



T M 6

Talmankaaren asemakaava Detaljplan för Tallmobågen

Asemakaavan selostus, korjattu ehdotus
Detaljplanebeskrivning, korrigerat förslag

Maankäyttö- ja elinkeinojaosto
Markanvändnings- och näringslivssektionen
22.1.2026

ASIA / ÄRENDE

102/2022

Asemakaava koskee Talmankaaren ja Martinkyläntien välistä aluetta sekä Talmankaaren pohjoispuolisia pientaloalueita. Kaava-alueeseen joko kokonaan tai osittain kuuluvat kiinteistöt on listattu liitteessä 8.

Asemakaavalla muodostuu asuinkortteleita, palveluja, viher- ja lähivirkistysalueita sekä katualueita. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 58 ha.

Tämä selostus liittyy 14.1.2026 päivättyyn asemakaavaehdotukseen (1:1000). Kaava-aineistot julkaistaan kunnan internet-sivuilla osoitteessa: www.sipoo.fi/tm6.

Selostuksen ilmakuvat: © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö.

Selostuksen valokuvat: © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö (ellei toisin mainittu valokuvan yhteydessä).

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

Detaljplanen gäller hela området innanför Tallmøbågen samt de bebyggda småhusområdena på nordvästra, norra och nordöstra sidan av det. Planområdets fastigheter presenteras i bilaga 8.

Genom detaljplanen bildas bostadskvarter, service, grönområden och områden för närrecreation samt gatuområden. Delgeneralplaneområdet omfattar ca 58 ha.

Beskrivningen gäller de två 14.1.2026 daterade planförslaget (1:1000). Planmaterialen publiceras på kommunens webbplats på adressen www.sipoo.fi/sv/tm6

Flygbilder i beskrivningen: © Sibbo kommuns planläggningsenhet.

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

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

Kaavan laatija

Antti Kuusiniemi, kaavoittaja

Dennis Söderholm, vt. kaavoituspäälikkö

Asemakaavan pohjaksi tehdystä alueen viitesuunnittelusta 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 utarbetandet av illustrationerna.

Asemakaavatyyppejen 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 AKL:n 52 §:n mukaisesti.
- Vaikutuksiltaan vähäiset kaavat jaosto asettaa ehdotuksena nähtäville 14 vuorokaudeksi (MRA 27 §)
- Suppea valitusoikeus (AKL 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 OAL 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 besvärsmätt (OAL 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 kunngörs 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 OAL: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 OAL 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.

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 behandlingsskeden

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 7.3.2024–19.4.2024
- Planförslaget utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrelsen 14.2.2024 och 26.2.2024
- Planförslaget läggs fram offentligt 7.3.2024–19.4.2024

VASTINEET LAUSUNTOIHIN JA MUISTUTUKSIIN - BEMÖTANDEN TILL UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR

- Maankäyttö- ja elinkeinojaoston ja kunnanhallituksen käsittely
- Behandling i markanvändnings- och näringslivssektionen 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.

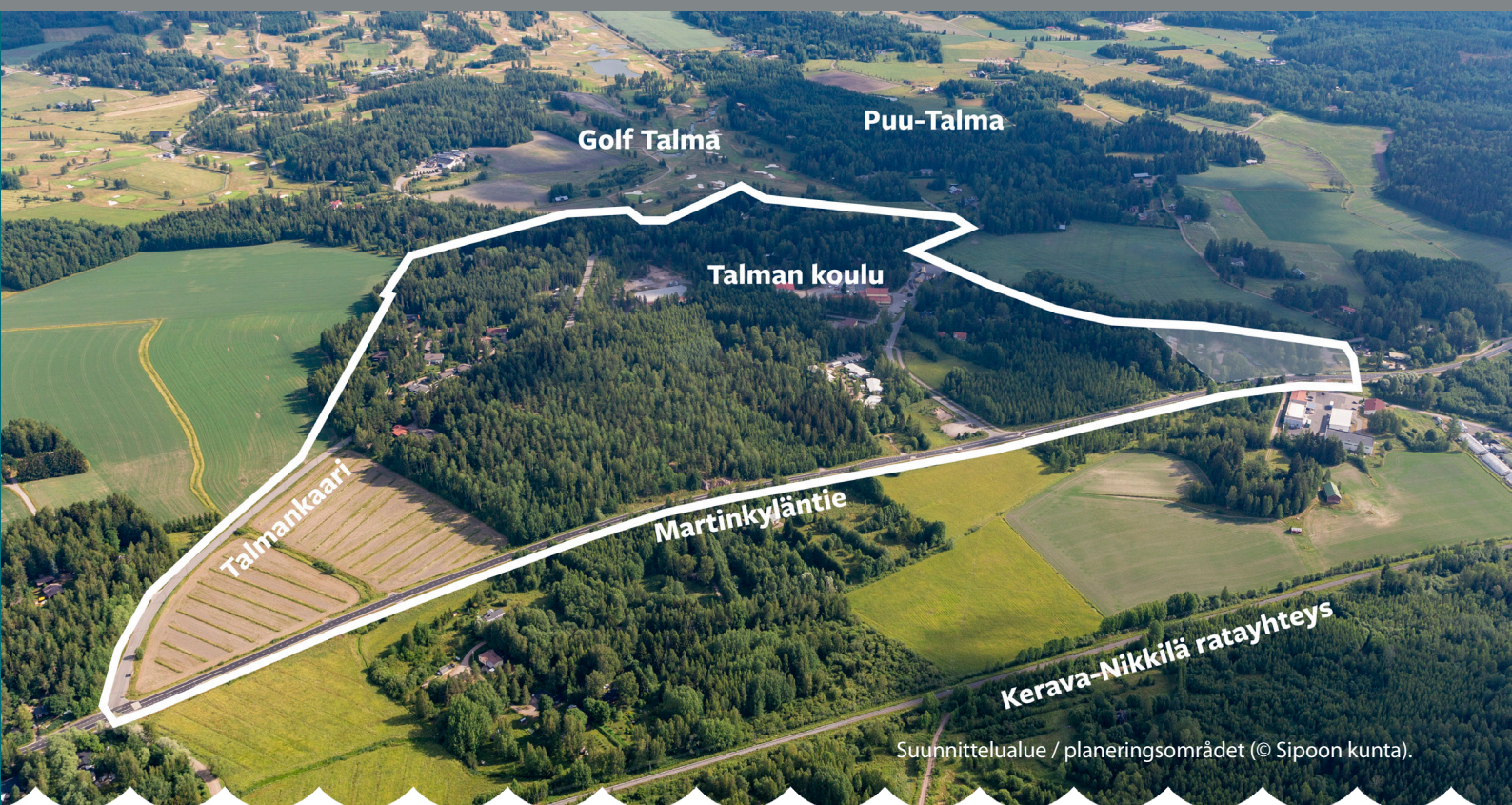
Mahdollisuus muistutuksen jättämiseen kaavaehdotuksesta kunnanhallitukselle.

Anmärkningar kan lämnas om planförslaget till kommunstyrelsen.

Valitusmahdollisuus kaavan hyväksymispäätöksestä Helsingin hallinto-oikeuteen.

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

1 Perus- ja tunnistetiedot Bas- och identifikationsuppgifter



1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoo

Kunnan osa: Pohjois-Talma

Kaavan nimi: Talmankaari

Kaavanumero: TM6

1.2 Kaava-alueen sijainti

Noin 58 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: Norra Tallmo

Planens namn: Tallmobågen

Plannummer: TB6

1.2 Planområdets läge

Det ungefär 58 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 lähes 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 suunnittelualue ulottuu sekä kunnan että yksityisten omistamille maa-alueille, kattaen kaikkiaan noin 80 kiinteistöä.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Talmankaaren asemakaavalla suunnitellaan noin 1700 asukkaan (noin 1600 uuden asukkaan) monimuotoinen ja kylämäinen asuinalue Martinkyläntien 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-radon 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.

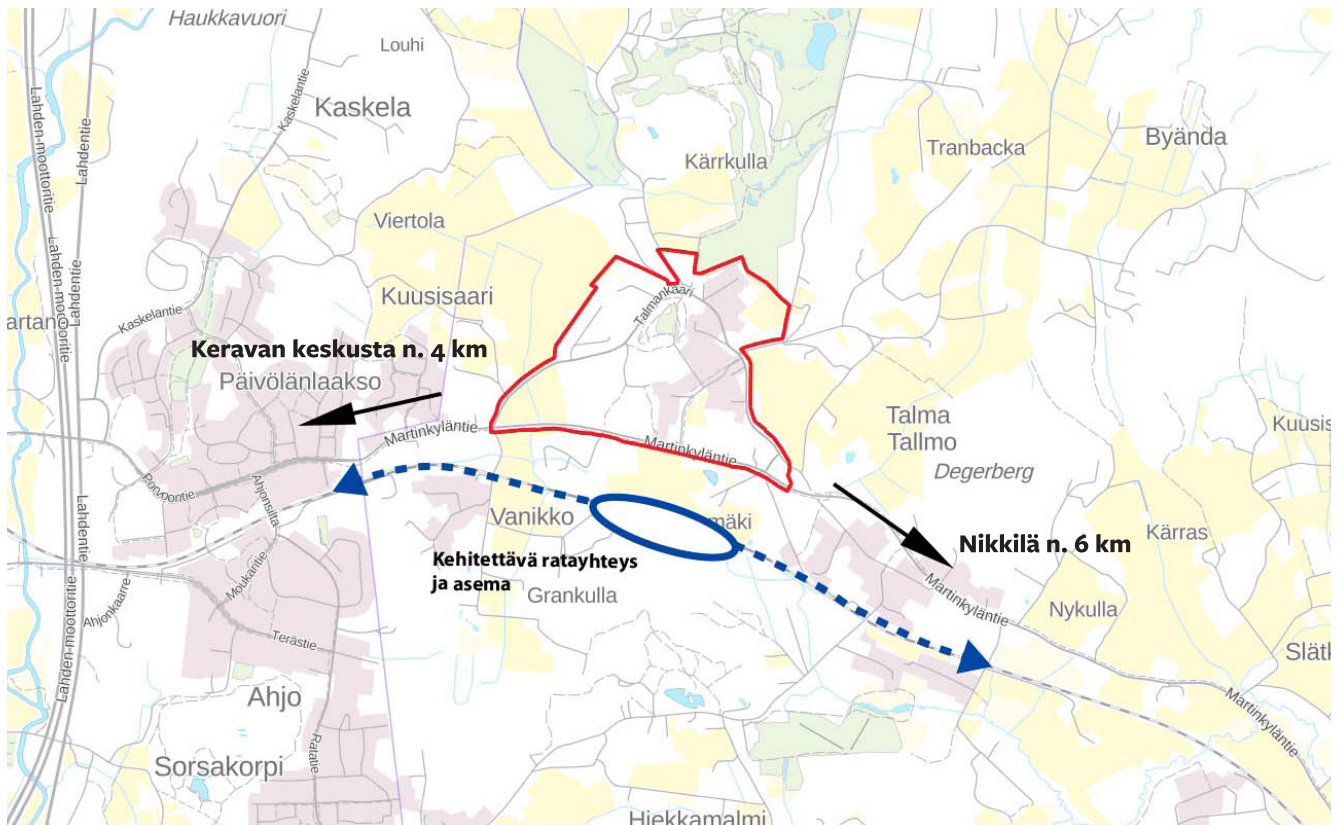
Planeringsområdet täcker nästan hela området innanför Tallmobågen samt de bebyggda småhusområdena på nordvästra, norra och nordöstra sidan av det. I söder gränsar området till Mårtensbyvägen och i norr ställvis till Golf Talma. Till övriga delar omges området av ett landsbygdslikt, odlat åkerlandskap.

Planeringsområdet sträcker sig över både kommunägda och privatägda marker och omfattar sammanlagt ca 80 fastigheter.

1.3 Detaljplanens syfte

Målet är att planera ett mångsidigt och byliknande bostadsområde för cirka 1700 invånare (cirka 1600 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	31
3.1.4	Maanomistus	54
3.2	Suunnittelutilanne	55
3.2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	55
3.2.2	Maakuntakaava	56
3.2.3	Sipoon yleiskaava 2025	56
3.2.4	Osayleiskaava	57
3.2.5	Asemakaava	60
3.2.6	Rakennusjärjestys	60
3.2.7	Pohjakartta	60
3.2.8	Rakennuskiellot	60
3.2.9	Suojelupäätökset	60
4.	ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET	61
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	61
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	62
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	62
4.3.1	Osalliset	62
4.3.2	Vireilletulo	63
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	63
4.4	Asemakaavan tavoitteet	64
4.4.1	Alueidenkäyttölain sisältövaatimukset	64
4.4.2	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	65
4.4.3	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	67

5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	81
5.1	Kaavan rakenne	81
5.1.1	Mitoitus	87
5.1.2	Palvelut	88
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	89
5.3	Aluevaraukset	90
5.3.1	Korttelialueet	90
5.3.2	Muut alueet	94
5.4	Kaavan vaikutukset	96
5.4.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	96
5.4.2	Vaikutukset luonnonympäristöön	113
5.4.3	Muut vaikutukset	118
5.5	Ympäristön häiriötekijät	123
5.6	Asemakaavamerkinnot ja -määräykset	126
5.7	Nimistö	126
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	127
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	127
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	127
6.3	Toteutuksen seuranta	128

1.5 Liitteet

- Liite 1. Asemakaavakartta, kaavamerkinnot ja -määräykset
- Liite 2. Rakennustapaohjeet
- Liite 3. Asemakaavan seurantalomake
- Liite 4. Vuorovaikutusraportti (ehdotusvaihe)
- Liite 5. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 6. Talmankaaren viitesuunnitelma-aineisto
- Liite 7. Talmankaaren konseptit
- Liite 8. Kaava-alueen kiinteistöt
- Liite 9. Liikenneselvitys ja liikenteen toimivuustarkastelut
- Liite 10. Meluselvitys
- Liite 11. Luontoselvitys
- Liite 12. Rakennettavuusselvitys
- Liite 13. Rakennushistoria- ja kulttuuriympäristöselvitys
- Liite 14. Talman koulun rakennushistoriallinen selvitys
- Liite 15. Arkeologinen inventointi
- Liite 16. Maaperän haitta-ainetutkimukset
- Liite 17. Ilmastovaikutusten arviointiraportti
- Liite 18. 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	31
3.1.4	Markägförhållanden	54
3.1.5	Avtal som berör området	54
3.2	Planeringssituationen	55
3.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	55
3.2.2	Landskapsplan	56
3.2.3	Generalplan för Sibbo 2025	56
3.2.4	Delgeneralplan	57
3.2.5	Detaljplan	60
3.2.6	Byggnadsordning	60
3.2.7	Baskarta	60
3.2.8	Byggförbud	60
3.2.9	Skyddsbeslut	60
4.	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	61
4.1	Behovet av detaljplanering	61
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller den	62
4.3	Deltagande och samarbete	62
4.3.1	Intressenter	62
4.3.2	Anhängiggörande	63
4.3.3	Deltagande och växelverkan	63
4.3.4	Myndighetssamarbete	64
4.4	Mål för detaljplanen	64
4.4.1	Innehållskrav enligt lagen om områdesanvändning	64
4.4.2	Mål enligt utgångsmaterialet	65
4.4.3	Mål som uppkommit under processen	67

5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	81
5.1	Planens struktur	81
5.1.1	Dimensionering	87
5.1.2	Service	88
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	89
5.3	Områdesreserveringar	90
5.3.1	Delområden	90
5.3.2	Övriga områden	94
5.4	Planens konsekvenser	96
5.4.1	Konsekvenser för den byggda miljön	96
5.4.2	Konsekvenser för naturmiljön	113
5.4.3	Övriga konsekvenser	118
5.5	Störande faktorer i miljön	123
5.6	Planbeteckningar och planbestämmelser	126
5.7	Namn	126
6.	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	127
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	127
6.2	Genomförande och tidsplanering	127
6.3	Uppföljning av genomförandet	128

1.5 Bilagor

- Bilaga 1. Plankarta, planbeteckningar och -bestämmelser
- Bilaga 2. Byggsättsanvisningar
- Bilaga 3. Blankett för uppföljning av detaljplanen
- Bilaga 4. Bemöntanderapport (förslagsskedet)
- Bilaga 5. Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 6. Översiktsplanen
- Bilaga 7. Tallmobågen koncepter
- Bilaga 8. Planområdets fastigheter
- Bilaga 9. Trafikutredning och en granskning av trafikens funktion, på finska
- Bilaga 10. Bullerutredning, på finska
- Bilaga 11. Naturinventering för detaljplanerna TM6, på finska
- Bilaga 12. Byggbarhetsutredning, på finska
- Bilaga 13. Utredning av byggnadshistoria och kulturmiljö, på finska
- Bilaga 14. Tallmo skola byggnadshistorisk inventering, på finska
- Bilaga 15. Arkeologisk inventering, på finska
- Bilaga 16. Undersökning av förorenad mark, på finska
- Bilaga 17. Bedömning av klimatkonsekvenserna, på finska
- Bilaga 18. Dagvattenplan, på finska

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 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-radan 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 (tieliikenne ja lentomelu) (Promethor Oy, 2023)
- Asemakaava-alueen hulevesiselvitys ja suunnitelma (Sitowise Oy, 2022-2023)
- Asemakaavaratkaisun ilmastovaikutusten arviointi (Sitowise Oy, 2023)
- Maaperän haitta-aineselvitykset (Geosolver Oy & Mitta Oy 2024)
- Talmankaaren luontoselvitystä täydentävät lepakkoselvitykset (Enviro Oy, 2024-2025)

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, aluevarausuunnitelman tärinäselvitys. A-insinöörit, 2022
- Kerava-Nikkilä-radan 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, 2022-2023)
- Asemakaavaratkaisun ilmastovaikutusten arviointi (Sitowise Oy, 2023)
- Maaperän haitta-aineselvitykset (Geosolver Oy & Mitta Oy 2024)
- Talmankaaren luontoselvitystä täydentävät lepakkoselvitykset (Enviro Oy, 2024-2025)



2.1 Kaavaproessin vaiheet

Asemakaava sisältyy Sipoon kunnan kaavoitusohjelmaan. Alueen kaavoitus kuulutettiin vireille 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 internetsivuilta koko kaavaproessin 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 muo-
dostamista tukevia lähtöaineistoja.

Asemakaavaproessin valmisteluvaiheessa julkaisiin karttakysely, jolla kartoitettiin alueen asukkaiden ja muiden käyttäjien tärkeäksi kokemia paikal-

2.1 Olika skeden i planprocessen

Detaljplanen ingår i Sibbo kommuns planläggningsprogram. 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 och särdrag som invånarna och andra användare av

lisiä vetovoimatekijöitä ja ominaispiirteitä. Samalla kysyttiin myös toiveita alueen kehittämiseksi mm. virkistykseen 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.

Kaavaehdotusmateriaali asetettiin nähtäville 7.3.2024–19.4.2024 väliseksi ajaksi. Ehdotusvaiheen asukastilaisuus järjestettiin 3.4.2024 Talman koululla. Ehdotusvaiheessa alueen lepakkoselvitystä täydennettiin vielä kesäkausilla 2024 ja 2025 suoritetuilla rakennuskartoituksilla.

Kaavarajauksen muutoksen ja suunnitteluratkaisuihin vaikuttaneiden, Talman keskustan alueen esisuunnittelussa ilmenneiden tietojen myötä Talmankaaren asemakaava päätettiin asettaa vielä korjattuna ehdotuksena nähtäville x.x-x.x. väliseksi ajaksi. Kaavarajaukseltaan päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville yhdessä kaavaehdotuksen kanssa.

område sätter värde på. På samma gång frågade man efter önskemål kring utvecklingen av området, bl.a. i fråga om rekreation och placeringen av bygandet.

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 skola 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 skola 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 jordmånen för de privatägda markernas del. Utredningarna har färdigställts inför förslagsskedet.

Materialet för planförslaget lades fram offentligt för tiden 7.3.2024–19.4.2024. Ett invånarmöte i förslagsskedet ordnades 3.4.2024 på Talman skola. I förslagsskedet kompletterades fladdermusutredningen med byggnadskartläggningar som genomfördes under sommarperioderna 2024 och 2025.

I och med ändringen av planläggningen och de uppgifter som framkommit i förplaneringen av Tallmo centrum och som inverkat på planeringslösningarna beslöt man att lägga fram detaljplanen en gång till för tiden x.x-x.x i form av ett korrigerat förslag. Det avseende gränserna uppdaterade programmet för deltagande och bedömning lades 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 harrastuspaikkojen 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 junaseman 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 trivsamt 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 omgivningen 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.

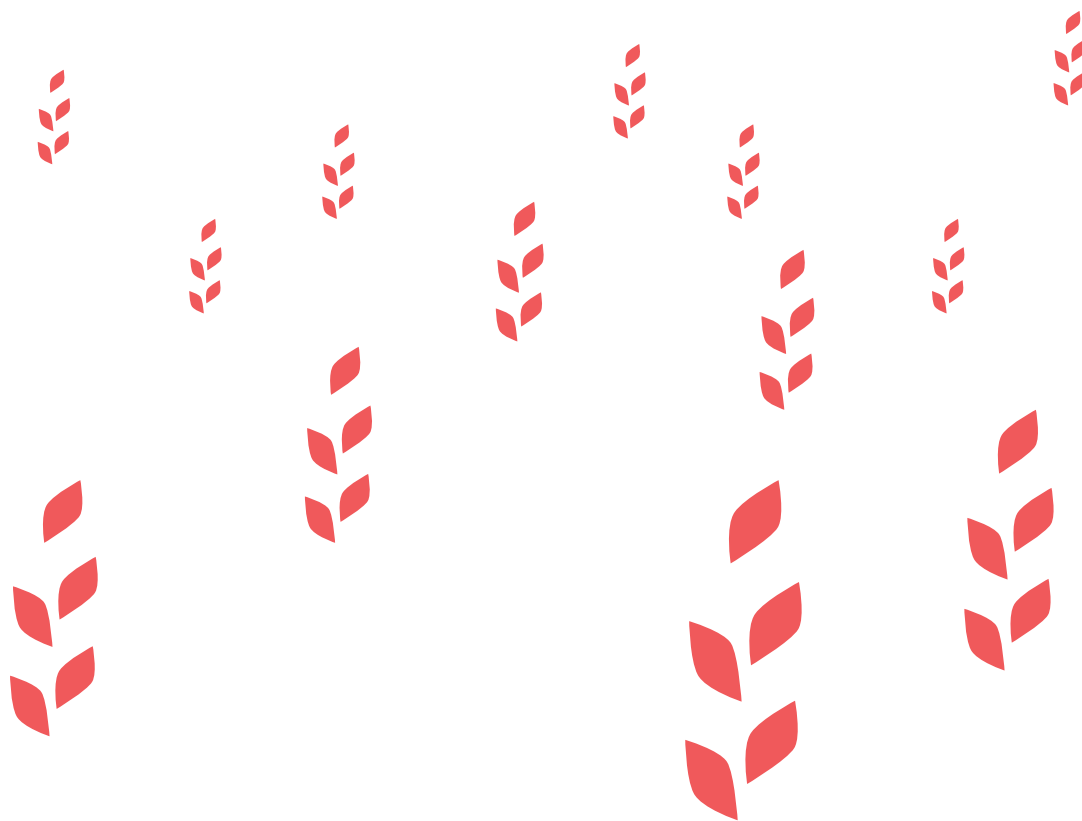
Asemakaavalla osoitetaan yhteensä noin 86 500 k-m² asuinrakennusoikeutta. Alueen asuinkortteleissa noudatetaan pääosin pysäköintinormia 1 ap/75 k-m² tai 1 ap/asunto (A- ja AKR-korttelit), 1,5 ap/asunto (AP-korttelit) ja 2 ap/asunto (AO-korttelit). Pysäköinti on suunniteltu toteutettavaksi pääosin korttelien sisäisesti. Yleisille rakennuksille rakennusoikeutta osoitetaan yhteensä 15 500 k-m², joka kattaa Talman nykyisen koulun sekä päiväkodin korttelialueet.

Talmankaaren keskiosaan osoitetaan noin 4 ha laajuinen virkistysalue sekä 4 ha laajuinen urheilu- puisto, joka mahdollistaa monipuolisten virkistys- palvelujen sijoittumisen alueelle.

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

Genom detaljplanen anvisas byggrätt för samman- lagt ca 86 500 vy-m². I bostadskvarteren iakttas i huvudsak parkeringsnormen 1 bp/75 vy-m² eller 1 bp/bostad (A- och AKR-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 sam- manlagt 15 500 vy-m², vilket omfattar nuvarande Talman skola samt kvartersområdena för daghem- met.

I mellersta delen av Tallmobågen anvisas ett ca 4 ha stort rekreationsområde samt en 4 ha stor idrotts- park, vilket gör det möjligt att placera mångsidiga rekreationstjänster i området.



3 Suunnittelun lähtökohdat Utgångspunkter



3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Noin 58 hehtaarin laajuinen suunnittelualue sijaitsee Talman kyläkeskuksessa, noin 6 km Nikkilästä luoteeseen ja noin 4 km Keravalta itään. Alue rajoittuu etelässä Martinkyläntiehen, pohjoisessa alue kattaa myös Talmankaaren pohjoispuolella sijaitsevat pientaloalueet, rajautuen Golf Talman kiinteistöön.

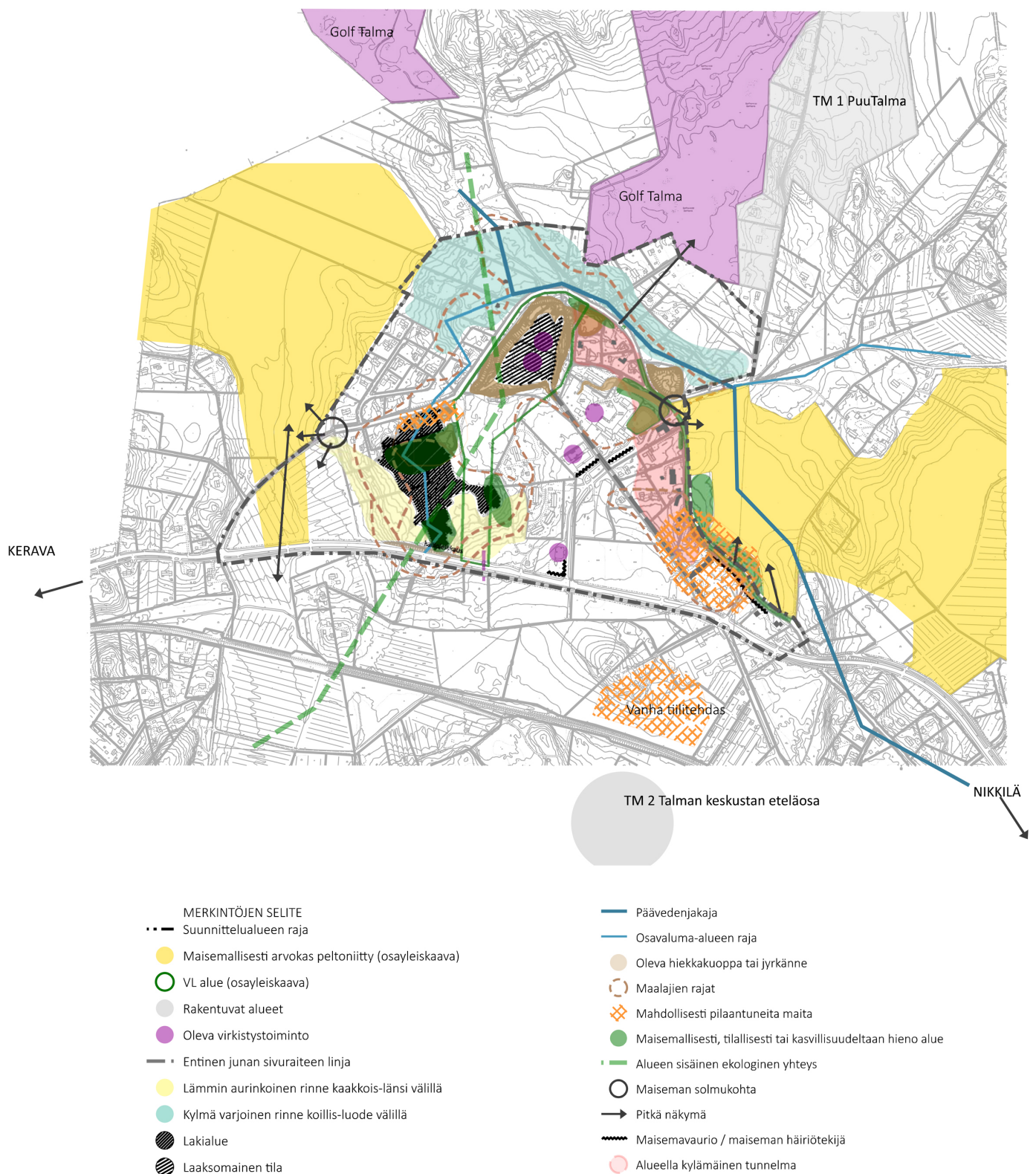
Suunnittelualue kattaa Talmankaaren sisään jäävän alueen lähes kokonaisuudessaan sekä sen luoteis-, pohjois- ja koillispuolelle jäävät pientaloalueet. Eteläisen rajan muodostaa Martinkyläntie ja pohjoisessa osittain Golf Talman alue. Muilta osin rajausta ympäröi pääasiassa maaseutumainen, viljelty peltomaisema.

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 En allmän beskrivning av området

Det ungefär 58 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 nästan 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.



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 beredningsskedet (Sitowise Oy). Analyskartan visar de rådande, mest betydande i landskapsmässiga och topografiska faktorerna. Dessutom innehåller kartan element som beskriver den byggda miljöns nuläge.

3.1.2 Luonnonympäristö

Maisema

Martinkyläntien pohjoispuolella sijaitsevan Talman-kaaren 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 harjomainen, metsäinen ja osittain kallioinen lakialue (kuva s. 18), joka laskee lännessä kohti maisemallisesti huomionarvoista peltoaukeaa (kuva s. 22) ja idässä jo osittain rakentuneelle alavammalle savikkoalueelle, jota halkoo luode-kaakko-suunnassa kulkeva vanhan junaradan pistoraitteen linjaus. Maisemallisesti arvokas peltoniitty alueen itäisissä osissa rajaa 1900-luvun alkupuolella Talmankaaren varrelle kylämaisesta 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 tärkeää 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 näkymiä.

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 (bild 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 sluttningen samman med det ångsliknande 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 Talman koulu finns ett landskapsmässigt värdefullt trädbestånd, liksom även i skogen i mitten av området. Skogen är delvis en hällmarksskog.

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.



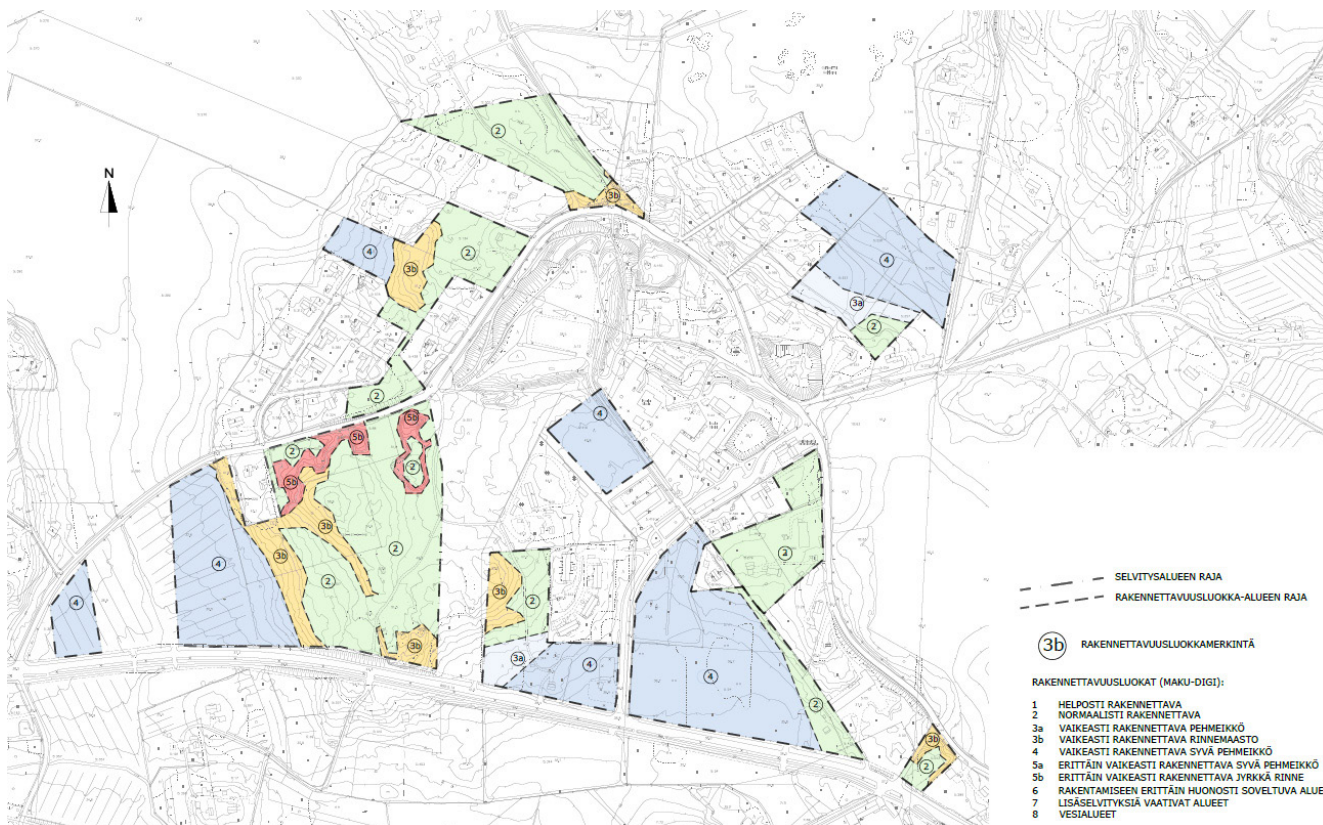
Näkymä Talmankaaren läntiselle peltoaukealle. Utsikt mot Tallmobågens öppna fält i väster.



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. Byggarhetsutrednings 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 aiheuttamaa korkeusvaihtelua.

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.

Alueelle teetettiin keväällä 2022 rakennettavuusselvitys (Geosolver Oy) jonka selvitysalue kattoi 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 lounhintaa. Pehmeikköalueilla tulee rakenteiden suunnittelussa sekä maanrakennustöissä huomioida lähellä maanpintaa sijaitseva pohjavesitaso ja mahdollisuuksien mukaan välttää pohjaveden alueellista alentamista.

Väen 2022 lät man göra en byggbarhetsutredning (Geosolver Oy). Utredningsområdet i fråga 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 teetetyn luontoarvojen katselmuksen ja sitä keväällä-kesällä 2022 täydentäneen luontoselvityksen (Envibio Oy) mukaan kaava-alueen metsikkö ei ole rakenteeltaan lahokaviosammaleen esiintymiselle tärkeää ydinaluetta eikä luontoselvityksissä ole löydetty lahokaviosammaleen itiöpesäkkeitä. Alueen pohjoispuolella, kaava-alueen ulkopuolelle rajautuvalla pienehköllä metsäpalstalla tehtiin havainto lahokaviosammalen itujuväsymästä.

Selvityksissä ei 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 reviirejä alueella tai sen välittömässä lähiympäristössä. Nämä lajit ovat: keltasirkku, kirjosiippo, 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.

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

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. På ett mindre skogsskifte som gränsar till planområdet i norr observerades en grupp 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.

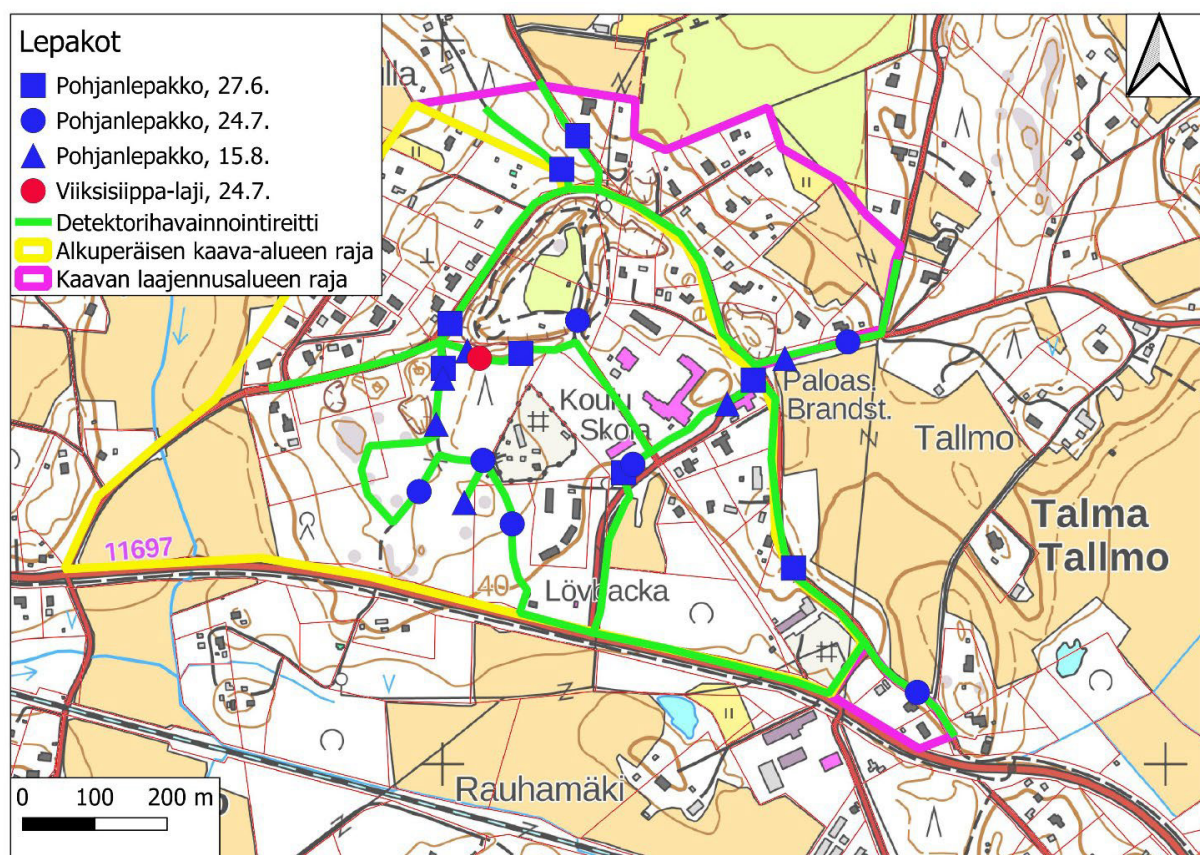
Enligt kommentarer som samlades in av intressenterna i begynnelseskedet finns det rikligt av mördarsniglar i området. Mördarsniglar är en invasiv art av nationell betydelse.

2022 suoritetussa luontoselvityksessä alueella havaittiin kohtalaisen runsaasti pohjanlepakoita sekä yksi viiksisiippa / isoviiksisiippa. Yksilöitä havaittiin laajalti eri puolilla kuljettua reittiä, eikä lepakoille erityisen tärkeitä alueita ole eroteltavissa. Selvityksen 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*

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



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

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

Lepakkoselvitystä täydennettiin kesällä 2024 kaava-alueella mahdollisesti purettavien rakennusten osalta. Selvityksessä tehtiin havaintoja, joiden perusteella oli aihetta epäillä kaava-alueen itäosassa (kiinteistöllä 753-421-0005-0289) sijaitsevan varastorakennuksen toimivan korvayökön levähdys- ja/tai lisääntymispaikkana. Alueen muissa rakennuksista ei havaittu merkkejä lisääntymispaikoista tai päiväpiiloista. Varastorakennuksen seuranta jatkettiin ELY-keskuksen kanssa käydyn keskustelun myötä kesäkaudella 2025. Jatkoselvityksen ja sitä seuranneen ELY-keskuksen antaman lausunnon mukaan rakennus ei täytä lainsäädännöllä suojeltavaksi tarkoitettua levähdys- tai lisääntymispaikan kriteerejä.

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 kevääseen.

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.

Fladdermuskartläggningen kompletterades sommaren 2024 i fråga om byggnader som eventuellt ska rivas i planområdet. Vid kompletteringen gjordes observationer som gav anledning att misstänka att det i en lagerbyggnad på gården i planområdets östra del (fastighet 753-421-5-289) fanns en rast- och/eller förökningsplats för fladdermusarten brunlångöra. Inga tecken på förökningsplatser eller daggömslen sågs i de andra byggnaderna. Efter överläggning med NTM-centralen fortsatte man att bevaka lagerbyggnaden sommaren 2025. Enligt den fortsatta utredningen och det utlåtande som NTM-centralen gav därefter uppfyller byggnaden inte kriterierna för en rast- eller förökningsplats som ska skyddas med stöd av lagen.

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.

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 viivytyksalue muodostuu pellon eteläreunalle. Talman oy:n ja Talmankaaren asemakaavan alustavissa hulevesitarkasteluissa (Sitowise, 2023) tämä pellolle muodostuva allas luo luontevan pohjan hulevesien hallinnalle alueen länsiosassa. Pellolta veden luonnollinen virtaussuunta on kohti etelää, Martinkyläntien ja junaradan suuntaan, joka tulee huomiotavaksi jatkosuunnittelussa. Talmankaaren itäosassa sijaitsee pienimuotoisempi, lähinnä kaava-alueen sisäisten virtaamien myötä muodostuva kosteikko, joka on lähtökohdiltaan sopiva sijainti hulevesien viivytykselle alueen itäosassa.

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

Pääosan alueesta muodostaa korkealle kallioalustalle kerrostunut jäätikköjokien kerrostama sora- ja hiekka-muodostuma. Alueella esiintyy lajittuneita ja hyvin-

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.

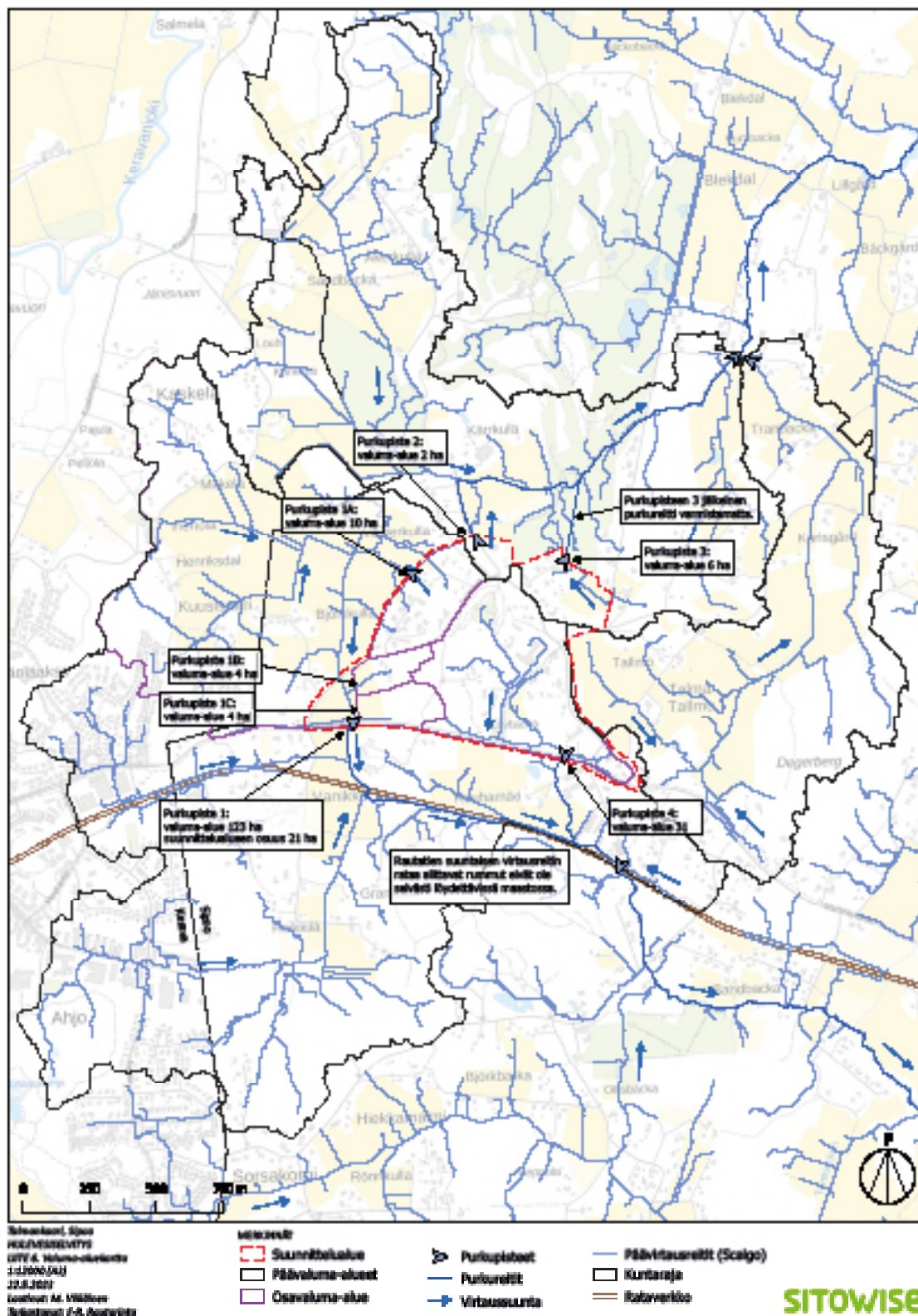
I området finns inga vattendrag eller småvatten i naturtillstånd eller därmed jämförbart tillstånd. Övre loppet av Ollbäcken finns på åkern i väst, inom Näsebäckens tillrinningsområde. Bäckens bildar en naturlig fördröjning i åkerns västra kant. I de preliminära dagvattengranskningarna inför Tallmo delgeneralplan och Tallmobågens detaljplan (Sitowise, 2023) 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 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 dagvattenfördröjningen i områdets östra del.

En del av planområdet har funnits i grundvattenregistret som ett grundvattenområde av klass III fram till 2008, då det avfördes ur registret. I den plan för skydd av grundvatten som godkändes i Sibbo 2025 nämns inte detta område längre. Det närmaste grundvattenområde i registret är Ollisbacka, som ligger 300–350 m mot söder (till det egentliga grundvattenbildningsområdet är avståndet ca 800–1 000 m). I rapporten har Ollisbacka beskrivits så här (fri översättning):

Den största delen av området utgörs av en grus- och sandförekomst skiktad av glaciärlavar på hög berg-

vettä johtavia maa-aineksia, joita löytyy myös savikerrosten alapuolelta Seppolan, Heikkilän ja Ollisbackan alueilta. Maa-aineksilla on yleisesti hiekkainen koostumus, ja paikoin esiintyy välikerroksina soraista hiekkaa ja hiekaista sora. Alueella on myös suppia.

grund. I området förekommer sorterade och vattenförande marksubstanser, även nedanför lerskikten i Sepola, Heikkilä och Ollisbacka. Marksubstanserna har allmänt taget en sandig sammansättning som ställvis varvas av grusig sand och sandigt grus i mellanskikt. I området förekommer också dödsgropar.



Valuma-alueet ja purkupisteet (Sitowise, 2023)

Pohjaveden virtaus suuntautuu alueen keskiosista luoteeseen ja kaakkoon, kun taas eteläosan pohjavedet virtaavat pohjoiseen. Vuonna 1965 tehdyissä pohjavesitutkimuksissa alueella muodostuvan pohjaveden määrä arvioitiin olevan 900 m³/vrk. Alueen pohjaveden laatu on heikko, eikä siellä ole pohjavedenottoa.

Talmankaarella 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 syvemmällä, 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 luonnonsuojelulailla suojeltuja luontotyyppejä, metsälain erityisen tärkeitä elinympäristöjä, vesilain suojelemaa pienvesiä, uhanalaisia luontotyyppejä, valtakunnalliset Metso -valintakriteerit täyttäviä kohteita tai muita luonnonsuojelullisesti erityisen merkittäviä luontotyyppikohteita. Pesimälinnustossa ei havaittu luonnonsuojelullisesti arvokasta lajistoa.

Grundvattnets strömmar från de centrala delarna av området mot nordväst och sydost, medan grundvattnet i den södra delen strömmar mot norr. I grundvattundersökningar som genomfördes 1965 uppskattades mängden grundvatten i området till 900 m³/dygn. Grundvattnet är av dålig kvalitet och här finns inga grundvattentäcker.

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 vidsträckta åkerlandskap som i huvudsak är odlade. Det finns inga egentliga ekonomiskogar, men vissa skogspartier 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 riksomfattande Metso-kriterierna eller andra naturtyper som vore särskilt betydande för naturvården. Bland det häckande fågelbeståndet har inga för naturvården värdefulla arter påträffats. Ställen

Lepakoiden päiväpiiloiksi ja kenties lisääntymispai-koiksi sopivia kohteita kartoitettiin tarkemmin kesäkausien 2022–2025 aikana, mutta mm. rakennus-ten suojelutarvetta ei tältä osin syntynyt.

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 karttamerkin-nät 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

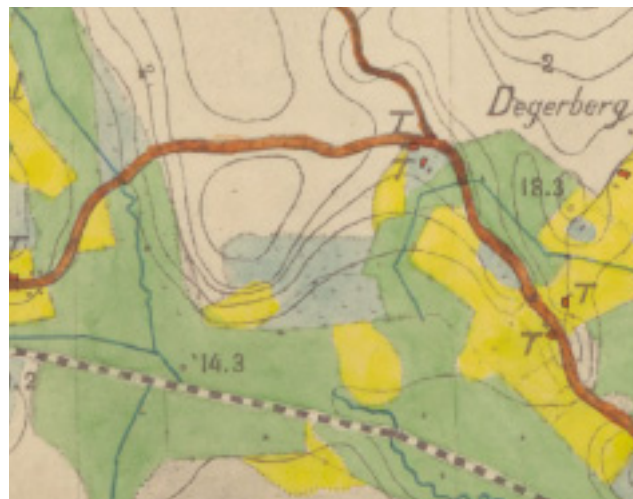


Ote Kuninkaan kartastosta (1776-1780), jossa näkyvissä vanha tielinjaus. Utdrag ur Konungens kartverk (1776-1780), med den gamla vägsträckningen.

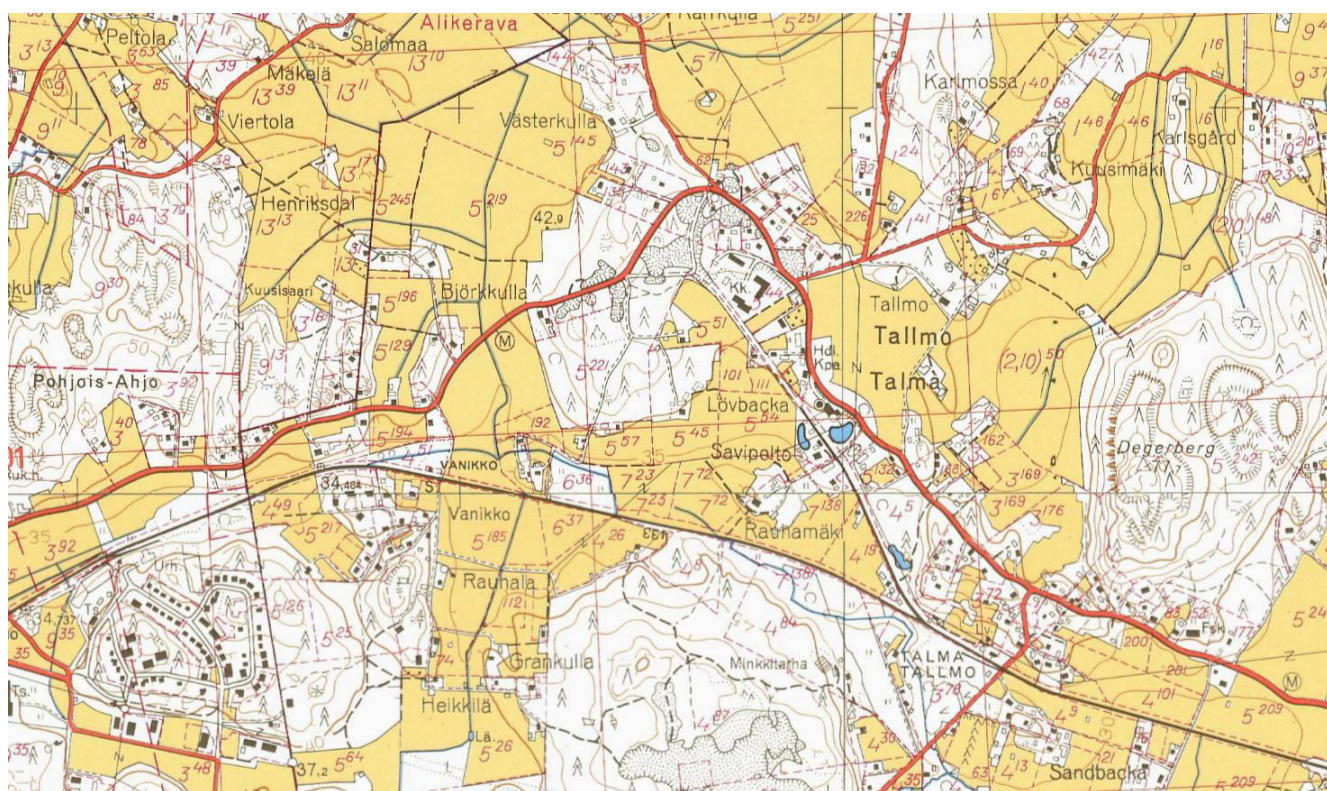
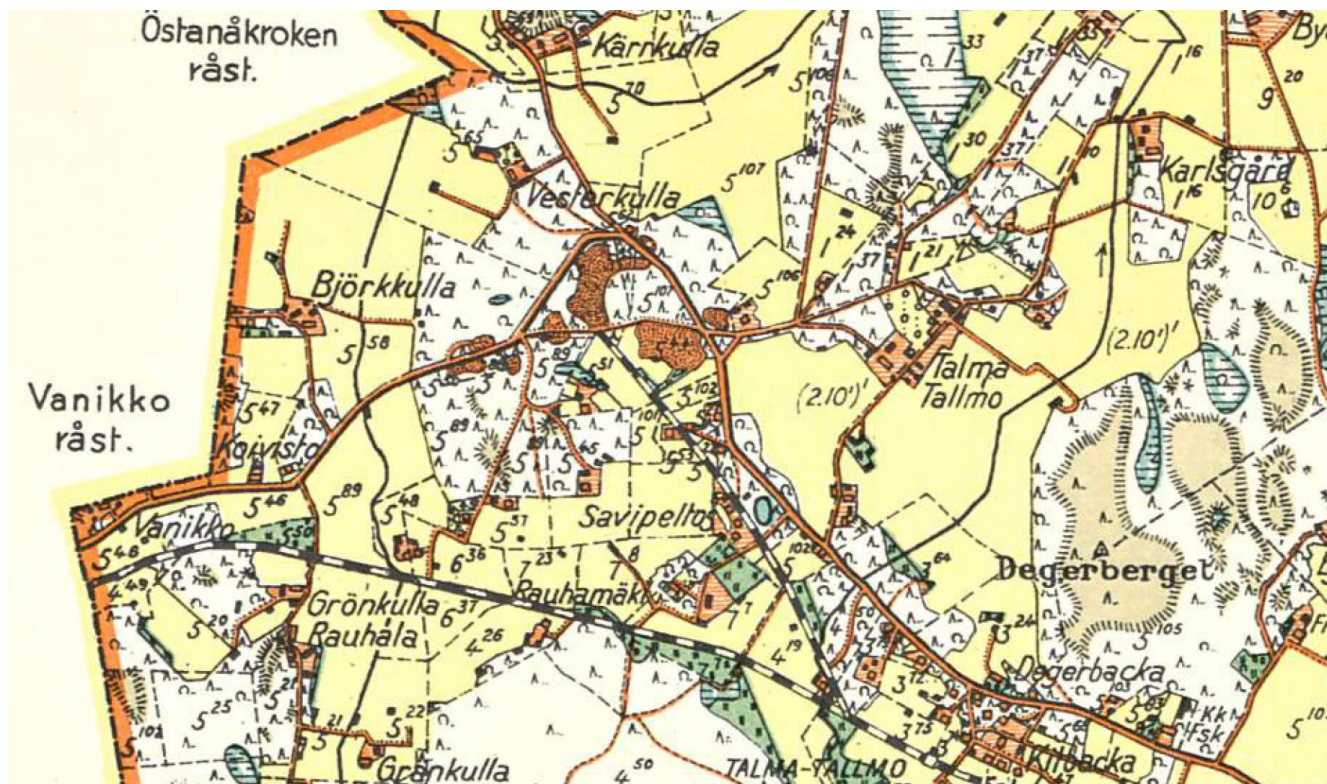
som lämpar sig som daggömmor för fladdermöss och kanske också som förökningsplatser kartlades närmare under sommarsäsongerna 2022–2025, men behov av att skydda byggnader konstaterades inte till denna del.

3.1.3 Den byggda miljön

I planeringsområdet utarbetades en byggnads-historisk inventering sommaren 2022 (Sitowise Oy). Särdragen i naturen, namn på hemmansäga-re, 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 senatskar-tan från år 1873 (bild s. 29). I Sibbo sockenkarta från



Talman tiestön selkeä ominaispiirre on edelleen 1830-luvulla valmistunut Porvoontie, sekä junarata, joka avattiin käyttöön vuonna 1874. Alueella nä-kyvissä jo peltoa sekä harvakseltaan rakennuksia. Tieyhteys pohjoiseen, Degerbergin länsipuolelta, on rakentunut. Ote Senaattikartasta (1873-1875). Det karakteristiska för vägnätet i Tallmo är fort-farande Borgåvägen som byggdes på 1830-talet och järnvägen som togs i bruk 1874. Åkrar och några byggnader kan redan ses i området. Väg-förbindelsen 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.

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.

Talmankaaren vanhaa tielinjaa, sen varrelle muodostunutta asutusta sekä Talman kartanomais-
maa voidaan pitää malliesimerkkeinä tyypillisestä sipoolaisesta, 1900-luvun alkupuolelle jatkuneesta maatalousvaltaisesta kyläkulttuurista. Muutamien säilyneiden tienvarsimökkien ohella alueella on

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.

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 bevara-



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

Talmankaarelda 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. 33). Talman-

de 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 brandstations-

kaaren 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.

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 sijoittuessa 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 joukkoliikennenyhteyksien 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 joukkoliikennenyhteyden

byggnad i norra delen av området (bild s. 33). 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.

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 enhet. 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

perustaminen tulevaisuudessa, sekä parannetaan nykyisen joukkoliikenteen edellytyksiä. Suunnittelualue sijoittuu pääasiassa olemassa olevan, mutta kehitettävän liikenneverkon varaan, mikä vähentää mm. investointitarvetta asemakaavan toteutuksessa.

Taajamakuva

Talmankaaren suurmaisemaa hallitsevat luonnon-tilaiset metsäpalstat, mäkialueet ja peltoaukeat; mm. Talman kartanoympäristö on pysynyt viljeltynä tähän päivää saakka. Talmankaaren nykyinen kylä-keskus sijoittuu vanhan paloasemarakennuksen ja Talman koulun kiinteistön muodostamalle alueelle. Rakennukset edustavat 1950–1960 -luvulle tyypillistä arkkitehtuuria ja muodostavat osaltaan alueelle kylämaista identiteettiä. Taajamakuvassa 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 sijaitsevat pinta-alaltaan verraten isoilla kiinteistöillä (noin 1500–8000 m²). Rakennuskanta vaihtelee 1900-luvun alkupuolen puurakenteisista asuintaloista uudempiin ja materiaaleiltaan vaihteleviin rakennuksiin.

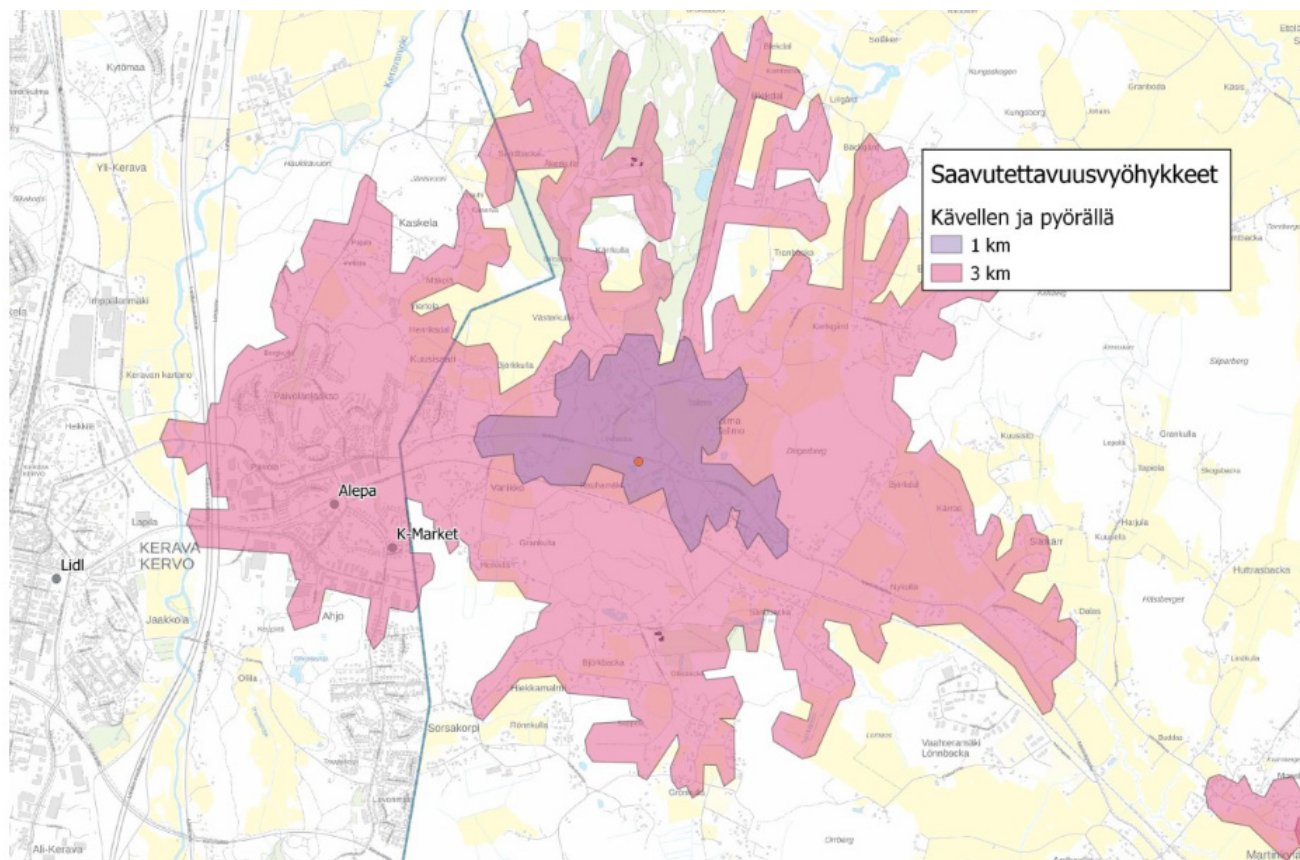
möjligheterna att grunda den nya kollektivtrafikförbindelsen i framtiden och förbättrar förutsättningarna för den kollektivtrafik som finns idag. Planeringsområdet är i huvudsak beläget invid ett befintligt trafiknät som visserligen behöver förbättras men som minskar behovet av investeringar i anslutning till planens genomförande.

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

Med undantag av två radhusfastigheter i bolagsform består planeringsområdet i huvudsak egna bostäder som avseende arealen är belägna på relativt stora fastigheter (ca 1 500–8 000 m²). Byggnadsbeståndet varierar från trähus från 1900-talets första hälft till nyare byggnader i olika material.



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

Palvelut

Talman peruskoulu sekä päiväkotit sijaitsevat suunnittelualueella, palvellen 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. 36).

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

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. 36).

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.



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

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Alueen läheisyydessä oleva suurin elinkeinotoiminnan harjoittaja on Golf Talma, joka rajautuu pääosin suunnittelualueen 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.

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

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 köttpartihandel.

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 sand-

osittain myös hiihtolatuksen 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.

Suunnittelualueen sijainti on varsin hyvä myös suhteessa ympäröiviin virkistysmahdollisuuksiin. Alueen pohjoispuolella sijaitsee Golf Talma ja noin 3 km etäisyydellä etelässä Talma Ski monipuolisine virkistys- ja harrastustoimintoineen. 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 joukkoliikennedyhteyksiä hyödyntäen; Talman koulua ja lähistön asuinalueita palveleva runkolinja 985 tarjoaa arkipäivisin koululaisille ja muille käyttäjille yhteyden välillä Kerava-Talma-Nikkilä. Reittiä ajetaan myös viikonloppui-

gropen och här går även en del skidspår i kors. För närvarande finns det en 60 m lång löpbana, en längdhoppsplats, 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.

Planeringsområdets läge är mycket fördelaktigt även i förhållande till rekreativsmöjligheterna 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; stomlinje 985 har turer vardagar på sträckan Kervo–Tallmo–Nickby och betjänar således Talman skola och andra användare i de närliggande bostadsområdena. Turer körs även under veckoslut (lö–sö) med ungefär

sin (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 suunnittelualueen 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.

Kaava-alueen jalankulku- ja pyöräilyverkko muodostuu Martinkyläntien väylästä sekä siitä Talman koululle johtavasta Satotalmantien väylästä. Keskeisin kehitettävä yhteystarve on Talmankaari (kokonaisuudessaan), jossa ei nykyisellään ole jalankulku- ja pyöräilyväylää.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Talmankaaren alue esiintyy seuraavissa Sipoota koskevissa 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 13), 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.

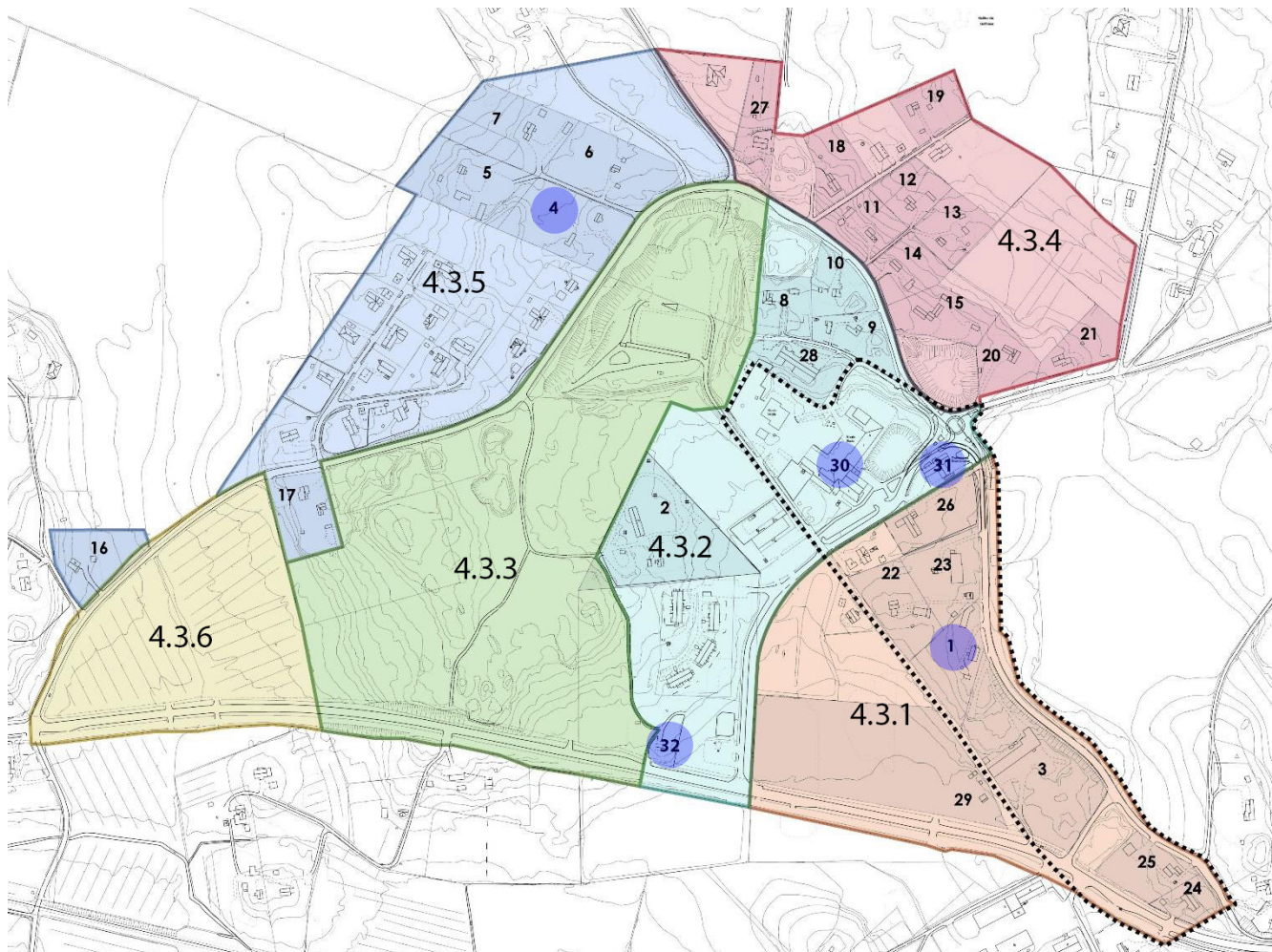
en timmes intervall ända till timmarna strax efter midnatt. Linjerna 982 (Talman koulu–Nickby) samt 984 och 984K (Hindsby (Knuters)–Nickby–Tallmo) körs bara dagtid under skoldagar. I planeringsområdet (Tallmobågen, Satotalmavägen, Mårtensbyvägen) finns det sammanlagt 13 busshållplatser som kan nås enkelt 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.

Gång- och cykelvägar går längs Mårtensbyvägen och Satotalmavägen som går från Mårtensbyvägen till Talman koulu. Tallmobågen (i sin helhet), där det för närvarande inte finns någon gång- och cykelväg, är i störst behov av utveckling.

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 13). Syfte med inventeringen var att inför detaljplaneringen dokumentera nuläget hos de befintliga fastigheterna och uppdatera uppgifter om objekt som granskats i tidigare inventeringar. Objektet har värderats som ett samarbete mellan kommunen, konsulten och museimyndigheten.



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.

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

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

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 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, tienvarsiasutus ja Talman kartanomaisema edustavat Sipoolle tyypillistä maatalousvaltaista kyläkulttuuria, joka jatkui perinteisenä 1900-luvun alkupuolelle saakka. Suunnittelualueella on säilynyt muutamia tunnistettavia vanhoja tienvarsimökkejä, joiden lisäksi Talmankaarelda erkanevien tila- tai tonttiteiden yhteydessä on ryhmissä myös jälleenrakennuskauden tyyppitaloja tai modernimpia omakotitaloja 1960-1970-luvulta (kuva s. 40: 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.

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 skola 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.

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 herrgårdsländskapet 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 tomtvägar som viker av från Tallmobågen (bild s. 40: 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.



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

Kartanomaisema ja pohjoinen asutus

Talmankaaren kartanomaisema (katkoviivoitettu alue 4.3.1 kuvassa s. 38) sijoittuu pääosin suunnittelualueen 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.

Talman koulu

Talman koulusta laadittiin rakennushistoriallinen selvitys kesällä 2022 (Arkkitehdit Freese & Schulman, liite 14). Selvityksessä on tutkittu myös laajemmin Talman kansakoulun historiaa 1900-luvun alusta alkaen.

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.

Skolan Talman koulu

En byggnadshistorisk inventering gjordes av skolbyggnaden sommaren 2022 (Arkkitehdit Freese & Schulman, bilaga 14). I inventeringen undersöktes

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 terveyspalveluita 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, 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.

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.

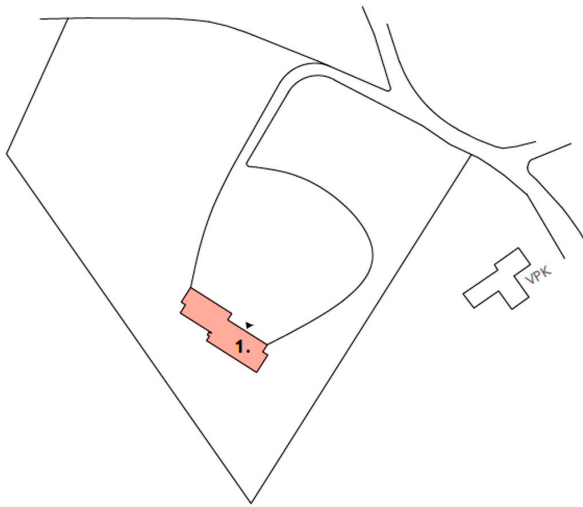
Folkskolan inledde sin verksamhet år 1911 i nuvarande Mårtensby skola. Den täpades redan från början med utrymmesbrist. Först år 1954 när skolbyggnaden (A) på Satotalmavägen blev färdig kunde man flytta in i mer ändamålsenliga utrymmen. Förutom en flygel för undervisning hade skolan också en skild del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

År 1964 fick skolan en efterlängtnad tillbyggnad (B) och nya bostäder för lärare

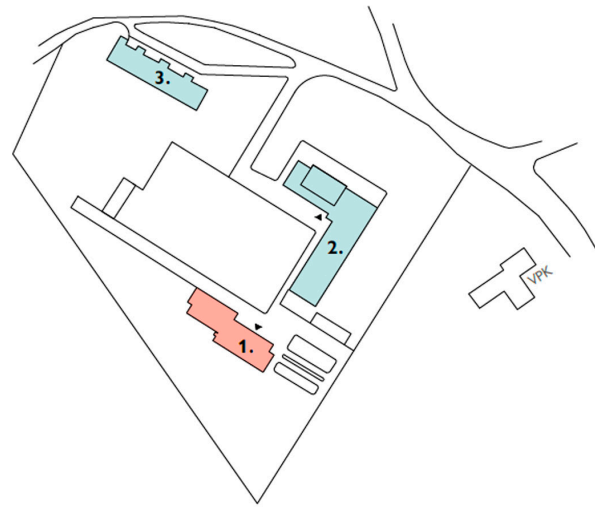


Ylimpänä: 1954 valmistunut Talman kansakoulu nykyinen A-osa. Keskellä: 1964 valmistunut koulun B-osa, joka on purettu.

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.

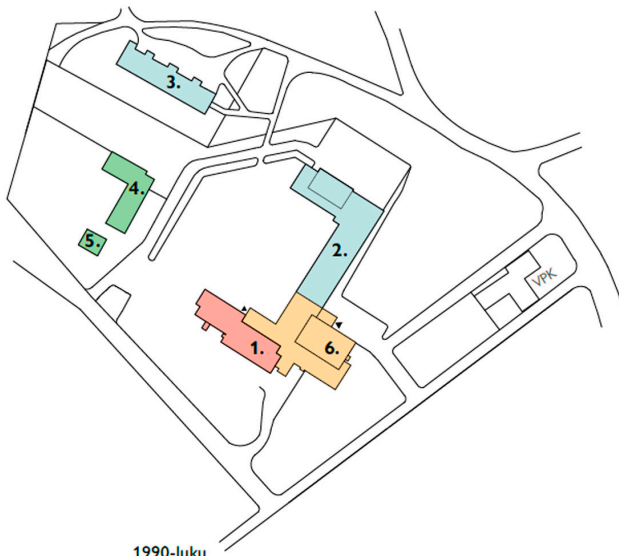


1950-luku

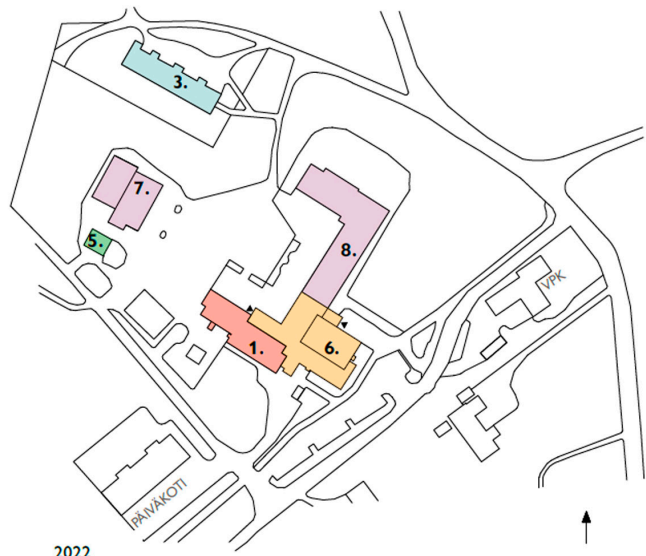


1960-luku

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



1990-luku



2022

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

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 pitkässä juoksussa kestäviä. 2000-luvulla koulurakennuk-

byggdes. Följande 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 lös-

sessä 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 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.

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 monitoimialua 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 tyypipiirustusten mukaan. Selvityksessä todetaan, että koulu on kiinnostava esimerkki MKR:n yhteiskunnallisesta tehtävästä. Toimiston koulusuunnittelu jatkui vielä

ningarna 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 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 landsbyggdens skolor uppfördes fortfarande för det mesta enligt beprövade mönster.

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 tidsskikt till helheten. Gränsen mellan gammalt och nytt är otydlig.

Folkskolan byggdes enligt MKR:s (Maaseudun Keskusrakennustoimisto, senare konsultbyrå MKR Ab) typritning Jukka. Det kan man konstatera att den utgör ett intressant exempel på MKR:s samhällsbyggande verksamhet. MKR fortsatte att planera skolor

1960-luvulla, mutta ilman tyyppipiirustuksia. 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.

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 muinaisjäännekseen viittaavaa, eikä havaintoja tehty myöskään vuonna 2007 suoritettussa 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 muinaisjäännekseen viittaavaa. Löytöpaikan ympäristöä kartoitettiin vielä keväällä 2022 suoritettussa arkeologisessa täsmäinventoinnissa (Mikroliitti Oy, liite 15), jossa ei myöskään havaittu mitään muinaisjäännekseen viittaavaa. Inventointien tulosten perusteella voidaan päätellä, ettei kyseiseen talttaan liittyviä löytöjä todennäköisesti enää alueella tehdä.

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.

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 15), 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 hörasamman med stenmejseln.

Tekninen huolto

Talmankaaren alueen nykyinen vesijohto- ja jätevesiviemäriverkosto kattaa pääosin kaikki alueen nykyiset asuinrakennukset. Suunnittelun kaava-alueen viemärointi on nykyisellään toteutettu painovoimaisina viettoviemäreinä. Suunnittelualueen ulkopuolella Martinkyläntien eteläpuolella sijaitsee olemassa oleva paineviemäri.

Suunnittelualueen kunnallistekninen verkosto muodostuu lännessä Talmankaaren tiealueella 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.

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) Yksityisomisteilla kiinteistöillä 753-421-0005-0135 sekä 753-421-0005-0055 on kunnan havaintojen / Matti-registerin mukaan pilaantuneita maa-aineksia. Tilalla

Teknisk försörjning

Det nuvarande vatten- och avloppsnätet vid Tallmobågen omfattar i huvudsak alla nuvarande bostadshus i området. Avloppen i det planerade planområdet har för närvarande genomförts som gravitationsavlopp. Utanför planeringsområdet söder om Mårtensbyvägen går ett tryckavlopp.

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 avloppsnätet sträcker sig även till Björkkulla åkerområde, där det norröver går samman med Nygårdsvägen. Delar av vatten- och avloppsnätet finns också i norra delen av Satotalmavägen, där det via Byändavägen fortsätter norrut till nätet som går i riktning med Blekdalsvägen.

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 jordmånen 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

r.no 135 on historiatietojen perusteella valmistettu mm. Toja-levyjä sekä harjoitettu autokorjaamotointia. Tilalla r.no 55 on Matti-rekisterin 28.9.2021 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 16) 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:

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 på fastigheten RN:r 55 (oljecisternen har avlägsnats), men utifrån en riskbedömning bör ytterligare undersökningar göras i området. En anmälan om sanering av mark som avses i 136 § i miljöskyddslagen ska göras över området.

I samband med byggbarhetsutredningen våren 2022 gjordes också en undersökning av skadliga ämnen i jordmånen (Mitta Oy, bilaga 16) 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:



Alueella tehtyjen tutkimusten perusteella havaittiin näytepisteessä 102 asetuksen 214/2007 kynnysarvon ylitys raskaiden öljyhiilivetyjen C21 – C40 osalta. Pitoisuus 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 hyväksyttää 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 maanrakennustöiden aikana altistumisriski on olemassa maan pölyämisen ja ihokontaktin kautta.

Kaavan ehdotusvaiheessa haitta-ainetutkimuksia täydennettiin kohteissa 2 ja 4 (s. 48). 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 msyvyteen. Alapuolisessa hiekkakerroksessa ei havaittu metallien pitoisuuksia.

Vid undersökningarna som gjordes i området observerades i provpunkt 102 en halt av tunga oljekolväten C21–C40 som överskrider tröskelvärde i förordning 214/2017. Halten uppmättes på över 2 meters djup vid punkt 102 (f.d. sandtäktsområde). Det är ovanligt att tunga oljekolväten förekommer så här djupt i marken. Det kan hända att oljekolväten hamnat i jordmånen när vägen byggdes, eftersom provpunkten var på en vägslänt. Jordmaterial som överskrider tröskelvärde men underskrider det lägre riktvärde kan under eventuella kommande jordbearbetningsarbeten avlägsnas och föras till en jorddeponi eller användas på fastigheten t.ex. i fyllnadsskikt på parkeringsområdet, om det byggt tekniskt 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. 48). I rapporten över objekt 2 nämns följande om kvaliteten på jordmånen 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 riktvärde eller gränsvärde för farligt avfall i fråga om koppar eller zink. I fråga om bly överskreds det lägre riktvärde. Föreningarna finns på ett djup av 0–0,3 meter. I det underliggande sandskiktet påträffades inga metallhalter.

Haikka-aineselvitysten perusteella pilaantuneen alueen laajuudeksi arvioidaan koekuoppien alueella noin 500 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 haikka-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 maakaikset.

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 haikka-aineet eivät ole ominaisuuksiltaan erityisen kulkeutuvia. Tulevien mahdollisten maanrakennustöiden aikana altistumisriski on olemassa maan pölyämisen ja ihokontaktin kautta.

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

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 sekä laskeutumisvyöhykkeellä, jolle on suosituksena äänieristävyystaso 35 dB.

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. Lento-

Under eventuella kommande jordbyggnadsarbeten finns det risk för exponering via dammande jord och hudkontakt.

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 jordmånens 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 buffertzona där Lden ligger mellan 50 och 55 dB. Planeringsområdet Tallmobågen ligger nästan helt inom buffertzonen Lden 50–55 dB samt inom landningszonen, för vilken ljudisoleringsnivån 35 dB rekommenderas.

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

melun aiheuttama yöajan keskiäänitaso sivuaa ulkoalueiden yöajan ohjearvoa 45 dB(A) kaava-alueen länsireunassa.

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 laadinnassa 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 merkittävimmät melulähteet kaava-alueella ovat sekä nyky- että ennusteliikennemäärillä tarkasteltuna Martinkyläntien ja Talmankaaren tieliikenne ja yöaikaan Kilpilahden radan raideliikenne. Liikennemäärien kasvun seurauksena melutaso kaava-alueella on ennustevuoden liikennemäärillä keskimäärin 2–6 dB nykyistä suurempi (ks. kappale 5.5).

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.

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 nattetid 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 nattetid 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).



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

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 tärinämallituksen (Destia & A-Insinöörit) perusteella tärinäalue ei kuitenkaan ulottuisi kaava-alueelle. Mallituksen 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 mallituksen perusteella kaava-alueen eteläpuolella noin 150 metrin etäisyydelle Martinkyläntiestä. Vanhoihin asuinalueisiin sovellettavan luokituksen raja (luokka D) sijoittuu vastaavasti noin 200 metrin etäisyydelle, jolloin ra-

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 bostads-

dan 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.

3.1.4 Maanomistus

Kaava-alueella on Sipoon kunnan ohella myös yksityisiä maanomistajia. Maa-alueesta noin 29 ha on kunnan ja 25 ha yksityisessä omistuksessa. Valtion omistuksessa oleva Martinkyläntie kattaa noin 4 ha suunnittelualueesta.

3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset

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

Alueella ei ole aiempia voimassa olevia maankäyttö sopimuksia, mutta asemakaavoituksen myötä laaditaan maankäyttö sopimuksia sekä kaavoituksen käynnistämissopimuksia. Sopimukset koskevat alustavan arvion mukaan seuraavia kiinteistöjä:

753-421-5-51, 753-421-5-226, 753-421-5-257, 753-421-5-279, 753-421-5-280, 753-421-5-327 ja 753-421-5-446.

områden (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 Markägförhållanden

Utöver Sibbo kommun äger privata markägare fastigheter i planområdet. Av markområdet ägs ca 29 ha av kommunen och 25 ha av privata markägare. Mårtensbyvägen, som ägs av staten, täcker ca 4 hektar av planeringsområdet.

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:

753-421-5-51, 753-421-5-226, 753-421-5-257, 753-421-5-279, 753-421-5-280, 753-421-5-327 ja 753-421-5-446.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

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

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Som utgångspunkter för planeringen fungerar de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) enligt 24 § i lagen om områdesanvändning, av vilka särskilt följande punkter styr detta detaljplanarbete:

- En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjlig heterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena 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 främjas genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningar för rese- och transportkedjor som grundar

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen 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.
- 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. Talmankaaren asemakaava sijoittuu Helsingin seudun kaava-alueelle (voimaantulo 13.3.2023). Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle. 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.

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 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 Osayleiskaava

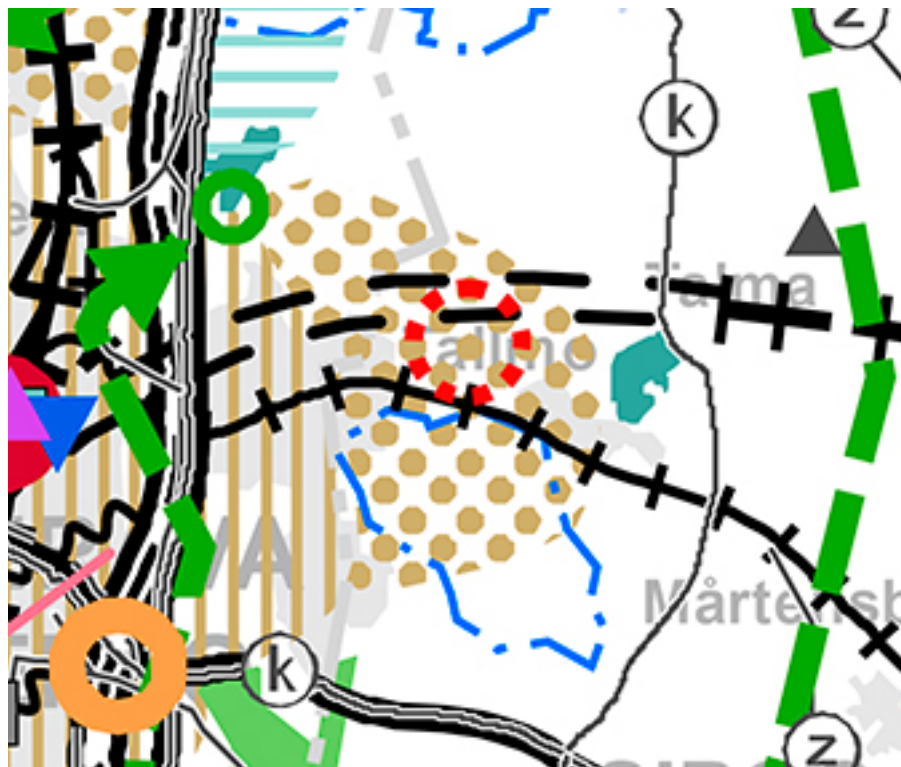
Suunnittelualueella on voimassa Sipoon yleiskaava 2025 tarkentava Talman osayleiskaava, joka tuli voimaan 8.3.2017 korkeimman hallinto-oikeuden hylättyä 6.2.2017 tekemällä päätöksellään kaavaa koskevat valitukset. Osayleiskaavassa Talmankaaren sisäpuolinen alue on osoitettu suurilta osin asuntoalueeksi (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, 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 päiväkotia ja opetustoimintaa palvelevia rakennuksia sekä muita julkisluonteisia palveluita. Alueelle on myös osoitettu Talman toinen ns. oppimiskeskus (päiväkotia ja koulu). Koulun läheisyydessä sijaitsee urheilukenttä, joka on osa suunnittelualueen 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). Merkinällä on osoitettu maisemallisesti ja historiallisesti arvokkaat, viljelykäytössä olevat peltoalueet, joiden säilyttäminen avoimina peltoalueina tai hoidettuina niittyalueina on tärkeää.

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 tomteeffektiviteten (e) ska vara minst 0,40 och högst 1,00. Våningstalet för bostadshus får vara högst 4, men i huvudsak 2–3. I området 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).

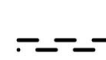
Det nuvarande skolområdet har anvisats som ett område för offentlig service och förvaltning (PY), där det är möjligt att placera daghem och byggnader som betjänar undervisning samt andra tjänster av offentlig natur. I området har dessutom anvisats ett andra s.k. lärocenter (daghem och skola) för Tallmo. 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 rekreatiostjänster 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.



Voimassa olevat kaavamääräykset
/ Gällande planbestämmelser

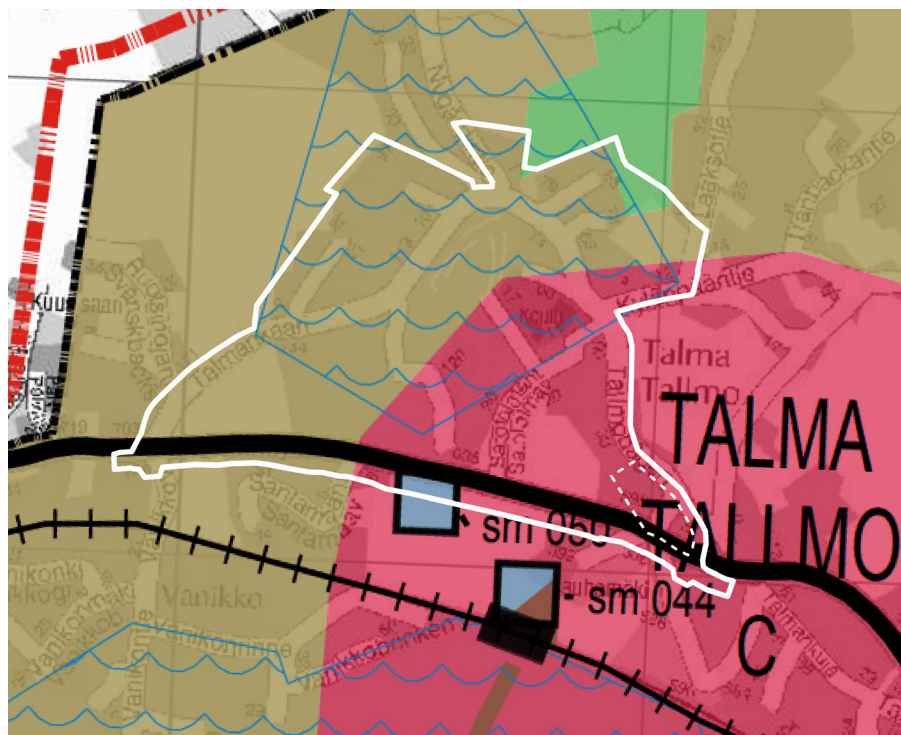


Uusi raideliikenteeseen
tukeutuva taajamatoimin-
tojen kehittämisvyöhyke
Ny utvecklingszon för tä-
tortsfunktioner som stöder
sig på spårtrafik



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

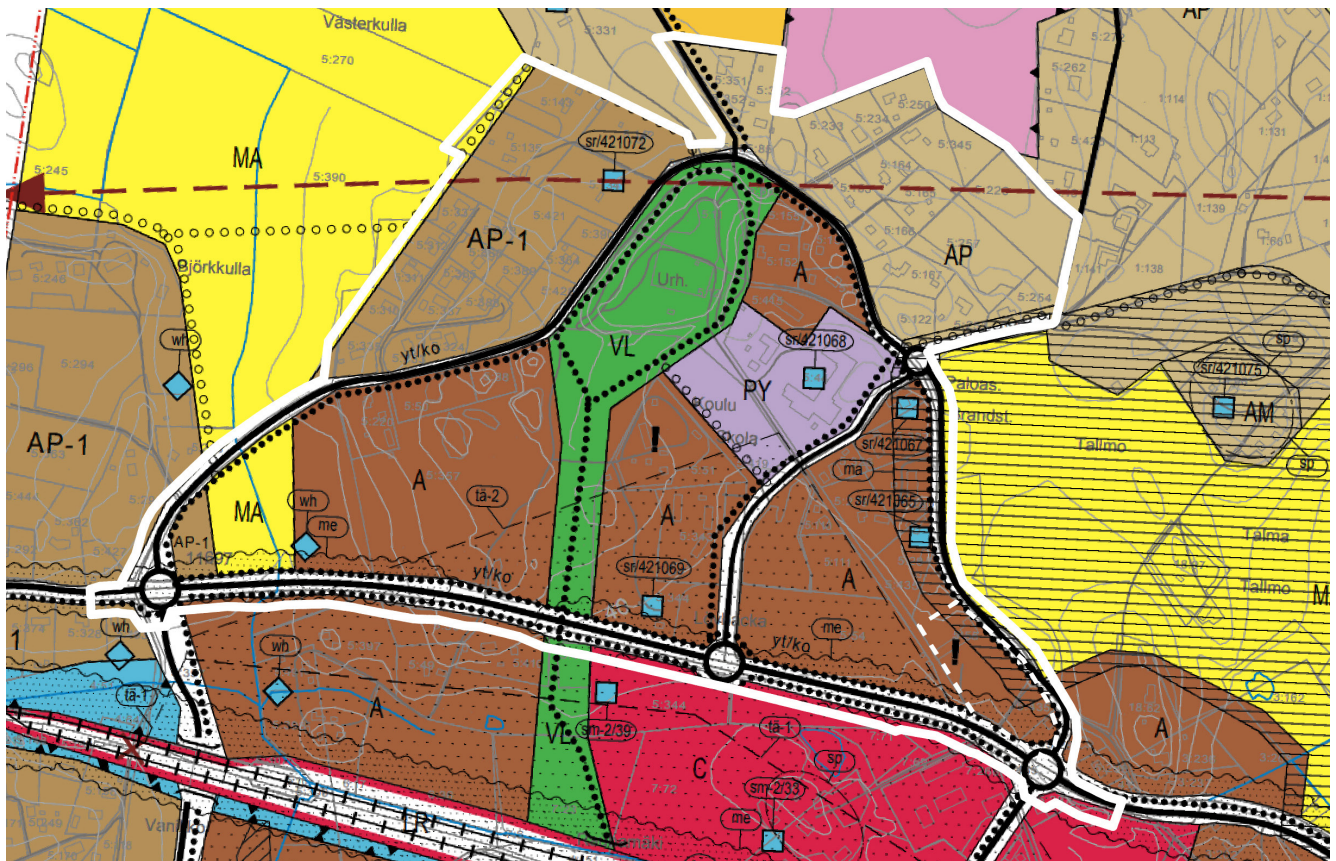
I detaljplanen får inte anvisas så-
dan verksamhet på området som
äventyrar kvaliteten på grund /
ytvattnet

VU

Urheilu- ja virkistyspalvelujen
alue

Område för idrotts- och rekrea-
tionsanläggningar

Ote Sipoon yleiskaavasta 2025 (kv 15.12.2008). Suunnittelualue on osoitettu kartalla valkoisella viivalla. Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025 (kfge 15.12.2008). Planeringsområdets läge anges med en vit 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
o o o o o o	Sijainniltaan ohjeellinen ulkoilureitti / Till sin sträckning riktgivande friluftsled
←- - - - ->	Liikenneväylän yhteystarve / Förbindelsebehov för trafikled
wh	Hulevesialtaan sijainti / Placeringen av dagvattenbassäng
sr/421054	Suojeltava rakennus / Byggnad som skall bevaras
la-2	Raideliikenteen mahdollinen tärinäalue / Område eventuellt utsatt för spårtrafikens vibrationer
me	Liikenteen melualue / Trafikbullerområde
me	Paikallisesti arvokas kulttuurimaisema-alue / Kulturlandskapsområde med lokalt värde

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

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 rakennusjärjestyksen 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

Pohjakartta mittakaavassa 1:1 000 on saatettu ajan tasalle kaavatyön 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.

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 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

I samband med utarbetandet av planen har uppdaterades baskartan i skala 1:1 000.

3.2.8 Byggförbud

Det finns inga gällande byggförbud i detaljplaneområdet.

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,

4.1 Behovet av detaljplanering

Detaljplanen för Tallmobågen bidrar till verkställandet av den regionutveckling som avses i Sibbo kommunns 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.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Alueidenkäyttölain 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, Lupa- ja valvontavirasto, Uudenmaan Elinvoimakeskus, Museo- virasto, 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 lagen om områdesanvändning 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, Tillstånds- och tillsynsverket, Livskraftscentralen 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. Aloitustaiheen 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-sivuilla, kaava-hankkeen 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 nähtäville 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.

Kaavaehdotusmateriaali asetettiin nähtäville 7.3.2024–19.4.2024 väliseksi ajaksi. Ehdotusvaiheen asukastilaisuus järjestettiin 3.4.2024 Talman koululla.

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.

Materialet för planförslaget lades fram offentligt för tiden 7.3.2024–19.4.2024. Ett invånarmöte i förslagsskedet ordnades 3.4.2024 på Talman koulu.

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 Alueidenkäyttölain 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 lagen om områdesanvändning

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 strategian pääteemat ovat 1) hyvinvointia ja turvallisuutta arjessa ja yhteisöissä, 2) laadukkaat palvelut lapsille ja nuorille, 3) kestävä kasvu, monipuolinen asuminen ja sujuva liikkuminen, 4) ympäristöystävällisyys ja luonnon monimuotoisuus, 5) elinvoima – osaaminen, työllisyys ja yrittäminen sekä 6) tasapainoinen talous ja tehokas kunta.

Talmankaaren suunnittelussa korostuvat erityisesti kohdassa 3 mainitut tavoitteet:

Teemakokonaisuuteen kuuluvat Sipoon kasvu, sosiaalisesti, taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävät ja monipuoliset kaavoitus ja asuntorakentaminen Sipoon eri keskuksissa sekä joukkoliikenneyhteyksien ja kevyen liikenteen väylien kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

- Sipoon asukasmäärä kasvaa mahdollistaen osaltaan lasten määrän säilymisen vähintään nykyisellä tasolla. Toteutamme kaavoitusta ja investointeja kestäväen kehityksen periaatteet huomioiden.*
- Toteutamme Nikkilän, Söderkullan ja Talman keskuksissa suunnitelmallisesti monipuolisen, pientalovaltaisen asuntotarjonnan, joka mahdollistaa hyvän arjen kuntalaisten elämänkaaren eri vaiheissa. Kehitämme kyliä ja saaristoa määrätietoisesti. Rakentamisen luvitus on mahdollisimman hakijamyönteistä.*
- Laajennamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen verkostoja. Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja liityntäpysäköinnin toimivuuden ja parannamme liikenneturvallisuutta ja saavutettavuutta.*

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

Huvudteman i strategin är 1) välfärd och trygghet i vardagen och gemenskaperna, 2) högklassiga tjänster för barn och ungdomar, 3) hållbar tillväxt, mångsidigt boende och smidig trafik, 4) miljövänlighet och biologisk mångfald, 5) livskraft – kompetens, sysselsättning och företagsamhet och 6) ekonomi i balans och en effektiv kommun. Vid planeringen av Tallmobågen framhävs särskilt de mål som nämnts i punkt 3:

Till denna temahelhet hör Sibbos tillväxt, mångsidig planläggning och bostadsbyggande på ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt i Sibbos olika centrum, utveckling av kollektivtrafikförbindelser och gång- och cykelvägar samt förbättring av trafiksäkerheten.

- Sibbo kommuns invånarantal ökar och möjliggör därmed att barnantalet hålls åtminstone på nuvarande nivå. Vår planläggning och våra investeringar beaktar principerna för hållbar utveckling.*
- Vi möjliggör byggandet av ett mångsidigt, småhusdominerat bostadsutbud i Nickby, Söderkulla och Tallmo som möjliggör en god vardag i kommuninvånarnas olika livsskeden. Vi utvecklar byarna och skärgården målmedvetet. Processen för bygglov är så positiv för sökanden som möjligt.*
- Vi utvidgar näten för gång, cykling och kollektivtrafik. Vi säkerställer en smidig trafik och en fungerande anslutningsparkering samt förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten.*

Talman 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. 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.

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 kehittäminen tulevaisuu-

Tallmos 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 planläggningsprogram. 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.

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

den taajamakeskukseksi on päätetty käynnistää radan pohjoispuolelta, nykyiseen kyläkeskukseen tukeutuen. Talmankaaren alueella väestökasvuun varaudutaan mahdollistamalla asuminen noin 1 600–1 700 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.

Tavoitteena asemakaavassa on lisäksi hyödyntää Siipoon viherkerrointa. Viherkertoimen avulla pyritään varmistamaan riittävän viherpinta-alan säilyminen tonteilla ja samalla ehkäisemään hulevesitulvia. Viherkerroin kuvaa, kuinka paljon tontilla on kasvillisuutta ja vettä viivyttäviä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan. Kaavassa asetetaan tonteille viherkerrointavoitetaso, jota pihasuunnittelija voi joustavasti täyttää käyttämällä erilaisia viherelementtejä.

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

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 1 600–1 700 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.

Dessutom är ett mål att dra fördel av grönkoefficienten i kommunen. Med hjälp av grönkoefficienten strävar man efter att säkerställa att en tillräckligt stor grön yta bevaras på tomterna samtidigt som man förebygger dagvattenöversvämningar. Grönkoefficienten visar hur mycket vegetation och lösningar som fördröjer vatten som finns på tomten i förhållande till tomtens yta. I planen ställs en målnivå för grönkoefficienten. De som planerar gårdsplaner kan flexibelt fylla grönkvoten med olika element.

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 på 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.

Ehdotuksen nähtävillä olon jälkeen lausuntoihin, muistutuksiin ja maanomistajatapaamisiin perustuvan uudelleentarkastelun myötä kaavaan tehtiin mm. seuraavat muutokset:

- Kiinteistöjen 753-421-5-55 ja 753-421-5-435 alueet on pääosin rajattu pois asemakaavasta ja siirretty myöhemmin kaavoitettavaksi. Alue muodostuu sekä yksityisestä että kunnan omistuksessa olevasta kiinteistöstä. Samalla asemakaavasta on poistunut AK-kaavamerkintä ja siihen viittaavat määräykset.
- Satotalmantien ja Martinkyläntien nykyisen liittymään alueelle varattu tilaa kiertoliittymää varten. Liittymävarauksella mahdollistetaan yhteydet Talman uudelle keskusta-alueelle.
- Satotalmantielle on varattu lisätilaa, mahdollistaen molemminpuoliset jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä ajoradalle riittävän leveyden bussiliikennettä varten.
- Satotalmantien ja torialueen yhteyteen on varattu lisätilaa erityisesti bussiliikennettä varten.
- Kyläkaupanpuistolle on varattu lisätilaa kaakosta, jotta alueelle on mm. mahdollista toteuttaa tarvittavat hulevesien johtamista palvelevat rakenteet sekä alueen asukkaita palveleva puistikko.
- Korttelista 31009 on poistettu kaksi rakennus-alaa ja korvattu koillisosassa sijainnut rakennuspaikka osittain VP-alueella ja osittain laajentamalla olemassa olevan rivitalokiinteistön pysäköintialuetta.
- Rakennusaloja ja/tai ohjeellista tonttijakoa muutettu kortteleissa 31007–31013. Kortteliin 31013 on osoitettu rakennusoikeudeltaan tehokkaampi, torialueeseen rajautuva tontti, joka mahdollistaa liiketilojen sijoittumisen torialueen viereen.

Efter förslagets framläggningstid gjordes följande ändringar efter en ny granskning som baserade sig på utlåtanden, påminnelser och möten med markägare:

- Fastigheten 753-421-5-55 och 753-421-5-435 har i huvudsak avgränsats från detaljplanen och planläggningen av den har senarelagts. Området består av både en privat fastighet och en fastighet i kommunens ägo. Samtidigt har AK-planbe-teckningen och de bestämmelser som hänvisar till den slopats i detaljplanen.
- Till Satotalmavägens och Mårtensbyvägens nuvarande anslutning har utrymme reserverats för en rondell. Anslutningsreserveringen möjliggör förbindelser till Tallmo nya centrumområde.
- På Satotalmavägen har extra utrymme reserverats, vilket möjliggör gång- och cykelleder på vardera sidan samt ett tillräckligt brett körfält för busstrafiken.
- I anslutning till Satotalmavägen och torgområdet har extra utrymme reserverats särskilt för busstrafiken.
- För Bybutiksparken har extra utrymme reserverats i sydost, så att det bl.a. är möjligt att bygga behövliga konstruktioner för bortledning av dagvatten samt en parkgata som betjänar områdets invånare.
- Från kvarter 31009 har två byggnadsytor tagits bort och den byggplats som låg i nordöstra delen har ersatts dels av ett VP-område, dels av en utvidgning av parkeringsområdet för den ena befintliga radhusfastigheten.
- Byggnadsytorna och/eller den riktgivande tomtindelningen har ändrats i kvarteren 31007–31013. I kvarter 31013 har en tomt med effektivare byggrätt anvisats vid gränsen till torgområdet. På den kan affärslokaler byggas intill torget.

- Osa A-13 kortteista on muutettu käyttötarkoitukseksi AKR-4. AO-1 on korvattu käyttötarkoituksilla AO-10 ja AO-17.

Osallisten tavoitteet

Valmisteluvaiheen viranomaisneuvottelussa nousivat esiin seuraavat seikat:

Uudenmaan liitto:

Vaihemaakuntakaavassa on osoitettu kehittämisvyöhykemerkintä, 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 kehitymisellä 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 havaintoja kivikautisista asuinpaikoista, jotka sijaitsevat yleisesti

- I en del av A-13 kvarteren har användningsändamålet ändrats till AKR-4. AO-1 har ersatts av AO-10 och AO-17.

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 byggnadshistorisk inventering. I området kring planområdet TMS

noin 30-40 m korkeuskäyrillä. Kaava-alueen keskivaiheilla on taannoin tehty löytö kivitaltasta (alue nykyään tasoitettua sorakenttää). Vuonna 2007 tehdyssä 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 äänieristävyydsmääräyksiä. 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 ratkaisujen osalta. OAS:ssa on mainittu liikeneselvityksen päivityksestä, joka on tarpeen tehdä. On selvää, että asukasmäärän kasvaessa myös liikenne tulee lisääntymään alueella ja sen läpi. Erityisesti 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. Tieliikenteen osalta kaavatyössä on hyvät mahdollisuu-

det 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 har man i planarbetet bra möjligheter att beakta bul-

det 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 seuranaisvaikutuksineen.

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 skenaariorit (kaavan vaikutukset junaliikenteen kanssa ja ilman sitä). Myös hiilinielujen osalta tulee tehdä arviointia, koska alueella on laajahko metsä ja se on ennestään rakentamatonta. Ilmastoasiat 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 Talman kaaren 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.

lerfrågorna med hjälp av olika planlösningar. Eftersom inalles över 10 000 nya invånare eftersträvas i Tallmo har tillväxten betydelse även utanför området. Detta och földeffekterna 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 startskede. 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.

Talman urheiluseuran lausunnossa on pyydetty turvaamaan kaava-alueen nykyiset liikuntamahdollisuudet sekä kehittämään ja parantamaan niitä osana asemakaavatyötä.

Osallisten kehitysideoita ja toiveita kerättiin myös karttakyselyn avulla. Kyselyn teemat olivat 1) asuinrakentaminen, 2) luonto ja virkistys, 3) liikunta, 4) liikenne sekä 5) palvelut. Vastaajat saivat esittää kussakin teemassa alueella olemassa olevia tärkeitä arvoja ja sijainteja, sekä vastaavasti esittää kussakin teemassa oman näkemyksensä alueen kehittämiseksi. Asuinrakentamisen osalta korostui luontoon istuva mittakaava ja rakentamisen sijoittaminen siten, että myös metsäalueita voitaisiin säästää. Eniten luonto- ja virkistysarvoja koettiin olevan harjun laella olevalla kallioalueella, jossa mm. päiväkotilaiset ja koulun oppilaat käyvät retkeilemässä. Alueelle toivottiin myös kuntopolkuja ja talvisin latureittejä. Talmankaaren nykyinen, vanhassa soramontussa sijaitseva liikuntapaikka koettiin tärkeäksi ja edelleen kehitettäväksi kohteeksi, johon toivottiin myös palveluja (kuten kioskia). Alueelle toivottiin myös kaupallisia palveluja sijoittuneena pääasiassa Martinkyläntien varteen. Talman koulun sekä paloasema "Talmukan" aluetta pidettiin asukkaiden tärkeänä kokoontumispaikkana, jota tulisi tulevaisuudessa myös pyrkiä kehittämään.

Lausunnot luonnosvaiheessa

Talmankaaren kaavaluonnosmateriaali oli nähtävillä 13.10.2022-17.11.2022 välisen ajan. Luonnoksesta saatiin 13 lausuntoa sekä 14 mielipidettä. Saatu palaute on mahdollisuuksien mukaan huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa. Saadusta palautteesta on laadittu lyhyt yhteenveto, jossa on korostettu eri viranomaisnäkökulmia. Vastaukset lausuntoihin on esitetty osana asemakaavaratkaisun kuvausta kappaleesta 5.1 alkaen.

I Talman urheiluseuras utlåtande bad man trygga de nuvarande motionsmöjligheterna i planområdet samt utveckla och förbättra dem som en del av detaljplanarbetet.

Intressenternas utvecklingsidéer och önskemål samlades också in med hjälp av en kartenkät. Teman i enkäten var 1) bostadsbyggande, 2) natur och rekreation, 3) motion, 4) trafik och 5) service. För varje tema fick de som svarade nämna viktiga värden och platser samt ge sin egen syn på utvecklingen av området. I fråga om bostadsbyggande önskades framför allt en skala som sitter bra i naturen och att byggandet skulle placeras så att skogsområden också kan bevaras. De flesta upplevde att klipporna på åschrönet har de största natur- och rekreationsvärdena. Dit tar man bl.a. daghemsbarn och skolelever på utflykt. Önskemål lades också fram om motionsstigar och skidspår. Den nuvarande motionsplatsen i det gamla grustaget betraktades som en viktig plats att vidareutveckla och förhoppningsvis komplettera med service (som en kiosk). Man önskade också kommersiell service i huvudsak längs Mårtensbывägen. Området vid skolan och brandstationen "Talmukka" betraktades som en samlingsplats som också borde utvecklas i framtiden.

Utlåtanden i utkastskedet

Utkastet till detaljplan var framlagt 13.10.2022–17.11.2022. Om utkastet inkom 13 utlåtanden och 14 åsikter. Responsen har beaktats vid utarbetandet av planförslaget i den mån det varit möjligt. Över responsen finns ett kort sammandrag med tonvikt på myndighetsaspekterna. Bemötanden av utlåtandena ingår i beskrivningen av detaljplanlösningen från och med 5.1.

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 suunnitelualueelle 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 maakunta-kaavassa 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 arvioidaan olevan vaatimaton suhteessa KeNi-radalle

HRT, Rosk'n Roll och Räddningsverket i Östra Nyland har uttalat sig om gatunätet. Vid planeringen av väg- och gatuavsnitt som är avsedda för fordonstrafik bör man beakta förutsättningarna för kollektivtrafik, 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 fjärrvärmenätet 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

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 rata-vyöhykkeellä. 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, jalan- kulku 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.

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 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.

Ilmastovaikutusten osalta ELY-keskus on lausunut, että ilmastovaikutusten arviointi tulee aloittaa suunnittelun mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. 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 keskuksesta, 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).

I fråga om klimatkonsekvenserna anser NTM-centrallen 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 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).

Kulttuuriympäristöjen osalta ELY korostaa, että suunnittelualueelta laaditun kulttuuriympäristöselvityksen perusteella alueella on rakennuksia, joiden säilyminen tulee turvata (MRL 54 §). Selvityksen perusteella Lillängsbackalla, Löfbackalla ja Grankullalla sekä paloasemalla on MRL 54 §:n tarkoittamia arvoja. Koulukeskus on täydennysrakentunut vuosikymmenien 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 maaseutuymäristöstä tiiviimmäksi ja tehokkaammaksi rakennetuksi ympäristöksi.

Mielipiteet luonnosvaiheessa

Saaduista mielipiteistä on koostettu lyhyt yhteenvehto. 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

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 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 bygghetaljer, 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 landsbygdsmiljö till en tätare och mer effektivt bebyggd miljö.

Åsikter i utkastskedet

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

lisäksi asukkaat ovat havainneet pihapiireissään mm. kauriita, kettuja, lumikkeja, lepakkoja, pöllöjä, useita tikkalajeja ja pikkulintuja. Alueen suunnittelussa 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 joukkoliikennetarkaisun toteuttamisen edellytyksiin. Alueen eri toimintojen mitoituksista ja suunnitteluratkaisuista on selostettu laajemmin kappaleessa 5.

Erityistä huomioita on osoitettu olemassa olevien katualueiden tuleviin tilavarauksiin ja yksityisomisteille kiinteistölle 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 tilavaus voi poiketa ohjearvosta, koska alueen maasto on hyvin vaihtelevaa (mm. hulevesien virtaus vaihtelee) ja olemassa olevat tiet ovat pituuskaltevuudeltaan paikoitellen varsin haasteellisia. Olemassa olevien

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 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 trivsam och mänsklig 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 riktgivande 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 gatuom-

pientaloalueiden osalta on siten varauduttava nykyistä leveämpään kadun tilatarpeeseen; tästä johtuen useiden kiinteistöjen osalta on tunnistettu tarve muuttaa kadunpuoleista rajausta siten, että tien nykyisestä keskilinjasta voidaan varata noin 5 metriä katualuetta keskilinjaa molemmin puolin. On kuitenkin huomiotava, 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). Liikenne- ja ratkaisussa tulisi luoda hyvät edellytykset joukkoliikenteelle siten, että bussipysäkit ovat helposti saavutettavissa. Yleisesti KeNi-radan 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 liikenne- ja ratkaisun 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.

råden; av den anledningen finns det för flera fastigheter behov av att flytta den gräns som går mot gatan så, att man från den nuvarande mittlinjen kan reservera ett ca 5 meter brett gatuumråde på vardera sidan. Det bör dock märkas att en reservering för ett gatuumråde 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 gatuumrådena 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 Satotalmävägen 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

sisäliikunta) on esitetty kehitettävän nykyisestään. VPK:n rakennuksen (Talmukka) on toivottu säilyvän myös tulevaisuudessa alueen asukkaiden yhteisenä kokoontumispaikkana ja sen lähiympäristöä on toivotaan kehitettävän.

*Koululle ja päiväkodille on osoitettu laaja aluevaraus, joka mahdollistaa tulevaisuudessa kasvatus- ja ope-
tustoimintojen sijoittumisen alueelle. VPK:n rakennus
tullaan suojelemaan asemakaavalla, mikä vahvistaa
alueen kytkeytymistä myös lähihistoriaan. Talmukan ja
koulun ympäristön kehittämiseksi luodaan puitteita va-
raamalla riittävästi monikäyttöistä jaettua julkista tilaa
(Talmukantori). Pienimuotoisen kaupallisen toiminnan
sijoittaminen alueelle mahdollistetaan osoittamalla
tilaa Martinkyläntien rakennusten kivijalasta myös
liiketoiminnalle. Päivittäistavarakaupan toimintaedel-
lytykset huomioiden on kuitenkin todennäköistä, ettei
Talmankaaren asemakaava-alueelle lähitulevaisuudes-
sa 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 asuinra-
kennuksia, joiden värimaailma on luonnonläheinen ja
joka kuvastaa osaltaan myös alueen historiaa. Osassa
korttelialueita puun käyttäminen pääasiallisena raken-
nusmateriaalia on pakollista. Puutalojen ohella alueelle
ohjataan toteuttamaan rapattuja tai tiiliverhoiltuja
asuinrakennuksia. Rakentamisen värikarttaan voi
tutustua rakennustapaohjeen liitteessä 1. Asemakaa-
voituksen aikana alueelle ei ole laadittu taideohjelmaa,
mutta sen laatiminen on mahdollista myöhemmin.
Alueella on runsaasti julkista tilaa, joka mahdollistaa
taide-elementtien sijoittamisen.*

med dagsläget. I responsen hoppas man 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 Tallmobågens 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.

Lausunnot ja mielipiteet ehdotusvaiheessa

Ehdotusvaiheessa saatuihin lausuntoihin ja muistuksiin on annettu vastine erillisessä vastineraportissa (liite 4).

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 pyöräpysäköintiä sekä kehittää alueen nykyisiä joukkoliikenteen pysäkkejä.

Utlåtanden och åsikter i förslagsskedet

De utlåtanden och anmärkningar som inkommit i förslagsskedet har besvarats i en separat bemötningsrapport (bilaga 4).

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 områdeshelhet 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 kestävää, verratien 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 trafiknätet 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 7). 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 tuoksuu 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 naapuria 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. Omaa autoa ei monikaan halua.*

Konseptityöstä johtaen Talmankaaresta on suunniteltu kaupunkikuvallisesti kylämäinen ja yhteisöllinen asuinpainotteinen alue, jossa uusi kohtaa vanhan. Suunnittelun keskiössä on kaksi alueen historiasta ja nykyisestä identiteetistä kertovaa paikallista vetovoimatekijää: elävä kyläkeskus ja monipuolinen urheilupuisto. Satotalmantien varrelle koulun, päiväkodin ja VPK:n yhteyteen muodostuva kyläkeskus, käveltävine ympäristöineen ja torialueineen, kokoaa ihmiset yhteen viettämään aikaa ja järjestämään tapahtumia. Vanhassa hiekkamontussa

Lokal identitet och stadsbild

I början av planeringsarbetet utarbetades tre koncept: en traditionell by, en modern by och en aktiv by (bilaga 7). 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. Kärnan i planeringen utgörs av två lokala attraktionsfaktorer som beskriver områdets historia och nuvarande identitet: ett levande bycentrum och en mångsidig idrottspark. Bycentrumet, gågatorna och torgen byggs upp längs Satotalmavägen i anslutning till skolan, daghemmet och brandstationen

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 Talmankaa-reen 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 paikoitusaluetta 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.

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

för att samla människorna så att de kan ordna evenemang och tillbringa tid tillsammans. Den mångsidiga motionsplatsen i den gamla sandgropen är det vidsträckt 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 idrotts-parken 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.

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.



Talmukantori, Talmukkatorget (Sitowise, 2023).

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.

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.

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 rekreationsområden 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.

Naturområdena inom grönstrukturen i Tallmo är välvårdade, men har ändå en naturlig framtoning. Även den byggda miljös 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.

Urheilupuistosta on mahdollista muodostaa monimuotoinen kokonaisuus, lisäten alueelle erilaisia virkistysten ja urheilun tarjouksia 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.

Idrottsparken kan utvecklas till en helhet av mångsidiga rekreations- och idrottsmöjligheter för såväl invånarna som en bredare användarkrets. Idrottsparken tjäna 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.



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

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.

Liikenne

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

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

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

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.

Trafik

Trafiklösningen 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 rekreatiomsområdet 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.

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 söd-

ns. kylätietä, jossa autoliikenteelle on varattu normaalia kapeampi ajorata väylän keskelle, kävelyn ja pyöräilyn sijoittuessa molemminpuolisille pientareille. Kylätiellä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kustannustehokkaasti. Myös Talmankaaren ja Nygårdintien liittymän kehittäminen mahdollistetaan.

Kaavaratkaisussa pysäköinti sijoittuu pääasiassa kiinteistöille ja kulku paikoitusalueille tapahtuu pihakatuja 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 (alue kaavoitetaan myöhemmin). Rinnealueella ja pohjoispuolen omakotialueilla paikoitus toteutuu pääosin pihapysäköintinä.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueen asuinrakentamisen tehokkuus olisi kaavaehdotuksen mukaisena toteutuen keskimäärin noin $e=0,26$. Koko alueen (noin 57,8 ha) aluetehtokkuudeksi muodostuu noin $ea=0,18$, sisältäen myös yleisten rakennusten rakennusoikeuden.

Asuintarkoitukseen osoitettujen korttelien kokonaisrakennusoikeus on noin 86 500 k-m² (sis. nykyisen rakennuskannan, noin 7 300 k-m²), josta pienkerrostaloja, rivitaloja ja yhtiömuotoisia asuinpientaloja noin 67 000 k-m² ja omakotitaloja noin 19 500 k-m². Julkisille palveluille osoitettu kokonaiskerrosala on noin 15 500 k-m².

Yleisistä alueista puisto- ja viheralueiksi on osoitettu kokonaisuudessaan noin 9,73 ha, josta urheilupuiston ja keskiosan metsäpuiston osuus on noin 8,2 ha. Katualueille, aukioille ja kevyen liikenteen väylille on varattu noin 13 ha.

ra 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 (området planläggs senare). I sluttningsområdet och i egnehemsområdena på norra sidan genomförs parkeringen i huvudsak som gårdsparkering.

5.1.1 Dimensionering

Den nya effektiviteten för bostadsbyggande är enligt planförslaget ungefär $e=0,26$. Områdeseffektiviteten för hela planeringsområdet (ca 57,8 ha) är ca. $ea=0,18$ (inkl. Y-kvarteren).

Den totala byggrätten för de kvarter som anvisats för bostäder är ca 86 500 vy-m² (inkl. det befintliga byggnadsbeståndet, ca. 7 300 vy-m²), varav flervåningshus, radhus och kopplade hus utgör ca 67 000 vy-m² och egnahemshus ca 19 500 vy-m². För offentlig service anvisas byggrätt på ca 15 500 vy-m².

Av de allmänna områdena anvisas ca 9,73 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 13 ha.

Käyttötarkoitus / Användningsändamål	Pinta-ala / Area (m2)	%	Kerrosala (k-m2) / Våningsyta (vy-m2)
AKR-4, A-13, A-8	123585	21,4 %	52155
AP-8	67412	11,7 %	14971
AO-10, AO-17	131329	22,7 %	19352
P	1277	0,2 %	330
Yhteensä / Sammanlagt	323603	56,0 %	86808
Yleisten rakennusten korttelialue / Kvarterensområde för allmänna byggnader	24163	4,2 %	15500
Lähivirkistysalue / Område för närrecreation	97329	16,8 %	2500
Kadut, aukiot ja kevyen liikenteen väylät / Gator, torg och lätttrafikleder	133053	23,0 %	-
Yhteensä / Sammanlagt	578148	100,0 %	104808

Alueiden pinta-alat ja kerrosalat käyttötarkoituksittain. Områdenas 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 päärakennus mahdollistanee erilaisten palvelutoimintojen sijoittumisen alueelle (edellyttää jatkoselvityksiä).

Satotalmantien ja Talmukantorin 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.

5.1.2 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. Service kan också drivas i Talman koulus gamla huvudbyggnad (förutsätter tilläggsutredningar).

Längs Satotalmavägen och Talmukkatorget 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 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.

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 myös puurakentamista.

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.

5.2 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 färdstätt. 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.

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.

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 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Asuinrakennusten alueet A-13, A-8 ja AKR-4

A-13-korttelit ovat tarkoitettu pääasiassa II–II1/2-kerroksisten, korkeudeltaan ja tyypiltään vaihtelevien asuinrakennusten alueeksi. AKR-kortteleissa osa rakennusaloista sallii enimmillään 4-kerroksisen asuinrakentamisen. Korttelialueiden kokonaispinta-ala on noin 12,5 ha ja rakennusoikeus 52 155 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 Martinkyläntien ja Satotalmantien varrelle ja mahdolluvat 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 katutasoon sekä asumista että liiketoimintaa palvelevia moni- ja yhteiskäyttötiloja (kuten työ- tai kerhotilaa, joka on muunnettavissa tarvittaessa liiketilaksi). Rakennusalat, joille tiloja tulee sijoittaa, on esitetty asemakaavakartalla lisämerkinnällä "ah-3". Tilojen vähimmäismäärä on osoitettu asemakaavakartalla. Lisäksi tonteille tulee sijoittaa riittävästi varasto- ym. taloustiloja asukkaiden käyttöön. Varasto- ja taloustilat voidaan toteuttaa joko asuinrakennusten yhteyteen tai erillisinä rakennuksinaan viitesuunnitelman henkeä noudattaen. Talousrakennusten ohjeellinen sijainti on tarvittaessa esitetty kaavassa merkinnällä "t-3". Sekä monikäyttötilat että varasto- ja taloustilat

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Delområden

Områden för bostadshus A-13, A-8 och AKR-4

A-13-kvarteren är i huvudsak avsedda för bostadshus av varierande höjd och typ. Våningstalet är II–IV. I AKR-kvarteren tillåter en del av byggnadsytorna bostadsbyggande med högst 4 våningar. Kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 12,5 ha och byggrätten är 52 155 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 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 i gatuplan på en del av tomterna. De byggnadsytor som lokalerna ska placeras på visas på detaljplanekartan med tilläggsbeteckningen "ah-3". Minimiomfattningen av lokalerna har anvisats på detaljplanekartan. 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 flerfunktionsut-

saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi asemakaavamääräysten mukaisesti.

Osalle tonteista on annettu määräys "yp-1", joka osoittama varaus tulee asuntojen yhteiseksi piha- ja oleskelualueeksi, kulkuyhteyksille ja pysäköinnille varatuksi alueeksi. Määräys on annettu pääosin tonteille, joiden rakennettavuus on maastonmuodoista johtuen haastavaa.

Kaikilla korttelialueilla pysäköinti on osoitettu toteutettavaksi tonteilla. Aluemerkinä "a-2" ja "yp-1" osoitetut viherkatolliset autopaikat saa toteuttaa kaavakartalla osoitetun kerrosalan lisäksi.

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä kulkeina, autojen tai polkupyörien pysäköintipaikkoina, leikki- tai ulko-oleskelupaikkoina, on istutettava. Asemakaavakartalla on lisäksi osoitettu istutettavat alueet, joilla on alueen maisemakuvallisesti suurempi merkitys. Kaavamääräyksen mukaisesti A-13 ja AKR-4 korttelialueilla tulee lisäksi esittää Sipoon viherkerroin-työkalulla laadittu laskelma ja saavuttaa vähintään vaadittu tavoiteluku. Viherkerroin kannustaa osaltaan myös viherkatollisten autokatosten ja/tai -tallien toteuttamiseen.

Korttelikohtaiset määräykset

Korttelissa 31005 ja 31012 pääasiallisen julkisivumateriaalin tulee olla puu.

Kortteliin 31017 (A-8 tontille) voidaan sijoittaa palveluasumista. Korttelin pysäköinti voidaan toteuttaa maanalaisena ratkaisuna.

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 7 ha ja rakennusoikeus 14 971 k-m², tonttitehokkuus noin e = 0,22.

rymmen som förråd och ekonomilokaler får byggas i enlighet med detaljplanebestämmelserna utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen.

För en del av tomterna har bestämmelsen "yp-1" utfärdats, som avser ett gemensamt gårds- och vistelseområde för bostäderna, reserverat för förbindelser och parkering. Bestämmelsen berör i huvudsak tomter som är svåra att bygga på grund av terrängformerna.

I samtliga kvartersområden har parkeringen anvisats på tomterna. De bilplatser med gröntak som har anvisats under beteckningen "a-2" och "yp-1" får 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 måltalet för grönkoefficienten ska uppnås. Grönkoefficienten uppmuntrar också till att bygga carportar och/eller garage med grönt tak.

Kvartersspecifika planbestämmelser

I kvarter 31005 och 31012 ska trä vara det huvudsakliga fasadmaterialet.

Serviceboende kan placeras i kvarter 31017 (A-8). Parkeringen i kvarteret kan genomföras som en underjordisk lösning.

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 7 ha och byggrätten är 14 971 vy-m². Tomteeffektiviteten ca. 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 ympäristöhäiriötä.

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

Korttelikohtaiset määräykset

Korttelissa 31002 pääasiallisen rakennus- ja julkisivumateriaalin tulee olla puu.

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

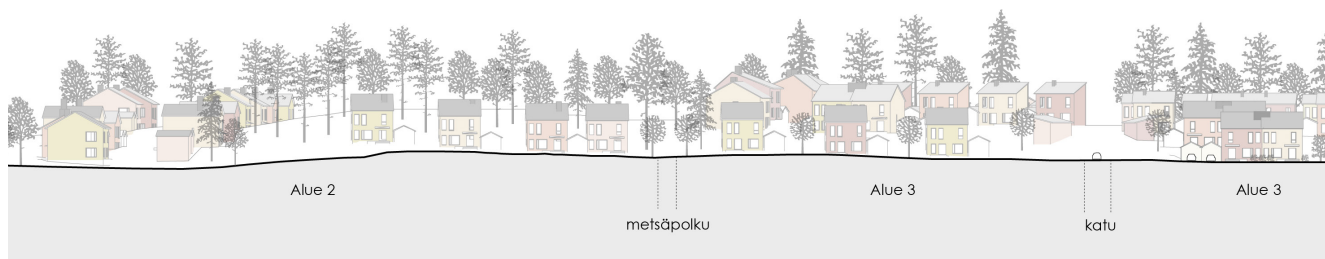
Genomförandet av ekonomibyggnader i AP-8-kvarteren styrs genom en bestämmelse om tilläggsbyggrätt och maximistorleken på en ekonomibyggnad (40 m²). Parkering samt funktioner på gårdsområdena har anvisats på tomterna.

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.

Kvartersspecifika planbestämmelser

I kvarter 31002 ska trä vara det huvudsakliga byggnads- och fasadmaterialet.



AP-8 ja A-13 korttelialueiden muodostama kokonaisuus läntisellä rinnealueella. Helheten av AP-8- och A-13-kvartersområden på västra sluttningen.

Erillispientalojen alueet AO-10 ja AO-17

Erillispientaloille osoitetut alueet koskevat sekä jo rakentuneita omakotitaloalueita että uusia asumiseen osoitettuja alueita. AO-alueet on tarkoitettu pääosin omakotitaloille, joiden korkein sallittu kerrosluku on II. Pääosin rakentamattomille alueille sijoittuville AO-10-korttelialueille saa rakentaa 1-asuntoisia pientaloja. Jo rakentuneille AO-17-alueille voidaan kaavamääräysten puitteissa toteuttaa myös paritaloja.

AO-alueiden kokonaispinta-ala on noin 13 ha ja rakennusoikeus 19 352 k-m². Tonttitehokkuus $e = 0,12-0,20$.

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

AO-kortteleiden rakennusoikeuden määrä on osoitettu joko tehokkuusluvulla (e-luku) tai numeerisella rakennusoikeudella. AO-17 kortteleissa sallitun rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa enintään 40 k-m² erillisiä taloustiloja kutakin asuntoa kohti. AO-10-kortteleissa taloustilojen rakennusoikeus on osoitettu asemakaavakartalla.

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

Korttelikohtaiset määräykset

Kortteleissa 31020 ja 31021 pääasiallisen rakennus- ja julkisivumateriaalin tulee olla puu.

Område för egnahemshus AO-10 och AO-17

De områden som anvisats för fristående småhus gäller såväl bebyggda egnahemshusområden som nya områden som anvisats för boende. AO-områdena är avsedda i huvudsak för egnahemshus vars högsta tillåtna våningstal är II. På kvartersområdena AO-10, som huvudsakligen ligger i obebyggda områden, får det byggas småhus med en bostad vardera. På redan anlagda AO-17-områden kan man inom ramen för planbestämmelserna även bygga parhus.

AO-kvartersområdena har en areal på sammanlagt ca 13 ha och byggrätten är 19 352 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-kvarteren finns på privatägd mark, vilket har påverkat planeringen (markägarnas önskemål har beaktats i den mån det varit möjligt).

Den totala byggrätten i AO-17-kvarteren har anvisats antingen med ett exploateringstal (e-tal) eller uttryckts i siffror. Utöver den tillåtna byggrätten tillåts byggande av separate ekonomiutrymmen på högst 40 m²-vy per bostad. I AO-10-kvarteren har byggrätten för ekonomilokaler anvisats på detaljplanekartan.

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 byggnads- och fasadmaterialet.

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.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue 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 4,1 ha.

5.3.2 Muut alueet

Katualueet

Suunnittelualueen katuverkostosta on laadittu alustava tilavaraussuunnitelma vuonna 2018 (WSP Oy), sekä asemakaavan ja kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä katutyyppejen 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 hulevesiviemärointi).

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.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar 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 4,1 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).

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.

Lähivirkistysalue VL, VL-4 ja puisto VP

Talmankaaren laaja metsäpuistomainen alue on osoitettu VL-4 alueeksi, johon on osoitettu pohjois-eteläsuuntainen kävely- ja pyöräilyreitti ohjeellisella kaavamerkinnällä. Kaavamääräyksen mukaisesti alue tulee säilyttää luonnontilaisena, sallien kuitenkin puuston poistamisen kulkuväylien ja alueen virkistyskäyttöä palvelevien rakenteiden toteuttamiseksi. Kokonaisuudessaan VL-aluetta muodostuu noin 5,2 ha. Osaan VL-alueista on osoitettu myös ohjeellinen varaus palstaviljelyä varten (rp).

Puistoalueeksi (VP) on varattu noin 1 ha. Puistoalueilla tulee kiinnittää huomioita laadukkaan ja viihtyisän ympäristön suunnitteluun ja toteuttamiseen.

Gång- och cykelbanor har planerats längs Mårtensbyvägen, Tallmobågen och Satotalmavägen samt vid sträckningen för det gamla stickspåret. Stickspåret förenar VL-området i mitten med bostadskvartären 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.

Område för närrecreation VL, VL-4 och park VP

Det vidsträckta parklika skogsområdet har anvisats som ett VL-4-område. En gång- och cykelled har anvisats i nordlig-sydlig riktning med en riktgivande planbeteckning. Enligt planbestämmelsen ska området bevaras i naturtillstånd, dock så att trädbeståndet kan avlägsnas för leder och konstruktioner som betjänar områdets rekreationsbruk. Hela VL-området omfattar ca 5,2 ha. En del av VL-området har även en riktgivande reservering för odlingslotter (rp).

Ca 1 ha har reserverats som ett parkområde (VP). På parkområdena bör man fästa uppmärksamhet vid planeringen och genomförandet av en högklassig och trivsamt miljö.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asemakaavan yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kohdistuvat suunnittelalueen 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 liikkumis-
muotojen hyödyntämistä ja luo edellytyksiä niiden kehittämiseen.

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 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.

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 färd sätt 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 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.

Talmankaaren nykyinen metsäinen harjuaalue 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.

Talmankaaren asemakaava-alueen painopiste on asuntotarjonnan mahdollistamisessa noin 1 600–1 700 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 asumisen kokonaisrakennusoikeus on noin 86 500 km² (ei sisällä talous- ym. rakennusoikeuksia) ja julkisten toimintojen 15 500 k-m². Alue-

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

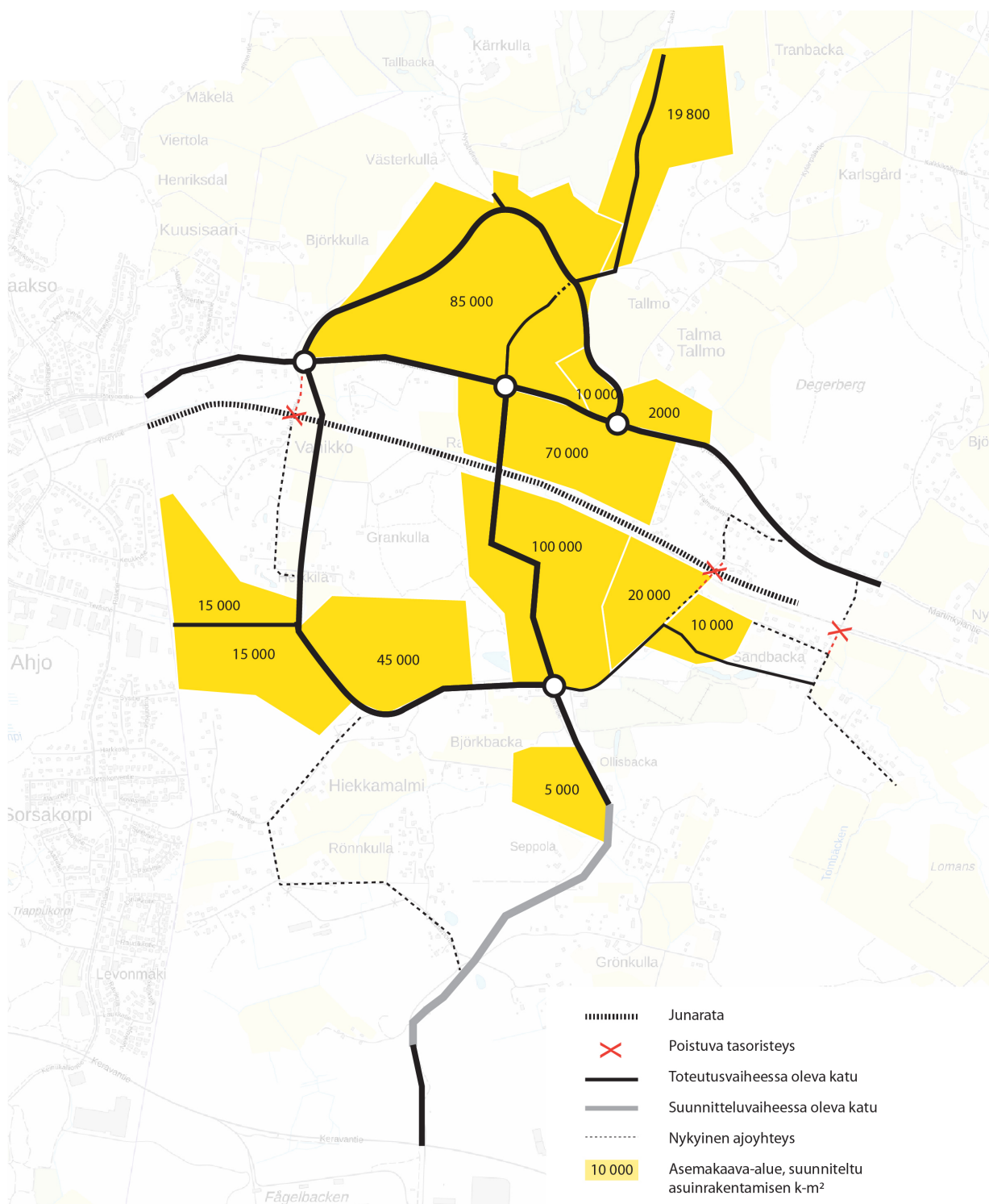
När bycentrumet utvecklas enligt planlösningen till ett mångsidigt centrumområde får området en mer levande och byliknande tätortsbild jämfört med dagsläget.

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.

I Tallmobågens detaljplaneområde ligger tonvikten på ett bostadsutbud för ca 1 600–1 700 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 byggrätten för bostäder ca 86 500 vy-m² (exkl. byggrätt för ekonomibyggnader etc.) och för offentliga funktioner 14 500 vy-m². I fråga om

tehokkuuden osalta Talmankaari vastaa siten mm. osayleiskaavan väestötavoitetta, kattaen enimmäkseen noin 14–17 % Talman tulevasta väestöpohjasta ja HSL:n selvityksen suurimman kasvun skenaarioon peilaten noin 31 % Talman alueella edellytettävästä väestöpohjasta.

områdeeffektiviteten svarar Tallmobågen således mot befolkningsmålet bl.a. i delgeneralplanen i och med att planområdet som mest täcker ca 14–17 procent av det framtida befolkningsunderlaget i Tallmo och enligt det största tillväxtscenariot i HRT:s utredning ca 31 procent av det befolkningsunderlag som krävs i Tallmoområdet.



Talman keskusta-alueen viitteellinen tavoitekuva vuosille 2030–2040. Riktgivande målbild för Tallmo centrum åren 2030–2040.

Talman osayleiskaavan osittain jo vanhentuneessa vaiheistussuunnitelmassa Talmankaaren alue on arvioitu toteutuvan vaiheissa 2–3, vaiheessa 1 toteutuvan Talman keskustan eteläosan jälkeen. Erityisesti Kerava-Nikkilän rataosuuden selvitys- ja suunnittelulilanteesta johtuen on katsottu parhaaksi siirtää Talmankaaren hankkeen suunnittelu etusijalle, jatkaen Talman muuta detaljitason suunnittelua myöhemmin vuodesta 2025 alkaen.

Palvelut ja virkistystoiminnot

Talmankaaren asemakaavalla mahdollistetaan liike- ja palvelutilojen sijoittumien maantasoon Martinkyläntien sekä 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.

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

I den delvis föråldrade etappplaneringen av delgeneralplanen för Tallmo har man uppskattat att Tallmobågen ska genomföras i fas 2–3, efter den södra delen av Tallmo centrum som ska genomföras i fas 1. I synnerhet på grund av utredningen och planeringen av banavsnittet Kervo–Nickby har man ansett det bäst att prioritera Tallmobågen som en fortsättning på detaljplaneringen av de övriga delarna av Tallmo från och med 2025.

Service och rekreationsfunktioner

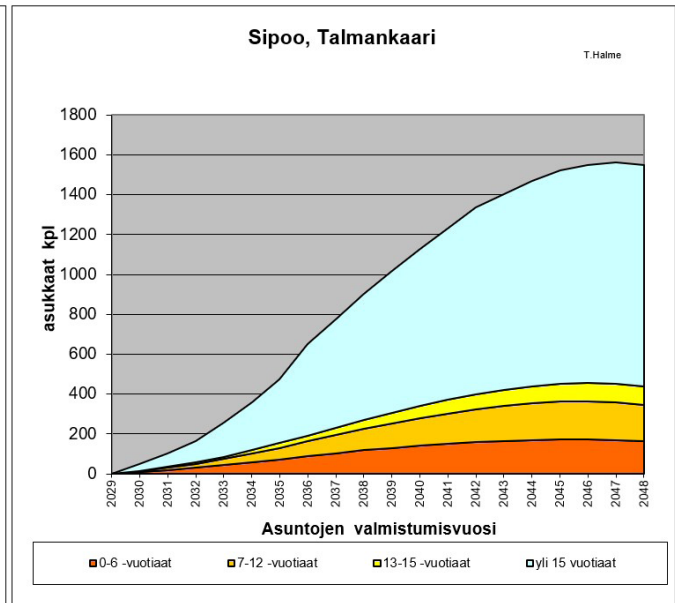
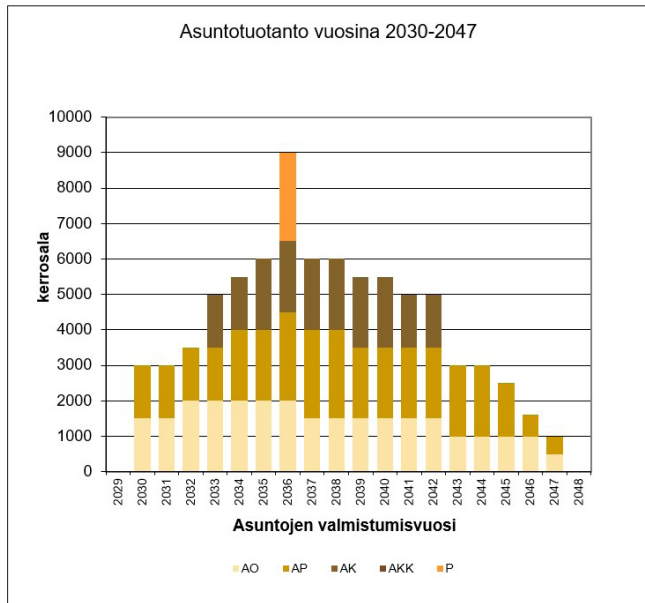
Detaljplanen för Tallmobågen gör det möjligt att placera affärs- och servicelokaler på gatuplan längs Mårtensbyvägen och också längs Satotalmavägen. När det nuvarande bycentrumet, som används i ringa omfattning, planeras som en torgmiljö skapas också förutsättningar för lokal företagsverksamhet, vilket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

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 pulkåk-

Alueen asuntotuotanto (kerrosala) vuosittain ja yhteensä (sis. nykytilanteen)																					
	nyk.	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	Yhteensä
Omakotitalo	5300	1500	1500	2000	2000	2000	2000	2000	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1000	1000	1000	1000	500		31800
Rivitalo	2000	1500	1500	1500	1500	2000	2000	2500	2500	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	1500	600	500		34100
Kerrostalo 2 - 4 kerrosta					1500	1500	2000	2000	2000	2000	2000	2000	1500	1500							18000
Kerrostalo > 4 kerrosta																					0
Palveluasunnot								2500													2500
Kerrosala yhteensä	7300	3000	3000	3500	5000	5500	6000	9000	6000	6000	5500	5500	5000	5000	3000	3000	2500	1600	1000	0	86400

Asukkaiden lukumäärä vuoteen 2048																				
	nyk.	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
0 - 6 -vuotiaat	20	29	41	53	66	79	93	107	120	132	143	153	163	170	175	179	181	180	176	168
7 - 12 -vuotiaat	12	19	29	40	52	66	81	99	116	131	146	159	172	183	191	197	201	201	197	190
13 - 15 -vuotiaat	4	7	10	15	20	26	33	39	47	55	63	71	79	85	91	96	100	103	103	102
yli 15 -vuotiaat	69	105	144	188	253	322	400	540	627	713	795	877	951	1025	1072	1117	1155	1179	1195	1196
Asukkaita yhteensä	104	160	224	295	391	494	607	784	910	1032	1147	1261	1365	1463	1529	1590	1637	1663	1671	1656
(päivähoidossa)	14	21	29	38	47	56	66	76	85	94	102	109	116	121	124	127	128	128	125	119



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

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 pienimuotoisia 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

ning samt relaterad uthyrning av utrustning. På sommaren kan man syssla med allt från steglöpning till att träna på fasta gymanordningar i idrottsparken och det intilliggande rekreationsområdet. 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 Mårtens-

mahdollistetaan myös palvelujen sijoittuminen, on palvelutarjonnan painopiste erityisesti C-alueella ja tulevan asemanseudun läheisyydessä.

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 tyypiltään vaihtelevaa asuntorakentamista, mikä osaltaan lisää alueen väestörakenteen monipuolisuutta. Alueelle pyritään mahdollistamaan myös palveluasumisen korttelialue.

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 osayleis-

byvägen. Även om det är möjligt att etablera service i Tallmobågens detaljplaneområde ligger tonvikten i serviceutbudet särskilt på C-området och den framtida stationsnejden.

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. Planlösningen möjliggör bostadsbyggande av varierande typ, vilket för sin del ökar mångsidigheten i befolkningsstrukturen i området. Man strävar också efter att planera ett kvartersområde med servicebostäder.

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 nå 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

kaavan ratkaisua mukaillen ja samalla kiertoliittymien välisen katuosuuden ajonopeuksia lasketaan. Alueen kävely- ja pyöräilyreittien alustavassa suunnittelussa on huomioitu asuinkortteleiden ja nykyisten 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.

Kestäviin kulkutapoihin kannustetaan mm. seuraavien ratkaisuin:

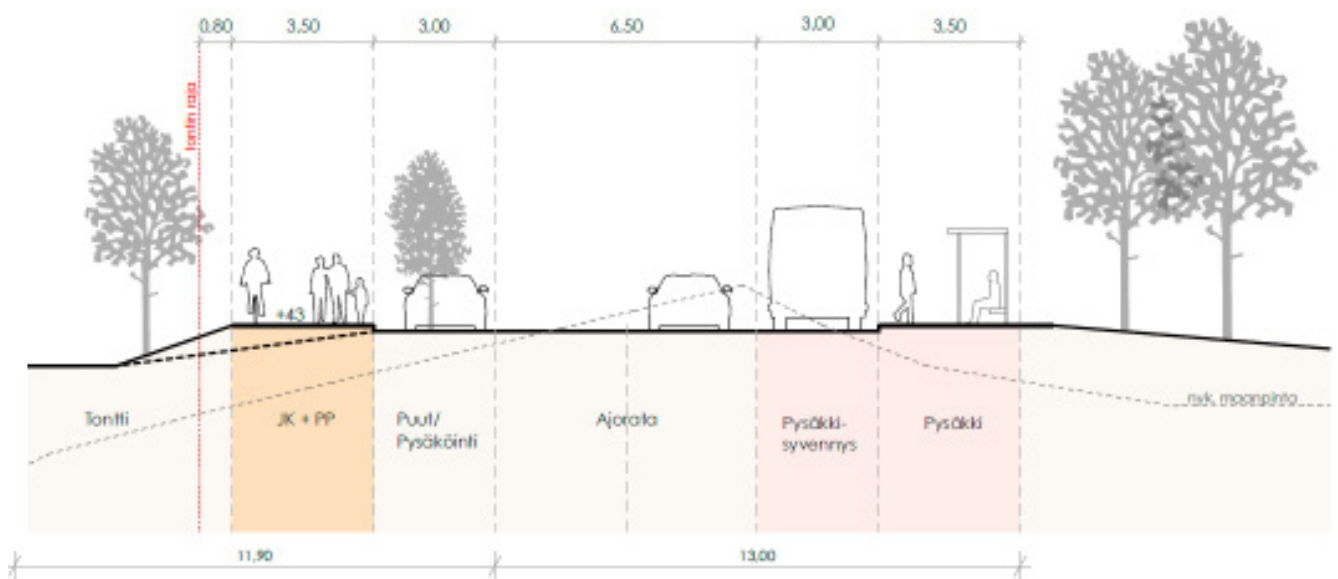
- Talmankaaren koko osuudelle sijoitetaan kävely- ja pyöräilyväylä sekä Martinkyläntielle pohjoispuolinen uusi väylä. Talman taajaman kokonaisrakenteessa Talmankaari muodostaa kehämäisen kokoojakadun, joka yhdistää pohjois- ja eteläosan alueet toisiinsa.
- Vanha junaradan pistoraide muutetaan viihtyisäksi kävely- ja pyöräilyväyläksi, joka yhdistää Talman oppimiskeskuksen ja kyläkeskuksen Martinkyläntiellä kulkevaan seudulliseen pääpyöräreitistöön. Väylän ja pysäkkien välittömään läheisyyteen toteutetaan riittävästi pyöräpysäköintiä runkolukitusmahdollisuudella.
- Kyläkeskuksen torikorttelin alue varataan käveltäväksi ympäristöksi poistamalla autojen läpiajo Satotalmantielta (tilavaraus mahdollistaa tarvittaessa bussiliikenteen operoinnin torialueen kautta). 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.

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.

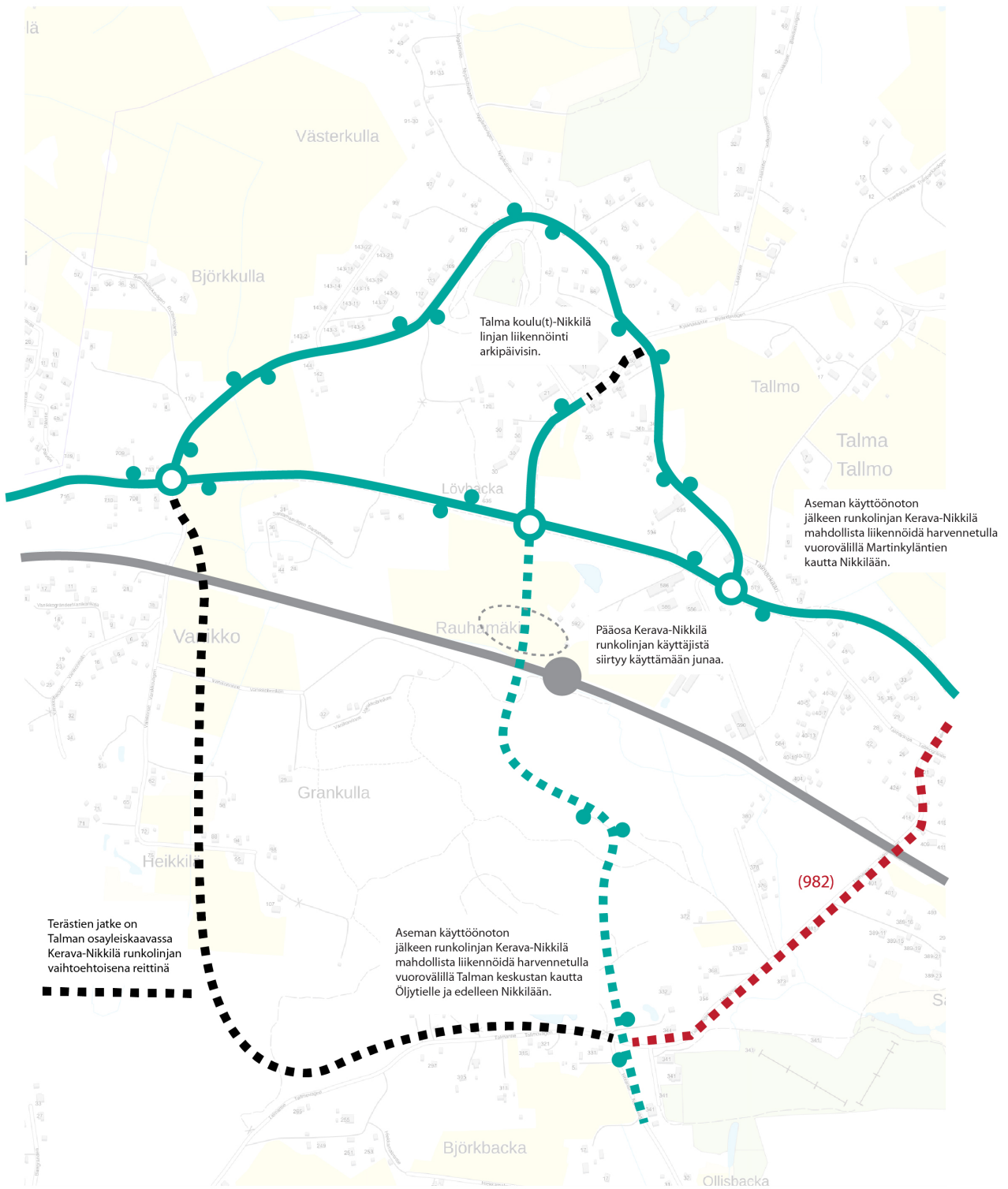
Invånarna uppmuntras till hållbara färdssätt bl.a. genom följande lösningar:

- 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 trivsamt gång- och cykelbana som förenar lärocentret och bycentrumet med de regionala stråken för den lätta trafiken längs Mårtensbyvägen. Tillräckligt med cykelparkeringsplatser med möjlighet till stomlåsning ska ordnas i omedelbar närhet av banan och hållplatserna.
- Området för torgkvarteret i bycentrum reserveras som en fotgängarmiljö i och med förbudet för bilar mot genomfart från Satotalmavägen (utrymmesreserveringen gör det möjligt att vid behov ordna busstrafiken via torgområdet). 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.

- Kylänpääntien ja Talmankaaren nykyisestä heikosti porrastetusta liittymästä muodostetaan T-liittymä, jossa kävelyn ja pyöräilyn ylitys turvataan suojatietä korottamalla.
- 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.
- Den nuvarande, dåligt strukturerade anslutningen mellan Byändavägen och Tallmobågen byggs om till en T-korsning med upphöjd skyddsväg för fotgängare och cyklisterna.
- 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.



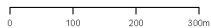
Esimerkkikuva Talmankaaresta, katuleikkaus bussipysäkin kohdalta. Exempelbild av Tallmobågen, gatutvärnitt vid busshållplatsen (Sitowise 2022).



TM6 Talmankaari

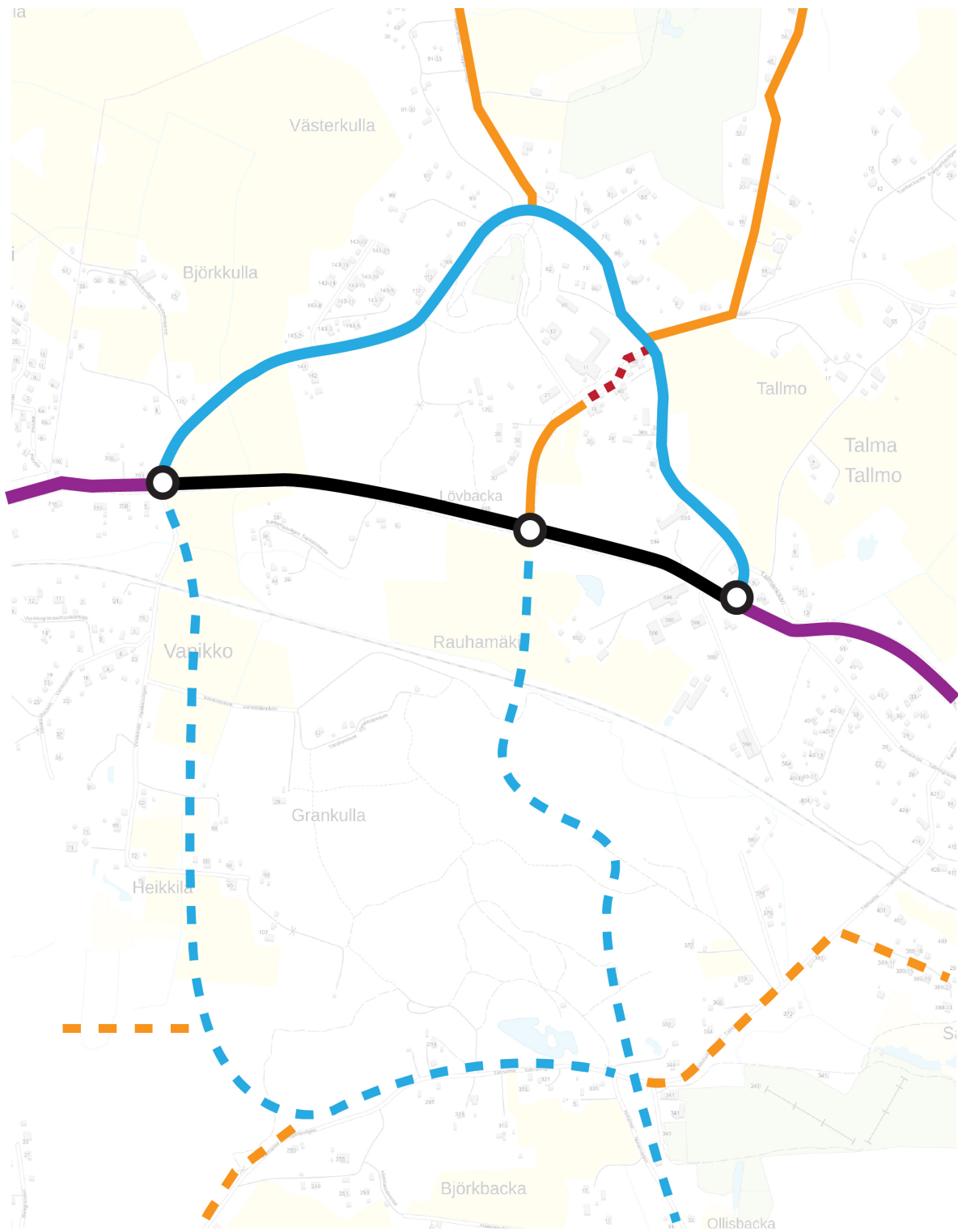
JOUKKOLIIKENNEKAAVIO
10/2025

Sijainnit ohjeellisia



- Juna-asema
- Terminaali
- Junaliikenne
- Bussiliikenne, nykyinen verkko
- Bussiliikenne, uusi kokoojakatu
- Pysäkki
- Bussiliikenne, selvítettävä yhteystarve
- Bussiliikenne, poistuva yhteys

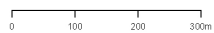
Talmankaaren bussiliikenteen reitistö joukkoliikennekaaviona. Kaavio on viitteellinen. Tallmobågens busstrafiks som kollektivtrafikdiagram. Diagrammet är riktigvande.



TM6 Talmankaari

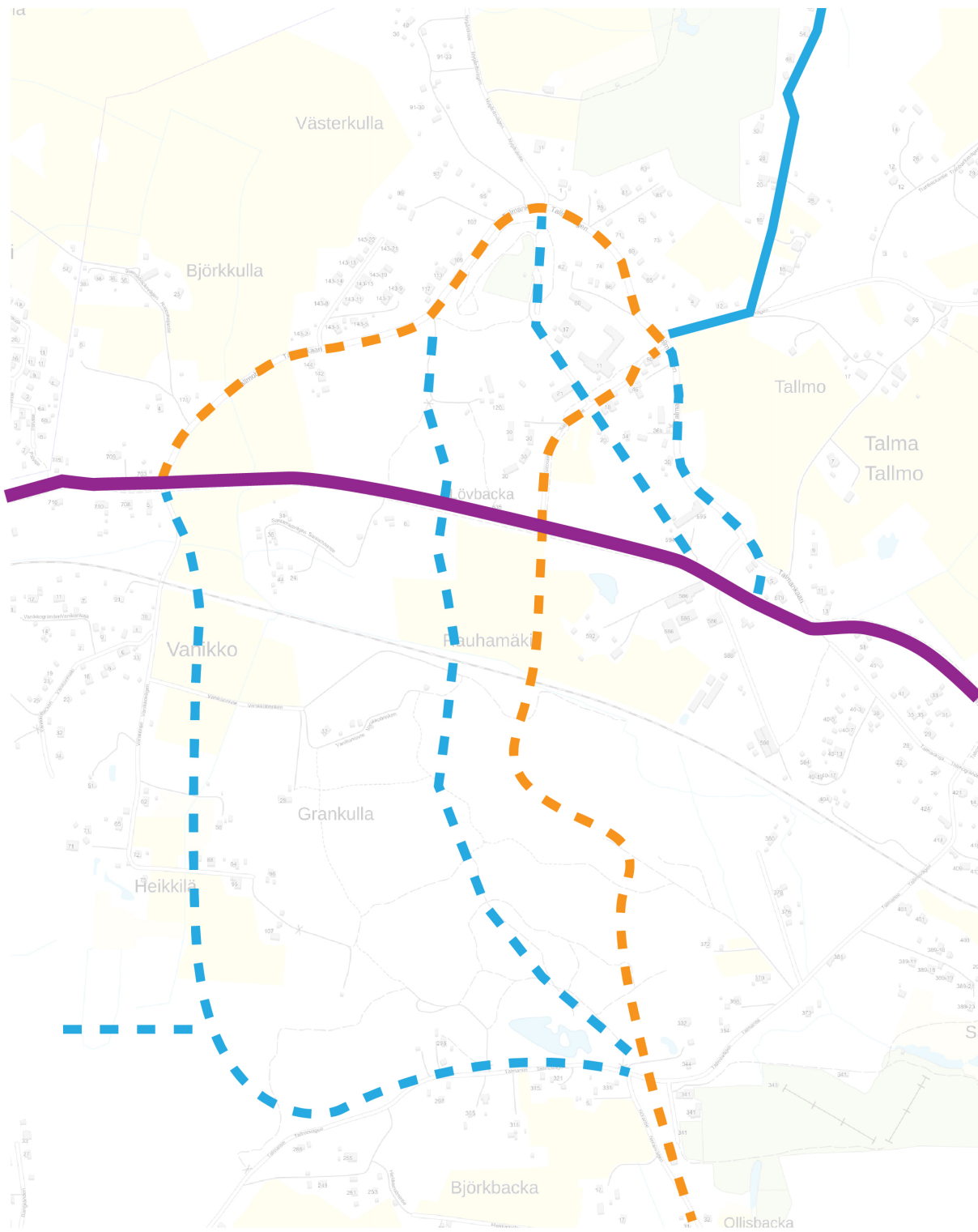
Autoliikenteen tavoiteverkko
2050

Sijainnit ohjeellisia



- Yhdystie
- Pääkatu
- Alueellinen kokoojajaku
- - Uusi alueellinen kokoojajaku
- Paikallinen kokoojajaku
- - Uusi paikallinen kokoojajaku
- - Poistuva ajoyhteys

Talmankaaren autoliikenteen tavoiteverkko sekä Talman keskustan viitteellinen tavoiteverkko 2050. Målnätet för biltrafiken på Tallmobågen samt riktgivande målnät för Tallmo centrum 2050.



TM6 Talmankaari

Pyöräliikenteen tavoiteverkko
2050

Sijainnit ohjeellisia



- Seudullinen pääreitti
- Pääreitti
- - Pääreitien yhteystarve
- Alureitti
- - Alureitien yhteystarve

Talmankaaren pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä Talman keskustan viitteellinen tavoiteverkko 2050. Målnät för cycling på Tallmobågen samt riktgivande målnät för Tallmo centrum 2050.

Liikenne-ennusteet

Talman liikenneselvityksessä (2022–2023) laadittiin liikenne-ennuste Talmankaaren ja maantien 140 väliselle alueelle sekä tuotettiin liikenteelliset toimivuustarkastelut alueen tärkeimpiin liittymiin. 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 kiinnittäen huomiota myös osayleiskaava-alueen liikennetuotoksen suuntautumiseen ja sen vaikutuksiin.

Selvityksen taustalla olevassa suunnitelmassa on joitakin eroja verrattuna korjattuun kaavaehdotukseen. Merkittävimpana muutoksena on alueellisen kokoojakadun eteläinen osuus, joka on korjatussa ehdotuksessa suunniteltu Satotalmantien jatkeeksi ja samalla siihen on esitetty kiertoliittymä. Muutos ei vaikuta alueen tuottamaan kokonaisliikennemäärään, ja koska alueen liikennetuotos ei missään tutkitussa vaihtoehdossa ole ollut liittymien toimivuuden kannalta merkittävä (palvelutasot A ja B), ei uuden kiertoliittymän osalta ole nähty tarpeelliseksi teettää lisäselvitystä.

Yleisesti voidaan todeta, että suuri osa Talman osayleiskaava-alueen liikennetuotoksesta suuntautuu kohti Keravan keskustaa tai valtatiötä 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

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 delgeneralplaneområdet har byggts upp i sin helhet enligt planen med beaktande av riktningen på trafikalstringen och dess konsekvenser.

I den plan som ligger till grund för utredningen finns det vissa skillnader jämfört med det korrigerade planförslaget. Den viktigaste ändringen är den södra delen av den regionala matargatan, som i det korrigerade förslaget har planerats som en förlängning av Satotalmavägen och samtidigt föreslagits få en rondell. Ändringen inverkar inte på den totala trafikmängd som området alstrar, och eftersom trafikalstringen i området inte i något av de undersökta alternativen har varit betydande med tanke på anslutningens funktion (servicenivåerna A och B), har det inte ansetts nödvändigt att låta utföra en tilläggsutredning i fråga om den nya rondellen.

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

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.
- 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 (Pisara-rata 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-radan rakentaminen lyhentää joukkoliikenteen matka-aikoja Talman ja Nikkilän asemien läheisyydestä pääradan varteen ja länsipuolelle merkittävästi (ks. liite 9). Mikäli Kerava-Nikkilä-radalla liikennöidään Kauklahti-Kerava –junan jatkeella

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.
- 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. Bussturer 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 9). Om förlängningen av Köklax–Kervo-tå-

Kerava-Nikkilä-pendeljunan sijaan, matka-aika Talmasta ja Nikkilästä pääradan varteen lyhenee hieman enemmän. Vaihtoehdossa 4 junaliikennöinnin muutoksen lisäksi huomioidut 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 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-

get 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 bussturerna 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 prissförändringar 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 kortare och påverkas inte av ändringar i prissättningen av trafiken.

I norra delen av Tallmo kommer trafikalstringen inom kollektivtrafiken och därmed även rese- och tidsprestationerna att öka mångfaldigt fram till prognosåret 2040 till följd av ökningen inom markanvändningen. För bilar är trafikalstringen 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

ti-Kerava –junan jatkeella, keskimääräisen matkan pituus on hieman pidempi kuin vaihtoehtoisissa 0+ ja 1- tämä indikoi vaihdottoman junayhteyden mahdollistavan hieman pidempien matkojen tekemisen.

Liittyminen toimivuustarkastelut

Selvityksessä tarkasteltiin Talmankaaren ja Martinkyläntien liittymiin suunniteltujen kiertoliittymien toimivuutta. Lisäksi tarkasteltiin laajemmin Lahdentien ja Keravantien, Lahdentien ja Ahjontien sekä Lahdentien ja Porvoontien liittymiä. Toimivuustarkasteluissa toimintaedellytyksiä tutkittiin ennustekenaarioiden kannalta kuormittuneimmassa tilanteessa. Skenaariota VE0+ (Kerava-Nikkilä –rataa ei ole rakennettu) liikenne-ennuste valittiin toimivuustarkasteluihin, koska siinä ajoneuvoliikenteen määrä oli suurempi kuin muissa liikenne-ennustevaihtoehtoisissa. 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 kehitystoimenpiteitä. 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.

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–Nikkilä-banan har inte byggts), eftersom fordonstrafiken i det alternativet var större än i de andra alternativa trafikprognoserna. Granskningarna av funktionen gäller rusningstimmarna på kvällen prognosåret 2040.

Utifrån resultaten 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.

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 liikennemäärien 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.

Muut liikennevaikutukset

Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi asemakaavassa on annettu liityntäkieltoja katualueille. Liittymien siirron edellytykset tutkittu alustavasti asemakaavalla ja lopulliset sijainnit tarkentuvat myöhemmin katusuunnittelussa. Siirrot koskevat alustavasti kiinteistöjä 753-421-5-51, 753-421-5-55 (uusi liittymä Talmankaaren kautta), 753-421-5-165, 753-421-5-220, 753-421-5-326, 753-421-5-327, 753-421-5-331 (uusi liittymä Nygårdintien kautta) ja 753-421-5-343. Nykyisten liittymien käyttö on mahdollista niin pitkään, kuin alueen infraraken-taminen ei edellytä niiden siirtoa.

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 simuleringsnätet inte räckte till. För att säkerställa kapaciteten för den svängande trafiken föreslogs signalreglering för anslutningarna vid både Lahtisvägen och Borgåvägen. Kapaciteten förbättrades också med svängfler. Granskningen gjordes med den största trafikprognosen som sammanställdes under arbetet – om trafiken ökar mindre än i prognosen förbättras funktionen i anslutningarna jämfört med 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.

Muut liikennevaikutukset

För en smidigare och säkrare trafik har förbud mot anslutning till gatuområdena föreskrivits i detaljplanen. Flyttningar av anslutningar har undersökts preliminärt i detaljplanen och placeringarna preciseras senare vid gatuplaneringen. Flyttarna berör preliminärt fastigheterna 753-421-5-51, 753-421-5-55 (ny anslutning via Talmankaari), 753-421-5-165, 753-421-5-220, 753-421-5-326, 753-421-5-327, 753-421-5-331 (ny anslutning via Nygårdsvägen) och 753-421-5-343. (ny anslutning via Talmankaari). Befintliga anslutningar kan användas så länge byggandet av infrastrukturen inte förutsätter flyttning.

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.

Asemakaavan tullessa voimaan, alueesta tulee Sipoon vesilaitoksen toiminta-alue, joka laajenee tältä osin länteen. Asemakaavoitetun alueen asukkailla on lähtökohtaisesti velvollisuus liittyä vesi- ja viemäriverkostoon.

Vesihuoltojärjestelyt on esitetty erillisessä vesihuollon esisuunnitelmassa, jota ei ole turvallisuussyistä julkaistu. Lähtökohtaisesti vesijohdot ja viemärit sijoitetaan yhteisiin kaivantoihin pääsääntöisesti ka-tualueelle ja suunnittelualueen jätevedet johdetaan Martinkyläntien läheisyydessä sijaitseviin kahteen olemassa olevaan jätevesiviemäriin. Vesihuollon suunnitteluratkaisuja ohjaa olemassa olevan vesihuoltoverkoston sijainti sekä linjaus viemäroinnin toteuttamisesta painovoimaisesti.

Esisuunnitelman mukaan kaava-alueen länsiosan kortteli 31001 tarvitsee kiinteistökohtaisen jäte-vedenpumppauksen, jonka lisäksi Talmankaaren länsiosuudelle sijoittuu myös yksittäisiä kiinteistöjä,

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 be-kräftas följande befintliga sr-beteckningar: Lillängs-backa (1923), Talman skola (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 fast-ställs i samband med utarbetandet av de egentliga kommunaltekniska planerna.

När detaljplanen träder i kraft blir området en del av Sibbo Vattens verksamhetsområde, som alltså utvid-gas västerut. Invånarna i ett detaljplanerat område är i princip skyldiga att ansluta sig till vatten- och avloppsnätet

Vattentjänsterna har presenterats i en separat för-plan för vattentjänster som av säkerhetsskäl inte har publicerats. Utgångspunkten är att vattenledningar och avlopp i regel placeras i gemensamma schakt i gatuområdet och att avloppsvattnet från plane-ringsområdet leds till två befintliga avlopp i närhe-ten av Mårtensbyvägen. Planeringslösningarna för vattentjänsterna styrs av det befintliga vattennätet samt av riktlinjerna för att genomföra avloppssyste-met med gravitation.

Enligt förplanen behöver kvarter 31001 i västra delen av planområdet en fastighetsspecifik av-loppspumpstation. I västra delen av Tallmobågen finns dessutom enstaka fastigheter som kan kräva fastighetsspecifik avloppspumpning (beroende på

jotka saattavat edellyttää kiinteistökohtaisen jätevedenpumpppauksen (riippuen tonttien tulevasta tasauksesta). Lisäksi Satotalmantien ja Pistoraitteen väliselle uudelle kadulle tarvitaan uusi Sipoon veden jätevedenpumppaamo.

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 varrelle. Vastaa- vasti 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 miljöötä. 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.

framtida utjämning av tomterna). Dessutom behöver Sibbo Vatten en ny avloppspumpstation för den nya gatan mellan Satotalmavägen och Stickspåret.

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.

Kasvillisuus ja eläimistö

Luontoselvitysten mukaan asemakaavan alueella ei sijaitse erityistä suojelua edellyttävää kasvillisuutta tai eläimistöä.

On kuitenkin selvää, että alueen rakentuminen pienentää potentiaalisten kasvu- ja elinympäristöjen pinta-alaa, koska suunnittelualue on isoilta osin rakentamatonta metsikköä. Alueen keskellä sijaitseva laaja viheralue tullaan toteuttamaan mahdollisimman luonnontilaisena.

Kaavassa on asetettu tonteille viherkerrointavoitetaso, jota pihasuunnittelija voi joustavasti täyttää käytämällä erilaisia viherelementtejä. Viherkertoimen avulla pyritään varmistamaan riittävän viherpinta-alan säilyminen tonteilla ja samalla ehkäisemään hulevesitulvia. Viherkerroin kuvaa, kuinka paljon tontilla on kasvillisuutta ja vettä viivyttäviä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan.

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.

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 obebyggd skog. Det vidsträckta grönområdet i områdets mitt kommer att bevaras i ett så naturligt tillstånd som möjligt.

I planen har en målnivå satts upp för grönkoefficienten på tomterna. De som planerar gårdsplaner kan flexibelt fylla grönvoten med olika element. Med hjälp av grönkoefficienten strävar man efter att säkerställa att en tillräckligt stor grön yta bevaras på tomterna samtidigt som man förebygger dagvattenöversvämningar. Grönkoefficienten visar hur mycket vegetation och lösningar som fördröjer vatten som finns på tomten i förhållande till tomtens yta.

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.

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 pieni-muotoisemmasta kosteikosta. Selvityksen mukaan hulevesiä voidaan ohjata alueen korkeusvaihteluihin ja asuinkorttelien sijoittuminen huomioiden varsin kustannustehokkaasti. Alueen itäosassa on tarve hulevesipumppaamolle, jolle on varattu ohjeellinen sijainti puistoalueelle.

Rakennettujen alueiden hulevesien virtausreitit esitetään toteutettavan pääosin hulevesiviemäreihin (paikoitellen myös avo-ojiin), jotka purkavat yleisille alueille toteutettaviin hulevesien viivytysrakenteisiin ja edelleen kaava-alueen ulkopuolisiin avo-ojiin (liite 18). Kaava-alueen ulkopuolelle ei ohjata viivytämättömiä hulevesiä.

Mitoitus

Tiivistyvän maankäytön myötä läpäisemättömän pinta-alan määrä ja siten pintavaluntakerroin kasvaa. Koko alueen nykyinen valuntakerroin on noin 0,20, joka arvioitiin pääosin ilmakuvista, ja tulevan maankäytön mukainen noin 0,31, joka arvioitiin tulevan tilanteen viitesuunnitelmasta. Pintavaluntakertoimen kasvamisen myötä myös alueen hulevesivirtaamat tulevat kasvamaan. Jokaiselle valuma-alueelle on arvioitu nykyisen ja tulevan tilanteen mukaiset valumakertoimet, virtaamat ja tarvittavat viivytystilavuudet (liite 18).

Hulevesiviemärit on mitoitettu tavanomaisella kerran viidessä vuodessa tapahtuvalla rankkasateella, jonka intensiteetti on 180 l/s/ha. Tulvamiotoitetut viemärit on mitoitettu kerran 100 vuodessa tapahtuvalla rankkasateella, jonka intensiteetti on 360 l/s/ha. Mitoitussateissa on huomioitu ilmastomuutoksen +20 % sateiden intensiteettiä kasvattava vaikutus.

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.

Det föreslås att dagvattnets flödesvägar i de bebyggda områdena i huvudsak byggs med dagvattenavlopp (på sina ställen även öppna diken) som har sitt utlopp i fördröjningskonstruktioner på allmänna områden och vidare i öppna diken utanför planområdet (bilaga 18). Dagvatten leds inte ut bortom planområdet utan fördröjning.

Dimensionering

I och med den tätare markanvändningen ökar den ogenomsläppliga arealen och därmed ytavrinningskoefficienten. Den nuvarande avrinningskoefficienten för hela området är cirka 0,20, i huvudsak uppskattat utifrån flygbilder, och vid den framtida markanvändningen cirka 0,31, uppskattat utifrån en referensplan över läget i framtiden. I och med att ytavrinningskoefficienten ökar kommer också dagvattenflödena i området att öka. För varje avrinningsområde har man uppskattat avrinningskoefficienterna, flödena och behövliga fördröjningsvolymen enligt det nuvarande och framtida läget (bilaga 18).

Dagvattenavloppen är dimensionerade enligt normalt kraftigt regn som inträffar en gång på fem år med en intensitet på 180 l/s/ha. De avlopp som har dimensionerats för högvattenflöde har planerats enligt kraftigt regn som inträffar en gång på 100 år med en intensitet på 360 l/s/ha. I de dimensionerande nederbörderna har man beaktat den effekt som klimatförändringen +20 % har intensiteten.

Hulevesiratkaisut

Merkittävä osa alueen hulevesistä purkaa kahden Martinkyläntien alittavan rummun kautta etelään. Ennen näitä purkupisteitä esitetään toteutettavan hulevesien viivytysrakenteet, joiden avulla saadaan Martinkyläntien alitusten sekä alapuolisten oijen virtaamat säilymään nykyisellään. Läntinen allas voidaan toteuttaa yhtenä suurena rakenteena tai useampana pienempänä. Rakenteita varten on osoitettu ohjeelliset tilavaraukset VL-alueelle.

Hulevesisuunnitelman mukaan Martinkyläntie toteutetaan reunakiveyksellisenä, jonka vuoksi kadun kuivatus toteutetaan hulevesiviemäreillä, jotka purkavat viivytysrakenteisiin. Martinkyläntien tasauksessa on Satotalmantien risteyksen itäpuolella notko, jonka vuoksi viemäriosuus notkosta viivytysrakenteeseen esitetään toteutettavan tulvamitoitettuna, jotta tulvareitti on jatkuva.

Lisäksi Talmankaaren koillisosassa sekä Talmankaaren luoteispuolella on katujen tasauksissa notkoja, joiden vuoksi katujen kuivatukset esitetään toteutettavan tulvamitoitettuna viemäreinä. Tulvamitoitetut viemärit on osoitettu liitteessä 17 sekä vesi-huollon esisuunnitelmassa (ei julkisesti nähtävänä).

Talmankaaren koillispuolella sijaitsevalle korttelialueelle esitetään rasisiteellista kiinteistörajalla kulkevaa hulevesien johtamisreittiä. Aluevaraus on osoitettu asemakaavakartalla ohjeellisena rajauksena.

Alueen maaperä on pääasiassa hiekkaa, savea ja kalliota. Hiekka-alueella sijaitseville kiinteistöille esitetään hulevesien imeytystä.

Dagvattenlösningar

En betydande del av dagvattnet i området har sitt utlopp via två trummor under Mårtensbyvägen söderut. Före dessa utloppspunkter föreslås det att man ska bygga fördröjningskonstruktioner med hjälp av vilka flödena under Mårtensbyvägen och dikena nedströms bevaras som de är idag. Den västra bassängen kan byggas som en enda stor konstruktion eller flera mindre. För konstruktionerna har riktgivande utrymmesreserveringar anvisats i VL-området.

Enligt dagvattenplanen anläggs Mårtensbyvägen med kantsten, vilket innebär att gatan avvattnas med dagvattenavlopp som har sitt utlopp i fördröjningskonstruktioner. Vid den terrasserade Mårtensbyvägen finns en svacka öster om korsningen med Satotalmavägen, varför det föreslås att avloppsavsnittet från svackan till fördröjningskonstruktionen ska dimensioneras för högvattenflöde för att det ska bildas en oavbruten översvämningsrutt.

I nordöstra delen av Tallmobågen och nordväst om Tallmobågen finns det dessutom sänkor i gatuterrasseringen, varför det föreslås att gatornas dräneringar genomförs med avlopp som dimensioneras för högvattenflöde. De avlopp som dimensioneras för högvattenflöde presenteras i bilaga 17 samt i förplanen för vattentjänsterna (ej offentligt framlagda).

För kvartersområdet nordost om Tallmobågen föreslås bortledning av dagvatten vid fastighetsgränsen i form av ett servitut. Områdesreserveringen har anvisats med en bindande beteckning på detaljplanekartan.

Marken i området är huvudsakligen sand, lera och hållmark. För fastigheter inom sandområdet föreslås infiltrering av dagvattnet.

Jatkosuunnittelu

Tarkempi kiinteistökohtainen hulevesien hallinta tulee suunnitella jatkosuunnittelussa rakentamislupavaiheessa. Esitettyjen viivytysrakenteiden mitoituksessa ei ole huomioitu mahdollisia kiinteistökoh- taisia hulevesien hallinnan rakenteita.

Jatkosuunnittelussa voidaan myös tarkastella mah- dollisuutta toteuttaa asemakaavavaiheessa esitetty- jä putkitettuja osuuksia avo-ojina. Lisäksi viemärei- den sekä viivytysrakenteiden tarkka mitoitus tulee tarkasteltavaksi tarkemmassa suunnittelussa.

Pohjavesi

Suunnittelualue ei sijaitse vedenhankintaan soveltu- tuvalla pohjavesialueella eikä alueelle ole suunnitel- tu pohjavettä pilaavia toimintoja.

Maa- ja metsätalous

Suunnittelualueen verraten pienimuotoisena to- teutuneet maanviljelystoiminnot poistuvat kaa- va-alueen rakentuessa.

Luonnon- ja maiseman suojelukohteet

Luontoselvityksissä ei noussut esiin erityisiä tarpeita luonnonsuojelun osalta. Alueen yleiset suunnittelupe- riaatteet kuitenkin jo itsessään ohjaavat säilyttämään mahdollisimman runsaasti olevaa puustoa ja metsik- köä.

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

Den fortsatta planeringen

En noggrannare fastighetsspecifik dagvatten- plan ska utarbetas vid den fortsatta planeringen i bygglovsskedet. Vid dimensioneringen av de föreslagna fördröjningskonstruktionerna har man inte beaktat eventuella fastighetsspecifika konstruk- tioner för dagvattenhantering.

I den fortsatta planeringen kan man också granska möjligheten att genomföra de i detaljplaneskedet föreslagna rörlagda avsnitten som öppna diken. Dessutom kommer den exakta dimensioneringen av avlopp och fördröjningskonstruktioner att granskas i den närmare planeringen.

Grundvatten

Planeringsområdet är inte beläget på ett grundvat- tenområde som lämpar sig för vattenförsörjning och det finns inga planer på verksamheter som föröre- nar grundvattnet.

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 planeringsprinci- perna styr dock i sig mot att bevara trädbestånd och skogspartier i den mån det är möjligt.

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

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 pyöräilyväyliseen. 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.

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 istandsättas 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

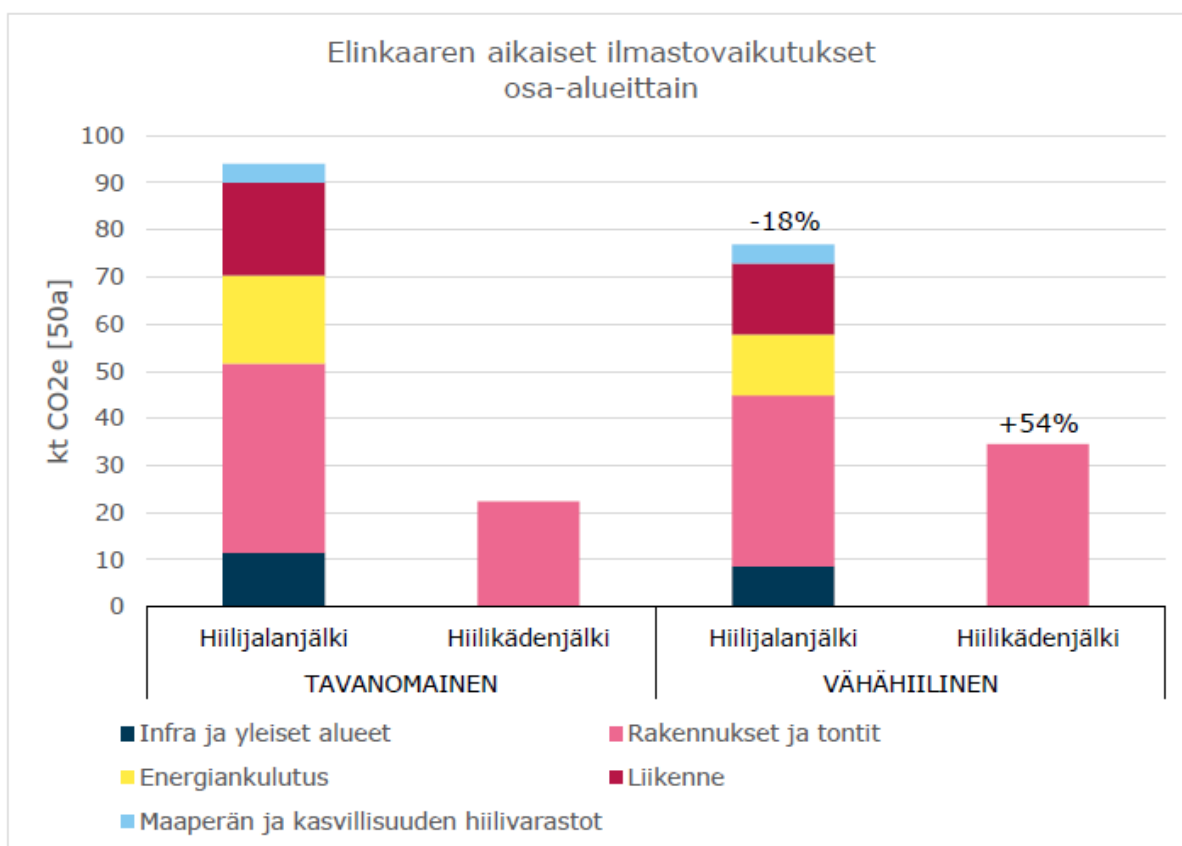
Energia- ja ilmastovaikutuksia on arvioitu hankkeen aikana konsulttityönä. Arvioinnissa on keskitytty pääosin ilmastovaikutusten hillitsemisen keinoihin ja pyritty tunnistamaan keskeisimmät ilmastovaikutukset hankkeen koko elinkaaren aikana. Elinkaaren vaiheet on määritelty seuraavasti:

- **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.

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, kol-förråd 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.



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

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 skenario kuvaa hankkeen viitesuunnitelman mukaista tilannetta, jossa jatkosuunnittelu on toteutunut nykyhetken näkökulmasta tavanomaisilla valinnoilla, joissa vähähiilisyys ei ole ollut ohjaavana tekijänä. Tavanomaisessa skenariossa alue on luokiteltu autovyöhykkeeksi joukkoliikennevyöhykkeen sijaan. Vähähiilinen skenario 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 muodostuvat 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-ainesta voidaan hyödyntää mm. vanhojen hiekanottoalueiden täyttämiseen.

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), lokalt utnyttjande av jordmassor och minimering av längden på transporter utifrån är exempel på koldioxidsnåla lösningar.

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) **Rakennusten ja tonttien** osuuden on arvioitu oleva erittäin suuri. Ilmastopäästöt muodostuvat uudisrakentamisen rakennusmateriaaleista, joita on mahdollista hillitä ohjaamalla mahdollisimman paljon puurakentamiseen. Vähähiilisenä ratkaisuna puurakentamisen ohella toimisi myös muut vähähiiliset rakennusmateriaalit, kuten vähähiilinen betoni. Puurakennusten vaikutukset näkyvät myös suurempa hiilikädenjälkenä (ilmastohyödyt).

Talmankaaren alueella on ohjattu osittain määrävästi ja osittain suosituksena puurakentamiseen. Puurakenteisten pientalojen osuuden arvioidaan olevan noin 90 %.

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 lähitulevaisuudessa 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 vuorovä-

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 koldioxidsnåla material, som koldioxidsnål betong, som fungerar bra parallellt med träbyggande. Av träbyggande följer också ett större kolhandavtryck (klimatfördelar).

I detaljplanen Tallmobågen ges dels bestämmelser, dels rekommendationer om träbyggande. Träbyggda småhus bedöms utgöra ca 90 procent av alla småhus.

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 fjärrvärm nätet i närmaste framtiden, 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. Klimat effekterna kan minskas främst genom förbättringar i kollektivtrafikens servicenivå och tillgänglighet (nya och förbättrade hållplatser, tätare turintervaller) samt

lit) sekä laadukkailla kävely- ja pyöräily-ympäristöillä. 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 Talmankaareltä muodostuu varsin hyvä saavutettavuus suunnittelulle henkilöliikenteen terminaalille sekä myös olemassa olevalle bussiliikenteen palveluverkolle; kaava-alueen rakennekset 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 säästämällä 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. Suunnittelun alueen keskivaiheilla sijaitseva metsäalue tulee kaavamääräyksen VL-4 mukaisesti säilyttää pääosin luonnontilaisena.

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.

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 väx-tunderlagen (bl.a. biokol) och att lokalt utnyttja den yttjord 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. Skogsområdet i mitten av planeringsområdet ska i enlighet med planbestämmelse VL-4 i huvudsak bevaras i naturligt tillstånd.

Asemakaavassa on annettu määräyksiä, joilla suojellaan tonteilla olevaa kasvillisuutta. Erityisesti Y-korttelissa kasvava vanha havumetsä on osoitettu alueeksi, jolla puustoa ei saa poistaa. Asuinkortteleissa on osoitettu sekä säilytettäviä että istutettavia tontinosia. Kaavamääräyksen mukaisesti uusilla A-13 ja AKR-4 korttelialueilla tulee lisäksi esittää Sipoon viherkerroin-työkallulla 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 10).

Merkittävimmit 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 kaavaalueelle. 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.

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 A-13- och AKR-4-kvartersområdena presenteras en kalkyl över områdets gröneffektivitet som gjorts upp med hjälp av Sibbos grönkoefficientverktyg och det erforderade måtalet 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 10).

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.



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

Vuoden 2020 Helsinki-Vantaan lentomeluselvityksen perusteella lentomelun aiheuttama päiväajan keskiäänitaso tarkastelualueella on alle 50 dB(A), jolloin sen vaikutus alueen kokonaismelutasoon erityisesti päiväajan ohjearvotarkastelun kannalta on vähäinen. Lentomeluselvityksen 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.

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.

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 kevennettyä 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 laskeutumisvyöhykkeen 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 aluevaraussuunnitelmassa. Selvityksen mukaan radan tärinävaikutus ei ulotu suunnittelualueelle.

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.

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. Kaava-alueella ja osittain sen ulkopuolella on tehty alustavia selvityksiä / kartoituksia syksyn 2025 aikana. Selvitysten myötä on mahdollista esittää toimintaehdotukset lajin torjumiseksi.

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 Asemakaavamerkinnät ja -määräykset

Asemakaavan kaavamerkinnät 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, Kallkärrinportti, Santamaanportti, Sementtitie, Betonitie, Savipellontie, Ollinmäentie, Ollinmäenkuja, Koivumetsäntie, Koivumetsänkuja, Kuivalammentie, Vainionmäki, Alipelto, Lehtorinkuja, Urheilumontuntie, Ruukkutie, Savipellontie, Pistoraide, Talmanympyrä, Vanikonympyrä, Lövbackanympyrä.*

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

Främmande arter

Förekomster av spansk skogssnigel, som är en invasiv främmande art, har rapporterats rikligt i området. Kaava-alueella ja osittain sen ulkopuolella on i planområdet och delvis utanför det har preliminära undersökningar/kartläggningar gjorts hösten 2025. Utifrån dem är det möjligt att föreslå åtgärder för att bekämpa mördarsniglar.

Förorenad mark

De områden där marken enligt utredningarna är förorenad har anvisats på detaljplanekartan med beteckningen "saa-1" (markområde som skall saneras/istandsättas). Innan byggnadsarbetet inleds ska områdena istandsättas 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, Kallkärrsporten, Santamaaporten, Cementvägen, Betongvägen, Ollinmäkivägen, Ollinmäkigränden, Björkskogsvägen, Björkskogsgården, Torrkärrsvägen, Vainiobacken, Nederåkern, Lektorsgården, Idrottsgropsvägen, Krukvägen, Leråkersvägen, Stickspåret, Tallmorondellen, Vanikkorondellen, Lövbackarondellen.*

Nya torget och parkområden: *Talmukkatorget, Bybutiksparken, Torrkärr, Tallmo Idrottsgrop.*

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. Asemakaavan toteutusta ohjaamaan laaditaan myös sitovat rakentamispäohjeet, jotka asetetaan nähtäville asemakaavan ehdotusvaiheessa.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen aloitetaan kaavan ja katusuunnitelmien saatua lainvoiman. Katu- ja kunnallistekniikan esisuunnitelmien 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. 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 preliminär gatuplanerna och planerna för kommunaltekniken parallellt med detaljplanearbetet.

Asuinkortteleiden toteuttamisen yhteydessä tulee varmistaa kaavassa osoitettujen melunsuojaustoimenpiteiden 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.

Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi asemakaavassa on annettu liityntäkieltoja katualueille. Liittymien siirrot on tutkittu alustavasti asemakaavalla, ja sijainnit tarkentuvat myöhemmin katusuunnittelussa. Nykyisten liittymien käyttö on mahdollista niin pitkään, kuin alueen infrarakentaminen ei edellytä niiden siirtoa.

6.3 Toteutuksen seuranta

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

Vid byggandet av bostadskvarteren ska säkerställas att de anvisade bullerskyddsåtgärderna vidtas. När byggnadsarbetet inleds ska därtill jordmånens byggbarhet och grundningssättet 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.

För en smidigare och säkrare trafik har förbud mot anslutning till gatuområdena föreskrivits i detaljplanen. Flyttningar av anslutningar har undersökts preliminärt i detaljplanen och placeringarna preciseras senare vid gatuplaneringen. Befintliga anslutningar kan användas så länge byggandet av infrastrukturen inte förutsätter flyttning.

6.3 Uppföljning av genomförandet

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



SIPOO
SIBBO