

BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutos, Martinkylä / BA 3 Detaljplaneändring för Bastukärr arbetsplatsområde, Mårtensby

Lyhennelmät lausunnoista ja mielipiteestä, ja ehdotukset vastineiksi:

Elinkeino, liikenne ja ympäristökeskus Uusimaa:

Voimassa olevassa Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue sijaitsee osin työpaikka-alueella ja osin maakuntakaavan valkoisella alueella. Alue on myös osoitettu osin kiviainesten ottoalueeksi. Kaava-alueelle sijoittuvat ilmeisesti myös maakuntakaavan maakaasun runko-putki sekä viheryhteystarve-merkintä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava-ehdotuksessa alue on osin työpaikka-aluetta ja osin valkoista aluetta. Lisäksi alueen länsipuolella on viheryhteystarve-merkintä.

Alueella voimassa olevassa Sipoon yleiskaavassa 2025 alue on osoitettu työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueeksi. Alueen lävitse on osoitettu tieliikenteen yhteystarve -merkintä ja sen länsipuolella sijaitsee viheryhteystarve-merkintä. Kaava-alueen sijainti tulisi täsmentää maakuntakaava- ja yleiskaavaotteisiin, jotta niistä erottuisi selkeämmin, miten ylemmätasoisien kaavojen merkinnät kohdistuvat asemakaava-alueelle. Kaava-alueen rakennusoikeus on noin 200 000 k-m². Kaavaselostuksesta ei selviä, kuinka paljon kaavamuuotos lisää kaava-alueen rakennusoikeutta. Rakennusoikeuden lisäyksen ohella kaavaselostuksesta tulee käydä ilmi myös, kuinka paljon Bastukärrin työpaikka-alueella on kokonaisuudessaan rakennusoikeutta ja miten se jakautuu eri kaava-alueille.

Maakuntakaavan viheryhteystarpeen turvaamista on käsiteltävä kaavaselostuksessa. Keukuontien katuyhteys liittyy etelässä maakuntakaavan kulttuurihistoriallisesti merkittävään tielinjaukseen, mihin tulee kiinnittää huomiota liittymisen suunnittelussa.

Liikenne

Voimassa olevan Bastukärrin asemakaavan liikenneselvitys on suuntaantavaksi, eikä sen perusteella voida arvioida Bastukärrin työpaikka-alueen muuttuvan ja lisääntyvän maankäytön vaikutuksia ja vaikutusalueita. Asemakaavan muutosluonnoksen liikenneselvitys tulee päivittää ja sitä tulee tarkentaa muun muassa vaikutusalueen sekä esitettyjen kehittämisselvitusten osalta. Esimerkiksi vaikutusalueeseen kuuluvien Lahdenväylän (valtatie 4) ja Lahdentien (seututie 140) liittymien toimivuus tulee tutkia.

Koko tulevan Bastukärrin alueen liikennetuotokset tulee päivittää kortteleittain. Toteutuneen SOK-käyttötavara- ja suunnitellun päivittäistavara-terminaalien pinta-alat ovat merkittävästi pienemmät kuin liikenneennusteissa.

Liikenneselvityksessä on liikennemäärät tarkistettava myös toiminnan volyymin perusteella pinta-alaperustaisen liikennetuotoksen lisäksi kaupan todellisten toteutuvien tavaravirtojen määrien ja ajankohtien mukaan.

Herkkyystarkastelun perusteella tulee määrittää Bastukärrin seudullinen vaikutusalue tarkempien vaikutus selvitysten tekemiseksi. Yleinen liikenteen kasvu tulee olla erotettavissa Bastukärrin alueen aiheuttamista vaikutuksista muun muassa meluselvityksien osalta. Liikenneselvityksen tulokset tulee kuvata myös keskimääräisten vuorokausiliikennemäärien avulla. Jatkosuunnittelussa tulee määrittää alueen eri toteutusvaiheissa vaikutusalueen maantieliikenneyhteyksien ja liittymien palvelutaso, kuormitus- ja käyttöasteet, sekä näiden perusteella kriittisimmät yhteydet ja solmupisteet (liittymät). Myös maantielle 1521 (Jokivarrentie) johtavan Keuksuontien yhteyden rakentamista edellyttävän maankäytön laajuus ja yhteyden arvioitu tarpeellinen toteutusajankohta tulee määrittää. Tuusulan itäväylän ja Kehä IV:n mahdollinen toteutumattomuus on otettava huomioon. Bastukärr II -alueen toteuttamiseen kuuluva maantien 1521 liittymäratkaisu tulee suunnitella tarkemmin asemakaavan seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Liikenneselvityksen perusteella tulee määrittää alustavat liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelmat sekä parantamisjärjestelyt ja menetelmät. Bastukärrin alueen aiheuttamia liikenteellisiä ja ympäristöllisiä haitallisia vaikutuksia tulee ensisijaisesti torjua älyliikenteen edistämisen ja tavaravirtojen täsmä ohjauksen avulla. Liikenneselvityksen ja -suunnittelun lähtökohtien ja tavoitteiden tarkentamiseksi on järjestettävä palaveri johon osallistuvat kaavan suunnittelijat, alueen tiedossa olevat toimijat sekä ELY-keskuksen asiantuntijat.

Luonnonsuojelu ja hulevedet

Luontoselvityksen väliraportissa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueilta ja suojaviheralueilta ei löytynyt erityisiä luontoarvoja. Kaava-alueen länsipuolella sijaitsevan Koukkusuon suojelemiseksi tulee huolehtia sen vesitasapainon säilymisestä.

Suunnittelualueen hulevedet ohjataan Ruddamsbäckenin puroon viivytyksen ja selkeytyksen kautta. Ruddamsbäckeniin tarvitaan jonkin verran välityskyvyn parannustoimia. Parannustoimien toteuttaminen on tärkeää. Kaavaselvityksestä puuttuu vaikutusten arviointi Sipoonjoen Natura-alueeseen. Vaikutukset Natura-alueeseen tulee tarkastella, sillä Sipoonjokeen kulkeutuu kaava-alueelta ilmeisen runsaasti hulevesiä Ruddamsbäckenin kautta. Varsinainen luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arviointi ei kuitenkaan ole tarpeen, jos ns. esiarviointi osoittaa, ettei Sipoonjokeen asti ulotu haitallista kuormitusta.

Maa-ainesten otto ja YVA-tarveharkinta

Bastukärr III:n kaava-alueella on maa-ainesten ottoluvat ja ympäristöluvut koskien kallion louhintaa ja louheen murskausta. Eteläpuolisella Bastukärr II:n asemakaava-alueella on puolestaan haettu maa-ainesten ottolupaa kallioainesten ottamiselle, louhimiselle ja murskaukselle. Molempien kaava-alueiden kallioainesten ottoon liittyen Uudenmaan ELY-keskus arvioi parhaillaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarvetta. Kaavaselvityksestä tulee täydentää maa-ainesten ottoa ja niihin liittyvää YVA-tarveharkintaa koskevalla kuvauksella. Sekä voimassa olevat että haetut maa-ainesten ottoalueet tulee myös esittää kartalla. Maa-ainesten otto on

olennaista kaavan toteuttamisen kannalta, sillä työpaikka-alueen toteuttaminen edellyttää alueen louhintaa. Louhintaa edellyttävien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden kaavamääräystä tulee täydentää seuraavasti: "Alueen käyttöönotto edellyttää louhintaa". Mikäli maa-ainesten ottoalue sijoittuu suojaviheralueelle, tulee myös suojaviheralueen kaavamääräystä täydentää siten, että siitä käy ilmi alueella harjoitettava louhinta. Kaava-alueen tuleva likimääräinen maanpinnan taso tulee osoittaa kaavakartalla.

Ehdotus vastineeksi:

ELY-keskuksen lausunnossa on käsitelty BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutosta ja BA 2 Bastukärr II:n työpaikka-alueen asemakaavaa yhtenä suunnittelualueena. Vain BA 2 Bastukärr II:ta koskeviin asioihin annetaan vastinen tämän kaavatyön yhteydessä.

Ba 3 Bastukärrin asemakaavan muutos sijaitsee kokonaan voimassa olevassa Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa työpaikka-alueella TP.

Kaavamuutosalueen eteläosassa on EOK-viiivoitus, kiviainesten ottoalue. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan viheryhteyksiin ei BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutos vaikuta.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen alue on kokonaan maakuntakaavan työpaikka-alueella.

Asemakaavan selostukseen on tarkennettu kaavarajauksen esittämistä suhteessa muihin kaavoihin. Samoin rakennusoikeudesta on täydennetty kaavio sen sijoittumisesta kaava-alueelle.

Liittymän suunnittelussa osa vanhaa Kuninkaantietä on muutettu kevyen liikenteen väyläksi, ja vanha tielinjaus on näin säilytetty.

Liikenne

Bastukärrin työpaikka-alueen lainvoimaisen asemakaavan liikenneselvitys on suuntaa antava ja vanhentunut. Sekä BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutokseen että BA 2 Bastukärr II:n työpaikka-alueen asemakaavaan on laadittu liikenneselvitykset Strafica Oy:n ja FCG Oy:n toimesta. Alla ote Strafica Oy:n liikenneselvityksen johdannosta, jossa on avattu tehtyjä arviointeja ja työtapaa: *"Maankäytön liikenteellisten vaikutusten arvioimiseksi päivitettiin alueelle laaditut liikenne-ennusteet sekä niiden pohjalta tehdyt päätelmät liikenne-verkon kehittämistarpeista. Työssä päivitettiin maantien 148 liikenne-verkkoselvityksen yhteydessä alueelle laaditut liikenne-ennusteet. Päivityksen yhteydessä arvioitiin myös ennusteiden eroja verrattuna HLJ-suunnitelman mukaisiin seudullisiin ennusteisiin. Eroa seudullisiin ennusteisiin syntyy mm. paikallisen maankäytön erilaisesta huomioon ottamisesta sekä asumisen että työpaikkojen ja logistiikan osalta. Samalla tarkistettiin ennusteiden lähtökohdissa tapahtuneet muutokset Sipoon osalta. Ennusteen päivityksessä keskityttiin Keski-Sipoon maankäytön kehittämiseen."*

Selvitystä on täydennetty vaikutusaluetta kuvaavalla kartalla. Samoin mt 148:n - Lahdenväylän (valtatie 4) ja Lahdentien (mt 140) liittymien toimivuus on tarkasteltu.

Tieverkon esitetyt parantamistoimet ovat samat kuin mt 148 tiesuunnitelmassa, lisäksi vuoden 2030 - 35 tilanteeseen voidaan joutua tekemään lisäkaistoja ja valo-ohjauksen muutoksia Keukuontien ja 148 liittymään.

Liikenneselvityksessä on selvitetty vaiheittain alueen toteutumisen vaikutukset vuoteen 2020 asti, ja tilanne vuonna 2035. Myös on tutkittu mitä tapahtuu, jos mitään kehittämistoimia mt 148:lle ei tehdä.

Liikenneselvityksessä on myös tutkittu, kuinka pitkään Bastukärrin nykyisen työpaikka-alue kaavamuutoksineen toimii ilman yhteyttä Jokivarretielle, mt 1521:lle. Bastukärr II:n työpaikka-alueen on arvioitu toteutuneen 50%:a vuoden 2020 ennusteessa ja 2035 ennusteessa kokonaan. Samoin on laadittu BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutoksen alustavat liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelmat. Bastukärr II:n liikenneverkon kehittämissuunnitelmat esitellään ko. kaavahankkeen selvitysaineistossa.

Luonnonsuojelu ja hulevedet

Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutokseen on laadittu yhdessä eteläpuolisen Bastukärr II:n alueen kanssa hulevesiselvitys, joiden raportointi nyt ehdotusvaiheeseen on erotettu toisistaan ja laadittu oma BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen Hulevesitarkastelut-raportti, FCG Oy. Samoin kaavaselostukseen on lisätty kappale vaikutuksista Natura-alueeseen. Kaavahankkeen toteuduttua kaikkine hulevesien hallintatoimineen ei arvioitu olevan haitallisia vaikutuksia Natura 2000-alueeseen taimenineen Sipoojoella, sillä virtaamamuutoksia pystytään hallitsemaan suurilla hulevesialtaiden ja ojien järjestelmällä. Hulevesien laatua taas voidaan parantaa ja hallita myös biopidätysaltailla, joita on suunniteltu hulevesialtaiden yhteyteen.

Maa-ainesten otto ja YVA-tarveharkinta

Bastukärrin lainvoimaisen asemakaavan alueelle on tehty YVA vuonna 2008, ja eteläpuolisen Bastukärr II:n YVA-asioihin annetaan vastine ko. kaavan yhteydessä.

Kaavaselostusta on täydennetty tekstikappaleella ja lupatilannetta havainnollistavalla kartalla. Kaava-alueen tuleva likimääräistä pinnantasoa on määritelty korkomerkinnoilla kaavakarttaan asemakaavan muutosalueille.

Uudenmaan liitto:

Asemakaavan muutos BA 3 sijaitsee voimassa olevan Itä-Uudenmaan maakuntakaavan työpaikka-alueella ja valkoisella alueella. Alue on merkitty myös kiviainestenottoalueeksi. Asemakaavan muutoksella määritetään

uudestaan alueen korttelirakenne. Rakennusoikeutta kaavamuutoksessa ei juurikaan lisätä. Asemakaavan muutos toteuttaa sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaavan tavoitteita, että Sipoon kunnan yleiskaavaa 2025. Uudenmaan liitolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosluonnoksesta BA 3.

Keravan kaupunki:

Keravan näkökulmasta Bastukärren asemakaavojen vaikutukset kohdistuvat liikenteeseen, meluhaittoihin ja hulevesiin. Bastukärren työpaikka-alueen liikenne suuntautuu merkittävässä määrin Keravan suuntaan, maantielle 148, kohti valtatie 4:ää. Lisäksi liikenne lisääntyy huomattavasti Nikkilän asukasmäärän kasvaessa.

Kaavoihin liittyvässä liikenneselvityksessä on arvioitu Bastukärren työpaikka-alueiden liikennemäärän olevan sen ollessa rakentunut 12 898 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nikkilän asukasmäärän oletetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä 3 500 asukkaalla ja vuoteen 2030 mennessä 14 100 asukkaalla, kun Nikkilässä on nyt 4 150 asukasta.

Maantiellä 148 liikennemäärä välillä Ratatie-Keuksuontie on nyt 6 600 ja sen on kaavojen liikenneselvityksessä ennustettu kasvavan v. 2020 mennessä 13 800 ajoneuvoon ja v. 2030 mennessä 20 500 ajoneuvoon. Ennusteissa on oletettu, että merkittävä osa niin Nikkilän kuin Bastukärren liikenteestä ohjautuu myös tielle 1521 (Jokivarrentie), mikä edellyttää Keuksuontien rakentamista kokonaisuudessaan.

Maantien 148 liikenneverkko selvityksessä v. 2010, joka on ollut pohjana myös maantie 148 koskevassa tiesuunnitelmassa, Bastukärren kokonaisliikennemääräksi on ennustettu v. 2020 mennessä 3 599 ajoneuvoa ja v. 2030 mennessä 9 182 ajoneuvoa ja liikennemäärät välillä Ratatie-Keuksuontie v. 2020 mennessä 12 500 ja v. 2030 mennessä 18 100 ajoneuvoa. Maantien 148 tiesuunnitelmassa ovat liikennemääräennusteet olleet huomattavasti pienemmät kuin Bastukärren kaava-aineistossa.

Tiesuunnitelmassa ei ole myöskään esitetty jalankulku- eikä pyörätietä välille Vanha Lahdentie - Keuksuontie, mikä on välttämätöntä.

Keravan kaupunki edellyttää, että maantiellä 148 pitää toteuttaa tiesuunnitelman mukaiset parantamistoimenpiteet välillä Keuksuontie-Saviontie ennen kuin asemakaavan muutos- ja laajennusalue otetaan käyttöön. Lisäksi yhteys tielle 1521 (Jokivarrentie) tulee olla kokonaisuudessaan rakennettu. Keravan kaupunki edellyttää, että Sipoon kunta omalta osaltaan osallistuu myös suunnittelu- ja rakentamiskustannuksiin riittävällä ja kustannustason nousua vastaavalla osuudella. Tiesuunnitelman kustannusarviot ovat nousseet vuodesta 2009 merkittävästi.

Bastukärren asemakaavan ja asemakaavan muutoksen laadinnan yhteydessä

tulee huomioida logistiikka-alueen ja sen liikenteen aiheuttama meluntorjunta. Alueelle tehtyä meluselvitystä tulee täydentää tehtävien meluntorjuntatoimenpiteiden, myös liikennemelun, vaikuttavuuden arvioinneilla. Lisäksi Sipoon tulee maksaa Ahjon asutusta vastaan tehtävän melusuojauksen kustannukset.

Bastukärrin alueen hulevedet eivät saa aiheuttaa missään tilanteessa ongelmia Keravan alueelle. Hulevesien viivytyks ja tasaus tulee hoitaa Bastukärrin alueella tai sen välittömässä läheisyydessä Sipoon puolella.

Bastukärrin ja Keravan kaupungin välillä tulee olla riittävän leveä suojavyöhyke, jotta meluntorjunta ja hulevesiasiat voidaan hoitaa alueella eikä Bastukärrin alue alenna Keinukallion alueen virkistysarvoja.

Ehdotus vastineeksi:

Meluselvitykseen on erotettu Bastukärrin liikennemäärien ja Nikkilän kasvun vaikutus, ja on laadittu melukartat eri tilanteissa. Meluesteen vaikutusta Levonmäen kohdalla lähinnä Laukkatien ympäristössä on selvitetty. Sipoon kunta on käynnistänyt kevyenliikenteenväylän Ratatieltä Keuksuontien liittymään suunnittelun yhteistyössä Elyn ja Keravan kanssa. Tässä suunnittelutyössä tutkitaan myös meluesteen rakentamismahdollisuudet, ennen kaikkea huonosti kantavassa maaperässä Levonmäen asuinalueen kohdalla. Keravan kaupungin Levonmäen asemakaava on saanut lainvoiman 1995, ja asemakaavassa esitettyjä meluntorjuntatoimenpiteitä EV-1 suojaviheralueelle suojaamaan mt 148:n tieliikennemelulta ei ole toteutettu. Bastukärrin työpaikka-alueen kaavamuutoksen yhteydessä laaditun Promethor Oy:n meluselvityksen pohjalta asemakaavan eteläisimpien rakennusten oleskelupihoilla ylittyy päivämelun normi 55 dBA jo nykytilanteessa. Vaikka Bastukärrin työpaikka-alue lisää liikennettä myös Levonmäen kohdalla, on Kerava kaavoittanut valtion tien mt 148 lähelle jo 1995, ja jättänyt kaavan toteuttamisen edellyttämät meluntorjuntatoimenpiteet EV-1-alueella tekemättä.

BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutokseen on laadittu yhdessä eteläpuolisen Bastukärr II:n alueen kanssa hulevesiselvitys (FCG Oy), joiden raportointi nyt ehdotusvaiheeseen on erotettu toisistaan ja laadittu BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen hulevesitarkastelut.

Ramboll Oy:n v. 2008 hulevesiselvityksen (lainvoimaiseen Bastukärrin asemakaavaan) virtaamamääriä Parmanojaan ja edelleen Keravanjokeen ei olla ylitetty BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen hulevesimitoituksessa. Lounaisnurkan viivytyksall on moninkertaisen kokoinen suhteessa 2008 hulevesisuunnitelman mitoitukseen. Lisäksi läntiseltä altaalta on lisätty 1600 m pitkä purkuoja yhteydeksi itäiseen purkualtaaseen, joka purkaa vedet Ruddamsbäckeniin ja edelleen Sipoojokeen. Oja itsessään toimii sekä viivytyksessä että hätätilanteiden purkureittinä lisäten viivytykskapasiteettia ja turvallisuutta oleellisesti. Alueen laajat EV-1 –merkinnällä olevat suojaviheralueet tullaan aikanaan

metsittämään lehti- ja havupuilla.

Liikenneselvityksiä on täydennetty lausuntojen pohjalta toimivuustarkasteluilla mt 148 – mt 140 risteyksessä sekä mt 148 – Lahdenväylä –risteyksessä (kaikki ovat valtion teitä). Samoin on erotettu Nikkilän kasvun vaikutus Bastukärrin alueen vaikutuksesta.

Lisäksi Sipoon puolella Talman osayleiskaavoituksen liikenneverkon ja aikataulun täsmentyminen on otettu huomioon ehdotusvaiheen liikenneselvityksessä.

Mt 148 parantamisesta on laadittu liikenneverkkoselvitys ja hyväksytty tiesuunnitelma. Vaikka ko. valtontien parantaminen on viivästymässä, osoittavat kaavatyön aikana laaditut selvitykset että kasvava liikenne on hallittavissa vuoteen 2020 asti mt 148 tiesuunnitelma toteuttamalla. Vuoden 2030 - 35 tilanne Keukuontien – mt 148:n risteyksessä edellyttää mahdollisesti liikennevalo- ja kaistajärjestelyjä, joille kaava-alueella on varattu tilaa. Liikenneselvityksessä on tutkittu myös v.2020 tilanne ilman Keukuontien yhteyttä Jokivarrentielle, ja tilanne yhteyden kanssa.

Ennustevuonna 2030-35 Jokivarrentien yhteys Keukuontietä pitkin valmistunut, ja tämä jakaa kuormitusta. Vaikutukset 2035 tilanteessa kohdistuvat edelleen mt 148:n, mt 140:n ja Lahdenväylän risteysiin ja ovat ratkaistavissa esitetyillä toimenpiteillä, mm. kaistajärjestelyillä.

Sipoon kunta on käynnistänyt kevyenliikenteenväylän Ratatieltä Keukuontien liittymään suunnittelun yhteistyössä Elyn ja Keravan kanssa. Näin Bastukärrin työpaikka-alue liittyy Keravan kevyenliikenteen verkkoon.

Bastukärrin lainvoimainen asemakaava sisältää Keravan rajalle päin 70m - 200m leveään EV-1 merkinnällä olevan suojaviheralueen. Tätä suojaviheraluetta ei pienennetä BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutoksella.

Vantaan kaupunki :

Vantaan kaupungin kannalta oleellisin asia Bastukärrin suunnittelussa on alueen liikenteen hoito ja vaikutukset. Uusi yhteys Jokivarrentielle ei ole Sipoon yleiskaavan mukainen, vaikka selostuksessa niin todetaan. Sipoon yleiskaavaehdotuksesta poistettiin Vantaan kaupungin 14.4.2008 antaman lausunnon johdosta tieliikenteen yhteystarve Talmasta ja sen eteläpuoliselta työpaikka-alueelta Jokivarrentielle. Mikäli yhteys aiotaan asemakaavassa esittää, tulee sen vaikutukset selvittää yleiskaavan edellyttämässä laajuudessa, koska yhteyttä ei ole yleiskaavassa riittävästi selvitetty.

Tehdyt alustavat liikenneselvitykset osoittavat liikenteen huomattavaa kasvua alueen ympäristön liikenneverkossa. Liikenne ohjautuu Jokivarrentien-Sipoontien-Kulomäentien kautta tiheästi asuttujen alueiden halki, jossa esim. Keski-Nikinmäessä Vantaa on juuri uusinut asemakaavat ja uuden

asuntoalueen ja työpaikka-alueen rakentaminen on käynnistymässä. Esitetty yhteys on Vantaan kaupungin mielestä yleiskaavan vastainen, siitä ei ole tehty riittäviä yleiskaavallisia selvityksiä, eikä sitä tule asemakaavalla hyväksyä. Vantaan kaupunki esittää neuvottelua asemakaavatyöstä.

Ehdotus vastineeksi:

BA 2 Bastukärr II:n asemakaava on edellytys Vantaalle ulottuvien vaikutusten syntymiseen ja tästä syystä liikennevaikutuksiin Vantaalle annetaan vastine Bastukärr II:n kaavatyön yhteydessä.

BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutoksesta sekä BA 2 Bastukärr II:n työpaikka-alueen asemakaavasta pidettiin Vantaan ehdottama neuvottelu 12.11.2012. Seudullisempien, Vantaan puolelle ulottuvien selvitysten tarpeesta Sipoo ja Vantaa ovat samaa mieltä, ja tästä syystä Strafica Oy on tehnyt luonnosvaiheeseen liikenneverkkomallin joka ulottuu Vantaan puolelle. Tähän selvitystyöhön on jo käynnissä jatkotyö mm. saatujen lausuntojen pohjalta. Sovittiin, että Vantaa pääsee kommentoimaan selvitystyötä ja pidetään informoituna jo työn aikana. Samoin Vantaalta saadaan lähtötietoja liikenneverkon toiminnasta ja kehityssuunnitelmista Vantaan puolella selvitystyön pohjaksi. Tämä kuntien yhteinen selvitystyöprojekti valmistuu Bastukärr II:n asemakaavan ehdotusvaiheeseen.

Tukes

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto :

Tukes toteaa lausuntonaan, ettei alueen välittömässä läheisyydessä ole sellaisia vaarallisten kemikaalien käsittely- ja/tai varastointikohteita, jotka vaikuttaisivat kaavoitukseen. Mikäli alueelle suunnitellaan vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavia toimintoja, on ne syytä huomioida kaavan valmistelussa. Kyseiset toiminnot edellyttävät kemikaalien määräistä ja niiden luokituksesta riippuen, joko alueellisen pelastusviranomaisen tai Tukesin lupamenettelyä, jolla otetaan kantaa laitoksen sijoituksen sopivuuteen ja turvallisuusjärjestelyihin kohteessa.

Ehdotus vastineeksi :

Bastukärrin työpaikka-alueen toteutuessa kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavien hakijoiden lupahakemukset käyvät normaalin rakennus- ja ympäristölainsäädännön mukaisen lupaprosessin, jossa kemikaalien määrästä ja laadusta riippuen lupamenettely sisältää pelastusviranomaisen tai Tukesin osallistumisen.

Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä

Kaava-alueella ei ole pohjavesialueita eikä kuntayhtymän vesijohtoja. Ei ole huomautettavaa kaavaluonnoksesta.

Mielipiteet:

**Frej-Johan Bärlund :
Johanneberg 753-416-8-88, Sipoo**

Undertecknad anser som sin åsikt att den vägförbindelse från Bastukärrsområdet till Jokivarsivägen (väg 1521) som ingår i det ovananförda materialet är helt onödig och kommer att få flera negativa konsekvenser för bosättningen, miljön och jordbruket i Johanneberg-Svartböle-området och sannolikt även förorsaka trafik-och miljöproblem i Korso-området.

Avståndet från det planerade S-gruppens storlager (räknat från S-lagrets geometriska mittpunkt) är:

från S-lagret till Oljevägen (väg 148) 700 m

från S-lagret till Lahtis motorväg (väg 140) 1600 m

från S-lagret till Lahtis motorväg (väg 140) 1600 m

från S-lagret till Jokivarsivägen (väg 1521) 2200 m

Det förefaller ineffektivt att antingen Sibbo kommun eller någon annan instans bygger en väg som går så gott som parallellt med de vägar som redan finns (väg 140, E 75) och har anslutning till Bastukärr.

Redan gjorda väginvesteringar bör utvecklas i stället för att helt nya sträckningar görs med stora nyinvesteringar på skattebetalarnas bekostnad. Nya vägar skapar ofta onödig trafik som i stället borde ha skötts med existerande vägnät.

Oljevägen, Lahtis motorväg och Lahtisleden är byggda för tung trafik medan Jokivarsivägen främst tjänar bosättningen kring Gamla Borgåvägen och i Nickby för pendlare med arbetsplats i Helsingfors, Korso och Kervo.

Att leda tung trafik från S-lagret och/eller en cementstation/stenkross till Jokivarsivägen skulle bl.a. innebära:

Trafikproblem med en kraftigt ökad trafiksäkerhetsrisk ifall inte omfattande nyinvesteringar görs på Jokivarsivägen som mitträcken, breddning av vägen och tvåplanslösning åtminstone vid anslutningen i Johannebergsområdet. Anslutningen till Jokivarsivägen kommer enligt förslaget att ligga så nära gården att dess fortsatta existens kan ifrågasättas.

Bullerskydd för bosättningen i Johannebergs-och Svartböleområdet är nödvändiga till följd av tung trafik enligt beredningsmaterialet. Bosättningen är av historiska orsaker utspridd nära intill den farled, Gamla Borgåvägen (Kungsvägen), som tidigare betjänade orsbefolkningen. Bullerskydd garanterar inte ett hundra procentigt skydd mot buller, det förfular

omgivningen/miljön och är ett onaturligt hinder i naturen samt innebär stora kostnader för myndigheterna.

Luftföroreningar, jord-och vattenföroreningar som förorsakas av den tunga trafikens avgaser och väg-och däckslitagets partiklar är alla skadliga för bl.a. människans andningsorgan. Tillsvidare har man inga medel att förhindra denna negativa konsekvens av den tunga trafiken. Har kommunen någon plan för att åtgärda dessa problem?

Miljöförstörelse och förlorade landskapshistoriska värden; Johannebergs-och Svartböleområdet är traditionell jordbruksbygd och är det fortfarande i gällande kommunplan med en egnahemsbebyggelse i områdets utkanter. Egnahemshusbebyggelsen innehas av personer och familjer som medvetet flytt urbaniseringens negativa sidor och valt ett landsbygdsboende i Sibbo; det är förvånande att kommunen nu har för avsikt att omintetgöra den levnadsstil de valt och i tiden fått byggnadstillstånd till av samma kommun. Följden är värdeförsämring för deras fastigheter och svårigheter för jordbruket då området delas av en ny väg i två halvor. Har kommunen för avsikt att kompensera för denna värdeminskning?

Ytterligare kan noteras att sannolikt en del, troligen den större delen, av den tunga trafik som dirigeras till Jokivarsivägen kommer att fortsätta från väg 1521 längs väg 152 rakt till Tusbyleden (väg 45) genom flera tätortsområden i Korso med alla de negativa trafiksäkerhets- och miljökonsekvenser detta medför för befolkningen.

Logistikens lösningar får inte ske på invånarnas trivsels och de traditionella näringarnas bekostnad i synnerhet som det i detta fall inte förefaller vara den ekonomiskt mest effektiva lösningen utan snarare bidrar till onödig trafik genom relativt tät bebyggelse med landskapshistoriskt värde. Angående utvidgningen av logistikområdet

Undertecknad anser som sin åsikt att utvidgningen av logistikområdet enligt det framlagda förslaget vari logistikområdet nästan fördubblas kommer att få negativa konsekvenser för jordbruket och på grundvattnet. Redan den nuvarande planen (Bastukärr I) innebär stora ökade problem för jordbruket och befolkningen i Johannebergsområdet samt sannolikt även i resten av kyrkoby.

Då skogen på områdena Bastukärr I och II avverkas innebär det för jordbruket att vattenflödet genom "Bäcken", som rinner genom området och vidare genom kyrkoby ut i Sibbo å, kännbart överstiger "Bäckens" kapacitet. Följden blir översvämningar på åkrarna åtminstone för Johannebergs del och sannolikt även för de jordbrukare som har sina åkrar mera i centrum av kyrkoby på vardera sidan av "Bäcken", som t.ex. Labbas ifall inte en omfattande fördjupning och utvidgning av strömfåran sker.

För hushållen och kreatursskötseln har avskogningen och de nya

lagerbyggnaderna, anslutningsvägarna etc. negativa följder på grundvattnet i området. Vattentillförseln till bosättningen påverkas i en negativ riktning oberoende av eventuella reningsverk.

Bastukärr har hittills i kommunplanen upptagits som jordbruks- och skogsområde. Skogen har använts i huvudsak som fritidsområde för tätortsbefolkningen i främst Kervo, Savio och Korso. Det förvånar att kommunen nu har för avsikt att omvandla detta område till industriområde medan det naturliga vore att omvandla det till ett naturskyddsområde åtminstone för Bastukärr II:s del.

Ytterligare kan nämnas att ett av syd-Finlands största stenkummel från tidig medeltid ligger ovanför Stenkulla på det så kallade Fågelberget helt nära den föreslagna förbindelsen från Bastukärr till Jokivarsivägen. Har kommunen för avsikt att skydda detta område som man hittills helt förbisett?

Miljöförstörelsen och förfulandet av kulturlandskapet genom barriärer och arealdelning kommer att kännbart sänka värdet på tomtmarken i Johannebergsområdet. Detta gäller både jordbrukslägenheterna och egnahemshusbebyggelsen. Har kommunen för avsikt att kompensera ägarna för detta och i så fall hur?

Eftersom kommunreformen nu är i stöpsleven finns det all orsak att se till den större helheten inom huvudstadsregionen och därför vänta på att reformen först genomförs. Därefter öppnas nya visioner och möjligheter. Ett förstört landskap går däremot inte mera att återställa.

Som intressant vid planeringen i de två ovannämnda aktuella fallen anhåller undertecknad om att enligt markanvändnings- och bygglagens paragraf 65 underrättas om kommunens motiverade ställningstagande till de framförda åsikterna.

Ehdotus vastineeksi:

Anmärkningen omfattar åsikter som både gäller ändringen av detaljplanen BA 3 Bastukärrs arbetsplatsområde och detaljplanen BA 2 Bastukärr II. I det här skedet besvaras endast anmärkningar som relaterar till ändringen av detaljplanen för BA 3 Bastukärrs arbetsplatsområde, och de återstående besvaras i samband med detaljplanen BA 2 Bastukärr II.

Vägförbindelsen från landsväg 148 till Jokivarsivägen har i den lagkraftvunna Generalplan för Sibbo 2025 lagts fram med beteckningen för förbindelsebehov. Denna beteckning innebär att en närmare definition av anslutningen till Jokivarsivägen ska avgöras utifrån närmare utredningar i samband med detaljplaneringen. I samband med arbetet med att utarbeta detaljplanen Bastukärr II gjordes denna granskning i utkastskedet (FCG Oy). Nödvändigheten av en förlängning av Keuksuovägen till Jokivarsivägen stöds

även av den regionala trafiknätsgranskningen som Strafica Oy sammanställde för ändringen av Bastukärrs detaljplan samt av FCG Oy:s trafikutredning. Särskilt i prognosläget år 2030 behövs en alternativ vägförbindelse från Bastukärrs arbetsplatsområde. Därtill ökar vägförbindelsen underhållssäkerheten och trafiksäkerheten eftersom det är viktigt att det finns en alternativ rutt t.ex. ifall trafiken stockar sig om det inträffar en olycka på landsväg 148. Både med utgångspunkt i trafikutredningarna och enligt ELY-centralen i Nyland/avdelningen Trafik och infrastruktur kommer den nya vägen till arbetsplatsområdet att vara sekundär. Körförbindelsen till motorvägen är ca två gånger längre via landsväg 1521 än via landsväg 148 och krokigare. Av den anledningen kommer huvuddelen av trafiken att dirigeras via landsväg 148 till det område som berörs av ändringen av detaljplanen BA 3 Bastukärr.

I Strafica Oy:s trafiknätsgranskningar utreds konsekvenserna för Jokivarsivägen och för korsningarna med landsväg 140 och Lahtisleden på Vandasidan i samband med Bastukärr II.

Utredningen av vägförbindelsens konsekvenser och lösningarna beträffande bl.a. buller-, landskaps- och säkerhetsaspekter behandlas också i samband med detaljplanen BA 2 Bastukärr II och i det sammanhanget ges bemötanden på dessa åsikter.

En del av dagvattnet i området för ändringen av detaljplanen BA 3 Bastukärr och i området för den lagkraftvunna detaljplanen för Bastukärr avleds via fördröjning och klarning till Ruddamsbäcken. För detaljplanen har FCG Oy gjort en dagvattensutredning och referensplaner som gör det möjligt att hantera dagvattnet även vid nederbörd som når upp till ELY-centralens definition av kraftig dimensionerande nederbörd. Likaså har FCG Oy:s granskning av Ruddamsbäcken omfattat fåran ända till Sibbo å, flaskhalsarna och rekommenderade åtgärder. Genom små förbättringar av fåran kan man undvika översvämningar särskilt om vårarna. Därtill har samverkan av bägge områdena i Bastukärr granskats (samma FCG Oy har utarbetat planen i vardera projektet), och hanteringen av dagvattnet grundar sig på massiva fördröjningsbassänger med vilka konsekvenserna för utloppsdikena och Ruddamsbäcken kan minimeras.

Stenkumlet på norra sidan av Stenkulla i detaljplaneområdet Bastukärr II bevaras.

De landskapsmässiga konsekvenserna vid Jokivarsivägen granskas i samband med detaljplanen Bastukärr II. Likaså finns det ett kompensationsförfarande vid olägenheter för markägarna, och det kommer också att behandlas i samband med Bastukärr II.

Kommunreformen är inte en planläggningsfråga och kan därför inte tas ställning till i detta bemötande.

Helli Havusela, Väinö Havusela :
Harakärr 753-416-8-39, Sipoo

Jottei liittymästä Johannebergintielle sekä Jokivarrentielle syntyisi Sipoon uutta liikenneonnettomuusloukkua, tulee liittymä toteuttaa liikenneympyränä (riittävän isolla säteellä, jotta myös perävaunulliset rekat voivat vaivatta kääntyä). Tällöin vältetään kahden risteuksen syntymiseltä Johannebergintielle tultaessa. Samoin vältetään mahdolliselta kääntymiseltä ja ajosta Johannebergintien kautta Nikkilää kohden työmaa-alueelta tultaessa.

Kantamme meluvalliin on, että se tulisi toteuttaa vallin päälle istutettavista ikivihreistä puista, esim. kuusi, jolloin myös kivipölyn leviäminen vähenisi. Hulevesien purku tilamme läpi kulkevaan puroon edellyttää sen parantamista, ettei aiheuta lisää tulvimista metsätilamme luoteisosaan.

Ehdotus vastineeksi:

Johannebergintien ja Jokivarrentien liikennesuunnittelu on käynnistetty ja liittyy BA 2 Bastukärr II:n asemakaavatyöhön, ja vastine annetaan ko. kaavatyön yhteydessä. Samoin meluvallien viitesuunnitelma laaditaan tässä yhteydessä.

Osa BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen sekä lainvoimaisen Bastukärrin asemakaavan hulevesistä johdetaan Ruddamsbäckeniin viivytyksen ja selkiytyksen kautta. FCG Oy on laatinut Bastukärrin hulevesitarkastelun asemakaavaan ja viitesuunnitelmat, joilla hulevesien hallinta on mahdollista Ely-keskuksen antamien rankkojen mitoitussateiden mukaisten sadantojen tilanteissa. Samoin FCG Oy:n laatimassa Ruddamsbäckenin uomatarkastelussa on käyty läpi uoma Sipoojokeen asti, sen pullonkaulat ja suositellut toimenpiteet. Uoman pienillä parannuksilla voidaan korjata varsinkin keväisin tapahtuva tulviminen. Samoin koko Bastukärrin kummankin alueen yhteisvaikutus on tarkastettu (sama suunnitelman laatija FCG Oy kummassakin Bastukärrin kaavassa), ja hulevesien hallinta perustuu erittäin suuriin viivytyksaltaisiin, joilla vaikutukset purkuoihin ja Ruddamsbäckeniin minimoidaan.

Rudus Oy :
Skogsbacka, 753-421-7-286

BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutoksen luonnoksesta ei yhtiöllämme ole tässä vaiheessa huomautettavaa.