



Tampereen kaupunki
PL 487
33101 TAMPERE

Viite TRE:1841/10.02.01/2017

Peltolampi, Lakalaiva, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, asemakaava nro 8628, Tampere.

Tampereen kaupunki on tiedottanut ELY-keskusta otsikon mukaisesta asemakaavan luonnoksesta. Pirkanmaan ELY-keskus on perehtynyt aineistoon ja antaa seuraavan lausunnon:

Melu

Yleisellä tasolla voidaan todeta, että meluntorjunnan tarve on tunnistettu yhtenä kaavahankkeen lähtökohtana. Lentomelua on pyritty huomioimaan uudisrakentamisen sijoittumisella. Tieliikenteen melua on pyritty hallitsemaan mm. muodostamalla suojaisia, autottomia suurkanneita.

Kaavaluonnokseen liittyy meluselvitys, jota on vielä tarpeen päivittää siten, että tarkastellaan tieliikennemelun ja lentomelun yhteisvaikutusta. Lentomelun osalta meluselvityksessä on viitattu Tampereen kaupungin melulinjauksiin sekä lentomelun vähäisyyteen verrattuna tieliikenteen meluun. Kaavaluonnoksessa mahdollistettu uudisrakentaminen on sijoitettu tarkkaan asetellen yleiskaavatasolla osoitetun lentomelualan ulkopuolelle. Yleiskaavan lentomeluan perustuu vuonna 2014 laadittuun selvitykseen, jossa tarkastelumittakaava on kohtalaisen yleispiirteinen. On oletettavissa, että lentomelua esiintyy jossakin määrin koko suunnittelualueella.

Meluselvityksen sivujen taulukon 4-5 ja meluvyöhykekarttojen mukaan valtatie 3 linjaosuudella olisi käytetty pelkästään toisen ajoradan keskimääräistä vuorokautista liikennemäärää (KVL) 20292 ajon/vrk, kun liikennemäärä viime vuonna koko tien poikkileikkauksella oli lähes 42 500 ajon/vrk. Myös rampeilla käytetyt liikennemäärät poikkeavat runsaastikin Väyläviraston tierekisterin / Tie-Velhon liikennemäärästä. Muutenkin meluselvityksessä sivujen 4-5 taulukossa käytettyjen katujen, valtatie 3, ml. rampien liikennemäärien tulkinta on vaikeaa. Selvityksessä tulisi olla taulukon yhteydessä erillinen kartta, jossa käytetyt liikennemäärät näkyvät selkeästi. Liikennemäärät on esitetty meluvyöhykekartoilla, mutta niissä on Pirkanmaan ELY-keskuksen

käsityksen mukaan virheellinen selitys KAVL (vuoden keskimääräinen arkivuorokausiliikenne), kun sivujen 4-5 taulukossa on KVL (vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne). ELY-keskus esittää myös meluvyöhykkekarttojen laajentamista siten, että niissä näkyvät meluvyöhykkeet valtatieltä 3 lähtien sekä myös olemassa olevien rakenteiden ja rakennusten melua mahdollisesti estävä vaikutus kaava-alueella. Meluselvityksen havainnekuvamaiset rakennusten eri korkeuksien melutasoja esittävät kuvat (s. 7-19) eivät ole riittävän selkeitä, jotta niiden perusteella voi tulkita rakennusten julkisivuihin kohdistuvia melutasoja. Melutasot julkisivuilla tulisi esittää selkeästi lukuarvoina.

Meluntorjunnan riittävyttä voidaan tarkastella tarkemmin vasta, kun meluselvitys on päivitetty. Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Melunhallinnan oleellisuutta korostaa tässä kohteessa se, että alueelle on suunnitteilla uusi koulu.

Kaavaluonnoksista on tarpeen kuulla viranomaistahoina Finaviaa ja puolustusvoimia sekä järjestää aloitusvaiheen viranomaisneuvottelua täydentävä viranomaisneuvottelu, jossa nämä viranomaiset ovat kutsuttuna. Lisäksi voidaan tarvittaessa järjestää kohdennettuja työneuvotteluita meluselvityksen päivityksen osalta.

Kaavaluonnokseen liittyy hiilijalanjälkilaskelma rakennusten purkamisen vaikutuksista. Laskelmassa on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja purkamisen tuloksena syntyneen murskeen loppukäytöstä. Laskelmasta ei käy ilmi, tapahtuuko murskaus paikan päällä. Kaavoituksen yhteydessä on tarpeen huomioida työn aikaiset ympäristöhäiriöt.

ELY-keskus korostaa, että rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava maankäyttö- ja rakennuslain 117 f § mukaisesti tarvittavasta meluntorjunnasta meluselvityksineen sekä ulko-oleskelu- että rakennusten sisätilojen osalta.

Purkava uudisrakentaminen

Purkavan uudisrakentamisen hiilijalanjälkeä on yleisesti tarkasteltu mm. Ympäristöministeriön vuonna 2021 julkaisemassa raportissa *Purkaa vai korjata*. Raportissa todetaan seuraavasti:

Tutkittujen tapausten perusteella peruskorjaaminen on purkavaa uudisrakentamista tehokkaampi keino välttää päästöjen syntymistä lähivuosikymmeninä, jotka ovat ratkaisevia ilmastonmuutoksen torjunnan ja siihen sopeutumisen näkökulmasta. Kokonaisvaikutuksista kaupunkirakenteen tasolla tarvitaan kuitenkin vielä lisää tutkimustietoa. Korjaamiseen kannustaminen purkamisen sijaan olisi saatettava rakentamisen vähähiilisyysohjauksen piiriin.

ELY-keskus kiinnittää Peltolammin asemakaavamuutoksissa 8804 ja 8628 huomiota purkavan uudisrakentamisen hiilijalanjälkeen. Kaava-aineistoon sisältyy tarkastelu rakennusten purkamisjätteen käsittelyn muodostamasta hiilijalanjäljestä. Selvitys on laadittu asianmukaisesti ja perustuu tuoreeseen Suomen ympäristökeskuksen päästötietokantaan.

ELY-keskus huomauttaa kuitenkin, että purkaminen ja purkujätteen käsittely on ilmastopäästöjen muodostumisen näkökulmasta vain yksi ja kohtalaisen vähäinen osa rakennushankkeen elinkaarta. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 § koskien vaikutusten selvittämistä kaavaa laadittaessa nostaa yhtenä kohtana esiin vaikutukset 2) *maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon*. ELY-keskus näkee, että Peltolammin kaavojen hiilijalanjälkilaskentaa on tarkoituksenmukaista laajentaa koskemaan myös uudisrakentamisen elinkaarta. Peltolammin hyvinvointikeskuksen kaavassa meluntorjuntatarve saattaa vaikuttaa uudisrakennusten rakennusmateriaalien valintaan, mikä on tarpeen huomioida laskennassa.

Rakentamisen elinkaaren vaiheita ovat yksinkertaistettuna tuotevaihe, rakentamisvaihe, käyttövaihe ja elinkaaren loppuvaihe. Rakennuksen elinkaaren aikaisen hiilijalanjäljen muodostumisessa painottuu keskeisenä ns. hiilipiikkinä tuote- ja rakentamisvaiheet. Korjattaessa tuote- ja rakentamisvaiheen päästöt ovat uudisrakentamista vähäisemmät, kun vähintäänkin rakennuksen runko perustuksineen saadaan hyödynnettyä. ELY-keskus suosittelee, että nähtävillä olleen kaavaluonnoksen rinnalla tutkitaan myös vaihtoehtoa, jossa mittavan kokoinen tehdasrakennus tai osia siitä jätetään pystyyn ja hyödynnetään. Teollisuusrakennusten uudiskäytöstä muissa käyttötarkoituksissa on Tampereella useita onnistuneita esimerkkejä.

Koska myös Peltolammin asemakaavaluonnoksessa 8804 puretaan mittavan laajuinen betoninen koulurakennus ja koulutoiminta siirtyy kaavaluonnoksessa 8628 esitettyyn uudisrakennukseen, voisi olla tarkoituksenmukaista tarkastella hiilijalanjälkeä näiden kahden kaavan osalta myös kokonaisuutena.

Kulttuuriympäristö

Kaavaluonnokseen liittyy rakennushistoriallinen selvitys. Selvityksessä on tuotu ansiokkaasti esiin rakennuksen historiaa sekä ominaispiirteitä. Selvityksestä käy ilmi, että rakennuksella on tunnistettavia arvoja ja laatutekijöitä. Selvityksessä todetaan mm. seuraavasti: *1960-luvun puolivälissä vallinneen tyyli-suunnan aiheita on sovellettu rakennuksissa monipuolisesti ja laadukkaasti. Kokonaisuuden lisäksi myös yksityiskohtien suunnitteluun on kiinnitetty paljon huomiota.*

Kohteen kulttuurihistoriallisia arvoja ja arvoluokitusta on tarpeen vielä jatkotyössä avata lisää. ELY-keskus arvioi, että kohteella on vähintäänkin paikallista kulttuurihistoriallista arvoa. Myös

kulttuurihistoriallisten arvojen näkökulmasta olisi tarkoituksenmukaista vertailla purkavan vaihtoehdon rinnalla säilyttävää vaihtoehtoa.

Liikenne

Suunniteltu Lempääläntien linjauksen muutos ja jossain määrin läpiajoliikenteen siirtyminen valtatielle 3 sekä kaava-alueen alueidenkäytön kehittäminen ei kaava-alueelle tehdyn liikenteen toimivuustarkastelun mukaan merkittävästi heikennä valtatie 3 ja sen ramppien toimivuutta. Katusuunnitteluvaiheessa tulee vielä varmistaa liittyvien ramppiliittymien toimivuus. Liikenteen ohjauksen ja rakenteellisin ratkaisuin tulee myös varmistaa, ettei Autovarikonkadulta, tulevalta Lempääläntieltä ohjaudu liikennettä pohjoiseen Tampereen keskustan suunnasta tulevalle yksisuuntaiselle rampille. Valtatiehen 3 ja sen ramppiliittymiin tulevien muutosten toteuttaminen on Tampereen kaupungin vastuulla, muutosten toteuttaminen edellyttää kaupungin ja Pirkanmaan ELY-keskuksen välistä sopimusta.

Vuoreksen raitiotielinjan toteuttaminen vaikuttaa kaava-alueen ja sen ympäristön katujärjestelyihin ja siten muuttaa myös ajoneuvoliikenteen reittejä. Raitiotielinjan suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa, ettei raitiotien toteuttaminen heikennä ajoneuvoliikenteen reittimuutosten myötä valtatie 3 ja sen ramppien toimivuutta.

Pirkanmaan ELY-keskus katsoo, että asemakaava-alueelle on suunniteltu kattava jalankulku- ja pyöräilyverkko (jkpp) mukaan lukien Lempääläntien suuntainen pyöräilyn seudullinen pääreitti. Alueen toteuttamisaikataulussa on tärkeää varmistaa jkpp-verkoston oikea-aikainen toteuttaminen suhteessa alueen rakentumiseen. Korttelien ja tonttien rakentamisessa tulee myös varmistaa sujuvat ja turvalliset sisäiset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet ja näiden yhdistyminen katujen jkpp-väylille sekä sujuvat yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille.

Lempääläntie on osa suurten erikoiskuljetusten (SEKV) reittiä. Katutilan suunnittelussa on huomioitava erikoiskuljetusretin mitoitusvaatimukset.

Luontoarvot

Peltolammin hyvinvointikeskuksen asemakaavaa varten on laadittu eliöstö- ja biotooppiselvitys, johon sisältyy liito-oravaselvitys, sekä lepakko- ja laho-kaviosammalselvitykset.

Kaava-alueen liito-oravalle soveltuvilla alueilla lajin elinympäristövaatimuksia olisi perusteltua huomioida kaavamääräyksissä luonnonhoidon/ puuston käsittelyn suhteen (esim. ohjaamalla säilyttämään toimenpiteissä kolopuita ja risupesäpuita). Liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä on perusteltua säilyttää kaavassa mahdollisimman laajalti, sillä niillä on merkitystä liito-oravan elinympäristöverkoston osana ja laji voi myöhemmin asuttaa tyhjillään olleita soveltuvia alueita. Liito-oravan soveltuvat elinympäristöt, ja

potentiaaliset pesäpuut (mm. Tampereen liito-oravaseuranta 2017-2019) olisi perusteltua huomioida myös suunniteltaessa kevyen liikenteen kulkuyhteyksiä kaava-alueella.

Kaava-alueella sijaitsevat liito-oravalle soveltuvat puustoiset alueet ovat myös mahdollisia liito-oravan kulkureittejä. Riittävien liito-oravan kulkuyhteyksien turvaaminen ja kehittäminen on perusteltua huomioida kaavaratkaisuissa ja -määräyksissä mm. EV-, VL- ja VP-alueilla. Erityisesti kulkuyhteyksien toimivuus Kuusamapuistosta länteen Tiikonmäenpuiston alueelle on syytä turvata. Kaava-alueen pohjoisosassa P- ja AK-alueet ovat laajenemassa Lempääläntien länsipuolelle, jolloin liito-oravan pohjois-eteläsuuntainen mahdollinen kulkureitti kapenisi entisestään. Kulkuyhteyden leveyteen tulisi näillä kohdin vielä kiinnittää huomiota. Metsäisillä alueilla tavoitteellinen liito-oravan kulkuyhteyden leveys on yleisesti n. 30 m, puustoltaan aukkoisilla/ epäyhtenäisillä alueilla yhteyttä tulisi kehittää mahdollisimman leveänä esim. istutuksin.

Lahokaviosammalselvityksessä asemakaava-alueelta havaittiin yhteensä 33 lahokaviosammalen itujuväsrhyhmällistä lahopuuyksikköä sekä yksi lahokaviosammalen ydinalue. Herrainsuon ydinalueella havaittiin yhteensä 11 itujuväsrhyhmällistä lahoyksikköä. Ydinalue on syytä merkitä kaavaan lahokaviosammalen elinympäristövaatimukset turvaavalla luo-merkinnällä, jossa kaavamääräyksillä turvataan mm. lahopuun säilymistä. Lahokaviosammalen ydinalue sijoittuu suurelta osin kaava-alueen ulkopuolelle, ja olisi perusteltua harkita ydinalueen sisällyttämistä kaavaan kokonaisuudessaan.

Kaava-alueelle sijoittuu lahokaviosammalen itujuväsrhyymiä myös muualle kuin ydinalueelle. Osa itujuväsrhyhmistä on jäämässä kaavan rakentamisalueille, osa sijaitsee VL- ja EV-alueilla. Lahokaviosammal on erittäin uhanalainen ja luonnonsuojeluasetuksella rauhoitettu laji. Lisäksi lahokaviosammal on luontodirektiivin liitteen II laji. Rauhoitetun kasvin tai sen osan poimiminen, kerääminen, irtileikkaaminen, juurineen ottaminen tai hävittäminen on luonnonsuojelulain 42 §:n perusteella kielletty. Edellä mainittu kielto ei estä alueen käyttämistä rakennustoimintaan, mutta myös tällöin on vältettävä vahingoittamista rauhoitettuja kasveja, jos se on mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

ELY-keskus toteaa, että myös ydinalueen ulkopuolella sijaitsevia lahokaviosammalen itujuväsrhyymiä tulee ensisijaisesti säilyttää kaavaratkaisuissa ja huomioida kaavamääräyksissä. Mikäli osaa itujuväsrhyhmistä ei ole mahdollista säilyttää, tulee esittää perustelut, miksi niiden säilyttäminen ei ole mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

Eliöstö- ja biotooppiselvityksessä on tunnistettu paikallisesti arvokkaina luontokohteina neljä kohdetta, joista kolme korpikohdetta on

pirstoutumassa tai häviämässä kaavan toimenpiteiden johdosta. Korpikohteista kohde 1, rehevä ruohokorpi on ilmeisesti luonnontilainen, sillä kaksi muuta on mainittu ei-luonnontilaisina. Ruohokorvet on luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa koko maassa uhanalaisuudeltaan vaarantunut luontotyyppi, jota olisi perusteltua säilyttää kaavassa mahdollisimman laajalti erityisesti edustavimman kohteen 1 osalta.

Kaava-alueen luoteisosaa sivuaa yleiskaavan 2040 ohjeellinen viherverkoston yhteystarve. Merkinnällä on osoitettu Lakalaivan aluekeskuksen yhteydet mm. Peltolammille. Kaavamääräyksen mukaan aluetta suunniteltaessa tulee ottaa huomioon viihtyisien ja turvallisten virkistysyhteyksien sekä toimivien ekologisten yhteyksien kytkeytyminen keskuspuistoverkoston. Merkinnällä on osoitettu alueet, joissa ekologinen yhteys on heikko tai puutteellinen ja virkistysyhteyden laatutaso huono, johtuen olemassa olevan tai uuden rata- tai moottoriliikennealueen muodostamasta estevaikutuksesta. Merkinnän alueilla on pääosin olemassa jonkinlainen virkistysyhteys, kuten kevyen liikenteen silta tai alikulku, mutta ekologiset yhteydet ovat heikot tai ne puuttuvat kokonaan. Tarvittaessa tulisi mm. istuttaa ekologistia yhteyksiä parantavaa kasvillisuutta. Kaava-alueelle sijoittuu lisäksi seudullisen viherverkkoselvityksen 2018 seudullisen tukevan verkoston puustoinen yhteys sekä pohjois-eteläsuuntaisesti paikallisen verkoston puustoinen yhteys.

Eliöstö- ja biotooppiselvityksessä mainitaan selvitysalueelta haitallisista vieraslajeista mm. jättiputki, mutta esiintymien tarkempi sijainti ei ilmene selvityksestä. Alueella tehtävissä toimenpiteissä tulee ottaa huomioon vieraslajien torjunta ja leviämisen ehkäiseminen.

Maaperä

Kaavaluonnokseen liittyy maaperän pilaantuneisuuden selvitys, jonka perusteella alueella on puhdistustarvetta ja tarpeen toteuttaa tarkempia tutkimuksia. Tarkemmat tutkimukset tulee tehdä ja niiden perusteella riskiarvio ja puhdistustarpeen arviointi.

Rakentamista on osoitettu entisen maankaatopaikan reunalle. Maaperän pilaantuneisuuden lisäksi on tarpeen ottaa huomioon myös mahdolliset rakennettavuuteen liittyvät riskit.

Peltolammin asemakaavaluonnoksista 8804 ja 8626 on tarpeen järjestää viranomaisneuvottelu, kun kaavaluonnoksen palautteet on käsitelty.

Asia on käsitelty Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat vastuualueen rakennetun ympäristön yksikössä. Lausunnon on esitelty

ylitarkastaja Mari Seppä ja ratkaissut yksikön päällikkö Pauliina Pelkonen. Lausunnon valmisteluun on osallistunut liikenteen ja maankäytön asiantuntija Minna Huttunen Liikenne ja infrastruktuuri - vastuualueelta. Asiakirja on hyväksytty sähköisesti.

JAKELU

kirjaamo@tamper.fi

TIEDOKSI

Pirkanmaan maakuntamuseo, Pirkanmaan Liitto, Finavia,
Puolustusvoimat, Väylävirasto

Pirkanmaan ELY-keskus IR, EH, SH, SI, MH,

Tämä asiakirja PIRELY/16782/2020 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument PIRELY/16782/2020 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Pelkonen Pauliina 09.01.2023 16:29

Esittelijä Seppä Mari 09.01.2023 15:19

Kirjaamo

Lähettäjä: Hanna Djupsjöbacka <hanna.djupsjobacka@pirkanmaa.fi>
Lähetetty: tiistai, 20. joulukuuta 2022 16:13
Vastaanottaja: Kirjaamo; Lehtonen Sirpa Maarit; Kotilainen Ilkka
Kopio: Scarpellini Elisabet; Rissanen Ruut-Maaria
Aihe: Tampere/ PELTOLAMMI, LAKALAIVA, hyvinvointikeskus, asemakaava nro 8628.
(TRE:1841/10.02.01/2017)

Luokat: Purppura luokka

Tampereen kaupunki
Kirjaamo
PL 487
33101 Tampere

**Kaupunkiympäristö/
Kaupunkisuunnittelu/
Asemakaavoitus**

Viite: Tiedoksianto mahdollista kommentointia varten (saapunut Pirkanmaan liittoon 17.11.2022)

Asia: Tampere/ PELTOLAMMI, LAKALAIVA, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, asemakaava nro 8628
(TRE:1841/10.02.01/2017), valmisteluaineisto

Pirkanmaan liitolle on toimitettu tiedoksi em. asemakaavan nähtäville asetettu kaava-aineisto. Mahdolliset kommentit on pyydetty toimittamaan 15.12.2022 mennessä, mutta lisääikää palautteen jättämiselle on saatu 22.12.2022 asti.

Aineistoon tutustumisen jälkeen totean, että Pirkanmaan liitto ei anna virallista lausuntoa nyt nähtäville asetetusta kaavan valmisteluaineistosta.

Teknisluonteisena täydennyksenä asemakaava-aineistoon esitetään kuitenkin seuraavat kommentit, jotka tulee ottaa asemakaavan jatkosuunnittelussa huomioon:

- Maakuntakaavassa osoitettu Voimalinjan yhteystarve (*Rautaharkko-Multisilta, 110kV*) -merkintä, joka on osoitettu myös Tampereen Kantakaupungin vaiheyleiskaavassa (2017-2021) Peltolammin pohjois- ja eteläpuolelle. Asemakaavan valmisteluaineisto ei toistaiseksi sisällä voimalinjaan liittyviä huomioita. Voimalinjayhteyden suunnittelutilannetta tulisi kuitenkin käydä läpi, ja siten myös asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman kohdassa ”Laadittavat selvitykset ja suunnitelmat” olisi hyvä mainita voimalinjan yhteystarpeen tietopohjan päivittämisestä.
- Kuten kaavaselostuksessa todetaan, ”Automiehenkadun eteläpuolelle kaavoitettava alue muodostaa tulevaisuudessa keskeisen osan eteläisiä kaupunginosia palvelevasta aluekeskuksesta.” Kaavahankkeen vaikutuksia uuden seudullisesti merkittävän alakeskuksen eli nykyiselle ratapiha-alueelle ulottuvan Rautaharkko-Lakalaivan keskustatoimintojen alueen kokonaiskehittämiseen olisi tarpeen tarkastella asemakaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Pirkanmaan liiton puolesta
Tampereella 20.12.2022

Hanna Djupsjöbacka

Maakunta-arkkitehti
+358 50 598 4134
hanna.djupsjobacka@pirkanmaa.fi

PIRKANMAAN LIITTO
Maankäyttö ja liikenne
Kelloportinkatu 1 B
PL 1002
33101 TAMPERE

Asiakirjan diaarinumero: 899/2022

Päivämäärä: 05.01.2023

Otsikko: Tampere, Peltolampi, Lakalaiva, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8628. (TRE:1841/10.02.01/2017)

Allekirjoittajat:

<i>Nimi</i>	<i>Allekirjoitettu tunnisteella</i>	<i>Allekirjoituspäivä EE(S)T</i>
Lehto Anna-Leena	Vahva	2023-01-05 09:46
Lyyra-Seppänen Anna	Vahva	2023-01-05 09:49
Katariina		



Tämä dokumentti sisältää:

- Etusivun
- Alkuperäisen dokumentin (tai dokumentit)
- Sähköiset allekirjoitukset. Nämä eivät ole asiakirjan sivuilla nähtävillä, mutta ovat sähköisesti liitettynä.



Tämä tiedosto on sinetöity digitaalisella allekirjoituksella, joka toimii asiakirjan eheyden takaajana. Asiakirjamuoto tukee pitkäaikaista säilytystä.

[Allekirjoitettu asiakirja alkaa seuraavalta sivulta >](#)



PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO

05.01.2023 DIAR: 899/2022

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristö
Kaupunkisuunnittelu
Asemakaavoitus
PL 487
33101 Tampere

kapakaava@tampere.fi

Lausuntopyyntö 16.11.2022

TAMPERE, PELTOLAMMI, LAKALAIVA, HYVINVOINTIKESKUS, LIIKETILAA JA ASUMISTA, VALMISTELUAINEISTO, ASEMAKAAVA NRO 8628.
(TRE:1841/10.02.01/2017)

Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta hankkeesta. Maakuntamuseo on tutustunut hankkeen aineistoon ja toteaa seuraavaa.

Maakuntamuseo on antanut hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta aikaisemman lausunnon Diar. 770/2020 (17.12.2020) sekä osallistunut kaavaa koskeviin viranomaisneuvotteluihin ja ohjausryhmän kokouksiin. Aikaisemmassa lausunnossaan maakuntamuseo totesi, että hankealueen kehittäminen Tampereen keskustan ulkopuolisena aluekeskuksena on sinänsä luonteva jatkumo Peltolammin kaupunginosan kehitykselle. Toisaalta tuotiin ilmi, että suunniteltu eteläisten alueiden hyvinvointikeskushanke aiheuttaa toteutuessaan purkupainetta Peltolammin koulun rakennukselle, joka on Peltolammin maakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön ydinkohde. Maakuntamuseo painotti, että tämä, sekä muut maakunnalliseen arvoalueeseen kohdistuvat vaikutukset tulee tuoda esiin kaavaselostuksessa yhtenä asemakaavan kulttuuriympäristöön kohdistuvista vaikutuksista. Lisäksi esitettiin suunnittelualueella sijaitsevan entisen Valion kiinteistön rakennuksista laadittavaksi rakennushistoriaselvitys.

Kaavaprosessin yhteydessä on laadittu *Valion konttori- ja varastorakennuksen rakennushistoriallinen selvitys* (Arkkitehdit MY / Anni Kauhanen 3.9.2021). Selvitys on toteutettu huolellisesti ja kuvitettu runsaasti, ja se antaa rakennuksesta riittävät tiedot asemakaavan suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tueksi. Selvityksen mukaan Valion rakennukset muodostavat monitoimintaisen rakennuskompleksin, jonka arkkitehtuuri edustaa toteutusajankohtiensa vallitsevia tyyliuuntauksia: 1960-luvun rationalismia ja päärakennuksen laajennusosassa 1980-luvun hightech -tyyliä. Automiehenkadun varressa on erillinen matala rakennus, jossa on liiketila ja neljä rivitaloasuntoa. Tontilla sijaitsee lisäksi erillisiä pienempiä varastoja ja polkupyöräkatos. Rakennukset on suunniteltu Valion suunnitteluosastolla vuonna 1965, ja koska konttori- ja varastorakennus oli yhtiön Tampereen pääkonttori, sen toimisto- aula- ja saunatilojen suunnitteluun panostettiin ja toteutus oli laadukas. Siinä on yhteisiä piirteitä Valion muiden, toisilla paikkakunnilla sijaitsevien teollisuus- ja konttorirakennusten kanssa.

PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO Museokeskus Vapriikki,

Alaverstaanraitti 5, 33101 Tampere. Puh. 040 6730784. Fax: 03 5656 5141

Sähköposti: pirkanmaan.maakuntamuseo@tampere.fi www.vapriikki.fi

Suurimmassa osassa rakennuksista alkuperäinen arkkitehtuuri on säilynyt melko hyvin. Valion kiinteistö on kaupunginosan varhaisimpia rakennuksia ja sellaisena sillä voi katsoa olevan paikallista historiallista merkitystä. Maisemallisesti matalat, aidatulla tontilla sijaitsevat ja puustovyöhykkeiden reunustamat rakennukset eivät nouse kovin merkittävään asemaan. Kokonaisuutena arvioiden maakuntamuseo katsoo, että Valion rakennusten purkaminen on mahdollista. Rakennushistoriaselvitys toimii riittävänä dokumentointina. Purkaminen tulee huomioida vaikutustenarvioinnissa.

Kaavaselostuksessa on todettu, että uudet korttelit sijoittuvat irralleen Peltolammin nykyisestä maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellusta rakennetusta ympäristöstä, joka pysyy omana kokonaisuutenaan. Kuusamapuisto säilyy nykyisen ja uuden asutuksen välissä viherverkon osana. Nämä ovatkin kaavaluonnoksen kulttuuriympäristön kannalta myönteisiä piirteitä.

Kaavaselostuksen tiivistelmässä ja vaikutustenarvioinnin kappaleessa 3.5 esitetään, että *viherympäristö on alueen keskeisin arvo ja että asemakaava turvaa väljästi rakennetun metsälähiön ja sen reuna-alueen maiseman keskeiset elementit*. Vehreässä ja luonnonläheisessä, väljästi rakennetussa metsälähiössä viherympäristö onkin keskeisessä asemassa, mutta yhtä tärkeää on myös alueen rakennuskanta. Tältä osin selostusteksti kaipaa muokkaamista ja inventoinneissa määriteltyjä rakennuskannan ominaispiirteitä ja arvoja kuvaavaa täydennystä (*Tampereen keskustan ulkopuolisten 1960- ja 1970-luvun asuinalueiden inventointi ja arvottaminen*, Tampereen kaupunki / Pöyry Environment Oy 2010 sekä *Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016*, Pirkanmaan liitto 2016).

Myös vaikutustenarviointia tulee tältä pohjalta täydentää. Kaavan välillisiä kulttuuriympäristövaikutuksia ei juurikaan ole arvioitu. Peltolammin koulun osalta vaikutustenarvioinnissa todetaan vain, että *kun uusi koulu rakennetaan, vapautuu nykyisen koulun tontti asumisen täydennysrakentamiseen*. Vaikka koulu sijaitsee hankealueen ulkopuolella, tulee vaikutustenarvioinnissa todeta sen asema maakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön ydinkohteena, jonka purkaminen heikentäisi alueen arvoja. Ohjausryhmän kokouksessa annetun alustavan tiedon mukaan myös Eteläinen seurakunta on kiinnostunut siirtämään toimintojaan maakunnallisella arvoalueella sijaitsevalta seurakuntatalolta monitoimikeskukseen. Mikäli tämä vaikuttaa edelleen todennäköiseltä, tulisi maakunnallisella arvoalueella sijaitsevan ja inventoinnissa maakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun seurakuntatalon jääminen tyhjilleen mainita yhtenä kaavan välillisistä vaikutuksista (Lisätietoa seurakuntatalon arvoista esim. inventoinnissa *Pirkanmaan seurakuntatalot* / Pirkanmaan maakuntamuseo, Kerttu Loukusa 2022).

Kaavaehdotus pyydetään toimittamaan Pirkanmaan maakuntamuseoon lausuntoa varten.

Yksikön päällikkö

Anna Lyyra-Seppänen

Tutkija

Anna-Leena Lehto

Tiedoksi: Pirkanmaan ELY-keskus/Y-vastuualue/Yhdyskunnat ja luonto; Museovirasto/Kulttuuriympäristöpalvelut; Pirkanmaan liitto

A-LL/a-II

Tampereen kaupunki

Kirjaamo

kirjaamo@tampere.fi

Lausuntopyyntö 16.12.2022, TRE:1841/10.02.01/2017

Finavia Oyj:n kommentti asemakaavaluonnoksesta 8628 Peltolammi, Lakalaiva, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, Tampere

Tampereen kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä kommenttia asemakaavaluonnoksesta 8628 Peltolammi, Lakalaiva, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista. Kommentti on pyydetty toimittamaan 13.1.2023 mennessä.

Kaavamuutoksen alueella on Valiolta vapautunut tontti ja katu- ja puistoalueita, joille osoitetaan 2 palvelukorttelia ja 2 asuinkerrostalojen korttelia. Palvelukortteliin sijoitetaan hyvinvointikeskus sisältäen mm. koulun ja päiväkodin. Kerrostalot ovat 7–12-kerroksisia ja osa asunnoista osoitetaan erityisryhmien palveluasumiselle. Asuinrakennusten massoittelulla suojataan piha-alueita tieliikennemelulta. Kohteeseen on laadittu tie- ja raideliikenteeseen perustuva meluselvitys. Osaan julkisivuista on asetettu määräys 35 dB ääneneristävyydestä perustuen tieliikennemeluun. Kaava-alueen eteläosa on lentokonemelualuetta, joten se osoitetaan puistoalueeksi.

Kohde sijaitsee noin 8 km etäisyydellä Tampere-Pirkkalan lentoaseman kiitotien päästä ja noin 200 m kiitotien jatkeelta sivuun. Asemakaavaluonnoksen alue sijaitsee Tampere-Pirkkalan lentoaseman ennustetilanteen (lentokonemeluvio vuodelle 2040) lentokonemelualueen välittömässä läheisyydessä siten, että alueen eteläosa sijaitsee L_{den} 55 dB ylittävällä alueella. Uusi koulu, päiväkotiki ja asuinalue sijoituvat lentokonemelualueen ulkopuolelle, mutta hyvin lähelle melualueen rajaa. Finavia ei pidä hyvänä ratkaisuna sijoittaa uusia melulle herkkiä toimintoja kiitoteiden jatkeelle lentokonemelualueen rajalle. Finavia muistuttaa, että Tampere-Pirkkalan lentoaseman kiitotien jatkeen läheisyyden vuoksi alueella havaitaan toistuvasti laskeutuvaa tai

lentoon lähtevää lentoliikennettä ja merkittävästi myös sotilaslentoliikennettä. Lentokonemelu on alueella jokapäiväistä, vaikka melulle herkät toiminnot on sijoitettu melualueen rajan ulkopuolelle. Finavia viittaa Tampereen kantakaupungin yleiskaavaluonnoksesta 2017–2021 yk049 antamaansa lausuntoon, jossa Finavia on todennut mm. seuraavasti:

“Yleiskaavaselostuksessa on esitetty ote kaupungin asumisen, maankäytön, liikenteen ja palvelujen PALM-suunnitelmasta vuosille 2019–2035, jonka mukaan Peltolammi-Multisillan seudulle aiotaan lisätä asukkaiden määrää noin 500 asukkaalla. Finavia katsoo, että tarkemmassa suunnittelussa uuden asutuksen sijoittamista tulee tarkastella siten, että se ei sijoitu lentokonemelualueelle eikä sen tai kiitoteiden jatkeiden välittömään läheisyyteen.”

“Yleiskaavan lentokonemelualueen merkinnän kuvauksessa on huomioitu Finavian lentokonemelu raportin suositus, että kiitoteiden jatkeille noin 15 km etäisyydelle asti ei maankäytön suunnittelussa sijoitettaisi melulle herkkiä toimintoja, kuten asutusta, hoitolaitoksia tai varhaiskasvatuksen tiloja tai kouluja. Kyseinen alue ulottuu Lakalaivan alueelta Kaukajärvelle asti.”

Finavia on useissa maakunta- ja yleiskaavoissa esittänyt uudenlaista kaavamerkintää ja -määräystä lentokonemelun hallitsemiseksi kiitoteiden laskeutumislinoilla. Lentokoneiden melu keskittyy kiitoteiden suuntaisille linjoille jopa 20 km etäisyydelle kiitotiestä. Yksittäisten lähestymisten hetkellinen melu on merkittävän suuri vielä L_{den} 55 dB alueen ulkopuolellakin, etenkin sotilaslentoliikenteellä. Tavanomaista tiukemmat ääneneristysvaatimukset uusille asuinnoille voivat kuitenkin vähentää kiusallisuuden kokemista laskeutuvista lentokoneista, erityisesti yöaikana. Laskeutumisvyöhykkeen rajauksen alueelle suositellaan asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyysvaatimukseksi vähintään 35 dB. Laskeutumisvyöhyke ja 35 dB ääneneristävyysvaatimus on merkitty Tampereen kantakaupungin yleiskaavaan. Edellä mainitun perusteella Finavia katsoo, että asemakaavakohteessa tulee asettaa kaikkien asuinrakennusten koko ulkokuorelle vähintään 35 dB ääneneristävyysvaatimus.

Lisäksi Finavia katsoo, että koulun ja päiväkodin rakennusten ulkokuoren ääneneristävyys on kiinnitettävä erityistä huomiota. Finavia katsoo, että etenkin päiväkodin lepotilat tulee suunnitella huolellisesti siten, että myös sotilaslentoliikenteen hetkelliset melutasot

vaimenevat ääneneristystoimenpiteillä riittävästi. Finavian melumittausraportin (*Lentokonemelumittaus Tampere-Pirkkalan lentoaseman lähialueilla – Mittausraportti 18.11.2013*) perusteella Peltolammin läheisyydessä (mittauspiste 3) F18-torjuntahävittäjän enimmäismelutaso oli suurimmillaan L_{ASmax} 99 dB. Finavia muistuttaa, että sotilasilmailun operaatiot tapahtuvat enimmäkseen päiväaikana, jolloin niiden vaikutus päiväkodin ja koulun arkeen on merkittävä.

Kohteen sijainnin vuoksi Finavia katsoo, että kaava-aineistoon tulee sisällyttää kattavasti tietoa lentokonemelualueen vaikutuksista alueella. Erityisesti alueelle hakeutuvat uudet asukkaat eivät aina hahmota lentoaseman ja kiitotien jatkeen läheisyyden vaikutuksia arkeen ja asuinviihtyvyyteen.

Asemakaavaluonnoksessa on esitetty korkeiden asuinrakennusten sijoittamista. Finavia muistuttaa, että esterajoitusten huomioiminen on lentoaseman läheisyydessä ja erityisesti kiitoteiden jatkeilla hyvin tärkeää lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Tämän vuoksi Finavia totea, että esterajoituspinna tulisi huomioida kaavakartassa.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin 020 708 2278, satu.routama@finavia.fi.

FINAVIA OYJ

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen

johtaja, kestävä kehitys

Liite

Lentokonemelumittaus Tampere-Pirkkalan lentoaseman lähialueilla – Mittausraportti, Finavia Oyj 18.11.2013

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus
Teemu Pasanen, PVLOGLE

Länsi-Suomen ympäristölupaviraston päätös nro 36/2007/2, 3.9.2007

Lentokonemelumittaus Tampere-Pirkkalan lentoaseman lähialueilla

Taustaa

Länsi-Suomen ympäristölupaviraston lupapäätöksen nro 36/2007/2 mukaan Ilmailulaitos Finavian ja Satakunnan Lennoston on järjestettävä lentokonemelumittaus Tampere-Pirkkalan lentoaseman lähialueilla ensimmäisen kerran 2008 ja toistamiseen 31.12.2012 mennessä (lupamääräys 17.). Finavia Oyj on tehnyt edellytetyt melumittaukset molempien osapuolien puolesta.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto hylkäsi Finavia Oyj:n ja Ilmavoimien Esikunnan hakemuksen meluselvitysten tekemisen määräajan siirtämisestä vuoden 2015 loppuun saakka Ilmavoimien tukikohtien uudelleen järjestelyjen vuoksi. Finavia haki mittaukselle lisäaikaa ELY-keskukselta kirjeellään 27.12.2012. ELY-keskus hyväksyi lisäaikapyynnön kirjeellään 7.1.2013 siten, että mittaukset tehdään kesän 2013 aikana, jolloin ilmavoimilla on aktiivista lentotoimintaa.

Mittaukset on tehnyt ympäristöinsinööri Tuomo Leskelä / Finavia Oyj, p. 020 708 2275, sähköposti tuomo.leskela@finavia.fi.

Melun mittaamista koskeva ympäristölupapäätöksen määräys

”Tampere-Pirkkalan lentoaseman toiminnasta aiheutuvaa lentomelua on mitattava vähintään kolmen viikon ajan neljässä lentoaseman lähialueella (CTR) olevan asuinkiinteistön läheisyydessä. Mittaukset voidaan tehdä samanaikaisesti tai peräkkäin. Mittaus tuloksina on ilmoitettava keskiäänitasot L_{Aeq} erikseen päivällä (klo 07–22) ja yöllä (klo 22–07), melutaso L_{den} sekä enimmäisäänitasot L_{ASmax} . Mittausraporttiin on liitettävä tiedot lentooperaatioiden määrästä lentoasemalla ja niiden jakautumisesta vuorokaudenajoittain, lentokonetyypeittäin ja kiitotiekohtaisesti. Mittaukset tulee tehdä yhteistyössä Satakunnan Lennoston kans-

sa. Mittauspaikoista kahden tulee edustaa mahdollisimman hyvin Ilmailulaitos Finavian toimintaa ja kahden Satakunnan Lennoston toimintaa. Ensimmäiset mittaukset on tehtävä 31.12.2008 mennessä. Mittaukset tulee toistaa 31.12.2012 mennessä. Yksityiskohtainen mittaussuunnitelma, jossa tulee esittää myös perustellut mittauspaiikkojen valinnalle ja mittausajankohdille, on toimitettava vähintään kaksi kuukautta ennen mittausten aloittamista Pirkanmaan ympäristökeskuksen hyväksyttäväksi sekä tiedoksi Pirkkalan, Tampereen, Lempäälän, Nokian ja Vesilahden ympäristönsuojeluviranomaisille. Mittausraportti on toimitettava tiedoksi kahden kuukauden kuluessa mittausten suorittamisesta Pirkanmaan ympäristökeskukselle ja edellä mainituille kunnan ympäristönsuojeluviranomaisille. (YSL 43 §, 46 §).”

Tehdyt melumittaukset

Mittaukset on tehty vuonna 2008 tehdyn mittaussuunnitelman mukaisesti ja samoissa mittauspisteissä kuin vuoden 2008 mittauksessa.

Mittaukset tehtiin kahdella eri mittarilla kahdessa jaksossa 3.6.–24.6.2013 ja 24.6–17.7.2013. Vajaat vuorokaudet, mittareiden asennus-, siirto- ja hakupäivät eivät sisälly raporttiin. Ensimmäisellä mittausjaksolla mitattiin mittauspisteissä 1 ja 2 ja toisella jaksolla mittauspisteissä 3 ja 4 (karttaliite 1).

Edellisestä mittauksesta poiketen Helsinki-Vantaan lentoaseman melutilanteen seuranta varten asennetun melunvalvontajärjestelmä ANOMS:n tutkapeittoa voitiin lisätä mittauksen ajaksi kattamaan myös Tampere-Pirkkalan lentoaseman lähialue. Tällöin tutkan antaman sijaintitiedon perusteella voitiin melutapahtumat yhdistää tiettyyn lentoon automaattisesti. Lentosuunnitelmatiedot olivat puutteelliset Tampere-Pirkkalan lentoaseman osalta koska ANOMS tallentaa vain Helsinki-Vantaan lentosuunnitelmat. Kone tyyppi kirjautui tietokantaan 89 %:lla operaatioista, mutta operaatiotyyppi (lento-ohitus/laskeutuminen) vain Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan välisestä liikenteestä.

Melumittauslaitteisto

Mittaukset tehtiin kahdella lentokonemelun pitkäaikaismittauksiin suunnitelluilla Lochard Emu2200-mittalaitteella. Mittalaitteet täyttävät standardien IEC 60651 ja IEC 60804 tarkkuusluokan 1 vaatimukset. Mittalaitteiston sisäinen kohina on A-painotettuna alle 18 dB. Mittarit ja mikrofonit ovat ulko-olosuhteet kestäviä. Mittareita voi käyttää sekä verkkovirralla että akkukäyttöisinä, mutta kaikissa mittauspisteissä saatiin mittauslaitteistolle järjestettyä verkkovirtaa. ANOMS -järjestelmään voi tallentaa melutapahtumien äänitasoarvot sekä äänitallenteen tunnistamista varten.

Mittalaitteistossa on automaattinen kalibrointi, joka antaa mikrofoniin 40 sekunnin kestoisen kalibrointisignaalin ennalta määrätyn ohjelman mukaisesti (4 krt/vrk). Mittari poistaa automaattisesti kalibroinnista aiheutuneet melutapahtumat tuloksista.



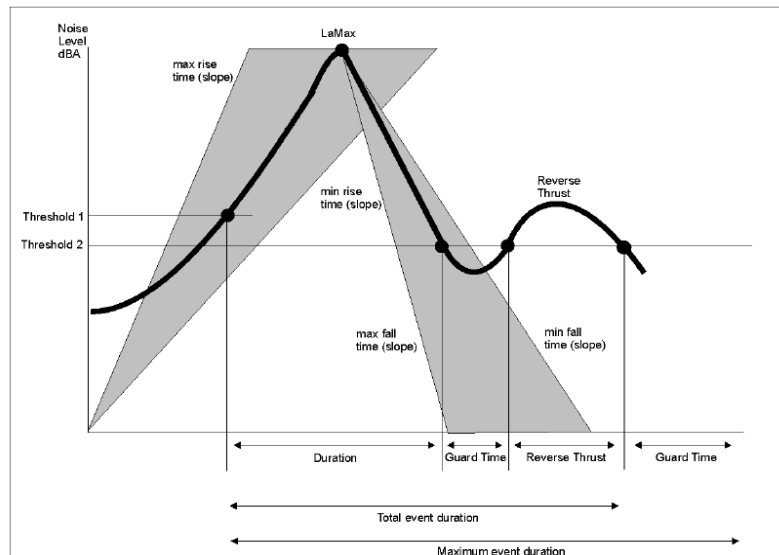
Kuva 1. Lochard Emu2200 melumittari ja ulkomikrofoni jalustallaan

Tallennetut äänitasoarvot:

- kynnystason ylittävän melutapahtuman äänialtistustaso L_{AE} , enimmäisäänitaso L_{ASmax} ja keskiäänitaso L_{Aeq} sekä tapahtuman alkuaika ja kesto
- vuorokauden ja tunnin L_{Aeq} ja L_{ASmax} .

Lentokonemelutapahtuman tunnistamiseksi asetetut raja-arvot:

- päiväajan (klo 7.00–22.00) melutapahtumien kynnystaso (threshold) kaikissa mittauspisteissä oli 60 dB
- yöajan kynnystasot olivat 55 dB
- tapahtuman minimikesto 6 s
- tapahtuman enimmäiskesto 120 s



Kuva 2. Lentokonemelutapahtuman tunnistamisen parametrit

Melutapahtumaa ei aiheudu ellei edellä mainitut tunnistamiskriteerit täyty. Tällöin äänitasoltaan alhaisimmat lentokoneista aiheutuvat äänet vaikuttavat vain kokonaismelutasoon.

Mittauspisteiden sijainnit

Ensimmäinen mittausjakso 3.6.–24.6.2013, mittauspisteet 1 ja 2

Mittauspisteet on merkitty karttaliitteeseen 1. Mittauspiste 1 sijaitsi Hallilan asuinalueella, 12,4 km etäisyydellä kiitotien kynnyksestä ja 170 m etäisyydelle kiitotien 24 laskeutumislinjausta. Mikrofoni asennettiin osoitteessa Rääsynkorvenpolku 2 sijaitsevan rivitaloyhtiön viereiseen metsään samaan paikkaan kuin vuoden 2008 mittauksessa. Kuvassa 3 on vuoden 2008 mittauksen yhteydessä otettu kuva, koska nyt tehdyn mittauksen sijaintikuvaa ei ollut käytettävissä.



Kuva 3. Mittauspisteen 1 mikrofonin asennuspaikka. Kuva vuoden 2008 mittauksesta.

Mittauspiste 2 voitiin asentaa taustamelultaan hyvin hiljaiseen paikkaan maatilan pellolle, osoitteeseen Kranstolpantie 95. Mittauspiste sijaitsi 1,0 km etäisyydellä kiitotien 06 laskeutumislinjausta pohjoispuolella, 3,0 km etäisyydellä kiitotien kynnyksestä. Mittauspaikka poikkesi 50 m lounaaseen vuoden 2008 mittauksesta.

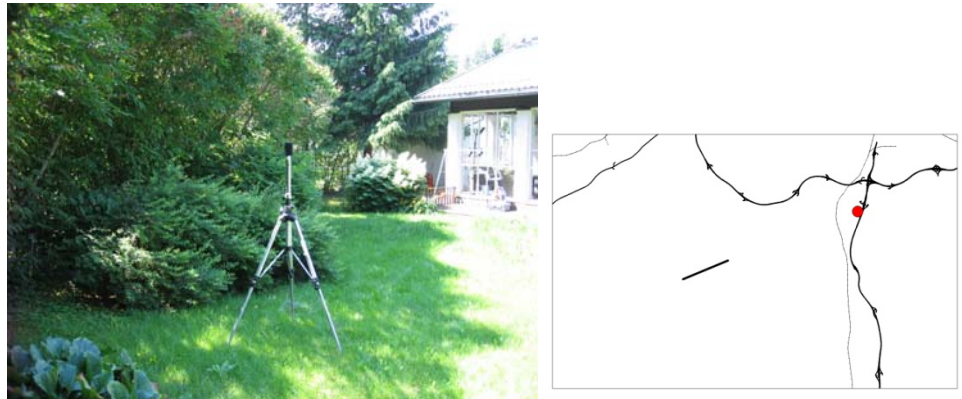


Kuva 4. Mittauspisteen 2 mikrofonin asennuspaikka.

Päivämäärä
18.11.2013

Toinen mittausjakso 24.6.–17.7.2013, mittauspisteet 3 ja 4

Mittauspiste 3 oli 7,9 km etäisyydellä kiitotien 24 kynnyksestä, Peltolammin asuinalueella osoitteessa Ruokomäenkatu 30. Mittauspiste oli 360 m kiitotien 24 laskeutumislinajan eteläpuolella. Mikrofonin asennettiin omakotitalon takapihalle täsmälleen samaan paikkaan kuin vuoden 2008 mittauksessa.



Kuva 5. Mittauspiste 3 mikrofonin asennuspaikka.

Mittauspiste 4 oli Hyrsingin koulun takapihalla lähes avoimessa maastossa. Mittauspiste sijoittuu kiitotien pohjoispuolelle 1,6 km etäisyydelle kiitotien 24 kynnyksestä. Mittauspiste 4 mikrofonin oli siirretty nurmikon leikkauksen vuoksi 2.7. keskipäivän aikaan koulurakennuksen sivustalle n. 1 metrin etäisyydelle seinästä.



Kuva 6. Mittauspiste 4 mikrofonin asennuspaikat 24.6.–2.7. ja 2.-17.7.2013

Jokaisessa mittauspisteessä mikrofonin asennettiin 1,5 m korkeudelle siten, ettei mikrofonin aiheutunut merkittävästi rakennuksista heijastunutta ääntä (ns. vapaakenttäratio). Mittauspaikan lähialueen ja mikrofonin alla oleva maanpinta oli pehmeää. Mittauspiste 4 mikrofonin siirron vaikutusta mittaukseen on arvioitu kohdassa "Mittaukseen vaikuttaneita tekijöitä".

Lento-operaatiot mittausten aikana

Ensimmäisen mittausjakson aikana 4.6.–23.6.2013 Finavian liikennetietokantaan oli kirjautunut kaikkiaan 2439 lento-operaatiota, joista F18/Hawk operaatioita oli 283 (11,6 %). Lentoonlähdöistä 75,4 % oli kiitotieltä 24 ja 12,3 % kiitotieltä 06. Laskeutumisia oli vastaavasti kiitotielle 24 56,3 % ja kiitotielle 06 31,4 %. Helikopterioperaatioita oli 109 (12,3 %).

Taulukko 1. Kiitoteiden käyttö mittausjakson 1 aikana

Kiitotie	Lentoonlähdöt, %	Laskeutumiset, %
24	75,4	56,3
06	12,3	31,4
0 (helikopteri)	12,3	12,3

Toisen mittausjakson aikana 25.6.–16.7.2013 oli 3676 lento-operaatiota, joista F18/Hawk operaatioita oli 724 (19,7 %). Lentoonlähdöistä 81,8 % oli kiitotieltä 24 ja vain 8,7 % kiitotieltä 06. Laskeutumisia oli kiitotielle 24 70,0 % ja kiitotielle 06 20,5 %. Helikopterioperaatioita oli 117 (9,5 %).

Taulukko 2. Kiitoteiden käyttö mittausjakson 2 aikana

Kiitotie	Lentoonlähdöt, %	Laskeutumiset, %
24	81,8	70,0
06	8,7	20,5
0 (helikopteri)	9,5	9,5

Kiitoteiden käyttöosuudet voivat vaihdella tuuliolosuhteiden vuoksi merkittävästi sillä lentokoneiden on aina turvallisinta nousta ja laskeutua vastatuuleen. Mittausjakson 1 aikaiset kiitoteiden käyttöosuudet eivät poikenneet olennaisesti vuoden 2012 keskiarvoista, mutta mittausjaksolla 2 laskeutumisia kiitotielle 06 oli selvästi enemmän ja kiitotielle 24 vastaavasti vähemmän kuin vuonna 2012 keskimäärin.

Ensimmäisen mittausjakson aikana päivittäisiä F18/Hawk operaatioita oli 0,6 ja toisen mittausjakson aikana 6,4 operaatiota enemmän kuin vuoden 2012 keskiarvo.

Torjuntahävittäjien ja suihkuharjoituskoneiden normaaliin lento-harjoitteluun kuuluu kahden tai useamman lentokoneen lentoonlähtö tai laskeutuminen noin 15 sekunnin välein. Lisäksi mittausjaksojen aikana on tehty parilähtöjä ja laskeutumisia, jolloin torjuntahävittäjät ovat hyvin tiiviissä lentomuodossa.

Liitteen 2 taulukoissa on esitetty liikennetietokantaan kirjatut lento-operaatioiden määrät, niiden jakautuminen vuorokaudenajoittain, lentokonetyypeittäin ja kiitotiekohtaisesti. Saman

liitteen kuvaajissa on esitetty torjuntahävittäjien ja muiden lentokoneiden lentoonlähdot ja laskeutumiset mittausjaksojen ajoilta.

Mittaustulokset

Mittaustuloksiin vaikuttaneita tekijöitä

ANOMS -järjestelmä laskee lentokoneiden aiheuttamat keskiäänitasot L_{Aeq} ja L_{den} lentokoneiden aiheuttamien melutapahtumien äänialtistustasoista L_{AE} . ANOMS -järjestelmä kykenee kytkeään melutapahtuman tutkatiedon perusteella tietyn lennon aiheuttamaksi. Automaatiosta huolimatta suurimmat melutapahtumat tarkistettiin kuuntelemalla melutapahtuman äänitalenne.

Osa Tampere-Pirkkalan lento-operaatioista ei ole luonnollisesti aiheuttanut melutapahtumaa mittariin. Melutapahtuman äänitaso on tällöin ollut kynnystasoa pienempi tai liian lyhytkestoinen. Mittariin kantautunut äänitaso voi jäädä alhaiseksi lentoreitin suuntauduttua etäälle mittauspisteestä tai sääolosuhteet, esimerkiksi tuuli, eivät ole olleet äänen etenemiselle suosiolliset mittauspisteen suuntaan. Näin alhaisilla melutasoilla ei kuitenkaan ole merkitystä tässä raportissa ilmoitettuihin kokonaismelutasoihin.

Lähekkäin lentävien F18/Hawk koneiden aiheuttama melu yhdistyy yhteen tallentuvaan melutapahtumaan. Lisäksi yhdestä operaatiosta on voinut kirjautua useampi melutapahtuma yhteen melumittariin, mikäli sen kesto on ylittänyt 120 sekuntia. Siten yksittäisen torjuntahävittäjän enimmäismelutasoa ei voida näistä mittaustuloksista määrittää, mutta keskiäänitason määrittämiseen sillä ei ole vaikutusta.

Mittauspisteen 4 mikroфонia oli siirretty 2.7. nurmikon leikkauksen vuoksi noin 1 metrin etäisyydelle koulurakennuksen lännenpuoleisesta seinästä. Tällöin koulurakennus on aiheuttanut hieman estevaimennusta mittauspisteen idänpuoleisiin lentokonemelutapahtumiin, mutta vastaavasti mittauspisteen lännenpuoleisiin melutapahtumiin seinä on hieman lisännyt melutasoa heijastusvaikutuksen vuoksi. Mittausepävarmuuden lisääntymisenkään vuoksi kokonaisvirheen ei voida katsoa olevan merkittävä.

Mittareihin aiheutui paljon myös kynnystasot ylittäneitä melutapahtumia, jotka eivät olleet lentokoneiden aiheuttamia. Yleisimpiä taustamelutapahtumien aiheuttajia olivat linnut, ukkonen, nurmikon leikkaus ja rankkasade.

Mittareihin tallentui melutapahtumia seuraavasti:

Mittausjakso 1:	lentokoneista, kpl	taustamelusta, kpl
– mittauspiste 1	171	299
– mittauspiste 2	291	421

Mittausjakso 2:	lentokoneista, kpl	taustamelusta, kpl
– mittauspiste 3	339	533
– mittauspiste 4	364	911

Mittaustulokset

Tulokset on esitetty kuvissa 7-22. Ensimmäisenä on esitetty mittauspisteen päiväajan klo 7.00–22.00 lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso L_{Aeq} lentokoneet ja taustamelun keskiäänitaso L_{Aeq} taustamelu.

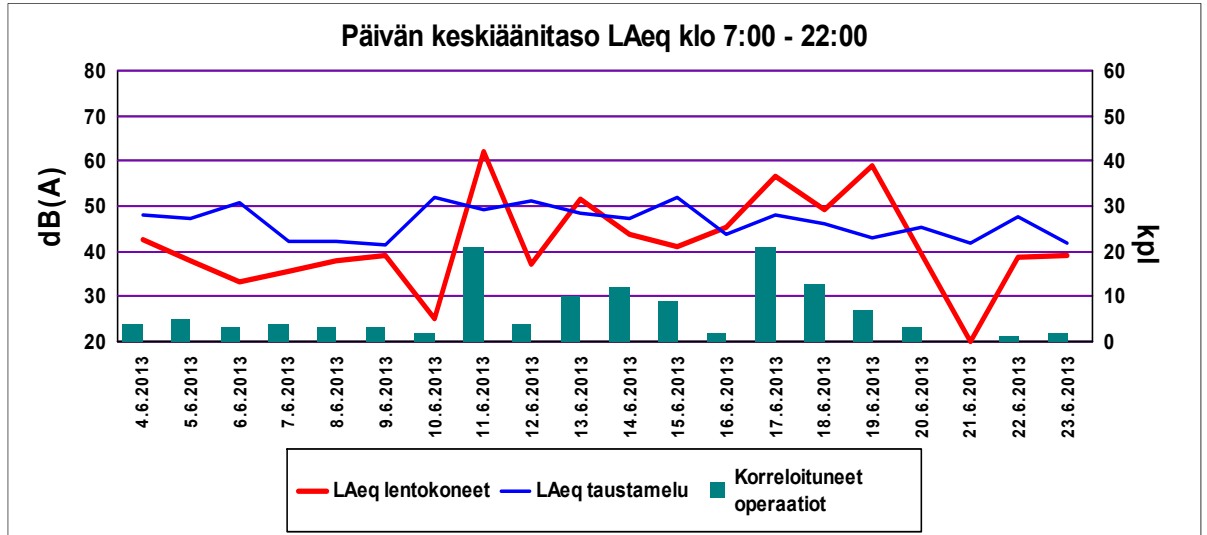
Toisessa kuvaajassa on esitetty mittauspisteen yöajan klo 22.00–7.00 lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso L_{Aeq} lentokoneet ja taustamelun keskiäänitaso L_{Aeq} taustamelu. Yön keskiäänitason päivämäärä määräytyy klo 22.00 päivämäärän mukaan.

Kolmannessa kuvaajassa on esitetty mittauspisteen vuorokausittaiset lentokoneiden aiheuttamat L_{den} -tasot. Vuorokauden ajoilla painotetun keskiäänitason (L_{den}) laskemiseksi ilta-ajan (klo 19–22) melutapahtumiin lisätään 5 dB ja yöajan (klo 22–7) melutapahtumiin vastaavasti 10 dB. Päiväaikaisiin melutapahtumiin lisäystä ei tehdä. Ilmoitetun L_{den} -tason päivämäärä määräytyy klo 19.00 päivämäärän mukaan.

Neljännessä kuvaajassa on mittausjakson melutapahtumien enimmäisäänitasot L_{ASmax} ajan funktiona.

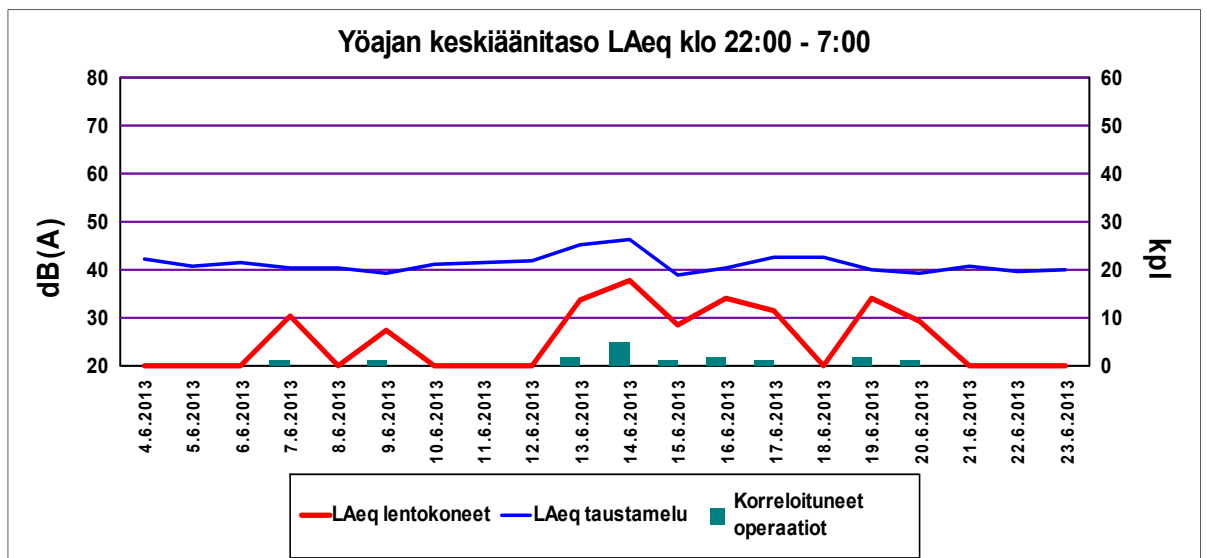
Keskiäänitasojen kuvaajissa on lisäksi pylväsdiagrammina esitetty ANOMS -järjestelmän melutapahtumiin korreloituneiden lentojen määrät.

Mittaustulokset mittauspisteessä 1



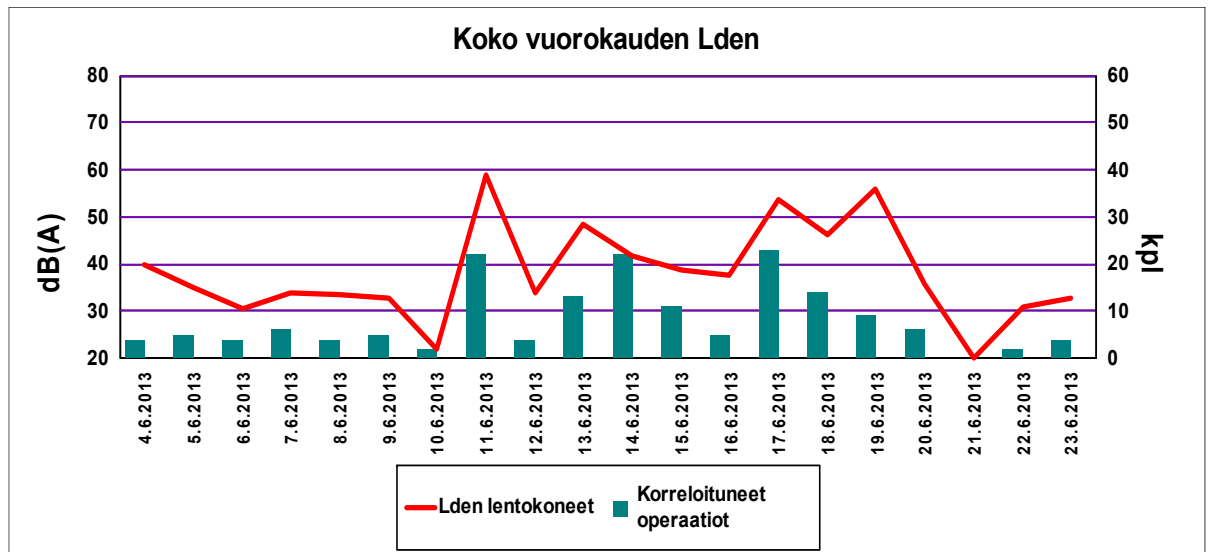
Kuva 7. Päiväajan keskiäänitasot mittauspisteessä 1.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso päiväaikana mittauspisteessä 1 oli 51 dB.



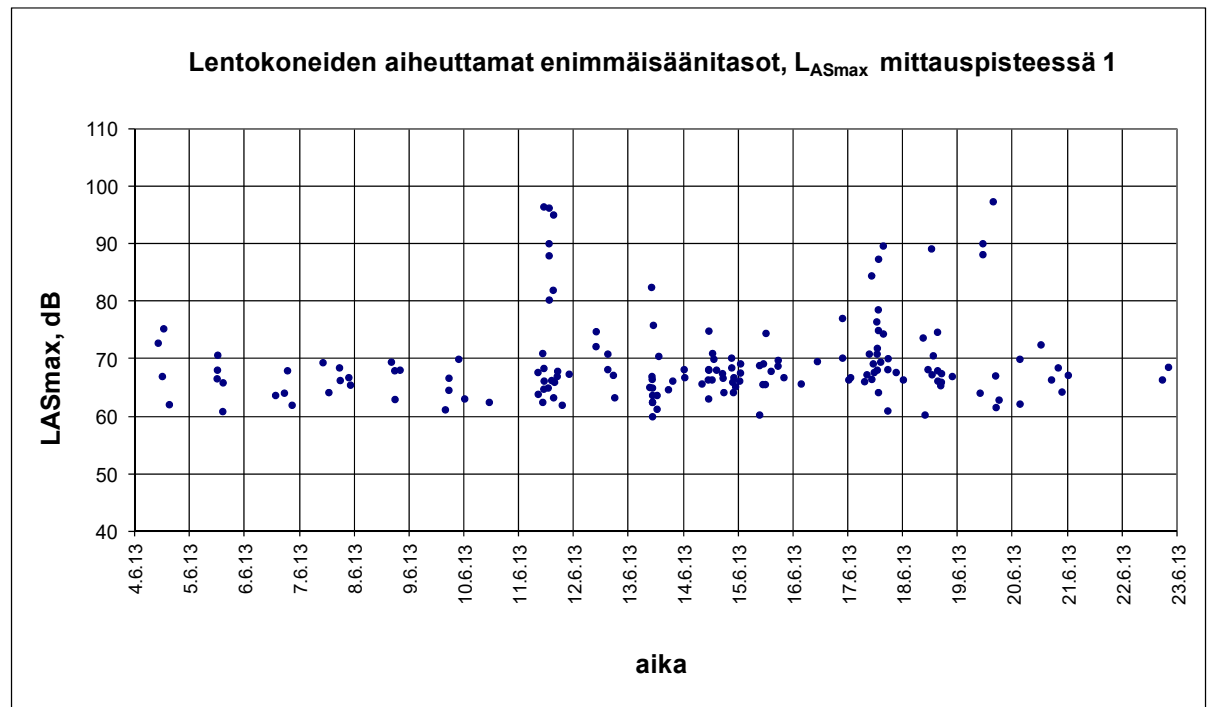
Kuva 8. Yöajan keskiäänitasot mittauspisteessä 1.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso yöaikana mittauspisteessä 1 oli 30 dB.



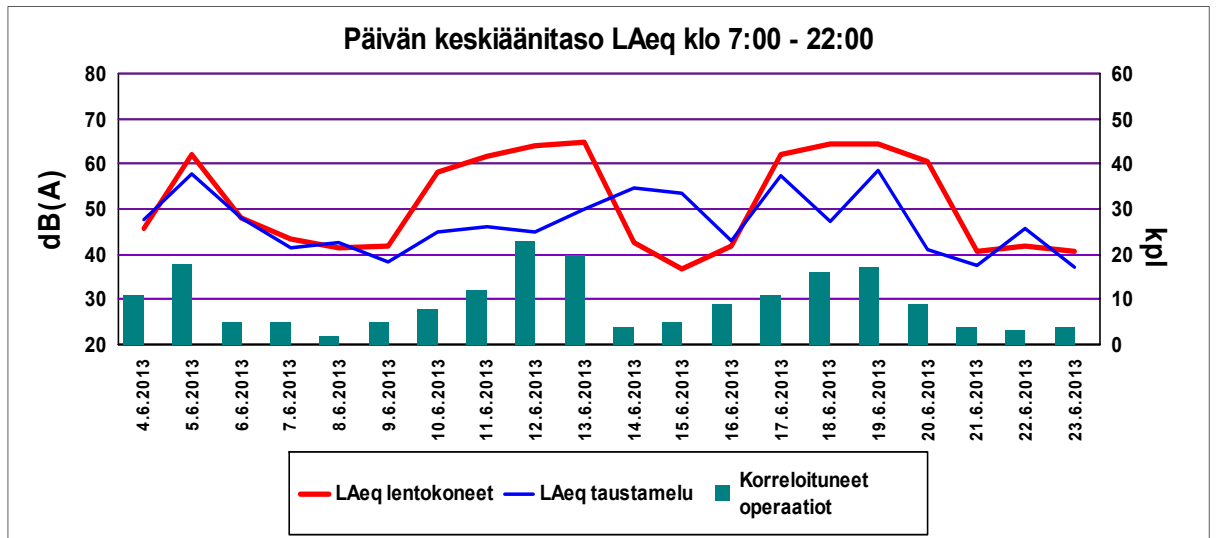
Kuva 9. Lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 1.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 1 oli 49 dB.



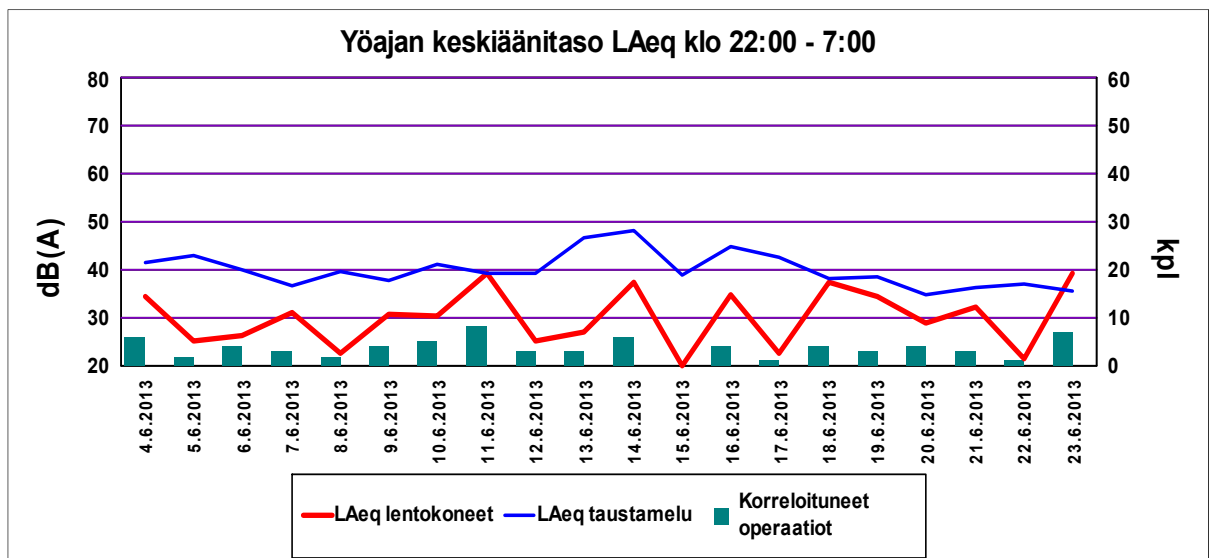
Kuva 10. Lentokoneiden aiheuttamat enimmäisäänitasot L_{ASmax} mittauspisteessä 1.

Mittaustulokset mittauspisteessä 2



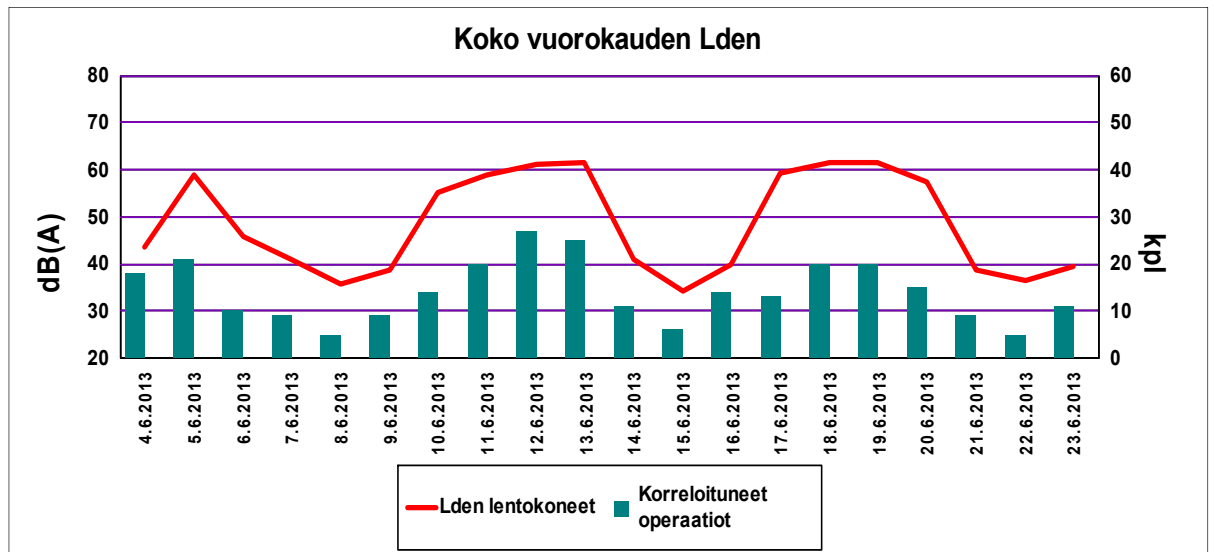
Kuva 11. Päiväajan keskiäänitasot mittauspisteessä 2.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso päiväaikana mittauspisteessä 2 oli 59 dB.



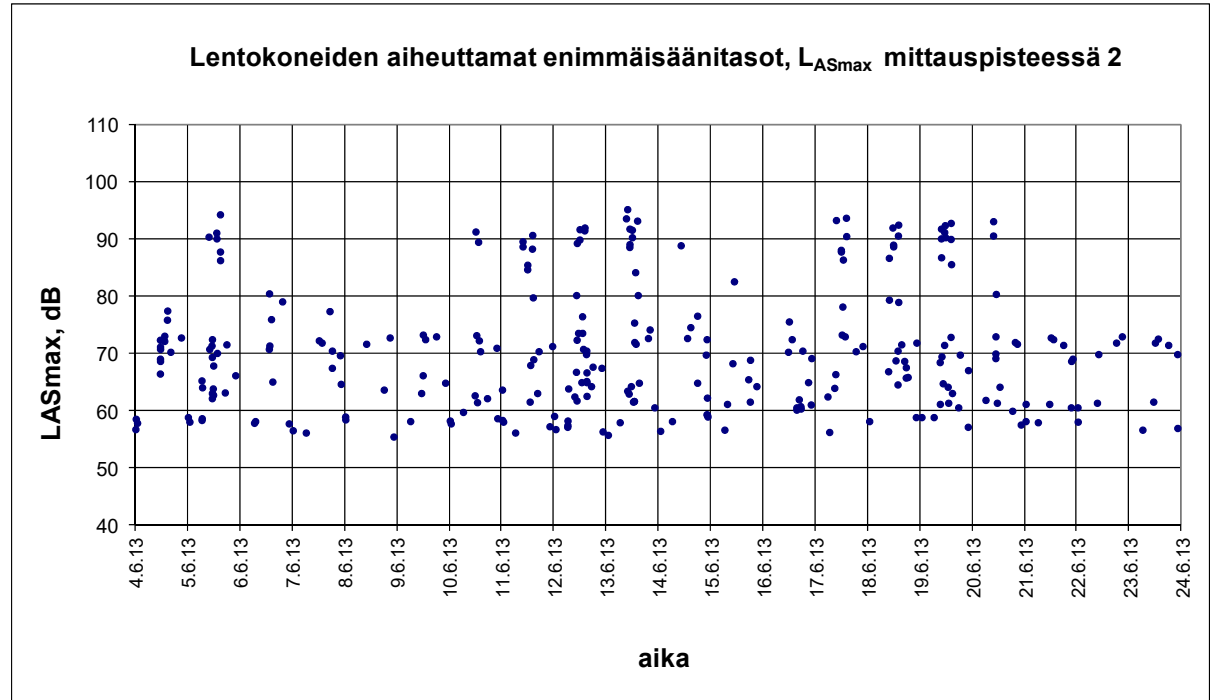
Kuva 12. Yöajan keskiäänitasot mittauspisteessä 2.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso yöaikana mittauspisteessä 2 oli 33 dB.



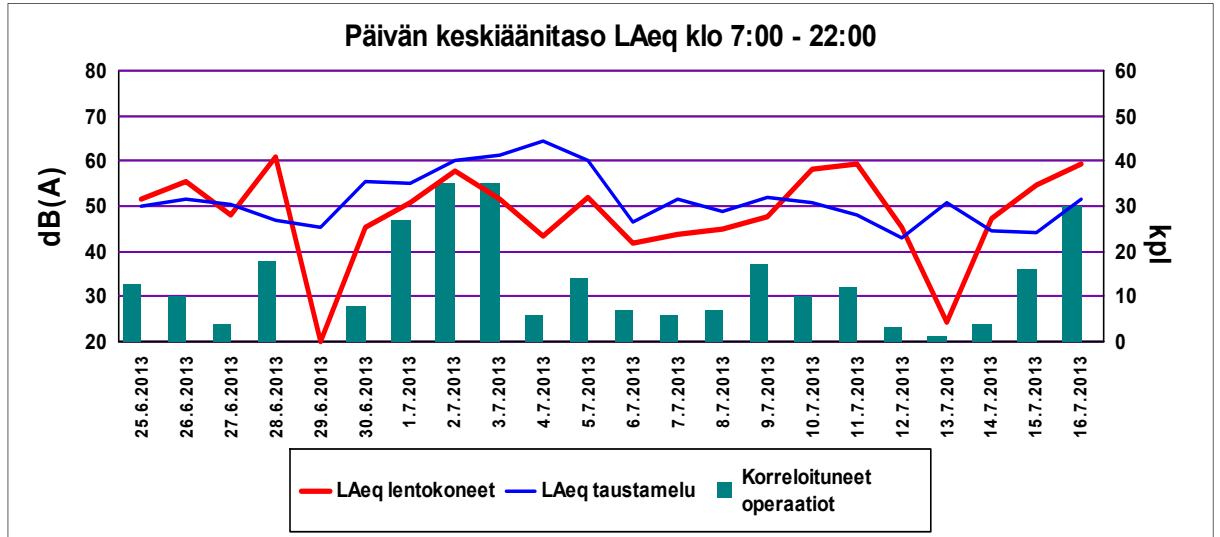
Kuva 13. Lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 2.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 2 oli 57 dB.



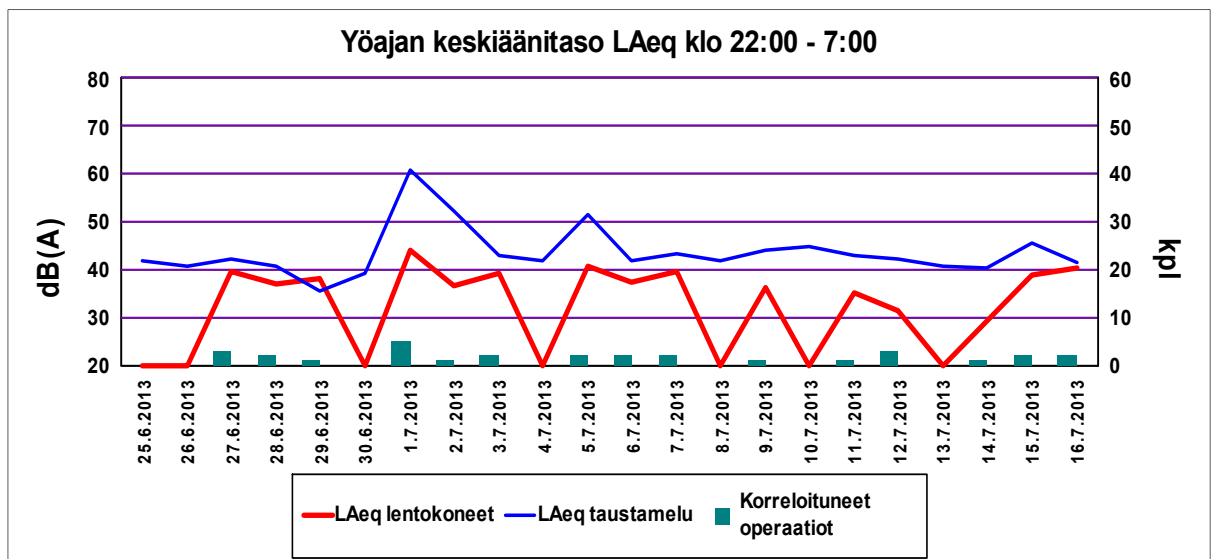
Kuva 14. Lentokoneiden aiheuttamat enimmäisäänitasot L_{ASmax} mittauspisteessä 2.

Mittaustulokset mittauspisteessä 3



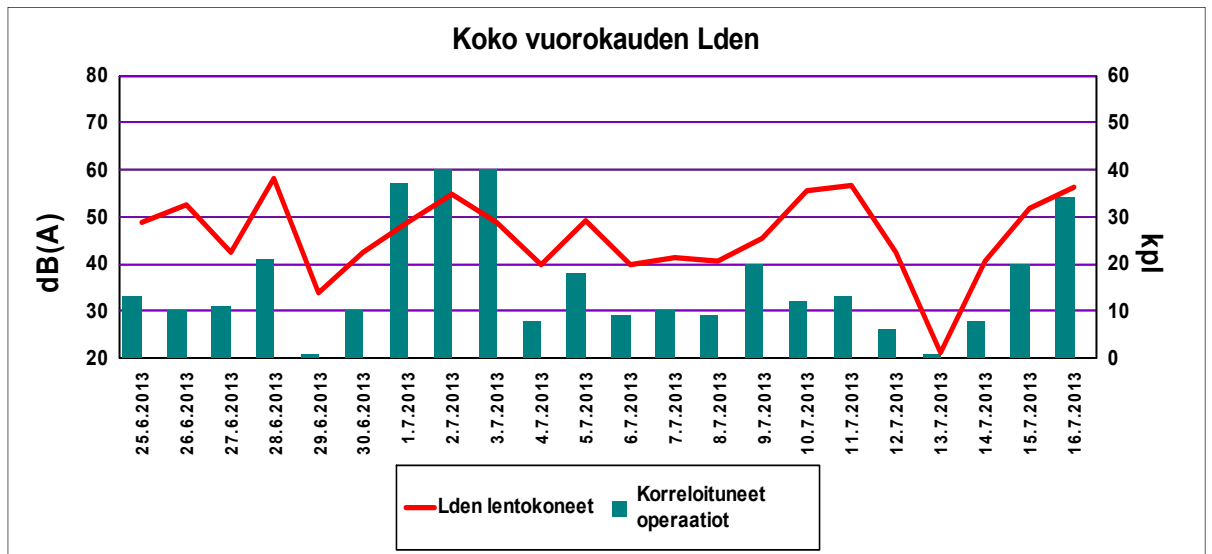
Kuva 15. Päiväajan keskiäänitasot mittauspisteessä 3.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso päiväaikana mittauspisteessä 3 oli 53 dB.



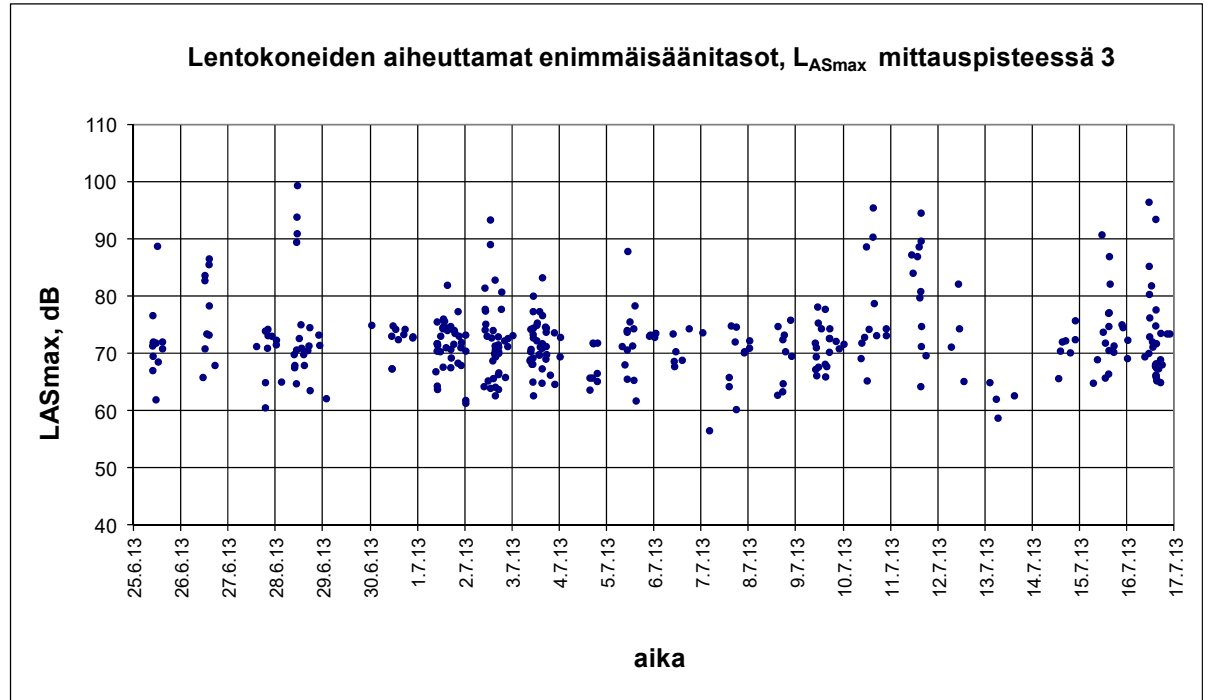
Kuva 16. Yöajan keskiäänitasot mittauspisteessä 3.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso yöaikana mittauspisteessä 3 oli 37 dB.



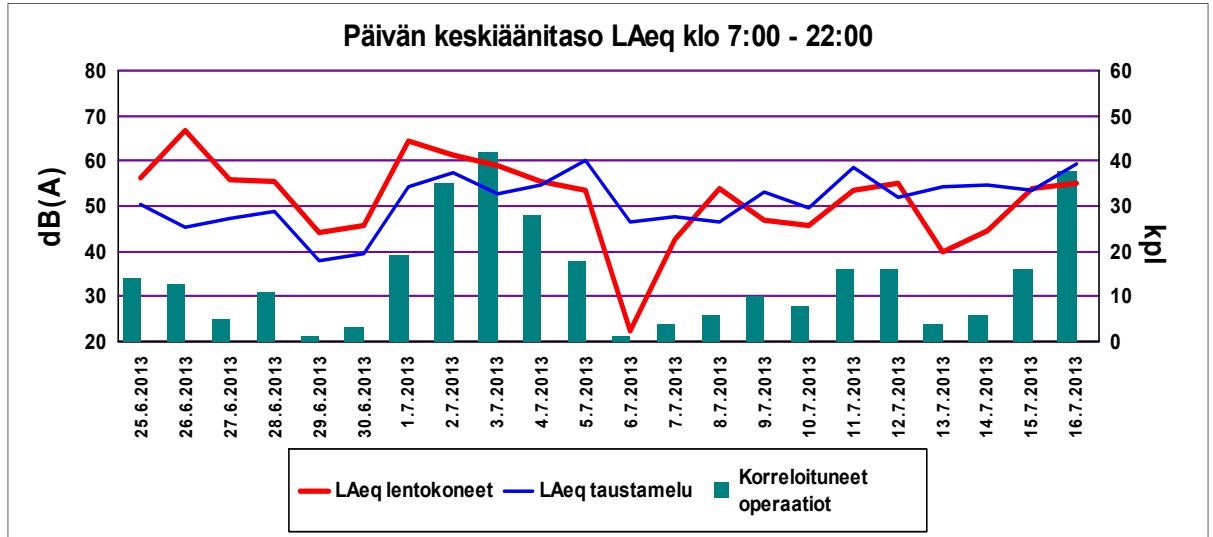
Kuva 17. Lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 3.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 3 oli 52 dB.



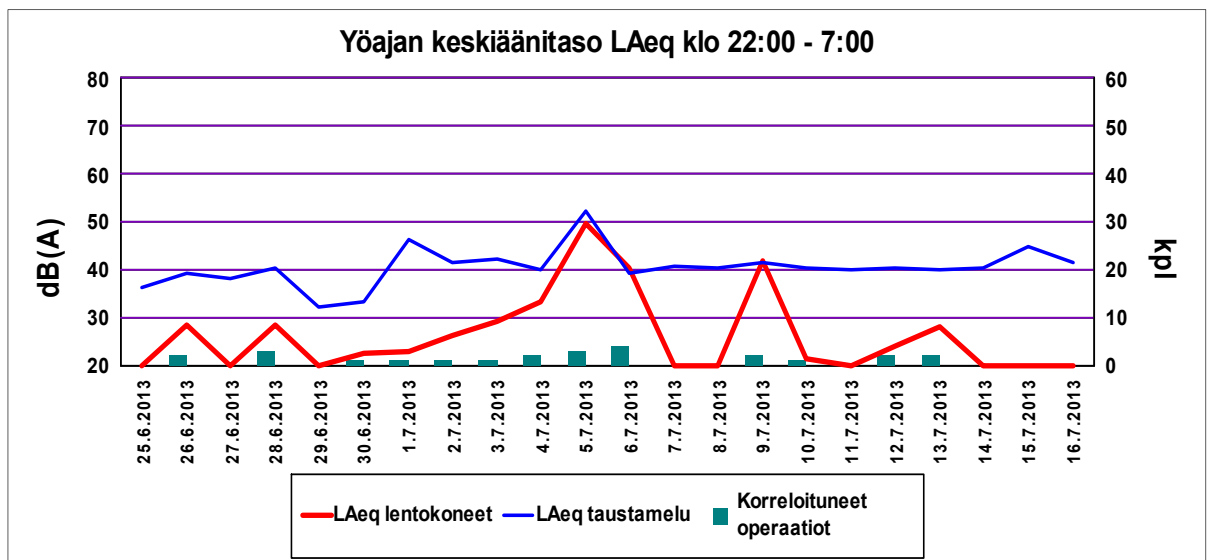
Kuva 18. Lentokoneiden aiheuttamat enimmäisäänitasot L_{ASmax} mittauspisteessä 3.

Mittaustulokset mittauspisteessä 4



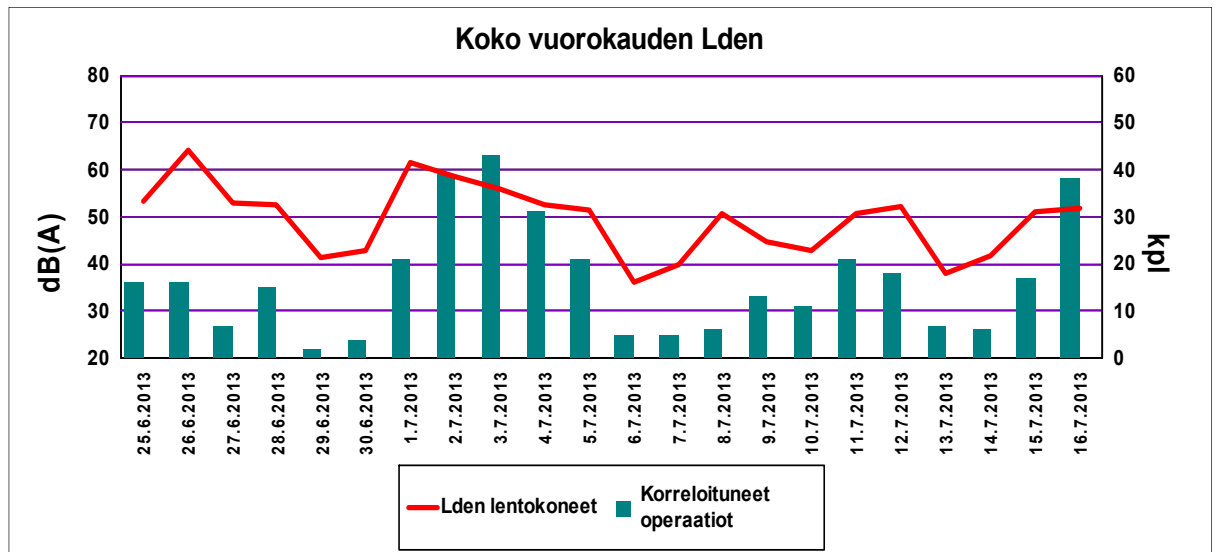
Kuva 19. Päiväajan keskiäänitasot mittauspisteessä 4.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso päiväaikana mittauspisteessä 4 oli 57 dB.



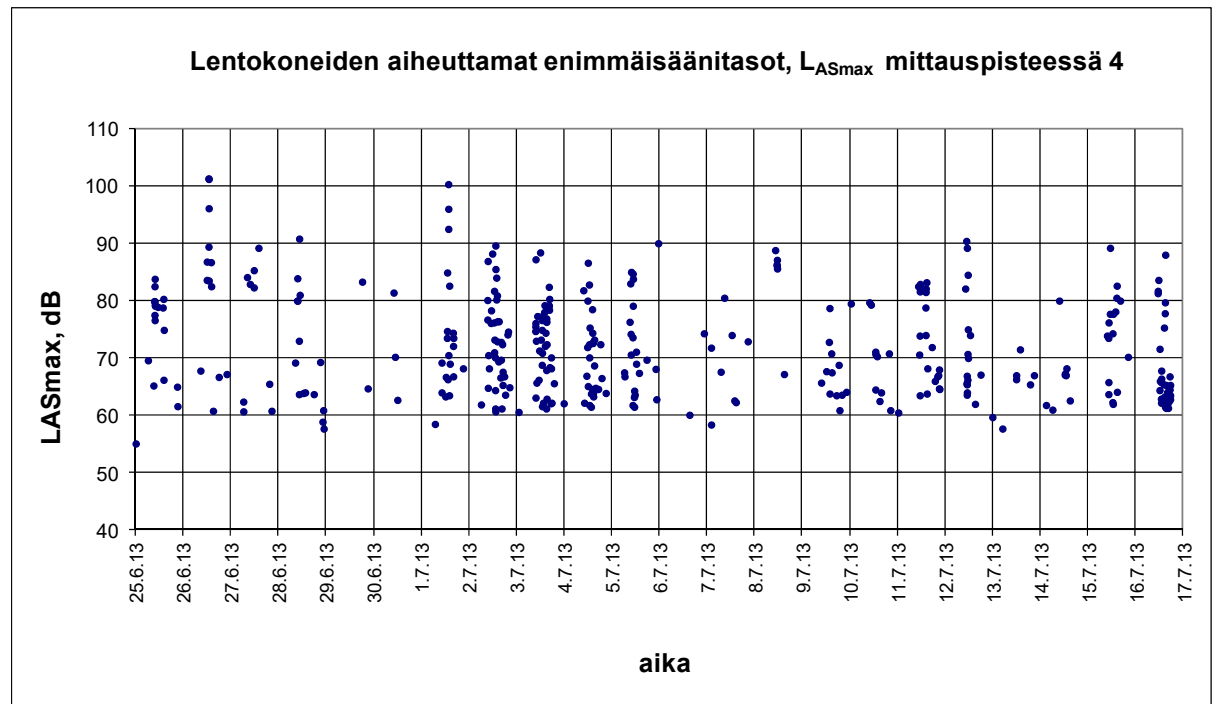
Kuva 20. Yöajan keskiäänitasot mittauspisteessä 4.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama keskiäänitaso yöaikana mittauspisteessä 4 oli 37 dB.



Kuva 21. Lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 4.

Koko mittausjakson lentokoneiden aiheuttama L_{den} mittauspisteessä 4 oli 55 dB.



Kuva 22. Lentokoneiden aiheuttamat enimmäisäänitasot L_{ASmax} mittauspisteessä 4.

Sää

Mittausjaksojen aikana oli hyvin sateista ja ajoittain myös ukkosta. Tuulen nopeus pysytteli kuitenkin pääsääntöisesti alle 6 m/s, mutta ensimmäisen mittausjakson puolivälissä ja toisen mittausjakson lopussa tuulen nopeus ylitti 9 m/s. Liitteen 3 kuvaajissa on esitetty mittausjaksojen aikana vallinneet sääolosuhteet.

Tulosten tarkastelua

Mittautulokset ovat odotetun kaltaisia. Vaikka lyhytkestoisen mittauksen tuloksia ei tulisikaan verrata laskennallisten melualueiden arvoihin ilman perusteellisia arvioita kiitoteiden käytöstä, konekaluston ja lentoreittien jakautumasta, niin tällä mittauksella saadut L_{den} -tasot vastaavat hyvin vuoden 2012 melutilanteen laskennallisia arvoja. Mitatut arvot ovat hieman suurempia kuin laskennalliset arvot johtuen sotilasilmailun keskimääräisiä suuremmista operaatiomääristä.

Sotilasilmailun toiminnasta aiheutuva melu oli kokonaisäänitasoon merkittävin melulähde niinä päivinä, kun F18 torjuntahävittäjillä ja Hawk suihkuharjoituskoneilla operoitiin.

Päiväajan klo 7.00–22.00 lentokoneista aiheutuva keskiäänitaso $L_{Aeq7-22, \text{lentokone}}$ mittausjaksojen aikana jakautui eri mittauspisteissä F18/Hawk ja muun operoinnin välillä seuraavasti:

Taulukko 3. Päiväajan keskiäänitason jakautuminen F18/Hawk ja muun lentoliikenteen välillä.

	MP1 $L_{Aeq7-22, \text{lentokone}}$	MP2 $L_{Aeq7-22, \text{lentokone}}$	MP3 $L_{Aeq7-22, \text{lentokone}}$	MP4 $L_{Aeq7-22, \text{lentokone}}$
F18/Hawk	51	59	53	56
Muut	40	47	43	48

Taulukossa 4 on taulukoitu yleisimpien konetyyppien enimmäisäänitasojen suurimmat arvot ja aretmeettiset keskiarvot. Taulukon keskiarvoja verratessa tulee huomioida se, että ne sisältävät kaikkien melutapahtumien enimmäisäänitasot, myös niiden lentojen, jotka eivät ole kulkeneet mittauspisteen ylitse.

Taulukko 4. Yleisimpien lentokonetyyppien mitattuja enimmäisäänitasoja L_{ASmax}

	L_{ASmax}, dB							
	MP1		MP2		MP3		MP4	
	maks.	ka.	maks.	ka.	maks.	ka.	maks.	ka.
F18	97	78	95	83	99	79	101	78
Hawk	77	71	91	77	82	71	90	72
B738	71	68	79	69	76	73	74	65
AT75	77	68	64	58	78	70	73	65

Johtopäätökset

Torjuntahävittäjien ja suihkuharjoituskoneiden aiheuttama melu oli kaikissa mittauspisteissä suurin lentokonemelun aiheuttaja. Sotilasilmailun jaksottaisesta toiminnasta ja tuuliolosuhteista johtuen pitkienkin aikavälien keskiäänitasot ovat hyvin vaihtelevia, vaikka nyt mitatut arvot täsmäävätkin hyvin vuoden 2012 liikennetietojen perusteella tehtyjen laskennallisten arvojen kanssa. Edellä mainitusta syystä mitattuja arvoja ei tule käyttää maankäytön lähtötietoina.

FINAVIA OYJ
Tekniikka & ympäristö

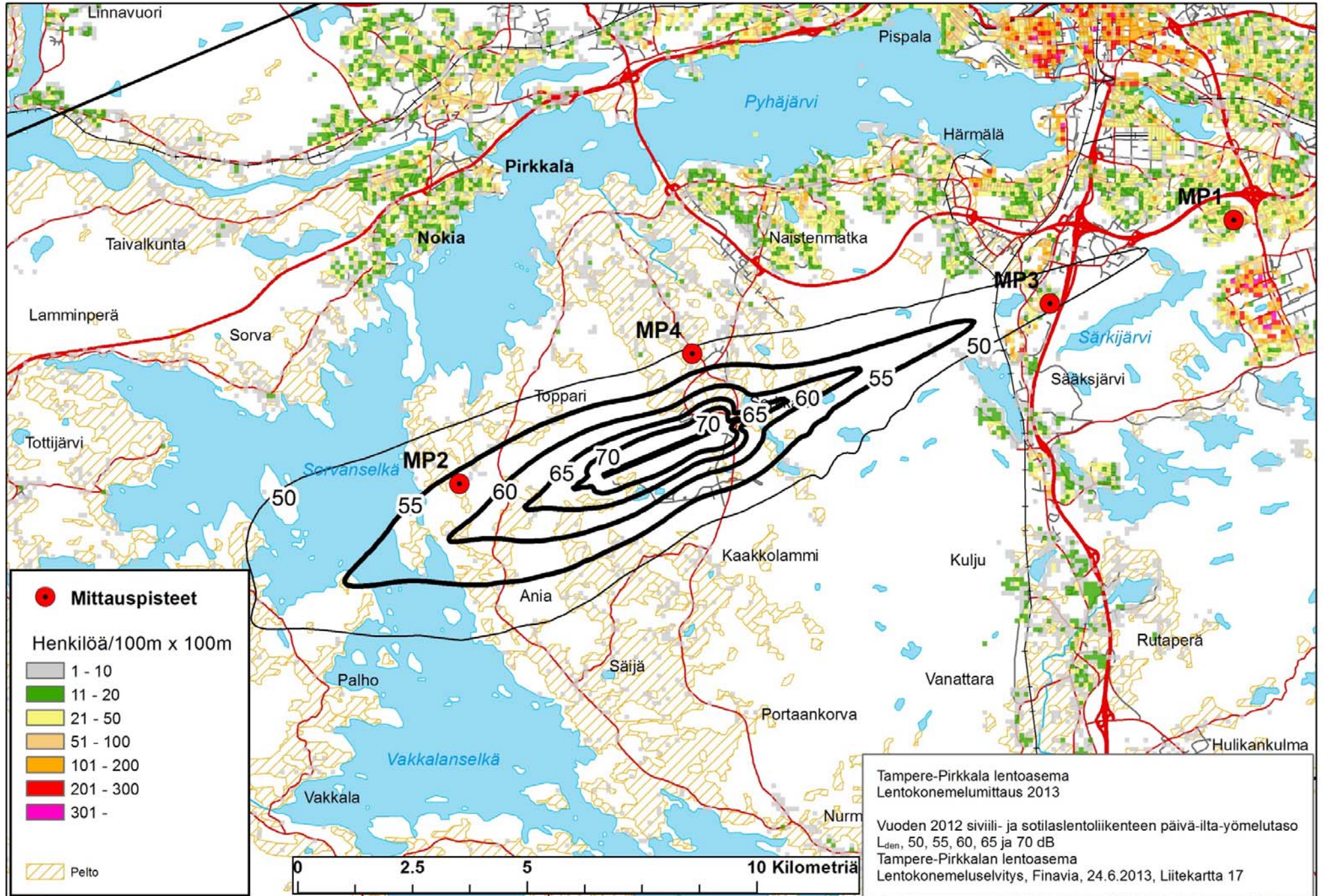
Tuomo Leskelä
Ympäristöinsinööri

Liitteet

1. Karttaliite melumittauspisteiden sijainneista ja vuoden 2012 L_{den} melualueet
2. Lento-operaatiot
3. Sää tiedot

Jakelu

Pirkanmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat
Pirkkalan kunta, ympäristönsuojeluviranomainen
Tampereen kaupunki, ympäristönsuojeluviranomainen
Lempäälän kunta, ympäristönsuojeluviranomainen
Nokian kaupunki, ympäristönsuojeluviranomainen
Vesilahden kunta, ympäristönsuojeluviranomainen



Liikennetietokantaan kirjautuneet operaatiot

Taulukoissa ovat yleisimmät lentokonetyypit yleisyyssjärjestyksessä.

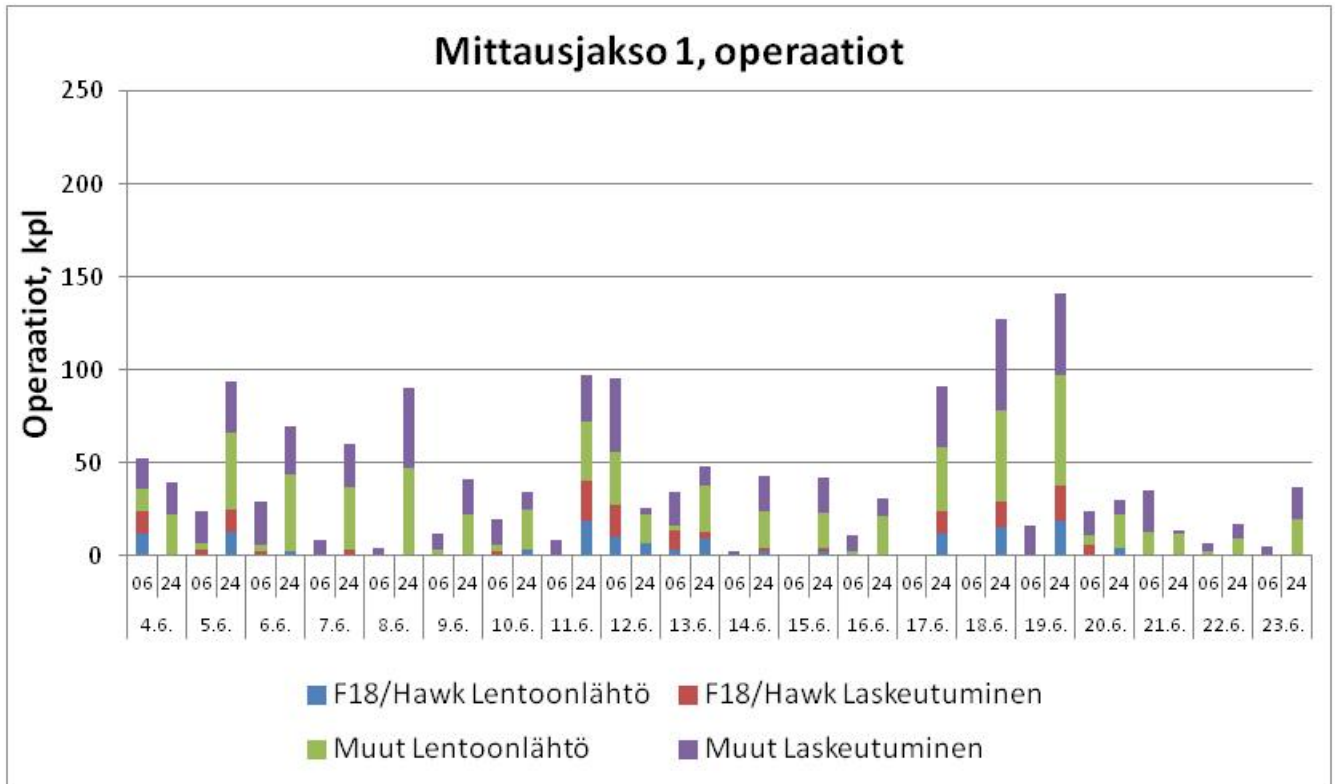
Mittausjakso 1

Operaatiot		Kiitotie			Yhteensä
		0	06	24	
ULAC	Klo 7-19		80	198	278
	Klo 19-22		23	112	135
	Klo 22-7		3	13	16
F18	Klo 7-19		76	185	261
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
AT75	Klo 7-19		38	90	128
	Klo 19-22		4	10	14
	Klo 22-7		25	51	76
C152	Klo 7-19		20	129	149
	Klo 19-22			35	35
	Klo 22-7		13	2	15
EC35	Klo 7-19	115			115
	Klo 19-22	25			25
	Klo 22-7	58			58
C172	Klo 7-19		44	128	172
	Klo 19-22		2	9	11
	Klo 22-7			6	6
B738	Klo 7-19		41	64	105
	Klo 19-22		8	32	40
	Klo 22-7			9	9
PC12	Klo 7-19		32	86	118
	Klo 19-22		1	3	4
	Klo 22-7			10	10
C150	Klo 7-19		14	48	62
	Klo 19-22		38	27	65
	Klo 22-7			1	1
L70	Klo 7-19		25	36	61
	Klo 19-22			1	1
	Klo 22-7				
AA5	Klo 7-19		1	39	40
	Klo 19-22			4	4
	Klo 22-7			1	1
SB20	Klo 7-19		3	5	8
	Klo 19-22		11	21	32
	Klo 22-7		1	1	2
PA38	Klo 7-19		3	22	25
	Klo 19-22		1	9	10
	Klo 22-7			1	1
C177	Klo 7-19		14	3	17
	Klo 19-22			1	1
	Klo 22-7			4	4
HAWK	Klo 7-19		9	13	22
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
RALL	Klo 7-19			10	10
	Klo 19-22		9	3	12
	Klo 22-7				
P28T	Klo 7-19		5	9	14
	Klo 19-22		1	6	7
	Klo 22-7				
BE9L	Klo 7-19		9	7	16
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
DA42	Klo 7-19		1	14	15
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
DH8D	Klo 7-19			7	7
	Klo 19-22				
	Klo 22-7		2	5	7
MOPU	Klo 7-19		6	8	14
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
Konetyyppi	Klo 7-19	134	452	1208	1794
	Klo 19-22	29	101	293	423
	Klo 22-7	58	49	115	222

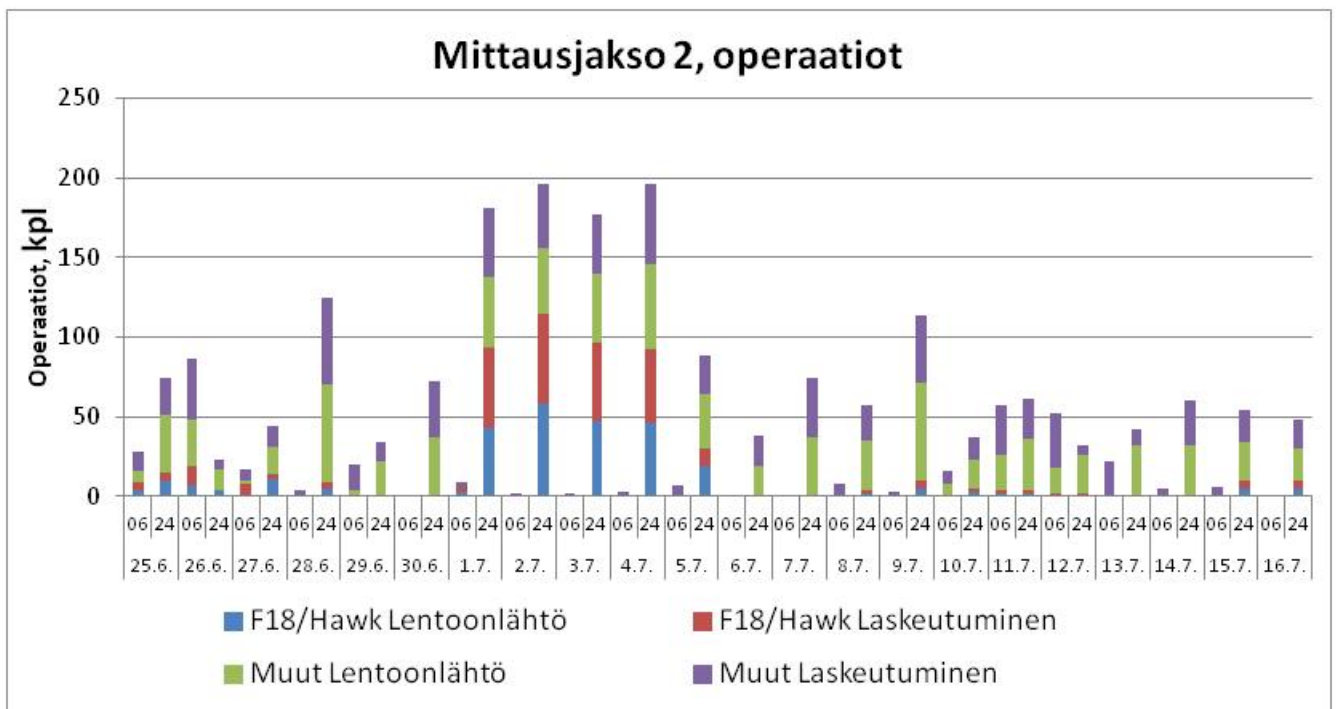
Mittausjakso 2

Operaatiot		Kiitotie			Yhteensä
		0	06	24	
ULAC	Klo 7-19		135	312	447
	Klo 19-22		63	241	304
	Klo 22-7		1	31	32
HAWK	Klo 7-19		7	339	346
	Klo 19-22		2	29	31
	Klo 22-7				
F18	Klo 7-19		65	282	347
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
C150	Klo 7-19		20	95	115
	Klo 19-22			182	182
	Klo 22-7				
C152	Klo 7-19		42	194	236
	Klo 19-22		3	20	23
	Klo 22-7			2	2
EC35	Klo 7-19	123			123
	Klo 19-22	26			26
	Klo 22-7	46			46
C172	Klo 7-19		13	123	136
	Klo 19-22		6	30	36
	Klo 22-7		2	5	7
AT75	Klo 7-19		18	72	90
	Klo 19-22		4	16	20
	Klo 22-7		18	50	68
B738	Klo 7-19		23	83	106
	Klo 19-22		10	33	43
	Klo 22-7			9	9
PC12	Klo 7-19		35	76	111
	Klo 19-22			2	2
	Klo 22-7			3	3
L70	Klo 7-19		13	83	96
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
SB20	Klo 7-19		12	38	50
	Klo 19-22		2	10	12
	Klo 22-7				
AA5	Klo 7-19		9	49	58
	Klo 19-22		1	1	2
	Klo 22-7				
C206	Klo 7-19		1	29	30
	Klo 19-22		2	14	16
	Klo 22-7			1	1
PA38	Klo 7-19			14	14
	Klo 19-22		7	22	29
	Klo 22-7		1		1
C140	Klo 7-19		4	13	17
	Klo 19-22		2	7	9
	Klo 22-7		2		2
MOPU	Klo 7-19		2	20	22
	Klo 19-22		1	5	6
	Klo 22-7				
P28T	Klo 7-19			27	27
	Klo 19-22			1	1
	Klo 22-7				
DA42	Klo 7-19			24	24
	Klo 19-22		1	2	3
	Klo 22-7				
P28A	Klo 7-19		3	21	24
	Klo 19-22			2	2
	Klo 22-7			1	1
BE36	Klo 7-19		2	24	26
	Klo 19-22				
	Klo 22-7				
Konetyyppi	Klo 7-19	159	436	2104	2699
	Klo 19-22	28	106	635	769
	Klo 22-7	46	39	123	208

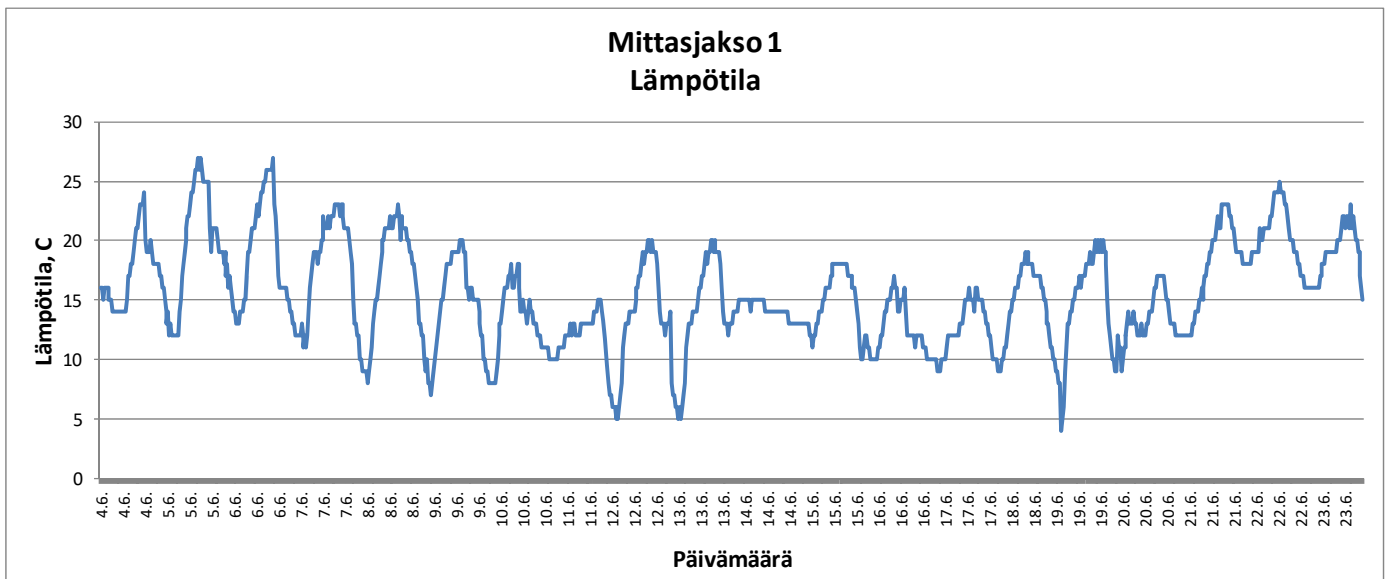
Torjuntahävittäjien ja muiden lentokoneiden lentoonlähdöt ja laskeutumiset mitausjakson 1 aikana.



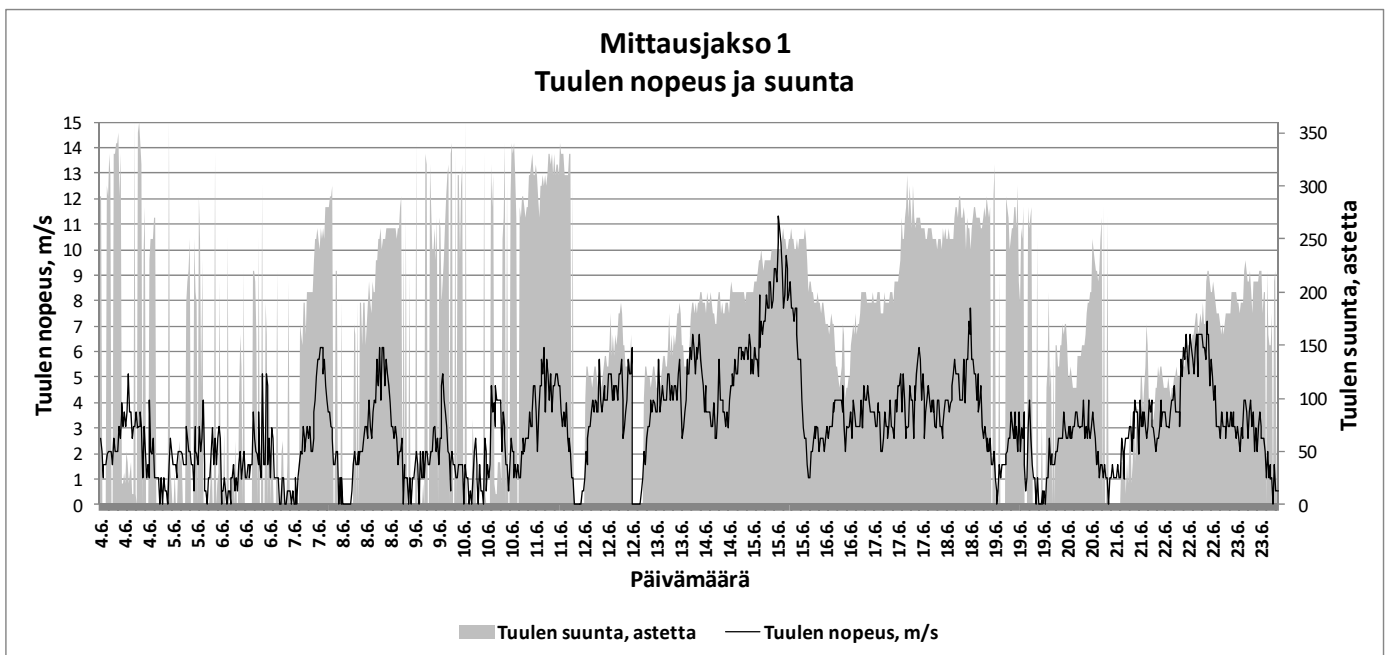
Torjuntahävittäjien ja muiden lentokoneiden lentoonlähdöt ja laskeutumiset mitausjakson 2 aikana.



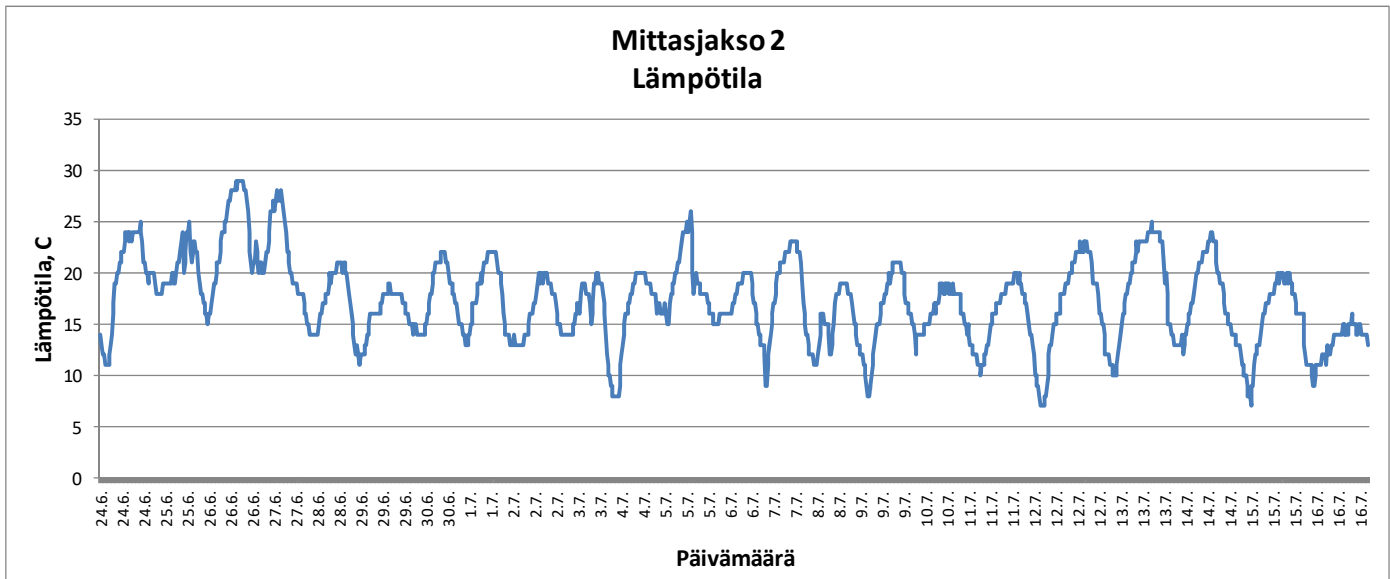
Lämpötilan vaihtelu mittausjakson 1 aikana:



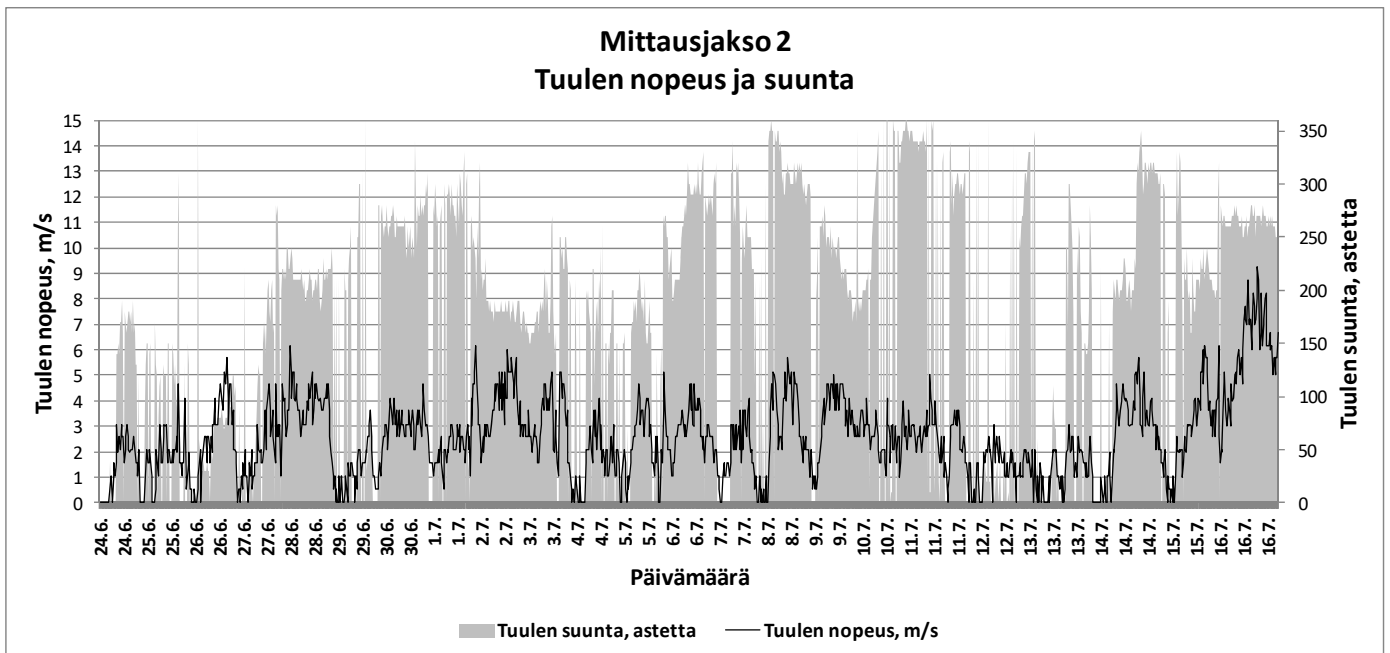
Tuulen nopeuden ja suunnan vaihtelu mittausjakson 1 aikana:



Lämpötilan vaihtelu mittausjakson 2 aikana:



Tuulen nopeuden ja suunnan vaihtelu mittausjakson 2 aikana:



Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Päätös on nähtävänä 14.12.2022: www.lempaala.fi

Ote viranhaltijapäätöksestä on lähetetty sähköpostilla asianosaisille 14.12.2022

Otteen oikeaksi todistaa:

Lempäälä 14.12.2022

Tuire Kaasalainen, toimistos sihteeri

Lempäälän kunnan lausunto Tampereen Peltolammin asemakaavan muutosluonnoksesta nro 8628

Puuttuva lausuntopyyntö

Lempäälän kunta on pahoillaan, ettei sille automaattisesti lähetetty lausuntopyyntöä asemakaavan luonnosvaiheessa, vaikka suunnitelma keskeisesti vaikuttaa Lempäälän kunnan bussiyhteyksiin. Lempäälän kunta pyytää jatkossa huomioimaan huolellisemmin lausuntopyyntöjen lähettämisen kuntaan myös asemakaavoissa, joilla on keskeistä vaikutusta myös Lempäälän kunnan joukkoliikenteen ja seudullisen pääpyöräreitien järjestelyihin.

Asemakaavaratkaisu

Kaavakuvauksen mukaan:

"Kokonaisrakenne perustuu Lempääläntien uuteen linjaukseen, mikä vapauttaa tiealuetta täydennysrakentamiseen. Peltolammin kohdalla Lempääläntien liikenne ohjataan Herrainsuon pohjoisreunan kautta Autovarikonkadulle. Vapautuvalle tienpohjalle ja entiselle Valion tontille rakentuu palvelu- ja asuinkortteleita. Kaupunkirakenne on kestävästä liikkumista edistävää sisältäen tilavaraukset busseille ja mahdolliselle raitiotielle tulevaisuudessa. Kaava-alueella ja lähiympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn reittejä."

"Lempääläntielle on osoitettu uusi linjaus Herrainsuon pohjoisreunaa pitkin Autovarikonkadulle ja edelleen Automiehenkadulle. Lempääläntie muuttuu kaava-alueella tiealueesta katualueeksi. Muutos tapahtuu vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa tehdään asemakaavan muutos Automiehenkadun eteläpuolelle. Toisessa vaiheessa kaavoitus etenee Automiehenkadun pohjoispuolelle. Lempääläntien katualueilla on tilavaraukset lähi- ja kaukoliikenteen busseille ja mahdolliselle raitiotien Vuoreksen linjalle sekä kävelyn ja pyöräilyn väylille. Kuusamapuiston ja Herrainsuon välille on osoitettu kävelyn ja pyöräilyn alikulku."

"Lempääläntien uusi linjaus muuttaa liikenneverkkoa vaiheittain ja vapauttaa alueita täydennysrakentamiseen. Lempääläntien luonne läpiajoväylänä muuntuu maantiestä enemmän katumaiseksi rauhoittaen liikennettä. Alue on suunniteltu tehokkaan joukkoliikenteen alueeksi. Busseihin tai tulevaisuudessa mahdolliseen raitiotiehen perustuvan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan tehokkaalla maankäytöllä."

Tavoite mm.: *"Joukkoliikennettä edistävää kaupunkirakenne, tilavaraukset bussille ja raitiotielle"; "Lempääläntien uusi linjaus, Peltolammin kohdalla liikenne ohjataan Herrainsuon kautta Autovarikonkadulle, jolloin tiealue vapautuu täydennysrakentamiseen".*

OAS vaihe, Pirkanmaan ELY-keskus: "Tulee huomioida joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimivuus. Lempääläntie on moottoritien rinnakkaiskatu ja varareitti, jonka toimivuus tulee taata poikkeustilanteissa."

Lempäälän kunnan näkemyksen mukaan asemakaavaratkaisussa ja kaavakuvauksessa ei kerrota, että alueelle sijoittuu seudullinen joukkoliikenneväylä ja polkupyöräilyn pääreitti. Kuvauksesta puuttuu myös selostus reittien muutoksesta sekä niihin kohdistuvista

vaikutuksista, eikä mainita lainkaan vaikutuksia Lempäälän kunnan keskeiseen bussilinjaan ja sen mahdolliseen matka-aikaan. Vaikutuksissa todetaan vain, että

”nyt kaavoitettavan alueen busseihin tai tulevaisuudessa mahdolliseen raitiotiehen perustuvan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan tehokkaalla maankäytöllä, mikä lisää palveluita ja väestöpohjaa pysäkkien vaikutuspiirissä.”

Liitteenä olevat selvitykset kuvaavat ratkaisuvaihtoehtoja, mutta niissä ei kuvata onko kaavaratkaisussa tehty jo valintoja, vai sallisiko asemakaavaratkaisu edelleen eri vaihtoehtojen toteuttamisen, esimerkiksi seudullisen polkupyöräilyn pääreitit osalta.

Asemakaavaratkaisussa seudulliset bussien runkolinjat on siirretty Peltolamminkadulle (Liite: Autoliikenneverkon hierarkia, erikoiskuljetusreitit, pyöräliikenteen tavoiteverkko, koulureitit, bussilinjat ja pysäkit, ei päivystä). Samaan aikaan toisessa liitteessä (Liite: Liikenteen toimivuustarkastelut, 16.6.2021) esitetään, että

”Peltolamminkadun läpiajon hillitsemiseksi on suositeltavaa laskea nopeusrajoitus 30 km/h ja toteuttaa rajoittamistoimenpiteitä, kuten kadunvarsipysäköintiä ja hidasteita.”

Lisäksi liitteiden nimeäminen on tehty sekavasti, ja lausumista helpottaisi, jos liitteet olisi selkeästi numeroitu.

Lausunto

Lempäälän kunta toistaa jo aiemmin antamansa lausunnon Tampereen kantakaupungin vaiheleiskaavan ehdotuksesta viranomaisneuvottelussa 30.3.2021 koskien seudullisesti keskeisiä bussiyhteyksiä. **Suunnitteluratkaisuissa on huomioitava, että matka-ajat pysyvät houkuttelevina, sillä vaarana on, että matka-aikojen kasvaessa, erityisesti ennen lähijunaliikenteen voimakkaampaa kehittämistä, käy niin että bussin sijaan kulkuvälineeksi valitaan henkilöauto.**

Bussit

Seudullisen bussiliikenteen näkökulma tulee huomioida paremmin suunnitelmissa ja vaikutusten arvioinnissa. Lempäälän kunta pyytää huomioimaan, että suunnittelussa esitetään matka-aika-arviot nykyiseen liikennöinti-aikaan nähden. Lempäälän kunnan joukkoliikenteen kannalta on harkittava, onko bussireittejä tarpeen siirtää suuremmalta osin käyttämään moottoritietä, jos matka-ajat pitenevät nykyisestä. Tämä heikentäisi Tampereen ja Lempäälän välisiä monipuolisia joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia esimerkiksi eri asuinalueiden ja työpaikka-alueiden välillä. Tämä palvelee myös tamperelaisia joukkoliikenteen käyttäjiä, joilla on kulkutarpeita Lempäälän suuntaan. Asiaan liittyy seudullisia joukkoliikennekysymyksiä, jotka tulee kokonaisuudessa huomioida, esimerkiksi se, onko Lempäälän kannalta tavoiteltavaa, että Lempäälästä Tampereen keskustaan tulevaisuudessa bussilla matkaava vaihtaisi Peltolammilla raitiovaunuun. Kuinka suuren matka-aikahyödyn vaihto mahdollistaisi?

Ratkaisuissa tulee huomioida maakuntakaavan mukaisesti kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeen määräykset, joiden mukaan aluekokonaisuutta kehitetään hyvin saavutettavana. Aluekeskukset toimivat muun muassa seudullisesti merkittävänä liikenteellisinä solmukohtina. Aluetta tulee kehittää tiiviissä yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Maankäytön suunnittelussa tulee muun muassa edistää toimintojen saavutettavuutta kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Jos seudullinen bussien runkolinja on tarkoitus siirtää Peltolamminkadulle,

- 1) tulee matka-aika bussilla Lempäälästä Tampereelle pysyä nykyisellään sekä kilpailukykyisenä vaihtoehtona henkilöautoon verrattuna. Joukkoliikennereitillä**

mahdollinen nopeusrajoituksen alentaminen tulee harkita tarkasti, jottei kokonaismatka-aika kasva.

- 2) **Vaihtoyhteys linjan 50 ja 5 välillä tulee olla sujuva, turvallinen ja esteetön.**
- 3) **Liikennevaloetuisuus linjan 50 busseille on tarpeen.**

Pyöräily

Pyöräiliikenteen tavoiteverkkokuvaajassa esitetty seudullinen uusi tai kehitettävä pääreitti ja sen alikulku tulisi toteuttaa, sillä tämä pääreitti on osa Tampereen ja Lempäälän välistä seudullista pääreittiä, joka palvelee oleellisesti myös Lempäälän kunnan pyöräilijöitä. Alueelta on alle kolmen kilometrin etäisyys Lempäälän kunnan rajalle ja kunnan pohjoisosiin. Tämä on hyvin tavanomainen pyöräilyetäisyys.

Alueen pohjoisosassa seudullisen pyöräilyn pääreitin risteäminen raitiotien ja Lempääläntien kanssa ei ratkaisuna ole riittävän laadukas pääreitillä eikä vahvista pyöräilyn olosuhteita. Pääreitin tulisi olla suora, sujuva ja mahdollisimman yhtenäinen sekä selkeä. Ylimääräiset mutkat ja liikennevalot hidastavat ajoa.

Päätöksen peruste

Kaavoituspäällikkö antaa kunnan lausunnon naapurikuntien yleiskaavoista, asemakaavoista ja suunnittelutarveratkaisusta. Toimivalta: Yhdyskuntajohtajan päätösvallan siirtäminen kaavoituspäällikölle (viranhaltijapäätös 2.11.2022 § 36)

Lisätietoja: Teija Mäkelä, 044 486 3418, teija.makela@lempaala.fi

Päätös

Päätän antaa edellä kirjatun lausunnon Peltolammin asemakaavan muutosluonnoksesta nro 8628.

Teija Mäkelä
Kaavoituspäällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Lempäälän kunnan asianhallintajärjestelmässä.

Päätöksen nähtävänäpito

Tämä päätös on nähtävänä Lempäälän kunnan internetsivuilla 14.12.2022 alkaen

Tiedoksi

Tampereen kaupungin kirjaamo, yhdyskuntalautakunta

Muutoksenhakukielto

Tästä päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua.

Lehtonen Sirpa Maarit

Lähettäjä: Nousiainen Anni
Lähetetty: torstai, 22. joulukuuta 2022 11:20
Vastaanottaja: kapakaava
Kopio: Kotilainen Ilkka; Skippari Kati K
Aihe: asemakaava-aineistot 8628 Peltolammi, Lakalaiva_Ysu kommentit

Alla ympäristönsuojeluyksikön kommentit Peltolammin asemakaavan 8682 valmisteluaineistoon.

- **PELTOLAMMI, LAKALAIVA**, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8628. (TRE:1841/10.02.01/2017) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8628>
 - Luonnoksessa osoitetaan täydennysrakentamista asemakaavoitetulle viheralueelle Kuusamapuistoon, mikä ei ole yleiskaavan mukaista. Kuusamapuiston osalta rakentamisen puustoa hävittävät reunavaikutukset ulottuvat myös varsinaisten rakennusalojen ulkopuolelle, sillä puiston puusto on reilusti yli satavuotiasta kuusikkoa, joka kestää äkillisiä muutoksia valaistus- ja tuuliolosuhteisiin huonosti. Koulun osalta katosten rakennusalat on osoitettu vain noin metrin päähän tontin rajasta ja asumisen alueilla virkistysalueen etäisyys rakennusalan reunaan on vain n. 5 metriä. Kun yhdistetään vanhan Kuusikkopuiston pohjoisosan kaventuminen alle 40 metrin levyiseksi kaistaleeksi, puustoon metsänreunan muuttumisen vuoksi kohdistuva stressi, sekä vanhaan kuusimetsään osoitetun jalankulun ja pyöräilyn väylän rakentaminen, voidaan viime vuosina toteutusvaiheeseen siirtyneistä uusista kaava-alueista karttuneen kokemuksen perusteella odottaa vanhan kuusikon kunnon heikkenevän nopeasti, mikä johtaa voimakkaaseen puustonpoistotarpeeseen turvallisuuden vuoksi, erityisesti koulun läheisyydessä. Esitetty ratkaisu vaarantaa metsän olemassa olevan puuston säilymisen ja siten myös liito-oravan kulkuyhteyden etelä-pohjois-suunnassa. Kuusamapuiston osalta kaavaratkaisussa tulisi sovittaa rakentamista nykyiseen metsänreunaan, jotta voidaan turvata puuston säilyminen luonto- ja maisema-arvojen näkökulmasta koko Kuusamapuiston alueella. Lisäksi Kuusamapuistoon ja uuden Lempääläntien linjauksen eteläpuolelle tulisi osoittaa kaavassa merkinnät, joilla turvataan puiston puustoisuus myös jatkossa.
 - Luontotyyppiselvityksessä kaava-alueelta löydettiin neljä luontotyyppiltään arvokasta kohdetta. Näistä merkittävin on kaksiosainen rehevä ruohokorpi ja kaksi kohdetta ovat ei-luonnontilaiset rehevä korpi ja ruohokorpi. Kaikki korpiluontotyypit ovat uhanalaisia, joten myös luonnontilaltaan muuttuneilla kohteilla on arvoa. Ruohokorvet on koko maan osalta arvioitu vaarantuneiksi ja Etelä-Suomen osalta erittäin uhanalaisiksi. Kaavaluonnoksessa esitetyllä ratkaisulla luonnontilaisin ruohokorpi tuhoutuu. Herrainsuonreunan ei-luonnontilaiselle ruohokorvelle on osoitettu hule 18-merkintä ja hulevesisuunnitelmassa mainitaan alueelle tuleva hulevesiallas. Kaavamääräyksiä olisi täydennettävä niin, että hulevesien hallintarakenteiden jatkosuunnittelussa huomioidaan Herrainsuonreunan luontotyyppiin liittyvät luontoarvot. Myös kolmas rehevä korpi jää rakentamisen alle.
 - Herrainsuonreunan länsipään lähellä on todettu lahokaviosammalen ydinalue. Tämä on huomioitava kaavassa asianmukaisin suojelumerkinnöin.
 - Liito-oravan suojelumerkinnät puuttuvat luonnoksesta.
 - Viherkertoimen soveltamisen kriteerit täyttyvät alueella asumisen alueiden, palvelurakentamisen ja pysäköintialueen osalta. Luonnoksen viherkerroinmääräyksessä viitataan kuitenkin vain asumisen alueisiin. Myös palvelurakentamisen ja pysäköinnin alueille on osoitettava viherkerroinmääräys.
 - Vaiheyleiskaavan 2017-2021 ehdotuksessa suuri osa kaava-alueesta on lentoliikenteen laskeutumisvyöhykettä, mikä on huomioitava 35 dB ulkovaipan eristävyydellä asuin- ja palvelurakennuksissa koko ulkovaipan, myös kattorakenteiden osalta.
 - Kaavaluonnoksessa on poistettu voimassa olevassa asemakaavan 7436 Lempääläntien reunoille osoitetut melusuojuukset. Meluselvityksen perusteella ei voida arvioida muutoksen vaikutuksia Herrainsuonkadun

asukkaisiin, sillä selvityksessä esitetyissä kartoissa näkyvät vain Palokallionkadun pohjoisimmat tontit. Meluselvitystä on täydennettävä niin, että se ulottuu myös Herrainsuonkadun asukkaisiin. Selvityksessä olisi tutkittava mahdollisuuksia toteuttaa meluntorjuntatoimia katualueella yhteistyössä liikennesuunnittelun kanssa. Samassa yhteydessä olisi hyvä tutkia mahdollisuuksia meluntorjunnalle siten, että samalla parannetaan kevyen liikenteen väylien ja viheralueiden meluolosuhteita. On myös huomioitava, ettei melun ohjeavot ylittäviä alueita voida osoittaa lähivirkistysalueiksi.

- Pilaantuneiden maita jää uuden Lempääläntien linjauksen alle. Katualueiden ja hulevesien hallintaan suunniteltujen alueiden pima-määräyksiä on vielä täydennettävä.

Anni Nousiainen

ympäristösuunnittelija

0401391753

etu.sukunimi@tampere.fi



TAMPERE

Tampereen kaupunki

Kaupunkiympäristön palvelualue

Ympäristönsuojelu

Frenckellinaukio 2

PL 487

33101 Tampere

www.tampere.fi

Lähtettäjä: Lehtonen Sirpa Maarit <Sirpa.Lehtonen@tampere.fi> **Puolesta** kapakaava

Lähetetty: torstai, 17. marraskuuta 2022 7:36

Aihe: Tiedoksi asemakaava-aineistot nrot 8628 Peltolammi, Lakalaiva ja 8804 Peltolammi

Tiedoksi yksikölle,

Nähtäville on kuulutettu valmistelussa olevat asemakaava-aineistot koskien:

- **PELTOLAMMI, LAKALAIVA**, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8628. (TRE:1841/10.02.01/2017) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8628>
- **PELTOLAMMI**, koulun alueen muutos asumiseen, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8804. (TRE:216/10.02.01/2020) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8804>

Mahdolliset palautteet tulee toimittaa **15.12.2022** os. kapakaava@tampere.fi

Ystävällisin terveisin

Sirpa Lehtonen

kaavoitussihteeri

040 800 7904

sirpa.lehtonen@tampere.fi



TAMPEREEN KAUPUNKI

Kaupunkiympäristö

Kaupunkisuunnittelu

Asemakaavoitus

Frenckellinaukio 2 B

PL 487

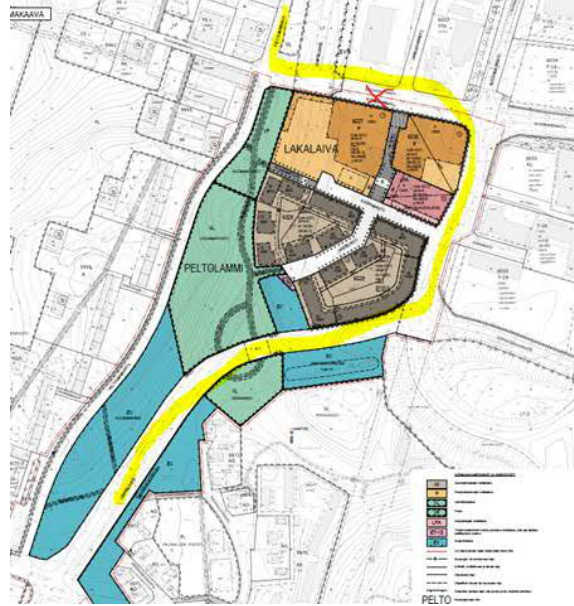
33101 Tampere

www.tampere.fi

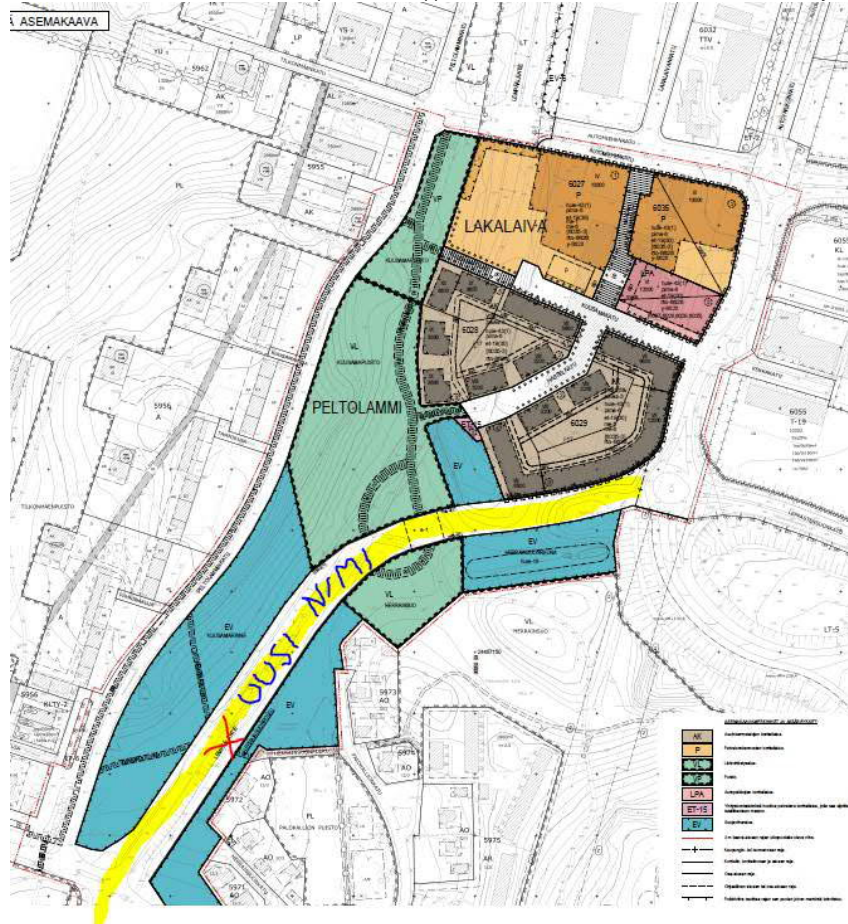
Lähetetty: Vesanta Tiina
Lähetetty: perjantai, 11. marraskuuta 2022 9:49
Vastaanottaja: Kotilainen Ilkka
Aihe: ak 8628/Lempääläntie

Moi!
Luonnoksessa on Lempääläntiessä ei-toivottu/-sallittu epäjatkuuuskohta.

Mikäli nimi halutaan säilyttää Lempäälän rajalle asti, osa Autovarikon- ja Automiehenkaduista vaihdetaan Lempääläntieksi.



Toinen keino hoitaa asia on, että Lempääläntien loppuosaa nimetään uudelleen alkaen Autovarikon- ja Leppästensuonkadun kiertoliittymästä.



Tämä jälkimmäinen tapa olisi osoitteenmuutosten kannalta parempi: kaksi uutta osoitetta uimarannoille ja yksi muuntamolle. Ensimmäisessä tapauksessa 4:lle yrityskäytössä olevalle osoitteelle tulisi muutos.

t. Tiina Vesanta
Paikkatietosuunnittelija
+358 40 1961 297
etunimi.sukunimi@tampere.fi
TAMPEREEN KAUPUNKI

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Kaupunkiympäristön suunnittelu
Kiinteistömuodostus
Frenckellin aukio 2 B
PL 487
33101 TAMPERE
www.tampere.fi

Lehtonen Sirpa Maarit

Lähettäjä: Heinonen Pekka
Lähetetty: keskiviikko, 7. joulukuuta 2022 12:50
Vastaanottaja: kapakaava
Aihe: VS: Tiedoksi asemakaava-aineistot nrot 8628 Peltolampi, Lakalaiva ja 8804 Peltolampi

Hei, ohessa viheralueet ja hulevedet yksikön hulevesipuolen kommentit.

PELTOLAMMI, LAKALAIVA, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8628. (TRE:1841/10.02.01/2017) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8628>

Hulevesiselvitys -ja suunnitelma laadittu luonnosvaiheessa. Päivitetään suunnitelmaa ehdotusvaiheessa.

PELTOLAMMI, koulun alueen muutos asumiseen, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8804. (TRE:216/10.02.01/2020) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8804>

Hulevesiselvitys -ja suunnitelma laadittu luonnosvaiheessa. Päivitetään suunnitelmaa ehdotusvaiheessa.

Pekka Heinonen

Erikoissuunnittelija, hulevesiasiantuntija

040 846 9458

pekka.heinonen@tampere.fi



TAMPERE

Tampereen kaupunki

Kaupunkiympäristön palvelualue

Kaupunkiympäristön suunnittelu

Viheralueet ja hulevedet yksikkö

Frenckellinaukio 2 B

PL 487

33101 Tampere

www.tampere.fi

Lähettäjä: Lehtonen Sirpa Maarit <Sirpa.Lehtonen@tampere.fi> **Puolesta** kapakaava

Lähetetty: torstai, 17. marraskuuta 2022 7:36

Aihe: Tiedoksi asemakaava-aineistot nrot 8628 Peltolampi, Lakalaiva ja 8804 Peltolampi

Tiedoksi yksikölle,

Nähtäville on kuulutettu valmistelussa olevat asemakaava-aineistot koskien:

- **PELTOLAMMI, LAKALAIVA**, hyvinvointikeskus, liiketilaa ja asumista, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8628. (TRE:1841/10.02.01/2017) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8628>
- **PELTOLAMMI**, koulun alueen muutos asumiseen, valmisteluaineisto, asemakaava nro 8804. (TRE:216/10.02.01/2020) <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8804>

Mahdolliset palautteet tulee toimittaa **15.12.2022** os. kapakaava@tampere.fi

Ystävällisin terveisin

Sirpa Lehtonen

kaavoitussihteeri

040 800 7904

sirpa.lehtonen@tampere.fi



Kaupunkiympäristö

Kaupunkisuunnittelu

Asemakaavoitus

Frenckellinaukio 2 B

PL 487

33101 Tampere

www.tampere.fi