

BA5 Bastukärren työpaikka-alueen luoteisosan asemakaava
Kaavaluonnos nähtävillä 5.12.2024–10.1.2025

BA5 detaljplan för nordvästra delen av Bastukärrens
arbetsplatsområde
Planutkastet framlagt 5.12.2024–10.1.2025

Vastineraportti
Bemötanderapport

Johdanto Inledning

Asemakaavaluonnos oli nähtävillä 5.12.2024-10.1.2025 Tähän vastineraporttiin on koottu asemakaavaluonnoksesta saadut lausunnot ja muistutukset, sekä annettu vastineet niihin. Kaavaluonnoksesta annettiin kuusi (6) lausuntoa ja yksi (1) muistutus. Lausunnot ja muistutukset on kirjattu raporttiin kokonaisina, mutta ilman mahdollisia liitteitä.

Utkastet till detaljplan var offentligt framlagt 5.12.2024-10.1.2025. I den här rapporten har vi sammanställt de utlåtanden och anmärkningar som lämnades in om utkastet och bemötandena av dem. Om planutkastet inlämnades sammanlagt sex (6) utlåtanden och ett (1) anmärkningar. Utlåtandena och anmärkningarna har skrivits in i rapporten i sin helhet, men utan eventuella bilagor.

Lausunnot Utlåtanden

Keravan kaupunki

Asemakaavaluonnoksen materiaaleissa on todettu, että Keravantien liikennemäärä välillä Vanha Lahdentie (mt 140) - Keukuontie/Kyllästämöntie on jo nykytilanteessa yli 9 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Väylävirastolta saatujen laskentatietojen mukaan vuonna 2020 Keravantiellä välillä Vanha Lahdentie -Keinukalliontie keskimääräinen vuorokausiliikenne on ollut noin 11 100 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus tästä on yli 27 prosenttia. Väyläviraston ohjeiden mukaan yksiajorataiseksi tieksi soveltuvat tiet, joiden liikennemäärä on alle 9 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Keravantien varrelle ei voi suunnitella toimintoja, jotka lisäävät merkittävästi liikennettä, ennen kuin Keravantielle välille Vanha Lahdentie -Keukuontie/Kyllästämöntie on toteutettu kehittämistoimenpiteitä, joilla varmistutaan Keravantien toimivuudesta ja liikenneturvallisuudesta.

Bastukärrin työpaikka-alueen luoteisosan asemakaavaluonnoksen asemakaavakartassa on osoitettu tilavaraus yleisen tien alueelle (LT), jolla mahdollistetaan risteysalueen (Keravantie / Keukuontie / Kyllästämöntie) parantamistoimenpiteet. Asemakaavassa tulee varmistaa, että tarvittavat kehittämistoimenpiteet on mahdollista toteuttaa risteysalueen lisäksi myös Keravantielle.

Keravantien kehittämistoimenpiteissä tulee huomioida myös Keinukalliontien/Ratatien/Keravantien risteysalueen kehittäminen. Ratatien vuoden 2024 keskimääräinen vuorokausiliikenne on ollut n. 2 000 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus tästä on ollut yli 10 prosenttia. Liikennemäärien osalta risteykseen tulee suunnitella liikennevalot.

Tällä hetkellä Keravantien suuret liikennemäärät ja niiden kasvu sekä suuri raskaan liikenteen osuus hankaloittavat Keravantielle liittymistä sivukaduilta.

Keravantien liikennemäärän kasvun hillitsemiseksi Bastukärrin alueelta etelään päin Jokivarrentielle suuntautuva uusi katuyhteys tulee toteuttaa ennen tämän asemakaavan toteuttamista.

Vastine:

Keravantien keskivuorokausiliikennemäärä on Destian toimesta suoritettujen laskentojen (syksy 2024) perusteella korkeampi verrattuna Väyläviraston aineistoon. Selvityksen mukaan KVL lähenee arvoa 9000 ajon/vrk, jolloin olisi suositeltua käyttää poikkileikkauksena 2+2 kaistaista ratkaisua. Väyläviraston datan mukaan KVL välillä Vanha Lahdentie -Keinukalliontie olisi noin 11 000 ajon/vrk, mikä osaltaan ylittää jo ohjeen mukaisen rajan.

Selvityksen liittymätarkastelujen perusteella jonopituudet eivät kuitenkaan Bastukärrissä kasva ei-hyväksyttävälle tasolle 1+1 ratkaisulla vielä lähitulevaisuudessa, mikäli liittymään toteutetaan kevyitä parannuksia maankäytön kehittyessä. Talman keskusta-alueen kasvulla on arvioitu olevan suurin vaikutus Keravantien liikennemääriin, mutta vaikutus ajoittuu Kyllästämöntien uudelleenlinjaukseen ja parannukseen, jonka on arvioitu ajoittuvan 2030-luvun loppupuolelle. Nyt kaavoitettavan BA5 Bastukärrin asemakaavan toteutumisella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta liikenteen toimivuuteen vielä lähitulevaisuudessa.

Asemakaavaehdotuksessa maantiealueen pohjoispuolelle on osoitettu leveydeltään vaihteleva (6–30 metriä) EV-vyöhyke, samalla kun kaava-aluetta on laajennettu sisällyttämällä siihen Keravantien osuus välillä Bastukärr - Sipoon ja Keravan kuntaraja. Maantiealueen nykyinen aluevaraus on kapeimmillaan 50 metriä, jonka oli alustavasti arvioitu olevan riittävä tulevat parannustoimenpiteet huomioiden. Alueelle laadittiin kuitenkin poikkileikkaustarkastelut, joilla on sittemmin varmistettu riittävä EV-aluevaraus tuleva kehitystarve huomioiden. Myös tulevan jalankulku- ja pyöräilyväylän sijoittuminen Keravantien pohjoispuolelle on huomioitu aluevarauksessa, kuten myös alueella sijaitsevat maanalaiset johdot.

Sipoon kunta näkee Keinukalliontien/Ratatien/Keravantien risteysalueen kehittämisen tärkeäksi osaksi tulevia kehitystoimenpiteitä, yhdessä Keravantien laajemman kehittämisen kanssa. On perusteltua, että Keravantien osuus välillä Bastukärr-Vanha Lahdentie saataisiin tulevaisuudessa muutettua 2+2 kaistaiseksi ja keskeiset liittymät parannettua tosiallisen liikennemäärän vaatimalle tasolle esimerkiksi valo-ohjauksen ja lisäkaistojen avulla. Bastukärrin kasvu osaltaan lisää maantiealueen kehityspainetta, ja tulevaisuudessa Sipoon Talman uuden taajaman laajamittainen kehittyminen edellyttää jo merkittäviä parannuksia liikennejärjestelmään.

Asemakaavan BA5 osalta Sipoon kaavoitus on järjestänyt Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa yhteensä kolme työneuvottelua, joissa pääasiallisena teemana on ollut Bastukärrin liittymien kehittämisen lisäksi maantiealueen kehittäminen. Sipoon kunnan tavoitteena on käynnistää Keravantien suunnittelu mahdollisimman nopealla aikataululla. 6.2.2025 pidetyn työneuvottelun yhteydessä sovittiin, että Uudenmaan ELY-keskus ottaa vastuulleen Keravantien aluevaraus-/kehittämissuunnitelman käynnistämisen alkuvalmistelut. Hankkeen sisällyttämisestä KUHA-hankkeisiin keskusteltiin alustavasti. Alustavasti suunnitelman tavoite olisi selvittää yhteistyössä Sipoon kunnan, Keravan kaupungin sekä ELY-keskuksen kanssa Keravantien tulevat toimenpiteet sekä niiden alustavat ajoitukset. Sipoon kunta on yhteydessä Keravan kaupunkiin, kun asiasta on saatu lisätietoja.

Eteläisen katuyhteyden toteuttaminen ei liikenneselvityksen mukaan vaikuta siinä määrin Keravantien liikennemääriin, että se poistaisi muun kehitystarpeen. Lähtökohtaisesti eteläinen yhteys tulisi myös edellyttämään maankäytön tehostamista Bastukärrin eteläpuolisilla alueilla, mikä osaltaan lisää liikennetuotoksia. Bastukärrin eteläosien kehittäminen on kuitenkin tarkoituksenmukaista kytkeä osaksi tieyhteyden toteuttamista, joka nykykasityksen mukaan ajoittuisi varsin pitkälle tulevaisuuteen.

Itä-Uudenmaan pelastuslaitos

Sammutusvesi oltava saatavilla, sammutusveden riittävydestä tulee keskustella pelastuslaitoksen kanssa.

Vastine:

Sipoon kunta on yhteydessä pelastuslaitokseen sammutusveden riittävyyden osalta asemakaavan ehdotusvaiheessa.

Keravan Energia Oy

Verkkoliiketoiminta: Suunnittelualan rajalla/ suunnittelualueella sijaitsee keski- ja pienjännitekaapeleita. Mahdollisista siirtokustannuksista vastaa työn tilaaja.

Tuotantoliiketoiminta: Suunnittelualan rakennukset ovat liitettävissä kaukolämpöön.

Vastine:

Kirjataan tiedoksi.

Sipoon rakennusvalvontaviranomainen

Kaavakartan yleisilme on selkeä ja enempi määräyksiin tukeutuva. Viranomaisen lausunto sisältääkin enempi kysymyksiä kuin varsinaisia muutosajatuksia. Alla mainittujen kysymysten ja kirjausten selvittäminen edesauttaisivat rakennusvalvontaa sekä suunnittelijoita pääsemään kaavassa tavoiteltuun lopputulokseen.

Kaavakartta

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa kaventaa istutettavan alueen muodostamista Keravantien varressa. Onko tarvetta laajentaa istutettavaa alueen osaa riittävän kasvillisuusreunavyöhykkeen muodostamiseksi – kyseessä on alueellinen pääväylä? Tontin osa on merkitty sekä ”kasvillisuuden avulla muodostettavaksi suojavyöhykkeeksi” (sv-1) että laajalle hulevesialtaalle lähellä kaava-alueen pohjoisreunaa (kaavoittamaton alue). Onko tässä ristiriitaa?

Vastine:

Merkintöjä on päivitetty asemakaavaehdotukseen siten, että maanalaista kaasujohtoa varten varattu alue on kapeampi (10 m), jolloin se osoittaa maakaasujohdon sijainnin eikä johdon suoja-aluetta (kuten kaavassa BA1). Merkinnän muutos koskee nyt kaavamuutoksen alaista asemakaavan BA1 aluetta. Vastaava korjaus tullaan myöhemmin tekemään myös nykyisen kaava-alueen itäpuoliselle osalle LT-aluetta. Asemakaavaehdotuksessa Keravantien pohjoispuolelle on osoitettu EV-vyöhyke, minkä lisäksi T-korttelin rakennusalan riittävä etäisyys (+30 m) nykyisestä johdosta varmistaa, ettei rakentamista sijoiteta liian lähelle maakaasujohtoa. Johdon läheisyydessä tehtävistä rakennustöistä (ml. maanrakennus) tulee olla yhteydessä toimijaan (GasGrid Finland Oy).

Maantiealueelle suuntautuvan maisemahaitan hillitsemiseksi asemakaavassa on annettu seuraava määräys:

T-korttelialueen etelärajalle tulee toteuttaa yhtenäinen ja korkealaatuinen maisemasuojarakenne maantien 148 suuntaisesti.

Pohjoisosan merkintöjä on päivitetty siten, että suojavyöhyke ”sv-1” muodostaa vyöhykkeen kaava-alueen pohjoisrajalle, istutettavan alueen jäädessä sen eteläpuolelle. Istutettavalle alueelle voidaan sijoittaa hulevesirakenteita, mutta mikäli hulevesien viivytys toteutuu maanalaisena, on alueelle istutettava korvaavaa kasvillisuutta.

Korttelialueen merkintä ja määräys (T-5) sisältää lauseen ”Alueen käyttöönotto edellyttää louhintaa.” Onko mahdollisuus suunnitella kaavakartalle sellaiset yksilöidyt louhintaa ohjaavat

määräykset/ tasot, jotka mahdollistavat alueen louhimisen rakennettavaan tasoon - kaavan toteuttamisen tulkinnalla? Esirakentaminen ei edellyttäisi esim. ympäristölupaa?

Vastine:

Louhinnan tarvetta on arvioitu alustavasti alueen korkoasemien perusteella. Maanpinnan korkeusaseman merkinnän tarpeesta on keskusteltu rakennusvalvonnan kanssa. Koska asemakaavavaiheessa ei ole ollut vielä riittävän tarkkaa tietoa tulevista tasauksista, ei maanpinnan korkeusasemaa ole nähty tarkoituksenmukaiseksi osoittaa kaavakartalla.

Ympäristöluvan tarve selviää alueen tarkemman suunnittelun edetessä.

Rakennusalan rajan merkintää tulee selkeyttää kaavakartalta kaavamääräyksiin.

Vastine:

Merkintä on päivitetty kaavamääräyksiin.

Kaavamääräykset

Onko syytä kaavassa ottaa huomioon autopaikkamääräyksiä laatiessa Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspiste-valmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020)?

Vastine:

Kaavoituksen näkemys on, ettei sähköpaikkojen toteutumisesta ole tarpeen määrätä asemakaavalla. Lain (733/2020) 5 § mukaan muun kuin asuinkäyttöön tarkoitetun rakennuksen yhteyteen tulee toteuttaa joka tapauksessa valmiita latauspaikkoja sekä valmiudet tavanomaisen autopaikkojen sähköistämiseksi.

"Tonteille saa sijoittaa kunnallistekniikan ja energiahuollon tarvitsemia laitteita, johtoja ja rakennelmia". Tarkoittaako tämä, että niitä voi ihan vapaasti sijoittaa rakennusalueelle vai olisiko syytä esittää niiden sijoittelua tarkemmin? Esim. akkukontit tai muut vastaavat toiminnot?

Vastine:

Asemakaavavaiheessa laaditut viitesuunnitelmat ovat suuntaa antavia eikä lopullisista rakentamisratkaisista, rakennusten ja pysäköinnin yms. sijoittumisesta ole täysin varmaan tietoa. Laitteistojen sijoittumisesta olisi tarkoituksenmukaista ratkaista rakennuslupavaiheessa, ja esittää ne osana

tonttien asemapiirroksia. Lähtökohtaisesti kaikki rakentaminen tulee sijoittaa kuitenkin rakennusaloille.

Kaavamääräykseen kirjattu ”ympäristölle tai terveydelle vaarallisten kemikaalien laajamittainen teollinen käsittely tai teollinen varastointi”. Miten tulkitaan käytännössä ”laajamittainen”?

Vastine:

Laajamittaisuudella viitataan tässä yhteydessä TUKES:in valvonnan alaisuudessa olevaan toimintaan kemikaaliturvallisuuslainsäädännön mukaisesti. Toiminnan nähdään siten olevan laajamittaista, mikäli se edellyttää TUKES:in valvontaa ja edelleen lupahakemusta ko. toimintaa varten. Vähäinen teollinen käsittely ja varastointi on sen sijaan pelastuslaitoksen valvonnassa olevaa toimintaa (ilmoitusmenettely), mitä ei ole asemakaavassa erikseen kielletty.

Määräyksen tavoitteena on kieltää esimerkiksi varasto- ja logistiikkatoiminta, jossa pääasiallisesti käsitellään vaarallisia aineita.

”Hulevesijärjestelyt on sovittava yhteen vierekkäisten tonttien kesken”. Tulisiko asemakaavassa esittää tarkemmin alueet/varaukset hulevesijärjestelyille?

Vastine:

Asemakaavavaiheen hulevesiselvitys- ja suunnitelma on verraten yleispiirteinen ja toiminut ensisijaisesti ohjeena alueen hulevesimääräyksen ja mitoituksen määrittelylle. Kaavakartalla on pyritty muodostamaan rakentamisen ulkopuolista tilaa hulevesien johtamista ja viivytystä varten. Pohjoisosaan on osoitettu alustavasti tilavaraukset hulevesirakenteita varten, mutta hulevesien hallinnan ratkaisut tarkentuvat vasta rakennussuunnitelmien edetessä. Ratkaisut voivat olla myös maanalaisia (esim. kasetti), joten asemakaavavaiheessa ei ole koettu tarkoituksenmukaiseksi määrätä tarkemmin eri ratkaisuvaihtoehtojen sijoittamisesta tonteille.

Onko suojavyöhykkeen tiheydelle vaatimuksia? Ilman tiheysvaatimusta sen kasvillisuuden määrälle on vaikea asettaa reunaehto. Mitä vaaditaan, mikäli suojavyöhykkeeksi merkityllä alueella on jo puut kaadettu? Koskeeko uusien puiden istuttamisvaatimus myös tällaista tapausta?

Vastine:

Suojavyöhykkeen (sv-1) alueella T-korttelin pohjoisosassa tulee ensisijaisesti pyrkiä säästämään olemassa oleva puusto. Vyöhykkeen tarkoitus on jatkaa asemakaava-alueen pohjoispuolista metsäaluetta siten, että puuston raja ulottuisi vähintään suojavyöhykkeen pohjoisrajaan saakka. Mikäli puustoa

kaadetaan / se on kaadettu, tulee alueelle istuttaa korvaavaa puustoa. Asemakaavaan on lisätty tätä varten seuraava määräys:

Sv-1 alueeksi asemakaavassa määrätyle tontin osalle on istutettava tai siinä on säilytettävä puita vähintään 1 puu / 1 m².

Pelkästään istutettavaksi osoitettujen alueiden osalta asemakaavalla ei ole annettu tiheysvaatimusta.

Ajoneuvoliittymä Keravantielle: suunnitellut liikenteen ohjauskeinot ja niiden vaikutukset korttelirakentamiseen?

Vastine:

Ajoneuvoliittymä on poistettu asemakaavaehdotuksesta. Kaikki liikenne T-korttelialueelle tule kulkemaan Kyllästämöntien kautta.

Alueella on vaadittu hulevesien käsittely ja öljynerotus; tonttien asfaltoinnista ei ole määräystä: tällainen kirjaus selkeyttäisi tilannetta.

Vastine:

Alueelle suunnitellun toiminnan luonne huomioon ottaen on todennäköistä, että T-korttelialueen pihat tullaan asfaltoimaan siltä osin, kuin aluetta ei ole asemakaavassa osoitettu istutettaviksi. Kaavoitus katsoo, ettei erillistä määräystä pinnoitteesta olisi tarpeen antaa asemakaavassa.

Ympäristöterveysjaosto, Porvoo

Porvoon Terveystensuojelulla ei ole huomautettavaa Bastukärin työpaikka-alueen luoteisosan asemakaavaluonnoksesta.

Vastine:

Kirjataan tiedoksi.

Uudenmaan ELY-keskus

Sipoon kunta on pyytänyt ELY-keskukselta lausuntoa Bastukärrin työpaikka-alueen luoteisosan asemakaavan valmisteluaineistosta. Kaavatyön tarkoituksena on Bastukärrin työpaikka-alueen laajentaminen. Voimassa olevassa Talman osayleiskaavassa alue on pääkäyttötarkoitukseltaan teollisuus- ja varastorakennusten aluetta ja pohjoisosasta maa- ja metsätalousaluetta, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta. ELY-keskus katsoo, että yleiskaava on ollut riittävästi ohjeena asemakaavan laatimiselle.

Liikenne

Kaava-alue rajautuu vilkkaasti liikennöityyn Keravantiehen (mt 148) ja liikennöinti alueelle tapahtuu Keravantieltä Kyllästämöntien kautta. Kaava-aineistossa esitetty uusi yksisuuntainen liittymä ei ole mahdollinen, koska Keravantie on vilkasliikenteinen seututie eikä uusi liittymä hyödytä maantien liikenteen toimivuutta vaan heikentäisi liikenneturvallisuutta. Myös vanha metsäliittymä kaava-alueelta Keravantielle tulee sulkea ja kulku alueelle tulee järjestää Kyllästämöntien kautta. Kaavoituksessa tulee huolehtia myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisesta kulusta alueelle ja esittää kulkuyhteydet kaavakartalla.

Kaavoituksessa tulee huomioida Keravantien (mt 148) tuleva kehittäminen 2+2-kaistaiseksi ja leventämiseen liittyvät epävarmuustekijät (poikkileikkaustyyppi, leventämispuoli, pengerrykset).

Kaavassa tulee osoittaa Keravantien pohjoispuolelle maantien suojaviheralue (EV-alue) ja esittää rakennuspaikkojen raja, jotta rakentaminen ei estä tien leventämistä 2+2 ajorataiseksi tieksi. Kyllästämöntien yksityistien tiekunta tulee huomioida kaavaprosessissa ja tiekuntaa tulee kuulla erikseen, kuten viranomaisia. Liikenneselvityksessä liikennetuotoksia on arvioitu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -ohjeen mukaan. Henkilöliikenteen määrän arvioinnissa on käytetty matkatuotoksen laskennassa minimikerrointa 0,6. Liikenneselvityksessä tulee perustella, miksi liikennemäärä on laskettu minimikertoimella tai päivittää liikenneselvitystä niin, että laskennassa käytetään maksimikerrointa 1,8. Liikenneselvityksestä puuttuu pakettiautokäyntien määrä ja myös tältä osin liikenneselvitystä tulee päivittää.

Liikenneselvitystä tulee täydentää ja esittää maantien 148 ja Kyllästämöntien risteysalueelle tarvittavat parantamistoimenpiteet. Liikennemäärien hallitsemattoman kasvun estämiseksi Bastukärrin ja Talman alueiden asemakaavojen laatimisen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että väyliin tarvittavat parantamistoimenpiteet tehdään riittävän ajoissa, jotta liikenteen sujuvuus ja turvallisuus eivät kärsi alueen kehittämisestä.

Liikenneselvitysten osalta ELY-keskuksen suositus on, että toimivuustarkastelut ulotetaan vuoteen 2050.

ELY-keskus ehdottaa työneuvottelua liikenneasioista ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista.

Vastine:

Yksisuuntaista liittymää ei ole enää osoitettu asemakaavaehdotuksessa. Maantien 148 osuus välillä Bastukärr – Keravan-Sipoon kuntaraja on sisällytetty asemakaavaan eikä nykyiselle metsäliittymälle ole vahvistettu liittymää LT-alueelle. Kulku uudelle korttelialueelle / tonteille järjestetään Kyllästämöntien kautta. Suuntaisliittymän merkitys Kyllästämöntien toimivuudelle osoittautui selvityksessä vähäiseksi, joten muutos ei vaikuta juurikaan liittymän palvelutasoon.

Kävely- ja pyöräily-yhteyksien tarkempi suunnittelu Kyllästämöntien alkuosuudella sisältyy myöhemmin käynnistyvään katusuunnitteluun. Asemakaavalla on varattu tilaa nykyisen jk/pp-väylän jatkamiseksi pohjoiseen kohti T-alueen tonttiliittymää, mutta kulkuyhteyksiä ei ole nähty tarpeelliseksi osoittaa kaavakartalla erillisellä merkinnällä. Jk/pp-väylä voidaan sijoittaa Kyllästämöntien länsipuolelle, jolloin se liittyy nykyiseen väylään. Alustavan suunnitelman mukaan väylä voidaan toteuttaa ensivaiheessa väliaikaisena ratkaisuna ja parantaa osana Kyllästämöntien laajempaa suunnittelua ja uudelleenlinjausta Talman osayleiskaavan mukaisesti. Asemakaavassa on varattu lisätilaa noin 8 metriä Kyllästämöntien länsipuolelle, jolloin Kyllästämöntien aluevaraus on etelään laajentuen 30–45 metriä.

Keravantien (mt 148) kehittämiseen on varauduttu laatimalla maantiestä poikkileikkauskuvat, jossa on tarkasteltu 2+2 kaistaisen ajoväylän sekä jk/pp-väylän tilantarvetta. Lisäksi on tutkittu liittymäalueen kaistajärjestelyjen tilantarvetta. Nykyinen maantiealue (asemakaava BA1) on vähintään 50 metriä, joka on uusien tarkastelujen perusteella riittävä, mikäli uusi kaista sijoittuisi nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Konsultin arvion mukaan kaukolämmön siirtolinja tulisi kuitenkin tällöin sijoittaa uudelleen, joten on ollut perusteltua tutkia uuden ajoradan sijoittamista nykyisen pohjoispuolelle, vaikkakin se edellyttäisi maakaasulinjan osittaista siirtoa. Maantiealueen pohjoispuolelle on tarkastelujen pohjalta varattu lisätilaa vaihtelevasti 6–30 metriä EV-alueena. Tämä mahdollistaa myöhemmin sekä uuden ajoradan että jk/pp-väylän sijoittamisen.

Keravantien osuus sisältyy BA5 asemakaavaan kaavamuuotosalueena. Olemassa olevat maanalaiset putket on osoitettu asemakaavassa BA1 Bastukärr sitovalla merkinnällä. Kaavamuuotosalueella pohjoispuolen maakaasuputkelle on osoitettu uusi ohjeellinen sijainti poikkileikkaustarkastelun pohjalta. Maakaasujohdon suoja-alue huomioiden tilavarauksen on arvioitu olevan riittävä. Kaasujohdon aluerajausta on muutettu siten, että se osoittaa johdon sijainnin sekä 10 metriä leveän tilavarauksen. Hankkeen tulee olla yhteydessä kaasujohdosta vastaavaan toimijaan rakennuslupavaiheessa.

Pohjoispuolinen rakentaminen on osoitettu vähintään 30 metrin etäisyydelle maantietalueen rajasta. Tämän on arvioitu olevan riittävä etäisyys tuleva kehitys huomioiden niin uusien ajoratojen kuin maanalaisten johtojenkin osalta.

Kyllästämöntien yksityistien tiekuntaa kuullaan asemakaavan ehdotusvaiheessa. Tiekuunnan edustajan kanssa on myös keskusteltu helmikuussa 2025.

Liikenneselvityksen sisällöstä on keskusteltu ELY-keskuksen kanssa helmikuussa 2025 järjestetyssä neuvottelussa. Neuvottelussa avattiin myös matkatuotosten laskennan periaatteita, joita on selostettu laajemmin myös liikenneselvityksen loppuraportissa. Jokaisen maankäyttötilanteen (VE1a-VE5b) mukaisessa liittymätarkastelussa on myös esitetty yleispiirteisesti liittymään osoitetut parannustoimenpiteet sanallisesti sekä karttakuvalla.

Selvityksessä on käytetty tietyn tarkasteluvuoden sijaan eri maankäyttövaihtoehtoja, joiden toteutuminen ajoittuu aikavälille noin 2027–2050. Lähitulevaisuuden hankkeina on Bastukärin alueella toteutuvat hankkeet ja pidemmässä tarkastelussa mukana on myös Talman kasvun vaikutukset (lähentyen vuotta 2050). Lisäksi tarkasteluissa on mukana yleinen kasvuennuste (10–15 %) maantielle 148, joten tuloksissa on mukana verraten paljon marginaalia.

Hulevedet

Kaavamääräyksiin on kirjattu yleispiirteiset vaatimukset hulevesien johtamisesta, viivytyksestä ja käsittelystä. Laaditun hulevesiselvityksen mukaan alueen alapuolisen purkuojan kapasiteetti on vähäinen ja pellot ovat tulvaherkkiä, joten viivytyjärjestelmien minimi-tilavuudeksi suositellaan kaksi kuutiometriä jokaista vettä läpäisemätöntä sataa neliometriä kohti (2 m³/100 m²). Viivytyjärjestelmän mitoitusvaatimukset on syytä kirjata kaavamääräyksiin hulevesiselvityksessä suositellun mukaisesti.

Vastine:

Hulevesimääräystä on tarkennettu lausunnon pohjalta seuraavalla lisäyksellä:

Hulevesien viivytystilavuuden on oltava kaksi kuutiometriä jokaista sataa vettä läpäisemätöntä neliometriä kohden (2 m³/100 m²). Viherkattojen pinta-alan saa vähentää em. mitoittavasta pinta-alasta.

Muuta

Suojavyöhykkeen ja istutettavan alueen määräyksissä esiintyy jonkin verran päällekkäisyyttä kasvillisuuden osalta. ELY-keskus kehottaa tarkistamaan merkintöjä ja määräyksiä ja harkitsemaan EV-merkintää nykyisten merkintöjen sijaan. ELY-keskus katsoo, että on hyvä ja

tarpeellista, että kaavatyössä on tarkoitus teettää tarkempia selvityksiä mm. melusta ja ilmastovaikutuksista. ELY-keskus ottaa tarvittaessa kantaa näihin teemoihin kaavaehdotusvaiheessa.

Vastine:

Suoja-alueiden merkintöjä on päivitetty ja yhtenäistetty. EV-vyöhykettä on käytetty maantiealueen pohjoispuolella, mikä mahdollistaa mm. maantiealueen leventämisen tulevaisuudessa.

Meluselvitys ja ilmastovaikutusten arviointi on täydennetty kaavaehdotuksen selostukseen ja liitemateriaaliin.

Muistutukset Anmärkningar

Kaavaehdotuksesta jätettiin kunnan kirjaamoon yhteensä 1 muistutusta.
Om planförslaget inlämnades sammanlagt 1 anmärkningar till kommunens registratur.

Muistutus A

Hei!

Lähestyn nähtävillä olevaa asemakaavaluonnosta (BA5 Bastukärr) koskien. Kuten luonnoksessa todetaan, lähellä on haja-asutusta ja lähin asuttu pihapiiri sijaitsee noin 100 metrin päässä.

Arvelen, että mielipiteelläni ei kaavamuuotukseen ole juuri vaikutusta, mutta totean kuitenkin olevani huolissani sen vaikutuksista perheemme asumiselle sekä kiinteistöllemme.

Olen huolissani lisääntyvästä liikenteestä, meluhaitoista sekä valaistuksesta, joka mahdollisesti kajastaa sisälle suoraan keittiöön. Suurin huolenaiheeni liittyy kuitenkin louhintaan ja siihen, millaisia vaikutuksia sillä mahdollisesti on meidän taloomme.

Lähialueella on louhittu aiemminkin. Jo aikoinaan Lohja Ruduksen louhinnan aikaan meidän talon perustuksia tarkasteltiin louhinnan aikana, ja räjäytystyöt aiheuttivat meillä jo silloin kohtalaisen voimakasta ikkunoiden helinää, vaikka matkaa sinne oli satoja metrejä.

Nimensä mukaisesti kiinteistöllämme on kukkula, kallio, ja talo seisoo osin kallion päällä. BA5 alue on lähellä meidän kalliolta, se sijaitsee tien toisella puolella. Toivon, että tulevassa louhimistyössä huomioidaan ja seurataan sen vaikutuksia meidän kiinteistöön.

Vastine

Melunhallinnan osalta asemakaavassa on annettu seuraava määräys:

T-5 korttelialueiden toiminta ei saa aiheuttaa korttelien ulkopuolelle 55 dB keskiäänentaso päiväsaikaan eikä 50 dB keskiäänentaso yöaikaan.

Määräyksellä on pyritty varmistamaan, ettei alueen toiminnasta aiheutu pitkäaikaista meluhaittaa lähialueen kiinteistöille. Alueen rakentamisaikainen melutaso voi ylittää määräyksen melutason mm. louhinnan aikana, mutta vaikutus on luonteeltaan väliaikainen.

Asemakaavaehdotukseen on lisätty seuraava määräys:

T-5 korttelialueiden pohjoisosan valaistusjärjestelyissä valolaitteiden sijoitus, suuntaus ja valoteho on sovittava siten, etteivät ne tarpeettomasti ja haitallisesti häiritse lepakoita eivätkä lähialueen asuinkiinteistöjä.

Määräyksellä ohjataan sijoittamaan ja suuntaamaan korttelialueen valaistusta siten, ettei se aiheuta haittaa pohjoispuolisille alueille.

Lähtökohtana on yleisesti, että uusien alueiden rakentamisvaiheessa on huomioitava lähialueen kiinteistöt. Mm. louhintatöiden aikana tulee varmistaa, ettei toimenpiteistä aiheudu merkittävästi haittaa lähialueen kiinteistöille.