

---

**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:**

Alueen kaavoitusta ohjaa oikeusvaikutteinen Sipoon yleiskaava 2025. Kaavamuutos tarkoittaa yleiskaavassa esitettyjä maankäytön ratkaisuja. Asemakaavan luonnosvaiheen liikenneselvitystä on tarkennettu ja täydennetty, mutta asemakaavan jatkosuunnittelussa tulee autoliikenteen kuormitus ennustetilanteissa esittää myös keskimääräisten vuorokausiliikenteiden perusteella. Samaan kaavioon tulee esittää tiejaksojen kuormittuminen kapasiteetin käyttöasteen perusteella. Henkilö- ja tavaraliikenteen suuntautuminen tulee liikenneselvityksen kuvien 7 ja 8 lisäksi kuvata myös Keukuontien rakentamisen jälkeisessä vaiheessa.

Uudenmaan ELY-keskus toistaa valmisteluaineistosta antamassaan lausunnossa esitetyn kaavamääräyksen tarkentamistarpeen. Louhintaa edellyttävien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden kaavamääräystä tulee täydentää seuraavasti:  
”Alueen käyttöönotto edellyttää louhintaa.”

Sama tarkennus tulee tehdä myös EV-alueen osalta, mikäli maa-ainesten ottoalue sijoittuu suojaviheralueelle.

Kaavakartalla on alueen eteläosassa esitetty kahdessa kohdassa korkeuseroa +46. Kaavamääräyksissä luku tarkoittaa maanpinnan likimääräistä korkeusasemaa, mutta kaavamääräyksestä ei käy ilmi, tarkoittaako se tulevaa korkoasemaa. Kaavamääräystä tulee tarkentaa tältä osin.

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossa esitettyjen muutostarpeiden voidaan katsoa olevan luonteeltaan teknisiä eivätkä ne edellytä kaavaehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville.

**Ehdotus vastineeksi:**

Asemakaavanmuutoksen ehdotuksen liikenneselvitystä on täydennetty ja selvennetty ELY-keskuksen toivomalla tavalla. Kaavioon on täydennetty tiejaksojen kuormittuminen kapasiteetin käyttöasteen perusteella. Kuvia 7 ja 8 on täydennetty kuvilla 9 ja 10, joissa on esitetty Keukuontien vaikutus. Liikenneselvityksen kuvassa 5 ”Autoliikenteen kuormitukset ennustetilanteessa” Keukuontie on jo esitetty. Samoin tarkennus ”Alueen käyttöönotto edellyttää louhintaa.” on lisätty T-5 korttelialueen kaavamääräyksiin kaavakarttaan. EV-alueilla louhinta ei ole

välttämätöntä mutta mahdollista, alueet voidaan täyttää maisemointivalleilla ilmankin louhintaa. Samoin merkinnän +46 selitystä on tarkennettu, että se kuvaa tulevaa korkoasemaa.

#### **Uudenmaan liitto:**

Asemakaavan muutos BA 3 sijaitsee voimassa olevan Itä-Uudenmaan maakuntakaavan työpaikka-alueella ja valkoisella alueella. Alue on merkitty myös kiviainestenoalueeksi. Asemakaavan muutoksella määritetään uudestaan alueen korttelirakenne. Rakennusoikeutta kaavamuutoksella ei merkittävästi lisätä. Asemakaavan muutos toteuttaa sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaavan tavoitteita, että Sipoon kunnan yleiskaavaa 2025. Uudenmaan liitolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta BA 3.

#### **Keravan kaupunki:**

Keravan kaupunginhallitus (22.10.2012/273 §) antoi lausunnon BA3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutosluonnoksesta. Keravan kaupunki kiinnitti lausunnossaan huomiota liikenteen kasvuun ja sen seudullisiin vaikutuksiin liikenneverkolla. Lisäksi lausunnossa edellytettiin meluntorjuntatoimenpiteiden selvitystä sekä kevyen liikenteen yhteyttä välille Keukuontie - Vanha Lahdentie. Keravan kaupunki vaati lausunnossaan, että Keravantie (Mt 148) parannustoimenpiteet on tehtävä ennen kuin Bastukärrin työpaikka-alueen muutos- ja laajennusalue otetaan käyttöön ja että Sipoo osallistuu toimenpiteestä aiheutuviin kustannuksiin riittävällä ja kustannustason nousua vastaavalla osuudella. Keravan lausunnossa edellytettiin myös, että Sipoo maksaa meluntorjuntakustannukset Levonmäen asutuksen kohdalla. Kaupungin lausunnossa todettiin lisäksi, että Sipoon Bastukärrin alueella oleva suojavyöhyke tulee olla riittävän leveä. Meluntorjunta ja hulevesiasiat tulee hoitaa suojaviheralueella. Bastukärrin työpaikka-alue ei saa alentaa Keravan Keinukallion alueen virkistysarvoja.

Bastukärr BA3 asemakaavan muutoksen selvitysten päivitykset  
- Liikenneselvitys 21.12.2012

Bastukärrin BA3 asemakaavan muutoksen ehdotusta varten on päivitetty Keravantien (Mt 148) liikenneverkkoselvityksen liikenne-ennusteita. Päivitykset ovat kohdistuneet Keravantiellä ja Jokivarrentiellä autoliikenteen toimivuuden tarkasteluun Bastukärrin, Talman ja Nikkilän alueiden tarkentuneiden maankäyttösuunnitelmien pohjalta. Liikenne-ennusteiden pohjana on Keravantien liikenneverkkoselvitys ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) seudullinen ennuste.

Liikenneselvityksen mukaan Bastukärrin työpaikka-alueen rakennusoikeudesta on rakennettu vuoteen 2020 mennessä 450 000 k-m<sup>2</sup> ja vuoteen 2035 mennessä Bastukärrin työpaikka-alueiden kaikki rakennusoikeus (755 850 k m<sup>2</sup>) on toteutettu. Liikenneselvityksen mukaan

laadittavana olevan Bastukärr 2 asemakaavan rakennusoikeutta on vähennetty 30 000 k m<sup>2</sup>.

Liikenneselvityksessä on todettu, että Keravantien vuorokausiliikenteen kasvusta n. 56 % muodostuu vuoteen 2020 asti Bastukärrin kaava-alueiden maankäytön kasvusta ja 44 % muun liikenteen kasvusta. Keravantien vuorokausiliikenteen kasvu vuodesta 2020 vuoteen 2035 on suurimmaksi osaksi muun liikenteen kasvua, joka on Talman ja Nikkilän maankäytön kasvun aiheuttamaa liikennettä. Vuonna 2035 Bastukärrin liikenteestä 44 % käyttää Keuksuontien jatketta Jokivarrentielle (Mt 1521) Keravantien kuormituksen kasvun myötä. Liikenneselvityksen päätelmissä on kuitenkin todettu, että Keuksuontieltä Jokivarrentielle tulisi ohjata lähinnä henkilöautoliikennettä Keravantien ruuhkautuessa, koska Jokivarrentie on kunnoltaan heikompi kuin Keravantie.

Keuksuontien jatkaminen Jokivarrentielle ei ole selvityksen mukaan ensisijainen ratkaisu Keravantien ongelmiin. Keuksuontien toteuttaminen kuitenkin vähentää Bastukärrin alueen liikenneyhteyksien häiriöherkkyyttä riippumatta Keravantielle suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamisesta.

Bastukärrin raskas liikenne suuntautuu pääosin (91 %) Keravalle. Liikenneselvityksessä Keravantien (Mt 148) kuormitus ennustevuodelle 2035 on osoitettu vuorokaudessa 20 800 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on 24 % (4 992 ajoneuvoa). Keravantien ja Vanhan Lahdentien liittymän kapasiteetti ylittyy selvästi vuonna 2016 nykyisillä liikennejärjestelyillä aamu- ja iltahuipputunnin aikana ja sen toiminta heikkenee entisestään, jos Keravantien tiesuunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä ei toteuteta.

Tieliikenteen meluselvitys 11.12.2012

Tieliikenteen meluselvitys on tehty uusilla liikennemääräennusteilla ja päivitetyllä kaavaluonnoksella. Melutilannetta on tarkasteltu vanhojen asuinalueiden päiväajan ohjearvojen 55 dB(A) pohjalta, koska päivämelu on suurempi kuin yömelu vuorokauden oletetusta liikennejakaumasta johtuen. Keravantien liikennemäärän kasvu ja raskaan liikenteen merkittävä lisääntyminen aiheuttaa Bastukärrin alueen länsipuolella n. 6-7 dB melutason nousun. Perussääntönä voidaan pitää, että liikennemäärän kaksinkertaistuminen lisää melutasoa tien ympäristössä 3 dB, mutta raskaan liikenteen lisääntyminen lisää melua suhteessa enemmän.

Melun ohjearvo ei ylity nykytilanteessa Levonmäen kohdalla, mutta ylittyy nyky- ja tavoiteverkolla jo vuonna 2020. Melun lisääntyminen johtuu Keravantien sekä Ratatien liikennemäärän kasvusta. Nykytilanteessa melualueella sijaitsevat rakennukset ovat lähimpänä Vanhaa Lahdentietä. Melun lisääntyminen johtuu Lahden moottoritien (Vt 4) ja Vanhan Lahdentien (Mt 140) liikennemäärien lisääntymisestä.

Selvityksen mukaan Keravantien liikenteen lisääntyminen aiheuttaa n. 3 3,5

dB:n kasvun vuonna 2035, kun Bastukärr BA3 alueen liikenteen vaikutus on poistettu.

Melua voidaan torjua 2,5 metriä korkealla meluaidalla ja nopeusrajoitusta alentamalla. Meluaidan eristävyysluku tulee olla 20 - 25 dB. Nopeusrajoituksen alentaminen nopeudesta 60 km/h nopeuteen 50 km/h vähentää melua n. 2 dB.

Hulevesitarkastelut 5.12.2012

Virtaamat Keravanjoen suuntaan: Bastukärr BA3 kaavamuutosalueen hulevedet on esitetty johdettavaksi viivyttävien avo-ojien kautta alueen länsireunaan jo rakennettuun hulevesien tasausaltaaseen.

Hulevesialtaan tilavuus on n. 37 000 m<sup>3</sup> ja pysyvän vesipinnan taso +39,5. Altaan ylivuotokorkeus on +41 ja altaan ylivuoto ohjataan itään Ruddamsbäckeniin. Hulevesialtaan vesimäärä jää alle 20 000 m<sup>3</sup> sekä kerran 50 vuodessa tapahtuvalla 20 minuutin että kerran 100 vuodessa tapahtuvalla pidempikestoisella sadetapahtumalla. Selvityksen mukaan altaan ja tonttien viivytykskapasiteetti on mittava ja altaasta suunniteltua tulvareittiä kohti Ruddamsbäckeniä tarvitaan erittäin harvoin. Tonttikohtaiset viivytyksrakenteet on mitoitettu mallinnuksessa siten, että altaat/ ojat tyhjenevät n. 12 tunnissa.

Tonteille on ehdotettu tonttikohtaista hulevesijärjestelmän sulkumahdollisuutta onnettomuuksien varalle. Keskitetyt tulva-altaat voidaan myös varustaa suluilla siten, että kemikaalien pääsy altaista eteenpäin voidaan estää.

Sipoon kunnan vastineessa on todettu, että Sipoo on käynnistänyt kevyen liikenteen väylän suunnittelun Ratatieltä Keukuontien liittymään ELY:n ja Keravan kanssa. Keravan rajalla olevaa 70 - 200 metriä leveää suojaviheraluetta (EV-1) ei ole pienennetty. Alue tullaan vastineen mukaan aikanaan metsittämään lehti- ja havupuilla.

### **Keravan lausunto**

Sipoon kunta on teettänyt liikenne- ja meluselvityksien päivitykset Sipoon tarkennettujen maankäyttötavoitteiden pohjalta. Liikenneselvityksen vaikutusten arvioinnit eivät ole olleet seudullisesti riittäviä. Bastukärrin liikenteen suuntautumisesta 91 % tulee Keravalle. Raskaan liikenteen aiheuttamat jonoutumat liittymissä ja raskaan liikenteen hidas liikkeellelähtö on myös turvallisuusongelma Keravantiellä mm. Lahden moottoritien ja Vanhan Lahdentien liittymissä. Lisäksi liittymien tukkeutuminen vaikuttaa alueen huoltovarmuuteen.

Bastukärr BA3 asemakaavan muutos osoittaa alueen luonteen muuttumisen enemmän logistiikkatoimintaan tarkoitetuksi alueeksi, joka tulee huomioida raskaan liikenteen liikennemäärää arvioitaessa. Raskaan liikenteen määrä

voi olla pelkästään T-5 korttelin (196 600 k m<sup>2</sup>) osalta 2 359 2 752 ajoneuvoa vuorokaudessa. Asemakaavan muutoksen raskaan liikenteen määrä on 3 093 3 486 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun käytetään logistiikkatoimijoiden arvioimia kertoimia 1,2 - 1,4 ajon/100 k m<sup>2</sup>. Tämä tarkoittaa, että raskaan liikenteen ajoneuvoja on 904 1 297 enemmän vuorokaudessa kuin liikenneselvityksessä on osoitettu Bastukärr BA3 osalle.

Keravan kaupunki edellyttää, että Bastukärrin BA3 asemakaavan muutosta ja BA2 asemakaavaa varten tulee selvittää työpaikka-alueiden rakennusoikeuksien ja maankäyttömuutosten sekä asumisen alueiden kehittymisen vaikutukset maantielle 148 seudullisesti päivittämällä vuonna 2010 tehty maantien 148 liikenneverkkoselvitys. Selvityksessä tulee esittää mm. liittymien toimivuustilanne ja riskianalyysi ennustetilanteissa vuonna 2020 ja 2035, kun Mt 148 parantamista ja KerCan eritasoliittymää ei ole toteutettu.

Keravan kaupunki toistaa vaateen, että maantien 148 parantamistoimenpiteet on toteutettava ennen asemakaavan muutoksen Bastukärr BA3 ja asemakaavan laajennuksen Bastukärr BA2 toteuttamista. Lisäksi yhteys Jokivarrentielle tulee olla rakennettu kokonaisuudessaan. Sipoon on osallistuttava suunnittelu- ja rakentamiskustannuksiin riittävällä kustannustason nousua vastaavalla osuudella.

Meluselvityksen päivitys osoitti, että melun ohjearvo ei ylity Levonmäen alueella nykytilanteessa vuonna 2012, mutta ylittyy vuoden 2020 ennustetilanteessa nyky- ja tavoiteverkolla. Liikennemelu tulee kasvamaan, kun Bastukärr BA3 tieliikenteen meluselvityksen pohjana käytettyjä liikenneselvityksen liikenne-ennusteita tarkistetaan. Tämä vaikuttaa myös melualueisiin ja melun torjuntatoimenpiteisiin.

Keravan Levonmäen asuntoalueen kohdalla oleva melutason ylittymiseen vaikuttaa Keravantien erittäin voimakas raskaan liikenteen lisääntyminen. Sipoon tulee maksaa Levonmäen asutuksen kohdalla olevat meluntorjunnan suunnittelu- ja toteuttamiskustannukset.

Bastukärr BA3 suojaviheralueella olevan puuston tulee olla riittävän tiheä, monimuotoinen ja kerroksellinen. Alueella olevaa puustoa tulee hoitaa ja tarpeellisessa määrin lisääntää siten, että alue toimii melu-, pöly- ja näkösuojametsänä Keravan virkistysalueen ja Sipoon logistiikka-alueen välissä. Nämä seikat tulee olla mainittuina Bastukärr BA3 asemakaavan muutoksen suojaviheralueen EV 1 kaavamääräyksessä.

#### **Ehdotus vastineeksi:**

Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaava on saanut lainvoiman 9.11.2009. Tämä asemakaava on ylempien seudullisten kaavojen Sipoon yleiskaava 2025:n, Itä-Uudenmaan maakuntakaavan sekä Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksen mukainen. Bastukärrin työpaikka-alue liittyy

valtion tieverkolla, Mt 148:n kautta naapurinkuntaan Keravaan.  
BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutos on lähinnä tekninen päivitys, sillä poistetaan vain alueen sisäisiä tonttikatuja ja yhdistetään korttelialueita, rakennusoikeus säilyy käytännössä ennallaan.

BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen eteläpuolella on käynnissä asemakaavahanke BA2 Bastukärr II:n työpaikka-alue, joka on laajennus ja uutta työpaikka-alueita, Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti. Tähän uuteen laajennusalueeseen liittyy laajempi liikenneselvitys, jota tehdään yhteistyössä Vantaan ja Keravan kanssa talvella – keväällä 2013. Työpaikka-alueen pääväylää Keukuontietä jatketaan BA 2 Bastukärr II:n asemakaavan mahdollistamalla tieyhteydellä Jokivarrentielle (Mt 1521), josta on toinen yhteys Lahdenväylälle Vantaan puolella.

Sillä miten Bastukärrin työpaikka-alueella asemakaavan muutoksessa tonttikadut ja EV-alueet on järjestetty, ei ole seudullisia vaikutuksia, kun rakennusoikeutta ei käytännössä lisätä. Samoin asemakaavan muutoksessa korttelialueiden T-2 ja T-5 käyttötarkoitus ja kaavamääräykset säilyvät ennallaan Teollisuus ja varastorakennusten korttelialueina, painotuksia nimenomaan logistiikan suuntaan ei kaavamutoksella suoraan edistetä. Se, että alueelle saadaan yksi iso toimija useiden pienien yritysten tilalle edistää mahdollisuuksia selvittää, suunnitella ja hallita paremmin työpaikka-alueen liikennettä.

Maantie 148 liikenneverkkoselvityksen on laatinut Strafica Oy 2010. Tässä laajassa, ja tuoreessa selvityksessä on selvitetty seudullisesti Mt 148:n tilannetta yhteistyössä ELY:n, Keravan, Sipoon ja Tuusulan kanssa. Mt 148-selvityksen on laatinut sama liikennesuunnittelutoimisto ja mukana on ollut samoja laatijoita kuin BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen liikenneselvityksessä, ja selvitys täydentää ja päivittää laajaa Mt 148-selvitystä. Asemakaavan muutoksen liikenneselvitykseen on pohjatedoiksi hankittu tarkimmat mahdolliset tiedot alueen tiedossa olevilta toimijoilta. Mt 148:n liikenneverkkoselvityksen pohjalta on laadittu Mt 148 tiesuunnitelma, joka on hyväksytty Liikenneministeriössä 30.10.2012 (859/0720/2012). Ei siis ole selvittämistarvetta mitä pitäisi tehdä, vain valtontien parannushankkeen rahoitus on auki. Tiesuunnitelman toteuttaminen ratkaisisi ongelmia pitkälti v. 2020 tilanteessa niin Lahdenväylän kuin Mt 140 risteyksissä.

Raskaasta liikenteestä valtion tieverkkoa pitkin tulee liikenneselvityksen mukaan Keravan puolelle 91%, mutta 67-82% raskaasta liikenteestä kääntyy Lahden väylälle, ja ei näin kuormita juurikaan Keravan kaupungin liikenneverkkoa. Raskaan liikenteen ominaisuudet hitaine liikkeellelähtöineen ja jonopituuksineen on huomioitu toimivuustarkastelujen mallinuksissa, niissä on käytetty samaa osuutta raskaasta liikennettä kuin on aiemmin saatu selville alueen toimijoilta ja arvioitu. Huoltovarmuuden lisäämiseksi Keukuontietä jatketaan BA 2 Bastukärr II:n asemakaavan mahdollistamalla tieyhteydellä Jokivarrentielle (Mt 1521), josta on toinen yhteys Lahdenväylälle Vantaan puolella.

Korttelissa 700 on käytetty koko korttelialueella olevan logistiikkatoimijan

omaa todelliseen tilanteeseen perustuvaa arviota 0,8 – 1,0 ajoneuvoa / 100 k-m<sup>2</sup>. Muulla kaava-alueella on käytetty samaa kerrointa 0,74 ajoneuvoa / 100 k-m<sup>2</sup>, jota käytettiin Mt 148:n liikenneselvityksessä niin Bastukärrin kuin Kercankin työpaikka-alueen osalta. Tämä kerroin on varsin lähellä alueella olevan logistiikkatoimijan arviota.

Laajempi seudullisempi selvitystyö on käynnissä yhteistyössä Vantaan ja Keravan kanssa Bastukärr II:n laajennuksen uuden asemakaavan ja Talman osayleiskaavatyön yhteydessä. Samaan aikaan on käynnissä myös Nikkilän liikenneverkko. Nämä kaikki hankkeet edellyttävät laajempaa verkollista tarkastelua, jossa koko kuntarajavyöhykkeen liikenteen kehitystä arvioidaan. BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutoksen vaikutusten ero verrattuna alkuperäiseen, lainvoimaiseen Bastukärrin työpaikka-alueen vaikutuksiin on vähäinen. Tästä syystä pääpaino seudullisten tarkastelujen selvittämisessä on oltava uusissa asemakaava-alueita laajentavissa hankkeissa, ja tämä työ on jo käynnissä.

Sipoon kunta on käynyt ja käy parhaillaan neuvotteluja Mt 148 tiesuunnitelman mukaisten parantamistöiden aloittamisesta Keravan kaupungin ja Liikenneministeriön kanssa. Tässä asemakaavaprosessiin liittyvässä vastineessa ei voida ottaa kantaa jo hyväksytyjen valtion tiehankkeiden rahoitusongelmiin. BA 2 Bastukärr II:n asemakaavahanke mahdollistaa Keravankin toivoman uuden tieyhteyden Keuksuontietä pitkin Jokivarrentielle. Tämä asemakaava on tulossa ehdotusvaiheeseen keväällä 2013, seudullisten liikenneselvitysten valmistuttua. Keravan kaupungin Levonmäen asemakaava on saanut lainvoiman 1995, ja asemakaavassa esitettyjä meluntorjuntatoimenpiteitä EV-1suojaviheralueelle suojaamaan Mt 148:n tieliikennemelulta ei ole toteutettu. Bastukärrin työpaikka-alueen kaavamuutoksen yhteydessä laaditun Promethor Oy:n meluselvityksen pohjalta asemakaavan eteläisimpien rakennusten oleskelupihoihin ylittyy yömelun normi 45 dBA jo nykytilanteessa. Päivämelunormikin 55dBA toteutuu heikosti, kaakkoisnurkan asuintalossa n. 2/3 oleskelupihasta on yli 55dBA melualueella. Vaikka Bastukärrin työpaikka-alue lisää liikennettä myös Levonmäen kohdalla, on Kerava kaavoittanut valtion tien Mt 148 lähelle jo 1995, ja jättänyt kaavan toteuttamisen edellyttämät Keravan omien selvitysten vaatimat meluntorjuntatoimenpiteet EV-1-alueella tekemättä. Lisäksi valtion tien aiheuttama liikennemelu ylittää meluselvityksen laskennan perusteella ko. kohteessa v. 2020 55 dBA useilla pihoihin ilmankin Bastukärrin vaikutusta. Suojaviheralueelle EV-2 on lisätty kaavamääräys ”Alueelle tulee täydennysistuttaa suojametsä lehti- ja havupuista. Suojametsä tulee pitää hoito- ja uudistustoimenpiteillä elinvoimaisena niin, että sen suojamerkitys säilyy.”

**Vantaan kaupunki :**

Vantaan kaupunki ei anna lausuntoa Bastukärr 3 asemakaavan muutoksen ehdotuksen aineistosta, koska muutokseen ei sisälly katuyhteyttä etelään Jokivarrentielle, eikä muutos edellytä tällaista yhteyttä. Bastukärr 2 asemakaavasta, johon em. katuyhteyttä on tutkittu, tulee pyytää Vantaan kaupungin lausunto.

**Tukes**

**Turvallisuus- ja kemikaalivirasto :**

Tukes on antanut lausunnon Dnro 6887/36/2012 (25.9.2012), joka koski BA 2 Bastukärr II asemakaavaa ja BA 3 Bastukärrin asemakaavan muutosta. Tukes täydentää aiempaa lausuntoaan huomauttamalla, että mikäli alueelle suunnitellaan merkittäviä vaarallisia kemikaaleja varastoivia tai käsitteleviä laitoksia, tulisi asia huomioida kaavamääräyksissä esimerkiksi merkinnällä T/kem.

**Ehdotus vastineeksi :**

Merkintää T/kem käytetään kun korttelialueella on kysymyksessä ympäristölle tai terveydelle vaarallisten kemikaalien laajamittainen teollinen käsittely tai varastointi. Koska Bastukärrin alue on tarkoitettu työpaikka-alueeksi ja korttelialueilla on käytetty merkintää T teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, ei siellä ole tarkoitus harjoittaa laajamittaista kemikaalien käsittelyä tai varastointia. Tämä on kielletty asemakaavaan lisätyllä yleismääräyksellä ”Alueella on kiellettyä ympäristölle tai terveydelle vaarallisten kemikaalien laajamittainen teollinen käsittely tai teollinen varastointi.”

Alueella nyt toimivat ja tiedossa olevat tulevat toimijat käsittelevät samoja kemikaaleja kuin on myynnissä kuluttajille vähittäiskaupoissa. Kemikaalien määrään ja sijoitteluun tilapäisessä varastoinnissa on kiinnitetty huomiota rakennushankkeiden lupaprosesseissa, suunnittelussa ja toteutuksessa.

**Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä**

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

**HSL**

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä:**

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) on antanut 2.10.2012 päivätyn lausunnon BA 2 Bastukärr II:n työpaikka-alueen asemakaavan ja BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutoksen valmisteluaineistosta. Lisääntyvät työpaikat mahdollistavat kasvavat joukkoliikenteen



käyttäjämäärät ja tukevat näin joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä ja vahvistamista. Nykyinen logistiikkakeskus Espoossa on juna-aseman läheisyydessä, ja tällä hetkellä Bastukärriin logistiikkakeskus on yhden bussilinjan varassa, joten on oletettavaa, että joukkoliikenteen määrää Bastukärriin tulee kasvattaa. Tämä tulee erityisesti huomioida kunnassa joukkoliikenteen rahoituksen osalta.

Joukkoliikenteen luotettavuuden sekä operointikustannusten kasvun hillitsemisen kannalta Keravantien ja Lahden moottoritien liittymien ruuhkautuminen on vältettävä Keukuontien jatkeen toteuttamisella sekä maantielle 148 suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamisella. Keukuontien jatke Jokivarrentielle edesauttaa joukkoliikenteen kehittämistä, sillä se tekee Bastukärriin teollisuusalueesta läpiajettavan ja poistaa siten tarpeen tehdä alueelle erillisiä pistoja kuten nykyisin. Alueella tulee ottaa huomioon myös pysäkkien luonteva sijoittelu niihin paikkoihin, joihin kysyntä muodostuu. Ajouradan ja pysäkkien mitoituksessa tulee noudattaa Suomen Paikallisliikenneliitto ry:n laatimia ohjeita.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantien 148 varrelle risteyksestä Ratatie-148 risteykseen Keukuontie-148 on joukkoliikenteen kustannustehokkuuden kannalta positiivinen asia, sillä tällöin esimerkiksi hiljaisen kysynnän aikaan bussireittien ei välttämättä tarvitse kulkea Bastukärriin asti.

#### **Ehdotus vastineeksi :**

Bastukärriin työpaikka-alue toteutuu vaiheittain ja Bastukärri II:n asemakaava mahdollistaa tieyhteyden Jokivarrentielle ( mt 1521) Keukuontietä pitkin. Keukuontien läpiajettavuus on tärkeä lisäominaisuus alueen liikenneverkkoon. Keukuontielle on varattu 32-40m leveä tiealue, johon on helppo sijoitella pysäkkejä haluttuihin paikkoihin. Joukkoliikenteen määrää kasvatetaan alueen toteutuessa, ja noin 2000 – 3000 työpaikkaa tulevat mahdollistamaan yhdessä läpiajettavan tieverkon kanssa hyvän joukkoliikenteen.

ELY:n, Keravan ja Sipoon yhteistyössä laatimat Mt 148 hyväksytyn tiesuunnitelman mukaiset parannustoimet olisi tehtävä pikimmiten. Hankkeen rahoitus on tällä hetkellä auki, mutta neuvotteluja kuntien ja Liikenneviraston välillä on käyty.

Kevyen liikenteen väylän suunnittelu on edennyt ja esisuunnitelma on valmistunut yhteistyössä ELY:n, Keravan ja Gasum Oy:n kanssa (jonka maakaasuputken lähelle väylä sijoittuu).

#### **Gasum Oy:**

Gasumilla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutoksen ehdotuksen aineiston suhteen.

#### **Itä-Uudenmaan pelastuslaitos:**

Alueelle suunniteltavien massiivisten rakennusten vuoksi mahdollisessa tulipalotilanteessa sammutusvesien tarve voi olla erittäin suurta. Sen lisäksi

on syytä huomioida, että sammutusjätevesien määrät voivat myös olla merkittäviä. Jo kaavoitusvaiheessa olisi siis hyvä varmistaa vesiverkoston riittävyys ja keinot sammutusjätevesien hallintaan.

**Ehdotus vastineeksi :**

Suunnitellun Sok:n päivittäistavarayksikön paloteknisessä selvityksessä (Paloässä Oy, Sami Hämäläinen) on suunniteltu ja selvitetty rakennuksen toiminta palotilanteessa. Alla otteita ko. selvityksestä:

*” Sammutusvettä on saatavilla katualueilla olevista kunnan katuvesijohdoista. Molemmilla sivuilla katuvesijohdoissa on vähintään yksi katupaloposti. Sprinklerin vesialtaat on mitoitettu siten, että niistä on mahdollista ottaa palokunnan käyttöön 100 m<sup>3</sup> sammutusvettä.”*

*”Sammutusvesien mukana rakennuksen ulkopuolelle päätyvät haitalliset aineet voidaan kerätä talteen erillisistä hulevesialtaista. Sammutusjätevesien talteenotto tapahtuu lattiatasolla olevien rakenteellisten syvennysten avulla. Syvennyksistä jätevedet voidaan pumpata edelleen käsiteltäväksi. ”*

Alla otteita myös jo käyttöön otetun Inex Oy:n käyttötavarayksikön paloteknisessä selvityksestä:

*”Sammutusvettä on saatavilla tontin etelä- ja itäsivuilla olevista kunnan katuvesijohdoista. Molemmilla sivuilla katuvesijohdoissa on vähintään yksi katupaloposti. Sadevesien keräilyyn tarkoitettut avoaltaat tontin länsipäässä ovat toissijainen vesilähde, joista vettä on mahdollista saada. ”*

*”Sammutusvesien mukana rakennuksen ulkopuolelle päätyvät haitalliset aineet voidaan kerätä talteen erillisistä hulevesialtaista. Vaarallisten aineiden varastossa on lisäksi lattiakaivot, joiden tilavuus vastaa suurimman astian tilavuutta. Kaivoista on johdettu viemärointi kellaritilassa olevaan erilliseen suljettuun viemärisäiliöön. Kaivot ovat suljettavissa sprinklerin lauetessa. ”*

Alueen suurten varastorakennusten paloturvallisuuteen ja palotekniseen suunnitteluun on erityisesti panostettu, ja sammutusveden saatavuus on varmistettu suunnitteluvaiheessa. Sammutusvedet päätyvät alueen avo-ojaverkoston kautta hulevesialtaaseen. Avo-ojista ja altaista sammutusvedet on tarvittaessa helppo pumpata edelleen käsiteltäväksi.

**Huoltovarmuuskeskus:**

Huoltovarmuuskeskuksella ei ole lausuttavaa asemakaavan muutoksen ehdotuksen aineistosta.

**Muistutukset:**

**Rudus Oy :**

**Skogsbacka, 753-421-7-286**

Yhtiöllämme ei ole huomauttamista BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutoksen ehdotuksen kaava-aineiston sisällöstä.