle on ollut tarpeen varata tilaa hulevesien viivytystä varten.

Viheralue myös muodostaa visuaalisen välivyöhykkeen Puu-Talman asemakaavan 1950-luvulta lähtien rakentuneen omakotitaloalueen ja Talmankaaren, rakennustavaltaan tarkemmin ohjatun uuden alueen välille.

Muistutus 9

Huomautamme, että oma alueemme ja välitön lähitienoomme naapurustoiineen on vaikeasti rakennettavaa savimaata (Geosolver-Rakennettavuusselvitys), jolle uudisrakentamisen nykyvaateet massanvaihtoiineen, ojituksineen ja paalutuksineen aiheuttavat merkittävää haittaa, mikäli kotimme alueella asutaan ja esim. ansiotyöskennellään rakentamisen aikana.

Kehotamme tilamme lähialueiden suunnittelussa yhtenäistämään sekä tahdistamaan kaikki kaavaillut rakennus- ja infrahankkeet tie urakoineen, ojituksineen ja alueen massanvaihto

siirtoineen siten, että mahdollinen eläminen, asuminen ja oman työn tekeminen ei häiriinny, eikä aiheuta minkäänlaisia vaurioita olemassa oleville rakenteille, kiinteistölle, omaisuudelle, eikä puustolle.

Vastine:

Rakentamisen vaiheistamisesta on tehty alustavat suunnitelmat, mutta asemakaavavaiheessa ei ole mahdollista vielä ratkaista tarkasti rakentamisen vaiheistusta kortteli/tonttikohtaisesti. On kuitenkin tarkoituksenmukaista, että korttelialueet saataisiin toteutumaan kokonaisuutena oikea-aikaisesti siten, ettei rakentaminen aiheuta tarpeettomasti haittaa alueen asukkaille.

Kunta edistää alueen koordinoitua toteutumista ja tontinmyyntiä asemakaavoituksen jälkeen, kunhan alueen rakennussuunnittelu on edennyt.

Muistutus 10

Hei

Liitteenä kiinteistön omistajan huomautukset TM6 Talmankaaren asemakaavaehdotukseen. Rajamuutos, liitteessä mainittu kiinteistön omistajan esitys rajamuutoksesta, kaavaehdotuksessa esitettyä emme hyväksy. Linja-autopysäkki, emme hyväksy ehdotusta (merkittävä haitta kiinteistölle), liitteessä maininta ehdotetusta sijainnista, uudessa kaavaehdotuksessa oli siirretty pois aiemmin esiteltyltä paikalta (nykyinen sijainti).

Kiinteistön omistajalle tulee olla oikeus rakennuttaa meluaitaus Talmankaaren osalta, johtuen lisääntyvästä liikenne/meluhaitasta. Kiinteistön takaosalla merkitty polkupyörätie varaus, esitämme leveydeksi ojineen max.5,0m (suunnitelmassa esitetty 6,0m) Katualueen korko merkitty 51,4 (merkitty kohta liitteeseen) pyydämme huomiomaan matalempaa esim. 51,2, valumavedet eivät saa tulla Talmankaaren kiinteistöjen tonteille.

Kaavaehdotus aiheuttaa merkittävää haittaa kiinteistöllemme, joten pyydämme huomioimaan kiinteistön omistajan huomautukset kaavaehdotuksen osalta.

Vastine:

Linja-autopysäkin sijainteja ei olla osoitettu sitovasti asemakaavassa, mutta selvitysten myötä sijainti kunnallisteknisen esisuunnitelman mukaisissa paikoissa on kuitenkin osoittautunut perustelluksi. Pysäkkien lopullinen tarkempi sijainti tarkentuu ja vahvistuu kuitenkin vasta myöhemmin katusuunnittelun yhteydessä.

Esitettyssä ratkaisussa Talman koulun suunnalta saapuvan liikenteen pysäkki, joka on nykyisellään kiinteistön edessä, on sijoitettu kauemmas länteen siten, etteivät pysäkit tule vastakkain. Kaavoitus näkee, että nykyisen pysäkin siirto kiinteistön edestä on kuitenkin

kiinteistön käyttöä merkittävästi parantava muutos, ja uuden pysäkin sijoittuminen tien vastakkaiselle puolelle haitaltaan nykytilanteeseen verraten vähäisempi. Nykyisen bussipysäkin varaama alue kiinteistöstä jää muutoksen myötä muuhun käyttöön.

Vaihtoehtona tutkittiin kyseisen pysäkkisyvennyksen sijoitusta noin 60–80 metriä länteen, pysäköintialueen viereen, joka olisi korkomaaailman puolesta toinen mahdollinen sijainti. Pysäkkisyvennys on kuitenkin perustelua pitää ennallaan, koska pysäkin sijainti on optimaalinen suhteessa seuraavien pysäkkien suunniteltuihin sijainteihin ja etäisyyksiin kyseisille pysäkeille. Pysäkin sijoitus on optimaalinen myös suhteessa viereisen suojatien kohtaan; kyseisen suojatiekohdan säilyttäminen jokseenkin suunnitellussa sijainnissa turvaa mahdollisimman suorat, sujuvat ja turvalliset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet. Samalla tarkasteltiin Talmankaaren eteläpuolisen yleisen pysäköintialueen sijoittumista, koska se tulisi siirtää, mikäli pysäkkisyvennystä siirrettäisiin. Alueen suunnitellun maankäytön ja tonttikatujen sijoittelun sekä haastavan korkomaaailman vuoksi yleinen pysäköinti olisi kuitenkin järkevintä järjestää alkuperäisessä sijainnissaan, mikä osaltaan tukee bussipysäkin sijoittamista esitettyyn paikkaan.

Tonteille saa rakentaa aitoja ja istuttaa kasvillisuutta asemakaavamääräysten mukaisesti. Tontin suojaamista ei siten olla asemakaavalla kieltämässä.

Jalankulku- ja pyöräilyväylän leveys on minimivaatimusten mukainen siten, että sen yhteyteen on mahdollista vielä sovittaa tilaa valumavesiä varten. Tilavarausta on hieman laajennettu länteen ja myös liittymistä Talmankaareen on voitu siirtää marginaalisesti lännen suuntaan. Haastavan korkomaaailman takia väylän suunnitteluun tulee kiinnittää erityishuomioita tarkemmassa katusuunnittelussa.

Yleisesti alueen katusuunnittelun yhteydessä tullaan ratkaisemaan tarkemmin valumavesien reitit ja hallintaratkaisut. Valumavesiä ei tulla ohjaamaan yksityisille kiinteistöille, vaan avo-ojen tai tarvittaessa viemärien kautta pois piha-alueilta ja edelleen viivytykseen / imeytykseen.

Muistutus 11

1. LAAKSOTIEN LINJAUKSEN MUUTTAMINEN VALMIIDEN PIHOJEN SUOJELEMISEKSI

Asemakaavaehdotusta on muutettava niin, että Laaksotien linjaus Laaksotien länsipuolen valmiita istutuksia hävittämättä on mahdollista. Pyydämme tätä molempien kiinteistöjemme osalta. Laaksotien länsipuoli on kohdallamme valmiiksi rakennettua pientaloaluetta. Lisäksi omistamamme omakotitalon autokatos sijaitsee jo nyt aivan sallitun rakennusalueen rajalla, joten liikennealue ei voi - turvallisuutta vaarantamatta - yhtään leventyä tonttimme kohdalla.

Myöskään toisen kiinteistön hoidettua pensasaitaa ei saa kadun rakentamisen yhteydessä hävittää.

Tilanne on korjattavissa tarkentamalla kadun linjausta alla olevan periaatekuvan mukaisesti. Tällöin kiinteistöjemme kohdalla tien keskilinja sijoitettaisiin n. 1,5 metriä enemmän itään (alla olevassa kuvassa oikealle). Asia on hoidettavissa ns. reuna-alueen puitteissa kaava-alueella ja paikallinen maaston muoto tukee ratkaisua myös teknisesti. Uskomme myös, että tien itäpuolen maanomistajan kanssa asiassa voidaan edetä hyvässä hengessä. Asiasta on muistutettu myös Laaksotien katusuunnitelmaehdotukseen liittyen.

2. VIRKISTYSALUE JA PÄÄRAKENNUKSEN VÄÄRÄ MERKINTÄ KAAVAKARTTAAN

TM 6 -kaava-alueen tiheän tonttijaon ja TM 1 Puu-Talma kaava-alueen ja golf-kentän rajalla olevan VL -virkistysalueen tulisi olla huomattavasti esitettyä leveämpi ja istutettu puistomaisesti niin, etteivät näkymät Laaksotien vanhoilta golf-kentän reunassa oleville kiinteistöiltä mene täysin pilalle. Kaavamerkintä voisi siis mieluummin olla VP. Tämä viheralue on välttämätön myös siksi, että sitä kautta pääsee Laaksotieltä talvisin hiihtämään golf-kentällä ylläpidettäville laduille.

Kaavakartassa on v. 2011 lopputarkastettu talomme näytetty väärin. Autokatossiiven kattoja ja harjaa ei kaavakartassa näy. Myös talousrakennus on liian pieni.

Muistutimme rakennustemme merkitsemisestä kaavan TM1 Puu-Talma yhteydessä. Asiaa ei korjattu. Kaavoittaja pahoitteli jälkikäteen virhettään. Saimme jälkikäteen kaavoitusarkkitehti Dennis Söderholmilta ilmakuva. Hän kirjoitti sähköpostissaan 7.8.2023: "Oheisesta ilmakuvasta, johon on lisätty asemakaavan viivat, näkyy, että olemassa olevat rakennukset jäävät asemakaavan rakennusalan sisäpuolelle, vajaalla metrillä Laaksotien puolella."

Pyydämme teitä huomioimaan muistutuksemme asemakaavan TM 6 Talmankaari jatkovalmistelussa (ja soveltuvien osin Laaksotien tiesuunnitelmia viimeisteltäessä).

Vastine:

Muistutuksen kohta 1. liittyy asemakaavan TM1 Puu-Talma prosessiin, joten tältä osin kaavoitus ei vastaa siihen asemakaavan TM6 vastineella. Laaksotien rakentaminen on saatettu loppuun vuonna 2025.

VL-alueen leveydessä on huomioitu maiseman ohella myös virkistystarve (hiihto) sekä hulevesien hallintatarve. Alueen leveys on kaavassa 22–28 metriä, jonka on arvioitu olevan riittävä em. seikat huomioiden. On hyvä huomioida, että uusien tonttien päärakennukset korttelissa 31020 tulevat sijoittumaan verrattain kauas asemakaavan TM1 alueella olevista asuinrakennuksista, koska uusi rakentaminen on ohjattu sijoittumaan kiinni rakennusalan kadunpuoleiseen rajaan. Lisäksi tonteille on osoitettu istutettavat vyöhykkeet, jotka rajautuvat VL-alueen etelärajaan. Istutettavalle alueelle tulee sijoittaa kasvillisuutta, esimerkiksi pelkkä nurmi ei ole riittävä. Sinänsä vaikka maisemallinen muutos on nykytilaan verrattuna suuri, ovat asemakaavan TM1 alueelta avautuvat näkymät tästä huolimatta verrattain avoimet ja väliin jäävä viherkaista erottaa korttelialueet selvästi toisistaan, luoden rakentamattoman vyöhykkeen alueiden välille.

Lähivirkistysalueelle (VL) on mahdollista sijoittaa puustoa, mutta alueen tarkempi suunnittelu kasvillisuuksineen on tarkoituksenmukaista tehdä vasta myöhemmin osana alueen rakennussuunnittelua. On hyvä huomioida, ettei VL-merkintä siten poissulje esimerkiksi juuripuiden istuttamista alueelle. Merkintä sen sijaan ohjaa alueen tarkempaa suunnittelua siten, ettei alueesta ole tarkoitus muodostaa esimerkiksi asukkaiden yleiseen käyttöön tarkoitettua puistoa oleskelualueineen ja penkkeineen.

Muistutus 12

Hei.

Tutustuimme Talman vireillä olevaan kaavaan ja ajatuksiin nousi muutama huomio. Toivottavasti otatte nämä huomioon.

- Martinkyläntiellä ajetaan yli nopeusrajoitusten. Miten nopeudet saadaan kuriin? Riittävätkö kaksi liikenneympyrää tähän?
- Martinkyläntiellä ei ole liikennemelua imevää kasvillisuutta tms., ja melusaaste on huomattava. Tien vieressä ei ole kenenkään hyvä asua. Vrt. Itäisen Jokipuiston talot, joissa asutaan aivan kiinni tiessä ikkunakaihtimien takana.
- Golf Talma rasittaa Talmankaarta ja kesäkaudella ylinopeudet ovat hurjia. Miten tähän on varauduttu?
- Nikkilän elinkeinopalvelut eivät kaavasta hyödy, koska talmalaiset käyttävät Keravan palveluja.
- Uusien muuttajien mukana muuttaa kymmeniä koiria. Miten tämä on otettu huomioon?
- Talmaan tarvitaan viherreitettä ulkoiluun - muitakin kuin kadun varteen piirrettyjä kävelyteitä.
- Ei uutta Ahjoa! Korkeat kerrostalot eivät sovi suunnittelemaanne kaavaan. Kuka haluaa asua kerrostalon 4. kerroksessa naapuritaloa katsellen "keskellä ei mitään"?

Vastine:

Martinkyläntien ja Talmankaaren ajonopeuksia tullaan katusuunnittelun yhteydessä rajoittamaan tiiviiseen aluerakenteeseen soveltuvaksi. Nopeusrajoitukset ovat alustavasti suunniteltu osana alueen esisuunnittelua, mutta tullaan vahvistamaan myöhemmin osana varsinaista katusuunnitelmaa asemakaavoituksen jälkeen. Ajonopeuksia voidaan myös rajoittaa mm. korotetuilla suojateillä. Martinkyläntien ja Satotalmantien liittymään on myös osoitettu korjattu ehdotuksessa liikenneympyrä, mikä osaltaan laskee nopeuksia.

Martinkyläntien kasvillisuus suunnitellaan tarkemmin osana katusuunnittelua. Ajoin pohjoispuolelle on esisuunnitelmassa sijoitettu jalankulku- ja pyöräilyväylä, sekä ajoratoja erottava viherkaista. Lisäksi jk/pp-väylän ja asuinkorttelien väliin on osoitettu istutettavat alueet.

Talmaan on pidemmällä tulevaisuudessa suunniteltu sijoitettavan myös kaupallisia palveluja, mikä tulee vähentämään tarvetta tukeutua Keravan tarjontaan.

Kaavassa on varattu verrattain runsaasti virkistysalueita, joille on mahdollista sijoittaa toimintoja kuten koirapuistot ja leikkipuistot. Koirapuiston tarkkaa sijaintia ei ole osoitettu kaavassa, mutta sen toteuttaminen on tilavarausten osalta mahdollistettu. Luonteva sijainti olisi VU-1-alueella, joka on koko kaava-alueelta hyvin saavutettavissa.

Asemakaavassa on osoitettu merkinnällä "ur" useita alueen sisäisiä yhteyksiä, jotka yhdistyvät myös ympäröiviin laajempiin ulkoilureitteihin. Merkittävin reitti tulee kulkemaan Martinkyläntien uuden alikulun kautta etelään, jonne suunnitellaan sekä keskustan että sen eteläpuolisen alueen asemakaavoituksessa laajat virkistysalueet aina eteläisen uimalammelle saakka, ja edelleen muualle Talman ympäristöön.

Talman osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa monipuolisen uuden taajaman rakentuminen tulevaan juna-asemaan tukeutuen. Korkeampi rakentaminen tulee siten sijoittumaan osaksi verrattain tiivistäkin rakennettua ympäristöä, osaksi Martinkyläntien eteläpuolisia keskustatoimintoja.

Muistutus 13

Toivon, että Talman kaavasuunnitelmassa huomioitaisiin Satotalmantie 30 rivitalon nykyiset piha-alueet. Parkkipaikan ja roskiskatoksen kaavoittaminen uusille taloille, ei edistä kenenkään viihtyvyyttä. Mietin myös Ruukkutietä, onko se tarpeellinen?

Vastine:

Muistutukseen on vastattu muistutukseen 7 annetussa vastineessa.

Muistutus 14

Vastustan ajatusta nykyisestä kaava suunnitelmasta, koskien Satotalmantie 30 lähelle rakennettavia taloja, sekä uudesta tiestä. Pelkään että nykyisen suunnitelman mukaan, asumismukavuus kärsii, sekä hankaloittaa ja lisää kustannuksia meidän taloyhtiössä järjestää ja

huolehtia esimerkiksi jätehuollosta, sekä talvella lumen aurauksesta ja lumien varastoinnista tontilla.

Vastine:

Muistutukseen on vastattu muistutukseen 7 annetussa vastineessa.

Muistutus 15

Vastine TM6 Talmankaari asemakaava suunnitelmaan. Kaavassa on suunniteltu Martinkyläntien ja Satotalmantien risteysalueelle ja sen läheisyyteen 1-4 kerroksisia taloja. Kyseiset talot tulisivat Talman kierrätyspisteeseen, leikkipuiston ja viheralueen paikalle. Rakennettaessa tähän taloja pilataan Satotalmantie 30 asuntojen näköala ympäristöön täysin, sekä nyt tällä hetkellä rauhallinen asuinympäristö. Alueelle suunniteltu Ruukkutie vaikuttaisi tulevan ainakin osittain Satotalmantie 30 taloyhtiön asuntojen takapihan puolelle tai ainakin suoraan siihen kiinni pilaten täysin takapihan yksityisyyden. Alueella on jo nyt jonkin verran häiriöitä mopoilla ajelijoista ja tämä tie ja sen kääntöpaikka ovat omiaan aiheuttamaan meluhaittaa taloyhtiön piha-alueelle. Myös suunnitelmassa oleva Savipellontie tulee aiheuttamaan meluhaittaa ympäristöön. Miten rakennusjärjestyksen mukainen hyvä rakennustapa huomioidaan tässä yhteydessä kun olemassa olevien takapihoihin kiinni rakennetaan autotie ilman mitään viherkaistaletta tai vastaavaa suojaa tai jopa niin että asunto osakeyhtiön muutamista talouksista lohkotaan takapihoista osa pois ja tämä mahdollisesti korvataan asunto osakeyhtiölle, mutta ei sille kuka tosiasiallisesti kärsii asunnon arvon menetyksen pienentyneen pihan vuoksi?

Yleisenä ajatuksena kaavasta ihmettyttää miksi alueelle suunnitellaan lähiömäistä rakentamista, jossa todennäköisesti rakennuksien neliöhinnat tulevat olemaan matalia? Väitän että kukaan nykyisin Talmassa asuva ei ole sinne muuttanut ajatuksella, että pääsisi lähiöön asumaan vaan alueen vetovoimana on ollut luonnonläheinen kylä, jossa on tilaa ja rauhaa ympärillä. Kaavan mukaan lähialueen metsiä kaadettaisiin asuinrakennusten tieltä, jolloin viheralueet, jossa lähialueen lapset leikkivät ja myös ympäristön eläimet elävät menetetään. Mielestäni ei ole perusteltua pilata Talman aluetta sillä verukkeella että Nikkilään saataisiin erittäin epätodennäköinen junarata. Sipoossa on jo tällä hetkellä 2 keskusta, Nikkilä ja Söderkulla ja mielestäni kunnan pitäisi vastaava kerrostalo rakentaminen keskittää näihin, jotta niihin saataisiin palveluita lähellä olevien asiakkaiden ansiosta.

Vastine:

Muistutukseen on vastattu osittain muistutuksen 7 vastineessa, jossa on annettu vastine taloyhtiön hallituksen muistutukseen sekä muistutuksen 1 vastineessa, jossa on avattu

laajemmin Talmankaaren suunnittelun tavoitteita ja taustoja (vastine Talman kyläyhdistyksen muistutukseen).

Taloyhtiön kiinteistöstä ei ole tarkoitus lohkoa osia, sen sijaan on esitetty ehdotus tilusvaihdosta, / vaihtokaupasta, joka lisäisi taloyhtiön kiinteistön käytettävyyttä. Alueella kesällä 2024 tehdyn maastomittauksen perusteella vähäinen osa taloyhtiön pihasta ulottuu kiinteistön ulkopuolelle, kunnan omistuksessa olevalle alueelle.

Asemakaava noudattaa kunnan strategisia tavoitteita kolmen taajaman kehittämisen osalta. On hyvä huomioida, että alueen rakentamisen mittakaava ja tyyppi on tosiasiaa varsin monipuolista ja vaihtelevaa. Varsinaista kerrostalorakentamista on kokonaisuudessaan verrattain vähän. 4-kerroksisen asuinrakentamisen mahdollistavilla tonteille tulee lähes kaikilla olemaan myös matalampaa yhtiömuotoista rakentamista, mikä osaltaan rikkoo tyypillistä kerrostalorakentamisen maisemaa ja luo vaihtelevuutta myös alueen sisäisesti. Lisäksi tonttien viihtyvyyttä parantaa viherkertoimen soveltaminen.

Muistutus 16

Talmankaaren kaavoitus oli esillä 3.4. pakko sanoa, ettei ihan kaikkea voi ymmärtää ja täten pakko vastustaa osaa suunnitelmista.

Omistan asunnon Satotalmantie 30 rivitaloista, jonne muutin sen vuoksi että siellä on rauhallista ja siellä olla luonnon keskellä ilman suurempia häiriötekijöitä. Sanotaan että jos meteli häiritsee, muuta maalle, näin tein ja nyt se meteli näyttää seuraavan perässä.

Talma on iso alue luonnon keskellä ja siitä huolimatta tästä keskuksesta tehdään niin tiivis, että pahimmillaan on riski, että muutaman metrin tähden voi kunta tulla pakkolunastamaan taloyhtiön tonttia.

Ymmärrän että joskus täytyy laajentaa, mutta sen voi tehdä myös toisia kunnioittaen. Kaavan suunniteltu Ruukkutie, jonka päässä tulee olemaan kääntöpaikka tulee aiheuttamaan kovaa liikennettä ja moporallia ja tuo tie kaavaillassa kerrotun perusteella voi aiheuttaa tosiaan myös sen, että tien vuoksi kunta pakkolunastaa taloyhtiön tontista siivun. Tämä aiheuttaisi asukkaille myös eriarvoisen aseman osakkeen omistajana, jos toisen takapiha on pienempi kuin toisen.

Jos tien sijaintia muuttaisi alkamaan aikaisemmin, tällä välttyttäisiin mahdollisesti nykyisille asukkaille aiheutuvasta metelistä. Yritin alla olevaan kuvaan hahmottaa sinisellä mitä tarkoitan. Mielestäni tien nykyiselle sijainnille perusteluksi ei riitä se, että se on kätevämpi rakentamisen aikana, kun toisessa vaakakupissa on jo aiemmin mainitsemani asiat.

Vastine:

Muistutukseen on vastattu osittain muistutuksen 7 vastineessa, jossa on annettu vastine taloyhtiön hallituksen muistutukseen.

Taloyhtiön kiinteistöstä ei ole tarkoitus lohkoa osia, sen sijaan on esitetty ehdotus tilusvaihdosta / vaihtokaupasta, joka lisäisi taloyhtiön kiinteistön käytettävyyttä. Alueella kesällä 2024 tehdyn maastomittauksen perusteella vähäinen osa taloyhtiön pihasta ulottuu kiinteistön ulkopuolelle, kunnan omistuksessa olevalle alueelle.

Ruukkutien tulee toimimaan yhteytenä kolmen uuden tontin asukkaille ja päättymään jalankulkuväylään, joka johtaa virkistysalueelle (jossa mopoliikennettä ei ole sallittu). Ruukkutie palvelee siten useita tarkoituksia ja on alueen toimivuuden kannalta tärkeä yhteys.

Muistutus 17**1.1 Uusi rakentaminen**

Kaavan myötä alueelle tulee merkittävästi uutta rakentamista ja runsaasti uusia ihmisiä, jotka tuovat elinvoimaa kylälle. Talman nykyinen rakennuskanta on muodostunut pitkän ajan kuluessa orgaanisesti luoden alueelle omaleimaisen ja persoonallisen ilmeen. Uuden rakentamisen ratkaisuja ei tulisi rajata liiaksi vaan tulisi sallia monipuoliset toteutukset ja sitoa aluetta yhteen yksittäisillä yhteisillä elementeillä.

1.2 Luontoarvot

Talmassa nyt asuvat ja sinne tulevaisuudessa muuttavat ihmiset arvostavat luontoa ja väljyyttä. Kaavassa tulisi säilyttää mahdollisimman paljon lähimetsää.

1.3 Liikunta

Sipoon kunta on rakentamassa Talmasta kolmatta keskusta kuntaan ja tällöin liikuntamahdollisuuksien tulisi olla myös tällä tasolla. Talmaan tarvitaan kunnan ylläpitämiä valaistuja kuntopolkuja ja latuja, jossa huomioidaan sekä hiihtäjät että jalankulkijat.

1.4 Palvelut

Alueelta jo löytyvien ja alueelle muuttavien pikkulapsiperheiden tarpeena on aidattu lähipuisto, josta löytyy taaperoille ja hieman isommille lapsille nykyaikaiset puistovälineet. Puistoa käytetään pienlapsiperheessä joka päivä ja alueen oma lähipuisto yhdessä päiväkodin ja koulun kanssa lisää alueen vetovoimaa lapsiperheiden keskuudessa.

2 Kaavaluonnoksen liikenneratkaisut

Kaavoituksen myötä liikenne tulee lisääntymään huomattavasti ja erityisesti talmankaari on jo nykyisillä liikennemäärillä haastava maastonmuotojen takia. Täydellisiä ratkaisuja ei varmasti tällaisessa tilanteessa ole tarjolla, mutta toivoisin, että erityisesti kevyenliikenteen helppouteen ja turvallisuuteen kiinnitettäisiin huomiota. Monin paikoin esitetyt ratkaisut voivat luoda jonkin verran lisää ongelmia. Lisääntyvän liikenteen luomia ongelmia voitaisiin vähentää rakentamalla kevyenliikenteen alikulut talmankaaren länsi- ja pohjoispuolisilta asuinalueilta talmankaaren sisäpuolelle.

2.1 L1 Talmankaari 143 risteys

Kaavaluonnoksessa on esitetty risteystä talmankaari 143 kohdalle palvelemaan myös talmankaaren sisäpuolen tulevia kiinteistöjä. Risteys sijaitsee näkymäalueiden kannalla haastavassa kapeassa mutkaisessa kohdassa, jossa erityisesti Keravan suunnasta tullessa risteys tulee äkisti eteen nyppylän takia.

2.2 L2 Santamaantien risteys

Kaavaluonnoksessa esitetty suojatien paikka sijaitsee haastavassa tien kohdassa, jossa mutkan ja mäen takia näkymä suojatielle on huono erityisesti Keravan suunnasta tullessa. Tie kulkee korkealla suhteessa ympäristöönsä ja tekemällä alikulku kuvassa merkittyyn sijaintiin vaarallisesta suojatien sijainnista voitaisiin luopua. Alikulun kautta voitaisiin tutkia mahdollisuutta reitittää myös Keravalle suuntautuva viherreitti.

2.3 L3 Talmankaaren pohjoispuolen alikulku

Kaavaluonnoksessa esitetty alikulku Nygårdintien risteyksessä voitaisiin toteuttaa vihreällä merkityssä kohdassa mahdollistaen talmankaaren turvallisen alituksen talmankaaren pohjoispuolen asutukselle ja yhdistää nygårdintiehen kevyenliikenteenväylällä.

2.4 L4 Talmankaaren pohjoispuolen asuinalueen liikennejärjestelyt

Talmankaaren pohjoispuolen asuinalueen nykyiset tieyhteydet talmankaarelle ovat jyrkän rinteiden takia vaarallisia ja vaikeuttavat liikkumista erityisesti talvella. Kaavaluonnoksessa esitetty yhteys laaksotielle parantaisi merkittävästi alueen liikenneyhteyksiä. Kaavaluonnoksesta poiketen olisi nykyisten ja tulevien asukkaiden viihtyvyyden vuoksi parempi, jos vain toinen talmankaaren suuntaisista teistä menisi läpi koko alueen ja muut yhteydet toteutettaisiin pistoilla. Kaavaluonnoksessa esitetty lenkki johtaisi tilanteeseen, missä pussin perälle päästäkseen täytyy ajaa naapurustoa edestakaisin. Jos tieyhteys laaksotielle toteutuu, tulisi nykyinen yhteys suoraan talmankaarelle katkaista autoliikenteeltä.

2.5 L5 Satotalmantien katkaisu

Satotalmantien katkaisu varmasti rauhoittaisi Talmukan ja koulun ympäristöä, mutta tällöin nyt satotalmantielle ohjautunut byändantietä tuleva Keravan suuntaan kulkeva liikenne rasittaisi entisestään jo nyt paljon vilkastuvaa kapeaa talmankaarta. Toivoisin, että tutkittaisiin mahdollisuutta säilyttää satotalmantien läpiajo tai muutettaisiin tien linjausta mahdollistaen koulun ja Talmukan muodostaman kylän keskustan.

2.6 L6 Urheilupuiston pysäköinti

Kaavaluonnoksessa on hienosti otettu huomioon Talman asukkaiden toiveet urheilumontun kehittämisestä. Tällä hetkellä urheilupaikkojen käyttöä rajoittaa niiden huono saavutettavuus ja toivoisin, että kaavassa toteutettaisiin riittävän suuri pysäköintialue riittävän lähellä liikuntapaikkoja

3 Kiinteistökohtaiset asiat

Toivoisimme, että kaavassa määriteltävät rakennusalat sijaitsevat tontin etelälaidalla. Tieyhteys laaksotielle parantaisi alueen liikenneyhteyksiä huomattavasti

Toivoisimme, että kaavassa määriteltävät rakennusalat sijaitsevat tontin itälaidalla. Kiinteistön nykyinen tieyhteys tulee naapuritonttien läpi talmankaarelta ja on todella jyrkkä ja vaarallinen. Tulevaisuudessa tontin liittymät olisi parempi järjestää muualta. Kaavaluonnoksessa esitetyistä talmankaaren suuntaisista teistä tulisi toteuttaa läpi asti vain toinen.

Vastine:

Alueen rakentamisen ohjauksessa on pyritty huomioimaan myös nykyinen rakennuskanta, joka on kerrostunut 1900-luvun alusta alkaen aina 1980-luvulle saakka. On kuitenkin perusteltua, että uudisrakentamista ohjataan riittävästi, koska alueen rakentuminen ilman ohjausta saattaa johtaa myös ei-toivottavaan lopputulokseen niin kyläkuvan kuin yksittäisten ratkaisujenkin osalta. Asemakaavalla ja rakennustapaohjeella on pyritty löytämään sopiva ratkaisu, joka ei liikseen rajaa mahdollisuuksia, mutta samalla ohjaa riittävästi yhtenäisen kyläkuvan toteutumista.

Luonnontilaista lähimetsää on korjatussa ehdotuksessa esitetty säilytettävän noin 4 ha käyttötarkoituksen VL-4 myötä. Lisäksi alueelle on esitetty muita lähivirkistysalueita. Virkistysmahdollisuudet on asemakaavalla mahdollistettu ja alueen myöhemmässä puisto- ja infrasuunnittelussa näitä mahdollisuuksia tutkitaan ja tarkennetaan edelleen. Leikkipuistot ym. alueet ovat osa tätä myöhemmin käynnistyvää suunnitteluvaihetta.

Jalankulun ja pyöräilyn osalta on tarkasteltu erilaisia ratkaisuja niin liikenneturvallisuuden kuin toteutusmahdollisuuksia ja kustannustenkin puolesta. Alueen korkomaailman ja maasto asettaa varsin paljon rajoitteita eri ratkaisuille. Ainoa alikulku on esitetty toteutettavaksi Martinkyläntielle, joskaan kaavaratkaisu ei itsessään estä alikulkua myöskään Talmankaaren pohjoisosaan, niiden toteutettavuuden ollessa kuitenkin varsin epätodennäköistä.

Liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa parannustoimilla, kuten ajonopeuksien alentamisella ja korokkeilla sekä ongelmallisten liittymäalueiden korkotasoa ja näkemiä parantamalla.

Talmankaaren eteläpuolelle sijoitetaan jalankulku- ja pyöräilyväylä, jolloin katutila laajenee usealla metrillä. Tämä parantaa huomattavasti näkemiä myös Talmankaari 143 kohdalla sijoittuvassa liittymässä, myös Keravan suunnalta saavuttaessa. Santamaantien kohdalla tilanne vastaavanlainen, eli nykyisellään varsin puustoinen ja näkemiltään rajoittunut alue tulee olemaan huomattavasti avarampi. Bussipysäkit, uudisrakentaminen Talmankaaren molemmin puolin sekä yleinen pysäköintialue osaltaan myös muuttavat katumiljöötä avarammaksi. Suojatien sijainti on tutkittu siten, että siitä on parhaat näkemät sekä idän että lännen suuntaan. Alikulkua ei ole asemakaavavaiheessa suunniteltu Santamaantien jatkeelle eikä Nygårdintien risteysalueelle, mutta asemakaavan tilavaraukset mahdollistavat näidenkin vaihtoehtojen tarkastelun myöhemmin katusuunnitteluvaiheessa.

Talmankaaren koillis-pohjoispuolen asuinalueen liikennetarkaisua on päivitetty korjattuun ehdotukseen. Nykyinen katuyhteys (Vainionmäki) säilyy ja sen lisäksi alueen läpi tulee kulkemaan Alipelto -nimisen kadut jatkeena tonteille ajon mahdollistava jk/pp-väylä. Alueen liikennemäärä on verraten vähäinen ja painottuu kortteleiden 31020 ja 31021 uudisrakentamisen myötä aiheutuvaan liikennemäärän kasvuun. Autoliikenteen läpiajo Talmankaarelle jk/pp-väylän kautta on mahdollista kieltää.

Satotalmantien katkaisulla tavoitellaan merkittävää parannusta koulun ja tulevan torialueen liikenneturvallisuudelle ja viihtyvyydelle. Muutoksen ei arvioida aiheuttavan merkittävää heikennystä autoliikenteelle, liikenne on mahdollista ohjata Talmankaaren kautta Martinkyläntielle kahden kiertoliittymän kautta. Talmankaaren katualue on perusparannettava kokonaisuudessaan, tämän johdosta tien käytettävyys paranee huomattavasti. On hyvä huomioida, että valtaosa Talmankaaren asemakaavasta johtuvasta autoliikenteen kasvusta painottuu joko suoraan tai Satotalmantien kautta Martinkyläntielle. Talmankaarelle ohjautuu liikennettä pääosin pohjoispuolen pientaloalueilta, länsi- ja itäosan tiiviin pientalorakentamisen alueilta ja Puu-Talman alueelta. Myöskään tulevaisuudessa liikennemäärän ei mallinnuksen perusteella nähdä kasvavan siinä määrin, että Talmankaarelle muodostuisi liiallista rasitetta.

Kiinteistökohtaiset huomiot on pyritty mahdollisuuksien mukaan huomioimaan asemakaavassa.

Muistutus 18

Nopeusrajoitus merkinnät asemakaavassa

Nopeusrajoituksen esittäminen asemakaavassa ei ole tarpeellista. Jos asemakaavassa esitetään nopeusrajoitus ja sitä haluttaisiin joskus muuttaa, niin eikö silloin tulisi tehdä kaavamuutos? Nopeusrajoituksista yleisesti alueella. Olisi ihan perusteltua laskea nopeutta

koko Talmankaarella 30 km/h. Tällöin autoliikenteen aiheuttama melu olisi kadulla matalampi ja linja-auto liikenteen olisi helpompaa toimia kadulla. Ja jos Talmankaaren nopeakäyttö olisi 30 km/h niin Martinkyläntien nopeakäytön tulisi olla 40 km/h alkaen kiertoliittymästä ja nopeakäytön tulisi jatkua 40 km/h Keravalle asti. Tällä muutoksella olisi positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja tieliikennemeluun. Sekä tarpeeton ja kallis alikulku Martinkyläntien alitse ei tarvitsisi toteuttaa.

Talmankaaren ehdotusvaiheen viitesuunnitelma (liite 5).

Satotalmantiella tulee olemaan paljon saattoliikennettä koululle ja päiväkotiin. Satotalmantie tulee suunnitella paikallisena kokoojaketuna niin, että siihen liittyvät kadut ovat tonttikatuja. Kuvassa 2 on kuva viitesuunnitelmasta kyseisestä kohdasta, kuvaan on lisätty 1–4 kohtaan, johon on esitetty parannusehdotuksia. Kohtaan 1 ehdotan ylijatkettua jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä eli korotettua suojatietä. Tämä korostaisi myös väistämisvelvollisuutta tullessa Martinkyläntieltä Satotalmantielle. Ja Satotalmantielle tultaessa korotus hiljentäisi ajonopeuksia mitkä on hyvä olla matalat, kun kyseisellä alueella liikkuu paljon lapsia. Kohdan 2 pieni kiertoliittymä ei ole toimiva ratkaisu. Kiertoliittymästä on pakko tehdä yliajettava mikä käytännössä tarkoittaa, että ihmiset ajavat siitä vain suoraan. Ja kohtaan ei edes liikenteellisesti sopisi kiertoliittymä, koska liittymien liikennemäärät ovat niin erikokoluokkaa. Kohtaan sopisi paremmin korotettu risteysalue, tällöin ajoneuvojen tulisi oikeasti hiljentää kohdassa vauhtia. Kohtaan 3 tekisin ylijatketun jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteyden eli korotetun suojatien. Kohtaan 4 tekisin pysäköintialueelle sisäänajon ja koulun puoleiselle reunalle saattoliikenteelle toimivat järjestelyt.

Pysäköintialueen toimivuus on sujuvampaan, kun on yksi sisäänajo ja toisesta liittymästä tapahtuu ulosajo. Saattoliikenteelle tulee löytää toimiva ratkaisu tai muuten saattoliikenne voi ajautua jaetulle katutilalle.

Talmankaaren linja-auto pysäkit toteuttaisin ajoratapysäkkeinä, niillä olisi rauhoittava vaikutus liikenteen nopeuksiin. Talmankaarella on esitetty 11 suojatietä mikä on paljon 1 800 metriä pitkällä kadulla. Vähentäisin suojateiden määrää ainakin puolella ja tekisin tarpeellisista suojateista turvallisia. Suojatien turvallisuus heikkenee, jos niitä on liikaa ja käyttäjiä vähän.

Nygårdintien risteyksen lähellä sijaitseva suojatie, mille on esitetty keskisaarekkeet ei ole mahdollista toteuttaa. Nygårdintieltä Talmankaarelle ajava oikealle kääntyvä puoliperävaunuyhdistelmä ei mahdu kääntymään, jos kohdassa on keskisaareke.

Talmankaareen liittyvät tonttiliittymät/tonttikadut, jotka tulevat jk/pp yhteyden yli toteuttaisin ylijatketuna jalankulun ja pyöräilyn väylänä, näin välttäisi turhilta kanttikiviltä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitillä. Tämä viestisi selkeinten myös autoilijoille, että he ovat väistämisvelvollisia kohdassa.

Liite 9. meluselvityksen liikennemäärät vaikuttavat oudoilta Talmankaaren länsipuolelta. Nykytilanteessa KVL on annettu 550 ajoneuvoa ja tulevaisuudessa KVL on 3 700 ajoneuvoa. Kasvu kuulostaa suurelta. Vapaaehtoisen palokunnan edestä on unohtunut tonttiliittymä.

Vastine:

Nopeusrajoituksia ei esitetä lopullisessa asemakaavassa ja ne on poistettu korjatusta kaavaehdotuksesta. Rajoitukset osoitetaan myöhemmin osana katusuunnittelua.

Alueen suunnitelmiin on sittemmin tullut merkittäviä muutoksia. On hyvä huomioida, että viitesuunnitelma on katujen yksityiskohtien osalta viitteellinen ja siihen tulee suurella todennäköisyydellä muutoksia myöhemmin katusuunnitteluvaiheen aikana. Katualueiden tilavaraukset on tutkittu siten, että asemakaava mahdollistaa minimissään viitesuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ja toiminnot, ja osittain huomattavasti enemmänkin. Esimerkkinä Satotalmantie, jolle on varattu lisätilaa mm. yksisuuntaisia pyöräkaistoja varten. Yleisesti Satotalmantiestä on tavoitteena toteuttaa laadukas katu, joka liittyy Martinkyläntielle sijoitettavaan uuteen kiertoliittymään.

Muistutuksessa on esitetty useita hyviä ja perusteltuja muutosehdotuksia. Kirjataan huomiot mm. nopeusrajoituksista, korotetuista risteyksistä ja suojateistä ylös tulevaa katusuunnittelua varten.

Muistutus 19

Asemakaavaehdotukseen kuuluvana kiinteistönä ilmoitamme kannanottonamme tähän asemakaavaehdotukseen seuraavaa:

Asemakaavaehdotuksen selostuksen Liitteenä 1 olevassa Asemakaavakartassa on kuvattu ehdotuksen suunnittelualue. Tämän kartan mukaan tilamme alue ei kuulu nyt käsiteltävän asemakaavaehdotuksen suunnittelualueeseen, mutta selostuksen Liitteessä 7 Kaava-alueen kiinteistöt se on kuitenkin listattu kuuluvaksi. Meille jää epäselväksi miksi se on mainittu tässä listassa, koska meidän käsityksemme mukaan tilamme ei kuulu nyt käsiteltävään asemakaavaehdotukseen.

Asemakaavaehdotuksen selostuksen kohdassa 2.1 Kaavaprosessin vaiheet sivulla 15 on kirjattu "Alkuperäistä kaavarajausta on muutettu siten, että Nygårdintien lännenpuolinen osa tilasta... rajautuvat pääosin kaavan ulkopuolelle" meille jää epäselväksi mitä tarkoitetaan rajautuvat pääosin kaavan ulkopuolelle, koska meidän käsityksemme mukaan mikään osa tilastamme ei kuulu nyt käsiteltävään kaavaehdotukseen. Samassa kohdassa on kirjattu lisäksi "Kaavarajaukseltaan päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville yhdessä kaavaehdotuksen kanssa" emme ymmärrä miksi monissa ehdotuksen liitteissä (kuten esim. Liitteissä 10 ja 11) on edelleen selvitysaineistoa ja suunnitelmia, jotka käsittelevät

tilaamme kuuluvia alueita, jos nyt esitelty materiaali olisi kaavarajaukseltaan päivitetty. Katsomme, että nämä tilamme aluetta koskevat kyseiset selvitykset ja suunnitelmat tulee tarpeettomina ja sekoittavina poistaa ja kaava-alueen rajaukset karttoihin ja kuviin päivittää.

Tilamme on voimassa olevan Talman osayleiskaavan perusteella määritelty aikanaan käsiteltäväksi osayleiskaavan maankäytön täsmennysperiaatteiden mukaisesti ja siksi sen osa-alueiden ennenaikaiset kaavoitus suunnitelmat vain vaikeuttaisivat lopullisia suunnitelmia, siihen liittyen katsomme, että tilan oma suora tieyhteys Talmankaarelle on säilytettävä nykyisellään, eikä mitään Nygårdintien kautta linjattua tieyhteys suunnitelmaa eikä (selostuksen sivulla 98 esitettyssä kuvassa) suunniteltua linja-autopysäkkiä voida tiemme risteykseen mitenkään hyväksyä.

Kuten edellä on mainittu meille jäi moni tässä asemakaavaehdotuksessa epäselväksi, mitä se tarkoittaa käytännössä tilaamme kohtaan, joten katsomme, että emme voi hyväksyä mitään siinä esitettyä, joka koskisi tilaamme.

Vastine:

Nygårdintien ja Talmankaaren liittymä on osoittautunut näkemäalueeltaan ja geometrialtaan ongelmalliseksi liikenneturvallisuuden osalta. Kehittämistarve on tunnistettu osana kaavan liikenneselvitystä sekä myös alueen asukkaiden ja käyttäjien palautteissa, joissa nousee usein esiin liittymän liikenneturvallisuus. Liikennemäärä kasvaa nykyisellään etenkin kesäaikaan Golf Talman suuntaan, ja yhdessä Talman alueen kehityksen kanssa liittymäalueen parantamiselle on tunnistettu selkeä tarve. Tulevaisuuden liikennemäärän kasvu on siten ollut perusteltua huomioida liittymäalueen kehittämisessä jo asemakaavavaiheessa, siitäkin huolimatta, että kiinteistö on rajattu maanomistajan toiveesta pois asemakaavasta.

Asemakaavan yhteydessä on usein tarkoituksenmukaista laatia selvityksiä, jotka ovat varsinaista suunnittelualuetta laajempia. Ei ole siten poikkeuksellista, että kaava-aineistossa on kuvattu myös siihen rajautuvia alueita esimerkiksi osana luonto- hulevesi- tai vaikkapa liikenneselvityksiä. Talmankaaren asemakaavan luonnosvaiheessa kiinteistön alue on ollut vielä mukana rajauksessa, mutta kiinteistö on maanomistajan pyynnöstä jätetty kaava-alueen ulkopuolelle. Kiinteistön alue tulee kuitenkin olla asemakaava-alueella siltä osin, kuin se on liikennejärjestelmän kehittämisen osalta tarkoituksenmukaista ja perusteltua. Nygårdintien ja Talmankaaren liittymä edellyttää parannustoimia, jotka voidaan tehdä riittävällä kattavuudella vain, mikäli alue on osoitettu asemakaavassa katualueeksi.

Useita Talmankaarelle liittyviä, olemassa olevia tonttiliittymiä, ei ole ollut mahdollista siirtää tai poistaa mm. jo rakentuneiden piha-alueiden sekä autotalli- ja asuinrakennusten sijoittumisen ja suuntautumisen takia. Lähtökohtaisesti kokoojakadulle ei kuitenkaan tulisi osoittaa tonttiliittymiä liikenneturvallisuussyistä. Talmankaaren alueella liittymien poistamisen on arvioitu aiheuttavan asuttujen kiinteistöjen käytölle siinä määrin kuitenkin kohtuutonta haittaa, ettei liityntäkieltoja ole osoitettu asemakaavalla koko alueelle.

Alueen Talmankaareen rajoittuva alue on ajotietä lukuun ottamatta rakentamatonta metsämaata ja uuden liittymän osoittaminen Nygårdintien kautta ei tule aiheuttamaan vastaavaa haittaa kiinteistön käytölle, kuin muualla Talmankaaren alueella. Bussipysäkin sijoittaminen nykyisellään metsäisen alueen etelärajalle ei vaikuta tältä osin kiinteistön käyttöön, koska kulkuyhteys on mahdollista osoittaa toisaalle.

Alueelle alustavasti osoitetut bussipysäkit tulevat palvelemaan laajasti niin nykyisiä kuin uusiakin asuinkortteleita. Talmankaaren topologia asettaa suunnittelulle varsin tiukat reunaehdot, ja pysäkkilevennyksille ei ole osoittaa juurikaan vaihtoehtoisia sijainteja heikentämättä Talmankaaren liikenteen toimivuutta tai turvallisuutta. Yleisen tarpeen ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta on siten ollut tarkoituksenmukaista osoittaa tilavarauksia näille toiminnoille, jotka parantavat mm. alueen saavutettavuutta sekä liikenneturvallisuutta merkittävästi nykyisestään.

Asemakaava ei itsessään määrää pysäkkien tarkkaa sijaintia ja määrään niiden toteuttamista, vaan varaa tilaa viitesuunnittelun mukaisen ratkaisun toteuttamiseksi. Ajoliittymäkielto kuitenkin ohjaa liittymän uudelleensijoittamiseen, koska siirto on todettu tarpeelliseksi myös ilman bussilevennyksen toteuttamista.

On myös hyvä huomioida, että esimerkiksi tonttiliittymän sijoittuminen tulee lopullisesti ratkaistavaksi asemakaavan jälkeen käynnistyvässä katusuunnittelussa, jolloin järjestetään myös vuorovaikutus osallisten kanssa. Tarkoituksenmukaista on, että vastaavat liittymien siirrot suunnitellaan yhteistyössä maanomistajan kanssa osana katusuunnittelua.

On hyvä huomioida, että kunnalla on velvollisuus järjestää kulku kiinteistölle sekä toteuttaa uusi liittymä, mikäli nykyinen liittymä tullaan poistamaan esisuunnitelmien mukaisesti.

Yleisesti asemakaavan myötä kunnan haltuun siirtyvistä alueista kunta on velvollinen suorittamaan maanmittauslaitoksen määräämän korvauksen, siltä osin kuin korvausvelvollisuus muodostuu alueidenkäyttölain 132/1999 § 104 mukaisesti.

Muistutus 20

Talmankaaren kaavamuutosalueeseen rajoittuvan Puu-Talman kehittämistä alueen vetovoimatekijöitä ja elinvoimaa kestävä kehityksen pohjalta kasvattaen Sipoon kunta on parhaillaan kehittämässä liikenteellisesti suotuisasti ja monipuolisten harrastusmahdollisuuksien piirissä sijaitsevaa Talman aluetta.

Talmankaaren, Puu-Talman sekä Kerava – Nikkilä-radan uudelleen matkustajaliikenteen käyttöön ottamiseen oleellisesti liittyvän Talman Keskustan eteläosan kehittämis- ja kaavamuutoshankkeet ovat parhaillaan meneillään.

Pidämme tätä kehitystä yli 40 vuotta Sipoossa maata omistaneena perheenä hyvin myönteisenä ja tukisimme mielellämme kestäväään kehitykseen ja ennen kaikkea puurakentamiseen pohjautuvaa kaavoitusta myös oman Talmassa tilamme kaavoittamisella mieluiten puurakenteille paritalolle tai kahdelle erilliselle omakotitalolle.

Perheyriityksemme on toiminut jo kymmenien vuosien ajan suomalaisen metsä- ja puutuoteteollisuuden sekä puurakentamisen liikkeenjohdon konsultoinnin sekä vienninedistämisen parissa ympäri maailmaa. Olemme olleet pitkään yhteistyössä myös Suomen johtavien puurakentamisen tuotteita ja rakennusosaamista edustavien yritysten kanssa.

Talman monipuoliset harrastusmahdollisuudet esimerkiksi golfin, ratsastuksen sekä talviurheilun parissa ovat omiaan lisäämään alueen vetovoimaa ja nyt Talmankaaren varteen suunnitellut liiketilat täydentävät tätä erinomaisesti kuten myös olemassa olevat sekä kehitettävät koulu- ja päiväkotitilat sen tuntumassa.

Lisäksi koko ajan paranevat mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttöön, erityisesti Kerava – Nikkilä junarata Talman asemineen sekä pyöräilymahdollisuudet antavat jatkossa valinnanvaraa yksityisautoilulle myös Kumpareen varren asuinalueella, jota pidämme erittäin hyvänä kehityksenä.

Suhtaudumme siis osallisina niin Talmankaaren (TM6), Puu-Talman (TM1) kuin Talman Keskustan eteläosan (TM2) kehittämiseen hyvin myönteisesti ja keskustelisimme myös mielellämme Sipoon kunnan edustajien kanssa oman tilamme osalta paritaloon tai kahteen omakotitaloon oikeuttavan rakennusoikeuden myöntämisestä.

Tämä avaisi Talmalle/Sipoolle mahdollisuuden toimia kestäväen kehityksen ja uudentyyppisen CLT- tai lamellihirsirakentamisen lippulaivana myös tulevaisuudessa, koska luonnollisesti kyseisille mallirakennuksille ja ne rakentaville suomalaisille innovaatioyrityksille on tarkoitus hankkia myös runsaasti myönteistä julkisuutta.

Vastine:

Sipoon kaavoitus näkee puuelementtirakentamisen soveltuvan Talmankaaren alueelle varsin hyvin.

Asemakaavoittamattomalla alueella (suunnittelutarvealueella) sijaitsevien kiinteistöjen osalta rakentaminen tulee kuitenkin selvittää sijoittamis- tai poikkeamisluvalla, jonka yhteydessä tarkastellaan sekä sijoittamisen että toteuttamisen edellytykset.

Kirjataan vastine muilta osin tiedoksi.

Muistutus 21

Hei, huomasin että talmankaaren ehdotusvaiheen viitesuunnitelmassa alueella 20 kiinteistölleni ei ole piha liittymää talmankaarelta? Liittymä on piirretty uudelta kuivalammentieltä. Talo on kuitenkin rakennettu talmankaaren suuntaan joten pihaliittymä tulisi olla ainakin talmankaaren puolella.

Vastine:

Asemakaavan liitteenä oleva viitesuunnitelma on ohjaavuudeltaan viitteellinen ja toimii ohjeena myöhemmin käynnistytvässä katusuunnittelussa, jossa maanomistajat ovat osallisia.

Tilanteissa, joissa asemakaavassa ei ole annettu liityntäkieltoa, ei asemakaava estä nykyisen liittymän käyttöä eikä pakota tällöin myöskään siirtämään liittymää uuden kadun puolelle.

On kuitenkin hyvä huomioda, että mikäli liittymä olisi mahdollista siirtää uudelle kadulle, paranisi tontin käyttö huomattavasti liikenneturvallisuudenkin osalta, kun Talmankaaren liikennemäärä tulevaisuudessa kasvaa.

Muistutus 22

Asemakaavaluonnoksen mukaan Semtu Oy:n kiinteistölle (753-421-7-266) kulku osoitteeseen Martinkyläntie 586 tulee muuttumaan uuden kevyenliikenteenväylän ja liikenneympyrän johdosta. Semtu Oy harjoittaa rakennusalan tukkukauppaa ja Martinkyläntie 586:ssa sijaitsee Semtun myytävien rakennusmateriaalien varastotilat. Varastotiloihin saapuu ja niistä lähtee eteenpäin päivittäin tavaraa kuorma-autoilla ja pitkillä ajoneuvoyhdistelmillä. Liikennettä on päivittäin n. 20-30 tavarankuljetusajoneuvoa henkilöautoliikenteen lisäksi.

Miten kaavaehdotuksessa ratkaistaan Semtu Oy:n kiinteistölle tapahtuva turvallinen raskaan liikenteen kulku? Tämänhetkisen kaavaehdotuksen mukaan nykyinen liittymä kiinteistölle poistetaan. Mahdollisen uuden liittymän suunnittelussa on huomioitava pitkien ajoneuvoyhdistelmien turvallinen kulku kiinteistölle.

Vastine:

Liittymästä on keskusteltu Semtu Oy:n kanssa ja osoitettu, että nykyinen liittymä tulee säilymään Talmankaaren asemakaavoituksenkin jälkeen.

Muistutus 23

Talman kaavanäyttelyssä 3.4.2024 sovimme Antti Kuusiniemen kanssa, että laitamme tontistamme käydyistä keskusteluista vielä lyhyen yhteenvedon.

Alla alkuperäinen kommenttimme syksyltä 2022. Olemme huolissamme tontillemme suunnitellusta kevyenliikenteenväylästä (jonka maa-alueen kunta aikoo ottaa meiltä veloituksetta käyttöönsä), Haluamme painottaa, että suunnitellun kevyenliikenteenväylän perusosa eli nykyinen pihatie on meidän rakentamamme ja kokonaan meidän omistuksessamme. Jos siis kevyenliikenteenväylää ryhdytään laajentamaan leveyssuunnassa se tulisi oikeudenmukaisuuden nimissä tehdä naapurin tontin puolelta, kuten keskusteluissamme Antti Kuusiniemen kanssa olemme yhdessä todenneet.

Tontillamme kauempana pihatiestä olevat vanhat puut (koivut ja pihlajat) on Antti Kuusiniemen mukaan mahdollista suojella kaavalla, mitä hartaasti toivomme. Puut ovat hyvin tärkeät näkösuojan kannalta ja lisäävät piha-alueen viihtyisyyttä merkittävästi.

Autokatoksen edustalle on myös v. 2023 kaivettu maalämpökaivo, jonka tarkan sijainnin kunta on määrännyt. Tämä on otettava suunnitelmissa huomioon. Meillä on pihatien varressa myös ulkovalaisimet, joiden johdot saattavat vahingoittua kaivuutöistä.

Meillä on myös luonnollisesti säilyttävä oikeus ajaa autokatokseemme jatkossakin, vaikka pihatiemme muutettaisiin kunnan kevyenliikenteenväyläksi.

Toivomme ja näemme tarpeelliseksi, että nykyisen pihatiemme sisään-tuloon pystytetään liikennemerkit, joilla kielletään asiaton läpiajo muilta kuin huolto- ja hälytysajoneuvoilta. Kevyenliikenteenväylän puomi kohdassa, missä tonttimme yhdistyy kunnan viheralueeseen, olisi myös tarpeen estämään luvaton moottoriajoneuvojen läpiajo.

Yleisesti ottaen olemme sitä mieltä, että Ollinmäen tien levennyksille (jo ennen omaa pihatieosuuttamme) ei ole tarvetta. Tällä hetkellä hyvin harvoin autot edes kohtaavat ja niissä harvoissa kohtaamistilanteissa on aina 10 metrin säteellä paikka missä toinen autoista voi väistää. Me ollinmäkeläiset olemme olleet nykyiseen tien leveyteen täysin tyytyväisiä. Näistä syistä näemme tien leventämisen täysin tarpeettomaksi.

Kommentti koskee kaavoituksessa tontillemme suunniteltua tieosuutta. Kunta suunnittelee ottavansa itse rakentamamme pihatien omistukseensa saadakseen läpiajon yhdelle kiinteistölle alueella 22. Emme usko sen olevan tarpeellista, koska kyseiselle kiinteistölle voitaisiin rakentaa tie myös alueelle 19 suunnitellun reitin kautta.

Jos tietä kuitenkin päätetään jatkaa meidän tonttimme kautta niin emme pidä tarpeellisena tien leventämistä. Ollinmäen nykyinenkään tie ei salli kahden ajoneuvon kohtaavan toisiaan rinnakkain vaan toinen autoista väistää aina kiinteistöjen levennyksille. Meidän tonttimme kohdalla on jo mahdollista väistää samalla tavalla autokatoksen sisäänajon kohdalla. Lisäksi isotkin ajoneuvot ovat jo pystyneet kulkemaan pihatiemme kautta, esim. öljysäiliöajoneuvot. Tämänkään puolesta ei levennykselle ole tarvetta.

Jos kunta kuitenkin päättää käyttää pihatietämme Ollinmäen tien jatkamiseen edellyttämme asianmukaista korvausta. Varsinkin jos tietä levennetään ja sen varteen rakennetaan valaistusta tai muuta infraa viheralueemme kivettyine reunarakenteineen, istutuksineen ja valaistuksineen ovat uhattuina. Samoin tonttillemme näkösuojaksi ja estetiikan vuoksi jätetyt isot vanhat puut tulevat kärsimään kaikesta lähellä tehdystä rakennustoiminnasta, vaikkei niitä kaadettaisikaan.

Jos kunta ottaa vastustuksestamme huolimatta maaomaisuuttamme haltuunsa mikä tulee olemaan tonttimme koko muutoksen jälkeen? Kuka vastaa kaavamutoksista ja niiden kirjaamisesta viranomaisille? Mikä on korvauksemme?

Vastine:

Väylää ei ole mahdollista siirtää kokonaisuudessaan kiinteistön alueelta, mutta se on mahdollista sovittaa maastoon aiheuttamatta kohtuuttomasti haittaa kiinteistön käytölle. Kiinteistölle sijaitseva puusto jää asemakaavassa merkitylle istutettavalle tonttialueelle eikä siten ulotu yleisen alueen puolelle. Väylälle ei ole sallittu henkilöautoliikenteen läpiajoa.

Ollinmäentiellä, kuten muuallakin asemakaava-alueella, kiinteistörajoihin tulevat muutokset johtuvat pääosin yleisten alueiden (kadut ja viheralueet) tilantarpeesta. Nykyiset ajoyhteydet ovat paikoitellen vain 3,5–4 metriä leveitä ja tiealueen kuivatus tapahtuu pääosin yksityisillä tonttialueilla. Asemakaavan myötä katualueet siirtyvät kunnan ylläpidettäväksi, jolloin myös hulevedet tulee voida hallita pääosin katualueella. Katualueelle tulee sijoittumaan myös valaistus. Katujen talvikunnossapito edellyttää, että mm. lumenkasaus sijoittuu kunnan omistamille maille. Mm. näistä mainituista syistä tilantarve on suurempi mitä nykyinen tiepohja alueellisesti kattaa. Eräs tärkeä vaatimus liittyy myös pelastusajoneuvojen operointiin, joka tulee mahdollistaa kaikilla katualueilla. Mitoituksessa ei ole mahdollista olettaa, että huolto- ja pelastusajoneuvot voivat operoida yksityisillä tonttimailla, vaan katutilaa tulee olla riittävästi ko. tarve huomioiden.

Asemakaavan yhteydessä laaditussa kunnallisteknisessä esisuunnittelussa on kuitenkin pyritty huomioimaan nykyiset tonttirajat mahdollisuuksien mukaan ja haettu ratkaisuja, joilla katualueen laajenemista tulisi yksityisille kiinteistöille mahdollisimman vähän. Paikoitellen on ollut mahdollista noudattaa olemassa olevia kiinteistörajoja, tällöin katualueiden tai niiden osien hulevedet on ollut mahdollista johtaa viemäreiden kautta viivytykseen. Aina tämä ei ole ollut mahdollista, koska avopainanne viivyttää itsessään hulevesiä varsin tehokkaasti ja tältä osin vähentää valumavesien määrää. Yksityiskohtaisemmat tarkastelut ja ratkaisut laaditaan osana myöhemmin käynnistyvää katusuunnittelua, jossa maanomistajat ovat osallisina. Katusuunnittelussa on mahdollista vaikuttaa tonttiliittymien sijaintiin ym. kiinteistökohtaisiin seikkoihin.

On hyvä huomioida, että asemakaavan myötä rakennettavien katualueiden laatu paranee nykyisestään ja että alueiden kunnossapidosta vastaa jatkossa kunta. Olemassa olevat yksityistiet tulevat näin ollen myös poistumaan niiltä alueilta, joille on asemakaavassa

osoitettu katualue. Kunta vastaa katualueen lohkominen toimituskustannuksista ja mikäli alueelta poistetaan kasvillisuutta tai rakenteita, määrää maanmittauslaitos siitä korvauksen käyvän arvon mukaisesti. Asemakaavan myötä kunnan haltuun siirtyvistä katualueista kunta on velvollinen suorittamaan maanmittauslaitoksen määräämän korvauksen, siltä osin kuin korvausvelvollisuus täyttyy alueidenkäyttölain 132/1999 § 104 mukaisesti.

Muistutus 24

TM6 Talmankaari

Talmankaari on ensimmäinen Talman osayleiskaavasta toteutettava osa Puu-Talman lisäksi. Olisi tässä vaiheessa suhteetonta aloittaa kerrostalorakentamisella, kun ei tiedetä muiden kaavaosien aikataulua ja toteutustapaa. Emme myöskään pysty tässä vaiheessa ottamaan huomioon yleiskaavan tuomia vaikutuksia.

Kylämäisyys on tässä kohdassa säilytettävä, vanhan kartanon kulttuurimaiseman ja ns. vanhan kylän osan kunnioittamiseksi, sekä osana kunnan strategiaa kyliä koskien.

Talman kiertoliittymän kohta ei maisemallisesti, eikä toiminnallisesti sovi kerrostalorakentamiseen. Alue on ahdas ja maastollisesti vaikea. Se myös tulisi hyvin lähelle nykyistä kylärakennetta. Myöskään riittäviä pysäköintimahdollisuuksia ei oteta huomioon. On oletettavaa, mahdollisesta junaliikenteestä huolimatta, että Talmassa tarvitaan omia autoja. Lisäksi esimerkiksi tähän kohtaan olisi hyvä sijoittaa jotain palveluntuotantoa uutta kasvua silmällä pitäen, mutta myös huomioiden Talmassa Skin ja Golfin takia liikkuvat ulkopaikkakuntalaiset.

Keravan suunnasta tultaessa on ensin kolmion muotoinen peltoalue, joka nousee takaosaltaan rinteeseen. Rinne on ajateltu pientaloille, mutta potentiaalinen kaunis ja houkutteleva näkymä halutaan peittää korkeammalla rakenteella. Tämä ei ole järkevää ulkonäöllisistä syistä. Tämä alue voisi hienosti toimia Sipoon ja uuden Talman ”käyntikorttina” Keravan suunnasta saapuville.

Martinkyläntien varsi on suunnitelmassa painottunut kerrosrakentamiselle ja myös tässä rakennukset peittävät pientalorakenteet pitkältä matkalta, mikä vähentää avaruuden tuntua.

Lähikauppa, kiosk, kylmäasema tai yhdistelmä olisi hyvä kaavoittaa osana TM6 kaavaa, tai erillään siitä, mutta mahdollisimman samanaikaisesti. Keravan vaikutuspiiri palveluiden osalta on vahva ja Talmalaiset ovat omien palveluiden puuttuessa jo nyt käyttäneet Keravan palveluita sen läheisyyden ja luontevan kulkusuunnan vuoksi.

Voimme kysyä minkälaisia asukkaita ensivaiheessa pyritään houkuttelemaan ja miksi? Olisi kestävää tässä vaiheessa tuottaa ns. parempia tontteja ja rakennuskantaa alueen

houkuttelevuuden takaamiseksi. Alueen vertauskohtina voisi käyttää esim. vanhan Suursuon ja Amiraalintien omakotialueita, tuotuna tähän aikaan.

Keskusta-alue ja asema Martinkyläntien eteläpuolella ja Radanvarsi

Talman kokonaisdimensio voidaan säilyttää siirtämällä korkean rakentamisen painopistettä radan varteen ja mahdollisesti Etelä-Talmaan palvelemaan myös Bastukärren tarpeita.

G20 kartta antaa hyvän yleiskuvan kokonaisuudesta.

Yhteenveto

Ehdotukseni on, että tähän kaavan ensimmäisenä totutettavaan osaan ei lähdetäisi tekemään kerrostaloja laisinkaan, vaan juuri tämä kaavan osa olisi pientalorakentamiselle osoitettu. Kokonaiskaavan dimensiossa tämä saadaan korjattua, kun radan varren osakaavat tulevat käsittelyyn. Niihin on alun perinkin ollut ajatus rakentaa myös kerrostaloja ja tiiviimpää rakennetta.

Vastine:

Rakentamisen mitoituksen perusteita on avattu laajemmin vastineraportin sivulla 25.

On hyvä huomioida, että uuden asemakaavoitetun alueen rakentuminen ajoittunee useammalle vuosikymmenelle. Talmankaaren alue ei siten tule rakentumaan kerralla, ja onkin todennäköistä, että alkuvaiheessa alueelle rakentuu pääasiassa pientaloja. Asemakaava mahdollistaa kuitenkin kerrostalojen rakentumisen pidemmällä tulevaisuudessa. Myös palvelujen toteutuminen mahdollistuu vasta, kun alueella on riittävästi väestöpohjaa.

Suunnittelualueen maasto on vaihtelevaa ja rakennusmassojen sijoittaminen on pyritty tekemään siten, ettei näkymät sulkeudu myöskään matalampina rakentuvien korttelialueiden osalta. Esimerkiksi länsiosan korkeampi rakentaminen ei tule merkittävästi estämään länsirinteessä olevien rakennusten näkymiä, vaikkakin on selvää, että maisema muuttuu. Näiden korkeampien rakennusmassojen etäisyys rinteestä tulee olemaan yli 180 metriä.

Anmärkning 25

Efter att ha bekantat mig med detaljplaneutkastet för Tallmobågen (TM6), vill jag framföra följande åsikter om detsamma:

1. Planen är alldeles för massiv. 1700 nya invånare i detta område är alldeles för mycket. Ett småhusområde för 100 – 200 invånare vore lagom för detta område. Stora tätorter som den föreslagna passar inte in i landsbygdsmiljön i Sibbo. Områdets trevliga lantliga prägel kommer helt att gå förlorad, om det föreslagna massiva byggandet förverkligas.

2. Höghus passar överhuvudtaget inte in i detta område. Gör inte Tallmo till en betongförort. Höghus hör hemma i stora städers centrum, inte i Sibbo. Bygg ett trivsamt villaområde i stället. Planläggarna måste kunna stå emot trycket från grynderföretag, som knappast har vare sig intresse eller kunnande att bygga någonting annat än överdimensionerade höghus.

3. Sibbo kommun har inte klarat av att förverkliga tillväxten i Nickby och Söderkulla utan omfattande sociala problem, vilket bland annat har gett invånarna en känsla av otrygghet. Det finns inga som helst faktorer som talar för att kommunen skulle lyckas bättre i Tallmo, om man också där genomför en snabb och okontrollerad tillväxt och dessutom ändrar områdets prägel från landsbygd till stad. Området kommer oundvikligen att bli en förstad till Kervo, präglad av ofog, oro och brottslighet.

4. Största delen av planområdet består i dagsläget av obebyggd skog. Planutkastet går i korthet ut på att största delen av denna skog skövlas för att ge vika för bebyggelse. Skogens betydelse som kolsänka har aktualiserats i takt med att klimatkrisen har blivit ett allt mera akut problem för mänskligheten. Det är inte förenligt med hållbar utveckling att hugga ner skog och ersätta den med bebyggelse. All skog på planområdet måste sparas. Att spara skogen är viktigt inte bara med tanke på att motarbeta klimatförändringen utan också med tanke på biologisk mångfald och landskapsmässiga aspekter.

5. Ett av områdets viktigaste särdrag är Tallmobågen, som på långa sträckor går högt uppe på en ås ovanför det omgivande landskapet. Åsen har delvis skapats på artificiell väg som en följd av sand- och grustäkterna i området, men den har funnits så länge att den i praktiken har blivit en del av det naturliga landskapet och sätter sin egen säregna prägel på hela området. Det massiva byggande med tillhörande utfyllnadsarbeten som nu planeras hotar att utplåna detta särdrag och den speciella miljön med en väg uppe på en ås omgiven av lummig natur. Att bredda vägen för att ge plats för trottoarer och lättrafikleder skulle göra stora och oåterkalleliga sår i miljön.

6. Hela planen bygger på en strävan om att få persontågstrafik mellan Kervo och Nickby. Jag, och många andra gamla Sibbobor med mig, vill inte ha denna persontågstrafik, om kravet är massiv ny bebyggelse. Vi har valt att bo i Sibbo för att vi värdesätter småskaligheten och närheten till naturen, inte för någon tågförbindelses skull. Vi vill inte ha ett Esbo eller Vanda. Tåget skulle också försämra kollektivtrafiken ute i byarna, då busslinjer oundvikligen skulle läggas ner. Begå inte samma misstag som Esbo begick med Västmetron: de allra flesta fick längre restider och mindre smidiga förbindelser. Satsa hellre på busstrafiken och en hållbar utveckling av Nickby och Tallmo. Notera även att arbetsplatspendling antagligen kommer att vara mindre populärt i framtiden, inte minst tack vare lärdomarna från tiden under covid-19-pandemin. Slutresultatet kan mycket väl bli att Sibbo hamnar betala för ett olönsamt tåg, även om tillväxten är massiv.

Visionen om persontågstrafik ter sig dessutom alltmer orealistisk: Bland annat visar utredningar att persontrafik till Nickby inte är möjlig förrän den så kallade Flygbanan har byggts, eller alternativt två nya spår mellan Fredriksberg (Böle) och Kervo. Utredningar visar också att industrins transporter till Sköldvik endast kan köras utanför rusningstid, främst nattetid, om persontrafiken förverkligas. Man kan fråga sig hur klokt det vore att begränsa transporterna till en av Finlands viktigaste industrianläggningar. I takt med att distansarbete

blir allt vanligare kommer det befolkningsunderlag som krävs för lönsam persontrafik att öka med tiden, varvid målet på 20 000 personer längs banavsnittet antagligen ändå inte kommer att ge något tåg. Det skulle vara bättre att från början planera småskaligt och trivsamt utan tåg.

7. Paragraf 9 i Markanvändnings- och bygglagen säger att planens konsekvenser måste utredas på hela det område som berörs av planen:

”En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.

När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.”

Eftersom TM6-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, borde konsekvenserna av planen och införandet av tågtrafik utredas på hela det område som berörs av detta syfte. I klartext betyder detta att områdena TM6 Tallmobågen och TM2 Tallmo centrum, södra delen måste planeras samtidigt som en helhet och att miljökonsekvenserna på dessa områden måste utredas samtidigt som en helhet. Jag uppmanar Sibbo kommun att här agera i enlighet med lagens bokstav och anda.

8. Planens dagvattenlösning är bristfällig och måste göras om.

Sitowise har gjort en dagvattenplan för detaljplaneområdet TM6 Tallmobågen. Den återfinns som bilaga 17 till detaljplaneförslaget. Utöver detta har FCG år 2012 gjort en dagvattenutredning för Delgeneralplanen för Tallmo, som vann laga kraft år 2017.

I Sitowise' dagvattenplan har man bland annat beaktat och föreslagit infiltrering av så kallade rena takvatten på det sandiga området i detaljplaneområdets sydöstra hörn. Dagvattenplanen har också tre stycken dagvattenbassänger, vilkas uppgift är att fördröja dagvattenflödena bland annat vid kraftiga regn, så att sediment och föroreningar inte rinner rakt ut i vattendragen. I FCG:s dagvattenutredning finns ytterligare rekommendationer. I detaljplaneförslaget har man underlåtit att fullt ut ta med lösningarna som finns i Sitowise' och FCG:s planer. Bland annat saknas en av de rekommenderade dagvattenbassängerna från Sitowise' plan helt i detaljplaneförslaget. Parkeringsplatserna i detaljplaneförslaget, vilka är många till antalet, har inte heller planerats med oljeavskiljning för dagvattnet.

9. Detaljplaneförslaget beaktar på intet sätt områdets grundvattenreserver och innehåller inga åtgärder för att skydda dessa.

En skyddsplan för Sibbo kommuns grundvattenområden gjordes år 2009:
https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2022/06/Sipoon-kunnan-pohjavesialueidensuojelusuunnitelma-2009_pien.pdf

I samband med detta arbete upphävdes klassificeringen av Tallmo grundvattenområde (0175317) som klass III grundvattenområde. Detaljplaneområdet TM6 Tallmobågen ligger nästan helt och hållet på detta tidigare grundvattenområde. Alldeles i närheten finns ett annat grundvattenområde, Ollisbacka, vars klassificering ändrades från klass I till klass II. Rapporten säger ändå följande:

”Mikäli Ollisbacka nähdään merkittävänä pohjavesivarantona tulevaisuudessa, esitetään Talman ja Ollisbackan alueiden välinen hydrologinen yhteys selvitettäväksi. Mikäli pohjavesitutkimuksissa todetaan Talman pohjavesialueen soveltuvan Sipoon kunnan vedenhankintaan niin pohjavesialue palautetaan Pöytä-pohjavesialuekisteriin.”

Grundvatten har blivit och kommer att bli ännu viktigare i framtiden. Ökat skydd av grundvattenreserver hör till förberedande och förebyggande åtgärder med tanke på klimatförändringen. Både Tallmo och Ollisbacka grundvattenområden har stora sandområden, där i infiltrationen av grundvatten fungerar bra, varvid de kan anses som extra värdefulla idag.

Förutom det behov av skydd som motiveras av föroreningsrisken finns för grundvattenmagasin även ett behov att bevara den grundvattenförande geologiska formationen i sig. Ett grundvattenmagasin har skapats av geologiska processer och kan inte ersättas eller återskapas på konstgjord väg.

Sibbo kommun har inte gjort några som helst utredningar kring grundvattnet. I stället väljer kommunen att riskera områdets grundvattenreserver genom att föreslå en bristfällig dagvattenlösning för området – se föregående punkt.

Om man förstör grundvattnet på Tallmo grundvattenområde förstör man det på Ollisbacka grundvattenområde också, ifall områdena står i hydrologisk kontakt med varandra. Detta bör utredas. Kommunen kan inte bara utgå från att så inte är fallet.

Bemötande:

Delgeneralplanen för Tallmo och Nylands landskapsplan har utgjort den huvudsakliga utgångspunkten för dimensioneringen av byggandet. Landskapsplanen har styrt planeringen av området särskilt i fråga om förutsättningarna för genomförande av en tågstation, i den mån Tallmo nya centrum har anvisats i landskapsplanen som en utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafiken. Delgeneralplanen för Tallmo har ytterligare preciserat effektivitetsmålen genom att fastställa effektiviteten i förhållande till cirka 10 000 nya invånare i hela Tallmoområdet i framtiden. Dimensioneringsprinciperna behandlas mer ingående i planbeskrivningen.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra mångsidigt boende på promenadavstånd från den framtida tågstationen. Det är inte möjligt att uppnå målen för befolkningstillväxten genom att bara anvisa egnahemshus och radhus i området. Å andra sidan är det bra att notera att det genom att placera flervåningshus i området har varit möjligt att reservera områden även för

offentliga rum, såsom parker, och att göra det möjligt för de boende att njuta stora grönskande gårdsplaner. I området tillämpas en grönkoefficient som tillsammans med ett relativt rymligt byggande bidrar till att Tallmobågen växer fram som ett frodigt och trivsamt bostadsområde. Syftet med de s.k. hybridkvarteren är att skapa ett omväxlande byggnadsbestånd som avviker till sin fördel från typologin i de närbelägna områdena bl.a. i fråga om byggsätt, skala och grönytornas omfattning. Ett konkret exempel på detta är att grönkoefficienter tillämpas vid byggnadsplaneringen.

I området bevaras också naturskog, men det är uppenbart att växtlighet kommer att försvinna avsevärt i samband med byggandet. Förutom i skog sker kolbindning dock även på andra håll. På privata tomter kan det till exempel finnas rikligt med växtlighet som tillsammans med marken fungerar som en effektiv kolsänka. Grönkoefficienten i detaljplanen bidrar till förverkligandet av en mångsidig grönmiljö på alla nya byggplatser. Parkernas och rekreationsområdenas betydelse ska också beaktas som en del av denna helhet. Utredningarna för detaljplanen samt konsekvensbedömningen har utarbetats i enlighet med kraven i lagen om områdesanvändning. Man har också dragit fördel av material som togs fram i anslutning till delgeneralplanen för Tallmo. Materialet har kompletterats och ytterligare preciserats för denna detaljplan. Utredningarna för detaljplanen har listats i planbeskrivningen och konsekvenserna har bedömts från och med sida 95 i planbeskrivningen.

Delar ur dagvattenutredningen har lagts till i följmaterialet och planbeskrivningen. Planeringen av dagvattenhanteringen i planområdet preciseras genom den kommunaltekniska planeringen av området. I detaljplanen reserveras allmänna områden för dagvatten, vilket innebär att detaljplanen till denna del möjliggör alternativa lösningar. Utöver utrymmesreserveringarna utfärdas planbestämmelser som baserar sig på de kalkyler som gjorts på området och som styr hanteringen och behandlingen av dagvatten i enlighet med av kommunen fastställda principer.

En del av planområdet har funnits i grundvattenregistret som ett grundvattenområde av klass III fram till 2008, då det avfördes ur registret. I den plan för skydd av grundvatten som godkändes i Sibbo 2025 nämns inte detta område längre. Det närmaste grundvattenområde i registret är Ollisbacka, som ligger 300–350 m mot söder (till det egentliga grundvattenbildningsområdet är avståndet ca 800–1 000 m). Eftersom detaljplanen för Tallmobågen enligt vad man nu känner till inte ligger inom något egentligt grundvattenområde eller grundvattenbildningsområde, och den i detaljplanen anvisade verksamheten inte är skadlig för grundvattnet, har det inte ansetts nödvändigt att i utfärda egentliga grundvattenbestämmelser.