



TAMPERE

24.10.2022

8832 LIELAHDEN YLEISSUUNNITELMA

Vaikutusten arvioinnit, kooste



8832 Lielahden yleissuunnitelma
Vaikutusten arvioinnit, kooste

Tilaaja: Tampereen kaupunki

Tekijä: WSP Finland Oy

WSP työryhmä

Maankäytön yleissuunnitelma

Anni Laurila *projektipäällikkö, yleissuunnitelma ja erillisselvitykset*

Katja Koskela *vuorovaikutusvastaava*

Jouni Heinänen

Krista Pihlava

Tuomas Vuorinen

Liikenneselvitys

Anna Jokiranta

Juha Mäkinen

Matti Keränen

Annukka Säätelä

Paavo Peltopihko

Erillisselvitys: Ilmastovaikutukset ja sopeutuminen

Hanna-Maija Kehvola

Anni Laurila

Jouni Heinänen

Paula Piirainen

Erillisselvitys: Kaupallinen selvitys

Katja Koskela

Erillisselvitys: Melu ja värinä –selvitys

Ilkka Niskanen

Mauri Koskinen

Susanna Hjelm

Erillisselvitys: Luontoselvitys

Sara Caetano



Lielahden YS, vaikutusten arvioinnit

SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto	4
2. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	5
3. Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön	6
4. Vaikutukset kaupunkilaisiin, arkeen, asiointiin, liikkumiseen	9
5. Vaikutukset liikenteeseen	10
6. Vaikutukset ympäristöön, sekä ilmastovaikutukset ja sopeutuminen	14
7. Kaupallisten vaikutusten arviointi	18
8. Meluvaikutusten arviointi	19



1. JOHDANTO

Tämä raportti sisältää koosteena Lielahden yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnit. Erillisselvityksistä on tehty kattavammat vaikutusten arvioinnit, ja niiden koosteet on myös tässä raportissa. Luonnosvaiheessa yleissuunnitelman kahdelle vaihtoehdolle tehtiin vaikutusten arvioinnit, joiden avulla vaihtoehtoja vertailtiin.

Vaikutuksia on arvioitu:

1. Yhdyskuntarakenteeseen
2. Kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön
3. Kaupunkilaisiin, arkeen ja asiointiin, liikkumiseen (hyödyntäen *kaupallisten vaikutusten arviointia ja liikenteen yleissuunnitelmaa*)
4. Ympäristöön (*ilmastovaikutukset ja sopeutuminen sekä viherympäristö -erillisselvitys*)

Lielahden yleissuunnitelma-alueelle tulee hyvin monipuolista rakentamista. Tampereen kaupungin kasvun sekä uuden raitiotielinjan myötä Lielähti muodostuu nykyistä keskeisemmäksi ja vahvemmaksi osaksi Tampereen ydinalueita, osana Lielahden-Hiedanrannan aluekeskusta. Lielahden tuleva keskustatoimintojen alue, työpaikkojen ja elinkeinojen alue sekä voimalan ympäristö muodostavat hyvin erilaiset lähtökohdat yhdyskuntarakenteen, maiseman, kaupunkikuvan ja ympäristön, sekä alueen käytön muutosten arvioinnille.

Osana liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmien töitä on arvioitu vaikutuksia:

5. Liikenteeseen
6. Talouteen

Kattavammat selvitykset/vaikutusten arvioinnit:

1. Kaupallisten vaikutusten arviointi
2. Melun ja värinän vaikutusten arviointi
3. Ilmastovaikutukset ja sopeutuminen

2. VAIKUTUKSET YHDYSKUNTARAKENTEeseen

Lielahden yleissuunnitelma on suunniteltu osaksi laajempaa kokonaisuutta, osaksi Lielahden ja Hiedanrannan aluekeskusta. Tavoitteena on, että aluekeskus muodostaa yhtenäisen toiminnallisen kokonaisuuden. Aluekeskuksen asema kaupunkirakenteessa vahvistuu Lielahden ja Hiedanrannan yleissuunnitelmien myötä.

Lielahden yhdyskuntarakenne monipuolistuu ja tiivistyy nykyisestä käyttötarkoituksuu muutosten ja liikennemuotojen myötä. Raitiotien toteuttaminen lisää alueen merkitystä koko kaupunkiseudun rakenteessa ja mahdollistaa tiiviin rakentamisen.

Lielahden uusi kaupunkirakenne liittyy Hiedanrannan suuntaan ja Hiedanrannan katuverkkoon erityisesti Turvesuonkadun ja raitiolinjan sekä uuden Harjuntausta-kadun jatkeen välityksellä. Kaupunkirakenne Paasikiventien varrella (liikerakentaminen) jatkuu Hiedanrannan yleissuunnitelman alueelta Lielahden yleissuunnitelman alueelle. Hybridi- ja asumiseen painottuva rakenne jatkuu myös alueiden poikki, muodostaen yhtenäisen jatkumon Hiedanrannan yleissuunnitelman kanssa, joka asteittain kevenee kohti pohjoista.

Keskustamainen toiminta sijoittuu Hiedanrannan suuntaan, kaupallinen toiminta alueen keskelle ja teollinen toiminta pohjoiseen. Kaupallisen toiminnan alueen rakenne muodostuu kaupallisina klustereina.

Eryteisesti alueen eteläosassa rakenne nykyisestä muuttuu merkittävämmiin – matalia liikerakennuksia korvautuu asuinkerrostaloilla, joissa on myös kaupallista ja julkista toimintaa.

Yhdyskuntarakenteen muutos Epilänharjun, Tohlopin ja Lamminpään suuntaan on vähäisempi, sillä valtatie ja rata-alue muodostavat merkittävän estevaikutuksen näiden alueiden välille. Alueen nykyistä kolmea yhteyttä (Lielahdenkatu – Myllypuronkatu – pohjoinen alitus/ylitys) pyritään eheyttämään, liikenteellisten tarpeiden puitteissa, mutta suunnitelmat eivät muodosta uusia yhteyksiä idän suuntaan.

Suunnittelualueen itäreunalla viherverkon yhtenäisyyttä ja reittien jatkuvuutta parannetaan (kts. kohta 3. ja 6.), muodostaen erilaisten yhdyskuntarakenteiden välisen rajan etenkin itä-länsi suunnassa, ja samalla jatkuvan viherrakenteen etenkin pohjois-eteläsuunnassa.

Kerrostalokokonaisuus kevenee pientaloiksi kohti nykyisiä omakotitaloja niissä kohdissa, jossa ne ovat lähekkäin. Pääosin suunnittelualueen rakennusten ja omakotitaloalueiden välissä on leveä, suojaava viheryhteys.

Pohjoispuolella rakentaminen on väljempää, erilaisten toimintojen vaatimien tilavarausten vuoksi (raitiotie, raiteiden kääntösäteet, lämpökeskus, jäteasema, varikko, sekä viitasammakoiden havaitut ja soveltuvat alueet). Vaikutusta omakotitaloalueisiin on pyritty minimoimaan toimintojen sijoittelulla (esimerkiksi lämpökeskus kauempana omakotitaloista) sekä leveän, suojaavan viheryhteyden avulla.

Alueen lävitse kulkeva raitiotie vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen. Pysäkkien läheisyydessä on tiiviimmin rakentamista, sekä enemmän palveluita, kuten alueen ulkopuolistenkin pysäkkien yhteydessä.

3. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN

Vaikutus maiseman ja kaupunkikuvan arvoihin

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pirkanmaan valtakunnallisesti arvokkaaseen harjumaisema-alueeseen (VAMA 2021) kuuluva **Epilänharju**. Itse yleissuunnitelmalla ei ole vaikutuksia maisema-alueeseen, mutta Paasikiventien ja Lielahdenkadun risteykseen suunnitellun uuden eritasoliittymän vaikutukset ulottuvat pieneltä osalta sen sisälle. Liittymän rakentamisen vaihtoehtoja ja vaikutuksia on arvioitu Valtatien 12 ja kantatien 65 välin Lielähti–Santalahti –Aluevaraussuunnitelmassa (2019).

Arvioinnissa on todettu että *”Paasikiventien parantaminen nykyisellä paikallaan muuttaa tieympäristön huomattavasti rakennetummaksi. Eritasoliittymä on ympäristössään hallitseva rakenne, joka muuttaa maisemaa. Eritasoliittymän ympäristö ei ole kuitenkaan maisemaltaan erityisen herkkää ja Hiedanrannan rakentuminen mahdollisine järvi-kaupunkeineen muuttaa maisemaa muutoinkin merkittävästi. Ympäristösuunnittelun keinoin voidaan korostaa taajamajaksoa kaupungin sisäantuvaväylänä. Valtakunnallisesti arvokkaaseen Pirkanmaan harjumaisemaan kohdistuu maisemakuvallisia muutoksia. Sovittamalla tiejärjestelyt huolellisesti arvokkaaseen ympäristöönsä vaikutukset jäävät kuitenkin vähäisiksi.”*

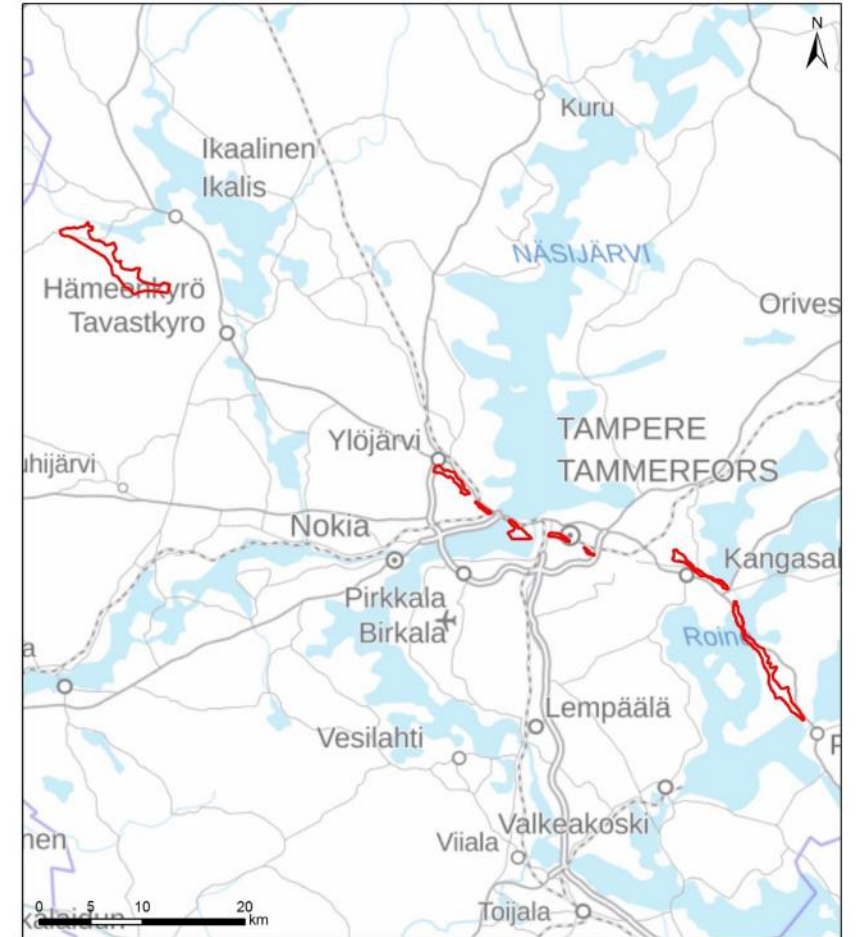
Alueella ei ole muita kulttuurillisesti arvokkaiksi tunnistettuja kohteita tai valtakunnallisesti / maakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa / rakennettua kulttuuriympäristöä (Pirkanmaan maakuntakaava 2040). Yleissuunnitelman alue ulottuu pieneltä osin alueelle, jolle on Lamminpään asemakaavamutoksen yhteydessä (asemakaava 8585)

tehty muinaisjäännösten selvitys. Arkeologista selvitystä ei ole tehty yleissuunnitelman tässä vaiheessa. Selvityksen tarve käydään läpi vaiheleiskaavatyön yhteydessä yhdessä maakuntamuseon kanssa. Vaikutukset Lielahden ja lähialueen arvokohteisiin arvioidaan maankäytön ja liikenteen tarkemmissa suunnitteluvaiheissa.

45 vuotta sitten muodostunut Lielahden liikealue on Pirkanmaan ensimmäinen kaupunkikeskustan ulkopuolelle syntynyt liikealue, ja sellaisena arvokas oman aikansa edustajana. Alueen luonne, toiminta ja katuverkon perusjärjestelyt säilyvät merkittävien osin. Yksi liikealueen maisemallinen ja kaupunkikuvallinen ominaispiirre on se, että se on rakentunut suhteellisen tasaisen matalana entiselle viljelysalueelle, jolloin harjun ja viljelytasangon topografiset erot ovat havaittavissa ja harjun tilaa jakava asema maisemarakenteessa on säilynyt. Tämä on pyritty huomioimaan uuden rakentamisen korkeuden määrittelyssä, sekä katulinjoja ja viheralueita pitkin avautuvissa näkymissä.

Vaikutukset **Näsijärven suurmaisemaan** eivät ole merkittäviä, sillä alue ei liity suoraan rantavyöhykkeeseen ja väliin nousee Hiedanrannan kaupunkirakenne.

Epilänharjun näkyvyys suunnittelualueelle heikentyy jonkin verran, erityisesti uusien asuinkorttelien myötä. Harju näkyy kuitenkin länsiosan korttelien väleistä ja tärkein harjun suuntaan aukeava näkymä Lielahdenkadun suunnassa säilyy. Harjun asema maisemaa hallitsevana tekijänä säilyy. Yksi otollinen näkymälinja on muodostumassa nykyisen omakotialueen ja townhouserakentamisen lähelle suunniteltuja viheralueita pitkin.



Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue 2021

3. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN 1/2

Maisema- ja kaupunkikuvavaikutukset suunnittelualueella

Alueen maisema on alavaa ja sitä leimaavat eteläosissa kaupan rakennukset, joiden mittakaava on suuri, julkisivut pitkiä, ja yleisvaikutelma matalahko. Lielahden rakentamisen myötä laaksomainen avoin maisema muuttuu pohjoisosissa nykyistä sulkeutuneemmaksi. Eteläosissa kaupunkikuva muuttuu tiiviimmäksi ja avoimet, autoliikenteen leimaamat alueet vähenevät.

Erytisesti Turvesuonkadun kaupunkikuva muuttuu rakennettummaksi, selkeämmiin rajatuksi ja mittakaavaltaan vaihtelevammaksi. Korkein rakentamisen keskittyy Turvesuonkadun ja Lielahdenkadun risteykseen. Korkea rakentaminen Prisman ympäristössä vähentää kookkaan Prisman rakennuksen painoarvoa kaupunkimaisemassa. Pohjoisosiin sijoittuvat varikko ja lämpökeskus vaikuttavat maisemaan voimakkaasti lähiympäristössään, mutta vaikutukset jäävät paikallisiksi. Varikon ja lämpökeskuksen rakennukset ja rakenteet näkyvät selvimmin raitiolinjan matkustajille, pyöräilijöille ja Isosuonpuistoon ja siihen liittyviin asuinkortteleihin avoimen puistoalueen yli. Muilla yleissuunnitelma-alueen reunoilla rakentamisen maisemalliset vaikutukset alueen ulkopuolelle ovat melko vähäiset.

Lännessä rata ja Paasikivenkatu katkaisevat alueen yhteyksiä ympäristöönsä ja idässä puistovyöhyke toimii uuden rakenteen ja ympäristön välissä välittävänä tekijänä ja vähentää uusien rakennusten näkyvyyttä. Osa katujen päätteistä harjulle aukeavista näkymistä rajoittuu, mutta korkeammalta maisemaa hallitseva harju näkyy Turvesuonkadun ympäristöönkin julkisivujen yläpuolelta. Yksi otollinen kehitettävä näkymälinja on muodostumassa nykyisen omakotialueen ja townhouse-rakentamisen lähelle suunniteltuja viheralueita pitkin. Merkittävin näkymä harjulle aukeaa jatkossakin Lielahdenkadun suuntaisesti.

Rakentamisen mittakaava poikkeaa merkittävästi itäreunalla ympäristön olemassa olevasta pientaloalueiden mittakaavasta. Telakadun ja Possilanrinteen rajaamassa korttelissa lähituntumaan sijoittuvan uuden korkeamman rakentamisen maisemalliset vaikutukset ovat kohtalaiset. Vaikutusta vähentävät aluetta reunustamaan jäävät puistokaistaleet ja se, että korkeimman rakentamisen painopiste ei ole pientalojen lähellä. Telakadun varteen sijoittuu uusia townhouse-tyyppisiä rakennuksia, jotka kolmikerroksisina auttavat sovittamaan uusien kerrostalokortteleiden mittakaavaa olemassa olevaan pientaloympäristöön. Rakentaminen muuttaa kadun ilmettä kaupunkimaisemmaksi, mutta rakennusten ja kadun väliin jää puistokaistale, joka lieventää vaikutuksia.

3. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN 2/2

Raitiotien vaikutukset

Yleissuunnitelman suunnittelualueelle sijoittuu myös Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien, radan ja Valtatie 12:n risteämiskohta. Ylityskohtaan rakennetaan tämänhetkisen tiedon mukaan silta. Vaihtoehtona on tutkittu alittavaa yhteyttä. Raitiotien kuntarajan kohdan järjestelyjen vaikutuksia on arvioitu Lielähti-Ylöjärvi raitiotien tarkentavan yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnissa. (WSP 2020).

Siltaratkaisulla on merkittävä maisemallinen vaikutus lähiympäristöönsä ja kaupunkikuvallis-maisemallista vaikutusta myös Lamminpään ja Ylöjärven suuntiin sekä pääväylien suuntaisesti. Silta muodostuu ympäristöönsä näkyväksi maamerkiksi ja leimalliseksi osaksi kaupunkikuvaa. Sillasta tulee näkemähaittaa lähiasukkaille ja poikittaiselle keskuspuistoyhteydelle, mutta ylittävä raitiotie ei peitä merkittäviä näkymiä. Uusi silta sijoittuu länsiosissaan nykyiseen liikenteen leimaamaan ympäristöön ja itäpäässä tulevaan lämpökeskuksen ja raitiovaunuvarikon väliseen rakennettuun ympäristöön.

Turvesuonkadun päässä raitiotie kulkee yleiskaavan keskuspuistoverkostoon kuuluvalla osuudella. Sillan visuaalinen vaikutus puistoalueelle on runsaan puuston takia rajallinen. Rakennettavat tukimuurit ovat vaikutuksiltaan vähäiset. Alueen jatkosuunnittelussa tulee tarkastella kokonaisuutta ja pyrkiä vähentämään sillan rakenteiden heikentävää vaikutusta puiston viihtyisyyteen sekä parantamaan ekologisen yhteyden toimivuutta.

Vaikutukset virkistysympäristöön

Alueen itäreunassa säilyy merkittävä virkistys- ja luonnonalueiden akseli. Uusien puistoalueiden, uusien hulevesirakenteiden ja uusien reittien rakentaminen ei aiheuta merkittäviä muutoksia puistomaisemassa.

Virkistysyhteydet ja katualueet kytkevät alueen Hiedanrannan suuntaan ja toisaalta sujuvasti myös Ryydynojan ympäristön viherympäristöön. Uudet yhteysosuudet parantavat suunnittelualueen toimimista luode-kaakko-suuntaisena keskuspuistoverkoston osana. Tätä tuetaan uusilla reitti-yhteyksillä.

Yhteydet Epilänharjun suuntaan eivät nykyisellään ole valtatie ja rata-alueen estevaikutuksen takia hyvät. Myös itse harju aiheuttaa estevaikutuksen suunnittelualueelta lounaan suuntaan kuljettaessa. Harju on kuitenkin virkistykseen kannalta tärkeä alue. Sen merkitystä myös Lielahden ja Hiedanrannan alueiden virkistykselle tulisi kehittää. Toimivuutta koillisen suunnalta saapuvien kannalta voidaan jatkosuunnittelussa kehittää parantamalla harjun reitistöä ja reittien kunnossapitoa. Kulku harjulle tapahtuu pohjoisesta Myllypuronkadun suuntaisesti ja etelämpää Lielahdenkadun suunnassa alikulun kautta. Pohjoisella reitillä on luonteva liittymiskohta harjun reitistöön Myllypuronkadun ja Epiläntien risteyksen tuntumassa. Etelässä voitaisiin jatkossa tutkia uuden, harjun suuntaisesti ylös rinnettä vievän reitin kehittämistä maisemalliset arvot huomioiden, jotta reitistöön voi liittyä ilman pitkää kiertoa.

4. VAIKUTUKSET KAUPUNKILAISIIN, ARKEEN, ASIOINTIIN, LIIKKUMISEEN

Yleissuunnitelman myötä Lielahden toimii edelleen seudullisena asiointipaikkana, jonka vaikutusalue ulottuu kaupungin rajojen ulkopuolelle. Alueella asioidaan koko läntiseltä Tampereelta sekä myös naapurikunnista.

Ratikan myötä joukkoliikenteen palvelutaso kasvaa ja ratikka edistää liikkumista ja asiointia joukkoliikenteellä. Ratikkapysäkeille suunnitellut luontevat kävelyreitit alueen sisällä ja läheisiltä asuinalueilta parantavat joukkoliikenteen käytön edellytyksiä.

Asukasmäärän kasvu, kaupunkikuvan parannus ja reittien kehittyminen parantavat edellytyksiä liikkua ja asioida alueella kävellen ja pyörällä. Houkuttelevuus liikkua alueella liikkeiden välillä kävellen paranee.

Mahdollisuus asioida alueella myös autolla säilyy. Autoa käytetäänkin edelleen asiointissa.

Kivijalkamyymälöiden ja Prisman laajennuksen myötä lähipalveluiden ja keskustapalveluiden määrä kasvaa, mikä parantaa lähialueen asukkaiden palveluiden saavutettavuutta ja edellytyksiä asioida palveluissa omalla lähialueellaan.

Lielahden yleissuunnitelma-alueelle ei ole suunnitelmassa erikseen osoitettu julkisia palveluita, koska suurin osa julkisista palveluista tulee sijoittumaan Hiedanrannan keskustaan. Tarvittaessa palveluita voi kuitenkin edelleen sijoittaa nykyiseen tapaan Kauppakeskus Liken yhteyteen.

Hiedanrannan rakentumisen myötä alueen julkiset palvelut sijoittuvat siis pääosin Hiedanrannan puolelle. Julkisten palveluiden saavutettavuus on kuitenkin hyvä, sillä ne sijoittuvat lähelle ja hyvien kulkuyhteyksien (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) päähän.

5. VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen 1/4

Lielähti on saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla erinomaisesti. Useiden kanta- ja valtateiden läheisyys tekee alueesta helposti saavutettavan autoliikenteellä. Suunniteltu raitiotie ja sitä tukevat linja-autoliikenteen syöttölinjat taas parantavat alueen joukkoliikenteen palvelutasoa entisestään. Raitiotie yhdistää Lielahden alueen sekä Tampereen että Ylöjärven keskusta-alueisiin sujuvasti. Arvioitu matka-aika Ylöjärveltä Lielähteen on noin 10-11 minuuttia ja Lielahdesta edelleen Tampereen keskustaan noin 12-13 minuuttia.

Raitiotiepysäkkien 600 m saavutettavuusalueet kattavat lähes koko suunnittelualueen nykyisen ja suunnitellun maankäytön. Pysäkeiltä on sujuvat kävely-yhteydet sekä alueen palveluihin että läheisille asuinalueille, mikä osaltaan edistää joukkoliikenteen käyttöä ja kestäviä kulkumuotoja alueella.

Paasikiventien seudullisen pyöräväylän ohella uusi alueen läpi kulkeva pyöräilyn pääreitti parantaa alueen saavutettavuutta pyörällä myös lähialueita kauempaa. Lisäksi alueen sisäinen laaja pyörätieverkosta sekä laadukkaat pyörätieratkaisut ja raitiotien yhteyteen suunniteltu pyöräpysäköinti lisäävät pyöräilyn houkuttelevuutta alueella.

Alueen laaja ja pääosin pyöräilystä eroteltu kävelyverkosto mahdollistaa turvallisen, sujuvan ja viihtyisän kävely-ympäristön. Suunnittelualueen kävely-yhteydet kytkeytyvät muuhun verkostoon ja alue on hyvin saavutettavissa kävelen kaikista suunnista.

5. VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen 2/4

Autoliikenne ja pysäköinti

Lielahden säilyy pääosin autopainotteisena alueen suuren tiva-kaupan määrän vuoksi, mutta etenkin alueen eteläosan luonne muuttuu keskustamaisemmaksi, jossa pysäköinti on rakenteellista ja liikutaan paljon jalan. Rakenteellinen pysäköinti tehostaa tilankäyttöä ja parantaa alueen viihtyisyyttä. Tilaa jää enemmän kävely- ja viheralueille, jolloin alueen eteläosan luonne muuttuu merkittävästi kaupunkimaisempaan suuntaan. Pinta-pysäköinnin osalta alueen sisäistä autoliikennettä pyritään vähentämään keskitetyillä pysäköintiratkaisuilla, jolloin tavoitteena on, että auto pysäköidään kerran ja liikkeissä asioidaan kävellen. Tätä ratkaisua tukee alueen laaja kävelyverkosto.

Alueen liikennemääriin ja ajoreitteihin kohdistuu muutoksia pääasiassa Turvesuonkadun raitiotielinjauksen ja Harjuntaustan jatkeen uuden katuyhteyden myötä. Turvesuonkadun autoliikenteen sujuvuuden arvioidaan heikkenevän raitiotielinjauksen ja useiden valo-ohjattujen liittymien myötä, mutta toisaalta samalla ajonopeudet alueella laskevat, mikä osaltaan lisää liikenneturvallisuutta. Sitä vastoin Lielahdenkadun sujuvuuden arvioidaan paranevan jonkin verran esitetyillä liittymäjärjestelyillä verrattuna siihen, että liikennejärjestelyt säilyisivät nykyisellään, kun liittymien määrä vähenee ja liittymävälit kasvavat.

Alueen liikennemääriin ja ajoreitteihin kohdistuu merkittäviä muutoksia lisäksi Hiedanrannan ja Vaitinaron eritasoliittymän rakentumisen myötä, kun Enqvistinkadun rooli liikenteen välittäjäkatuna pienenee ja liikenne suuntautuu jatkossa kulkemaan enemmän Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymän kautta. Tämä edellyttää, että Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymää on kehitettävä vuoteen 2040 mennessä. Kohtaan on alustavasti kaavailtu eritasoliittymää (Valtatien 12 ja kantatien 65 parantaminen välillä Lielahden-Santalahti, Aluevaraussuunnitelma (ELY/SitoWise, 2019), mutta koska alueelle laaditun liikenne-ennusteen osalta on olemassa merkittävää epävarmuutta juuri alueen olennaisesti muuttuvan rakenteen ja liikenneverkon osalta, on liittymää suositeltavaa kehittää alkuun maltillisemmin, esim. lisäkäänäntymiskaistoja toteuttamalla.

Taninkadun varrella sijaitsevien toimijoiden saavutettavuus autoliikenteellä heikkenee jonkin verran pääasiassa keskustan suunnasta tullessa, kun Taninkadun liittymä Lielahdenkadulle muutetaan suuntaisliittymäksi. Esitetyt korvaavat katuyhteydet kuitenkin parantavat tilannetta.

5. VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen 3/4

Joukkoliikenne ja liityntäliikenne

Alue on jo nykyisellään hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, mutta suunniteltu raitiotielinjaus parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa alueella entisestään. Suunniteltu raitiotielinjaus kulkee Turvesuonkadulla koko suunnittelualueen läpi liittyen Enqvistinkadun kautta Hiedanrantaan ja edelleen Tampereen keskustaan sekä pohjoisessa Ylöjärven keskustaan. Suunniteltu raitiotielinjaus parantaa alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä etenkin Ylöjärven suunnasta ja jatkossa liikkuminen näiden aluekeskusten välillä on helpompaa.

Turvesuonkadun raitiotien rakentuminen muuttaa Lielahden alueen joukkoliikennejärjestelmää oleellisesti. Pitkämatkaiset Tampereen keskustaan suuntautuvat linja-autoliikenteen linjat muuttuvat osittain raitiotien syöttölinjoiksi, jolloin matkustajat vaihtavat joukkoliikennevälinettä joko Lielahdessa tai Hiedanrannassa, jossa jatkossa sijaitsee pääasiallinen joukkoliikenteen vaihtoterminaali. Raitiotietä tukevat linja-autoreitit tulevat todennäköisesti kulkemaan Lamminpään, Ryydynpohjan ja Lentävänniemen suunnista.

Lielahden alueelle ei ole tarpeen osoittaa erillisiä joukkoliikenteen liityntäpysäköintialueita, vaan liityntäpysäköinti toteutetaan yhteistyössä alueen toimijoiden ja yritysten sekä kaupungin välillä. Näin ollen nykyiset ja suunnitellut pysäköintialueet saadaan tehokkaammin käyttöön, eikä erilliset liityntäpysäköintialueet vie tilaa muulta maankäytöltä. Joukkoliikenteen vaihtoterminaali ja mahdollinen liityntäpysäköintialue on suunnitteilla Hiedanrantaan.

Maankäyttöluonnosten mukainen liikenneverkko mahdollistaa joukkoliikennetarkoituksien, joka tukee kestävästä liikkumisesta tavoitteita.

Pyöräily

Laajan pyörätieverkon ansiosta Lielahden alueen toiminnot ovat erittäin hyvin saavutettavissa pyörällä niin alueen sisältä kuin se ulkopuoleltakin. Keskeiset saavutettavat kohteet asuinkortteleiden ja kaupallisten palveluiden lisäksi ovat raitiotiepysäkit, joiden yhteyteen varataan tilaa laadukkaalle pyöräpysäköinnille. Laadukas pyöräpysäköinti tukee osaltaan pyöräilyn houkuttelevuutta alueella.

Pyöräilyn seudullinen pääyhteys kulkee Paasikiventien varressa, sen länsipuolella. Seudullisen pääyhteyden ohella alueelle muodostuu toinen etelä-pohjoissuuntainen pääreitti, joka kulkee Hiedanrannan raitiotiekadun yhteydessä, jatkuen Harjuntaustaan, siitä Turvesuonkadulle ja edelleen kohti Ylöjärven rajaa. Uusi pääreittitasoinen pyöräyhteys yhdistyy Paasikiventien seudulliseen väylään Ylöjärven rajalla, suunnitellun raitiotiesillan jälkeen. Näin ollen paikallispalvelut ovat hyvin hyödynnettävissä pyörällä myös Ylöjärven eteläisimmistä osista ja esimerkiksi suunnitellulta Teivon asuinalueelta. Uusi pääreitti parantaa alueen saavutettavuutta pyöräillen etenkin Ylöjärven suunnasta. Pääreittien ohella alueelliset ja paikalliset reitit yhdistävät Lielahden alueen sujuvasti läheisiin asuin- ja viheralueisiin.

Pyöräiliikenteen sujuvuutta vahvistetaan erottelemalla jalankulku ja pyöräily toisistaan kaikilla pää- ja aluereiteillä. Kun pyöräily on sujuvaa, helppoa ja turvallista sen houkuttelevuus lisääntyy. Laadukkailla ja viihtyisillä väyläratkaisulla voidaan vaikuttaa positiivisesti pyöräilyn kulkumuoto-osuuteen alueella.

5. VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen 4/4

Kävely

Alueella on laaja kävelyverkosto ja palvelut sekä raitiotie- ja linja-autopysäkit ovat hyvin saavutettavissa kävellen. Kävelyn arvioidaan lisääntyvän erityisesti alueen eteläosassa, jossa maankäyttö on tiivistä ja pysäköinti on toteutettu rakenteellisenä. Tonttien sisäiset yhteydet lyhentävät eri alueiden välistä matkaa ja yhdistävät alueen sujuvasti nykyisiin asuinalueisiin. Erilliset aukiomaiset jalankulkualueet etenkin alueen eteläosan kaupunkimaisessa ympäristössä tekevät alueesta viihtyisän, turvallisen ja helpon kävellä.

Myllypuronkadulle esitetty uusi jkpp –alikulku/valo-ohjattu tasoylitys pienentää hieman Myllypuronkadun estevaikutusta ja parantaa Lielahden alueen saavutettavuutta erityisesti Lamminpään suunnasta tullessa.

Liikenneturvallisuus

Uusien valo-ohjattujen liittymien myötä ajonopeudet Turvesuonkadulla laskevat, mikä osaltaan lisää alueen liikenneturvallisuutta ja samalla pienentää mahdollisten onnettomuuksien vakavuusluokkaa. Toisaalta useat katkot liikennevirrassa lisäävät jonkin verran peräänajo-onnettomuuksien riskiä.

Jalankulkijoiden liikenneturvallisuus alueella kasvaa, kun kadun ylitykset sijaitsevat pääasiassa valo-ohjattujen liittymien yhteydessä. Lisäksi eri kulkumuotojen erottelu toisistaan kaikilla tärkeimmillä reiteillä parantaa alueen liikenneturvallisuutta merkittävästi.

Lämpökeskus

Lämpökeskuksen liikennemääräarvio 50 MW:lla 10 rekkaa päivässä, biohiili 1 rekkaa päivässä ja nollakuitu 10 puoliperävaunua päivässä. Lämpökeskuksen ulkopuoliset vaikutukset tulevat näillä näkymin jäämään pienemmiksi. Käytännössä ulkoiset vaikutukset muodostuvat vain liikenteestä. Päästöt ovat nykytekniikalla hyvin vähäisiä. Tarkempi vaikutusten arviointi tehdään osana lämpökeskuksen suunnitelmaa.

6. VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN, SEKÄ ILMASTOVAIKUTUKSET JA SOPEUTUMINEN 1/4

Ympäristön vaikutusarviointi muodostuu olennaisesti myös Ilmastovaikutukset ja sopeutuminen -erillisselvityksen kautta, josta on erillinen raporttinsa.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen kannalta

Yleissuunnitelman ilmastovaikutuksia on arvioitu tunnistamalla, kuinka hyvin yleissuunnitelma toteuttaa päästöjen vähentämistä ja ilmastonmuutokseen sopeutumista edistäviä toimenpiteitä. Ilmastovaikutusten kannalta ratkaisevia tekijöitä ovat etenkin liikenne ja yhdyskuntarakenne, rakentaminen ja energiaratkaisut sekä materiaalien käyttö ja kierto. Koska alue tukeutuu vahvasti kaupalliseen toimintaan, ovat palvelut ja liiketoiminta myös yksi keskeinen ilmastotarkastelun osa-alue. Sopeutumisen näkökulmasta vihreän infrastruktuurin rooli korostuu.

Uusi rakentaminen keskittyy vahvasti jo olemassa oleville rakennetuille alueille, mikä tukee alueen eheyttä ja olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä. Suunnitelma parantaa peruseriaatteeltaan ilmastoviisasta liikkumista, sillä uusi raitiotielinjaus kulkee alueen halki ja lisäksi sujuvat ja kattavat pyöräilyn ja kävelyn yhteydet sekä asumisen että kaupallisten klustereiden alueilla mahdollistavat kestävä liikkuamisen. Suunnitelmassa kiinnitetään myös paljon huomiota kaupunkiympäristön viihtyisyyteen mm. kasvillisuutta lisäämällä, mikä tukee osaltaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Koska palvelut ja asuminen ovat kuitenkin pääosin erillään, ei ratkaisu toteuta sekoittuneen kaupunkirakenteen periaatetta. Koska asumisen määrä alueella on melko pieni ja alueen luonne perustuu vahvasti keskitettyyn kauppaan ja toimitiloihin, suuri osa alueen asiointissa tulee jatkossakin tapahtumaan yksityisautolla. Liikenteen sähköistyminen ja uudet digitaaliset ja jakamistalouteen perustuvat ratkaisut ovat kuitenkin keinoja, jolla alueen ilmastokestävyyttä voidaan kehittää. Raitiotie mahdollistaa myös väljemmän pysäköintinormin ja autopaikat vähenevät merkittävästi nykyisestä. Uudet pysäköintialueet on mahdollista ottaa muuntojoustavasti uuteen käyttöön. Pysäköinnin toteuttaminen green mall –periaatteilla mahdollisimman vihreinä tukee osaltaan ilmastoviisautta ja sopeutumista sekä lisäävät alueen viihtyisyyttä.

Rakentaminen ja rakennetun ympäristön energiankulutus muodostaa valtaosan alueen päästökuormasta ja siksi koko alueen ilmastokestävyyden kannalta on keskeistä, kuinka paljon uutta rakentamista alueelle osoitetaan ja minkälaiseksi alueen energiajärjestelmä muodostuu. Itse rakentaminen ja siinä käytettävät materiaalit aiheuttavat suuren päästökuorman, minkä jälkeen ilmastovaikutukset aiheutuvat pääosin käytönaikaisesta lämmityksestä ja muusta energiankulutuksesta.

6. VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN, SEKÄ ILMASTOVAIKUTUKSET JA SOPEUTUMINEN 2/4

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen kannalta

Suurin osa Lielahden energiaratkaisuista voidaan täsmentää vasta jatkosuunnittelussa ja kiinteistökohtaisesti, mutta yleissuunnitelma luo yleisesti ottaen hyvät puitteet paikallisen ja uusiutuvia energiamuotoja hyödyntävän järjestelmän rakentamiseen. Alueella voidaan esimerkiksi tuottaa uusiutuva energiaa laajoja kattopintoja hyödyntäen. Sijainti Hiedanrannan vieressä mahdollistaa Lielahden energiaratkaisujen liittämisen Hiedanrantaan suunniteltuun älykkääseen ja hajautettuun energijärjestelmään. Suunnitelma mahdollistaa myös muuntojoustavia, yhdisteltäviä yritysten tiloja ja modulaarisia sisätiloja suurissa yksiköissä tehostaen näin tilojen ja energiankäyttöä. Yleissuunnitelma mahdollistaa myös monenlaisen kiertotaloutta tukevan toiminnan, jossa esimerkiksi työmaa-aikaisten toimintojen suunnittelu ja materiaalien uusiokäyttö on mahdollista. Myös energiatehokkuuden edistäminen uudis- että korjausrakentamisessa, tilojen ja materiaalien tehokas hyödyntäminen sekä vähähiilisten ja kierrätettyjen materiaalien ja massojen hyödyntäminen täsmentyvät tarkemmin vasta jatkossa. Kokonaisuudessaan yleissuunnitelma tukee hyvin rakentamiseen liittyvien ilmastoperiaatteiden huomioimisen alueella ja edistää päästöjen vähentämistä.

Palvelut ja kaupallinen toiminta synnyttävät suoria päästöjä energiankulutuksen, asioimisen ja muun liikenteen kautta ja toisaalta epäsuoria päästöjä materiaalien ja tuotteiden kulutuksen kautta. Kestävää asioimista on Lielahden yleissuunnitelmassa tuettu erityisesti keskittämällä palveluita hyvien yhteyksien solmukohtiin, jolloin saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla paranee merkittävästi. Yritysten omat kierto- ja jakamistalouteen perustuvat liiketoimintamallit sekä yhteistyö ja synergiat eri yritysten ja kaupungin välillä esimerkiksi logistiikkaan liittyen voivat niin ikään tuottaa merkittävää tehokkuutta energian ja resurssien käyttöön, mutta näitä toimenpiteitä voidaan täsmentää vasta jatkosuunnittelussa. Yleissuunnitelma luo hyvät puitteet myös verkkokaupan lisääntymisen huomioimiseen sekä mahdollistaa tilojen muuntojoustavuuden ja sitä kautta varautumisen tulevaisuuden muuttuviin tarpeisiin.

6. VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN, SEKÄ ILMASTOVAIKUTUKSET JA SOPEUTUMINEN 3/4

Yleissuunnitelmassa on esitetty runsaasti vihreään infrastruktuuriin ja luonnon monimuotoisuuteen liittyviä toimenpiteitä, jotka tukevat alueen ilmastokestävyyttä ja sopeutumista ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sadannan lisääntymiseen ja äärevöityviin säätiloihin. Suunnitelma säilyttää valtaosan nykyisistä viheralueista sekä luontoarvojen kannalta keskeiset elinympäristöt, millä on suuri merkitys luonnon monimuotoisuuden sekä ekosysteemipalveluiden, kuten hiilinielujen ja luonnonmukaisen hulevesien hallinnan kannalta. Asuintontit ja kaupalliset alueet pyritään toteuttamaan mahdollisimman vehreinä ja samalla lisätään läpäisevien pintojen määrää, mikä parantaa viihtyvyyttä ja tukee osaltaan luonnon monimuotoisuutta.

Ilmastonäkökohdat on kokonaisuudessaan huomioitu hyvin yleissuunnitelman laadinnassa ja alueelle on esitetty ilmastoviisaita suunnitteluratkaisuja, joilla voidaan pienentää päästöjä ja sopeutua ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin edelleen tarkennettavia, kunnianhimoisia ja innovatiivisia ratkaisuja, joita voidaan osaltaan ohjata asemakaavoituksessa ja muussa alueen tarkemmassa suunnittelussa. Alueen kehittyminen hiilinegatiiviseksi edellyttää myös laaja-alaista yhteistyötä eri toimijoiden välillä, jotta keskeiset synergiat ja vaikuttavimmat ratkaisut pystytään tunnistamaan. On suositeltavaa, että alueesta laaditaan laskennallinen vaikutusarviointi ja suunnitelma, jotta voidaan varmistaa, että ratkaisut ovat linjassa hiilinegatiivisuustavoitteen kanssa.



6. VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN, SEKÄ ILMASTOVAIKUTUKSET JA SOPEUTUMINEN 4/4

Vaikutukset luonnonympäristöön

Yleissuunnitelman toteuttamisen seurauksena nykyistä kasvipeitteistä tai ruderaattityypistä aluetta muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Pääosa nykyisestä luonnontilaisen kaltaisesta tai puistomaisesta alueesta säilyy. Suurin osa alueen luontoarvoista on keskittynyt pohjoisosien metsiköihin ja Ryydynojan kosteikolle, kuten lahokaviosammalelle erityisen hyvin soveltuvat alueet, tärkeimmät lintualueet, ja todennäköisimmät hyönteisille ja lepakoille arvokkaat alueet. Nämä alueet on pääosin jätetty puisto- ja hulevesialueeksi. Nykytilaan verrattuna syntyy myös uutta kasvullista aluetta.

Alueella on tunnistettu **EU:n luontodirektiivin liitteen IV laji viitasammakon** lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ja liitteen IV direktiivilaji liito-oravan (ensisijaisesti suojeltava laji) yhteystarve. **Liito-oravan** kulkureitti alueen poikki sen pohjoisosassa säilyy, mutta sen katkoskohdassa radan ja Paasikiventien alituksen kohdalla vaaditaan myös jatkossa erillisiä toimenpiteitä liito-oravan liikkumisen mahdollistamiseksi.

Luonnonarvoihin kohdistuvissa vaikutuksissa merkittävin yksittäinen vaikutuspotentiaali on viitasammakon elinympäristöjen säilymisen osalla. Viitasammakkohavainnot on tehty keväällä 2021 ja keväällä 2022. Suunnitelmassa vältetään osoittamasta rakentamista viitasammakon todetuille lisääntymispaikoille, jotta ne voidaan säilyttää.

On kuitenkin todennäköistä että lämpökeskuksen, raitiotien ja varikon rakentaminen (sekä pääradan lisäraiteen rakentaminen) tulevat aiheuttamaan alueiden muuttumista tai heikentymistä elinympäristöinä ainakin rakentamisen aikana. Mahdollisen lämpökeskuksen alueen ja varikon muuttuminen rakennetuksi ympäristöksi muuttaa alueen korkeusasemia ja kosteustasapainoa ja, jollei kosteille esiintymisalueille voida jättää riittävän laajoja suoja-alueita, myös niiden lämpö- ja valaistusolosuhteet ja häiriöttömyys voivat muuttua. Lämpökeskuksen alueen ympärille sijoittuvat elinympäristöt edellyttävät huolellista jatkosuunnittelua, jotta ne voidaan säilyttää viitasammakoille soveltuvina. Osa elinympäristöistä voidaan ylittää raitiotien siltavaihdossa sillalla, mikä pienentää vaikutuksia merkittävästi. Kahteen todettuun soidinalueeseen kohdistuvat heikentävät vaikutukset ovat siinä määrin mahdollisia myös lopullisessa tilanteessa että poikkeusluvan hakeminen voi osoittautua jatkosuunnittelussa väistämättömäksi. Toinen niistä on oja, jossa havaittiin vuonna 2021 yksi soidintava koiras, ja vuonna 2022 kolme soidintavaa koirasta (raportissa alue 15), mutta toinen niistä on viitasammakon elinympäristöksi hyvin soveltuva lampi, jolla havaittiin vuonna 2021 viisi soidintavaa koirasta, ja vuonna 2022 9 soidintavaa koirasta (raportissa alue 16). Ojan heikentymisellä tuskin on voimakasta vaikutusta alueen viitasammakkopopulaatioon, mutta lammen kohdalla vaikutus viitasammakon esiintymismahdollisuuksiin alueella on jo suurempi.

Suunnitelmassa on tutkittu raitiotielinjauksen vaihtoehtoja viitasammakoiden todettujen alueiden välttämiseksi. Mikäli raitiotietä ja varikkoa siirretään itään, kauemmaksi alueesta 16, kapenee itäpuolella

oleva viheryhteys ja varikko siirtyy yhä enemmän soveltuva kosteikkoa/uomaa kohti. Mikäli raitiotielinjausta siirretään länteen, se menee alueen 16 yli, mutta viheryhteys levenee ja varikko siirtyy kauemmas soveltuvasta kosteikosta/uomasta. Myös nykyinen raitiotielinjaus haastaa alueen 16 säilymisen kokonaisuudessaan.

Viitasammakkopopulaation säilyminen alueella edellyttää toimivia yhteyksiä soveltuvasta elinympäristöstä toiseen, kuten kasvillisuuden suojaamia ojia ja kulkuputkia. Puistoalueiden jatkosuunnittelussa on tarkoitus kehittää alueita niin että kosteat alueet toimivat mahdollisimman hyvin viitasammakoiden elinympäristöinä, ja myös luoda uusia elinympäristöksi soveltuvia kohteita keinotekoisesti. Ryydynojan kosteikon käyttö hulevesialueena voi vaikuttaa veden laatuun ja sitä kautta sen soveltuvuuteen esimerkiksi viitasammakon elinympäristönä. Hulevesien laadulliseen käsittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

Lämpökeskuksen päästöt ovat nykytekniikalla hyvin vähäisiä. Lämpökeskuksen alue on käytön aikana rauhallinen ja nykyiselläänkin suota on tasoitettu. Lämpökeskuksella käytön aikana ei katsota olevan viitasammakoihin vaikutusta. Rakentamisen aikaiset häiriöt ovat todennäköisesti kuitenkin merkittävät. Tarkempi vaikutusten arviointi tehdään osana lämpökeskuksen suunnitelmaa.

7. KAUPALLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaupallisten vaikutusten arviointi perustuu kaupalliseen selvityksen aineistoon, josta on erillinen raporttinsa.

Vaikutukset Lielahden asemaan kaupan alueena

Lielahden säilyy yleissuunnitelman myötä vetovoimaisena kaupan alueena mahdollistaen toimintaedellytyksiä monipuoliselle kaupan toiminnalle. Alueelle sijoittuu kauppakeskus, kivijalkamyymälöitä, erikoiskaupan suurmyymälöitä sekä tilaa vaativan kaupan myymälöitä. Lielahden seudullinen vetovoima säilyy ja kehittyy erityisesti suurmyymälöiden keskittymänä.

Lielahden yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon myös Hiedanrannan suunnitelmat, on osoitettu enemmän kaupan mitoitusta, kuin mitä maakuntakaavan ja yleiskaavan enimmäismitointus sallii. Lähialueen asukasmäärä kasvaa voimakkaasti ja alueella on ostovoiman kasvun perusteella tarvetta uusille kaupan palveluille. Lisäksi Hiedanrannan alueen nykyisten kaupan toimijoiden toimintaedellytykset heikkenevät, kun alue muuttuu asumiselle. Näin ollen uusia kaupan sijoittumisen mahdollisuuksia on pyritty löytämään Lielahden yleissuunnitelman alueelta mahdollisimman paljon, jotta kaupan vetovoima voi alueella säilyä ja kehittyä. Kaupan rakennetta ja mitoitusta on tarkemmin perusteltu Lielahden yleissuunnitelman kaupallisessa selvityksessä sekä laajemmin Tampereen yleiskaavoituksen tilaamassa Lielahden ja Hiedanrannan kaupan selvityksessä (WSP, 21.2.202). Selvityksessä mm. todetaan, ettei kauppa alueella voi kasvaa asukasmäärän ja ostovoiman kasvusta johtuvan kysynnän mukaisesti riittävästi, jos pitäydytään maakuntakaavan ja yleiskaavan enimmäismitointuksissa.

Vaikutukset Hiedanrannan kehitykseen

Lielahden kaupan alue mahdollistaa Hiedanrannan yleissuunnitelma-alueella sijaitsevien myymälöiden siirtymisen Lielahden ys:n alueelle eli säilymisen edelleen Lielahden alueella, mikä edesauttaa alueen säilymistä vetovoimaisena kaupan alueena.

Lielahden on osoitettu keskustapalveluita sopivassa suhteessa Hiedanrannan kehitystavoitteisiin, joten Lielahden kehityksen ei arvioida vaikuttavan Hiedanrannan keskustan kehittymiseen monipuolisena keskusta-alueena palveluineen.

Lielahden alueelle on suunniteltu suurelta osin vain erikoiskaupan suurmyymälöitä, joille ei Hiedanrannassa ole riittävästi toimintaedellytyksiä, koska kaupan alue on muuttumassa asumiselle. Kauppakeskuskauppaa on Lielahden ys:n alueella suunniteltu vain Prisman yhteyteen eikä kaupan määrä kasva korttelissa merkittävästi. Prisma-keskus tulee olemaan kokoluokaltaan samaa suuruusluokkaa kuin Hiedanrannan puoleinen kauppakeskus.

Keskustahakuksen kaupan sijoittumisen vaiheistus on Lielahdessa kuitenkin tärkeää suhteessa Hiedanrannan keskusta-alueen kehittymiseen. Tärkeää on, ettei Lielahden keskusta-alueelle sijoitu etupainotteisesti merkittävästi sellaista keskustahakuista kauppaa, jonka tulisi ensisijaan sijoittua Hiedanrannan keskustaan.

Kaupalliset vaikutukset Lielahden ys:n alueella

Lähiasukkaiden määrä kasvaa ja Lielahden alueen rakenne muuttuu kaupunkimaisemmaksi mahdollistaen kivijalkapalveluiden eli asukkaita palvelevien lähipalveluiden sijoittamisen keskeisiin asuinkortteleihin. Edullista pienliiketilaa edellyttävien yritysten toimintaedellytykset kuitenkin heikkenevät uuden kaupunkirakenteen myötä, kun nykyiset liiketilat pienliikkeineen väistyvät asumisen myötä.

Kaupan klusterit tuovat toteutuessaan uudenlaista mielenkiintoa ja vetovoimaa alueelle.

Ratikka edistää asiointia joukkoliikenteellä. Ja kaupunkikuvan parannus ja reittien kehittyminen parantavat edellytyksiä asioida alueella kävellen ja pyörällä. Mahdollisuus asioida alueella myös autolla säilyy, ja autoa käytetään edelleen asioinnissa.

Taninkadun myymälöiden autosaavutettavuus heikkenee molemmissa vaihtoehdoissa, siinä tapauksessa että yhteys Lielahden kadulta katkeaa.

Alueen kiinteistöt ovat valtaosin yksityisessä omistuksessa, ja alueen kaupan ja palveluiden toteutuminen on kiinteistönomistajista kiinni.

8. MELUVAIKUTUSTEN ARVIOINTI 1/2

Meluvaikutusten arviointi perustuu meluselvityksen aineistoon, josta on erillinen raporttinsa.

Ulkoalueisiin ja julkisivuihin kohdistuvat melutasot

- Lielahdenkadun, Turvesuonkadun ja Possijärvenkadun rajaaman korttelin sisäpihoilla päiväaikaiset keskiäänitasot (LAeq 7-22) alittavat laajoilla alueilla 55 dB tason ja yöaikaiset (LAeq 22-7) 45 dB tason. Myös muilla yleisuunnitelman asuinkortteleiden sisäpihoilla ohjearvotasot alittuvat laajoilla alueilla (kuvat 1 ja 2).
- Lielahdenkadun varteen suunniteltujen asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuu suurimmillaan 67 dB päiväaikainen keskiäänitaso (LAeq 7-22) Lielahdenkadun puolella.
- Turvesuonkadun pohjoispuolella sijoittuvan asuinrakennuksen kaarevaan julkisivuun kohdistuvat melutasot vaihtelevat välillä 62 dB ... 64 dB (LAeq 7-22).
- Muiden asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuvat melutasot jäävät alle 65 dB



Kuva 1, Päiväaikainen keskiäänitaso LAeq 7-22.



Kuva 2, Yöaikainen keskiäänitaso LAeq 22-7.

