



TAMPERE

xx.xx.20xx

KAARILA, HYHKYNLAAKSON UUSI ASUINALUE, asemakaava nro 8391

Diaarinumero: TRE:7585/10.02.01/2018, asian käsittely jatkuu kortilta TRE:1036/10.02.01/2011

PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

**Ehdotusvaiheesta nähtävilläoloaikana
2.6.-4.7.2022 saadut muistutukset 7kpl /
lausunnot 3 kpl / myöhästynyt palaute 2
kpl (yhteensä 12 kpl)**

kuva kohteesta



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Lausunnot:		
Pirkanmaan ELY-keskus: KULTTUURIYMPÄRISTÖ Aluetta kaavoitettaessa on keskeistä huomioida maisemaan kohdistuvien muutosten vaikutukset. Erityisesti suunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota näkymään Pispalanrinteen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön sekä Pyynikin-Pispalanharjun maisema-alueen suuntaan. Edelleen suunnittelussa tulee huomioida maakuntakaavan mukaisesta Pyhäjärven ympäristön kehittämisvyöhykkeestä johtuvat vaatimukset, jotka osaltaan asettavat yhdeksi suunnittelun lähtökohdaksi kulttuuriympäristön arvojen huomioon ottamisen ja säilymisen sekä edellyttävät järviympäristöön liittyvien laatutekijöiden huomioimista alueen suunnittelussa. Kaavan toteuttamisen myötä maisema tulee muuttumaan merkittävästi ja vain pieni osa avointa maisemaa tulee säilymään agraariyhteiskunnasta kertovana viitteenä. Kaavaratkaisua voidaan pitää kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutuksiltaan tyydyttävänä, kun otetaan huomioon kaavaan sisällytetyt määräykset, joilla varmistetaan	Merkittävin näkymä lounaan suunnalta kohti Pispalaa on huomioitu merkitsemällä näkymälinja niityksi ja rajoittamalla niitylle mahdollisesti istutettavien kasvien korkeutta. Näkymä Pispalan suuntaan moottoritieltä kapenee hieman, kun moottoritien meluvallia pidennetään. Suunnittelualueen rakennukset sijaitsevat pääosin alavalla alueella, joka on ilmeisestikin ollut entinen järvenlahti. Alueen ja Pyhäjärven välissä on harjanne, jolla sijaitsee pientaloja. Alueelta ei ole näkymiä Pyhäjärvelle kuin osasta joidenkin kerrostalojen ylimmistä ikkunoista. Järvi ei käytännössä voi merkittävästi vaikuttaa alueen luonteeseen.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
rakentamattomaksi jäävällä osalla merkittävien näkymien säilyminen. ILMASTO Kaavan yhteydessä laadituissa selvityksissä eikä myöskään kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa ole käsitelty ilmastovaikutuksia lainkaan. Kaavoitettaessa uusia asuinalueita tulisi selvittää kaavan toteuttamisen ilmastovaikutukset ja pyrkiä kaavaratkaisulla ja kaavaan liitettävin määräyksiin edistämään ilmastomyönteistä toteutusta. Jatkossa osana ilmastovaikutuksia on tarpeen huomioida myös ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulma. MELU Suunnittelualue rajoittuu Nokian moottoritiehen, jonka melu leviää suunnittelualueelle. Liikenteestä aiheutuvan melun hallinta asettaa kaavasuunnitteluun erityisiä haasteita mm.	Asemakaavahanke on käynnistynyt ja edennyt pitkälle ennen kuin ilmastovaikutusten arvioinnin tarpeesta kaavoitustöiden yhteydessä on ollut nykyiseen tapaan mukana. Ilmastovaikutusten arviointiin käytettävät työkalut kuten Ympäristöhallinnon KILVA-työkalu soveltuvat parhaiten kaavatyön alussa tehtävään arviointiin ja näin kaavatyön lähtöarvojen asettamiseen jne. Kaavassa on usealla tapaa pyritty huomioimaan alueen ympäristövaikutukset ja myös ilmastovaikutukset. Kaavahanke on ollut Tampereen kaupungin viherkerrointyökalun pilottikohde; kaavassa on mahdollistettu puurakentaminen; rakentamista on keskitetty, jotta kaava-alueelle jäisi niittyä ja metsikköä; puustoisimpia alueita on säilytetty; puistoon on suunniteltu hulevesipainanne, joka pystyy tasoittamaan rankkasateiden hulevesihuippuja ja lisää alueen ekologista monimuotoisuutta; kaupunkipientalojen kattolappeille suositellaan sijoitettavan aurinkopaneeleita; alueelle tulee kaukolämpö. Tehtyjen meluselvitysten perusteella moottoritien aiheuttama A-painotettu keskiäänitaso päiväaikaan LA_{eq,7-22} (melu) nykytilanteessa ylittää lähes koko	Selostukseen lisätään kohta ilmastovaikutuksista

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
rakennusten sijoittelun, rakenteiden melunpitävyyden ja asuntojen parvekkeiden suuntautumisen osalta. Kaavaehdotuksen annetut melua koskevat määräykset perustuvat Tampereen kaupungin omiin melulinjauksiin. ELY-keskus toistaa luonnosvaiheessa esittämänsä kannanoton ja korostaa, että meluvaikutusten arvioinnissa ja määräyksiä annettaessa tulee noudattaa valtioneuvoston päätöksen (VNP 993/1992) mukaisia ohjearvoja, jotta taataan viihtyisän ja terveellisen asuin ympäristön toteutuminen. Valtioneuvoston ohjearvoista poikkeavia melumääräyksiä sovellettaessa tulee ottaa huomioon, että asuin ympäristön laatuvaatimusten heikentämisellä saavutettavat hyödyt useimmiten kohdistuvat rakennuttajien tai maanomistajan hyödyksi, joka muodostuu tietoisena riskin ottamisena ihmisten terveydelle ja viihtyisyydelle. Melulinjauksia sovellettaessa ja uusia merkittäviä asuin alueita melualueelle kaavoitettaessa tulisi aiheuttavia hyötyjä ja haittoja arvioida myös riittävän laajasti kaupungin mittakaavassa. Esimerkiksi Kuopiossa ja Jyväskylässä (THL 2017) tehtyjen	moottoritien ja Simolankadun välisellä asuin alueella 55 dB ja monin paikoin 60 dB. Yöaikaan melu ylittää suurella osaa samaista aluetta 50 dB ja pienellä osalla 55 dB. Tehtyjen meluselvitysten perusteella kaavahankkeen mukainen rakentaminen ja siihen liittyvä meluvallin/meluesteen korotus helpottaa olemassa olevien pientalojen meluhaittoja merkittävästi ja myös uudisrakennusten meluhaasteet ovat ratkaistavissa asuntopohjilla ja parvekkeiden sijoittelulla. Kaavaehdotuksessa noudatetaan edelleen Tampereen kaupungin melulinjauksia. Kaavassa on otettu meluselvitysten tulokset huomioon ja ohjattu rakennusmassojen kokoa ja sijoittelua tonteille siten, että asuinrakennusten korttelialueille syntyy melulta suojaisat leikki- ja oleskelupihat, joilla ohjearvot eivät ylity. Pihoille ei saa sijoittaa autopaikoitusta. Melumääräyksillä on ohjattu rakenteiden äänenpitävyyttä ja asuntojen sijoittelua niin, että Tampereen kaupungin melulinjauksen mukaiset arvot täyttyvät:	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
selvitysten mukaan melulle altistuminen voi aiheuttaa merkittäviä kustannuksia. THL:n selvityksen mukaan kustannukset vuositason olivat kummassakin kaupungissa laskennallisesti yli 20 miljoonaa euroa. Kaavan ehdotusvaiheessa on laadittu uusi melumallinnus (A-insinöörit 4.3.2022). Mallinnuksen perusteella arvioituna kaava-alueen lounaisosan puistoalueella (VP) korotetulla ja pidennetystä meluvallista huolimatta ylittyy ulko-oleskelualueiden päiväajan ohjearvo (LA,eq 55 dB) ja myös yöajan ohjearvo (LA,eq 45 dB). Ohjearvoon pääseminen edellyttäisi selvityksen mukaan meluvallin korottamista noin +12 m tien pinnasta, mikä ei ole käytännöllistä vallin tilantarpeen vuoksi. Meluhäiriön vuoksi puistoalueen lounaisosaan merkinnän (VP) sijaan soveltuvampi olisi EVS- kaavamerkintä ja määräys. Melun hallinta on pyritty kaavaehdotuksen mukaisessa ratkaisussa huomiomaan rakennusmassojen sijoittelun keinoin sekä tähän liittyvin kaavamääräyksiin. Melumallinnuksen perusteella rakentamiseen osoitettujen kortteleiden ulko-oleskelualueet voidaan sijoittaa pääosin siten, että VNP 1993/992 mukaiset suunnittelun ohjearvot alittuvat. Ns. townhouse-korttelin (kortteli 1182, AP-38) kollisnurkan piha-alueilla ylittyy kuitenkin yöajan ohjearvo (LA,eq,45dB). Ratkaisuksi esitetään 2,8 m	Puistoalue jatkuu mainitun kohdan itä- ja länsipuolella ja mainitulla kohdalla päiväajan melu ylittää ohjearvot ainoastaan suhteellisen kapealla kaistaleella. Mainittu alueenosan merkintä muutetaan ja liitetään Mikel Mattsonin piennar nimiseen suojaviheralueeseen. Yöajan melusta meluseinän kanssa laaditaan tilannekuva, joka liitetään kaavamateriaaleihin. Meluselvityksen mukaan kyseisen pihan meluohjearvot ylittävä melu ei ole ratkaistavissa	Mainittu alueenosan merkintä muutetaan ja liitetään Mikel Mattsonin piennar nimiseen suojaviheralueeseen. Yöajan melusta kyseisessä kohteessa on laadittu uusia mallinnuksia. Tonttia on levennetty ja rakennusalan

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
korkean meluseinän toteuttamista. Meluseinän vaikutusta oleskelualueeseen on tarkasteltu meluselvityksessä vain päivämelun osalta. Näiltä osin vaikutusten arviointia tulisi täydentää siten, että arvioidaan tilanne yöajan kannalta ja varmistetaan myös mahdollisuus ko. korttelin osalla tuulettaa asuntoja sellaiselta julkisivulta, jossa myös yöajan suunnittelu ohjearvo (LA_{eq},45dB) täyttyy. Suunnittelualueella asuntojen avautumista on meluselvityksessä tarkasteltu kaupungin omien melulinjausten lähtökohdista ja kaavaan on sisällytetty määräys ” Jos asunnon ulkoseinään kohdistuvan melun päiväajan keskiäänitaso on 65 dB - 70 dB, tulee asuntojen avautua myös hiljaiselle puolelle (päiväaikaan alle 55 dB)”. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavamääräystä on tarpeen tarkistaa siten, että edellytetään julkisivuun kohdistuvan päivämelutason ollessa 55–60 dB(A) huoneiston avautuminen talon sellaiselle julkisivulle, jossa piha-alueen (VNp:n 993/1992) mukaiset melun ohjearvot täyttyvät sekä päivällä, että yöaikaan. Terveellisen asuinympäristön kannalta ongelmallista kaavaratkaisussa kuitenkin edelleen on, että osalla korttelialueita ei saavuteta ylempien kerrosten kohdalla päivä eikä yöaikaan hiljaisen julkisivun vaatimusta. Hiljaisella julkisivulla tarkoitetaan rakennuksen sivuja, jolla melutaso alittaa päivällä 55 dB(A) ja yöllä alle 45 dB(A). Meluselvityksen	pelkällä meluseinällä, johtuen viereisen pysäköintirakennuksen yli tulevasta melusta. Päivitetyn meluselvityksen mukaan koillisimman kaupunkipientalon oleskelualueen yöajan melutilanne on ratkaistavissa muuttamalla kaupunkipientalon rakennusala L-kirjaimen muotoiseksi, jolloin rakennuksen lounaispuolelle muodostuu melulta suojattu alue. Kaupungin käsityksen mukaan ohjearvoilla tavoitellaan melulta riittävästi suojattuja ulko-oleskelualueita, ei ulkoseiniä tai julkisivuja. Melumallinnuksesta on korttelin 1179 tonteilla 5–7 jäänyt pois korttelien luoteiskulman ylimmän kerroksen parvekkeet, jotka suojaavat ylimpien kerrosten pihanpuolta melulta. Muut meluhaasteet ovat ratkaistavissa asuntopohjilla ja parvekkeiden sijoittelulla.	muoto on muutettu L-kirjaimen muotoiseksi.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
perusteella korttelissa 1179 tontin 5 pohjoisimman rakennusmassan kohdalla ei ylimmässä kerroksessa ole mahdollista sijoittaa asuntoja siten, että ne avautuisivat hiljaisen julkisivun puolelle. Myös ns. Town house (AP-38) korttelissa ylimmän kerroksen julkisivuilla yöajan ohjearvo ylittyy. Parvekkeiden sijoittamisen osalta terveellinen ja viihtyisä asuinympäristö edellyttää, että melun ylittäessä julkisivulla 60 dB parvekkeita ei sallittaisi sijoitettavaksi julkisivulle lainkaan. Kaavamääräyksissä tulisi selkeästi edellyttää, ettei suunnittelualueen parvekkeilla tai kortteleiden oleskelualueilla liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso saa ylittää suunnittelun ohjearvoa (VNP 993/1992) päiväaikana 55 dB (LA,eq,7–22) tai 45 dB yöaikana (LA,eq,22–7). Huoneistojen avautumista/tuuletettavuutta hiljaisen julkisivun puolelle ei voi korvata järjestämällä tuuletusta suljetun lasitetun parvekkeen kautta tai koneellisella ilmanvaihdolla. Meluvaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon, että parvekelasituksella tarkoitetaan rakennetta, jossa lasit aukeavat ja niiden väliin jäärajo (tuulettuminen). Tällöin ulko-oleskelualueen suunnitteluohjearvon tulee edelleen täyttyä	Townhouse- eli kaupunkipientalokorttelissa kullekin tontille tai rakennusosalalle saa sijoittaa ainoastaan yhden asunnon. Jokaisella asunnolla on myös ns. hiljainen puoli ja ulko-oleskelualue. Se, että osassa asuntoa eli ylimmässä kerroksessa ei ole ns. hiljaista puolta ei kaupungin näkemyksen mukaan ole este kaavan toteuttamiselle. Parvekkeiden melua pystytään vähentämään rakenteellisilla ratkaisulla kuten melunlähteen puoleisella umpinaisella meluta suojaavalla parvekeseinällä, rakentamalla parvekkeet kokonaan tai osin sisäänvedettyinä jne.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
parvekkeella. Mikäli lasitus on ulkoseinän kaltainen, joko kiinteä tai avattava, kyseessä on viherhuone, jolloin tila on katsottava puolilämpimäksi tai lämpimäksi huoneiston osaksi mutta ei kuitenkaan asuinhuoneeksi. Myös viherhuoneen osalta suunnittelussa tulee soveltaa ulko-oleskelualueen meluohjearvoja. Lisäksi tulee ottaa huomioon, ettei viherhuoneen taakse tule sijoittaa huonetiloja, joihin raitis ilma otettaisiin vain viherhuoneen kautta. LUONTO Kaava-alueelta on tehty luontoselvitys 2019 (kasvillisuus, lepakko ja liito-orava) ja täydentävä liito-oravaselvitys 2021. Selvityksissä ei ole todettu lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Alueelta on kuitenkin kaupungin ympäristönsuojeluun ilmoitettu 2018–2020 havaintoja liito-oravasta. Havaintoalue on osin sisällytetty kaavan VP-6 alueeseen. Ko. alueen toteutuksessa tulisi kiinnittää VP-6-alueella olevan liito-oravan mahdollisen kulkureitin/ ruokailualueeksi soveltuvan alueen yhteyksien jatkuvuuteen kaava-alueen ulkopuolisiin osiin, esim. istutusten avulla. LIIKENNE Valtatien 12 alueelle ja sen lähialueella tapahtuvan rakentamisen ja maisemanhoidon sekä	Mahdollinen liito-oravien kulkureitti on huomioitu mainitulla VP-6 alueella ja sen luoteispuolella olevan Kerttupiiankujan varteen istutettavaksi määrättyllä puurivillä. Puuriviä käyttäen alueella mahdollisesti liikkuvat liito-oravat pystyvät tulevaisuudessa kulkemaan moottoritien varren meluvallille, jolle on määrätty istutettavaksi havu- ja lehtipuita sekä pensaita luonnonmetsikköä vastaavalla tavalla. Tampereen kaupunki viittaa 23.5.2021 päivätyn asemakaavan valmisteluvaiheen palaute- ja vastineraporin sisältöön.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
meluntorjunnan toteuttamisen osalta ELY-keskus viittaa 5.1.2021 lausunnossa esiin nostamiinsa seikkoihin.		
Pirkanmaan maakuntamuseo: Edellisten kaavavaiheiden lausunnoissa maakuntamuseo on suhtautunut kriittisesti uudisrakentamiseen aiheuttamiin muutoksiin avoimessa maisematilassa ja historiallisten maisemaelementtien, kuten 1700-luvun tilustien katoamiseen. Luonnosvaiheeseen verrattuna kaava-aluetta on laajennettu koilliseen, Mattilankadulle ja sen koillispuoleiselle viheralueelle. Alue ei ole sisältynyt arkeologisen inventoinnin (2019) alueeseen. Alueen arkeologista potentiaalia voidaan kuitenkin pitää vähäisenä, eikä maakuntamuseo edellytä inventoinnin täydentämistä. Muita selkeitä muutoksia luonnosvaiheeseen verraten ovat eteläosan korttelien kerrosluvun lasku, istutusmääräysten tarkentaminen Simolan talon näkymälinjalla sekä länsiosan kerrostalojen korvaaminen townhouse -tyyppisillä pientaloilla. Muutokset ovat kulttuuriympäristön kannalta myönteisiä, sillä ne edesauttavat Simolan talon maisemallisen aseman ja valtakunnallisesti arvokkaan Pispalanharjun näkymien säilymistä.	Merkitään asia tiedoksi. Merkitään asia tiedoksi.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Maakuntamuseo toistaa aiemman huomionsa, että kaavan mukaisen rakentamisen myötä menetetään suurelta osin satoja vuosia avoimina säilyneet Hyhkyn kylän vanhat peltoalueet, jotka ovat yksi viimeisistä agraariyhteiskunnasta kertovista jäänteistä Tampereen keskustan tuntumasta. Maisemallisia muutoksia on tuotu esiin vaikutustenarvioinnissa, mutta historiallisen peltomaiseman menetystä on syytä tuoda esiin vielä painokkaammin. Valitettavaa on myös, ettei 1700-luvun tilustien säilyttämistä ole nähty mahdollisena. Pirkanmaan maakuntamuseo kuitenkin katsoo, että kokonaisuutena esitetty kaavaratkaisu on kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta hyväksyttävissä.	Kaavaselistusta täydennetään vaikutusten arvioinnin osalta. Merkitään asia tiedoksi.	Kaavaselistusta on täydennetty.
Pirkanmaan pelastuslaitos: Tampereen aluepelastuslaitoksen yksiköt eivät tämänhetkellä paloasemasijoituksella tule tavoittamaan suunniteltua asuinalueita toimintavalmiudesta annetun ohjeen mukaisessa ajassa. Riittävä toimintavalmius saavutetaan siinä vaiheessa, kun Tampereen läntiselle alueelle saadaan uusi paloasema. Kaavoitettavan alueen lähistöllä ei ole sellaisia toimintoja, jotka aiheuttaisivat vaaraa alueella.	Merkitään asia tiedoksi. Merkitään asia tiedoksi.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Asuinkerrostaloasuntojen varatie tulee järjestää joko pelastustiejärjestelyllä tai omatoimisen poistumisen mahdollistavalla järjestelyllä. Jos varatie tukeutuu pelastustiejärjestelyyn, niin jatkosuunnittelussa tulee esittää ajoyhteydet pihoihin ja myös huomioida, ettei esimerkiksi istutettavaksi suunnitellut puut estä nostotoimintaa. Jos pelastustiet sijaitsevat kaupungin hallinnoimilla kevyenliikenteen väylillä tai vastaavilla, tulee väylien kunnossapito etenkin talvikunnossapito varmistaa kaupungin kanssa.	Pelastusteiden tarve on huomioitu asemakaavan suunnittelussa ja kaavan yhteydessä laadituissa katu- ja viheralueiden yleissuunnitelmissa. Yksittäisten rakennusten ja asuntojen poistumisreitit ratkaistaan rakennuslupavaiheessa.	
Muistutukset:		
1. Hyhkyn kyläyhdistys: Asemakaavaehdotuksessa ilmoitatte, että ”Siitä huolimatta, että kaupunki ei moottoritien melun takia voi osoittaa niittyä virkistysalueeksi eikä rakentaa esim. pelikenttiä, latuja tai virkistysreittejä alueelle, kaupunkilaiset voivat niin halutessaan kulkea tai oleskella niityllä.” Hyhkyn kyläyhdistys huomauttaa, että asemakaava tehdään tulevaisuuteen, joten on otettava tarkasti huomioon sen tuomat muutokset. Sähköautojen huomattava lisääntyminen tulee hiljentämään liikenteen melua. Lisäksi moottoritie tulee muuttumaan bulevardiksi kaupungin voimakkaasti rakentuessa ja laajetessa sen varrelle kohti Nokiaa, mikä tulee viimeistään toteuttamaan liikenteen rajoittaminen vähintään 80 km/h. Lisäksi	Muistutuksessa ollaan oikeassa siinä, että asemakaava tehdään palvelemaan tulevaisuutta ja kaava voi olla voimassa useita vuosikymmeniä. Asemakaavan on oltava kuitenkin toteutettavissa, kun se on saanut lainvoiman. Mikäli, jokin alue osoitetaan kaavassa puistoksi, sen on oltava olosuhteiltaan sopiva puiston rakentamista varten heti kun kaava astuu voimaan. Asemakaavassa ei voi olla määräyksiä tai aluevarauksia, joissa sanotaan	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
tulevat uusien saarien ja Santalahden ja Niemen rannan jne. kaupungin lännen kasvu vaatimaan isoja muutoksia moottoritien nopeusrajoituksiin ja risteyksien rakentamiseen. Tämän kaiken muutoksen näemme tulevaisuudessa tuovan meille maisemaniitystä tärkeän virkistysalueen perhepuistona. Sen takia asemakaavamuutoksen tulee palvella myös tätä tulevaisuutta ja miettiä kulkuyhteydet sitäkin palveleviksi. Alueen asukkaat tarvitsevat avoimelle niittyalueelle valmiiksi rakennettuja virkistysreittejä, päiväkotilaiset ja koululaiset kaupungin rakentamia latuja ja kaikki pelikenttiä. Tähän pitää löytyä tahtotilaa ja tulevaisuuden tarpeiden ymmärtämistä jo uusien asukkaidenkin osalta. Punkkiniitylle harvempi haluaa samoamaan, joten vaadimme edelleen maisemaniityn suunnittelua virkistyskäyttöön, jossa se jo nyt on. Rakennusyhtiö Pohjola on kertonut asukkaille, että alueen rakentaminen mahdollistaa kaupungin virkistysalueen rakentamisen maisemaniitylle. Kiitämme että olette jättäneet asemakaavaan tilaa liittymälle moottoritiehen: Autoliikenteen verkko (tuleva) (Oheismateriaali sivu 10) ”Uutta maankäyttöä palvelevat tonttikadut + mahdollinen yhteys Nokian Moottoritielle, jos se muutetaan kaduksi.” Se on tulevaisuutta.	esimerkiksi, että aluetta voidaan kehittää puistona, kun liikennemelu vähenee. Lähellä suunnittelualuetta länsipuolella on Hutikonpuiston leikkipaikka, joka on käytettävissä ja joka on kaupungin kunnostussuunnitelmassa. Valitettavasti tämä ei ole melun takia mahdollista.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Tässä suunnitelmassa 1100 asukkaan ainoa autolla ajoreitti on yhteys Mattilankatuun ja liikenteen arvioidaan lisääntyvän yksityisautoilussa 89 %, mikä huolestuttaa alueen asukkaita. Kiitämme siitä, että olette ottaneet vaatimuksemme yhtenäisestä viher- ja virkistysalueesta ympäri Hyhkynlaakson jo osin huomioon. Uusi suunnitelma ei kuitenkaan riitä, jos arvioidaan käyttäjien määrää tulevaisuudessa, mitä vanhat ja uudet 1100 asukasta sekä moottoritien toiselle molemmiin puolin kaavailtujen valtavien asuinalueiden väestö alikulunkin kautta tarvitsee. Vaadimme että ekologinen virkistysyhteys toteutuu ympäri Hyhkynlaakson asuinalueen kaikkien kuntalaisten hyväksi. Sille pitää löytää vielä lisää tilaa nyt varsinkin eteläosasta Lucian puistosta länteen Mattilankadulle asti. Moottoritien ja itäisen osan rakennusten väliin tulee jäädä enemmän avointa luonnontilaa jo tulevaisuuden virkistysalueenkin tarpeisiin. Toivomme että viherrakentamisessa suositte niityn rakentamista tällekin alueelle kuten koko maisemapuistoon. Vastustamme alueen nyt tehtyä laajentamista nykyiseen esitykseen. Käsittämätöntä on, että vieläkään ei ole saatu matalaa rengasmeluvallia moottoritien ja maisemapellon väliin, vaikka Hyhkin kyläyhdistys on sitä useasti vaatinut. Se on nyt ensimmäiseksi hoidettava ennen rakentamista, jotta alueen	Tehdyn liikenteen sujuvuusmallinnuksen mukaan alueen katuverkko kestää uuden asuinalueen liikenteen ilman kohtuutonta ruuhkautumista. Alueen laidoille toteutuu ekologinen yhteys ja viheryhteys säilytettävien ja istutettavien puurivien sekä luonnonmukaisesti hoidettavien alueenosien kautta. Virkistysyhteys toteutuu alueella Lucia Juhantytären puiston, Sunniva Karvolan polun ja Sipi Simolan rinteen, Sunnivankujan ja Hyhkynlaaksonkadun kautta. Kuten muistutuksessa todetaan, alueelle on tehty meluselvitys, jonka mallinnusten perusteella melukaiteesta ei olisi merkittävää hyötyä. Ilman melukaidetta melu ylittää päiväaikaan koko kerrostalojen ja moottoritien välillä 60 dB ja samoin	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
melutasoa voidaan silläkin jo hieman alentaa. Ilmoitatte, että ”tehdyn meluselvityksen mukaan melukaiteesta rengasmelua vastaan ei olisi riittävästi hyötyä niin, että sillä olisi vaikutusta kaavan käyttötarkoituusalueiden rajoihin.” Kyllä matalakin rengasmeluvalli vähentää melua alueella, vaikkei se ”riittävää” olisikaan. Varsinkin kun sitä peilaa takaisin tien toiselta puolelta vielä Haapalinnan kerrostalot. Maisemaniityn näköyhteyttä ne eivät häiritsisi eikä kustannus ole iso. Huomautamme, että olemme ottaneet osaa Tampereen kaupungin avoimet maisemat suunnitteluun ja ottaneet vahvasti kantaa myös tämän kansallismaiseman, maisemaniityn suojeluun. Ohjeistatte että ”niitylle ei saa istuttaa maisemanäkymiä haittaavia yli 5 m korkeita kasveja.” Niityllä ei voi kasvaa alle 5 metrisiä puita vaan kohta on korjattava niin, että niityllä voi kasvaa vain niittykasveja. Ymmärrämme että talojen välissä voi kasvaa puita, mutta nekin mieluummin matalia pensaita, jotta avoimet maisemat toteutuvat. Agraariyhteiskunnasta kertovat ja nykyisäkin kaupunkilaisia sykähdyttävät avoimet niittymaisemat tulee säilyttää ilman puita ja siitä teillä on ihan oma suunnitelmakin. Pois puut koirapuiston ympäriltä ja Mikael Matssonin pientareen niityltä sekä Mattilankadun varrelta Sunnivan kureniityn laidalta. Ne haittaavat avointa näkymää.	melukaiteen kanssa. Eroa on moottoritien läheisyydessä, jossa ilman melukaidetta melu ylittää 65 dB n. 60 metriä leveällä vyöhykkeellä ja kaiteen kanssa n. 50 m leveällä vyöhykkeellä. Uudisrakennusten alimpien kerrosten julkisivuihin kohdistuva melu vähenee melukaiteen avulla 3–4 dB. Ylempiin kerroksiin kohdistuvaan meluun kaiteella ei olisi vaikutusta. Kaiteella toisin sanoen olisi korvin kuuluva vaikutus maantasossa, mutta ei niin merkittävä, että suojaviheraluetta voitaisiin osoittaa muuhun käyttöön. Hyhkynpoukamantörmää tulee kaavamääräysten mukaisesti hoitaa avoimena maisema- tai käyttöniitynä eli mitään suuria puuryhmiä ei niitylle sallita. Kaavassa ei kuitenkaan haluta estää yksittäisiä puita tai pieniä parin-kolmen puun puuryhmiä. Koirapuiston ympärille tarvitaan puita paikoittaiseen varjostukseen, jotta puiston käyttäjät eivät ylikuumene auringon porottaessa kirkkaalta taivaalta. Mikael Mattssonin piennar on kuusimetriä korkean meluvallin/meluesteen takana moottoritieltä katsottaessa. Meluvalli on tarkoitus istuttaa luonnonmetsikköä vastaavalla tavalla, joten pientareelle istutettavilla puilla ei ole merkittävää maisemallista vaikutusta.	Koirapuiston ja sitä ympäröivän istutettavan alueen raja-alue on muutettu ohjeelliseksi. Istutettavien

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Arvostamme luonnon monimuotoisuuden ja ekologisen käytävän säilyttämistä koirapuiston sijaan Vaakko-ojan ja moottoritien väliin. Koirapuiston rakentamisessa tulee kuitenkin ymmärtää Haapalinnan kylän asukkaiden tarve kulkea maisemaniityllä ja asettaa se niin että luonnollinen kulku ei häiriinnyt tulevaisuudessakaan, kun perhepuisto saadaan alueelle. Nykyisinhän niityllä on jo vuosikymmeniä kulkenut polku, joka lähtee Mattilankadulta heti Vaakko-ojan sillan vierestä. Tämä mahdollisuus kulkea pitää säilyttää koirapuiston lisäksi. Nyt koirapuisto estää tämän läpikulun yli niityn. Koirapuisto tulisi siirtää enemmän ylös moottoritien läheisyyteen tulevan virkistysalueen tieltä. Toivomme että koirapuisto rakennetaan mahdollisimman pian alueen koira-asukkaiden iloksi. Pyöräliikenteestä otettava huomioon Hyhkyn koulun koululaisten ja kentän käyttäjien tarpeet eli koululaiset tarvitsevat yksin pyörällä kulkiessaan yhdistetyt pyörä- ja jalkakäytävät edelleen turvallisuuden nimissä eikä sen takia voi siirtää pyöräliikennettä ajoradalla (Oheismateriaali Pyöräliikenteen selvitys).	Koirapuiston sijoittelussa on ajateltu, että suunnitellussa sijainnissa se sijaitsee matalassa painanteessa ja Hyhkynpoukamanmetsän katveessa, jonka ansiosta se ei vaikuta maisemaan yhtä voimakkaasti kuin jossain muualla. Mattilankadulta kulkijat voivat siirtyä niitylle myös nykyistä polkua eteläisemmästä kohdasta. Alle 12-vuotiaat voivat pyöräillä jalkakäytävällä. Ainoa kohta kaava-alueen kevyenliikenteen reiteillä, jolla muiden pyöräilijöiden on mahdollisesti pyöräiltävä ajoradalla, on Sunnivankuja. Sunnivankujan liikennemäärien tulisi olla kohtuullisen pieniä eli eteläisen pysäköintialueen alle 50 autopaikkaa ja päiväkodin autopaikat ja saattoliikenne. Saattoliikenne voi kylläkin aamuisin ja iltapäivisin olla ajoittain melko vilkasta. On täysin normaalin käytännön mukaista, että vähäliikenteisellä tonttikadulla pyöräily suunnitellaan tapahtumaan ajoradalla. Tehtyjen selvitysten ja liikennemallinnusten perusteella Peurankadun ja Pispalan valtatie liittymä kykenee hoitamaan liikennemäärien lisäyksen ilman merkittäviä ongelmia.	puiden määrää on vähennetty.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Alueen liikenteeseen liittyen tulee ottaa huomioon, että jo nyt Puu-Hyhkyn alueelta tulee iso osa liikennettä Peurankadun ja Pispalan valtatie liittymään, koska Hyhkynkadulta on vaikeaa ja vaarallista kääntyä ruuhka-aikoina vasemmalle kohti moottoritien risteystä. Ilmansaasteiden lisääntyminen alueella automäärien kasvaessa huolettaa edelleen asukkaita. Kiitämme siitä, että kuusikerroksisista rakennuksista on luovuttu ja pyydämme edelleen harkitsemaan vain enintään neljäkerroksisia rakennuksia alueelle.	Uudisrakennusten ja niiden liikenteen lisäyksellä moottoritien ja nykyisen asutuksen jo aiheuttamiin vaikutuksiin ilman laatuun ei pitäisi olla merkittäviä vaikutuksia. Alueen korkeimmat rakennukset tuleva moottoritien melun puolelle suojaamaan niiden takana olevia rakennuksia ja alueita melulta. Olemassa olevien pientalojen läheisyyteen sallitaan enintään 3–4 kerroksisia rakennuksia.	
2. As Oy Kaarilantuvat: <i>1) Uudiskohteiden poikkeava tyyli ja suuri kerroskorkeus olemassa olevaan rakennuskantaan nähden:</i> Suunniteltu tyyli ei vastaa lainkaan alueellemme ominaista idyllistä, vihreää ja suojaisaa pientaloasutusta. Edelliseen kaavaluonnokseen verrattuna parannusta on tapahtunut hieman, mutta silti kerrostalojen suuri massa ja kerroskorkeudet eivät ole alueelle sopivia. Taloyhtiömme mielestä eri rakennuskokonaisuuksissa kerrostaloista townhouse tyyppisiin pientaloihin pitäisi kerroskorkeutta laskea vähintään yhdellä tai useammalla kerroksella, jotta uudisrakentaminen sopisi paremmin olemassa olevaan rakennuskantaan.	1) Alueen olosuhteiden vuoksi pientalorakentaminen ei sovi kaikkialle suunnittelualueella. Kaupunki kasvaa ja uusia asuinalueita tarvitaan. Suunnittelualue on taajama-alueen keskelle jäänyt rakentamisesta vapaa alue, kunnallistekniikan ja kohtuullisen hyvien ja kehittyvien liikenneyhteyksien varrella lähellä Tampereen keskustaa. Tällaisen alueen rakentaminen on kaupungin kannalta järkevää. Melun takia aluetta ei voi osoittaa ulkoiluun tai virkistykseen, mutta Kerrostaloilla ja niiden sijoittelulla voidaan saada alueelle melulta suojattuja pihvoja ja ulko-oleskelualueita.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Massatuotannon tuloksena syntynyt tiivis ja maisemat peittävä kerrostaloasuminen ei varmasti ole lähellekään parasta, mitä tällä uniikilla alueella olisi tarjota uusille asukkaille. Alueen kehittäminen ja palveluiden parantaminen on kannattavia tavoitteita ja lisääntyvälle pientaloa-asutukselle alueella on tarvetta, mutta kaavan esittämä kerrostalojen massa ei sovi alueelle. <i>2) Rakennustiheys ja asukasmäärän merkittävä kasvu:</i> Toivomme että lopputulos tulee olemaan huomattavasti suunniteltua maltillisempi kokonaisuus, jossa asuinpinta-alaa tulee olemaan paljon vähemmän ja huomattavasti väljemmin sijoiteltuna. Uudiskohteet ovat lisäksi tulossa tämän suunnitelman mukaan liian lähelle matalaa vanhaa rakennuskantaa. Asuinalueen tulisi säilyä väljänä ja luontoa kunnioittavana, jotta sen viehättävyys ja ennen kaikkea arvo säilyy niin vanhoille kuin uusillekin asukkaille. Uudiskohteiden sijoittuminen näin lähelle vanhaa kantaa lisää toki myös rakentamisen aikaisia meluhaittoja vanhoille asukkaille. On myös ilmennyt huolta mahdollisista paalutuksen aiheuttamista vaurioista vanhalle rakennuskannalle. Maaperä on sen verran alavaa ja vettä seisottavaa, että paalutusurakka tulee varmaan olemaan melkoinen.	2) Alueen kehittäminen väljästi rakennettuna pientaloalueena ei ole mahdollista moottoritien melun ja perustamisolosuhteiden vaativuuden vuoksi. Taajamassa asuttaessa on varauduttava ajoittaisiin rakentamisen aiheuttamiin muutoksiin, meluun ja muihin häiriöihin. Rakentamisesta ja paaluttamisesta aiheutuvaan tärinään otetaan kantaa yleismääräyksen kohdassa: ”Tontin rakennuttamisessa rakennuttajan tulee huomioida paaluttamisesta ympäristöön aiheutuvat haitat (kuten tärinä ja melu) ja suojaustoimenpiteet riskikartoituksen avulla. Rakentamisaikana tärinän vaikutuksia on tarkkailtava tärinämittareilla rakennuspaikkaa lähinnä olevalla asuinalueella.” 3) Uusia moottoriajoneuvoliikenteen läpiajoreittejä ei ole tulossa. Kaikki alueen moottoriliikenne, lukuun	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<i>3) Lämpiliikenteen kasvu alueella:</i> Suunnitelmissa on kaavailtu paljon läpikulkua lisääviä reittejä myös vanhan rakennuskannan alueella, jotka tulevat osaltaan vähentämään yksityisyyden ja suojaosan asumisen tuntua. Toivomme että läpikulkua voitaisiin pyrkiä rajoittamaan mahdollisimman vähäiseksi. Monet alueen asukkaista ovat alun perin halunneet muuttaa tänne juuri sen vuoksi, että liikennettä on vähemmän ja asuminen on keskusta-asumiseen verrattuna huomattavasti rauhallisempaa. <i>4) Viheralueiden vähyys ja luonnonvaraisten eläimien reviirin tuhoaminen:</i> Suunnitelmiin on varattu aivan edelleenkin aivan liian vähän viheralueita, vaikka edellisestä kaavaluonnoksesta viheralueita on lisätty, ovat ne silti laiha lohtu luonnontilaisen niityn menettämisestä. Myös parkkipaikat näyttävät vievän huomattavan suuren alan, niitä näyttää olevan jopa talojen sisäpihoilla istutuksien sijaan. Myös luonnonvaraisten lajien reviirin katoaminen on suuri sääli, sillä tällä alueella on saanut ihastella aikaisemmin niin peurojen, rusakkojen kuin fasaanienkin touhuja.	ottamatta Simolankadun varren viittä pientaloa, tulee kulkemaan Mattilankadulle nykyisen Ranta-Kaarilan pientaloalueen ulkopuolelle. Liikenteestä suurin osa tulee jatkamaan siitä Peurankadun ja Pispalan valtatie risteykseen. Kevyenliikenteenväyliä tulee varsinaisesti yksi uusi eli Sunniva Karvolan polku, joka jatkuu Lucia Juhantytären puistossa itä-länsi suuntaisena. Sipi Simolan rinne ja Sunnivankuja korvaavat nykyisen Hutikonpolun. Kerttupiianpolun kohdalla on jo nykyisin puistokaistale, jolla kulkee polku, ja kaavassa vahvistetaan olemassa oleva tilanne ja varmistetaan kevytliikenneverkon kehittymistä ja toimivuutta. 4) Kaava-alueelle jää vieläkin suojaviheralue, jota tulee hoitaa maisema- tai käyttöniittynä. Niittynä hoidettavaa aluetta on yhteensä n. 2,2 ha. Alueella kaavamerkinnöin suojellaan alueen koilliskulmassa oleva ekologisena yhteytenä toimiva oja sekä sen välitön ympäristö ja Hyhkynpoukamanmetsä sekä Mattilanpuisto saavat merkinnät EVS: ”Suojaviheralue, jolla sijaitsee luonnonmonimuotoisuuden kannalta arvokas ekologinen yhteys”. Lucia Juhantytären puiston eteläosassa alue, jolla asukkaat ovat havainneet liito-oravia, on merkitty VP-6 alueeksi eli alue on säilytettävä luonnontilaisena puistoalueena. Meluvallit on määrätty istutettavaksi luonnonmetsikköä vastaavalla tavalla. Simolantalon viereinen kuusiaita on määrätty suojeltavaksi.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Niitty on ollut paitsi eläinten myös ulkoilijoiden suosiossa, joten toivomme että tilaa vapaaseen liikkumiseen tulee edelleen jäämään suunniteltua enemmän. Sekä rauhallisille omille pihoiden että erillisille yhteisille virkistysalueille on jätävä enemmän tilaa.	Puurivejä ja/tai puita on määrätty istutettavaksi Kerttupiiankujan, Sunnivankujan, päiväkotitontin itärajan ja tontin 1157:14 etelärajan varteen. Yhdessä eri istutettavat alueet, puurivit ja VP-6 alue toimivat ekologisina käytävinä mm. mahdollisille liito-oraville. Lisäksi alueella on Lucia Juhantytären puisto ja Mikel Mattssonin pientareen suojaviheralue. Kadunvarsien puurivien lisäksi suunnittelualueella on puistoa, niittyä ja erilaisia puilla istutettavaksi määrättyjä alueenosia yhteensä n. 5,95 hehtaaria. Lisäksi paikoitusalueille ja tonteille tulee istuttaa riittävä määrä puita, pensaita ja muita viherrakenteita, jotta Tampereen viherkertoimen tälle alueelle sovittu tavoiteluku (0,8) täyttyy.	
3. Muistutus Mielestäni alueen kehitys kerrostalo alueeksi ei olisi kovin hyvä, koska kulkuyhteydet Ranta-Kaarilaan eivät ole niin kovin hyvät ja paremmat alueet kerrostaloille ovat siellä missä ovat esim. ratikat ja lähijunat. Alueen kehittämiseksi olisi mielestäni järkevämpää se, että Pyhäjärven rannassa olisi samankaltaista tiheään rakennettua aluetta mikä soljuisi samankaltaisena Pispalasta Tahmelan kautta Ranta-Kaarilaan missä on pieniä katuja täynnä omakotitaloja, rivitaloja, luhtitaloja ja moderneja kaupunkitaloja. Alue olisi täten myös erinomainen lenkkeilyalue missä ihmisillä olisi mukava kulkea.	Ylivoimaisesti suurin osa uuden alueen liikenteestä liittyy nykyiseen liikenneverkkoon Mattilankadulle melko lähelle moottoritiesiltaa. Siitä pääsee Peurankadun ja Pispalan valtatie risteykseen, josta liikenneyhteydet kaikkiin suuntiin ovat hyvät Alueen kehittäminen pientaloalueena ei ole mahdollista moottoritien melun ja perustamisolosuhteiden vaativuuden vuoksi.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Metsäkaista olisi myös hyvä jättää leveämmäksi, koska nykyisessä ehdotuksessa alue muuttuu niin pieneksi, etteivät eläimet viihtyisi enää siellä ja näin tuhottaisiin taas elinympäristöä niiltä vähiltä eläimiltä mitkä lähellä kaupunkia viihtyvät. Pientaloalue myös pitäisi paremmin yllä luonnon monimuotoisuutta asukkaiden omien pihojen istutusten yms. kautta, verrattuna kerrostalojen pihoihin, joissa on yleensä vain muutama puu, pieni läntti nurmikkoa ja ehkä yksi kukkaruukku.	Katso yltä kohta 4).	
4. Muistutus Lucia Juhantytären puiston itä-länsi-suuntainen polku on sen itäpäässä sijoitettu 30 m päähän uusista kerrostaloista (kortteli 4) ja 5 m päähän olemassa olevista rivitaloista (Simolankatu 18 B-C). Syytä moiseen on vaikea nähdä ja tuntuu suorastaan kiusanteolta. Pyydän siirtämään polkua lähemmäs puiston pohjoisreunaa.	Polun paikka on kaavaehdotuksessa ohjeellinen ja viheralueiden yleissuunnitelmassa viitteellinen. Sen sijaintia voidaan tarkentaa puiston rakennussuunnitelmaa laadittaessa. Samalla tullaan tarkistamaan kiinteistöjen ja julkisten alueiden (puisto) väliset rajapyykit. Kapealla Lucia Juhantytären puistokaistalla tehdään tarvittaessa puuston täydennysistutuksia, jotta kaavan mukainen ekologinen yhteys vahvistuu. Samalla puusto muodostaa suojaa asuinrakennuksien välille. Viheraluetta tullaan jatkossa hoitamaan hoitoluokkien M4 ja R4-mukaisesti. Hoitoluokkien rajapinnan sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.	Polun ohjeellinen sijainti kaavakartalla on siirretty pohjoisemmaksi.
5. Muistutus Valitan Hyhkynlaaksoon laaditusta asemakaavasta 8391. Valituksen avulla pyrin siihen, että kaavan nro 8391 suunnitelmiin tulee lisää muutoksia koskien		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
talojen korkeutta ja asukasmääriä. Katson, että uudenkin suunnitelman mukaan kerrostalot ovat liian korkeita ja alueella tulee olemaan liikaa asukkaita ottaen huomioon alueen sijainnin Pispalan kyljessä ja tämänhetkiset palvelut. Katson, että alueelle tulisi rakentaa luhtitaloja kuten lähelle Hyhkyyn. Tarkasti en pysty sanomaan kuinka monta kerrosta on kerrostaloista vähennetty enkä löytänyt tarkkaa tietoa kaupungin tiedotuksista, mutta kuvien perusteella kerrostalot vaikuttavat edelleen noin kuusikerroksisille. Se, että alueelle on varattu päiväkodille kiinteistö, on erittäin tarpeellista, sillä tälläkään hetkellä varhaiskasvatuspaikkoja ei alueella riitä lapsille. Myös lähikauppoja tulisi olla lisää. Julkisen liikenteen aikataulut huolestuttavat.	Alueen palvelut tulevat tukeutumaan ympäristön olemassa oleviin palveluihin kuten Peurankadun ja Pispalan valtatie risteyksalueen kaupallisiin palveluihin. Moottoritien aiheuttaman melun ja melko haastavien perustamisolosuhteiden vuoksi luhtitalojen rakentaminen ei ole alueella kannattavaa. Lähimpänä moottoritietä oleva rakennusrivi on kuusikerroksisia. Samoilla tonteilla niiden takana on viisikerroksisia rakennuksia ja lähimpänä olemassa olevaa pientaloaluetta olevat rakennukset ovat neljäkerroksisia. Länsilaidalla olevat kaupunkipientalot ovat 2–3 kerroksisia. Korkeammat rakennukset melunlähteen eli moottoritien puolella suojaavat niiden takana olevia rakennuksia ja ulko-oleskelualueita sekä olemassa olevaa pientaloaluetta moottoritien melulta Kaupunki ei voi perustaa lähikauppoja. Kokemusten mukaan alueen asukasmäärät eivät edes uusien asukkaiden myötä riitä houkuttamaan uusia kaupallisia yrityksiä alueelle, joka on hieman sivussa suuremmista liikennevirroista. Epilässä on tyhjiä liiketiloja. Alueen vierestä kulkevia lähiliikenteen linjoja ei nykyisissä suunnitelmissa ole aie lisätä. Mikäli asiakasmäärät merkittävästi kasvavat, olemassa olevien linjojen vuoroja on mahdollista lisätä.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Se, että Hutikontupien ja Hyhkynlaakson välissä olevan puiston polku kulkee puiston keskeltä, on valitettavaa. Toivon, että polku kulkisi puiston Hyhkynlaakson asuinalueen puolelta, puiston sivussa. Ymmärrän, että Tampereella on tarve vuokra-asunnoille ja kerrostaloille mutta arvioin, että pienelle alueelle suunnitellaan liian paljon asuntoja ja liian suurta väkimäärää.	Polun paikka on kaavaehdotuksessa ohjeellinen ja viheralueiden yleissuunnitelmassa viitteellinen. Katso edellisen muistutuksen vastaus. Tehokkuusluku (e) on rakennusoikeuden suhde alueen pinta-alaan. Alueen kerrostalokorttelien, kun lasketaan mukaan niiden yhteiset paikoitusalueet ja pysäköintilaitos, e on 1,08, joka on melko tehokasta lähiöiden kerrostalorakentamista, mutta olisi väljähköä keskustarakentamista. Kaupunkipientalokorttelin tehokkuusluku e on 0,77, joka vastaa keskitehokasta lähiökerrostalorakentamista. Uuden pientalojen korttelialueen e-luku on 0,34, joka vastaa keskitehokasta rivitalorakentamista. Uusien asuinrakennusten korttelialueiden pinta-ala paikoitusalueineen on yhteensä n. 5,4 hehtaaria. Puistoa ja suojaviheraluetta on n. 5,0 ha. Liikennealueita, jotka tosin ovat kokonaan joko istutettua meluvallia tai niittyä, on n. 0,75 ha. Katuja ja kevytliikenneväyliä on n. 2,1 ha. Olemassa olevien pientalojen tontteja on n. 0,3 ha ja päiväkodin tontti on n. 0,9 ha. Koko suunnittelualueen pinta-ala on noin 14,45 ha ja koko suunnittelualueen yhteenlaskettu tehokkuusluku on e=0,37, mikä siis vastaa melko tehokasta omakoti- tai keskitehokasta rivitalorakentamista.	Polun ohjeellista sijaintia on siirretty pohjoisemmaksi.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
6. Muistutus Alueen reunalla oleva metsä tulisi säilyttää ennallaan eikä siitä saisi tehdä puistoa. Alueella on kaikenmoisia eläintä (peurat, jänikset, siilit, yms.) ja uusi puistoalue vie huomattavan määrän niiden elinalueesta. Lisäksi alueella pesii paljon lintuja, joita polulla kulkijat häiritsevät. Eläinten kulkureitti myös pienenee ja on vaarana, että eläimet (etenkin peurat) alkavat kulkea autoteillä = mahdollisia kolareita. Eläinten hyvinvoinnin lisäksi metsä tarjoaa näkösuojaa taloyhtiömme B- ja C- talojen päädyissä asuville, mutta myös meille muille. Se myös vaimentaa Nokian moottoritieltä kuuluvaa melua, joten sen tulisi pysyä ennallaan. Asukasmäärän kasvaessa suuresti myös liikennöinti kasvaa. Mattilankatu/Peurankatu on kahden kaistan tie ja lisäksi alikulun jälkeinen suojatie kaventaa tietä ennestään. Oletettavasti uuden asuinalueen asukkaat kulkevat autoilla sekä busseilla. Ilmeisesti asukkaille on varattu todella monta autopaikkaa (1100 asukkaan asuinalue eli autoja varmasti löytyy). Miten voidaan olla varmoja, että tie ei ole ruuhkainen/koko ajan tukossa ja 2 kertaa tunnissa kulkeviin busseihin mahtuu kyytiin. Kaupungin pitää järjestää tuplasti lisävuoroja busseihin ainakin aamulle sekä iltapäivälle ja Nokian moottoritien alikulkuväylän jälkeen tuleva suojatien kavennut tulisi levenittää.	Lucia Juhantytären puiston eteläosassa alue, jolla asukkaat ovat havainneet liito-oravia, on merkitty VP-6 alueeksi eli alue on säilytettävä luonnontilaisena puistoalueena. Yhdessä eri istutettavat alueet, puurivit ja VP-6 alue toimivat ekologisina käytävinä mm. mahdollisille liito-oraville. Katso muistutuksen nro. 2 kohta 4. Suunnitellut rakennukset suojaavat melulta merkittävästi paremmin kuin metsikkö. Tehdyn liikenteen sujuvuusmallinnuksen mukaan alueen katuverkko kestää uuden asuinalueen liikenteen ilman kohtuutonta ruuhkautumista. Alueen vierestä kulkevia lähiliikenteen linjoja ei nykyisissä suunnitelmissa ole aie lisätä. Mikäli asiakasmäärät merkittävästi kasvavat, olemassa olevien linjojen vuoroja on mahdollista lisätä.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Rakentamisesta tulee aiheutumaan todella paljon melua. Asuinalueemme on hiljainen ja viihtyisä emmekä halua yhtään meluhaittaa. Minua myös mietityttää mitä kaikkea vahinkoa esim. paalutus ja muu rakentaminen aiheuttaa nykyisille asunnoille/ taloille. Nykyisten asuntojen mahdolliset korjaukset tulevat todella kalliiksi. Kerrostalojen rakentaminen suon päälle ei ole järkevää suuren paaluttamisen takia. Mielestäni alueelle olisi järkevämpää rakentaa luhtitaloja, koska alue ei ole kuitenkaan merkittävien julkisten liikennereittien välittömässä läheisyydessä (esim. ratikka/lähijuna) ja aluetta ei tarvitse paaluttaa niin paljon. Mikäli alueelle tulee lisää asukkaita, tulisi myös lähiruokakauppoja lisätä, sillä nuo nykyiset (K-market ja S- market) eivät todellakaan pysty palvelemaan Hyhkyn, Haapalinnan sekä Ranta-Kaarilan asukkaiden lisäksi uusia asukkaita!	Taajamassa asuttaessa on varauduttava ajoittaisiin rakentamisen aiheuttamiin muutoksiin, meluun ja muihin häiriöihin. Rakentamisesta ja paaluttamisesta aiheutuvaan tärinään otetaan kantaa yleismääräyksen kohdassa: ”Tontin rakennuttamisessa rakennuttajan tulee huomioida paaluttamisesta ympäristöön aiheutuvat haitat (kuten tärinä ja melu) ja suojaustoimenpiteet riskikartoituksen avulla. Rakentamisaikana tärinän vaikutuksia on tarkkailtava tärinämittareilla rakennuspaikkaa lähinnä olevalla asuinalueella.” Kaupunki ei voi perustaa lähikauppoja. Kokemusten mukaan alueen asukasmäärät eivät edes uusien asukkaiden myötä riitä houkuttamaan uusia kaupallisia yrityksiä alueelle, joka on hieman sivussa suuremmista liikennevirroista. Epilässä on tyhjiä liiketiloja.	
7. Muistutus Mielestämme Tampereen uusien ja isojen asuinalueiden kaavoitussuunnitelmat tulee keskittää valmistuvan ratikkareitin varrelle.	Raitiotien varrelle on jo kaavoitettu runsaasti uutta asuinrakentamista ja kaavoitetaan myös tulevaisuudessa, mm. Hiedanrannan 2020 hyväksytyn yleissuunnitelman mukaan reitin varrelle tulee jopa 25 000 uutta asukasta. Samoin Lentävänniemeen, Niemenrantaan, Lielahteen, Santalahteen, Kalevaan, Hakametsän jäähallin alueelle ja Hervantaan on	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Nyt kaavoitettava alue sijaitsee kaukana Paasikiventielle valmistuvasta ratikkareitistä eikä ole realistista ajatella tämän alueen ihmisten käyttävän ratikkaa. Suunnitelman toteutuessa alueen yksityisautoilu tulisi lisääntymään Ramboll Finland Oy:n selvityksen mukaan 89 %. Matkustajien syöttäminen kattavasti bussiliikenteestä ratikkaan on epärealistista. Nyt suunnitelluille kaukana Tampereen keskustasta sijaiseville asuinalueille tulisi muuttamaan paljon lapsiperheitä, joiden vanhemmat käyvät työssä ja vievät iltaisin lapsiaan harrastuksiin, mikä ei onnistuisi ilman omaa autoa. Alueelle ei ole kaavoitettu elintarvike- eikä muitakaan kauppoja, mikä myös lisää oman auton tarvetta. 2022 päivitetystä kaavoitussuunnitelmassa autopaikkojen neliömäärää on pienennetty, vaikka uusien asukkaiden määrää on vain lisätty verrattuna aiempaan kaavoitussuunnitelmaan. Nykyäänkin Hyhkyn ja Kaarilan katujen vierustat ovat täynnä parkkeerattuja autoja, mikä aiheuttaa vaaratilanteita lapsille, pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Hyhkynlaakson ilmanlaatu on kattilamaisen muotonsa vuoksi erittäin haastava, mitä on selvittänyt aiemmin mm. Länsi-Suomen ympäristölupavirasto.	ratikkareitin varrelle tullut ja on tulossa runsaasti uutta asutusta. Muita alueita ei voi kuitenkaan jättää huomioimatta, kun kaupunkia kehitetään. Alueen vierestä kulkevia lähiliikenteen linjoja ei nykyisissä suunnitelmissa ole aie lisätä. Mikäli asiakasmäärät merkittävästi kasvavat, olemassa olevien linjojen vuoroja on mahdollista lisätä. Hiedanrantaan on tulossa mittava liityntäpysäköintiterminaali, missä linja-autoista ja yksityisautoista pääsee siirtymään ratikan kyytiin. Kaupunki ei voi perustaa lähikauppoja. Kokemusten mukaan alueen asukasmäärät eivät edes uusien asukkaiden myötä riitä houkuttamaan uusia kaupallisia yrityksiä. Jo nyt mm. Epilässä on tyhjiä liiketiloja. Paikoitus on mitoitettu Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunnan päättämien pysäköintinormien mukaisesti. AVÍ käsittelee esim. ympäristö- ja vesilupia. Hyhkyn ilmanlaatuun on takavuosina hieman vaikuttanut esim. Lielahdessa toiminut Lignotech Finland Oy, joka aiheutti hajuhaittoja ja selvityksiä tehtiin lukuisia. Tehdas lopetti toimintansa vuonna 2008, jolloin	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Yleisesti on tiedossa, että alueen vieressä sijaitsevassa Epilän ilmanlaatumittauspisteessä mitataan jo nyt Tampereen korkeimpia hiukkaspitoisuuksia. Ilmansaasteet ovat terveyden kannalta huomattavan vaarallisia, mikä on useasti osoitettu mm. Goldizen ja Landrigan (viitteet alla). Suunnittelun alueen kattilamainen muoto, sijainti ja massiiviset rakennussuunnitelmat vilkkaasti liikennöidyn Nokian moottoritien varressa asettavat kaavoittamiselle erityysvaatimuksia koskien ilman hiukkaspitoisuuksia ja melutasoa. Kaavoitussuunnitelman liitteenä on Enwin Oy:n 4.5.2016 tekemä Hyhkynlaakson Ilmanlaatuselvitys, jossa ajoneuvojen määrät vuorokaudessa vuosina	hajuhaitatkin loppuivat. Avi on tehnyt ympäristölupapäätöksen koskien Lielahden maakaasuvoimalaitosta, mutta siinä ei Hyhkynlaakson topografiaa mainita. Kaupunki ei osaa sanoa mihin selvitykseen muistutuksen antaja viittaa. Muutamana edellisenä vuonna Epilän mittausasemalla (Pispalan vt:n ja Rannilankadun kulmassa) on tosiaan todettu useampia PM10 raja-arvotason (50 µg/m³, 24 h) ylityksiä kuin Pirkankadun mittausasemalla (Pirkankadun ja Satakunnankadun risteyksessä). Toisaalta ylityksiä sallitaan 35 kpl/asema/ vuosi, joten hiukkasten pitoisuudelle annettu raja-arvo ei ole ylittynyt Epilässäkään (tason 50 µg/m³ ylityksiä todettu Epilässä viime vuosina 6–11 kpl vuodessa). Vuonna 2021 Epilän mittausaseman vieressä Pispalan vt:n varrella saneerattiin runkovesijohtoa. Jalkakäytäviä oli kaivettu auki, mikä lisäsi pölyämistä. Myös Rannilankadulla (mittausaseman vieressä) tehtiin katutöitä pari-kolme vuotta sitten, mikä aiheutti pölyämistä. Epilän mittausaseman eteläpuolella sijaitsee asuinalue, jolla harjoitetaan puun pienpolttoa, mikä on osasy sille, että asema on ko. paikkaan alun perin sijoitettukin Tässä on mahdollisesti tapahtunut jokin virhe, mutta liikenteen päästöjen ja niiden aiheuttamien epäpuhtauspitoisuuksien kannalta alueen vilkkaimpien väylien liikennemäärä ja nopeus ovat	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
2015 ja 2040 ovat huomattavasti alhaisemmat kuin A-Insinöörien Liikennemeluselvityksessä 16.10.2020 ja Ramboll Oy:n Liikenneselvityksessä 3.9.2020. Enwin Oy:n ilmanlaatuselvityksessä ajoneuvomäärät ovat jopa 20 % alhaisemmat kuin A-Insinöörien selvityksessä. Enwin Oy kertoo sähköpostissaan 17.11.2020 saaneensa liikennemäärät asiakkaalta ja tämä sama kerrotaan raportin sivulla 5. Selvityksen tilaaja on ollut Pohjola Rakennus Oy Häme. Enwin Oy:n selvityksessä Mattilankadun ja Simolankadun ajoneuvomäärät LASKEVAT vuosien 2015 ja 2040 välillä. Huomattavan ristiriitaista on, että Ramboll Oy:n Liikenneselvityksen mukaan Mattilankadun liikennemäärä melkein kaksinkertaistuisi (+89 %) suunnitellulla rakennusmäärällä. Huomionarvoista on, että Tampereen Ilmanlaatuselvityksessä (2013) Mattilankadun ajoneuvomäärät ovat olleet jo vuonna 2011 suuremmat kuin missään edellä mainitussa selvityksessä (1597 ajon./vrk) ja ennusteiden mallinuksissa vuodelle 2030 on käytetty liikenteen kasvukertoimia (1.208 kaupungin kadut, 1.35 maantiet). Erwin Oy:n raportissa kerrotaan, että pienhiukkaspäästöjä muodostuu katupölyn hienofraktiosta. Samassa raportissa todetaan myös: ”Tulevaisuudessa ei ole näköpiirissä tekniikoita, jotka vähentäisivät katupölyn muodostumista Suomessa, päinvastoin ajoneuvojen määrän lisäyksen arvioidaan lisäävän ilmaan nousevaa pölyä. ”	keskeisiä. 3000 ajoneuvoa/vrk (2 kertaa muistutuksessa mainittu lukumäärä), jotka ajavat 50 km/h tuottavat vain pienen murto-osan niistä päästöistä kuin moottoritien 33 000 ajon/vrk, jotka ajavat 100 km/h. Uudemmassa 2020 meluselvityksessä vt12:n liikennemäärän vuonna 2040 ennustettiin olevan runsaat 33000 ajon/vrk, kun vanhemmassa 2016 ilmanlaatumallinnuksessa ennustettiin liikennemääräksi 28000 ajon/vrk. Helsingin seudun ympäristöpalvelujen HSY:n yleispiirteistä ilmanlaatuvohyketaulukkoa soveltaen tuo noin 5000 ajoneuvon lisäyksen voidaan ajatella tarkoittavan sitä, että tarvitaan noin 10 m lisäetäisyyttä moottoritien lähimmän ajoradan ja Hyhkynlaakson rakennusten väliin. Taulukon mukaan minimietäisyyden tulisi olla n. 26 metriä 33 000 ajon/vrk määrällä ja suositusetäisyyden n. 66 metriä. Suositusetäisyys toteutuu lähes koko alueen rakennuksilla ja oleskelualueilla kaupunkipientalojen moottoritien puoleisia rakennuksia lukuun ottamatta, mutta niilläkin niiden oleskelupihoilla. Kaupunkipientalot sijaitsevat kuitenkin n. kuusi metriä korkean meluvalli ja -aita yhdistelmän suojassa. Meluvalli on istutettava havu- ja lehtipuita sekä pensaita luonnonmetsikköä vastaavalla tavalla. Tämä suojaa niitä jonkin verran moottoritien aiheuttamilta ilman epäpuhtauksilta.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Enwin Oy:n Ilmanlaatuselvityksen mukaan PM10-hiukkaspäästöt ovat olleet vuonna 2015 jo 79 % WHO:n vuosiohjeearvoista ja vuonna 2040 PM10-hiukkaspitoisuudet tulevat olemaan jo 94 % WHO:n vuorokausiohjeearvoista. Samassa Ilmanlaatuselvityksessä todetaan myös: ”Koska mallinnus tehdään pitkälle tulevaisuuteen, on suotavaa arvioida ilmanlaatua Maailman terveysjärjestön esittämien ohjearvojen perusteella.” Mikäli ajoneuvomääräksi otetaan esimerkiksi A-Insinöörien ilmoittamat määrät vuonna 2040, saadaan lineaarisella laskentatavalla PM10-hiukkaspitoisuuksiksi 118 % WHO:n vuorokausiohjeearvoista. Tampereen Ilmanlaatuselvityksessä 2013 määritettiin Hot spots- alueita, joissa ilman epäpuhtauksien vuorokausipitoisuudet voivat nousta yli ohjearvotason ja samanaikaisesti melun vuorokauden aikapainotettu keskiäänitaso voi ylittää näillä alueilla 55 dB:ä. Selvityksessä todetaan: ”Hot spots- alueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä tulee pyrkiä välttämään asuntorakentamista.” Liitteessä 13 Hot spots-alue on juuri Porintien alkuosa, jonka varteen tämä asuinalue on suunniteltu. Liitteessä 15 on Ilmanlaatu 2030 skenaario, jonka mukaan Porintiellä PM10-vuorokausipitoisuudet tulevat ylittämään vuorokausiohjearvot.		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Tampereen Ilmanlaatuselvityksessä 2013 todetaan: ”Tulevaisuudessa katupöly (PM10) ja sen pienhiukkasosuuus (PM25) tulee olemaan merkittävin epäpuhtauskomponentti kaupunkialueella liikenteen mahdollisen kasvun myötä.” Ja seuraavassa kappaleessa todetaan: ”Tampereen kaupungin ilmansuojelutoimenpiteet tulisi kohdistaa erityisesti vilkasliikenteisten katujen ja teiden lähialueiden ilmanlaadun parantamiseen, jotta myös siellä asuvien ihmisten altistuminen ilman epäpuhtauksille vähenisi. Erityisen herkkiä ilman epäpuhtauksille ovat lapset ja vanhukset. Päiväkotien, koulujen ja vanhuspalvelujen sijoittamisessa tulee huomioida alueen ilmanlaatu.” Edellä kerrottujen asioiden perusteella kaavan tekijöillä ja sen hyväksyvillä on erityisen suuri vastuu tämän alueen asukkaiden terveydestä ja hyvinvoinnista nyt ja tulevaisuudessa. Olemme useaan otteeseen eri muistutuksissa ja yleisötilaisuudessa 18.11.2020 kertoneet epäselvyydet ja ristiriitaisuudet, joita esiintyy Erwin Oy:n raportissa verrattuna A-Insinöörien, Ramboll Oy:n ja Tampereen Ilmanlaatuselvitykseen. Kuitenkaan emme ole saaneet vastauksia näihin epäselvyyksiin, vaikka yleisötilaisuudessa meille luvattiin selvittää asia.	Kaavassa on runsaasti melua hallitsevia ratkaisuja mm. rakennusten sijoittelu ja suhde toisiinsa, meluvallin korotus jne. sekä lisäksi useita määräyksiä. Ilmanlaatua hallitaan myöskin rakennusten sijoittelulla, kaikki rakennukset sijaitsevat sekä kaupungin 2013 ilmanlaatumallinnuksen että Enwin Oy:n ilmanlaatuselvityksen mukaan alueilla, joilla jäädään ilmanlaadun raja-arvojen alle. Myös rakennusten lähes umpinainen rivi melun ja ilman epäpuhtauksien lähteen eli moottoritien suuntaan auttaa. Oleskelualueet on sijoitettu rakennusten suojaisalle puolelle. Lisäksi kaavassa on seuraavat ilmanlaatua koskevat yleismääräykset: • Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. • Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä selvitys rakennusten ilmanlaadun varmistamisesta.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Myöhässä saapuneet muistutukset:		
1. Pääasiassa lapsiperheiden idyllin keskellä ollaan rakentamassa jättimäistä kerrostalokompleksia, jonka rehellisenä perusteena ei voi olla mikään muu kuin rakennuttajien ahneus. Alue (Hyhky/Ranta-Kaarila) on pääosin omakotitalojen, rivitalojen ja parikerroksisten luhtitalojen keskittymä, jossa on kylämäinen henki. Suunniteltu alue ei millään tavalla vastaa alkuperäisen kaavoitus suunnitelman mukaista kuvausta ”rakentamisen sovittaminen maisemaan ja rakennettu ympäristöön”. Tampereella on 11 000 kerrostaloasuntoa myymättä ja lisää rakennetaan jatkuvasti. Perheasunnoista on selkeää pulaa. Miksi mennään rakennuttajien ehdoilla ja tehdään kerrostaloalueita sinne, missä niille ei ole kysyntää? Alueen tieverkko ei pysty kantamaan suunnitteilla olevia automääriä	Koko Kaarilan, ei vain Ranta-Kaarilan, väkiluku on nykyisin 1475. Ikäihmisten (>64 v.) osuus on n. 32 %. Lapsien (<15 v.) osuus on n. 14 % ja nuorten (16–24 v.) n. 7 %. Nuoria aikuisia (24–39 v.) on n. 13 % ja loput ovat aikuisia (40–64 v.) n. 34 %. Lasten osuus on sama kuin koko kaupungissa keskimäärin. Se, että alueella on nyt pientaloja ei tarkoita sitä, että sinne ei voi rakentaa myös kerrostaloja.-Alueen suunnittelussa on pyritty monimuotoisuuteen ja sovittamaan uutta rakennetta olevaan ympäristöön. 11 000 kuulostaa kovin korkealta luvulta. Kahdesta internetin suuresta asuntojen myyntisivustosta toisessa on Tampereella myynnissä 2158 kpl kerrostaloasuntoa ja toisessa 2190 kpl. Suurin osa sivustoilla myytävistä asunnoista on myynnissä molemmilla sivustoilla. Voidaan olettaa, että asuntoja on näillä sivustoilla myynnissä yhteensä alle 3000 kpl. Alueelle kaavoitetut rivi- ja townhousetontit täyttävät perheasuntojen tarvetta, perheasuntoja tulee myös kerrostaloihin. Alan riippumattomien asiantuntijoiden tekemän liikenteen sujuvuusmallinnuksen mukaan alueen katuverkko kestää uuden asuinalueen liikenteen ilman kohtuutonta ruuhkautumista.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
• Simolankatu 18 taloyhtiön reunimmaisten talojen etäisyys on alle 20 metriä korkeista kerrostaloista. Miten voidaan perustella? Sopiiko muuhun rakennuskantaan? • Kaavan esittelytiivistelmässä mainittu: "alueen nykyisen pientalovaltaisen alueen ja uusien kerrostalojen väliin jätetään puistoalue, jota hoidetaan luonnonmukaisena puistona, jolla säilytetään puustoa mahd. mukaan". Tämä ei toteudu, kuin osin. • Mainitaan, että suunnittelussa on pyritty siihen, etteivät uudisrakennusten katot nouse kohtuuttomasti eteläpuolen harjanteella sijaitsevien nykyisten pientalojen kattoja korkeammalle. Sivuprofiilikuvasta näkee, että uudet katot ovat puolet korkeammalla?? Ei oikein osu rakennuskantaan. • Jos välttämättä halutaan rakentaa kerrostaloalue, olisi se perusteltua viedä lähemmäs moottoritietä. Tällä hetkellä tilanne näyttää siltä, että rauhaisa sisäpihamaisema muuttuu kerrostaloalueen takapihaksi, josta näkee suoraan Simolankatu 18 talojen sisäpihalle ja kerroksista asuntojen sisään.	Lyhin etäisyys on n. 22 m rakennuksista koilliseen olevan kerrostalon kulmaan. Kerrostalo on kulmittain olemassa olevaan Simolankatu 18:aan eikä asuntojen ikkunoista ole suoraa näkyvyyttä rakennuksesta toiseen kumpaankaan suuntaan. Pohjoispuolella lyhin etäisyys on n. 36 m. Vertailun vuoksi lyhin etäisyys Simolankatu 18 eri rakennusten ikkunajulkisivujen välillä on n. 13,5 m. Korjataan kohta kaavaselostukseen. Pientaloaluetta lähimpänä olevien nelikerroksisten kerrostalojen harjat ovat vajaan kerroksen verran harjanteella sijaitsevien pientalojen katonharjoja korkeammalla. Viisikerroksisten siis hieman yli kerroksen verran ja kuusikerroksisten hieman yli kaksi kerrosta. Kuten yllä mainittiin ainoat rakennukset, jotka voidaan sovittaa pientalojen viereen eivät ole pientalot. Rakentaminen voi olla monimuotoista ja silti yhteen sovitettua. Moottoritien aiheuttaman melun ja säilytettävän maisemayhteyden vuoksi asuinrakentamista ei voi tehdä lähemmäs moottoritietä. Etäisyys kerrostalojen ikkunoista sisäpihalle on yli 35 metriä. Vertailun vuoksi Simolankatu 18 rakennusten	Kaavaselostusta on tarkistettu.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
- Asuntojen arvo muuttuu radikaalisti huonompaan suuntaan suunnitteilla olevalla kaavoituksella, onko tämä asunnon omistajien vastuulla? - Takapihalla asustelevat kauriit, fasaanit ja lumikko menettävät asuinpaikkansa - Kirjoitetut esitykset ja alustavat mallit kaavoituksesta ovat pahasti ristiriidassa keskenään Kaavoituksen tehtävä on pitää rakennuttajien ahneus kurissa ja palvella kaupungin kehitystä. Tällä hetkellä näyttää, että rakennuttajat tekevät mitä haluavat ja kaupunki haluaa pitää rakentamisbuumia yllä antamalla näille hankkeille vihreää valoa. Valitettavasti hetkellisellä rakentamisen tukemisella saadaan aikaan pitkäaikaisia vaikutuksia, jotka tässä tapauksessa vievät samaan suuntaan, joka nähdään Helsingin ja pääkaupunkiseudun viimeisimmissä hankkeissa. Rakennuttajat saavat tahtonsa läpi ja rakennetaan kymmeniä tuhansia neliöitä pienelle alueelle. Loppujen lopuksi asuntoja jää myymättä ja palvelut tai infra eivät koskaan vastaa sitä mitä on alun perin ollut suunnitteilla.	etäisyys Simolankadun toisella puolella olevien rakennusten ikkunoihin on n. 25 m. Taajamassa asunnon omistavien on varauduttava siihen, että alue muuttuu ajan kuluessa. Asunto-osakkeet ovat sijoitus ja sijoitusten riskit ovat sijoittajan vastuulla. Uusi päiväkotikoti voi lisätä alueen houkuttelevuutta. Katso muistutuksen nro. 2 kohta 4. Kaupunki kehittyy ja kasvaa. Kaupungin väkiluku on nyt n. 238 140 ja vuonna 2030 sen arvellaan olevan n. 278 500. Kaupunki tulee siis kasvamaan seuraavan kahdeksan vuoden kuluessa n. 17 %. Uusille asukkaille on oltava tarjolla vaihtoehtoja. Infrasta on asemakaavan yhteydessä laadittu yleissuunnitelmat, joiden pohjalta hankkeen toteutusvaiheessa laaditaan tarkemmat suunnitelmat ja joiden perusteella infra rakennetaan. Palvelut seuraavat ajallisesti toteutuksen perässä, kun alueella on jo palveluiden käyttäjiä.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
2. -asiaa on käsitelty varsin pienimuotoisesti (ainoastaan yksi kohta liikennemeluselvityksessä, kohta 5.9.), vaikka potentiaalinen liikennemelun vaikutus koskee kokonaista olemassa olevaa asuinalueita. Ja tässä kohdistan huoleni eteläpuolelle suunnitellusta meluaidasta ja rakennuksista aiheutuvaan heijastevaikutukseen pohjoisen suuntaan. Nyt selvityksessä puhutaan 1 desibelin mahdollisesta liikennemelun noususta, joka ei vaikuta isolta, mutta desibeleissä jokainen yksikkö on merkittävä. -miksi ylipäänsä ollaan toteuttamassa kaavaa, missä olemassa olevan asuinalueen (Kaarila) liikennemelun nousu sallitaan, kun ylipäänsä pitäisi pyrkiä vähentämään liikennemelua ja sen vaikutusta asukkaisiin, myös kaupunkiolosuhteissa. -yhtenä hiljattain esille tulleet esimerkkinä on heijastusvaikutuksen aiheuttama ongelma Helsingissä (https://www.hs.fi/kaupunki/helsinki/art-2000008995050.html)	Melumallin perusteella melusteista aiheutuvat äänitasojen muutokset tien pohjoispuolella ovat alle 1 dB. Näin pienet muutokset sisältyvät laskentamallin epävarmuuteen, eli käytännössä melusteiden rakentamisella ei ole vaikutusta tien pohjoispuolen melutasoihin. Melukaidetta ei kaavassa määrätä rakentamaan, koska siitä ei ole merkittävää hyötyä. Sitä ei todennäköisesti siis tulla rakentamaan ja se ei näin ollen tule aiheuttamaan heijastusvaikutuksia. Meluvalli ei ole pystysuora vaan kalteva ja näin ollen heijastaa melun taivaalle. Mikäli meluvallin päälle rakennetaan aita, se voidaan toteuttaa materiaalista, jonka äänen absorptioluokka on vähintään luokan A3 tai A4 mukainen (absorptio väh. 8 dB). Rakentaminen voi lisätä liikennemelun määrää lisääntyvän liikenteen vuoksi. Tämä hanke vähentää liikennemelua moottoritien eteläpuolisella alueella merkittävästi. Mainituissa tapauksissa on rakennettu pystysuora meluaita aivan metrokiskojen viereen eikä kaltevaa meluvallia ja mahdollista meluaitaa hieman kauemmas. Tapaus on siis ratkaisevasti erilainen.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
-kuinka on suunniteltu toteutettavan liikennemelun jatkoseuranta moottoritien pohjoispuolella (meluaidan ja rakennusten rakentamisen jälkeen) ja mahdolliset korjaavat toimenpiteet. -eteläpuoleisen meluaidan (maavalli+meluaita) suunnittelusta korkeudesta on hieman vaikea saada käsitystä, suhteessa moottoritien pohjoispuoleiseen meluaitaan ja suhteessa näkymiin Kaarilan puolelta. Eli kuinka paljon uusi suunniteltu moottoritien eteläpuoleinen meluaita tulee näkymään moottoritien pohjoispuolelle ja estämään arvostettuja näkymiä Pyhäjärven ja Ranta-Kaarilan suuntaan. Tässä on kyseessä etenkin näkymät Liittokallionkadulta, mutta myös Tuurnankadulta. Lisäksi haluan antaa uudelleen palautteeni liittyen Nokian moottoritien alkupään ajonopeuksiin (välille Pispalan valtatie risteys-Tesoman liittymä): -ajonopeuden laskeminen ratkaisisi monta olemassa olevaa ongelmaa liittyen liikennemeluun ja liikenteen aiheuttamiin päästöihin liittyen, sekä nykyisten asuinalueiden (Kaarila ja Hyhky) ja kaavan 8391 suunnitellun asuinalueen osalta. -ymmärrän, että tämä asia ei ole Tampereen kaupungin päätettävissä, mutta ihmettelen kaupungin haluttomuutta ajaa asiaa pontevasti ELY keskuksen suuntaan. Toisin sanoen kaavan 8391 edistäminen ja moottoritien nopeuksien alentaminen	Tällaista ei ole suunniteltu, koska tulevien melusteiden mahdolliset heijastavat vaikutukset ovat mallinnuksen perusteella niin vähäisiä, että niillä ei käytännössä ole vaikutusta. Meluesteen koillisosassa meluesteen harja tulee olemaan noin kuusi metriä moottoritien pinnasta eli suurin piirtein samalla tasolla kuin Liittokallionkadun tienpinta. Lounaisosassa harja tulee olemaan n. 8,5 metrin korkeudella moottoritien pinnasta. Tuurnankadun tienpinta on suurin piirtein samalla tasolla. (Tuurnankatu on yli kaksi metriä korkeammalla kuin Liittokallionkatu.) Asiaa on kysytty ELY-keskukselta, mutta tämän hetken tilanteessa ELY ei ole suhtautunut asiaan myönteisesti. Asiaan voidaan mahdollisesti palata tulevaisuudessa.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
tulisi linkittää keskenään ja edistää niitä rinnakkain kohti asukkaille positiivista lopputulosta.		