

**BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutos,
Martinkylä**

**BA 3 Detaljplaneändring för Bastukärr arbetsplatsområde,
Mårtensby**

*Asemakaavan selostus
Detaljplanebeskrivning*



ASIA / ÄRENDE 2163/05.00.01/2011

Rajauksen mukaan asemakaava koskee seuraavia kiinteistöjä tai osia niistä: R:No 7:63, 7:65, 7:251, 7:281, 7:282, 7:286, 7:288, 7:84, 7:280, 7:114, 7:115 ja 7:113. Alue kuuluu Martinkylän maarekisterikylään ja on yksityisessä tai Sipoon kunnan omistuksessa.

Asemakaavan muutos koskee teollisuus- ja varastorakennusten kortteleita 701 ja 702 sekä osaa kortteleita 700, 703, 704 ja 705 sekä ja niihin liittyviä liikenne-, katu-, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia alueita ja suojaviheralueita.

Muutoksella muodostetaan korttelien 700, 703, 704 ja 705 osa näihin liittyvine yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevine-, suojaviher- ja katualueineen sekä poistetaan katu- ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia alueita.

Tämä selostus liittyy 3.4.2013 päivättyyn asemakaavakarttaan (1:2 000).

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

Selostuksen valokuvat © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö.

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

Kaavan laatijat:

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

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

Enligt avgränsningen berör detaljplanen följande fastigheter eller delar av dessa: R:Nr 7:63, 7:65, 7:251, 7:281, 7:282, 7:286, 7:288, 7:84, 7:280, 7:114, 7:115 och 7:113. Området ingår i Mårtensby jordregisterby och ägs dels av privatpersoner och dels av Sibbo kommun.

Detaljplaneändringen omfattar kvarteren 701 och 702 för industri- och lagerbyggnader samt delar av kvarteren 703, 704 och 705 samt till dessa anslutande trafik- och gatuområde samt område för samhällsteknisk försörjning och skyddsgrönområden.

Genom ändringen bildas delar av kvarteren 700, 703, 704 och 705 samt till dessa hörande områden för samhällsteknisk försörjning, skyddsgrön- och gatuområden samt slopas gatuområde och område för samhällsteknisk försörjning.

Beskrivningen gäller detaljplanekartan (1:2 000) daterad 3.4.2013.

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

Fotografier © Sibbo kommuns planläggningsenhet.

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

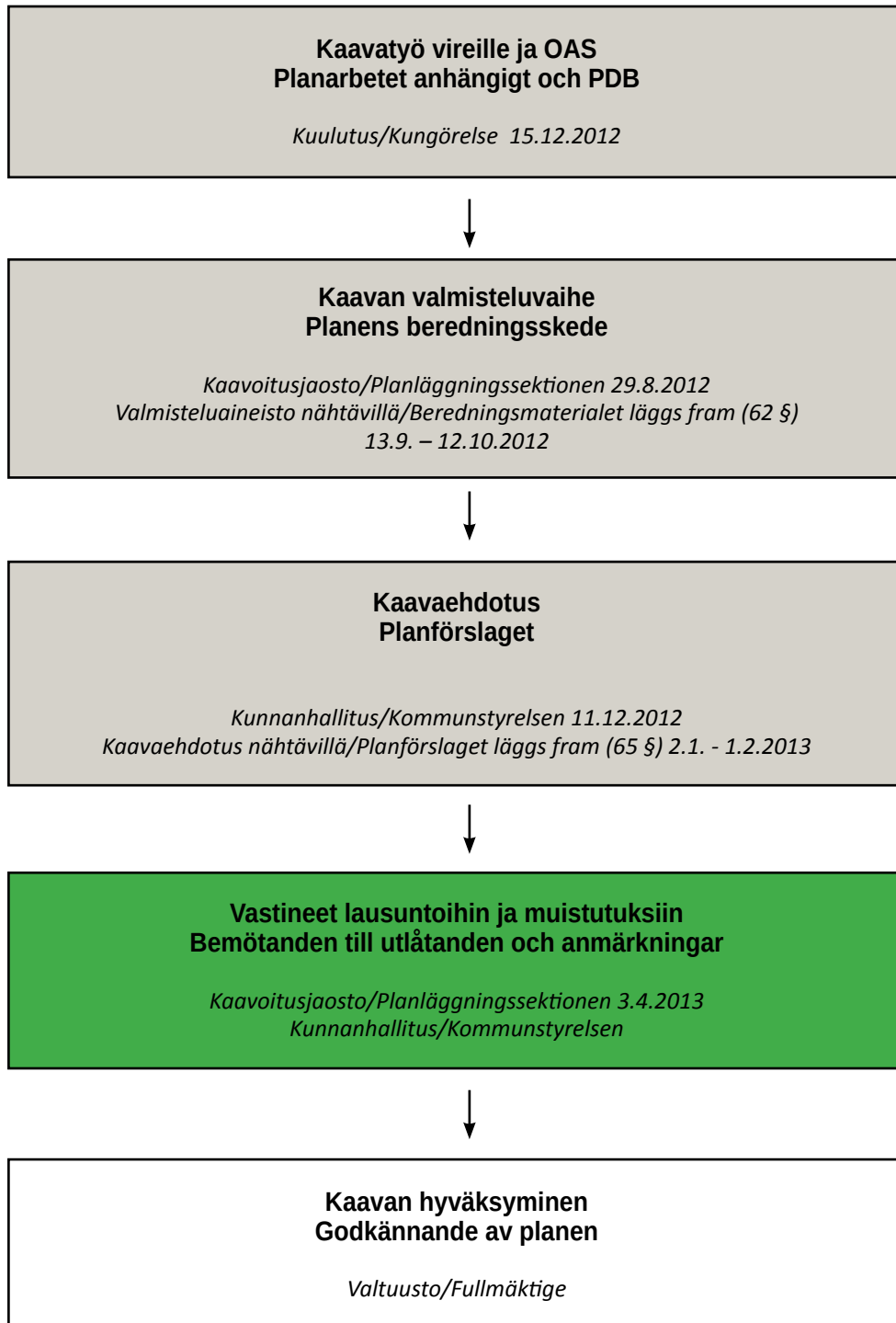
Planens beredare:

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

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



Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet - Planprocess och behandlingsskeden



1. Perus- ja tunnistetiedot - Bas- och identifikationsuppgifter

1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoo
Kunnan osa: Martinkylä
Kiinteistöt: R:No 7:63, 7:65, 7:251, 7:281, 7:282, 7:286, 7:288, 7:84, 7:280, 7:114, 7:115 ja 7:113.
Kaavan nimi: BA 3 Bastukärrin työpaikka-alueen asemakaavan muutos
Kaavanumero: BA 3

1.2 Kaava alueen sijainti

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 73 hehtaaria. Muutosalue on Keravan rajalla Keravantien, mt 148, eteläpuolella. Etäisyys Nikkilän ja Keravan keskustasta on noin 4,5 km. Lahdenväylän liittymään Keravantien kautta on n. 2,5 km.

Muutosalue rajautuu pohjoisessa Keravan tiehen ja toteutuneeseen Inex Oy:n keskusvaraston tonttiin. Etelässä muutosalue päättyy lainvoimaisen Bastukärrin asemakaavan rajaukseen. Alue on tällä hetkellä lähinnä kiviaineksen otto- ja murskausaluetta, siellä sijaitsee myös betoniase-ma.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti Bastukärr Freeway Logistic City-työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä. Alkuperäinen asemakaava on osittain toteutunut Inex Oy:n keskusvaraston muodossa, mutta on osoittautunut, että alueen korttelikoot ja liikennetarkatut ovat osittain vanhentuneet. Kaavan muutostyö sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2012-15, tarkoituksena on tehdä asemakaavasta nykytilanteessa helpommin toteutettava.

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun: Sibbo
Kommundel: Mårtensby
Fastigheter: R:No 7:63, 7:65, 7:251, 7:281, 7:282, 7:286, 7:288, 7:84, 7:280, 7:114, 7:115 och 7:113.
Planens namn: BA 3 Detaljplaneändring för Bastukärr arbetsplatsområde
Plan nr: BA 3

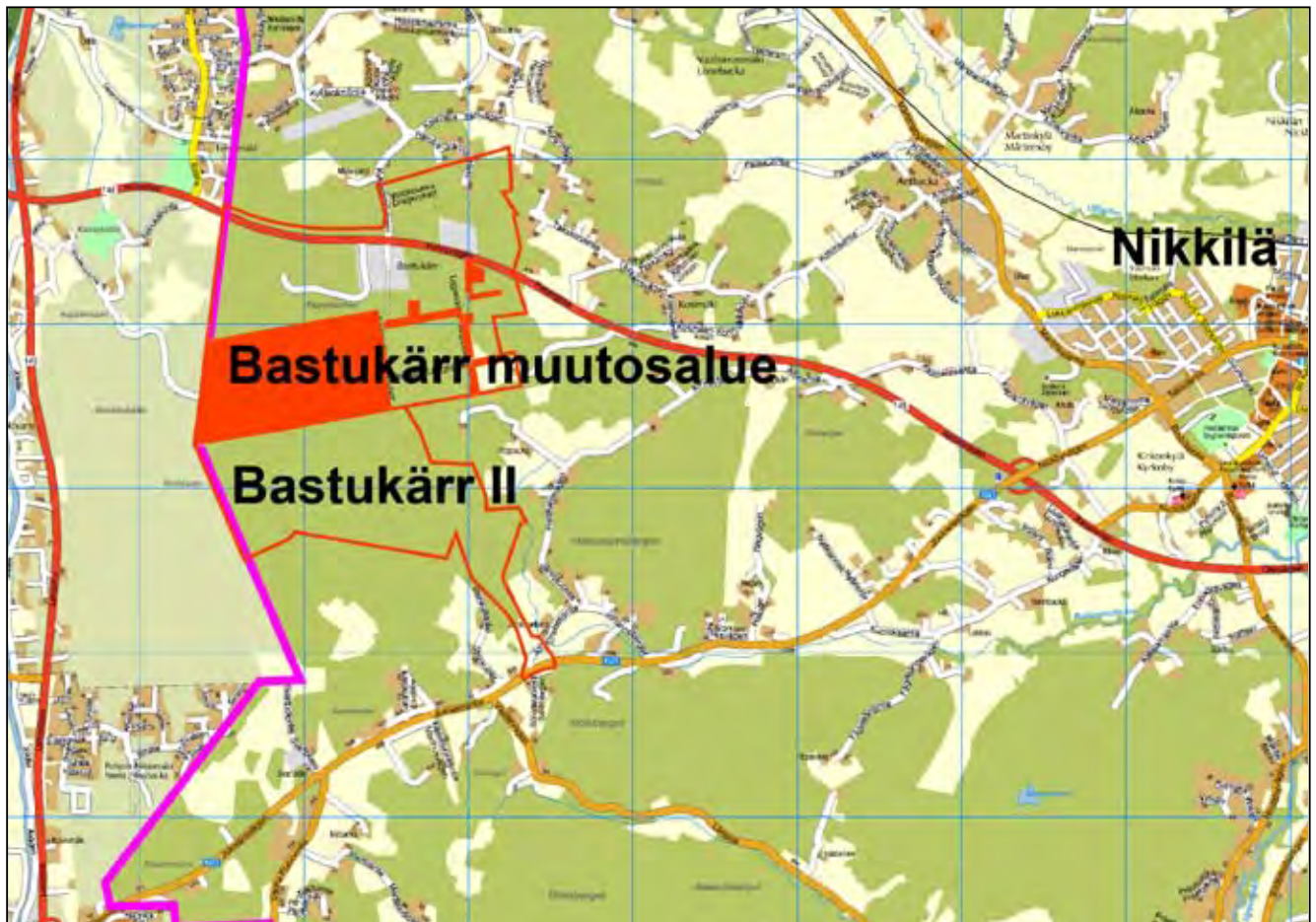
1.2 Planområdets läge

Området för detaljplaneändringen omfattar totalt ca 73 hektar. Det ligger på gränsen till Kervo söder om landsväg 148. Från Nickby och Kervo centrum är avståndet ca 4,5 km. Till anslutningen till Lahtisleden via Kervovägen (landsväg 148) är avståndet ca 2,5 km.

Ändringsområdet gränsar i norr till Kervovägen och till den genomförda tomten för Inex Ab:s centrallager. I söder upphör ändringsområdet vid gränsen till den lagkraftvunna detaljplanen för Bastukärr. Området är för närvarande främst ett stentäkts- och stenbrytningsområde där det även finns en betongstation.

1.3 Detaljplanens syfte

I enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 är planeringsområdet en del av ett viktigt arbetsplatsområde. Bastukärr Freeway Logistic City kommer att bli en betydande arbetsgivare i Sibbo, och det har visat sig att områdets kvartersstorlekar och trafiklösningar delvis är föråldrade. Arbetet med att ändra planen ingår i kommunens planläggningsprogram 2012–2015 och syftar till att förenkla planens genomförande jämfört med nuläget.



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

1.4 Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1	Tunnistetiedot	2
1.2	Kaava alueen sijainti	2
1.3	Asemakaavan tarkoitus	2
1.4	Sisällysluettelo	4
1.5	Liitteet	5
1.6	Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista	5
2.	TIIVISTELMÄ	8
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	8
2.2	Asemakaava	8
3.	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	9
3.1	Suunnittelualan yleiskuvaus	9
3.1.1	Luonnonympäristö	10
3.1.2	Rakennettu ympäristö	10
3.1.3	Erytispiirteet ja ympäristön häiriötekijät	12
3.1.4	Maanomistus	16
3.1.5	Aluetta koskevat sopimukset	16
3.2	Suunnittelutilanne	17
3.2.1	Maakuntakaava	18
3.2.2	Yleiskaava	19
3.2.3	Asemakaava	20
3.2.4	Rakennusjärjestys	20
3.2.5	Pohjakartta	20
4	ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET	21
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	21
4.2	Asemakaavasunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	21
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	21
4.3.1	Osalliset	21
4.3.2	Vireille tulo	22
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	22
4.4	Asemakaavan tavoitteet	23
4.4.1	Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset	23
4.4.2	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	23
4.4.3	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	25
5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	27
5.1	Kaavan rakenne	27
5.1.1	Mitoitus	28
5.1.2	Palvelut	29
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	29
5.3	Aluevaraukset	29
5.3.1	Korttelialueet	29
5.3.2	Muut alueet	30
5.4	Kaavan vaikutukset	30
5.4.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	30
5.4.2	Vaikutukset luonnonympäristöön	31
5.4.3	Vaikutukset kuntatalouteen	32
5.5	Ympäristön häiriötekijät	33
5.5.1	Vaikutukset liikenteeseen ja meluun	33
5.5.2	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	32
5.5.3	Vaikutuksen joukkoliikenteeseen	35
5.5.4	Tieliikennemelu	35
5.5.5	Louhinnan ja maa-ainesten ottotoiminnan keskeiset vaikutukset YVA-selostuksen v.2008 pohjalta	37
5.6	Asemakaavamerkinnot ja määräykset	41
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	42
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	42
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	42
6.3	Toteutuksen seuranta	42

1.5 Liitteet

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 2. Asemakaavakartan pienennös
- Liite 3. Asemakaavan merkinnät ja määräykset
- Liite 4. Havainnekuva, Sok Oy:n uusi logistiikkakeskus, Parviainen Arkkitehdit Oy
- Liite 5. Viranomaisneuvottelun muistio
- Liite 6. Vastineet mielipiteisiin ja lausuntoihin
- Liite 7. Asemakaavan seurantalomake

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

- Sipoon tieliikenteen meluselvitys. WSP LT-Konsultit Oy, 2006 ja 2010
- Sipoon yleiskaava 2025 – Liikenneverkkoselvitys. Strafica Oy ja Sito Oy, 2008
- Maantien 148 liikenneverkkoselvitys, Strafica, 2010
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella (Itä-Uudenmaan liitto, 2002).
- Luonto- ja kasvillisuus selvitys (Ramboll Finland Oy, 2006).
- Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvitykset (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006)
- Bastukärrin logistiikka-alueen liikenneselvitys (Ramboll Finland Oy, 16.10.2007)
- Kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella, Uudenmaan ympäristökeskuksen raportteja 7 / 2009, Sirkka-Liisa Helminen, Kirsi Jokinen, Rauno Yrjölä
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU) Loppuraportti 2010, Jere Salminen, Itä-Uudenmaan liitto
- Luontoselvitykset 2012, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy
- Bastukärrin asemakaava-alueen louhinnat ja maa-ainesten jalostaminen Sipoon Martinkylässä, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 2008, Groundia Oy

Asemakaavan yhteydessä tehdyt selvitykset:

- Bastukärr hulevesitarkastelut, 2012, FCG Oy
- Ruddamsbäckenin uomatarkastelu, 2012, FCG Oy
- Tieliikenteen meluselvitys, 2012, Promethor Oy
- Bastukärr III työpaikka-alueen liikenneselvitys, 25.3.2013, Strafica Oy

1.4 Innehållsförteckning

1.	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Planområdets läge	2
1.3	Detaljplanens syfte.....	2
1.4	Innehållsförteckning	6
1.5	Bilagor.....	7
1.6	Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen	7
2.	SAMMANDRAG.....	8
2.1	Olika skeden i planprocessen	8
2.2	Detaljplanen.....	8
3.	UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN.....	9
3.1	En allmän beskrivning av området.....	9
3.1.1	Naturmiljön	10
3.1.2	Den byggda miljön	10
3.1.3	Särdrag och störande faktorer i miljön	12
3.1.4	Markägförhållanden	16
3.1.5	Avtal om området.....	16
3.2	Planeringssituation.....	17
3.2.1	Landskapsplan	18
3.2.2	Generalplan	19
3.2.3	Detaljplanen	20
3.2.4	Byggnadsordning.....	20
3.2.5	Grundkarta.....	20
4	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	21
4.1	Behovet av detaljplanering	21
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller denna	21
4.3	Deltagande och samarbete.....	21
4.3.1	Intressenter	21
4.3.2	Anhängiggörande	22
4.3.3	Deltagande och växelverkan	22
4.4	Mål för detaljplanen.....	23
4.4.1	Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen	23
4.4.2	Mål enligt utgångsmaterialet	23
4.4.3	Mål som uppkommit under processen	25
5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	27
5.1	Planens struktur	27
5.1.1	Dimensionering	28
5.1.2	Service	29
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	29
5.3	Områdesreserveringar	29
5.3.1	Kvartersområden	29
5.3.2	Övriga områden	30
5.4	Planens konsekvenser	30
5.4.1	Konsekvenser för den byggda miljön	30
5.4.2	Konsekvenser för naturmiljön	31
5.4.3	Konsekvenser för kommunekonomin	32
5.5	Störningsfaktorer i omgivningen	32
5.5.1	Konsekvenser för trafiken och bullret	32
5.5.2	Konsekvenser för trafiksäkerheten	33
5.5.3	Konsekvenser för kollektivtrafiken	35
5.5.4	Vägrafikbullret	35
5.5.5	Centrala konsekvenser av brytning och marktäkt på basen av miljökonsekvensbedömningen från år 2008	37
5.6	Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser.....	41
6	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....	42
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	42
6.2	Genomförande och tidsplanering.....	42
6.3	Uppföljning av genomförandet.....	42

1.5 Bilagor

- Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 2. Förminskning av detaljplanekartan
- Bilaga 3. Beteckningar och bestämmelser i detaljplanen
- Bilaga 4. Illustration över SOK Ab:s nya logistikcentral, Parviainen Arkkitehdit Oy
- Bilaga 5. Promemoria från myndighetssamrådet
- Bilaga 6. Sammanfattning av utlåtanden och åsikter samt bemötanden av dessa
- Bilaga 7. Blankett för uppföljning av detaljplanen

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

- Sipoon tieliikenteen meluselvitys. WSP LT-Konsultit Oy, 2006 ja 2010
- Sipoon yleiskaava 2025 – Liikenneverkkoselvitys. Strafica Oy ja Sito Oy, 2008
- Maantien 148 liikenneverkkoselvitys, Strafica, 2010
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella (Itä-Uudenmaan liitto, 2002).
- Luonto- ja kasvillisuusselvitys (Ramboll Finland Oy, 2006).
- Sipoon asemakaava-alueiden luontoselvitykset (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006)
- Bastukärren logistiikka-alueen liikenneselvitys (Ramboll Finland Oy, 16.10.2007)
- Kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella, Uudenmaan ympäristökeskuksen raportteja 7 / 2009, Sirkka-Liisa Helminen, Kirsi Jokinen, Rauno Yrjölä
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU) Loppuraportti 2010, Jere Salminen, Itä-Uudenmaan liitto
- Luontoselvitykset 2012, väliraportti, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy
- Brytning och förädling av marksubstans inom Bastukärrens detaljplaneområde i Martensby, Sibbo, Sammandrag: Miljökonsekvensbeskrivning, 2008, Groundia Oy

Utredningar som gjorts i samband med detaljplanearbetet för Bastukärr:

- Bastukärr hulevesitarkastelu, 2012, FCG Oy
- Ruddamsbäckens uomatarkastelu, 2012, FCG Oy
- Tieliikenteen meluselvitys, 2012, Promethor Oy
- Bastukärr III työpaikka-alueen liikenneselvitys, 25.3.2013, Strafica Oy

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

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

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

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

Asemakaavan luonnos oli nähtävillä 13.9. – 12.10.2012. Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot eri viranomaistoilta. Valmisteluaineisto oli myös esillä kaavanäyttelyssä 18.9.2012. Valmisteluvaiheen mielipiteitä saapui 4 ja lausuntoja 6. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 12.12.2012 pienten kaava-alueen muutosten vuoksi.

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 2.1. - 1.2.2013. Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot. Ehdotusvaiheen lausuntoja saapui 10 ja muistutuksia 1 kappaletta.

2.2 Asemakaava

Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti Bastukärrin työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, ja on osoittautunut, että alueen korttelikoot ja liikennetarkistukset ovat osittain vanhentuneet. Riittävän suuria alueellisemmille logistiikkakeskuksille sopivia tontteja on vähän tarjolla, ja Bastukärrin tonttikoot ovat osoittautuneet liian pieniksi. Rakennusoikeutta kaavamuutoksessa ei juurikaan lisätä. Alueen länsipuolelle muodostetaan yksi iso T-5-korttelialue, Bastukärrintie ja Konttie poistetaan. Logistiikkatie liittymineen mt 148:lle poistetaan tarpeettomana ja hankalana toteuttaa, ja samalla ET-alueen sijainti päivitetään. Tieverkon kehittämiseksi Keukuontielle lisätään uusi tie, nimeltään Rahtiraitti.

Liikenne- ja hulevesisuunnittelussa on tätä kaavamuutosta ja Bastukärr II:n asemakaavaa tarkasteltu myös yhdessä. Liittymien viitesuunnitelmat, alueelliset liikennevaikutukset ja hulevesien viivytykset ja purkureitti on tarkasteltu yhtenä kokonaisuutena. Ehdotusvaiheeseen on laadittu mm. luonnosvaiheen lausuntojen pohjalta omat selvityksensä sekä hulevesi- että liikenneselvityksiksi.

2. Sammandrag

2.1 Olika skeden i planprocessen

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

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

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

Utkastet till detaljplan var framlagt 13.9. – 12.10.2012. Ut-låtanden om planutkastet begärdes av ett antal myndigheter. Beredningsmaterialet var framlagt på en planut-ställning 18.9.2012. Om beredningsskedet inlämnades 4 åsikter och 6 utlåtanden. Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats 12.12.2012 p.g.a. små förändringar i planområdet.

Förslaget till detaljplan var framlagd 2.1 – 1.2.2013. Utlåtanden om planutkastet begärdes. I förslagsskedet inlämnades 10 utlåtanden och 1 anmärkning.

2.2 Detaljplanen

I enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 kommer arbetsplatsområdet Bastukärr att vara en betydande arbets-givare i Sibbo, men det har visat sig att kvarterstorlekarna och trafiklösningarna i området är delvis föråldrade. Det står överlag få tomter till buds som skulle vara tillräckligt stora och lämpliga för regionala logistikcentraler, och tomtstorlekarna i Bastukärr har visat sig vara för små. I planändringen kommer byggrätten inte att öka nämnvärt. I områdets västra sida bildas ett stort T-5-kvartersområde, Bastukärrsvägen och Containervägen tas bort. Logistikkvägen och anslutningen till landsväg 148 tas bort som obehövlig och svår att genomföra och samtidigt justeras ET-områdets läge. En ny väg, Fraktleden, läggs till för utvecklandet av vägnätet till Keukuovägen. När det gäller trafik- och dagvattenplaneringen har denna planändring granskats också tillsammans med detaljplanen för Bastukärr II. Referensplanerna för anslutningarna, de regionala trafikkonsekvenserna liksom fördröjningen och tömningen av dagvattnet har undersökts som en helhet. På basen av bl.a. utkastskedets utlåtanden har separata utredningar utarbetats för såväl dagvatten samt trafik.

3. Suunnittelun lähtökohdat

3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 73 hehtaaria. Muutosalue on Keravan rajan tuntumassa Keravantien, mt 148, eteläpuolella. Etäisyys Nikkilän ja Keravan keskustasta on noin 4,5 km. Lahdenväylän liittymään Keravantien kautta on n. 2,5 km.

Muutosalue rajautuu pohjoisessa Keravan tiehen ja toteutuneeseen SOK:n keskusvaraston tonttiin. Etelässä ja lännessä muutosalue päättyy lainvoimaisen Bastukärin asemakaavan rajaukseen. Itäosassa on myös osia muutosalueesta, joilla ratkaistaan tieverkkoon ja ET-alueeseen liittyvät kysymykset. Alue on tällä hetkellä lähinnä kiviaineksen otto- ja murskausaluetta, siellä sijaitsee myös betoniasema.

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.

Alue rajautuu etelässä nummi-, metsä-, ja suoalueisiin. Alueen länsipuolella kulkee Sipoon ja Keravan raja. Keravan puolella suunnittelualueen vieressä on metsäalueita sekä pohjoisempaa Levonmäen asuinalue. Itäpuolella alueen rajalla on peltoalueita, joiden välissä on lehtomaista kangasmetsää. Suunnittelualueen itäpuolelle sijoittuu myös haja-asutusta. Aluetta ympäröivät metsät toimivat tärkeänä suojavyöhykkeenä teollisuus ja varistorakennusten ja, ennen alueen rakentumista, maa-aineksen ottoalueen ympärillä.

Bastukärin kaava-alueita 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 kahden kilometrin päässä sijaitseva Sipoonkorpi ja n. viiden kilometrin päässä Sipoonjoki.

Alueella on vireillä maa-aineslain ja ympäristönsuojelulain mukaisia hakemuksia kallioainesten ottamiselle, louhimiselle ja murskaukselle, ks. kaaviokuva lupatilanteesta.

Alue kuuluu Martinkylän maarekisterikylään ja on yksityisessä tai Sipoon kunnan omistuksessa.

3. Utgångspunkter för planeringen

3.1 En allmän beskrivning av området

Planeringsområdet omfattar totalt ca 73 hektar. Ändringsområdet ligger nära gränsen till Kervo på södra sidan av Kervovägen, lv 148. Från Nickby och Kervo centrum är avståndet ca 4,5 km. Till anslutningen till Lahtisleden via Kervovägen är avståndet ca 2,5 km.

Ändringsområdet gränsar i norr till Kervovägen och till den genomförda tomten för SOK:s centrallager. I söder och i väster upphör ändringsområdet vid gränsen till den lagkraftvunna detaljplanen för Bastukär. I öster finns också delar av ändringsområdet där frågor som gäller vägnätet och ET-området kommer att avgöras. Området är för närvarande främst ett stentäkts- och stenbrytningsområde. Det finns även en betongstation.

Söder om täktområdet förekommer bl.a. färsk moskog, grandominerad fuktig moskog, björkskog, myrområden, moar och åkerområden. I östra delen av planområdet finns ett skogsområde där det växer unga lövträd, färsk moskog och lundartad mo.

Området gränsar i söder till mo-, skogs- och myrområden. Gränsen mellan Sibbo och Kervo går väster om området. Intill planeringsområdet på Kervosidan finns det skogsområden samt längre norrut bostadsområdet Levonmäki. Vid områdets gräns i öster finns det åkerområden, mellan vilka det växer lundartad moskog. Glesbebyggelse påträffas på planeringsområdets östra sida. De omgivande skogarna utgör en viktig skyddszon kring industri- och lagerbyggnaderna och – innan området byggs – täktområdet för stenmaterial.

De närmaste bostadsområdena ligger på knappt en kilometers avstånd norr om Kervovägen samt i väster på Kervosidan.

Bastukär är inget grundvattensområde. Det närmaste grundvattensområdet Ollisbacka (klass 1) ligger på över en kilometers avstånd i nordost. De närmaste Natura-områdena är Sibbo Storskog på ca två kilometers och Sibbo å på ca fem kilometers avstånd.

Ansökningar förenliga med marktäcktslagen och miljöskyddslagen för stentäktsverksamhet samt brytning och krossning i området är under behandling, se schematisk bild över lagsituationen.

På basen av bl.a. utkastskedets utlåtanden har separata utredningar utarbetats för såväl dagvatten samt trafik.

Området ingår i Mårtensby jordregisterby och ägs dels av privatpersoner och dels av Sibbo kommun.

3.1.1 Luonnonympäristö

Alueen maaperä on pääosin kalliota (ks. maaperäkartta) ja on kiviaineksen ottoaluetta, ja maaperää on louhittu laajasti, jonka vuoksi pinnanmuodot ovat muuttuneet paljon louhinta-alueella. Lisäksi asemakaava-alue on toteutunut jo osittain, Inexin logistiikkakeskus liittymineen sekä osa Keukuontiestä liittymineen mt 148:lle sekä läntinen hulevesiallas ojineen on rakennettu.

Alue on tällä hetkellä lähinnä kiviaineksen otto- ja murskausaluetta, siellä sijaitsee myös betoniasema. Kaava-alueella on vielä jonkin verran jäljellä mm. lehtipuutaimikkoa, tuoretta tai kuivaa kangasmetsää ja kallioalueita.

Alueen länsipuolella kulkee Sipoon ja Keravan raja. Keravan puolella suunnittelualan vieressä on metsäalueita sekä Keinukallion virkistysalue. Itäpuolella alueen rajalla on metsä- ja peltoalueita. Suunnittelualan etelä ja itäpuolelle sijoittuu myös haja-asutusta. Aluetta ympäröivät metsäalueet toimivat osittain suojavyöhykkeenä maanlouhinta-alueen, samalla tulevan työpaikka-alueen, ja asutuksen välissä.

Bastukärrin asemakaavan muutoksen aluetta lähinnä olevat haja-asutuksen alueet sijaitsevat idässä ja kaakossa.

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

Bastukärrin lainvoimaisen asemakaavan yhteydessä laadittiin Luonto- ja kasvillisuusselvitys (Ramboll Finland Oy, 2006), jossa kaava-alueelta ei löydetty sen käyttöön vaikuttavia luonto-arvoja.

3.1.2 Rakennettu ympäristö

Kaavamuutosalue on osittain toteutuneella Bastukärr Freeway Logistic City-töpaikka-alueella, jossa taas Inex Oy:n logistiikkakeskus on otettu käyttöön. Etelässä kaava-alue rajautuu Bastukärr II:n alueeseen. Alueella on maanaineksen ottotoimintaa, ja joitain tieyhteyksiä ja maakaasuputkea lukuun ottamatta se on rakentamatonta.

Kiinteistölle 7:280 alueen koillisnurkalla haettu rakennus- ja ympäristölupaa betoniasemalle. Betoniasema siirtyy nykyiseltä paikaltaan alueella 2013 alussa.

3.1.1 Naturmiljön

Jordmånen är i huvudsak berg (se jordmånskartan) och ett täktområde för stenmaterial. Efter omfattande markbrytning har terrängformerna förändrats i hög utsträckning. Därtill har detaljplaneområdet redan delvis genomförts: Inex logistikcentral och centralens anslutningar liksom en del av Keukuovägen med anslutningar till lv 148 samt den västra dagvattenbassängen med diken har hittills byggts.

Området är för närvarande främst ett stentäkt- och stenbrytningsområde. Det finns även en betongstation. I planområdet finns det fortfarande kvar lite bl.a. plantbestånd med unga lövträd, färsk eller torr moskog och bergsområden.

Gränsen mellan Sibbo och Kervo går väster om området. Intill planeringsområdet på Kervosidan finns det skogsområden samt rekreatiomsområdet Keinukallio. På östra sidan vid områdets gräns finns det skogs- och åkerområden. Glesbebyggelse påträffas på södra och östra sidan. De skogsområden som omger områden fungerar delvis som skyddszon mellan markbrytningsområdet, dvs. det nya arbetsplatsområdet och bosättningen.

De glesbygdsområden som ligger närmast detaljplaneändringen för Bastukärr ligger i ost och sydost.

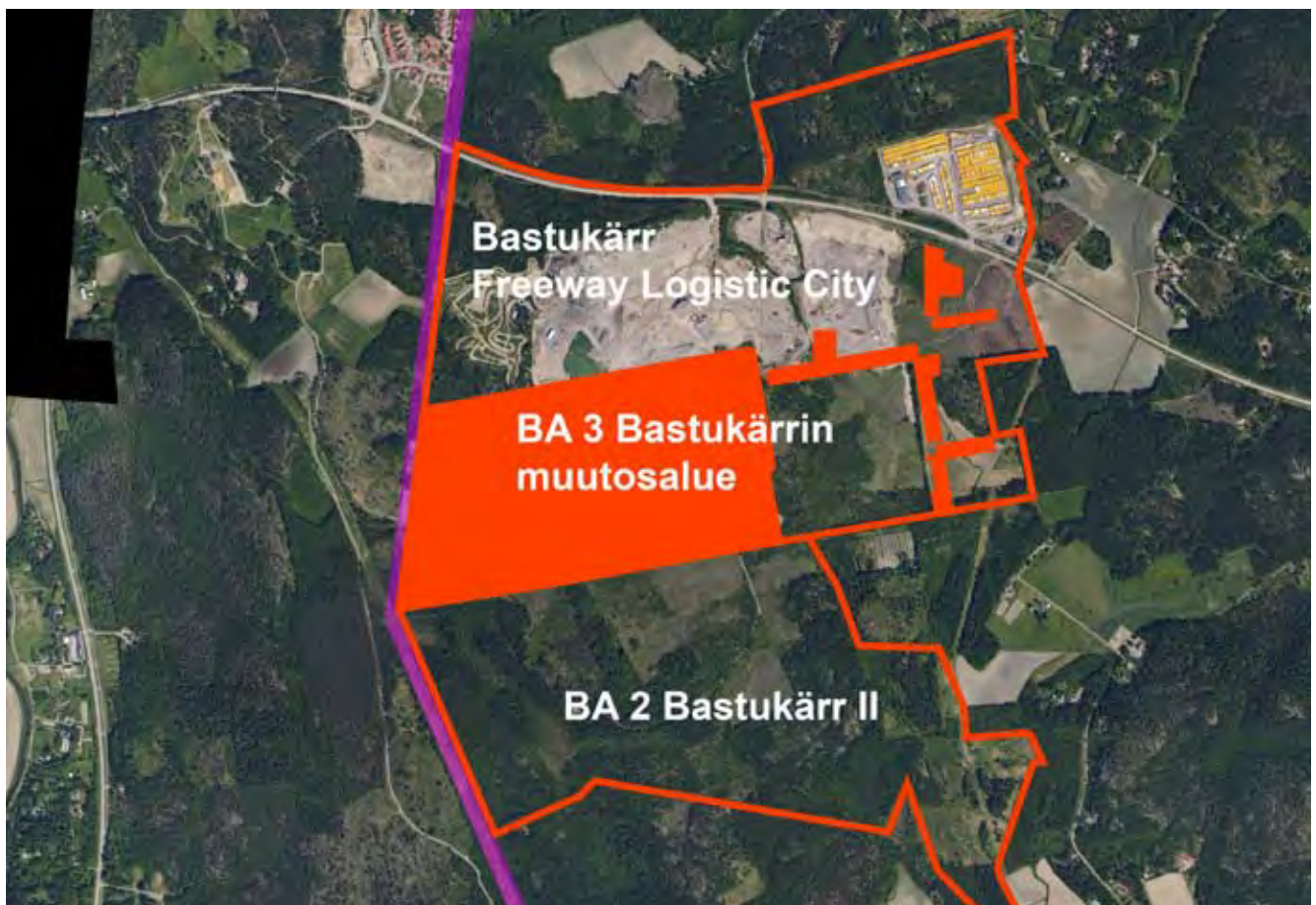
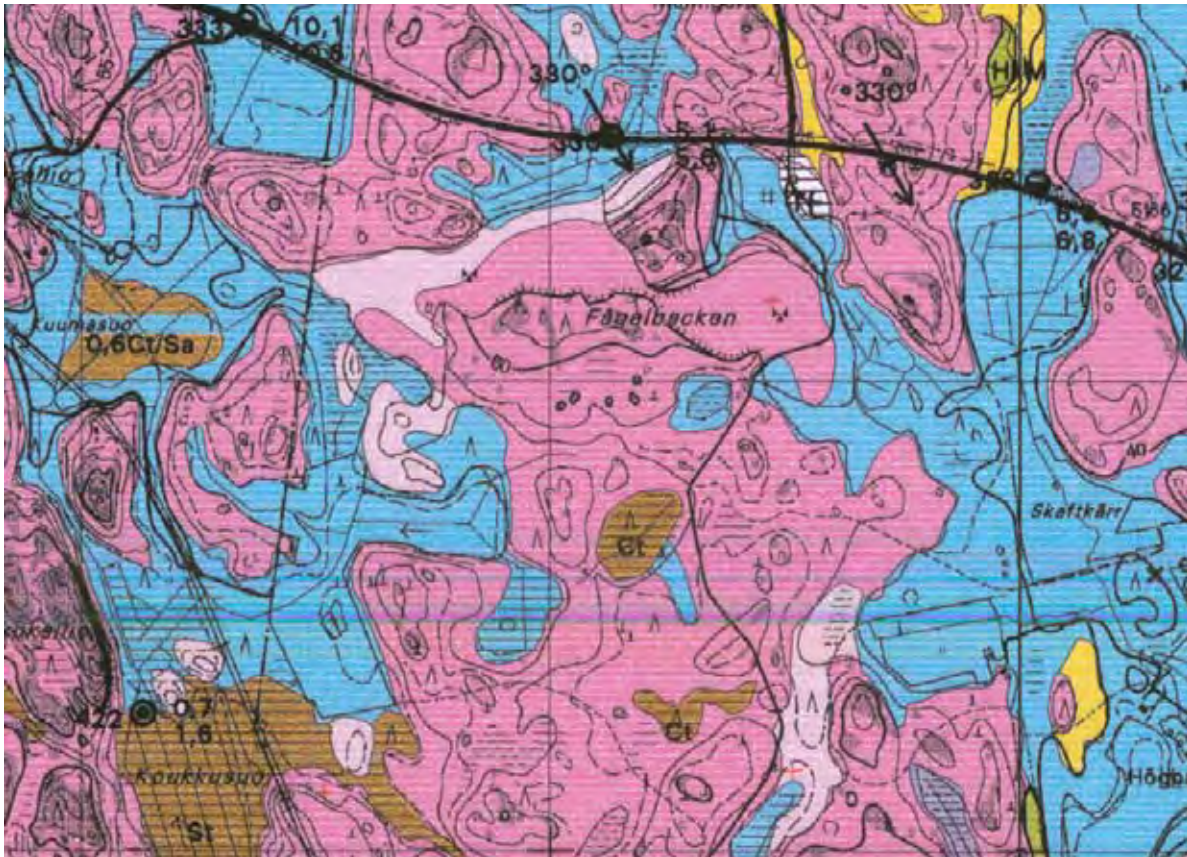
Bastukärr är inget grundvattensområde. Det närmaste grundvattensområdet Ollisbacka (klass 1) ligger på ca 1,5 km avstånd i norr. De närmaste Natura-områdena är Sibbo Storskog på ca två kilometers och Sibbo å på ca fem kilometers avstånd från kvartersområdena för arbetsplatser. Ruddamsbäcken i planområdets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

I samband med den lagkraftiga detaljplanen för Bastukärr utarbetades en utredning om naturen och växtligheten, (Luonto- ja kasvillisuusselvitys, Ramboll Finland Oy, 2006). På planområdet hittades inga naturvärden som påverkar detaljplaneområdets användning

3.1.2 Den byggda miljön

Planändringsområdet ligger på det delvis genomförda arbetsplatsområdet Bastukärr Freeway Logistic City, där Inex Oy:s logistikcentral har tagits i bruk. I söder gränsar planområdet till Bastukärr II. Området är obebyggt förutom att där bedrivs marktäkt. På området finns även några vägförbindelser samt naturgasledning.

Bygglov och miljötillstånd har ansökts för en betongstation på det nordostliga hörnet av fastighet 7:280. Betongstationen flyttar från sin nuvarande plats i början av år 2013.



3.1.3 Erityispiirteet ja ympäristön häiriötekijät

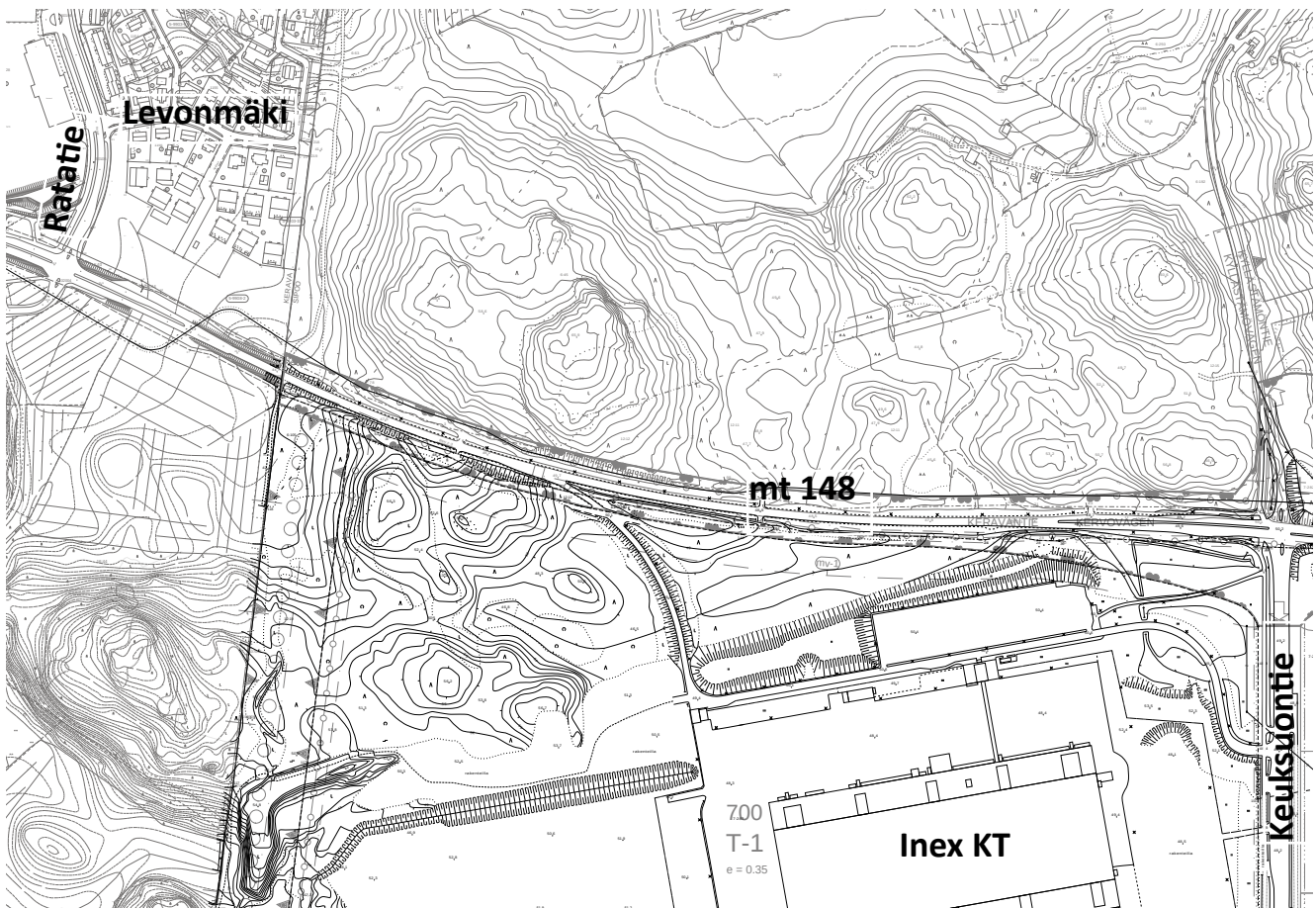
Keravantien (mt 148) tieliikennemelu on suurin häiriötekijä lähiseutujen asukkailla. Liikennemäärien ja Nikkilän väkiluvun kasvaessa myös meluhaitat kasvavat. Pääosa Jokivarrentien ja Keravantien melusta nyt ja tulevaisuudessa aiheutuu normaalista maanteliikenteestä Nikkilään ja eteenpäin, ei pelkästään Bastukärren kaava-alueen vaikutuksesta, ks. Tieliikenteen melukartat, Promethor Oy. Maantie 148 Keravantie, ja Sipoon alueella nimeltään Öljytie on pääväylä Sjöldvikin öljynjalostamolle Porvoossa. Keravan puolella Levonmäen alue on lähellä mt 148:a, ja jo nyt aivan reunimmaisten rakennusten ulkomelunormi päivällä 55 dBA lähes ylittyy. Alueen v.1995 lainvoimaisen Levonmäen asemakaavan mt 148:n viereisen EV-1-korttelialueen meluvalleja tai -aitoja ei ole toteutettu, vaikka asuintontit on otettu käyttöön.

Mt 148 varrelle Ratatie-148 risteystä Keuksuontie-148 risteykseen on aloitettu suunnittelu kevyen liikenteen väylää varten yhteistyössä Ely keskuksen ja Keravan kaupungin kanssa. Ratatien alikulku, Levonmäen melunsuojatarpeet ja mt 148 pohjoispuoleinen maakaasulinja ovat suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä. Samoin Inex Oy:n sisäänajoliittymä sekä Talman tuleva kehitys huomioidaan väylän suunnittelutyössä.

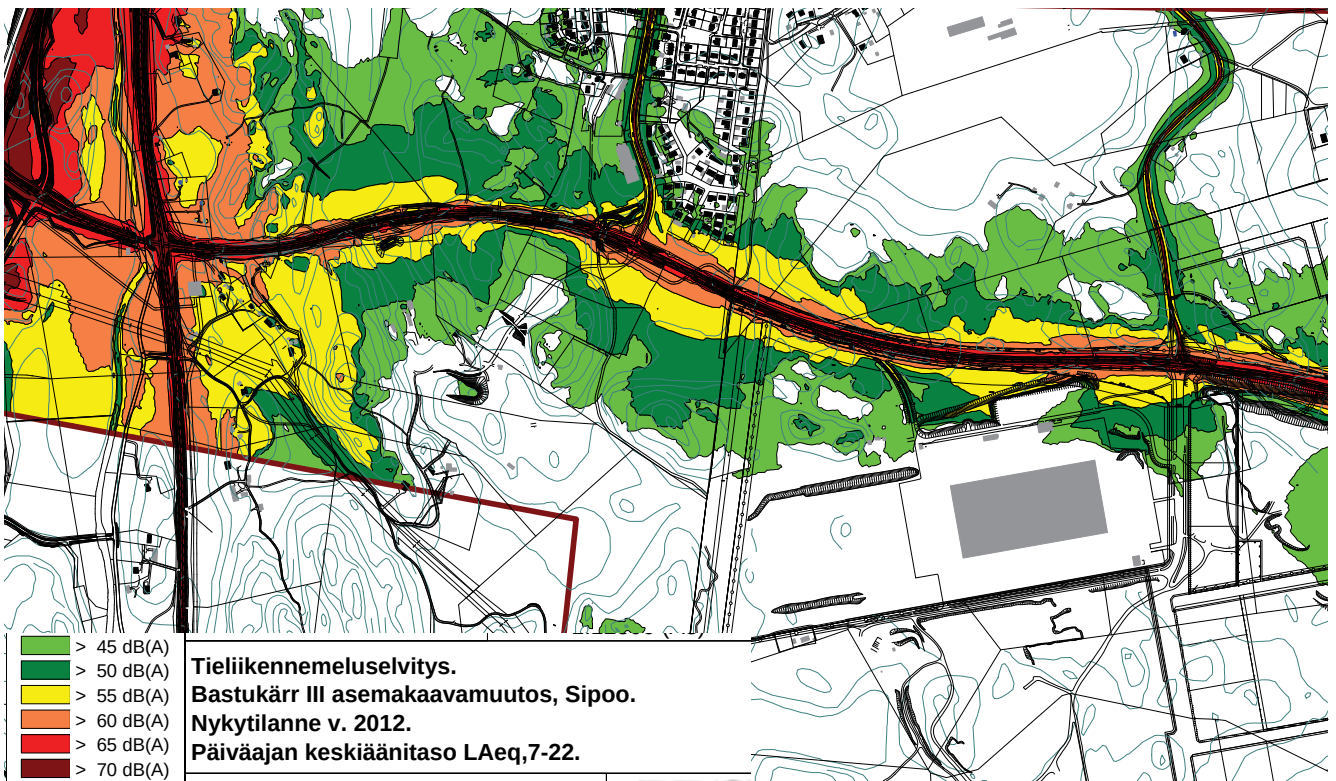
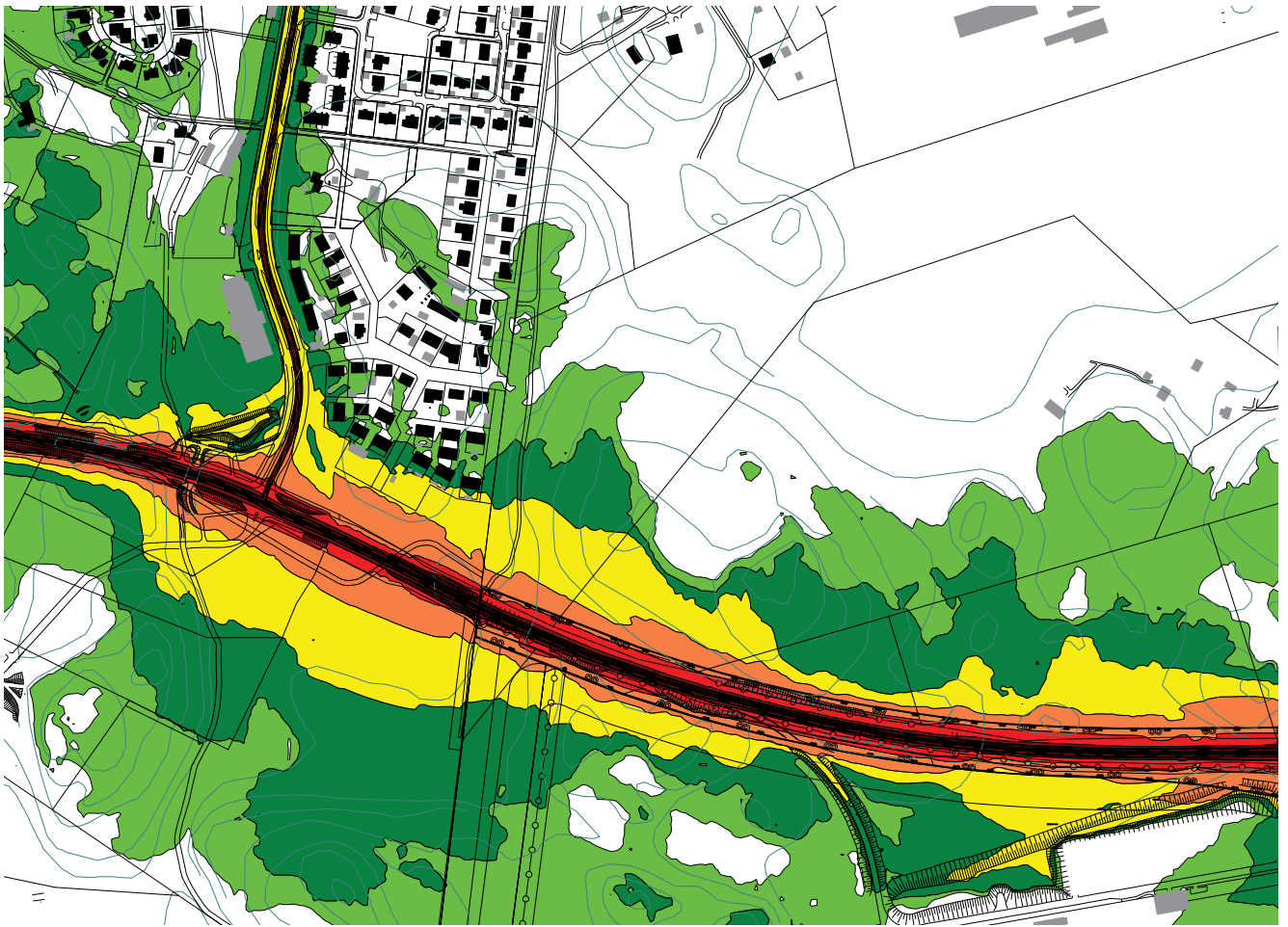
3.1.3 Särdrag och störande faktorer i miljön

Trafikbullret från Kervovägen (lv 148) är den största störningsfaktorn för invånarna i närregionerna. Bullerolägenheterna kommer också att öka allteftersom trafikvolymen och befolkningen i Nickby ökar. Huvuddelen av bullret från Jokivarsivägen och Kervovägen orsakar nu och i framtiden av den normala landsvägstrafiken från Nickby och framåt, inte bara av effekterna från Bastukärrens planområde, se bullerkartorna över vägtrafiken, Promethor Oy. Landsväg 148 Kervovägen, som på Sibbosidan heter Oljevägen, är huvudleden till Sköldvik raffinaderi i Borgå. På Kervosidan ligger bostadsområdet Levonmäki nära landsväg 148, och redan nu nästan överskrider utomhusnormen dagtid 55 dBA vid de byggnader som finns längst ut i kanten av området. Bullervallarna eller – hindrena i kvartersområde EV-1 i det år 1995 lagakraftvunna detaljplaneområdet Levonmäki, som ligger bredvid lv 148, har inte förverkligats fastän bostadstomterna har tagits i bruk.

Planeringen av en lätttrafikled längs lv 148 från Banvägens korsning till Keuksuovägens korsning har påbörjats i samarbete med Ely-centralen och Kervo stad. Banvägens underfart, Levonmäki bullerskyddsbehov och gasledning – en norr om lv 148 är faktorer som påverkar planeringen. Likaså beaktas Inex Oy:s infartsanslutning samt Tallmo framtida utveckling i planeringen av lätttrafikleden.



Levonmäki ja mt 148, nykytilanne v.2012.
Levonmäki och lv 148, nuläge år 2012.



Ote tieliikennemeluselvityksen melukartoista. Nykytilanne v.2012, päivämelu.

Utdrag ur vägtrafikbullerutredningens bullerkartor. Nuläge år 2012, dagsbuller.

Kaava-alue sijoittuu Ruddamsbäckenin valuma-alueelle, ja Keravanjokeen vievän Parmanojan valuma-alueelle, ks. kuva Valuma-alueet. Parmanojan kuormitusta on hyvin hankala lisätä mm. sen huonon välityskyvyn vuoksi. Koukkusuo vesitasapaino täytyy myös säilyttää suon säilymisen turvaamiseksi. Ruddamsbäcken on myös usein tulvinut pelloille keväisin Johannebergin kohdalla, ja puron välityskyky ja ahtaat kohdat on selvitetty kaavatyön edetessä. Bastukärren valuma-alueet muuttuvat alueen toteutuessa ja maa-ainesten ottotoimenpiteiden edetessä. Pääosa alueen hulevesistä ohjataan jatkossa viivytyksen ja selkiytyksen kautta Ruddamsbäckeniin.

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

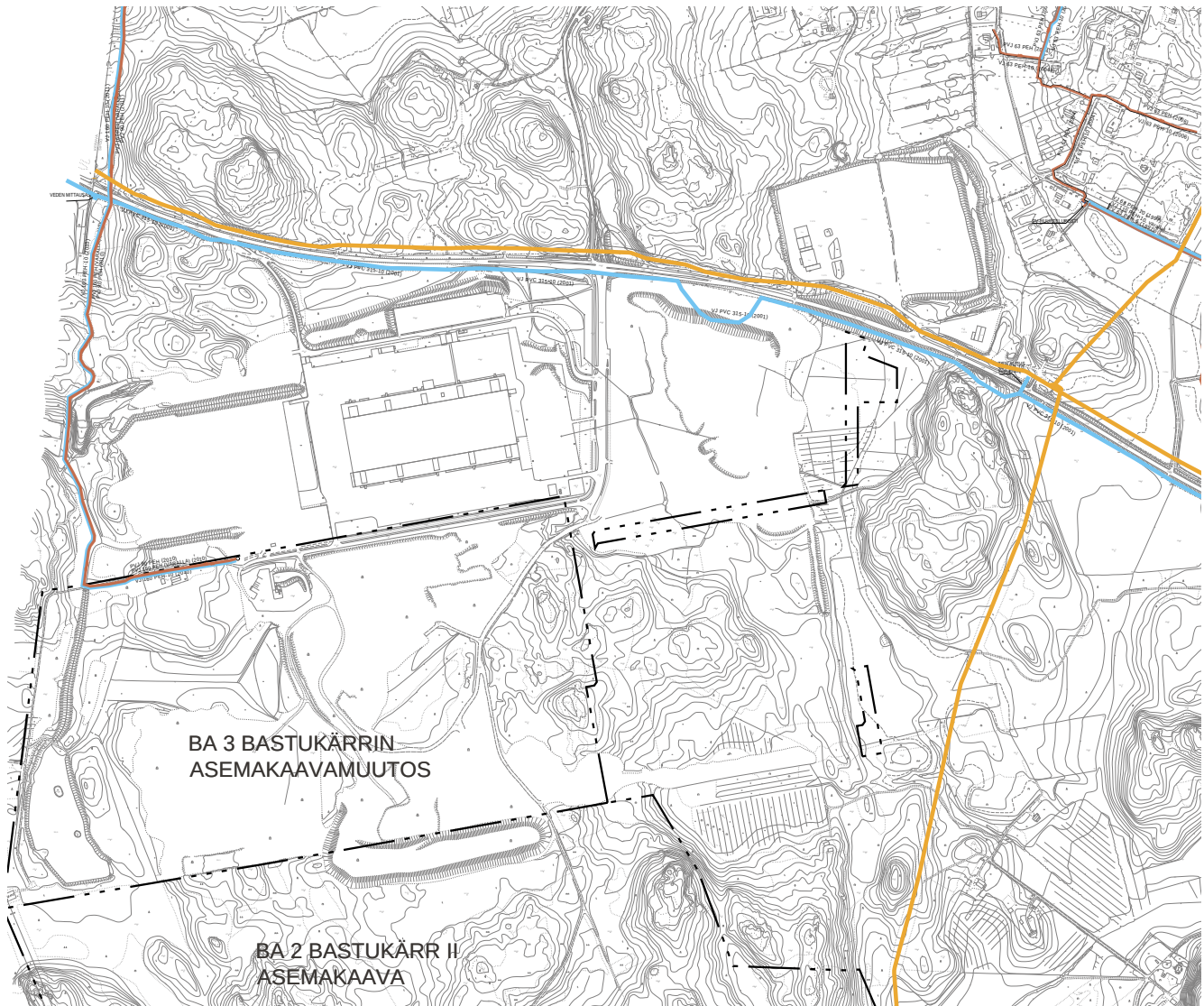
Kaava-alueen itäsvulla pohjois-eteläsuuntaisesti kulkee maakaasuputki. Putken lähelle rakennettaessa toimenpiteet suunnitellaan yhteistyössä Gasum Oyn kanssa.

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

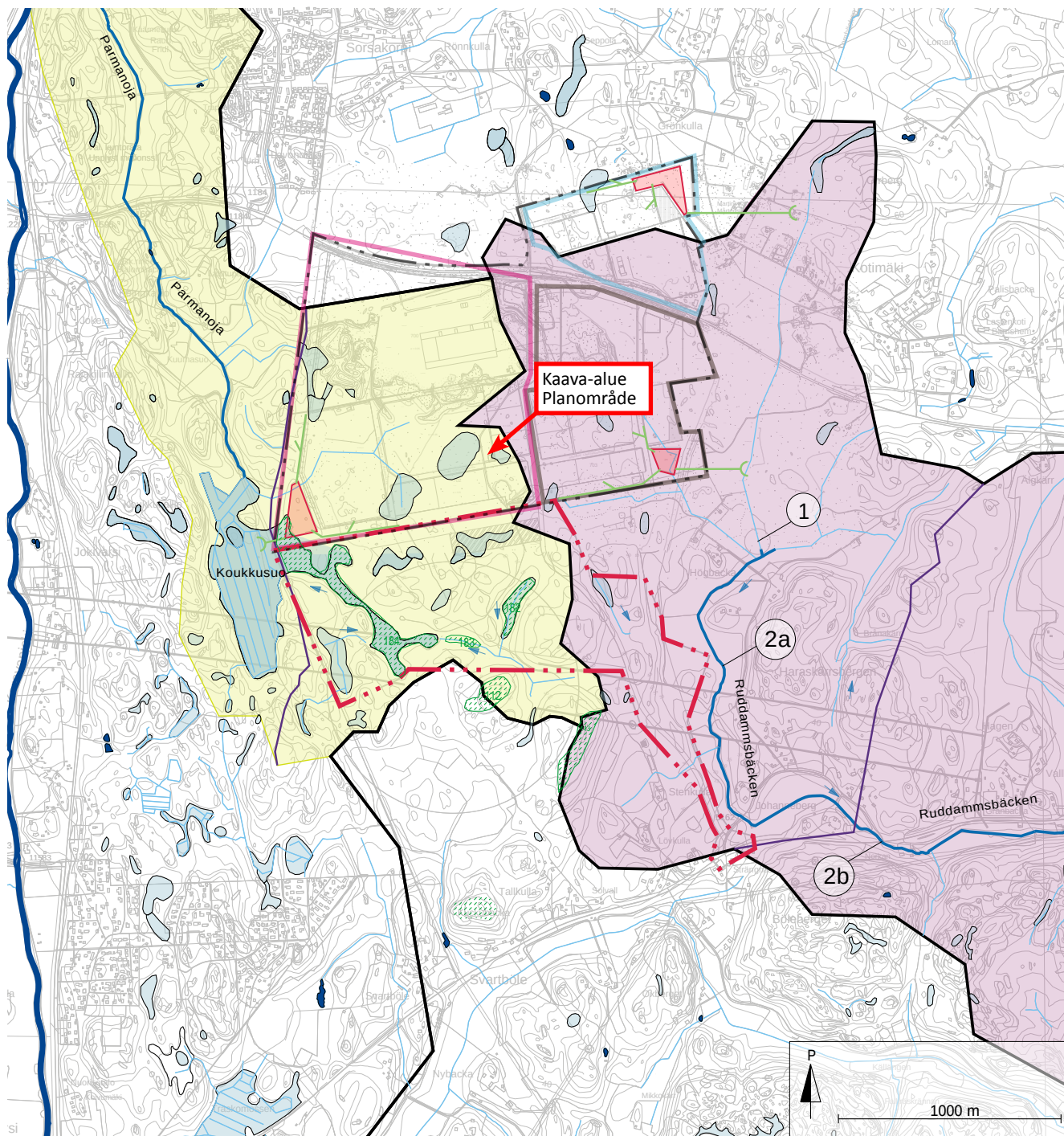
Bastukärrens avrinningsområde förändras när området genomförs och marktäktsåtgärderna avancerar. Huvuddelen av områdets dagvatten styrs i fortsättningen via fördröjning och sedimentering till Ruddamsbäcken.

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

I planområdets östra sida går en naturgasledning i riktningen norr-söder. För byggande nära ledningen ska åtgärderna planeras i samarbete med Gasum Oy.



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



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

BASTUKÄRR 1 HV-SUUNNITELMASTA (Ramboll 2008)

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

Ote valuma-alueista, Hulevesiselvitys 2012, FCG Oy.

Avrinningsområden, utdrag ur utredning om dagvatten, Hulevesiselvitys 2012, FCG Oy

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on osin kunnan omistuksessa ja osin yksityisessä, ennen kaikkea Kiinteistö Oy Sipoon Logistiikkakeskuksen omistuksessa, ks. maanomistuskartta.

3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset

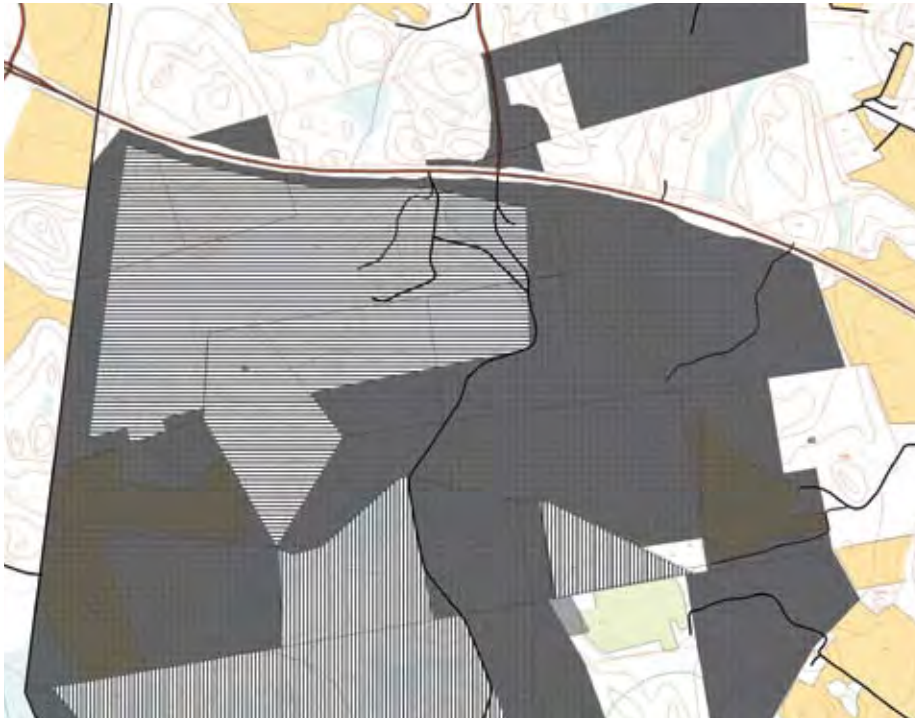
Alueella on maankäytön hankeyhteistyösopimus maanomistajan kanssa.

3.1.4 Markägoförhållanden

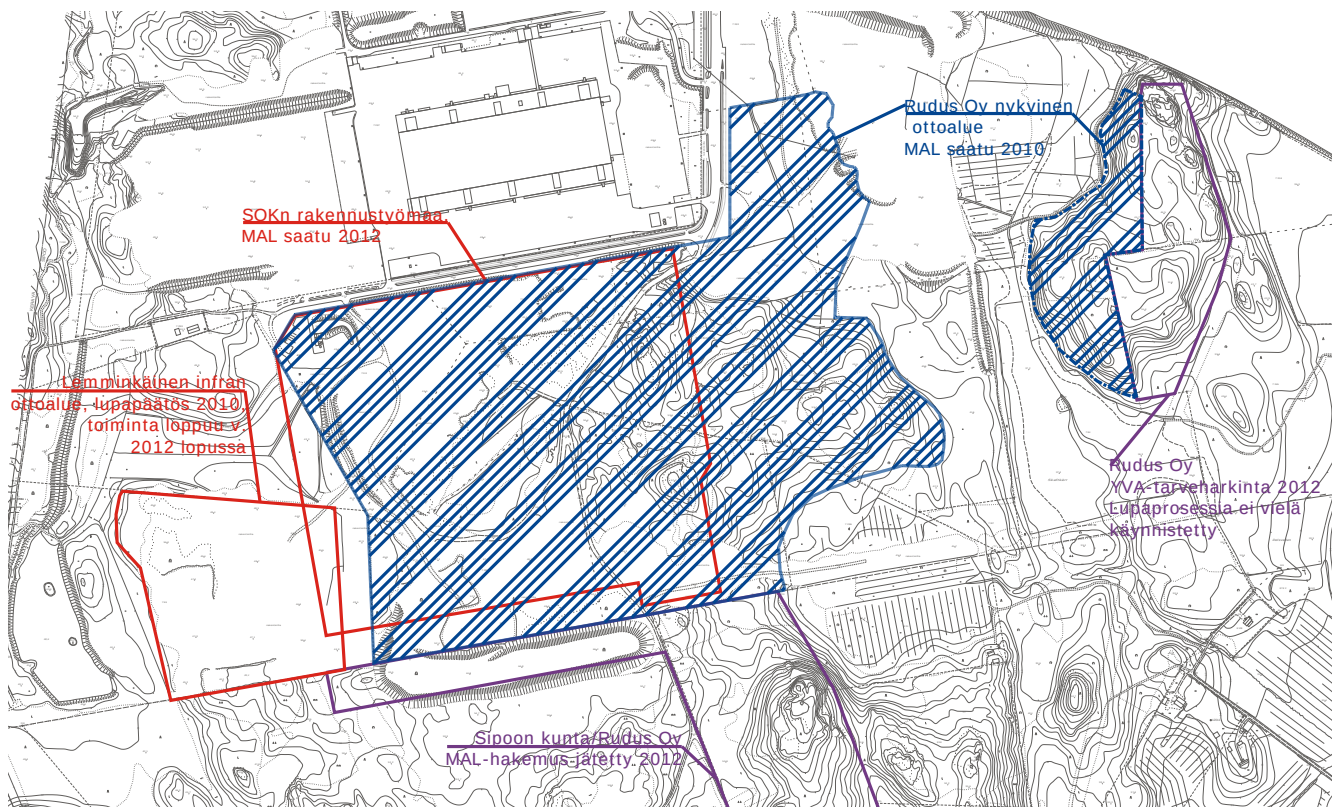
Planeringsområdet ägs dels av kommunen och dels privat, framför allt av Kiinteistö Oy Sipoon Logistiikkakeskus. Se markägokartan.

3.1.5 Avtal om området

Ett samarbetsavtal om markanvändningen har ingåtts med markägaren.



Maanomistuskartta, 2012. Markägokartan, 2012.



Maa-aineslupien tilanne alueella, 2012. , Situationen för marktåktstillstånd på området, 2012.

3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1 Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 15.2.2010 vahvistamassa ja 6.4.2011 laivoimaiseksi tulleessa Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu työpaikka-alueeksi (TP). Samoin alueella on kaasuputki- ja viheryhteystarvemerkit, ja sekä Jokivarren- että Keravantie on merkitty seututeiksi.

Maakuntakaava 2012

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 14.5. - 15.6.2012. Maakuntavaltuusto hyväksyi 20.3.2013 Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan. Kaava-alue on työpaikka-alue-merkinnällä.

3.2 Planeringssituation

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

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

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

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

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

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

Vid planeringen av områdesanvändningen ska behovet av skydd för grund- och ytvatten beaktas, liksom behovet av förbrukning. Sådana anläggningar och aktiviteter som medför en risk för föroreningar och förändringar av grundvattnet ska placeras tillräckligt långt från de grundvattenområden som är viktiga med tanke på vattenförsörjningen och som lämpar sig för vattentäkt.

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

3.2.1 Landskapsplanen

I den av miljöministeriet 15.2.2010 fastställda och 6.4.2011 lagkraftvunna landskapsplanen för Östra Nyland har planeringsområdet anvisats som ett område för arbetsplatser (TP). Likaså finns beteckningar för gasledning och behovet av grönförbindelse. Jokivarsivägen och Kervovägen har betecknats som regionvägar.

Landskapsplan 2012

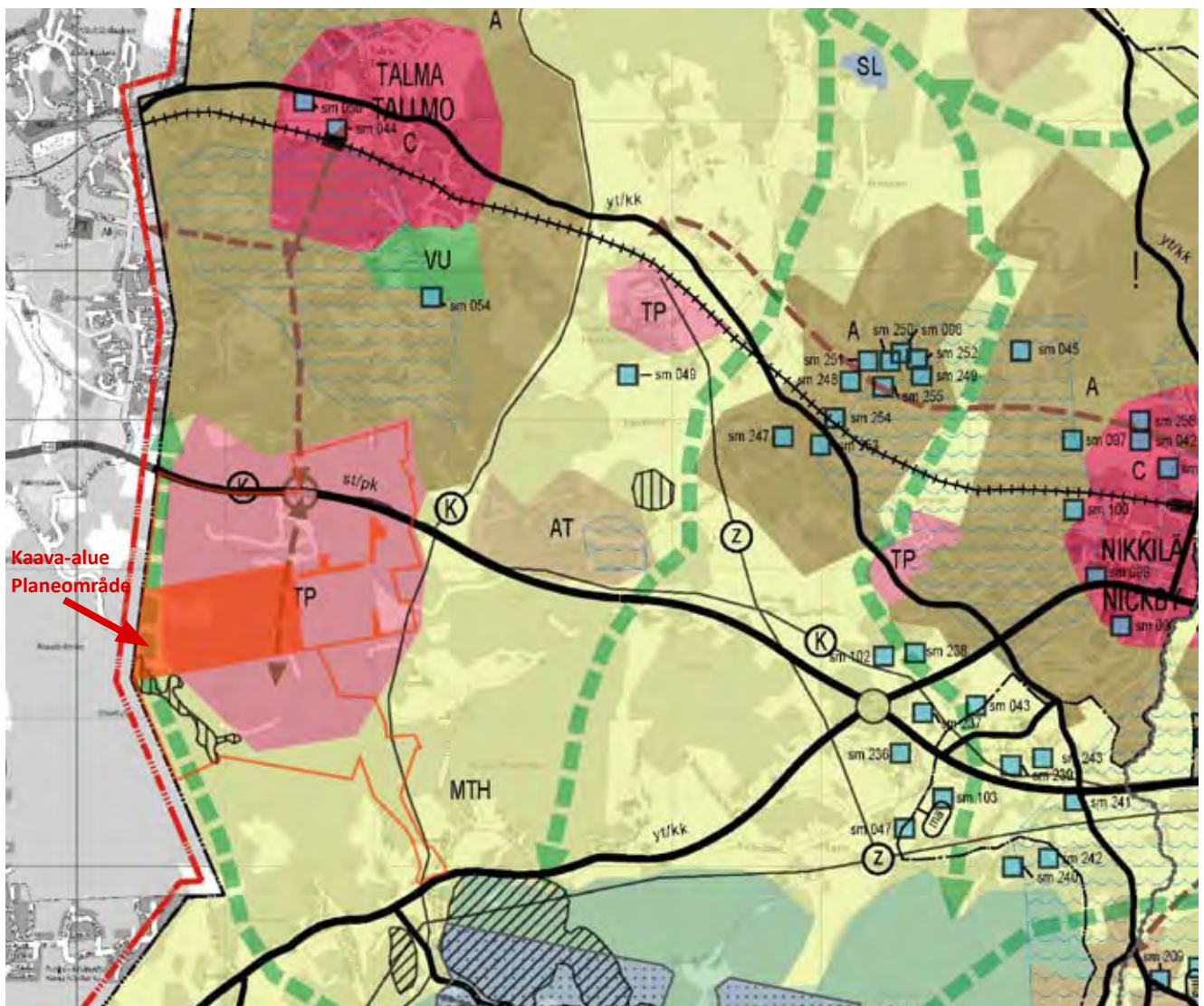
Etapplandskapsplan 2 för Nyland var framlagd 14.5–15.6.2012. Landskapsstyrelsen godkände 20.3.2013 landskapsplanen för Nyland. Planområdet har beteckningen för arbetsplatsområde.

3.2.2 Yleiskaava

Sipoon kunnanvaltuuston 15.12.2008 hyväksymässä, lainvoimainen 25.1.2012, Sipoon yleiskaavassa 2025 kaava-alue on työpaikka-, teollisuus- ja varastoaluetta (TP). Tieyhteyden alue Jokivarrentielle on MTH merkinnällä haja-asutusaluetta. Tieyhteys Jokivarrentielle on myös merkitty yhteystarvermerkinnällä, sekä eritasoliittymän merkintä mt 148:lla. Suojeltu tupasvillaräme on merkitty kaava-alueen lounaispuolella ja sen yhteydessä oleva viheryhteystarvermerkintä. Samoin maakaasuputken pohjois-eteläsuuntainen merkintä on kaava-alueen itäpuolella sekä mt 148:n varrella.

3.2.2 Generalplanen

I den av Sibbo kommunfullmäktige 15.12.2008 godkända och 25.1.2012 lagkraftvunna planen Generalplan för Sibbo 2025 är planområdet ett arbetsplats-, industri- och lagerområde (TP). Området för vägförbindelsen till Jokivarsivägen är ett glesbygdsområde med beteckningen MTH. Vägförbindelsen till Jokivarsivägen har också märkts ut, liksom den planskilda anslutningen på landsväg 148. Det skyddade tuvullskärret har markerats på planområdets västra sida och i anknötning till det en beteckning för behovet av grönförbindelse. Likaså finns beteckningen för gasledningen i nord-sydriktning på planområdets östra sida samt längs lv 148.



Ote Sipoon yleiskaavasta 2025
Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025

3.2.3 Asemakaava

Alueella on Bastukärren työpaikka-alueen asemakaava, lainvoimainen 9.11.2009.

3.2.4 Rakennusjärjestys

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

3.2.5 Pohjakartta

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

3.2.3 Detaljplanen

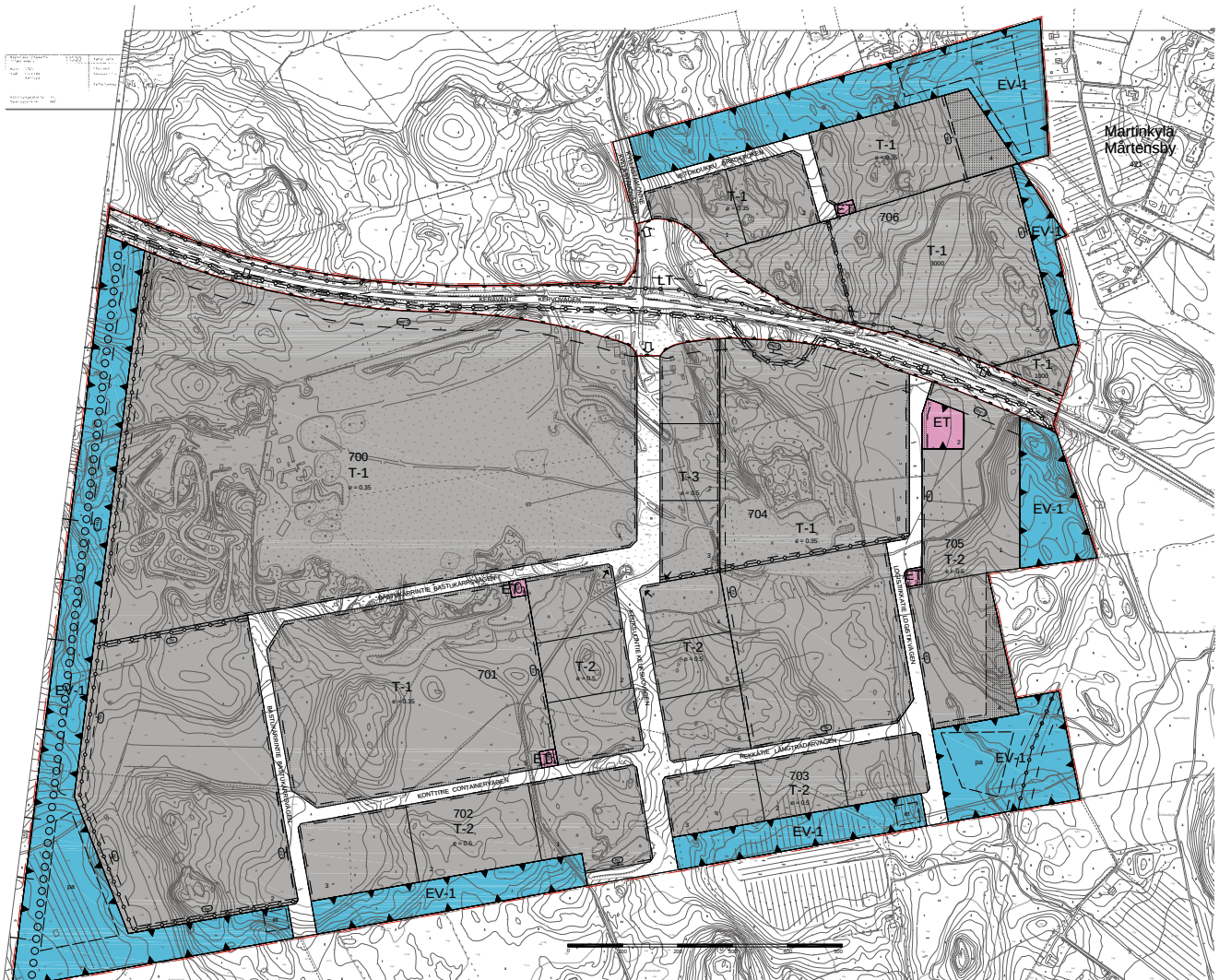
För området gäller detaljplanen för Bastukärns arbetsplatsområde, lagkraftvunnen 9.11.2009.

3.2.4 Byggnadsordning

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

3.2.5 Grundkarta

I anslutning till utarbetandet av planen har en grundkarta i skalan 1:1 000 uppdaterats.



Bastukärren työpaikka-alueen asemakaava, 2009.
Detaljplanen för Bastukärns arbetsplatsområde, 2009.

4 Asemakaavasuunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan muutoksen suunnittelun tarve

Koko Bastukärrin alue on osa tärkeää yleiskaavan mukaista työpaikka-aluetta, joka tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, parantaen kunnan työpaikkaomavaraisuutta. On osoittautunut, että alueen korttelikoot ja liikennetarkaisut ovat osittain vanhentuneet. Riittävän suuria alueellisemmille logistiikkakeskuksille sopivia tontteja on vähän tarjolla, ja Bastukärrin tonttikoot ovat osoittautuneet liian pieniksi. Sekä liikenne- että hulevesiselvitys ovat osoittautuneet vanhentuneiksi ja ne on uusittu.

Koko Bastukärrin työpaikka-aluetta on myös tarvetta laajentaa edelleen Bastukärr II:n hankkeella, kunnan elinkeinorakenteen ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä Sipoon kasvutavoitteiden toteuttamiseksi. Bastukärr II jatkaa Keukuontietä etelään, mahdollistaen tieyhteyden Jokivarrentielle ja monipuolistaen näin alueen liikenneverkkoa.

4.2 Asemakaavasuunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

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

Päätös sopimuksesta maankäytön hankeyhteistyön käynnistämisestä Sipoon kunnan ja Rudus Oy:n välillä tehtiin 26.2.2008 (KH, §50) ja sopimus on voimassa. Tässä sopimuksessa sovittiin, että alueelle laaditaan asemakaava. Sopimuksessa ei käsitellä eikä se sido kuntaa esim. asemakaavan sisällön suhteen. Varsinainen maankäyttösopimus laaditaan vasta asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

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

Tämän asemakaavatyön kannalta keskeisiä osallisia ovat:

Suunnittelualueen ja siihen rajautuvien alueiden kiinteistönomistajat ja asukkaat ja yrittäjät, kunnan hallintokunnat ja asiantuntijatahot, kuten tekniikka- ja ympäristöosasto ja sivistisosasto, Vantaan ja Keravan kaupungit, muut viranomaiset ja yhteistyötahot, kuten Uudenmaan

4 Olika skeden i planeringen av detaljplanen

4.1 Behovet av detaljplanering

Hela Bastukärr är en del av ett arbetsplatsområde i generalplanen. Området kommer att vara en betydande arbetsgivare i Sibbo och förbättra kommunens arbetsplats-sufficiens. Det har visat sig att kvartersstorlekarna och trafiklösningarna i området är delvis föråldrade. Det står överlag få tomter till buds som skulle vara tillräckligt stora och lämpliga för regionala logistikcentraler, och tomtstorlekarna i Bastukärr har visat sig vara för små. Såväl trafik- som dagvattenutredningen har visat sig vara föråldrade så de har förnyats.

Det finns behov av att utvidga hela Bastukärrs arbetsplatsområde ytterligare inom ramen för Bastukärr II med tanke på utvecklingen av näringsstrukturen och företagsverksamheten liksom uppnåendet av tillväxtmålen i Sibbo. Bastukärr II förlänger Keukuovägen söderut, vilket gör det möjligt att anlägga en vägförbindelse till Jokivarsivägen och gör trafiknätet i området mångsidigare.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna

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

I området gäller ett avtal om att starta samarbete kring markanvändningen mellan Sibbo kommun och Rudus Ab (26.2.2008, KS § 50). Avtalet gäller en överenskommelse om, att en detaljplan utarbetas för området. Avtalet gäller inte detaljplanens innehåll och är inte bindande för kommunen t.ex. när det gäller detaljplanens innehåll. Det egentliga markanvändningsavtalet upprättas först i samband med förslaget till detaljplan.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

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

Centrala intressenter i detaljplanearbetet är:

Fastighetsägarna, invånarna och företagarna i planeringsområdet och de angränsande områdena, kommunens förvaltningar och expertinstanser, såsom avdelningen för teknik och miljö samt bildningsavdelningen, Vanda stad, Kervo stad, övriga myndigheter och samarbetspartner, såsom Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

ELY-keskus, Liikennevirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Keravan Energia Oy, Gasum Oy, Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä ja Itä-Uudenmaan pelastuslaitos ja Uudenmaan liitto.

4.3.2 Vireille tulo

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

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

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

Kaavaluonnos oli nähtävillä 13.9. – 12.10.2012. välisen ajan. Valmisteluvaiheessa laaditaan kaava-alueita koskien kaavaluonnos, joka asetetaan julkisesti nähtäville Kuntalaan 30 päivän ajaksi. Osallisilla ja kunnan jäsenillä on mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta ja mahdollisesta muusta kaavan valmisteluaineistosta nähtävillä olon aikana (MRL 62 § ja MRA 30 §). Viranomaistoilta ja tarvittavilta muilta tahoilta (esim. yhdistyksiltä) pyydettiin valmisteluaineistosta lausunnot.

Valmisteluaineiston nähtävillä ollessa järjestettiin valmisteluvaiheen kuuleminen kaavanäyttelyn muodossa. Tässä kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa esiteltiin kaavaluonnosta ja muuta valmisteluaineistoa, ja osallisilla on mahdollisuus esittää niitä koskevia kannanottoja sekä käsityksiä suunnitelman vaikutuksista.

Nähtävilläoloista sekä sitä koskevien lausuntojen ja mielipiteiden antomahdollisuudesta tiedotettiin kirjeitse kunnan ulkopuolisille lausunnonantajille sekä kaava-alueeseen rajautuvien kiinteistöjen omistajille. Kaavaluonnoksesta saatiin nähtävilläoloaikana 4 mielipidettä ja 6 lausuntoa. Mielipiteiden ja lausuntojen tiivistelmät ja vastineet ovat selostuksen liitteenä. Kaavaehdotus oli nähtävillä 2.1. - 1.2.2012.

(ELY-centralen), Trafikverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Kervo Energi Ab, Gasum Oy, samkommunen för Tusby vattenverk, Räddningsverket i Östra Nyland och Nylands förbund.

4.3.2 Anhängiggörande

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

4.3.3 Deltagande och växelverkan

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

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

Planutkastet var framlagt 13.9. – 12.10.2012. I beredningsskedet utarbetas över planläggningsområdet ett planutkast, som läggs fram i Sockengården i 30 dagar. Intressenterna och kommunens medlemmar har möjlighet att framföra sina åsikter om planutkastet och eventuellt annat beredningsmaterial under den tid planberedningsmaterialet är framlagt (62 § MBL och 30 § MBF). Utlåtanden om beredningsmaterialet begärdes av myndighetshåll och övriga behövliga håll (t.ex. föreningar).

När beredningsmaterialet var framlagt anordnades s.k. hörande under beredningsskedet i form av en planutställning. Vid detta informationsmöte för allmänheten presenteras planutkastet och det övriga beredningsmaterialet, och intressenter hade möjlighet att lägga fram ställningstaganden och uppfattningar om planen och dess konsekvenser.

Organisationer utanför kommunen, liksom ägarna till de angränsande fastigheterna, informerades per brev om framläggandet samt möjligheten att framföra utlåtanden och åsikter. Under framläggningstiden inlämnades 4 åsikter och 6 utlåtanden om planutkastet. Ett sammandrag av åsikterna och utlåtandena samt bemötanden av dem finns som bilaga till beskrivningen. Planförslaget var framlagt 2.1 - 1.2.2012.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset

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

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Koko Bastukärrin työpaikka-alue tulee olemaan Sipoolle merkittävä työllistäjä, parantaen kunnan työpaikkaomavaraisuutta. On osoittautunut, että alueen korttelikoot ja liikennetarkaisuut ovat osittain vanhentuneet. Riittävän suuria alueellisemmille logistiikkakeskuksille sopivia tontteja on vähän tarjolla, ja Bastukärrin tonttikoot ovat osoittautuneet liian pieniksi. Rakennusoikeutta kaavamuutoksessa ei juurikaan lisätä. Alueen länsipuolelle muodostetaan yksi iso T-5 -korttelialue, Bastukärrintie ja Konttie poistetaan. Logistiikkatie liittymineen mt 148:lle poistetaan poistetaan tarpeettomana ja hankalana toteuttaa, ja samalla ET-alueen sijainti päivitetään. Tieverkon kehittämiseksi Keukuontielle lisätään uusi tie, nimeltään Rahtiraitti.

Liikenne- ja hulevesisuunnittelussa on tätä kaavamuutosta ja Bastukärr II:n asemakaavaa tarkasteltu yhdessä. Liittymien viitesuunnitelmat, alueelliset liikennevaikutukset ja hulevesien viivytys ja purkureitti on tarkasteltu yhtenä kokonaisuutena. Ehdotusvaiheeseen on laadittu mm. luonnosvaiheen lausuntojen pohjalta omat selvityksensä sekä hulevesi- että liikenneselvityksiksi.

Alueella aloitetun hankeyhteistyön myötä mahdollistetaan myös kiviaineksen ottaminen, ennen työpaikka-alueen rakentamista.

Myös on tarvetta lisätä tieyhteys etelään Jokivarrentielle, mm. liikenneverkon toimivuuden ja huoltovarmuuden vuoksi, ja tämä mahdollistuu Bastukärr II asemakaavalla.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen

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

Detaljplanen ska utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön ska värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning ska det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.

Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäligen begränsningar eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

Hela arbetsplatsområdet i Bastukärr kommer att vara en betydande arbetsgivare i Sibbo och förbättra kommunens arbetsplatssufficiens. Det har visat sig att kvartersstorlekarna och trafiklösningarna i området är delvis föråldrade. Det står överlag få tomter till buds som skulle vara tillräckligt stora och lämpliga för regionala logistikcentraler, och tomtstorlekarna i Bastukärr har visat sig vara för små. I planändringen kommer bygggrätten inte att öka nämnvärt. I områdets västra sida bildas ett stort T-5-kvartersområde, Bastukärrsvägen och Containervägen tas bort. Logistikkvägen och anslutningen till landsväg 148 tas bort som obehövlig och svår att genomföra och samtidigt justeras ET-områdets läge. En ny väg, Fraktleden, läggs till för utvecklandet av vägnätet till Keukuovägen.

När det gäller trafik- och dagvattenplaneringen har denna planändring granskats tillsammans med detaljplanen för Bastukärr II. Referensplanerna för anslutningarna, de regionala trafikkonsekvenserna liksom fördröjningen och tömningen av dagvattnet har undersökts som en helhet. På basen av bl.a. utkastskedets utlåtanden har separata utredningar utarbetats för såväl dagvatten samt trafik.

Ett mål är att inom ramen för projektsamarbetet som har inletts i området även möjliggöra stentäkt innan arbetsplatsområdet börjar byggas.

Det finns också behov av att lägga till en vägförbindelse i

Tieliikenteen aiheuttamaa melua pyritään rajoittamaan ja vähentämään. Alueella maa-ainesten ottotoiminnassa syntyvät ylimääräiset maamassat tarjoavat hyvän keinon tehdä melusuojuuksia alueen laajoille EV-suojaviheralueille. Näiden meluvallien toteutus ja ulkonäkö ovat tärkeitä maisemallisia tekijöitä, metsittämisen ja istutusten suunnitteluun tulee panostaa toteutuksessa.

Ruddamsbäckenin vedenlaadun ja -määrän hallinta on erittäin tärkeää. Logistiikka-alueen suuren vettä imevyyden ja läpäisemättömän pinta-alan, sekä maaperän kallioiden laadun ja kiviaineksen oton vuoksi alueen hulevesisuunnitteluun täytyy kiinnittää erityistä huomiota.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

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

- työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.
- Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.
- Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumisen ja muuttamisriskiä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.
- Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyn-tämismahdollisuuksia.
- Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastomuutokseen sopeutumiselle.
- Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Alue on hyvin kallioista ja kallion päällä oleva maakerros on yleensä ohut. Samoin kiviaineksen laatu on sovelias-ta kiviainesten ottotoimintaan. Alueella mahdollistetaan kiviaineksen ottaminen ennen työpaikka-alueen rakentamista. Ruddamsbäckenin vedenlaadun ja -määrän hallinta on erittäin tärkeää. Logistiikka-alueen suuren vettä imevyyden ja läpäisemättömän pinta-alan, sekä maaperän kallioiden laadun ja kiviaineksen oton vuoksi alueen hulevesisuunnitteluun täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Ruddamsbäcken on ajoittain tulvinut pelloille Johannber-

söder till Jokivarsivägen, bl.a. för trafiknätets och underhållssäkerhetens skull, vilket blir möjligt genom detaljplanen för Bastukärr II.

Syftet är att vägtrafikbullret begränsas och minskas. Överlopps jordmassor som bildas på området vid marktäkt erbjuder en bra metod att bygga bullerskydd på området vida EV-skyddsgrönområden. Bullervallarnas genomförande och utseende är viktiga landskapsmässiga faktorer. Vid genomförandet ska man satsa på planering av beskogning och planteringar.

Att kontrollera kvaliteten och volymen på vattnet i Ruddamsbäcken är mycket viktigt. Den stora arealen i logistikområdet, som varken absorberar eller släpper igenom vatten, och den bergiga jordmånen samt stentakten gör att särskild uppmärksamhet bör fästas vid dagvattenplaneringen.

Mål som grundar sig på planeringssituationen

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

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

ginkohdalla, ja koko valumareitti Sipoojokeen astu tulee tutkia.

Koukkusuon suojelu ja mm. vesitasapainon säilyttäminen on tärkeä tavoite, ja suolle ei johdeta alueen hulevesiä. Jo toteutuneen Inex Oy:n logistiikkakeskuksen naapuriin eteläpuolelle on suunniteltu toista n. kaksi - kolme kertaa suurempaa logistiikkakeskusta. Näiden kummankin logistiikkakeskusten sisäinen toiminta vaatii, että alueella ei ole merkittäviä korkoeroja ja rakennusten lattiat ovat lähes samassa tasossa. Tämä vaikuttaa myös liittyviin Keuksuontielle, tie toteutetaan lähes samalle korkeustasolle.

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Osallisten tavoitteet

Lähialueen asukkaat ovat tuoneet kaavaprosessin aikana esiin seuraavat tavoitteet:

- Keravantien liikenneturvallisuuden parantaminen ja ennen kaikkea kevyen liikenteen väylä on ollut sekä asukastilaisuudessa että useissa yhteydenotoissa kaavoitukseen keskeisenä esillä.
- Logistiikka-alueen rekkaliikenteen aiheuttamaa melua ja muuta häiriötä tulee ehkäistä ja rajoittaa.
- Keravantien ja Lahden moottoritien liittyvien ruuhkautumista on pelätty uudessa tilanteessa alueen kasvaessa
- Ruddamsbäckenin tulvimista ja vaikutuksia Nikkilään asti on pidetty mahdollisina.
- maa-ainesten ottamiseen liittyvän louhinnan on pelätty aiheuttavan pöly-, tärinä ja meluhaittoja.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Kunta ja muut viranomaiset ovat asettaneet asemakaavalle seuraavia laadullisia tavoitteita:

- Sipoon yleiskaavan 2025 kasvustrategian toteuttaminen tarvitsee tuekseen työpaikkoja ja yrityksiä Sipooseen
- Hulevesien hallinta ja vaikutukset tulee tutkia ja ratkaista niin, ettei aiheudu haittaa vaikutusalueelle.
- vaikutukset sekä Vantaalle että Keravalle, lähinnä tieverkon toimintaan tulee selvittää.
- Vaikutukset vanhan Lahdentien ja Lahden moottoritien liittyviin täytyy selvittää
- Liikennemelu täytyy selvittää ja hakea ratkaisuja sen rajoittamiseen.
- Tonttien tulee olla toteuttamiskelpoisia ja helposti myytäviä rakennuspaikkoja.
- Alueen tulee kytkeytyä toimivasti olemassa olevaan kevyen liikenteen verkkoon

Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området

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

Skyddandet av Koukkusuo och t.ex. bevarandet av vattenbalansen är ett viktigt mål. Till kärret avleds inget dagvatten från området.

På södra sidan av den redan uppförda logistikcentralen (Inex Oy) har en andra, ca två-tre gånger större logistikcentral planerats. Den interna verksamheten i bägge logistikcentralerna förutsätter att det inte finns några betydliga höjdskillnader i området och att byggnadernas golv är nästan på samma nivå. Detta inverkar även på anslutningarna till Keuksuovägen, som anläggs nästan på samma nivå.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

Intressenternas mål

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

- En förbättring av trafiksäkerheten på Kervovägen och framför allt en cykel- och gångbana har föreslagits både på invånarmötet och i flera kontakter med planläggningen.
- Bullret från långtradartrafiken till och från logistikområdet bör förebyggas och begränsas.
- Man har också befarat att det uppstår trafikstockningar vid anslutningarna till Kervovägen och motorvägen till Lahtis i framtiden allteftersom området växer.
- Vidare har man ansett det möjligt att Ruddamsbäcken kan svämma över med följderna ända till Nickby.
- Brytningsverksamheten som hör till marktäkten befaras medföra damm-, skaknings- och bullerolägenheter.

Mål för detaljplanens kvalitet

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

Genomförandet av tillväxtstrategin i Generalplan för Sibbo 2025 förutsätter arbetsplatser och företag i Sibbo.

- Hanteringen och följderna av dagvattnet bör undersökas och lösas för att undvika olägenheter i influensområdet.
- Konsekvenserna både för Vanda och Kervo, främst när det gäller hur vägnätet fungerar, bör utredas.
- Konsekvenserna för anslutningarna vid gamla Lahtisvägen och Lahtis motorväg bör utredas.
- Trafikbullret ska utredas och lösningar sökas för att begränsa det.
- Tomterna ska vara byggbara och omfatta byggplatser

Muut prosessin aikana syntyneet tavoitteet

- Korkealaatuisten ja maisemallisesti positiivisten, toimivien hulevesiratkaisujen kehittäminen alueelle.
- Kasvava joukkoliikenteen käyttäjämäärä loisi mahdollisuuksia parantaa alueen joukkoliikennetyhteyksiä Vantaalle, Keravalle ja Nikkilään.
- kiviaineksen otossa syntyvän ylijäämään käyttäminen melunsuojauksiin mahdollisimman hyvään maisemaan pyrkien.

som är enkla att sälja.

- Området ska kopplas smidigt till det befintliga nätverket av cykel- och gångbanor.

Övriga mål som uppkommit under processen

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



5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Alueen korttelikoot ja liikennetarkistukset ovat nykyisessä asemakaavassa osittain vanhentuneet. Riittävän suuria alueellisemmille logistiikkakeskuksille sopivia tontteja on vähän tarjolla, ja Bastukärrin tonttikoot ovat osoittautuneet liian pieniksi. Rakennusoikeutta kaavamuutoksessa ei juurikaan lisätä. Kortteliin 700 on liitetty osa korttelista 701, kortteli 702, katualueita ja ET-alueita, ja näin on muodostettu yksi iso T-5 -korttelialue, jolle on laskettu keskimääräinen korttelitehokkuus $e_k=0,37$. Bastukärrintie ja Konttie poistetaan. Itäisin liittymä Keravantielle ja siihen liittyvä tie poistetaan myös, ja samalla ET-alueen sijainti päivitetään. Lenkkimäisen tieyhteyden luomiseksi Keuksuontielle lisätään uusi tie, nimeltään Rahtiraitti. Samoin poistetaan suora tieyhteys Logistiikkatieltä etelään. Kummankin Bastukärrin kaava-alueen liikenneverkko perustuu jatkossa Keuksuontiehen.

Bastukärrin asemakaavan muutos liittyy eteläreunaltaan Bastukärr II:n asemakaava-alueeseen, joka laajentaa työpaikoille asemakaavoitettua yleiskaavan mukaista aluetta etelään ja mahdollistaa tieyhteyden Jokivarrentielle.

Liikenne- ja hulevesisuunnittelussa on tätä kaavamuutosta ja Bastukärr II:n asemakaavaa tarkasteltu yhdessä. Liittymien viitesuunnitelmat, alueelliset liikennevaikutukset ja hulevesien viivytys ja purkureitti on tarkasteltu yhtenä kokonaisuutena.

Maa-ainesten ottotoiminnassa syntyviä ylijäämämaita käytetään myös alueen meluvalleihin ja maisemarakentamiseen. Näin pystytään minimoimaan maa-ainestoiminnan ja alueen rakentumisen haittoja, ja kuljetusten minimointi on myös kestävä kehityksen mukaista toimintaa.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita ympäröi laaja suojaviheralue (EV), jolla voidaan toteuttaa maisemointitoimenpiteitä valkeineen, ja saada alueen pinnantasauksen korkoerot luontevasti liitettyä. Eteläreunan EV-alueelle on lisätty oja-1 -merkintä, sijainti ohjeellisena, jolla mahdollistetaan lounais- ja kaakkoisnurkan hulevesialtaiden yhdistäminen toisiinsa. Jatkossa pääosa kummankin alueen hulevesistä puretaan Ruddamsbäckeniin mittavien viivytys- ja selkiytysprosessien kautta, ja mm. tätä toimintaa varten altaiden yhdistäminen on tärkeää. Samoin järjestelmän toimintavarmuus yllättävissä tilanteissa paranee.

Alueen tieverkon muodostavat Keuksuontie ja tonttikatulenki, johon kuuluvat Rahtiraitti, Logistiikkatie ja Rekkatie. Katualueiden leveytenä on 40m Keuksuontielle (sama kuin Bastukärrin nykyisellä asemakaava-alueella), ja 22m tonttikatulenkilä. Keuksuontien liittymästä 148:lle on tarkasteltu toimivuus liikenteen toimivuustarkastelujen yhteydessä.

5. Redogörelse för detaljplanen

5.1 Planens struktur

Kvarterstorlekarna och trafiklösningarna i området är delvis föråldrade. Det står överlag få tomter till buds som skulle vara tillräckligt stora och lämpliga för regionala logistikcentraler, och tomtstorlekarna i Bastukärr har visat sig vara för små. I planändringen kommer byggrätten inte att öka nämnvärt. Del av kvarter 701, kvarter 702, gatuumråden och ET-områden har fogats till kvarter 700: ett nytt stort T-5-kvartersområde har därigenom bildats. För detta har en genomsnittlig kvarterseffektivitet på $e_k=0,37$ beräknats. Bastukärrsvägen och Containervägen tas bort från planen. Den östligaste anslutningen till Kervovägen och den anslutande vägen tas också bort, och samtidigt justeras ET-områdets läge. En ny väg, Fraktleden, läggs till för att skapa en cirkelformad vägförbindelse till Keuksuovägen. I det här sammanhanget stryks den direkta vägförbindelsen från Logistikvägen söderut. I fortsättningen baserar trafiknätet i bägge planområdena i Bastukärr på Keuksuovägen.

Ändringen av detaljplanen för Bastukärr ansluter i den södra kanten till detaljplaneområdet Bastukärr II, vilket utvidgar det område som har detaljplanerats för arbetsplatser och är förenligt med generalplanen mot söder. Detta gör det möjligt att anlägga en vägförbindelse till Jokivarsivägen.

När det gäller trafik- och dagvattenplaneringen har denna planändring granskats tillsammans med detaljplanen för Bastukärr II. Referensplanerna för anslutningarna, de regionala trafikkonsekvenserna liksom fördröjningen och tömningen av dagvattnet har undersökts som en helhet.

Den överskottsjord som uppkommer vid stentäktssamheten används också för bullervallar och vid landskapsbyggandet. På det här sättet kan man minimera olägenheterna från marktäktssamheten och byggnadsarbetena: att minimera transporterna är förenligt med principerna för hållbar utveckling.

Kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader omges av ett vidsträckt skyddsgrönområde (EV) där man kan modifiera landskapet och bygga vallar, och därmed skapa naturliga höjdskillnader efter nivelleringen av markytan. Beteckningen oja-1 har lagts till i EV-området i den södra kanten, placeringen riktgivande. Beteckningen gör det möjligt att sammankoppla dagvattenbassängerna i det sydvästra respektive sydöstra hörnet. I fortsättningen kommer merparten av dagvattnet i bägge områden att avledas till Ruddamsbäcken via omfattande fördröjnings- och klarningsprocesser, och bl.a. i det här avseendet är det viktigt att förena bassängerna. Likaså kommer systemets driftsäkerhet att höjas med tanke på överraskande situationer.

Vägnätet i området består av Keuksuovägen och en slinga

Hulevesiä tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää paikallisesti tonteilla ja ohjata hulevesiojiin.

T-1 ja T-2 -korttelialueiden asemakavamääräykset on pidetty ennallaan, sillä niihin liitetään pieniä osia, joilla ei ole suurtakaan merkitystä kortteliin. Suurelle uudelle korttelialueelle on tehty oma merkintä T-5, jolla on mm. ulko-varastointia ja toimistorakentamista rajoitettu.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 73 hehtaaria. Alueelle osoitetaan yksi suuri tontti kortteliin 700, ohjeellisella tonttijaolla Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T-5), tehokkuudella 0,37. T-5- korttelialueen kokonaisrakennusoikeus on n.196 600 k-m². Tontin pinta-ala on. 53,14 ha. Rakennusoikeus on pyritty kaavamuu-toksessa pitämään käytännössä ennallaan ja on kasvanut lähinnä kaavateknisistä syistä 3230 k-m². Muutos on koko lainvoimaiseen Bastukärren työpaikka-alueen mittakavaan (n. 665 000 k-m²) nähden olematon. Muihin kortteleihin liitettävät pienet muutokset eivät vaikuta tonttien lukumäärään.

Katualueiden leveytenä on 40m Keukuontiellä sisältäen kevyen liikenteen väylän (sama kuin Bastukärren nykyisellä asemakaava-alueella), ja 22m tonttikatulenkillä, johon kuuluvat Rahtiraitti ja Rekkatie.

av tomtgator som omfattar Fraktliden, Logistikvägen och Långtradarvägen. Gatuområdena är 40 m breda på Keukuovägen (samma som i det nuvarande detaljplaneområdet Bastukärr), och 22 m på slingan av tomtgator. Funktionaliteten vid Keukuovägens anslutning till lv 148 har undersökts i samband med trafikundersökningarna.

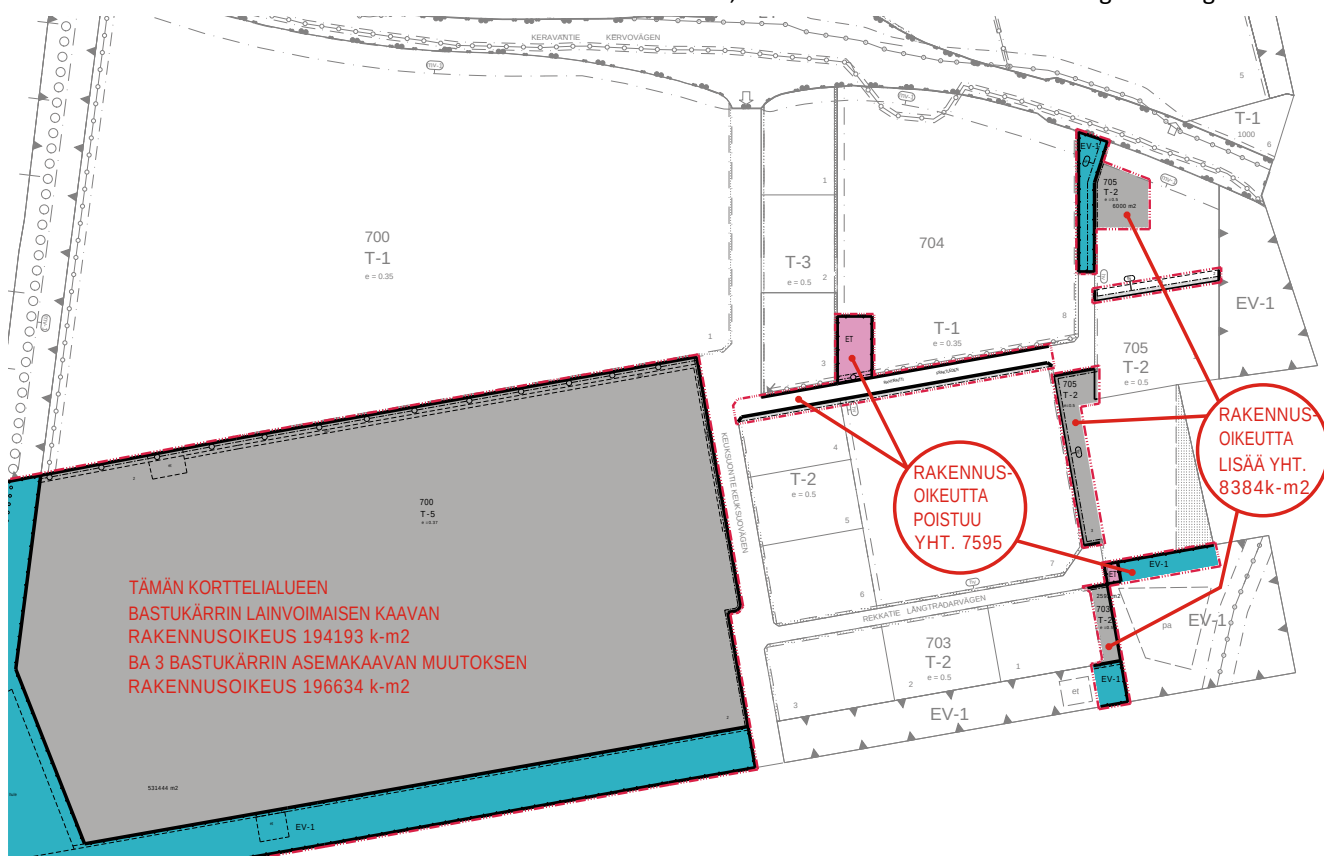
Dagvatten ska i mån av möjlighet infiltreras lokalt på tomtorna och avledas till dagvattendiken.

Detaljplanebestämmelserna för T-1- och T-2-kvarterersområdena har bevarats oförändrade, eftersom områdena kommer att utökas med så små delar att de knappt har någon betydelse för kvarteren. För det stora kvarterersområdet har en egen beteckning T-5 införts. Här har bl.a. utomhuslagring och byggande av kontorslokaler begränsats.

5.1.1 Dimensionering

Planeringsområdet omfattar totalt ca 73 hektar. Genom riktgivande tomtindelning anvisas en stor tomt i kvarter 700, i kvarterersområdet för industri- och lagerbyggnader (T-5). Tomteeffektiviteten är $e = 0,37$. T-5-kvarterersområdet har en total byggrätt på ca 196 600 vy-m². Tomten har en areal på 53,14 ha. De små ytor som läggs till de övriga kvarteren inverkar inte på antalet tomtar.

Gatuområdena är 40 m breda på Keukuovägen inklusive cykel- och gångbana (samma som i det nuvarande detaljplaneområdet Bastukärr), och 22 m på slingan av tomtgator, som omfattar Fraktliden och Långtradarvägen.



Kaavio BA 3 Bastukärren asemakaavan muutoksen rakennusoikeuden muutoksista.

Schematisk bild över förändringarna i byggrätten i detaljplaneändringen för BA 3 Bastukärr.

5.1.2 Palvelut

Kaava-alueelle ei sijoiteta julkisia palveluita eikä kauppa- palveluita mahdollistavia tontteja. Bastukärrin nyky. asema- kaava-alueelle on järjestetty joukkoliikenne bussilinjan muodossa. Lisääntyvät työpaikat mahdollistavat kasvavat joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja tukevat näin liikenne- yhteyksien kehittymistä. Samoin Keukuontien liittymisen Jokivarren tielle Bastukärr II:n myötä edelleen tukevat uusien bussilinjojen tuloa, antaen luontevampia reittivaihtoehtoja.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Alueelle on laadittu Bastukärrin alkuperäisessä kaavassa lähiympäristön suunnitteluohjeet, jotka tukevat alueen rakentamista hyvin toimivaksi teollisuus- ja varastointi- alueeksi. Erityisesti tullaan keskittymään julkisen tilan laatuun vaikuttavien katuun liittyvien tai sinne näkyvien rakenteiden sekä hulevesien käsittelyyn liittyvien ratkaisujen ohjaukseen. Bastukärr II:n yhteydessä laadittavia lähiympäristön suunnitteluohjeita tullaan peilaamaan ja soveltamaan tällekin alueelle.

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

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

T-1:

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Tontin rakennetusta kerrosalasta saa käyttää toimisto- ja liiketiloihin enintään 20 %.

T-2:

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Tontin rakennetusta kerrosalasta saa käyttää toimisto- ja liiketiloihin enintään 50 %. Ulkovarastointia ei saa sijoittaa kadun puoleiselle tontin osalle.

T-5:

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

ET:

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

EV-1:

Suojaviheralue. Maisemointitoimenpiteet ovat sallittuja alueella.

5.1.2 Service

Planområdet kommer inte att omfatta tomter för offentliga eller kommersiella serviceformer. Till det nuvarande detaljplaneområdet Bastukärr har man anordnat kollektivtrafik i form av en busslinje. Allteftersom det uppkommer fler arbetstillfällen ökar skaran av människor som anlitar kollektivtrafiken, vilket stödjer utvecklingen av trafikförbindelserna. När Keukuovägen ansluts till Jokivarsivägen i och med Bastukärr II, främjas planeringen av nya busslinjer med naturligare alternativa rutter.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

För området har planeringsanvisningar för närmiljön utarbetats i samband med den ursprungliga planen för Bastukärr. Dessa stödjer genomförandet av ett välfungerande industri- och lagerområde. Särskilt fokus kommer att läggas vid styrningen av de konstruktioner som byggs längs eller syns mot gatan och därför inverkar på kvaliteten på det offentliga rummet samt vid lösningarna för hanteringen av dagvattnet. De planeringsanvisningar som ska utarbetas i samband med Bastukärr II kommer att återspegla och anpassas även till detta område.

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

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

T-1:

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Av tomtens byggda våningsyta får högst 20 % användas för kontors- och affärslokaler.

T-2:

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Av tomtens byggda våningsyta får högst 50 % användas för kontors- och affärslokaler. Utomhuslager får inte placeras på den del av tomten som ligger mot gatan.

T-5:

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

ET:

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

EV-1:

Skyddsgrönområde. Landskapsutformningar är tillåtna på området.

5.3.2 Muut alueet

Katualueet.

5.4 Kaavan vaikutukset

Kaavan vaikutusalueen laajuus vaihtelee eri osatekijöiden osalta varsin merkittävästi. Vaikutukset luonnonympäristöön ovat pääosin paikallisia, ne rajoittuvat suunnittelualueeseen ja sen lähiympäristöön. Keravanjoen ja Sipoojoen vesistöjen kuormitusta ei lisätä, vaan alueelle ollaan viitesuunniteltu mittavat hulevesien käsittelyratkaisut. Rakentaminen ja sitä edeltävä kiviaineksen otto muuttavat alueen maisemaa, mutta maisemalliset vaikutukset ovat paikallisia ja jäävät metsien tai metsitettyjen meluvallien taakse.

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

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Lähiympäristön asukkaisiin asemakaavahankkeella on jonkin verran vaikutuksia lähinnä tieliikennemelun kautta. Samoin maa-ainesten ottovaiheen louhinta voi aiheuttaa

5.3.2 Övriga områden

Gatuområdena.

5.4 Planens konsekvenser

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

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

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

För invånarna i närmiljön har detaljplaneprojektet konsekvenser närmast vad gäller vägtrafikbullret. Likaså kan sprängningarna under marktäktfasen ge upphov till buller - och dammolägenheter för de närmaste invånarna.



Havainnekuva Sok Oy:n uudesta logistiikkakeskuksesta, Parviainen Arkkitehdit Oy
Illustration över Sok Ab:s ny logistikcentral, Parviainen Arkkitehdit Oy

melu- ja pölyhaittoja lähimmille asukkaille. Tätä toimintaa säädellään myöhemmissä vaiheissa mm. ympäristöluvituksella, ja lain vaatimuksia ja turvallisuutta valvotaan, haittoja minimoidaan kussakin lupamenettelyssä erikseen.

5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueilla luonnon ympäristö poistuu täysin, sillä alueella harjoitetaan maanainesten otta ennen alueen rakentumista. Samoin suojaverialueilla tapahtuu osittain merkittäviä maanmuokkaustoimenpiteitä maisemointi- ja meluvallien rakentumisen myötä. Luontoselvityksessä näitä raskaampia toimenpiteitä vaativilta alueilta ei löytynyt mitään erityistä suojelua vaativia luontoarvoja. Koukkusuon suojelemiseksi tulee huolehtia vesitasapainon säilymisestä.

Kaava-alue sijoittuu Ruddamsbäckenin valuma-alueelle, ja Keravanjokeen vievän Parmanojan valuma-alueelle, ks. kuva Valuma-alueet. Koska Parmanojan kuormitusta on hyvin hankalaa lisätä, alueen hulevedet ohjataan alueen rakennuttua Ruddamsbäckenin puroon viivytyksen ja selkeytyksen kautta. Vaikka kummankin alueen hulevesijärjestelmiin liittyy mittavat viivytystarkaisut, tullaan Ruddamsbäckeniin tarvitsemaan Bastukärr II:n mukana selvitetyllä tavalla jonkin verran välityskyvyn parannustoimia.

5.4.3 Vaikutukset Sipoojoen Natura 2000-alueeseen

Sipoojoessa elää uhanalainen taimenkanta ja Sipoojoki sivupuroineen kuuluu Natura 2000-alueeseen. Kalatalouden kannalta merkittävimmät purot ovat Byabäcken ja siihen laskeva Ritobäcken. Viime aikoina poikastuotantoa on tapahtunut ilmeisesti enää Byabäckenin alimmilla koskialueilla (Juvonen 2008). Vaikka Ruddamsbäcken ei ole taimenen poikastuotannon kannalta mitenkään merkittävä, ei Sipoojoen kuormitusta sivupurojen kautta ole syytä lisätä. Tästä syystä Bastukärrin työpaikka-alueen hulevesien käsittelyyn ja laatuun on kiinnitetty suunnitelmissa erityistä huomiota.

Hulevesien laatua voidaan parantaa tehokkaimmin keskitetysti. Bastukärr II:n hulevesijärjestelmän loppuosaan on ehdotettu laajaa biopidätysaluetta, jossa käytännössä kaikki hulevesi suodatetaan maakerrosten läpi ennen purkamista Ruddamsbäckeniin. Vastaava järjestelmä esitetään toteutettavan myös Bastukärr I -alueen itäosan altaan yhteyteen.

Näillä toimenpiteillä voidaan olettaa Bastukärrin alueen rakentumisen jälkeen hulevesien Ruddamsbäckeniin kohdistuvien laadullisten vaikutusten jäävän vähäiseksi. Ruddamsbäckenin uoman pituus Bastukärrin alueelta Sipoojokeen on noin 6 km. Puron valuma-alueelle sijoittuu runsaasti maataloutta, joka on merkittävä kuormittaja kiintoaineen ja ravinteiden osalta. Koska hulevesien hallintatoimenpiteillä maankäytön aiheuttamat muutokset Bastukärrin alueelta tulevan veden laadussa ja määrässä pidetään mahdollisimman vähäisinä, ei Ruddamsbäckenin virtaamissa tai veden laadussa arvioida tapahtuvan mer-

Denna verksamhet regleras i senare skeden bl.a. med miljötillstånd. Lagbestämmelserna och säkerheten övervakas, och olägenheterna minimeras skilt i respektive tillståndsförfarande.

5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön

I kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader kommer naturmiljön att försvinna helt eftersom maktäkt idkas i området innan det egentliga byggnadsarbetet inleds. Likaså kommer schaktningsåtgärder att vara betydande i vissa delar av skyddsgronområdena i samband med landskapsbyggandet och anläggandet av bullervallar. Enligt naturinventeringen påträffas inga naturvärden som kräver särskilt skydd i de områden som utsätts för hårdare bearbetning. Bevarandet av vattenbalansen i Koukkusuon bör säkerställas med tanke på skyddet av kärret.

Planområdet ligger inom avrinningsområdet för Ruddamsbäcken och avrinningsområdet för Parmanoja, som rinner ut i Kervo å. Se bilden Avrinningsområden. Eftersom det är mycket svårt att öka belastningen av Parmanoja, kommer dagvattnet - efter att området har byggts klart - att avledas till Ruddamsbäcken via fördröjnings- och klarningsbassänger. Även om dagvattensystemen i bägge områden inkluderar omfattande fördröjningslösningar, kommer det vid Ruddamsbäcken att i viss mån behövas åtgärder för att förbättra kapaciteten på det sätt som utretts i samband med Bastukärr II.

5.4.3 Konsekvenser för Natura2000-området Sibbo å

I Sibbo å lever ett utrotningshotat öringsbestånd och ån med sina biflöden hör till Natura 2000-området. Byabäcken och Ritobäcken, som rinner ut till Byabäcken, är de viktigaste bäckarna för fiskerinäringen. På senare tid torde yngelproduktion endast ha förekommit i de lägsta forsarna i Byabäcken (Juvonen 2008). Även om Ruddamsbäcken inte på något sätt är viktig för yngelproduktionen, är det inte anledning att öka belastningen av Sibbo å via biflödena. Av den anledningen har särskild uppmärksamhet fästs vid hanteringen av och kvaliteten på dagvattnet i planerna för Bastukärrs arbetsplatsområde.

Kvaliteten på dagvattnet kan bäst höjas genom centraliserad behandling. Till den sista delen av dagvattensystemet för Bastukärr II har man föreslagit ett omfattande bioretentionsområde där praktiskt taget allt dagvatten filtreras genom marksikten innan det släpps ut i Ruddamsbäcken. Ett liknande system föreslås även i anslutning till bassängen i östra delen av Bastukärr I.

Med dessa åtgärder kan man anta att de kvalitetsmässiga konsekvenserna av dagvattnet för Ruddamsbäcken är obetydliga när Bastukärrsområdet har byggts färdigt. Ruddamsbäckens fåra mäter ca 6 km från Bastukärr till Sibbo å. I avrinningsområdet finns rikligt med jordbruk, som belastar bäcken kraftigt med sediment och näringsämnen. Eftersom åtgärder för att hantera dagvattnet gör att de förändringar som markanvändningen i Bastukärr medför

kittäviä muutoksia suunnitellusta maankäytöstä johtuen. Tällöin myöskään Sipoonjoen Natura-arvoihin ei hulevesien hallintaratkaisujen toteututtua kohdistu merkittävää vaikutusta.

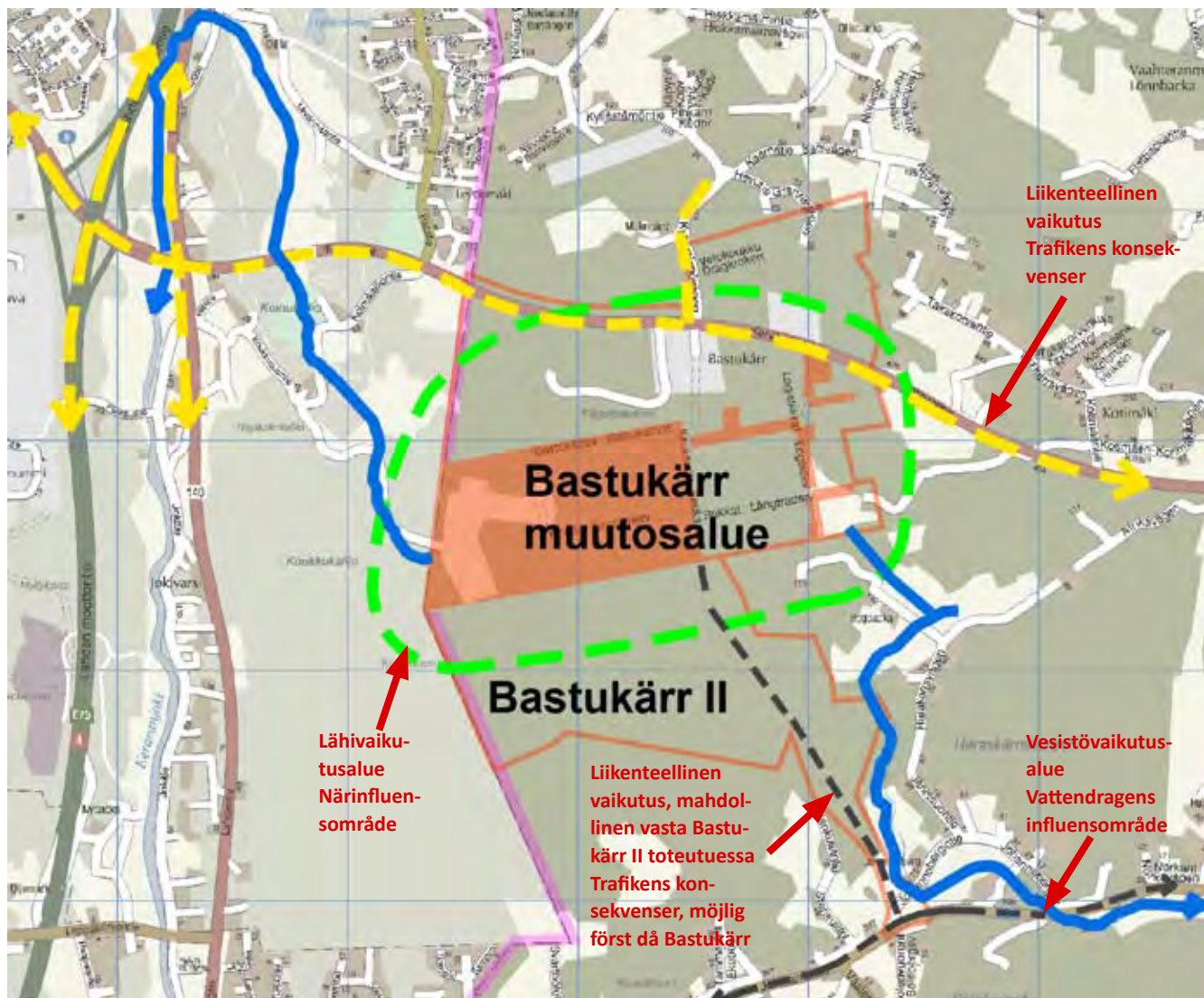
5.4.4 Vaikutukset kuntatalouteen

Maanmyyntituloilla sekä kuntaan saatavilla uusilla työpaikoilla ja yrityksillä on positiivinen vaikutus kuntatalouteen. Kiinteistöverotulot ovat merkittäviä alueen toteutuessa. Toisaalta alueen rakentaminen vaatii satsauksia, tiestöön, hulevesi- ja meluratkaisuihin joudutaan panostamaan merkittävästi. Samoin kevyen liikenteen väylien yhdistäminen Keravan kevyen liikenteen verkkoon on välttämätöntä, ja tuo kustannuksia.

för vattenkvaliteten och -volymen kan hållas så små som möjligt, är inga betydande förändringar att vänta i Rud-damsbäckens flöden eller vattenkvaliteten på grund av den planerade markanvändningen. Därmed kommer inte heller Natura-värdena vid Sibbo å att utsättas för någon nämnvärd effekt när lösningarna för dagvattenhanteringen har genomförts.

5.4.4 Konsekvenser för kommunekonomin

Intäkterna från försäljningen av mark och de nya arbetstillfällena och företagen som uppkommer i kommunen har en positiv effekt på kommunens ekonomi. När området har genomförts är fastighetsskatteintäkterna betydande. Å andra sidan förutsätter byggandet betydande satsningar bl.a. på vägnätet och på dagvatten- och bullerlösningar. Likaså är det nödvändigt att förena lättrafiklederna med Kervo lättrafiknät, vilket medför kostnader.



Arvio asemakaavamuutoksen vaikutusalueista. (Louhinnan vaikutuksista oma arvio YVA-kappaleessa 5.5.5)

Uppskattning av detaljplaneändringens influensområde. (Konsekvenserna av brytning finns i en egen kalkyl i MKB-kapitel 5.5.5)

5.5 Ympäristön häiriötekijät

5.5.1 Vaikutukset liikenteeseen ja tieliikennemu- luun

Liikenne

BA 3 Bastukärrin asemakaavamuutos tehdään mahdollis-
tamaan suuren logistiikkatoimijan siirtyminen tiiviimmin
rakennetulta ja ruuhkaiselta alueelta Sipooseen. Valtion
tieverkkoon tukeutuva valtakunnallinen logistiikkakeskus
ei enää kuormita ruuhkaista ja liian ahdasta aluetta Es-
poossa, näin vaikutusten voidaan katsoa olevan liikenteel-
lisesti valtakunnan tasolla positiivisia. Tästä syystä valtion
tien 148 tiesuunnitelman parannustoimien toteuttaminen
on perusteltua ja tärkeää valtakunnallisella tasollakin.

Luonnosvaiheessa alueelle laaditussa alustavassa tiesuun-
nittelussa ja liittymien toimivuustarkastelussa tutkittiin
uuden Jokivarrentien sekä mt 148:n ja Keukuontien liit-
tymän toimivuutta. Kummankin liittymän tilanne tutkittiin
vuonna 2020 ja 2035 sekä suunniteltiin liikennemäärien
mukaiset ratkaisut.

Laajempi seudullisempi selvitystyö on käynnissä yhteis-
työssä Vantaan ja Keravan kanssa BA 2 Bastukärr II:n
laajennuksen uuden asemakaavan ja Talman osayleiskaa-
vatyön yhteydessä. Samaan aikaan on käynnissä myös Nik-
kilän liikenneverkko-työ. Nämä kaikki hankkeet edellyttävät
laajempaa verkollista tarkastelua, jossa koko kuntarajavyö-
hykkeen liikenteen kehitystä arvioidaan. BA 3 Bastukär-
rin asemakaavan muutoksen vaikutusten ero verrattuna
alkuperäiseen, lainvoimaiseen Bastukärrin työpaikka-alu-
een vaikutuksiin on vähäinen. Sillä miten Bastukärrin työ-
paikka-alueella asemakaavan muutoksessa tonttikadut ja
EV-alueet on järjestetty, ei ole seudullisia vaikutuksia, kun
rakennusoikeutta ei käytännössä lisätä. Samoin asema-
kaavan muutoksessa korttelialueiden T-2 ja T-5 käyttötär-
koitus ja kaavamääräykset säilyvät ennallaan Teollisuus ja
varastorakennusten korttelialueina, painotuksia nimen-
omaan logistiikan suuntaan ei kaavamuutoksella suoraan
edistetä.

Bastukärr II:n kaava-alueen liikenneselvitys (Strafica Oy)
laadittiin luonnosvaiheessa seudullisten vaikutusten arvi-
oimiseksi, ja on jatkoa vuonna 2010 laadittuun maantien
148 liikenneverkko-työselvitykseen, missä tarkasteltiin mm.
Bastukärrin ja Kercan logistiikka-alueiden toteutumisen
vaikutusta Keravantien (mt 148) liittymiin Lahdentiellä ja
Lahdenväylällä. Maantien 148 selvityksessä todettiin, että
Bastukärrin kaava-alueen laajentuessa yhteys maantien
148 ja Jokivarrentien (mt 1521) välille tulee tarpeelliseksi.

Otteita Bastukärr III:n kaava-alueen liikenneselvityksestä (Strafica Oy):

*”Nykyverkolla (ilman Keukuontietä) merkittävimmät
vaikutukset kohdistuvat maantielle 148 Bastukärrin ja
Lahdenväylän välille. Bastukärrin henkilöautoliikenne*

5.5 Störningsfaktorer i omgivningen

5.5.1 Konsekvenser för trafiken och bullret

Trafik

Delgeneralplaneändringen för BA 3 Bastukärr utarbetas
för att möjliggöra förflyttningen av ett stort logistikcent-
rum från ett bebyggt och rusningstrafikerat område till
Sibbo. Logistikcentralen som stöder sig på statens vägnät
belastar inte längre det rusningstrafikerade och alltför
trånga området i Esbo. Sålunda kan man säga att konsek-
venserna för trafiken är positiva på riksnivå. Av den här
orsaken är det befogat och viktigt också på riksnivå, att
genomföra förbättringsåtgärder i vägplanen för statens
väg 148.

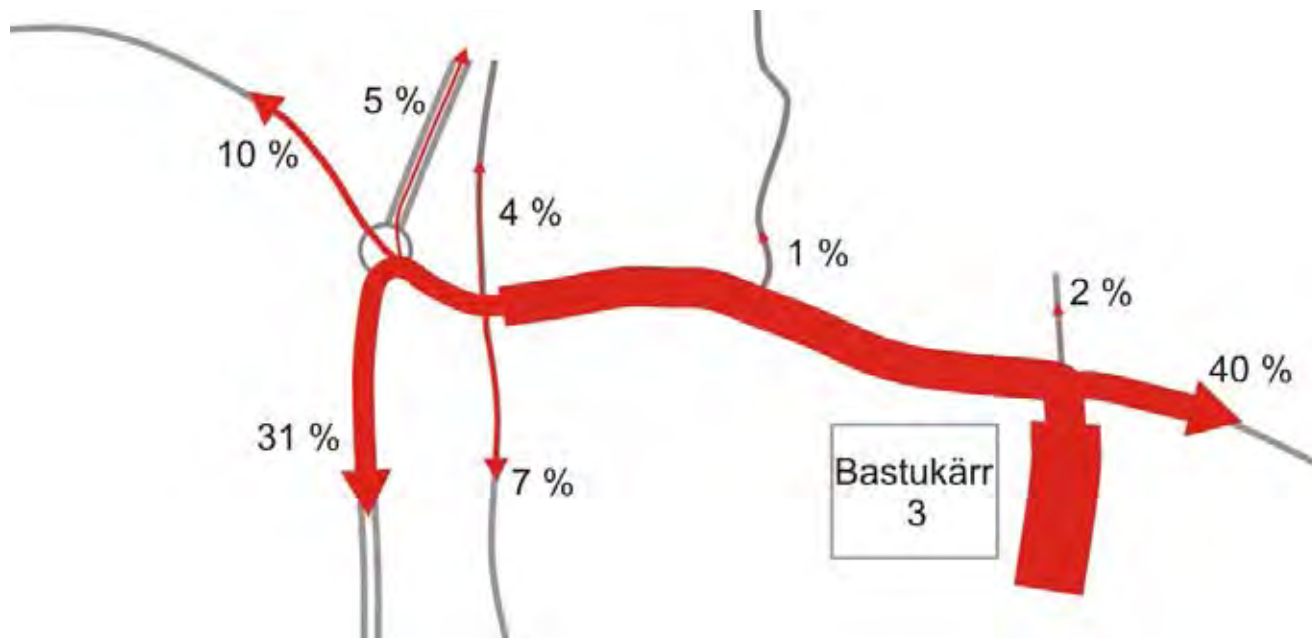
I en preliminär vägplan och granskning av hur anslutning-
arna fungerar undersöktes i utkastskedet den nya anslut-
ningen vid Jokivarsivägen samt anslutningen mellan lv 148
och Keukuovägen. Båda anslutningarna undersöktes med
avseende på åren 2020 och 2035 och lösningar togs fram
för bägge trafikvolymerna.

En bredare och mera regional utredning är under upp-
görande i samarbete med Vanda och Kervo i samband
med utvidgningen av BA 2 detaljplan för Bastukärr II och
Tallmo delgeneralplan. Samtidigt är även utredningen för
Nickby trafiknät på gång. Alla dessa projekt förutsätter en
mera omfattande nätverksaktig analys där trafikutveck-
lingen längs hela kommungränzonen bedöms. Konse-
kvenserna av ändring av detaljplan för Bastukärr, BA 3, är
små jämfört med konsekvenserna för den lagakraft vunna
planen Bastukärr arbetsplatsområde. Hur tomtgatorna
och EV-områdena arrangeras i detaljplaneändringen för
Bastukärr arbetsplatsområde har inte regionala verkningar
då byggnadsrätten inte praktiken ökar. Kvartersområdena
T-2 och T-5 förblir de samma, även i detaljplaneändringen,
vad beträffar användningsändamål och bestämmelser,
kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Planänd-
ringen gynnar inte en uttrycklig betoning på logistik.

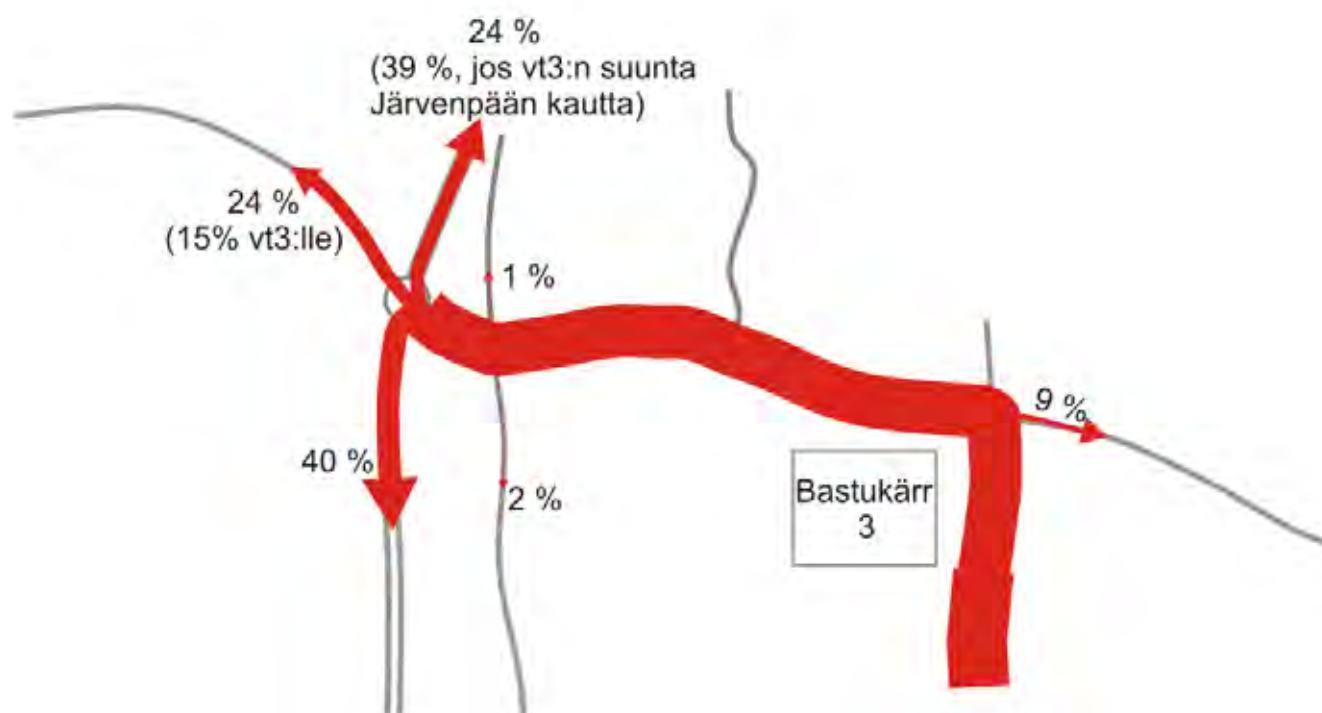
En trafikutredning över planområdet i Bastukärr III (Stra-
fica Oy) utarbetades i utkastskedet för att bedöma de
regionala konsekvenserna och är en fortsättning på tra-
fiknätutredningen av landsväg 148 från år 2010, där man
bl.a. granskade konsekvenserna av genomförandet av
logistikområdet i Bastukärr och Kercas logistikområde för
Kervovägens (lv 148) anslutningar till Lahtisvägen och Lah-
tisleden. I utredningen av landsväg 148 konstaterades att
det blir nödvändigt med en förbindelse mellan landsväg
148 och Jokivarsivägen (lv 1521) allteftersom Bastukärrs
planområde utvidgas.

Utdrag ur trafikutredningen av planområdet i Bastukärr III (Strafica Oy):

*”I det nuvarande trafiknätet (utan Keukuovägen) riktas
de mest betydande konsekvenserna till landsväg 148 mel-
lan Bastukärr och Lahtisleden. Bastukärrs personbilstrafik*



Kuva 7 Bastukärrin henkilöautoliikenteen suuntautuminen
Bild 7 Personbilstrafikens riktning från Bastukärr



Kuva 8 Bastukärrin raskaan liikenteen suuntautuminen
Bild 8 Den tunga trafikens riktning från Bastukärr

suuntautuu pääosin Lahdenväylälle (vt 4) etelään sekä Keravantielle (mt 148) Nikkilän suuntaan. Henkilöautoliikenteen suuntautuminen on esitetty kuvassa 7.

Raskaan liikenteen suuntautumisen kannalta merkittävimmät suunnat ovat Lahdenväylä sekä etelään että pohjoiseen ja maantie 148 sekä Tuusulan että Sipoon suuntaan. Raskaan liikenteen suuntautuminen on esitetty kuvassa 8.

Maantien 148 toimivuus on jo nykytilanteessa ruuhka-aikoina heikohko erityisesti maantien 148 ja maantien 140 liittymässä. Tulevaisuudessa (vuosina 2016 ja 2020) kyseisten liittymien toimivuus heikkenee entisestään, ellei maantien 148 tiesuunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä toteuteta. Maantien 148 toimivuus on ruuhka-aikojen ulkopuolella vuodelle 2020 ennustetuilla liikennemäärillä edelleen kohtalaisen hyvä.

Keusuontien jatkeen toteuttaminen maantien 148 ja Jokivarrentien välille mahdollistaa maantien 148 ongelma-kohtien välttämisen erityisesti Bastukärrin ja Talman eteläosan liikenteen kannalta. Maantien 148 mahdollisesti ruuhkautuessa tulisi pyrkiä ohjaamaan lähinnä henkilöautoliikennettä Keusuontien kautta Jokivarrentielle. Keusuontien jatkeen toteuttamista ei kuitenkaan voida pitää ensisijaisena ratkaisuna maantien 148 ongelmiin.

Maantien 148 tiesuunnitelmassa esitettyjen parantamishankkeiden myötä maantien 140 liittymän ja valtatie 4 ramppilittymien toimivuus on ruuhka-aikoinakin kohtalaisen hyvä. Tiesuunnitelmassa esitettyjen parantamishankkeiden toteutuessa voidaan Keusuontien jatkeen toteuttaminen kapasiteetin riittävyyden näkökulmasta siirtää toteutettavaksi vuoden 2020 jälkeen Bastukärrin maankäytön täydentyessä. Keusuontien toteuttaminen vähentää kuitenkin Bastukärrin alueen liikennehäiriöiden häiriöherkkyyttä riippumatta maantielle 148 suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamisesta. ”

5.5.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Asemakaavassa on viitesuunnitelmissa varaukset kevyen liikenteen väylille Keusuontielle ja Jokivarrentielle. Bastukärrin asemakaavahankkeiden aiheuttama ennustettu liikennemäärien muutos jakautuu tasaisemmin vuorokauden ympäri kuin mm. Nikkilän ja muun liikenteen ennustetun kasvun aiheuttama muutos Keravantiella, joka on valtion tie. Mt 148 viereen on yhteistyössä ELY:n ja Keravan kanssa aloitettu kevyen liikenteen väylän suunnittelu Keinukalliontien risteyksestä Keusuontien liittymään. Keusuontielle on kevyenliikenteen väylä, ja kunhan Keusuontie saadaan liitettyä Jokivarrentiehen saadaan kevyenliikenteen väyläkin yhdistettyä Jokivarrentien väylään, joka on myös suunnitteilla yhteistyössä ELY:n kanssa. Hyvien kevyen liikenteen yhteyksien saaminen alueelle on tärkeää ennenkaikkea turvallisuuden ja myös kestävä kehityksen kannalta.

5.5.3 Vaikutuksen joukkoliikenteeseen

Uuden työpaikka-alueen tuomat lisäkäyttäjät tukevat

riktas huvudsakligen söderut längs Lahtisleden (lv 4) och mot Nickby längs Kervovägen (lv 148). Personbilstrafikens riktning presenteras på bild 7.

De viktigaste riktningarna för den tunga trafikens del är söderut och norrut längs Lahtisleden, samt riktningen Tusby och Sibbo längs landsväg 148. Den tunga trafikens riktning presenteras på bild 8.

Landsväg 148 fungerar redan i nuläget rätt dålig under rusningstider speciellt i anslutningarna till landsväg 148 och 140. I framtiden (under åren 2016 och 2020) kommer anslutningarnas funktionalitet att försämrats ytterligare, såvida inte åtgärderna som presenteras i vägplanen för landsväg 148 genomförs.

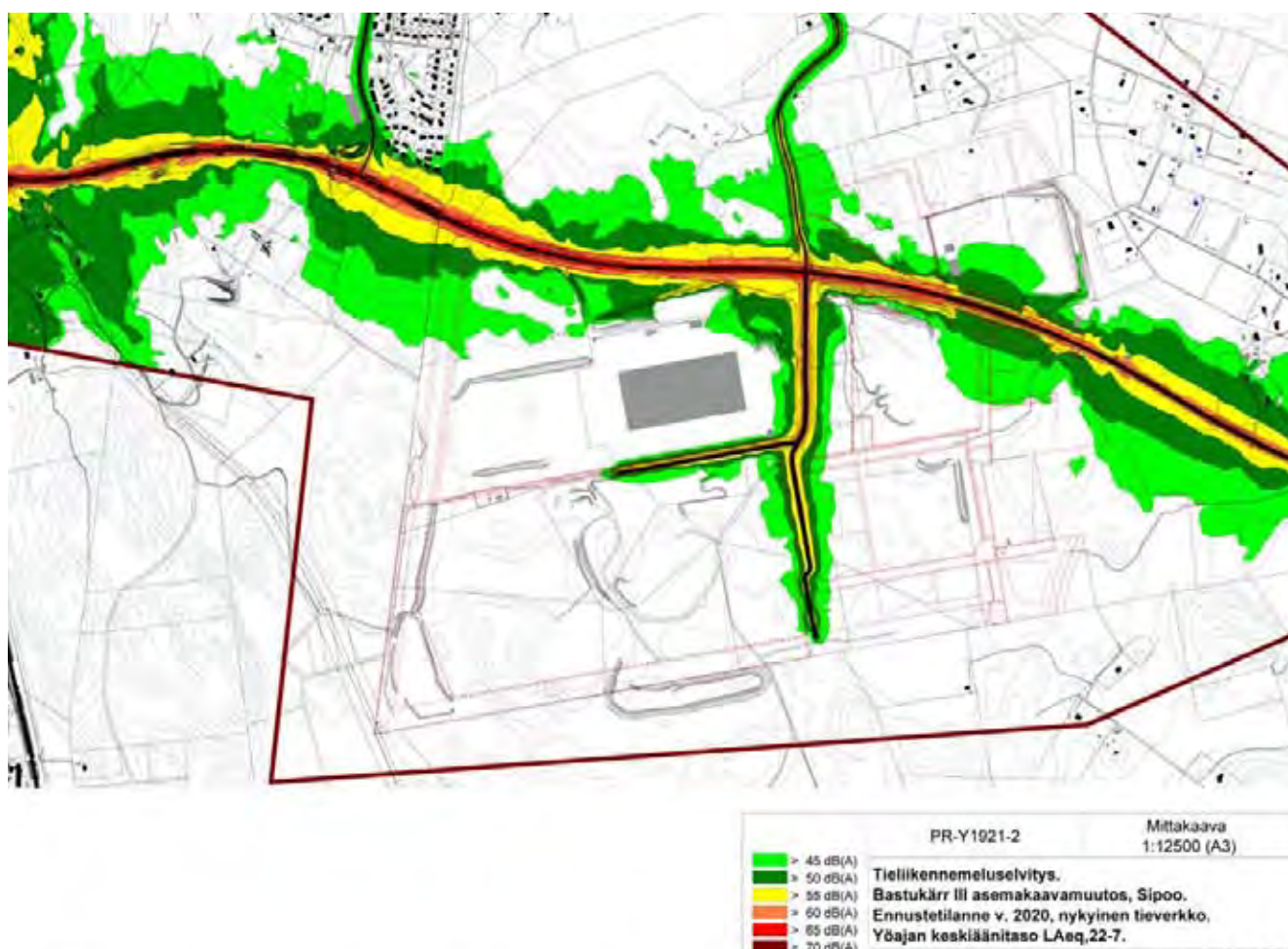
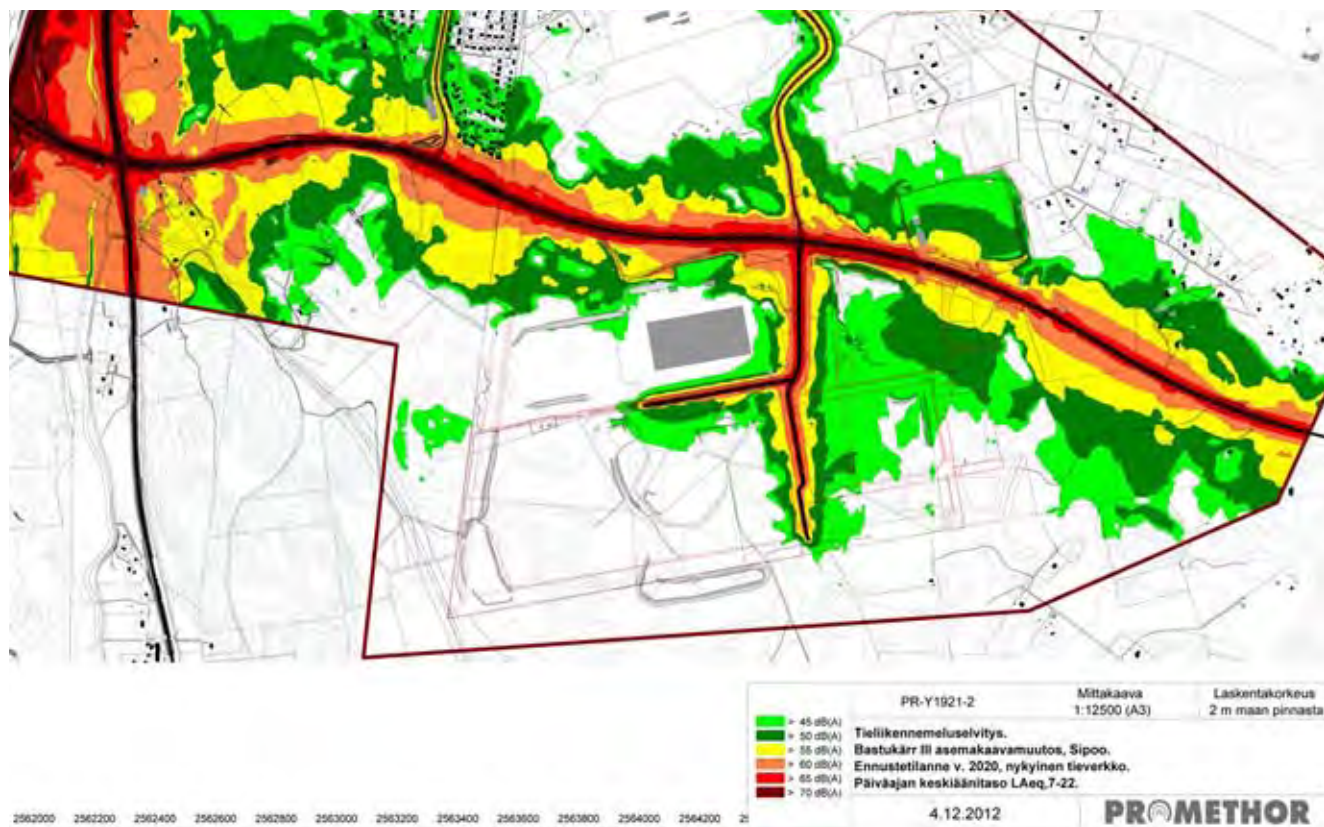
Enligt prognosen för trafikmängderna för år 2020 fungerar landsväg 148 utanför rusningstid fortfarande någorlunda bra.

Genomförandet av förlängningen av Keusuovägen mellan landsväg 148 och Jokivarsivägen gör det möjligt att undvika problempunkter i synnerhet när det gäller trafiken från Bastukärr och i de södra delarna av Tallmo. Ifall landsväg 148 skulle stocka sig borde man sträva till att styra personbilstrafiken via Keusuovägen till Jokivarsivägen. Genomförandet av fortsättningen på Keusuovägen kan ändå inte ses som den främsta lösningen på problemen för landsväg 148.

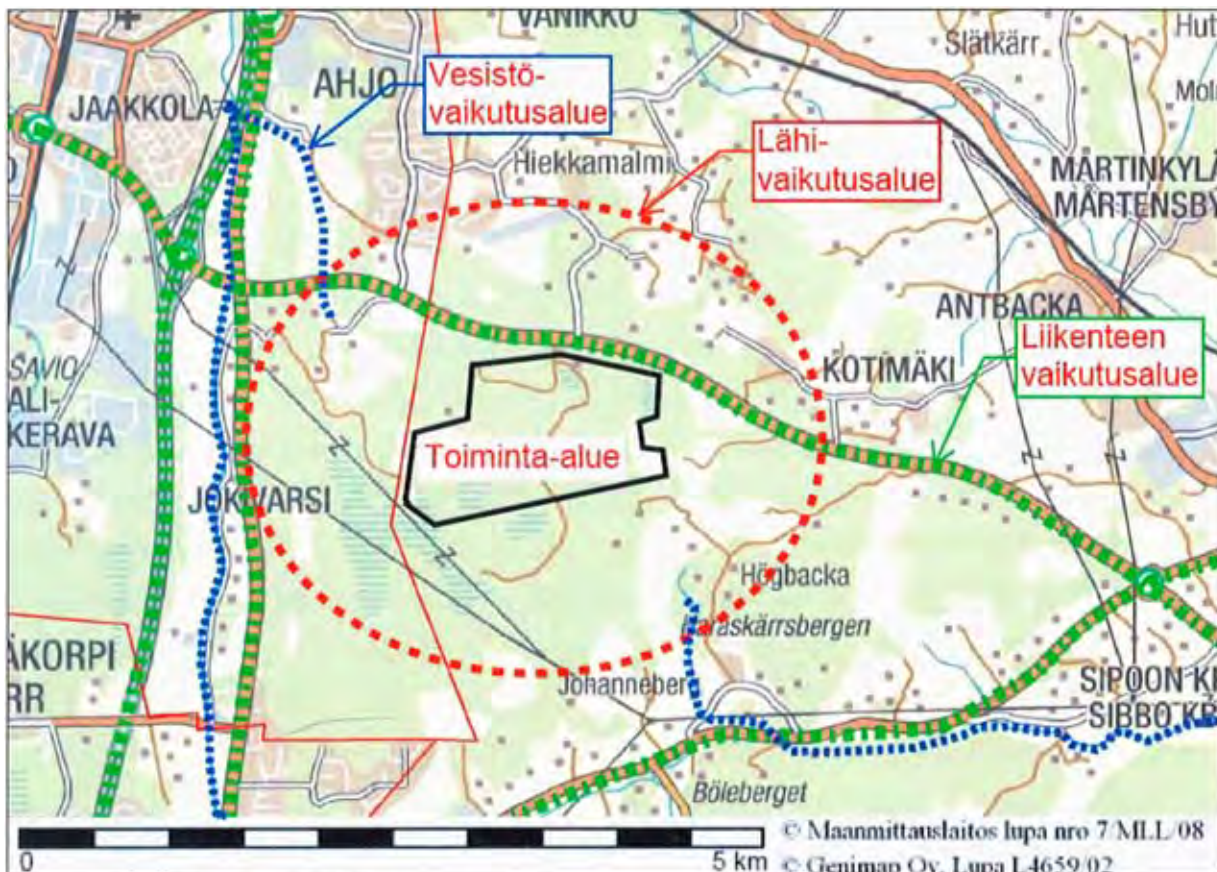
Genom förbättringsprojekten i vägplanen för landsväg 148 fungerar anslutningen till landsväg 140 och rampanslutningarna till riksväg 4 relativt bra även under rusningstid. När förbättringsprojekten i vägplanen genomförs kan ur kapacitetssynpunkt förverkligandet av fortsättningen på Keusuovägen skjutas fram till efter år 2020 när Bastukärr har byggts ut. Förverkligandet av Keusuovägen minskar ändå störningskänsligheten för Bastukärrområdets trafikförbindelser oberoende av om de planerade åtgärderna för väg 148 genomförs. ”

5.5.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

I detaljplanen har referensplanerna reserveringar för cykel- och gångbanor längs Keusuovägen och Jokivarsivägen. Den prognostiserade förändringen i trafikvolymerna som detaljplaneprojekten i Bastukärr medför fördelas jämnare på dygnets alla timmar än t.ex. den förändring som den prognostiserade ökningen medför för Nickby och den övriga trafiken på Kervovägen, som är en statlig väg. Sibbo har tillsammans med ELY-centralen och Kervo stad inlett planeringen av en lättrafikled längs lv 148 från Keinukalliovägens korsning till Keusuovägens anslutning. Längs Keusuovägen löper en lättrafikled och när Keusuovägen ansluts till Jokivarsivägen förenas också lättrafiklederna. Jokivarsivägens lättrafikled planeras tillsammans med ELY-centralen. Längs Keusuovägen löper en lättrafikled och när Keusuovägen ansluts till Jokivarsivägen förenas också lättrafiklederna. Jokivarsivägens lättrafikled planeras också tillsammans med ELY-centralen. Det är viktigt med goda lättrafikförbindelser i området



Ote tieliikennemeluselvityksen melukartoista. Ennuste v.2020, päivä- ja yömelu.
Utdrag ur vägtrafikbullerutredningens bullerkartor. Prognos, år 2020, dags och nattbuller.



Kuva 7-1. Lähi- ja vesistöalueen sekä tieliikenteen vaikutusalueen rajaukset.

Bild 7-1. Gränser för när- och vattenområden samt områden som påverkas av vägtrafik.

paremman joukkoliikenteen palvelutason saavuttamista. Ennen kaikkea tiheät bussiyhteydet paikalliskeskukseen ja joukkoliikenneterminalaaleihin olisivat tärkeitä, nyt Bastukärren nykyiselle työapka-alueelle kulkee yksi bussilinja Keravalta.

5.5.4 Tieliikennemelu

Tieliikennemelusta on laadittu meluselvitys (Promethor Oy) jossa on tutkittu nykytilannetta, v. 2020 ja v. 2035 ennustettua tilannetta. Vuoden 2035 Nikkilän ennustettuna asukasluvuna on käytetty suurinta teoriassa mahdollista kasvu lukua ja liikennemääriä Strafica Oy:n seudullisessa tarkastelussa laadituista ennusteista, jotta saadaan asukasluvun vaikutuksesta meluun kattava kuva.

Myös Keravantiellä, mt 148, liikennemäärät kasvavat myös sekä Nikkilän että Talman ja yleisen kehityksen myötä, Bastukärren kaavahankkeet ovat vain osatekijä liikennemelun suhteen.

5.5.5 Louhinnan ja maa-ainesten ottotoiminnan keskeiset vaikutukset YVA-selostuksen v. 2008 pohjalta

Vuonna 2008 tehty Ympäristövaikutusten arviointi (Groundia Oy) on edelleen hyvä selvitys louhinnan vaikutuksista, vaikka otettava kivimäärä on vähentynyt Sok:n päivittäistavarayksikön hankkeen myötä.

framför allt med tanke på säkerheten men också för en hållbar utveckling.

5.5.3 Konsekvenser för kollektivtrafiken

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

5.5.4 Vägtrafikbullret

Över bullret från vägtrafiken har en bullerutredning gjorts (Promethor Oy). Utredningen granskade dagsläget samt prognoserna för åren 2020 och 2035. Som prognos för befolkningen i Nickby år 2035 har man tillämpat det största i teorin möjliga tillväxttalet och trafikvolymerna från prognoserna i Strafica Ab:s regionala granskning. Detta ger en heltäckande bild av hur antalet invånare inverkar på bullret.

På Kervovägen, lv 148, ökar trafikvolymerna också till följd av tillväxten i Nickby, Talma och den allmänna utvecklingen. Planprojekten i Bastukärr är bara en delfaktor när det gäller trafikbullret.

Keskeiset ympäristövaikutukset ja niiden vähentäminen

YVA-menettelyssä tarkasteltavat hankkeen vaihtoehdot ovat:

- Vaihtoehto 0 (VE0): hanketta ei toteuteta
- Vaihtoehto 1 (VE 1): asemakaavan vaatimat louhinnat ja maa-ainesten jalostaminen

YVA-menettelyssä tarkastellut vaihtoehdot on muodostettu realististen toiminnan toteuttamisvaihtoehtojen pohjalta.

Toiminnasta on sekä haitallisia että hyödyllisiä ympäristövaikutuksia. Ympäristövaikutusten arvioinnissa käytetty tarkastelualueen raja on esitetty kuvassa 7-1. Ympäristön kannalta merkittävimpiä haittoja aiheuttavat melu, pöly ja liikenne. Haitat ovat luonteeltaan paikallisia ja vaikuttavat lähinnä asumisviihtyvyyteen. Niitä voidaan minimoida toiminnan ja rakenteiden suunnittelulla sekä muilla haittavaikutusten ehkäisytoimilla. Hankkeella on positiivisia vaikutuksia alueen maankäyttöön ja maisemaan, koska louhintojen jälkeen alue voidaan rakentaa asemakaavan mukaiseksi. Asemakaava mahdollistaa alueen kehittymisen ja uusien työpaikkojen saamisen kuntaan. Jos hanketta ei toteuteta, jää alueelta hyödyntämättä suuri määrä kiviaineksia, jotka joudutaan mahdollisesti kuljettamaan kauempaa ja huonompien liikenneyhteyksien varrelta. Hankkeeseen liittyvät riskit kohdistuvat lähinnä louhos- ja liikenneturvallisuuteen sekä pintavesien likaantumiseen.

Maa- ja kallioperä sekä luonnonvarat

Kalliokiviaineksen ottamistoiminnalla ei ole vaikutusta maa- ja kallioperään itse ottamisalueen ulkopuolella. Vaihtoehdossa 0 ottoalueen raja on säilyy nykyisten lupien mukaisilla alueilla, jotka kattavat 20 ha louhittavia alueita sekä 40 ha jo aiemmin louhittuja alueita. Vaihtoehtoon 1 mukainen louhinta-alueen raja sisältää noin 60 ha uusia alueita. Uudet alueet eivät kuitenkaan ole luonnontilaisia, sillä suurimmalta osalta alueista puusto on jo poistettu, se on uudistettu taimikoksi tai sitä on harvennettu voimakkaasti. Kiven kokonaisottomäärä on vaihtoehdossa 1 noin 3,7 milj.m³ltr. Arvioinnissa on kuitenkin huomioitava, että asemakaavan mukaista rakentamista ei voida toteuttaa, jos vaihtoehto 0 toteutuu. Lisäksi vaihtoehdossa 0 jää merkittävä määrä kiviaineksia hyödyntämättä. POSKI-projektissa alue on luokiteltu maa-ainesten ottoon osittain soveltuvaksi alueeksi. Toiminnasta ei ole merkittäviä vaikutuksia muihin luonnonvaroihin.

Pinta- ja pohjavedet

Toiminnalla ei ole merkittäviä vaikutuksia pintavesien hydrologiaan tai kulkureitteihin. Topografian muutos voi kuivattaa ympäristön ojitettuja suoalueita. Toiminnan aikana louhoksen kuivanapito vesiin voi liueta räjähdysainejäämiä tai pieniä määriä voiteluaineita tai öljyä. Arvioinnin perusteella louhinta-alueen pintavesikuormitus olisi marginaalinen valuma-alueen kuormituksesta. Keravan- ja

5.5.5 Centrala konsekvenser av brytning och marktåkt på basen av miljökonsekvensbedömningen från år 2008

Miljökonsekvensbedömningen (Groundia Oy) från år 2008 är fortfarande en bra utredning över brytningens konsekvenser, även om mängden bruten sten har minskat i och med Sok:s dagligvaruenhetsprojekt.

Projektets centrala miljökonsekvenser och minimering av dem

Projekteralternativen som utvärderas i MKB-förfarandet är:

- Alternativ 0 (AL TO): projektet genomförs inte
- Alternativ 1 (AL T1): brytningsverksamhet och vidareförädling av marksubstanser enligt detaljplanen.

De alternativ som utvärderats i MKB-förfarandet grundar sig på realistiska alternativ för genomförande av projektet.

Verksamheten medför såväl skadliga som gynnsamma miljökonsekvenser. Områdesindelningen som används i miljökonsekvensbedömningen presenteras på bild 7-1. De mest betydandeskadliga miljökonsekvenserna utgörs buller, damm och trafik. Skadorna är lokala till sin natur och inverkar främst på trivselen för dem som är bosatta i området. Skadorna kan minimeras genom planering av verksamheten och konstruktionerna samt genom andra förebyggande åtgärder. Projektet har även positiva konsekvenser för områdets markanvändning och landskap, eftersom området efter brytningen kan byggas i överensstämmelse med detaljplanen. Detaljplanen gör det möjligt att utveckla området och skapa nya arbetsplatser i kommunen. Om projektet inte genomförs förblir en stor mängd stenmaterial outnyttjat i området, som man eventuellt måste transportera en längre sträcka längs sämre trafikförbindelser. Projektets risker gäller främst brytnings- och trafiksäkerheten samt förorening av ytvattnet.

Mark- och berggrund samt naturresurser

Tåktverksamheten påverkar inte mark- och berggrunden utanför själva tåktområdet. Enligt alternativ 0 blir gränsen för tåktområdet densamma som enligt nuvarande tillstånd, som omfattar 20 ha brytningsområden och 40 ha områden där brytningen redan är utförd. Brytning enligt alternativ 1 inbegriper cirka 60 ha nya områden. De nya områdena är dock inte i naturtillstånd, utan på största delen av området har trädbeståndet redan avverkat och restaurerats till plantskog eller gallrats kraftigt. Den totala tåktvolymen enligt alternativ 1 är cirka 3,7 miljoner m³ teoretiskt fast mått. Det bör dock beaktas i bedömningen att byggnation enligt detaljplanen inte är möjlig om alternativ 0 förverkligas. Dessutom blir en stor mängd stenmaterial outnyttjat i alternativ 0. Området har klassificerats som delvis lämpligt för marktåkt i projektet POSKI. Verksamheten medför inga betydande konsekvenser för övriga naturresurser.

Sipoonjoen ympäristöissä on paljon maataloutta, mikä vaikuttaa voimakkaimmin jokien vesien laatuun. Kuivanapito-vesien kiintoaines voi ajoittain aiheuttaa alapuolisten ojen samentumista. Toiminnalla ei ole merkittäviä vaikutuksia kalastoon tai uimavesiin.

Louhintatoiminta muuttaa alueen topografiaa ja kasvipeitettä ja siten vesien kertymistä ja imeytymistä maaperään. Puuston ja muun kasvillisuuden sekä pintamaiden poistaminen alueelta pienentää haihduntaa ja sadeveden pidättymistä kasvustoon ja maannoskerrokseen. Tämä vaikuttaa vajeveden lisääntymiseen ja siten pohjaveden pinnan lievään kohoamiseen kaivualueella. Bastukärren alueen pohjavedenpinta ei ole lähellä tulevaa maanpintaa, eikä louhinta-alueilta ole tarvinnut pumpata vettä pois. Osa hankealueesta on jo louhittu tulevaan maanpinnan tasoon, joten vaihtoehdon 1 mukaisilla louhinnoilla ei tule olemaan lisävaikutuksia pohjaveden pinnankorkeuteen. Lähin pohjavesialue (Ollisbackan 1 luokan pohjavesialue, 0175313) sijaitsee 600 m etäisyydellä pohjoisessa Kervantien pohjoispuolella. Alueen pinta- ja pohjaveden laadun huononemista voivat aiheuttaa alueella mahdollisesti tapahtuvat vahingot ja päästöt. Mahdollisten vahinkojen huomioiminen jo ennakoon vähentää pinta- ja pohjaveden pilaantumisriskiä.

Päästöt ilmaan, melu ja värinä

Toiminta ei aiheuta ympäristön asuinalueille terveydelle haitallisia pölypitoisuuksia eikä lisää merkittävästi alueen kokonaispölykuormitusta. Poikkeuksellisissa sääolosuhteissa pölystä voi aiheutua esteettistä haittaa asutukselle. Vaihtoehdossa 0 pölyvaikutukset vähenevät kun toiminta loppuu, mutta eivät lopu kokonaan murskepintaisten alueiden takia. Vaihtoehdon 1 mukaisen toiminnan päätyttyä pölyvaikutukset loppuvat, kun alueelle rakennetaan ja tiet asfaltoidaan. Toiminnasta aiheutuvia pölyvaikutuksia vähennetään toimintojen ja kiviainesten varastokasojen sijoittelulla sekä liikennöitävien alueiden ja kiviainesten käsittelyprosessien kastelulla kuivien sääolosuhteiden vallitessa. Louhintatoiminnasta aiheutuvat kaasumaiset päästöt vastaavat murto-osaa alueen liikenteen ja muiden toimintojen yhteenlasketusta päästöstä. Toiminnasta aiheutuvia kaasumaisia päästöjä ehkäistään käyttämällä nykyaikaista ja huollettua laite- sekä konekanta. Louhintatoiminnan aiheuttama keskiäänitaso ei ylitä vakituisilla ja loma-asumiseen käytettävillä rakennuksilla valtioneuvoston päätöksen 993/1992 päivä- ja yöajan ohjearvoja. Vaihtoehdon 1 mukaisen toiminnan meluvaikutusalue laajenee etelään ja länteen vaihtoehdon 0 verrattuna. Meluvaikutuksia pienennetään meluvalleilla, koneiden koteloinnilla ja työaikojen suunnittelulla. Seututiellä 148 maaineskuuljetuksista aiheutuvaa 0,5 dB melutasoa kasvua ei pystytä huomaamaan korvakuulolla. Muilla tieosuuksilla liikenteen aiheuttamien melutasojen kasvu on huomattavasti pienempää. Panosmäärät mitoitetaan siten, etteivät värinä raja-arvot ylitä lähimmissä häiriintyvissä kohteissa eikä vaurioita rakennuksille tai rakenteille synny. Värinä saatetaan ajoittain kokea jossain määrin häiritsevä. Räjähdyksistä varoitetaan alueen asukkaita riittävän ajoissa etukäteen ja niiden ajaksi erotetaan tarpeellinen suoja-alue. Vaihtoehdossa 1 räjähdyksiä alueella tulee olemaan

Yt- och grundvatten

Verksamheten medför inga betydande konsekvenser för ytvattnets hydrologi eller framfart. Den topografiska förändringen kan torka ut dikade myrar i området. Under verksamheten kan sprängämnesrester, små mängder smörjmedel eller olja rinna ut i dräneringsvattnet. Ytvattnets belastning på brytningsområdet är enligt bedömningen marginell i förhållande till belastningen på avrinningsområdet. I området kring Kervo å och Sibbo å bedrivs mycket jordbruk, vilket har en mycket starkare inverkan på vattenkvaliteten i åarna. Suspenderade ämnen i dräneringsvattnet kan tidvis göra vattnet grumligt i diken som ligger nedanför området. Verksamheten har inga betydande konsekvenser för fiskbeståndet eller badvattnet.

Brytningsverksamheten förändrar områdets topografi och vegetation och därmed vattnets sätt att samlas och absorberas i marken. Att trädbestånd och övrig vegetation samt yttjord avlägsnas från området gör att avdunstningen minskar och vattnet inte absorberas av växter och i jordmån. Detta leder till att mängden sjunkvatten ökar och således till en liten höjning av grundvattennivån på brytningsområdet. Grundvattnet i Bastukärrsområdet är inte nära den planerade markytan och man har inte behövt pumpa bort vatten från brytningsområdet. På en del av projektområdet har brytningen redan nått den kommande marknivån och därmed har brytningsverksamhet enligt alternativ 1 inga, ytterligare konsekvenser för grundvattennivån. Det närmaste grundvattenområdet (Ollisbacka grundvattenområde, klass 1, 0175313) ligger 600 m norrut från området på norra sidan av Kervovägen. Yt- och grundvattenkvaliteten i området kan försämrast till följd av eventuella skador och utsläpp. Risken för försämringar i yt- och grundvattnet kan minskas genom att förebygga möjliga skador.

Utsläpp till luft, buller och vibrationer

Verksamheten orsakar inte skadliga dammhalter i närbelägna bostadsområden och ökar inte områdets totala dammbelastning i betydlig grad. Under exceptionella väderförhållanden kan dammet vara till estetisk skada för bostadsområdet. I alternativ 0 minskar dammbelastningen när verksamheten avslutas, men på grund av områden där markytan består av krossmaterial upphör den inte helt och hållet. När verksamheten enligt alternativ 1 avslutas upphör även dammbelastningen eftersom man bygger asfalterade vägar i området. Damppåverkan som orsakas av verksamheten reduceras genom rätt lokalisering av verksamheten och lagrat stenmaterial samt genom bevattning av trafikerade områden och stenbearbetningsprocesser under torra väderförhållanden. Gasformiga utsläpp som orsakas av brytningsverksamheten utgör en bråkdel av de sammanlagda utsläppen från trafiken och övriga verksamheter i området. De gasformiga utsläppen som orsakas av verksamheten förebyggs med hjälp av modern utrustning och maskiner som underhålls väl. Den genomsnittliga ljudnivån som orsakas av brytningsverksamheten överskrider inte det som stadgas i statsrådets beslut (993/1992) om riktvärden för bullernivå dag- och nattetid i bostadsområ-

arviolta 3-4 kappaletta viikossa, joka vastaa nykytilannetta eli vaihtoehtoa 0. Alueen tärinävaikutukset eivät siis tule merkittävästi lisääntymään, ainoastaan vaikutusten kesto aika tulee jatkumaan vuoteen 2018 asti. Asemakaava-alueen toteuttaminen vaatii kuitenkin alueen louhimista, joten luultavasti myös vaihtoehdossa 0 alue tullaan louhimaan jollakin aikavälillä esimerkiksi tontti kerrallaan.

Luonto ja suojelualueet

Rakentaminen muuttaa aina luontoa. Rakentamisen seurauksena luonnon käytöstä häviää maa-alaa ja se aiheuttaa luonnonalueiden pirstoutumista. Bastukärren asemakaavan teon yhteydessä on arvioitu alueen luontovaikutuksia vuonna 2006 ja kaavan ehdotuksessa sanotaan, että luontoselvityksen perusteella alueella ei ole luonnonsuojellisia arvoja, jotka asettaisivat esteitä kaavan toteuttamiselle. Vuonna 2008 tehdyn luontoselvityksen mukaan hankealueella ei ole jäljellä erityisiä luontoarvoja, joiden huomioon ottamiselle olisi tarvetta, eikä toiminnalla ole merkittäviä vaikutuksia Sipoonkorven (FI01 00066, 1267 ha, SCI) tai Sipoonjoen (FI01 00086, 69 km, SCI) Natura-alueisiin. Alueen louhiminen ei vaikuta ekologiseen verkostoon muuta rakentamista enempää, joten vaihtoehdon 1 mukainen toiminta ei lisää vaikutuksia ekologiseen verkostoon vaihtoehtoon 0 verrattuna.

Yhdyskuntarakenne, kulttuuriperintö, maankäyttö ja maisema

Vaihtoehdon 1 mukaiset louhinnat mahdollistavat alueen kehittymisen sekä uusien työpaikkojen ja palveluiden tulemisen alueelle. Mikäli ottotoiminta päättyy vaihtoehdon 0 mukaisesti, ei asemakaava-alue ole toteuttamiskelpoinen ja se joudutaan louhimaan myöhemmin tontti kerrallaan rakentamisen edetessä. Louhinta-alueella tai sen lähiympäristössä ei ole arkeologisia kulttuuriperintökohteita. Toiminta-alueet sijoittuvat paikkaan, jossa ne eivät hallitse maisemakuvaa. Ottamisalueet on sijoitettu ja ottamiset järjestetty siten, että niiden vahingollinen vaikutus luontoon ja maisemakuvaan jää mahdollisimman vähäiseksi. Vaihtoehdossa 1 maisemavaikutukset tulevat myöhemmin asemakaavan mukaisesta rakentamisesta.

Liikenne

Vaihtoehdossa 1 liikennemäärät kasvavat 0,0- 3,5 % nykytilanteesta. Kasvulla ei ole vaikutusta liikenteen sujuvuuteen ja vaikutus liikenneturvallisuuteen on marginaalinen. Mikäli ottotoiminta päättyy vaihtoehdon 0 mukaisesti, liikenne siirtyy vaihtoehtoihin kiviaineksen ottopaikkoihin, todennäköisesti pitempien ja huonompien liikenneyhteyksien päähän. Huomattavasti merkittävämmät liikennevaikutukset tulevat myöhemmin, asemakaavan mukaisista toiminnoista.

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Louhintatoiminnan vaikutusta ihmisten terveyteen arvioitiin melun, pölyn, tärinän sekä pinta- ja pohjavesien laadun osalta. Vaikutukset asumiseen, viihtyvyyteen ja

den och områden med fritidshus. Området som påverkas av buller utvidgas enligt alternativ 1 söder- och västerut i jämförelse med alternativ 0. Bullernivån minskas med hjälp av bullervallar samt genom att kapsla in maskiner och planera arbetstiderna. Ökningen av bullernivån med 0,5 dB som orsakas av transport av marksubstanser på regionalväg 148 kan inte uppfattas av ett mänskligt öra. Ökningen av bullernivån till följd av trafik på övriga vägar är betydligt mindre. Sprängladdningarna dimensioneras så att gränsvärdena för vibrationer inte överskrider i de områden som ligger närmast brytningsområdet och så att de inte medför skador för byggnader eller strukturer. Tidvis kan vibrationerna i viss mån upplevas som störande. Invånarna i området varnas om sprängningarna i god tid och ett erforderligt skyddsområde spärras av. Enligt alternativ 1 kommer uppskattningsvis 3-4 sprängningar att göras per vecka, vilket motsvarar nuläget, det vill säga alternativ 0. Vibrationerna kommer därmed inte att öka betydligt, men verksamheten kommer att fortgå fram till år 2018. Förverkligandet av detaljplaneområdet kräver dock brytningsverksamhet i området och därför är det troligt att man även i alternativ 0 kommer att utföra brytning under vissa tider, exempelvis en tomt åt gången.

Natur och skyddsområden

Byggande orsakar alltid förändringar i naturen. Till följd av att man bygger försvinner områden med natur, vilket medför att naturområdena splittras. I samband med att detaljplanen för Bastukärr gjordes upp år 2006 gjorde man en utredning av konsekvenserna för områdets natur. I detaljplaneutkastet uppges att området på basis av naturutredningen inte har några naturvärden, vars skydd skulle hindra planens förverkligande. Enligt en naturutredning som genomfördes år 2008 finns det inga särskilda naturvärden att beakta på projektområdet och verksamheten har inga betydande konsekvenser för Natura-områdena (bild 6-4) Sibbo storskog (FI0100066, 1 267 ha, SCI) eller Sibbo å (FI0100086, 69 km, SCI). Brytningsverksamheten på området har inga konsekvenser för det ekologiska nätverket utöver övrigt byggande och därmed påverkar inte verksamhet enligt alternativ 1 det ekologiska nätverket mer än alternativ 0.

Samhällsstruktur, kulturarv, markanvändning och landskap

Brytningsverksamhet enligt alternativ 1 gör det möjligt för området att utvecklas och för nya arbetsplatser och tjänster att komma till området. Om täktverksamheten avslutas enligt alternativ 0 kan detaljplanen för området inte förverkligas och man kommer senare att bli tvungen att utföra brytning på en tomt i taget i takt med att byggandet fortskrider. Det finns inga arkeologiska kulturarv på brytningsområdet eller i dess omgivning. Verksamhetsområdet är beläget så att det inte dominerar landskapet. Täktområden placeras och täktverksamhet ordnas så, att deras skadliga konsekvenser för naturen och landskapet begränsas så mycket som möjligt. I alternativ 1 påverkas landskapet i ett senare skede av byggnationer i enlighet med detaljplanen.

virkestystoimintaan pienenevät vaihtoehdon 0 mukaisen toiminnan päätyttyä. Vaihtoehdossa 1 melu- ja pölyvaikutukset kasvavat hieman nykyisestä ja ääriävaikutukset pysyvät ennallaan. Toiminta ja sen vaikutukset kestävät 10 vuotta pidempään kuin vaihtoehdossa 0. Louhinnat siirtyvät kuitenkin kauemmaksi pohjoispuolisista asuinalueista, joten vaikutukset pienenevät näillä alueilla nykyisestä. Tehtyjen arviointien mukaan louhintatoiminnalla ei katsota olevan vaikutusta lähi alueiden asukkaiden terveyteen. Toiminnalla ei myöskään katsota olevan vaikutusta alueen elintarviketuotantoon tai muihin häiriintyviin kohteisiin. Sosiaalisia vaikutuksia arvioitiin asukaskyselyn sekä YVA-menettelyn aikana ja lupahakemuksista saatujen palautteiden, muistutusten ja lausuntojen perusteella. Alueella on ollut louhinta- ja maa-ainesten jalostamistoimintaa ainakin 1990-luvulta lähtien, mikä on vaikuttanut lähiasukkaiden mielipiteisiin. Useat asukkaat vastustavat hankkeen pitkää toiminta-aikaa ja sitä, että alueelle tuotaisiin muualta kiviaineksia murskattavaksi. Positiivisina vaikutuksina pidettiin hankkeen työllistäviä vaikutuksia sekä alueen kehittämisestä. Negatiivisina vaikutuksina pidettiin ympäristövaikutuksia, mutta ne ovat voineet olla myös ennakkoluuloja ja pelkoja, koska ympäristövaikutusten arviointia ei ollut vielä tehty, eikä hankkeen tulevia vaikutuksia vielä tiedetty.

5.6 Asemakaavamerkinnot ja määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset on esitetty liitteessä. Kaavamääräyksissä on kiinnitetty huomiota alueen ympäristöön liittyvien negatiivisten vaikutusten minimointiin (mm. hulevesien hallinta). Kaavamerkinnot ja -määräykset noudattavat ympäristöministeriön antamia ohjeita.

Trafik

I alternativ 1 ökar trafikvolymerna med 0,0-3,5 procent från nuläget. Denna ökning har ingen inverkan på trafikflödet och dess inverkan på trafiksäkerheten är marginell. Om taktverksamheten avslutas i enlighet med alternativ 0 flyttas trafiken till alternativa taktområden som sannolikt ligger längre bort och har sämre trafikförbindelser. Trafiken påverkas i betydligt större grad av verksamhet som utförs senare i enlighet med detaljplanen.

Människornas hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

Brytningsverksamhetens inverkan på människornas hälsa utvärderades utifrån buller, damm, vibrationer samt yt- och grundvattenkvaliteten. Konsekvenserna för boende, trivsel och rekreation minskar efter att verksamhet enligt alternativ 0 avslutas. I alternativ 1 ökar buller- och dammpåverkan något från nuläget och vibrationerna förblir på samma nivå. Verksamheten och dess konsekvenser pågår tio år längre än i alternativ 0. Brytningen flyttas dock längre bort från de nordliga bostadsområdena och konsekvenserna minskar således från nuläget på dessa områden. Enligt utförda bedömningar medför brytningsverksamheten inga hälsokonsekvenser för invånarna i närliggande områden. Verksamheten anses inte heller ha några konsekvenser för livsmedelsproduktionen eller övriga objekt som kunde bli störda.

De sociala konsekvenserna bedömdes med hjälp av en invånarenkät under MKB-förfarandet samt utifrån respons, kommentarer och utlåtanden som kommit in då man ansökt om tillstånd. Brytning och förädling av marksubstans har pågått på området åtminstone sedan 1990-talet, vilket har påverkat invånarnas åsikter. De flesta invånarna motsatte sig projektets långa verksamhetstid och att man skulle hämta in stenmaterial för krossning från andra områden. Däremot såg man positivt på projektets konsekvenser för sysselsättningen och områdets utveckling. Man förhöll sig negativa till miljökonsekvenserna, men det kan ha rört sig om fördomar och rädslor, eftersom miljökonsekvensbedömningen inte ännu hade utförts och projektets framtida konsekvenser ännu inte var kända.

5.6 Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna presenteras i bilagan. I planbestämmelserna har uppmärksamhet fäst vid att minimera de negativa konsekvenserna i anknytning till miljön (bl.a. dagvattenhantering). Planbeteckningarna och -bestämmelserna är förenliga med Miljöministeriets anvisningar.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutusta ohjaamaan on nykyisen asemakaavan yhteydessä laadittu havainnekuvia, viitesuunnitelmia ja rakennustapaohjeet. Samoin tulevan uuden logistiikkakeskuksen suunnitelmien ja rakennuslupahakemuksen havainnekuva-aineisto havainnollistaa asemakaavamuutosta.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan muutoksen toteuttaminen aloitetaan kaavan ja katusuunnitelmien saatua lainvoiman. Varsinaisen toteutussuunnittelun tueksi laaditaan viitesuunnitelmia jo kaavamuutostyön aikana mm. katuverkosta, meluratkaistuista ja hulevesien hallinnasta. Katu- ja kunnallistekniikan suunnitelmia on jo laadittu ja toteutettu osittain nykyisen lainvoimaisen asemakaavan pohjalta mm. Keuksuontielle.

Samoin rakennuslupaa on haettu Sok Oy:n toiselle logistiikkakeskukselle, ja nykyisen asemakaavan mukainen osa logistiikkakeskuksesta tullaan toteuttamaan pääosin jo kaavamuutosprosessin aikana.

6.3 Toteutuksen seuranta

Alueelle on laadittu rakentamistapaohjeet. Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin lupamenettelyin.

Sipoossa / Sibbo 3.4.2013

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

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

Genomförandet av detaljplanen

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

För styrandet av detaljplanens genomförande har illustrationer, referensplaner och byggsättsanvisningar utarbetats i samband med den gällande detaljplanen. Likaså åskådliggör illustrationsmaterialet som hör till planerna för den nya logistikcentralen också detaljplaneändringen.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Genomförandet av detaljplaneändringen startar när planen och gatuplanerna har vunnit laga kraft. Som stöd för den egentliga genomförandeplaneringen utarbetas referensplaner redan under planändringsarbetet bl.a. för gatunätet, bullerlösningarna och hanteringen av dagvatten. Planer för gatu- och kommuntekniken har redan utarbetats och delvis genomförts med den gällande lagkraftiga detaljplanen som grund, bl.a. för Keuksuovägen.

Likaså har ansökan om bygglov lämnats in för SOK:s andra logistikcentral och en del av logistikcentralen kommer till största delen att genomföras enligt den gällande detaljplanen redan under planändringsprocessen.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Byggsättsanvisningar har utarbetats för området. Sibbo kommun följer upp genomförandet i området genom tillbörligt lovförfarande.

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

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

