

Sipoon kunta

Bastukärr

Freeway Logistic City

Työpaikka-alueen asemakaava



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti ilmapäkuvaan rajattuna.

26.5.2008

Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	3
1.1	Tunnistetiedot	3
1.2	Kaava-alueen sijainti	3
2.	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	4
2.1	Suunnittelualueen kuvaus	4
2.2	Maanomistus	5
2.3	Suunnittelutilanne	5
2.4	Muut kaava-aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja selvitykset	9
3.	ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET	10
3.1	Asemakaava-suunnittelun tarve	10
3.2	Osallistuminen ja yhteistyö	10
4.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	12
4.1	Suunnitteluratkaisut	12
4.2	Kaavaratkaisun perusteet	14
4.3	Kaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	15
4.4	Kaavan suhde yleiskaavan sisältövaatimukseen	16
5.	KAAVAN VAIKUTUKSET	17
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	17
5.2	Vaikutukset luonnonoloihin	17
5.3	Vaikutukset maisemaan ja rakennettuun ympäristöön	20
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	21
5.5	Vaikutukset liikenteeseen	21
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	22
7.	SUUNNITELMAA KOSKEVAT ASIAKIRJAT, SELVITYKSET JA LÄHDEMATERIAALI	22
	LIITTEET	24

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoon kunta

Kunnanosa: Martinkylä 421

Tila nrot: 6:45, 6:105, 7:49, 7:63, 7:65, 7:73, 7:77, 7:79, 7:81, 7:84,
7:107, 7:113, 7:114, 7:115, 7:244, 7:251, 7:254, 7:273,
7:274, 7:276, 7:277, 12:1, 12:11, 12:12, 12:13, 12:15

Kaavan nimi: Bastukärr, Freeway Logistic City, työpaikka-alueen asemakaava

Kaavan laatija/yhteyshenkilöt:

Ramboll Finland Oy / Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

Jari Mannila, FM / Mikko Rusanen, arkkitehti SAFA YKS 362

1.2 Kaava-alueen sijainti

Bastukärrin asemakaava-alue sijaitsee Sipoon Martinkylässä Keravantien (maantie 148) etelä- ja pohjoispuolella. Lännessä alue rajautuu Sipoon kunnan ja Keravan kaupungin rajaan. Sipoon keskukseen Nikkilään matkaa on noin kuusi kilometriä ja Lahden moottoritien (valtatie 4) Keravan eritasoliittymään noin kolme kilometriä. Alue kattaa n. 1800 metrin matkan Keravantien varressa. Kaava-alueen pinta-ala on n. 233 hehtaaria, josta Keravantien eteläpuolelle sijoittuu n. 186 hehtaaria. Kaava-alue on esitetty ilmakehuun rajattuna *kuvassa 1*.



Kuva 2.
Bastukärrin
sijainti pää-
kaupunkiseu-
dun rakentees-
sa (oikea ylä-
reuna).

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Suunnittelualan kuvaus

Sipoon Martinkylässä sijaitseva suunnitteluala käsittää noin 233 hehtaarin kokoisen alueen Keravantien (maantie 148) etelä- ja pohjoispuolella. Alueen maaperä on pääosin kalliota. Keravantien eteläpuolinen alue on ollut vuokrattuna kiviaineksen ottoon, ja maaperää on louhittu laajasti, jonka vuoksi pinnanmuodot ovat tasoittuneet louhinta-alueella.

Maa-aineksen louhinta-alueen eteläpuolella on mm. tuoretta kangasmetsää, kuusivaltaista kosteaa kangasmetsää, koivikkoa, suoalueita, nummea sekä peltoalueita. Kaava-alueen itä-osassa on metsäalue, jolla kasvaa lehtipuutaimikkoa, tuoretta kangasmetsää ja lehtomaista kangasta. Keravantien pohjoispuolinen kaava-alue on pääosin kuivahkoa kangasmetsää. Sinne sijoittuu myös nykyinen logistiikkatoiminnan käytössä oleva alue.

Alue rajautuu etelässä nummi-, metsä-, ja suoalueisiin. Alueen länsipuolella kulkee Sipoon ja Keravan raja. Keravan puolella suunnittelualan vieressä on metsäalueita sekä pohjoisempana Levonmäen asuinalue. Itäpuolella alueen rajalla on peltoalueita, joiden välissä on lehtomaista kangasmetsää. Suunnittelualueen pohjois- ja itäpuolelle sijoittuu myös haja-asutusta. Aluetta ympäröivät metsäalueet peittävät näkymiä junaradalle ja toimivat tärkeänä suojavyöhykkeenä tien ja maanlouhinta-alueen välissä.

Sipoon kunta on vuokrannut kaava-alueelta maata mm. kallionlouhintaan ja murskaukseen, perävaunujen säilytykseen sekä asfalttiaseman ja betonitehtaiden käyttöön. Alueen länsiosassa sijaitsee myös noin 33 hehtaarin laajuinen motocrossrata, joka on aktiivisessa käytössä.

Bastukärren kaava-alueella lähinnä olevat asutuksen alueet sijaitsevat vajaan kilometrin etäisyydellä Keravantien pohjoispuolella sekä lännessä Keravan puolella.

Bastukär ei ole pohjavesialuetta, lähin Ollisbackan I-luokan pohjavesialue sijaitsee yli kilometrin etäisyydellä koillisessa. Lähimmät Natura-alueet ovat noin kolmen kilometrin etäisyydellä sijaitsevat Sipoonkorpi ja Sipoonjoki.

Alueen eteläpuolella Fågelbackenin alueella on vireillä maa-aineslain ja ympäristönsuojelulain mukaisia hakemuksia kallioaineisten ottamiselle, louhimiselle ja murskaukselle sekä asfaltin valmistukselle.

Liikenne

Alue sijaitsee välittömästi Lahdenväylän ja pääradan sekä ns. Lahden oikoradan muodostaman liikennekäytävän läheisyydessä. Alue sijaitsee myös Vuosaaren satamaan nähden edullisesti. Liikenteellisesti edullinen sijainti pääkaupunkiseudulla on tehnyt alueesta houkuttelevan erityisesti logistisesta näkökulmasta (*liikenneverkko, kuva 2*).

Suunnittelualan halki kulkeva 1+1-kaistainen Keravantie eli maantie 148 Hyrylästä Kilpilahteen on luokituksestaan seututie. Se on mitoitettu välittämään suuria raskaan liikenteen virtoja. Tieltä on Bastukärren eteläiselle alueelle kolme liittymää. Keravantie muodostaa yhteyden alueelta sen länsipuolella kolmen kilometrin päässä olevalle Lahden moottoritien eritasoliittymälle. Ennen eritasoliittymää Keravantie ja Vanha Lahdentie risteävät tasoliittymänä. Alueen itäpuolella Keravantie muodostaa yhteyden kuuden kilometrin päässä sijaitsevaan Nikkilään, Sipoon keskukseen. Keravantien liikennemäärä Bastukärren kohdalla on nykyisin noin 4400 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Tiellä kulkee paljon raskasta liikennettä, kuten öljykuljetuksia Kilpilahdesta.

Alueelle tuleva kevyt liikenne käyttää tällä hetkellä maantien piennarta, sillä Keravantien varressa ei ole Bastukärren kohdalla erillistä kevyen liikenteen väylää. Väylä katkeaa nykyisin Keravan puolella Ahjon/Keinukallion liittymässä noin kilometrin päässä kaava-alueesta. Alueen pohjoispuolelta Talmasta tuleva kevyt

liikenne voi käyttää vähäliikenteistä Kyllästäöntietä. Etelästä kaava-alueelle saapuva Keukuontie jatkuu suunnittelualueen läpi liittyen Keravantiehen.

Alueen julkinen liikenne on Keravalta Kilpilahteen ajavan linjan 853 varassa, jolla on vain muutama vuoro päivässä. Lähimmät pysäkit ovat Kyllästäöntien risteyksessä.



Kuvat 3 ja 4. Suunnittelualueen nykytilaa. Keravantien maisemaa ja kalliokallion louhintaa- aluetta.

2.2 Maanomistus

Alue on pääosin Sipoon kunnan sekä osin yksityisessä omistuksessa.

2.3 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista astui voimaan 1. kesäkuuta 2001. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat maa- kunta-, yleis- ja asemakaavan ohella osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet täsmentävät ja syventävät lain yleisiä tavoitteita sekä niistä johdettuja kaa- vojen sisältövaatimuksia valtakunnallisesta näkökulmasta.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden keskeisimpiä päämääriä on tukea ja edistää kestävä kehityksen ja hyvän elinympäristön saavuttamista valtakunnal- lisesti merkittävissä hankkeissa. Alueiden käytön suunnittelulla tulee edistää aluerakenteen kehittämistä hyödyntämällä jo olemassa olevia rakenteita, aluei- den verkostoitumista ja työnjakoa sekä parantaa elinkeinoelämän toimintaedel- lytyksiä. Kulttuuri- ja luonnonperinnön arvoja ei tule vaarantaa.

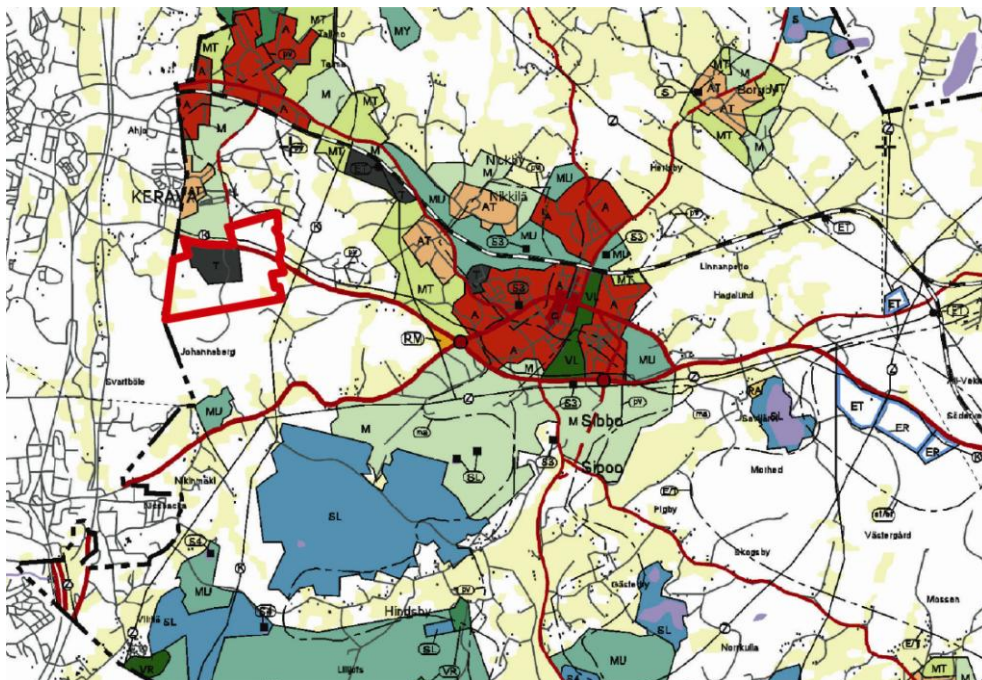
Seutukaava ja maakuntakaava

Itä-Uudenmaan seutukaava muodostuu neljässä vaiheessa laaditusta seutukaa- vasta. Viidennestä vaihekaavasta lähtien kaavat ovat maakuntakaavoja.

Kuudennen vaiheen maakuntakaavan työstö aloitettiin vaihekaavana. Vaihe- maakuntakaavan tekemisestä siirryttiin kokonaismaakuntakaavan tekemiseen maakuntahallituksen kokouksessa 11.9.2002. Itä-Uudenmaan kokonaismaakun- takaava hyväksyttiin maakuntavaltuuston kokouksessa 12.11.2007.

Itä-Uudenmaan seutukaavassa keskeinen osa Bastukärin alueesta on merkitty teollisuustoimintojen alueeksi (T). Keravantien pohjoispuolelle on merkitty maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M) sekä esitetty maakaasun runkoputken yleis- piirteinen linjaus (k). Seutukaavassa on esitetty tieyhteystarve Talmasta etelään Keravantielle.

Nykyinen seutukaava määrittelee suunnittelualueen teollisuusalueeksi. Seutu- kaavan korvaavassa maakuntakaavassa merkintä ei tule muuttumaan.



Kuva 5. Ote Itä-Uudenmaan maakunta- ja seutukaavasta. Maakuntakaava on vahvistettu 5.4.2002.

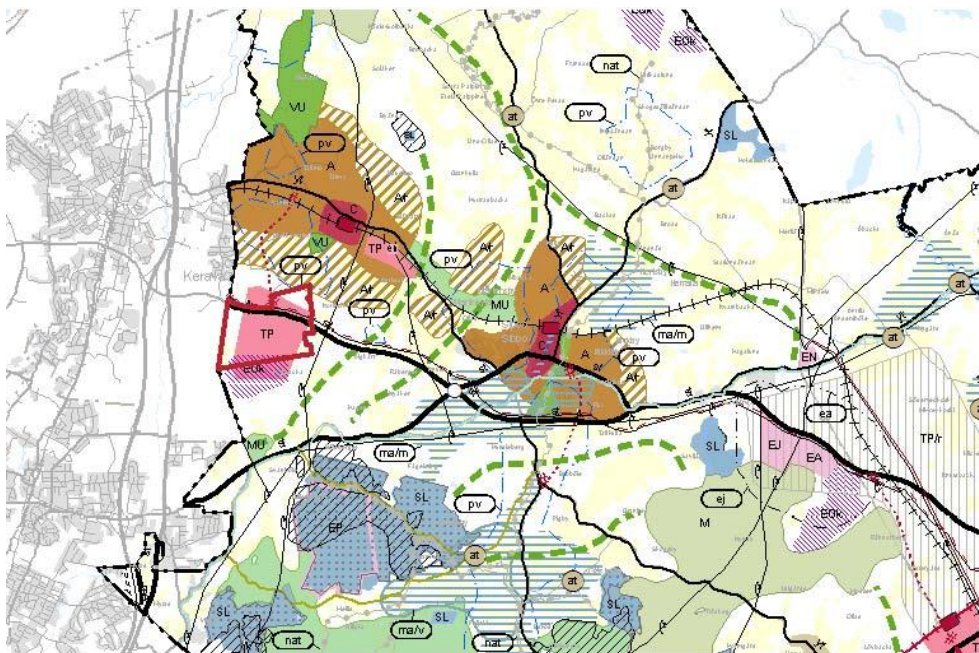
Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaava

Itä-Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi kokouksessaan 12.11.2007 Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan. Kaavasta on valitettu, ja se ei ole saanut lainvoimaa. Kokonaismaakuntakaavassa Bastukärin alue on merkitty pääasiassa työpaikka-alueeksi (TP). (kuva 6). Työpaikka-alueet on osoitettu uudessa maakuntakaavassa ensimmäistä kertaa erillisinä alueina. Teollisuus- ja varastoalue -merkintä on haluttu varata jatkossa varsinaiselle teollis-tuotannolliselle toiminnalle. Toimintojen merkintäalue ulottuu osin Keravantienväylän (148) pohjoispuolelle.

Taajamatoimintojen pitkän aikavälin laajenemisvyöhyke on osoitettu Talman suunnasta kohti etelää.

Työpaikka-aluemerkinnän eteläpuolelle on varattu kalliokiviaineksenottoalue (EOK). EOK-merkityllä alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Maakuntakaavassa kalliokiviaineksen ottoalueita on lisätty riittävän kiviaineshuollon turvaamiseksi. Esitetyt aluevaraukset perustuvat erityisesti uusien alueiden osalta POSKI-projektin tuloksiin (projekti pohjaveden suojelun ja kiviaineshuollon yhteensovittamiseksi).

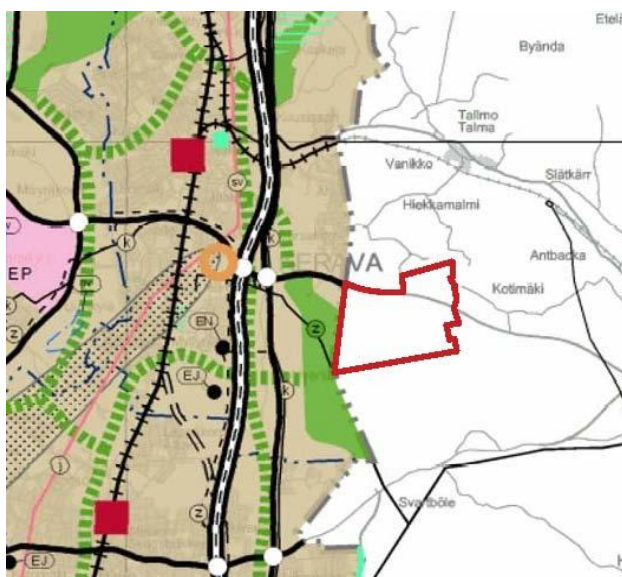
Seutukaavassa sekä maakuntakaavassa on esitetty katkoviivalla tieliikenteen yhteystarve Talmasta etelään Keravantielle. Bastukärin alueen itäpuolella kulkee pohjois-eteläsuunnassa viheryhteystarve. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on maakuntakaavamääräysten mukaan turvattava viheryhteyden säilyminen ja edistettävä niiden toteutumista siten, että virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä hirvieläimien ja muun lajiston liikkumisedellytykset tulee turvattua. Maakaasuputken rungon yleislinjaus on osoitettu kaavassa.



Kuva 6. Ote Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavasta (hyväksytty 12.11.2007). Kaava-alue on rajattu punaisella.

Uudenmaan maakuntakaava

Voimassa oleva Uudenmaan maakuntakaava on vahvistettu Ympäristöministeriössä 8.11.2006. Suurin osa Keravantien eteläpuolisesta Sipooseen ja kaava-alueeseen rajatuvasta alueesta on osoitettu virkistys- ja ulkoilualueeksi, jonka kautta kulkee virkistysyhteystarve. Keravantien välitön eteläpuoli ja tien pohjoispuoliset alueet on osoitettu taajamatoimintojen alueiksi. Vanhan Lahdentien ja Keravantien risteys on osoitettu eritasoliittymäksi. Sipoon ja Keravan väliselle rajalle on osoitettu 110 kV:n voimalinjalle väylä.



Kuva 7. Ote Uudenmaan maakuntakaavakartasta.

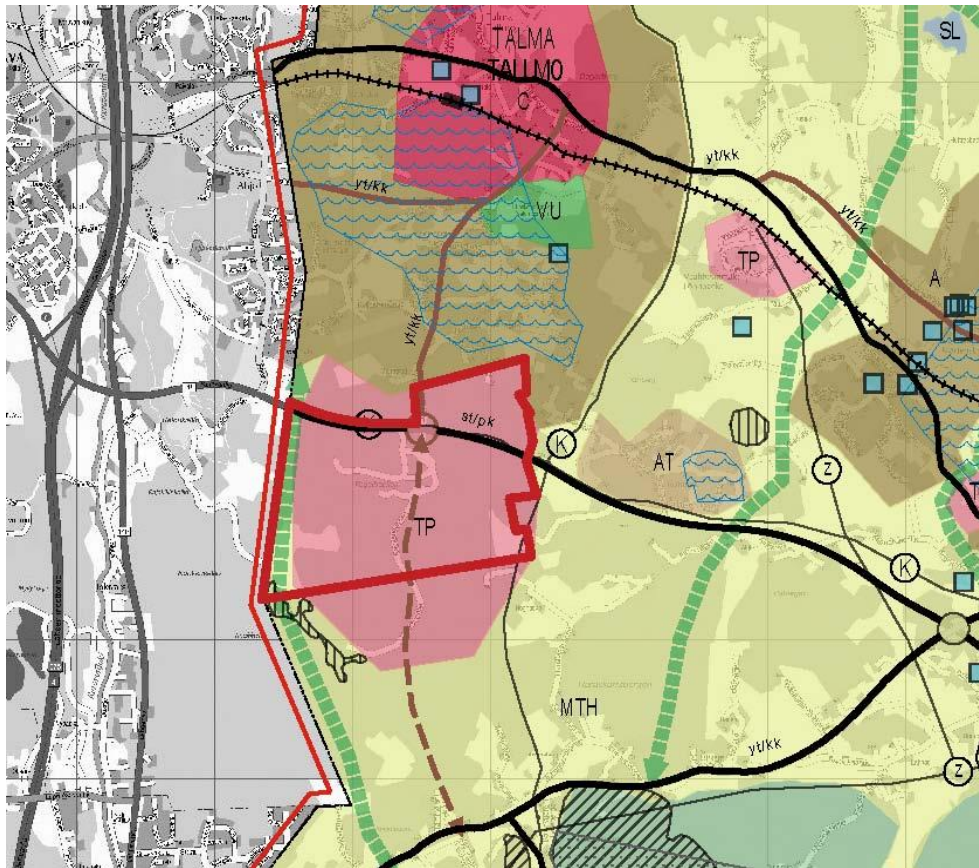
Sipoon yleiskaavasuunnitelmat

Sipoon kunnassa ei ole koko kunnan kattavaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Saaristoa lukuun ottamatta koko kunnan kattavan Sipoon yleiskaava 2025:n laatiminen on käynnissä. Osa Bastukärren alueesta on merkitty Keski-Sipoon oikeusvaikutuksettomassa osayleiskaavassa (hyväksytty 17.6.1987) teollisuus- ja varastoalueeksi (T). Oikeusvaikutteisessa haja-asutusalueiden osayleiskaavassa alueen itäisin osa on osoitettu maa- ja metsätalousalueeksi (MT).

Laadittava yleiskaava 2025 korvaa aiemmat yleiskaavat, ja se on tarkoitus laatia oikeusvaikutteiseksi. Kunnanhallitus on 26.2.2008 hyväksynyt yleiskaavaehdotuksen nähtäville asetettavaksi.

Talman laajeneva taajama-alue ulottuu Bastukärren työpaikka-alueen pohjoisrajalle. Taajama-asutus jatkuu Keravan puolelle, ja Keravantieltä on osoitettu Talman taajamaan yhdystie. Keravantie on seututietyyppinen liikenneyhteys, ja sen pääliittymä työpaikka-alueelle on osoitettu eritasoliittymäksi. Lisäksi on todettu uusi tieyhteystarve työpaikka-alueelta etelään tielle 1521.

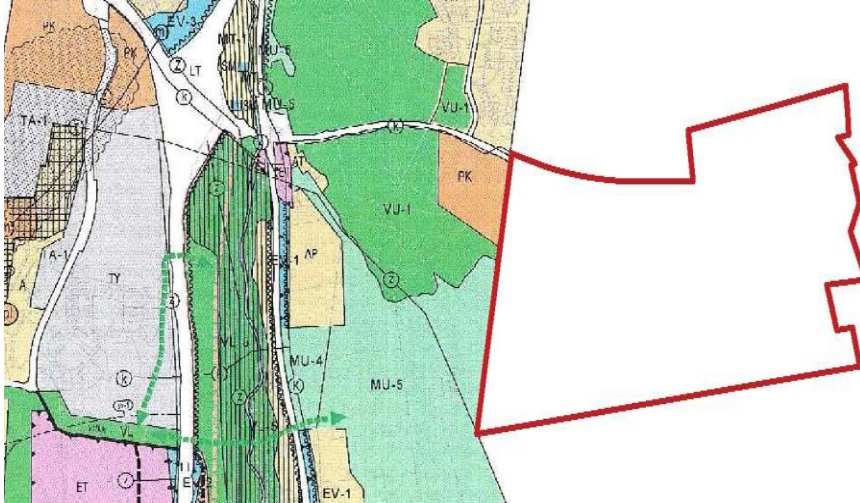
Aivan Keravan ja Sipoon rajan tuntumaan on osoitettu virkistysyhteydskäytävä pohjoiseen kohti Talman taajama-alueita.



Kuva 8. Sipoon yleiskaavaluonnos 2025, karttaote. Kaava-alue on rajattu punaisella.

Keravan yleiskaavasuunnitelmat

Keravan yleiskaavassa 2020 (hyväksytty 14.6.2004) Sipoon vastaiselle rajalle on osoitettu Keinukallion urheilu- ja virkistysalue, joka pieneltä osin ulottuu kuntien väliselle rajalle. Eteläisemmät alueet ovat maa- ja metsätaloustalouteen osoitettuja alueita, joiden virkistyskäyttö säilytetään. Keravantien varteen on varattu pääosin yksityisille palveluille tarkoitettu alue (PK). Keravantien pohjoispuolella yleiskaavassa on osoitettu nykyisen pientaloasutuksen mukainen pientalorakentamiseen tarkoitettu alue, joka ulottuu Keravantiehen.



Kuva 9. Keravan yleiskaava 2020 Sipoon Bastukärren alueeseen rajoittuvalta osalta.

Keravanjoen laakson osayleiskaavaa laaditaan parhaillaan. Osayleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä loppuvuodesta 2007. Kaava-alue sijoittuu Keravantien pohjoispuoliselle ja Vanhan Lahdentien länsipuoliselle alueelle n. 1,3 km Bastukärristä luoteeseen.

Voimassa olevat asemakaavat

Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Keravan kaupungin puolella lähin asemakaavoitettu alue on Sipoon kuntaan rajoittuva Levonmäen pientaloalue Keravantien pohjoispuolella.

2.4 Muut kaava-alueita koskevat päätökset, suunnitelmat ja selvitykset

- Hespo 2003, Helsingin seutu – Porvoo aluerakenneselvitys. Raportti 2/2004. Itä-Uudenmaan liitto. Strafica Oy, MA-arkkitehdit, 2004.
- Sipoon yleiskaava 2025: Rakennemallit. Alustava luonnos. Sipoon kunta, 10.4.2006.
- Sipoon kunnan maapoliittinen ohjelma. 17.10.2005.
- Bastukärren alueen liikenneselvitys. Sito Oy, 29.3.2006. Sipoon kunta on teetättänyt selvityksen alueen liikenneyhteyksistä ja hankkeen edellyttämistä liikennejärjestelyistä, koska suunnitellut toiminnot tulevat aiheuttamaan runsaasti raskasta liikennettä alueelle erilaisten suunniteltujen logististen toimintojen vuoksi. Sito Oy on laatinut liikenneselvityksen kaava-alueelle 29.3.2006. Selvityksen valmistumisen jälkeen suunnittelualueen laajuus on kasvanut 110 hehtaarista 237 hehtaariin.
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella. Itä-Uudenmaan liitto, 2002.
- Bastukärren kaava-alueen luontoselvitys. Ramboll Finland Oy, 2006.

- Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvitykset (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006)
- Bastukärren logistiikka-alueen liikenneselvitys. Ramboll Finland Oy, 16.10.2007.
- Lähiympäristön suunnitteluohje. Ramboll Finland Oy, 24.4.2008.
- Työpaikka-alueen alustava tasaussuunnitelma. Ramboll Finland Oy, 24.4.2008.
- Bastukärren hulevesisuunnitelma. Ramboll Finland Oy, 13.5.2008.

3. ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 Asemakaavasuunnittelun tarve

Asemakaavoituksen tavoitteena on luoda merkittävä työpaikka-alue Bastukärren alueelle. Alueen kaavoitus on käynnistetty Sipoon kunnan aloitteesta.

3.2 Osallistuminen ja yhteistyö

Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat sekä ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin asemakaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Asemakaavamuutoksen osallisia ovat:

- Suunnittelualueen maanomistajat
- Lähiympäristön asukkaat
- Seudulla toimivat yhdistykset, järjestöt ja yritykset, joiden toimialaa kaavamuutoksessa käsitellään.
- Luottamuselimet: kunnanvaltuusto, -hallitus, -kaavoituslautakunta.
- Kunnan hallintokunnat: hallinto-, sosiaali- ja terveys-, sivistys sekä tekniikka- ja ympäristöosastot.
- Kunnan kaavoituksesta vastaava organisaatio: maankäyttötiimi (tekniikka- ja ympäristöosasto)
- Tiehallinto
- Keravan kaupunki
- Itä-Uudenmaan liitto
- Uudenmaan liitto
- Uudenmaan ympäristökeskus
- Tuusulan Seudun Vesi Oy
- Gasum Oy
- Keravan Energia Oy.

Vireilletulo

Asemakaavamuutoksen vireille tulosta on kuulutettu 3.4.2002.

Suunnittelu- ja päätöksentekovaiheet sekä vuorovaikutusmenetelyt

Asemakaavan muutokseen on ryhdytty Sipoon kunnan aloitteesta. Alueen asemakaavan laatiminen perustuu kaavoitusohjelmaan 2002–07. Kaavamuutoksen

vireille tulon yhteydessä nähtäville asetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), joka on kaavatyön alkuvaiheessa laadittava suunnitelma kaavan suunnittelussa noudatettavasta vuorovaikutusmenettelystä, suunnittelutyön tavoitteista sekä suunnitelman vaikutusten arvioinnista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu nähtäville 3.4.2002 alkaen Sipoon kunnantalolla mielipiteiden saamista varten. Kaavaluonnoksen nähtäville asettamisen yhteydessä marraskuussa 2006 asetettiin nähtäville myös päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Mielipiteitä ja muistutuksia oli mahdollista esittää myös kaavan ollessa myöhemmin nähtävillä. Sekä kaavaluonnoksen että -ehdotuksen nähtäville asettamisesta kuulutettiin lehdissä (Borgåbladet, Sipoon sanomat, Keski-Uusimaa).

Kaavasunnittelua on ohjannut kunnan sekä Skanska Talonrakennus Oy:n ja Oy Alfred A. Palmberg Ab:n edustajien muodostama ohjausryhmä. Kokouksissa on ollut mukana myös Lemminkäinen Oyj:n edustus. Kaavatyö aloitettiin ohjausryhmän kokoontumisella 26.4.2006. Yhteensä työtä on ohjattu 12 ohjausryhmän kokouksessa. Lisäksi on järjestetty tarpeen vaatiessa suunnittelukokouksia kunnan edustajien, alueelle tulevien toimijoiden ja kaavasunnittelijan kesken.

Kaavaluonnos

Sipoon kunnanhallitus päätti kaavaluonnoksen nähtäville asettamisesta 26.2.2007. Valmisteluvaiheessa muotoutuneiden tavoitteiden perusteella laadittu kaavaluonnos oli julkisesti nähtävillä 12.3.2007–30.3.2007. Yleisötilaisuus järjestettiin 26.3.2007. Kaavaluonnoksesta lausunnon jättivät Uudenmaan ympäristökeskus, Uudenmaan tiepiiri, Itä-Uudenmaan liitto, Turvatekniikan keskus, Keravan kaupunki, Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Keravan Energia Oy, Gasum Oy, Lohja Rudus Oy, Suomen Moottoriliitto ry, Sipoon Moottorikerho ry, Keravan Omakotiyhdistys ry ja PNO Trailer Oy. Kaavaluonnoksesta jätettiin lisäksi kymmenen muistutusta ja mielipidettä.

Kaavaehdotus

Sipoon kunnanhallitus päätti kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta 11.12.2007. Kaavaehdotus oli nähtävillä 8.1.–8.2.2008. Nähtäville asettamisen yhteydessä järjestettiin yleisötilaisuus 6.2.2008. Kaavaehdotuksesta jättivät lausunnon Uudenmaan ympäristökeskus, Keravan kaupunki, Itä-Uudenmaan liitto, Turvatekniikan keskus, Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Keravan Energia Oy, Gasum Oy, Lohja Rudus Oy ja Murskauskolmio Oy, Suomen Moottoriliitto ry, Sipoon Moottorikerho ry, Keravan Omakotiyhdistys ry, PNO Trailer Oy, Uudenmaan tiepiiri, Pihkarinteen Omakotiyhdistys, Sipoon Yrittäjät ry, Talman Kyläyhdistys ry sekä Sipoon kunnan ympäristönsuojeluyksikkö, rakennusvalvonta sekä kuntatekniset palvelut. Ehdotuksesta jätettiin lisäksi neljä muistutusta ja mielipidettä.

Sipoon valtuusto hyväksyi Bastukärren työpaikka-alueen asemakaavan 26.5.2008. Valtuuston päätöksestä valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen. Helsingin hallinto-oikeus päätti hylätä valituksen päätöksellään 20.5.2009. Hallinto-oikeuden päätöksestä valitettiin edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi valituksen 9.11.2009 annetulla päätöksellä.

Viranomaisyhteistyö

Valmisteluvaiheen viranomaisneuvottelu käytiin 12.9.2006. Neuvottelussa olivat edustettuna Uudenmaan ympäristökeskuksen, Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liiton, Uudenmaan tiepiirin, Keravan kaupungin, Sipoon kunnan sekä konsultin edustajat.

Uudenmaan tiepiirin kanssa on käyty erillinen neuvottelu 13.9.2007, jossa selvitettiin Keravantietä koskevien parannustoimenpiteiden aikataulua.

Sipoon kunta ja Uudenmaan ympäristökeskus järjestivät 19.3.2008 neuvonpidon, jossa määriteltiin ehdotusvaiheen tarvittavien lisäselvitysten sisältö.

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 21.4.2008 (*liite 9, muistio, viranomaisneuvottelu 21.4.2008*).

Sipoon kunta ja Uudenmaan ympäristökeskus järjestivät 6.5.2008 neuvonpidon-Bastukärin työpaikka-alueen hulevesikysymyksistä (liite 10, muistio, Uudenmaan ympäristökeskus 6.5.2008).

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 Suunnitteluratkaisut

Kaavan rakenne

Työpaikkatoiminnoille varattu alue muodostuu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista. Toiminnallisesti korttelit jakaantuvat **T-1**-, **T-2**- ja **T-3**-korttelialueisiin. Kaavamerkinnöillä mahdollistetaan myös liike- ja toimitilojen sekä toimintaan liittyvien myymälätilojen rakentaminen alueelle. Suurin sallittu kerrosluku alueella on IV. Päivittäistavarakaupan myymälätilan sijoittaminen alueelle kielletään kaavassa. Alueelle voidaan sijoittaa polttoaineen jakelupiste (**T-3**).

Kaavassa on esitetty ohjeellinen tonttijako. Suurimmillaan on varauduttu 50 hehtaarin tonttikokoon. Korttelitehokkuudet ovat välillä 0.35–0.50. Alueelle rakennetaan lisäksi muuntamorakennuksia, pumppaamoita ja lämpövoimala, jotka sijoitetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palveleville korttelialueille (**ET**) sekä suojaviheralueelle (**EV-1**).

Keravantien varren vyöhykkeelle on tarkoitus rakentaa maavalli, joka on osoitettu kaavassa (**mv-1**-merkintä).

Suojaviheralueiksi (**EV-1**) on osoitettu kaava-alueen pohjois- ja itäpuoleisia kiinteistöjä vasten oleva vyöhyke (leveydeltään n. 10–140 metriä). Alueen itälaidalla oleva, aukeata maatalousmaisemaa rajaava metsäinen itärinne ja lakialue säilytetään myös rakentamattomina. Suojaviheraluevyöhyke osoitetaan myös alueen eteläreunaa sekä Keravan kaupunkia vasten. Alueen koillis-, kaakkois- ja lounaisosien laajemmille EV-1-varauksille on varattu tilaa pintavalumavesien keräämiseen ja seisottamiseen (**pa**-merkintä).

Suunnittelualueen halkaiseva Keravantie on maantiealuetta (**LT**). Liittymäalueen tilavaraus mahdollistaa myös eritasoliittymän toteuttamisen. Kaavassa osoitetaan katuyhteys pohjoiseen kohti Talmaa nykyisen tielinjan kohdalle.

Maakaasuputkilinjalle ja vesijohtoverkolle on osoitettu tilavaraus LT-alueella. Lisäksi asemakaavassa on tilavaraus etelään kulkevalle maakaasulinjalle.

Kortteli- ja muiden alueiden käyttötarkoitus ja mitoitus

- Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet, (**T-1**): T-1-alueet ovat korttelitehokkuudeltaan $e=0.35$ lukuun ottamatta tontteja 5 ja 6 korttelissa 706. T-1-alueet muodostuvat laajoista tonteista, jotka on erityisesti tarkoitettu palvelemaan logistiikkatoimintaa. Tonteille saa rakentaa toteutuneesta kerrosalasta enintään 20 % toimintaa palvelevaa toimistoa ja liiketilaa. T-1-alueille voidaan toteuttaa myös hyvin korkeita logistiikkatoimintojen varastoja. Yhteenlasketuksi rakennusoikeudeksi T-1-alueilla muodostuu 402 400 k-m². Korttelialueiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 129,1 ha.
- Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, (**T-2**): T-2-alueet ovat korttelitehokkuudeltaan $e=0.50$. Korttelialueille saa rakentaa toteutuneesta kerrosalasta toimisto- ja liiketiloja sekä myymälätiloja enintään 50 %. Yhteenlasketuksi rakennusoikeudeksi muodostuu 171 750 k-m². Korttelialueiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 34,3 ha.
- Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (**T-3**): Alue on korttelitehokkuudella $e=0.50$. Korttelialueelle saa rakentaa toimisto- ja liike- ja myymälätilojen lisäksi polttoaineen jakelupisteen. Yhteenlasketuksi rakennusoikeudeksi muodostuu 23 200 k-m². Korttelialueiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 4,6 ha.

- Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten korttelialue (**ET**): alueelle on varattu yhteensä neljä ET-korttelialuetta. Korttelialueille sijoittuvat aluetta palvelevat muuntamo- ja pumppaamorakennukset. ET-korttelialueiden pinta-ala on yhteensä n. 1,0 ha.
- Suojaviheralueet (**EV-1**): yhteenlaskettu pinta-ala 36,0 ha.
- Tiealueet (**LT**): kaavassa on varattu kasvavan liikennemäärän vuoksi nykyistä laajemmin aluevarauksin. Tiealuetta on yhteensä n. 13,6 ha.
- Katualueet: asemakaavan mukaisia, uusia katualueita on yhteensä n. 14,1 ha.

Kuntatekniset verkostot

Kuntatekniselle verkostolle on osoitettu muuntamo- ja pumppaamorakennuksille ET-korttelialueet siten, että ne ovat helposti saavutettavissa ja tukevat sijainniltaan vaiheittain toteutumista.

Suunnittelualueelle rakennetaan kunnallistekninen verkosto. Kunnan pääverkoihin liitytään seuraavasti:

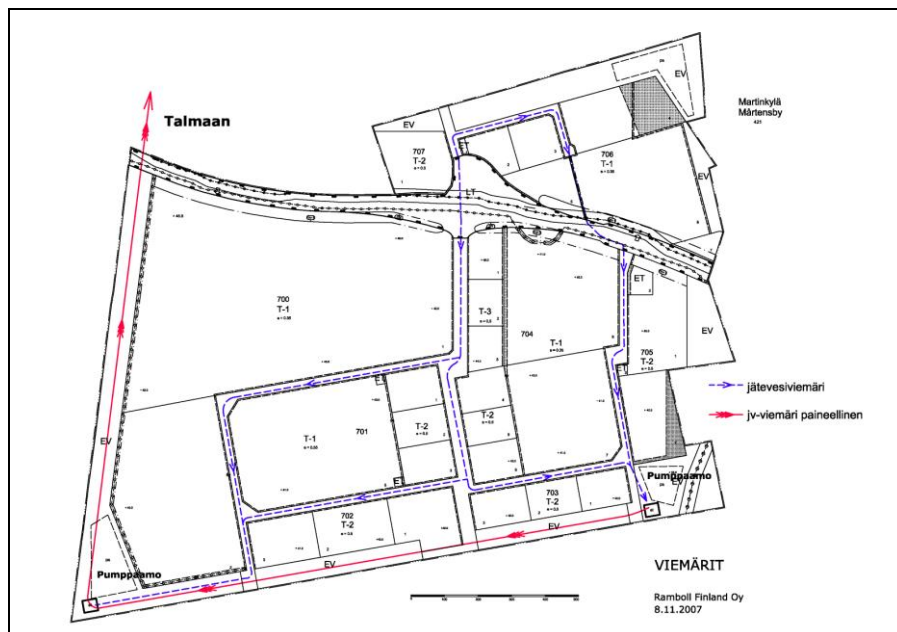
- vesijohto: Keravantie (MT 148)
- jätevesiviemäri: painejohdolla Talman suuntaan
- sadevesiviemäri: maastoon (varastoaltaiden kautta)
- sähkö: Keravantie (MT 148)
- energia: aluelämpövoimala, maakaasujohto lähellä

Verkostot rakennetaan katualueille. Jätevesipumppaamoille ja puistomuuntajille varataan alueet katualueen vierestä.

Vesijohto rakennetaan lenkiksi, jolloin saadaan kaksi syöttösuuntaa molemmille puolille Keravantietä. Verkosto varustetaan sulkuventtiileillä ja paloposteilla.

Jätevedet johdetaan viettoviemäreillä pumppaamoihin, joista ne pumpataan purkupaikkaan olemassa olevaan viemäriin Talmassa.

Sadevedet johdetaan kaduilta sadevesikaivojen kautta viemäriin, jotka johdetaan painovoimaisesti maastoon. Verkostoon tehdään tasausaltaita. Katu- ja tonttialueilla tutkitaan rakennussuunnitteluvaiheessa sadevesiviemäriin ja vesistöihin johdettavien hulevesimäärien vähentämisen keinoja. Näitä voivat olla esim. katualueiden ja tonttialueiden viherpainanteiden käyttö vettä viivyttävänä hulevesipainanteina sekä osan tonttivesistä ohjaaminen kasvillisuusalueille.



Kuva 10. Alustava jätevesiviemäriverkko (8.11.2007), jossa paineellinen verkko on esitetty punaisella.

4.2 Kaavaratkaisun perusteet

Kaavaratkaisu sijoittuu seutu- ja maakuntakaavojen työpaikka-alueita osoittaville kohdin. Asemakaava mahdollistaa logistiikkatoimintojen ja osin palveluntarjoajien sijoittumisen alueelle. Alue muokkaantuu nykyisen maa-ainesten oton vuoksi kauttaaltaan verraten tasaisiin osa-alueisiin, jonka vuoksi se on helposti käytettävissä suurta tilaa vaativien logistiikkatoimijoiden sijaintipaikkana.

Voimassa olevassa Itä-Uudenmaan maakunta- ja seutukaavassa teollisuustoimintojen alue ei ulotu Keravantien pohjoispuolelle ja Keravantien eteläpuoliselta osaltaankin se on suppeampi kuin nyt esitetty ratkaisu. Ratkaisu on Sipoon yleiskaava 2025 -luonnoksen sekä Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan mukainen. Keravantien pohjoispuolen sisällyttäminen kaavaan työpaikka-alueena on perusteltua myös siitä syystä, että alueella jo nykyisin harjoittaa toimintaa logistiikka-alan yritys ja siellä on käynnissä maa-ainesten louhinta.

Toiminta voi alkaa Keravantietä lähinnä olevilla alueilla samanaikaisesti nykyisen maa-ainesten oton ollessa käynnissä alueen eteläosassa. Kaava-alueen katuverkko ja rakenne mahdollistaa vaihtelevien tonttikokojen muodostamisen alueelle ja vaiheittaiset toteutushankkeet maa-ainesten oton vielä jatkuessa. Alueen rakenteen on määrännyt pitkälti se, että alueelle on varattu mahdollisuus suurelle, n. 50 ha:n tontille.

Alueen suuren rakentamiskapasiteetin vuoksi kaavassa on Keravantien eteläpuolelle osoitettu kaksi katuliittymää, joista toinen voidaan ottaa käyttöön alueen myöhemmissä toteutusvaiheissa liikennemäärän kasvaessa. Enimmäisrakentamisen mahdollistaman liikennemäärän vuoksi on Keravantien risteuksen tiealueella varauduttu eritasoliittymävaihtoehdon toteuttamiseen.

Keravantielle osoitettu tilavaraus perustuu 2+2-kaistaisen tien ja kevyen liikenteen väylän toteuttamiseen.

Suojaviheralueet on muodostettu olemassa olevaa asutusta ja Keravan kaupungin puolella olevaa Keinukallion viheraluetta vasten tai ympäröivän maatalousmaiseman reuna-alueiden säilyttämiseksi. EV-1-alueille sijoittuvat myös suurempia valumavesipulsseja keräävät ja seisottavat pinnat.

Alueelle sijoittuvat rakennukset ja toiminnot voivat poiketa kooltaan ja vaatimuksiltaan suuresti. Kaavoitusvaiheessa alueen käyttäjien tarpeita on voitu ennakoida vain suurpiirteisesti. Kaavaratkaisu sallii siten verraten suuren vapauden tontin käytölle. Suunnitelmassa samantyyppisiä ja -kokoisia toimintoja pyritään sijoittamaan keskenään korttelialueittain, jolloin muodostuisi yhdenmukaisia osa-alueita. Kaavan lisäksi on laadittu lähiympäristön suunnitteluohje (*liite 4*), joka ohjaa alueen keskeisten maisemallisten ja ympäristöllisten arvojen toteuttamista.

Prosessin aikana syntyneet tarpeet ja muutokset

Ehdotusvaiheessa suunnittelutyötä voitiin kohdentaa alueelle tulevia yrityksiä ja toimintoja varten. Samaten alueen korkeusasemat ottotoiminnan jälkeen analysoitiin ja laadittiin alustava tasaussuunnitelma. Luonnosvaiheen ratkaisua muutettiin erityisesti liikenneverkon osalta. Alueelle järjestettiin tilaa jopa 50 ha kokoiselle tontille. Katuverkossa huomioitiin alueelle paikoin jäävät suuret korkeuserot.

Keravantielle varattiin mahdollisuus toteuttaa pääliittymä myös eritasoratkaisuna. 50 ha tontille on varattu lisäksi oma tonttiliittymä Keravantiehen. Sipoon kunta on Uudenmaan Tiepiirin ja Keravan kaupungin kanssa sopinut Lahden moottoriteliittymän ja työpaikka-alueen pääliittymän välille laadittavasta toimenpidesuunnitelmasta, jolla selvitetään välin parannustarpeet liikennemäärien kasvaessa.

Alueelle laadittiin ehdotusvaiheessa alustava tasaussuunnitelma alueen lopputilanteesta, jota tullaan tarkentamaan kaavan hyväksymisen jälkeen, sekä hulevesisuunnitelma siihen liittyvine vaikutusarvioineineen. Alueelta kerääntyvä valumavesi päätettiin jakaa keräysaltaisiin alueen reunoilla (EV-1). Näihin vesi johdetaan katualueen johtoverkkoa pitkin, eikä erillistä hulevesialuetta alueen keskelle tarvita.

Uusia EV-1-alueita muodostettiin kaava-alueen pohjoispuolelle työpaikkatoimintojen ja nykyisten asuintalojen väliin. Keravantien varteen sijoitettiin tien suuntainen maisemavalli. Erityisesti lähiympäristön suunnittelun panostukset päätettiin ohjata Keravantien lisäksi keskeisen katuverkon varteen, joka muodostaa yhtenäisen teeman kautta alueen. Keravan Keinukallion ulkoilualuetta vasten sijoitettiin maisemavalli.

4.3 Kaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA 25 §) mukaan asemakaavan selostuksessa on mm. esitettävä selvitys kaavan suhteesta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja maakuntakaavaan, mikäli asemakaava laaditaan alueelle, jolla ei ole voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 24 §) 2 momentin mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteutumista.

- *Toimiva aluerakenne:* Työpaikka-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun keskeisten liikenneväylien tuntumaan. Erityisesti hyvä yhteys on Vuosaaren satamaan. Bastukärin kaava-alue on osa Lahden moottoritien ja satamanradan varteen muodostuvaa tilaa vievien työpaikka-alueiden verkostoa. Alue on logistiikkatoimintaan erityisen hyvin soveltuva, sillä vastaavan kokoisia, helposti toteutettavissa olevia riittävän laajoja kohteita on niukasti tarjolla pääkaupunkiseudulla. Hanke edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä pääkaupunkiseudulla. Työpaikka-alueen toteutuminen ei estä maakunnallisten virkistysyhteyksien toteuttamista. Työpaikka-alue ei estä lähimpien taajama-asutusten tulevaa laajenemista.
- *Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu:* Työpaikka-alue perustetaan alueelle, jota käytetään sitä ennen liki kokonaisuudessaan maa-ainesten louhintaan. Hanke sijoittuu lähelle suuria liikenneverkkoja ja se aiheuttaa nykyisen maantieyhteyden tuntuvan parantamistarpeen kevyen liikenteen väylään. Parantamistoimen yhteydessä selvitetään liikenteen aiheuttama melutason kasvu tarvittavan melusuojauksen järjestämiseksi. Työpaikka-alueen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse tiivistä asutusta.
- *Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat:* Alue on mittavan maa-ainesten oton vuoksi voimakkaasti muokkautunut, eikä alueella ole merkittäviä kulttuurillisia tai luonnonarvon kannalta erityisen arvokkaita kohteita. Alueelle ei kohdistu laajuudestaan huolimatta merkittävää virkistyskäyttötarvetta. Hanke ei estä seudullisten virkistysyhteyksien toteuttamista. Välittömästi alueen länsipuolella sijaitsee seudullisesti merkittävä ulkoilu-alue. Asemakaavoitettavalle työpaikka-alueelle ei kohdistu tältä suunnalta virkistyskäyttöpainetta.
- *Toimivat yhdyskuntaverkostot ja energiahuolto:* Työpaikka-alueen toteuttamisen myötä maantieyhteys liittymineen Lahden moottoritielle saakka uudistetaan. Alue sijaitsee olemassa olevan kunnallisteknisen verkoston varrella, ja työpaikka-alue hyödyntää helposti sen halki kulkevaa maakaasuverkkoa.
- *Helsingin seudun erityiskysymykset:* Kts. toimiva aluerakenne.
- *Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet:* Kaava-alueella sijaitsee neljä mahdollista metsälain 10§ mukaista kohdetta, joita metsäkeskus ei ole varmistanut. Kohteet on esitetty kuvassa 9. Kohde 31 on lehtomainen kasvillisuuskuvio, jonka latvuserroksessa kasvaa lehmusta. Kohteet

12, 21 ja 30 ovat suhteellisen luonnontilaisina säilyneitä korpi ja rämealueita. Lounaisosan lehtomainen sekametsä ja kaksi suota, (kohteet 18 a ja b) reunametsineen muodostavat linnustollisesti monipuolisen alueen. Alueilla ei ole tavattu uhanalaisia lintulajeja. Alueella ei ole muita luonto- tai kulttuuriarvoltaan erityisiä arvoja sisältäviä kohteita. Alueelta lähtee latvapuroja Siipoonjokeen, joka kuuluu Natura 2000 -ohjelmaan, mutta kaavan toteuttaminen ei vaaranna Naturan perusteina olevia arvoja.

4.4 Kaavan suhde yleiskaavan sisältövaatimuksiin

Jos asemakaava laaditaan alueelle, jolla ei ole voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on maankäyttö- ja rakennuslain 54 § mukaisesti asemakaavaa laadittaessa soveltuvin osin otettava huomioon mitä yleiskaavan sisältövaatimuksista maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään (MRL 39 §).

- *Yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään:* Kaava noudattaa uuden maakuntakaavan periaatteita. Voimassa olevaan seutu- ja maakuntakaavan yhdistelmään nähden asemakaavoitettava alue on merkittävästi laajempi.
- *Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys:* Bastukärin työpaikka-alueen asemakaava hyödyntää jo valmiina olevia, maa-aineisten ottotoiminnan jäljiltä syntyviä alueita, edistää alueiden verkostoitumista ja työnjakoa sekä parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Työpaikka-alue on hyvin saavutettavalla paikalla olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteydessä. Alueelta on sujuva yhteys Vuosaaren satamaan, jolloin asemakaavalla edistetään Helsingin seudulle määriteltyjä tavoitteita, joihin kuuluu mm. Vuosaaren satamajärjestelyjen kehittäminen. Alue sijoittuu maa-aineksen louhinta-alueelle, jolla ei ole vaarantuvia kulttuuri- ja luonnonperinnön tai maiseman arvoja.
- *Asumisen tarpeet ja palvelujen saatavuus:* Kaava-alue ei ole asutuksen välittömässä läheisyydessä. Ympäröivään asutukseen kaavamuuksien vaikutus kuitenkin jonkin verran. Keraväntien liikenteen arvioidaan lisääntyvän n. 40 prosentilla. Alueelle syntyy todennäköisesti myös palvelurakentamista, jolloin alueen palvelurakenne ja joukkoliikenneyhteydet tulevat paranemaan työpaikka-alueen rakentumisen myötä.
- *Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön luonnon ja talouden kannalta kestäväällä tavalla:* Kaavamuuksien hyödyntää olemassa olevaa liikenneverkkoa ja kaava-alueen liikenteellisesti hyvää sijaintia pääkaupunkiseudun aluerakenteessa. Alueen toteuttaminen aiheuttaa voimakkaan tarpeen Keraväntien varren erillisen kevyen liikenteen reitin toteuttamiseen sekä joukkoliikenteen järjestelyjen parantamiseen alueella. Alue voidaan suoraan liittää olemassa olevaan kuntatekniseen verkostoon, ja se voi hyödyntää alueen kautta kulkevaa maakaasulinjaa.
- *Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön:* Kaavan mukaiset toiminnot eivät aiheuta elinympäristölle terveysriskejä. Kaavan mahdollistama liikennemäärän lisäys alueen liikenneverkkoon aiheuttaa Keraväntien varrella melukuorman lisääntymistä. Lähin asuinalue Keravan kaupungin puolella sijaitsee n. 150 metrin päässä Keraväntiestä ja noin 400 metrin päässä kaava-alueen reunasta. Työpaikka-alueen toteuttaminen vaatii Keraväntien parantamista, jonka yhteydessä on huolehdittava liikennemelun torjunnasta. Maa-ainesten louhinta alueella loppuu, ja sen aiheuttama melu- ja pölyhaitta poistuu.
- *Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen:* Vaikutukset ovat paikallisia ja kohdistuvat jo voimakkaasti ihmisen muokkaamaan maastoon. Kaavamuuksien alueella ei ole sen lounaisosassa sijaitsevan, linnustollisesti monipuolisen alueen ja neljän mahdollisen metsälain 10§ mukaisen kohteen lisäksi muita arvokkaiksi luokiteltuja luonto- tai maisemakohteita, eikä alue rajoitu tai ole osa arvokkaaksi luokiteltua maisemaa. Kaava-alue ei

sijaitse pohjavesialueella. Alueen toiminnasta ei aiheudu kuormitusta ympäröivään luontoon. Laajoilta pinnoilta kertyvät valumavedet kerätään alueella oleviin seisotusaltaisiin ennen niiden kulkeutumista alueen vesistöihin. Pintavesien mahdolliset riskit Sipoonjokeen on minimoitu suunnittelemalla ja mitoittamalla tarvittava hulevesien käsittely yhteistyössä ympäristökeskusten asiantuntijoiden kanssa.

- *Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys:* Hanke pienentää metsä- ja suoalueita Keravantien etelä- ja pohjoispuolilla. Alueet eivät kuitenkaan ole aktiivisessa virkistyskäytössä. Alueella toimiva motocross-rata voi jatkaa toimintaansa myös hankkeen aloitusvaiheessa, mutta lopputilanteessa sille ei ole alueella tilaa osoitettu.
- *Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeudenhaltijalle kohtuutonta haittaa:* alueen suurin maanomistaja on Sipoon kunta. Toteutushankkeisiin ei ryhdytä ennen alueen käyttäjien nykyisten vuokrasopimusten päättymistä.

5. KAAVAN VAIKUTUKSET

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä Keravantien pohjoispuolella on jonkin verran haja-asutusta, mutta muutoin alue on asumatonta ja nykyisen toiminnan vuoksi ei ole alueen läheisyydessä asuvien käytössä. Työpaikka-alue rajaa laajan alueen yleisen käytön ulkopuolelle, sillä työpaikkatontit tulevat olemaan pääosin aidoin rajattuja, eikä työpaikka-alueen läpi ole tarpeen johtaa viher- tai virkistysyhteyksiä. Myös nykyinen moottorirata poistuu rakentamisen myötä alueelta.

Maakunnallisella tasolla osoitettu viheryhteystarve alueen itäpuolella on toteutettavissa.

Kaavassa osoitetut toiminnot eivät aiheuta terveysriskejä alueella työskenteleville tai lähialueen asukkaille. Liikenteen määrä Keravantiellä kaava-alueesta länteen kasvaa noin kaksinkertaiseksi, eli keskimääräinen vuorokausiliikenne tulee olemaan yli 12000 ajoneuvoa vuonna 2020. Myös liikenteen hiukkaspäästöt tulevat kasvamaan. Lisääntyvä liikenne aiheuttaa hiukkasmäärän kasvua.

Keravantien varressa olevan Levonmäen asutusalueen lähimmät asuinrakennukset ovat noin 200 metrin päässä tiestä. Asemakaavatyön aikana tullaan selvittämään melun leviäminen ennustetilanteessa ja sen vaikutukset. Tarvittavat toimet melun torjumiseksi huomioidaan Keravantien ja moottoritien välille laadittavassa yleistasoisessa parannussuunnitelmassa (Uudenmaan tiepiiri). Bastukärin kaava-alueelta itään asutusta on Sipoon Martinmäessä, missä lähimmät asuinrakennukset ovat noin 150 metrin päässä tiestä. Liikenne lisääntyy Martinmäen kohdalla kuitenkin selvästi vähemmän kuin Levonmäessä.

Keravan kaupungin Keinukallion ulkoilualuetta vasten muodostetaan maisemavalli, joka toimii näköesteenä työpaikka-alueen suuntaan ja jolla estetään meluhaittojen leviäminen työpaikka-alueelta.

Työpaikka-alueen toteutumisen myötä Keravantien varteen toteutetaan vähintään lännen suuntaan kevyen liikenteen erillinen väylä ja lopputilanteessa alikulkuyhteys Keravantien ali.

5.2 Vaikutukset luonnonoloihin

Tarkastelualueen maaperä on vaihtelevaa. Painanteissa maaperä on enimmäkseen savea ja ylevimmillä alueilla kalliota. Topografiasta johtuen alueella on paljon erityyppisiä luontotyyppejä: soistumia, kuivia paljaita kalliolakeja ja näiden välillä kangasmetsää. Soiden maaperä on vaihtelevasti saraturvetta tai savea.

Tarkastelualueen luonto on kallioaineksen ottotoiminnasta johdosta suurelta osin muuttunut. Alueen suot on pääosin hakattu ja ojitettu.

Tarkastelualueella esiintyy paikoittain liito-oravan elinympäristöksi soveltuvaa puustoa. Alueella ei kuitenkaan ole tehty havaintoja liito-oravasta. Maastotarkistuksessa ei havaittu yhtään liito-oravan papanaa potentiaalisten puustojen tuntumassa. Maa-ainesten ottoalueen eteläpuolella sijaitsevilla puoliavoimilla alueilla havaittiin maastotarkistuksen aikana runsaasti hirven jätöksiä.

Keravantien reunavyöhyke on reunavaikutuksista (mm. runsaasta valosta) johtuen lehtipuuvaltainen. Puusto koostuu järeistä haavoista ja koivuista.



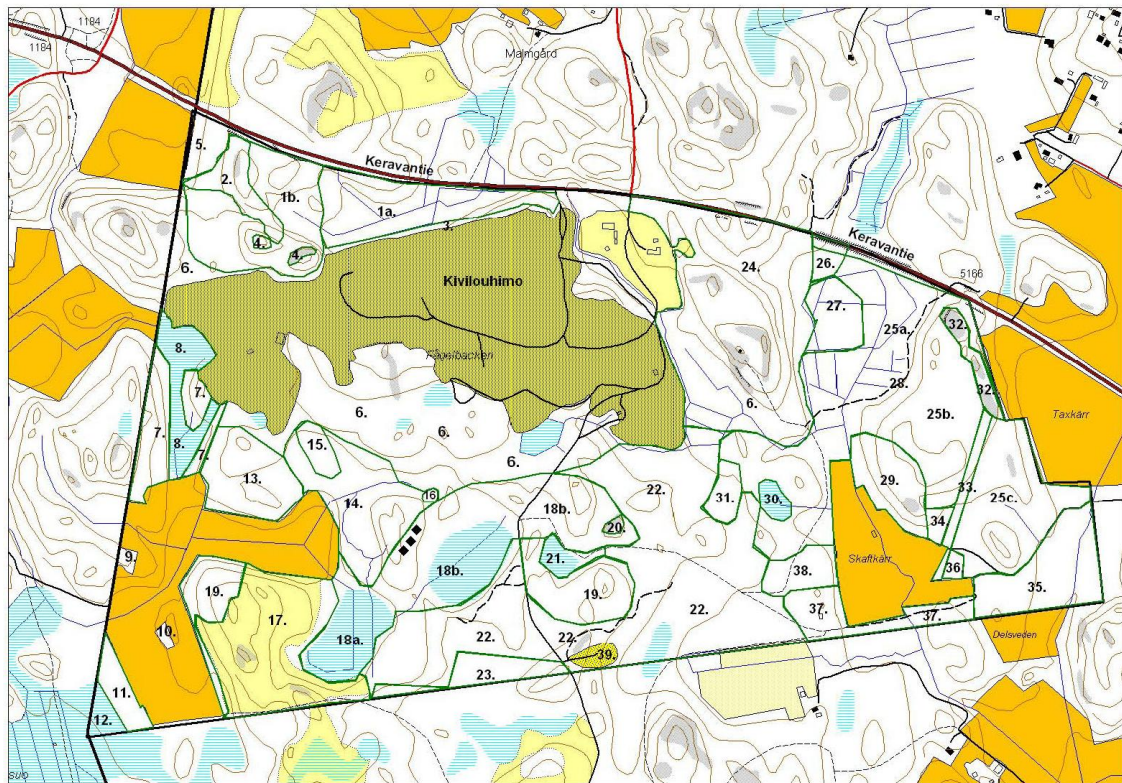
Kuva 11. Bastukärren luonto on mm. hakkuiden (kuvassa) ja aineksenoton johdosta muuttunut.

Bastukärren suunnittelualue on hakkuiden, maa-ainesten oton ja lukuisien ojitus-ten takia muuttunut, eikä luonnontilaisia alueita juurikaan löydy.

Alueen merkittävimmät luontokohteet ovat lehtomainen kasvillisuuskuvio jonka latvuserroksessa kasvaa lehmusta (kohde 31 kuvassa 10) sekä suhteellisen luonnontilaisina säilyneet rämeet ja korpi (kohteet 12,21 ja 30). Kohteet on ympäristötutkimus Yrjölä Oy:n 2006 Sipoon kunnalle tekemässä asemakaava-alueiden luontoarvioinnissa arvioitu metsälain 10 § mukaisiksi metsien monimuotoisuuden säilymisen kannalta erityisen tärkeiksi elinympäristöiksi. Alueellinen metsäkeskus ei ole inventoinut aluetta ja vahvistanut niiden olevan metsälakikohteita. Alueen ollessa metsätalousaluetta, toimet jotka vahingoittavat metsälakikohteiden ominaispiirteitä ovat kiellettyjä. Käyttötarkoituksen muuttuessa joksikin toiseksi ei metsälaki ole voimassa.

Alueen lounaisosan lehtomainen sekametsä ja kaksi suota, (kohteet 18 a ja b) reunametsineen muodostavat linnustollisesti monipuolisen alueen. Alueilla ei ole tavattu uhanalaisia lintulajeja. Alueella ei ole muita kohteita joilla olisi suojeluarvoa. Varsinaisia ekologisia käytäviä ei ole tarvetta säilyttää alueen sisällä, koska tarkastelualueen ympärillä on riittävästi yhtenäisiä metsäalueita.

Selvitysalueella ei maastokäynnin eikä SYKE:n uhanalaisten lajien rekisterin perusteella ole suojelunarvoisia eläimiä tai kasvilajeja.



Kuva 12. Bastukärren alueen kasvillisuuskuviot Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvityksen mukaan.

Kallioaineksen oton vuoksi suunnittelualueelle ei jää paljoakaan metsiä. Alue louhitaan ja tasataan suuriksi tonteiksi, joilta vielä nyt jäljellä olevat metsät kaadetaan. Alueen länsi-, itä- ja pohjoisreunaan jätetään metsäkaistat suoja-puustoksi. Alueen koillis-, kaakkois- ja lounaiskulmiin muodostetaan laajat suo-javiheralueet (**EV-1**) luonnonmukaista hulevesien käsittelyä varten.



Kuva 13. Kallioaineksen louhintaa alueella.

Tehdyn selvityksen perusteella alueella ei ole luonnonsuojelullisia arvoja, jotka asettaisivat esteitä kaavan toteuttamiselle. Alueella ei esiinny uhanalaisia kasveja tai eläimiä, eikä alue ole luonnonolojen kannalta erityisen merkittävä.

Toteutettavat laajat asfaltti- ja kattopinnat tuottavat hetkittäin suuria valumavesimääriä. Valumavesien hallintaa varten alueelle on osoitettu niiden johtamis-

ta ja keräämistä varten altaita. Vedet kerätään seisotusaltaisiin, jolloin vältetään vesien hallitsematon kulkeutuminen ympäröivään maastoon. Altaista vesi johdetaan Keravajokeen ja Sipoonjokeen, joista jälkimmäinen kuuluu Natura 2000 -verkostoon. Rakennussuunnittelussa varmistetaan Sipoonjokeen johdettavien vesien virtaaman rajoittaminen ja riittävä puhdistaminen yhteistyössä Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa.

5.3 Vaikutukset maisemaan ja rakennettuun ympäristöön

Suunnittelualuetta ei ole luokiteltu maisemallisesti arvokkaaksi, eikä siellä ole metsälakikohteita lukuun ottamatta luonnonarvoiltaan merkittäviä alueita tai suojeltavaksi luokiteltuja kohteita. Alueella ei ole sellaisia rakennettuja alueita tai kohteita, joiden säilymisen kannalta kaavan toteutumisella olisi haitallisia vaikutuksia.

Suunnittelukohde poikkeaa merkittävästi ympäröivästä agraarimaisemasta ja alueella on kalliokiviaineksen ottotoimintaa käynnissä. Kiviainesvarastokasat sekä louhinnassa käytetyt tuotantolaitteet näkyvät selvästi Keravantielle.

Maa-ainesten ottotoiminnan päätyttyä kaava-alue muodostuu laajoiksi, eri korkeusasemilla oleviksi kentiksi, jotka ovat täysin avoimia. Alueen korkeuseroja tasataan maa-aineksella, mutta selkeitäkin korkeuseroja jää jäljelle (*liite 6, alustava tasaussuunnitelma*).

Näkyvin muutos maisemassa on Keravantien varren metsän poistaminen, mikä on jo suurelta osalta tien vartta tehty. Tien eteläpuolelle on osoitettu maavallirakennelma, joka maisemoidaan. Rakentaminen jää suurelta osaltaan vallin peittoon. Keravantien pohjoispuolinen kaava-alue on nykyisellään jo merkittävältä osaltaan logistiikkatoiminnan käytössä olevaa kenttää.

Alueelle sijoittuva rakentaminen on mittakaavaltaan suurta ja muuttaa merkittävästi Keravantien varren maisemaa nykyisestä, erityisesti eritasoliittymävaihtoehdon toteutuessa. Alueen toimintojen vaatimia laajoja kenttämäisiä alueita jäsentää katuverkko, jonka varten alueen maisemarakentamisen toimenpiteet keskitetään. Maisemoinnin painopiste sijoittuu kohtiin, missä on eniten liikkuja: Keravantien ja alueen sisäisen katuverkon varten (*liite 4, lähiympäristön suunnitteluohe*).

Alueen itäpuolisen, maataloustoiminnan leimaaman maiseman ja työpaikka-alueen väliin jätetään nykyinen metsävyöhyke suojaviheralueeksi. Samoin Keravaan rajautuva alueen osa, joka nykyisellään on osin avointa, kenttämäistä maisemaa annetaan kehittyä ja tarvittaessa istutetaan suojaviheralueeksi.

Nykyisen toiminnan maisemalliset vaikutukset ovat merkittävästi näkyvämpiä kuin kaavassa esitetyt logistiikka-alueen aiheuttamat maisemalliset muutokset.



Kuva 14. Alustava tasauskartta lopullisesta tilanteesta työpaikka-alueella.

5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kun Bastukärriin työpaikka-alue toteutetaan, syntyy Sipoon länsiosiin suuri työpaikkakeskittymä. Se muuttaa Sipoon aluerakennetta siten, että Sipoon keskeiset osat suuntautuvat enemmän länteen Keravalle ja Lahdenväylälle. Bastukärriin alueelle saattaa syntyä jopa 500 uutta työpaikkaa, joka vastaisi lähes 10 % yleiskaava 2025 arvioidusta työpaikkamäärän kasvusta Sipoossa (6000 työpaikkaa). Työpaikka-alueen rakentaminen todennäköisesti lisää Sipoon työpaikkaomavaraisuutta. Kunnan asukkaiden työssäkäynnistä suuntautuu n. 38 % Sipooseen.

Työpaikkojen lisääntyminen kasvattaa myös joukkoliikenteen käyttäjämäärää Keravan ja Nikkilän välisillä reiteillä ja kasvattaa painetta joukkoliikenteen kehittämiseksi sekä kunnan sisällä ja muuhun pääkaupunkiseutuun nähden.

Alueen riittävä laajuus, helpot perustamisolosuhteet ja sijainti ovat tehneet sen erityisesti paljon tilaa vievien logistiikkatoimintojen kannalta houkuttelevaksi. Alueelta on lyhyt yhteys Vuosaaren satamaan, pääkaupunkiseudulle sekä keskeisille moottori- ja raideliikenneväylille.

Työpaikka-alue ei sijoitu päällekkäin kokonaismaakuntakaavan ja Sipoon yleiskaava 2025 -ehdotuksen osoittaman taajama-asutuksen pitkän aikavälin laajenemistarpeen kanssa.

Työpaikka-alue sijoittuu Keravan kaupungin Keinukallion ulkoilualueen viereen, mutta ei ole ristiriidassa maakunta- ja tai yleiskaavatasolla ulkoilu- ja virkistystoiminnalle varattujen alueiden tai virkistysyhteystarpeiden kanssa.

Työpaikka-alue voidaan liittää olemassa olevaan kuntatekniseen verkostoon, ja se voi hyödyntää alueen kautta kulkevaa maakaasulinjaa.

5.5 Vaikutukset liikenteeseen

Liikenteelliset vaikutukset on arvioitu erikseen laaditussa liikenneselvityksessä (Ramboll Finland Oy, 16.10.2007). Selvitys on kokonaisuudessaan *liitteenä 5*. Selvityksen johtopäätöksinä on esitetty yhteenveto ja toimenpide-ehdotukset, jotka toteutuvat vaiheittain rakentamisen määrän ja liikenteen määrän kasvaessa:

- Alkuvaiheessa pääliittymä kanavoidaan ja varustetaan ryhmittymiskais-toilla.
- 2. vaiheessa Keravantie uudistetaan 2+2-kaistaiseksi vähintään jonkin matkaa liittymän molemmin puolin. Pääliittymä toimii 2-kaistaisena kiertoliittymänä.
- Kaavan mahdollistaman lopputilanteen toteutuessa eritasoliittymä on selvityksen mukaan ainoa toimiva vaihtoehto.

Alueen täysmittainen toteutuminen vaatii Keravantien toimivuuden parantamista ja samaten Vanhan Lahdentien ja Lahdenväylän liittymien parantamista. Kunnan ja Uudenmaan tiepiirin välillä on sovittu, että Keravantien parannustarpeista logistiikka-alueen ja Lahden moottoritien väliltä laaditaan toimenpidesuunnitelma liikenneselvitysten perusteella.

Keravantien parantamisen yhteydessä selvitetään myös liikennemelun määrä ja laaditaan meluntorjuntaa varten.

Liikennemäärien voimakkaan kasvun myötä Keravantien varteen on toteutettava erillinen kevyen liikenteen väylä vähintään logistiikka-alueesta länteen. Samaten Keravantien ylitys on varauduttava toteuttamaan yli- tai alikulkuna työpaikka-alueen kohdalla. Lisäksi Keravantielle sijoitetaan joukkoliikenteen pysäkit, jotka palvelevat työpaikka-aluetta. Sipoo ja Kerava neuvottelevat yhdessä joukkoliikenteen järjestämisestä.

Kaavassa osoitetaan pääliittymästä pohjoiseen Talman suuntaan katuvaraus, joka mahdollistaa kokonaismaakuntakaavan ja Sipoon yleiskaava 2025 - mukaisen yhteyden toteutuksen.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Toteutushankkeet voidaan käynnistää asemakaavan tultua voimaan. Alueen rakentuminen toteutuu vaiheittain. Toteutushankkeiden aikataulua säätelee alueella myös voimassa olevien vuokrasopimusten kesto. Aloitusvaihe voidaan käynnistää nykyisin liikenne- ja maanomistussuhteiden perusteella.

7. SUUNNITELMAA KOSKEVAT ASIAKIRJAT, SELVITYKSET JA LÄHDEMATERIAALI

- Kokonaismaakuntakaava. Itä-Uudenmaan liitto, 12.11.2007.
- Keski-Sipoon osayleiskaava
- Bastukärrin alueen liikenneselvitys. Sito Oy, 29.3.2006.
- Kirjallinen tiedonanto. Nyman, Curt. Sipoon kunnan ympäristönsuojelupäällikkö, 18.5.2006.
- Maapoliittinen ohjelma. Sipoo kunta, 17.10.2005.
- Ympäristölupapäätös. Skanska Asfaltti Oy, Talman asfalttiasema, asfalttijätteen välivarastointi ja murskaus. Uudenmaan ympäristökeskus, 17.8.2005. Dnro 0197Y0247-111.
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella. Itä-Uudenmaan liitto, 2002.
- Sipoon yleiskaava 2025: Rakennemallit. Alustava luonnos. Sipoon kunta, 10.4.2006.
- Yleiskaava 2025, luonnos. Sipoon kunta, 13.2.2007.
- Hespo 2003, Helsingin seutu – Porvoo aluerakenneselvitys. Raportti 2/2004. Itä-Uudenmaan liitto. Strafica Oy, MA-arkkitehdit, 2004.
- Bastukärrin kaava-alueen luontoselvitys. Ramboll Finland Oy, 2006.

- Bastukärren logistiikka-alueen liikenneselvitys. Ramboll Finland Oy, 16.10.2007.
- Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvitykset. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006.
- Lähiympäristön suunnitteluohje. Ramboll Finland Oy, 24.4.2008.
- Työpaikka-alueen alustava tasaussuunnitelma. Ramboll Finland Oy, 24.4.2008.
- Bastukärren hulevesisuunnitelma. Ramboll Finland Oy, 13.5.2008.
- Kaavaluonnoksesta tulleeeseen palautteeseen laaditut vastineet, Ramboll Finland Oy / Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy, 1.11.2007.
- Kaavaehdotuksesta tulleeeseen palautteeseen laaditut vastineet. Ramboll Finland Oy / Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy, 29.4.2008.

Espoossa 13.5.2008

Jari Mannila, FM
Ramboll Finland Oy

Mikko Rusanen, arkkitehti SAFA YKS 362
Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

8. LIITTEET

1. Asemakaava, karttaote ja -määräykset, 24.4.2008
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 2.1.2008
3. Yleisnäkymä alueelta
4. Lähiympäristön suunnitteluohje, 24.4.2008
5. Bastukärren logistiikka-alueen liikenneselvitys, 16.10.2007
6. Työpaikka-alueen alustava tasaussuunnitelma, 24.4.2008
7. Bastukärren hulevesisuunnitelma, 13.5.2008
8. Seurantalomake
9. Muistio, viranomaisneuvottelu 21.4.2008
10. Muistio, Uudenmaan ympäristökeskus 6.5.2008.