



**T
M
6**

Talmankaaren asemakaava Detaljplan för Tallmobågen

Asemakaavan selostus, ehdotus
Detaljplanebeskrivning, förslag

Maankäyttöjaosto
Markanvändningssektionen
14.2.2024

ASIA / ÄRENDE 102/2022

Asemakaava koskee Talmankaaren ja Martinky-
läntien välistä aluetta sekä Talmankaaren pohjois-
puolisia pientaloalueita. Kaava-alueeseen kuuluvat
kiinteistöt ovat esitetty liitteessä 7.

Asemakaavalla muodostuu asuinkortteleita sekä
lähivirkistys- ja katualueita. Asemakaava-alueen
pinta-ala on noin 59 ha.

Tämä selostus liittyy 16.2.2024 päivättyyn asema-
kaavaehdotukseen. Kaava-aineistot julkaistaan kun-
nan internet-sivuilla osoitteessa: www.sipoo.fi/tm6.

Selostuksen ilmakuvat: © Sipoon kunnan kaavoit-
tisyksikkö.

Selostuksen valokuvat: © Sipoon kunnan kaavoit-
tisyksikkö (ellei toisin mainittu valokuvan yhteydes-
sä).

Selostuksen on laatinut Antti Kuusiniemi, ja sen on
kääntänyt ruotsiksi kääntäjä Monika Sukoinen (CiD
Oy) yhteistyössä kunnan kanssa.

Detaljplanen gäller hela området innanför Tallmo-
bågen samt de bebyggda småhusområdena på
nordvästra, norra och nordöstra sidan av det. Plan-
områdets fastigheter presenteras i bilaga 7.

Genom detaljplanen bildas bostadskvarteren samt
områden för närrecreation och gatuområden. Del-
generalplaneområdet omfattar ca 59 ha.

Beskrivningen gäller de två 16.2.2024 daterade
planförslaget. Planmaterialen publiceras på kommu-
nens webbplats på adressen www.sibbo.fi/tm6

Flygbilder i beskrivningen: © Sibbo kommuns plan-
läggningsenhet.

Fotografier i beskrivningen: © Sibbo kommuns plan-
läggningsenhet (om inte annat nämns i samband
med fotografiet).

Beskrivningen har utarbetats av Antti Kuusiniemi
och översatts av Monika Sukoinen (CiD Oy) i samar-
bete med kommunen.

Kaavan laatija

Antti Kuusiniemi, kaavoittaja

Dennis Söderholm, vs. kaavoituspäällikkö

Asemakaavan pohjaksi tehdystä alueen viitesuunnit-
telusta ja havainnekuvien laatimisesta on vastannut
Sitowise Oy.

Planens beredare

Antti Kuusiniemi, planläggare

Dennis Söderholm, tf. planläggningschef

Sitowise Oy har ansvarat för den översiktsplanering
som utgör underlag för detaljplanen och för utarbe-
tandet av illustrationerna.

Asemakaavatyypien listaus ja selitykset

Lista på typer av detaljplaner och förklaringar till dem

VAIKUTUKSILTAAN VÄHÄISET ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER SOM HAR RINGA VERKNINGAR

- Kunnan hallintosäännön mukaisesti jaosto päättää vaikutuksiltaan vähäisten asemakaavojen hyväksymisestä MRL:n 52 §:n mukaisesti.
- Vaikutuksiltaan vähäiset kaavat jaosto asettaa ehdotuksena nähtäville 14 vuorokaudeksi (MRA 27 §)
- Suppea valitusoikeus (MRL 191 §)
- Vaikutuksiltaan vähäisiksi luetaan asemakaavamuutokset, joilla muutetaan korttelin käyttötarkoitusta vähäisessä määrin, sekä asemakaavamuutokset, jotka eivät muuta korttelin käyttötarkoitusta ja rakennusoikeutta tulee vain vähän lisää.
- Ei tehdä OAS:ia nähtäville, vaan kuulutetaan viireille kaavoitusohjelman yhteydessä.
- Med stöd av kommunens förvaltningsstadga beslutar sektionen i enlighet med MBL 52 § om godkännande av detaljplaner som är ringa till sina verkningar
- När det gäller detaljplaner som har ringa verkningar lägger sektionen förslaget fram offentligt för 14 dagar (MBF 27 §)
- Begränsad besvär rätt (MBL 191 §)
- Till detaljplaner som har ringa verkningar räknas detaljplaneändringar enligt vilka ett kvarters användningsändamål ändras i ringa mån samt detaljplaneändringar som inte ändrar ett kvarters användningsändamål och som bara medför en ringa ökning av byggrätten.
- Inget PDB läggs fram offentligt, utan planen kundörs anhängig i samband med planläggningsprogrammet.

VAIKUTUKSILTAAN MUUT KUIN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - ANDRA DETALJPLANER ÄN SÅDANA SOM HAR BETYDANDE VERKNINGAR

- Kunnan hallintosäännön mukaisesti kunnanhallitus päättää asemakaavojen hyväksymisestä silloin kuin kyseessä ovat MRL:n 52 §:ssä tarkoitettut vaikutuksiltaan muut kuin merkittävät asemakaavat
- Asemakaavamuutokset, joilla käyttötarkoitus muuttuu, mutta ei tule merkittävästi lisää rakennusoikeutta
- Asemakaavat, joiden maankäyttö oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukaista ja alueella ei merkittävästi asutusta
- Tehdään OAS ja asetetaan se nähtäville
- Med stöd av kommunens förvaltningsstadga beslutar kommunstyrelsen i enlighet med MBL 52 § om andra planer än sådana som har betydande verkningar
- Ändringar av detaljplaner som innebär att användningsändamålet ändras, men byggrätten ökas inte nämnvärt
- Detaljplaner där markanvändningen är förenlig med en generalplan med rättsverkningar och det inte finns någon nämnvärd bebyggelse i området
- Ett PDB upprättas och läggs fram offentligt.

TÄMÄN KAAVAN ETENEMISTAPA
DEN HÄR PLANENS FRAMSKRIDANDE

VAIKUTUKSILTAAN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER MED BETYDANDE VERKNINGAR

- Valtuusto hyväksyy
- Muut kuin vaikutuksiltaan vähäiset tai muut kuin merkittävät kaavat
- Tehdään OAS ja asetetaan se nähtäville
- Fullmäktige godkänner
- Planer med betydande verkningar som inte faller inom de två tidigare kategorierna ovan
- Ett PDB upprättas och läggs fram offentligt.

Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet

Planprocess och behandlingskeden

Asianumero/ Ärendenummer
102/2022

ALOITUSVAIHE - STARTSKEDET

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen
- Vireilletulosta ilmoittaminen kuulutuksella 25.11.2021
- Program för deltagande och bedömning utarbetats
- Anhängiggörandet av planen kungörs 25.11.2021

VALMISTELUVAIHE - BEREDNINGSSKEDET

- Kaavaluonnoksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston käsittely 27.9.2022
- Valmisteluaineisto virallisesti nähtävillä 13.10.–17.11.2022
- Planutkastet utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen 27.9.2022
- Beredningsmaterialet läggs fram offentligt 13.10.–17.11.2022

EHDOTUSVAIHE - FÖRSLAGSSKEDET

- Kaavaehdotuksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely 14.2.2024 ja 26.2.2024
- Kaavaehdotus virallisesti nähtävillä xx.3.2024–xx.4.2024
- Planförslaget utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrelsen 14.2.2024 och 26.2.2024
- Planförslaget läggs fram offentligt xx.3.2024–xx.4.2024

VASTINEET LAUSUNTOIHIN JA MUISTUTUKSIIN - BEMÖTANDEN TILL UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR

- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrelsen

KAAVAN HYVÄKSYMINEN - GODKÄNNANDE AV PLANEN

- Valtuusto hyväksyy kaavan
- Fullmäktige godkänner planen

OSALLISTUMINEN - DELTAGANDET

Kaavan laatimisesta tai muuttamisesta voi tehdä aloitteen kunnanhallitukselle.

Palautteen antaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavan laatijalle.

Förslag om att en plan ska utarbetas eller ändras kan lämnas in till kommunstyrelsen.

Respons på programmet för deltagande och bedömning ges till planens utarbetare.

Mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta ja mahdollisesta muusta kaavan valmisteluaineistosta.

Möjlighet att framföra sin åsikt om planutkastet och eventuellt övrigt beredningsmaterial för planen.

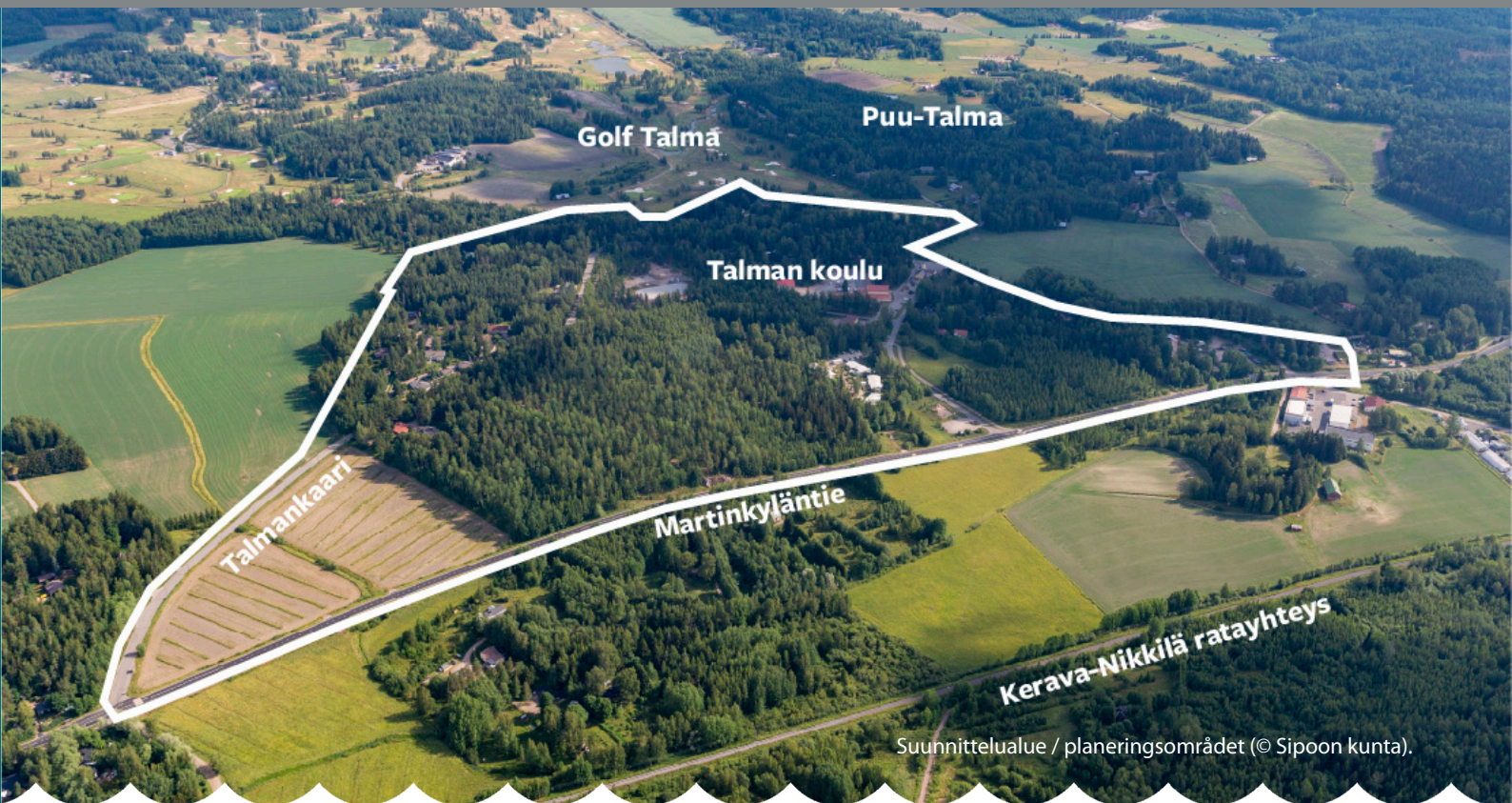
Mahdollisuus muistutuksen jättämiseen kaavaehdotuksesta kunnanhallitukselle.

Anmärkningar kan lämnas om planförslaget till kommunstyrelsen.

Valitusmahdollisuus kaavan hyväksymispäätöksestä Helsingin hallinto-oikeuteen.

Möjlighet att besvara sig över beslutet om godkännande till Helsingfors förvaltningsdomstol.

1 Perus- ja tunnistetiedot Bas- och identifikationsuppgifter



1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoo

Kunnan osa: Talma

Kaavan nimi: Talmankaari

Kaavanumero: TM6

1.2 Kaava-alueen sijainti

Noin 59 hehtaarin laajuinen suunnittelualue sijaitsee Talman kyläkeskuksessa, linnuntietä noin 6 km Nikkilästä luoteeseen ja noin 4 km Keravan juna-asemalta ja 3,5 km Lahden moottoriväylän liittymästä itään.

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun: Sibbo

Kommundel: Tallmo

Planens namn: Tallmobågen

Plannummer: TB6

1.2 Planområdets läge

Det ungefär 59 hektar stora planeringsområdet är beläget i Tallmo centrum; fågelvägen ca 6 km nordvästerut från Nickby, 4 km österut från tågstationen i Kervo och 3,5 km från anslutningen till Lahtis motorväg.

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.

Asemakaavan alustavan rajauksen perusteella suunnittelualue ulottuu sekä kunnan että yksityisten omistamille maa-alueille, kattaen kaikkiaan noin 80 kiinteistöä. Kaava-alueen rajaus voi tarkentua kaavoituksen edetessä.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Talmankaaren asemakaavalla suunnitellaan noin 1900–2000 asukkaan (1700–1800 uuden asukkaan) monimuotoinen ja kylämäinen asuinalue Martin- kyläntien pohjoispuolelle, tulevan Kerava-Nikkilä -junayhteyden läheisyyteen. Suunnittelualue on keskeinen osa Talman taajamakeskuksen kehittämistä osayleiskaavan mukaiseksi kokonaisuudeksi.

Alueen suunnittelulla luodaan edellytyksiä joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien järjestämiselle; yhteyksiä kehitetään sekä nykyisen bussiliikenteen että tulevaisuudessa toteutuvan Kerava-Nikkilä-radnan henkilöliikenteen ehdoilla. Asemakaavalla mahdollistetaan myös kasvavaa taajamaa palvelevien koulu- ja päiväkotitoimintojen kehittäminen ja laajentaminen nykyisten koulu- ja päiväkotitonttien alueella ja niiden läheisyydessä. Kaavatyössä huomioidaan myös alueen sijainti Talman virkistyspalvelujen saavutettavuuden kannalta.

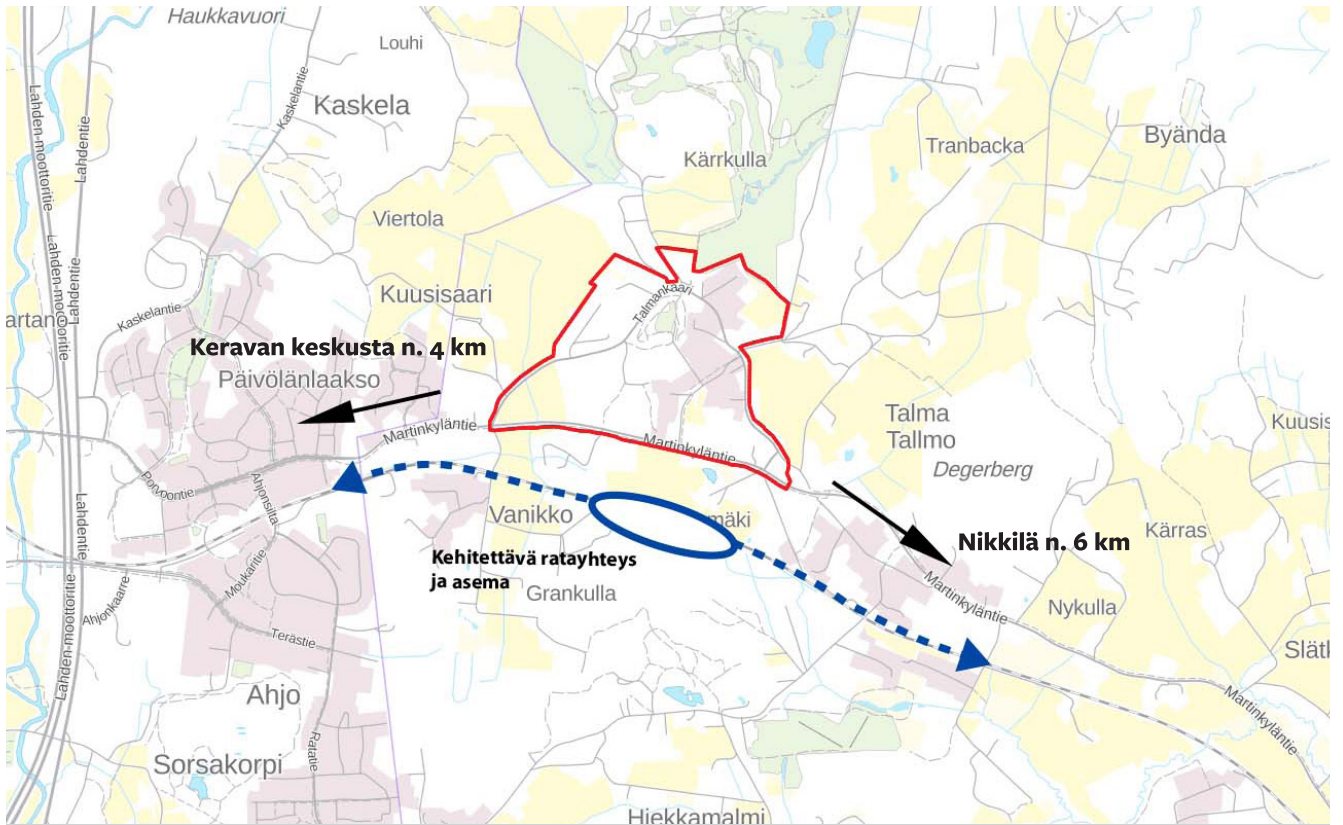
Planeringsområdet täcker hela området innanför Tallmobågen samt de bebyggda småhusområdena på nordvästra, norra och nordöstra sidan av det. I söder gränser området till Mårtensbyvägen och i norr ställvis till Golf Talma. Till övriga delar omges området av ett landsbygdslikt, odlat åkerlandskap.

Utifrån den preliminära avgränsningen sträcker sig planeringsområdet över både kommunägda och privatägda marker och omfattar sammanlagt ca 80 fastigheter. Planområdets gränser kan komma att justeras allteftersom planläggningen fortskrider.

1.3 Detaljplanens syfte

Målet är att planera ett mångsidigt och byliknande bostadsområde för cirka 1900–2000 invånare (cirka 1700–1800 nya invånare) norr om Mårtensbyvägen, i närheten av den framtida tågförbindelsen Kervo–Nickby. Planeringsområdet är en central del i strävan att utveckla tätortscentrumet i Tallmo till den helhet som anvisats i delgeneralplanen.

Genom planeringen av området skapas förutsättningar för att ordna kollektivtrafikförbindelser och förbindelser för fotgängare och cyklister; förbindelserna utvecklas på de villkor som ställs dels av den nuvarande busstrafiken, dels av den framtida persontrafiken på Kervo–Nickby-banan. Vidare gör detaljplanen det möjligt att utveckla och utvidga skol- och daghemsverksamheterna för den växande tätorten på och i närheten av de befintliga skol- och daghemstomterna. I planarbetet beaktas också områdets läge i förhållande till rekreationstjänsterna i Tallmo.



Suunnittelualue. Planeringsområdet (© Maanmittauslaitos).



Suunnittelualue. Planeringsområdet (© Maanmittauslaitos).

1.4 Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	5
1.1	Tunnistetiedot	5
1.3	Asemakaavan tarkoitus	6
1.4	Sisällysluettelo	8
1.5	Liitteet	9
1.6	Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista	12
2.	TIIVISTELMÄ	14
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	14
2.2	Asemakaava	16
3.	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	18
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	18
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	18
3.1.2	Luonnonympäristö	21
3.1.3	Rakennettu ympäristö	29
3.1.4	Maanomistus	52
3.1.5	Aluetta koskevat sopimukset	52
3.2	Suunnittelutilanne	52
3.2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	52
3.2.2	Maakuntakaava	54
3.2.3	Sipoon yleiskaava 2025	54
3.2.4	Osayleiskaava	54
3.2.5	Asemakaava	57
3.2.6	Rakennusjärjestys	57
3.2.7	Pohjakartta	58
3.2.8	Rakennuskiellot	58
3.2.9	Suojelupäätökset	58
4.	ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET	59
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	59
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	60
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	60
4.3.1	Osalliset	60
4.3.2	Vireilletulo	61
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	61
4.4	Asemakaavan tavoitteet	62
4.4.1	Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset	62
4.4.2	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	63
4.4.3	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	64

5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	77
5.1	Kaavan rakenne	77
5.1.1	Mitoitus	84
5.1.2	Palvelut	85
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	85
5.3	Aluevaraukset	86
5.3.1	Korttelialueet	86
5.3.2	Muut alueet	91
5.4	Kaavan vaikutukset	92
5.4.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	92
5.4.2	Vaikutukset luonnonympäristöön	106
5.4.3	Muut vaikutukset	108
5.5	Ympäristön häiriötekijät	113
5.6	Asemakaavamerkinnot ja -määräykset	116
5.7	Nimistö	116
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	117
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	117
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	117
6.3	Toteutuksen seuranta	118

1.5 Liitteet

- Liite 1. Asemakaavakartta, kaavamerkinnot- ja määräykset
- Liite 2. Rakennustapaohjeet
- Liite 3. Asemakaavan seurantalomake
- Liite 4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, päivitetty 29.1.2024
- Liite 5. Talmankaaren viitesuunnitelma-aineisto
- Liite 6. Talmankaaren konseptit
- Liite 7. Kaava-alueen kiinteistöt
- Liite 8. Liikenneselvitys ja liikenteen toimivuustarkastelut
- Liite 9. Meluselvitys
- Liite 10. Luontoselvitys
- Liite 11. Rakennettavuusselvitys
- Liite 12. Rakennushistoria- ja kulttuuriympäristöselvitys
- Liite 13. Talman koulun rakennushistoriallinen selvitys
- Liite 14. Arkeologinen inventointi
- Liite 15. Maaperän haitta-ainetutkimukset
- Liite 16. Ilmastovaikutusten arviointiraportti
- Liite 17. Hulevesisuunnitelma

1.4 Innehållsförteckning

1.	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	5
1.1	Identifikationsuppgifter	5
1.3	Detaljplanens syfte	6
1.4	Innehållsförteckning	10
1.5	Bilagor	11
1.6	Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen	13
2.	SAMMANDRAG	14
2.1	Olika skeden i planprocessen	14
2.2	Detaljplanen	16
3.	UTGÅNGSPUNKTER	18
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	18
3.1.1	En allmän beskrivning av området	18
3.1.2	Naturmiljön	21
3.1.3	Den byggda miljön	29
3.1.4	Markägoförhållanden	52
3.1.5	Avtal som berör området	52
3.2	Planeringssituationen	52
3.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	52
3.2.2	Landskapsplan	54
3.2.3	Generalplan för Sibbo 2025	54
3.2.4	Delgeneralplan	54
3.2.5	Detaljplan	57
3.2.6	Byggnadsordning	57
3.2.7	Baskarta	58
3.2.8	Byggförbud	58
3.2.9	Skyddsbeslut	58
4.	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	59
4.1	Behovet av detaljplanering	59
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller den	60
4.3	Deltagande och samarbete	60
4.3.1	Intressenter	60
4.3.2	Anhängiggörande	61
4.3.3	Deltagande och växelverkan	61
4.3.4	Myndighetssamarbete	62
4.4	Mål för detaljplanen	62
4.4.1	Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen	62
4.4.2	Mål enligt utgångsmaterialet	63
4.4.3	Mål som uppkommit under processen	64

5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	77
5.1	Planens struktur	77
5.1.1	Dimensionering	84
5.1.2	Service	85
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	85
5.3	Områdesreserveringar	86
5.3.1	Delområden	86
5.3.2	Övriga områden	91
5.4	Planens konsekvenser	92
5.4.1	Konsekvenser för den byggda miljön	92
5.4.2	Konsekvenser för naturmiljön	106
5.4.3	Övriga konsekvenser	108
5.5	Störande faktorer i miljön	113
5.6	Planbeteckningar och planbestämmelser	116
5.7	Namn	116
6.	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	117
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	117
6.2	Genomförande och tidsplanering	117
6.3	Uppföljning av genomförandet	118

1.5 Bilagor

- Bilaga 1. Plankarta, planbeteckningar och -bestämmelser
- Bilaga 2. Byggsättsanvisningar
- Bilaga 3. Blankett för uppföljning av detaljplanen
- Bilaga 4. Program för deltagande och bedömning, 29.1.2024
- Bilaga 5. Översiktsplanen
- Bilaga 6. Tallmobågen koncepter
- Bilaga 7. Planområdets fastigheter
- Bilaga 8. Trafikutredning och en granskning av trafikens funktion, på finska
- Bilaga 9. Bullerutredning, på finska
- Bilaga 10. Naturinventering för detaljplanerna TM6, på finska
- Bilaga 11. Byggbarhetsutredning, på finska
- Bilaga 12. Utredning av byggnadshistoria och kulturmiljö, på finska
- Bilaga 13. Tallmo skola byggnadshistorisk inventering, på finska
- Bilaga 14. Arkeologisk inventering, på finska
- Bilaga 15. Undersökning av förorenad mark, på finska
- Bilaga 16. Bedömning av klimatkonsekvenserna, på finska
- Bilaga 17. Dagvattenplan

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

Talman osayleiskaavan selvitykset:

- Talman osayleiskaava, liikenneselvitys - Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 14.5.2014
- Ekotehokkuustarkastelu 27.2.2013
- Talman osayleiskaava - Liikennesuunnitelma 26.4.2013
- Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste 10.5.2013
- Talman osayleiskaavan vesihuollon yleissuunnitelma 22.4.2013
- Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 7.9.2012
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Faunatica Oy, 2011
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010. Faunatica Oy, 2010
- Sipoon Talman osayleiskaavan asemakaavoitettavien alueiden luontokohteiden uudelleen inventointi 2014. Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014
- Talman osayleiskaavan maisemaselvitys 2011. MA-Arkkitehdit
- Talma - Nikkilä raideliikenteen tärinäselvitys
- Talma-Nikkilä -rataosuus, Sipoo - Raideliikenteen meluselvitys. Promethor Oy, 22.11.2010

Muut kaavatyön pohjana käytettävät selvitykset:

- Sulfdisaviselvitys Sipoon kunnan alueelta. GTK, 2016
- Asumisen ja elämätävän yhdistäminen Talmassa –kyselytutkimus. Tutkimus- ja suunnittelupalvelu Kiila ja Media Clever Oy, 26.1.2017
- Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät riskit Kerava-Sköldvik radalla välillä Talma Nikkilä. Ramboll Oy, 11.2.2022
- Kerava-Sköldvik rata, aluevaraussuunnitelman tärinäselvitys. A-insinöörit, 2022
- Kerava-Nikkilä-radon henkilöliikenteen tarveselvitys. HSL 21/2015
- Sipoon ulkoilureittiselvitys. Sweco, 2021
- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys. WSP, 2021

Talmankaaren asemakaavaa varten teetetyt selvitykset:

- Talmankaaren asemakaava-alueen mahdollisten luontoarvojen katselmus (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2021)
- Talmankaaren luontoselvitys (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2022)
- Talmankaaren rakennettavuusselvitys (Geosolver Oy 2022)
- Talman koulun rakennushistoriallinen inventointi (Arkkitehdit Freese & Schulman 2022)
- Talmankaaren arkeologinen täsmäinventointi (Mikroliitti Oy, 2022)
- Talmankaaren asemakaava-alueen rakennetun kulttuuriympäristön inventointi ja kohteiden arviointi (Sitowise Oy, 2022)
- Asemakaavan liikenneselvitys ja liikenteen toimivuustarkastelu (SitoWise Oy, 2023)
- Asemakaava-alueen meluselvitys (teliikenne ja lentomelu) (Promethor Oy, 2023)
- Asemakaava-alueen hulevesiselvitys ja suunnitelma (Sitowise Oy, 2022)
- Asemakaavaratkaisun ilmastovaikutusten arviointi (Sitowise Oy, 2023)

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

Utredningar som gjorts för degeneralplan för Tallmo:

- Talman osayleiskaava, liikenneselvitys - Liikennesuunnitelma, päivitys. Sito Oy, 14.5.2014
- Ekotehokkuustarkastelu 27.2.2013
- Talman osayleiskaava - Liikennesuunnitelma 26.4.2013
- Sipoon ja Keravan sauma-alueen liikenne-ennuste 10.5.2013
- Talman osayleiskaavan vesihuollon yleissuunnitelma 22.4.2013
- Talman osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 7.9.2012
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen linnusto- ja viitasammakkoselvitys vuonna 2011. Faunatica Oy, 2011
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2010. Faunatica Oy, 2010
- Sipoon Talman osayleiskaavan asemakaavoitettavien alueiden luontokohteiden uudelleen inventointi 2014. Ympäristötutkimus Yrjölä, 2014
- Talman osayleiskaavan maisemaselvitys 2011. MA-Arkkitehdit
- Talma - Nikkilä raideliikenteen tärinäselvitys
- Talma-Nikkilä -rataosuus, Sipoo - Raideliikenteen meluselvitys. Promethor Oy, 22.11.2010

Övriga utredningar:

- Sulfdisaviselvitys Sipoon kunnan alueelta. GTK, 2016
- Asumisen ja elämäntavan yhdistäminen Talmassa –kyselytutkimus. Tutkimus- ja suunnittelupalvelu Kiila ja Media Clever Oy, 26.1.2017
- Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät riskit Kerava-Sköldvik radalla välillä Talma Nikkilä. Ramboll Oy, 11.2.2022
- Kerava-Sköldvik rata, aluevaraussuunnitelman tärinäselvitys. A-insinöörit, 2022
- Kerava-Nikkilä-radon henkilöliikenteen tarveselvitys. HSL 21/2015
- Sipoon ulkoilureittiselvitys. Sweco, 2021
- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys. WSP, 2021

Utredningar som gjorts i anslutning till utkastet till detaljplan för Tallmobågen:

- Talmankaaren asemakaava-alueen mahdollisten luontoarvojen katselmus (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2021)
- Talmankaaren luontoselvitys (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy, 2022)
- Talmankaaren rakennettavuusselvitys (Geosolver Oy 2022)
- Talman koulun rakennushistoriallinen inventointi (Arkkitehdit Freese & Schulman 2022)
- Talmankaaren arkeologinen täsmäinventointi (Mikroliitti Oy, 2022)
- Talmankaaren asemakaava-alueen rakennetun kulttuuriympäristön inventointi ja kohteiden arviointi (Sitowise Oy, 2022)
- Asemakaavan liikenneselvitys ja liikenteen toimivuustarkastelu (SitoWise Oy, 2023)
- Asemakaava-alueen meluselvitys (tieliikenne ja lentomelu) (Promethor Oy, 2023)
- Asemakaava-alueen hulevesiselvitys ja suunnitelma (Sitowise Oy, 2022)
- Asemakaavaratkaisun ilmastovaikutusten arviointi (Sitowise Oy, 2023)



2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaava sisältyy Sipoon kunnan kaavoitusohjelmaan 2023–2025. Alueen kaavoitus kuulutettiin viireille ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 25.11.2021 Nikkilän kirjastoon aikaväliksi 25.11.2021–31.1.2022. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on saatavilla kunnan internet-sivuilta koko kaavaprosessin ajan.

Talmankaaren asemakaava pohjautuu keskeisiltä osin vuonna 2017 lainvoimaistuneeseen Talman osayleiskaavaan. Asemakaavatyössä on voitu hyödyntää laajalti osayleiskaavaprosessissa tuotettua lähtötietoa, kuten asukaskyselyjen- ja työpajojen tuloksia sekä muita Talman alueen identiteetin muodostamista tukevia lähtöaineistoja.

Asemakaavaprosessin valmisteluvaiheessa julkaistiin karttakysely, jolla kartoitettiin alueen asukkaiden ja muiden käyttäjien tärkeäksi kokemia paikal-

2.1 Olika skeden i planprocessen

Detaljplanen ingår i Sibbo kommuns planläggningsprogram 2023–2025. Detaljplanen kungjordes anhängig och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt i Nickby bibliotek för perioden 25.11.2021–31.1.2022. Programmet för deltagande och bedömning finns på kommunens webbplats under hela planprocessen.

Detaljplanen för Tallmobågen grundar sig till stor del på delgeneralplanen för Tallmo, som vann laga kraft 2017. I detaljplanearbete har man i hög utsträckning kunnat dra fördel av utgångsinformationen från delgeneralprocessen, såsom resultat från invånarenkäter och workshoppar samt annat material som stöder uppkomsten av en identitet för Tallmo.

I beredningsskedet publicerades en kartenkät som syftade till att utreda vilka lokala attraktionsfaktorer

lisiä vetovoimatekijöitä ja ominaispiirteitä. Samalla kysyttiin myös toiveita alueen kehittämiseksi mm. virkistyksen ja rakentamisen sijoittumisen osalta.

Valmisteluvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 3.3.2022. Neuvotteluun osallistuivat Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY), Porvoon museon, Finavian, Uudenmaan liiton sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) edustajat.

Kaavaluonnosmateriaali asetettiin nähtäville 13.10.2022–17.11.2022 väliseksi ajaksi. Kaavan valmisteluvaiheen asukastilaisuus järjestettiin Talman koululla 27.10.2022.

Valmisteluvaiheessa kaava-alueella tai sen osissa laadittiin rakennettavuusselvitys, arkeologinen inventointi, alueellinen rakennushistoriallinen selvitys, Talman koulun rakennushistoriallinen selvitys sekä luontoselvitys. Valmisteluvaiheessa käynnistettiin lisäksi ilmastovaikutusten arviointityö ja hulevesiselvityksen, liikenneselvityksen sekä liikenteen toimivuustarkastelujen hankinnat. Lisäksi alueen maaperän haitta-aineiden selvityksiä on laajennettu yksityisten maiden osalta. Laaditut selvitykset ovat valmistuneet ehdotusvaiheeseen.

Alkuperäistä kaavarajausta on muutettu siten, että Nygårdintien lännenpuolinen osa tilasta 753-421-0005-0331 sekä kaava-alueen itärajalla sijaitseva tila 753-421-0005-0288 rajautuvat pääosin kaavan ulkopuolelle. Kaavarajaukseltaan päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville yhdessä kaavaehdotuksen kanssa.

och särdrag som invånarna och andra användare av området sätter värde på. På samma gång frågade man efter önskemål kring utvecklingen av området, bl.a. i fråga om rekreation och placeringen av byggandet.

Myndigheternas samråd i beredningsskedet ordnades 3.3.2022. I samrådet deltog företrädare för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NMT), Borgå museum, Finavia, Nylands förbund samt Helsingforsregionens trafik (HRT).

Materialet för planutkastet lades fram offentligt för tiden 13.10.2022–17.11.2022. I planens beredningsskede hölls ett invånarmöte på Talman koulu 27.10.2022.

I beredningsskedet gjordes följande utredningar i planområdet eller en del av det: en byggbarhetsutredning, en arkeologisk inventering, en byggnadshistorisk utredning av området, en byggnadshistorisk utredning av Talman koulu samt en naturinventering. I beredningsskedet startades även en bedömning av klimatkonsekvenserna och en dagvattenutredning, en trafikutredning samt upphandlingen av granskningarna om trafikens funktion. Vidare utvidgades utredningarna om skadliga ämnen i jordmänen för de privatägda markernas del. Utredningarna har färdigställts inför förslagsskedet.

Den ursprungliga plangränsen har flyttats så att den del av fastigheten 753-421-0005-0331 som finns på västra sidan av Nygårdsvägen samt fastigheten 753-421-0005-0288 vid planområdets östra gräns i huvudsak blir utanför planområdet. Det avseende gränserna uppdaterade programmet för deltagande och bedömning läggs fram tillsammans med planförslaget.

2.2 Asemakaava

Alueen suunnittelussa tavoitellaan tiivistä, ihmisen mittakaavaan sopivaa ja viihtyisää kyläympäristöä. Kaavatyöllä luodaan Talman uutta profiilia, jossa korostuvat teemat kuten monimuotoinen luonnonläheinen asuminen, elävä maaseutu, ekologinen rakentaminen ja elämäntapa sekä harrastuspainotteinen ja aktiivinen arki. Alueen suunnittelulla luodaan myös edellytyksiä joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien järjestämiselle; yhteyksiä kehitetään sekä nykyisen bussiliikenteen että tulevaisuudessa toteutuvan Kerava-Nikkilä – radan henkilöliikenteen ehdoilla. Osana kaavatyötä Talmankaari osoitetaan katualueeksi ja sille varataan riittävät tilat mm. jalankulkuyhteyksiä, bussipysäkkejä sekä pyöräpysäköintiä varten. Asemakaavalla mahdollistetaan myös kasvavaa taajamaa palvelevien koulu- ja päiväkotitoimintojen kehittäminen ja laajentaminen nykyisten koulu- ja päiväkotitonttien alueella ja niiden läheisyydessä.

Talman kyläkeskuksen kehittymistä viihtyisäksi kävely-ympäristöksi tuetaan poistamalla autoliikenne Satotalmantien pohjoispäästä, ja osoittamalla paloaseman ja nykyisen koulun kiinteistön väliselle alueelle erilaisia palvelu- ja tapahtumatoimintoja mahdollistava torikortteli. Paloaseman ja koulun ympäristöä kehittämällä Talmankaarelle muodostuu pienimuotoinen, mutta elävä kyläkeskus, jossa myös koululaisilla on turvallista liikkua. Osana keskuksen kehittämistä koulun pysäköintialueelle tutkitaan uutta sijaintia nykyisen päiväkodin kiinteistöllä.

Kaavatyössä huomioidaan myös alueen keskeinen sijainti Talman virkistyspalvelujen saavutettavuuden kannalta. Aluetta halkova laaja lähivirkistysalue tulee olemaan osa verkostoa, joka toimii tärkeänä kävely- ja pyöräily-yhteytenä Talman tulevan juna-aseman ja myös yksittäisten vapaa-ajan toimijoiden (mm. Golf Talma ja Talma Ski) välillä. Lisäksi

2.2 Detaljplanen

Vid planeringen eftersträvas en tät men på samma gång trivsam bymiljö i mänsklig skala. Planarbetet ger Tallmo en ny profil som framhäver teman såsom mångsidigt och naturnära boende, en levande landsbygd, ekologiskt byggande och en ekologisk livsstil samt en hobbybetonad och aktiv vardag. Genom planeringen av området skapas också förutsättningar för att ordna kollektivtrafikförbindelser och förbindelser för fotgängare och cyklister; förbindelserna utvecklas på de villkor som ställs dels av den nuvarande busstrafiken, dels av den framtida persontrafiken på Kervo–Nickbybanan. Som en del av planarbetet anvisas Tallmobågen som ett gatuområde och tillräckligt utrymme reserveras bl.a. för gångbanor, busshållplatser och cykelparkering. Vidare gör detaljplanen det möjligt att utveckla och utvidga skol- och daghemsverksamheterna för den växande tätorten på och i närheten av de befintliga skol- och daghemstomterna.

Utvecklingen mot ett trivsamt, fotgängarvänligt bycentrum stöds genom att biltrafik förhindras i norra ändan av Satotalmavägen och ett torgkvarter för olika tjänster och evenemang anvisas i området mellan brandstationen och den nuvarande skogsfastigheten. I och med utvecklingen av omgivningens kring brandstationen och skolan uppkommer ett litet men levande bycentrum där även eleverna kan röra sig tryggt. Som en del av utvecklingen av centrumet undersöks möjligheten att förlägga skolparkeringen till den nuvarande daghemsfastigheten.

I planarbetet beaktas också områdets centrala läge i förhållande till rekreationstjänsterna i Tallmo. Området för närrekreation, som går genom området, kommer att vara en del av ett nätverk med viktiga gång- och cykelförbindelser mellan den framtida tågstationen i Tallmo och även mellan enskilda aktörer som tillhandahåller fritidstjänster (bl.a. Golf

asemakaavassa huomioidaan reitit ja viheryhteydet Keravan suuntaan sekä itään kohti Degerbergin aluetta.

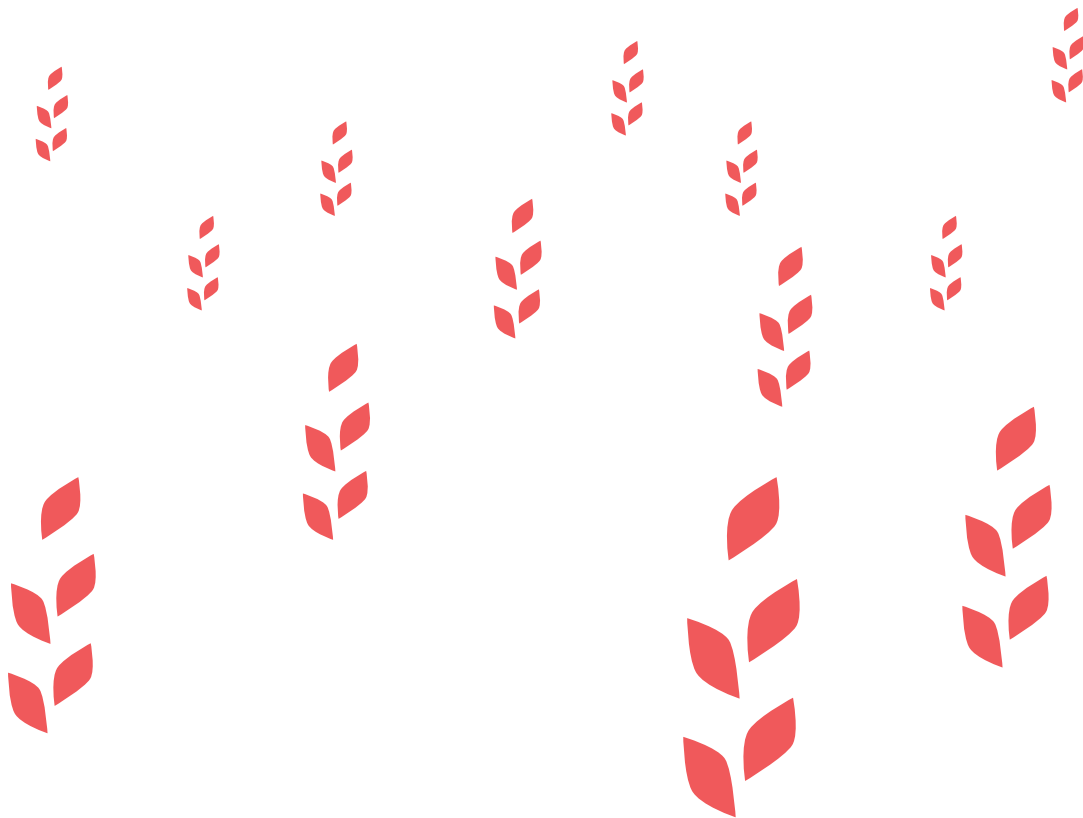
Asemakaavalla osoitetaan yhteensä noin 97 300 k-m² asuinrakennusoikeutta. Alueen asuinkortteleissa noudatetaan pääosin pysäköintinormia 1 ap/75 k-m² tai 1 ap/asunto (AK- ja A-korttelit), 1,5 ap/asunto (AP-korttelit) ja 2 ap/asunto (AO-korttelit). Pysäköinti on suunniteltu toteutettavaksi pääosin korttelien sisäisesti. Yleisille rakennuksille rakennusoikeutta osoitetaan yhteensä 15 500 k-m², joka kattaa Talman nykyisen koulun sekä päiväkodin korttelialueet.

Talmankaaren keskiosaan osoitetaan noin 5 ha laajuinen virkistysalue sekä 3,6 ha laajuinen urheilupuisto, joka mahdollistaa monipuolisten virkistyspalvelujen sijoittumisen alueelle.

Talma och Talma Ski). I detaljplanen beaktas därtill rutterna och grönförbindelserna i riktning mot Kervo samt österut mot Degerberget.

Genom detaljplanen anvisas byggrätt för sammanlagt ca 97 300 vy-m². I bostadskvarteren iakttas i huvudsak parkeringsnormen 1 bp/75 vy-m² eller 1 bp/bostad (AK- och A-kvarteren), 1,5 bp/bostad (AP-kvarteren) och 2 bp/bostad (AO-kvarteren). Parkeringen har planerats främst inom kvarteren. För allmänna byggnader anvisas byggrätt på sammanlagt 15 500 vy-m², vilket omfattar nuvarande Talman skola samt kvartersområdena för daghemmet.

I mellersta delen av Tallmobågen anvisas ett ca 5 ha stort rekreationsområde samt en 3,6 ha stor idrotts-park, vilket gör det möjligt att placera mångsidiga rekreationstjänster i området.



3 Suunnittelun lähtökohdat Utgångspunkter



3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Noin 59 hehtaarin laajuinen suunnitteluala 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.

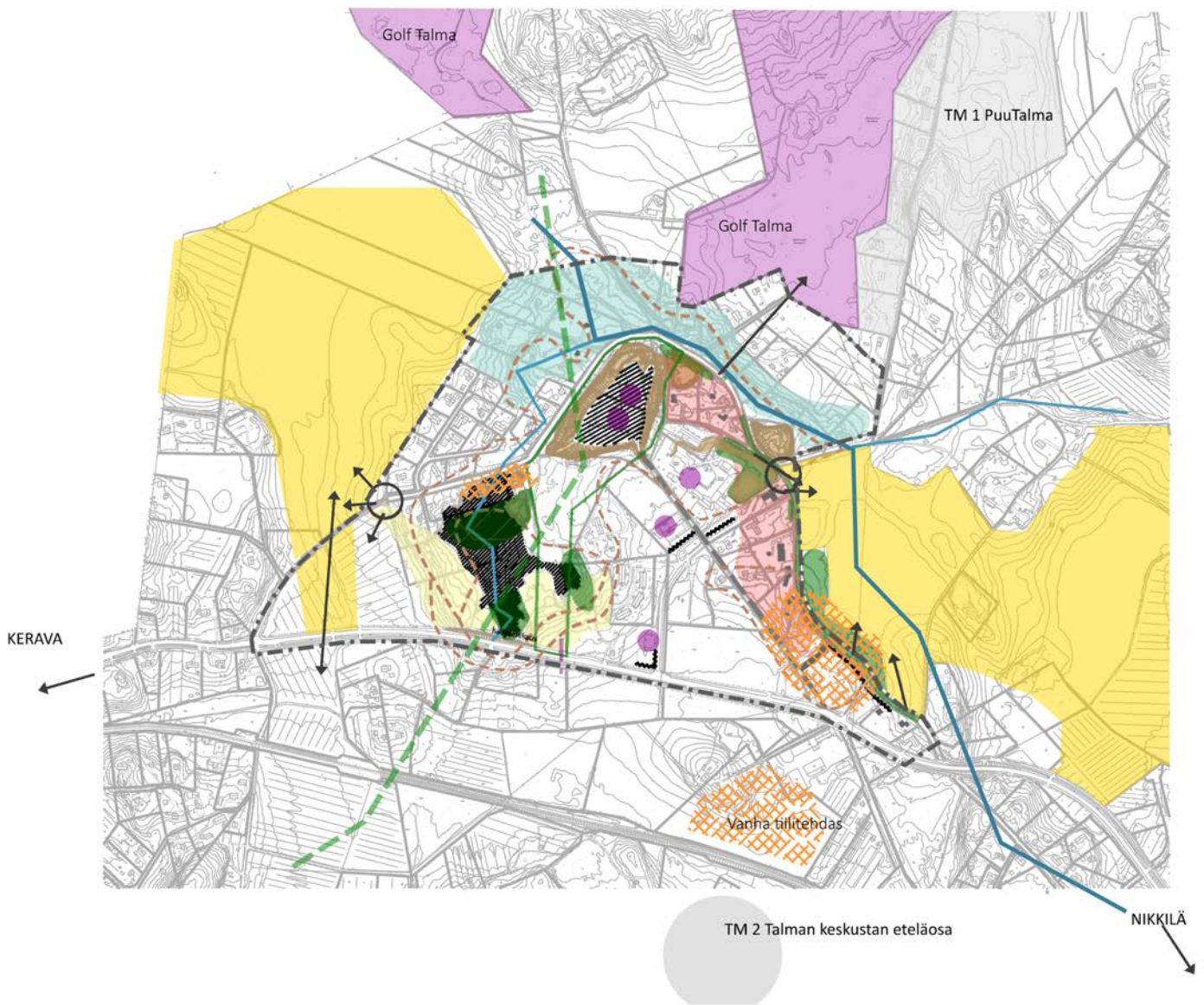
Suunnitteluala kattaa Talmankaaren sisään jäävän alueen kokonaisuudessaan sekä sen luoteis-, pohjois- ja koillispuolelle jäävät pientaloalueet. Eteläisen rajan muodostaa Martinkyläntie ja pohjoisessa osittain Golf Talman alue. Muilta osin rajausta ympäröi pääasiassa maaseutumainen, viljelty peltomaisema.

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 En allmän beskrivning av området

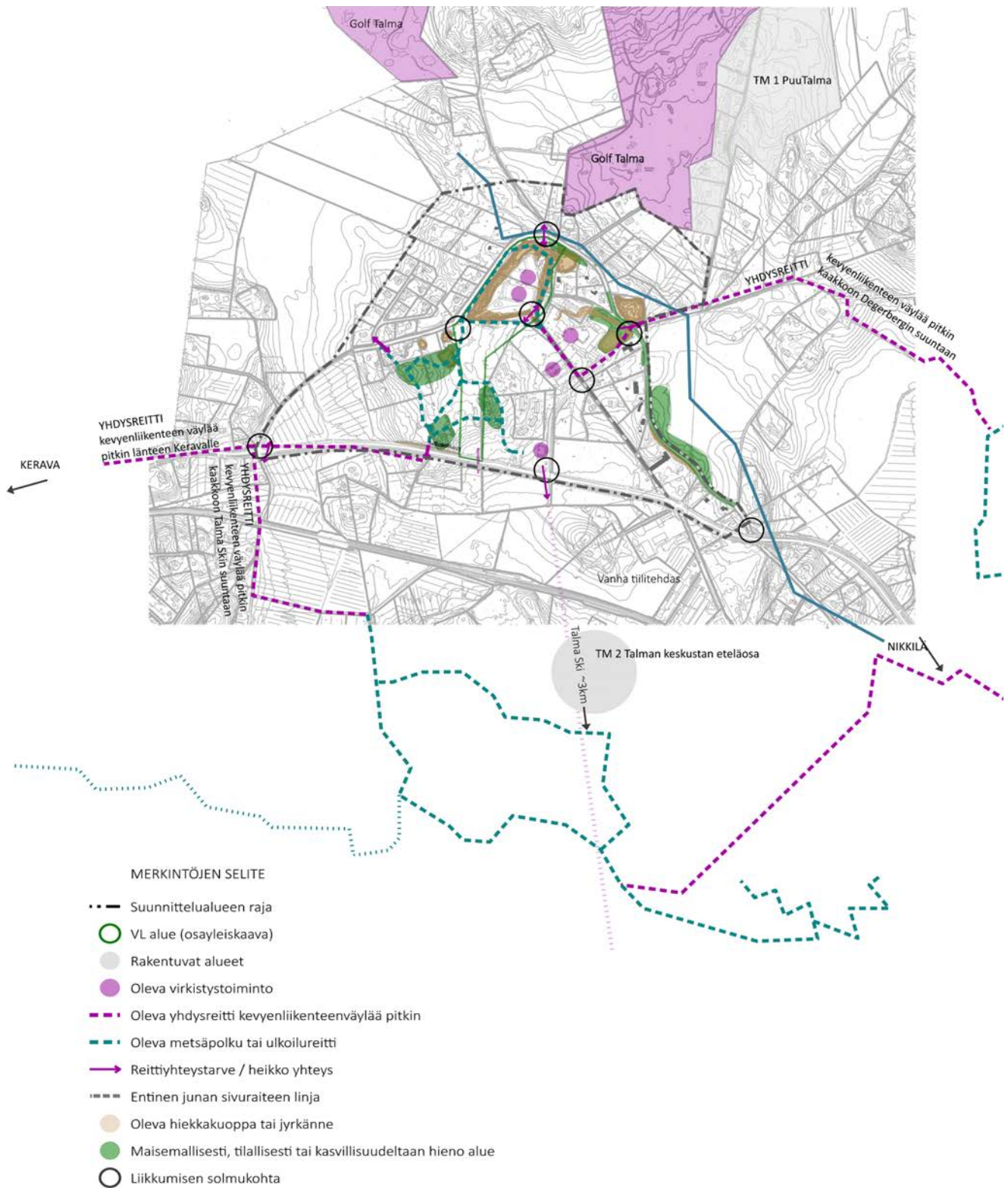
Det ungefär 59 hektar stora planeringsområdet är beläget i Tallmo centrum, ca 6 km nordvästerut från Nickby och ca 4 km österut från Kervo. I söder gränsar området till Mårtensbyvägen, i norr täcker området även småhusområdena på norra sidan av Tallmobågen på gränsen till Golf Talma.

Planeringsområdet täcker hela området innanför Tallmobågen samt småhusområdena på nordvästra, norra och nordöstra sidan av det. I söder gränsar området till Mårtensbyvägen och i norr ställvis till Golf Talma. Till övriga delar omges området av ett landsbygdslikt, odlat åkerlandskap.



- | MERKINTÖJEN SELITE | |
|--------------------|---|
| --- | Suunnittelualueen raja |
| ● | Maisemallisesti arvokas peltoniitty (osayleiskaava) |
| ○ | VL alue (osayleiskaava) |
| ■ | Rakentuvat alueet |
| ● | Oleva virkistystoiminto |
| — | Entinen junan sivuraiteen linja |
| ■ | Lämmin aurinkoinen rinne kaakkois-länsi välillä |
| ■ | Kylmä varjainen rinne koillis-luode välillä |
| ■ | Lakialue |
| ■ | Laaksomainen tila |
| — | Päävedenjakaja |
| — | Osavaluma-alueen raja |
| ● | Oleva hiekkakuoppa tai jyrkänne |
| ○ | Maalajien rajat |
| ■ | Mahdollisesti pilaantuneita maita |
| ● | Maisemallisesti, tilallisesti tai kasvillisuudeltaan hieno alue |
| — | Alueen sisäinen ekologinen yhteys |
| ○ | Maiseman solmukohta |
| → | Pitkä näkymä |
| — | Maisemavaurio / maiseman häiriötekijä |
| ○ | Alueella kylämainen tunnelma |

Ote valmisteluvaiheen ympäristöanalyysistä (Sitowise Oy). Analyysikartalle on havainnollistettu suunnittelualueella vallitsevan merkittävimmät maisemalliset ja topografiset tekijät. Lisäksi kartalla rakennetun ympäristön nykytilaa kuvaavia elementtejä. Utdrag ur miljöanalysen i beredningskedet (Sitowise Oy). Analyskartan visar de rådande, mest betydande landskapsmässiga och topografiska faktorerna. Dessutom innehåller kartan element som beskriver den byggda miljöns nuläge.



Ote valmisteluvaiheen reitistöanalyysistä (Sitowise Oy). Analyysikartalle on havainnollistettu suunnittelualueen sijoittuminen ympäröiviin reitistöihin ja toimintoihin. Utdrag ur analysen av ruttnätverket i beredningskedet (Sitowise Oy). Analyskartan visar planeringsområdets läge i förhållande till omgivande leder och funktioner.

3.1.2 Luonnonympäristö

Maisema

Martinkyläntien pohjoispuolella sijaitsevan Talmankaaren yleismaisemaa voi luonnehtia ilmeeltään varsin vehreäksi ja maalaismaiseksi. Maisemassa vaihtelevat metsien ja viljeltyjen peltojen ohella myös historian aikana mm. teollisuuden myötä muokkautuneet alueet hiekkakuoppineen. Suunnittelualueen näkyvimpänä elementtinä on keskivaiheilla sijaitseva harjumainen, metsäinen ja osittain kallioinenkin lakialue (kuva s. 18), joka laskee lännessä kohti maisemallisesti huomionarvoista peltoaukeaa (kuvat s. 22) ja idässä jo osittain rakentuneelle alavammalle savikkoalueelle, jota halkoo luode-kaakosuunnassa kulkeva vanhan junaradan pistoraitien linjaus. Maisemallisesti arvokas peltoniitty alueen itäisissä osissa rajaa 1900-luvun alkupuolella Talmankaaren varrelle kylämäisesti rakentunutta asuinmiljöötä. Pohjoisessa osittain pientalojen hallitsema rinteinen maisema sulautuu osaksi niittymäistä maalaismaisemaa rajautuen lopulta Golf Talman hoidettuihin nurmikkoalueisiin.

Kasvillisuudeltaan huomionarvoisia alueita ovat mm. suunnittelualueen itäosassa, Talmankaaren tielinjaan rajautuva pieni metsäinen palsta, joka luo näkemäesteen peltomaiseman ja rakennetun ympäristön välille. Myös Talman koulun alueella on maisemallisesti tärkeätä puustoa, kuten myös suunnittelualueen keskivaiheilla sijaitsevassa, osittain kallioisessa metsässä.

Pisimmät katkeamattomat näkymät ovat alueen läntisillä ja itäisillä peltoaukeilla, mutta myös Talmankaaren keskivaiheilta muodostuu pohjoiseen suuntautuvia hieman pidempiä näkemiä.

3.1.2 Naturmiljön

Landskap

Landskapet vid Tallmobågen på norra sidan av Mårtensbyvägen kan beskrivas som en grönskande landsbygd. Skogarna och de odlade åkrarna varvas bl.a. av sandgropar vid områden som genom tiderna bearbetats av industrin. De mest synliga elementet i planeringsområdet är det åsliknande, skogsklädda och delvis klippiga krönet (bild s. 18), som i väster sänker sig mot ett landskapsmässigt beaktansvärt åkerlandskap (bilder s. 22) och i öster till ett delvis bebyggt, mer låglänt område på lermark som i nordvästlig-sydvästlig riktning klyvs av sträckningen för stickspåret till den gamla tågbanan. Den landskapsmässigt värdefulla åkerängen i områdets östligaste delar avgränsar den bylika boendemiljön som byggdes upp längs Tallmobågen i början av 1900-talet. I norr smälter den ställvis småhusdominerade slutningen samman med det ängsliknande landsbygdslandskapet för att till sist nå Golf Talmas vårdade gräsområden.

Områden som är beaktansvärda i fråga om vegetationen finns bl.a. i planeringsområdets östra del där ett litet skogsskifte intill Tallmobågen utgör ett siktskydd mellan åkerlandskapet och den byggda miljön. Även vid Talmon koulu finns ett landskapsmässigt värdefullt trädbestånd, liksom även i skogen i mitten av området. Skogen är delvis en hållmarks-skog.

De längsta obrutna vyerna finns längs de västra och östra åkerlandskapen, men även från de mellersta delarna av Tallmobågen bildas något längre vyer mot norr.



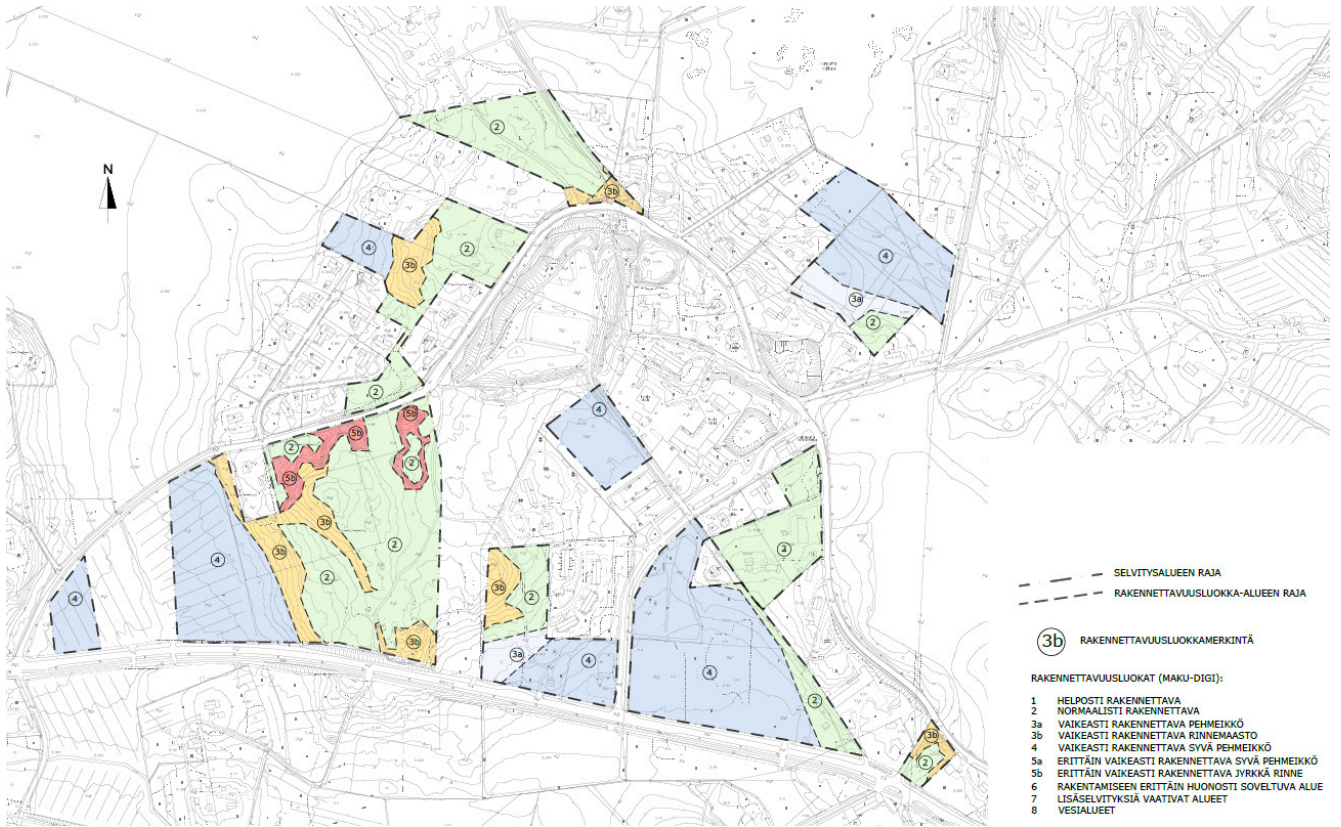
Näkymä Talmankaaren läntiselle peltoaukealle. Utsikt mot Tallmobågens öppna fält i väster.



Näkymä koillisessa kohti Golf Talman aluetta. Utsikt mot nordost och Golf Talma.



Näkymä Talmankaaren itäosan peltoaukealle. Utsikt mot det öppna fältet vid Tallmobågen.



Rakennettavuusselvityksen kartta. Byggharhetsutrednings karta (Geosolver Oy).

Topografia, maaperä, rakennettavuus

Suunnittelualue on pinnanmuodoiltaan vaihtelevaa, maanpinnan korkeustaso vaihtelee noin välillä +35,0...+57,0. Matalimmat kohdat ovat Martinkyläntien varren peltoalueilla, alueen itä- ja länsireunoilla ja korkein kohta Martinkyläntien ja Talmankaaren välisellä harjulla alueen keskivaiheilla. Alueella vuorottelevat peltoaukeat ja pinnanmuodoiltaan jyrkemmät, yleensä metsäiset mäet.

Talmankaaren alueen topografiaan vaikuttaa olennaisesti myös 1900-luvulla harjoitettu soranotto. Syvimmät kuopat sijaitsevat nykyisen urheilukentän alueella sekä Talmankaaren ja kallioisen harjun laen välisellä alueella. Lisäksi Talmankaaren ja Laaksotien liittymän pohjoispuolella, sekä Talmankaaren itä-osassa on tyypillistä maa-aineksen kaivuun aiheuttama korkeusvaihtelu.

Alueelle teetettiin keväällä 2022 rakennettavuusselvitys (Geosolver Oy) jonka selvitysalue kattoi

Topografi, jordmån, byggharhet

Planeringsområde har omväxlande yta och markhöjden ligger på ca +35,0...+57,0 m. De lägsta punkterna finns på åkrarna längs Mårtensbyvägen, i områdets östra och västra kanter. Den högsta punkten ligger på åsen mellan Mårtensbyvägen och Tallmobågen i områdets mitt. Åkrarna varvas med brantare, mestadels skogsklädda kullar.

Topografin vid Tallmobågen påverkas starkt även av grustäkt som idkats på 1900-talet. De djupaste groparna finns i området kring den nuvarande idrottsplanen samt i området mellan Tallmobågen och krönet av den klippiga åsen. Dessutom finns det på norra sidan av anslutningen mellan Tallmobågen och Blekdalsvägen samt i östra delen av Tallmobågen höjdskillnader som typiskt uppkommit av jordtäkt.

Våren 2022 lät man göra en byggharhetsutredning (Geosolver Oy). Utredningsområdet i fråga

pääasiassa kunnan maanomistuksen. Selvitysalueella (kuva s. 23) todettiin Makudigin mukaisia rakennettavuusluokkia 2, 3a, 3b, 4 ja 5b. Yleistettynä selvitysalueella peltoalueet kuuluvat suurimmaksi osaksi luokkiin 3a ja 4 (vaikeasti rakennettava pehmeikkö tai vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö). Metsäiset ja pinnanmuodoiltaan jyrkemmät alueet kuuluvat luokkiin 2 (helposti rakennettava) tai 3b ja 5b (vaikeasti tai erittäin vaikeasti rakennettava rinnemaasto).

Luokituksen perusteella voidaan määrittää alustavat perustamistavat rakennuksille, kaduille ja kunnallistekniikalle tutkimusalueen kattavuusalueella. Normaalisti rakennettavilla alueilla (luokka 2) kantava kitkamaakerros (moreeni) tai kallio nousee lähelle maanpintaa ja perustaminen voidaan tehdä pääosin maanvaraisesti tai irtilouhitun kallion varaan. Paikoin luokan 2 alueilla esiintyy paksuja, vaihtelevia kitkamaakerroksia, jotka voivat vaatia syvempiä perustuksia. Ohuella pehmeiköllä (luokka 3a) tarvitaan paalutusta tai massanvaihtoa korvaamaan ohuet painuvat maakerrokset. Kadut ja kunnallistekniikka voivat edellyttää paikoin pohjanvahvistuksia, joista kyseeseen tulevat esikuormitus tai massanvaihto. Syvemmillä pehmeikköalueilla (luokka 4) tulee rakennukset perustaa paaluilla. Kadut ja kunnallistekniikka edellyttävät pohjanvahvistuksia, kuten esikuormitusta, syvästabilointia tai paalulaattaa. Vaikeasti tai erittäin vaikeasti rakennettavilla rinnealueilla maanvarainen perustaminen on yleisesti mahdollista ja paikoin rakentaminen edellyttää loughintaa. Pehmeikköalueilla tulee rakenteiden suunnittelussa sekä maanrakennustöissä huomioida lähellä maanpintaa sijaitseva pohjavesitaso ja mahdollisuuksien mukaan välttää pohjaveden alueellista alentamista.

omfattade i huvudsak den kommunägda marken. I utredningsområdet (bild s. 23) fastställdes byggbarhetsklasserna 2, 3a, 3b, 4 och 5b enligt MAKU-digi. Generellt sätt hör åkerområdena till största delen till klasserna 3a och 4 (svårt bebyggbar mjuk mark eller djup, mjuk mark). De skogsklädda och till ytformen brantare områdena hör till klasserna 2 (enkelt byggbar) eller 3b och 5b (svårt eller mycket svårt byggbar sluttningsterräng).

Utifrån klassificeringen kan man fastställa preliminära grundläggningssätt för byggnaderna, gatorna och kommunaltekniken. I normalt byggbara områden (klass 2) når ett bärande skikt av friktionsjord (morän) eller berggrunden nästan upp till markytan och då kan grundläggningen göras i huvudsak på marken eller lösbrutet berg. I de områden som hör till klass 2 förekommer det ställvis tjocka, omväxlande skikt av friktionsjord som kan kräva djupare fundament. På tunn, mjuk mark (klass 3a) behövs pålning eller massutskiftning för att kompensera för de tunna jordlagren som sätter sig. Gatorna och kommunaltekniken kan ställvis förutsätta förstärkning av grunden, varvid förbelastning eller massutskiftning kommer i fråga. På de djupare, mjukare markerna (klass 4) ska byggnaderna grundas på pålar. Gatorna och kommunaltekniken förutsätter förstärkning av grunden, som t.ex. förbelastning, djupstabilisering eller påldäck. På sluttningar som är svåra eller mycket svåra att bebygga är det generellt sätt möjligt med grundläggning på marken och sprängning förutsätts på vissa ställen. På mjuka marker ska man vid planeringen av konstruktionerna samt markbyggnadsarbetena beakta att grundvattennivån är nära markytan och i den mån det är möjligt undvika lokal grundvattensänkning.

Kasvillisuus ja eläimistö

Alueen osittain vanhoille pelloille muodostuneissa metsissä esiintyy lehtomaisuutta, mutta metsät ovat pääosin kuitenkin hoidettuja talousmetsiä. Puusto vaihtelee harvennetusta, varttuneesta, osittain kallioisesta männiköstä nuorehkoihin ja tiheämpiin lehtipuuvaltaisiin kuvioihin.

Kesällä 2021 teetetyin luontoarvojen katselmuksen ja sitä keväällä-kesällä 2022 täydentäneen luontoselvityksen (Envibio Oy) mukaan alueen metsikkö ei ole rakenteeltaan lahokaviosammaleen esiintymiselle tärkeää ydinaluetta eikä luontoselvityksissä ole löydetty lahokaviosammaleen itiöpesäkkeitä. Selvityksissä ei myöskään ole havaittu liito-oravan esiintymisestä kertovia merkkejä, eikä alueelta ole ennestään tiedossa liito-oravahavaintoja. Alueella vallitsevat luontotyyppikuviot sopivat kuitenkin melko hyvin liito-oravalle, joten lajin leviäminen alueelle on tulevaisuudessa mahdollista. Alueella ei ole havaittu viitasammakoille sopivia kutupaikkoja.

Talmankaarella on havaittu yhteensä 12 lintulajia, joilla oli yksi tai useampia reviierejä alueella tai sen välittömässä lähiympäristössä. Nämä lajit ovat: keltasirkku, kirjosieppo, kuusitiainen, lehtokerttu, mustapääkerttu, mustarastas, pajulintu, peippo, punakylkirastas, sirittäjä, talitiainen ja varis. Yksikään em. lajeista ei kuitenkaan ole uhanalainen, silmälläpidettävä tai sisälly EU:n lintudirektiivin liitteeseen.

Aloituvaiheessa osallisilta kerättyjen kommenttien mukaan alueella on runsaasti espanjasiruetanoita, joka on osoitettu kansalliseksi haitalliseksi vieraslajiksi.

2022 suoritettussa luontoselvityksessä alueella havaittiin kohtalaisen runsaasti pohjanlepakoita sekä yksi viiksisiiippa / isoviiksisiiippa. Yksilöitä havaittiin laajalti eri puolilla kuljettua reittiä, eikä lepakoille erityisen tärkeitä alueita ole eroteltavissa. Selvityksen

Flora och fauna

Skogarna, som ställvis börjat växa på gamla åkrar, är lundaktiga men har i huvudsak vårdats som ekonomiskogar. Trädbeståndet varierar från gallrade, vuxna tallar som ställvis växer på hållmark till yngre och tätare lövträdsdominerade figurer.

Enligt en översikt av naturvärdena som utarbetades sommaren 2021 och den kompletterande naturinventeringen som gjordes våren–sommaren 2022 (Envibio Oy) är skogen beträffande strukturen inget viktigt kärnområde för förekomsten av grön sköldmossa och i naturinventeringarna påträffades inte heller sporkapslar av grön sköldmossa. I inventeringarna observerades inga tecken på förekomster av flygekorre, och man känner inte heller till tidigare observationer av flygekorrar i området. De rådande naturtypsfigurerna lämpar sig emellertid rätt så bra för flygekorrar och därför är det möjligt att arten breder ut sig till området i framtiden. I området har inga för åkergrödor lämpliga lekplatser observerats.

Vid Tallmobågen har man observerat sammanlagt 12 fågelarter som har ett eller flera revir i området eller dess omedelbara näromgivning. Dessa arter är: gulsparv, svartvit flugsnappare, svartmes, trädgårdsångare, svarthätta, koltrast, lövsångare, bofink, rödvingetrast, grönsångare, talgoxe och kråka. Ingen av nämnda arter är emellertid en hotad art, nära hotad art eller en art som ingår i bilagan till EU:s fågeldirektiv.

Enligt kommentarer som samlades in av intressenterna i begynnelsekedet finns det rikligt av mördarsniglar i området. Mördarsniglar är en invasiv art av nationell betydelse.

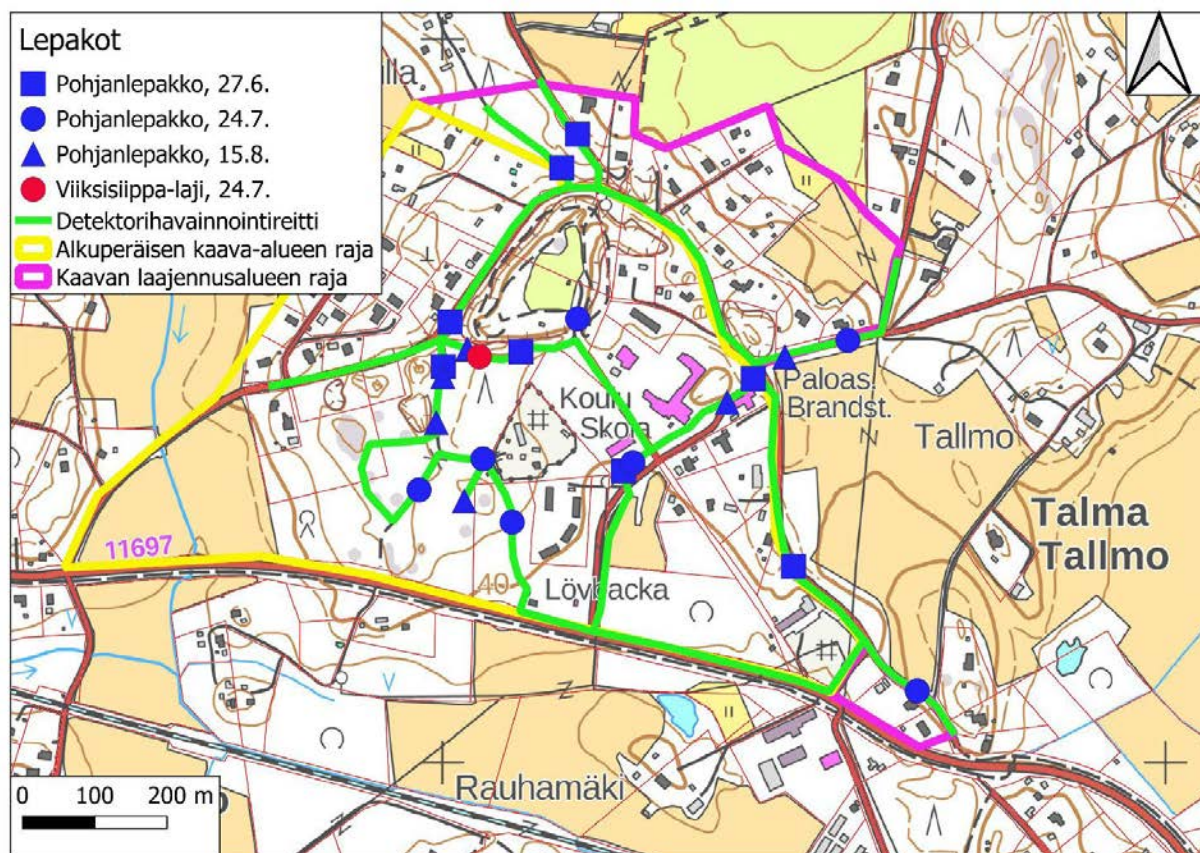
I en naturinventering som genomfördes 2022 observerades tämligen rikligt med nordfladdermöss samt en mustaschfladdermus/taigafladdermus. Individerna påträffades på olika håll längs den inventerade rutten

mukaan viiksisiippojen / isoviiksisiippojen vähäinen havaintomäärä oli hieman yllättävää, vaikka nämä lajit suosivatkin enemmän metsiä kuin pientalovaltaisia alueita. Muista yleisistä lepakkolajeista korvayökkö saattaa esiintyä alueella, sillä tämän lajin havaitseminen on vaikeaa sen hiljaisen äänen ja käyttäytymisen vuoksi.

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.*

och inga särskilt viktiga områden för fladdermöss kunde urskiljas. Enligt inventeringen var det ringa antalet observerade mustaschfladdermöss/taigafladdermöss något överraskande, även om dessa arter föredrar skog framom småhusdominerade områden. Av de andra vanliga fladdermusarterna kan det hända att det förekommer brunlångöra i området. Det är emellertid svårt att upptäcka denna art då den rör sig så tyst och har ett lågt läte.

Markanvändningsrekommendation: *I den värdeklassificering som Chiropterologiska föreningen i Finland har gjort hör Tallmobågens detaljplaneområde som helhet närmast till klass III: annat område som används av fladdermöss. Vid det framtida byggandet bör man sträva efter att spara skogsdungarna och bevara landskapsstrukturen ungefär såsom den är i dag. Fladdermöss lider av artificiellt ljus och därför vore det bra om det inte ökade i framtiden. Eventuella förekomster av fladdermöss i byggnader som ska rivas bör undersökas innan rivningsarbetet inleds.*



Lepakkohavainnot ja detektorihavainnointireitti. Observationer av fladdermöss och rutten längs vilken observationerna gjordes med detektor (Envibio, 2022).

Pienilmasto

Talmankaaren korkeusvaihtelut, puusto sekä erityisesti rinteiden suuntautuminen vaikuttavat alueen pienilmastoon (mm. lämpötilat, tuulisuus). Talmankaaren harjun länsirinteet muodostavat lämpimiä paikkoja asuinrakentamiselle sekä mm. aurinkoenergian hyödyntämiselle. Koillisen sekä pohjoisen rinteet ovat tyypiltään varjoisempia ja viileämpiä. Avoimet peltoaukeat alueen länsi- ja itäosissa ovat metsittyneitä alueita alttiimpia tuulille.

Talmankaaren soranottoalueet ovat osaltaan paikallisia erityispiirteitä, jotka myös vaikuttavat alueen pienilmastoon. Kunnan työntekijöiden kokemusten mukaan entisen soranottoalueen pohjalla, urheilukentällä, lämpötilat pysyvät ympäristöään viileämpänä melko pitkälle keväeseen.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavoitettava alue sijoittuu Näsebäckenin sekä Sipoonjoen keskiosan valuma-alueille (Talman osayleiskaavan hulevesiselvitys, 2012). Päävedenjakaja kulkee suunnittelualueen pohjoisosassa, rajaten pääosin Golf Talman ja Talmankaaren tiealueen välisen pientaloalueen osaksi Sipoonjoen keskiosan valuma-alueita. Suunnittelualue jakautuu lisäksi kolmeen osavaluma-alueeseen, joista kaksi sijaitsee Näsebäckenin ja yksi Sipoonjoen keskiosan valuma-alueella.

Alueella ei sijaitse vesistöjä, luonnontilaisia tai sen kaltaisia pienvesiä. Alueen läntisellä pellolla kulkee Näsebäckenin valuma-alueella sijaitsevan Ollbäckenin latvapuro, jonka luonnollinen viivytyalue muodostuu pellon eteläreunalle. Talman oy:n ja Talmankaaren asemakaavan alustavissa hulevesitarkasteluissa tämä pellolle muodostuva allas luo luontevan pohjan hulevesien hallinnalle alueen länsiosassa. Pellolta veden luonnollinen virtausuunta on kohti etelää, Martinkyläntien ja junaradan suuntaan, joka tulee huomioitavaksi jatkosuunnit-

Mikroklimat

Höjdvariationerna längs Tallmobågen, trädbeståndet och i synnerhet riktningen på sluttningarna påverkar mikroklimatet (bl.a. temperaturerna, blåsigheten). De västra sluttningarna av åsen är varma platser för bostadshus och fördelaktiga bl.a. för utnyttjande av solenergi. Sluttningarna mot nordost och norr är skuggigare och svalare. De öppna åkrarna i områdets västra och östra delar är mer utsatta för vindar än de skogsbevuxna delarna.

Grustäktsområdena längs Tallmobågen är lokala särdrag som också påverkar mikroklimatet. Enligt kommunanställdas erfarenheter är temperaturerna rätt så långt in på vårsidan lägre i botten av det f.d. grustäktsområdet och på idrottsplanen än på andra ställen.

Vattendrag och vattenhushållning

Det område som ska detaljplaneras finns i Näsebäckens och mellersta Sibbo ås tillrinningsområden (Talman osayleiskaavan hulevesiselvitys, 2012). Huvudvattendelaren går i planeringsområdets norra del och integrerar nästan hela småhusområdet mellan Golf Talma och Tallmobågens vägområde med mellersta Sibbo ås tillrinningsområde. Planeringsområdet fördelar sig dessutom på tre deltillrinningsområden, av vilka två finns på Näsebäckens och ett i mellersta Sibbo ås tillrinningsområde.

I området finns inga vattendrag eller småvatten i naturtillstånd eller därmed jämförbart tillstånd. Övre loppet av Ollbäcken finns på åkern i väst, inom Näsebäckens tillrinningsområde. Bäckens bildar en naturlig fördröjning i åkerns västra kant. I de preliminära dagvattengranskningarna inför Tallmo delgeneralplan och Tallmobågens detaljplan utgör denna bassäng en naturlig bas för dagvattenhanteringen i de västra delarna. Från åkern rinner vattnet naturligt söderut, mot Mårtensbyvägen och tågbanan, vilket tas i beaktande i den fortsatta planeringen. I östra

telussa. Talmankaaren itäosassa sijaitsee pienimuotoisempi, lähinnä kaava-alueen sisäisten virtaamien myötä muodostuva kosteikko, joka on lähtökohdiltaan sopiva sijainti hulevesien viivytykselle alueen itäosassa.

Tehtyjen mittausten (17.3.2022) mukaan pohjaveden painetaso on ollut alueen lounaisosan pehmeiköllä noin 0,4 m maanpinnan alapuolella ja Satotalmantien itäpuolen pehmeiköllä noin 1,45 m maanpinnan alapuolella. Selvitysalueen luoteisalueella havainnot ovat olleet huomattavasti syvemmillä, 6,35 metrin syvyydessä maanpinnasta ja alueen koilliskulman tarkkailuputkessa 4,55 metrin syvyydellä maanpinnasta. Pohjavesialue ei ulotu suunnittelualueelle.

Maa- ja metsätalous

Suunnittelualueen länsiosan pelto on vuokrattu yksityiselle toimijalle, mutta pelto ei ole nykyisellään maanviljelyskäytössä. Alueella ei sijaitse muita vuokrapeltoja eikä myöskään yksityisiä maita, joilla harjoitettaisiin maanviljelystä. Suunnittelualuetta kuitenkin ympäröi laajahkot peltoaukeat, jotka ovat pääosin viljelyskäytössä. Alueella ei ole varsinaisessa talouskäytössä olevaa metsää, mutta metsäalueita voidaan luonnehtia tyypiltään hoidetuksi talousmetsäksi.

Luonnon- ja maiseman suojelukohteet

Luontoselvityksen mukaan alueella ei ole sijaitse luonnonsuojelulla suojeltuja luontotyyppisiä, metsälain erityisen tärkeitä elinympäristöjä, vesilain suojeluvia pienvesiä, uhanalaisia luontotyyppisiä, valtakunnalliset Metso -valintakriteerit täytettäviä kohteita tai muita luonnonsuojelullisesti erityisen merkittäviä luontotyyppikohteita. Pesimälinnustossa ei havaittu luonnonsuojelullisesti arvokasta lajistoa. Lepakoiden päiväpiiloiksi ja kenties lisääntymispaikoiksi sopivia kohteita kartoitettiin tarkemmin kesä-, heinä- ja elokuussa 2022, mutta havainnot ei tehty.

delen av Tallmobågen finns ett mindre, fuktigt ställe som närmast bildas av de interna strömmarna i området. Detta är i princip en lämplig plats för dagvattnens fördröjningen i områdets östra del.

Enligt gjorda mätningar (17.3.2022) var grundvattnets trycknivå ca 0,4 m nedanför markytan på de mjuka markerna i sydväst, och ca 1,45 m nedanför markytan på de mjuka markerna öster om Satotalmavägen. I de nordvästra delarna av utredningsområdet har observationerna varit klart djupare, 6,35 m nedanför markytan, och i observationsröret i det nordöstra hörnet på ett djup av 4,55 m från markytan. Grundvattenområdet sträcker sig inte till planeringsområdet.

Jord- och skogsbruk

Åkern i planeringsområdets västra del har arrenderats ut till en privat aktör, men åkern odlas inte i dagsläget. I området finns inga andra arrendeåkrar eller privata marker där man bedriver jordbruk. Planeringsområdet omges emellertid av vidsträckt åkerlandskap som i huvudsak är odlade. Det finns inga egentliga ekonomiskogar, men vissa skogsparter har karaktären av vårdade ekonomiskogar.

Skyddsobjekt i naturen och landskapet

Enligt naturinventeringen har området inga naturtyper som skyddats med stöd av naturvårdslagen, särskilt viktiga livsmiljöer enligt skogslagen, småvatten som skyddats med stöd av vattenlagen, utrotningshotade naturtyper, objekt som uppfyller de riksfattande Metso-kriterierna eller andra naturtyper som vore särskilt betydande för naturvården. Bland det häckande fågelbeståndet har inga för naturvården värdefulla arter påträffats. Objekt som är lämpliga daggömslen och kanske också förökningsplatser för fladdermöss undersöktes närmare i juni, juli och augusti 2022, men inga observationer gjordes.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella laadittiin rakennushistoriallinen inventointi kesällä 2022 (Sitowise Oy). Talman kylän rajojen voidaan todeta hahmottuneen ajan saatossa luonnonpiirteiden, talon omistajien nimien, tilojen jakamisen ja historiallisten ilmiöiden kuten tielinjausten vaikutuksesta. Historialliset kartat ja kirjoitukset, sekä perimätieto, ovat hyviä apukeinoja alueen likimääräistä rajojen sekä alueen rakentumisen hahmottamiseen. Saatavilla olevien vanhojen karttojen perusteella varhaisimmat karttamerkin­nät alueelta sijoittuivat 1700-luvulle, ja varsinaisia merkkejä asutuksesta on havaittavissa mm. vuoden 1873 senaattikartassa (kuva s. 29). 1933 laaditussa Sipoon pitäjäkartassa alue on jo laajalti rakentunut ja Kerava-Porvoo junarataan liittyvä pistoraide on näkyvässä. Myös Talmankaaren vanha tielinjaus on jäänyt nykyisen hiekkamontun alueelle, uuden tien kulkiessa montun pohjoispuolelta. Vuoden 1933 kartalla vanha tielinjaus on jo poistunut ja liikenne ohjautunut uudelle tielle.



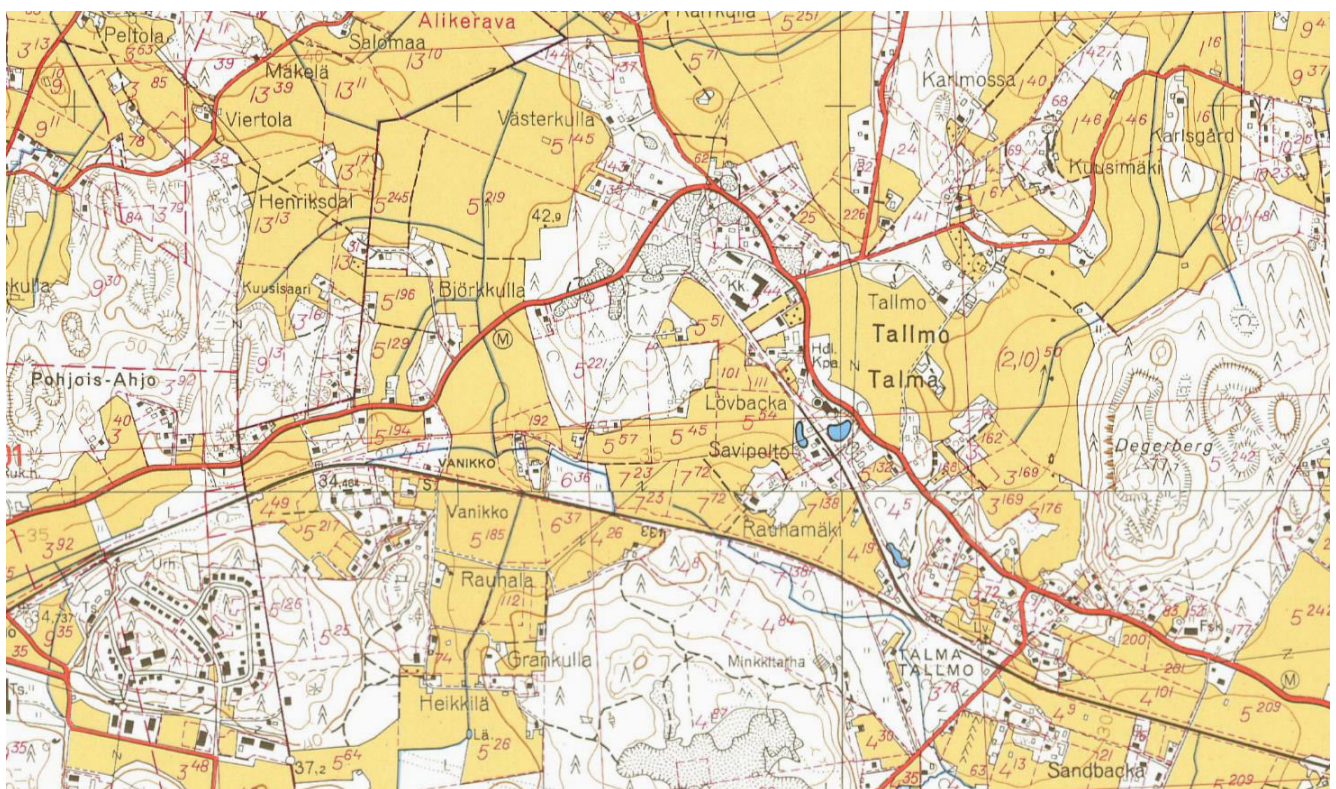
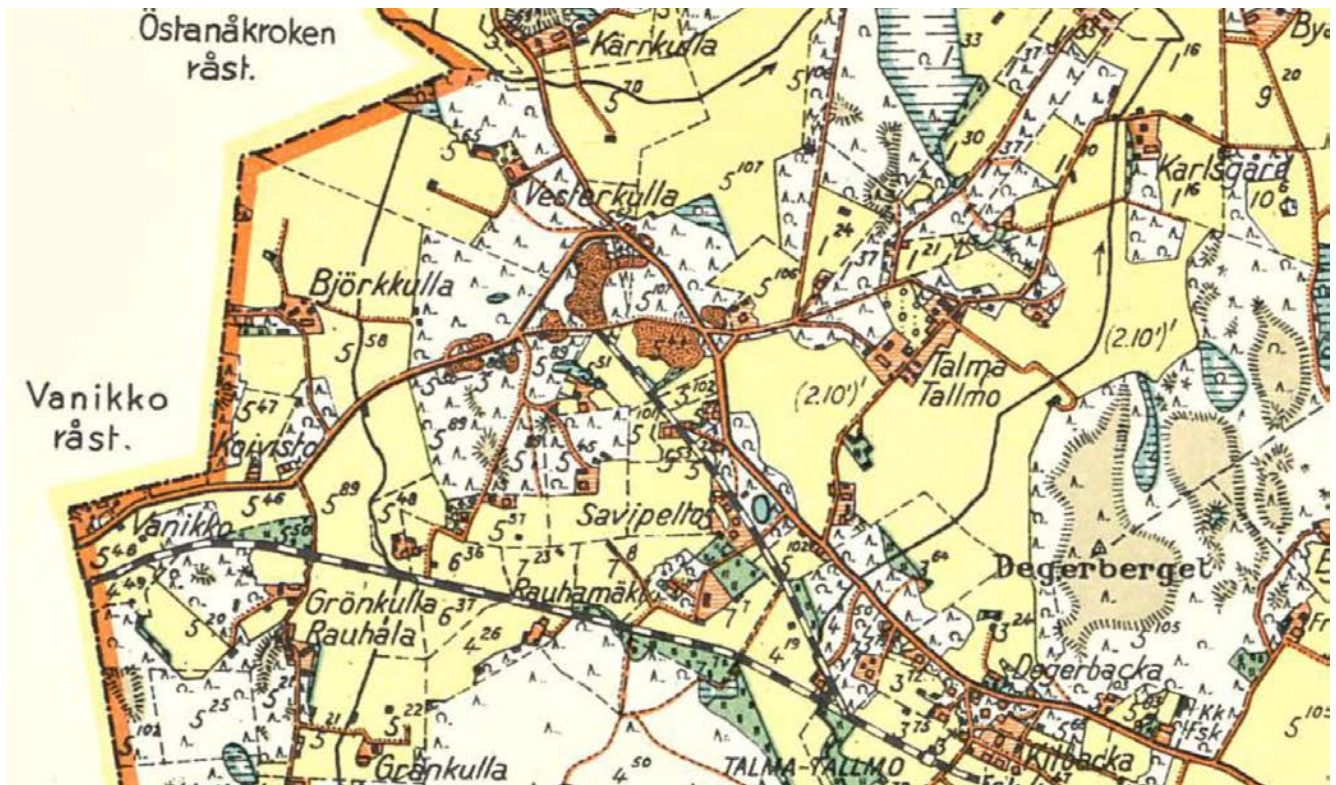
Ote Kuninkaan kartastosta (1776-1780), jossa näkyvässä vanha tielinjaus. Utdrag ur Konungens kartverk (1776-1870), med den gamla vägsträckningen.

3.1.3 Den byggda miljön

I planeringsområdet utarbetades en byggnads­historisk inventering sommaren 2022 (Sitowise Oy). Särdragen i naturen, namn på hemmansäga­re, fastighetsskiften och historiska fenomen, som vägsträckningar, har under åren påverkat Tallmo bys gränser. Historiska kartor och skrifter samt muntlig information som överförts från generation till generation är till hjälp när man ska skapa sig en bild av hur gränserna och området har byggts upp. Utifrån de äldsta tillgängliga kartorna är de tidigaste kartmarkeringarna från 1700-talet, och egentliga beteckningar för bosättning finns bl.a. på senatskar­tan från år 1873 (bild s. 29). I Sibbo sockenkarta från år 1933 har området redan byggts i stor utsträck­ning och man kan se stickspåret till Kervo–Bor­gå-tågbanan. Tallmobågens gamla vägsträckning har blivit under den nuvarande sandgropen och den nya vägen går på norra sidan av den. På kartan från 1933 har den gamla vägsträckningen redan tagits bort och ersatts av den nya vägen.



Talman tiestön selkeä ominaispiirre on edelleen 1830-luvulla valmistunut Porvoontie, sekä junarata, joka avattiin käyttöön vuonna 1874. Alueella nä­kyvässä jo peltoa sekä harvakseltaan rakennuksia. Teyhteys pohjoiseen, Degerbergin länsipuolelta, on rakentunut. Ote Senaattikartasta (1873-1875). Det karakteristiska för vägnätet i Tallmo är fort­farande Borgåvägen som byggdes på 1830-talet och järnvägen som togs i bruk 1874. Åkrar och några byggnader kan redan ses i området. Väg­förbindelsen norrut, väster om Degerberget, är byggd. Utdrag ur Senatskartan (1873-1875).



Ylimpänä: Ote Sipoon pitäjänkartasta (1933). Alueelle on syntynyt laajemmin maatiloja sekä teollisuutta, myös soranottoalueet ovat jo näkyvissä. Vanha ja nykyinen tielinjaus näkyvissä, samoin pistoraide merkitty kartalle. Yllä: Peruskartta (1969). Talman koulu on rakentunut, pistoraide ulottuu enää Lövbackan reunamille. Högst upp: Utdrag ur Sibbo sockenkarta (1933). Kartan visar gårdsbruk och industri, och även grustäktsområdena har tagits upp. Den gamla och nuvarande vägsträckningen liksom stickspåret har markerats på kartan. Ovan: Grundkarta (1969). Talman koulu har byggts, stickspåret går bara till utkanten av Lövbacka.

Talmankaaren vanhaa tielinjaa, sen varrelle muodostunutta asutusta sekä Talman kartanomaisemaa voidaan pitää malliesimerkkeinä tyypillisestä sipoolaisesta, 1900-luvun alkupuolelle jatkuneesta maatalousvaltaisesta kyläkulttuurista. Muutamien säilyneiden tienvarsimökkien ohella alueella on Talmankaarelta erkanevien tonttikatujen varsille sijoittuen jälleenrakennuskauden tyyppitaloja sekä uudempia 1960-1970 -luvun omakotitaloja.

Nykyisellään alueen pohjoisosassa sijaitsee Talman koulu ympäristöineen, urheilukenttä sekä vanha suojeltu paloasemarakennus (kuva s. 31). Talmankaaren molemmilla puolilla on olevaa pientalovaltaista asuinrakentamista. Lännessä asuinrakentamisen pääpaino on Talmankaaren pohjoispuolella ja idässä Satotalmantien, Talmankaaren ja Martin kyläntien sisään sulkeutuvan kolmion alueella, jolla sijaitsee myös varasto- ja teollisuusrakennuksia. Satotalmantien varrella on lisäksi rivitaloasuntoja.

Tallmobågens gamla vägsträckning, bosättningen som uppkommit längs den och herrgårdslandskapet i Tallmo kan betraktas som ett modellexempel på den typiska, jordbruksdominerade bykulturen i Sibbo i början av 1900-talet. Utöver några bevarade stugor längs vägkanterna finns det typhus från återuppbyggnadstiden samt nyare egnahemshus från 1960–1970-talen längs tomtgatorna som går ut från Tallmobågen.

Idag finns skolan Talman koulu med omgivning, en idrottsplan och en gammal, skyddad brandstationsbyggnad i norra delen av området (bild s. 31). På bägge sidorna av Tallmobågen finns småhusdominerade bostadsområden. I väster ligger tonvikten i bebyggelsen på norra sidan av Tallmobågen, och i öster i det triangelformade området mellan Satotalmavägen, Tallmobågen och Mårtensbyvägen, där det även finns lager- och industribyggnader. Längs Satotalmavägen finns dessutom radhus.



Talman paloasema (*Talmukka*) ja kyläraittia. Oikealla Talman koulun kiinteistö. Brandstationen (*Talmukka*) och bygatan i Tallmo. Till höger skolfastigheten Talman koulu. (Sitowise Oy, 2022).

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Suunnittelualueen väestökanta on nykyisellään noin 140 asukasta, Talman keskustan tilastoalueen asukasmäärän ollessa noin 580 (vuoden 2021 lopussa). Alueella sijaitseva Talman ala-aste sekä päiväkoti houkuttelevat Talmankaarelle ja sen läheisyyteen myös lapsiperheitä.

Yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenteellisesti Talmankaari muodostaa pienimuotoisen asuin- ja palvelukeskittymän, jossa on piirteitä maaseutuasutuksesta, alueen kuitenkin sijoituessa pääkaupunkiseudun joukkoliikennevyöhykkeelle. Talma kytkeytyy osaksi pääkaupunkiseudun liikenneverkkoa Keravan juna-aseman ja valtateiden kautta. Yleisesti Talman alue on pääosin hajanaista, autoilun varaan rakentunutta maaseutuasutusta, josta pyritään osayleiskaavan mukaisesti kehittämään toimintakykyinen kunnanosa. Talmankaari on ensimmäinen asemakaava, jolla käynnistetään alueen kehittyminen Kerava-Nikkilä junarataan tukeutuvaksi eheäksi kokonaisuudeksi. Suunnittelualue sijoittuu jo nykyisellään olevien joukkoliikennedyhteyksien varrelle (bussi), joskin keskeinen hanketta ohjaava tekijä on ollut tulevan henkilöjunaliikenteen mahdollistama kestävä aluekehitys.

Talmankaaren asemakaavalla täydennysrakennetaan merkittävästi nykyisen Talman kyläkeskuksen aluetta. Tällä, ja muilla asemakaavoilla, mahdollistetaan osaltaan uuden joukkoliikennedyhteyden perustaminen tulevaisuudessa, sekä parannetaan nykyisen joukkoliikenteen edellytyksiä. Suunnittelualue sijoittuu pääasiassa olemassa olevan, mutta kehitettävän liikenneverkon varaan, mikä vähentää mm. investointitarvetta asemakaavan toteutuksessa.

Befolkningens struktur och utveckling i planområdet

I dag bor det ca 140 personer i planeringsområdet, medan invånartalet för Tallmo centrum enligt statistiken är ca 580 (vid utgången av år 2021). Lågstadiet och daghemmet lockar även barnfamiljer till Tallmobågen.

Samhällsstruktur

Med hänsyn till samhällsstrukturen bildar Tallmobågen en småskalig bostads- och servicekoncentration som har drag av landsbygdsbosättning samtidigt som området ligger inom huvudstadsregionens kollektivtrafikzon. Tallmo integreras i huvudstadsregionens trafiknät via tågstationen i Kervo och riksvägarna. På det hela taget är Tallmo en splittrad glesbygd där invånarna är beroende av bil. I enlighet med delgeneralplanen är strävan att utveckla området till en fungerande kommunal. Tallmobågen är den första detaljplanen som startas för att utveckla området till en sammanhängande helhet som stöder Kervo-Nickby-banan. Planeringsområdet ligger redan nu intill kollektivtrafikförbindelser (buss). Visserligen har en viktig faktor som styr projektet varit att uppnå en hållbar regionutveckling som möjliggör den framtida persontågstrafiken.

I och med detaljplanen för Tallmobågen kan det nuvarande bycentrumet kompletteringsbyggas avsevärt. Denna plan och andra detaljplaner bidrar till möjligheterna att grunda den nya kollektivtrafikförbindelsen i framtiden och förbättrar förutsättningarna för den kollektivtrafik som finns idag. Planeringsområdet är i huvudsak beläget invid ett befintligt trafiknät som visserligen behöver förbättras men som minskar behovet av investeringar i anslutning till planens genomförande.

Taajamakuva

Talmankaaren suurmaisemaa hallitsevat luonnon-tilaiset metsäpalstat, mäkialueet ja peltoaukeat; mm. Talman kartanoympäristö on pysynyt viljeltynä tähän päivää saakka. Talmankaaren nykyinen kyläkeskus sijoittuu vanhan paloasemarakennuksen ja Talman koulun kiinteistön muodostamalle alueelle. Rakennukset edustavat 1950–1960 -luvulle tyypillistä arkkitehtuuria ja muodostavat osaltaan alueelle kylämäistä identiteettiä. Taajamakuvasa keskusalue erottuu selkeästi sitä ympäröivästä rakenteesta, joka on pääosin tyypillistä, 1960-luvulta alkaen rakentunutta pientalovaltaista asuinalueita. Poikkeuksina ovat vanhat, osittain 1900-luvun alkupuolella rakentuneet, puurakenteisen asuinrakennukset pihapiireineen.

Asuminen

Suunnittelualueella sijaitsee kahta yhtiömuotoista rivitalokiinteistöä lukuun ottamatta pääasiassa omakotitaloja, jotka sijoittuvat verraten isoille tonteille (tonttikoko vaihtelee välillä 1500–8000 m²). Rakennuskanta vaihtelee 1900-luvun alkupuolen puurakenteisista asuintaloista uudempiin ja materiaaleiltaan vaihteleviin rakennuksiin.

Palvelut

Talman peruskoulu sekä päiväkoti sijaitsevat suunnittelualueella, palvelun koko Talman osayleiskaavan laajuista aluetta. Suunnittelualueella ei nykyisellään sijaitse päivittäispalveluita, joskin alueella on ajoittain ollut pienimuotoista toimintaa kuten kioskeja. Talmankaaren alue tukeutuu nykyisellään vahvasti kaupallisten palvelujen osalta Keravan Ahjoon ja kunnallisten palvelujen osalta Nikkilään. Keravan palvelukeskittymä on suunnittelualueen sijaintiin nähden kävelyn ja pyöräilyn kulkumuotojen osalta alle 3 km etäisyydellä (kuva s. 34).

Tätortsbild

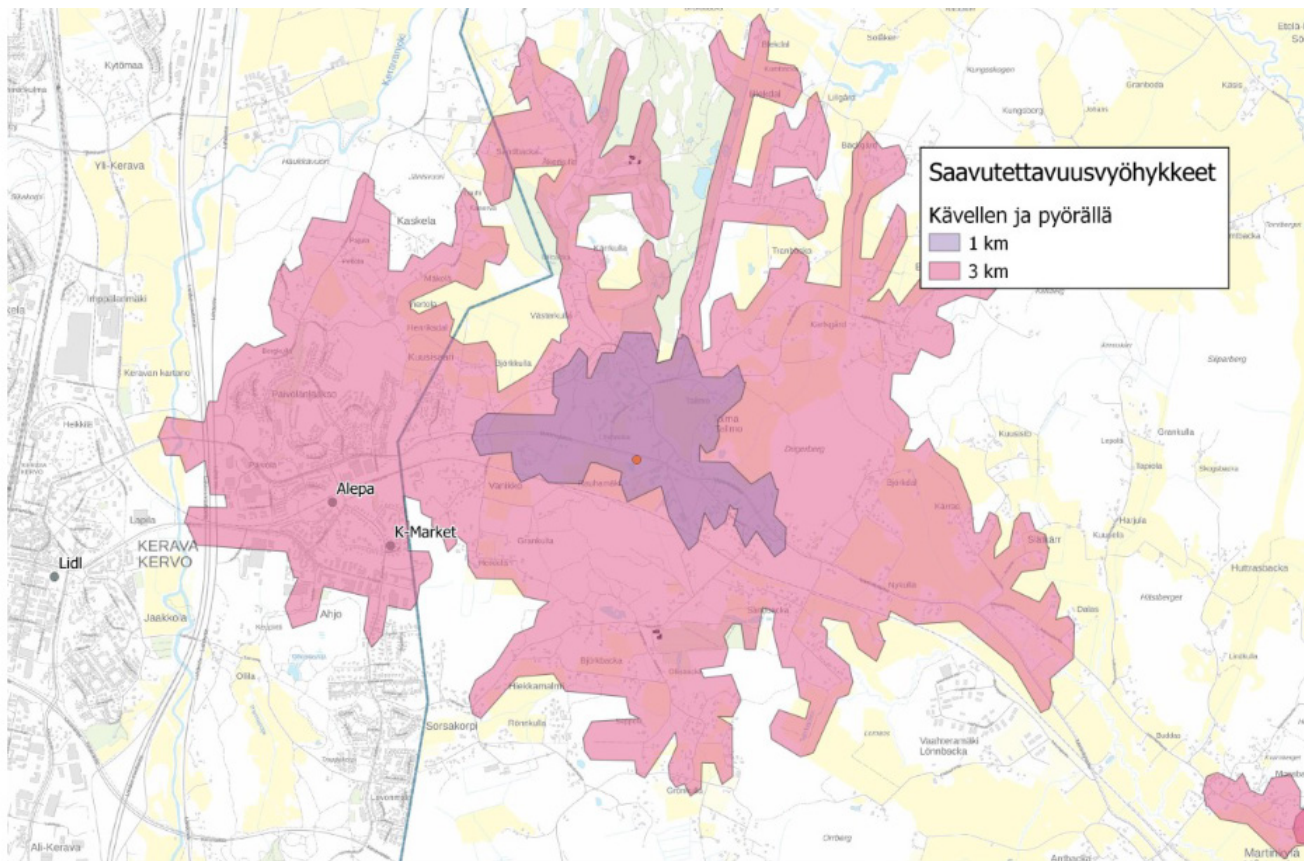
Storlandskapet vid Tallmobågen domineras av skogsskiftet i naturtillstånd, backar och öppna åkrar; bl.a. omgivningen kring Tallmo gård har odlats fram till dessa dagar. Det nuvarande bycentrumet vid Tallmobågen ligger på ett område mellan den gamla brandstationen och skolfastigheten Talman koulu. Byggnaderna företräder för 1950–1960-talen typisk arkitektur och ger området en byliknande identitet. I tätortsbilden skiljer centrum klart ur i den omgivande strukturen, som främst är ett typiskt småhusdominerat bostadsområde som byggts upp sedan 1960-talet. Undantagen utgörs av gamla trähus med gårdsområden som delvis härrör från det tidiga 1900-talet.

Boende

I planeringsområdet finns det, bortsett från två radhusfastigheter i bolagsform, i huvudsak egna hemshus som uppförts på relativt stora tomter (fastighetsstorleken varierar mellan 1 500 och 8 000 m²). Byggnadsbeståndet varierar från trähus från 1900-talets första hälft till nyare byggnader i olika material.

Service

Talman koulu och ett daghem finns i planeringsområdet och betjänar hela området i delgeneralplanen för Tallmo. För närvarande har planeringsområdet ingen dagligservice förutom att småskalig verksamhet drivs tidvis, såsom kiosker. I fråga om den kommersiella servicen stöder sig Tallmobågen starkt på Ahjo i Kervo och i fråga om den kommunala servicen på Nickby. Servicekoncentrationen i Kervo ligger på mindre än 3 km promenad- och cykelavstånd från planeringsområdet (bild s. 34).



Sipoon kaupan palveluverkkoselvityksen mukaiset saavutettavuusalueet Talmassa vuonna 2021 (WSP). Tillgänglighetsområdena i Tallmo enligt Sibbo kommuns utredning av servicenätet år 2021 (WSP).

Virkistyspalvelujen osalta suunnittelualan pohjoispuolella sijaitsee Golf Talma ja etelässä, noin 3 km etäisyydellä Talma Ski -laskettelukeskus ja seikkailupuisto monipuolisine harrastustarjontoineen.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Alueen läheisyydessä oleva suurin elinkeinotoiminnan harjoittaja on Golf Talma, joka rajautuu pääosin suunnittelualan pohjoisrajalle. Alueen keskivaiheilla sijaitsee Rakennuspartio Oy:n kiinteistö, jossa on harjoitettu elinkeinotoimintaa. Lisäksi alueelle on sijoittunut muutamia pienyrittäjiä pääasiassa asuin-kiinteistöjen yhteyteen. Alueen itäosan kiinteistöllä on lisäksi varikko- ja varastointitoimintaan keskittynyt toimija. Kaava-alueen ulkopuolella, Martinkyläntien eteläpuolella, sijaitseva Semtu Oy on merkittävä paikallinen yritys. Kaava-alueen pohjoispuolella, Nygårdintien varrella, toimii lisäksi lihatukkuliike.

När det gäller rekreationstjänster finns Golf Talma norr om planeringsområdet och på ca 3 km avstånd söderut slalomcentret Talma Ski och en äventyrs-park med mångsidigt hobbyutbud.

Arbetsplatser, näringsverksamhet

Golf Talma, som gränsar till planeringsområdet i norr, är den största näringsutövaren i närheten av planeringsområdet. I områdets mellersta del finns Rakennuspartio Oy:s fastighet, där näringsverksamhet har idkats tidigare. Därtill har det funnits några småföretagare främst i anslutning till bostadsfastigheterna. På en fastighet i områdets östra del finns dessutom en aktör som är inriktad på depå- och lagringsverksamhet. Semtu Oy, som finns utanför planområdet, söder om Mårtensbyvägen, är ett betydande lokalt företag. På planområdets norra sida, längs Nygårdsvägen, finns dessutom en köttparti-handel.



Virkistyspolkua suunnittelualueen keskiosassa. (Sitowise Oy, 2022). Rekreatiostig i mellersta delen av planeringsområdet. (Sitowise Oy, 2022).

Virkistys

Alueella sijaitseva Talman urheilukenttä on asukkaiden ja koululaistenkin aktiivisessa käytössä niin kesäisin kuin talvisin. Kenttä palvelee myös kauempaa saapuvia käyttäjiä. Talvisin vanhaan hiekkamonttuun sijoittuvalla kentällä luistellaan, ja se toimii osittain myös hiihtolatujen risteyspisteenä. Alueella on nykyisellään 60 m juoksurata, pituushyppypaikka, kuularinki sekä ulkokuntoilulaitteita (streetworkout/parkour/ulkokuntoilu). Kentän läheisyydessä on yleisesti hyvät mahdollisuudet hyödyntää alueen maastoa mm. juoksuun ja kävelyyn.

Talmankaaren keskiosan metsäalueilla on useita kävelypolkuja ja alue on hyvin aktiivisessa virkistyskäytössä. Erityisesti alueen korkeimmalla kohdalla sijaitsevaa kallioaluetta pidetään erityisen viihtyisänä ja sitä käyttävät niin alueen asukkaat kuin päiväkotiryhmätkin. Alueella on myös hyvät puitteet ulkoiluttaa koiria.

Rekreation

Idrottsplanen används flitigt av invånare och skolelever såväl sommar som vinter. Till planen kommer också användare längre bortifrån. På vintern kan man åka skridsko på planen i den gamla sandgropen och här går även en del skidspår i kors. För närvarande finns det en 60 m lång löpbana, en längdhoppplats, en kulring och anordningar för utomhusmotion (streetworkout/parkour/motionsidrott). I närheten av planen finns det allmänt taget bra möjlighet att t.ex. jogga och promenera i terrängen.

I skogspartierna i mellersta delen av Tallmobågen finns det flera gångstigar och området används aktivt för rekreation. Det högst belägna klippiga området betraktas som särskilt trivsamt och det används av såväl invånare som daghemsgrupper. Området är också en bra omgivning att rasta hundar i.

Suunnittelualan sijainti on varsin hyvä myös suhteessa ympäröiviin virkistysmahdollisuuksiin. Alueen pohjoispuolella sijaitsee Golf Talma ja noin 3 km etäisyydellä etelässä Talma Ski monipuolisin virkistys- ja harrastustoimintoinen. Talmankaaren länsipuolelta on yhteydet Keravan suuntaan Martinkyläntien kautta, ja koillisessa, Laaksotien kautta myös Degerbergin suuntaan.

Liikenne

Alueen tärkeimmät liikenneväylät muodostuvat suunnittelualuetta etelässä rajaavasta, Keravan ja Nikkilän yhdistävästä Martinkyläntiestä (pt 11 697) sekä kunnan hoidossa olevista ja aluetta sisäisesti palvelevista Talmankaaresta ja Satotalmantiestä. Kunnan tiet ovat pääosin päällystettyjä, mutta etenkin Talmankaaren osalta huonokuntoisia ja bussiliikenteen toiminnan kannalta kunnostusta vaativia.

Talmankaaren alueen joukkoliikenteen palvelutaso on nykyisellään verraten hyvä. Alue on hyvin saavutettavissa nykyisiä joukkoliikenneyhteyksiä hyödyntäen; Talman koulua ja lähistön asuinalueita palveleva runkolinja 985 tarjoaa arkipäivisin koululaisille ja muille käyttäjille yhteyden välillä Kerava-Talma-Nikkilä. Reittiä ajetaan myös viikonloppuisin (la-su) noin tunnin vuorovälein aina alkuyöhön saakka. Linjat 982 (Talman koulu - Nikkilä) sekä 984 ja 984K (Hindsby (Knuters) - Nickby - Tallmo) ajetaan vain koulupäivinä päiväsaikaan. Suunnittelualueella (Talmankaari, Satotalmantie, Martinkyläntie) on kokonaisuudessaan 13 bussipysäkkiä, jotka ovat hyvin saavutettavissa suunnittelualan eri osista.

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 joukkoliikenteen jatkoyhteydet etelään mm. Helsinkiin ja pohjoiseen.

Planeringsområdets läge är mycket fördelaktigt även i förhållande till rekreationsmöjligheterna i närheten. På norra sidan av området finns Golf Talma och ca 3 km söderut Talma Ski med sina mångsidiga rekreationstjänster och hobbyverksamheter. Från västra sidan av Tallmobågen finns förbindelser via Mårtensbyvägen mot Kervo, och i nordost går förbindelser via Blekdalsvägen även i riktning mot Degerberget.

Trafik

De viktigaste trafikförbindelserna i området är Mårtensbyvägen (lv 11697, Kervo–Nickby), som avgränsar planområdet i söder, och Tallmovägen och Satotalmavägen, som betjänar den interna trafiken i området. Kommunen underhåller de sistnämnda. De kommunala vägarna är i huvudsak belagda, men i dåligt skick särskilt på Tallmobågen. Busstrafiken förutsätter istandsättning på vägarna.

Kollektivtrafiken i området kring Tallmobågen uppvisar för närvarande en tämligen bra servicenivå. Området kan nå enkelt med kollektiva trafikförbindelser; stamlinje 985 har turer vardagar på sträckan Kervo–Tallmo–Nickby och betjänar således Talman koulu och andra användare i de närliggande bostadsområdena. Turer körs även under veckoslut (lö–sö) med ungefär en timmes intervall ända till timmarna strax efter midnatt. Linjerna 982 (Talman koulu–Nickby) samt 984 och 984K (Hindsby (Knuters)–Nickby–Tallmo) körs bara dagtid under skoldagar. I planeringsområdet (Tallmobågen, Satotalmavägen, Mårtensbyvägen) finns det sammanlagt 13 busshållplatser som kan nå enkelt från olika delar av planeringsområdet.

Kollektivtrafiken i Tallmo stöder sig starkt på Kervo järnvägsstation, som ligger på ett avstånd av cirka fyra kilometer från centrum av Tallmo. I fråga om dagliga resekedjor är stationen i Kervo en viktig anslutningsparkeringsplats för invånarna i Tallmo, då den möjliggör bra förbindelser för omstigning söderut bl.a. till Helsingfors och norrut.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Talmankaaren alue esiintyy seuraavissa Sipoota koskeissa rakennus- ja kulttuurihistoriallisissa selvityksissä: Sipoon rakennuskulttuuri 1982 (Kulttuurihistoriatoimikunta / Eila Perkiö) ja Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys 2006 (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy, Ympäristötoimisto Oy). Osana asemakaavatyötä teetettiin Talmankaaren alueen rakennushistoriallinen inventointi (liite 12), jonka tarkoituksena oli dokumentoida asemakaavan suunnittelutyötä varten olemassa olevien kiinteistöjen nykytilanne ja päivittää aiemmissa selvityksissä inventoitujen kohteiden tiedot. Kohteiden arvottaminen on tehty yhteistyössä kunnan, konsultin ja museoviranomaisen kanssa.

Osayleiskaavan suojelumerkinnät

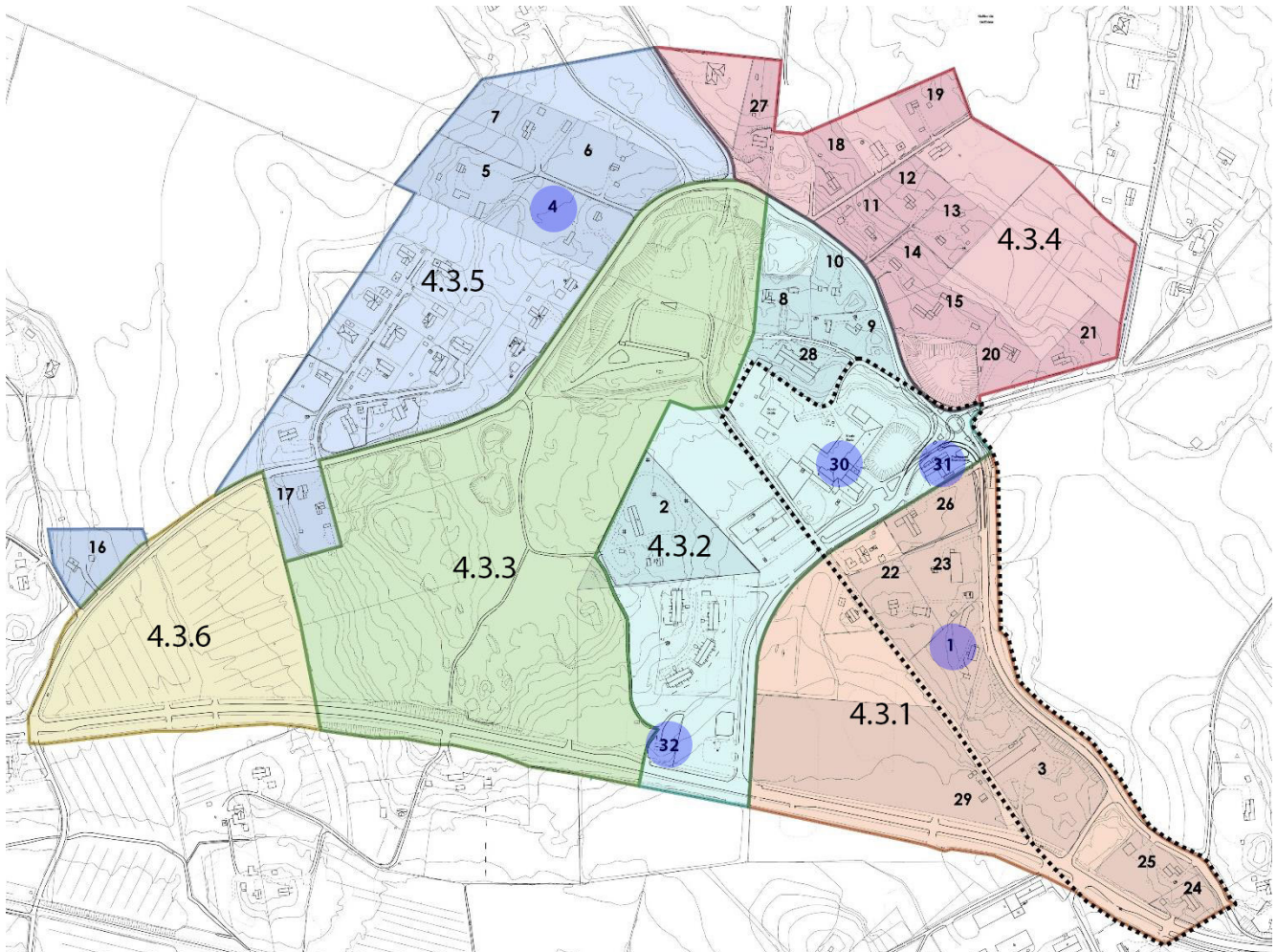
Suunnittelualueella sijaitsee neljä Talman osayleiskaavassa paikallisesti arvokkaaksi merkittyä kohdetta, joihin kohdistuvia toimenpiteitä on esitetty rajoitettavaksi. Kohteiden arvotus perustuu Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksen (2006) luokitteluun, jossa luokat 1 ja 1-2 ovat kaava-alueen arvokkaimmat kohteet, joiden joukosta saattaa myöhemmin löytyä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaita kohteita. Luokkaan 2 on tulkittu kohteet, jotka sisältävät luokkien 1 ja 1-2 ominaisuuksia, mutta säilyneisyytensä ja vähemmän esteettisen arvonsa vuoksi niillä on lähinnä oma paikallinen merkityksensä. Talmankaaren alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt kuuluvat inventoinnin perusteella arvoluokkiin 1-2 sekä 2. Luokkaan 1-2 sisältyy vuonna 1923 rakennettu Lillängsbacka (sr/421065) sekä vuonna 1955 valmistunut Talman koulu (sr/421068). Vuonna 1940 rakennettu paloasema (sr/421067), 1920 rakennettu Löfbacka (sr/421069) sekä vuodelta 1946 peräisin oleva Grankulla (sr/ 421072) kuuluvat

Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Området vid Tallmobågen nämns i följande byggnads- och kulturhistoriska inventeringar i Sibbo: Sipoon rakennuskulttuuri 1982 (Kulttuurihistoriatoimikunta / Eila Perkiö) och Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys 2006 (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy, Ympäristötoimisto Oy). Som en del av detaljplanearbetet lät man göra en byggnadshistorisk inventering av området vid Tallmobågen (bilaga 12). Syfte med inventeringen var att inför detaljplaneringen dokumentera nuläget hos de befintliga fastigheter och uppdatera uppgifter om objekt som granskats i tidigare inventeringar. Objekten har värderats som ett samarbete mellan kommunen, konsulten och museimyndigheten.

Skyddsbeteckningar i delgeneralplanen

I planeringsområdet finns fyra objekt som anvisats som lokalt värdefulla i delgeneralplanen för Tallmo. Det föreslås att man begränsar vilka åtgärder som kan utföras på dem. Värderingen av objekten grundar sig på klassificeringen i utredningen om kulturmiljö och byggnadsarv i Sibbo kommun (2006), där klasserna 1 och 1-2 är de mest värdefulla i området. Bland dem kan det senare återfinnas värdefulla objekt av riks- och landskapsintresse. I klass 2 har man placerat objekt som innehåller egenskaper hos klasserna 1 och 1-2, men som med hänsyn till hur de bevarats och hur estetiska de är främst har en egen, lokal betydelse. Utifrån inventeringen hör de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna och miljöerna i detaljplaneområdet vid Tallmobågen till värdeklasserna 1-2 och 2. I klass 1-2 ingår Lillängsbacka (sr/421065), som uppfördes år 1923, och Talman koulus byggnad från år 1955 (sr/421068). Brandstationen från år 1940 (sr/421067), Löfbacka från år 1920 (sr/421069) och Grankulla från år 1946 (sr/421072) hör till klass 2.



Inventointikohteet ja osa-alueet. Kartalla 1) Lillängsbacka, 4) Grankulla, 30) Talman koulu, 31) VPK:n paloasema ja 32) Löfbacka (purettu). Alueesta 4.3.1 katkoviivalla erotettuna Talman kartanomaiseman summittainen rajaus. Inventerade objekt och delområden. På kartan 1) Lillängsbacka, 4) Grankulla, 30) Talman koulu, 26) FBK:s brandstation och 32) Löfbacka (har rivits). Den ungefärliga gränsen för herrgårdslandskapet inom område 4.3.1 visas med streckad linje.

luokkaan 2.

Rakennetun kulttuuriympäristön inventointi ja kohteiden arviointi 2022

Vuoden 2022 inventoinnin mukaan Talmankaaren ympäristössä asutuksen ja rakennetun ympäristön vaiheista kertovat ilmiöt keskittyvät erityisesti päätien Talmankaari, kartanomiljöön ja kyläkeskuksen muutoksiin. Vanhin tielinja, tienvariasutus ja Talman kartanomaisema edustavat Sipoolle tyypillistä maatalousvaltaista kyläkulttuuria, joka jatkui perinteisenä 1900-luvun alkupuolelle saakka. Suunnittelualueella on säilynyt muutamia tunnistettavia vanhoja tienvarsimökkejä, joiden lisäksi Talmankaarelta erkanevien tila- tai tonttiteiden

Inventeringen av den byggda kulturmiljön och värderingen av objekten 2022

Enligt den inventering som gjordes år 2022 är det främst förändringarna på huvudvägen Tallmobågen, i herrgårdsmiljön och i bycentrumet som beskriver de olika skedena i den byggda miljön. Den äldsta vägsträckningen, bebyggelsen längs vägen och herrgårdslandskapet företräder den jordbruksdominerade bykulturen som fortgick på traditionellt vis ända till början av 1900-talet. Några gamla stugor strax intill vägen har bevarats inom planeringsområdet. Därtill finns det hus som är typiska för återuppbyggnadstiden och modernare egnahemshus från 1960- och 1970-talen i grupper på de fastighets- och

yhteydessä on ryhmissä myös jälleenrakennuskauden tyyppitaloja tai modernimpia omakotitaloja 1960-1970-luvulta (kuva s. 38: 4.3.5). 1920-luvulle tultaessa rautatien vaikutus on alkanut näkyä mm. teollisuudessa (kuten tila Fredbacka, kartalla kohde 3), ja myöhemmin 1950-1960-luvulla uusi kansakoulu (30) sekä VPK-toiminta (31) toivat kyläkeskukseen erityyppisiä uudisrakennuksia. Koulun pohjoispuolella on muutamia vanhan 1800-luvun tienlinjan varrelle rakentuneita 1950-luvun pientaloja (8-10). Talmankaaren pohjoisosan vanhimmat 1900-luvun vaihteen rakennukset sijoittuivat Talmankaaren tien ja tilateiden läheisyyteen. Pohjoisosan rinnealueella asuinrakentaminen (4.3.4) kiihtyi erityisesti 1950-luvulla, aluksi Kylänpääntien risteyksestä, ja laajentuen metsäalueelle Talmankaarta seuraten.

Kartanomaisema ja pohjoinen asutus

Talmankaaren kartanomaisema (katkoviivoitettu alue 4.3.1 kuvassa s. 38) sijoittuu pääosin suunnitelualueen itäosaan. Maisemaan liittyvät rakennuskohteet ovat aiemmassa inventoinnissa kuvattu sisältyväksi kartanomaisema-alueeseen asutushistoriallisten, paikallishistorian ilmiöiden, rakennushistoriallisten ja arkkitehtonisten sekä ympäristöarvojen vuoksi. Talmankaaren kartanomaisemalla on etenkin paikallista merkitystä ja se on rakennuskohteineen säilyneisyytensä sekä esteettisten ominaisuuksien vuoksi vähintään paikallisesti arvokas.

Talman kartanomaisema-alueen lisäksi voidaan nostaa esiin osa-alueena yhtenäisin Talmankaaren pohjoinen rinneasutus ja pienmaisema (alue 4.3.4). Rinteelle on rakentunut, osin vanhojen tilojen perinteisille tonteille, 1950-1960-luvun tyyppitaloryhmä. Rakennukset ovat säilyneet kohtalaisesti tai hyvin aikakautensa tyylin ja rakennusperinteen mukaisina.

tomtvägar som viker av från Tallmobågen (bild s. 38: 4.3.5). Vid övergången till 1920-talet började järnvägens inverkan synas bl.a. inom industrin (såsom fastigheten Fredbacka, objekt nr 2 på kartan), och den nya folkskolan (30) senare på 1950-1960-talet samt FBK-verksamheten (31) förde med sig olika slags nybyggnader till centrum. På norra sidan om skolan finns några småhus från 1950-talet längs den gamla vägsträckningen från 1800-talet (8-10). De äldsta, vid sekelskiftet 1800-1900 uppförda byggnaderna i norra delen av Tallmobågen är placerade i närheten av vägen och fastighetsvägarna. På sluttningarna i den norra delen accelererade bostadsbyggandet (4.3.4) särskilt på 1950-talet, till en början från korsningen med Byändavägen och senare till skogsområdet längs Tallmobågen.

Herrgårdsskapet och bosättningen i norr

Herrgårdsskapet (gräns med streckad linje i område 4.3.1 på bild s. 38) är i huvudsak beläget i den östra delen av planeringsområdet. De byggobjekt som relaterar till landskapet har i en tidigare inventering beskrivits som element i herrgårdsskapet med anledning av sina bebyggelsehistoriska, lokalhistoriska, byggnadshistoriska och arkitektoniska och miljömässiga värden. Herrgårdsskapet har framför allt lokal betydelse och ska på grund av de bevarade byggnadsobjekten och estetiska egenskaperna betraktas som ett åtminstone lokalt värdefullt objekt.

Utöver herrgårdsskapet kan man lyfta fram sluttningsbebyggelsen och mikrolandskapet i norr som det mest sammanhängande delområdet (område 4.3.4). En grupp typiska hus från 1950- och 1960-talet har uppförts på sluttningen, ställvis på tomter som hört till gamla hemman. Byggnaderna har bevarats tämligen väl eller väl enligt den stil och byggnadstradition som rådde under respektive era.



Vasemmallalla kunnan omistuksessa oleva Grankulla (1946) ja oikealla yksityisomisteinen Lillängsbacka (1923). Till vänster kommunägda Grankulla (1946) och till höger privatägda Lillängsbacka (1923).

Talman koulu

Talman koulusta laadittiin rakennushistoriallinen selvitys kesällä 2022 (Arkkitehdit Freese & Schulman, liite 8). Selvityksessä on tutkittu myös laajemmin Talman kansakoulun historiaa 1900-luvun alusta alkaen.

Talman kansakoulu on Sipoon ensimmäinen suomenkielinen kunnallinen koulu. Se perustettiin vuonna 1908, paljon aikaisemmin kuin rakentaminen Talman nykyisen koulun alueella alkoi. Koulun vaiheet kansakoulusta peruskouluun seuraavat Suomen yleistä kouluhistoriaa. Instituutiona se on ollut tärkeä koko lähialueelle. Monien sukupolvien kasvatuksen lisäksi, koulu on kautta aikojen ollut tärkeä kohtaamispaikka. Koulu on tarjonnut kirjasto-, harrastus- sekä terveystalvueluita asukkaille.

Kansakoulu aloitti toimintansa vuonna 1911 nykyisessä Martinkylän koulurakennuksessa. Koulu kärsi jo alusta lähtien tilanpuutteesta. Vasta vuonna 1954, kun Satotalmantien koulurakennus (A-osa) valmistui, saatiin ajanmukaiset tilat. Koulussa oli opetustilojen lisäksi kokonainen siipi opettajien asunnoille. Jo muutaman vuoden jälkeen kävi kuitenkin ilmi, että tilat olivat riittämättömät. Oppilasmäärä oli jatkanut kasvuaan. Yhteiskunnallinen kehitys johti pienten kyläkoulujen sulkemiseen,

Skolan Talman koulu

En byggnadshistorisk inventering gjordes av skolbyggnaden sommaren 2022 (Arkkitehdit Freese & Schulman, bilaga 8). I inventeringen undersöktes också folkskolans historia från ingången till 1900-talet.

Talman kansakoulu, Sibbos första finskspråkiga kommunala skola grundades redan år 1908, långt före den första byggnaden i Sandtäkt uppfördes. Skolans historia följer det finska skolväsendets skeenden, med början i folkskola och övergång till grundskola. Som institution har skolan varit viktig för hela närområdet. Förutom att fostra generationer av barn har den också varit en samlingspunkt som erbjudit invånarna service i form av bibliotek, sjukvård och hobbyverksamhet.

Folkskolan inledde sin verksamhet år 1911 i nuvarande Mårtensby skola. Den tampades redan från början med utrymmesbrist. Först år 1954 när skolbyggnaden (A) på Satotalmavägen blev färdig kunde man flytta in i mer ändamålsenliga utrymmen. Förutom en flygel för undervisning hade skolan också en skild del med lärarbostäder. Redan efter några års verksamhet stod det emellertid klart att utrymmena inte var tillräckliga. Elevantalet hade fortsatt växa. Den samhällseliga utvecklingen ledde

jonka seurauksena oppilaat keskitettiin isompiin kouluihin.

Vuonna 1964 rakennettiin kauan odotettu laajennus (B-osa). Samassa yhteydessä valmistui myös uusia asuntoja opettajille. Seuraava suuri muutos tehtiin 1990-luvulla. Silloin valmistui yhdistävä-osa, joka yhdisti kaikki koulun tilat saman katon alle. Aikaisemmat osat peruskorjattiin. Koulun eri rakentamisvaiheet ovat parantaneet toimintaolosuhteita hetkellisesti, mutta muutokset eivät valitettavasti ole olleet pitkäjäsenä juoksussa kestäviä. 2000-luvulla koulurakennuksessa todettiin sisäilmaongelmia, ja koulu muutti uuteen paviljonkiin vuonna 2018. Vuonna 2021 koulun B-osa purettiin ja sen tilalle rakennettiin toinen paviljonkirakennus varhaiskasvatuksen käyttöön.

Talman koulun rakennusvaiheet edustavat kouluarkkitehtuurin eri aikakausia. Kolmesta päävaiheesta 1960-luvun vaihe on valitettavasti menetetty, lukuun ottamatta opettajien asuntolaa, joka ei enää ole koulun käytössä. 1950-luvun koulurakennus on suhteellisen hyvin säilynyt ja on tyypillinen esimerkki aikakauden huolella toteutetusta hyötyarkkitehtuurista. Arkkitehtuuri on melko anonymia eikä paikkaan sidottu. Koulu

också till att mindre byskolor stängdes och fler elever koncentrerades till färre skolor.

År 1964 fick skolan en efterlängttade tillbyggnad (B) och nya bostäder för lärare byggdes. Följande



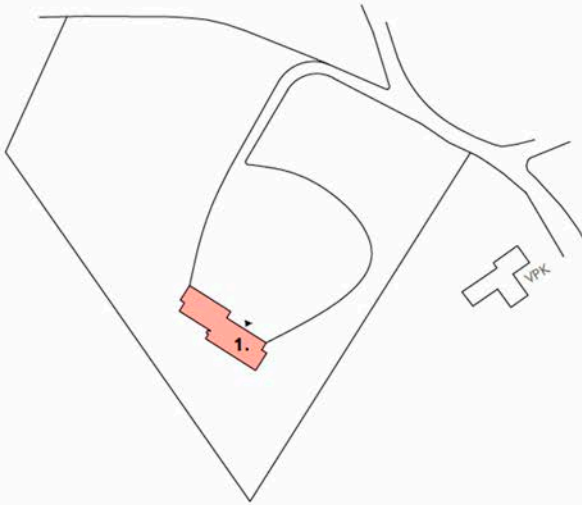
Ylimpänä: 1954 valmistunut Talman kansakoulu nykyinen A-osa. Keskellä: 1964 valmistunut koulun B-osa, joka on purettu. Alimpana: 1999 valmistunut laajennus nykyinen C-osa. Överst: nuvarande A-sektionen i Talman koulu, byggd 1954. I mitten: skolans B-del från 1964 som har rivits. Nederst: utvidgningen från 1999, den nuvarande C-sektionen.

stora ändring gjordes i slutet av 1990-talet. Då förenades de två tidigare byggnaderna med C-delen samtidigt som reparations- och ändringsarbeten utfördes i de befintliga delarna. Varje ombyggnad innebar en klar förbättring för skolans verksamhet men dessvärre visade sig lösningarna inte vara hållbara på sikt. Under 2000-talet konstaterades fukt- och inomhusluft problem i byggnaderna. År 2018 flyttade skolan till en tillfällig paviljong på norra sidan av skolgården. År 2021 revs B-delen och gav plats för en till paviljong där förskolan nu verkar.

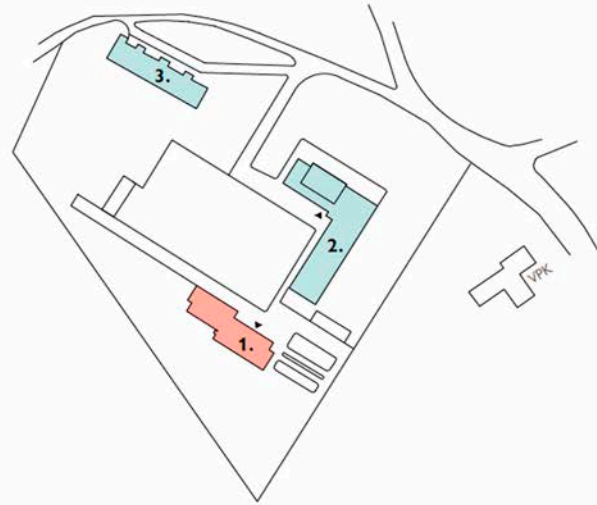
Talma-skola byggdes under tre olika skeden som alla representerar en viss tidsperiod inom skolarkitekturen. Av dessa skeden har tyvärr 1960-talet till största del gått förlorat med undantag av lärarbostäderna som bevarats men inte längre är i skolans användning. 1950-talets folkskolebyggnad är tämligen väl bevarad och utgör ett tidstypiskt exempel på en välgenomtänkt nyttobyggnad. Arkitekturen är rätt anonym och anknyter inte direkt till platsen. Skolan

Rakennusvaihekaaviot

1:2000

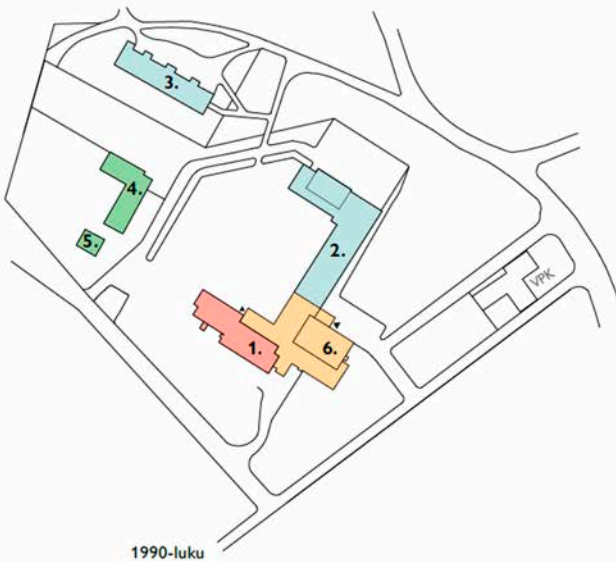


1950-luku

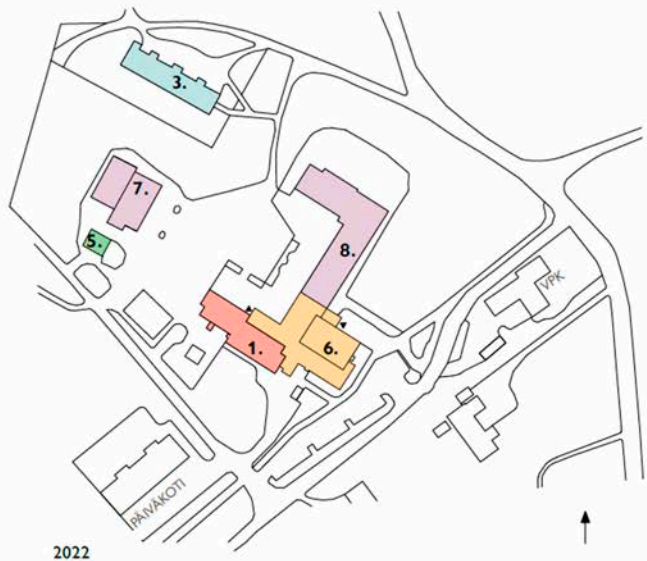


1960-luku

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Koulun A-osa 1954 | 5. Päiväkodin autokatos 1979 |
| 2. Koulun B-osa 1964 (purettu 2021) | 6. Koulun C-osa 1999 |
| 3. Opettajien asuinrakennus 1964 | 7. Koulupaviljonki 2018 |
| 4. Talman päiväkotit 1979 (purettu 2017) | 8. Varhaiskasvatuksen paviljonki 2021 |



1990-luku



2022

Talman koulun rakentuminen. Skolfastighetens utveckling (Arkkitiedit Freese & Schulman 2022).

rakennettiin tyypipiirustuksiin perustuen, joissa suosittiin yleispäteviä ratkaisuja. Typologialtaan koulu on perinteinen. 1950-luvulla esiintyi jo erilaisia kokeellisia koulutyyppejä, kuten esimerkiksi halli- ja solukouluja. Uusien ideoiden jalkaantuminen kesti kuitenkin kauan ja maaseudun koulut rakennettiin pääsääntöisesti vanhan mallin mukaan.

uppfördes enligt typritningar där man eftersträvade allmängiltiga lösningar. Också bottenplanen kan anses traditionell. På 1950-talet experimenterade man redan med nya former och planlösningar men det tog tid innan nya ideer fick fotfäste och landsbyggdskolor uppfördes fortfarande för det mesta enligt beprövade mönster.

Vaikka koulurakennuksessa on tehty sekä ulkoisia että sisäisiä muutoksia, suuri osa alkuperäisistä rakennusosista sekä pintamateriaaleista on säilynyt. Koulun omaleimainen pääsisäänkäynti purettiin 1990-luvun laajennusvaiheen yhteydessä. Silloin 1950- ja 1960-luvun osat liitettiin kiinteästi toisiinsa ja koulu sai uuden sisäänkäynnin. 1990-luvun laajennuksen monitoimiaula on tyypillinen esimerkki aikansa kouluarkkitehtuurista, joka heijastuu myös pihan lasiseinässä. Ulkoarkkitehtuurin harjakatot sekä rapatut päädyt ovat muuten selkeästi saaneet vaikutteita 1950-luvulta eivätkä ne tuo uutta ajallista kerrostumaa. Uuden ja vanhan osan rajakohta on vaikeasti erotettavissa.

Koulun suunnitelmat tehtiin Maaseudun Keskusrakennustoimiston (MKR) Jukka-koulun tyyppiirustusten mukaan. Selvityksessä todetaan, että koulu on kiinnostava esimerkki MKR:n yhteiskunnallisesta tehtävästä. Toimiston koulusuunnittelu jatkui vielä 1960-luvulla, mutta ilman tyyppiirustuksia. Talman 1960-luvun linjakas laajennus edusti MKR:n yksilöllisempää suunnittelua. Koulun uusin osa on arkkitehtitoimisto Arkkitehdit Perko ja Rautamäki oy:n käsialaa.

2000-luvulla Sipoon kouluverkostoa on laajennettu uusilla rakennuksilla sekä Söderkullassa että Nikkilässä. Kehitys seuraa yleistä trendiä, jossa suositaan suurempia yksiköitä. Myös Talmassa tutkitaan koulun ja varhaiskasvatuksen kehittämismahdollisuuksia. Koulun keskeinen sijainti, historia sekä ominaispiirteet tukevat opetustilan käyttöä. Rakennuksella on, kuten on todettu aikaisemmissa selvityksissä, myös tärkeä kaupunkikuvallinen rooli. Se muodostaa yhdessä viereisen VPK-talon kanssa näkyvän julkisten rakennusten keskittymän Talman kulttuurimaisemassa.

Byggnaden har genomgått både yttre och inre förändringar men en hel del ursprungliga ytmaterial och byggnadsdelar har bevarats. Tyvärr revs den kännpaka huvudingången på 1990-talet då A- och B-delen förenades och skolan fick en ny ingång. 1990-talets mångfunktionella aulan kan ses som en tydlig representant för sin tidsanda, vilket också återspeglas i gårdsfasadens glaspartier. I övrigt tar den yttre arkitekturen med sina putsade gavlar och sadeltak främst avstamp i 1950-talets formspråk och tillför inget tydligt tidskikt till helheten. Gränsen mellan gammalt och nytt är otydlig.

Folkskolan byggdes enligt MKR:s (Maaseudun Keskusrakennustoimisto, senare konsultbyrån MKR Ab) typritning Jukka. Det kan man konstatera att den utgör ett intressant exempel på MKR:s samhällsbyggande verksamhet. MKR fortsatte att planera skolor ända in på 1960-talet men i mindre skala och utan typritningar. Den horisontella tillbyggnaden (B) var ett exempel på denna mer individuella planering. Skolans nyaste del C, samt tillhörande renoverings- och ändringsarbeten planerades också specifikt för platsen av arkitektbyrå Perko & Rautamäki Oy.

Under 2000-talet har skolnätet i Sibbo fått nya enheter i bland annat Söderkulla och Nickby. Liksom i övriga delar av landet syns en tydlig övergång till större läroanstalter. Även i Tallmo planerar man att utveckla skol- och daghemsverksamheten för den växande tätorten. Skolans placering, historia och karaktär stöder en användning som läromiljö. Skolan har också en viktig roll i stadsbilden, vilket lyfts fram i tidigare utredningar. Tillsammans med den närliggande FBK-byggnaden utgör de centrala offentliga byggnader i Tallmos kulturlandskap.

Muinaismuistot

Talmankaaren Nordebon palstan alueelta on aikoinaan löytynyt kivikautinen taltta (KM 10773, yksilöivä tunnus 1000005188), jonka tarkkaa löytöpaikkaa ei ole nykyisellään tiedossa. Vuoden 1971 inventoinnissa ei mahdollisilta löytöpaikoilta havaittu mitään kiinteään muinaisjäänökseen viittaavaa, eikä havaintoja tehty myöskään vuonna 2007 suoritetussa inventoinnissa. Alueella sijaitsee Rakennuspartio Oy:n aidattu varastoalue, ja alueella on muiltakin osin suoritettu maansiirtoa vuosien saatossa (löytöpaikka on tasoitettua sorakenttää). Alueen kaakkoispuolella, rivitaloyhtiön ja varastoalueen välissä on pieni havupuuvaltainen metsä, johon on vuonna 2007 kaivettu muutamia koepistoja. Paikalla ei tuolloin havaittu mitään muinaisjäänökseen viittaavaa. Löytöpaikan ympäristöä kartoitettiin vielä keväällä 2022 suoritetussa arkeologisessa täsmäinventoinnissa (Mikroliitti Oy, liite 14), jossa ei myöskään havaittu mitään muinaisjäänökseen viittaavaa. Inventointien tulosten perusteella voidaan päätellä, ettei kyseiseen talttaan liittyviä löytöjä todennäköisesti enää alueella tehdä.

Tekninen huolto

Suunnittelualan kunnallistekninen verkosto muodostuu lännessä Talmankaaren teialueella kulkevasta Keski-Uudenmaan Veden vesijohdosta, joka kääntyy metsäalueen keskivaiheilla, kulkien vanhan junaradan alueen alla kohti kaakkoa. Vesi- ja viemäriverkostoa on myös Björkkullan peltoalueella, josta se yhtyy pohjoisessa Nygårdintiehen, sekä Satotalmantien pohjoispäässä, josta se yhtyy Kylänpääntien kautta pohjoiseen, Laaksotien suuntaisesti kulkevaan verkostoon.

Fornminnen

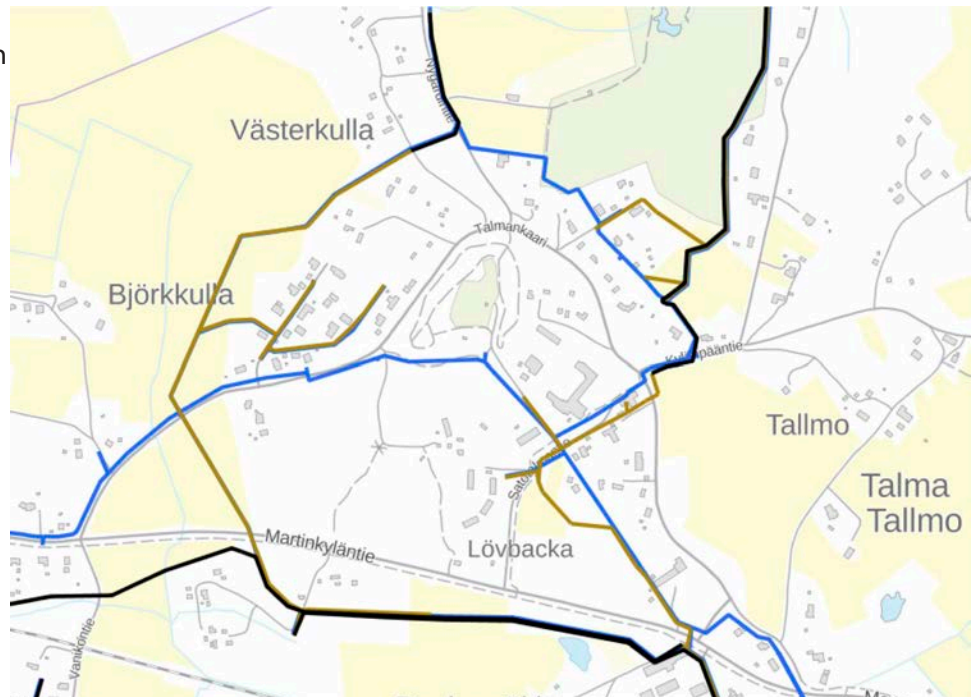
Vid skiftet Nordebo har man tidigare hittat en stenmejsel från stenåldern (KM 10773, beteckning 1000005188), men den exakta fyndplatsen är inte känd i dag. Vid inventeringen 1971 observerades inga tecken på fornlämningar vid de potentiella fyndplatserna, inte heller i den inventering som gjordes 2007. Rakennuspartio Oy har ett inhägnat lagerområde i område, där man även utfört andra schaktningar under årens lopp (fyndplatsen är en utjämnad grusplan). På sydöstra sidan av området, mellan radhusbolaget och lagerområdet finns en liten barrträdsdominerad skogsdunge där man grävde några provstick. Inget som skulle tyda på fornlämningar observerades.

Omgivningen kring fyndplatsen kartlades ytterligare i en arkeologisk specialinventering våren 2022 (Mikroliitti Oy, bilaga 14), och inte heller där påträffades tecken på fornlämningar. Utifrån resultaten från inventeringarna kan man dra slutsatsen att man inte kommer att hitta fler fynd som skulle höra samman med stenmejseln.

Teknisk försörjning

Det kommunaltekniska nätet i planeringsområdet består inom Tallmobågens vägområde i väster av Keski-Uudenmaan Vesis vattenledning, som vänder ungefär vid mitten av skogsområdet och går under den gamla tågbanan mot sydost. Vatten- och avlopps nätet sträcker sig även till Björkkulla åkerområde, där det norröver går samman med Nygårdsvägen. Delar av vatten- och avlopps nätet finns också i norra delen av Satotalmavägen, där det via Byändavägen fortsätter norrut till nätet som går i riktning med Blekdalsvägen.

Kuva Talman alueen kunnallisteknisestä verkosta (Sipoon karttapalvelu, Maanmittauslaitoksen kartta, 2022). Det kommunaltekniska nätet i Tallmo (Sippo karttjänst, Lantmäteriverkets karta, 2022).



Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Pilaantuneet maat

Kaava-alueella on aiempien selvityksen mukaan havaittu maaperän pilaantumista: 1) Kunnan omistamalla kiinteistöllä 753-421-0005-0435 on ympäristövalvonnan tietojen mukaan valmistettu asbestituotteita ja alueella on harjoitettu myös sahatoimintaa. 2) Yksityisomisteista kiinteistöä 753-421-0005-0051 koskien on tehty päätös pilaantuneen maaperän kunnostamisesta (Uudenmaan ympäristökeskus 31.10.2005, diaarinumero UUS-2005-Y-89-18). Kohteessa on tehty lisäksi maaperän haitta-ainetutkimus vuonna 2018 (FCG). 22.2.2018 päivätyn tutkimusraportin mukaan kohteessa tulee tehdä jatkotutkimuksia, jotka voidaan kuitenkin suorittaa rakentamisen yhteydessä. 3-4) Yksityisomisteisilla kiinteistöillä 753-421-0005-0135 sekä 753-421-0005-0055 on kunnan havaintojen / Matti-rekisterin mukaan pilaantuneita maa-aineksia. Tilalla r:n:o 135 on historiatietojen perusteella valmistettu mm. Toja-levyjä sekä harjoitettu autokorjaamotoimintaa. Tilalla r:n:o 55 on Matti-rekisterin 28.9.2021

Miljöskydd och störningar i miljön

Förorenad mark

Enligt tidigare utredningar som gjorts i området har man observerat föroreningar av marken: 1) Enligt uppgifter från miljöövervakningen har asbestprodukter tillverkats på den kommunägda fastigheten 753-421-0005-0435. I området har det även bedrivits sågverksamhet. 2) Beträffande den privatägda fastigheten 753-421-0005-0051 har ett beslut fattats om sanering av förorenad jord (Nylands miljöcentral 31.10.2005, diarienummer UUS2005-Y-89-18). Här gjordes även en undersökning av skadliga ämnen i jordmänen år 2018 (FCG). Enligt den 22.2.2018 daterade rapporten krävs ytterligare undersökningar, men de kan genomföras i anslutning till byggandet. 3-4) Enligt kommunens observationer/ Matti-registret finns det förorenat jordmaterial på de privatägda fastigheterna 753-421-0005-0135 och 753-421-0005-0055. Enligt historiska uppgifter har bl.a. Toja-skivor tillverkats och en bilverkstad drivits på fastigheten RN:r 135. Enligt en 28.9.2021 daterad rapport i Matti-registret har sanering redan utförts

päivätyn raportin mukaan jo suoritettu kunnostusta (öljysäiliön poisto), mutta riskinarvion perusteella alueella on edelleen tarve suorittaa lisätutkimuksia. Kohteeseen on tehtävä ympäristönsuojelulain 136 §:n mukainen ilmoitus pilaantuneen maan kunnostamiseksi.

Alueella keväällä 2022 tehdyn rakennettavuuselvityksen yhteydessä suoritettiin myös maaperän haitta-ainetutkimus (Mitta Oy, liite 10) kiinteistön 753-421-5-435 alueelta. Tutkimuksessa tarkasteltiin öljyhiilivetyjen C10–C40, metallien ja PAH yhdisteiden (polyaromaattiset hiilivedyt) pitoisuuksia tutkimusalueella. Lisäksi tutkittiin kahdesta näytestä asbestin esiintyminen. Tehdyt havainnot vedetään raportissa yhteen seuraavasti:

Alueella tehtyjen tutkimusten perusteella havaittiin näytestä 102 asetuksen 214/2007 kynnysarvon ylitys raskaiden öljyhiilivetyjen C21 – C40 osalta. Pitoi-

päisyys on huomattavasti suurempi kuin sallittu, mikä viittaa voimakkaaseen pilaantumiseen, mutta riskinarvion perusteella alueella on edelleen tarve suorittaa lisätutkimuksia. Kohteeseen on tehtävä ympäristönsuojelulain 136 §:n mukainen ilmoitus pilaantuneen maan kunnostamiseksi.

I samband med byggbarhetsutredningen våren 2022 gjordes också en undersökning av skadliga ämnen i jordmånen (Mitta Oy, bilaga 10) på fastigheten 753-421-5-435. I undersökningen undersöktes halterna av oljekolväten C10–C40, metaller och PAH-föreningar (polycykliska aromatiska kolväten) i undersökningsområdet. Dessutom undersöktes förekomsten av asbest vid två provpunkter. Observationerna sammanfattas i rapporten enligt följande:

Vid undersökningarna som gjordes i området observerades i provpunkt 102 en halt av tunga oljekolväten C21–C40 som överskrider tröskelvärdet i förordning 214/2017. Halten uppmättes på över 2 meters djup vid



suus havaittiin yli kahden metrin syvyydessä pisteessä 102 (entinen hiekanottoalue). On epätavallista, että raskaita öljyhiilivetyjä esiintyy näin syvällä maaperässä. Mahdollisesti öljyhiilivedyt ovat joutuneet maaperään tien rakentamisvaiheessa, koska näytepiste sijaitsee tien reunaluiskassa. Kynnysarvon ylittävät, mutta alemman ohjearvon allittavat maa-ainekset voidaan mahdollisten tulevien maarakennustöiden aikana poistaa maankaatopaikalle tai käyttää kiinteistön alueella esim. pysäköintialueen täyttökerrokseen, jos ne ovat siihen rakennusteknisesti soveltuvia. Hyödyntäminen vaatii kuitenkin erikseen laadittavan hyötykäyttösuunnitelman, joka tulee hyväksyttävä ympäristöviranomaisella.

Havaittu raskaiden öljyhiilivetyjen pitoisuus ei vaadi nykytilassa kunnostustoimia. Kohonneita raskaita öljyhiilivetyjä sisältävä kerros ei aiheuta nykytilassa välitöntä terveysriskiä, koska ne sijaitsevat maakerrosten alla (ei ihokontaktin mahdollisuutta). Kulkeutumisriski maaperässä on käytännössä olematon, koska havaitut haittaaineet eivät ole ominaisuuksiltaan erityisen kulkeutuvia. Tulevien mahdollisten maarakennustöiden aikana altistumisriski on olemassa maan pölyämisen ja ihokontaktin kautta.

Kaavan ehdotusvaiheessa haitta-ainetutkimuksia täydennettiin kohteissa 2 ja 4 (s. 46) Kohteen 2 raportissa alueen maaperän laadusta ja kunnostustarpeesta mainitaan seuraavasti:

Tutkimuksessa havaittiin maaperän pintakerroksen pilaantuneisuutta lyijyllä koekuopissa KK6 ja KK8, sekä sinkillä koekuopissa KK4, KK5 ja KK8. Koekuoppien ylemmän ohjearvon tai vaarallisen jätteen raja-arvon ylityksiä kuparilla tai sinkillä. Lyijyllä ylittyi alempi ohjearvo. Pilaantuneisuus rajoittuu 0...0.3 msyvyyteen. Alapuolisessa hiekkakerroksessa ei havaittu metallien pitoisuuksia.

Haitta-aineselvitysten perusteella pilaantuneen alueen laajuudeksi arvioidaan koekuoppien alueella noin 500

punkt 102 (f.d. sandtäktsområde). Det är ovanligt att tunga oljekolväten förekommer så här djupt i marken. Det kan hända att oljekolväten hamnat i jordmänen när vägen byggdes, eftersom provpunkten var på en vägslänt. Jordmaterial som överskrider tröskelvärdet men underskrider det lägre riktvärdet kan under eventuella kommande jordbearbetningsarbeten avlägsnas och föras till en jorddeponi eller användas på fastigheten t.ex. i fyllnadsskikt på parkeringsområdet, om det byggtkniskt lämpar sig för ändamålet. Återanvändningen förutsätter emellertid en separat plan som ska godkännas av miljömyndigheten.

Den observerade halten av tunga oljekolväten kräver inga saneringsåtgärder i nuläget. Det skikt som innehåller förhöjda halter av tunga oljekolväten orsakar ingen direkt hälsorisk eftersom de ligger under jordlagren (ingen risk för kontakt med huden). Risken för att halterna skulle röra på sig i marken är obetydlig eftersom de skadliga ämnena i fråga inte har sådana egenskaper att de skulle sprida sig särskilt enkelt. Under eventuella kommande jordbyggnadsarbeten finns det risk för exponering via dammande jord och hudkontakt.

I planens förslagsskede kompletterades undersökningarna av skadliga ämnen i fråga om objekt 2 och 4 (s. 46). I rapporten över objekt 2 nämns följande om kvaliteten på jordmänen och behovet av sanering:

I undersökningen observerades blyföreningar i ytskiktet i provgroparna KK6 och KK8, samt zinkföreningar i provgroparna KK4, KK5 och KK8. Överskridningar av det högsta riktvärdet eller gränsvärdet för farligt avfall i fråga om koppar eller zink. I fråga om bly överskreds det lägre riktvärdet. Föreningarna finns på ett djup av 0–0,3 meter. I det underliggande sandskiktet påträffades inga metallhalter.

Enligt utredningarna bedöms det förorenade området vid provgroparna omfatta cirka 500 m². Mängden förorenad jordmassa är minst 200–300 ton. Mängden är

m2. Määrältään pilaantunutta maata on vähintään 200–300 tonnia. Määrä on alustava arvio, todellinen pilaantuneen alueen laajuus ja massamäärä tarkentuvat kunnostustoimien aikana.

Havaituista pitoisuuksista ei tämän tutkimuksen perusteella ole välitöntä riskiä ympäristölle tai terveydelle, koska havaitut haitta-aineet eivät ole erityisen kulkeutuvia ja alueelle ei ole yleisöllä pääsyä. Varikkoalueen tyhjentämisen jälkeen, kiinteistöllä olevat satunnaiset rakennusjätteet ja maaperään haudatut tiilijätteet tulee poistaa asianmukaisesti jäteasemalle ja rautaromut metallinkierrätykseen. Sen jälkeen tulee pilaantunut maaperä kunnostaa ennen asuinalueen maarakennustöiden aloitusta. On suositeltavaa myös poistaa samalla vuoden 2019 tutkimuksessa havaitut kynnysarvon ylittävät maa-ainekset.

Kohteen 4 raportissa alueen maaperän laadusta ja kunnostustarpeesta mainitaan seuraavasti:

Sipoon Talmassa, osoitteessa Martinkyläntie 595 tehtyjen tutkimusten perusteella havaittiin maaperän pilaantumista näytepisteessä 107. PAH-yhdisteillä pilaantunut maakerros sijaitsee 2–3 metrin syvyydessä, entisen maanalaisen öljysäiliön vieressä.

Pilaantuneisuus voi liittyä puretun savupiipun rakenteisiin, jolloin kyse olisi hyvin paikallisesta pilaantumasta. Tarkempi pilaantuneen maan määrä voidaan selvittää lisätutkimuksilla, muutoin määrä selviää pilaantuneen maan kunnostuksen aikana.

Pilaantunut kerros ei aiheuta nykytilassa välitöntä terveysriskiä, koska ne sijaitsevat täyttökerrosten alla (ei ihokontaktin mahdollisuutta). Kulkeutumisriski maaperässä on käytännössä vähäinen, koska havaitut haitta-aineet eivät ole ominaisuuksiltaan erityisen kulkeutuvia. Tulevien mahdollisten maarakennustöiden aikana altistumisriski on olemassa maan pölyämisen ja ihokontaktin kautta.

en preliminär uppskattning. Den verkliga omfattningen på området och mängden jord preciseras under saneringen.

Utifrån denna undersökning medför de observerade halterna ingen omedelbar risk för miljön eller hälsan eftersom de skadliga ämnena inte rör på sig så enkelt och allmänheten har inte tillträde till området. Efter att depåområdet har tömts ska sporadiskt byggavfall och tegelavfall som begravts i marken avlägsnas på tillbörligt sätt och föras till en avfallsstation och järnskrotet till metallinsamling. Därefter ska den förorenade marken saneras innan mark- och anläggningsarbetena påbörjas i det nya bostadsområdet. Det rekommenderas att man på samma gång avlägsnar den marksubstans som enligt undersökningen 2019 överskrider gränsvärdet.

I rapporten över objekt 4 sägs följande om jordmånens kvalitet och behovet av sanering:

Vid de undersökningar som gjordes på adressen Mårtensbyvägen 595 i Tallmo, Sibbo, observerades förorenad mark i provpunkt nr 107. Det PAH-förorenade lagret ligger 2–3 meter djupt, intill en före detta underjordisk oljecistern.

Föreningen kan höra samman med konstruktionerna i en riven skorsten, varvid föreningen vore mycket lokal. En mer exakt uppskattning om mängden förorenad jord kan fås vid ytterligare undersökningar, annars får man klarhet i mängden under arbetet med att sanera marken.

Det förorenade skiktet orsakar ingen omedelbar hälsorisk eftersom det ligger under lagren av fyllningsjord (ingen risk för kontakt med huden). Risken för att halterna skulle röra på sig i marken är mycket liten eftersom de skadliga ämnena i fråga inte har sådana egenskaper att de skulle sprida sig särskilt enkelt. Under eventuella kommande jordbyggnadsarbeten finns det risk för exponering via dammande jord och hudkontakt.

Havaitut haitta-aineiden pitoisuudet eivät vaadi nykytilassa välittömiä kunnostustoimia. Mikäli kiinteistölle rakennetaan asuinrakennuksia, tulee haitta-aineita sisältävät maakerrokset kunnostaa. Vaikka entisen öljysäiliön vierestä ei havaittu maaperän pilaantumista öljyhiilivedyillä, tulee öljysäiliön poistamisen yhteydessä kiinnittää huomiota säiliön ympäristäytön laatuun. Jos säiliön ympärillä tai alapuolella olevassa maaperässä havaitaan öljyn hajua, tulee maaperän laatu varmistaa näytteenotolla.

Melu

Asemakaava-alueelle laadittiin meluselvitys keväällä 2023 (Promethor Oy). Selvityksessä arvioitiin lentomelun vaikutuksia alueen maankäytölle sekä mallinnettiin tie- ja raideliikenteen melutasot.

Lentomelu

Helsinki-Vantaan lentoaseman meluvyöhyke jakautuu varsinaiseen lentomelualueeseen, jossa ekvivalenttimelutaso (Lden) ylittää 55 dB, sekä puskurivyöhykkeeseen, jossa Lden on välillä 50–55 dB. Talmankaaren suunnittelualue sijaitsee lähes kokonaan Lden 50–55 dB:n puskurialueella.

Lentoaseman toiminnan aiheuttama melutaso on selvitetty vuosittain Finavia Oyj:n laatimissa selvityksissä, joista viimeisin on toukokuulta 2022 (kuvaten 2021 lentomelutilannetta). Lentoliikenteen määrät olivat kuitenkin vuosina 2020 ja 2021 poikkeukselliset koronapandemian takia ja tästä syystä Talmankaaren selvityksen laadinnassa on käytetty Finavian elokuussa 2020 laatimaa selvitystä, joka perustuu vuoden 2019 mittauksiin. Selvitysten mukaan lentomelun aiheuttama päiväajan keskiäänitaso tarkastelualueella on alle 50 dB(A), joten sen vaikutus alueen kokonaismelutasoon erityisesti päiväajan ohjearvotarkastelun kannalta on vähäinen. Lentomelun aiheuttama yöajan keskiäänitaso sivuaa ulkoalueiden yöajan ohjearvoa 45 dB(A) kaava-alueen länsireunassa.

De observerade halterna av skadliga ämnen förutsätter i nuläget inga omedelbara saneringsåtgärder. Om bostadshus uppförs på fastigheten ska de jordlager som innehåller skadliga ämnen saneras. Även om inga oljekolväten observerats i marken kring den före detta oljecisternen bör man kontrollera kvaliteten på fyllningsjorden kring cisternen när den avlägsnas. Om man i jordmånen kring eller nedanför cisternen märker att det luktar olja ska jordmånens kvalitet kontrolleras genom provtagning.

Buller

I detaljplaneområdet utarbetades en bullerutredning våren 2023 (Promethor Oy). Modeller sammanställdes för bullernivåerna från såväl väg- som spårtrafiken. Vidare gjordes en bedömning av flygbullrets konsekvenser för markanvändningen i området.

Flygbuller

Bullerzonen kring Helsingfors-Vanda flygplats indelas i ett egentligt flygbullerområde, där ekvivalentbullernivån (Lden) överskrider 55 dB, och i en buffertzonen där Lden ligger mellan 50 och 55 dB. Tallmobågens planeringsområde ligger nästan helt inom buffertzonen Lden 50–55 dB.

Bullernivån från verksamheten vid flygstationen utreds varje år i Finavia Abp:s rapporter, av vilka den senaste publicerades i maj 2022 (över läget 2021). Flygtrafikmängderna var emellertid exceptionella 2020 och 2021 med anledning av coronapandemin och därför har man vid framtagandet av utredningen för Tallmobågen tillämpat Finavias rapport från 2020 (som grundar sig på mätningarna 2019). Enligt utredningarna är medelljudnivån från flygbullret dagtid under 50 dB(A), varvid dess inverkan på den totala bullernivån i området är mycket liten, särskilt när man ser till riktvärdet dagtid. Medelljudnivån från flygbullret nattetid tangerar riktvärdet för utomhusområden nattetid 45 dB(A) i planområdets västra kant.

Tie ja raideliikenteen melu

Tie- ja raideliikenteen melutaso mallinnettiin osana alueen meluselvitystä. Tieliikenteen lähtötietoina on toiminut Talmankaaren liikenneselvityksen (2022) mukaiset liikennemäärät ja raideliikenteen liikennetietoina on käytetty Kerava-Nikkilä välille laadinassa olevan meluselvityksen (Destia Oy) mukaisia liikennetietoja. Rataliikenteen osalta keskeistä on, että venäläisten tavarajunien kulku Kilpilahteen on loppunut Ukrainan sodan vuoksi. Meluselvityksen mukaiset venäläiset tavarajunat korvattiin laskennassa suomalaisilla tavarajunilla.

Nykytilanteessa yhteensovitettu melutaso alittaa päivä- ja yöajan ohjearvot suurimmalla osaa kaava-alueella. Ohjearvon ylityksiä on havaittavissa teiden läheisyydessä. Laskennan perusteella merkittävimmit melulähteet kaava-alueella ovat sekä nyky- että ennusteliikennemäärillä tarkasteltuna Martinkyläntien ja Talmankaaren tieliikenne ja yöai-kaan Kilpilahden radan raideliikenne. Liikennemää-

Buller från väg- och spårtrafiken

Inom ramen för bullerutredningen tog man också fram modeller för bullernivån från väg- och spårtrafiken. Som utgångsdata om vägtrafiken användes trafikvolymerna i den trafikutredning som gjorts för Tallmobågen (2022) och som utgångsdata om spårtrafiken användes trafikvolymerna i den bullerutredning som Destia Ab håller på att utarbeta för banavsnittet Kervo–Nickby. En viktig aspekt beträffande spårtrafiken är att ryska godståg på grund av kriget i Ukraina inte längre trafikerar till Sköldvik. I bullerutredningen ersattes ryska godståg kalkylmässigt av finska godståg.

I nuläget underskrider den sammantagna bullernivån riktvärdena för både dag- och natttid i största delen av planområdet. Överskridningar av riktvärdena förekommer i närheten av vägarna. Både med dagens trafikmängder och med de prognosticerade trafikmängderna är vägtrafiken på Mårtensbyvägen och Tallmobågen samt spårtrafiken till Sköldvik nat-



Päiväajan liikennemelu nykytilassa. Trafikbullret i dag (Promethor Oy, 2023)

rien kasvun seurauksena melutaso kaava-alueella on ennustevuoden liikennemäärillä keskimäärin 2–6 dB nykyistä suurempi (ks. kappale 5.5).

Tärinä

Talman osayleiskaavan selvityksessä raideliikenteen mahdollisen tärinäalueen (tä-2) on arvioitu ulottuvan osittain Martinkyläntien pohjoispuolelle. Tällä vyöhykkeellä asuinrakentamisen on todettu edellyttävän lisäselvityksiä raideliikenteen aiheuttaman tärinän selvittämiseksi. 2022-2023 laaditun KeNi-radan tärinämallinnuksen (Destia & A-Insinöörit) perusteella tärinäalue ei kuitenkaan ulottuisi kaava-alueelle. Mallinnuksen mukaan junaradan aiheuttama tärinä ei siten vaikuta Martinkyläntien pohjoispuolen rakentamiseen, vaan alue on tältä osin luokituksestaan normaalisti rakennettavaa (luokka C tai alle).

Uudisrakentamiseen sovellettavan tärinäluokituksen (luokka C) raja asettuu mallinnuksen perusteella kaava-alueen eteläpuolella noin 150 metrin etäisyydelle Martinkyläntiestä. Vanhoihin asuinalueisiin sovellettavan luokituksen raja (luokka D) sijoittuu vastaavasti noin 200 metrin etäisyydelle, jolloin radan pohjoispuolelle jää noin 50–70 metrin vyöhyke, jossa tärinäluokitus ylittää luokan D.

Rata-alueen tärinävaikutus ei merkittävässä määrin myöskään ulotu Talman keskuksen eteläosan vireillä olevalle asemakaava-alueelle, alueen jäädessä lähes kokonaisuudessaan luokan C (tai alle) vyöhykkeelle. Selvityksessä ei esitetty ratatärinän vaimentamiseksi ratkaisuja, mutta on selvää että tulevaisuudessa Talman juna-aseman tärinävyöhykkeellä (D tai yli) lisäselvitysten ja erilaisten vaimennusratkaisujen soveltaminen on tarpeellista.

tetid de största uppskattade bullerkällorna i planområdet. Till följd av ökningen i trafiken kommer bullernivån i planområdet enligt trafikmängderna för prognosåret att vara i genomsnitt 2–6 dB högre än i dag (se 5.5).

Vibration

I den utredning som gjordes inför delgeneralplanen gjordes bedömningen att det potentiella vibrationsområdet kring spårtrafiken sträcker sig delvis till norra sidan av Mårtensbyvägen. Det har konstaterats att bostadsbyggande i denna zon förutsätter ytterligare undersökningar för att fastställa vibrationerna från spårtrafiken. Enligt en vibrationsmodell för KeNi-banan som färdigställdes 2022 (Destia & A-Insinöörit) sträcker sig vibrationsområdet emellertid inte till planområdet. Enligt modellen kommer vibrationen från tågbanan således inte att påverka byggandet på norra sidan av Mårtensbyvägen, utan området klassificeras i detta hänseende som normalt bebyggbart.

Gränsen för den vibrationsklassificering som tillämpas på nybyggen (klass C) ligger enligt vibrationsmodellen söder om planområdet på ett avstånd av cirka 150 meter från Mårtensbyvägen. På motsvarande sätt ligger gränsen för klassificeringen av gamla bostadsområden (klass D) på ett avstånd av cirka 200 meter, vilket lämnar en zon på cirka 50–70 meter norr om banan, där vibrationsklassen överstiger klass D.

Järnvägsområdets vibrationspåverkan sträcker sig inte heller i någon större utsträckning till det anhängiga detaljplaneområdet för södra delen av Tallmo centrum, eftersom området fortfarande nästan helt och hållet ligger i klass C-zonen (eller lägre). Utredningen presenterade inga lösningar för att dämpa vibrationer från spårtrafiken, men det är klart att det i framtiden kommer att behövas ytterligare utredningar och olika dämpningslösningar i vibrationszonen (D eller högre) på Tallmo tågstation.

3.1.4 Maanomistus

Kaava-alueella on Sipoon kunnan ohella myös yksityisiä maanomistajia. Maa-alueesta noin 29 hehtaaria on kunnan ja 27 ha yksityisessä omistuksessa. Valtion omistuksessa oleva Martinkyläntie kattaa noin 4 ha suunnittelualueesta. Lista suunnittelualueella sijaitsevista kiinteistöistä on liitteessä 7.

3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset

Kunnan omistamille maille on laadittu viisi maanvuokrasopimusta, joita yhtä lukuun ottamatta on jatkettu sopimusehtojen mukaisesti. Sopimuskausien päättyessä tilanne tullaan tarkastamaan uudelleen.

Alueella ei ole aiempia voimassa olevia maankäyttö- ja asemakaavoituksia, mutta asemakaavoituksen myötä laaditaan maankäyttö- ja asemakaavoituksia sekä kaavoituksen käynnistämissopimuksia. Sopimuksen koskevat alustavan arvion mukaan seuraavia kiinteistöjä:

753-421-0005-0051, 753-421-0005-0055, 753-421-0005-0226, 753-421-0005-0257, 753-421-0005-0279, 753-421-0005-0280, 753-421-0005-0327 ja 753-421-0005-0446.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueen suunnittelun lähtökohtina toimivat MRL:n 24 §:n mukaisessa tarkoituksessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), joista tätä asemakaavatyötä ohjaavat etenkin seuraavat asiakohdat:

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset

3.1.4 Markägoförhållanden

Utöver Sibbo kommun äger privata markägare fastigheter i planområdet. Av markområdet ägs ca 29 hektar av kommunen och 27 ha av privata markägare. Mårtensbyvägen, som ägs av staten, täcker ca 4 hektar av planeringsområdet. En lista på fastigheterna i planeringsområdet finns i bilaga 7.

3.1.5 Avtal som berör området

För den mark som ägs av kommunen har fem arrendavtal upprättats. Alla förutom ett har förlängts i enlighet med avtalsvillkoren. När avtalsperioderna går ut kommer situationen att ses över på nytt.

I området finns inga tidigare markanvändningsavtal som skulle vara i kraft, men i och med detaljplaneringen upprättas både markanvändningsavtal och avtal om att starta planläggning. Enligt en preliminär uppskattning kommer avtalen att beröra följande fastigheter:

753-421-0005-0051, 753-421-0005-0055, 753-421-0005-0226, 753-421-0005-0257, 753-421-0005-0279, 753-421-0005-0280, 753-421-0005-0327 och 753-421-0005-0446.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Som utgångspunkter för planeringen fungerar de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) enligt 24 § i markanvändnings- och bygglagen, av vilka särskilt följande punkter styr detta detaljplanearbete:

- En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjliga heterna att utnyttja styrkorna i de olika områ-

elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakentamiseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

dena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.

- Förutsättningar skapas för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mer sammanhängande.
- Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färdoch transporttjänster främjas.
- Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.
- Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.
- Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningriskerna på annat sätt.
- Det sörjs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvets värden tryggas.
- Bevarandet av områden och ekologiska

- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

3.2.2 Maakuntakaava

Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuus sisältää kolme vaihemaakuntakaavaa, jotka on laadittu Helsingin seudulle sekä Itä- ja Länsi-Uudellemaalle. Talman-kaaren asemakaava sijoittuu Helsingin seudun kaava-alueelle (voimaantulo 13.3.2023). Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeelle. Talmankaaren pohjoispuolelle on havainnollistettu Helsinki-Pietari -radan likimääräinen sijainti, joka kulkisi kaava-alueella tunnelissa ja nousisi pintaan Talman osayleiskaavan itäosassa. Merkintään ei liity rakentamisrajoitetta.

3.2.3 Sipoon yleiskaava 2025

Sipoon yleiskaava 2025 kuulutettiin lainvoimaiseksi 25.1.2012. Yleiskaavassa suunnittelualueen kaakkoisosa on keskustatoimintojen (C) aluetta, pohjoinen sekä läntinen osa on osoitettu taajamatoiminnoille (A), mahdollistaen asumisen ja muiden taajamatoimintojen sijoittamisen alueelle.

3.2.4 Osayleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa Sipoon yleiskaava 2025 tarkentava Talman osayleiskaava, joka tuli voimaan 8.3.2017 korkeimman hallinto-oikeuden hylättyä 6.2.2017 tekemällä päätöksellään kaavaa koskevat valitukset. Osayleiskaavassa Talmankaaren sisäpuolinen alue on osoitettu suurilta osin asuntoalueeksi (A), jolla tonttitehokkuuden tulee olla vähintään $e=0,40$ ja enintään 1,00. Asuinrakennusten kerrosluku saa olla korkeintaan 4, mutta pääosin 2-3 kerrosta. Alueelle voidaan sijoittaa asuntorakentamisen lisäksi sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja,

förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.

- Det sörjs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.

3.2.2 Landskapsplan

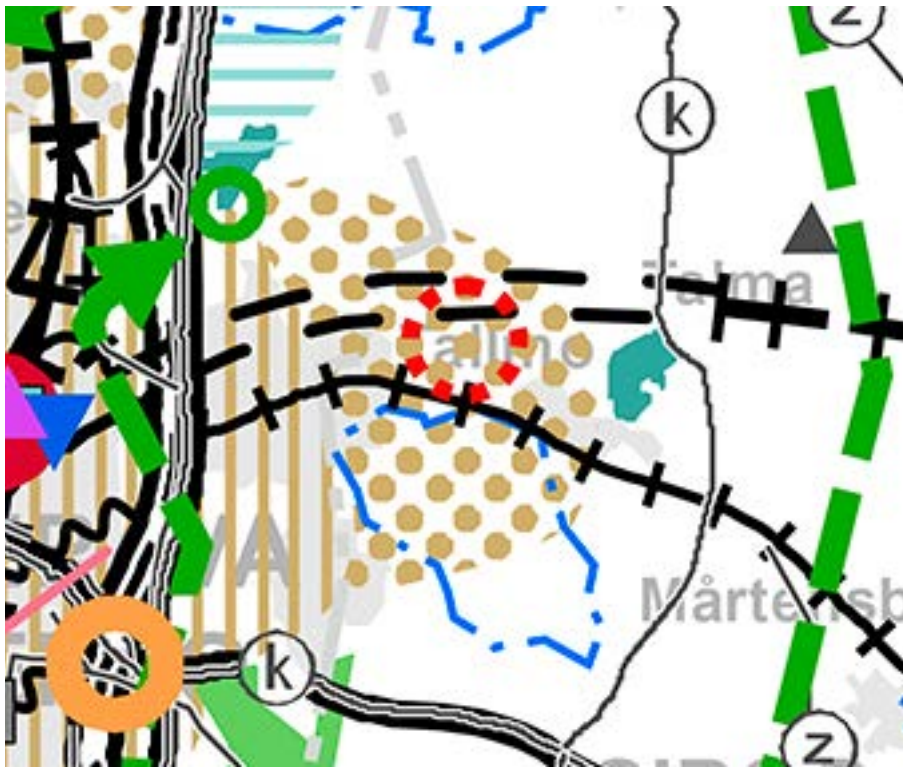
Nylandsplanen 2050 omfattar tre etapplandskapsplaner som har utarbetats för Helsingforsregionen, Östra Nyland och Västra Nyland. Detaljplanen för Tallmo faller inom Helsingforsregionens landskapsplan. I landskapsplanen hör planeringsområdet till en utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik. Helsingfors–S:t Petersburgsbanan har skisserats upp på norra sidan av Tallmobågen. Den skulle gå i en tunnel genom planområdet och fortsätta på marken i östra delen av Tallmo delgeneralplaneområde. Beteckningen förknippas inte med några begränsningar av byggandet.

3.2.3 Generalplan för Sibbo 2025



Generalplan för Sibbo 2025 godkändes 25.1.2012. I generalplanen är den nordöstra delen ett område för centrumfunktioner (C). Den norra och västra delen har anvisats för tätortsfunktioner (A), vilket gör det möjligt att placera boende och andra tätortsfunktioner i området.

3.2.4 Delgeneralplan

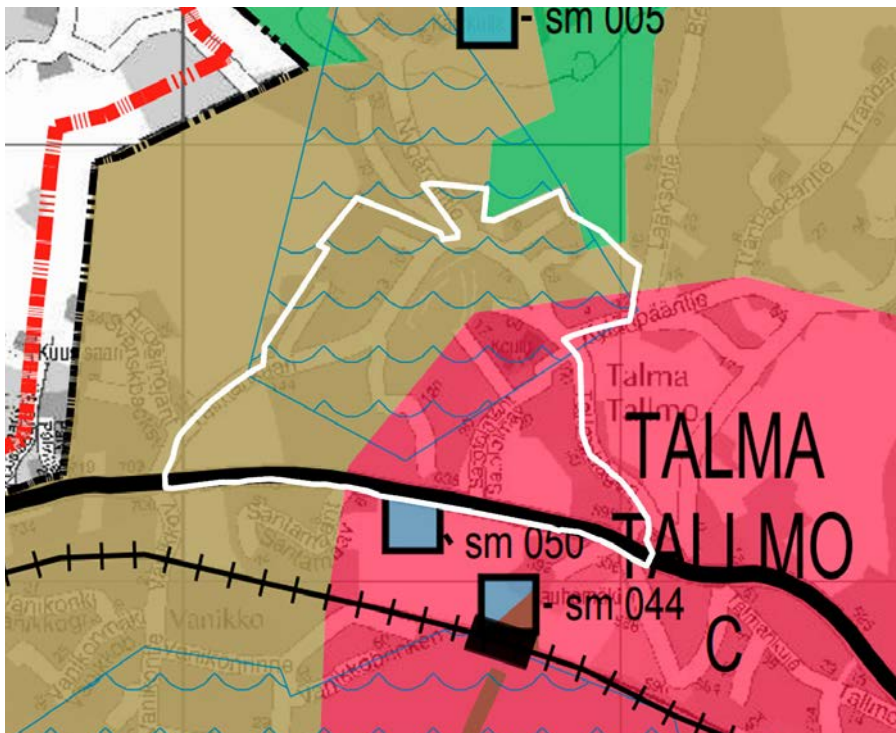
Delgeneralplanen för Tallmo, som preciserar Generalplan för Sibbo 2025, trädde i kraft 8.3.2017 efter att högsta förvaltningsdomstolen genom sitt beslut 6.2.2017 förkastat de besvär som hade anförts om planen. I delgeneralplanen har området innanför Tallmobågen anvisats till största delen som ett bostadsområde (A), där tomteffektiviteten (e) ska vara minst 0,40 och högst 1,00. Våningstalet för bostadshus får vara högst 4, men i huvudsak 2–3. I området




Voimassa olevat kaavamääräykset / Gällande planbestämmelser

-  Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
-  Liikennetunneli
Trafiktunnel

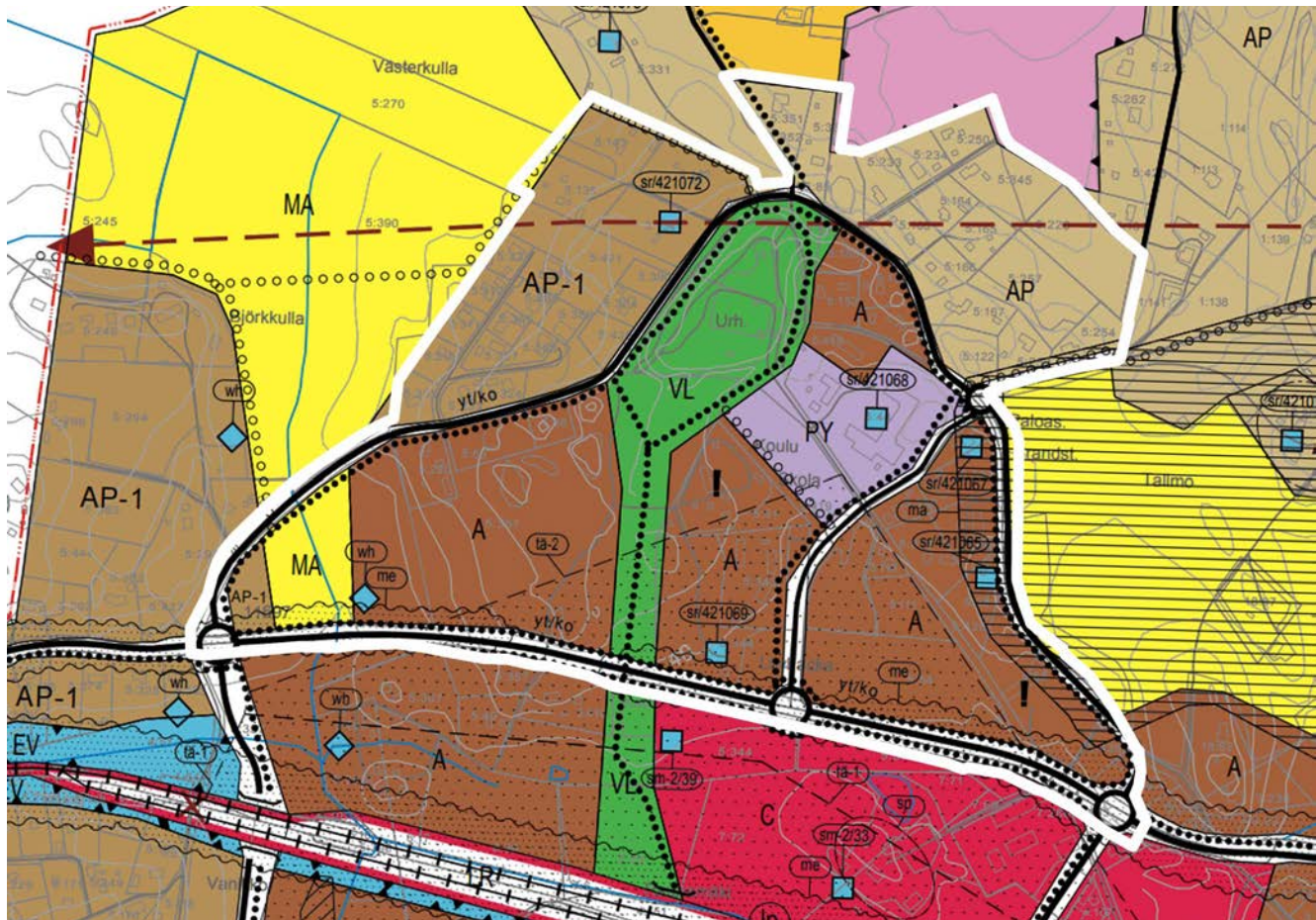
Ote maakuntakaavasta. Suunnittelualue on osoitettu kartalla punaisella katkoviivalla. Utdrag ur landskapsplan. Planeringsområdet visas med röd linje på kartan.



Voimassa olevat kaavamääräykset / Gällande planbestämmelser

- A** Taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner
- C** Keskustatoimintojen alue
Område för centrumfunktioner
-  Tärkeä tai vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue
I detaljplanen får inte anvisas sådan verksamhet på området som äventyrar kvaliteten på grund / ytvattnet
- VU** Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue
Område för idrotts- och rekreationstilläggningar

Ote Sipoon yleiskaavasta 2025 (kv 15.12.2008). Suunnittelualue on osoitettu kartalla punaisella viivalla. Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025 (kfge 15.12.2008). Planeringsområdets läge anges med en röd linje på kartan.



Voimassa olevat kaavamääräykset / Gällande planbestämmelser

- A** Asuinalue / Bostadsområde
- AP-1** Tiivis pientalovaltainen asuinalue / Tätt bostadsområde dominerat av småhus
- AP** Pientalovaltainen asuinalue / Bostadsområde dominerat av småhus
- PY** Julkisten palvelujen ja hallinnon alue / Område för offentlig service och förvaltning
- MA** Maisemallisesti arvokas peltoalue / Landskapsmässigt värdefullt åkerområde
- VL** Lähivirkistysalue / Område för närrekreation
- Kevyen liikenteen reitti / Gång- och cykelväg
- Sijainniltaan ohjeellinen ulkoilureitti / Till sin sträckning riktgivande friluftsled
- Liikenneväylän yhteystarve / Förbindelsebehov för trafikled
- Hulevesialtaan sijainti / Placeringen av dagvattenbassäng
- Suojeltava rakennus / Byggnad som skall bevaras
- Raideliikenteen mahdollinen tärinäalue / Område eventuellt utsatt för spårtrafikens vibrationer
- Liikenteen melualue / Trafikbullerområde
- Paikallisesti arvokas kulttuurimaisema-alue / Kulturlandskapsområde med lokalt värde

Ote Talman osayleiskaavasta (8.3.2017). Suunnittelualue on osoitettu kartalla punaisella viivalla. Utdrag ur delgeneralplanen för Tallmo (8.3.2017). Planeringsområdet visas med röd linje på kartan.

jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Liike-, työ- ja palvelutilojen tulee sijoittua pääosin rakennusten yhteyteen ja pohjakerroksiin. Talmankaaren luoteispuolelle on osoitettu lisäksi tiivistä asuinpientaloaluetta (AP-1), jossa tonttitehokkuuden tulee olla vähintään 0,30 ja enintään 0,70, sekä väljemmin toteutettavaa pientaloaluetta (AP).

Talman nykyisen koulun alue on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY), jolle voidaan rakentaa päiväkotij- ja opetustoimintaa palvelevia rakennuksia sekä muita julkisluonteisia palveluita. Alueelle on myös osoitettu Talman toinen ns. oppimiskeskus (päiväkoti- ja koulu). Koulun läheisyydessä sijaitsee urheilukenttä, joka on osa suunnittelualuetta pohjois-eteläsuunnassa halkovaa lähivirkistysaluetta (VL). Virkistysalue on keskeinen osa alueen kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, kytkien Talmankaaren osaksi Talman laajempaa viheralueiden ja virkistyspalvelujen verkostoa. Talmankaaren molemmin puolin sijoittuvat peltoalueet on osoitettu maisemallisesti arvokkaiksi peltoalueiksi (MA). Merkinnällä on osoitettu maisemallisesti ja historiallisesti arvokkaat, viljelykäytössä olevat peltoalueet, joiden säilyttäminen avoimina peltoalueina tai hoidettuina niittyalueina on tärkeää.

3.2.5 Asemakaava

Suunnittelualueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Lähimmät asemakaavat ovat Talmankaareen koillisessa rajoittuva Puu-Talma (TM1) sekä kokoojakadun kautta Talmankaareen liittyvä Talman eteläosan vireillä oleva asemakaava (TM2).

3.2.6 Rakennusjärjestys

Sipoon kunnan voimassa oleva rakennusjärjestys on hyväksytty kunnanvaltuusto päätöksellä 11.12.2017 § 129. Helsingin hallinto-oikeus on 14.12.2018 antamalla päätöksellään todennut rakennusjärjes-

är det tillåtet att förutom bostäder uppföra sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen. Affärs-, arbets- och servicelokaler bör i huvudsak placeras i anslutning till byggnader och i bottenvåningar. På Tallmobågens nordvästra sidan har därtill anvisats ett tätt småhusområde (AP-1), där tomteeffektiviteten ska vara minst 0,30 och högst 0,70, samt ett småhusområde som genomförs glesare (AP).

Det nuvarande skolområdet har anvisats som ett område för offentlig service och förvaltning (PY), där det är möjligt att placera daghem och byggnader som betjänar undervisning samt andra tjänster av offentlig natur. I området har dessutom anvisats ett andra s.k. lärcenter (daghem och skola) för Tallmo. I närheten av skolan finns en idrottsplan som ingår i området för närrekreation (VL) som klyver planeringsområdet i nordlig-sydlig riktning. Rekreatiomsområdet är en viktig del av gång- och cykelförbindelserna i området, och det knyter Tallmobågen till ett större nätverk av grönområden och rekreativtjänster i Tallmo. Åkerområdena på bägge sidorna av Tallmobågen har anvisats som landskapsmässigt värdefulla åkerområden (MA). Med beteckningen anvisas landskapsmässigt och historiskt värdefulla, odlade åkerområden som bör bevaras som öppna åkrar eller vårdade ängar.

3.2.5 Detaljplan

Det finns ingen gällande detaljplan i planeringsområdet. De närmaste detaljplanerna är Trä-Tallmo (TM1), som gränsar till Tallmobågen i nordost, samt södra delen av Tallmo centrum (TM2 utkast), som ansluter sig till Tallmobågen via matargatan.

3.2.6 Byggnadsordning

Sibbo kommuns byggnadsordning godkändes av kommunfullmäktige 11.12.2017 § 129. Helsingfors

tyksen lainmukaiseksi lukuun ottamatta sivuasuntoja koskevaa luvun 4.2.1 toista kappaletta. Korkein hallinto-oikeus vahvisti hallinto-oikeuden päätöksen 15.1.2020. Rakennusjärjestys on kuulutettu voimaan 1.3.2019 lukuun ottamatta mainittua luvun 4.2.1 toista kappaletta.

3.2.7 Pohjakartta

Asemakaavan pohjakartta saatetaan ajantasaiseksi ja tarkistetaan kaavan laatimisen yhteydessä.

3.2.8 Rakennuskiellot

Asemakaava-alueella ei ole voimassa olevia rakennuskielloja.

3.2.9 Suojelupäätökset

Alueella on seuraavat Talman osayleiskaavassa sr-merkityt kohteet: Lillängsbacka (sr/421065), Talman koulu (sr/421068), Talman paloasema (sr/421067) Löfbacka (sr/421069) sekä Grankulla (sr/421072), joka on sittemmin purettu.

förvaltningsdomstol har i sitt beslut 14.12.2018 konstaterat att byggnadsordningen är förenlig med lag bortsett från andra stycket i kapitel 4.2.1, som handlar om sidobostäder. Högsta förvaltningsdomstolen fastställde förvaltningsdomstolens avgörande 15.1.2020. Byggnadsordningen fastställdes 1.3.2019 till sina övriga delar förutom det i kapitel 4.2.1 nämnda andra stycket.

3.2.7 Baskarta

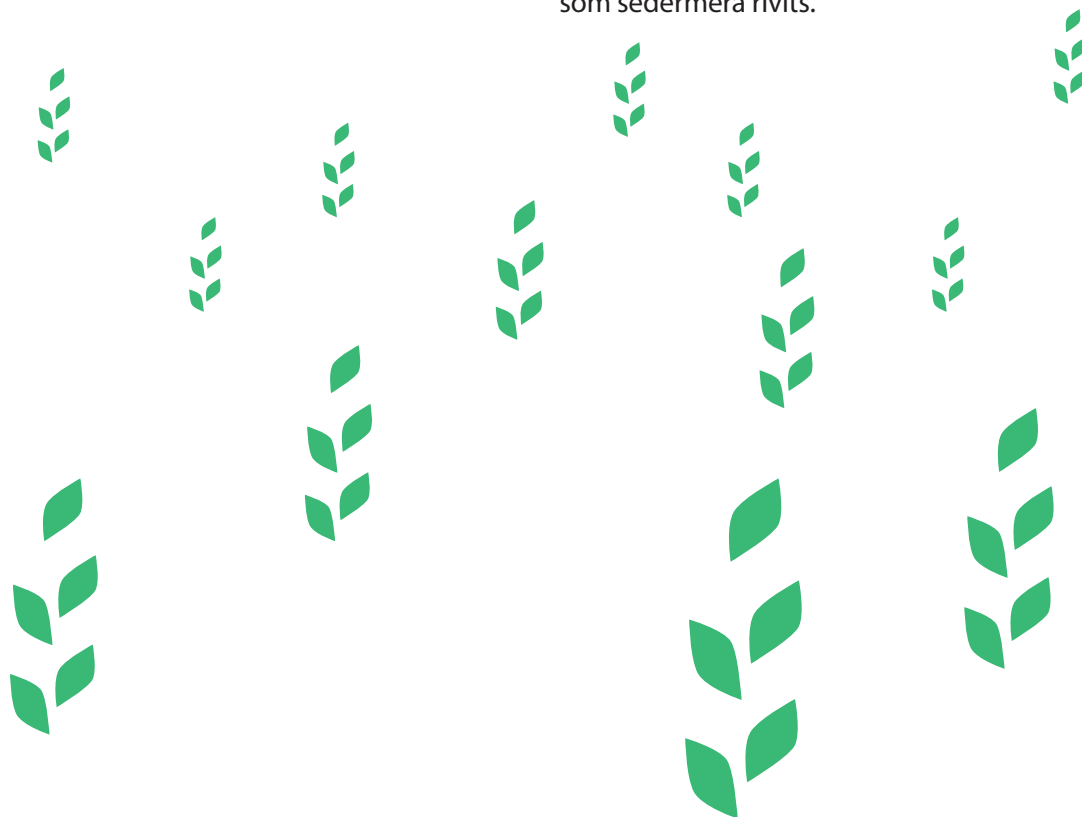
Detaljplanens baskarta uppdateras och justeras i samband med utarbetandet av planen.

3.2.8 Byggförbud

Det finns inga gällande byggförbud i detaljplanelområdet.

3.2.9 Skyddsbeslut

Följande objekt har beteckningen sr i delgeneralplanen för Tallmo: Lillängsbacka (sr/421065), Talman koulu (sr/421068), Tallmo brandstation (sr/421067) Löfbacka (sr/421069) samt Grankulla (sr/421072), som sedermera rivits.



4 Asemakaavasunnittelun vaiheet

Olika skeden i planeringen av detaljplanen



4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Talmankaaren asemakaava toteuttaa osaltaan Sipoon kunnan strategian ja Talman osayleiskaavan mukaista aluekehitystä, jossa Sipoon merkittävin kasvu keskittyy tulevaisuudessa kolmeen keskukseen (Nikkilä, Söderkulla ja Talma). Talman kehittämisen taustalla vaikuttaa erityisesti MAL -tavoitteet ja niiden mukaisesti Kerava-Nikkilä välisen henkilöjunaliikenteen avaamisen tuomat mahdollisuudet joukkoliikenteeseen nojautuvalle aluekehitykselle. Talmaan suunnitteilla oleva juna-asema on avainasemassa alueen kehittämisessä, joskin Talmankaaren suunnittelussa huomioidaan myös skenaario, jossa ratkaisu perustuu bussiliikenteen hyödyntämiseen.

4.1 Behovet av detaljplanering

Detaljplanen för Tallmobågen bidrar till verkställandet av den regionutveckling som avses i Sibbo kommuns strategi och i delgeneralplanen för Tallmo, där den mest betydande tillväxten i framtiden är koncentrerad till de tre centrumen i Sibbo (Nickby, Söderkulla och Tallmo). Utvecklingen av Tallmoområdet påverkas särskilt av MBT-målen och de möjligheter som de lägger fram för att öppna persontågstrafik mellan Kervo och Nickby i syfte att främja en regionutveckling som stöder sig på kollektivtrafiken. Den planerade tågstationen i Tallmo är i nyckelposition för utvecklingen av området. Parallellt beaktas dock även ett scenario där kollektivtrafiklösningen baserar på busstrafik.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Maankäyttö- ja rakennuslain 51 §:n mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa kuin kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Asemakaava kuulutettiin vireille 25.11.2021.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Tämän asemakaavatyön kannalta keskeisiä osallisia ovat

- Suunnittelualueen ja siihen rajautuvien alueiden kiinteistönomistajat ja asukkaat
- Sipoon kunta alueen maanomistajana
- Alueella toimivat yhdistykset ja järjestöt, kuten Talman kyläyhdistys ja Urheiluseura
- Alueen tiekunnat (kuten Kylänpääntie)
- Kunnan hallintokunnat ja asiantuntijatahot, kuten yhdyskunnan ja ympäristön toimiala
- Muut viranomaiset ja yhteistyötahot, kuten Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Uudenmaan ELY-keskus, Museovirasto, Porvoon museo, HSL (Helsingin seudun liikenne), Keravan kaupunki, Keravan Energia Oy, Keski-Uudenmaan Vesi Kuntayhtymä, Sipoon Vesi -liikelaitos ja Uudenmaan liitto.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller den

I enlighet med 51 § i markanvändnings- och bygglagen ska detaljplaner utarbetas och hållas aktuella allteftersom kommunens utveckling eller behovet av att styra markanvändningen det kräver. Detaljplanen kungjordes anhängig 25.11.2021.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Centrala intressenter i detta detaljplanearbete är

- Fastighetsägare och invånare på planeringsområdet och områden som gränsar till det
- Sibbo kommun i egenskap av markägare
- Föreningar och organisationer som har verksamhet i området, såsom byföreningen och idrottsföreningen
- Väglagen i området (t.ex. Byändavägen)
- Kommunens förvaltningar och sakkunniga, såsom sektorn för samhälle och miljö
- Övriga myndigheter och samarbetspartner, såsom Räddningsverket i Östra Nyland, NTM-centralen i Nyland, Museiverket, Borgå museum, HRT (Helsingforsregionens trafik), Kervo stad, Kervo Energi Ab, Keski-Uudenmaan Vesi Kuntayhtymä, Sibbo Vatten och Nylands förbund.

4.3.2 Vireilletulo

Asemakaava kuulutettiin vireille 25.11.2021 julkaisemalla kuulutus kunnan verkkosivuilla, Sipoon Sanomissa sekä Östra Nylandetissa. OAS:n nähtävilläolosta tiedotettiin sähköpostitse lisäksi Keravan kaupunkia.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 25.11.2021-31.1.2022 välisen ajan Sipoon Nikkilän kirjastossa sekä kunnan verkkosivuilla. Aloitusvaiheen asukastyöpaja peruttiin Covid-19 tilanteen pahentuessa joulukuussa 2021. Työpajan korvaavaksi menettelyksi hankkeesta julkaistiin karttakysely, joka oli avoinna 7.2.2022 - 11.3.2022 välisen ajan. Karttakyselystä tiedotettiin kunnan Facebook-sivulla, kaavahankkeen verkkosivuilla sekä kirjeitse niille asemakaavan osallisille, joiden osoite löytyi kunnan rekisteristä. Lisäksi tietoa jaettiin Talman kyläyhdistyksen kautta. Karttakyselyyn vastasi yhteensä 109 henkilöä ja kaikkiaan kartaoille tehtiin 330 karttailmentymää. Suurimman vastaajajoukon muodostivat alueen asukkaat ja eniten vastauksia saatiin vastaajien ikäryhmistä 36-65 vuotta.

Asemakaavaluonnos asetettiin nähtävälle 13.10.2022-17.11.2022 väliseksi ajaksi Nikkilän kirjastoon sekä kunnan verkkosivuille. Asemakaavaluonnoksen nähtävilläoloaikana järjestettiin valmisteluvaiheen asukastilaisuus Talman koulun tiloissa. Tilaisuudessa esiteltiin alueelle laadittuja viitesuunnitelmia sekä keskusteltiin yleisesti alueen kehittämisen periaatteista.

Luonnoksen ollessa nähtävillä järjestettiin myös maanomistajille suunnattuja tapaamisia Nikkilän kirjastossa. Tapaamisissa käytiin läpi kaavaluonnosta ja tutkittiin kiinteistökohtaisesti maankäytön järjestämistä.

4.3.2 Anhängiggörande

Detaljplanen kungjordes anhängig 25.11.2021 genom en kungörelse som publicerades på kommunens webbplats, i Östra Nyland och i Sipoon Sanomat. Dessutom informerades Kervo stad om framläggandet av PDB.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt under tiden 25.11.2021-31.1.2022 på biblioteket i Nickby och på kommunens webbplats. Den planerade workshopen för invånare i startskedet inställdes när Covid 19-läget förvärrades i december 2021. Som ett kompenserande förfarande publicerades en kartenkät som var öppen under tiden 7.2.2022-11.3.2022. Information om kartenkäten lades ut på kommunens Facebook-sida, på planprojektets webbsidor samt skickades skriftligen till de intressenter vars adress fanns i kommunens register. Dessutom distribuerades information via byföreningen Talman kyläyhdistys. Kartenkäten besvarades av sammanlagt 109 personer och inalles 330 markeringar infördes på kartorna. Det var främst invånare som gav svar och de flesta hörde till åldersgruppen 36-65 år.

Utkastet till detaljplan lades fram offentligt för tiden 13.10.2022-17.11.2022 på biblioteket i Nickby och på kommunens webbplats. Under framläggningstiden ordnades ett invånarmöte i beredningsskedet på Talman koulu. På mötet presenterades referensplanerna för området och diskuterades principerna för utvecklingen av området på ett allmänt plan.

Under framläggningstiden ordnades också möten för markägare vid Nickby bibliotek. På dessa möten gick man igenom planutkastet och undersökte markanvändningen specifikt för varje fastighet.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Asemakaavan valmisteluvaiheessa keväällä 2022 järjestettiin viranomaisneuvottelu, johon kutsuttiin Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), Uudenmaan liitto, Helsingin seudun liikenne (HSL), Porvoon museo, Finavia Oy sekä Väylävirasto. Alueen kehityskuvaa sekä laajemman alueellisen maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista on tutkittu myös yhdessä Keravan kaupungin kaavoituksen ja suunnittelun edustajien kanssa. Viranomais-ten ja kuntien asettamista tavoitteista on kerrottu tarkemmin kappaleessa 4.4.3.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on otettava huomioon maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava. Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palveluiden alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaava ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

4.3.4 Myndighetssamarbete

I beredningsskedet våren 2022 ordnades myndigheternas samråd, till vilket kallades företrädare för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NMT), Nylands förbund, Helsingforsregionens trafik (HRT), Borgå museum, Finavia Abp samt Trafikledsverket. Utvecklingsbilden för området och i ett större sammanhang samordnandet mellan den regionala markanvändningen och trafiken har undersökts även tillsammans med Kervo stads planläggning och trafikplanering. Myndigheternas och kommunernas målsättningar behandlas mer ingående i avsnitt 4.4.3.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen

När en detaljplan utarbetas ska även landskapsplanen och en generalplan med rättsverkningar tas i beaktande. Detaljplanen ska utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön ska värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning ska det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.

Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäligen begränsningar eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Sipoon kunnan strategian 2022 mukainen vuotuinen väestökasvutavoite on noin 500 uutta asukasta, joka tarkoittaa vuositasolla noin 25 000 k-m² uutta rakentamista. Kaavoituksella lisätään kunnan kaavavarantoa siten, että valtuustokaudella 2022-2025 luodaan kaavavarantoa noin 800 uudelle asukkaalle per vuosi, tavoitekerrosneliömäärän ollessa noin 40 000 k-m². Kaavavarannolla vastataan osaltaan myös seudullisiin asuintuotantotavoitteisiin, jotka on asetettu Helsingin seudun kuntien ja valtion MAL-yhteistyössä. MAL-suunnitelmassa linjataan kuntien kasvun ohjaamisesta pääasiassa joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Sipoon kunnan eräs keskeisimpiä tavoitteita on henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava-Nikkilä välillä ja Nikkilä-Talma-kasvuvyöhykkeen kehityksen vauhdittaminen. Talmasta on tavoitteena muodostaa kunnan kolmas taajamakeskus.

Talmankaaren asemakaava kuuluu Sipoon kunnan kaavoitusohjelmaan 2023-2025. Talmankaaren sisäpuolista osaa kaava-alueesta on tarkoitus kehittää Talman osayleiskaavaratkaisun mukaisesti tulevaan juna-asemaan ja taajamakeskukseen tukeutuvana, monimuotoisena ja osin varsin tehokkaana asumisen alueena. Lisäksi asemakaavalla mahdollistetaan kasvavaa taajamaa palvelevien koulu- ja päiväkotitoimintojen kehittäminen ja laajentaminen nykyisten koulu- ja päiväkotitonttien alueella ja niiden läheisyydessä. Talmankaaren pohjoispuolista aluetta on tarkoitus kehittää omakotipainotteisena alueena, olevaa rakennetta täydentäen. Osana kaavatyötä Talmankaari osoitetaan katualueeksi ja sille varataan riittävät tilat mm. jalankulkuyhteyttä varten.

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

Enligt Sibbo kommuns strategi 2022 är målet för den årliga befolkningstillväxten ca 500 nya invånare, vilket betyder att ca 25 000 vy-m² nya bostäder behöver byggas varje år. Genom planläggningen utökas kommunens planreserv så, att man under fullmäktigeperioden 2022–2025 skapar en planreserv för ca 800 nya invånare per år, varvid den målsatta omfattningen på byggandet blir ca 40 000 vy-m². Planreserven bidrar också till uppnåendet av de regionala målen för bostadsproduktionen som ställts upp inom MBT-samarbetet mellan Helsingforsregionens kommuner och staten. MBT-planen ger riktlinjer för hur kommunerna bör styra tillväxten i huvudsak till områden som är konkurrenskraftiga med hänsyn till kollektivtrafiken. Ett av Sibbo kommuns viktigaste mål är att inleda persontågstrafik mellan Kervo och Nickby i ett så tidigt skede som möjligt och därigenom sätta fart på utvecklingen i tillväxtzonen Nickby-Tallmo. Målet är att utveckla Tallmo till kommunens tredje tätortscentrum.

Detaljplanen för Tallmobågen ingår i Sibbo kommuns planlägningsprogram 2023–2025. Den del av planområdet som faller på insidan av Tallmobågen utvecklas i enlighet med delgeneralplanen som ett mångsidigt och ställvis rätt så effektivt bostadsområde som stöder sig på den framtida tågstationen och tätorten. Vidare gör detaljplanen det möjligt att utveckla och utvidga skol- och daghemsverksamheterna för den växande tätorten invid och i närheten av de befintliga skol- och daghemstomterna. Området norr om Tallmobågen utvecklas som ett egnahemsdominerat område som kompletterar den befintliga strukturen. Om en del av planarbetet anvisas Tallmobågen som ett gatuområde och tillräckligt utrymme reserveras bl.a. för en gångbana.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Talmankaaren kaavoittaminen toteuttaa osaltaan Talman osayleiskaavan mukaista kehityskuvaa, jossa Sipoon kuntaan muodostuu uusi joukkoliikenteen saavutettavuusalueelle sijoittuva taajama, Nikkilän ja Söderkullan rinnalle. Talmassa valtaosa uudesta asumisesta tulee sijoittumaan Kerava-Nikkilä junaradan eteläosiin, mutta tavoitteet edellyttävät yhdyskuntarakenteen tiivistämistä myös radan pohjoispuolisilla alueilla, tulevan henkilöjunaliikenteen terminaalien saavutettavuusalueella. Talman osayleiskaavan mukaisen kehittämisen tulevaisuuden taajamakeskukseksi on päätetty käynnistää radan pohjoispuolelta, nykyiseen kyläkeskukseen tukeutuen. Talmankaaren alueella väestökasvuun varaudutaan mahdollistamalla asuminen noin 1 700–1 800 uudelle asukkaalle.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Talmankaaren suunnittelussa sekä luonnonympäristö että kulttuurinen rakennettu ympäristö toimivat vahvasti suunnittelun lähtökohtana. Kaavatyössä tavoitteena on luoda ratkaisuja, jotka korostavat alueen sijaintia suhteessa ympäröivään maisemaan ja alueen historiaan. Suunnittelun tavoitteena on korostaa paikallisia kulttuurisia ominaispiirteitä sekä luonnontekijöitä, ja hyödyntää niitä suunnittelussa; tämä on erityisen tärkeää, kun tavoitteena on luoda uutta ympäristöä vanhaa kunnioittaen.

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Kaavoituksen valmisteluvaiheessa on teetetty useita selvityksiä, jotka ovat osaltaan luoneet uusia tai tarkentaneet jo asetettuja tavoitteita. Erityisesti alueen historiasta kertovat selvitykset ovat tuoneet suunnitteluun mukaan kulttuurihistoriasta johtavia ta-

Mål som grundar sig på planeringssituationen

Planläggningen av Tallmobågen bidrar till verkställandet av utvecklingsbilden i delgeneralplanen för Tallmo, som innebär att kommunen parallellt med Nickby och Söderkulla får en ny tätort inom kollektivtrafikens tillgänglighetszon. I Tallmo kommer merparten av de nya bostäderna att finnas längs de södra delarna av tågbanan Kervo-Nickby, men målen förutsätter att samhällsstrukturen förtätas även på norra sidan av banan, i områden som nås enkelt från den nya persontågsterminalen. Kommunen har beslutat att utvecklingen av Tallmo i enlighet med delgeneralplanen mot ett framtida tätortscentrum ska startas på norra sidan av banan, med stöd av det befintliga bycentrumet. I området kring Tallmobågen skapas beredskap att ta emot ca 1 700–1 800 nya invånare.

Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området

Både naturmiljön och den byggda kulturmiljön utgör starka utgångspunkter för planeringen av Tallmobågen. Planarbetet syftar till att ta fram lösningar som framhäver områdets läge i förhållande till det omgivande landskapet och områdets historia. Ett mål för planeringen är att lyfta fram lokala kulturella särdrag och naturfaktorer, och att utnyttja dem i planeringen; detta är särskilt viktigt eftersom målet är att skapa en ny miljö med respekt för det gamla.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

I planens beredningsskede lät man göra ett flertal undersökningar som har lett till nya mål eller preciserat tidigare uppsatta mål. I synnerhet de utredningar som handlar om områdets historia har medfört mål som hänför sig till kulturhistorien. Exempel

voitteita. Konkreettisia tällaisia tavoitteita ovat mm. vanhan kyläkeskuksen eheyttäminen elinvoimaiseksi kohtaamispaikaksi sekä vanhan pistoraitteen käyttöönotto viihtyisänä kävely- ja pyöräilyalueena.

Osallisten tavoitteet

Valmisteluvaiheen viranomaisneuvottelussa nousivat esiin seuraavat seikat:

Uudenmaan liitto:

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu kehittämissyöhykemerkintä, joka on tarkoitettu alueelle, jossa rakennetta ohjataan raideliikenteeseen tukeutuen. Maankäyttö ja uusi ratayhteys tulee kytkeä toisiinsa, samalla tulee kiinnittää erityishuomiota kävelyn ja pyöräily edellytyksiin. Yleisesti asemakaavan lähtökohdat ovat maakuntakaavan periaatteiden mukaisia.

Helsingin seudun liikenne (HSL):

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on mainittu KeNi-rata, jonkarakentuminen nykyisellä maankäytön kehityksellä ajoittuu aikaisintaan 2030-luvulle. Hanke edellyttää noin 20 000 uutta käyttäjää kokonaisuudessaan. Hankkeeseen liittyy myös erinäisiä varikko- ja kalustokysymyksiä, joita tullaan tulevaisuudessa ratkomaan. KeNi-radasta riippumatta TM6 asemakaavan tulee tukeutua bussiliikenteeseen ja mahdollistaa sen tehokas hyödyntäminen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinoin luodaan edellytyksiä myös joukkoliikenteen kasvuosuuksille. Kävely- ja pyöräily-yhteyksien tulee olla hyvin huomioitu suunnittelussa, jotta ne tukevat joukkoliikenteen toimintaa.

Porvoon museo:

Vuonna 2007 valmistunut rakennusinventointi on vanha ja hyvin yleispiirteinen, se tulisi päivittää ajan tasalle. Talman koulun osalta olisi hyvä laatia RHS-tyyppinen tutkielma, eli tarkempi rakennushistoriaselvitys. TM6 kaava-alueella laajemmalla alueella on havain-

pä konkreta mål av det här slaget är att återuppliva bycentrumet till en livskraftig mötesplats och att ta i bruk det gamla stickspåret som ett trivsamt promenad- och cykelstråk.

Intressenternas mål

Följande lyftes fram vid myndigheternas samråd i beredningsskedet:

Nylands förbund:

Etapplandskapsplanen har beteckningen för en utvecklingszon, där strukturen styrs med stöd av spårtrafiken. Markanvändningen och den nya banförbindelsen bör kopplas samman, och på samma gång bör uppmärksamhet fästas vid förutsättningarna för att promenera och cykla. På det hela taget är utgångspunkterna för detaljplanen förenliga med principerna i landskapsplanen.

Helsingforsregionens trafik (HRT):

KeNi-banan nämns i programmet för deltagande och bedömning. Enligt den nuvarande utvecklingen inom markanvändningen kommer banan att byggas tidigast på 2030-talet. Projektet förutsätter på det hela taget ca 20 000 nya användare. Till projektet hör också att lösa olika frågor om depåer och material i framtiden. Oberoende av KeNi-banan bör detaljplanen TM6 stöda sig på busstrafiken och möjliggöra ett effektivt anlitage av busstrafiken. När man främjar gång och cykling skapas förutsättningar även för ökning i kollektivtrafiken. Gång- och cykelförbindelserna bör vara väl beaktade i planeringen för att de ska stöda kollektivtrafikens funktion.

Borgå museum:

Byggnadsinventeringen från 2007 är föråldrad och mycket översiktligt, och borde därför uppdateras. I fråga om Talman koulu vore det bra att utarbeta en studie av RHS-typ, dvs. en mer ingående byggnadshis-

toja kivikautisista asuinpaikoista, jotka sijaitsevat yleisesti noin 30–40 m korkeuskäyrillä. Kaava-alueen keskivaiheilla on taannoin tehty löytö kivitaltasta (alue nykyään tasoitettua sorakenttää). Vuonna 2007 tehdystä selvityksessä arkeologi ei löytänyt alueelta kivikautista asuinpaikkaa, mutta museoviraston mukaan potentiaalisia asuinpaikkoja saattaisi löytyä. Alueella tulisi laatia noin yhden päivän kestävä inventointi, jolla varmistetaan, ettei mitään tärkeää tuhoudu aluetta rakennettaessa.

Finavia:

Kaava sijaitsee lentomelualueen puskurivyöhykkeellä (Lden 50–55 dB), eli sinänsä tilanne on hyvä. Sijainti laskeutumiskiitotien jatkeen välittömässä läheisyydessä aiheuttaa kuitenkin sen, että lentomelu tulee asemakaavassa huomioitavaksi. Maakuntakaavan liitekartalla on esitetty laskeutumisvyöhykkeet, joilla tulisi soveltaa 35 dB äänieristävyysmääräyksiä. Alue on myös siinä määrin etäällä Hki-Vantaan lentoasemalta, että uusien asukkaiden informointi lentomeluasioista voisi olla paikallaan.

Uudenmaan ELY-keskus:

1) Asemakaava perustuu Talman osayleiskaavaan liikenne- ja viikkuratkaisujen osalta. OAS:ssa on mainittu liikenneselvityksen päivityksestä, joka on tarpeen tehdä. On selvää, että asukasmäärän kasvaessa myös liikenne tulee lisääntymään alueella ja sen läpi. Eryteisesti Martinkyläntien ylityksiä tulee parantaa kevyen liikenteen ehdoilla. Keskeisen seikka on tulevaisuuden kierto- ja liittymät, ja miten ne suunnitellaan. Osayleiskaavan suunnitelma on sinänsä mallikelpoinen, kunhan sitä tarkennetaan tarvittavilta osin.

2) Lentomelu on alueella merkittävin melulähde. Vaikkakin ollaan 50–55 dB alueella, niin liikennettä on verraten paljon. Se mm. vähentää alueen viihtyisyyttä jonkin verran. Tulevat asukkaat eivät ehkä osaa odottaa, että lentoliikenne on alueella merkittävä tekijä.

torisk inventering. I området kring planområdet TMS har man observerat boplatser från stenåldern. Dessa ligger vanligtvis på ca 30–40 meters höjd. I planområdets mitt har man tidigare hittat en stenmejsel från forna tider (området är numera en utjämnad grusplan). I inventeringen 2007 hittade arkeologen ingen stenåldersboplatser i området, men enligt museiverket kan det förekomma potentiella boplatser där. I området borde man göra en endagsinventering för att säkerställa att inget viktigt förstörs när området börjar byggas.

Finavia:

Planen ligger inom buffertzonen för flygbullret (Lden 50–55 dB), så i sig är situationen bra. Områdets läge i omedelbar närhet av landningsbanans förlängning medför emellertid att flygbullret måste tas i beaktande i detaljplanen. På en bilaga till landskapsplanen visas de zoner vid landningsbanor där man bör tillämpa bestämmelserna om 35 dB ljudisolering. Området är såpass långt från Helsingfors-Vanda flygplats att det kunde vara på sin plats att informera nya invånare om frågor som rör flygbuller.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland:

1) I fråga om trafiklösningarna grundar sig detaljplanen på delgeneralplanen för Tallmo. I PDB nämns en uppdatering av trafikutredningen, och en sådan behöver göras. Det är klart att trafiken kommer att öka inom och genom området allteftersom antalet invånare ökar. Särskilt hur man korsar Mårtensbyvägen bör förbättras på fotgängarnas och cyklisternas villkor. Planeringen av de framtida rondellerna är en viktig aspekt. Lösningen i delgeneralplanen kan tjäna som modell men behöver preciseras till vissa delar.

2) Flygbullret är den största bullerkällan i området. Även om området hör till zonen 50–55 dB är trafiken tämligen livlig. Det försämrar något trivseln i området. Nya invånare kan kanske inte föreställa sig att flygtrafiken är en faktor att räkna med. I fråga om vägtrafiken

Tieliikenteen osalta kaavatyössä on hyvät mahdollisuudet huomioida meluasiat erilaisilla kaavaratkaisuilla. Koska Talmaan on tavoitteena kaikkiaan yli 10 000 asukkaan uusi alue, on kasvulla myös vaikutus alueen ulkopuolella. Tämä pitäisi pyrkiä huomiomaan seurannaisvaikutuksineen.

3) Entä jos rataa ei saada käyttöön, niin miten se vaikuttaa alueen kehittymiseen. Tätä tarkastelua olisi tarpeen suorittaa myös asemakaavassa, onko esimerkiksi tarpeen antaa ajoitusmääräyksiä. Joka tapauksessa kaavassa tulee osoittaa, ettei kaava tukeudu henkilöautoliikenteeseen. Alueen tulisi muodostua joukkoliikenteen ehdoilla. Palvelujen osalta tulisi osoittaa niiden toimivuus Talman alueella, tätä tulisi arvioida erikseen kaavaselostuksessa. Myös ilmastovaikutusten arviointi tulee ilmetä kaavaselostuksesta siten, että se huomioi eri skenaariot (kaavan vaikutukset junaliikenteen kanssa ja ilman sitä). Myös hiilinielujen osalta tulee tehdä arviointia, koska alueella on laajahko metsä ja se on ennestään rakentamatonta. Ilmastotilat korostuvat, koska suunnitellaan kokonaan uutta aluetta.

Lausunnot ja mielipiteet OAS-vaiheessa

Asemakaavan aloitusvaiheessa saatiin lausunto Keravan kaupungilta sekä Talman urheiluseuralta. Lisäksi mielipiteitä esittivät useat yksityiset maanomistajat. Osallisten tavoitteita kerättiin myös karttakyselyn avulla.

Keravan kaupungin lausunnossa nostettiin esiin kuntarajaan rajoittuvan Skogsterin asemakaavan sekä Keravan viherkaavan huomioiminen Talmankaaren kaavatyössä. Lisäksi Kerava ehdotti asemakaavan vaikutustenarvioinnissa huomioitavaksi erityisesti kasvavan asukasmäärän vaikutukset Porvoontien liikennemääriin ja meluun, sekä vaikutukset suhteessa Keravan juna-aseman liityntäpysäköinnin kapasiteettiin. Porvoontien liikenteen hajauttamista tutkitaan yhdessä Keravan kaupungin kanssa asemakaavahankkeen aikana.

har man i planarbetet bra möjligheter att beakta bullerfrågorna med hjälp av olika planlösningar. Eftersom inalles över 10 000 nya invånare eftersträvas i Tallmo har tillväxten betydelse även utanför området. Detta och följd effekterna bör tas i beaktande.

3) Om banan inte tas i bruk för persontågstrafik, hur påverkar det utvecklingen i området? Denna granskning bör göras även i detaljplanen. Finns det t.ex. behov av bestämmelser om tåjmningen? I varje fall bör det i planen påvisas att planen inte stödjer sig på personbilstrafiken. Området bör byggas upp på kollektivtrafikens villkor. I fråga om servicen bör det påvisas att den fungerar i Tallmoområdet och detta bör bedömas separat i planbeskrivningen. Likaså bör bedömningen av konsekvenserna för klimatet framgå av planbeskrivningen så att beskrivningen innehåller olika scenarion (planens konsekvenser med och utan tågtrafik). Även när det gäller kolsänkor bör man göra en bedömning eftersom området till stor del består av skog och är hittills obebyggd. Klimatfrågorna accentueras eftersom man planerar ett helt nytt område.

Utlåtanden och åsikter i PDB-skedet

Kervo stad och idrottsföreningen Talman urheiluseura gav utlåtanden i detaljplanens startsskedet. Dessutom lämnade flera privata markägare in åsikter. Intressenternas mål samlades också in med hjälp av en kartenkät.

I Kervo stads utlåtande poängterades behovet av att i Tallmobågens detaljplanering ta hänsyn till detaljplanen för Skogster, vilken tangerar kommungränsen, samt Kervos grönplan. Därtill föreslog Kervo att man i konsekvensbedömningen särskilt ska beakta konsekvenserna av det växande invånarantalet för trafikmängderna och trafikbullret på Borgåvägen samt konsekvenserna i förhållande till kapaciteten hos anslutningsparkeringen vid Kervo tågstation. Fördelningen av trafiken på Borgåvägen undersöks i samarbete med Kervo stad under detaljplaneprojektets gång.

HSL, Rosk´n Roll ja Itä-Uudenmaan pelastuslaitos on lausunut katuverkostosta. Ajoneuvoille tarkoitettujen tie- ja katuosuuksien suunnittelussa tulisi huomioida joukkoliikenteen, pelastustehtävien sekä jätehuollon hoitamisen edellytykset siten, että ajoneuvoilla on edellytykset liikkua alueella ja päästä kohteisiin. HSL:n näkemyksen mukaan myös jatkossa tulisi olla mahdollisuus ajattaa busseja Talmankaaren kautta (riippumatta Talman juna-aseman toteutumisesta), minkä lisäksi HSL on lausunut mm. pysäkkien sijoittelusta.

Keravan energia ehdottanut sijoituspaikat tuleville puistomuuntamoille. Kerava-Nikkilän kaukolämpöverkko suunnitellaan laajennettavaksi suunnittelualueelle lähinnä tehokkaamman rakentamisen alueille ja kysynnän mukaan mahdollisesti muualle.

Alueen rakennuskanta on inventoitu ja arvotettu yhteistyössä *Porvoon museon* kanssa kaavaehdotusta laadittaessa. Kaava-alueelta tunnetaan lisäksi kivikautinen esinelöytö (kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee kaksi kivikautista asuinpaikkaa ja kaava-alueellakin on topografialtaan asuinpaikalle sopivia alueita). Näiden seikkojen vuoksi Porvoon museo on edellyttänyt arkeologista täsmäinventointia alueella.

Finavia on katsonut, että hyvän asumisviihtyvyyden takaamiseksi kohteessa tulee määrittää ääneneristävyydeksi vähintään 35 dB. Finavia muistuttaa lisäksi, että alueen tulevien asukkaiden informointi melun ilmenemisestä alueella on tärkeää.

Uudenmaan liitto on kiinnittänyt lausunnossa erityistä huomiota asemakaavan sijaintiin maakuntakaavassa osoitetun uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueella sekä uuden aseman läheisyydessä, sekä siihen, miten asemakaava tukee maakuntakaavassa osoitetun maankäytön toteutumista. Lausunnossa nostetaan esiin asemakaavan mitoitus, jonka arvi-

fik, räddningsuppdrag och avfallshantering så, att fordonen kan köra i området och nå alla relevanta platser. Enligt HRT bör det vara möjligt att köra buss via Tallmobågen (oavsett genomförandet av tågstationen i Tallmo). Vidare har HRT uttalat sig bl.a. om placeringen av hållplatserna.

Kervo Energi har föreslagit var de kommande parktransformatorerna kan placeras. Det planeras att fjärrvärmnätet i Kervo-Nickby utvidgas till planeringsområdet, främst i de områden som byggs effektivare, och beroende på efterfrågan eventuellt också i andra områden.

Byggnadsbeståndet har under framtagandet av planförslaget inventerats och värderats i samarbete med Borgå museum. I planområdet känner man dessutom till ett föremålsfynd från stenåldern (söder om planområdet finns det två boplatser från stenåldern och även inom planområdet finns områden som beträffande topografin är potentiella boplatser). Med anledning av dessa omständigheter har Borgå museum förutsatt att en arkeologisk specialinventering ska utföras i området.

Finavia anser att minst 35 dB ska fastställas som ljudisolering i området för att säkerställa en bra boendetrivsel. Finavia påminner vidare om att det är viktigt att informera kommande invånare om förekomsten av buller i området.

Nylands förbund har i sitt utlåtande fäst uppmärksamhet vid att detaljplanen enligt landskapsplanen är belägen i en utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på ny spårtrafik samt i närheten av den nya stationen, samt vid hur detaljplanen stöder verkställandet av den markanvändning som har anvisats i landskapsplanen. I utlåtandet behandlas dimensioneringen i detaljplanen, vilken bedöms vara anspråkslös i förhållande till det mål för befolkningen som ställts för KeNi-banan (20 000 invånare i hela zonen kring banan). Nylands förbund anser att

oidaan olevan vaatimaton suhteessa KeNi-radalle asetettuun väestötavoitteeseen (20 000 asukasta koko radan vyöhykkeellä). Kaavan jatkovalmistelun yhteydessä on Uudenmaan liiton mukaan tarpeen arvioida sitä, miten lausuttavana ollut asemakaava tukee Talman aseman toteuttamisedellytyksiä ja mikä on asemakaavan merkitys osana kokonaisuutta. Lisäksi on nostettu esiin Talmankaaren pohjoispuolelle sijoittuva ohjeellisena osoitettu linjaus itäradalle.

Myös *ELY-keskuksen* lausunnossa otetaan kantaa alueen tehokkuuteen ja nostetaan esiin, ettei Talmankaaren asemakaava vastaa väestötavoitteen osalta Talman osayleiskaavan tavoitteeseen raideliikenteeseen tukeutuvasta toiminnoiltaan monipuolisesta taajamakeskuksesta. ELY-keskus katsoo, että kaavan jatkosuunnittelussa on mm. tarpeen tutkia Talman osayleiskaavan ajantasaisuutta sekä asemanseudun väestövaatimuksen edellyttämän väestömäärän sijoittumista Talmassa ja laajemminkin ratavyöhykkeellä. ELY on myös korostanut Talman alueen asemakaavojen (ml. Talmankaaren asemakaava) toteuttamisjärjestyksen suhdetta henkilöliikenteen alkamiseen Kerava-Nikkilän-radalla. Lisäksi on nostettu esiin Talman kaupunkirakenteellinen kokonaisuus; miten Talmankaari liittyy osaksi tulevaa taajamaa ja tukee keskusta-alueen kaupunkirakenteellista ja -kuvallista kehitystä (esim. palvelut, pääkadut, jalankulku ja pyöräily laajemmin). ELY-keskus muistuttaa myös, 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 rataan tukeutuvan yhdyskuntarakenteen toteutumista.

Ilmastovaikutusten osalta ELY-keskus on lausunut, että ilmastovaikutusten arviointi tulee aloittaa suunnittelun mahdollisimman varhaisessa vai-

det under den fortsatta planeringen ska bedömas på vilket sätt den nu aktuella detaljplanen stöder förutsättningarna för genomförandet av stationen i Tallmo och vilken betydelse detaljplanen har som helhet. Vidare har i utlåtandet lyfts fram den riktgivande sträckningen för östbanan på norra sidan av Tallmobågen.

Även i NTM-centralens utlåtande tas ställning till byggeffektiviteten och konstateras att detaljplanen för Tallmobågen i fråga om befolkningsmålet svarar på det mål som i delgeneralplanen ställts om ett mångsidigt tätortscentrum som stöder sig på spårtrafiken. NTM-centralen anser att man under den fortsatta planeringen bl.a. bör undersöka aktualiteten i delgeneralplanen för Tallmo samt hur den folkmängd som förutsätts för stationsnejden kan fördelas på Tallmo och i ett större sammanhang i hela banzonen. NTM har också framhållit förhållandet mellan ordningsföljden för genomförandet av detaljplanerna i Tallmo (inkl. detaljplanen för Tallmobågen) och inledandet av persontågstrafik på Kervo-Nickby-banan. Dessutom tar NTM-centralen upp den övergripande stadsstrukturen i Tallmo; hur Tallmobågen ansluter sig till den framtida tätorten och stöder utvecklingen av stadsstrukturen och stadsbilden (t.ex. service, huvudgator, gång- och cykeltrafik). NTM-centralen påpekar vidare att tanken i delgeneralplanen för Tallmo inte har varit att området ska utvecklas med stöd av busstrafiken. I detaljplaneringen av Tallmobågen behövs lösningar som stöder verkställandet av en samhällsstruktur som stöder sig på spårtrafiken i enlighet med målsättningarna i landskapsplanen, generalplanen och den pågående MBT-planeringen.

I fråga om klimatkonsekvenserna anser NTM-centralen att bedömningen av klimatkonsekvenserna bör inledas i ett så tidigt skede som möjligt av planeringen. NTM lyfter också fram ett scenario där man börjar genomföra området separat från genomförandet

heessa. ELY nostaa esiin myös tilanteen, jossa alue lähtisi toteutumaan muusta Talman toteutuksesta irrallisena, jolloin kaavan merkittävänä haitallisena ilmastovaikutuksena voidaan pitää sen sijoittumista noin neljän kilometrin päähän lähimmästä keskustasta, varsinkin kun paikalliset palvelut puuttuvat alueelta (alueen liikkuminen tulee perustumaan vahvasti yksityisautoihin). Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös rakentamisen aiheuttaman metsäkadon on todettu olevan huomionarvoinen seikka ja se tulisi sisällyttää vaikutusten arviointiin. Ilmastovaikutuksia voidaan ELY:n mukaan vähentää mm. varmistamalla toimivat julkisen liikenteen yhteydet ja niitä tukeva tiiviimpi asutus, mahdollistamalla alueelle asiointimatkoja vähentäviä paikallisia kaupallisia palveluita jne. Kaavan vaikutusten arvioinnissa tulisi myös tarkastella ratkaisuja liittyen vähähiiliseen rakentamiseen, energiatehokkuuteen, energiahuoltoon, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä maankäytön muutoksiin.

Hulevesien osalta ELY on nostanut esiin, että hulevesiselvityksessä on esitettävä hulevesien johtaminen ja hallinta riittävällä alueella myös kaava-alueen ulkopuolella. Selvityksessä on huomioitava myös laadulliset vaikutukset, joita kaavan sallimasta toiminnasta ja rakentamisesta voi aiheutua alueelta tuleviin hulevesiin ja edelleen vastaanottaviin ojiin ja vesistöihin.

Melun osalta ELY muistuttaa, ettei kaavaluonnoksen pohjalta voida vielä arvioida, onko esitetty rakenne ylipäänsä toteuttamiskelpoinen meluntorjunnan näkökulmasta (esitetty massoittelu ei ELY:n mukaan Martinkyläntien varressa torju mahdollista tie- ja raideliikenteen häiritsevää melua).

Kulttuuriympäristöjen osalta ELY korostaa, että suunnittelualueelta laaditun kulttuuriympäristöselvityksen perusteella alueella on rakennuksia, joiden säilyminen tulee turvata (MRL 54 §). Selvityksen

av övriga Tallmo, varvid dess läge cirka fyra kilometer från närmaste centrum, särskilt då lokal service saknas i området, kan anses som en betydande negativ klimatkonsekvens (mobiliteten kommer att stöda sig starkt på privatbilismen). Med hänsyn till tidsrymden för klimatmålen har det konstaterats att förlust av skog till följd av byggande också är en faktor att ta i beaktande, och den borde inkluderas även i denna konsekvensbedömning. Enligt NTM kan klimatkonsekvenserna minskas bl.a. genom att man säkerställer fungerande kollektivtrafikförbindelser och planerar en tätare bebyggelse som stöd för dem, möjliggör lokal kommersiell service som minskar ärenderesor osv. Vid bedömningen av planens konsekvenser borde man också granska lösningar som knyter an till koldioxidsnålt byggande, energieffektivitet, energiförsörjning, främjande av gång och cykling samt ändringar i markanvändningen.

I fråga om dagvatten konstaterar NTM att man i utredningen om dagvattenhanteringen bör visa hur dagvatten leds bort och hanteras i ett tillräckligt stort område, också bortom planområdet. Utredningen bör även behandla de kvalitetsmässiga konsekvenser som de verksamheter och det byggande som planen tillåter kan medföra för dagvattnet och vidare för recipientdikena och -vattendragen.

När det gäller buller påminner NTM om att man utifrån planutkastet inte kan bedöma om den föreslagna strukturen överhuvudtaget är genomförbar med hänsyn till bullerbekämpningen (den föreslagna volymgestaltningen längs Mårtensbyvägen kommer enligt NTM inte att förhindra eventuellt störande buller från väg- och spårtrafiken).

I fråga om kulturmiljöer betonar NTM att det enligt kulturmiljöutredningen finns byggnader vars bevarande bör tryggas i planen (MBL 54 §). Enligt utredningen finns det i Lillängsbacka, Löfbacka och Grankulla samt vid brandstationen sådana värden

perusteella Lillängsbackalla, Löfbackalla ja Grankullalla sekä paloasemalla on MRL 54 §:n tarkoittamia arvoja. Koulukeskus on täydennysrakentunut vuosikymmenten varrella, josta kuitenkin on selkeästi erotettavissa jälleenrakennuskauden laadukkaalle koulurakentamiselle tyypillinen kivikoulu, jonka pelkistetylle julkisivulle ominaista on rapattu pinta ja nauhaikkunoiden rivistöt sekä rakennusdetaljit, kuten perustuksen liuskekivivuoraus. Rakennus on säilyttänyt varhaiset piirteensä hyvin. Rakennushistoriaselvityksen perusteella koulun vanhimman osan suojelulle on perusteet. Lisäksi ELY lausuu, että alueelle osoitetut pienkerrostalot eivät ole tyypillisiä agraariin kulttuurimaiseman rakennettua kulttuuriympäristöä, ja ne tulevat osaltaan muuttamaan alueen nykyistä luonnetta väljästä maaseutu ympäristöstä tiiviimmäksi ja tehokkaammaksi rakennetuksi ympäristöksi.

Mielipiteet

Saaduista mielipiteistä on koostettu lyhyt yhteenveto. Kooste kattaa yksityishenkilöiltä sekä asemakaava-alueella vaikuttavien yhdistysten (Talman kyläyhdistys, Talman vanhempainyhdistys sekä Talman liikuntaseura) ja tiekuntien palautteiden pääkohdat. Mielipiteet on huomioitu suunnittelussa mahdollisuuksien mukaan ja niihin on osaltaan vastattu asemakaavan suunnitteluratkaisulla, sanallisesti osana tätä kappaletta (*kursiivilla*) sekä asemakaavan kuvauksessa kappaleessa 5.

Alueelle toivotaan riittävästi viheralaa; kaavassa tulisi säilyttää mahdollisimman paljon lähimetsää. Esimerkiksi päiväkodin ja koulun piha-alueiden rakentamisesta ja päällystämistä tulisi ohjata niin, että vastustuskykyä vahvistava luontokontakti voitaisiin taata. Alueen luontoselvityksessä havaittujen lajien lisäksi asukkaat ovat havainneet pihapiireissään mm. kauriita, kettuja, lumikkeja, lepakkoja, pöllöjä, useita tikkalajeja ja pikkulintuja. Alueen suunnitte-

som avses i MBL 54 §. Trots att skolcentrumet har kompletteringsbyggts under flera årtionden kan man klart urskilja dragen hos en typisk, förstklassig stenskola från återuppbyggnadstiden: putsad fasad, bandliknande rader av fönster samt olika byggedetaljer, som den skifferfodrade sockeln. Byggnadens tidiga framtoning har bevarats väl. Enligt den byggnadshistoriska utredningen är det befogat att skydda den äldsta delen av skolan. Dessutom anser NTM att de låghus som anvisats i området inte är typiska för den byggda kulturmiljön i ett agrarlandskap, utan att de bidrar till att områdets karaktär förskjuts från gles landsbygds miljö till en tätare och mer effektivt bebyggd miljö.

Åsikter

De inlämnade åsikterna har samlats till en kort sammanfattning. I sammanfattningen ingår huvudpunkterna i responsen från privatpersoner, föreningar som har verksamhet i området (byföreningen, föräldraföreningen samt idrottsföreningen Talman liikuntaseura) och väglag. I planeringen har åsikterna beaktats i den mån det är möjligt att de har bemötts dels genom planeringslösningarna i detaljplanen, dels verbalt i detta stycke samt i beskrivningen av detaljplanen i avsnitt 5.

I området hoppas man på tillräckligt med gröna ytor: i planen borde så stor del av närskogarna som möjligt bevaras. Exempelvis borde byggandet och beläggningen av daghemmets och skolans gårdsområden styras så att man kan säkerställa den naturkontakt som stärker motståndskraften. Utöver de arter som observerats i naturinventeringen har invånarna på sina gårdsplaner påträffat bl.a. hjortar, rävar, vesslor, fladdermöss, ugglor, flera olika arter av hackspettar och småfåglar. Man önskar att det vid planeringen tas hänsyn till den biologiska mångfalden och till möjligheterna att bevara den. Planutkastet har delvis upplevts som alltför effektivt och

lussa toivotaan huomioitavan luonnon monimuotoisuus ja sen säilymisen edellytykset. Kaavaluonnos on koettu osittain liian tehokkaaksi ja on toivottu, että alueelle suunniteltaisiin matalampaa rakentamista. Maaseutumaisen ja luonnollisen miljöö on toivottu edelleen säilyvän alueella.

Alueen suunnittelua on ohjannut mm. maankuntatason tavoitteet joukkoliikennevyöhykkeelle sijoittuvasta uudesta taajamasta kuin myös alueella tunnistetut kulttuuri-, luonto- ja virkistysarvot. Yhteensovittamalla on pyritty löytämään kokonaisratkaisu, jolla luodaan viihtyisään, ihmisen mittakaavaan sopivaa elinympäristöä, vastaten samalla riittävässä määrin tulevan joukkoliikennetarkoituksen toteuttamisen edellytyksiin. Alueen eri toimintojen mitoituksista ja suunnitteluratkaisuista on selostettu laajemmin kappaleessa 5.

Erityistä huomioita on osoitettu olemassa olevien katualueiden tuleviin tilavarauksiin ja yksityisomisteisille kiinteistöille tuleviin muutoksiin mm. ojien ja olemassa olevan pihakasvillisuuden osalta. Asukkaiden toiveena on säilyttää pihapiireissä oleva puusto ja välttää katualueiden tarpeetonta leventämistä.

Kaavoituksen aikana on järjestetty tapaamisia niiden maaomistajien kanssa, jotka ovat pyytäneet tarkastamaan tulevien katualueiden linjauksia suhteessa oman kiinteistönsä rajoihin. Pääsääntöisesti katusuunnittelu edellyttää riittävät tilavaraukset ajoradalle, tarvittaessa kevyelle liikenteelle sekä hulevesien johtamiselle (avo-oja / viemärointi). Keskimäärin tonttikadun tilavarauksena on käytetty ohjearvona noin 10 metriä, kattaen em. tilatarpeen tapauskohtaisesti. Paikoitellen tilavarauksia voi poiketa ohjearvosta, koska alueen maasto on hyvin vaihtelevaa (mm. hulevesien virtaus vaihtelee) ja olemassa olevat tiet ovat pituuskaltevuudeltaan paikoitellen varsin haasteellisia. Olemassa olevien pientaloalueiden osalta on siten varauduttava nykyistä leveämpään kadun tilatarpeeseen; tästä johtuen useiden kiinteistöjen osalta on tun-

önskemål om lägre hus har lagts fram. Den landsbygdslika och naturliga miljön ska förhoppningsvis bevaras i området.

Planeringen av området har styrts bl.a. av målen på landskapsnivå om en ny tätort inom kollektivtrafikzonen och av de identifierade kultur-, natur- och rekreationsvärdena. Genom att samordna dessa mål och värden har man strävat efter en övergripande lösning som skapar en trivsamt och mänskligt livsmiljö samtidigt som man i tillräcklig utsträckning svarar på de krav som ställs av den framtida kollektivtrafiklösningen. Dimensioneringen av de olika funktionerna och planeringslösningarna beskrivs mer ingående i avsnitt 5.

Särskild uppmärksamhet har ägnats utrymmesreserveringarna i de befintliga gatuområdena och de ändringar som berör privatägda fastigheter, bl.a. i fråga om diken och den nuvarande vegetationen på gårdsplanerna. Invånarna önskar att det befintliga trädbeståndet på gårdarna ska bevaras och att man ska undvika att i onödan bredda gatuområdena.

Under planläggningen har möten hållits med de markägare som har bett att de framtida gatusträckningarna ska ses över i förhållande till de egna fastigheternas gränser. I regel förutsätter gatuplaneringen tillräckliga utrymmesreserveringar för körbanan, vid behov för den lätta trafiken samt för hanteringen av dagvattnet (som ska ledas bort till öppna diken/avlopp). Som utrymmesreservering för en tomtgata har man som ett riktigt värde tillämpat ca 10 meter i medeltal, inräknat ovan nämnda behov av utrymme. Reserveringen kan ställvis avvika från riktvärdet eftersom terrängen i området är mycket omväxlande (bl.a. varierar dagvattenströmningen) och de befintliga vägarna ställvis har mycket kraftig längd lutning. I fråga om de befintliga småhusområdena måste man således förbereda sig på bredare gatuområden; av den anledningen finns det för flera fastigheter behov av att flytta den gräns som går mot gatan så, att man från den nuvarande mittlin-

nistettu tarve muuttaa kadunpuoleista rajausta siten, että tien nykyisestä keskilinjasta voidaan varata noin 5 metriä katualuetta keskilinjän molemmin puolin. On kuitenkin huomioitava, ettei katualueeksi varaus suoraan tarkoita, että kasvillisuus tulee poistumaan reuna-alueilta, vaan varaus tutkitaan tarkemmin osana yksityiskohtaista katusuunnittelua asemakaavan laatimisen jälkeen. Osa tavanomaisista katualueista on tarkastelujen myötä voitu muuttaa kävely- ja pyöräilyväyläksi, jolla tontille ajo on sallittu.

Alueen liikenneverkostoa on kommentoitu useassa palautteessa. Erityisesti Satotalmantien pohjoisosan muutos autottomaksi kävely-ympäristöksi on arvioitu aiheuttavan liikenteen ruuhkautumista toisaalla liikenneverkossa. Liittymien parantamiseen tulisi yleisesti panostaa, koska alueella on useita vaaralliseksi koettuja liittymiä (myös Golf Talman vaikutus liikennemääriin tulisi huomioida). Liikenneatkaisussa tulisi luoda hyvät edellytykset joukkoliikenteelle siten, että bussipysäkit ovat helposti saavutettavissa. Yleisesti KeNi-radnan aseman sijoittuminen Talmaan on koettu joko tarpeettomaksi tai hankkeen toteutusta on muilta osin vahvasti epäilty.

Asemakaavan ratkaisulla on pyritty tunnistamaan alueen liikenteen ongelmakohdat ja esittämään niihin parannuksia. Alueen suunnittelua ohjaavana tavoitteena on ollut joukkoliikenteen hyvä palvelutaso sekä toimivat kävely- ja pyöräily-yhteydet alueen sisäisesti sekä osana laajempaa verkostoa. Asemakaavaehdotuksen liikenneatkaisu on kuvattu tarkemmin kappaleessa 5.1.

Alueelle on toivottu lähipalveluja ja aluetta on toivottu muiltakin osin elävöitettävän. Erityisesti koulun ja päiväkodin säilyminen tulisi mahdollistaa, minkä lisäksi on toivottu mm. päivittäistavarakauppaa. Myös virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia (ml. sisäliikunta) on esitetty kehitettävän nykyisestään. VPK:n rakennuksen (Talmukka) on toivottu säilyvän

jen kan reservera ett ca 5 meter brett gatuområde på vardera sidan. Det bör dock märkas att en reservering för ett gatuområde inte direkt innebär att vegetationen avlägsnas från kanterna, utan reserveringen kommer att undersökas närmare inom ramen för den detaljerade gatuplaneringen som görs efter att detaljplanen har utarbetats. En del av de vanliga gatuområdena har efter granskningar kunnat ändras till gång- och cykelvägar på vilka det är tillåtet att köra till tomten.

Trafiknätet i området har kommenterats ofta i responsen. Särskilt ändringen i norra delen av Satotalmavägen till en bilfri promenadsträcka har befarats orsaka trafikstockningar på andra håll i vägnätet. Generellt sett borde satsningar göras på att förbättra anslutningarna, då det i området finns flera anslutningar som upplevs som farliga (även Golf Talmas effekt för trafikmängderna borde beaktas). I trafiklösningarna borde man skapa bra förutsättningar för kollektivtrafiken så att busshållplatserna är enkla att nå. Att en station för KeNi-banan byggs i Tallmo har ansetts antingen onödigt eller så har man starkt betvivlat att projektet någonsin kommer att bli verklighet.

Genom lösningarna i detaljplanen har vi strävat efter att identifiera de problematiska punkterna i trafiken och att föreslå förbättringar. Planeringen har styrts av målet om en hög servicenivå inom kollektivtrafiken samt en fungerande gång- och cykelled inom området och som en del av ett större nätverk. Trafiklösningen i förslaget till detaljplan har beskrivits närmare i avsnitt 5.1.

Önskemål har lagts fram om närservice och man hoppas att planen även i övrigt ska liva upp området. Det vore särskilt viktigt att bevara skolan och daghemmet och därtill hoppas man bl.a. på en dagligvarubutik. Rekreations- och motionsmöjligheterna (inkl. motion inomhus) hoppas man ska förbättras jämfört med dagsläget. I responsen hoppas man

myös tulevaisuudessa alueen asukkaiden yhteisenä kokoontumispaikkana ja sen lähiympäristöä on toivotaan kehitettävän.

Koululle ja päiväkodille on osoitettu laaja aluevaraus, joka mahdollistaa tulevaisuudessa kasvatus- ja opetustoimintojen sijoittumisen alueelle. VPK:n rakennustullaan suojelemaan asemakaavalla, mikä vahvistaa alueen kytkeytymistä myös lähihistoriaan. Talmukan ja koulun ympäristön kehittämiseksi luodaan puitteita varaamalla riittävästi monikäyttöistä jaettua julkista tilaa (Talmukantori). Pienimuotoisen kaupallisen toiminnan sijoittaminen alueelle mahdollistetaan osoittamalla tilaa Martinkyläntien rakennusten kivi- ja jalasta myös liiketoiminnalle. Päivittäistavarakaupan toimintaedellytykset huomioiden on kuitenkin todennäköistä, ettei Talmankaaren asemakaava-alueelle lähitulevaisuudessa sijoitu kaupallisia toimintoja, mutta Talman alueen kehittyessä tilanne muuttuu. Riittävän väestöpohjan myötä myös kysyntä nousee, mikä mahdollistaa myös kaupalliset palvelut.

Alueen arkkitehtuuriin on toivottu panostettavan, kiinnittämällä huomiota myös alueen historiaan (rakennusmateriaalina esim. puuta tai tiili). Alueelle on myös toivottu maisemateosta, joka kuvastaisi Talman historiaa.

Alueelle on kaavaehdotuksella ja rakennustapaohjeella ohjattu rakentamaan pääosin puuverhoiltuja asuinrakennuksia, joiden värimaailma on luonnonläheinen ja joka kuvastaa osaltaan myös alueen historiaa. Osassa korttelialueita puun käyttäminen pääasiallisena rakennusmateriaalina on pakollista. Puutalojen ohella alueelle ohjataan toteuttamaan rapattuja tai tiiliverhoiltuja asuinrakennuksia. Rakentamisen värikarttaan voi tutustua rakennustapaohjeen liitteessä 1. Asemakaavoituksen aikana alueelle ei ole laadittu taideohjelmaa, mutta sen laatiminen on mahdollista myöhemmin. Alueella on runsaasti julkista tilaa, joka mahdollistaa taide-elementtien sijoittamisen.

att även FBK-huset (Talmukka) ska bevaras som en samlingsplats för invånarna och att något ska göras åt omgivningen kring byggnaden.

För skolan och daghemmet har en stor områdesreservering anvisats för att möjliggöra framtida funktioner för småbarnspedagogik och undervisning. FBK-huset kommer att skyddas i detaljplanen, vilket stärker kopplingen även till områdets närhistoria. För utvecklingen av FBK-huset och omgivningen reserveras ett tillräckligt stort, offentligt flerfunktionsområde (Talmukantori).

Det blir möjligt att etablera småskalig kommersiell verksamhet i området i och med att utrymme reserveras för affärsverksamhet på gatunivå längs Mårtensbyvägen. Med tanke på förutsättningarna för att driva en dagligvarubutik är det dock osannolikt att Tallmobbågens detaljplaneområde får kommersiell service inom den närmaste framtiden, men situationen förändras i takt med att Tallmoområdet utvecklas. Ett tillräckligt befolkningsunderlag gör att efterfrågan ökar, vilket torde göra det möjligt att även tillhandahålla kommersiell service.

Önskemål har framförts om satsningar på områdets arkitektur och om att uppmärksamhet också ska ägnas åt områdets historia (t.ex. trä eller tegel som byggnadsmaterial). Det har också föreslagits att området ska få en landskapsinstallation som avspeglar Tallmos historia.

I planförslaget och i byggsättsanvisningarna styrs byggandet med fokus på bostadshus med träfasader. Färgerna är naturnära och beskriver för sin del också områdets historia. I en del kvartersområden är det obligatoriskt att använda trä som huvudsakligt byggmaterial. Utöver trä hänvisas till putsade eller tegelklädda bostadshus. I bilaga 1 till byggsättsanvisningen finns en färgkarta. Under detaljplaneringen har inget konstprogram tagits fram för området, men det är möjligt i ett senare skede. Det finns rikligt med offentliga rum som vore lämpliga platser för konstelement.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Alueen suunnittelussa tavoitellaan korkeaa laatua niin rakennetun kuin luonnonympäristönkin osalta. Tavoitteena on toteuttaa omaleimainen, toiminnoiltaan monipuolinen, luonnon- ja kulttuuriympäristön arvoista juontava asuinpainotteinen aluekokonaisuus, joka tarjoaa runsaat virkistys- ja harrastusmahdollisuudet mahdollisimman laajalle käyttäjäkunnalle.

Kaavaratkaisulla toteutetaan kestäviä liikkumisen ratkaisuja ja luodaan edellytyksiä kävelylle ja pyöräilylle sekä joukkoliikenteelle. Tavoitteena on mm. sijoittaa alueelle riittävästi pyöräpysäköintä sekä kehittää alueen nykyisiä joukkoliikenteen pysäkkejä.

Mål för detaljplanens kvalitet

Vid planeringen eftersträvas en hög kvalitet beträffande såväl den byggda miljön som naturmiljön. Målet är att genomföra en särpräglad, avseende funktionerna mångsidig, bostadsdominerad områdesdelhet som har sina rötter i natur- och kulturmiljön och som erbjuder rikligt med rekreations- och hobbymöjligheter för en så stor användarskara som möjligt.

Genom planlösningen uppnås hållbara färdlösningar och skapas förutsättningar för gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken. Ett mål är bl.a. att ordna tillräckligt med cykelparkering och att förbättra de nuvarande hållplatserna för kollektivtrafik.



5 Asemakaavan kuvaus Redogörelse för detaljplanen



5.1 Kaavan rakenne

Talmankaaren suunnittelun taustalla on Talman osayleiskaavan mukainen perusratkaisu, jolla pyritään merkittävässä määrin hyödyntämään alueen olevia ominaispiirteitä niin luonnonympäristön kuin rakennetun infrastruktuurinkin osalta. Alueen toiminnallinen ympäristö sekä kulttuuritekijät muodostavat yhdessä lähtökohdan uuden ja vanhan yhdistämiselle. Suunnitteluratkaisu tukeutuu siten myös vahvasti olevaan liikenneverkkoon ja sen parantamiseen joukkoliikenteen edellytykset huomioiden. Tärkeänä paikallisena identiteettitekijänä toimii laaja liikuntapainotteinen virkistysalue, joka halkoo kaava-alueita pohjois-etelä suunnassa liittäen sen osaksi laajempaa aluerakennetta viheryhteyksineen. Alueen suunnittelulla tavoitellaan kestäväää, verraten tiivistäkin kaupunkirakennetta, mutta kuitenkin pienimuotoisessa ja kompaktissa mittakaavassa, viherympäristö huomioiden.

5.1 Planens struktur

Planläggningen av Tallmobågen bottnar i den grundläggande lösningen i delgeneralplanen för Tallmo, där man i hög grad strävar efter att utnyttja särdragen i såväl naturmiljön som den byggda infrastrukturen. Den funktionella miljön och de kulturella elementen bildar tillsammans utgångsläget för kombinationen av nytt och gammalt. Planeringslösningen stöder sig således också starkt på det befintliga trafknätet och på att förbättra det med beaktande av förutsättningarna för kollektivtrafiken. Det stora, motionsinriktade rekreationsområdet fungerar som en viktig lokal identitetsfaktor som klyver området i nordlig-sydlig riktning och integrerar det med den vidare områdesstrukturen och grönförbindelserna. Genom planeringen av området eftersträvas en hållbar, ställvis tät stadsstruktur, som dock är småskalig och kompakt och som tar hänsyn till grönmiljön.

Alueidentiteetti ja kaupunkikuva

Suunnittelutyön alussa Talmankaarelle muodostettiin kolme konseptia, jotka olivat perinteinen kylä, moderni kylä ja aktiivinen kylä (liite 6). Konseptien pohjalla toimivat kunnan alkuvaiheen tavoitteiden lisäksi osallisille suunnatun karttakyselyn tulokset. Kolmesta konseptista jatkosuunnitteluun valikoitui perinteinen ja aktiivinen kyläkonsepti, joita tarinallistettiin seuraavasti:

Perinteinen kylä: Maalaismaisemassa aistit lepäävät. On tilaa hengittää. Pihapiireissä tuoksu asukkaiden yrtit ja kuuluu lasten leikit. Alueelle on siroteltu väljästi pientaloja henkeen sopien. Pienen mittakaavan näkee kutsuvana myös ulkopuolelta. Näkymät ulospäin siintävät pitkälle idylliseen peltomaisemaan. Talmankaaren keskiössä ovat kyläkeskus ja kokoava kyläraitti, jonka varrella voi moikata naapurita tai nähdä kauriin.

Aktiivinen kylä: Talmankaari tunnetaan virkistymisen elämyksellisenä keitaana, Liikuntahubina. Alueelle saavutaan kauempaakin. Rakennukset sijoittuvat ulkoväylille ja ne on kytketty toisiinsa solumaisesti maiseman ehdoilla. Aktivoivia javaihtelevia liikuntapaikkoja on sijoitettu eri puolille aluetta lajeille luontevasti, mutta keskipisteenä on rakastettu liikuntamonttu. Aktiviteetit ovat eri tavoin alueen asukkaita yhdistävä tekijä. Asukkaat pyöräilevät ja kävelevätkin verrattain paljon. Oma autoa ei monikaan halua.

Konseptityöstä johtaen Talmankaaresta on suunniteltu kaupunkikuvallisesti kylämäinen ja yhteisöllinen asuinpainotteinen alue, jossa uusi kohtaa vanhan. Alue on yleisilmeeltään pienimittakaavainen, ja se istuu ympäröivään rakennettuun, historialliseen ja luonnontilaiseen maisemaan. Suunnittelun keskiössä on kaksi alueen historiasta ja nykyisestä identiteetistä kertovaa paikallista vetovoimatekijää: elävä kyläkeskus ja monipuolinen urheilupuisto. Satotalmantien varrella koulun, päiväkodin ja VPK:n yhteyteen muodostuva kyläkeskus, käveltävine

Lokal identitet och stadsbild

I början av planeringsarbetet utarbetades tre koncept: en traditionell by, en modern by och en aktiv by (bilaga 6). Koncepten baserade förutom på kommunens mål i startskedet även på resultaten från enkäten som riktades till intressenterna. Av de tre koncepten utsågs för den fortsatta planeringen en traditionell by och en aktiv by. Koncepten beskrevs med följande ord:

Traditionell by: Sinnena vilar i landsbygdslandskapet. Det finns utrymme att andas. På gårdarna känner man doften av invånarnas örtodlingar och hör barnen leka. Till andan hör att småhus placerar ut glest. Småskaligheten upplevs som lockande även av utomstående. Vyerna utåt sträcker sig långt in i det idylliska åkerlandskapet. Hjärtat av Tallmobågen består av bycentrumet och en samlande bygata där man hälsar på grannar och ser rådjur.

Aktiv by: Tallmobågen är känd som en oas av rekreation och upplevelser, en "motionshub". Hit kommer man också längre bortifrån. Byggnaderna står längs de yttre farlederna, kopplade till varandra som celler på landskapets villkor. Aktiverande motionsplatser som erbjuder omväxling har placerats på olika håll i området, men medelpunkten för aktiviteterna utgörs av den kära motionsgropen. Aktiviteterna är en faktor som för samman invånarna på olika sätt. Invånarna cyklar och promenerar förhållandevis mycket. Det är inte många som vill ha egen bil.

Med utgångspunkt i konceptarbetet har Tallmobågen planerats som ett samhällstillvänt bostadsområde med en byliknande stadsbild där nytt och gammalt möts. Området har en småskalig allmän framtoning och det sitter fint i det omgivande byggda, historiska och naturliga landskapet. Kärnan i planeringen utgörs av två lokala attraktionsfaktorer som beskriver områdets historia och nuvarande identitet: ett levande bycentrum och en mångsidig

ympäristöineen ja torialueineen, kokoaa ihmiset yhteen viettämään aikaa ja järjestämään tapahtumia. Vanhassa hiekkamontussa sijaitseva monipuolinen liikuntapaikka toimii laajan virkistysalueen ja metsäpuiston sydämenä, yhdistäen alueen sekä lähiympäristöön että laajempiin virkistystoimintoihin Talman alueella.

Alueen korttelirakenteissa lähtökohtana toimivat maisemalliset ominaisuudet; korttelit liittyvät virkistysreitteihin mahdollistaen aktiivisen elämäntavan. Korttelialueet koostuvat metsärinteeseen sijoituvista ja saarekkeiksi muodostuvista alueista sekä Martinkyläntiehen, Satotalmantiehen ja Talmankareen rajoittuvista tiiviimmin rakennetuista alueista. Laaja viheralue ja metsäpuistovyöhyke toimii alueen sisäisenä sekä lähiympäristöön yhdistävänä päävirkistysalueena reitteineen.

Julkinen tila

Kyläkeskuksen torialue, Talman oppimiskeskuksen korttelit sekä urheilupuisto muodostavat monimuotoisen julkisten toimintojen keskittymän nykyisen kyläkeskuksen alueelle ja sen läheisyyteen. Talman koulun nykyisestä paikoitusalueesta muodostuu puistomainen viherkaista, joka rajaa torikorttelin alueen koulun pihapiiristä. Uutta paikoitusalueita tutkitaan sijoitettavaksi viereiselle päiväkodin kiinteistölle. Autoliikenteen poistuminen Satotalmantien pohjoisosasta mahdollistaa viihtyisän ja turvallisen kävely-ympäristön kehittymisen alueelle. Vanhan junaradan linjausta noudattava *Pistoraide* yhdistää urheilupuiston, torialueen ja itäosien asuin-korttelit toisiinsa.

idrottspark. Bycentrumet, gågatorna och torgen byggs upp längs Satotalmavägen i anslutning till skolan, daghemmet och brandstationen för att samla människorna så att de kan ordna evenemang och tillbringa tid tillsammans. Den mångsidiga motionsplatsen i den gamla sandgropen är det vidsträcktare rekreatiomsområdets och skogsparkens hjärta: den sammankopplar området med näromgivningen och med rekreationstjänsterna längre bort i Tallmo området.

I kvartersstrukturen ger de landskapsmässiga egenskaperna utgångspunkterna för planeringen: kvarteren ansluter till friluftsleder, vilket möjliggör en aktiv livsstil. Kvartersområdena består av olika områden som uppkommer på skogssluttningarna och bildar öar samt av de tätare, bebyggda områdena som gränsar till Mårtensbyvägen, Satotalmavägen och Tallmovägen. Det omfattande grönområdet och skogsparkszonen fungerar både som ett internt huvudrekreatiomsområde och som en koppling till näromgivningen.

Det offentliga rummet

Torgområdet, kvarteren för lärocentret och idrottsparken bildar ett mångsidigt kluster av offentliga verksamheter inom och i närheten av det nuvarande bycentrumet. Det nuvarande parkeringsområdet vid skolan blir en parkliknande grönremsa som avgränsar torgkvarteret från skolgården. Man undersöker möjligheterna att placera ett nytt parkeringsområde på den intilliggande daghemsfastigheten. När biltrafiken upphör i norra delen av Satotalmavägen uppkommer en trivsam och säker promenadmiljö. Längs *Stickspåret* anläggs en gång- och cykelbana som förenar idrottsparken med torgområdet och bostadskvarteren i de östra delarna.



Talmukantori, Talmukkatorget (Sitowise, 2023).

Asuinkorttelien suunnittelussa korostuvat suojaiset yksityiset pihapiirit, jotka liittyvät eheäksi osaksi alueen julkista tilaa. Asuinkorttelien ja kulkuväylien välille muodostuu yhteisöllistä puolijulkista tilaa, mahdollistaen päivittäiset kohtaamiset alueen asukkaiden kesken.

Viherrakenne ja virkistys

Talmankaaren viherrakenne ulottuu tasaisesti koko Talmankaaren alueelle keskellä olevasta metsäisen luonteensa säilyttävästä metsäpuistosta. Aluetta ympäröivät pellot ja avoin viljelymaisema yhdistyy visuaalisesti ulkoilureitistöön muodostamalla alueen reunoille katselupaikkoja ympäröivään maisemaan. Alueen ulkokehällä on paikoin virkistysalueita, jotka mahdollistavat oleskelun ympäröivän maaseutumaiseman äärellä. Julkinen viherrakenne soljuu mutkattomasti yhteen korttelien ja tonttien viherrakenteen kanssa muodostaen aluekohtaisesti erilaisia luontotyyppisiä metsäisestä niittyiseen.

Vid planeringen av bostadskvarteren framhävs skyddade privata gårdsplaner som ansluter sig smidigt till det offentliga rummet. Mellan bostadskvarteren och farlederna bildas ett gemensamt, halvoffentligt rum där invånarna möts naturligt dagligen.

Grönstruktur och rekreation

Grönstrukturen har sin kärna i den naturliga skogsparken och sträcker sig jämnt ut över Tallmobågens område. De omgivande åkrarna och det öppna odlingslandskapet knyts visuellt till nätverket av friluftsleder, där man på flera ställen kan stanna upp och betrakta landskapet. Längs den yttre cirkeln finns det ställvis rekreatiomsområden som gör det möjligt att stanna upp framför landsbygdslandskapet. Den offentliga grönstrukturen smälter smidigt samman med grönstrukturen i kvarteren och på tomterna: i de olika områdena uppkommer olika naturtyper från skog till äng.

Talmankaaren viherrakenteessa vaihtelevat luontoalueet ovat hoidettuja, mutta niiden yleisilme pysyy kauttaaltaan luonnollisena. Myös rakennetun ympäristön ulkoasu pyritään toteuttamaan luontoa jäljittelevänä. Korttelirakenne muodostaa vanhaan pistoraiteeseen vaihtelevan kokoisia taskuja, joissa on toimintoja oleskelusta leikkiin ja kuntoiluun, mutta myös avoimuuden ja kasvillisuuden keinoin tunnelmaltaan vaihtelevia tilkkuja.

Urheilupuistosta on mahdollista muodostaa monimuotoinen kokonaisuus, lisäten alueelle erilaisia virkistyksen ja urheilun tarjoumia niin alueen asukkaille kuin laajemmalle käyttäjäkunnallekin. Urheilupuiston alue palvelee myös koulu- ja päiväkotiryhmiä. Urheilupuistosta noin 300 metriä lounaaseen sijaitsee suosittu kalliopaikka, jossa viihtyvät niin aikuiset kuin lapsetkin.

Asuminen

Asuinrakentamista suunnitellaan monimuotoisesti yhtiömuotoisina kytkettyinä pientaloina, pienkerrostaloina sekä omakotitaloina. Jaetut yhteistilat suunnitellaan osin pihapiirien erillisiin rakennuksiin. Pihapiireistä suunnitellaan avoimia, mutta paikoitellen myös suojaisia siten, että ne yhdessä julkisten tilojen kanssa muodostavat viihtyisää ja käveltävää ympäristöä. Kaavaratkaisun monipuoliset korttelirakenteet mahdollistavat myös eri sukupolvisen asumisen samassa pihapiirissä.

Asumisen yhteyteen suunnitellaan pienviljelyksiä ja tutkitaan myös mahdollisuuksia kotieläinten pitoon / laiduntamiseen yhteisöllisillä korttelialueilla.

Talmankaaren pohjoispuolelle sijoittuu hieman isompia omakotitalotontteja (noin 1200–1300 m²) sekä mahdollisesti yhteisiä viljelypalstoja.

Naturområdena inom grönstrukturen i Tallmo är välvärdade, men har ändå en naturlig framtoning. Även den byggda miljöns yttre genomförs så att den efterliknar naturen. Längs det gamla stickspåret bildar kvartersstrukturen olika stora fickor med olika funktioner från utevistelse till lek och motion, men också fläckar med varierande vegetation och grad av öppenhet.

Idrottsparken kan utvecklas till en helhet av mångsidiga rekreations- och idrottsmöjligheter för såväl invånarna som en bredare användarkrets. Idrottsparken tjänar också skol- och daghemsgrupper. Ungefär 300 meter från idrottsparken mot sydväst finns ett klippområde som är populär bland såväl vuxna som barn.

Boende

Bostadsbyggandet planeras allsidigt som kopplade småhus och låghus i bolagsform samt egnahems. Delade gemensamma utrymmen planeras delvis i separata byggnader i gårdsområdena. Gårdsområdena planeras öppna men ställvis också skyddade så att de tillsammans med de offentliga rummen bildar en trivsamt promenadmiljö. Den mångsidiga kvartersstrukturen i denna planlösning gör det möjligt för olika generationer att bo inom samma gårdsområde.

I anslutning till bostäderna planeras också små odlingslotter och undersöks möjligheterna att hålla husdjur/låta husdjur beta i de gemensamma områdena av kvarteren.

I norra delen av Tallmobågen planeras något större tomter för egnahemshus (ca 1 200–1300 m²) och eventuellt gemensamma odlingslotter.



AP-8-korttelialuetta. AP-8-kvartersområde. (Sitowise, 2023).

Liikenne

Talmankaaren liikennetarkaisu perustuu merkittävässä määrin olemassa olevaan katuverkkoon sekä uusien kävely- ja pyöräilyväylien sijoittamiseen alueelle.

Asemakaavan myötä Talmankaaren tiealue muuttuu kokoojakaduksi, jonka varrelle sijoitetaan kävely- ja pyöräilykaista. Talmankaaren ja Martinkyläntien liittymät suunnitellaan kiertoliittyminä. Satotalmantien kokoojakadun pohjoispää varataan autottomaksi torialueeksi, joka liittyy osaksi uutta kävelyn ja pyöräilyn pääyhteyttä, *Pistoraidetta*. Raitti toimii liikuntapuiston, koulun ja kaava-alueen itäosan kokoavana viihtyisänä väylänä, liittyen lopulta Martinkyläntiehen. Keskiosan virkistysalueella kävely- ja pyöräily toteutuu etelä-pohjois-suuntaisen pääväylän ja siihen liittyvien viherreittien muodostamana verkostona, joka jatkuu etelässä Martinkyläntien yli kohti Talman eteläosia.

Trafik

Trafiklösningsen i Tallmobågens planområde grundar sig i hög utsträckning på det befintliga gatunätet samt på nya gång- och cykelleder.

I och med detaljplanen ändras vägområdet vid Tallmobågen till en matargata och längs den placeras en gång- och cykelfil. Rondeller planeras i anslutningarna mellan Tallmobågen och Mårtensbyvägen. Norra ändan av matargatan Satotalmantie reserveras som ett bilfritt torgområde som ansluter sig till den nya huvudleden för fotgängare och cyklister – *stickspåret*. Denna trivsamma gång- och cykelbana går via idrottsparken, skolan och östra delen av planområdet och når avslutningsvis Mårtensbyvägen. I rekreationsområdet i planområdet mitt kan man promenera och cykla längs huvudleden i sydlig-nordlig riktning och på nätverket av gröna leder i anslutning till den. I söder fortsätter nätverket över Mårtensbyvägen mot södra delarna av Tallmo.

Ajoneuvojen läpikulkuliikenteen poistaminen Satotalmantien pohjoispäästä muuttaa merkittävästi kyläkeskuksen toiminnallisuutta. Ratkaisulla mahdollistetaan turvallisen ja elävän kyläkeskuksen muodostuminen alueelle. Muutoksen myötä pohjoisesta koulun ja päiväkodin alueelle saapuva ajoneuvoliikenne kiertää Martinkyläntie kautta. Koulun pohjoispuolelle, Talmankaaren varteen, sijoitetaan koululaiskuljetuksia palveleva pysähtymisalue.

Talmankaaren ja Kylänpääntien liittymää parannetaan ja Kylänpääntien alkuosaan mahdollistetaan kävely- ja pyöräilyväylän toteuttaminen katualueen eteläpuolelle. Laaksotien osalta ratkaisuna tutkitaan ns. kylätietä, jossa autoliikenteelle on varattu normaalia kapeampi ajorata väylän keskelle, kävelyn ja pyöräilyn sijoituessa molemminpuolisille pien-tareille. Kylätiellä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kustannustehokkaasti. Myös Talmankaaren ja Nygårdintien liittymän kehittäminen mahdollistetaan.

Kaavaratkaisussa pysäköinti sijoittuu pääasiassa kiinteistöille ja kulku paikoitusalueille tapahtuu pihakatujen kautta. Oppimiskeskuksen alueelle tutkitaan laajempaa paikoitusaluetta, jonka myötä nykyinen paikoitusalue siirtyisi päiväkodin kiinteistölle. Alueen itäosassa Talmankaaren tiealue kulkee ympäristöönsä nähden varsin korkealla; tästä syystä korttelissa tutkitaan pysäköinnin sijoittamista tasoon rakenteellisena ratkaisuna. Rinnealueella ja pohjoispuolen omakotialueilla paikoitus toteutuu pääosin pihapysäköintinä.

Funktionaliteten i bycentrumet förändras avsevärt när genomfartstrafiken för fordon förbjuds i norra ändan av Satotalmavägen. Lösningen möjliggör ett säkert och levande bycentrum. Ändringen medför att fordonstrafiken som anländer norrifrån till skolan och daghemmet kör runt via Mårtensbyvägen. På norra sidan av skolan, längs Tallmobågen, anläggs ett område där skolskjutsar lämnar och hämtar elever.

Anslutningen mellan Tallmobågen och Byändavägen förbättras och i början av Byändavägen blir det möjligt att anlägga en gång- och cykelbana på södra sidan av gatuområdet. I fråga om Blekdalsvägen undersöks möjligheterna att anvisa en s.k. byväg där ett smalare fält reserveras för biltrafik mitt på vägen, och fotgängare och cyklister får plats på vardera vägkanten. En byväg är ett kostnadseffektivt sätt att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafiken. Det blir också möjligt att förbättra anslutningen mellan Tallmobågen och Nygårdsvägen.

I planen förläggs parkeringen i huvudsak till fastigheterna och infarten till parkeringsområdena sker via gårdsgator. området kring lärocentret undersöks möjligheterna att anlägga ett större parkeringsområde, varvid det nuvarande parkeringsområdet skulle flyttas till daghemsfastigheten. I områdets östra del löper Tallmobågens vägområde relativt högt jämfört med omgivningen; av den anledningen undersöks möjligheten att lösa placeringen av parkeringen i form av en konstruktion. I sluttningsområdet och i egnahemsområdena på norra sidan genomförs parkeringen i huvudsak som gårdsparking.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueen uusi asuinrakentamisen tehokkuus olisi kaavaehdotuksen mukaisena toteutuen keskimäärin noin $e=0,28$. Koko alueen (noin 58,6 ha) aluetehokkuudeksi muodostuu noin $e^a=0,2$, sisältäen myös yleisten rakennusten rakennusoikeuden.

Asuintarkoitukseen osoitettujen korttelien kokonaisrakennusoikeus on noin 97 300 $k\text{-m}^2$ (sis. nykyisen rakennuskannan, noin 7 300 $k\text{-m}^2$), josta pienkerrostaloja, rivitaloja tai muita kytkettyjä taloja noin 63 250 $k\text{-m}^2$ ja asuinpientaloja tai omakotitaloja noin 34 050 $k\text{-m}^2$. Julkisille palveluille osoitettu kokonaiskerrosala on noin 15 500 $k\text{-m}^2$.

Yleisistä alueista puisto- ja viheralueiksi on osoitettu kokonaisuudessaan noin 9,8 ha, josta urheilupuiston ja keskiosan metsäpuiston osuus on noin 8,2 ha.

Katualueille, aukioille ja kevyen liikenteen väylille on varattu noin 12,2 ha.

5.1.1 Dimensionering

Den nya effektiviteten för bostadsbyggande är enligt planförslaget ungefär $e=0,28$. Områdeseffektiviteten för hela planeringsområdet (ca 58,6 ha) är ca. $e^a=0,2$ (inkl. Y-kvarteren).

Den totala byggrätten för de kvarter som anvisats för bostäder är ca 97 300 $vy\text{-m}^2$ (inkl. det befintliga byggnadsbeståndet, ca. 7 300 $vy\text{-m}^2$), varav flervåningshus, radhus och andra kopplade hus utgör ca 63 250 $vy\text{-m}^2$ och småhus eller egnahemshus ca 34 050 $vy\text{-m}^2$. För offentlig service anvisas byggrätt på ca 15 500 $vy\text{-m}^2$.

Av de allmänna områdena anvisas ca 9,8 ha park- och grönområden, varav idrottsparken och skogsparken i mittersta delen utgör ca 8,2 ha. För gatuområden, öppna platser och lätt trafikleder har reserverats ca 12,2 ha.

Käyttötarkoitus / Användningsändamål	Pinta-ala / Area (m ²)	%	Kerrosala (k-m ²) / Våningsyta (vy-m ²)
Asuinrakennusten korttelialue / Kvartersområde för bostadshus (A, AK)	146480	25,0 %	63225
Asuinpientalojen korttelialue / Kvartersområde för småhus (AP)	63193	10,8 %	13942
Omakotitalojen korttelialue (AO)	131729	22,5 %	20086
Yhteensä / Sammanlagt	341402	58,2 %	97253
Yleisten rakennusten korttelialue / Kvarterensområde för allmänna byggnader (Y)	24915	4,2 %	15500
Lähivirkistysalue / Område för närrekreation (VL, VP, VU-1)	97705	16,7 %	2500
Kadut, aukiot ja kevyen liikenteen väylät / Gator, torg och lätttrafikens trafikled	122421	20,9 %	-
Yhteensä / Sammanlagt	586443	100,0 %	115253

Alueiden suuntaa antava pinta-ala ja kerrosala käyttötarkoituksittain. Områdenas riktgivande areal och våningsytan per användningsändamål.

5.1.2 Palvelut

Kaavaehdotuksessa on varattu runsaasti tilaa Talman oppimiskeskusta varten, nykyisen koulun ja päiväkodin alueelle. Varaus mahdollistaa oppimiskeskuksen kehittymisen toiminnoiltaan monipuoliseksi kortteliksi. Myös Talman koulun vanha pääraekennus mahdollistanee erilaisten kaupallisten sekä yrityspalvelujen sijoittumisen alueelle (edellyttää jatkoselvityksiä).

Martinkyläntien ja Satotalmantien varteen mahdollistetaan tilaa kivijalkaliikkeille. Urheilupuistoon on mahdollista sijoittaa erilaisia pienpalveluja, kuten välinelainaamo ja muut vastaavat harrastamista tukevat toiminnot. Kyläkeskuksen torialueelle voidaan sijoittaa pienimuotoisia kaupallisia palveluja (tori-toiminnot ja pop-up). Koulun kiinteistöllä nykyisin sijaitseva amfiteatteria muistuttava alue voidaan niin ikään valjastaa mm. kulttuuritoimintaa varten.

Palveluasumisen sijoittuminen Talmankaarelle mahdollistetaan osoittamalla VPK:n pohjoispuolisen hiekkamontun alueelle A-8 korttelialue.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Talmankaaren asemakaava käynnistää Talman uuden, tulevaisuudessa henkilöjunaliikenteeseen tukeutuvan taajamakeskuksen rakentumisen, yhdessä Talman eteläosan asemakaavoituksen kanssa. Ympäristön laadun osalta eräs tärkeä osatavoite on luoda edellytyksiä kestävien kulkumuotojen käytölle. Paikallisesti tavoite konkretisoituu mm. toimivan ja tehokkaan liikenneratkaisun muodossa, joka huomioi Talman laajemman kehitystavoitteen Sipoon uutena, yli 10 000 asukkaan taajamana. Paikallisesti asemakaava lisää huomattavasti Talmankaaren tiealueen liikenneturvallisuutta kävelyn ja pyöräilyn osalta, mutta parantaa merkittävästi myös ajoneuvoliikenteen puitteita.

5.1.2 Service

I planförslaget har rikligt med plats reserverats för lärcentret vid dagens skola och daghem. Reserveringen gör det möjligt att utveckla lärcentret till ett funktionellt mångsidigt kvarter. Kommersiell service och företagstjänster kan också drivas i Talman koulus gamla huvudbyggnad (förutsätter tilläggsutredningar).

Längs Mårtensbyvägen och Satotalmavägen blir det möjligt att bygga stenfotsbutiker. I idrottsparken är det möjligt att placera olika tjänster som tillhandahålls i mindre omfattning, såsom utlåning av motionsutrustning och andra funktioner som stöder hobbyverksamheter. I torgområdet i bycentrumet kan kommersiell service i mindre omfattning anvisas (torghandel och pop-up). Det nuvarande området på skolfastigheten som påminner om en amfiteater kan likaså användas t.ex. för kulturella verksamheter.

Serviceboende anvisas i ett A-8-kvartersområde vid sandgropen norr om FBK-huset.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Detaljplanen för Tallmobågen startar tillsammans med detaljplaneringen av södra Tallmo uppbyggnaden av ett nytt tätortscentrum som i framtiden stöder sig på persontågstrafiken. Ett viktigt delområde i fråga om miljön är att skapa förutsättningar för hållbara färdvägar. Lokalt konkretiseras målet bl.a. i en fungerande och effektiv trafiklösning som beaktar utvecklingsmålet om att göra Tallmo till en ny tätort i Sibbo med över 10 000 invånare. Lokalt sett förbättrar detaljplanen betydligt trafiksäkerheten för fotgängarna och cyklisterna på Tallmobågen, men även för fordonstrafiken.

Kaavan laatutekijät ovat vahvasti sidoksissa luontoon ja ympäristöstä johdettuihin tavoitteisiin mm. ekologisten ratkaisujen osalta. Kestävien liikkumisen muotojen ohella alue mahdollistaa aktiivisen, luonnonläheisen ja yhteisöllisen elämäntavan kaikille; tätä tavoitetta tuetaan kaavaratkaisun tarjoamalla monipuolisella asuntotarjonnalla ja laadukkaalla kävely-ympäristöllä. Asuinrakentamista ohjataan painottaen erityisesti puurakentamista niin pienkerrostaloissa kuin omakotitaloissakin.

Kaavatyö vastaa osaltaan kunnan väestönkasvutavoitteeseen lisäämällä asuinrakentamismahdollisuuksia Talman osayleiskaavassa osoitetulla taajamatoimintojen alueella. Alueelle on laadittu rakentamistapaohjeet, jotka tukevat alueen rakentamista laadukkaaksi, terveelliseksi ja turvalliseksi asuinalueeksi.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Asuinkerrostalojen korttelialue AK-13

Kortteliin 31013 saa sijoittaa III–IV kerroksisia asuinkerrostaloja asemakaavakartan ja -määräysten osoittamalla tavalla. Korttelialueiden kokonaispinta-ala on noin 1,6 ha ja rakennusoikeus 10 450 k-m². Tonttitehokkuus on $e = 0,65$.

Tonteille tulee toteuttaa sekä asumista että liiketoimintaa palvelevia moni- ja yhteiskäyttötiloja (kuten työ- tai kerhotilaa, joka on muunnettavissa tarvittaessa liiketilaksi). Tilat tulee ensisijaisesti sijoittaa asemakaavakartan mukaisesti merkinnällä "ah-3" osoitetuille rakennusaloille siten, että ne yhdessä asuinrakennusten kanssa muodostavat yhtenäisen sisäpihaa melulta suojaavan rakennusmassan. Lisäksi tonteille tulee sijoittaa riittävästi varasto- ym. taloustiloja asukkaiden käyttöön. Varasto- ja talous-

Planens kvalitetsfaktorer är starkt bundna till de mål som härletts från naturen och miljön, bl.a. i fråga om de ekologiska lösningarna. Utöver olika former av hållbar mobilitet har alla möjlighet till en aktiv, naturnära och samhällstillvänd livsstil: detta mål stöds av planens mångsidiga bostadsutbud och förstklassiga promenadmiljöer. Bostadsbyggandet styrs särskilt till träbyggande, både när det gäller låghus och egnahemshus.

Planarbetet bidrar till att uppfylla kommunens mål för befolkningstillväxten i och med de nya möjligheterna att bygga bostäder i områden som har anvisats för tätortsfunktioner i delgeneralplanen för Tallmo. Byggsättsanvisningar som stödjer genomförandet av ett förstklassigt, sunt och säkert bostadsområde har utarbetats för området.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Delområden

Kvartersområde för flervåningshus AK-13

I kvarter 31013 får bostadshus med III–IV våningar uppföras i enlighet med detaljplanekartan och -bestämmelserna. Kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 1,6 ha och byggrätten är 10 450 vym². Tomteeffektiviteten är $e = 0,65$.

Flerfunktionsutrymmen och utrymmen för samnyttjande, som betjänar både boende och affärsverksamhet (såsom arbets- eller klubbрум, som vid behov kan omvandlas till en affärslokal), ska genomföras på en del av tomterna. Utrymmena ska i första hand placeras på de byggnadsytor som har beteckningen "ah-3" så, att de tillsammans med bostadshusen bildar en byggnadsmassa som skyddar den gemensamma innergården mot buller. På tomterna ska det dessutom finnas tillräckligt med förråd och andra ekonomilokaler för de boende. Förråden och ekono-

tilat voidaan toteuttaa joko asuinrakennusten yhteyteen tai erillisinä rakennuksinaan viitesuunnitelman henkeä noudattaen. Talousrakennusten sijainti on tarvittaessa esitetty kaavassa merkinnällä "t-3". Sekä monikäyttötilat että varasto- ja taloustilat saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi asemakaavamääräysten mukaisesti.

AK-kortteliin 31013 voidaan toteuttaa pysäköintiratkaisu kahteen tasoon siten, että ylempi kansitaso on korkeusasemaltaan Talmankaaren tasossa. Kulku alatasolle on toteutettavissa Talmankaarelle sijoittuvien tonttiliittymien ja sisäpihan kautta. Merkinnällä "a-4" osoitetut autopaikat saa toteuttaa kaavakartalla osoitetun kerrosalan lisäksi. Autopaikkoja voidaan tarvittaessa sijoittaa myös "t-3" rakennusaloille.

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä kulku-teinä, autojen tai polkupyörien pysäköintipaikkoina, leikki- tai ulko-oleskelupaikkoina, on istutettava. Asemakaavakartalla on lisäksi osoitettu istutettavat alueet, joilla on maisemakuvallisesti ja alueen viihtyisyyden kannalta laajempi merkitys. Kaavamääräyksen mukaisesti AK-korttelialueilla tulee lisäksi esittää Sipoon viherkerroin-työkalulla laadittu laskelma ja saavuttaa vähintään vaadittu tavoiteluku.

Asuinrakennusten alueet A-13 ja A-8

A-13-korttelit ovat tarkoitettu pääasiassa II–IV-kerroksisten, korkeudeltaan ja tyypiltään vaihtelevien asuinrakennusten alueeksi. Korttelialueiden kokonaispinta-ala on noin 13 ha ja rakennusoikeus 52 775 k-m². Tonttitehokkuus vaihtelee välillä $e = 0,40$ – $0,62$.

Alueelle tulee rakentaa mahdollisten asuinkerrostalojen ohella rivitaloja sekä kytkettyjä asuinrakennuksia asemakaavakartan osoittamalla tavalla siten, että rakennusmassat muodostavat korkeudeltaan vaihtelevan kokonaisuuden. Korkeimmat rakennusmassat sijoittuvat pääasiassa pääväylien

milokalerna kan genomföras antingen i anslutning till bostadshusen eller som fristående byggnader i referensplanens anda. Ekonomibygnadernas riktigvande placering har efter behov angetts i planen med beteckningen "t-3". Såväl flerfunktionsutrymmen som förråd och ekonomilokaler får byggas i enlighet med detaljplanebestämmelserna utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen.

I AK-kvarteret 31013 kan parkeringen genomföras i två plan så att det övre däckat ligger på samma nivå som Tallmobågen. Till det nedre planet kör man via tomtanslutningarna från Tallmobågen och innergården. De bilplatser som har beteckningen "a-4" får genomföras utöver den våningsyta som anvisats på plankartan. Vid behov kan bilplatser även placeras på "t-3"-byggnadsytorna.

Obebyggda delar tomten som inte ska användas som gångar, parkeringsplatser för bilar eller cyklar, lek- eller utevistelseplatser ska planteras. På detaljplanekartan har dessutom anvisats de delar som ska planteras och som har en större betydelse för landskapsbilden. I enlighet med planbestämmelsen ska i AK-kvartersområdena presenteras en kalkyl över områdets gröneffektivitet som gjorts upp med hjälp av Sibbos grönkoefficientverktyg och det erfordrade målnivået för grönkoefficienten ska uppnås.

Områden för bostadshus A-13 och A-8

A-13-kvarteren är i huvudsak avsedda för bostadshus av varierande höjd och typ. Våningstalet är II–IV. Kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 13 ha och byggrätten är 52 775 vy-m². Tomteeffektiviteten varierar mellan $e = 0,40$ och $e = 0,62$.

Utöver låghus anvisas radhus samt kopplade bostadshus på det sätt som visas på detaljplanekartan så att byggnadsmassorna bildar en helhet med varierande höjd. De högsta byggnadsmassorna finns i huvudsak längs huvudlederna Mårtensbyvägen

Martinkyläntien ja Satotalmantien varrelle ja maldaltuvat virkistysalueiden suuntaan sekä korttelien sisäpihoille. Martinkyläntien varrella rakennusten ja rakennelmien tulee muodostaa riittävän yhtenäinen rakennusmassa, joka suojaa korttelien sisäpihoja tie- ja rataliikenteen melulta.

Osalle tonteista tulee toteuttaa sekä asumista että liiketoimintaa palvelevia moni- ja yhteiskäyttötiloja (kuten työ- tai kerhotilaa, joka on muunnettavissa tarvittaessa liiketilaksi). Tilat tulee ensisijaisesti sijoittaa asemakaavakartan mukaisesti merkinnällä "ah-3" osoitetuille rakennusaloille siten, että ne yhdessä asuinrakennusten kanssa muodostavat yhtenäisen sisäpihaa melulta suojaavan rakennusmassan. Lisäksi tonteille tulee sijoittaa riittävästi varasto- ym. taloustiloja asukkaiden käyttöön. Varasto- ja taloustilat voidaan toteuttaa joko asuinrakennusten yhteyteen tai erillisinä rakennuksinaan viitteen suunnitelman henkeä noudattaen. Talousrakennusten ohjeellinen sijainti on tarvittaessa esitetty kaavassa merkinnällä "t-3". Sekä monikäyttötilat että varasto- ja taloustilat saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoi- keuden lisäksi asemakaavamääräysten mukaisesti.

Kaikilla korttelialueilla pysäköinti on osoitettu toteutettavaksi tonteilla. Merkinnällä "a-2" osoitetut viherkatolliset autopaidat saa toteuttaa kaavakartalla osoitetun kerrosalan lisäksi.

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä kulku- teinä, autojen tai polkupyörien pysäköintipaikkoina, leikki- tai ulko-oleskelupaikkoina, on istutettava. Asemakaavakartalla on lisäksi osoitettu istutettavat alueet, joilla on alueen maisemakuvallisesti laajempi merkitys. Kaavamääräyksen mukaisesti A-13 korttelialueilla tulee lisäksi esittää Sipoon viherkerroin-työ- kalulla laadittu laskelma ja saavuttaa vähintään vaadittu tavoiteluku.

och Satotalmavägen, och byggnadsbeståndet blir lägre i riktning mot rekreatiomsområdena och innergårdarna. Längs Mårtensbyvägen ska byggnaderna och konstruktionerna utgöra en sammanhängande byggnadsmassa som skyddar innergårdarna i kvarteren mot buller från väg- och spårtrafiken.

Flerfunktionsutrymmen och utrymmen för samnyttjande, som betjänar både boende och affärsverksamhet (såsom arbets- eller klubbbrum, som vid behov kan omvandlas till en affärslokal), ska genomföras på en del av tomterna. Utrymmena ska i första hand placeras på de byggnadsytor som har beteckningen "ah-3" så, att de tillsammans med bostadshusen bildar en byggnadsmassa som skyddar den gemensamma innergården mot buller. På tomterna ska det dessutom finnas tillräckligt med förråd och andra ekonomilokaler för de boende. Förråden och ekonomilokalerna kan genomföras antingen i anslutning till bostadshusen eller som fristående byggnader i referensplanens anda. Ekonomibyggnadernas riktgivande placering har efter behov angetts i planen med beteckningen "t-3". Såväl flerfunktionsutrymmen som förråd och ekonomilokaler får byggas i enlighet med detaljplanebestämmelserna utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen.

I samtliga kvartersområden har parkeringen anvisats på tomterna. De bilplatser med gröntak som har beteckningen "a-2" kan genomföras utöver den våningsyta som anvisats på plankartan.

Obebyggda delar tomten som inte ska användas som gångar, parkeringsplatser för bilar eller cyklar, lek- eller utevistelseplatser ska planteras. På detaljplanekartan har dessutom anvisats de delar som ska planteras och som har en större betydelse för landskapsbilden. I enlighet med planbestämmelsen ska i A-13 kvartersområdena presenteras en kalkyl över områdets gröneffektivitet som gjorts upp med hjälp av Sibbos grönkoefficientverktyg och det erfordrade måtalet för grönkoefficienten ska uppnås.

Korttelikohtaiset määräykset

Kortteliin 31017 (A-8 tontille) voidaan sijoittaa palveluasumista. Korttelin pysäköinti voidaan toteuttaa maanalaisena ratkaisuna (ma-1), joka on osoitettu asemakaavassa ohjeellisella merkinnällä.

Kortteleissa 31001, 31009, 31011 ja 31012 pääasiallisen rakennusmateriaalin tulee olla puuta. Korttelihin ohjataan siten rakentamaan puurakeisia pienkerrostaloja sekä matalampia II-kerroksisia kytkettyä pientaloja tai rivitaloja.

Tiivis asuinpientalojen alue AP-8

Korttelialue on tarkoitettu pääosin yhtiömuotoisille kytketyille ja/tai erillispientaloille, joiden korkein sallittu kerrosluku on I½–II½. AP-8-alueiden kokonaispinta-ala on noin 6,3 ha ja rakennusoikeus 13 942 k-m². Tonttitehokkuus $e = 0,22$.

Osalla rakennusaloista on osoitettu, kuinka suuren osan rakennuksen toisen kerroksen alasta saa rakennuksen ensimmäisessä rinteeseen sijoittuvassa kerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi. Yleisesti rinnealueilla rakentamista ohjataan siten, että alueelle syntyy aitoja rinneratkaisuja ja luonnontilaisia tai istutettavia viherkaistaleita, jotka erottavat rakennetut alueet toisistaan.

AP-8 kortteleissa talousrakennusten toteutusta on ohjattu antamalla määräys lisärakennusoikeudesta sekä asettamalla yhdelle talousrakennukselle maksimikoko (40 m²). Pysäköinti sekä piha-alueiden toiminnot on osoitettu toteutettavaksi tonteilla.

Asuinrakennuksiin voidaan sijoittaa sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, josta ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä kulkuteinä, autojen tai polkupyörien pysäköintipaikkoina, leikki- tai ulko-oleskelupaikkoina, on istutettava. Asemakaavakartalla on lisäksi osoitettu istutettavat alueet, joilla on alueen maisemakuvallisesti laajempi merkitys.

Kvartersspecifika planbestämmelser

Serviceboende kan placeras i kvarter 31017 (A-8). Parkeringen i kvarteret kan genomföras som en underjordisk lösning. Detta har anvisats med en riktgivande beteckning i detaljplanen.

I kvarteren 31001, 31009, 31011 och 31012 är trä det huvudsakliga byggmaterialet. Således läggs fokus på träbyggda låghus samt lägre kopplade småhus eller radhus i två våningar.

Tätt område för småhus AP-8

Kvartersområdet är främst avsett för kopplade och/eller fristående småhus i bolagsform, vars högsta tillåtna våningstal är I½–II½. AP-8-kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 6,3 ha och byggrätten är 13 942 vy-m². Tomteeffektiviteten $e = 0,22$.

På en del byggnadsytor anvisas hur stor del av ytan i byggnadens andra våning som får användas i den första våningen i slutningen som sådant utrymme som ska inräknas i våningsytan. Allmänt taget styrs byggandet i slutningar så att det uppkommer genuina slutningslösningar och naturliga eller planterade gröna remsor som skiljer åt de bebyggda områdena från varandra.

Genomförandet av ekonomibyggnader i AP-8-kvarteren styrs genom en bestämmelse om tilläggsbyggrätt och maximistorleken på en ekonomibyggnad (40 m²). Parkering samt funktioner på gårdsområdena har anvisats på tomterna.

Bostadshusen kan också ha sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen.

Obebyggda delar tomten som inte ska användas som gångar, parkeringsplatser för bilar eller cyklar, lek- eller utevistelseplatser ska planteras. På detaljplanekartan har dessutom anvisats de delar som ska planteras och som har en större betydelse för landskapsbilden.

Korttelikohtaiset määräykset

Korttelissa 31002 pääasiallisen rakennusmateriaalin tulee olla puuta.

Erilispientalojen alue AO-1

AO-1-alueet on tarkoitettu pääosin omakotitaloille, joiden korkein sallittu kerrosluku on II. AO-alueiden kokonaispinta-ala on noin 1,32 ha ja rakennusoikeus 20 348 k-m². Tonttitehokkuus $e = 0,12-0,20$.

Alueilla mahdollistetaan korttelirakenteen tiivistäminen nostamalla olemassa olevien omakotitonttien rakennusoikeutta. Valtaosa AO-1-kortteleista sijoittuu yksityiselle maalle, mikä on osaltaan ohjannut alueiden suunnittelua (maanomistajien toiveet on pyritty mahdollisuuksien mukaan huomioimaan suunnitteluratkaisussa).

AO-1-kortteleiden rakennusoikeuden määrä on osoitettu joko tehokkuusluvulla (e-luku) tai numeerisella rakennusoikeudella. Sallitun rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa enintään 40 k-m² taloustiloja kutakin asuntoa kohti

Asuinrakennuksiin voidaan sijoittaa sellaisia liike-, työ- ja palvelutiloja, josta ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.

Korttelikohtaiset määräykset

Kortteleissa 31020 ja 31021 pääasiallisen rakennusmateriaalin tulee olla puu. Muilla korttelialueilla rakennusten suositeltu rakennusmateriaali on puu.

Yleisten alueiden korttelialue (Y)

Pääosin opetustoiminnalle varatussa Y-korttelissa rakentamiselle varataan riittävästi rakennusoikeutta, mikä mahdollistaa alueen toteutumisen monimuotoisena oppimiskeskuksena. Y-alueiden pinta-ala on noin 2,4 ha ja rakennusoikeus yhteensä 15 500 k-m².

Kvartersspecifika planbestämmelser

I kvarteren 31002 är trä det huvudsakliga byggmaterialet.

Område för egnahemshus AO-1

AO-1-områdena är avsedda i huvudsak för egnahemshus, vars högsta tillåtna våningstal är II. AO-kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 1,32 ha och byggrätten är 20 348 vy-m². Tomteeffektiviteten $e = 0,12-0,20$.

I dessa områden är det möjligt att förtäta kvartersstrukturen i och med höjningen av byggrätten på befintliga egnahemstomter. Merparten av AO-1-kvarteren finns på privatägd mark, vilket har påverkat planeringen (markägarnas önskemål har beaktats i den mån det varit möjligt).

Den totala byggrätten i AO-kvarteren har anvisats antingen med ett exploateringstal (e-tal) eller uttryckts i siffror. Utöver den tillåtna byggrätten tillåts byggande av ekonomitrymmen på högst 40 m²-vy per bostad.

Bostadshusen kan också ha sådana affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för omgivningen.

Kvartersspecifika planbestämmelser

I kvarter 31020 och 31021 ska trä vara det huvudsakliga byggmaterialet. I de övriga kvartersområdena är rekommendationen att byggnaderna uppförs i trä.

Kvartersområde för allmänna byggnader Y

I kvarter Y, som i huvudsak reserverats för undervisningsverksamhet, anvisas tillräckligt med byggrätt för att området ska kunna utvecklas som ett mångsidigt lärocenter. Y-kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 2,4 ha och byggrätten är 15 500 vy-m².

Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue VU-1

Talman urheilukenttä ja sitä ympäröivä alue on osoitettu VU-1-alueeksi, joka mahdollistaa urheilutoimintaa palvelevien rakennusten ja rakennelmien rakentamisen. VU-1 alueen pinta-ala on noin 3,6 ha.

5.3.2 Muut alueet

Katualueet

Suunnittelualueen katuverkostosta on laadittu alustava tilavaraussuunnitelma vuonna 2018 (WSP Oy), sekä asemakaavan ja kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä katutyypin esisuunnitelmat 2022 (Sitowise Oy).

Paikalliset kokoojakadut muodostuvat Talmankaaren ja Satotalmantien nykyisistä teistä, jotka liittyvät Martinkyläntien alueelliseen kokoojakatuun. Tonttikadut liittyvät pääosin paikallisiin kokoojakatuihin lukuun ottamatta Martinkyläntiehen liittyvää katua harjun länsipuolella. Talmankaaren tilavarauksessa on huomioitu kävely- ja pyöräilyväylän sijoittuminen kadun eteläpuolelle sekä uusien bussipysäkkien varaukset. Tonttikatujen tilavaraus on pääosin 10 metriä, riippuen hulevesien johtamiseen käytetystä ratkaisusta (avo-oja tai hulevesiviemäröinti).

Kävely- ja pyöräilyväyliä on suunniteltu Martinkyläntien, Talmankaaren ja Satotalmantie varteen sekä pistoraitteen linjaukselle. Pistoraide yhdistää keskivaiheilla sijaitsevan VL-alueen itäosan asuinkortteleihin. VL-alueen reitistö on osoitettu ohjeellisella varauksella, mikä mahdollistaa kulkuyhteyksien tarkemman linjauksen osana katu- ja puistosuunnittelua.

Område för idrotts- och rekreationstjänster VU-1

Idrottsplanen med omgivning har anvisats som ett VU-1-område där det är tillåtet att uppföra byggnader och konstruktioner som betjänar idrotts- och motionsverksamhet. VU-1-området är ca 3,6 ha stort.

5.3.2 Övriga områden

Gatuområden

Över gatunätet i planeringsområdet utarbetades en preliminär utrymmesreserveringsplan 2018 (WSP Oy), och i samband med detaljplanen och den kommunaltekniska referensplanen utarbetades preliminära planer för gatutyperna 2022 (Sitowise Oy).

De lokala matargatorna består av de befintliga vägarna Tallmobågen och Satotalmavägen, som ansluter sig till områdets matargata Mårtensbyvägen. Tomtgatorna ansluter sig främst till de lokala matargatorna bortsätt från en gata som ansluter sig till Mårtensbyvägen på västra sidan av åsen. I utrymmesreserveringen kring Tallmobågen har man beaktat gång- och cykelbanan på södra sidan samt de nya busshållplatserna. För tomtgatorna reserveras i huvudsak 10 meter, beroende på lösningen för att leda bort dagvatten (öppet dike eller dagvatte- navlopp).

Gång- och cykelbanor har planerats längs Mårtensbyvägen, Tallmobågen och Satotalmavägen samt vid sträckningen för det gamla stickspåret. Stickspåret förenar VL-området i mitten med bostadskvarteren i öster. Lederna i VL-området har anvisats med en riktgivande reservering som gör det möjligt att precisera förbindelserna i samband med gatu- och parkplaneringen.

Lähivirkistysalue (VL) ja puisto (VP)

Talmankaaren laaja metsäpuistomainen alue on osoitettu VL-alueeksi, johon on osoitettu pohjois-eteläsuuntainen kävely- ja pyöräilyreitti ohjeellisella kaavamerkinnällä.

Kokonaisuudessaan VL-aluetta on noin 5,2 ha. Osaan VL-alueista on osoitettu myös ohjeellinen varaus palstaviljelyä varten (rp). Puistoalueeksi (VP) on varattu noin 0,9 ha.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asemakaavan yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kohdistuvat suunnitelualueen välittömään ympäristöön, ja toisaalta myös Talman tulevan keskuksen kehityksen käynnistymisen myötä laajemmalle alueelle. Alueen rakentaminen mahdollistaa Talman kasvun ja kehittymisen elinvoimaiseksi kyläkeskukseksi Nikkilän ja Söderkullan rinnalle, kunnan strategian mukaisesti.

Yleisesti taajamarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen olemassaolevaa infrastruktuuriverkostoa hyödyntäen tukee valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden toteutumista, sekä ylempitasoisten kaavojen toteutumista. Sijoittuminen joukkoliikenteen vyöhykkeelle edesauttaa kestävien liikkumismuotojen hyödyntämistä ja luo edellytyksiä niiden kehittämiselle.

Yhdyskuntarakenne ja taajamakuva

Kaavaratkaisulla muutetaan merkittävästi Talman kyläkeskuksen ympäristöön sijoittuvaa yhdyskuntarakennetta, joka on nykyisellään hyvin hajautunut, muutamia omakotitalokortteleita lukuun ottamatta. Uusi rakentaminen osoitetaan merkittävässä määrin

Område för närrecreation VL och park VP

Det vidsträckta parklika skogsområdet har anvisats som ett VL-område. En gång- och cykelled har anvisats i nordlig-sydlig riktning med en riktgivande planbeteckning.

Hela VL-området omfattar ca 5,2 ha. En del av VL-området har även en riktgivande reservering för odlingslotter (rp). Ca 0,9 ha har reserverats som ett parkområde (VP).

5.4 Planens konsekvenser

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Detaljplanens socialekonomiska, sociala, och kulturella konsekvenser berör dels planeringsområdets omedelbara omgivning, dels också ett större område eftersom planen startar uppbyggnaden av den framtida tätorten Tallmo. Genomförandet av området gör det möjligt för Tallmo att växa och utvecklas till ett livskraftigt bycentrum parallellt med Nickby och Söderkulla, i enlighet med kommunens strategi.

Att förtäta tätortsstrukturen och göra den mer sammanhängande med hjälp av det befintliga infrastrukturnätet stöder på ett allmänt plan uppfyllandet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen och verkställandet av planerna på högre nivå. Läget inom kollektivtrafikzonen främjar hållbara färsätt och skapar förutsättningar för att utveckla dem.

Samhällsstruktur och tätortsbild

Planlösningen förändrar starkt samhällsstrukturen i Tallmo bycentrum med omgivningar, som för närvarande är mycket fragmenterad om man bortser från några egnahemshuskvarter. Det nya byggandet anvisas i hög utsträckning till obebyggda områden

rakentamattomille, luonnontilaisille alueille, kuitenkin vanhaa rakennetta täydennysrakentaen ja eheyttäen. Uudisrakentaminen suuntautuu pääosin Talmankaaren katualueelta kohti etelää, muodostaen Talmankaaren ja Martinkyläntien väliselle alueelle melko tiiviin ja monimuotoisen asumispainotteisen alueen, joka yhdistyy Talman osayleiskaavan mukaisesti tulevaisuudessa Martinkyläntien eteläpuolen tiiviimpään ja keskustamaiseen alueeseen.

Talmankaaren nykyinen metsäinen harjualue on pääasiassa rakentamatonta, mutta polkuineen aktiivisessa virkistyskäytössä. Läntinen peltoniitty sekä Satotalmantien itäpuolinen nuorehko metsikkö, ovat niin ikään Talmankaaren taajamakuva määrittäviä rakentamattomia alueita. On selvää, että taajamakuva muuttuu merkittävästi asemakaavoituksen myötä, koska rakentamattomia alueita varataan verraten tiiviiden asuinkorttelien rakentamiselle.

Kyläkeskuksen kehittyminen kaavaratkaisun mukaiseksi monipuoliseksi keskusalueeksi luo alueelle nykyistä elävämpää, kylämäistä taajamakuva.

Talmankaaren asemakaava on osa Talman osayleiskaavan mukaista kehityskuvaa. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden, joukkoliikenteeseen nojautuvan taajaman kehittymiselle. Arvioiden (HSL, 2015) mukaan Kerava-Nikkilän ratayhteyden toteutumisen edellytyksenä on noin 20 000 asukkaan väestöpohja koko ratayhteyden vyöhykkeellä. Tällöin ratkaisun on arvioitu olevan yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Selvityksen skenaarioissa Talman asemanseudun osuus riittävästä väestöpohjasta olisi eri aluekeskusten kasvun painotuksista riippuen välillä 0–5550 uutta asukasta. Matalampi kynnsarvo edellyttää suurempaa kasvua Keravan Ahjossa ja Sipoon Nikkilässä, korkeampi taas laskee muiden alueiden osuutta.

i naturtillstånd, dock så att den gamla strukturen kompletteras och görs mer sammanhängande. Nybyggandet förläggs i huvudsak söderut från Tallmobågens gatuområde och bildar ett tämligen tätt och mångsidigt, bostadsdominerat område mellan Tallmobågen och Mårtensbyvägen. I enlighet med delgeneralplanen för Tallmo ansluter det nya området i framtiden till det tätare och centrumliknande området söder om Mårtensbyvägen.

Den nuvarande skogsklädda åsen i Tallmo är i huvudsak obebyggd, men området och stigarna används aktivt för rekreation. Den västliga åkerängens och den unga skogsdungen öster om Satotalmavägen är likaså viktiga obebyggda områden som definierar tätortsbilden. Det är uppenbart att detaljplaneringen förändrar tätortsbilden betydligt eftersom obebyggda områden reserveras för tämligen täta bostadskvarter.

När bycentrumet utvecklas enligt planlösningen till ett mångsidigt centrumområde får området en mer levande och byliknande tätortsbild jämfört med dagsläget.

Detaljplanen Tallmobågen är en del av utvecklingsbilden i delgeneralplanen. Målet är att skapa förutsättningar för utvecklingen av en ny tätort som stöder sig på kollektivtrafiken. Det har uppskattats (HRT, 2015) att ett befolkningsunderlag på ca 20 000 behövs längs hela zonen kring Kervo–Nickby-banan för att persontågstrafiken ska bli verklighet. Med nämnda folkmängd har det bedömts att persontågstrafiken är lönsam för samhällsekonomin. Tallmos centrum andel av ett tillräckligt befolkningsunderlag vore 0–5 550 nya invånare, beroende på hur tillväxten viktas mellan de olika centrumen. Ett lägre tröskelvärde förutsätter större tillväxt i Ahjo, Kervo och i Nickby, Sibbo, medan ett högre tröskelvärde sänker andelen för de övriga områdena.

Talmankaaren asemakaava-alueen painopiste on asuntotarjonnan mahdollistamisessa noin 1 700–1 800 uudelle asukkaalle, tavoitteen ollessa linjassa myös osayleiskaavan väestötavoitteen kanssa. Osayleiskaavan mukainen suuntaa antava asumisen uusi kokonaisrakennusoikeus alueelle on ollut noin 80 000–90 000 k-m² ja julkisille toiminnoille noin 5 000 k-m². Talmankaaren asemakaavaehdotuksen mukainen uuden asumisen kokonaisrakennusoikeus on noin 90 000 km² (ei sisällä talous- ym. rakennusoikeuksia) ja julkisten toimintojen 15 500 k-m². Aluetehtävyyden osalta Talmankaari vastaa siten mm. osayleiskaavan väestötavoitetta, kattaen enimmillään noin 14 % Talman tulevasta väestöpohjasta ja HSL:n selvityksen suurimman kasvun skenaarioon peilaten noin 34 % Talman alueella edellytettävästä väestöpohjasta.

Talman osayleiskaavan alkuperäisessä, jo vanhentuneessa, vaiheistus suunnitelmassa alue on sijoitettu toteutuvaksi vaiheissa 2–3. Tavoitteena on ollut ensimmäisenä käynnistää Talman eteläosan suunnittelu sekä toteutus. Erityisesti Kerava-Nikkilän rataosuuden tilanteesta johtuen (mm. lisäselvitystarpeet ja laajat investointikysymykset) on katsottu parhaaksi siirtää Talmankaaren hankkeen suunnittelu etusijalle, jatkaen Talman muuta detaljitason suunnittelua vuosien 2024–2026 aikana.

Palvelut ja virkistystoiminnot

Talmankaaren asemakaavalla mahdollistetaan liike- ja palvelutilojen sijoittumien maantasoon Martinkyläntien sekä mahdollisesti Satotalmantien katujen varrella. Lisäksi nykyisen, varsin vähäisellä käytöllä olevan kyläkeskuksen kehittämällä torialueeksi luodaan edellytyksiä paikalliselle yritystoiminnalle ja sekä tuetaan osaltaan myös lähituotantoa. Kaavoituksella varataan riittävästi tilaa elävän ja aktiivisen torikorttelin muodostumiselle.

I Tallmobågengens detaljplaneområde ligger tonvikten på ett bostadsutbud för ca 1 700–1 800 nya invånare. Detta mål är i linje med befolkningsmålet i delgeneralplanen. Den riktgivande totala bostadsbyggrätten i delgeneralplanen är ca 80 000–90 000 nya vy-m². För offentliga funktioner är byggrätten ca 5 000 vy-m². I förslaget till detaljplan för Tallmobågen är den totala nyt byggrätten för bostäder ca 90 000 vy-m² (exkl. byggrätt för ekonomibyggnader etc.) och för offentliga funktioner 14 500 vy-m². I fråga om områdeseffektiviteten svarar Tallmobågen således mot befolkningsmålet bl.a. i delgeneralplanen i och med att planområdet som mest täcker ca 14 procent av det framtida befolkningsunderlaget i Tallmo och enligt det största tillväxtscenariot i HRT:s utredning ca 34 procent av det befolkningsunderlag som krävs i Tallmoområdet.

I den ursprungliga och redan föråldrade planen för att indela delgeneralplanens genomförande i faser har detta detaljplaneområde placerats i genomförandefaserna 2–3. Målet har varit att i den första fasen inleda planeringen och genomförandet av södra delen av Tallmo. I synnerhet situationen beträffande banavsnittet Kervo–Nickby (bl.a. behoven av tilläggsutredningar, stora investeringsfrågor) har man ansett det bäst att prioritera Tallmobågen och fortsätta detaljplaneringen av de övriga delarna av Tallmo åren 2024–2026.

Service och rekreationsfunktioner

Detaljplanen för Tallmobågen gör det möjligt att placera affärs- och servicelokaler på gatuplan längs Mårtensbyvägen och eventuellt också längs Satotalmavägen. När det nuvarande bycentrumet, som används i ringa omfattning, planeras som en torgmiljö skapas också förutsättningar för lokal företagsverksamhet, vilket även bidrar till att stöda närproduktion. Vid planläggningen reserveras tillräckligt med utrymme för uppkomsten av ett levande och aktivt torgkvarter.

Talman koulun alueelle mahdollistetaan riittävät tilat monipuolisille opetus- ja varhaiskasvatustoiminnoille, mikä osaltaan elävöittää kyläkeskuksen aluetta ja tuo alueelle uusia käyttäjiä. Erityisesti kesäisin ja lomasesonkien aikana Talman vanhaa koulurakennusta on tulevaisuudessa mahdollista hyödyntää erilaisiin käyttötarkoituksiin (mm. yrityshotelli, kesäajan majoittuminen, työtilat- ja pajat yms.). Kesäisin alueella liikkuu runsaasti myös Golf Talman käyttäjäkuntaa, joka osaltaan luo kysyntää erilaisille palveluille (mm. majoittuminen).

Talman virkistys- ja liikuntapalvelut ovat seudullisessakin mittakaavassa huomionarvoiset. Nykyistä monipuolisempien toimintojen mahdollistaminen on myös Talmankaaren lähiliikuntapalvelujen kehittymisen kannalta tärkeä tekijä. Talvikauden virkistystoiminnoista voidaan nostaa esiin erityisesti hiihto, luistelu ja pulkkailu, sekä myös niihin liittyvä välinevuokraus. Kesäisin liikuntapuisto ja siihen liittyvä virkistysalue mahdollistaa toimintoja aina polkujuoksusta laitekuntoiluun. Metsäalue tarjoaa osaltaan mahdollisuuden luonnossa liikkumiseen ja myös koirien ulkoiluttamiseen. Liikuntapuiston alueelle on mahdollista sijoittaa myös pienimuotisia kaupallisia palveluja, kuten kioski.

Alueen rakentumisen alkuvaiheessa alueen käyttäjät tukeutuvat Nikkilän julkisiin palveluihin ja Keravan kaupallisiin palveluihin. Varsinainen tiivis kaupunkirakenne on suunniteltu toteutuvaksi Talman eteläosaan, radan eteläpuolelle ja tulevan asemanseudun alueelle (osayleiskaavan C-alue), Martinkyläntien eteläpuolelle. Vaikka Talmankaarelle mahdollistetaan myös palvelujen sijoittuminen, on palvelutarjonnan painopiste erityisesti C-alueella ja tulevan asemanseudun läheisyydessä.

I skolområdet reserveras tillräckligt med utrymme för mångsidig undervisning och småbarnspedagogik, vilket bidrar till att ge liv åt bycentrumet och lockar nya användare till området. Särskilt sommartid och under lov kan den gamla skolbyggnaden i framtiden användas för olika ändamål (bl.a. företagshotell, inkvartering sommartid, arbetsrum och verkstäder). Sommartid har Golf Talma rikligt med besökare, vilket bidrar till efterfrågan på olika tjänster (bl.a. inkvartering).

Rekreations- och motionstjänsterna i Tallmo är beaktansvärda även med regionala mått mätt. Att möjliggöra ännu mångsidigare funktioner är en viktig faktor även med tanke på utvecklingen av närmotionstjänsterna i Tallmobågens planområde. När det gäller rekreation vintertid kan man särskilt lyfta fram skidåkning, skridskoåkning och pulkåkning samt relaterad uthyrning av utrustning. På sommaren kan man syssla med allt från stiglöpning till att träna på fasta gymanordningar i idrottsparken och det intilliggande rekreatiomsområdet. Skogsområdet bjuder på möjligheter till rekreation i det fria och hundrastning. Vid idrottsparken kan man också placera småskalig kommersiell service, såsom en kiosk.

När området börjar byggas upp stöder sig användarna på den offentliga servicen i Nickby och den kommersiella servicen i Kervo. Den egentliga tätastadsstrukturen förläggs till södra delen av Tallmo, söder om banan och i den framtida stationsnejden (C-område i delgeneralplanen), söder om Mårtensbyvägen. Även om det är möjligt att etablera service i Tallmobågens detaljplaneområde ligger tonvikten i serviceutbudet särskilt på C-området och den framtida stationsnejden.

Asuminen ja väestön rakenne

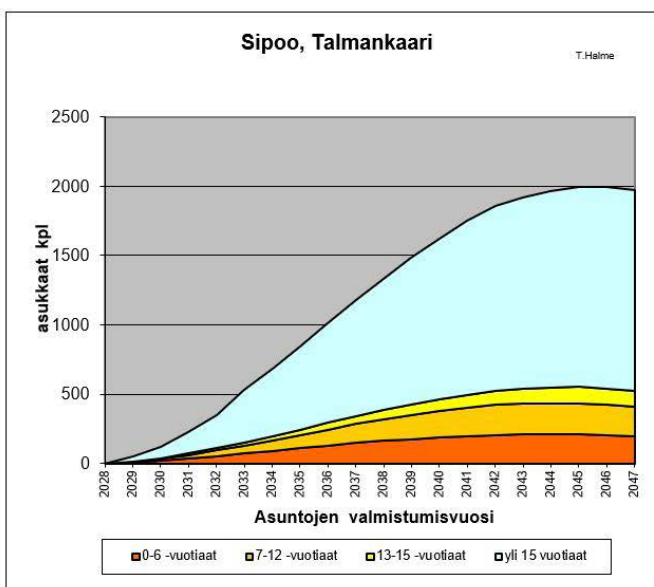
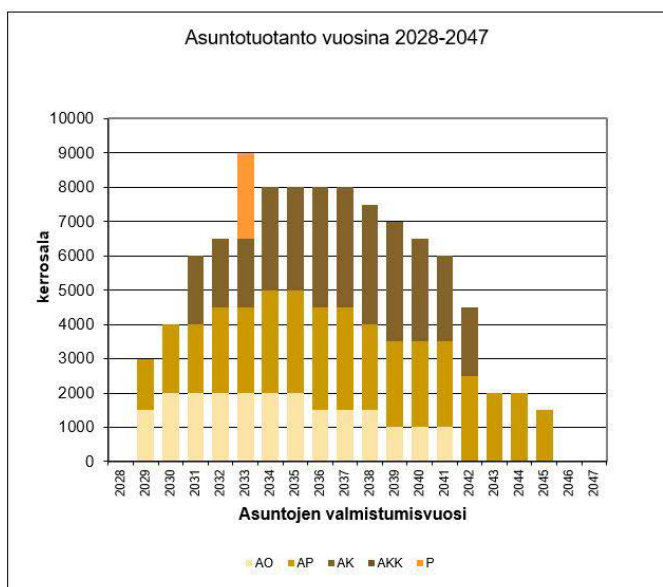
Kaava lisää kunnan asuintonttitarjontaa palveluiden läheisyydessä ja joukkoliikenteen vaikutuspiirissä, vastaten osaltaan kunnan asuntotuotantotavoitteisiin. Asemakaavalla kehitetään myös useita yksityisiä kiinteistöjä. Kaavaratkaisu mahdollistaa monipuolisen asuntorakentamisen noin 1 900–2 000 asukkaalle (1700–1800 uutta asukasta), lisäten täten myös alueen väestörakenteen monipuolisuutta. Alueelle pyritään mahdollistamaan myös palveluasumisen korttelialue.

Boende och befolkningsstruktur

I och med planen utökas kommunens utbud av bostadstomter i närheten av servicen och inom kollektivtrafikens influensområde, vilket är förenligt med kommunens mål för bostadsproduktionen. I detaljplanen anvisas också flera privata fastigheter. Planeringslösningen gör det möjligt att bygga mångsidiga bostäder för ca 1 900–2 000 invånare (1700–1800 nya invånare), vilket även bidrar till en bred åldersstruktur hos invånarna. Man strävar också efter att planera ett kvartersområde med servicebostäder.

Alueen asuntotuotanto (kerrosala) vuosittain ja yhteensä																					
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	Yhteensä
Omakotitalo	0	1500	2000	2000	2000	2000	2000	2000	1500	1500	1500	1000	1000	1000							21000
Rivitalo	0	1500	2000	2000	2500	2500	3000	3000	3000	3000	2500	2500	2500	2500	2500	2000	2000	1500			40500
Kerrostalo 2 - 4 kerrosta				2000	2000	2000	3000	3000	3500	3500	3500	3500	3000	2500	2000						33500
Kerrostalo > 4 kerrosta																					0
Palveluasunnot						2500															2500
Kerrosala yhteensä	0	3000	4000	6000	6500	9000	8000	8000	8000	8000	7500	7000	6500	6000	4500	2000	2000	1500	0	0	97500

Asukkaiden lukumäärä vuosina 2029 - 2047																				
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
0 - 6 -vuotiaat	0	8	20	36	54	72	92	112	131	148	164	176	188	199	205	208	209	209	203	195
7 - 12 -vuotiaat	0	5	14	25	39	55	73	93	114	135	155	172	188	204	215	222	226	227	221	212
13 - 15 -vuotiaat	0	2	5	10	15	22	30	39	48	57	66	75	84	93	101	108	113	117	118	116
yli 15 -vuotiaat	0	32	77	154	241	380	491	602	718	838	949	1057	1161	1257	1337	1380	1417	1446	1449	1449
Asukkaita yhteensä	0	48	116	225	350	529	686	846	1011	1178	1334	1481	1622	1753	1860	1918	1966	1998	1991	1972
(päivähoidossa)	0	6	14	25	38	51	65	80	93	105	116	125	134	141	146	148	149	148	144	138



Ennuste asuntotuotannon ja asukaskannan kehityksestä ikäluokittain. Prognos över utvecklingen av bostadsproduktion och befolkningstal enligt åldersgrupp.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Osana Talman taajamakeskuksen kehittämistä Talmankaaren rakentamisella luodaan merkittävässä määrin kysyntää erilaisille paikallisille palveluille mm. väestömäärän kasvun myötä. Paikallista elinkeinotoimintaa pyritään mahdollistamaan sallimalla asuinrakennuksiin sijoittuvia liike-, työ- ja palvelutiloja, joista ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.

Lähin Sipoon kunnassa sijaitseva laajempi työpaikka-alue sijaitsee Bastukärrissä, linnuntietä noin 3,2 km etelään suunnittelualueesta. Talman keskuksen kehittyessä Bastukärrin alue on myös Talmankaareltä paremmin saavutettavissa, mahdollistaen pendelöinnin Bastukärrin ja Talmankaaren välillä.

Liikenne

Asemakaavan keskeisenä tavoitteena on ollut tuottaa ratkaisu, joka ohjaa liikkumista kohti kestäviä liikennemuotoja. Tämä on pyritty varmistamaan panostamalla toimivaan ja turvalliseen kävely- ja pyöräily-ympäristöön sekä mahdollistamalla matkaketjujen toimivuus. Martinkyläntien ja Talmankaaren liittymät suunnitellaan kiertoliittymiksi osayleiskaavan ratkaisua mukaillen ja samalla kiertoliittymien välisen katuosuuden ajonopeuksia lasketaan. Alueen kävely- ja pyöräilyreittien alustavassa suunnittelussa on huomioitu asuinkortteleiden ja nykyisen joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuus. Pysäkkien sijoittumisen ja infrastruktuurin kehittämisen osalta tavoitteena on muodostaa aluetta mahdollisimman tehokkaasti palveleva ratkaisu (uudet pysäkit, vanhojen mahdolliset siirrot ym.). Sipoon pysäköintistrategian mukaisesti alueelle sijoitetaan pyöräpysäköintialueita, jotka sijaintinsa puolesta tukevat toimivien matkaketjujen muodostumista yhdessä bussiliikenteen vuorovälien tehostamisen kanssa.

Arbetsplatser, näringsverksamhet

Inom ramen för utvecklingen av tätortscentrumet innebär byggandet av Tallmobågen en betydande efterfrågan på olika lokala tjänster, bl.a. i och med att befolkningen ökar. Man strävar efter att främja lokal näringsverksamhet genom att i anslutning till bostäder tillåta affärs-, arbets- och servicelokaler som inte medför störningar för miljön.

Det närmaste större arbetsplatsområdet i Sibbo kommun finns i Bastukärr, som ligger ca 3,2 km söderut fågelvägen. Allteftersom Tallmo centrum utvecklas kan Bastukärr nås enklare även från Tallmobågen och det blir fullt möjligt att pendla mellan Bastukärr och Tallmobågen.

Trafik

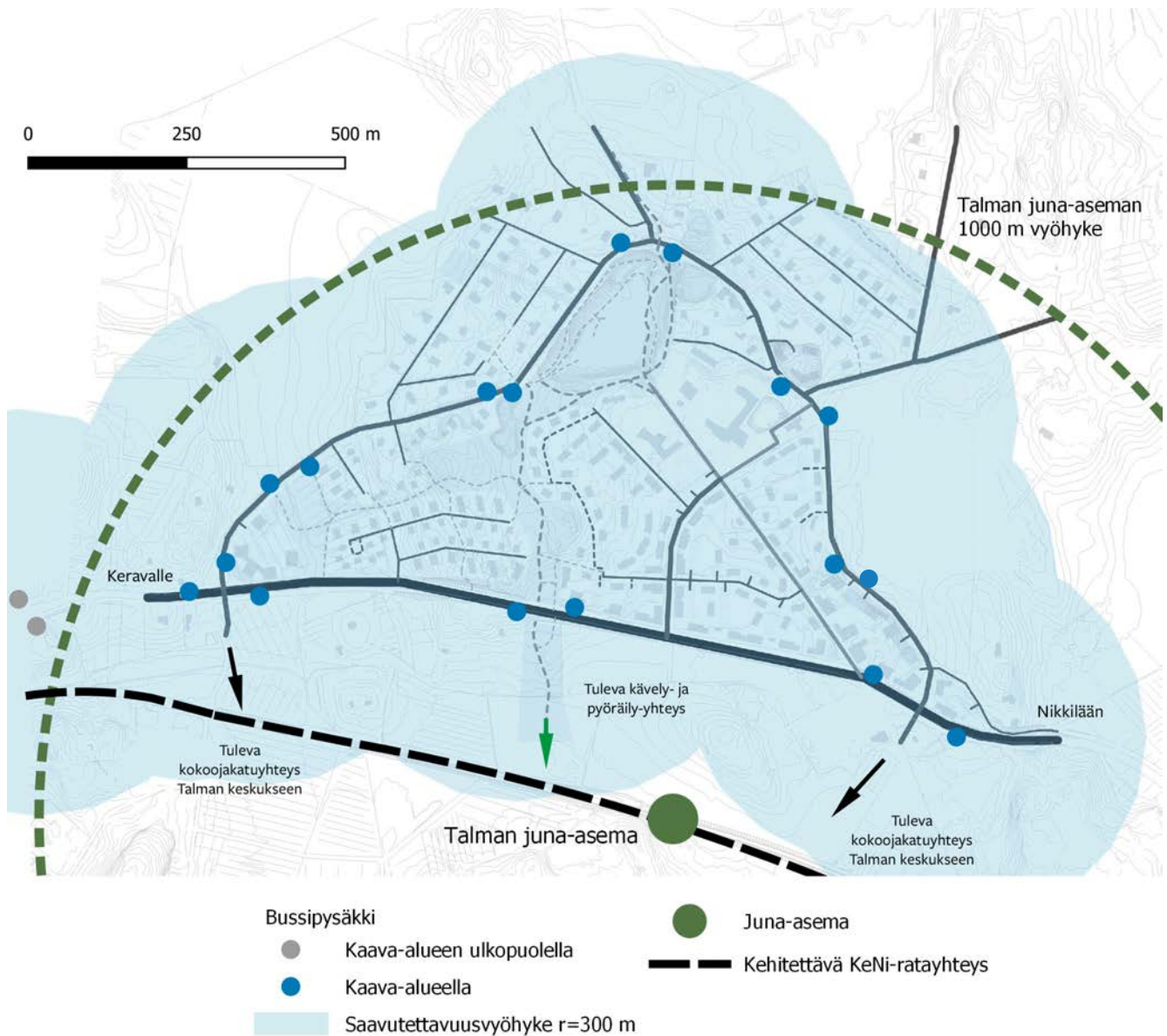
Ett centralt mål för detaljplanen har varit att ta fram en lösning som styr invånarna att välja hållbara trafikformer när de färdas. Således har man vid planeringen satsat på en fungerande och säker miljö för fotgängare och cyklister och på smidiga resekedjor i de olika scenariona. Anslutningarna mellan Mårtensbyvägen och Tallmobågen planeras som rondeller i enlighet med delgeneralplanen och samtidigt sänks hastigheten på gatuavsnittet mellan rondellerna. I den preliminära planen över gång- och cykelbanorna har man beaktat tillgängligheten till bostadskvarteren och till de nuvarande hållplatserna. I fråga om hållplatsernas placering och infrastrukturens utveckling är målet att ta fram en lösning som tjänar området så effektivt som möjligt (nya hållplatser, eventuella flyttningar av gamla hållplatser osv.). I enlighet med Sibbo kommuns parkeringsriktlinjer ska det finnas cykelparkeringsområden som tack vare läget stöder uppkomsten av fungerande resekedjor samtidigt som busstrafikens turintervaller effektiviseras.

Kestäviin kulkutapoihin kannustetaan mm. seuraavien ratkaisuin:

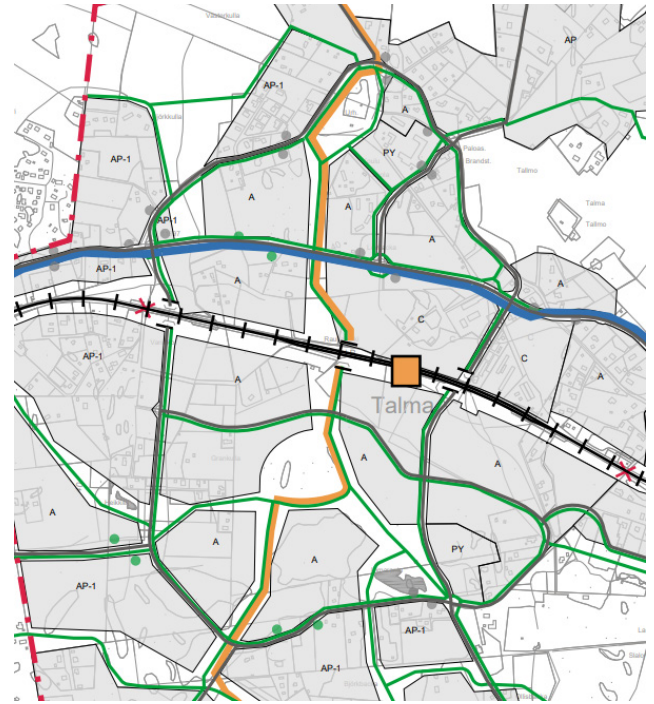
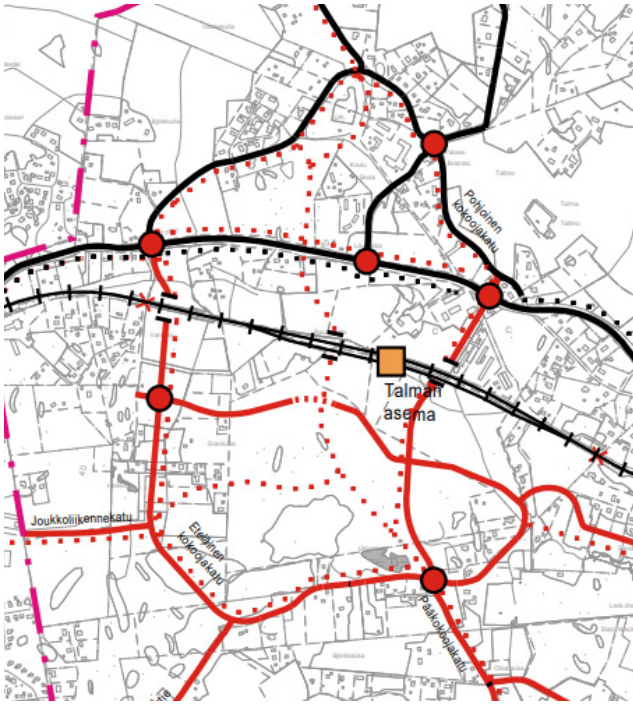
- Talmankaaren koko osuudelle sijoitetaan kävely- ja pyöräilyväylä sekä Martinkyläntielle pohjoispuolinen uusi väylä. Talman taajaman kokonaisrakenteessa Talmankaari muodostaa kehämäisen kokoojakadun, joka yhdistää pohjois- ja eteläosan alueet toisiinsa.
- Vanha junaradan pistoraide muutetaan viihtyisäksi kävely- ja pyöräilyväyläksi, joka yhdistää Talman oppimiskeskuksen ja kyläkeskuksen

Invånarna uppmuntras till hållbara färdssätt bl.a. genom följande lösningar:

- Längs hela Tallmobågen anläggs en gång- och cykelled och längs norra sidan av Mårtensbyvägen en ny led. Om man ser till hela strukturen i tätorten Tallmo är Tallmobågen en ringliknande matargata som förenar de norra och södra delarna med varandra.
- Stickspåret till den gamla tågbanan ändras till en trivsam gång- och cykelbana som förenar lärcentret och bycentrumet med de regionala stråken för



Talman bussipysäkkien 300 m saavutettavuusvyöhykkeet tavoitetilanteessa. Tillgänglighetszoner på 300 m i målbilden för Tallmo.



Talman osayleiskaavan mukainen liikenneverkko (ote liikennesuunnitelmasta, vasemmalla tieliikenne ja oikealla kävely- ja pyöräilyverkosto). Perusrakenteeltaan Talmankaari noudattaa oyk:n suunnitelmaa, joskin liittymien ja katulinjausten osalta suunnitelma on jo osittain vanhentunut. Trafiknätet i delgeneralplanen för Tallmo (utdrag ur trafikplanen, till vänster vägtrafiken och till höger nätverket av gång- och cykelvägar). Basstrukturen i Tallmobågen är förenlig med delgeneralplanen, även om planen beträffande anslutningarna och gatusträckningarna redan är ställvis föråldrad.

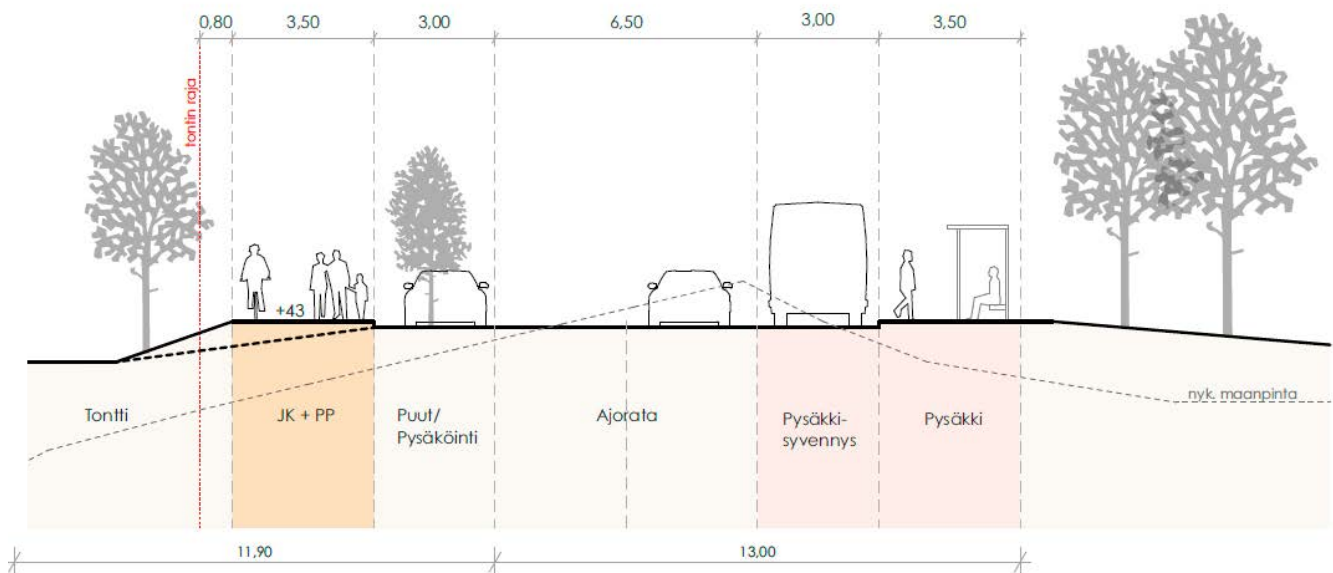
Martinkyläntiellä kulkevaan seudulliseen kevyenliikenteen reitistöön. Väylän ja pysäkkien välittömään läheisyyteen toteutetaan riittävästi pyöräpysäköintiä runkolukitusmahdollisuudella.

- Kyläkeskuksen torikorttelin alue varataan kävelytävaksi ympäristöksi poistamalla läpiajo Satotalmantieltä. Tämä lisää myös merkittävästi koulun alueen turvallisuutta ja luo alueelle viihtyisää kyläympäristöä. Oppilaiden saattoliikenteelle varataan riittävästi tilaa myös Talmankaaren alueella, sijoittamalla pysähtymistilaa Lehtorinkujan ja Talmankaaren liittymän läheisyyteen.
- Kylänpääntien ja Talmankaaren nykyisestä heikosti porrastetusta liittymästä muodostetaan T-liittymä, jossa kevyenliikenteen ylityksen turvataan suojatietä korottamalla.

den lätta trafiken längs Mårtensbyvägen. Tillräckligt med cykelparkeringsplatser med möjlighet till stomlåsning ska ordnas i omedelbar närhet av banan och hållplatserna.

- Torgkvarteret i bycentrum blir en promenadmiljö i och med att genomfart från Satotalmavägen förbjuds. Det ökar också betydligt säkerheten i skolområdet och skapar en trevlig bymiljö. För elevskjutsarna reserveras tillräckligt med utrymme i och med att bilar kan stanna i närheten av anslutningen mellan Lektorsgränden och Tallmobågen.
- Den nuvarande, dåligt strukturerade anslutningen mellan Byändavägen och Tallmobågen byggs om till en T-korsning med upphöjd skyddsväg för fotgängare och cyklister.

- Alueen keskellä sijaitseva laaja virkistysalue suunnitellaan siten, että sekä itä-länsi että pohjois-etelä suuntaiset siirtymät ovat mahdollisimman toimivia. Virkistysalueen reitistö yhdistää läntisen ja itäisen Talmankaaren saumattomasti yhteen. Virkistysalueen kautta kulkeva yhteys etelään toteutetaan alikulkuna; tämä muodostaa toimivan ja turvallisen yhteyden tulevalle asemaseudulle sekä Talman eteläosan virkistysalueiden reitistöön.
- Martinkyläntien ylitykset toteutuvat alkuvaiheessa tasoliittymien kautta, mutta alueen kasvaessa kiertoliittymien yhteyteen.
- Talmankaaren ja Nygårdintien liittymäalueen näkemiä parannetaan ja mahdollistetaan tonttoliittymien uudelleensijoittaminen osana myöhemmin toteutettavaa katusuunnittelua.
- Det vidsträckta rekreationsområdet i mitten av planområdet planeras så att man kan förflytta sig så smidigt som möjligt både mellan öster och väster och mellan norr och söder. Rekreationslederna sammanflätas naturligt med västra och östra delarna av Tallmobågen. Förbindelsen via rekreationsområdet mot söder genomförs som en underfart; den blir en fungerande och säker förbindelse till den framtida stationsnejden samt till rekreationslederna i söder.
- Mårtensbyvägen korsas till en början via plankorsningar, men rondeller byggs allteftersom området växer fram.
- Sikten förbättras i anslutningen mellan Tallmobågen och Nygårdsvägen och tomtanslutningarna kommer att kunna ses över inom ramen för den gatuplanering som görs i ett senare skede.



Esimerkkikuva Talmankaaresta, katuleikkaus bussipysäkin kohdalta. Exempelbild av Tallmobågen, gatutvårsnitt vid busshållplatsen (Sitowise 2022).

Liikenne-ennusteet

Talman liikenneselvityksessä (2022–2023) laadittiin liikenne-ennuste Talmankaaren ja maantien 140 väliselle alueelle sekä tuotettiin liikenteelliset toimivuustarkastelut alueen tärkeimpiin liittyisiin. Liikenne-ennuste on koskenut sekä tilannetta, jossa Kerava-Nikkilä –radalla ei liikennöidä, että tilannetta, jossa liikennöinti on aloitettu. Työssä tarkasteltiin kokonaisuutta, jossa Talman osayleiskaava-alue on rakentunut kokonaan kaavan mukaisesti kiinnittämien huomiota myös osayleiskaava-alueen liikenne-etuotoksen suuntautumiseen ja sen vaikutuksiin. Yleisesti voidaan todeta, että suuri osa Talman osayleiskaava-alueen liikenne-etuotoksesta suuntautuu kohti Keravan keskustaa tai valtatieä 3 Helsingin suuntaan kasvattaen näiden suuntien liittymien kuormitusta.

Tarkastellut skenaariot (5 eri tilannetta) on esitetty yksityiskohtaisesti liitteenä olevassa raportissa (liitteen sivut 4–10).

- Vaihtoehdossa 0+ on huomioitu maankäytön ja liikennejärjestelmän kehitys seudullisesti. Kerava-Nikkilä –rataa ei ole rakennettu. Talman maankäyttö on huomioitu Talman osayleiskaavan mukaisesti ja Nikkilän asukasmäärä Sipoon kunnan tavoitteen mukaisesti. Keravalla Ahjon, Kaskelan, Päivölän ja Sorsakorven alueilla on oletettu olevan n. 7000 asukasta Keravan väestösuunnitteen mukaisesti.
- Vaihtoehto 1 eroaa vaihtoehdosta 0+ Kerava-Nikkilä-pendeljunan osalta. Pendeljuna liikennöi ruuhka-aikoina 20 minuutin vuorovälillä ja ruuhka-aikojen välillä 40 minuutin vuorovälillä.
- Vaihtoehdossa 2 on lisätty liikenteen hinnoittelun muutokset ja niiden vaikutus liikenne- ja matkustajamääriin.

Trafikprognoser

I trafikutredningen (2022–2023) sammanställdes en trafikprognos för området mellan Tallmobågen och landsväg 140. Trafikens funktion granskades i de viktigaste anslutningarna. Trafikprognosen beaktade dels en situation där persontågstrafik inte har inletts på Kervo–Nickby-banan, dels en situation där persontågstrafiken har inletts. I arbetet granskades ett övergripande läge där Tallmo delgeneralplaneområde har byggts upp i sin helhet enligt planen med beaktande av riktningen på trafikstringen och dess konsekvenser. Generellt sett kan det konstateras att största delen av trafiken från delgeneralplaneområdet går mot Kervo centrum eller längs riksväg 3 mot Helsingfors, vilket ökar belastningen på anslutningarna i dessa riktningar.

De granskade scenariona (fem olika situationer) visas i detalj i rapporten som finns som bilaga (sidorna 4–10).

- I alternativ 0+ har utvecklingen av markanvändningen och trafiksystemet beaktats på det regionala planet. Kervo–Nickby-banan har inte byggts. Markanvändningen i Tallmo är förenlig med delgeneralplanen och antalet invånare i Nickby är förenligt med Sibbo kommuns mål. Ahjo, Kaskela, Päivölä och Sorsakorpi i Kervo bedöms ha ca 7 000 invånare i enlighet med befolkningsprognosen för Kervo.
- Alternativ 1 skiljer sig från alternativ 0+ i fråga om pendeltåget Kervo–Nickby. Under rusningstider trafikerar pendeltåget med 20 minuters intervall och utanför rusningstiderna med 40 minuters intervall.
- I alternativ 2 har man lagt till ändringarna i prissättningen av trafiken och deras följder för trafik- och passagerarsiffrorna.

- Vaihtoehdossa 3 tutkittiin, kuinka HELMET 4.1:ssä uutena ominaisuutena oleva joukko-liikennevälineiden kuormituksen vaikutuksen huomioiminen joukkoliikennematkojen reitinvalinnassa vaikuttaa liikenne- ja matkustajamääriin.
- Vaihtoehdossa 4 Keravan ja Nikkilän välisellä radalla liikennöidään pendeljunan sijaan Kauklahti-Kerava-junan jatkeena (Pisaratata on rakennettu). Junayhteyksien vuoroväleissä ei ole eroja vaihtoehtojen 1–4 välillä –erona on vain vaihtotarpeen katoaminen Keravalla esim. Nikkilän ja Helsingin välisillä matkoilla. Linja-autoyhteyksien vuorovälejä on harvennettu Keravan ja Nikkilän sekä Helsingin ja Nikkilän välisillä linjoilla. Helsinki-Nikkilä –linja on ohjattu kulkemaan Kuninkaanmäen kautta.

Matka-aikojen laskennassa on huomioitu joukko-liikennevälineessä kuluvan ajan lisäksi odotus-, vaihto- ja kävelyajat pysäkeille. Selvityksen mukaan Kerava-Nikkilä-radana rakentaminen lyhentää joukkoliikenteen matka-aikoja Talman ja Nikkilän asemien läheisyydestä pääradan varteen ja länsipuolelle merkittävästi (ks. liite 8). Mikäli Kerava-Nikkilä-radalla liikennöidään Kauklahti-Kerava –junan jatkeella Kerava-Nikkilä-pendeljunan sijaan, matka-aika Talmasta ja Nikkilästä pääradan varteen lyhenee hieman enemmän. Vaihtoehdossa 4 junaliikennöinnin muutoksen lisäksi huomioitua linja-autolinjojen vuorovälien harvennukset sen sijaan pidentävät merkittävästi joukkoliikenteen matka-aikoja odotusaikojen pidentyessä vuorovälien harventumisen myötä. Tällöin matka-ajat Kerava-Nikkilä –radan asemien välisiltä alueilta sekä Jokivarrentien varrelta lähteviltä matkoilta pitenevät merkittävästi. Kun joukkoliikennevälineiden kuormittumisen oletetaan vaikuttavan kulkuvälineen valintaan, liikenteen hinnoittelun muutosten huomioiminen pidentää hieman matka-aikoja joukkoliikennevälineiden

- I alternativ 3 undersöktes hur effekterna av belastningen på kollektivtrafikmedlen i valet av rutter för resor inom kollektivtrafiken, som är en ny egenskap i HELMET 4.1, påverkar trafik- och passagerarsiffrorna.
- Alternativ 4 har en förlängning av Köklax–Kervo-tåget (Centrumslingan har byggts) i stället för pendeltåget mellan Kervo och Nickby. I turintervallen finns det inga skillnader mellan tågförbindelserna i alternativ 1–4 – skillnaden är bara att det inte längre finns behov av omstigning i Kervo t.ex. på resor mellan Nickby och Helsingfors. Bussturerarna har längre intervaller på linjerna mellan Kervo och Nickby respektive Helsingfors och Nickby. Helsingfors–Nickby-linjen styrs via Kungsbacka.

I beräkningen av resetiderna har man utöver tiden i det kollektiva trafikmedlet även beaktat väntetider, omstigningar och den tid det tar att promenera till busshållplatsen. Enligt utredningen kommer byggandet av Kervo–Nickby-banan att avsevärt förkorta tiden för resor från stationsnejderna i Tallmo och Nickby längs huvudbanan och till västra sidan (bilaga 8). Om förlängningen av Köklax–Kervo-tåget trafikerar på avsnittet Kervo–Nickby i stället för ett pendeltåg förkortas resetiden från Tallmo och Nickby till destinationer längs huvudbanan lite mer. I alternativ 4 skulle förutom ändringen i tågtrafiken även de glesare bussturerarna förlänga restiderna avsevärt i och med att väntetiderna blir längre. Då blir resetiderna från områdena mellan stationerna längs Kervo–Nickby-banan samt från Jokivarsivägen väsentligt längre. Om belastningen på kollektivtrafiken antas påverka valet av färdmedel, innebär det att beaktandet av prisförändringar förlänger resetiderna något under de tider belastningen på kollektivtrafikmedlen är större. Om belastningen på kollektivtrafikmedlen inte antas påverka valet av färdmedel är resetiderna genomgående något kor-

kuormituksen ollessa suurempi. Jos joukkoliikennevälineiden kuormittumisen ei oleteta vaikuttavan kulkuvälineen valintaan, matka-ajat ovat kauttaaltaan hieman lyhyempiä eivätkä liikenteen hinnoittelun muutokset vaikuta niihin.

Talman pohjoisosan auton ja joukkoliikenteen liikennetuotokset ja sen myötä myös matka- ja aikasuoritteet kasvavat nykytilanteeseen nähden moninkertaisiksi vuoden 2040 ennustetilanteessa maankäytön kasvun myötä. Auton liikennetuotos on suurin vaihtoehdossa 4 ja pienin vaihtoehdoissa 2 ja 3, jotka sisältävät liikenteen hinnoittelun muutokset. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 autolla tehdyt matkat ovat myös keskimäärin lyhyempiä kuin muissa vaihtoehdoissa. Joukkoliikenteen liikennetuotos on suurin vaihtoehdoissa 2 ja 3, joissa liikenteen hinnoittelun muutokset on huomioitu. Muiden vaihtoehtojen välillä ei ole merkittäviä eroja. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 matkojen keskipituus on suurempi kuin muissa vaihtoehdoissa. Vaihtoehdossa 3 keskimääräinen matka-aika on selvästi muita vaihtoehtoja lyhyempi suhteessa keskimääräisen matkan pituuteen, koska joukkoliikennevälineiden ruuhkautumisen vaikutusta reitinvalintaan ei ole huomioitu. Vaihtoehdossa 4, jossa Kerava-Talma-radalla liikennöidään Kauklah-ti-Kerava –junan jatkeella, keskimääräisen matkan pituus on hieman pidempi kuin vaihtoehdoissa 0+ ja 1- tämä indikoi vaihdottoman junayhteyden mahdollistavan hieman pidempien matkojen tekemisen.

Liittyminen toimivuustarkastelut

Selvityksessä tarkasteltiin Talmankaaren ja Martin-kyläntien liittymiin suunniteltujen kiertoliittymien toimivuutta. Lisäksi tarkasteltiin laajemmin Lahdentien ja Keravantien, Lahdentien ja Ahjontien sekä Lahdentien ja Porvoontien liittymiä. Toimivuustarkasteluissa toimintaedellytyksiä tutkittiin ennusteskenaarioiden kannalta kuormittuneimmassa tilanteessa. Skenaarion VE0+ (Kerava-Nikkilä –rataa ei ole

tare och påverkas inte av ändringar i prissättningen av trafiken.

I norra delen av Tallmo kommer trafikstringen inom kollektivtrafiken och därmed även rese- och tidsprestationerna att öka mångfaldigt fram till prognosåret 2040 till följd av ökningen inom markanvändningen. För bilar är trafikstringen störst i alternativ 4 och minst i alternativen 2 och 3, vilka omfattar ändringar i prissättningen av trafiken. I alternativen 2 och 3 är de resor som företas med bil också i genomsnitt kortare än i de andra alternativen. Inom kollektivtrafiken genereras mest trafik i alternativen 2 och 3, i vilka ändringarna i prissättningen av trafiken har beaktats. Mellan de andra alternativen finns inga betydande skillnader. I alternativen 2 och 3 är medellängden på resorna längre än i de andra alternativen. I alternativ 3 är resetiden i genomsnitt klart kortare än de andra alternativen i förhållande till den genomsnittliga längden på resan, eftersom man inte har beaktat vilka effekter rusning i kollektivtrafikmedel har när resande väljer rutt. I alternativ 4, där en förlängning av Köklax-Kervo-tåget trafikerar mellan Kervo och Tallmo, är den genomsnittliga längden på en resa något längre än i alternativen 0+ och 1: detta är ett tecken på att en tågförbindelse utan omstigning gör att fler tenderar att göra något längre resor.

Granskningar av anslutningarnas funktion

Funktionen i de planerade rondellerna vid Tallmobågen och Mårtensbyvägen har granskats i en utredning. Dessutom granskades anslutningarna mellan Lahtisvägen och Kervovägen, Lahtisvägen och Ahjovägen samt Lahtisvägen och Borgåvägen mer översiktligt. I granskningarna undersöktes förutsättningarna för en smidig funktion med hänsyn till den största belastningen i scenariona. För granskningarna valde man trafikprognosen i scenariot VE0+ (Kervo-Nickby-banan har inte byggts), eftersom

rakennettu) liikenne-ennuste valittiin toimivuustarkasteluihin, koska siinä ajoneuvoliikenteen määrä oli suurempi kuin muissa liikenne-ennustevaihtoehdoissa. Toimivuustarkastelut ajoittuvat vuoden 2040 illan ruuhkahuipputunnin ajalle.

Selvityksen tulosten perusteella voidaan todeta, 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.

Jotta Porvoontien rampin liittymien sekä Keravantien ja Lahdentien liittymän välityskyky saadaan liikenne-ennusteen mukaisessa tilanteessa varmistettua, liittymiin tulisi toteuttaa kehystoimenpiteitä. Lahdentien ja Keravantien liittymän tarkasteluissa todettiin, etteivät liittymän nykyiset kaistajärjestelyt ole riittäviä tavoitetilanteen liikenne-ennusteen mukaisille liikennemäärille. Tehtyjen tarkastelujen perusteella vaikuttaa siltä, että mikäli Keravantien ja Lahdentien liittymän välityskyky halutaan säilyttää ja varmistaa siten, että sen kapasiteetti riittää palvelemaan alueen ajoneuvoliikennettä, liittymäjärjestelyihin joudutaan tekemään mittavia muutoksia.

Porvoontien rampilla tarkasteltiin kolmea liittymää; Lahdentien, Kaskelantien ja Porvoontien liittymiä. Vuoden 2040 iltahuipputunnin liikennemäärillä Lahdentieltä (mt 140) ja Porvoontien rampilta vasemmalle kääntyminen osoittautui nykytilanteen liittymäjärjestelyillä niin haasteelliseksi, että simulointiverkon kapasiteetti loppui kesken. Kääntyvien suuntien välityskyvyn varmistamiseksi sekä Lahdentien että Porvoontien liittymät valo-ohjattiin. Liittymäsuuntien kapasiteettia lisättiin myös kääntymiskaistoilla. Tarkastelu tehtiin suurimmalla työn aikana laaditulla liikenne-ennusteella –jos liikenne-

fordonstrafiken i det alternativet var större än i de andra alternativa trafikprognoserna. Granskningarna av funktionen gäller rusningstimmarna på kvällen prognosåret 2040.

Utifrån resultatet kan det konstateras att om situationen beträffande trafiken utvecklas enligt prognosen i granskningarna, kommer de planerade anslutningsarrangemangen vid Tallmobågen och Mårtensbyvägen samt de nuvarande anslutningsarrangemangen vid Lahtisvägen och Ahjovägen att ha tillräcklig kapacitet för att klara av trafikbelastningen.

Anslutningarna till rampen vid Borgåvägen och anslutningen mellan Kervovägen och Lahtisvägen behöver förbättras för att ha tillräcklig kapacitet om trafikprognosen blir verklighet. I granskningen av anslutningen mellan Lahtisvägen och Kervovägen konstaterades att den nuvarande filregleringen inte räcker till för trafikmängderna i målprognosen. Granskningarna visar att anslutningsregleringen mellan Kervovägen och Lahtisvägen kräver omfattande ändringar om man önskar bevara kapaciteten och säkerställa att den räcker till för fordonstrafiken.

Vid rampen till Borgåvägen granskades tre anslutningar; Lahtisvägen, Kaskelavägen och Borgåvägen. Med de trafikmängder som är att vänta under kvällsrusningen år 2040 blev det så besvärligt att svänga mot vänster från Lahtisvägen (lv 140) och från rampen vid Borgåvägen med de nuvarande arrangemangen att kapaciteten i simuleringssnätet inte räckte till. För att säkerställa kapaciteten för den svängande trafiken föreslogs signalreglering för anslutningarna vid både Lahtisvägen och Borgåvägen. Kapaciteten förbättrades också med svängfiler. Granskningen gjordes med den största trafikprognosen som sammanställdes under arbetet – om trafiken ökar mindre än i prognosen förbättras funktionen i anslutningarna jämfört med

määrien kasvu on ennustettua pienempää, tarkasteltavien liittymien toimivuus paranee tarkastelujen tuloksiin nähden. Valo-ohjauksen avulla mahdollistettiin vasemmalle kääntyminen Lahdentien ja Porvoontien liittymässä ja tätä kautta parannettiin myös muiden tarkasteltavien liittymien toimivuutta. Kaskelantien liittymä jätettiin valo-ohjauksen ulkopuolelle, koska sen toimivuus parani hyväksyttävälle tasolle rampin muiden liittymien valo-ohjauksen myötä. Tehdyillä muutoksilla Porvoontien rampin liittymien palvelutasot pysyivät hyväksyttävällä tasolla.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Kaava-alueelta laadittiin rakennushistoriallinen inventointi kesällä 2022, jossa uusien inventointikohteiden lisäksi tarkistettiin Talman osayleiskaavan mukaiset tiedot suojelumerkintöjen osalta. Asemakaavalla vahvistetaan olevia sr-merkintöjä vuonna 1923 rakennetun Lillängsbackan, Talman koulun (v. 1955), Talman paloaseman (v. 1940) ja Grankullan (v. 1946) tilojen osalta.

Tekninen huolto

Asemakaavatyön rinnalla laaditulla kunnallistekniikan esisuunnittelulla on pyritty jo hankkeen varhaisessa vaiheessa varmistamaan alustavien suunnitteluratkaisujen toimivuus ja toteutuskelpoisuus Talmankaaren alueella. Tarkemmat yksityiskohdat suunnitellaan varsinaisten kunnallisteknisten suunnitelmien laadinnan yhteydessä.

granskningsresultaten. Med hjälp av signalreglering blir det möjligt att svänga till vänster i anslutningen mellan Lahtisvägen och Borgåvägen och därigenom förbättras funktionen även i de andra anslutningarna som varit föremål för granskning. Anslutningen vid Kaskelavägen får ingen signalreglering eftersom dess funktion förbättras till godtagbar nivå till följd av signalregleringen i andra anslutningar. Genom nämnda ändringar hålls servicenivåerna hos ramperna vid Borgåvägen på godtagbar nivå.

Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Över planområdet utarbetades en byggnadshistorisk inventering sommaren 2022 där man utöver nya objekt även såg över uppgifterna enligt skyddsbe-teckningarna i delgeneralplanen. I detaljplanen bekräftas följande befintliga sr-beteckningar: Lillängsbacka (1923), Talman koulu (1955), brandstationen (1940) och Grankulla (1946).

Teknisk försörjning

I förplaneringen av kommunaltekniken, som pågår parallellt med detaljplanearbetet, har man redan i ett tidigt skede strävat efter att säkerställa att de preliminära planeringslösningarna fungerar och kan genomföras i detaljplaneområdet. Detaljerna fastställs i samband med utarbetandet av de egentliga kommunaltekniska planerna.

5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Maisema

Maisemalliset vaikutukset ovat verraten merkittäviä, koska kyseessä on pääosin rakentamattomalle alueelle toteutuva uusi asuinpainotteinen alue. Alueen suunnittelussa on kuitenkin pyritty sovittamaan korkeampi rakentaminen (III-IV krs.) topografialtaan alavammille sijainneille pääasiassa Martinkyläntien ja Satotalmantien varrella. Vastavasti rinteisiin ja lakialueille sijoitetaan matalampaa rakentamista (II krs.), osittain metsäalueisiin rajautuen ja niiden lomaan. Talmankaaren katualueella rakentaminen on tehokkaampaa kyläkeskuksen alueella, jossa tarkoituksena on luoda yleisilmeeltään kylämäistä miljööä. Kuitenkin myös kyläalueelle jätetään vanhaa puustoa, painottaen erityisesti Talman koulun kiinteistön pohjoisosaa.

Topografia, maaperä, rakennettavuus

Alueen rakentaminen on topografia huomioiden paikoitellen varsin haastava. Haastavimpien korttelialueiden rakentaminen edellyttää maantäyttöjä, jonka massat voidaan arvion mukaan osittain saada paikallisesti.

Kasvillisuus ja eläimistö

Luontoselvitysten mukaan alueella ei sijaitse erityistä suojelua edellyttävää kasvillisuutta tai eläimistöä. On kuitenkin selvää, että alueen rakentaminen pienentää potentiaalisten kasvu- ja elinympäristöjen pinta-alaa, koska suunnittelualue on isoilta osin rakentamattomaa metsikköä. Alueen keskellä sijaitseva laaja viheralue tullaan toteuttamaan mahdollisimman luonnontilaisena.

5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön

Landskap

De landskapsmässiga konsekvenserna är tämligen betydande eftersom det handlar om att planera ett nytt bostadsdominerat område på ett tidigare i huvudsak obebyggt område. Vid planeringen av området har man emellertid strävat efter att anvisa högre byggnader (våningstal III-IV) i områden med mer låglänt topografi, främst längs Mårtensbyvägen och Satotalmavägen. På motsvarande sätt placeras lägre byggnader (II vån.) på sluttningarna och krönen, delvis intill och bland skogspartier. Gatuområdet vid Tallmobågen byggs mer effektivt inom bycentrumet, där syftet är att skapa en miljö med byliknande framtoning. Men även i byområdet bevaras gamla träd, särskilt i norra delen av skolfastigheten.

Topografi, jordmån, byggbarhet

Med hänsyn till topografin ställs byggandet i området ställvis inför utmaningar. De svårast byggbara kvartersområdena förutsätter markfyllning. Det bedöms att massorna delvis kan fås lokalt.

Flora och fauna

Enligt naturinventeringen finns det inga växter eller djur som kräver särskilt skydd. Det är dock klart att byggandet minskar ytan av potentiella växt- och livsmiljöer eftersom planeringsområdet till största delen består av obebyggt skog. Det vidsträckta grönområdet i områdets mitt kommer att bevaras i ett så naturligt tillstånd som möjligt.

Pienilmasto

Pienilmaston osalta suunnittelussa on huomioitu auringonvalo eri vuorokaudenaikoina. Toisaalta rakentaminen on mittakaavaltaan verraten matalaa, mikä osaltaan vähentää varjoisten pihapiirien muodostumista. Pohjoisosan pientaloalueilla varjoisuus on merkittävämpi tekijä. Suunnittelualuetta ympäröi melko avoin peltomaisena, joka on tuulisuuden kannalta huomioitava seikka. Rakennusten ja puuston sijoittumisella ehkäistään mm. pyörteiden muodostumista korkeimpien asuinkorttelien alueilla.

Laajalla viheralueella ja puuston säilyttämisellä on tuulta suojaavia ominaisuuksia.

Vesistöt ja vesitalous

Maankäytön muutoksen myötä muodostuu tarvetta hulevesien hallinnalle. Alustavien havaintojen ja aiempien selvitysten perusteella alueen länsiosan peltoniitylle muodostuu luontaisesti hulevesiallas, kuten myös alueen itäosaan, jossa kyse on pienimuotoisemmasta kosteikosta.

Selvityksen mukaan hulevesiä voidaan ohjata alueen korkeusvaihtelut ja asuinkorttelien sijoittuminen huomioiden varsin kustannustehokkaasti. Alueen itäosassa on tarve hulevesipumppaamolle.

Maa- ja metsätalous

Suunnittelualueen verraten pienimuotoisena toteutuneet maanviljelystoiminnot poistuvat kaava-alueen rakentuessa.

Luonnon- ja maiseman suojelukohteet

Luontoselvityksissä ei noussut esiin erityisiä tarpeita luonnonsuojelun osalta. Alueen yleiset suunnitteluperiaatteet kuitenkin jo itsessään ohjaavat säilyttämään mahdollisimman runsaasti olevaa puustoa ja metsikköä.

Mikroklimat

Vid planeringen beaktas solljuset under olika tider på dygnet. Å andra sidan är de nya byggnaderna tämligen låga, vilket minskar uppkomsten av skuggiga gårdsområden. Skuggan har större betydelse i småhusområdena i den norra delen. Planeringsområdet omges av ett rätt så öppet landskap och därför bör blåsten tas i beaktande. Genom placeringen av byggnaderna och trädbeståndet kan man förebygga att t.ex. virvelvindar uppkommer i de högsta bostadskvarteren.

Det stora grönområdet och de träd som bevaras ger skydd mot vindarna.

Vattendrag och vattenhushållning

När markanvändningen ändras uppkommer behov av dagvattenhantering. Utifrån preliminära observationer och tidigare utredningar uppkommer en naturlig dagvattenbassäng på åkerängen i den västra delen, liksom även i den östra delen där det finns ett mindre våtmarksområde.

Enligt utredningen kan dagvatten ledas bort mycket kostnadseffektivt med beaktande av höjdskillnaderna och placeringen av bostadskvarteren. I områdets östra del behövs en pumpstation för dagvatten.

Jord- och skogsbruk

Den odling som idkats i ringa omfattning upphör allteftersom planområdet byggs upp.

Skyddsobjekt i naturen och landskapet

Av naturinventeringen framgick inga särskilda behov av naturskydd. De allmänna planeringsprinciperna styr dock i sig mot att bevara trädbestånd och skogspartier i den mån det är möjligt.

Maisemallisesti tärkeän alueen muodostaa Talman kartanomaiseman osalta kyläkeskus, jossa uuden rakentaminen tulee sovittaa harkitusti vanhaan. Kaavatyössä huomioidaan Talman osayleiskaavassa osoitettu maisemallisesti arvokas peltoniitty alueen itäosassa.

5.4.3 Muut vaikutukset

Vaikutukset kuntatalouteen

Kuntatalouden näkökulmasta alueen rakentuminen tuo kunnalle kustannuksia mm. kunnallisteknisten investointien, yleisten alueiden toteuttamisen ja palvelujen järjestämisen muodossa. Merkittävimmät investoinnit liittyvät nykyisen tieverkoston perusrannukseen, jalankulku- ja pyöräilyväylien sekä uusien katujen ja torialueen toteuttamiseen. Talmankaaren nykyinen tiealue vaatii kokonaisuudessaan kunnostamista kävely- ja pyöräilyväylineen. Martinkyläntien ja Talmankaaren kiertoliittymät ovat varsin merkittäviä investointeja, kuten myös mahdollisten alikulkujen toteuttaminen. Alueen rakentaminen tulee kuitenkin vaiheistumaan siten, että esimerkiksi kiertoliittymiä ei toteuteta heti alkuvaiheessa. Yleisesti suunnitelma on pyritty laatimaan siten, että uusia katuja tulee rakennettavaksi verraten vähän ja olemassa olevaa infrastruktuuria kehitetään sen toimivuuden parantamiseksi (mm. bussiliikenteen edellytykset).

Alueelta saadaan tontinmyyntituloja, joiden määrää tullaan arvioimaan kaavatyön edetessä. Tulevaisuudessa alueelta kertyy kunnalle tuloja mm. asukkaiden ja yritysten verotulojen myötä sekä vesihuollon perus- ja käyttömaksuista sekä liittymismaksuista. Yleisesti voidaan myös todeta, että kuntaan muuttavilla uusilla veronmaksajilla on positiivinen vaikutus kuntatalouteen.

Bycentrumet i herrgårdslandskapet utgör ett viktigt element och här ska nya byggnader anpassas omsorgsfullt till det gamla byggnadsbeståndet. Den landskapsmässigt värdefulla åkerängen i områdets västra del, som anvisats i delgeneralplanen för Tallmo, tas i beaktande även i detta planarbete.

5.4.3 Övriga konsekvenser

Konsekvenser för kommunekonomin

Ur kommunekonomisk synvinkel medför genomförandet av området kostnader bl.a. i och med att investeringar måste göras i kommunaltekniken, allmänna områden ska byggas och offentlig service ordnas. De mest betydande investeringarna hör samman med grundliga förbättringar av det nuvarande vägnätet och med byggandet av de nya gång- och cykelvägarna, gatorna och torgområdet. Det nuvarande vägområdet vid Tallmobågen samt gång- och cykelvägarna behöver iståndsättas genomgående. Rondellerna mellan Mårtensbyvägen och Tallmobågen är mycket betydande investeringar, likaså byggandet av eventuella underfarter. Området kommer emellertid att byggas upp i etapper så att t.ex. rondellerna inte behövs genast i början. På det hela taget har man strävat efter att utarbeta planen så att förhållandevis få nya gator byggs och den befintliga infrastrukturen förbättras för att bli smidigare (bl.a. förutsättningarna för busstrafiken).

Området ger inkomster från tomtförsäljningen. Beloppen kommer att uppskattas längre fram under planarbetet. I framtiden får kommunen inkomster bl.a. i form av skatteinkomster från invånare och företag samt av grund-, bruks- och anslutningsavgifter för vattentjänsterna. Generellt sett kan det också fastslås att nya skattebetalare som flyttar till kommunen har en positiv effekt för kommunens ekonomi.

Energia- ja ilmastovaikutukset

Energia- ja ilmastovaikutuksia on arvioitu hankkeen aikana konsulttityönä. Arvioinnissa on keskitytty pääosin ilmastovaikutusten hillitsemisen keinoihin ja pyritty tunnistamaan keskeisimmät ilmastovaikutukset hankkeen koko elinkaaren aikana. Elinkaaren vaiheet on määritelty seuraavasti:

- **Rakentamisvaihe:** olemassa olevien rakennusten purkaminen, uusien rakennusten ja infran rakentaminen sekä menetettävät maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastot.
- **Käyttövaihe:** rakennusten energiankulutus, liikenteen päästöt, rakennusten ja infran kunnossapito sekä muutokset maaperän ja kasvillisuuden hiilen sidonnassa.

Arvioinnin havainnot on jaettu viiteen luokkaan:

1) infra ja yleiset alueet, 2) rakennukset ja tontit, 3) energiankulutus, 4) liikenne sekä 5) maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastot. Kustakin luokasta tarkasteltiin sekä tavanomaista että vähähiilistä skenaariota. Tavanomainen skenaario kuvaa hankkeen viitesuunnitelman mukaista tilannetta, jossa jatkosuunnittelu on toteutunut nykyhetken näkökulmasta tavanomaisilla valinnoilla, joissa vähähiilisyys ei ole ollut ohjaavana tekijänä. Tavanomaisessa skenaariossa alue on luokiteltu autovyöhykkeeksi joukkoliikennevyöhykkeen sijaan. Vähähiilinen skenaario taas kuvaa MAL2023-tavoitteiden ja viitesuunnitelman mukaista tilannetta, jossa jatkosuunnittelussa on tehty tavoitteellisen vähähiilisiä suunnitteluvaihtoehtoja. Seuraavissa kappaleissa on koostettu yhteen merkittävimmät havainnot sekä esitetty keinoja, joilla Talmankaaren asemakaavassa pyritään hillitsemään elinkaarenaikaisia ilmastovaikutuksia.

1) **Infran ja yleisten alueiden** vaikutusten osuuden on arvioitu olevan kohtalainen hankkeen elinkaaren kokonaispäästöistä. Merkittävimmät päästöt muo-

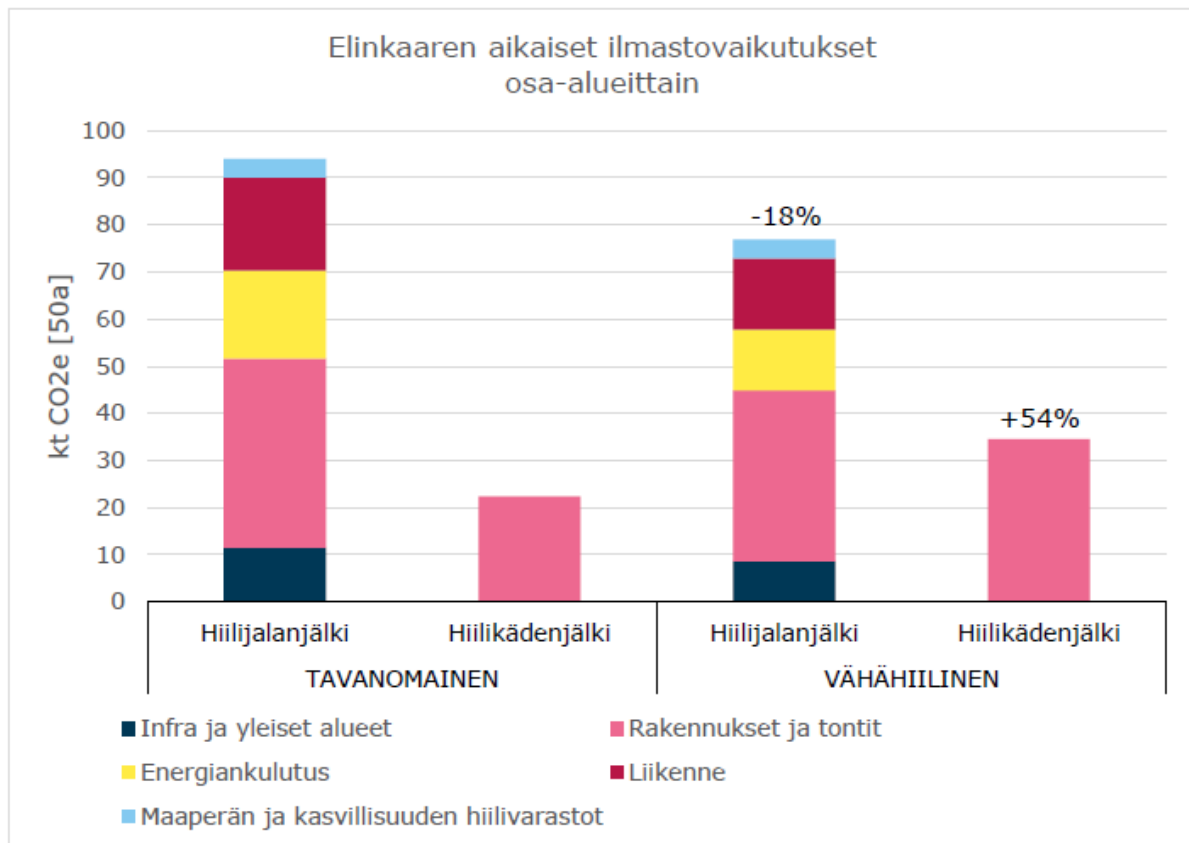
Konsekvenser för energi och klimat

Energi- och klimatkonsekvenserna har bedömts under projektets gång i form av ett konsultarbete. Bedömningen har fokuserat främst på metoder för att dämpa klimatförändringen. De viktigaste konsekvenserna under projektets hela livscykel har identifierats. De olika skedena av livscykeln definieras så här:

- **Byggnadsskedet:** befintliga byggnader rivs, nya byggnader och ny infrastruktur byggs, kolförråd i marken och vegetationen försvinner.
- **Användningsskedet:** energiförbrukning i byggnader, utsläpp från trafiken, underhåll på byggnader och infrastruktur samt förändringar i kolbindningen i marken och vegetationen.

Observationerna har indelats i fem kategorier: 1) infrastruktur och allmänna områden, 2) byggnader och tomter, 3) energiförbrukning, 4) trafik samt 5) kolförråd i marken och vegetationen. För varje kategori granskades både ett normalt och ett koldioxidsnålt scenario. I det normala scenariot är området en bilzon i stället för en kollektivtrafikzon. Det koldioxidsnåla scenariot beskriver en situation som är förenlig med MBT 2023-målen och översiktsplanen, där man i den fortsatta planeringen har gjort målmedvetna, koldioxidsnåla val. Följande stycken innehåller en sammanställning av de viktigaste observationerna och förslag på metoder för att dämpa klimatkonsekvenserna under hela livscykeln.

1) **Infrastrukturens och de allmänna områdenas** andel av konsekvenserna har bedömts vara måttlig med hänsyn till de totala utsläppen under hela livscykeln. De största utsläppen uppkommer av byggmaterialet till de nya gatorna och vid schaktning. Det viktigaste sättet att minska klimatutsläppen är att dra fördel av de befintliga gatorna. Användning av förnybart material (asfalt och underbyggnader),



Alueen laskennalliset elinkaaren aikaiset ilmastovaikutukset osa-alueittain. Kalkylmässiga klimatkonsekvenser under livscykeln i varje delområde.

dostuvat uusien katujen rakennusmateriaaleista ja maansiirroista. Merkittävimmäksi ilmastopäästöjä vähentäväksi keinoksi on tunnistettu olemassa olevien katujen hyödyntäminen, ja vähähiiliseksi ratkaisuksi uusiomateriaalien hyödyntäminen (asfaltti ja alusrakenteet) sekä maamassojen paikallinen hyödyntäminen ja muualta tuotavien massojen kuljetusetäisyyksien minimointi.

Talmankaarella erityisesti olemassa olevien katujen hyödyntäminen sekä louhittavien maamassojen paikallinen käyttö on huomioitu alueen suunnittelussa; kallioalueilta louhittavaa maa-aineista voidaan hyödyntää mm. vanhojen hiekanottoalueiden täyttämiseen.

2) **Rakennusten ja tonttien** osuuden on arvioitu oleva erittäin suuri. Ilmastopäästöt muodostuvat uudisrakentamisen rakennusmateriaaleista, joita

lokaali utnyttjande av jordmassor och minimering av längden på transporter utifrån är exempel på koldioxidlösningar.

I detaljplanen Tallmobågen har i synnerhet möjligheterna att utnyttja befintliga gator och lokala schaktmassor beaktats i planeringen: marksubstans från sprängningar kan användas t.ex. för att fylla gamla sandtäktsområden.

2) **Byggnaderna och tomterna** har bedömts stå för en mycket stor andel av klimatkonsekvenserna. Luftutsläpp uppkommer av byggmaterialet för nybyggnaderna och kan påverkas genom bestämmelser om att i så hög utsträckning som möjligt bygga i trä. Det finns också andra koldioxidlösningar, som koldioxidlösningar i betong, som fungerar bra parallellt med träbyggnad. Av träbyggnad följer också ett större kolhandavtryck (klimatfördelar).

on mahdollista hillitä ohjaamalla mahdollisimman paljon puurakentamiseen. Vähähiilisenä ratkaisuna puurakentamisen ohella toimisi myös muut vähähiiliset rakennusmateriaalit, kuten vähähiilinen betoni. Puurakennusten vaikutukset näkyvät myös suurempana hiilikädenjälkenä (ilmastohyödyt).

Talmankaaren alueella on ohjattu osittain määräävästi ja osittain suosituksena puurakentamiseen. Puurakenteisten pientalojen osuuden arvioidaan olevan noin 90 %, mutta alueelle on myös määrätty kortteleita, joissa pienkerrostalojen tulee olla pääosin puurakenteisia.

3) **Energiankulutuksen** osuudeksi on arvioitu suuri –päästöt muodostuvat pääosin lämmityksestä sekä kulutussähköstä. Vähähiilisenä ratkaisuna paikallinen aurinkoenergian tuotanto ja lämpöpumput (erityisesti maalämpö) ovat keinoja vaikuttaa energiankäytön ilmastopäästöihin. Myös kaukolämmön hyödyntäminen on kannattavaa siinä tapauksessa, että verkon lämmöntuotannon oletetaan muuttuvan vähäpäästöiseksi nopeassa aikataulussa.

Talmankaaren suunnittelussa on pyritty huomioimaan aurinkoenergian edellyttämä rakennusten suuntaus ja myös ohjattu aurinkoenergian hyödyntämiseen yleisellä suosituksella. Maalämmön osalta alueelle ei ole erikseen annettu suosituksia, joskaan alueella ei ole tunnistettu esteitä maalämmön hyödyntämiselle. Alue on myös liitettävissä kaukolämpöön, joka voi mahdollisesti tulevaisuudessa vähäpäästöisempänä energiamuotona vähentää alueen hiilijalanjälkeä.

4) **Liikenteen** osuus Talmankaaren elinkaaren kokonaispäästöistä on suuri. Merkittävimmän ilmastopäästöihin vaikuttavan tekijän on arvioitu olevan polttomoottoriautoliikenteen määrä. Ilmastovaikutuksia voidaan vähentää ensisijaisesti joukkoliikenteen palvelutason ja saavutettavuuden parantamisella (uudet ja parannettavat pysäkit, tiheämmät vuorovälit) sekä laadukkailla kävely- ja pyöräily-ympäristöillä.

I detaljplanen Tallmobågen ges dels bestämmelser, dels rekommendationer om träbyggnad. Träbyggnad småhus bedöms utgöra ca 90 procent av alla småhus, men i planen föreskrivs också om kvartersområden där låghus ska byggas i huvudsak av trä.

3) **Energiförbrukningen** har bedömts stå för en stor andel – utsläppen härrör främst från uppvärmning och förbrukningsel. Lokal produktion av solenergi och värmepumpar (särskilt jordvärme) är metoder för att påverka klimatutsläppen från energiförbrukning. Fjärrvärme är ett beaktansvärt alternativ om det kan antas att fjärrvärmeproduktionen med rask tidtabell kommer att ändras till en koldioxidsnål process.

I planeringen av Tallmobågen har man strävat efter att beakta den riktning av husen som solenergi förutsätter och gett en allmän rekommendation om att utnyttja solenergi. I fråga om jordvärme har inga separata rekommendationer getts, men å andra sidan har inga hinder heller identifierats för användningen av jordvärme. Området kan anslutas till fjärrvärmennätet, som eventuellt i framtiden blivit en koldioxidsnålare energiform som minskar koldioxidavtrycket.

4) **Trafiken** har en stor andel av de totala utsläppen under Tallmobågens livscykel. Omfattningen av den biltrafik som drivs med bränslemotorer bedöms vara den största faktorn som påverkar luftutsläppen. Klimateffekterna kan minskas främst genom förbättringar i kollektivtrafikens servicenivå och tillgänglighet (nya och förbättrade hållplatser, tätare turintervaller) samt förstklassiga miljöer för fotgängare och cyklister. En tillräcklig laddningsinfrastruktur för elbilar, förutsättningar för cykelförvaring och -service samt säkerställande av gång- och cykelmiljöernas kvalitet i den mer detaljerade planeringen är exempel på koldioxidsnåla lösningar.

Vähähiilisiä ratkaisuja ovat mm. riittävä sähköautojen latausinfra, edellytykset polkupyörien säilytykselle ja ylläpidolle sekä kävely- ja pyöräily-ympäristöjen laadun varmistaminen tarkemmassa suunnittelussa.

Talmankaaren suunnittelun lähtökohtana on ollut toimiva julkinen liikenne sekä erinomaiset edellytykset kävelylle ja pyöräilylle. Alueelle on osoitettu pyöräpysäköintiä siten, että se palvelee mahdollisimman hyvin bussiliikennettä. Talman uuden taajaman suunnitteluun peilaten Talmankaarelda muodostuu varsin hyvä saavutettavuus suunnittelulle henkilöliikenteen terminaalille sekä myös olemassa olevalle bussiliikenteen palveluverkolle; kaava-alueen rakennukset sijoittuvat tavoitetilassa lähes kokonaan 250 metrin säteelle kaava-alueella sijaitsevista bussipysäkeistä. Kaava-alue sijoittuu myös lähes kokonaan 1000 metrin säteelle Talmaan suunnitellusta juna-asemasta ja tulevaisuudessa myös alueen sisäisistä palveluista. Talman keskuksen rakentumisen alkuvaiheessa alue tulee kuitenkin tukeutumaan bussiliikenteen ja sen matkaketjujen varaan sekä mm. Keravan ja Nikkilän palvelutarjontaan.

5) **Maaperän ja kasvillisuuden** hiilivarastojen osuus hankkeen elinkaaren kokonaispäästöistä on arvioitu olevan pieni. Merkittävin tekijä on poistuvan puuston ja maaperän hiilivaraston muutos; olemassa olevan kasvillisuuden säästämisellä voidaan vähentää negatiivisia ilmastovaikutuksia. Myös kasvualustojen hiilivarastojen vahvistaminen (mm. biohiili) ja kuorittavan pintamaan hyödyntäminen alueella ovat keinoja vaikuttaa alueen hiilensidontaan. Rakentamisvaiheen aikana tulisi mahdollisuuksien mukaan myös pyrkiä säilyttämään olemassa olevaa kasvillisuutta.

Talmankaaren kaava-alueelta poistuu suunnitelman myötä avoimia viheralueita (B viheralueiden ABC-hoitokäytöksessä) noin 5,5 ha sekä taajamametsää (C) noin 11,4 ha. Asemakaavassa on annettu määräyksiä, joilla suojellaan tonteilla olevaa kasvillisuutta.

En fungerande kollektivtrafik i kombination med utmärkta förutsättningar att promenera och cykla har varit en utgångspunkt för planeringen av Tallmobågen. Cykelparkering har anvisats så att den betjänar busstrafiken så bra som möjligt. Om man ser till planeringen av hela den nya tätorten Tallmo kan man från Tallmobågen enkelt nå den planerade persontrafikterminalen och också det befintliga bussförbindelsenätet; i målläget står nästan alla byggnader i planområdet inom en 250 meters radie från busshållplatserna. Nästan hela planområdet ligger också inom en 1 000 meters radie från den planerade tågstationen och den framtida interna servicen i tätorten. Till en början när Tallmo centrum byggs upp kommer området emellertid att stöda sig på busstrafiken och på resekedjorna i anslutning till den samt på serviceutbudet i bl.a. Kervo och Nickby.

5) Det har bedömts att kolförråden i **markens och vegetationen** bara står för en liten andel av de totala utsläppen under projektets livscykel. Förändringen i kolförrådet i det trädbestånd och den mark som försvinner är den största faktorn; genom att bevara befintlig vegetation kan man minska de negativa klimatkonsekvenserna. Att stärka kolförråden i växunderlagen (bl.a. biokol) och att lokalt utnyttja den ytjord som skalas av är exempel på sätt att påverka kolbindningen. I byggnadsskedet borde man också sträva efter att bevara vegetationen i den mån det är möjligt.

Från detaljplaneområdet Tallmobågen försvinner ca 5,5 ha grönområden (B-grönområden i ABC-underhållsklassificeringen) samt ca 11,4 ha tätortsskog (C) i och med planen. I detaljplanen ges bestämmelser som skyddar trädbeståndet på tomterna. Särskilt den gamla barrskogen i Y-kvarteret har anvisats som ett område där träd inte får avlägsnas. I enlighet med planbestämmelsen ska i AK-13- och A-13-kvartersområdena presenteras en kalkyl över områdets gröneffektivitet som gjorts upp med hjälp av Sibbos

Erityisesti Y-korttelissa kasvava vanha havumetsä on osoitettu alueeksi, jolla puustoa ei saa poistaa. Asuin-kortteleissa on osoitettu sekä säilytettäviä että istutettavia tontinosia. Kaavamääräyksen mukaisesti uusilla korttelialueilla (AK-13 ja A-13) tulee lisäksi esittää Sipoon viherkerroin-työkälulla laadittu laskelma ja saavuttaa vähintään vaadittu tavoiteluku.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Melu

Talmankaaren meluselvityksessä 2023 tarkasteltiin tie-, raide- ja lentoliikenteen aiheuttamaa melutasoa. Kaava-alueen melutaso on määritetty tie- ja raideliikenteen melua laskennallisesti mallintaen ja alueella vuonna 2022 tehtyjen lentomelumittausten tulosten perusteella. Tarkastelulla on määritetty ulkoalueiden melutaso ja meluntorjunnan tarve. Lisäksi on esitetty rakennusten ulkovaippaan kohdistuva melutaso ja sen perusteella määritetyt rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset ja parvekkeiden äänitasoeroluvut. Selvityksen liitekartoilla on esitetty liikenteen aiheuttama melutaso kaava-alueella suunnitellulla maankäytöllä ja ennusteliikenteellä (liite 9).

Merkittävimmät melulähteet kaava-alueella ovat Martinkyläntien ja Talmankaaren tieliikenne, Kilpilahden radan raideliikenne yöaikaan sekä lentoliikenne. Liikennemäärien kasvun seurauksena melutaso kaava-alueella on ennustevuoden liikennemäärillä keskimäärin 2–6 dB nykyistä suurempi.

Selvityksen mukaa 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. Tulosten perusteella asuinrakennusten ulkoalueiden suojaksi ei ole tarpeen esittää lisämeluntorjuntaa. Korttelialueella 31008 on esitetty 3 m

grönkoefficientverktyg och det erfordrade måltalet för grönkoefficienten ska uppnås.

5.5 Störande faktorer i miljön

Buller

I bullerutredningen 2023 granskades bullret från väg-, spår- och flygtrafiken. Bullernivån har i fråga om väg- och spårtrafiken fastställts med stöd av kalkyler och modeller, och i fråga om flygbullret med stöd av mätningar. Bullernivån i utomhusområdena och behovet av bullerbekämpning har bedömts. Dessutom har man uppskattat den bullernivå som byggnadernas mantel exponeras för och utifrån den fastställt kraven på ljudnivåskillnad i manteln och siffrorna för ljudnivåskillnad på balkongerna. I kartbilagorna visas bullernivån från trafiken i planområdet med den planerade markanvändningen och trafikprognosen (bilaga 9).

Vägtrafiken på Mårtensbyvägen och Tallmobågen, spårtrafiken till Sköldvik nattetid och flygtrafiken är de största bullerkällorna i planområdet. Till följd av ökningen i trafiken kommer bullernivån i planområdet med de trafikmängder som förutses för prognosåret att vara i medeltal 2–6 dB högre än idag.

Enligt utredningen förhindrar de planerade bostadshusen och bullerväggarna effektivt att bullret från väg- och spårtrafiken sprider sig till planområdet. På de utomhusområden som ligger i skydd av byggnaderna uppkommer det i alla kvarter tillräckligt med ytor där bullernivån underskrider riktvärdena för dag- och nattetid. Enligt resultaten finns det inget behov av ytterligare bullerskydd för utomhusområdena vid bostadshusen. För att säkerställa tillräckliga lösningar vid genomförandet har behov av bullerbekämpning anvisats vid södra gränsen av kvartersområde 31008.

korkeat meluseinät pysäköintialueiden reunassa, jotka estävät myös melun leviämistä kaava-alueelle.

Vuoden 2020 Helsinki-Vantaan lentomeluselivityksen perusteella lentomelun aiheuttama päiväajan keskiäänitaso tarkastelualueella on alle 50 dB(A), jolloin sen vaikutus alueen kokonaismelutasoon erityisesti päiväajan ohjearvotarkastelun kannalta on vähäinen. Lentomeluselivityksen perusteella lentoliikenteen ja nyt lasketun tie- ja raideliikenteen yhteismelu on suuruudeltaan yöajan ohjearvon 45 dB(A) suuruinen tai hieman suurempi kaava-alueen länsireunassa lähinnä korttelissa 31001. Vuonna 2022 tehdyn melumittauksen perusteella lentomelun yöajan keskiäänitaso on kaava-alueella 42 dB(A), jolloin lentoliikenteen ja tie- ja raideliikenteen yhteismelu alittaa myös kaava-alueen länsireunassa rakennusten suojan puolella ulkoalueiden yöajan ohjearvon 45 dB(A). On kuitenkin huomionarvoista, että lentomelu koetaan usein tieliikenteen melua häiritsevämmäksi.

Helsinki-Vantaan lentoaseman laskeutumisvyöhykkeellä rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimus määräytyy lentomelun perusteella, jolloin ulkovaipan äänitasoerovaatimus on Finavian suosituksen mukaisesti 35 dB(A). Laskeutumisvyöhykkeen ulkopuolisilla rakennuksilla ulkovaipan äänitasoerovaatimus on melun keskiäänitason perusteella suurimmillaan 30 dB(A). Tosiasiassa lentomelua on myös laskeutumisvyöhykkeen ulkopuolella, minkä vuoksi kaava-alueella on suositeltavaa käyttää myös laskeutumisvyöhykkeen ulkopuolisille rakennuksille äänitasoerovaatimusta 35 dB(A) tai hieman kevennettynä 32 dB(A). Ulkovaipan äänitasoerovaatimukset määräytyvät lentomelun perusteella. Vuoden 2022 lentomelun mittausraportin mukaan lentomelun enimmäisäänitaso on ollut 95 päivän mittausjakson aikana 75–80 dB(A) vain muutaman (2–4) kerran. Enimmäisäänitaso 75–80 dB(A) vastaa ulkovaipan äänitasoerovaatimusta 30–35 dB(A). Tämän perusteella nyt tarkasteltavalla kaava-alueella laskeutumisvyö-

Enligt utredningen om bullret från Helsingfors-Vanda flygplats (2020) är medelljudnivån på flygbullret dagtid under 50 dB(A), varvid dess inverkan på den totala bullernivån i området är mycket liten, särskilt när man ser till riktvärdet dagtid. Utifrån flygbullerutredningen är det sammantagna bullret från flygtrafiken och den nu beräknade väg- och spårtrafiken lika stort som eller lite större än riktvärdet nattetid 45 dB(A) i västra kanten av planområdet, främst i kvarter 31001. Enligt bullermätningen är medelnivån på flygbullret nattetid 42 dB(A) i planområdet, varvid det sammantagna bullret från flygtrafiken och väg- och spårtrafiken underskrider riktvärdet utomhus nattetid 45 dB(A) även i de områden som ligger i skydd av byggnaderna i planområdets västra kant. Det bör dock märkas att flygbuller ofta upplevs som mer störande än buller från vägtrafiken.

I landningszonen vid Helsingfors-Vanda flygplats bestäms kravet på ljudnivåskillnad i byggnadernas mantel utifrån flygbullret: kravet på ljudnivåskillnad är enligt Finavias rekommendation 35 dB(A). Utifrån medelljudnivån är kravet på ljudnivåskillnad för byggnadernas mantel utanför landningszonen som mest 30 dB(A). Flygbuller förekommer de facto också utanför landningszonen och därför tillämpas kravet på ljudnivåskillnad 35 dB(A) eller något uppluckrat 32 dB(A) även för byggnader utanför landningszonen. Kravet på ljudnivåskillnaden för byggnadernas mantel bestäms utifrån flygbullret. Enligt rapporten över flygbullermätningarna 2022 nådde maximinivån på flygbullret upp till 75–80 dB(A) bara några (2–4) gånger under en period av 95 dagar. Maximiljudnivån 75–80 dB(A) motsvarar kravet på ljudnivåskillnad 30–35 dB(A) på byggnadernas mantel. Således har kravet på ljudnivåskillnad 35 dB(A) i landningszonen fastställts utifrån mycket sällsynta händelser och för övrigt omfattar den en stor försiktighetsmarginal.



Ennusteliikenteen päiväajan melutaso. Trafikkbullret i dag (Promethor Oy, 2023)

hykkeen mukainen 35 dB(A) äänitasoerovaatimus on mitoitettu hyvin harvojen tapahtumien perusteella ja muutoin se sisältää paljon varmuusvaraa.

Päiväajan keskiäänitaso ei ylitä 65 dB(A) yhdenkään uudisrakennuksen ulkovaipalla. Näin ollen asuinhuoneistot voivat avautua ja parvekkeita voidaan sijoittaa melun näkökulmasta vapaasti kaikille julkisivuille. Parvekkeet tulee lasittaa lähinnä teiden viereisten rakennusten tien puoleisilla julkisivuilla ja niistä sivulle kääntyvillä julkisivuilla.

Tärinä

Talman alueen tärinää on tutkittu vuonna 2023 valmistuneessa Kerava-Nikkilän radan aluevaraus-suunnitelmassa. Selvityksen mukaan radan tärinävaikutus ei ulotu suunnittelualueelle.

Medelljudnivån dagtid överskrider inte 65 dB(A) vid någon av de nya byggnadernas mantel. Med hänsyn till bullret kan bostäderna därmed öppna sig åt alla håll och balkonger placeras fritt på alla fasader. Byggnader längs vägen ska ha inglasade balkonger på de fasader som står mot vägen och på de fasader som viker av från vägen.

Vibration

Vibrationer i Tallmoområdet undersöktes 2023 i samband med en plan för områdesreserveringar för Kervo–Nickby-banan. Enligt utredningen sträcker sig vibrationerna från banan inte ut till planeringsområdet.

Vieraslajit

Alueella on raportoitu runsaasti espanjansiruetanaa, joka on haitallinen vieraslaji. Etanan torjumiseksi alueella on selvitetty mahdollisuutta sijoittaa ojanperkuusta aiheutuvia maamassoja Talman alueelle, mikä mahdollistaisi ongelman käsittelyn paikallisesti. Alueita ei ole osoitettu asemakaavassa.

Pilaantuneet maat

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.

5.6 Asemakaavamerkinnet ja -määräykset

Asemakaavan kaavamerkinnet ja määräykset on laadittu ehdotusvaiheeseen ja ne ovat kirjattu asemakaavakartalle.

5.7 Nimistö

Kaava-alueen nimistö on suunniteltu yhteistyössä Sipoon nimistötoimikunnan kanssa.

Uudet katualueet: *Kallkärrintie, Sementtitie, Betonitie, Savipellontie, Ollinmäentie, Ollinmäenkuja, Koivumetsäntie, Koivumetsänkuja, Kuivalammentie, Vainionmäki, Alipelto, Lehtorinkuja, Montuntie, Ruukkutie, Savipellontie, Pistoraide.*

Torit ja puistot: *Talmukantori, Kyläkaupanpuisto, Kuivalampi.*

Främmande arter

Förekomster av spansk skogssnigel, som är en invasiv främmande art, har rapporterats rikligt i området. För bekämpningen av sniglarna har man utrett möjligheten att deponera jordmassor från dikesrensningar i Tallmo, vilket skulle göra det möjligt att hantera problemet lokalt. Inga sådana områden har anvisats i detaljplanen.

Förorenad mark

De områden där marken enligt utredningarna är förorenad har anvisats på detaljplanekartan med beteckningen "saa-1" (markområde som skall saneras/iståndsättas). Innan byggnadsarbetet inleds ska områdena iståndsättas enligt en separat utarbetad plan.

5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna har sammanställts inför förslagsskedet och skrivits in på detaljplanekartan.

5.7 Namn

Namnen i planområdet har planerats tillsammans med Sibbo kommuns namnkommitté.

Nya gatuområden: *Kallkärrsvägen, Cementvägen, Betongvägen, Ollinmäkivägen, Ollinmäkigränden, Björkskogsvägen, Björkskogsgården, Torrkärrsvägen, Vainiobacken, Nederåkeren, Lektorsgården, Monttuvägen, Krukvägen, Leråkersvägen, Stickspåret.*

Nya torget och parkområden: *Talmukattorget, Bybutiksparken, Torrkärr.*

6 Asemakaavan toteutus Genomförande av detaljplanen



6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kaava-aineiston liitteenä olevassa viitesuunnitelmassa on esitetty mm. rakennusten alustava sijoittelu korttelialueilla. Suunnitelma ohjaa osaltaan kaavan toteuttamista. Varsinainen kaavakartta laaditaan ehdotusvaiheessa. Asemakaavan toteutusta ohjaamaan laaditaan myös sitovat rakentamistapaohjeet, jotka asetetaan nähtävillä asemakaavan ehdotusvaiheessa.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen aloitetaan kaavan ja katusuunnitelmien saatua lainvoiman. Katu- ja kunnallistekniikan suunnitelmien laadinta on käynnistetty yhdessä asemakaavatyön kanssa keväällä 2022.

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

I referensplanen som finns som bilaga till planmaterialet visas bl.a. en preliminär placering av byggnaderna i kvartersområdena. Referensplanen bidrar till styrningen av genomförandet. Den egentliga plankartan utarbetas i förslagsskedet. För genomförandet av detaljplanen utarbetas också bindande byggsättsanvisningar. Dessa läggs fram parallellt med detaljplanen i förslagsskedet.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Genomförandet av detaljplanen påbörjas när planen och gatuplanerna har vunnit laga kraft. Våren 2022 började man utarbeta gatuplanerna

Asuinkortteleiden toteuttamisen yhteydessä tulee varmistaa kaavassa osoitettujen melun suojaustoimenpiteiden toteutuminen. Rakentamiseen ryhdyttäessä on lisäksi selvitettävä maaperän rakennettavuus ja perustamistapa rakennushankekohtaisesti.

Kaavan voimaantulon myötä Talmankaari, Satotalmantien ja osa Martinkyläntiestä muuttuvat kaavan mukaisiksi kaduiksi, jolloin hallinnointi ja ylläpito siirtyvät kunnalle. Kiertoliittyminen toteutus voidaan tehdä vaiheittaisena alueen rakentumista seuraten.

6.3 Toteutuksen seuranta

Rakentamistapaohjeet ohjaavat alueen rakentumista. Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin lupamenettelyin.

och planerna för kommunaltekniken parallellt med detaljplanearbetet.

Vid byggandet av bostadskvarteren ska säkerställas att de anvisade bullerskyddsåtgärderna vidtas. När byggnadsarbetet inleds ska därtill jordmånens byggbarhet och grundningsättet utredas specifikt för varje byggprojekt.

När planen trätt i kraft ändras Tallmobågen, Satotalmavägen och en del av Mårtensbyvägen till gator, varvid förvaltningen och underhållet övertas av kommunen. Rondellerna kan byggas i etapper allteftersom området byggs upp.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Anvisningarna om byggsättet styr byggandet i området. Sibbo kommun följer upp genomförandet i området genom tillbörligt lovförfarande.



SIPOO
SIBBO