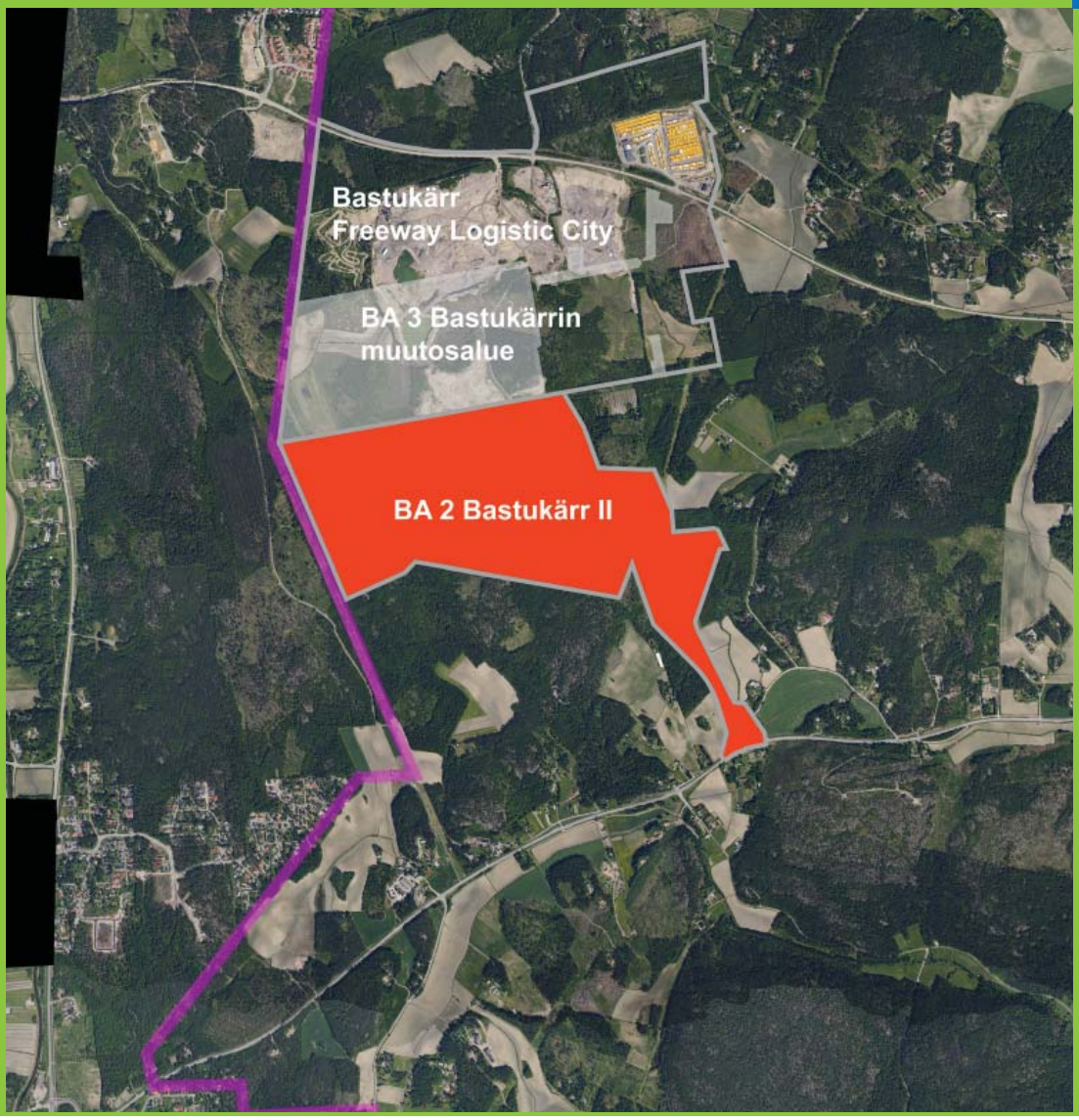
BA 2 Bastukärr II:n työpaikka-alueen asemakaava, Kirkonkylä
BA 2 Detaljplan för Bastukärr II arbetsplatsområde, Kyrkoby

Asemakaavan selostus
Detaljplanebeskrivning



Kaavoitusjaosto / Planläggningssektionen 29.8.2012

sipoo
sibbo

ASIA / ÄRENDE 2162/05.00.01/2011

Rajauksen mukaan asemakaava koskee seuraavia kiinteistöjä tai osia niistä: R:No 1:45, 878:4, 11:21, 2:57, 8:70, 8:88 ja 895:2:4. Alue on yksityisessä, valtion tai Sipoon kunnan omistuksessa.

Asemakaavalla muodostuu teollisuus- ja varastorakennusten korttelit 710 - 713 sekä suojaviher-, virkistys- ja katualuetta.

Tämä selostus liittyy 29.8.2012 päivättyyn asemakaavakarttaan (1:2 000).

Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internet-sivuilla: www.sipoo.fi/asemakaavat/

Selostuksen valokuvat © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö.

Selostuksen on laatinut Jarkko Lyytinen ja sen on kääntänyt ruotsiksi kääntäjä Monika Sukoinen.

Enligt avgränsningen berör detaljplanen följande fastigheter eller delar av dessa: R:Nr 1:45, 878:4, 11:21, 2:57, 8:70, 8:88 och 895:2:4. Området ägs dels av privatpersoner, staten och dels av Sibbo kommun.

Genom detaljplanen bildas kvarteren 710 - 713, samt skyddsgrön-, rekreations- och gatuområde.

Beskrivningen gäller detaljplanekartan (1:2 000) daterad 29.8.2012.

Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens webbplats: www.sibbo.fi/detaljplaner/

Fotografier © Sibbo kommuns planläggningsenhet.

Beskrivningen har utarbetats av Jarkko Lyytinen och översatts av Monika Sukoinen.

Kaavan laatija:

Jarkko Lyytinen, kaavoitusarkkitehti, arkkitehti SAFA, YKS 487
puh. (09) 2353 6724
etunimi.sukunimi@sipoo.fi

Matti Kanerva, maankäyttöpäällikkö, arkkitehti SAFA
puh. (09) 2353 6720
etunimi.sukunimi@sipoo.fi

Planens beredare:

Jarkko Lyytinen, planläggningsarkitekt, arkitekt SAFA, YKS 487
tfn 09 2353 6724
fornamn.efternamn@sibbo.fi

Matti Kanerva, arkitekt SAFA, markanvändningschef
tfn (09) 2353 6720
fornamn.efternamn@sibbo.fi

Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet - Planprocess och behandlingsskeden

Kaavatyö vireille ja OAS
Planarbetet anhängigt och PDB

Kuulutus/Kungörelse 15.12.2012

↓

Kaavan valmisteluvaihe
Planens beredningsskede

Kaavoitusjaosto/Planläggningssektionen 29.8.2012
Valmisteluaineisto nähtävillä/Beredningsmaterialet läggs fram (62 §)
xx.xx - xx.xx.2012

↓

Kaavaehdotus
Planförslaget

Kaavoitusjaosto/Planläggningssektionen xx.xx.2012
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen xx.xx.2012
Kaavaehdotus nähtävillä/Planförslaget läggs fram (65 §) xx.xx. - xx.xx.2012

↓

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin
Bemötanden till utlåtanden och anmärkningar

Kaavoitusjaosto/Planläggningssektionen xx.xx.2012
Kunnanhallitus/Kommunstyrelsen

↓

Kaavan hyväksyminen
Godkännande av planen

Valtuusto/Fullmäktige

1. Perus- ja tunnistetiedot - Bas- och identifikationsuppgifter

1.1 Tunnistetiedot

Kunta:	Sipoo
Kunnan osa:	Kirkonkylä
Kiinteistöt:	R:No 1:45, 878:4, 11:21, 2:57, 8:70, 8:88 ja 895:2:4.
Kaavan nimi:	BA 2 Bastukärr II:n työpaikka-alueen asemakaava
Kaavanumero:	BA 2

1.2 Kaava alueen sijainti

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 125 hehtaaria. Alue on Keravan rajan tuntumassa Bastukärr Freeway Logistic City-työpaikka-alueen eteläpuolella. Etäisyys Nikkilän ja Keravan keskustasta on noin 5 km. Lahdenväylän liittymiin 148 Keravantien kautta on n. 3 km ja mt 1521 Jokivarrentien kautta n. 3,5 km.

Alue rajautuu pohjoisessa vasta osittain toteutuneeseen Freeway Logistic City-työpaikka-alueeseen. Etelässä kaava-alue päättyy Jokivarren tien uuden liittymän aluevarau-kseen. Alue on joitain tieyhteyksiä ja kaasuputkea lukuun ottamatta rakentamatonta metsä-, kallio- ja peltoaluetta. Jokivarrentien tulevan liittymän tuntumassa on kuitenkin asuinrakennuksia.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Suunnittelualue on osa tärkeää työpaikka-aluetta, Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti. Bastukärr Freeway Logistic City-työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, ja aluetta on tarvetta laajentaa edelleen ja lisätä toinen tieyhteys etelään. Kaavatyö sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2012-15. Alueelle suunnitellaan työpaikka-alue, mm. logistiikkatoiminnoille.

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun:	Sibbo
Kommundel:	Kyrkoby
Fastigheter:	R:Nr 1:45, 878:4, 11:21, 2:57, 8:70, 8:88 och 895:2:4.
Planens namn:	BA 2 Detaljplan för Bastukärr II arbetsplatsområde
Plan nr:	BA 2

1.2 Planområdets läge

Detaljplaneområdet omfattar totalt ca 125 hektar. Det ligger nära gränsen till Kervo söder om arbetsplatsområdet Bastukärr Freeway Logistic City. Från Nickby och Kervo centrum är avståndet ca 5 km. Till anslutningarna till Lahtisleden via Kervovägen (landsväg 148) är avståndet ca 3 km, och via Jokivarsivägen (landsväg 1521) ca 3,5 km.

Området gränsar i norr till det delvis genomförda arbetsplatsområdet Freeway Logistic City. I söder upphör planområdet vid områdesreserveringen för den nya anslutningen till Jokivarsivägen. Om man bortser från några vägförbindelser och gasledningen är området ett obebyggt skogs-, bergs- och åkerområde. I närheten av den nya anslutningen till Jokivarsivägen finns det emellertid bostadsbyggnader.

1.3 Detaljplanens syfte

I enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 är planeringsområdet en del av ett viktigt arbetsplatsområde. Bastukärr Freeway Logistic City kommer att vara en betydande arbetsgivare i Sibbo, och det finns ett behov av att utvidga området ytterligare och lägga till en andra vägförbindelse i söder. Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram 2012–15. I området planeras ett arbetsplatsområde bl.a. för logistikfunktioner.

Kaava-alueen sijainti (rajattu punaisella) kunnan opaskartalla. © Sipoon kunnan mittaus- ja kiinteistöyksikkö.
Kartassa 1 ruutu = 1 km.
Planändringsområdets läge (avgränsat med rött) på kommunens guidekarta © Sibbo kommun, Mätning och fastigheter.
1 ruta = 1 km.

1.4 Sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT 2
1.1 Tunnistetiedot 2
1.2 Kaava alueen sijainti 2
1.3 Asemakaavan tarkoitus 2
1.4 Sisällysluettelo 4
1.5 Liitteet 5
1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista 5

2. TIIVISTELMÄ 8
2.1 Kaavaprosessin vaiheet 8
2.2 Asemakaava 8

3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT 9
3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus 9
3.1.1 Luonnonympäristö 9
3.1.2 Rakennettu ympäristö 11
3.1.3 Erityispiirteet ja ympäristön häiriötekijät 12
3.1.4 Maanomistus 14
3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset 14
3.2 Suunnittelutilanne 15
3.2.1 Maakuntakaava 15
3.2.2 Yleiskaava 17
3.2.3 Asemakaava 18
3.2.4 Rakennusjärjestys 18
3.2.5 Pohjakartta 18

4 ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET 19
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve 19
4.2 Asemakaavasuunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset 19
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö 19
4.3.1 Osalliset 19
4.3.2 Vireille tulo 20
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt 20
4.4 Asemakaavan tavoitteet 21
4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset 21
4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet 21
4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet 24

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS 25
5.1 Kaavan rakenne 25
5.1.1 Mitoitus 27
5.1.2 Palvelut 27
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 28
5.3 Aluevaraukset 28
5.3.1 Korttelialueet 28
5.3.2 Muut alueet 28
5.4 Kaavan vaikutukset 29
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön 29
5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön 29
5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen 33
5.5 Ympäristön häiriötekijät 33
5.5.1 Vaikutukset liikenteeseen ja meluun 37
5.5.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen 39
5.5.3 Vaikutuksen joukkoliikenteeseen 40
5.6 Asemakaavamerkinnät ja määräykset 40

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS 41
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat 41
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus 41
6.3 Toteutuksen seuranta 41

1.5 Liitteet

Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päivitetty 12.6.2012)
Liite 2. Asemakaavakartan pienennös
Liite 3. Asemakaavan merkinnät ja määräykset
Liite 4. Havainnekuva (laaditaan ehdotusvaiheeseen)
Liite 5. Viranomaisneuvottelun muistio
Liite 6. Rakennettavuusselvitys ja maaperätutkimus (laaditaan ehdotusvaiheeseen osalle aluetta)
Liite 7. Lähiympäristön suunnittelu ohje (laaditaan ehdotusvaiheeseen)
Liite 8. Vastineet mielipiteisiin, muistutuksiin ja lausuntoihin (ehdotusvaiheen jälkeen)
Liite 9. Asemakaavan seurantalomake (ehdotusvaiheen jälkeen)

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

- Sipoon tieliikenteen meluselvitys. WSP LT-Konsultit Oy, 2006 ja 2010
- Sipoon yleiskaava 2025 – Liikenneverkkoselvitys. Strafica Oy ja Sito Oy, 2008
- Maantien 148 liikenneverkkoselvitys, Strafica, 2010
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella (Itä-Uudenmaan liitto, 2002).
- Luonto- ja kasvillisuusselvitys (Ramboll Finland Oy, 2006).
- Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvitykset (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006)
- Bastukärrin logistiikka-alueen liikenneselvitys (Ramboll Finland Oy, 16.10.2007)
- Kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella, Uudenmaan ympäristökeskuksen raportteja 7 / 2009, Sirkka-Liisa Helminen, Kirsi Jokinen, Rauno Yrjölä
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU) Loppuraportti 2010, Jere Salminen, Itä-Uudenmaan liitto

Asemakaavan yhteydessä tehdyt selvitykset:

- Luontoselvitykset 2012, väliraportti, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy
- Bastukärr II:n hulevesi- ja pinnantasaussuunnitelmat, 2012, FCG Oy
- Ruddamsbäckenin uomatarkastelu, 2012, FCG Oy
- Tieliikenteen meluselvitys, 2012, Promethor Oy
- Bastukärr II:n asemakaavan liikenneselvitys, 2012, FCG Oy
- Bastukärrin kaava-alueiden seudullinen liikenneselvitys, 2012, Strafica Oy

1.4 Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER 2
1.1 Identifikationsuppgifter 2
1.2 Planområdets läge 2
1.3 Detaljplanens syfte 2
1.4 Innehållsförteckning 6
1.5 Bilagor 7
1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen 7

2. SAMMANDRAG 8
2.1 Olika skeden i planprocessen 8
2.2 Detaljplanen 8

3. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN 9
3.1 En allmän beskrivning av området 9
3.1.1 Naturmiljön 9
3.1.2 Den byggda miljön 11
3.1.3 Särdrag och störande faktorer i miljön 12
3.1.4 Markägoförhållanden 14
3.1.5 Avtal om området 14
3.2 Planeringssituation 15
3.2.1 Landskapsplan 15
3.2.2 Generalplan 17
3.2.3 Detaljplanen 18
3.2.4 Byggnadsordning 18
3.2.5 Grundkarta 18

4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN 19
4.1 Behovet av detaljplanering 19
4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna 19
4.3 Deltagande och samarbete 19
4.3.1 Intressenter 19
4.3.2 Anhängiggörande 20
4.3.3 Deltagande och växelverkan 20
4.4 Mål för detaljplanen 21
4.4.1 Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen 21
4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet 21
4.4.3 Mål som uppkommit under processen 24

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN 25
5.1 Planens struktur 25
5.1.1 Dimensionering 27
5.1.2 Service 27
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet 28
5.3 Områdesreserveringar 28
5.3.1 Kvartersområden 28
5.3.2 Övriga områden 28
5.4 Planens konsekvenser 29
5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön 29
5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön 29
5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomin 30
5.5 Störningsfaktorer i omgivningen 30
5.5.1 Konsekvenser för trafiken och bullret 30
5.5.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten 31
5.5.3 Konsekvenser för kollektivtrafiken 32
5.6 Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser 32

6 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN 32
6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet 32
6.2 Genomförande och tidsplanering 33
6.3 Uppföljning av genomförandet 33

1.5 Bilagor

Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning (uppdaterat 12.6.2012)
Bilaga 2. Förminskning av detaljplanekartan
Bilaga 3. Beteckningar och bestämmelser i detaljplanen
Bilaga 4. Illustration (utarbetas i förslagsskedet)
Bilaga 5. Promemoria från myndighetssamrådet
Bilaga 6. Utredning av byggbarhet och undersökning av jordmånen (utarbetas i förslagsskedet för en del av området)
Bilaga 7. Planeringsanvisningar för närmiljön (utarbetas i förslagsskedet)
Bilaga 8. Sammanfattning av utlåtanden och åsikter samt bemötanden av dessa (uppdateras efter förslagsskedet)
Bilaga 9. Blankett för uppföljning av detaljplanen (uppdateras efter förslagsskedet)

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

- Sipoon tieliikenteen meluselvitys. WSP LT-Konsultit Oy, 2006 ja 2010
- Sipoon yleiskaava 2025 – Liikenneverkkoselvitys. Strafica Oy ja Sito Oy, 2008
- Maantien 148 liikenneverkkoselvitys, Strafica, 2010
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella (Itä-Uudenmaan liitto, 2002).
- Luonto- ja kasvillisuusselvitys (Ramboll Finland Oy, 2006).
- Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvitykset (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006)
- Bastukärrin logistiikka-alueen liikenneselvitys (Ramboll Finland Oy, 16.10.2007)
- Kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella, Uudenmaan ympäristökeskuksen raportteja 7 / 2009, Sirkka-Liisa Helminen, Kirsi Jokinen, Rauno Yrjölä
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU) Loppuraportti 2010, Jere Salminen, Itä-Uudenmaan liitto

Utredningar som gjorts i samband med detaljplanearbetet för Bastukärr:

- Luontoselvitykset 2012, väliraportti, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy
- Bastukärr II:n hulevesi- ja pinnantasaussuunnitelmat, 2012, FCG Oy
- Ruddamsbäckenin uomatarkastelu, 2012, FCG Oy
- Tieliikenteen meluselvitys, 2012, Promethor Oy
- Bastukärr II:n asemakaavan liikenneselvitys, 2012, FCG Oy
- Bastukärrin kaava-alueiden seudullinen liikenneselvitys, 2012, Strafica Oy

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyö sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2012-2015. Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 15.12.2011.

Käynnistysvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa (MRL 66 § ja MRA 18 §) 16.2.2012. Neuvottelussa käsiteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, kaavan lähtökohtia sekä kaavan keskeisiä tavoitteita eri viranomaisten näkökulmasta.

Käynnistysvaiheessa järjestettiin myös työpajamuotoinen asukastilaisuus 4.1.2012. Tässä kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa kerättiin tietoa ja mielipiteitä alueesta, esiteltiin selvitysaineistoa ja alustavia luonnostelmia keskustelun pohjaksi. Osallisilla oli mahdollisuus esittää niitä koskevia kannanottoja sekä käsityksiä suunnitelman vaikutuksista, sekä tehdä omia ehdotuksiaan. Asemakaavan luonnos oli nähtävillä xx.xx. - xx.xx.2012. Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot eri viranomaistahoilta. Valmisteluaineisto oli nähtävillä kaavanäyttelyssä xx.xx.2012. Valmisteluvaiheen mielipiteitä saapui x ja lausuntoja x. Asemakaavaehdotus ja rakentamistapaohje olivat nähtävillä xx.xx. - xx.xx.2012. Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot. Ehdotusvaiheen lausuntoja saapui x ja muistutuksia x kappaletta.

2.2 Asemakaava

Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti Bastukärrin työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, ja aluetta on tarvetta laajentaa edelleen ja lisätä toinen tieyhteys etelään. Alueelle suunnitellaan työpaikka-alue, mm. logistiikkatoiminnoille. Alueelle osoitetaan 9 tonttia ohjeellisella tonttijaolla Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueille (T-4), tehokkuudella 0,40. T-4- korttelialueiden kokonaisrakennusoikeus on n.190 000 k-m2 . Tonttien pinta-ala ovat n. 2,8 - 12,0 ha, ja rakennusoikeus on tällöin n. 11200 – 48000 k-m2.

Itäpuolella sijaitseva Koukkusuo on suojeltu yleiskaavan mukaisesti, ja koko itäreuna on virkistysalueena muodostaen puskurivyöhykkeen suon suojelemiseksi, sekä toimien yleiskaavan mukaisena viheryhteytenä. Liikennemelun vuoksi Keuksuontien reuna-alueet on suurelta osin osoitettu suojaviheralueeksi (EV), jossa on myös merkitty määräyksiä meluvalleista ja -aidoista. Nopeusrajoitus Keuksuontien jatko-osalla kaava-alueella on määrätty asemakaavassa 50 km/h. Keuksuontien ja Jokivarrentien (mt 1521) liittymässä on merkitty meluaidat ja vallit, sekä muutettu Johannebergintie liittymään Keuksuontiehen.

2. Sammandrag

2.1 Olika skeden i planprocessen

Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram för åren 2012–2015. Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 15.12.2011.

Myndigheternas samråd i startskedet hölls med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (ELY-centralen) (MBL 66 § och MBF 18 §) 16.2.2012. Vid samrådet behandlades programmet för deltagande och bedömning, planens utgångspunkter samt de centrala målen med planen ur olika myndigheters synvinkel.

I startskedet hölls även en workshop för invånarna 4.1.2012. På mötet, som var öppet för allmänheten, insamlades information och åsikter om området och presenterades utredningsmaterialet och preliminära utkast som underlag för diskussionen. Intressenterna hade möjlighet att lägga fram ställningstaganden samt uppfattningar om konsekvenserna av planen. Utkastet till detaljplan var framlagt x.x–x.x.2012. Utlåtanden om planutkastet begärdes av ett antal myndigheter. Beredningsmaterialet var framlagt på en planutställning xx.xx.2012. Om beredningsskedet inlämnades x åsikter och x utlåtanden. Förslaget till detaljplan och anvisningarna om byggsättet var framlagda xx.xx–xx.xx.2012. Utlåtanden om planutkastet begärdes. I förslagsskedet inlämnades x utlåtanden och x anmärkningar.

2.2 Detaljplanen

I enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 kommer arbetsplatsområdet Bastukärr att vara en betydande arbetsgivare i Sibbo, och det finns ett behov av att utvidga området ytterligare och lägga till en andra vägförbindelse i söder. I området planeras arbetsplatser, bl.a. logistikfunktioner. Genom riktgivande tomtindelning anvisas 9 st. tomter i kvartersområden för industri- och lagerbyggnader (T-4). Tomteffektiviteten är e = 0,40. T-4-kvartersområdena har en total byggrätt på ca 190 000 vy-m2. Tomterna har en areal på ca 2,8–12,0 ha, varvid byggrätten är ca 11 200–48 000 vy-m2.

Kärret Koukkusuo på östra sidan har skyddats i enlighet med generalplanen och hela den östra kanten är ett rekreationsområde som bildar en buffertzon som skyddar myren och fungerar som en grönförbindelse. På grund av trafikbullret är kanterna av Keuksuovägen till största delen anvisade som skyddsgrönområden (EV) för vilka det gäller bestämmelser om bullervallar och -staket. På förlängningen av Keuksuovägen i planområdet har hastighetsbegränsningen fastställts i detaljplanen till 50 km/h. Vid anslutningen mellan Keuksuovägen och Jokivarsivägen (lv 1521) har bullerstängsel och vallar anvisats. Därtill har Johannebergsvägen ändrats så att den ansluter till Keuksuovägen

3. Suunnittelun lähtökohdat

3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 125 hehtaaria. Alue kuuluu Kirkonkylän maarekisterikylään ja on Keravan rajan tuntumassa Bastukärr Freeway Logistic City-työpaikka-alueen eteläpuolella. Etäisyys Nikkilän ja Keravan keskustasta on noin 5 km. Lahdenväylän liittymiin 148 Keravantien kautta on n. 3 km ja mt 1521 Jokivarrentien kautta n. 3,5 km.

Alue rajautuu pohjoisessa vasta osittain toteutuneeseen Freeway Logistic City-työpaikka-alueeseen. Etelässä kaava-alue päättyy Jokivarren tien uuden liittymän aluevarau-kseen. Alue on joitain tieyhteyksiä ja kaasuputkea lukuun ottamatta rakentamatonta metsä-, kallio- ja peltoaluetta. Jokivarrentien tulevan liittymän tuntumassa on kuitenkin asuinrakennuksia.

Rajauksen mukaan asemakaava koskee seuraavia kiinteistöjä tai osia niistä: R:No 1:45, 878:4, 11:21, 2:57, 8:70, 8:88 ja 895:2:4. Alue on yksityisessä, valtion tai Sipoon kunnan omistuksessa.

3.1.1 Luonnonympäristö

Alueen maaperä on pääosin kalliota (ks. ao maaperäkartta) Bastukärr II:n pohjoispuolinen alue on kiviaineksen ottoaluetta, ja maaperää on louhittu laajasti, jonka vuoksi pinnanmuodot ovat muuttuneet paljon louhinta-alueella.

3. Utgångspunkter för planeringen

3.1 En allmän beskrivning av området

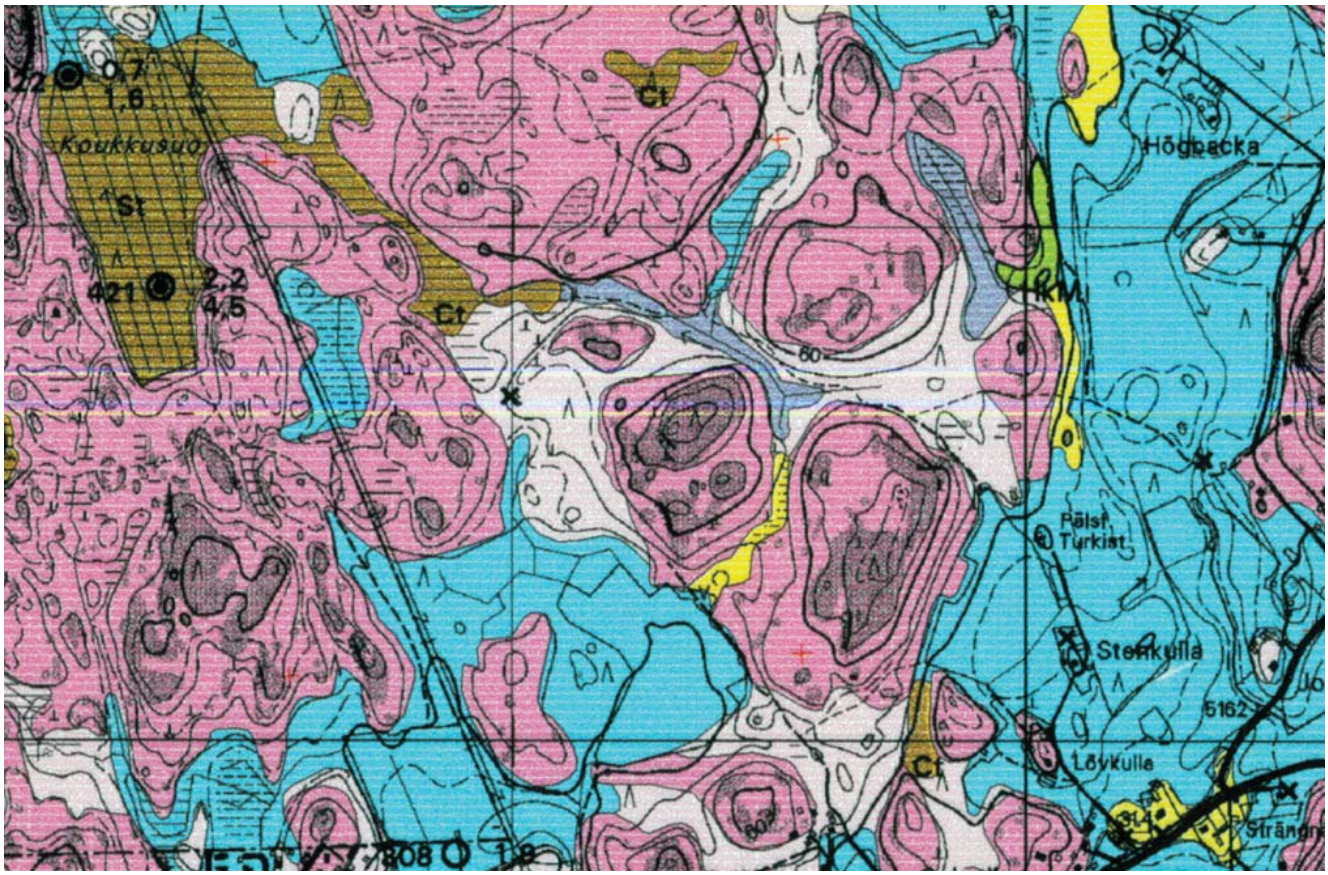
Planeringsområdet omfattar totalt ca 125 hektar. Det ingår i Kyrkoby jordregisterby, nära gränsen till Kervo söder om arbetsplatsområdet Bastukärr Freeway Logistic City. Från Nickby och Kervo centrum är avståndet ca 5 km. Till anslutningarna till Lahtisleden via Kervovägen (landsväg 148) är avståndet ca 3 km, och via Jokivarsivägen (landsväg 1521) ca 3,5 km.

Området gränsar i norr till det delvis genomförda arbetsplatsområdet Freeway Logistic City. I söder upphör planområdet vid områdesreserveringen för den nya anslutningen till Jokivarsivägen. Om man bortser från några vägförbindelser och gasledningen är området ett obebyggt skogs-, bergs- och åkerområde. I närheten av den nya anslutningen finns det emellertid bostadsbyggnader.

Enligt den avgränsningen berör detaljplanen följande fastigheter eller delar av dessa: RNr 1:45, 878:4, 11:21, 2:57, 8:70, 8:88 och 895:2:4. Området ägs dels av privatpersoner, staten och dels av Sibbo kommun.

3.1.1 Naturmiljön

Jordmånen är i huvudsak berg (se jordmånskartan). Området på norra sidan av Bastukärr II är ett täktområde för



Lisäksi pohjoispuolen asemakaava-alue on toteutunut jo osittain, Inexin logistiikkakeskus sekä osa Keuksuontiestä liittymineen mt 148:n on rakennettu.

Kaava-alueella on mm. tuoretta tai kuivaa kangasmetsää, kuusivaltaista kosteaa kangasmetsää, korpea, lehtoa, rämettä ja muuta suoalueita, kallio- sekä peltoalueita.

Pohjoisosassa alueen länsipuolella kulkee Sipoon ja Keravan raja. Keravan puolella suunnittelualueen vieressä on metsäalueita sekä pohjoisempana Keinukallion virkistysalue. Itäpuolella alueen rajalla on peltoalueita, joiden välissä on lehtomaista kangasmetsää. Suunnittelualueen etelä ja itäpuolelle sijoittuu myös haja-asutusta. Aluetta ympäröivät metsäalueet toimivat osittain suojavyöhykkeenä maanlouhinta-alueen, samalla tulevan työpaikka-alueen, ja asutuksen välissä.

Bastukärr II:n kaava-aluetta lähinnä olevat haja-asutuksen alueet sijaitsevat idässä ja Jokivarrentien (mt 1521) pohjoispuolella.

Bastukärr ei ole pohjavesialuetta, lähin Ollisbackan I-luokan pohjavesialue sijaitsee n. 1,5 km etäisyydellä pohjoisessa. Lähimmät Natura-alueet ovat noin kilometrin etäisyydellä työpaikkakorttelialueista sijaitsevat Sipoonkorpi ja Sipoonjoki n. 5 km päässä. Kaava-alueen itäreunalla kulkeva Ruddamsbäcken-puro laskee Sipoo-jokeen, ja mm. puron suojeluun ja alueen vesien hallintaan määrällisesti ja laadullisesti on tehty hulevesi- ja pinnantasaussuunnitelmat, FCG Oy.

Fågelbackenin alueella on lupakäsittelyssä tilapäinen hakemus betoniasemasta tieyhteyksineen. Betoniasema on Bastukärr II:n asemakaavan mukainen ja tilapäinen tieyhteys tulee korvaantumaan Keuksuontien jatkuessa alueen halki.

stenmaterial. Efter omfattande markbrytning har terrängformerna förändrats i hög utsträckning. Därtill har detaljplaneområdet på norra sidan redan delvis genomförts: Inex logistikcentral har uppförts och en del av Keuksuovägen med anslutningar, lv 148, har anlagts.

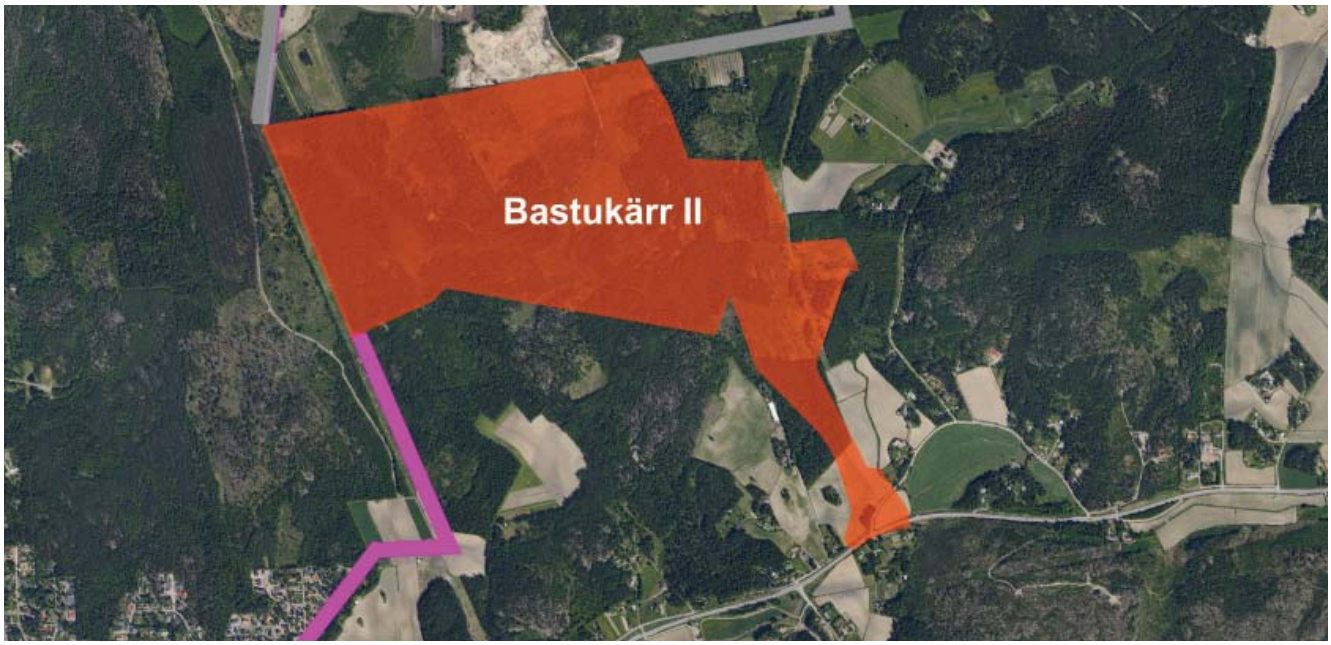
I planområdet påträffas bl.a. färsk och torr moskog, grandominerad fuktig moskog, kärr, lundar, tallmyrar och övriga myrområde, bergs- samt åkerområden.

Gränsen mellan Sibbo och Kervo går i norr, väster om planeringsområdet. Intill planeringsområdet på Kervosidan finns det skogsområden samt längre norrut rekreationsområdet Keinukallio. Vid områdets gräns i öster finns det åkerområden, mellan vilka det växer lundartad moskog. Glesbebyggelse påträffas på södra och östra sidan De skogsområden som omger områden fungerar delvis som skyddszon mellan markbrytningsområdet, dvs. det nya arbetsplatsområdet och bosättningen.

De glesbygdsområden som ligger närmast Bastukärr II ligger i öster samt norr om Jokivarsivägen (lv 1521).

Bastukärr är inget grundvattensområde. Det närmaste grundvattensområdet Ollisbacka (klass 1) ligger på ca 1,5 km avstånd i norr. De närmaste Natura-områdena är Sibbo Storskog och Sibbo å på ca en kilometers avstånd från arbetsplatsområdena. Ruddamsbäcken i planområdets östra kant rinner ut i Sibbo å. Dagvatten- och nivelleringsplaner (FCG Ab) har utarbetats för skyddet av bäcken och för den kvantitativa och kvalitativa hanteringen av vattendragen i området.

En tillfällig ansökan om en betongstation med vägförbindelser vid Fågelbacken är under behandling. Betongstationen är förenlig med detaljplanen för Bastukärr II och den tillfälliga vägförbindelsen kommer att ersättas när Keuksuovägen får en fortsättning genom området.



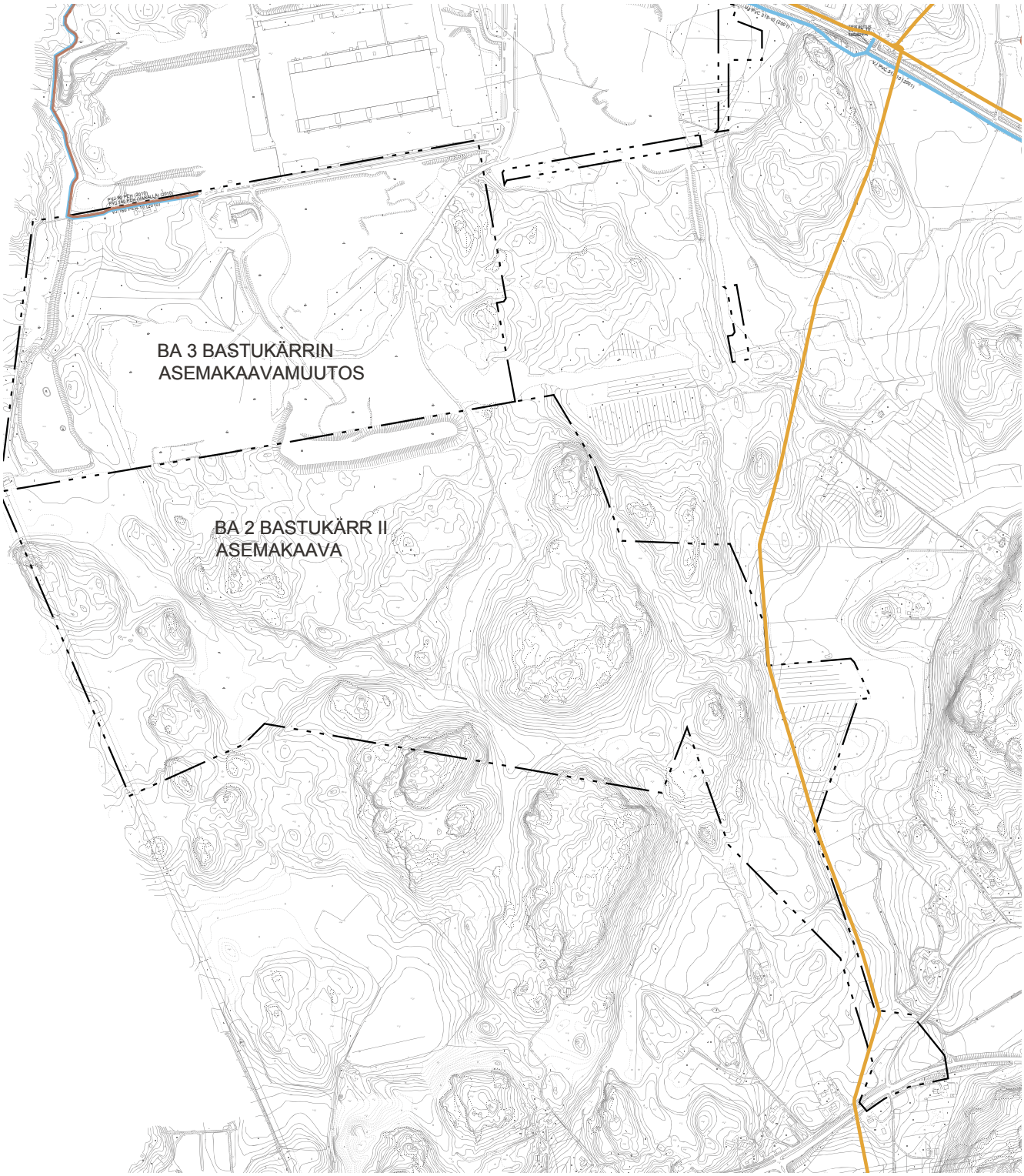
Ilmakuva kaava-alueelta vuodelta 2009. Kaava-alueen alustava rajaus esitetty kuvassa punaisella.
Flygbild av planområdet från år 2009. Planområdets preliminära avgränsning anges på bilden med rött.

3.1.2 Rakennettu ympäristö

Alue rajautuu pohjoisessa osittain toteutuneeseen Bastukärr Freeway Logistic City-työpaikka-alueeseen, jossa Inex Oy:n logistiikkakeskus on otettu käyttöön. Etelässä kaava-alue päättyy Jokivarren tien uuden liittymän alueva-raukseen. Alue on joitain tieyhteyksiä ja maakaasuputkea lukuun ottamatta rakentamatonta metsä-, kallio- ja peltoaluetta. Jokivarrentien tulevan liittymän tuntumassa ja alueen itäpuolella on asuinrakennuksia.

3.1.2 Den byggda miljön

Området gränsar i norr till det delvis genomförda arbetsplatsområdet Freeway Logistic City, där Inex Oy:s logistikcentral har tagits i bruk. I söder upphör planområdet vid områdesreserveringen för den nya anslutningen till Jokivarsivägen. Om man bortser från några vägförbindelser och naturgasledningen är området ett obebyggt skogs-, bergs- och åkerområde. I närheten av den nya anslutningen till Jokivarsivägen och på områdets östra sida finns det ett antal bostadsbyggnader.



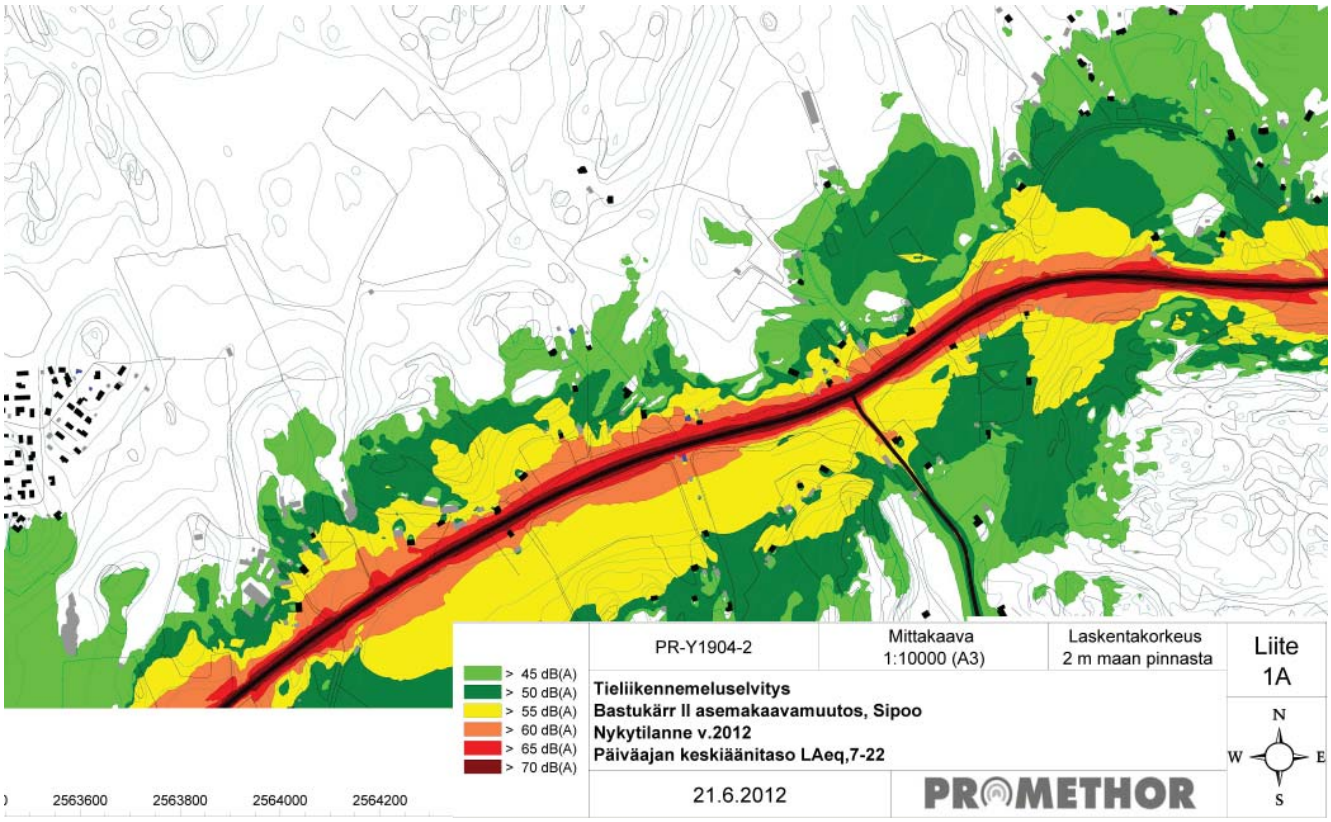
Putki- ja johtokartta v.2012 pohjakartalla. Kaava-alueen rajaus esitetty kuvassa mustalla.
Rör och ledningskarta på grundkarta 2012. Planområdets avgränsning anges på bilden med svart.

3.1.3 Erityispiirteet ja ympäristön häiriötekijät

Jokivarrentien (mt 1521) ja Keravantien (mt 148) tieliikennemelu on suurin häiriötekijä alueen asukkaille. Liikennemäärien ja Nikkilän väkiluvun kasvaessa myös meluhaitat kasvavat. Pääosa Jokivarrentien ja Keravantien melusta nyt ja tulevaisuudessa aiheutuu normaalista maantieliikenteestä Nikkilään ja eteenpäin, ei niinkään Bastukärrin kaava-alueen vaikutuksesta. Maantie 148 Keravantie, ja Sipoon alueella nimeltään Öljytie on pääväylä Sjöldvikin öljynjalostamolle Porvoossa. Jokivarrentien läheisten asuinrakennusten ulkomelu päivällä ylittää paikoitellen jo nyt nykytilanteessa päivämelunormin 55 dBA.

3.1.3 Särdrag och störande faktorer i miljön

Trafikbullret från Jokivarsivägen (lv 1521) och Kervovägen (lv 148) är den största störningsfaktorn för invånarna i området. Bullerolägenheterna kommer också att öka allteftersom trafikvolymen och befolkningen i Nickby ökar. Huvuddelen av bullret från Jokivarsivägen och Kervovägen orsakas nu och i framtiden av den normala landsvägstrafiken från Nickby och framåt, inte så mycket av effekterna från Bastukärrs planområde. Landsväg 148 Kervovägen, som på Sibbosidan heter Oljevägen, är huvudleden till Sköldvik raffinaderi i Borgå. Utomhusbullret vid bostadshusen nära Jokivarsivägen överskrider ställvis redan idag normen 55 dBA.



Ote tieliikennemeluselvityksen melukartoista. Nykytilanne v.2012, päivämelu.
Utdrag ur vägtrafikbullerutredningens bullerkartor. Nuläge år 2012, dagsbuller.

Kaava-alue sijoittuu Ruddamsbäckenin valuma-alueen länsireunalle, ja Keravanjokeen vievän Parmanojan valuma-alueen itäreunalle, ks. kuva Valuma-alueet. Parmanojan kuormitusta on hyvin hankala lisätä mm. sen huonon välityskyvyn vuoksi. Koukkusuon vesitasapaino täytyy myös säilyttää suon säilymisen turvaamiseksi. Ruddamsbäcken on myös usein tulvinut pelloille keväisin Johannebergin kohdalla, ja puron välityskyky ja ahtaat kohdat on selvitetty kaavatyön edetessä.

”Kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella, Uudenmaan ympäristökeskus 2009” ehdottaa Ruddamsbäckeniin kosteikkojen rakentamista pelloilta Sipoojokeen tulevan kuormituksen vähentämiseksi.

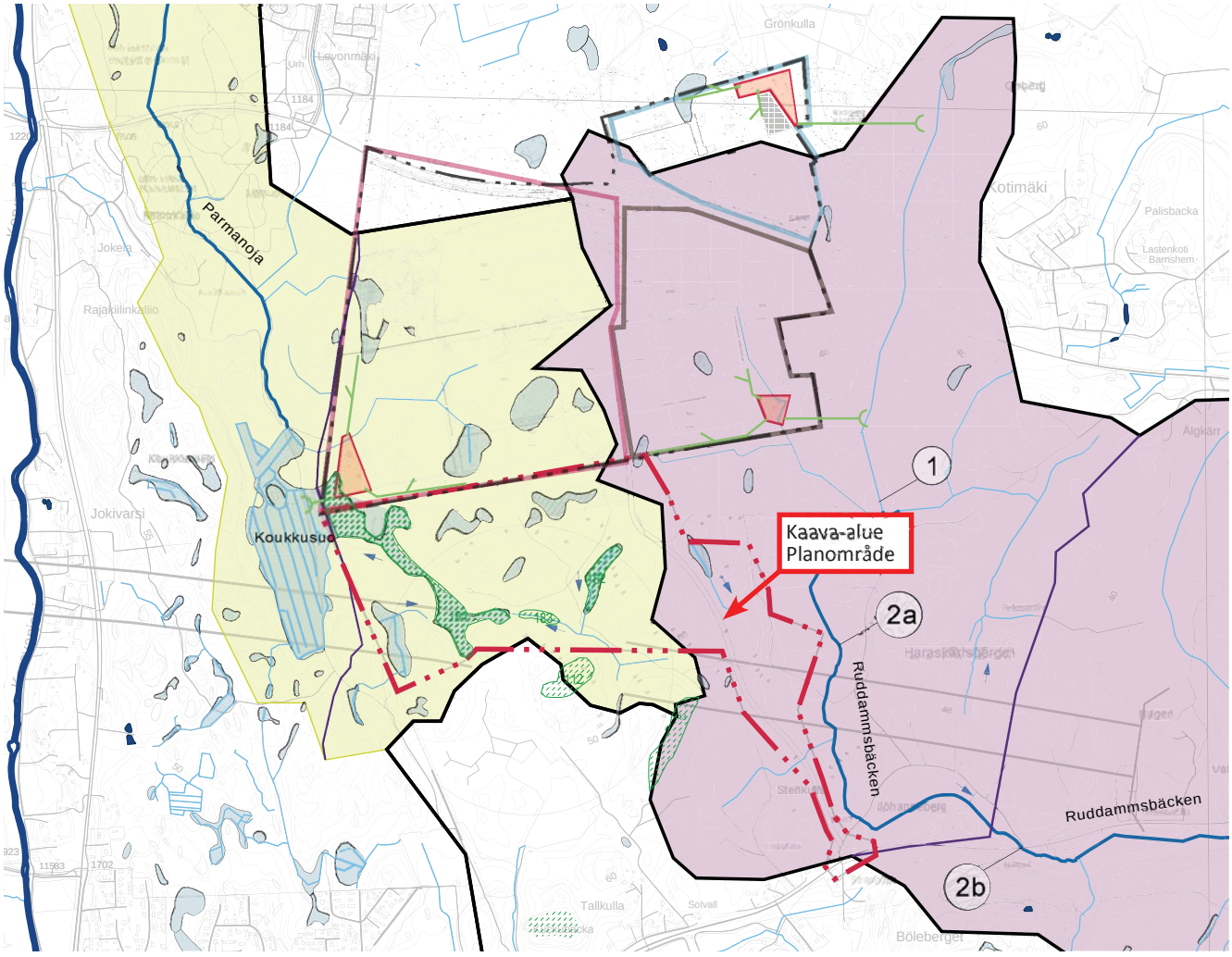
Planområdet ligger i västra kanten av avrinningsområdet för Ruddamsbäcken, och i östra kanten av avrinningsområdet för Parmanoja, som rinner ut i Kervo å. Se bilden Avrinningsområden. Den låga kapaciteten är en orsak till varför det är mycket svårt att öka belastningen av Parmanoja. Vattenbalansen i Koukkusuo ska också säkerställas för att kärret ska kunna bevaras. Om vårarna har Ruddamsbäcken ofta svämmat över på åkrarna vid Johanneberg. Bäckens kapacitet och trånga passager har utretts under planarbetets gång.

I ”Översiktsplan för våtmarker och naturens mångfald inom Sibbo ås avrinningsområde” (Nylands miljöcentral, 2009) föreslås att våtmarker ska anläggas vid Ruddamsbäcken för att minska åkrarnas belastning på Sibbo å.

- Kaava-alue, Bastukärr II
- Kaava-alue, Bastukärr I
- Päävedenjakaja (nykytilanne)
- Sivuvedenjakaja (nykytilanne)
- Ruddammsbäkenin valuma-alue (n.1250 ha)
- Parmanojan valuma-alue (n.450 ha)
- Joki
- Puro, pääkuivatusreitti
- Noro, avo-oja
- Suo, soistuma
- Lampi, puron/joen leventymä
- Virtaussuunta
- 184 Luontokohteet (Yrjölä Oy, 2006.)

BASTUKÄRR 1 HV-SUUNNITELMASTA (Ramboll 2008)

- Avouoma/oja
- Hulevesiallas
- Valuma-alue 1 (kuivatus Keravanjokeen)
- Valuma-alue 2 (kuivatus Sipoonjokeen)
- Valuma-alue 3 (kuivatus Sipoonjokeen)



Ote valuma-alueista, Hulevesiselvitys 2012, FCG Oy.
Avrinningsområden, utdrag ur utredning om dagvatten, Hulevesiselvitys 2012, FCG Oy

Kaava-alueen itäsivulla pohjois-eteläsuuntaisesti kulkee maakaasuputki. Putken lähelle rakennettaessa toimenpiteet suunnitellaan yhteistyössä Gasum Oy:n kanssa. Putki ja kaavailtu tieyhteys risteävät, ja putken ylitys suojataan betonirakenteilla. Putken lähellä melusuojauksiin ei todennäköisesti voida käyttää maavalleja maan painumisen vuoksi. Melusuojauksiin ja maakaasuputken ylityksiin laaditaan viitesuunnitelmia ehdotusvaiheessa.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on pieneltä osin kunnan omistuksessa ja pääosin yksityisessä, ennen kaikkea Rudus Oy:n omistuksessa, ks. maanomistuskartta.

3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset

Alueella on maankäytön hankeyhteistyösopimus maanomistajan kanssa.

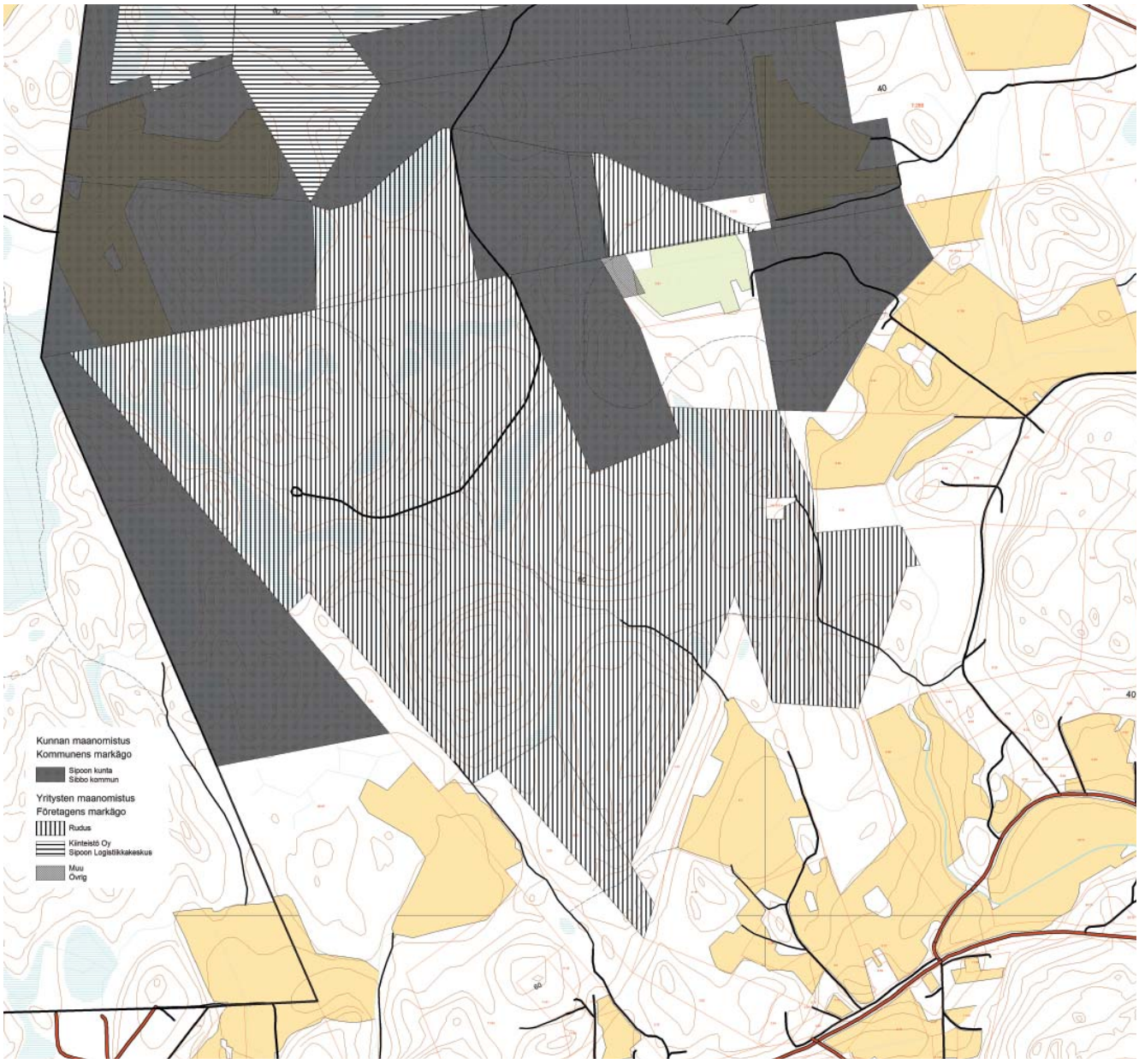
I planområdets östra sida går en naturgasledning i riktningen norr-söder. För byggande nära ledningen ska åtgärderna planeras i samarbete med Gasum Oy. Ledningen och den planerade vägförbindelsen korsar varandra och överskridningsstället ska skyddas med betongkonstruktioner. Nära ledningen torde det inte vara möjligt att använda jordvallar som bullerskydd på grund av att marken ger efter. Bullerskydden och de ställen där konstruktioner går över naturgasledningen behandlas i en referensplan som utarbetas i förslagsskedet.

3.1.4 Markägoförhållanden

En liten del av planeringsområdet ägs av kommunen. Största delen ägs privat, framför allt av Rudus Oy. Se markägokartan.

3.1.5 Avtal om området

Ett samarbetsavtal om markanvändningen har ingåtts med markägaren.



Maanomistuskartta, *2012.*
Markägokartan, *2012.*

3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.

Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.

Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.

Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.

3.2.1 Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 15.2.2010 vahvistamassa ja 6.4.2011 lainvoimaiseksi tulleessa Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu osittain työpaikka-alueeksi (TP) ja osittain kiviainesten ottoalueeksi, jotka menevät toistensa päälle. Samoin alueella on kaasuputki- ja viheryhteystarvemerkintä, ja sekä Jokivarrenettä Keravantie on merkitty seututeiksi.

3.2 Planeringssituation

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

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

I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Vid områdesanvändningen ska tillräckliga områden reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister, och nätverkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas.

Vid general- och detaljplanläggningen ska förberedelser göras för ökande stormar, störtregn och tätortsöversvämningar.

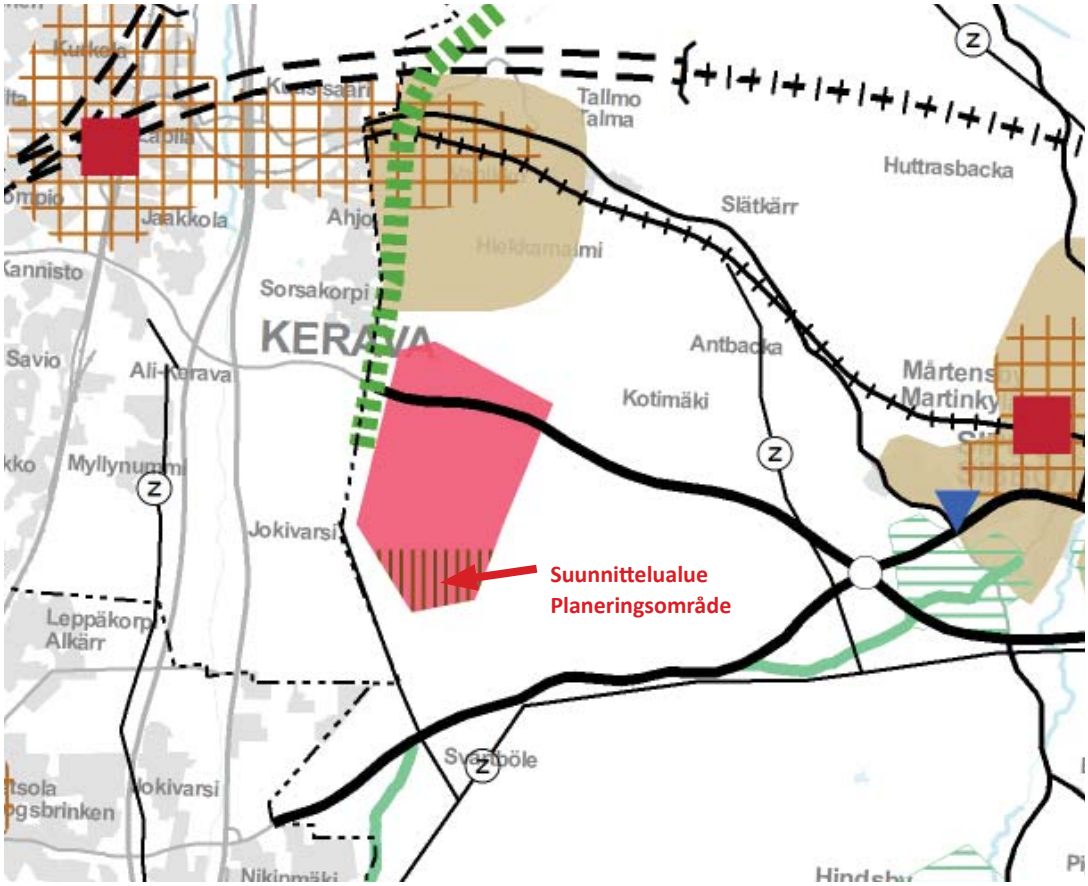
Inom områdesanvändningen ska olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar förebyggas och befintliga olägenheter ska om möjligt minimeras.

Vid planeringen av områdesanvändningen ska behovet av skydd för grund- och ytvattnen beaktas, likaså behoven av förbrukning. Sådana anläggningar och aktiviteter som medför en risk för föroreningar och förändring av grundvattnen ska placeras tillräckligt långt från de grundvattenområden som viktiga med tanke på vattenförsörjningen och som lämpar sig för vattentäkt.

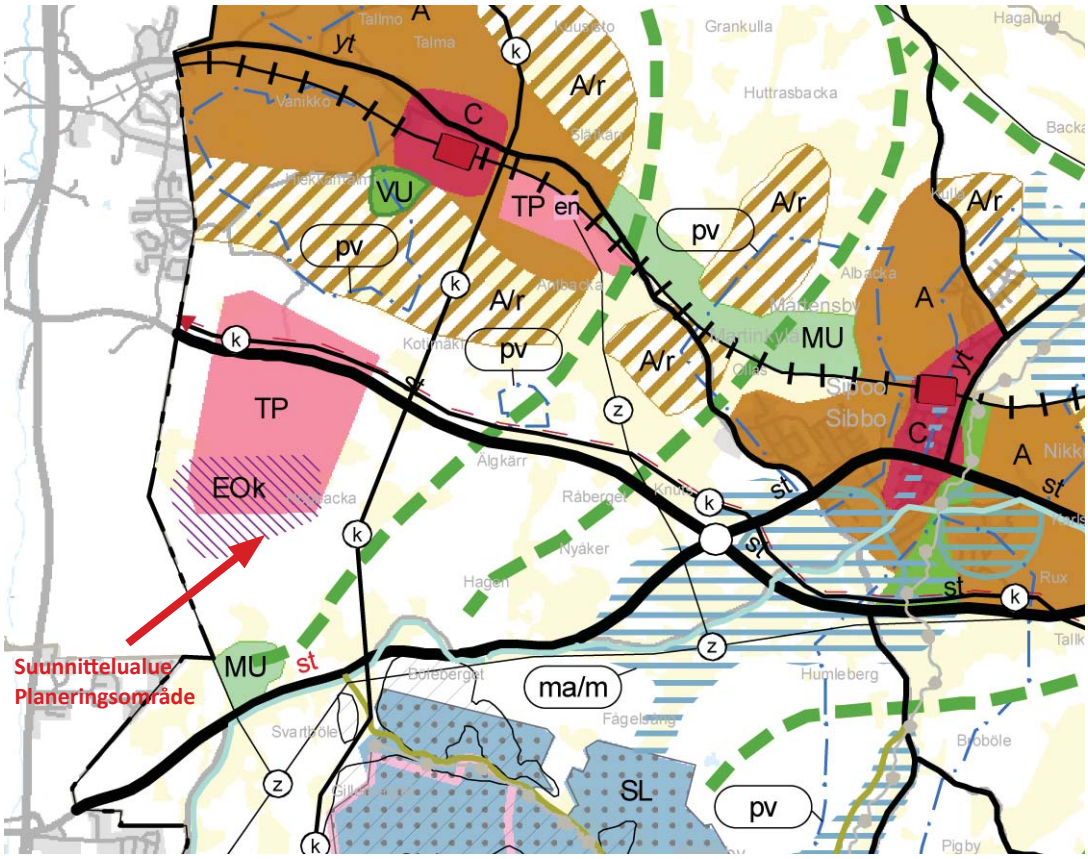
Vid planeringen av områdesanvändningen ska betydande byggande placeras till områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Genom dimensioneringen av områdesanvändningen ska man förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken.

3.2.1 Landskapsplanen

I den av miljöministeriet 15.2.2010 fastställda landskapsplanen och 6.4.2011 lagkraftvunna landskapsplanen för Östra Nyland har planeringsområdet anvisats dels som ett arbetsplatsområde (TP) och dels som ett täktområde för stenmaterial. Dessa områden överlappar varandra. Likaså finns beteckningar för gasledningen och behovet av grönförbindelse. Jokivarsivägen och Kervovägen har betecknats som regionvägar.



Ote Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksesta 23.4.2012.
Utdrag ur förslaget till Etapplandskapsplan 2 för Nyland 23.4.2012.



Ote Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta (YM 15.2.2010).
Utdrag ur landskapsplan för Östra Nyland (Miljöministeriet 15.2.2010).

Maakuntakaavaehdotus 2012

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 14.5. - 15.6.2012. Kaava-alue on pääosin työpaikka-alue-merkinnällä tai reservialueella, ja tieyhteyden osalta merkinnättömällä alueella.

3.2.2 Yleiskaava

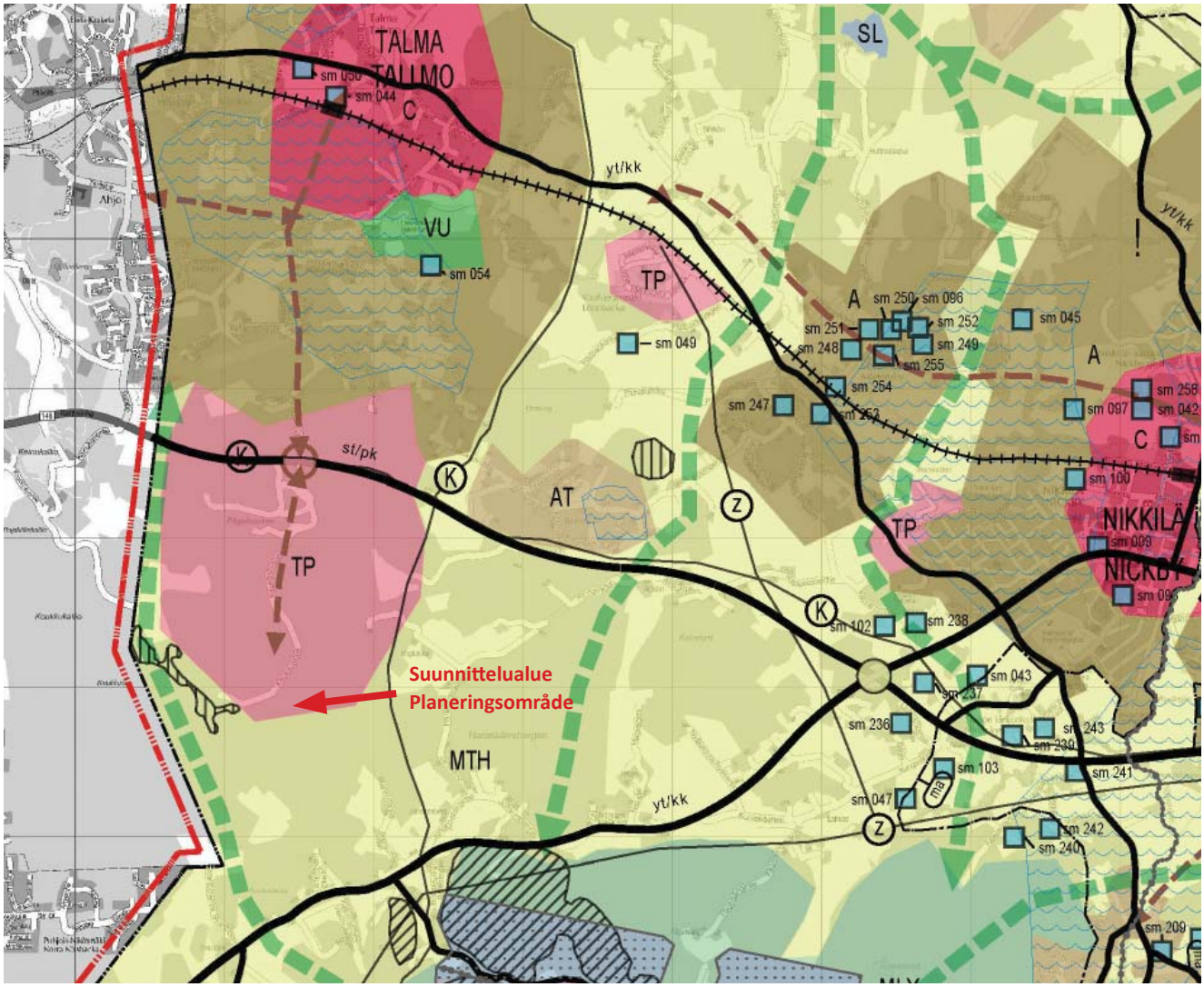
Sipoon kunnanvaltuuston 15.12.2008 hyväksymässä, lainvoimainen 23.12.2012, Sipoon yleiskaavassa 2025 kaava-alue on pääosin työpaikka-, teollisuus- ja varastoaluetta (TP). Tieyhteyden alue Jokivarrentielle on MTH merkinnällä haja-asutusaluetta. Tieyhteys Jokivarrentielle on myös merkitty, sekä eritasoliittymän merkintä mt 148:lla. Suojeltu tupasvillaräme on merkitty kaava-alueella ja sen yhteydessä oleva viheryhteystarvemerkintä. Samoin maakaasuputken pohjois-eteläsuuntainen merkintä on kaava-alueen itäpuolella.

Förslag till landskapsplan 2012

Etapplandskapsplan 2 för Nyland var framlagd 14.5. - 15.6.2012. Planområdet har i huvudsak beteckningen för ett arbetsplatsområde eller reservområde, och vägförbindelsen ligger i ett område utan beteckningar.

3.2.2 Generalplanen

I den av Sibbo kommunfullmäktige 15.12.2008 godkända och 23.12.2011 lagakraft vunna generalplanen för Sibbo 2025 med rättsverkningar är planområdet i huvudsak ett arbetsplats-, industri- och lagerområde (TP). Området för vägförbindelsen till Jokivarsivägen är ett glesbygdsområde med beteckningen MTH. Vägförbindelsen till Jokivarsivägen har också märkts ut samt den planskilda anslutningen på landsväg 148. Det skyddade tuvullskärret har markerats och i anknytning till den en beteckning för behov av grönförbindelse. Likaså finns beteckningen för gasledning i nord-sydriktning placerad på planområdets östra sida.



Ote Sipoon yleiskaavasta 2025
Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025

3.2.3 Asemakaava

Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta. Alueen pohjoispuolella on Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaava, lainvoimainen 9.11.2009.

3.2.4 Rakennusjärjestys

Maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä -asetuksessa olevien sekä muiden maan käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi on Sipoon kunnassa noudatettava kunnanvaltuuston 20.4.2002 ja 7.10.2005 hyväksymän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole asiasta toisin määrätty. Rakennusjärjestyksen määräykset ovat asema- ja yleiskaavoja täydentäviä siten, että kaavamääräykset ovat ensisijaisia.

3.2.5 Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on saatettu ajan tasalle kaavan laatimisen yhteydessä.

3.2.3 Detaljplanen

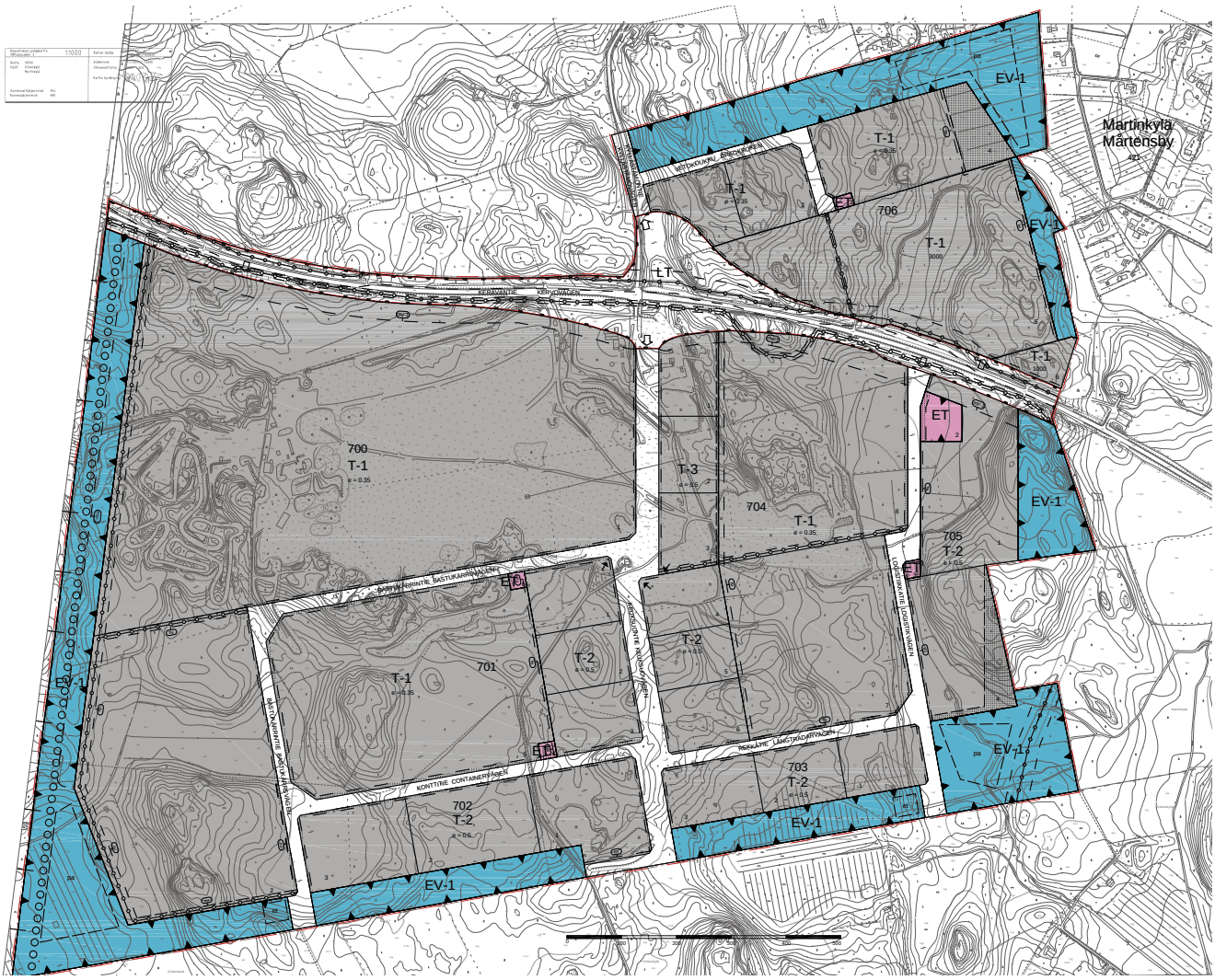
Planeringsområdet har inte detaljplanerats. På områdets norra sida gäller detaljplanen för Bastukärrs arbetsplatsområde, lagakraftvunnen 9.11.2009.

3.2.4 Byggnadsordning

Utöver bestämmelserna och föreskrifterna i markanvändnings- och bygglagen, markanvändnings- och byggförordningen samt övriga bestämmelser och föreskrifter om markanvändning och byggande ska i Sibbo kommun iakttas bestämmelserna i den av kommunfullmäktige 20.4.2002 och 7.10.2005 godkända byggnadsordningen, förutsatt att inga andra bestämmelser om en aktuell fråga har getts i en generalplan med rättsverkningar, detaljplan eller Finlands byggbestämmelsesamling. Bestämmelserna i byggnadsordningen kompletterar detalj- och generalplanerna såtillvida att planbestämmelserna gäller i första hand.

3.2.5 Grundkarta

I anslutning till utarbetandet av planen har grundkartan uppdaterats i skala 1:1 000.



Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaava, 2009.
Detaljplanen för Bastukärrs arbetsplatsområde, 2009.

4 Asemakaavasuunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Suunnittelualue on osa tärkeää yleiskaavan mukaista työpaikka-aluetta. Bastukärrin työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, parantaen kunnan työpaikkaomavaraisuutta. Alueelle suunnitellaan työpaikka-alue, mm. logistiikkatoiminnoille ja sitä on tarvetta laajentaa edelleen kunnan elinkeinorakenteen ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä Sipoon kasvutavoitteiden toteuttamiseksi. Alueella pyritään maanomistajan kanssa aloitetun hankeyhteistyön myötä mahdollistamaan myös kiviaineksen ottaminen, ennen työpaikka-alueen rakentamista. Myös on tarvetta lisätä tieyhteys etelään Jokivarrentielle, mm. liikenneverkon toimivuuden ja huoltovarmuuden vuoksi.

4.2 Asemakaavasuunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavatyö sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2012-15. (KH hyv. 13.12.2011).

Päätös sopimuksesta maankäytön hankeyhteistyön käynnistämisestä Sipoon kunnan ja Rudus Oy:n välillä tehtiin 26.2.2008 (KH, §50). Tässä sopimuksessa aloitettiin kehittämisprosessi, jolla voisi syntyä edellytykset asetettavien maankäytön tavoitteiden toteutumiselle, ja tämä sopimus ei sido kuntaa esim. asemakaavan sisällön suhteen. Varsinainen maankäyttösopimus laaditaan vasta asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaavaa saattaa huomattavasti vaikuttaa. Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Tämän asemakaavatyön kannalta keskeisiä osallisia ovat:

Suunnittelualueen ja siihen rajautuvien alueiden kiinteistönomistajat ja asukkaat ja yrittäjät, kunnan hallintokunnat ja asiantuntijatahot, kuten tekniikka- ja ympäristöosasto ja sivistysosasto, Vantaan ja Keravan kaupungit, muut viranomaiset ja yhteistyötahot, kuten Uudenmaan ELY-keskus, Liikennevirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Keravan Energia Oy, Gasum Oy, Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä ja Itä-Uudenmaan pelastuslaitos ja Uudenmaan liitto.

4 Olika skeden i planeringen av detaljplanen

4.1 Behovet av detaljplanering

I enlighet med generalplanen är planeringsområdet ett arbetsplatsområde. Arbetsplatsområdet i Bastukärr kommer att vara en betydande arbetsgivare i Sibbo och förbättra kommunens arbetsplatssufficiens. I området planeras ett arbetsplatsområde bl.a. för logistikfunktioner. Det finns behov av att utvidga området ytterligare med tanke på utvecklingen av näringsstrukturen och företagsverksamheten i kommunen samt uppnåendet av tillväxtmålen. Ett mål för samarbetet med markägaren är att även möjliggöra stentäktsverksamhet innan arbetsplatsområdet börjar byggas. Därtill behövs en ny vägförbindelse söderut till Jokivarsivägen med tanke på underhållssäkerheten och smidigheten i trafiknätet.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna

Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram för åren 2012-15 (KS godk. 13.12.2011).

I området gäller ett avtal om att starta samarbete kring markanvändningen mellan Sibbo kommun och Rudus Ab (26.2.2008, KS § 50). Detta avtal gick ut på att starta en utvecklingsprocess som syftar till att skapa förutsättningar för uppnåendet av målen för markanvändningen. Avtalet binder inte kommunen t.ex. vad gäller innehållet i detaljplanen. Det egentliga markanvändningsavtalet upprättas först i samband med förslaget till detaljplan.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter är markägarna och de vars boende, arbete eller andra förhållanden kan påverkas betydligt av planen. Intressenter är också de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planeringen.

Centrala intressenter i detaljplanearbetet är:

Fastighetsägarna, invånarna och företagarna i planeringsområdet och de angränsande områdena, kommunens förvaltningar och expertinstanser, såsom avdelningen för teknik och miljö samt bildningsavdelningen, Vanda stad, Kervo stad, övriga myndigheter och samarbetspartner, såsom Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (ELY-centralen), Trafikverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Kervo Energi Ab, Gasum Oy, samkommunen för Tusby vattenverk, Räddningsverket i Östra Nyland och Nylands förbund.

4.3.2 Vireille tulo

Kaavatyö kuulutettiin vireille 15.12.2011. Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin kunnan virallisissa ilmoituslehdissä (Borgåbladet, Sipoon Sanomat ja Vartti), kunnan ilmoitustaululla sekä internet-sivuilla. Lisäksi kaava-alueella sijaitsevan sekä kaava-alueeseen rajautuvien kiinteistöjen omistajille lähetettiin kuulutuskirje kaavatyön käynnistymisestä.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 12.6.2012. Osallisilla on ollut mahdollisuus koko kaavaprosessin ajan antaa palautetta kaavaprosessista ja valmisteltavasta kaavasta ottamalla yhteyttä kunnan kaavoitukseen.

Käynnistysvaiheessa järjestettiin myös työpajamuotoinen asukastilaisuus 4.1.2012. Tässä kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa kerättiin tietoa ja mielipiteitä alueesta, esiteltiin selvitysaineistoa ja alustavia luonnostelmia keskustelun pohjaksi. Osallisilla oli mahdollisuus esittää niitä koskevia kannanottoja sekä käsityksiä suunnitelman vaikutuksista, sekä tehdä omia ehdotuksiaan.

Kaavaluonnos oli nähtävillä xx.xx. - xx.xx.2012 välisen ajan. Valmisteluvaiheessa laaditaan kaava-aluetta koskien kaavaluonnos, joka asetetaan julkisesti nähtäville Kuntalaan 30 päivän ajaksi. Osallisilla ja kunnan jäsenillä on mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta ja mahdollisesta muusta kaavan valmisteluaineistosta nähtävillä olon aikana (MRL 62 § ja MRA 30 §). Viranomaistahoilta ja tarvittavilta muilta tahoilta (esim. yhdistyksiltä) pyydetään valmisteluaineistosta lausunnot.

Valmisteluaineiston nähtävillä ollessa järjestetään ns. valmisteluvaiheen kuuleminen sekä Keravalla että Sipoossa. Tässä kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa esitellään kaavaluonnosta ja muuta valmisteluaineistoa, ja osallisilla on mahdollisuus esittää niitä koskevia kannanottoja sekä käsityksiä suunnitelman vaikutuksista.

Nähtävillä oloista sekä sitä koskevien lausuntojen ja mielipiteiden antomahdollisuudesta tiedotettiin kirjeitse kunnan ulkopuolisille lausunnonantajille sekä kaava-alueeseen rajautuvien kiinteistöjen omistajille. Kaavaluonnoksesta saatiin nähtävillä oloaikana xx mielipidettä ja xx lausuntoa. Mielipiteiden ja lausuntojen tiivistelmät ja vastineet ovat selostuksen liitteenä (liite xx). Kaavaehdotus oli nähtävillä xx.xx. - xx.xx.2012.

4.3.2 Anhängiggörande

Planarbetet kungjordes anhängigt 15.12.2011. Planens anhängighet tillkännagavs i kommunens officiella annonsorgan (Borgåbladet, Sipoon Sanomat och Vartti) samt på kommunens anslagstavla och webbplats. Därtill skickades ett brev om planläggningsstarten till ägarna av de fastigheter som gränsar till planområdet.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Programmet för deltagande och bedömning är uppdaterades 12.6.2012. Intressenterna har under hela planprocessens gång haft möjlighet att ge respons på processen och på planen som är under beredning genom att kontakta kommunens planläggning.

I begynnelseskedet hölls även en workshop för invånarna 4.1.2012. På mötet, som var öppet för allmänheten, insamlades information och åsikter om området och presenterades utredningsmaterialet och preliminära utkast som underlag för diskussionen. Intressenterna hade möjlighet att lägga fram ställningstaganden samt uppfattningar om konsekvenserna av planen.

Planutkastet var framlagt xx.xx–xx.xx.2012. I beredningsskedet utarbetas över planläggningsområdet ett planutkast, som läggs fram i Sockengården i 30 dagar. Intressenterna och kommunens medlemmar har möjlighet att framföra sina åsikter om planutkastet och eventuellt annat beredningsmaterial under den tid planberedningsmaterialet är framlagt (62 § MBL och 30 § MBF). Utlåtanden om beredningsmaterialet begärs av myndighetshåll och övriga behövliga håll (t.ex. föreningar).

När beredningsmaterialet är framlagt anordnas s.k. hörande under beredningsskedet både i Kervo och i Sibbo. Vid detta informationsmöte för allmänheten presenteras planutkastet och det övriga beredningsmaterialet, och intressenter har möjlighet att lägga fram ställningstaganden och uppfattningar om planens konsekvenser.

Organisationer utanför kommunen, liksom ägarna till de angränsande fastigheterna, informerades per brev om framläggandet samt möjligheten att framföra utlåtanden och åsikter. Under framläggningstiden inlämnades xx åsikter och xx utlåtanden om planutkastet. Ett sammandrag av åsikterna och utlåtandena samt bemötanden av dem finns som bilaga till beskrivningen (bilaga xx). Planförslaget var framlagt xx.xx–xx.xx.2012.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen 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.

Asemakaavalla 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.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Suunnittelualue on osa tärkeää yleiskaavan mukaista työpaikka-aluetta. Bastukärrin työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, parantaen kunnan työpaikkaomavaraisuutta. Alueelle suunnitellaan työpaikka-alue, mm. logistiikkatoiminnoille ja sitä on tarvetta laajentaa edelleen kunnan elinkeinorakenteen ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä Sipoon kasvutavoitteiden toteuttamiseksi. Alueella tutkitaan myös kiviaineksen ottamista ennen työpaikka-alueen rakentamista. Myös on tarvetta lisätä tieyhteys etelään Jokivarrentielle, mm. liikenneverkon toimivuuden ja huoltovarmuuden vuoksi. Tieliikenteen aiheuttamaa melua pyritään rajoittamaan ja vähentämään. Ruddamsbäckenin vedenlaadun ja -määrän hallinta on erittäin tärkeää. Logistiikka-alueen suuren vettä imemättömän ja läpäisemättömän pinta-alan, sekä maaperän kallioisen laadun ja kiviaineksen oton vuoksi alueen hulevesisuunnitteluun täytyy kiinnittää erityistä huomiota.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Kaavamuutostyötä ohjaavat valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitut suunnitteluperiaatteet, joista tässä kaavatyössä keskeisimpiä ovat seuraavat asiakohdat:

- Työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisäänty-

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen

När en detaljplan utarbetas ska landskapsplanen och en generalplan med rättsverkningar beaktas på det sätt som anges ovan.

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 oskäliga begränsningar eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

I enlighet med generalplanen är planeringsområdet ett arbetsplatsområde. Arbetsplatsområdet i Bastukärr kommer att vara en betydande arbetsgivare i Sibbo och förbättra kommunens arbetsplatssufficiens. I området planeras ett arbetsplatsområde bl.a. för logistikfunktioner. Det finns behov av att utvidga området ytterligare med tanke på utvecklingen av näringsstrukturen och företagsverksamheten i kommunen och uppnåendet av tillväxtmålen. På området undersöks också möjligheten till stentäkt innan arbetsplatsområdet börjar byggas. Därtill behövs en ny vägförbindelse söderut till Jokivarsivägen med tanke på underhållssäkerheten och smidigheten i trafiknätet. Bullret från vägtrafiken ska begränsas och minskas. Att kontrollera kvaliteten och volymen på vattnet i Ruddamsbäcken är mycket viktigt. Den stora arealen i logistikområdet, som varken absorberar eller släpper igenom vatten, och den bergiga jordmånen samt stentäktsverksamheten gör att särskild uppmärksamhet bör fästas vid dagvattenplaneringen.

Mål som grundar sig på planeringssituationen

Planarbetet styrs av de planeringsprinciper som ingår i de riksomfattande målen för områdesanvändningen, av vilka följande är de viktigaste för detta planprojekt:

- Områden för arbetsplats- och servicefunktioner får inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen.
- Vid områdesanvändningen ska tillräckliga områden reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister, och nät-

viin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.
• Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.
• Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.
• Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.
• Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.
• Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Alue on hyvin kallioista ja kallion päällä oleva maakerros on yleensä ohut. Samoin kiviaineksen laatu on soveliasta kiviainesten ottotoimintaan. Alueella pyritään maanomistajan kanssa aloitetun hankeyhteistyön myötä mahdollistamaan myös kiviaineksen ottaminen, ennen työpaikka-alueen rakentamista. Ruddamsbäckenin vedenlaadun ja -määrän hallinta on erittäin tärkeää. Logistiikka-alueen suuren vettä imemättömän ja läpäisemättömän pinta-alan, sekä maaperän kallioisen laadun ja kiviaineksen oton vuoksi alueen hulevesisuunnitteluun täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Ruddamsbäcken on ajoittain tulvinut pelloille Johannebergin kohdalla, ja koko valumareitti Sipoojokeen asti tulee tutkia.

Koukkusuon suojelu ja mm. vesitasapainon säilyttäminen on tärkeä tavoite, ja suon ympärille jätetään laajat suojavyöhykkeet.

Alueelle on laatinut Ympäristötutkimus Yrjölä Oy BASTUKÄRR, SIPOO LUONTOSELVITYKSET 2012 väliraportin, ja lopullinen raportti toimitetaan syksyllä 2012. Väliraportissa selvitetään toukokuun maastotöiden tulokset. Lisäksi havainnot ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat kohteet on esitetty kartoilla. Kohteiden arvottaminen perustuu luonnonsuojelu-, metsä- ja vesilakiin sekä asiantuntijatyöryhmien arvioihin lajien ja luontotyyppien uhanalaisuudesta. Luontoselvityksen pohjalta arvokkaat luontokohteet jätetään rakentamis- ja kiviaineksen otto-alueiden ulkopuolelle.

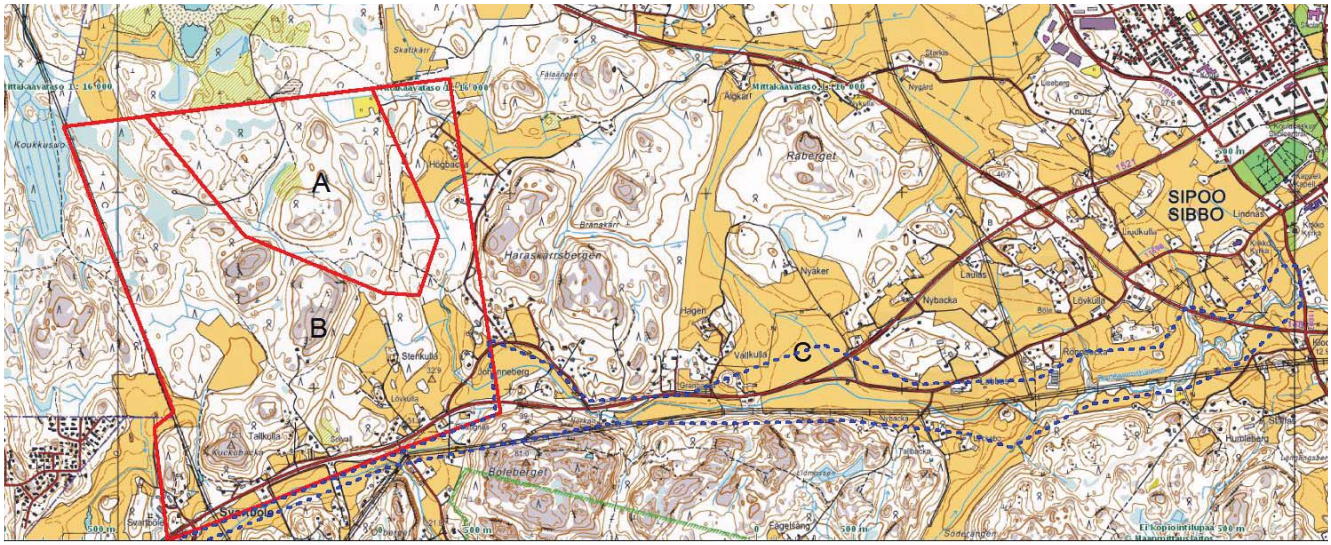
verkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas.
• Vid general- och detaljplanläggningen ska förberedelser göras för ökande stormar, störtregn och tätortsöversvämningar.
• Inom områdesanvändningen ska olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar förebyggas och befintliga olägenheter i mån av möjlighet minimeras.
• Vid planeringen av områdesanvändningen ska behovet av skydd för grund- och ytvattnen beaktas, likaså behoven av förbrukning. Sådana anläggningar och aktiviteter som medför en risk för föroreningar och förändringar av grundvattnet ska placeras tillräckligt långt från de grundvattenområden som är viktiga med tanke på vattenförsörjningen och som lämpar sig för vattentäkt.
• Vid planeringen av områdesanvändningen ska betydande byggande placeras i områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Genom dimensioneringen av områdesanvändningen ska man förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att anlita kollektivtrafiken.
• Vid planeringen av områdesanvändningen identifieras befintliga eller förväntade miljöolägenheter och exceptionella naturförhållanden och verkningarna av dem förebyggs. Vid områdesanvändningen skapas förutsättningar för anpassningen till klimatförändringen.
• I samband med planeringen av områdesanvändningen ska beaktas hur lämplig marken och berggrunden i området är för den avsedda användningen

Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området

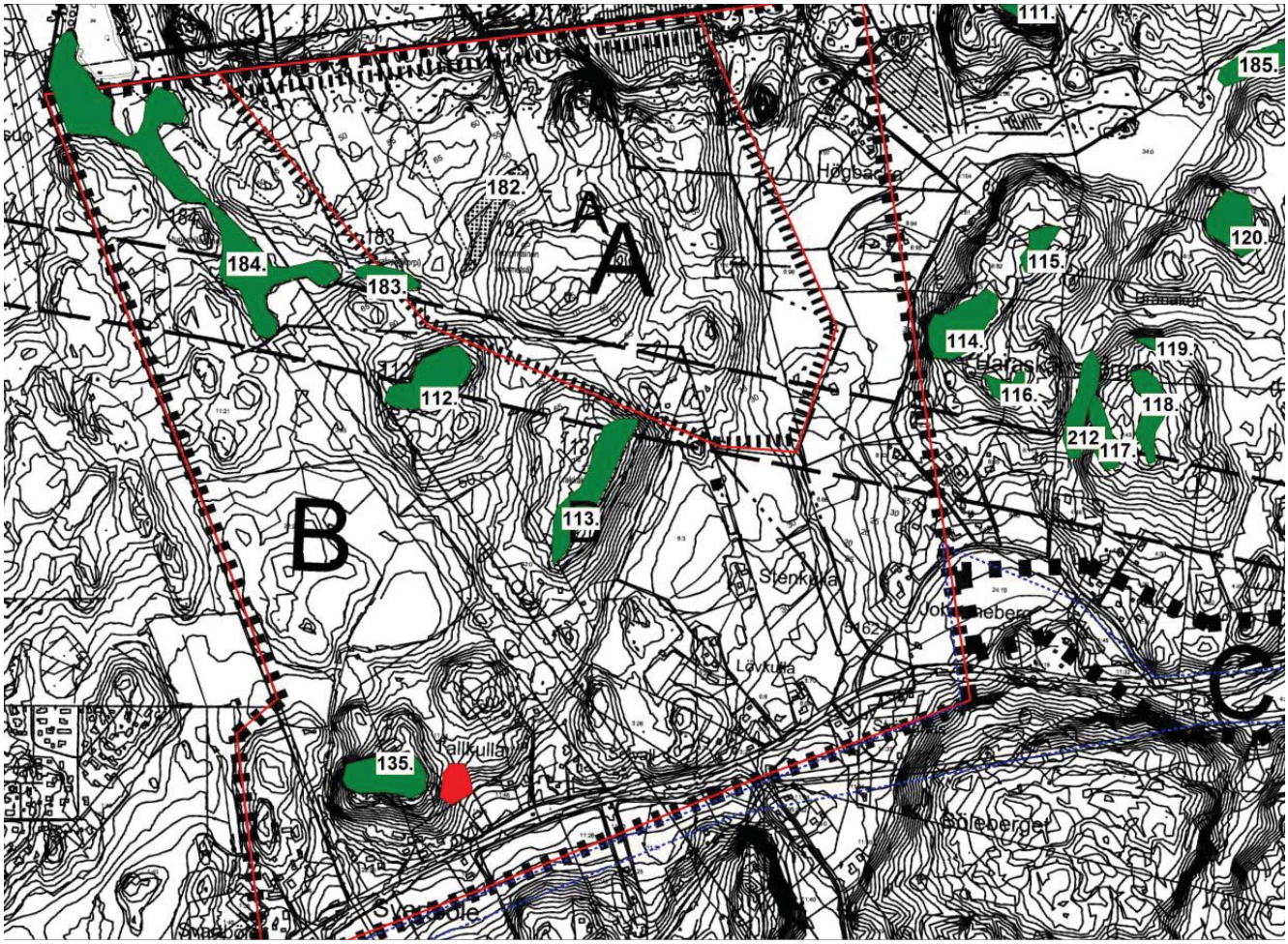
Området är mycket klippigt och jordskiktet ovanför bergsytan är för det mesta tunt. Kvaliteten på stenmaterialet lämpar sig för marktäkt. Ett mål för samarbetet med markägaren är att även möjliggöra stentäkt innan arbetsplatsområdet börjar byggas. Att kontrollera kvaliteten och volymen på vattnet i Ruddamsbäcken är mycket viktigt. Den stora arealen i logistikområdet, som varken absorberar eller släpper igenom vatten, och den bergiga jordmånen samt stentäkten gör att särskild uppmärksamhet bör fästas vid dagvattenplaneringen. Ruddamsbäcken har tidvis svämmat över på åkrarna vid Johanneberg, och hela avrinningsleden ända till Sibbo å bör undersökas.

Skyddandet av Koukkusuo och t.ex. bevarandet av vattenbalansen är ett viktigt mål. Vidsträckta skyddszoner bevaras kring kärret.

För området har Ympäristötutkimus Yrjölä Oy utarbetat mellanrapporten för BASTUKÄRR, SIPOO LUONTOSELVITYKSET, och den slutliga rapporten levereras hösten 2012. I mellanrapporten utreds resultaten av maj månads terrängarbeten. Dessutom presenteras observationerna och de för naturens mångfald viktiga objekten på kartor. Utvärderingen av objekten grundar sig på naturskydds-, skogs- och vattenlagen samt expertgruppernas uppskattning om arternas och naturtypernas utrotningshot. Naturobjekt som konstaterats värdefulla i naturinventeringen blir utanför stentäktsområdena och de områden som ska bebyggas.



Aluerajaukset (A, B, C) ja selvitysalueiden sijoittuminen suhteessa Sipoon keskustaan. Områdesgränserna (A, B, C) och utredningsområdenas placering i förhållande till Sibbo centrum.



Luontoselvityskartta. Arvokkaimmat alueet ovat samoja metsälakikohteita kuin jo yleiskaavassa havaitut. Kohde 182 on hakattu. Pähkinäpensaslehdon ydinalueen rajaus on esitetty punaisella. Kuvioiden numerointi on sama kuin yleiskaavaraportissa.

Naturutredningskarta. De värdefullaste områdena är samma skogslagsobjekt som redan observerats i generalplanen. Objekt 182 är avverkat. Avgränsningen för hassellundens kärnområde har markerats med rött. Numreringen är densamma som i generalplanerapporten.

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Osallisten tavoitteet

Lähialueen asukkaat ovat tuoneet kaavaprosessin aikana esiin seuraavat tavoitteet:

- Jokivarrentien liikenneturvallisuuden parantaminen ja ennen kaikkea kevyen liikenteen väylä alikulkuineen on ollut sekä asukastilaisuudessa että useissa yhteydenotoissa kaavoitukseen keskeisenä esillä. Samoin nopeusrajoitusta on toivottu alennettavaksi 80 km/h:sta alemmaksi.
- Logistiikka-alueen rekkaliikenteen aiheuttamaa melua ja muuta häiriötä tulee ehkäistä ja rajoittaa.
- Betoniaseman sijainti alueen itäreunalla tulisi muuttaa kaava-alueen keskelle tai pohjoisreunalle.
- Liittymästä Jokivarrentielle ja reitistä liittymään on ollut erilaisia kantoja, yleensä liittymää ei toivota lähelle omaa asuinpaikkaa.
- Keravantien ja Lahden moottoritien liittymien ruuhkautumista on pelätty uudessa tilanteessa alueen kasvaessa
- Ruddamsbäckenin tulvimista ja vaikutuksia Nikkilään asti on pidetty mahdollisina.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Kunta ja muut viranomaiset ovat asettaneet asemakaavalle seuraavia laadullisia tavoitteita:

- Sipoon yleiskaavan 2025 kasvustrategian toteuttaminen tarvitsee tuekseen työpaikkoja ja yrityksiä Sipooseen.
- Hulevesien hallinta ja vaikutukset tulee tutkia ja ratkaista niin, ettei aiheudu haittaa vaikutusalueelle.
- vaikutukset sekä Vantaalle että Keravalle, lähinnä tieverkon toimintaan tulee selvittää
- Liittymä Jokivarrentielle tulee olla sekundäärinen suhteessa liittymään Keravantielle, se tukee alueen toimintavarmuutta esim. onnettomuustilanteissa
- Liikennemelu täytyy selvittää ja hakea ratkaisuja sen rajoittamiseen.
- Tonttien tulee olla toteuttamiskelpoisia ja helposti myytäviä rakennuspaikkoja.
- Alueen tulee kytkeytyä toimivasti olemassa olevaan kevyen liikenteen verkkoon

Muut prosessin aikana syntyneet tavoitteet

- Korkealaatuisten ja maisemallisesti positiivisten, toimivien hulevesiratkaisujen kehittäminen alueelle.
- Parantuneet tieyhteydet ja kasvava joukkoliikenteen käyttäjämäärä loisi mahdollisuuksia parantaa alueen joukkoliikenneyhteyksiä Vantaalle, Keravalle ja Nikkilään.
- kiviaineksen otossa syntyvän ylijäämämaan käyttäminen melunsuojauksiin mahdollisimman hyvään maisemaan pyrkien.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

Intressenternas mål

Invånarna i närområdet har lyft fram följande mål under planprocessens gång:

- En förbättring av trafiksäkerheten på Jokivarsivägen och framför allt en cykel- och gångbana med underfarter har föreslagits både på invånarmötet och i flera kontakter med planläggningen. Likaså har man lagt fram önskemål om att hastighetsbegränsningen ska sänkas från 80 km/h.
- Bullret från långtradartrafiken till och från logistikområdet bör förebyggas och begränsas.
- Betongstationens läge i områdets östra kant borde flyttas till mitten eller norra kanten av planområdet.
- Olika åsikter har framförts om anslutningen till Jokivarsivägen och rutten till anslutningen – i allmänhet vill ingen ha anslutningen nära sin egen bostad.
- Man har också befarat att det uppstår trafikstockningar vid anslutningarna till Kervovägen och motorvägen till Lahtis i framtiden allteftersom området växer.
- Vidare har man ansett det möjligt att Ruddamsbäcken svämmar över med följder ända till Nickby.

Mål för detaljplanens kvalitet

Kommunen och övriga myndigheter har ställt följande mål för detaljplanens kvalitet:

- Genomförandet av tillväxtstrategin i Generalplan för Sibbo 2025 förutsätter arbetsplatser och företag i Sibbo.
- Hanteringen och följderna av dagvattnet bör undersökas och lösas för att undvika olägenheter i influensområdet.
- Konsekvenserna både för Vanda och Kervo, främst när det gäller hur vägnätet fungerar, bör utredas.
- Anslutningen till Jokivarsivägen bör vara sekundär i förhållande till anslutningen till Kervovägen: den stödjer funktionssäkerheten i området t.ex. om det inträffar en olycka.
- Trafikbullret ska utredas och lösningar sökas för att begränsa det.
- Tomterna ska vara byggbara och omfatta byggplatser som är enkla att sälja.
- Området ska kopplas smidigt till det befintliga nätverket av cykel- och gångbanor.

Övriga mål som uppkommit under processen

- Att utveckla högklassiga och landskapsanpassade, fungerade dagvattenlösningar för området.
- De förbättrade vägförbindelserna och den växande skaran av människor som anlitar kollektivtrafiken skulle skapa möjligheter att förbättra kollektivtrafikförbindelserna till Vanda, Kervo och Nickby.
- Utnyttjande av överskottsjorden från stentäktsverksamheten för bullerskydd med beaktande av strävan att uppnå ett så vackert landskap som möjligt.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Bastukärr II:n asemakaava liittyy pohjoisreunaltaan Bastukärrin asemakaava-alueeseen ja laajentaa työpaikoille asemakaavoitettua yleiskaavan mukaista aluetta etelään. Samalla mahdollistuu tieyhteys Jokivarrentielle. Lähinnä alueen keskiosalla Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueilla (T) on tarkoitus aloittaa alueen toteuttaminen kiviaineksen ottotoiminnalla. Alueelle on laadittu pinnantasaus- ja hulevesisuunnitelma ja tiesuunnitelmia (FCG Oy), joilla on varmistettu alueen toiminta valmiina. Valmiin alueen pinnantasaus on osin alempana kuin ympäröivän maaston, mikä auttaa alueen maisemoinnissa ja meluhaittojen minimoinnissa. Maa-ainesten ottotoiminnassa syntyviä ylijäämämaita käytetään myös alueen meluvalleihin ja maisemarakentamiseen. Näin pystytään minimoimaan maa-ainestoiminnan ja alueen rakentumisen haittoja, ja kuljetusten minimointi on myös kestävän kehityksen mukaista toimintaa.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita ympäröi laaja suojaviheralue (EV), jolla voidaan toteuttaa maisemointitoimenpiteitä valleineen, ja saada alueen pinnantasauksen korkoerot luontevasti liitettyä. Erityisen paljon suojavyöhykettä on jätetty yleiskaavassa suojellun Koukkusuon suojelemiseksi. Samoin suon vesitasapainon säilymistä on tutkittu hulevesisuunnitelmassa. Kaavassa suo on suojeltu sl -merkinnällä, ja se sijaitsee pääosin lähivirkistysalueella VL.

Hulevesisuunnitelman ratkaisut on viety asemakaavaan, mm. oja-1 -merkintä Keuksuontien ja Bastukärrinkaaren varrella sisältää hulevesien johtamiseen ja viivytykseen käytettävän avo-ojajärjestelmän padotuksineen. Varsinaiset viivytys- ja selkiytysaltaat on merkitty kaavaan hule-merkinnällä. Pinnantasauksesta on kaavamääräyksenä korkomerkintöjä.

Alueen tieverkon muodostavat Keuksuontie ja Bastukärrinkaari. Bastukärrin nykyiseltä asemakaava-alueelta mt 148:lta alkava Keuksuontie päättyy Jokivarrentielle uuteen liittymään Johannbergintien kohdalla kaava-alueen eteläreunassa. Bastukärrinkaari tekee lenkin Keuksuontien länsipuolella, ja pääosa tulevista Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden tonteista liittyy Bastukärrinkaareen. Keuksuontien ajonopeus on rajoitettu määräyksellä 50km/h, mm. tieliikenteen melun rajoittamiseksi ja turvallisuussyistä. Katualueiden leveytenä on 30m-40m Keuksuontiellä (pääosin sama 40m kuin Bastukärrin nykyisellä asemakaava-alueella), ja 22m Bastukärrinkaarella. 40m leveys on suuri, mutta katualueelle voidaan sijoittaa kevyen liikenteen väylän lisäksi melun hallintaan tarvittavia aitarakenteita ja osittain vallituksiakin. Liittymästä Jokivarrentielle on laadittu viitesuunnitelmat, joiden pohjalta tilavaraukset kaavaan on tehty. Johannebergintien länsipäähän sijoittuva liittymä muokkaa myös Johannebergintien muotoa niin, että se liitetään Keuksuontiehen hieman

5. Redogörelse för detaljplanen

5.1 Planens struktur

Detaljplanen för Bastukärr II ansluter i den norra kanten till detaljplaneområdet Bastukärr och utvidgar det område som har detaljplanerats för arbetsplatser och är förenligt med generalplanen mot söder. På samma gång blir det möjligt att skapa en vägförbindelse till Jokivarsivägen. Avsikten är att starta genomförandet av området med stentäktsverksamhet i kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader (T) främst i områdets mittersta delar. En nivellerings- och dagvattenplan samt en vägplan har utarbetats (FCG Ab) för att trygga verksamheten i området när det har byggts klart. Den nya markytan har planats ut så att den ställvis är lägre jämfört med den omgivande terrängen, vilket underlättar utformningen av landskapet och minimeringen av bullerolägenheterna. Den överskottsjord som uppkommer vid stentäktsverksamheten används också för bullervallar och vid landskapsbyggandet. På det här sättet kan man minimera olägenheterna från marktäktsverksamheten och byggnadsarbetena: att minimera transporterna är förenligt med principerna för hållbar utveckling.

Kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader omges av ett vidsträckts skyddsgrönområde (EV) där man kan modifiera landskapet och bygga vallar, och därmed skapa naturliga höjdskillnader efter nivelleringen av markytan. En särskilt stor skyddszon har anvisats kring Koukkusuo, som är skyddad enligt generalplanen. Likaså har bevarandet av vattenbalansen i kärret undersökts i samband med dagvattenplanen. I planen har kärret skyddats med beteckningen sl och det ligger i huvudsak inom ett närrekreationsområde VL.

Lösningarna i dagvattenplanen har införts i detaljplanen, bl.a. omfattar beteckningen oja-1 längs Keuksuovägen och Bastukärrsbågen ett system med öppna diken och uppdämningar för avledning och fördröjning av dagvatten. De egentliga fördröjnings- och klarningsbassängerna har markerats i planen med beteckningen hule. När det gäller marknivelleringen innehåller planen bestämmelser om höjdpositionerna.

Vägnätet i området består av Keuksuovägen och Bastukärrsbågen. Keuksuovägen, lv 148, som börjar i det nuvarande detaljplaneområdet för Bastukärr, upphör vid den nya korsningen till Jokivarsivägen vid Johannebergsvägen i planområdets södra kant. Bastukärrsbågen bildar en slinga på västra sidan av Keuksuovägen, och merparten av de kommande väganslutningarna till kvartersområdena för industri och lagerbyggnader går till denna. Hastigheten på Keuksuovägen har genom en planbestämmelse begränsats till 50 km/h bl.a. för att begränsa bullret från vägtrafiken och av säkerhetsskäl. Gatuområdena är 30m -40m breda på Keuksuovägen (huvudsakligen den samma bredd (40m) som i det nuvarande detaljplaneområdet Bastukärr), och 22 m på Bastukärrsbågen. 40 m är brett, men

pohjoisempaa.

T-4-korttelialueilla on rajoitettu toimistotilojen määrää, sillä alue on tarkoitettu teollisuustoiminnalle ja varastoille, myös päivittäistavarakaupan rakentaminen on kielletty. Yleisen ilmeen parantamiseksi alueella rakennuksen tien puoleisille tontin osille on ulkovarastointi kielletty.

Pysäköintipaikkanormeina on käytetty 1 ap / 60k-m2 toimistotiloihin sekä 1 ap / työpaikka teollisuus- ja varastointitiloissa. Pysäköinti tulee osoittaa tonteille, ja jäsentää puu- ja pensasistutuksin osiin, avokenttää ei sallita.

Hulevesiä tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää paikallisesti tonteilla ja ohjata hulevesiojiin. Koska imeyttäminen tonteilla on hyvin vaikeaa alueen käyttötarkoituksesta ja ennen kaikkea maaperän ollessa kalliota, on kaikkien tonttien liityttävä keskitettyyn hulevesien hallintajärjestelmään. Ehdotusvaiheeseen laadittavalla lähiympäristön suunnitteluohjeella ohjataan tarkemmin alueen toimijoiden velvoitteet ja ohjataan esim. istutusten määrää ja tyyppiä, sekä piharakenteita ja -materiaaleja. Keskitetty hulevesijärjestelmä täyttää yksinäänkin samat tiukat mitoitusnormit joita on käytetty Bastukärrin alkuperäisessä toteutuksessa, mutta myös tonttikohtaista viivytystä tullaan vaatimaan mahdollisuuksien rajoissa.

Ote FCG Oy:n hulevesiselvityksestä:

” Hulevesien hallinta suunniteltiin vastaamaan sekä määrän kasvun että laadun huononemisen aiheuttamiin haasteisiin. Hallintajärjestelmä koostuu katujen ja ajoyhteyksien varteen rakennettavista viivytyspainanteista sekä keskitetystä viivytysaltaan ja biosuodatusalueen yhdistelmästä. Järjestelmä mitoitettiin pysäyttämään täysin kerran 50 vuodessa toistuvan 20 minuutin sateen aiheuttama vesimäärä, mikä on ollut mitoitusperusteena myös pohjoisella Bastukärr I –alueella. Hulevesijärjestelmän toiminnallinen tarkastelu tehtiin alueesta laaditulla hulevesimallilla, jolla todettiin järjestelmän pystyvän säätämään alueelta purkautuvat virtaamat nykytilanteessa esiintyvälle tasolle kaikilla paitsi erittäin harvinaisilla ja useamman tunnin kestävillä sateilla. Laadullinen hallinta toteutetaan riskitoimintojen alueille tehtävillä öljynerotinjärjestelmillä sekä keskitetyllä biosuodatusalueella, jonka kautta kaikki hulevedet johdetaan. Esitetyllä ratkaisulla pystytään ehkäisemään hulevesien aiheuttamat mahdolliset haittavaikutukset käytännössä kokonaan.”

det innebär att man i gatuområdet förutom en cykel- och gångbana även kan placera buller dämpande staket och ställvis även vallar. Över anslutningen till Jokivarsivägen har referensplaner utarbetas, utifrån vilka utrymmesreserveringar har gjorts i planen. Anslutningen i västra ändan av Johannebergsvägen formar också Johannebergsvägen så att den ansluter till Keuksuovägen något längre norrut.

Kontorslokalernas omfattning har begränsats i T-4-kvartersområdena eftersom området är avsett för industriverksamhet och lager. Det är också förbjudet att bygga dagligvaruaffärer. För att förbättra det allmänna intrycket är utomhuslagring förbjuden på de delar av tomten som ligger på vägsidan.

Norm för parkeringsplatser är 1 bilplats/60 m²-vy för kontorslokaler och 1 bilplats/arbetstillfälle i industri- och lagerlokaler. Parkering ska anvisas på tomterna och parkeringsområdet indelas med träd- och buskplanteringar. Öppna parkeringsfält tillåts inte.

Dagvatten ska i mån av möjlighet infiltreras lokalt på tomterna och avledas till diken. Eftersom infiltrering på tomterna är mycket svårt till följd av användningsändamålet med området och framför allt eftersom jordmånen består av berg, ska alla tomter anslutas till ett centraliserat system för hantering av dagvatten. En planeringsanvisning, som kommer att utarbetas för näromgivningen i förslagsskedet, beskriver närmare vilka ålägganden aktörerna i området har och styr bl.a. planteringarnas omfattning och typ samt gårdskonstruktioner och material. Det centraliserade dagvattensystemet fyller i sig samma strikta dimensioneringskrav som har tillämpats i det ursprungliga genomförandet av Bastukärr, men i mån av möjlighet kommer även tomtbestämd fördröjning att förutsättas.

Utdrag ur FCG Ab:s dagvattenutredning:

”Systemet med hantering av dagvatten planerades att svara mot de utmaningar som både ökade volymer och försämrad kvalitet medför. Hanteringssystemet består av fördröjningssänkor som anläggs längs gatorna och körförbindelserna samt en centraliserad kombination av en fördröjningsbassäng och ett biofiltreringsområde. Systemet dimensionerades för att helt stoppa den vattenmängd som orsakas av 20 minuters regn med återkomsttiden 50 år, vilket var dimensioneringsgrunden även för Bastukärr I-området i norr. Den funktionella granskningen av dagvattensystemet utfördes med hjälp av en dagvattenmodell. Det konstaterades att systemet kan reglera de flöden som rinner ut från området till den nivå som råder i nuläge under alla nederbördsförhållanden med undantag för ytterst sällsynt regn som pågår flera timmar. Den kvalitativa hanteringen genomförs med oljesepareringssystem som anläggs i de områden som omfattar riskfunktioner och ett centraliserat biofiltreringssystem, genom vilket allt dagvatten avleds. Den presenterade lösningen syftar till att i praktiken helt förhindra alla potentiella skadliga konsekvenser av dagvattnet.”

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 125 hehtaaria. Alueelle osoitetaan 9 tonttia ohjeellisella tonttijaolla Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueille (T-4), tehokkuudella 0,40. T-4- korttelialueiden kokonaisrakennusoikeus on n.190 000 k-m2 . Tonttien pinta-ala vaihtelee n. 2,8 - 12,0 ha, ja rakennusoikeus on tällöin n. 11200 – 48000 k-m2.

Katualueiden leveytenä on 40m Keuksuontiellä (sama kuin Bastukärrin nykyisellä asemakaava-alueella), ja 22m Bastukärrinkaarella. 40m leveys on suuri, mutta katualueelle voidaan sijoittaa kevyen liikenteen väylän lisäksi melun hallintaan tarvittavia aitarakenteita ja osittain vallituksiakin.

5.1.2 Palvelut

Kaava-alueelle ei sijoiteta julkisia palveluita eikä kauppapalveluita mahdollistavia tontteja. Bastukärrin nyk. asemakaava-alueelle on järjestetty joukkoliikenne bussilinjan muodossa. Keuksuontien liittyminen Jokivarren tielle mahdollistaa uusien bussilinjojen suunnittelun, antaen luontevampia reittivaihtoehtoja.

5.1.1 Dimensionering

Planeringsområdet omfattar totalt ca 125 hektar. Genom riktgivande tomtindelning anvisas 9 st. tomter i kvartersområdet för industri- och lagerbyggnader (T-4). Tomteffektiviteten är e = 0,40. T-4-kvartersområdena har en total byggrätt på ca 190 000 m²-vy. Tomterna har en areal på ca 2,8–12,0 ha, varvid byggrätten är ca 11 200–48 000 m²-vy.

Gatuområdena är 40 m breda på Keuksuovägen (samma som i det nuvarande detaljplaneområdet Bastukärr), och 22 m på Bastukärrinkaari. 40 m är brett, men det innebär att man i gatuområdet förutom en cykel- och gångbana även kan placera buller dämpande staket och ställvis även vallar.

5.1.2 Service

Planområdet kommer inte att omfatta tomter för offentliga eller kommersiella serviceformer. Till det nuvarande detaljplaneområdet Bastukärr har man anordnat kollektivtrafik i form av en busslinje. När Keuksuovägen ansluts till Jokivarsivägen blir det möjligt att planera nya busslinjer med naturligare alternativa rutter.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Alueelle laaditaan lähiympäristön suunnitteluohjeet, jotka tukevat alueen rakentumista hyvin toimivaksi teollisuus- ja varastointialueeksi. Erityisesti tullaan keskittymään julkisen tilan laatuun vaikuttavien katuun liittyvien tai sinne näkyvien rakenteiden sekä hulevesien käsittelyyn liittyvien ratkaisujen ohjaukseen.

Alueen toteutustapa, jossa ensin harjoitetaan maa-ainesten ottoa ennen rakentamista, antaa mahdollisuuksia ratkoa maisemointi- ja melukysymyksiä, sillä syntyvät suuret määrät ylijäämämaita on sijoitettava alueelle, lähinnä suojaviheralueille (EV). Tätä ohjataan myös lähiympäristön suunnitteluohjeilla.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

T-4:
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Tontin rakennetusta kerrosalasta saa käyttää toimistotiloihin enintään 20 %. Ulkovarastointia ei saa sijoittaa kadun puoleiselle tontin osalle.

EV-1:
Suojaviheralue. Maisemointitoimenpiteet ovat sallittuja alueella.

VL:
Lähivirkistysalue.

LT:
Yleisen tien alue.

5.3.2 Muut alueet

Katualueet.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

För området utarbetas planeringsanvisningar för närmiljön som stödjer genomförandet av ett välfungerande industri- och lagerområde. Särskilt fokus kommer att läggas vid styrningen av de konstruktioner som byggs längs eller syns mot gatan och därför inverkar på kvaliteten på det offentliga rummet samt vid lösningarna för hanteringen av dagvattnet.

Sättet att genomföra området – att man först idkar marktäkt innan byggandet inleds – ger möjlighet att lösa landskaps- och bullerfrågorna, eftersom de stora mängderna överskottsjord kan utnyttjas i området, främst för skyddsgrönområdena (EV). Anvisningar för detta ingår i planeringsanvisningarna för närmiljön.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

T-4:
Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Av tomtens byggda våningsyta får högst 20 % användas för kontorslokaler. Utomhuslager får inte placeras på den del av tomten som ligger mot gatan.

EV-1:
Skyddsgrönområde. Landskapsutformningar är tillåtna på området.

VL:
Område för närrekreation.

LT:
Område för allmän väg.

5.3.2 Övriga områden

Gatuområdena.

5.4 Kaavan vaikutukset

Kaavan vaikutusalueen laajuus vaihtelee eri osatekijöiden osalta varsin merkittävästi. Vaikutukset luonnonympäristöön ovat pääosin paikallisia, ne tulee rajoittaa suunnittelualueeseen ja aivan sen lähiympäristöön. Keravanjoen ja Sipoojoen vesistöjen kuormitusta ei tule lisätä, vaan alueelle tullaan suunnittelemaan mittavat hulevesien käsittelyratkaisut. Rakentaminen ja sitä edeltävä kiviaineksen otto muuttavat alueen maisemaa, mutta maisemalliset vaikutukset ovat paikallisia.

Laajemmalle alueelle kaavaratkaisulla on vaikutuksia työpaikkarakentamisen synnyttämän liikenteen kasvun kautta. Nämä vaikutukset ulottuvat Keravan puolelle, ja myös Vantaalle.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Lähiympäristön asukkaisiin asemakaavahankkeella on vaikutuksia lähinnä tieliikennemelun kautta. Samoin maa-ainesten ottovaiheen louhinta voi aiheuttaa melu- ja pölyhaittoja lähimmille asukkaille. Tätä toimintaa säädellään myöhemmissä vaiheissa mm. ympäristöluvituksella, ja lain vaatimuksia ja turvallisuutta valvotaan, haittoja minimoidaan kussakin lupamenettelyssä erikseen.

5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueilla luonnon ympäristö poistuu täysin, sillä alueella harjoitetaan maa-ainesten otto ennen alueen rakentumista. Samoin suojaviheralueilla tapahtuu osittain merkittäviä maanmuokkaustoimenpiteitä maisemointi- ja meluvallien rakentumisen myötä. Luontoselvityksessä näitä raskaampia toimenpiteitä vaativilta alueilta ei löytynyt mitään erityistä suojelua vaativia luontoarvoja. Alueen luontoarvoja on selvitetty laajemmalta alueelta, ks. kuva aluerajaukset s.23.

Sen sijaan Koukkusuon suojeluun panostetaan riittävillä suojavyöhykkeillä ja vesitasapainon säilyttämisellä. Pieni osa kaava-alueen eteläreunan vesistä ohjataan edelleen Koukkusuohon, jotta sen valumatasapaino säilyy ennallaan.

Kaava-alue sijoittuu Ruddamsbäckenin valuma-alueen länsireunalle, ja Keravanjokeen vievän Parmanojan valuma-alueen itäreunalle, ks. kuva Valuma-alueet. Koska Parmanojan kuormitusta on hyvin hankalaa lisätä, alueen hulevedet ohjataan alueen rakennuttua Ruddamsbäckenin puroon viivytyksen ja selkeytyksen kautta.

Hulevesien hallinta suunniteltiin vastaamaan sekä määrän kasvun että laadun huononemisen aiheuttamiin haasteisiin. Hallintajärjestelmä koostuu katujen ja ajoyhteyksien varteen rakennettavista viivytyspainanteista sekä keskitetystä viivytysaltaan ja biosuodatusalueen yhdistelmästä. Järjestelmä mitoitettiin pysäyttämään täysin kerran 50 vuodessa toistuvan 20 minuutin sateen aiheuttama vesimäärä. Hulevesijärjestelmän toiminnallinen tarkastelu tehtiin alueestalaaditulla hulevesimallilla, jolla todet-

5.4 Planens konsekvenser

Konsekvensområdets omfattning varierar relativt mycket beroende på vilka faktorer som granskas. Konsekvenserna för naturmiljön är i huvudsak lokala och begränsas till planeringsområdet och områdena i dess omedelbara närhet. Belastningen av Kervo å och Sibbo å får inte öka, utan omfattande lösningar för behandlingen av dagvattnet kommer att planeras för området. Byggandet, och den stentäkt som föregår byggandet, kommer att förändra landskapet i området, men de landskapsmässiga konsekvenserna är lokala.

För ett mer vidsträckt område har planlösningen konsekvenser i och med den trafikökning som arbetsplatsbyggandet medför. Dessa konsekvenser sträcker sig till Kervosidan, och även till Vanda.

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

För invånarna i närmiljön har detaljplaneprojektet konsekvenser närmast vad gäller vägtrafikbullret. Likaså kan sprängningarna under marktäktsfasen ge upphov till buller - och dammolägenheter för de närmaste invånarna. Denna verksamhet regleras i senare skeden bl.a. med miljötillstånd. Lagbestämmelserna och säkerheten övervakas, och olägenheterna minimeras skilt i respektive tillståndsförfarande.

5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön

I kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader kommer naturmiljön att försvinna helt eftersom maktäkt idkas i området innan det egentliga byggnadsarbetet inleds. Likaså kommer schaktningsåtgärderna att vara betydande i vissa delar av skyddsgrönområdena i samband med landskapsbyggandet och anläggandet av bullervallar. Enligt naturinventeringen påträffas inga naturvärden som kräver särskilt skydd i de områden som utsätts för hårdare bearbetning. Områdets naturvärden har utretts på ett större område, se bildens områdesavgränsningar sid 23.

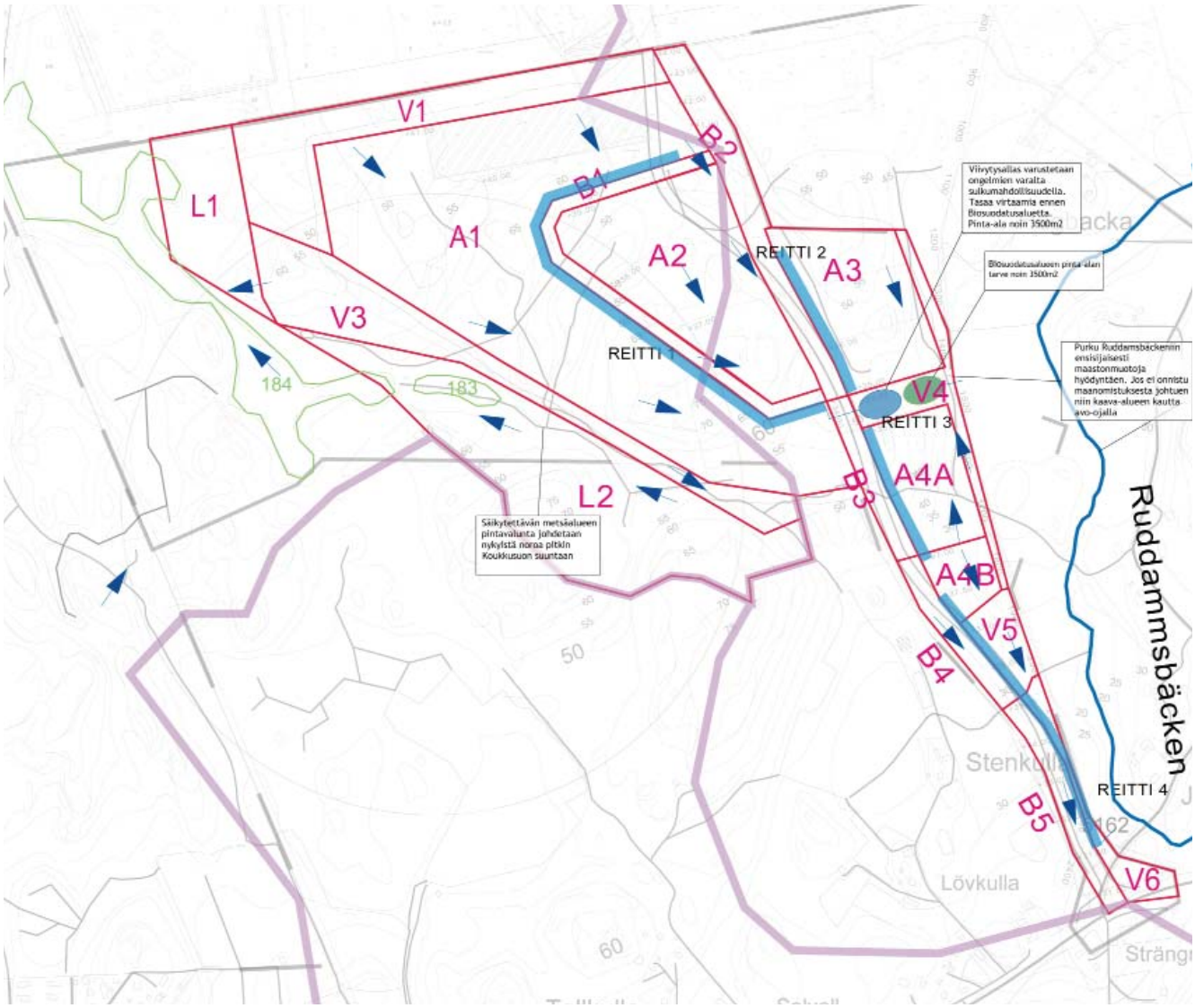
Däremot görs satsningar på skyddet av Koukkusuo i form av tillräckligt stora skyddszoner och åtgärder för att bevara vattenbalansen. En liten del av vattenflödet i planområdets södra kant avleds till Koukkusuo för att upprätthålla avrinningsbalansen.

Planområdet ligger i västra kanten av avrinningsområdet för Ruddamsbäcken, och i östra kanten av avrinningsområdet för Parmanoja, som rinner ut i Kervo å. Se bilden Avrinningsområden. Eftersom det är mycket svårt att öka belastningen av Parmanoja, kommer dagvattnet - efter att området har byggts klart - att avledas till Ruddamsbäcken via fördröjnings- och klarningsbassänger.

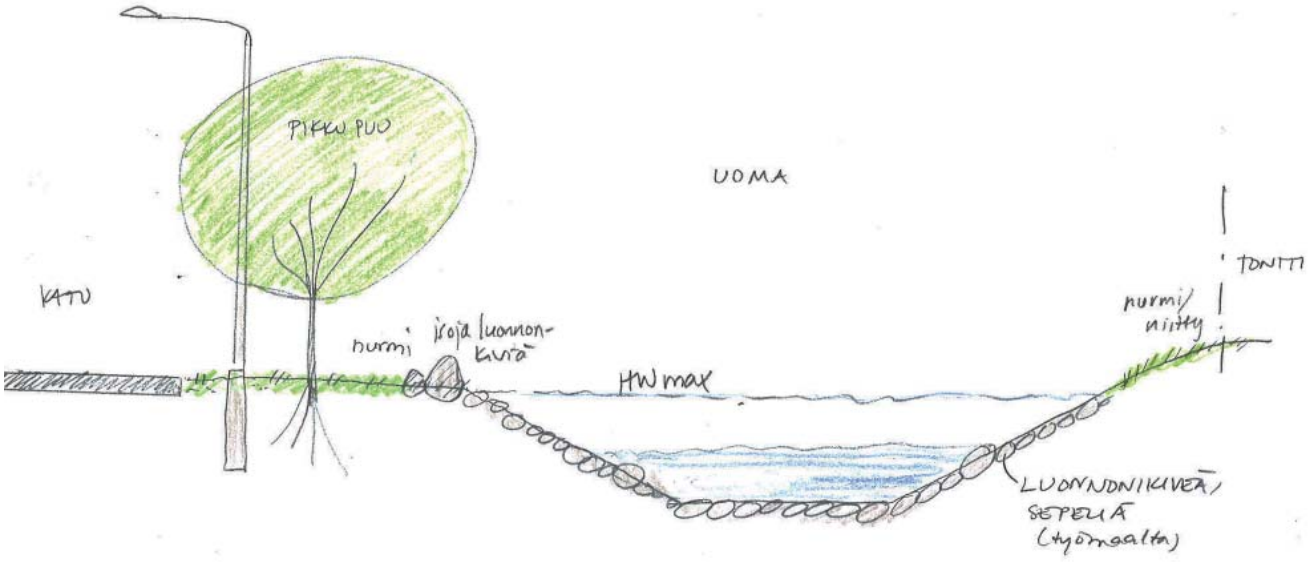
Hanteringen av dagvatten ska planeras så att den tillgodoser behov som uppkommer både om volymen ökar och kvaliteten försämras. Hanteringssystemet består av fördröjningssänkor som anläggs längs gatorna och körför-

tiin järjestelmän pystyvän säätämään alueelta purkautuvat virtaamat nykytilanteessa esiintyvälle tasolle kaikilla paitsi erittäin harvinaisilla ja useamman tunnin kestävillä sateilla. Laadullinen hallinta toteutetaan riskitoimintojen alueille tehtävillä öljynerotinjärjestelmillä sekä keskitetyllä biosuodatusalueella, jonka kautta kaikki hulevedet johdetaan. Esitetyllä ratkaisulla pystytään ehkäisemään hulevesien aiheuttamat mahdolliset haittavaikutukset käytännössä kokonaan.

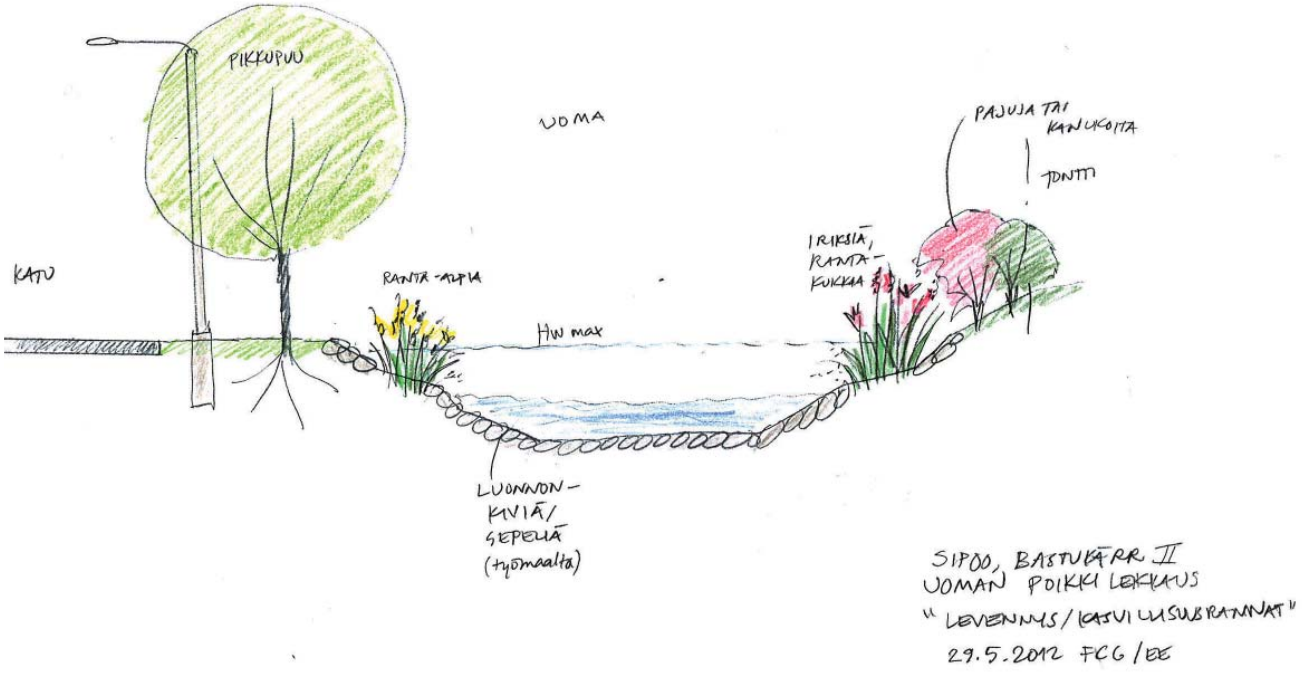
bindelserna samt en centraliserad kombination av en fördröjningsbassäng och ett biofiltreringsområde. Systemet dimensionerades för att helt stoppa den vattenmängd som orsakas av 20 minuters regn med återkomsttiden 50 år. Den funktionella granskningen av dagvattensystemet utfördes med hjälp av en dagvattenmodell. Det konstaterades att systemet kan reglera de flöden som rinner ut från området till den nivå som råder i nuläge under alla nederbördsförhållanden med undantag för ytterst sällsynt regn som pågår flera timmar. Den kvalitativa hanteringen genomförs med oljesepareringssystem som anläggs i de områden som omfattar riskfunktioner och ett centraliserat biofiltreringssystem, genom vilket allt dagvatten avleds. Den presenterade lösningen syftar till att i praktiken helt förhindra alla potentiella skadliga konsekvenser av dagvattnet.



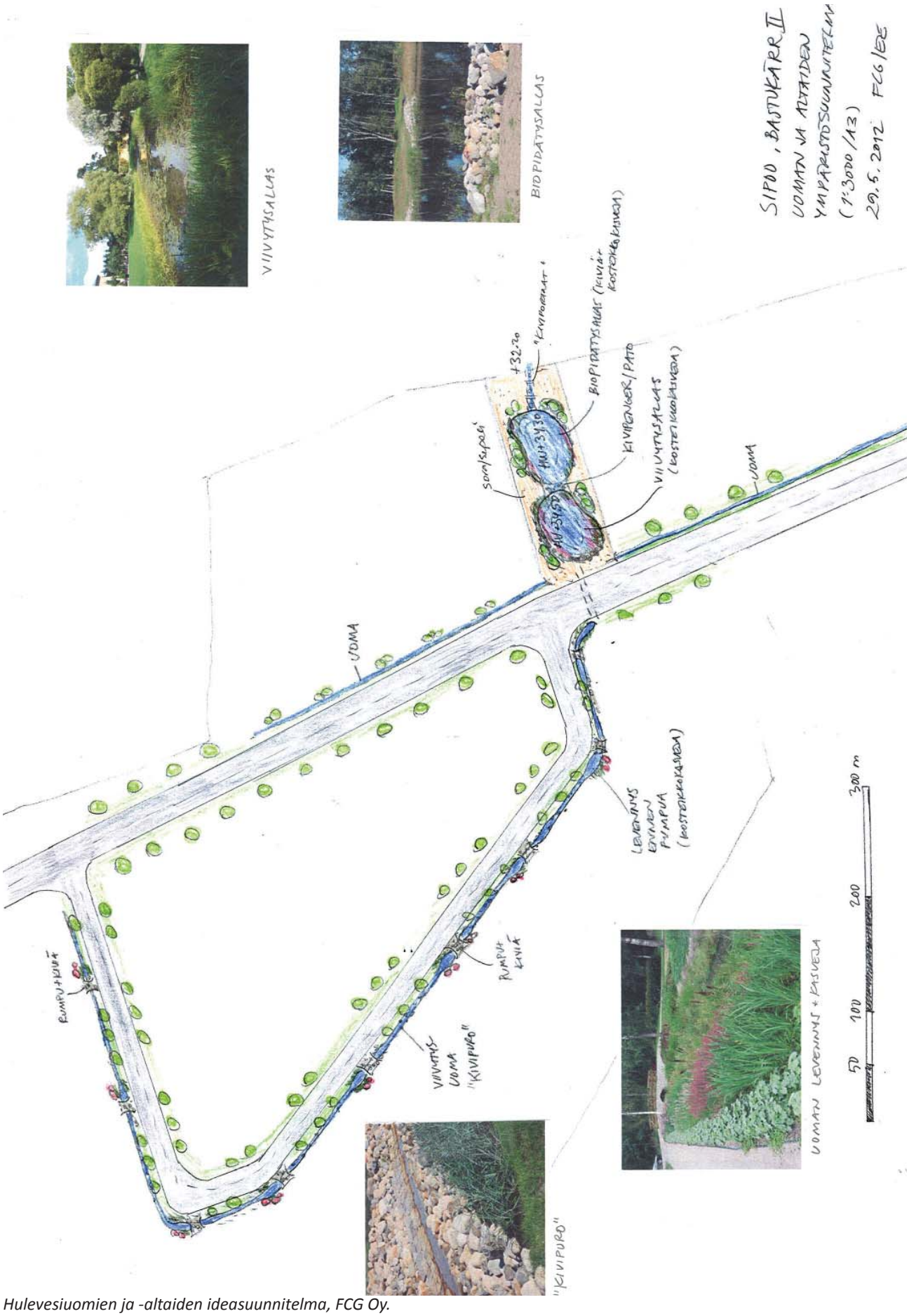
Ote Hulevesien yleissuunnitelmasta, FCG Oy.
Utdrag ur översiktsplan för dagvatten, FCG Ab.



Hulevesiuoman poikkileikkaus, ”kivipuro”, FCG Oy.
Tvärsnitt av dagvattenfåra, ”stenbäck”, FCG Ab



Hulevesiuoman poikkileikkaus, levennys, FCG Oy.
Tvärsnitt av dagvattenfåra, ”breddning”, FCG Ab.



Hulevesiuomien ja -altaiden ideasuunnitelma, FCG Oy.
Idéplan för dagvattenfåror och –bassänger, FCG Ab.

5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen

Maanmyyntituloilla sekä kuntaan saatavilla uusilla työpaikoilla ja yrityksillä on positiivinen vaikutus kuntatalouteen. Kiinteistöverotuotot ovat merkittäviä alueen toteutuessa. Toisaalta alueen rakentaminen vaatii satsauksia, tiestöön, hulevesi- ja meluratkaisuihin joudutaan panostamaan merkittävästi.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

5.5.1 Vaikutukset liikenteeseen ja tieliikennemeluun

Liikenne
Alueelle laaditussa alustavassa tiesuunnittelussa ja liittymien toimivuustarkastelussa, FCG Oy, tutkittiin uuden Jokivarrentien sekä mt 148:n ja Keuksuontien liittymän toimivuutta. Kummankin liittymän tilanne tutkittiin vuosina 2020 ja 2030, ja suunniteltiin liikennemäärien mukaiset ratkaisut.
Bastukärrin kaava-alueiden liikenneselvitys (Strafica Oy) laadittiin seudullisten vaikutusten arvioimiseksi, ja on jatkoa vuonna 2010 laadittuun maantien 148 liikenneverkkoselvitykseen, missä tarkasteltiin mm. Bastukärrin ja Kercan logistiikka-alueiden toteutumisen vaikutusta Keravantien (mt 148) liittymiin Lahdentiellä ja Lahdenväylällä. Maantien 148 selvityksessä todettiin, että Bastukärrin kaava-alueen laajentuessa yhteys maantien 148 ja Jokivarrentien (mt 1521) välille tullee tarpeelliseksi.

Työssä päivitettiin maantien 148 liikenneverkkoselvityksen yhteydessä alueelle laaditut liikenne-ennusteet. Päivityksen yhteydessä arvioitiin myös ennusteiden eroja verrattuna HLJ-suunnitelman mukaisiin seudullisiin ennusteisiin. Samalla tarkistettiin ennusteiden lähtökohdissa tapahtuneet muutokset Sipoon osalta. Ennusteen päivityksessä keskityttiin Keski-Sipoon maankäytön kehittymiseen.

Ote Bastukärrin kaava-alueiden seudullisesta liikenneselvityksestä (Strafica Oy):

” Keravantien liittymään Lahdentielle sekä ramppiliittymiin Lahden moottoritielle on esitetty parannustoimenpiteitä mm. Maantien 148 liikenneselvityksessä. Esitetyt parannustoimenpiteet näyttäisivät olevan liittymien toimivuuden kannalta riittäviä myös tämän työn yhteydessä ennustetuilla liikennemäärillä. Maantien 152 (Kulomäentie / Sipoontie) liittymissä liikenne kasvaa huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna kaikissa ennustetilanteissa.

Bastukärrin työpaikka-alueen toteutuminen vaikuttaa lähinnä Sipoontien ja Lahdentien liittymän sekä Kulomäentien ja Lahden moottoritien ramppiliittymien kuormittumiseen. *Kulomäentien muiden liittymien kuormittumiseen Bastukärrin työpaikka-alueen vaikutus on lähes olematon.*

Maantiellä 152 voi olla tarpeen varmistaa suunniteltujen liittymäjärjestelyiden toimivuus sekä Lahdentien liittymän että Lahden moottoritien ramppiliittymien toimivuutta

5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomin

Intäkterna från försäljningen av mark och de nya arbetstillfällena och företagen som uppkommer i kommunen har en positiv effekt på kommunens ekonomi. När området har genomförts är fastighetsskatteintäkterna betydande. Å andra sidan förutsätter byggandet betydande satsningar bl.a. på vägnätet och på dagvatten- och bullerlösningarna.

5.5 Störningsfaktorer i omgivningen

5.5.1 Konsekvenser för trafiken och bullret

Trafik
I en preliminär vägplan och granskning av hur anslutningarna fungerar (FCG Ab) undersöktes den nya anslutningen vid Jokivarsivägen samt anslutningen mellan lv 148 och Keuksuovägen. Båda anslutningarna undersöktes med avseende på åren 2020 och 2030 och lösningar togs fram för bägge trafikvolymerna.
En trafikutredning över planområdena i Bastukärr (Strafica Oy) utarbetades för att bedöma de regionala konsekvenserna och är en fortsättning på trafiknätsutredningen av landsväg 148 från år 2010, där man bl.a. granskade konsekvenserna av genomförandet av Bastukärrs och Kescas logistikområden för Kervovägens (lv 148) anslutningar till Lahtisvägen och Lahtisleden. I utredningen av landsväg 148 konstaterades att det blir nödvändigt med en förbindelse mellan landsväg 148 och Jokivarsivägen (lv 1521) allteftersom Bastukärrs planområde utvidgas.

I detta arbete uppdaterades de trafikprognoser som hade sammanställts i samband med trafiknätsutredningen av landsväg 148. Vid uppdateringen uppskattades också skillnaderna i prognoserna jämfört med de regionala prognoserna i Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ). På samma gång justerades de förändringar i utgångsläget som hade skett för Sibbo kommuns del. Vid uppdateringen av prognoserna låg fokus på utvecklingen av markanvändningen i mellersta Sibbo.

Utdrag ur den regionala trafikutredningen av planområdena i Bastukärr (Strafica Oy):

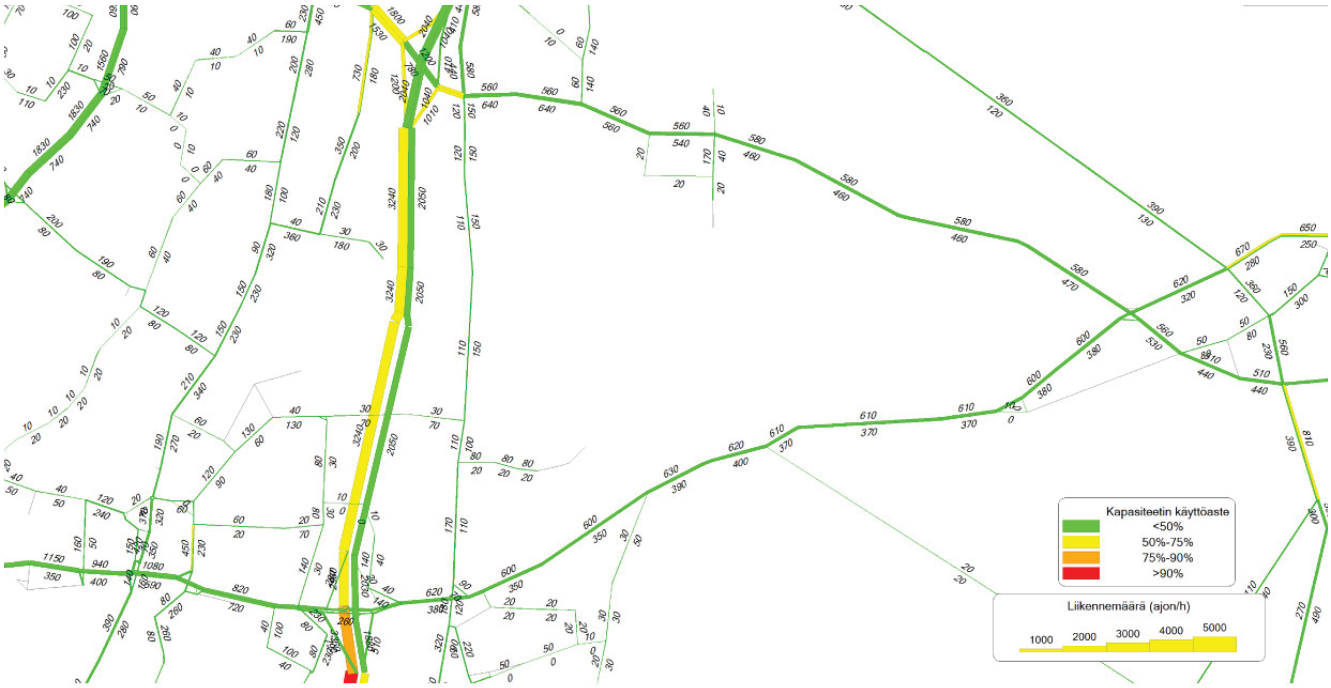
”Förbättringsåtgärder för Kervovägens anslutning till Lahtisvägen och för rampanslutningarna till Lahtis motorväg har lagts fram bl.a. i trafikutredningen av landsväg 148. De föreslagna förbättringsåtgärderna förefaller tillräckliga vad gäller anslutningarnas funktion, även med de trafikvolymer som prognostiserats i samband med detta arbete. I anslutningarna vid landsväg 152 (Brännbergavägen/Sibbovägen) kommer trafiken i alla prognoser att öka betydligt jämfört med nuläget.

Genomförandet av arbetsplatsområdet i Bastukärr inverkar närmast på belastningen av anslutningen mellan Sibbovägen och Lahtisvägen samt rampanslutningarna vid Brännbackavägen och Lahtis motorväg. *När det gäller belastningen på de övriga anslutningarna vid Brännbackavägen är konsekvenserna av Bastukärrs arbetsplatsom-*

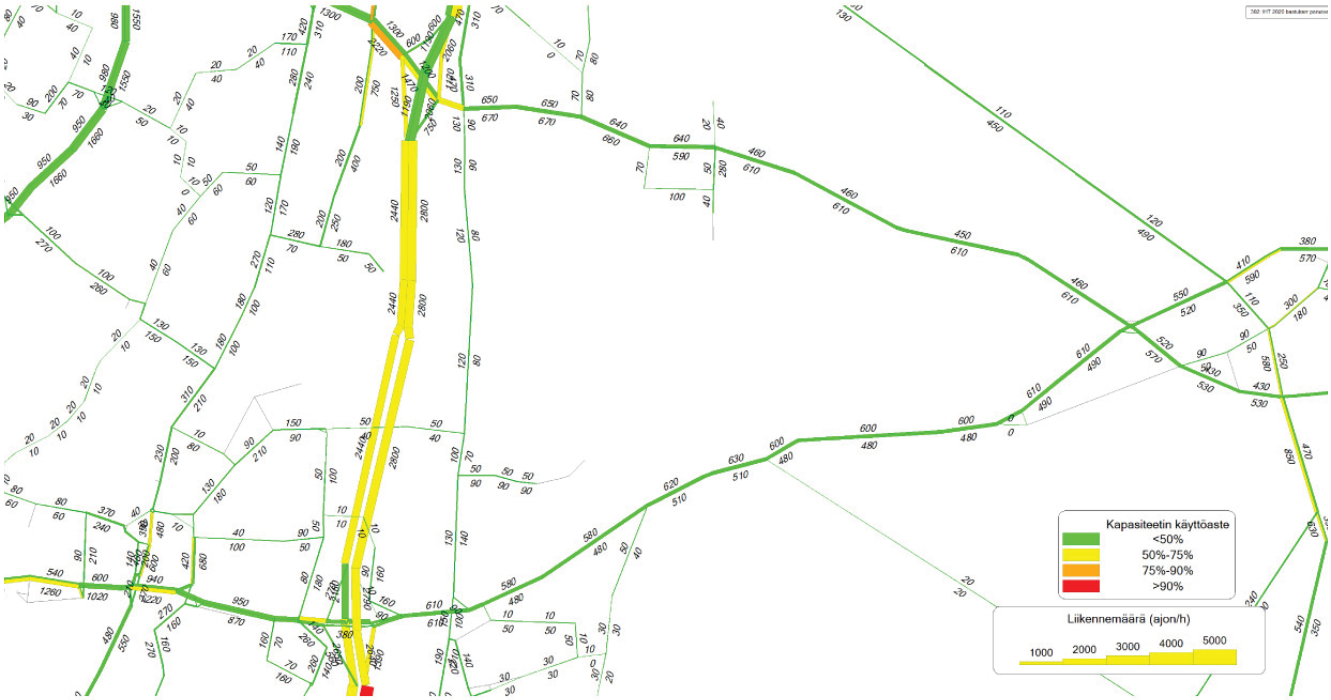
erityisesti vuoden 2030 ennustetilanteessa, missä em. liittymiin saapuvan liikenteen määrä kasvaa erittäin paljon nykyisestä. Kulomäentien muissa liittymissä (erityisesti Tuusulanväylän liittymä) liikenne kasvaa voimakkaasti nykyisestä, mutta Bastukärrin työpaikka-alueen toteutumisen vaikutus kyseisten liittymien kuormittumiseen on olematon, joten liittymien toimivuuden varmistaminen ei kuulune Bastukärrin työpaikkaalueen tarkastelun yhteyteen.

råde nästintill obefintliga.

På landsväg 152 kan det bli nödvändigt att säkerställa att de planerade anslutningsarrangemangen fungerar, både vid anslutningen till Lahtisvägen och vid rampanslutningarna till Lahtis motorväg, särskilt i prognosen för år 2030 där den ankommande trafikvolymen ökar mycket kraftigt jämfört med nuläget. I de övriga anslutningarna vid Brännbackavägen (särskilt anslutningen till Tusbyleden)



Kuva 8 AHT 2020 perusverkolla.



Kuva 9 IHT 2020 perusverkolla.

Ote seudullisen liikenneselvityksen aamu- ja iltahuipputuntien kartoista, ennuste v.2020. Strafica Oy
Utdrag ur den regionala trafikutredningens kartor över topptimmar morgon- och kväll, prognos 2020, Strafica Oy

Bastukärrin työpaikka-alueen toteutuessa koko laajuudessaan sekä huipputunti- että vuorokausiliikennemäärät Keravantiellä ja Jokivarrentiellä kasvavat huomattavasti nykyisestä. Molemmilla väylillä erityisesti Keuksuontien ja-Lahden moottoritien välisellä osuudella raskaan liikenteen määrä kasvaa huomattavasti Bastukärrin logistiikkapainotteisten toimintojen myötä. Bastukärr Freeway Logistic City – työpaikka-alue synnyttää paljon sekä kevyttä että raskasta ajoneuvoliikennettä. ***Liikenteen huipputuntien (aamu- ja iltahuipputunnit) kuormitus ei kuitenkaan muodostu erityisen suureksi, sillä alueen liikenne jakautuu kohtalaisen tasaisesti vuorokauden sisällä.***

Bastukärrin työpaikka-alueen synnyttämä liikenne jakautuu voimakkaimmin klo 5- 20 väliselle ajalle, mutta liikenteen tavanomaiset huipputunnit eivät eroa erityisesti muista päiväajan tunneista. Suurimmat piikit Bastukärrin työpaikka-alueen liikenteessä ajoittuvat 3-vuorojärjestelmän vuoronvaihtojen ympärille (vuoronvaihdot klo 6, 14 ja 22), joka osalla alueen toimijoista on käytössä. 3-vuorotyössä työmatkaliikenne ajoittuu pääasiassa liikenteen tavanomaisten huipputuntien ulkopuolelle. ”

Ote Bastukärrin kaava-alueen liikenneverkon liikenteellinen toimivuustarkastelusta, FCG Oy:

• Toimivuustarkasteluiden perusteella Keravantien ja Keuksuontien liittymä toimii nykyisillä järjestelyillä vuoteen 2020 ennustetilanteessa, vaikka Keuksuontien jatketta Jokivarrentielle ei ole toteutettu.
• Ennustetilanteessa 2030 Keuksuontien yhteys Jokivarrentielle on toteutunut ja liikenneverkon liikennemäärät ovat kasvaneet merkittävästi. Keravantien ja Keuksuontien liittymän kuormittumista vähentää Keravantiellä länsipuolella oleva yksisuuntainen liittymä Bastukärrin alueelle. Jos läntinen liittymä säilytetään tai toteutetaan lännen suunnasta oikealle kääntyvien kaista sekä tehostetaan valo-ohjausta, liittymä toimii vuoden 2030 ennustetilanteessa palvelutasolla D (tyydyttävä).
• Kaava-alueen eteläpuolen uuden yhteyden Jokivarrentielle toteuttamisen yhteydessä olisi suositeltavaa toteuttaa kanavoitu valo-ohjattu liittymä merkittävän liikennemäärän kasvun takia. Tavoitetilanteessa 2030 Jokivarrentien ja Keuksuontien liittymä on kanavoitu.

ökar trafiken betydligt jämfört med nuläget, men konsekvenserna av Bastukärrs arbetsplatsområde på belastningen av nämnda anslutningar är obefintlig, och därför torde granskningen av hur anslutningarna fungerar inte behöva inkluderas i granskningen av Bastukärrs arbetsplatsområde.

När Bastukärrs arbetsplatsområde byggs i sin helhet kommer trafikvolymerna på Kervovägen och Jokivarsivägen att öka avsevärt jämfört med nuläget både om man ser till topptimmarna och till hela dygnet. På båda vägarna, särskilt på avsnittet mellan Keuksuovägen och Lahtis motorväg, kommer den tunga trafiken att öka betydligt i och med de logistikbetonade funktionerna i Bastukärr. Arbetsplatsområdet Bastukärr Freeway Logistic City alstrar både lätt och tung fordonstrafik av stor omfattning. ***Belastningen under topptimmarna (morgon- och kvällstopparna) blir dock inte särskilt stor eftersom trafiken till och från området fördelas relativt jämnt på dygnets alla timmar.***

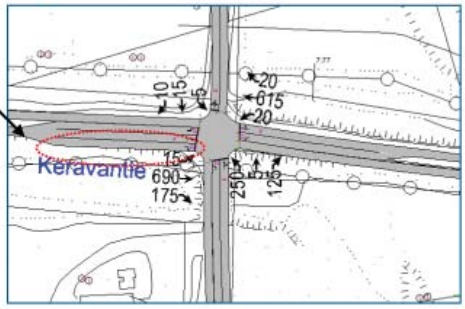
Merparten av trafiken från arbetsplatsområdet i Bastukärr sker mellan klockan 5 och 20, men de typiska topptimmarna skiljer sig inte så mycket från de övriga timmarna dagtid. De största trafiktopparna i Bastukärr infaller när skiftena byts (kl. 6, 14 och 22) inom ramen för treskiftssystemet, vilket tillämpas av en del av aktörerna i området. Vid treskiftsarbete görs resorna till arbetsplatsen i huvudsak utanför de sedvanliga topptimmarna.”

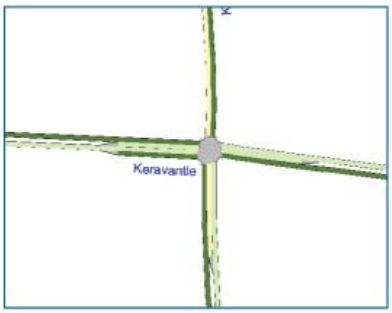
Utdrag ur den funktionsgranskningen av planområdena i Bastukärr, FCG Ab:

• På basen av funktionsgranskningen fungerar anslutningen mellan Kervovägen och Keuksuovägen enligt prognosen för 2020 med de nuvarande arrangemangen, fastän Keuksuovägens förlängning till Jokivarsivägen inte har genomförts.
• I prognosen för 2030 har förbindelsen mellan Keuksuovägen och Kervovägen genomförts och trafiknätets trafikmängder har vuxit betydligt. Den enkelriktade anslutningen till Bastukärrsområdet väster om Kervovägen minskar belastningen på anslutningen mellan Keuksuovägen och Kervovägen.
• Om den västra anslutningen bevaras eller körfilen för dem som kommer västerifrån och ska svänga till höger genomförs och ljusstyrningen effektiveras, fungerar anslutningen enligt prognosen för år 2030 på servicenivån D (nöjaktigt).
• I samband med genomförandet av den nya anslutningen till Jokivarsivägen för planområdets södra del, skulle det vara rekommendabelt att genomföra en signalreglerad anslutning med flera körfiler på grund av den anmärkningsvärt växande trafikmängden. I målbilden för 2030 är anslutningen mellan Jokivarsivägen och Keuksuovägen flerfilad.

Liikennevalo-ohjaus ja kaistajärjestelyt IHT 2030 Keravantien ja Keuksuontien liittymässä, kun läntinen liittymä on poissa käytöstä

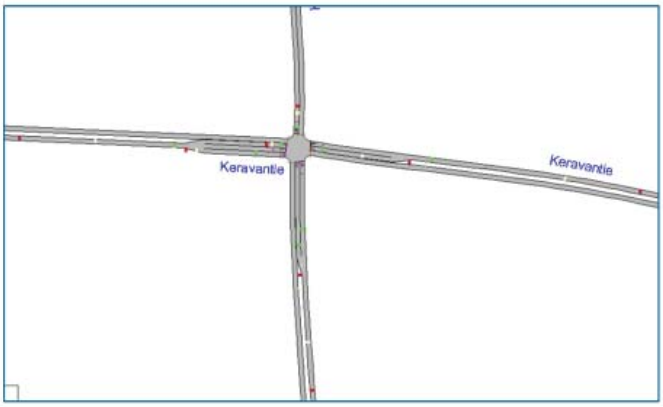
Uusi kaista





- Toimivuutta on tarkasteltu tavoitetilanteen 2030 illan huipputunnilla parannetuilla kaistajärjestelyillä sekä muutetulla valo-ohjauksella.
- Liittymän viivytyksen pysyvät kohtuullisina ja jonoutuminen ei aiheuta merkittävää haittaa liikenneverkolle.
- Keuksuontien suuntaan muodostuva jono voi hetkellisesti muodostaa haittaa kaava-alueen sisäiselle liikenneverkolle.
- Liittymän palvelutaso on tyydyttävä (D).

Vaihekaavio:



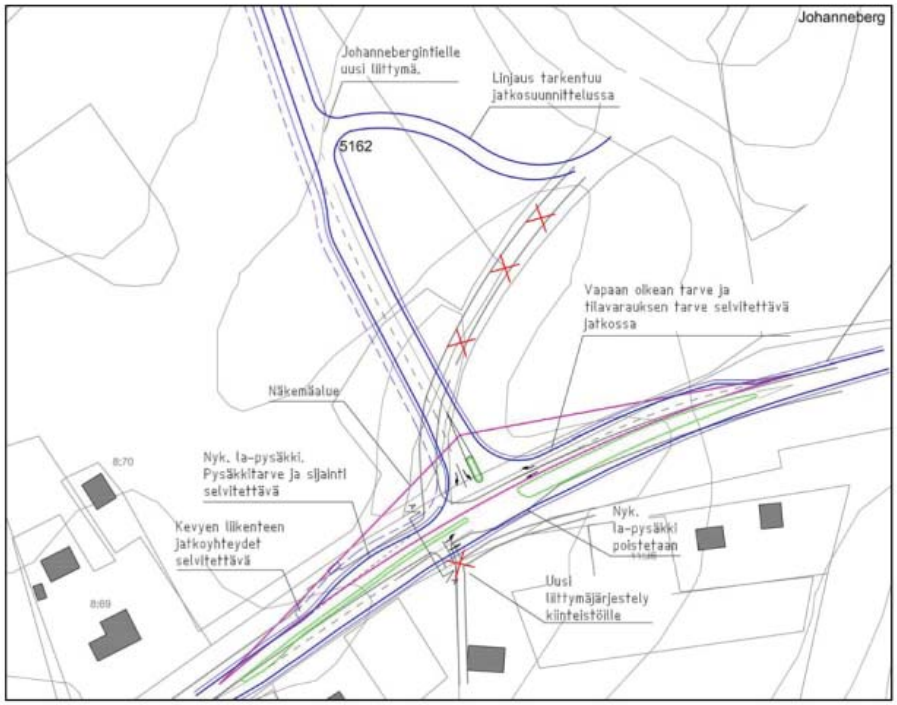
Queue Lengths
All Intervals

Color	Queue Type
	Average
	95th Percentile
	Max Observed

Delays / Vehicle
All Intervals

Color	seconds
	<= 10
	10 to 20
	20 to 35
	35 to 55
	55 to 80
	> 80

Luonnos Keuksuontien ja Jokivarrentien valo-ohjatun liittymän kaistajärjestelyistä



Tieliikennemelu
Tieliikennemelusta on laadittu meluselvitys (Promethor Oy) jossa on tutkittu nykytilannetta, v. 2020 ja v. 2030 ennustettua tilannetta. Vuoden 2030 Nikkilän ennustettuna asukaslukuna on käytetty suurinta teoriassa mahdollista kasvulukua ja sen aiheuttamia liikennemääriä, jotta saadaan asukasluvun vaikutuksesta meluun kattava kuva.

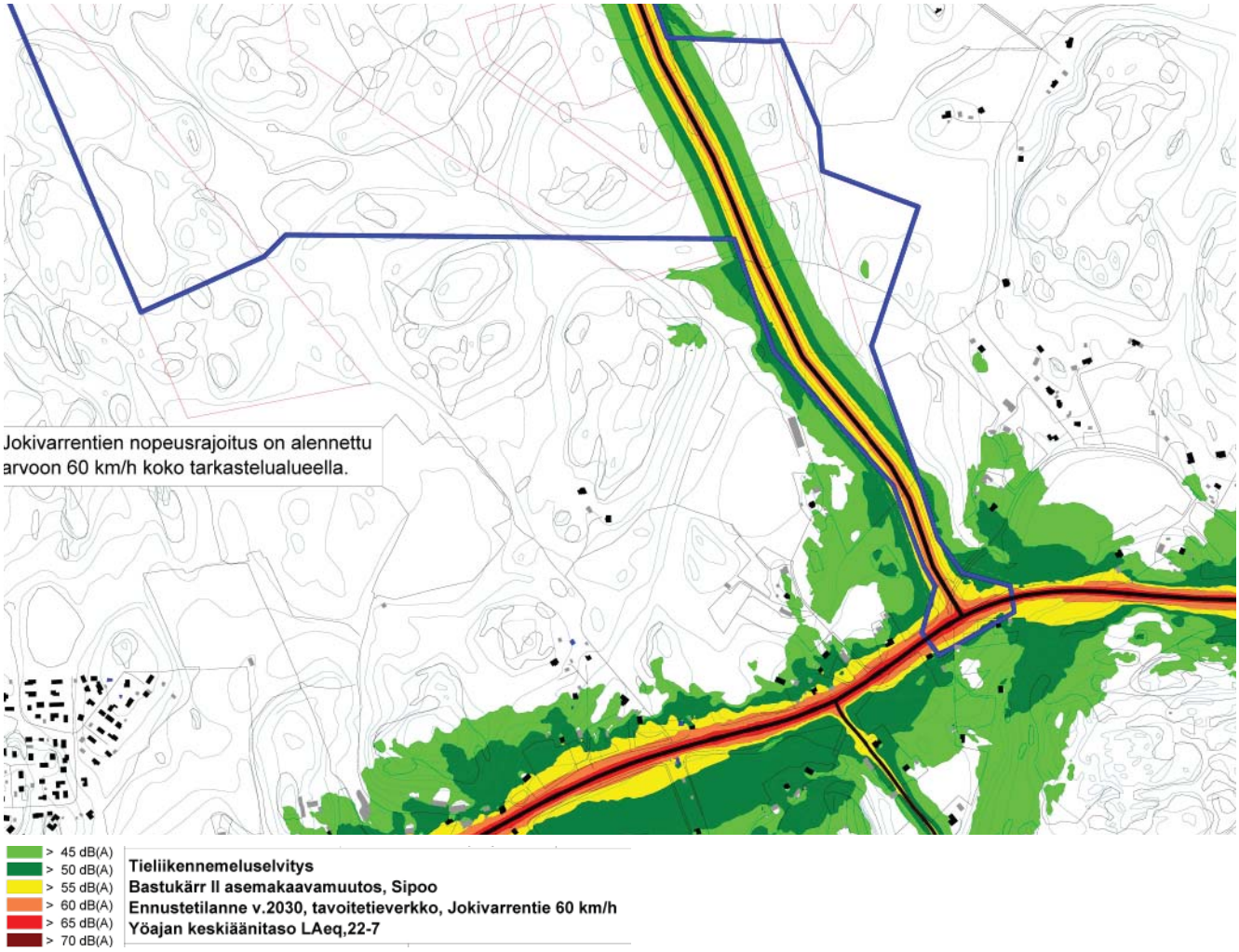
Liikennemelun voimakkuus vähenee selkeästi, kun Jokivarrentien nopeusrajoitusta alennetaan uuden liittymän myötä 60km/h nykyisestä 80 km/h:sta. Näin Bastukärr II vaikutus kokonaismelutasoon Jokivarrentiellä myös ennustetilanteissa jää melko vähäiseksi.

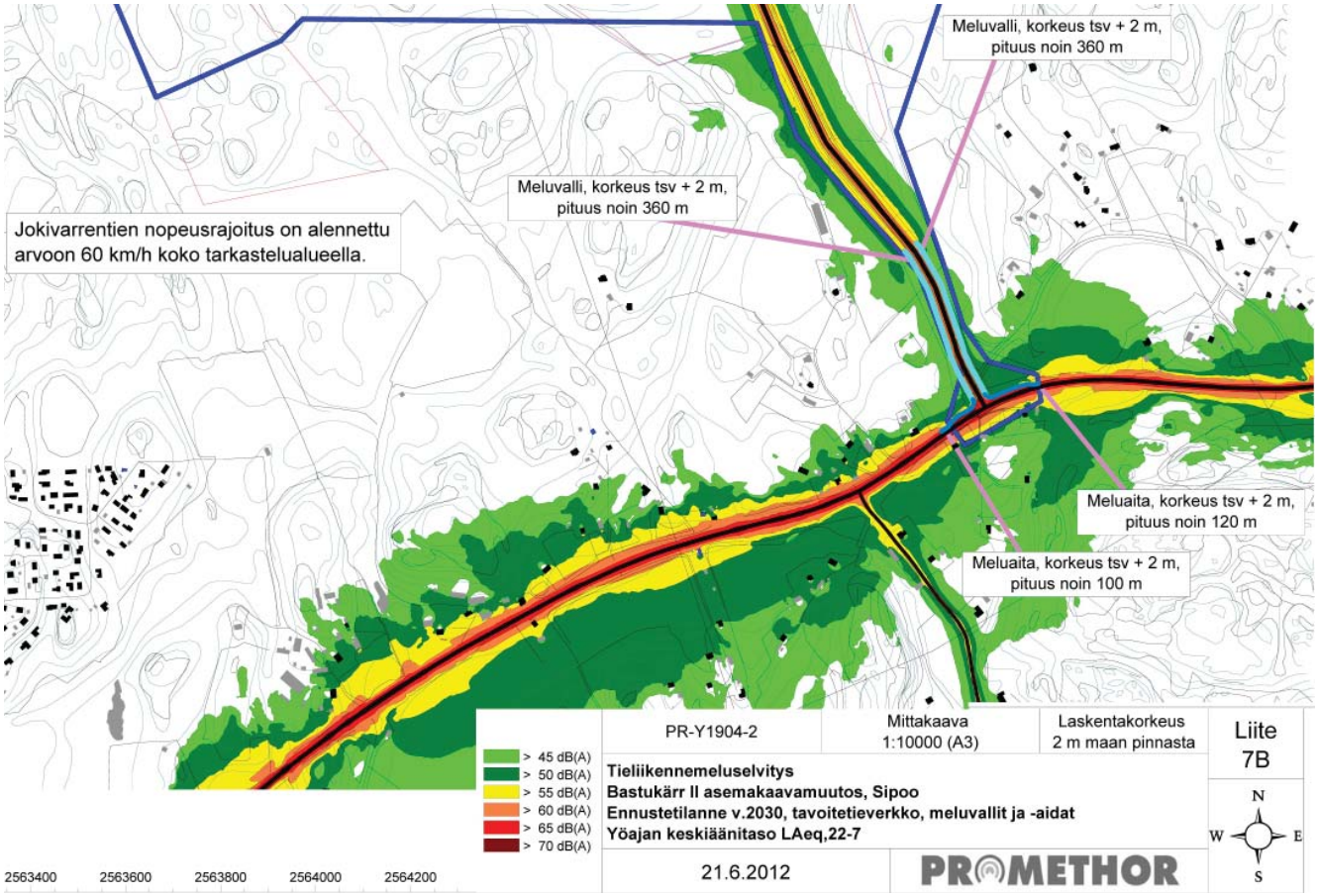
Koska raskaan liikenteen hetkellistä melua on vaikea saada näkymään meluanalyyseissä, jotka laaditaan liikennemäärien pohjalta, on Tieliikennemeluselvityksessä (Promethor Oy) tutkittu erilaisia meluaita / -valliratkaisujen vaikutusta Jokivarrentien liittymän ympäristössä.
Myös Keravantiellä, mt 148, liikennemäärät kasvavat ennenkaikkea sekä Nikkilän kasvun että yleisen kehityksen myötä, Bastukärrin kaavahankkeiden merkitys jää liikennemelun suhteen verraten vähäiseksi.

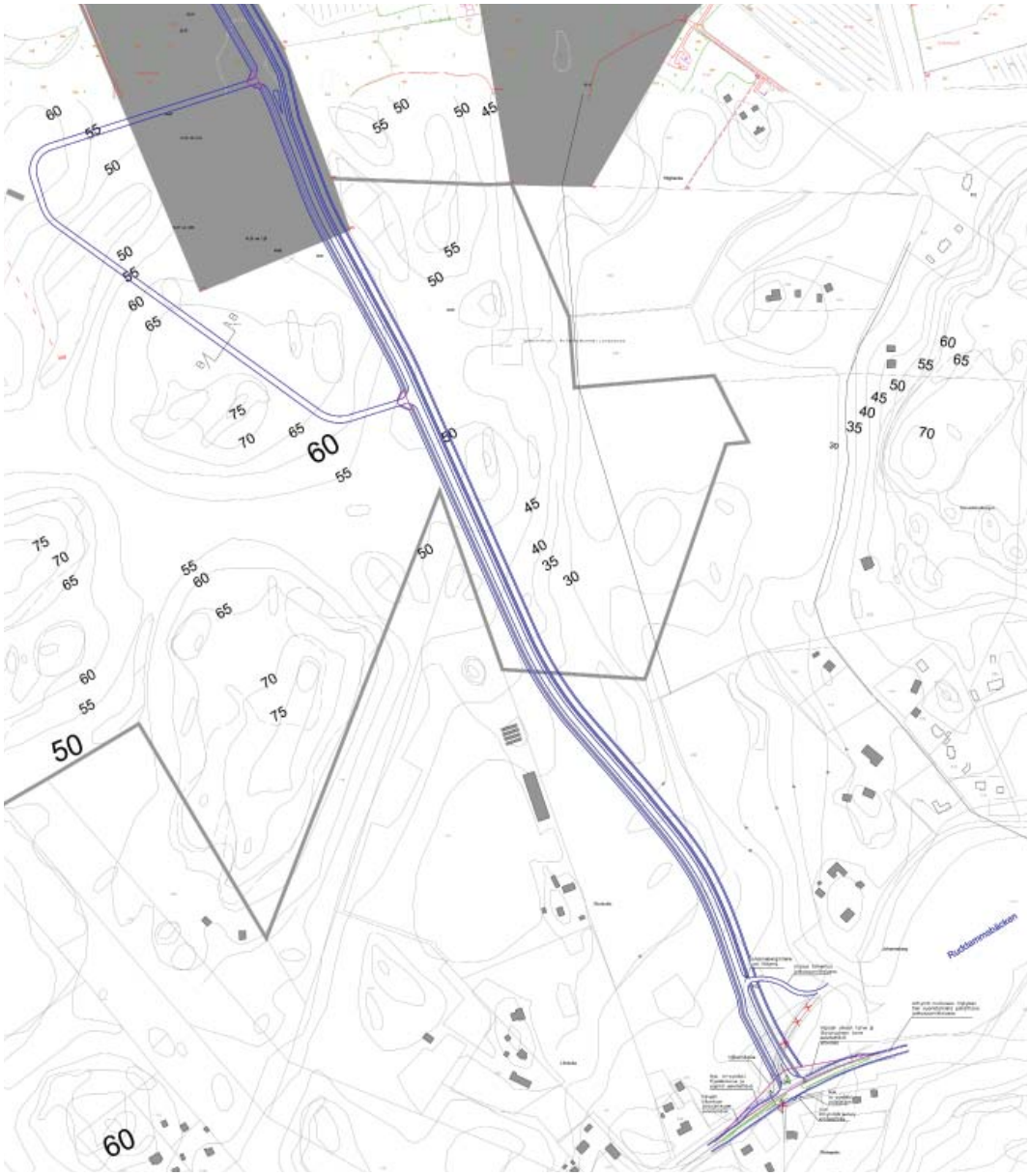
Vägtrafikbullret
Över bullret från vägtrafiken har en bullerutredning gjorts (Promethor Oy). Utredningen granskade dagsläget samt prognoserna för åren 2020 och 2030. Som prognos för befolkningen i Nickby år 2030 har man tillämpat det största i teorin möjliga tillväxttalet och de trafikvolymer som detta medför. Detta ger en heltäckande bild av hur antalet invånare inverkar på bullret.

Trafikbullret minskar tydligt när hastighetsbegränsningen på Jokivarsivägen i och med den nya anslutningen sänks från dagens 80 km/h till 60 km/h. Därmed är konsekvenserna av Bastukärr II för den övergripande bullernivån på Jokivarsivägen relativt ringa också i de prognostiserade lägena.

Eftersom det är svårt att få kortvarigt buller från den tunga trafiken att synas i bulleranalyser som utarbetas utifrån trafikvolymer, har man i trafikbullerutredningen (Promethor Oy) undersökt effekterna av olika bullerstaket/vallkonstruktioner i omgivningen kring anslutningen till Jokivarsivägen.
Även på Kervovägen, lv 148, ökar trafikvolymerna framför allt till följd av tillväxten i Nickby och den allmänna utvecklingen. Planprojekten i Bastukärr har relativt liten betydelse när man ser till trafikbullret.




Meluvalli, korkeus tsv + 2 m, pituus noin 360 m
Meluvalli, korkeus tsv + 2 m, pituus noin 360 m
Jokivarrentien nopeusrajoitus on alennettu arvoon 60 km/h koko tarkastelualueella.
Meluaita, korkeus tsv + 2 m, pituus noin 120 m
Meluaita, korkeus tsv + 2 m, pituus noin 100 m
> 45 dB(A)
> 50 dB(A)
> 55 dB(A)
> 60 dB(A)
> 65 dB(A)
> 70 dB(A)
2563400
2563600
2563800
2564000
2564200
PR-Y1904-2
Mittakaava 1:10000 (A3)
Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta
Liite 7B
Tieliikennemeluselvitys
Bastukärr II asemakaavamuutos, Sipoo
Ennustetilanne v.2030, tavoitetieverkko, meluvallit ja -aidat
Yöajan keskiäänitaso LAeq,22-7
21.6.2012
PROMETHOR
N
W
E
S



Ote liikenneselvityksen Keuksuontien viitesuunnitelmasta, FCG Oy
Utdrag ur trafikutredningens referensplan för Keuksuovägen , FCG Ab

5.5.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Asemakaavassa on viitesuunnitelmissa varaukset kevyen liikenteen väylille Keuksuontielle ja Jokivarrentielle. Ajonopeuden laskeminen 60 km/h Jokivarrentiellä parantaa turvallisuutta, ja lisääntyvän liikenteen aiheuttamaa negatiivista kehitystä voidaan korjata suunnittelemalla liikenneympäristö tilanteen vaatimusten mukaisesti. Bastukärrin asemakaavahankkeiden aiheuttama ennustettu liikenteen ruuhkautuminen ei ole niin merkittävää kuin mm. Nikkilän ja muun liikenteen ennustetun kasvun aiheuttama kuormitus Jokivarren ja Keravantiellä, jotka ovat valtion teitä. Tämä johtuu Bastukärrin liikenteen jakautumisesta vuorokauden ympäri. Samoin Keravantien, mt 148, kautta pyritään yhteistyössä Liikenneviraston ja Keravan kanssa saamaan aikaan kevyen liikenteen väylä Keinukalliontien risteyksestä Keuksuontien liittymään. Hyvien kevyen liikenteen yhteyksien saaminen alueelle on tärkeää ennenkaikkea turvallisuuden ja myös kestävän kehityksen

5.5.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

I detaljplanen har referensplanerna reserveringar för cykel- och gångbanor längs Keuksuovägen och Jokivarsivägen. När körhastigheten sänks till 60 km/h på Jokivarsivägen förbättras säkerheten, och den negativa utveckling som förorsakas av den ökande trafiken kan korrigeras genom att man planerar trafikmiljön enligt de krav situationen ställer. De prognostiserade stockningarna av trafiken som detaljplaneprojekten i Bastukärr medför är inte lika betydande som t.ex. den belastning som den prognostiserade ökningen av trafiken till och från Nickby, samt övrig trafik, medför för Jokivarsi- och Kervovägen som är statliga vägar.o stad efter att kunna bygga en cykel- och gångbana via Kervovägen, lv 148, från korsningen av Keinukalliontie till anslutningen till Keuksuovägen. Det är viktigt med goda lättrafikförbindelser i området framför allt med tanke på säkerheten men också för en hållbar utveckling.

kannalta.

5.5.3 Vaikutukset joukkoliikenteeseen

Yhteys Jokivarrentielle Keravantieltä Keuksuontietä pitkin avaa uusia mahdollisuuksia paremmille joukkoliikennereiteille. Samoin uuden työpaikka-alueen tuomat lisäkäyttäjät tukevat paremman joukkoliikenteen palvelutason saavuttamista. Ennen kaikkea tiheät bussiyhteydet paikalliskeskuksiin ja joukkoliikenneterminaaleihin olisivat tärkeitä., nyt Bastukärrin nykyiselle työpaikka-alueelle kulkee yksi bussilinja Keravalta.

5.6 Asemakaavamerkinnät ja määräykset

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty liitteessä. Kaavamääräyksissä on kiinnitetty erityistä huomiota alueen ympäristöön liittyvien negatiivisten vaikutusten minimointiin (mm. hulevesien hallinta, liikennemelun minimointi ja suoalueen säilyttäminen). Kaavamerkinnät ja -määräykset noudattavat ympäristöministeriön antamia ohjeita.

5.5.3 Konsekvenser för kollektivtrafiken

Förbindelsen från Kervovägen till Jokivarsivägen längs Keuksuovägen öppnar nya möjligheter för bättre kollektivtrafikrutter. Att det nya arbetsplatsområdet får nya anlitare av kollektivtrafiken stödjer utvecklingen av en bra servicenivå. Det vore viktigt framför allt med täta bussförbindelser till de lokala centrumen och kollektivtrafikterminalerna: för närvarande går det en busslinje från Kervo till det arbetsplatsområdet i Bastukärr.

5.6 Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna presenteras i bilagan. I planbestämmelserna har särskild uppmärksamhet fästs vid att minimera de negativa konsekvenserna i anknytning till miljön (bl.a. dagvattenhantering, minimering av trafikbullret och bevarande av kärret). Planbeteckningarna och -bestämmelserna är förenliga med Miljöministeriets anvisningar.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutusta ohjaamaan laaditaan ehdotusvaiheessa sitovat lähiympäristön suunnitteluohjeet, jotka asetetaan nähtäville asemakaavan ehdotusvaiheessa.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen aloitetaan kaavan ja katusuunnitelmien saatua lainvoiman. Varsinaisen toteutussuunnittelun tueksi laaditaan viitesuunnitelmia jo kaavatyön aikana mm. katuverkosta, meluratkaisuista ja hulevesien hallinnasta pinnantasauksineen. Katu- ja kunnallistekniikan suunnitelmat käynnistetään kaavatyön aikana.

6.3 Toteutuksen seuranta

Alueelle laaditaan sitovat lähiympäristön suunnitteluohjeet. Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin lupamenettelyin.

Sipoossa / Sibbo 29.8.2012
Jarkko Lyytinen, kaavoitusarkkitehti, arkkitehti SAFA, YKS 487
puh. (09) 2353 6724
etunimi.sukunimi@sipoo.fi

Matti Kanerva, maankäyttöpäällikkö, arkkitehti SAFA
puh. (09) 2353 6720
etunimi.sukunimi@sipoo.fi

Genomförandet av detaljplanen

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

För genomförandet av detaljplanen utarbetas bindande planeringsanvisningar för närmiljön. 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. Som stöd för den egentliga planeringen av genomförandet utarbetas en referensplan redan under planarbetet, bl.a. om gatunätet, bullerlösningarna och hanteringen av dagvattnet inklusive nivelleringen. Planerna för gatu- och kommunaltekniken startas under planläggningsarbetets gång.

6.3 Uppföljning av genomförandet

För området utarbetas bindande planeringsanvisningar för närmiljön. Sibbo kommun följer upp genomförandet i området genom tillbörligt lovförfarande.

Jarkko Lyytinen, planläggningsarkitekt , arkitekt SAFA
YKS 487
tfn (09) 2353 6724
fornamn.efternamn@sibbo.fi

Matti Kanerva, markanvändningschef, arkitekt SAFA
tfn (09) 2353 6720
fornamn.efternamn@sibbo.fi

sipoo
sibbo