



Lausunto Rudus Oy:n Sipoon Bastukärriin kiviainestoimintoja koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

VD/2075/11.00.03.00/2015
LM-H/TLA/VKA/MSI/THU/SJÄ/PKA/MRA/SRU/JB

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) pyytää YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena Vantaan kaupunginhallitukselta lausuntoa Rudus Oy:n Sipoon Bastukärriin kiviainestoimintoja koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunto tulee antaa viimeistään 30.4.2015.

Arviointiohjelma on 2.3.2015–30.4.2015 arviointimenettelyn aikana yleisön nähtävänä mm. Vantaa-infossa, Korsossa (Lumo, Urpiaisentie 14, 01450 Vantaa) ja internetissä www.ymparisto.fi/rudusbastukarrsipooYVA.

Sipoon kunta suunnittelee Bastukärriin työpaikka-alueen laajennusta mm. logistiikkatoimintoja varten. Tämä Bastukärr II -alueen teollisuustonttien rakentaminen edellyttää louhintaa. Rudus Oy on käynnistänyt ympäristövaikutusten arvioinnin kalliokiviaineksen ottamisesta hankealueella. Samassa yhteydessä yhtiö suunnittelee myös puhtaiden ylijäämämaiden sijoittamista suoja-alueille. Edellä mainittujen toimintojen lisäksi Rudus suunnittelee osalle hankealueesta kierrätysbetonin käsittelyä ja eteläisimmälle alueelle muualta tuotavan raaka-ainelouheen käsittelyä.

Hankealueen kokonaispinta-ala on noin 124 hehtaaria, josta suunniteltujen kiviainesottoalueiden pinta-ala on vaihtoehdosta riippuen 85–109 hehtaaria. Alueelta saatavissa olevan kiviaineksen määrä on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 12–34 miljoonaa kiintokuutiometriä. Enimmillään maanlajitusta on vaihtoehdosta riippuen 4–29 miljoonaa kuutiometriä. Vuosittaisen vastaanotettavan kierrätysbetonin määrä on noin 100 000 tonnia.

Sijainti

Hankealue sijaitsee Sipoon kunnan Kirkonkylässä ja Martinkylässä Bastukärriin alueella, joka sijaitsee Sipoon keskustasta (Nikkilä) noin kuusi kilometriä länteen. Hankealueen pohjoisosassa kulkee Keravantie ja alueen eteläpuolella Jokivarrentie. Helsinki–Lahti-moottoritiehen on matkaa noin kolme kilometriä. Sipoon ja Keravan raja sijaitsee hankealueen länsipuolella.

Hankealue koostuu kuudesta osa-alueesta, jotka on nimetty hankkeen etenemisen mukaisesti. Osa-alue A ja osa-alueen B pohjoinen osa ovat Bastukärr I asemakaava-alueella. Osa-alueet C–E ovat Bastukärr II:n asemakaavoitettavalla alueella ja osa-alue F sen eteläpuolella kaava-alueen ulkopuolella.

Sipoon puolella hankealueen pohjois-, itä- ja eteläpuolelle sijoittuu haja-asutusalueita. Keravan puolella suunnittelualueen vieressä on ulkoilukäyttöön soveltuvia metsäalueita sekä pohjoisempaan Keinukallion virkistysalue. Keinukalliolta lähtee hankealueen länsipuolelta lähimmillään noin 500 m etäisyydellä kulkeva hiihtoreitti, joka ulottuu aina Vantaan Hakunilan ulkoilukeskukseen. Sipoonkorven kansallispuisto (pinta-ala 19 km²) sijaitsee hankealueen ja Jokivarrentien eteläpuolella ollen lähimmillään noin 900 m etäisyydellä hankealueen lähimmästä louhinta-alueesta (osa-alue F).

Osa-alue A sijoittuu Keravantien pohjoispuolelle. Alueen eteläosa on louhittu sekä tasattu ja siinä toimii PNO:n logistiikkakeskus. Louhintaa tulee tehtäväksi noin 9 hehtaarin alueella.

Osa-alue B sijoittuu osittain Bastukärr I asemakaava-alueelle ja osittain kaava-alueen ulkopuolelle. Toiminta-alueen pinta-ala on 10 hehtaaria. Alueelle on suunniteltu kiviaineksen louhintaa kaavoitetulla alueella asemakaavan mukaisesti ja sen eteläpuolella noin 4,7 hehtaarin alueella.

Osa-alueet C–E sijaitsevat Bastukärr II:n asemakaava-alueella rajoittuen pohjoisessa jo osittain toteutuneeseen Freeway Logistic City -työpaikka-alueeseen. Alueet ovat nykyisin pääosin rakentamatonta metsä- ja kallioaluetta. Osa metsäalueesta on avohakattua. Alueen länsipuolella sijaitsee yleiskaavaan merkitty suoalue, jolla on ympäristöarvoja.

Alueiden pinta-ala on yhteensä 71 hehtaaria. Ensimmäisenä on tarkoitus rakentaa SOK:n liikennettä palveleva väliaikainen tieyhteys Jokivarrentielle. Tukitoiminnot siirtyvät louhinnan etenemisen mukaan. Osa-alueiden C–D louhinnan jälkeen rakennetaan lopullinen asemakaavan mukainen tieyhteys



Jokivarrentielle. Osa-alueelle E sijoitetaan sen louhinnan aikana murskauslaitos, tuotevarastoja sekä betonin kierrätys.

Teollisuustontteja saadaan ja otetaan käyttöön ennen kuin koko osa-alueen E louhinta on valmistunut. Osa-alueiden C–D EV-alueille rakennetaan meluvallit palvelemaan alueelle tulevaa teollisuustoimintaa. Alueesta E muodostuu otto- ja tasaustoiminnan päätyttyä asemakaavan mukainen teollisuustoimintojen alue. Osa-alueen D kaakkoispuolella on asemakaavaan merkitty ohjeellinen hulevesien käsittelyalue.

Osa-alue F sijaitsee lähimmillään noin 750 m Vantaan rajasta, Pohjois-Nikinmäen koilliskärjestä, ja on nykyisin metsäaluetta. Se rajautuu pohjoisessa Bastukärr II asemakaavoitettuun työpaikka-alueeseen ja etelässä pelto- ja metsäalueisiin. Jokivarrentie kulkee alueen eteläpuolella noin 500 metrin etäisyydellä. Aluetta ei ole asemakaavoitettu. Alueen louhinta on tarkoitus aloittaa alueen pohjoisreunalta ja edetä etelään päin. Louhinnan rinnalla on tarkoitus vastaanottaa, käsitellä ja varastoida muualta tuotavaa raaka-ainelouhetta. Kierrätystoiminnot siirtyvät louhintarintauksen mukana. Loppuvaiheessa louhosalue on tarkoitus täyttää puhtailla, rakentamiseen kelpaamattomilla maa-aineksilla. Toiminnan loputtua maantäyttöalue toimii myös virkistyskäyttöalueena.

Hankkeen eteneminen

Hanke etenee vaiheittain edellä esitetyssä ohjeellisessa järjestyksessä alkaen osa-alueesta A ja päättyen osa-alueeseen F. Osittain toiminta eri osa-alueilla etenee samanaikaisesti. Toimintojen ajoittumiseen vaikuttavat toimintaan liittyvien suunnitelmien ja lupien toteutuminen sekä markkinatilanne. Arviona on esitetty, että toiminnot osa-alueille C–E ajoittuisivat vuosille 2020–2045 ja osa-alueella F toiminta alkaisi vasta vuoden 2045 paikkeilla.

Liikennöinti hankealueelta tapahtuu alkuvaiheessa Keukuontien liittymästä Keravantielle (maantie 148) ja edelleen Lahdenväylälle. Etelään suuntautuvan työmaatien valmistuttua osa liikenteestä voi suuntautua sitä kautta Jokivarrentielle. Tilapäinen tie on tarkoitus toteuttaa lähivuosina palvelemaan kaava-alueen liikennettä. Lopullinen tie rakennetaan, kun vaiheen E louhinta on loppuunsaatu.

Arvioitavat vaihtoehdot

VE1

Hanke toteutetaan Bastukärr I ja Bastukärr II asemakaavojen mukaisesti. Hankkeeseen kuuluvat osa-alueet A, B sekä C–E. Vaihtoehdossa VE 1 on tarkoitus louhia osa-alueet vaiheittain Bastukärr I ja Bastukärr II asemakaavojen mukaisesti. Ottoalueiden koko on yhteensä noin 85 hehtaaria ja ottomäärä on noin 12 miljoonaa kiintokuutiometriä vuosittaisen ottomäärän ollessa 2 miljoonaa tonnia (noin 740 000 kiintokuutiometriä).

Ottotoiminnan väistyessä alueelle voidaan sijoittaa muualta tuotavia puhtaita rakentamisen ylijäämämaita. Bastukärrin alueella on myös paljon pinta-/irtomaita, joista tullaan rakentamaan valleja. Maantäyttöä tehdään asemakaavojen mukaisilla EV-alueilla, joihin on tarkoitus rakentaa kaavojen mukaiset meluvallit. Maantäyttöalueiden pinta-ala on yhteensä noin 27 hehtaaria ja täyttöjen tilavuus yhteensä noin 3,6 miljoonaa kiintokuutiometriä.

Louhinnan ja maantäytön lisäksi osa-alueella E on suunniteltu kierrätysbetonin ja tiilijätteen käsittelyä ja varastointia. Toiminta sijoitetaan osa-alueen länsiosaan. Vastaanotettavan kierrätysbetonin määrä on 100 000 tonnia vuodessa ja suurin varastointimäärä on 300 000 tonnia. Toiminnan arvioidaan kestävän kymmeniä vuosia.

VE2

Vaihtoehdossa VE 2 hankealueeseen kuuluu VE 1:n mukainen alue ja lisäksi Bastukärr II asemakaava-alueen eteläpuolella oleva osa-alue F. Yhteensä louhittavat alueet vaihtoehdossa VE 2 olisivat noin 109 hehtaaria ja ottomäärä noin 15 miljoonaa kiintokuutiometriä vuosittaisen ottomäärän ollessa 2 miljoonaa tonnia (noin 740 000 kiintokuutiometriä). Louhintaa suoritetaan alustavasti tasoon noin +40, eli louhintataso on linjassa vieressä kaava-alueella tehtävien louhintojen kanssa.

Louhinnan jälkeen ja sen aikana alueelle on suunniteltu maantäyttöä asemakaavan mukaisille EV-alueille meluvallihin sekä eteläiseen täyttömäkeen osa-alueella F. Maantäyttöalueiden pinta-ala on yhteensä noin 50 hehtaaria ja täyttöjen tilavuus noin 10 miljoonaa kuutiometriä.



Louhinnan ja maantäytön lisäksi osa-alueella E on suunniteltu kierrätysbetonin käsittelyä ja asemakaava-alueen ulkopuoliselle osa-alueelle F raaka-ainelouheen käsittelyä sekä varastointia. Vastaanotettavan ja käsiteltävän raaka-ainelouheen määräksi arvioidaan noin miljoona tonnia vuodessa (keskiarvon ollessa noin 500 000 tonnia vuodessa). Toiminnan arvioidaan kestävän kymmeniä vuosia.

VE2+

Vaihtoehtoon VE 2+ kuuluu VE 2:n mukainen toiminta ja louhinnan syventäminen osa-alueella F. Vaihtoehtoon kuuluu louhintaa, maantäyttöä sekä kierrätysbetonin ja raaka-ainelouheen vastaanottoa ja käsittelyä kuten vaihtoehdossa VE 2. Toiminnan arvioidaan kestävän kymmeniä vuosia.

Hankealueet louhitaan vaiheittain kuten vaihtoehdossa VE 2. Lisäksi syvennetään osa-alueen F ottoaluetta, jossa alin ottotaso olisi alustavasti -35 m. Ottoalueiden koko on yhteensä noin 109 hehtaaria, ottomäärä noin 34 miljoonaa kiintokuutiometriä ja vuosittainen ottomäärä 2 miljoonaa tonnia (noin 740 000 kiintokuutiometriä).

Maantäyttö toteutetaan pääosin kuten vaihtoehdossa VE 2, mutta hyödyntäen syvempää louhintaa. Vaihtoehdossa VE 2+ maantäyttöalueiden pinta-ala on yhteensä noin 50 hehtaaria ja täyttöjen tilavuus yhteensä noin 29 miljoonaa kuutiometriä. Suunnitellut maantäyttöalueet ovat samat kuin vaihtoehdossa VE 2. Kierrätysbetonin käsittely sekä raaka-ainelouheen vastaanotto ja käsittely toteutetaan kuten vaihtoehdossa VE 2.

VE0 tarkoittaisi, että alueelle laadittuja asemakaavoja ei voitaisi toteuttaa. Näin ollen vaihtoehto ei ole toteuttamiskelpoinen eli sitä ei tarkastella tässä ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

Arvioitavat vaikutukset

Vaikutusalue

Tarkastelualue kattaa Bastukärrin kiviainestoinnin hankealueen ympäristöineen. Suoria vaikutuksia tutkitaan noin 500 metrin säteellä toiminta-alueen rajoista. Useat ympäristövaikutukset (pölyleijuma, melu sekä pinta- ja pohjavesivaikutukset) alittavat terveydelliset ohje- ja raja-arvot odotettavasti jo lyhyemmällä etäisyydellä toiminnasta, mutta asia selvitetään arvioinnin aikana. Ihmisten viihtyvyyteen toiminta voi vaikuttaa aina kilometrin etäisyydelle toimintakohteista.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Ympäristövaikutusten arvioinnissa kuvataan nykyinen maankäyttö- ja kaavoitustilanne eri suunnittelutasoilla ja vireillä olevat muut suunnitelmat. Tietoja täydennetään alueelle ja sen lähiympäristöön tehtävillä maastokäynneillä. Kiviainestoinnin soveltuvuus alueen yhdyskuntarakenteeseen ja nykyiseen maankäyttöön arvioidaan. Lisäksi arvioidaan hankkeen toteuttamisen vaikutukset kaavoissa ja muissa maankäytön suunnitelmissa esitettyihin toimintoihin.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Alueen maisemarakenteesta, maisemakuvasta ja kulttuuriympäristöstä tehdään yleispiirteinen selvitys. Maisemaselvityksen perusteella arvioidaan kiviaineksen oton ja maanvastaanoton vaikutukset maisemaan ja annetaan mahdollisia suosituksia jatkotoimenpiteitä varten.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Liikennevaikutukset

Hankkeen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen arvioidaan nykytilanteen ja hankkeen liikennetuotoksen perusteella. Lisäksi arvioidaan vaikutusten lieventämiskeinoja. Tarkastelualue kattaa liikennereitit hankealueelta Keravantietä ja Jokivarrentietä pitkin Lahden moottoritille. Suurin osa raskaasta liikenteestä suuntautuu Lahden moottoritille.

Melu- ja värinävaikutukset

Kiviainestoinnin ja sitä palvelevan liikenteen vaikutus sekä alueen tie- ja lentoliikenteen yhteisvaikutus lähialueiden melutasoihin selvitetään käyttäen melun laskentamallia ja hankealueen ympäristöstä tehtyjä meluselvityksiä. Melutilanne mallinnetaan paitsi eri hankevaihtoehtojen, myös toiminnan ajallisen etenemisen osalta useammassa tilanteessa. Mallinnuksen jälkeen melutasoja hankealueen ympäristössä verrataan nykytilanteen melutasoihin sekä kiviainestoinnin raja-arvoihin.

Kiviainestoinnista ympäristöön aiheutuva värinä arvioidaan laskennallisesti louhinta-alueen kallioperän sekä ympäristön maa- ja kallioperätyyppien perusteella. Värinän arvioinnissa hyödynnetään



Hanke aiheuttaa vaikutuksia koko elinkaarensa ajan. Riippuen valittavasta vaihtoehdosta, myönnettävistä luvista sekä kiviainesmarkkinoista, hankkeen elinkaari on kymmeniä vuosia. Vaikutusten suuruus vaihtelee hankkeen eri vaiheissa.

Arvioinnin aikana selvitetään, onko lähiseudulle tiedossa tai tulossa hankkeita, joista voisi aiheutua yhteisvaikutuksia nyt tarkasteltavan hankkeen kanssa. Yhteisvaikutukset arvioidaan käytettävissä olevien tietojen ja dokumenttien perusteella.

Vaihtoehtojen vertailuperiaatteet

Hankkeen vaikutukset tarkastellaan kunkin vaikutuksen osalta erikseen toteutusvaihtoehdoittain. Tämän jälkeen vaihtoehtoja ja niiden ympäristövaikutuksia vertaillaan laadullisen vertailutaulukon avulla keskenään sekä nykytilanteeseen verrattuna. Lisäksi arvioidaan hankkeen toteuttamiskelpoisuus vaihtoehdoittain.

Ympäristövaikutusten arviointiin liittyvät epävarmuudet kuvataan kunkin vaikutusarviointin osalta. Arvioinnissa selvitetään, miten epävarmuus voi vaikuttaa hankkeen arvioinnin tuloksiin ja tätä kautta hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen.

Haitallisten vaikutusten rajoittamiskeinot

Arviointiselostuksessa vaikutusten arvioinnin yhteydessä käsitellään merkittävien haitallisten vaikutusten vähentämiskeinoja kunkin arvioitavan tekijän osalta. Vähentämiskeinot voivat liittyä toimintojen sijoitteluun (riittävät suojaetäisyydet, ympäröivät maastomuodot ja kasvillisuus), toiminnan ajoitukseen (vuodenaikainen, vuorokaudenaikainen) ja toimintatapoihin ja erilaisiin teknisiin ratkaisuihin pölyn, melun ja tärinän torjunnassa (mm. laitteistojen ja varastokasojen sijoittelu, pölyvien osavaiheiden kastelu, peittäminen tai kotelointi, meluvallit ja tiedottaminen räjäytyksistä). Lisäksi hankkeeseen liittyvissä suunnitelmissa jo otetaan ympäristönäkökohdat huomioon.

Vaikutusten seuranta

Arvioidujen vaikutusten ja niiden merkittävyyden perusteella arviointiselostukseen laaditaan ehdotus hankkeen vaikutusten tarkkailuohjelmaksi. Seurantaohjelmaa tarkennetaan lupahakemusvaiheessa. Yksityiskohtaiset tarkkailua koskevat määräykset annetaan hankkeen toimintojen lupamenettelyissä.

Hankkeen edellyttämät luvat ja suunnitelmat

Kiviaineksen otto edellyttää maa-aineslupaa. Kiviaineksen louhinta ja murskaus sekä jätteen käsittely edellyttävät ympäristölupaa. Ympäristövaikutusten selostusvaiheen aikana arvioidaan hankkeen mahdolliset vaikutukset pohjaveteen ja veden käyttöön talousvetenä. Vesilain (587/2011) mukaisen luvan tarpeen määrittää Uudenmaan ELY-keskus. Alueelle tuleville rakennuksille ja rakennelmille haetaan rakennusluvat Sipoon rakennusvalvontaviranomaiselta.

Kaupunkisuunnittelu on valmistellut lausunnon yhteistyössä ympäristökeskuksen ja liikennesuunnittelun kanssa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 13.4.2015 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle annettavaksi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle seuraava lausunto Rudus Oy:n Sipoon Bastukärrin kiviainestoimintoja koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta:

”Hankkeen toteuttamista puoltaa se, että pääkaupunkiseutu tarvitsee niin kiviainesta kuin ylijäämämaiden sijoituspaikkoja. Hankkeen hahmottamista ja ympäristövaikutusten arviointia puolestaan vaikeuttaa sen pitkä ajallinen kesto. Mikäli hanke toteutuu kokonaisuudessaan, luo se myös Bastukärrin alueelle hyvin laajan teollisuusalueen, jonka sisällä on vähän sijaa luonnonmukaiselle ympäristölle.

Bastukärrin alueella on ollut jo vuosia kiviainestoimintaa, jonka meluvaikutukset jo nykyisellään ulottuvat aika ajoin Vantaan Nikinmäen asuinalueelle. Hanke tuo toimintoja entistä lähemmäksi Vantaan rajaa, lähimmillään noin 750 metrin päähän.



Myös liikenne, oli kyse kiviaineskuormista tai ylijäämämaista, kohdistuu Vantaan alueella kulkeville väylille. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että arviointiselostuksessa tuodaan eri vaihtoehtojen vaikutukset selkeästi esille, minkä suuruisia vaikutukset ovat ja miten haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää. Myös VE0:n vaikutukset pitäisi tutkia, vaikka arviointiohjelmassa sanotaan ettei VE0 ole toteuttamiskelpoinen.

Bastukärrin alue on valmistuessaan seudullisesti merkittävä logistiikka-alue, jonka liikenteen aiheuttamia vaikutuksia tulee tutkia suhteessa seudun suuriin liikenneväyläinvestointeihin. Liikennevaikutusten osalta tulee tutkia lopullisen teollisuus- ja varastoalueen aiheuttama liikennetuotos neljässä eri skenaariossa Vantaan alueella Lahdenväylälle, Lahdentielle, Sipoontielle sekä Kulomäentielle Tuusulan rajalle saakka. Tutkittavia skenaarioita ovat toteutunut Kehä IV ilman Bastukärrin eteläistä katuyhteyttä, toteutunut Kehä IV Bastukärrin eteläisen yhteyden kanssa, Bastukärrin eteläinen yhteys ilman Kehä IV:ää sekä vaihtoehto jossa sekä Kehä IV:ää että eteläistä yhteyttä ei ole toteutettu. Jokaisessa skenaariossa Kehä IV:n linjauksen tulee olla Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksen mukainen, ja jokaisessa tulee olla toteutettu saman selvityksen mukainen Järvenpää-Kt 45 -yhteys. Tutkimuksen perusteella tulee arvioida hankkeen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen Kulomäentien sekä Lahdenväylän itä- että länsipuolella.

Vantaan kaupunki on Bastuskärr II -asemakaavan lausuntovaiheessa (syksy 2012) vastustanut Bastuskärrin eteläistä tieyhteyttä.

Liikenteellisten vaikutusten lisäksi on tarpeen tutkia vaikutukset alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön.”

Käsittely:

Kaupunkisuunnittelujohtaja lisäsi lausunnon viimeiseksi kappaleeksi **”Hankkeen pölystä aiheutuvat sekä maisemalliset vaikutukset Keinukallion ja Kuusijärven välisen ulkoilureitin virkistyskäyttöön tulee myös arvioida kaikissa vaihtoehdoissa.”**

Päätös:

Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan lisäyksellä muutettu esitys.

Kaupunginhallitus 20.4.2015 § 29

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle seuraava lausunto Rudus Oy:n Sipoon Bastukärrin kiviainestoimintoja koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta:

”Hankkeen toteuttamista puoltaa se, että pääkaupunkiseutu tarvitsee niin kiviainesta kuin ylijäämämaiden sijoituspaikkoja. Hankkeen hahmottamista ja ympäristövaikutusten arviointia puolestaan vaikeuttaa sen pitkä ajallinen kesto. Mikäli hanke toteutuu kokonaisuudessaan, luo se myös Bastukärrin alueelle hyvin laajan teollisuusalueen, jonka sisällä on vähän sijaa luonnonmukaiselle ympäristölle.

Bastukärrin alueella on ollut jo vuosia kiviainestoimintaa, jonka meluvaikutukset jo nykyisellään ulottuvat aika ajoin Vantaan Nikinmäen asuinalueelle. Hanke tuo toimintoja entistä lähemmäksi Vantaan rajaa, lähimmillään noin 750 metrin päähän.

Myös liikenne, oli kyse kiviaineskuormista tai ylijäämämaista, kohdistuu Vantaan alueella kulkeville väylille. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että arviointiselostuksessa tuodaan eri vaihtoehtojen vaikutukset selkeästi esille, minkä suuruisia vaikutukset ovat ja miten haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää. Myös VE0:n vaikutukset pitäisi tutkia, vaikka arviointiohjelmassa sanotaan ettei VE0 ole toteuttamiskelpoinen.

Bastukärrin alue on valmistuessaan seudullisesti merkittävä logistiikka-alue, jonka liikenteen aiheuttamia vaikutuksia tulee tutkia suhteessa seudun suuriin liikenneväyläinvestointeihin. Liikennevaikutusten osalta tulee tutkia lopullisen teollisuus- ja varastoalueen aiheuttama liikennetuotos neljässä eri skenaariossa Vantaan alueella Lahdenväylälle, Lahdentielle, Sipoontielle sekä Kulomäentielle Tuusulan rajalle saakka. Tutkittavia skenaarioita ovat toteutunut Kehä IV ilman Bastukärrin eteläistä katuyhteyttä, toteutunut Kehä IV Bastukärrin eteläisen yhteyden kanssa, Bastukärrin eteläinen yhteys ilman Kehä IV:ää sekä vaihtoehto jossa sekä Kehä IV:ää että eteläistä



yhteyttä ei ole toteutettu. Jokaisessa skenaariossa Kehä IV:n linjauksen tulee olla Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksen mukainen, ja jokaisessa tulee olla toteutettu saman selvityksen mukainen Järvenpää-Kt 45 -yhteys. Tutkimuksen perusteella tulee arvioida hankkeen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen Kulomäentiellä sekä Lahdenväylän itä- että länsipuolella.

Vantaan kaupunki on Bastuskärr II -asemakaavan lausuntovaiheessa (syksy 2012) vastustanut Bastuskärrin eteläistä tieyhteyttä.

Liikenteellisten vaikutusten lisäksi on tarpeen tutkia vaikutukset alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön.

Hankkeen pölystä aiheutuvat sekä maisemalliset vaikutukset Keinukallion ja Kuusijärven välisen ulkoilureitin virkistyskäyttöön tulee myös arvioida kaikissa vaihtoehdoissa.”

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Pöytäkirja tarkastettiin ja hyväksyttiin tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:

- Lausuntopyyntö
- Kuva Bastuskärr hankealue
- Kuva Bastuskärr VE1
- Kuva Bastuskärr VE2
- Kuva Bastuskärr VE2+

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 7.4 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

suunnittelija Paula Kankkunen, puh. 8392 2300, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi