



©Maankäyttö, 2016

Turrin asemakaavan muutos ja laajennus (nro 241)

1. Perus- ja tunnistetiedot

Asemakaavaselostus, joka koskee 23.3.2017 päivättyä asemakaavaehdotusta

- Vireilletulo kaavoituskatsauksella 2012, kh 4.6.2012 § 192,
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, ympäristölautakunta 7.4.2015 § 48
- Valmisteluaineisto (Luonnos): ympäristölautakunta 26.1.2016 § 11
- Kaavaehdotus ympäristölautakunta 11.10.2016 § 100
- Kaavaehdotus kunnanhallitus 31.10.2016 § 275
- Kunnan valtuuston hyväksyminen 24.4.2017 §54
- Lainvoimaisuuskuulutus 28.6.2017

1.1 Sisällysluettelo

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	1
1.1 Sisällysluettelo.....	3
1.2 Tunnistetiedot	4
1.3 Kaava-alueen sijainti.....	4
1.4 Kaavan tarkoitus.....	4
1.5 Luettelo selostuksen liitteistä	4
1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista.....	4
1.7 Kaavaprosessin vaiheet.....	4
2. LÄHTÖKOHDAT	5
2.1 Selvitys suunnittelualan oloista	5
2.2 Suunnittelutilanne	11
3. SUUNNITTELUN VAIHEET	17
3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve.....	17
3.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	17
3.3 Osallistuminen ja yhteistyö.....	17
3.4 Asemakaavan tavoitteet	40
3.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....	40
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	47
4.1 Kaavan rakenne	47
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	49
4.3 Aluevaraukset	49
4.4 Kaavan vaikutukset.....	50
5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	59
5.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat luonnosvaiheen suunnitelmat	59
5.2 Toteuttaminen, ajoitus ja toteutuksen seuranta.....	60

1.2 Tunnistetiedot

TURRIN ASEMAKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA muutetaan
15.2.1963 voimaan tullutta asemakaavaa nro 4 ja
5.5.1971 voimaan tullutta asemakaavaa nro 13

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA JA LAAJENNUKSELLA muodostuu Turrin alueen korttelit 119-122, lähivirkistysaluetta, katualuetta, vesialuetta sekä katujen nimet.

1.3 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijoittuu Naistenmatkantien ja Vt3:n rajaamalle peltoalueelle jonka pohjoisreunaa rajaa Pyhäjärvi ja itäreunaa Turrin vanha asuinalue. Pirkkalan keskustaan on matkaa Naistenmatkantietä myöden n. 2 km. Suunnittelualue on rakentamaton. Aluerajaus käsittää Naistenmatkantien liikennealueen.

Alue on kunnan omistuksessa. Naistenmatkantien liikennealueen osalta maanomistajana on valtio.

1.4 Kaavan tarkoitus

Tavoitteena on laatia alueelle asemakaava, joka mahdollistaa kerrostalovaltaisen asumisen Pyhäjärven rannassa, hyvien liikenneyhteyksien ja Pirkkalan keskustan palveluiden äärellä. Määrällisiksi tavoitteiksi on alustavasti kaavailtu alueen mahdollistavan asuntorakentamista 30000-45000 ke-m². Mitoitus tarkentuu kaavoitusprosessin aikana.

1.5 Luettelo selostuksen liitteistä

1. Sijaintikartta, Pirkanmaan maakuntakaava (v.2008), Pirkkalan taajama yleiskaava 2020
2. Ote voimassa olevasta asemakaavasta
3. Rakennettu ympäristö ja luonnonympäristö, pystyilmakuva 2013
4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, tarkistettu 3.10.2016
5. Asemakaavakartta a4-pienennös
6. Maisema-analyysi, 2015
7. Asemakaavan havainnekuva,
8. Ympäristöhäiriöselvitys, Sito 2015-16
9. Arkeologinen tarkkuusinventointi, Pirkanmaan maakuntamuseo 2015
10. Lausunnot OAS:sta ja luonnoksesta ja ehdotuksesta
11. Liikenneselvitys, Sito Oy 2015
12. Rakentamistapaohje 241 119-122

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Tekniset verkostot ja katusuunnitelmat, kunnallistekniikan osasto, alueen energiayritykset
- Maaperätiedot, Tampereen seudun GeoTIETO –aineisto, GTK 2009
- Maarekisteritiedot, maanmittaustoimiston sähköinen aineisto 2014.
- Viisto- ja pystyilmakuvat, 2000-2012, Lentokuva Vallas Oy sekä BlomKartta Oy.
- Naistenmatkantien (mt 3022) liikenneselvitys Sito Oy, 2007
- Väestötiedot, Tilastokeskus 2014.
- Yleiskaava 2020 luontoselvitys, Ramboll Oy, 2010
- Pirkkalan valuma-alue selvitys, FCG Oy, 2013
- Pirkkala – liikenne-ennusteen päivitys vuodelle 2030, Kalenoja, 2008
- Erikoiskuljetusreittien kehittäminen Pirkkalan kunnan alueella, Sito, 2009
- Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellinen tarveselvitys, Liikennevirasto 24/2013
- Pirkkalan moderni rakennusperintö, Miia Hinnerichsen 2008.
- Rannan rakennettavuus Sito Oy, 2016

1.7 Kaavaprosessin vaiheet

Alueen kaavoitus on tullut vireille vuoden 2012 kaavoituskatsauksella. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä keväällä 2015. Syksyllä 2015 on laadittu asemakaavaluonnos.

Valmisteluaineisto (asemakaava-alueen) käsitellään ympäristölautakunnassa, joka asettaa sen nähtävillä. Osallisilla on mahdollisuus jättää valmisteluaineistosta mielipide. Valmisteluaineistosta saadut mielipiteet käsitellään ennen kaavaehdotusvaihetta. Kaavaehdotuksesta on osallisilla mahdollista antaa ehdotuksesta muistutus. Ehdotusvaiheen muistutusten ja lausuntojen johdosta tehtävien tarkistusten jälkeen kaavan hyväksyy valtuusto. Valtuuston päätös on lainvoimainen 30 vrk kuluttua päätöksen julkistamisesta kuulutuksella (MRA 93§), mikäli siitä ei ole valitettu Hämeen hallinto-oikeuteen.

2. Lähtökohdat

2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

2.1.1 Kokonaisrakenne

Nykyinen kokonaisrakenne on esitetty liitteessä 3 "rakennettu- ja luonnonympäristö" sekä Maisema-analysissä (liite 6). Alueen itäpuolella on 60-70-luvulla rakennettu Turrin vanha omakoti-alue. Alue on aikanaan kaavoitettu ko. paikalle Kyöstin alueen pohjoispuolelle Naistenmatkantien varteen, ennen Vt3:n rakentamista. Alueen eteläpuolelle sijoittuu Turkkiradan yritysalue, joka jatkuu pitkin moottoritien vartta yhtenäisenä nauhana. Suunnittelualueen lounaisreuna rajautuu vt3:n liikennealueeseen. Pohjoispuolella alue rajautuu Pyhäjärven rantaviivaan ja -metsikköön. Pyhäjärven rantaan sijoittuva metsäinen niemi on yksityinen kiinteistö ja se on rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle.

Suunnittelualue sijoittuu olemassa olevan taajamarakenteen reunaan kiinni, moottoritien liittymään ja Pirkkalan kunnan sisääntuloväylän varteen. Alue on taajamaportti, Pirkkalaan lännen-suunnasta saavuttaessa. Alueen sijainti kaukomaisemassa on melko keskeinen, johtuen ohitustiestä sekä sijoittumisesta Pyhäjärven rantaan. Alueelta, ja alueelle avautuu pitkiä näkymiä pohjoisen ja lännen suuntaan. Järven suunnasta tarkasteltuna alue on melko suojaisessa lahdessa.



Kuva 3, Ilmakuva luoteesta, Lentokuva Vallas Oy.

2.1.2 Luonnonolot

Kaavamutosalue on topologialtaan pohjoiseen kohti Pyhäjärveä viettävä, viljelty peltoaukea. Korkein kohta sijoittuu alueen kaakkoiskulmaan Naistenmatkantien tasolle ollen n. + 85 metriä

merenpinnasta. Peltoalueen korkein kohta on samoin koilliskulmalla n. +85.0 merenpinnasta. Maasto viettää idästä kohti Pyhäjärven rantaa melko tasaisesti.

Pyhäjärven keskiveden korkeus on n. 77,2 metriä. Vesirajaa on muokattu rakentamalla rantatöyräs eroosiota paremmin kestävästä maa-aineksesta. Soukonlahden pohjukassa vedensyvyys on keskimäärin alle metrin. Ranta-alueen maaperä on vesiraja molemmin puolin laihaa savea. Vesialueen pohjasta ei tehdyn selvityksen mukaan löytynyt sedimenttikerroksia tai pilaantuneita maa-aineksia.

Peltoalueella on kaksi metsäistä saarekettä, joiden puusto on lehtipuuvältaista sekametsää. Saarekkeista isommassa on kymmenisen kookkaampaa havupuuta. Lehtipuista kookkaammat on pääosin haapoja. Nuorempi lehtipuusto on koivua ja pihlajaa. Muuten alue on luonnonoloiltaan viljelypeltoa. Liito-oraville soveltuvia latvusyhteyksiä pellon metsäsaarekkeille ei ole.

2.1.3 Taajamakuva

Taajamakuvaan aluerajaus sijoittuu kohtaan jossa saavutaan maalaismaisemasta taajamaan ja se onkin leimallisesti kuntakeskuksen läntisen sisääntuloväylän taajamaportti. Naistenmatkantien varresta aukeaa näkymiä yli suunnittelualueen pohjoiseen, Pyhäjärven rantaan ja alueen ohi kohti Sankilan peltoja sekä Rajasalmeen.



Kuva 4, Näkymä Naistenmatkantieltä kohti länttä. Google streetview 2015.

2.1.4 Rakennukset

Suunnittelualueella ei ole rakennuksia.

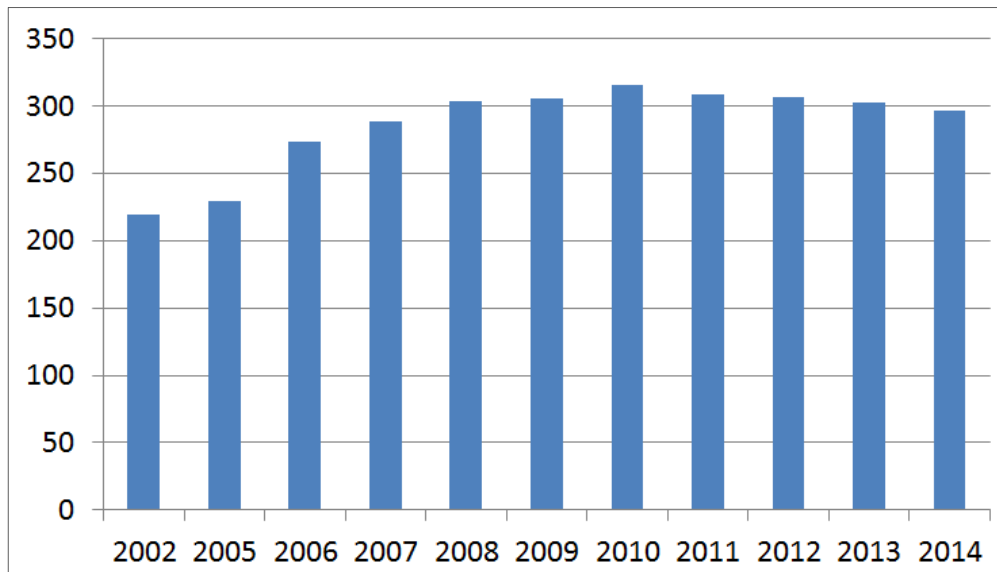
Suunnittelualueen ulkopuolelle, sen pohjoispuolelle Pyhäjärven rantaan, sijoittuu Kotimäki –niminen huvilakiinteistö. Kiinteistöön kuuluu asuinrakennus vuodelta 1927 sekä autotalli ja sauna. Rakennuksessa on kansallisromanttisia ja klassisia piirteitä.

Pyhäjärven rannassa, suunnittelurajauksen ulkopuolella, on lisäksi lomakiinteistö sekä kaksi vakituisessa asuinkäytössä olevaa kiinteistöä rakennuksineen.

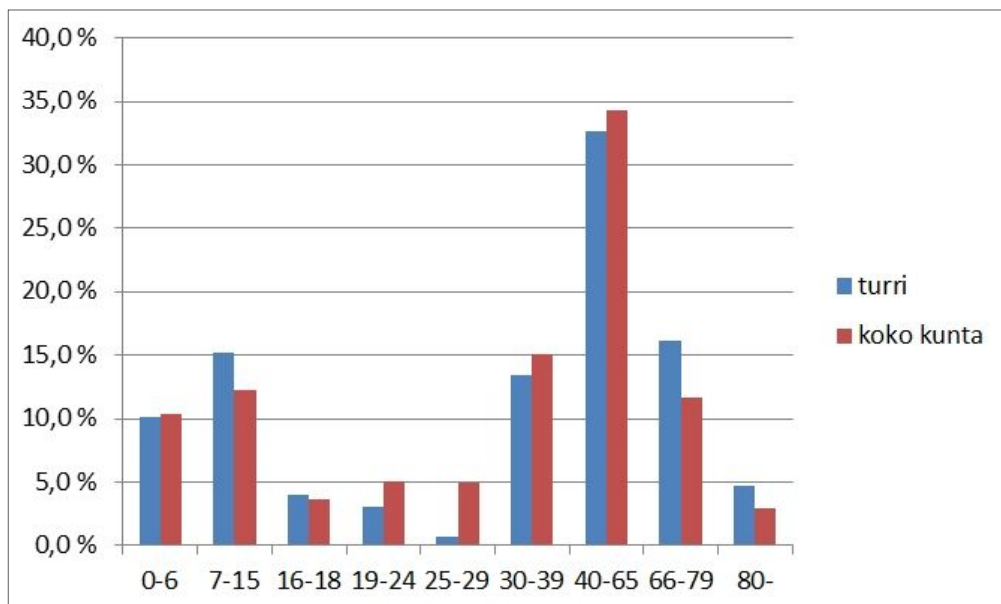
2.1.5 Asuminen, palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminta

Kaavamuutosalueelle sijoittuu kunnan omistama, vuokraviljelyssä oleva pelto. Alueen välittömässä läheisyydessä on Turrin omakotialue sekä Turkkiradan teollisuus- ja työpaikka-alue.

2.1.6 Väestön rakenne ja kehitys



Kuva 5, Yllä Turrin osa-alueen asukasluvun kehitys 2002-2014.



Kuva 6, Vertailutaulukossa väestön ikärakenne ikäryhmittäin Turrin osa-alueella ja koko kunnassa vuonna 2014.

Turrin ikärakenne noudattelee pitkälti koko kunnan vastaavaa. Kouluikäisiä on suhteessa koko väestöön Turrissa jonkin verran enemmän kuin koko kunnassa ja 20-30 -vuotiaiden osuus taas on merkittävästi pienempi kuin kunnassa keskimäärin. Myös yli 65-vuotiaiden osuus on Turrissa suurempi kuin koko kunnassa keskimäärin.

2.1.7 Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot



Kuva 7. Peruskartat 1961, 1975, 1980 ja 1991. Kartoista näkyy, kuinka Rajasalmen sillan avaaminen ja vt3:n linjaus on vaikuttanut Pirkkalan taajaman länsireunan kehittämiseen. Laajempi merkitys Tampereen läntisen ohitustien aukeamisessa on Pirkkalan näkökulmasta ollut siinä, että kunta on saavutettavuuden näkökulmasta siirtynyt periferiasta valtasuonen varteen ja yhteydet länteen ovat dramaattisesti parantuneet. Taajaman kasvun näkökulmasta Rajasalmen aukeaminen on mahdollistanut kunnan taajamalle uuden kasvusuunnan länteen. Kuva oikeassa yläreunassa osoittaa, miten 1975 on Turrin nykyinen omakotialue levittäytynyt Soukon pelloille samassa tahdissa rajasalmen aukeamisen kanssa. 15 vuotta myöhemmin taajamarakenne on kuroutunut kiinni Kyöstin-Huovin alueen osalta VT3:een.

Turriin asuinalue

Suunnittelualueen välittömään läheisyyteen, sen itäpuolelle, sijoittuu 1963-70 rakentunut Turriin omakotitaloalue. Se on arvoitettu Modernin rakennusperinnön selvityksessä 2008 arvoalueeksi. Arvojen perustelut:

Yhtenäinen ja lyhyessä ajassa rakennettu Turrin asuinalue kertoo esimerkillisesti aikansa asuin- aluesuunnittelusta ja omakotirakentamisesta. Alueen yhtenäisyys syntyy paitsi ajallisesta yhtenäisyydestä ajalle tyypillisestä matalaprofiilisesta rakentamisesta yhtenevistä rakennusmateriaaleista. Pientaloalueen rakennuskannan yhtenäisyys tulisi ehdottomasti pyrkiä jatkossa säilyttämään, välttämällä alueen täydennysrakentamista ja merkittäviä rakennusten ulkoasun muutoksia. Erityisesti rakennuksien matalien kattolinjojen säilymiseen tulisi kiinnittää huomiota. Olemassa olevien puisto- ja viheralueiden säilyttäminen alueen asukkaiden virkistyskäytössä tulisi turvata myös tulevaisuudessa. Viheralueet toimivat myös alueen erikoisen pihakaavan jäsentäjinä, minkä vuoksi niiden säilyminen on ensiarvoisen tärkeää. Alueen rakennusinventointitiedot eivät ole vielä kattavat. Mahdolliset uudet maankäyttösuunnitelmat edellyttävät inventoinnin täydentämistä ja syventämistä.

Pirkanmaan maakuntamuseo on antanut alustavan lausunnon lausuessaan Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Siinä todetaan, että alueen läheisyydessä 0,5 – 1 km etäisyydellä on tiedossa yksi kivikautinen ja yksi rautakautinen löytöpaikka. Em. johdosta maakuntamuseo katsoo arkeologisen tarkkuusinventoinnin olevan tarpeellinen alueen muinaisjäännös- ja kulttuuriperintökohteiden kartoittamiseksi.

Arkeologinen tarkkuusinventointi, 2015

Alueelle tehtiin tarkkuusinventointi loppusyksystä 2015. Pirkkalan Turrin (Soukon) asemakaava-alueen tarkkuusinventoinnissa havaittiin yksi mahdollinen muinaisjäännöskohde ja kolme muuta kohdetta, jotka eivät täytä muinaisjäännöksen kriteerejä. Pelloilta löydetyt irtolöydöt ovat uudemmalta ajalta, lähinnä 1800–1900-luvuilta, joukossa voi olla yksittäisiä vanhempiakin kappaleita korkeintaan 1700-luvulta. Raportin perusteella alueelta paikallistettu mahdollinen muinaisjäännös sijaitsee metsäsaarekkeessa peltoalueen itäreunalla (Kuva 8, kohde 1). Raportin mukaan kyseessä on kooltaan 1x2 m kokoinen ja 30 cm korkea kiviröykkiö, joka on syntynyt luultavimmin pellon raivauksen yhteydessä. Muut selvityksen kohteet eivät sisältäneet mainittavia löydöksiä. Selvitys on kokonaisuudessaan selostuksen liitteenä.



Kuva 8. Kohteet ja koekuopat. Kartalle on merkitty alueen kohteet 1-4 punaisella pallolla, sekä koekuopat 1-4 vihrein neliöin. Pohjakartta © Maanmittauslaitos. Lisäykset karttaan: Eva Gustavsson

2.1.8 Liikenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Pirkkalan keskustan läntisen sääntuloväylän, Naistenmatkantien, varteen. Tontti on erinomaisesti saavutettavissa niin, henkilöautolla, bussilla kuin kevyen liikenteen välinein. Aluetta sivuaa Naistenmatkantien lisäksi vt3 ja syöttöliikenteen mahdollistava Turrintie. Kaavoituksen kuluessa selvitetään risteysratkaisu alueen liittämiseksi muuhun liikenneverkkoon.

2.1.9 Tekninen huolto

Alueelle sijoittuu jätevesiverkoston runkolinjaa sekä siirtoviemäri, Turrintien sadevesiviemäriä sekä vesihuoltolinjaa. Alueen suunnittelun lähtökohtana on, että olemassa olevia kunnan sisäisiä linjoja tullaan siirtämään.



Kuva 9, vasemmalla jätevesiverkosto 2014 ja oikealla vesihuoltoverkosto 2014.

Sähköverkkoyhtiönä toimii Elenia Oy, tietoliikenneverkot ovat Elisalla ja Pirkanmaan Jätehuolto Oy vastaa alueella jätehuollosta. Kaukolämpö- ja kaasulinjoja ei ole tontin välittömässä läheisyydessä.

2.1.10 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueella ei ole ympäristönsuojelukohteita. Vt3 ja Naistenmatkantie muodostaa liikennemelunlähteen, joka tulee ottaa huomioon, kun suunnitellaan alueelle melulle herkkiä toimintoja, kuten asumista.

2.1.11 Maanomistus

Kunta omistaa muutosalueen kiinteistöt lukuun ottamatta Naistenmatkantien tiealuetta, jolla omistajana on valtio. Lisäksi suunnittelualueeseen on otettu mukaan vesialuetta Soukonlahden pohjukasta ja siltä osin omistaja on Sikoisten osakaskunta. Kiinteistöjen pinta-alat ovat oheisessa taulukossa:

Omistaja	r:no	pinta-ala (m ²)
Kunta	604-418-1-435	61354
Kunta	604-419-3-129, osa	7257
Valtio	604-895-2-2, osa	11166
Sikoisten osakaskunta	604-876-4-2	6389
Yhteensä		86167 m ²



Kuva 10, Kiinteistöjako alueella, KTJ karttapalvelu, 2015.

2.2 Suunnittelutilanne

2.2.1 Valtioneuvoston alueidenkäyttötavoitteet

Tarkastetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (Valtioneuvoston päätös 13.11.2008) ovat saaneet lainvoiman 1.3.2009. Tavoitteet on ryhmitelty sisällön perusteella kuuteen eri asiakokonaisuuteen:

1. Toimiva aluerakenne
2. Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet

Maankäyttö- ja rakennuslain 24 § 2. mom. mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

2.2.2 Maakuntakaava

2.2.2.1 Pirkanmaan maakuntakaavayhdistelmä

Alueella on voimassa Pirkanmaan 1. maakuntakaava (2007) sekä 2. vaihemaakuntakaava (2013). Maakuntakaavassa alue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi (A). Aluetta sivuaa länsipuolella moottoritie ja eteläpuolella tärkeä yhdystie. Alueen poikki itä-länsisuunnassa kulkee ulkoilureittimerkintä sekä seudullinen runkoviemärimerkintä (j). Lisäksi Alueen ulkopuolella on Tampereen läntisen oikoradan yhteystarvemerkintä, minkä voidaan katsoa koskevan myös tätä aluetta.

Oikorata

Tampereen läntisen ratayhteyden tarvetta ja toteuttamismahdollisuuksia on tarkasteltu [Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan](#) yhteydessä. Vaihemaakuntakaavassa osoitetaan pitkän aikavälin

menkulman aluetta kehitetään erityisesti ympäristöteollisuuden ja cleantech-yritystoiminnan yritysten sijoittumisedellytyksiä suosivasti. Tien 130 varren maankäytössä tulee kiinnittää erityistä huomiota alueiden toteuttamisjärjestykseen.

Aluetta tulee kehittää tiiviissä yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Maankäytön suunnittelussa tulee edistää toimintojen saavutettavuutta kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

kk-4 kehittämissuositus:

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää järvinäkymiä hyödyntäviä ratkaisuja ja laadukasta rakentamista, yleisessä käytössä olevan rantavyöhykkeen säilymistä ja toteutumista sekä sujuvaa ja esteetöntä liikkumista alueella. Alueen maankäyttöä tulee pyrkiä kehittämään yhtenäisenä kokonaisuutena tiiviissä yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa.

Viheryhteys:

Merkinnällä osoitetaan taajamiin liittyvät olemassa olevat tai tavoitteelliset viheryhteydet, joilla on erityistä merkitystä alueellisen virkistysverkoston ja/tai ekologisten yhteyksien kannalta.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee määrittää viheryhteyden tarkempi sijainti sekä varmistaa maastokäytävän riittävä leveys, jotta seudullisten viheralueiden ja ulkoilureittien muodostama verkosto voidaan toteuttaa riittävän yhtenäisenä kokonaisuutena.

Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomioita ympäristön laatuun, alueen ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta.

----- Ohjeellinen päärata.

Merkinnällä osoitetaan uusi ratayhteys välillä Pirkkala–Ylöjärvi.

Merkintään liittyy Nokialla, Tampereella ja Ylöjärvellä Myllypuron Natura-alueen läheisyydessä erityismääräys em13.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee riittäväillä keinoilla varmistua siitä, ettei radan toiminta merkittävästi vähennä vedenhankinnan kannalta tärkeiden pohja- ja pintavesien määrää tai olennaisesti huononna niiden laatua. Samoin on varmistuttava siitä, ettei radan rakentamisen aikana olennaisesti huononnetta vedenottamoiden veden laatua tai saatavan pohjaveden määrää. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen, ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien

jatkuvuuden turvaamiseen sekä radasta aiheutuvien meluvaikutusten ehkäisyyn ja risteävien katujen ja teiden järjestelyihin.

Maankäytön suunnittelulla tai toteutuksella ei saa estää varauksen myöhempää toteuttamista

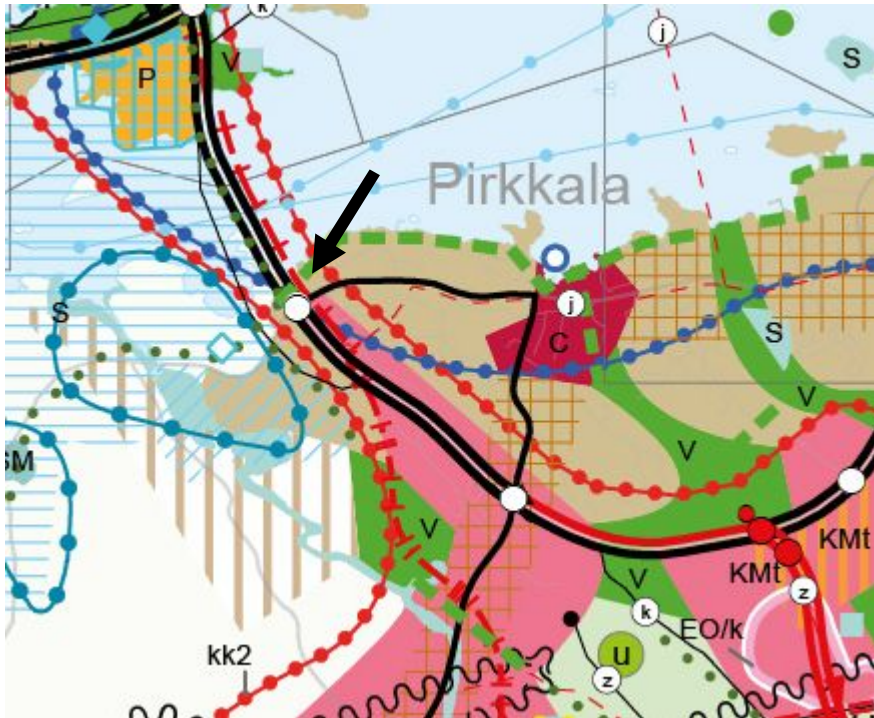
Liikenne

Liikennevirasto ja Pirkanmaan liitto ovat teettäneet [liikenteellisen tarveselvityksen Pirkanmaan rataverkon kehittämistarpeista](#). Liikenteellisessä tarveselvityksessä on laadittu uusi rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen junamääräennuste Pirkanmaalle. Ennuste laadittiin vuosille 2020, 2030 ja 2040. Liikenne-ennusteen ja ratakapasiteetin perusteella arvioitiin Pirkanmaan rataverkon kehittämistarpeiden tarpeellisuus, ajoittuminen ja kytkentä toisiinsa. Liikenteellinen tarveselvitys valmistui kesäkuussa 2013.

Vaikka läntisen ratayhteyden tarve ei ole vielä ajankohtainen, edellyttää maankäytön nopea kehittyminen Tampereen seudulla ratalinjauksen tarkempaa määrittelyä ja aluevarauksen tekemistä ratayhteydelle jo nyt.

Radat ja järjestelyratapiha

Maakuntakaava 2040 suunnittelussa selvitetään uuden Tampereen läntisen ratayhteyden sijaintia Lempäälästä Ylöjärvelle. Uusi rata erkanee pääradasta Lempäälässä, josta ratalinja suunnataan mahdollisimman läheltä Tampere-Pirkkalan lentoasemaa sekä Rajasalmen ja Kolmenkulman kautta Ylöjärvelle. Radalta on yhteydet länteen Porin radalle ja Ylöjärvellä rata yhdistyy päärataan Pohjanmaan suuntaan. Ratatarkasteluihin sisältyy myös yhdysrata lentoaseman suunnasta pääradalle Tampereelle Sarankulmaan. Yhdysradan sekä Pirkkalan ja Lempäälän välisen rataosan muodostamaa yhteyttä tarkastellaan siten, että henkilöliikenne olisi tällä välillä mahdollista. Muilta osin läntistä ratayhteyttä suunnitellaan lähinnä tavaraliikenteen lähtökohdista. Suunnittelutyössä tarkastellaan aluevarauksena uuden järjestelyratapihan toteuttamista. Tavaraliikenteen järjestelytoimintojen siirtäminen pois Tampereelta vapauttaisi nykyisen ratapihan muuhun maankäyttöön.



Kuva 12, maakuntakaava 2040 ehdotus.

Liikenneviraston laatimassa raportissa *Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellinen tarveselvitys*, 2013, sen johtopäätöksenä todetaan:

”Läntisen ratayhteyden merkittävin liikenteellinen vaikutus on, että se poistaa päiväaikaan kulkevat tavarajunat linjaraiteilta. Koska tavaraliikenne voidaan jatkossakin ajaa pääosin yöaikaan ja vuorokauden hiljaisempina tunteina, ei tämä vaikutus kasva millään yhteysvälillä niin suureksi, että läntisellä ratayhteydellä voitaisiin korvata nykyisen radan yhteyteen toteutettavia investointeja. Lähiliikenteen laajamittainen kehittäminen edellyttää lisää ratakapasiteettia erityisesti ruuhkaisimmille tunneille ja tämä lisäkapasiteetti saadaan vain nykyisen radan yhteyteen toteutettavilla lisäraiteilla. Toisaalta läntinen ratayhteys kuitenkin parantaisi tavaraliikenteen kulumahdollisuuksia Tampereen kohdalla vähentämällä sen riippuvuutta henkilöliikenteen aikatauluista.”

Tampereen järjestelyratapihan siirto tulee nähdä ennen kaikkea maankäytön kehittämishankkeena. Eri ratasuuntien liikenteelliseen kuormitukseen sillä ei ole vaikutusta. Tämän vuoksi ratapihan siirtoa ei ole tässä työssä tarkasteltu muiden infrastruktuuri-investointien rinnalla rataverkon kapasiteettia lisäävänä toimenpiteenä. Myöskään ratapihan laajentaminen ei ole tarpeen, sillä tulevaisuudessa tavaraliikenteen kuljetusjärjestelmä tulee kehittymään entistä enemmän kohti suorien junien käyttöä, mikä vähentää vaihtotyön tarvetta ratapihoilla.”

2.2.3 Yleiskaavatilanne

2.2.3.1 Taajamayleiskaava 2020

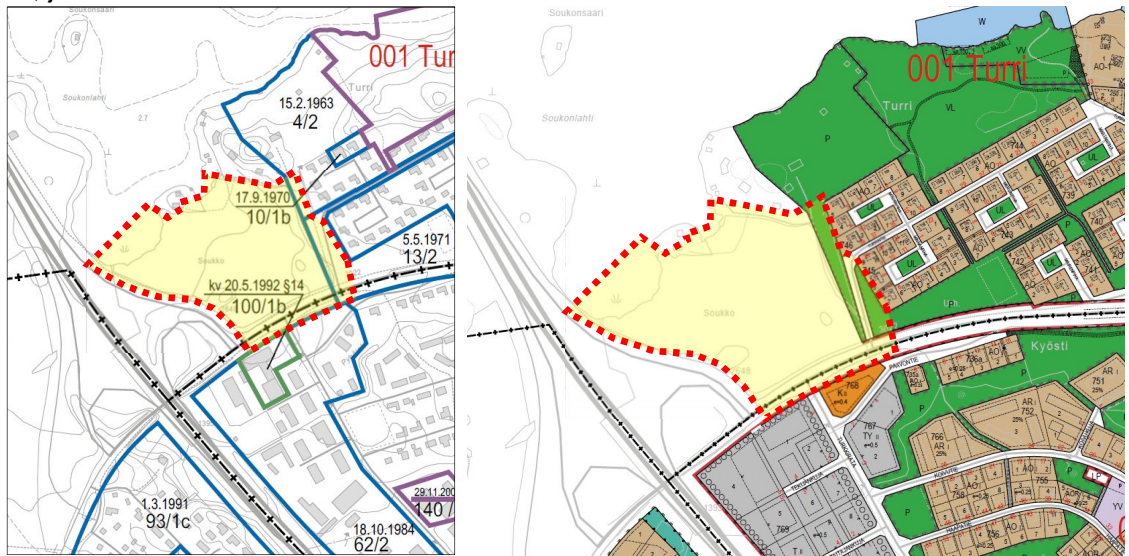
Asemakaavatyöhön lähdetessä alueella on voimassa eri yleiskaavoja. Pirkkalan keskusta-alueen yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 9.12.2013. Yleiskaavasta valittiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitus ei koske nyt käsillä olevaa aluetta. Taajamaosayleiskaava on tullut lainvoimaiseksi 17.2.2016 ja voimaan astuessaan se on kumonnut muut aluetta koskevat yleiskaavat. Taajamaosayleiskaavassa alue on merkitty *kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi (AK)* ja *yksityisten palveluiden ja hallinnon alueeksi (PK)* sekä *Virkistysalueeksi (V)*. Naistenmatkantie on ko. kaavassa merkitty *joukkoliikenteen kehittämiskäytäväksi*. Maankäyttöä tulee tehostaa 300 metrin etäisyydellä joukkoliikennereitin varressa. Alueenkäyttöratkaisujen tulee olla sellaisia, että joukkoliikenteen saavutettavuus ja muut edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseksi ovat hyvät. Pääosaa alueesta koskee merkintä *Meluntorjuntatarve, alueelle on laadittava asemakaava, jolla ratkaistaan alueen rakennusten ja pihojen riittävä suojaus melulta*. Lisäksi alueella on merkintä *ohjeellinen ulkoilureitti*.

2.2.3.2 Muut yleiskaavat

Voimassa olevassa, oikeusvaikutteettomassa Yleiskaava 1995:ssä pieni osa aluetta on osoitettu *asuinpientalojen alueeksi (AP)*. Rantojenkäytön osayleiskaavassa (10.3.1993) alue on merkitty *maa- ja metsätalousalueeksi, jolla ympäristö on säilytettävä (MT/s)*. Kaavat ovat kumoutuneet 17.2.2016.

2.2.4 Asemakaava

Osalla aluetta on voimassa asemakaava. Alue on rajattu käsittämään Turrin alueen puistoalueet. Niiden osalta on voimassa asemakaava nro 4, joka on vahvistettu 15.2.1963 ja asemakaava nro 13, joka on vahvistettu 5.5.1971. Pääosa alueesta on asemakaavoittamaton.



Kuva 13, alueen asemakaavatilanne.

2.2.5 Rakennusjärjestys

Pirkkalan kunnan rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2001. Uusi rakennusjärjestys on valmisteilla.

2.2.6 Rakennuskiellot

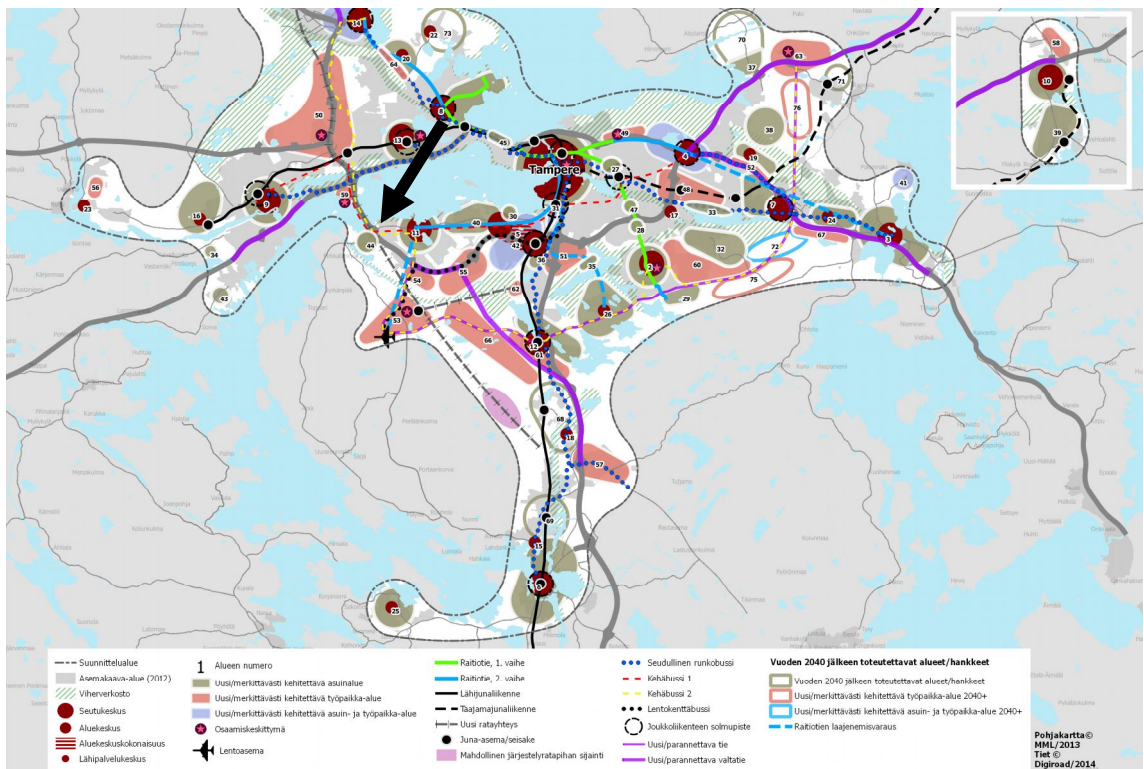
Aluetta koskien ei ole rakennuskielloja.

3.2.7 Päätökset, suunnitelmat ja ohjelmat

3.2.7.1 Kaupunkiseudun suunnittelu / Rakennesuunnitelma 2040

Seutuhallitus hyväksyi osaltaan rakennesuunnitelman 2040 joulukuussa 2014. Pirkkalan kunta- valtuusto hyväksyi rakennesuunnitelman 16.2.2015 § 3. Rakennesuunnitelma 2040 on Tampe- reen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehitystä pitkällä tähtäimellä ohjaava strateginen suunnitelma. Siinä tarkastellaan seudun taajamarakennetta taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympä- ristöllisesti kestäväenä sekä arjen sujuvuutta edistävänä kokonaisuutena.

Tärkeitä osia ovat esimerkiksi raideliikennettä ja palveluverkkoa koskevat seudulliset ratkaisut sekä monipuolinen asuntotuotanto. Kunnat huomioivat rakennesuunnitelman kaavoissaan, liikenteen ja palveluverkon suunnitelmissaan sekä asuntotuotannossaan. Rakennesuunnitelmassa va- raudutaan 2000-luvulla toteutuneen väestönkasvun jatkumiseen, eli hieman yli 4000 asukkaan vuotuisen kasvuun. Seudulla arvioidaan olevan noin 480 000 asukasta vuonna 2040. Uusia asuntoja tarvitaan noin 91 000 kappaletta. Asuntorakentamisen painopistealueet ovat hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella. Pääosa uusista asunnoista sijoittuu kuntien keskustoihin ja muihin vahvoihin alueellisiin keskuksiin, mukaan lukien lähijunan asemanseuduille sekä seudul- listen raitiotie- ja bussiyhteyksien varrelle. Asuinympäristöistä tehdään houkuttelevia monipuoli- sella asuntotuotannolla. Yhdyskuntarakenteen täydentyminen parantaa myös kävelyn ja pyöräi- lyn olosuhteita.



Kuva 14. Rakennesuunnitelma 2040

Palveluverkko perustuu seutukeskukseen (ydin-Tampere), aluekeskuksiin ja lähipalvelukeskuk- siin. Palvelujen saavutettavuus turvataan hyvillä kulkuyhteyksillä ja julkisten ja kaupallisten pal- velujen sijoittamisella lähelle toisiaan. Työpaikka-alueista esitetään elinkeinojen uudistumista ja työpaikkojen lisääntymistä tukeva ratkaisu. Uudet työpaikat sijoittuvat pääosin keskustoihin ja tie- tointensiviisiin osaamiskeskittyymiin, kuten Kaupin kampus ja Kolmenkulma, mutta myös valmis- tavan teollisuuden ja logistiikan tarpeet on huomioitu isojen väylien läheisyydessä. Rakennesuun- nitelmakartta näyttää kuvan kaupunkiseudusta vuonna 2040 sekä eräitä vuoden 2040 jälkeen toteutuvia strategisia kohteita. Rakennesuunnitelmaraportissa kuvataan tarkemmin toteutuksen painottumiset eri vuosikymmenillä. Aineistoon voi tutustua rakennesuunnitelman sivustolla www.tampereenseutu2040.fi.

3.2.7.2 MAL-aiesopimus 2013-2015

Kuntien ja valtion solmimaa maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta toteutetaan sovi-
tuin toimenpitein. Aiesopimuksen kärkiä ovat muun muassa keskustojen kehittäminen, joukkoli-
kennekäytävien maankäytön tehostaminen, vuokra-asuntotarjonnan turvaaminen, elinkeinoelä-
män kasvun tukeminen sekä liikkumisen tapojen uudistaminen. Sopimusosapuolet laativat yh-
dessä edellisvuotta koskeva seurantaraportin ja valmistelevat seuraavan aiesopimuksen.

3.2.8 Kaavoituskatsaus

Asemakaavamuutos ja laajennus on Pirkkalan kunnan vuoden 2015 kaavoituskatsauksen kohde
numero 241.

3.2.9 Pohjakartta

Pohjakarttakuvaus on suoritettu 22.4.2007. Kehätien osalta on tehty täydennyskuvaus 2009. Em.
aineistosta on laadittu pohjakartta vuosina 2007 – 2010. Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja ra-
kennuslain 54 a §:n vaatimukset ja sen on hyväksynyt 31.7.2014 maanmittausinsinööri Jouko
Lehto.

3. Suunnittelun vaiheet

3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Kunta pyrkii kehittämään uusia asuinalueita riittävän suurina aluekokonaisuuksina ja kaavoittaa
lähtökohtaisesti omia maitaan. Kunnan oman tonttivarannon kasvattaminen sekä ennakoiva kaa-
voitus on edellytys hallitulle kasvulle. Alue on kunnan omistuksessa ja se sijoittuu hyvien liiken-
neyhteyksien varrelle taajamarakenteeseen.

3.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kunnanhallitus on laittanut asemakaavan vireille kaavoituskatsauksella 2012. Ympäristölauta-
kunta käsitteli osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa kokouksessaan 7.4.2014 ja hyväksyi sen jat-
kovalmistelujen pohjaksi.

3.3 Osallistuminen ja yhteistyö

3.3.1 Osalliset

Osallisia asiassa ovat laajasti käsittäen kaikki kuntalaiset, käytännössä tässä suunnittelualueen
lähiasukkaat sekä toimijat, joiden olosuhteisiin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Viran-
omaisten ja yhteisöjen osalta osallistuminen ja vuorovaikutus asemakaavoituksen yhteydessä ta-
pahtuvat etupäässä neuvotteluiden ja lausuntojen kautta sekä kaavoituksesta tiedottamalla eri
vaiheissa. Asemakaavan laajennuksesta tiedotetaan seuraaville osapuolille:

- Alueen maanomistajat
- Naapuritonttien omistajat
- Kunnan hallintokunnat
- Pirkanmaan maakuntamuseo
- Pirkanmaan pelastuslaitos
- Elenia Oy
- Tampereen Sähkölaitos
- Pirkanmaan Ely-keskus
- Pirkkalan ympäristöyhdistys
- Pirkkala-Seura Ry
- Alueen asukasyhdistykset
- Muut ilmoituksen mukaan

3.3.2 Vireilletulo

Asemakaava on tullut vireille kaavoituskatsauksella 2012.

3.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

3.3.3.1 Aloitus- ja valmisteluvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on käsitelty ympäristölautakunnassa 7.4.2015 ja on asetettu nähtäville ajalle 15.4.-15.5.2015.

Alustava lausunto:

1. Pirkanmaan maakuntamuseo, Ulla Lähdesmäki, 12.6.2015

Suunnittelualue sijoittuu maisemallisesti erittäin näkyvään paikkaan Pirkkalan taajama-alueen rajalle. Avoimena säilynyt peltomaisema nivoutuu yhä osaksi laajempaa, Sankilan ympärille levittäytyvää maisematilaa, vaikkakin uudet tiejärjestelyt ovat sen toiminnallisesti ja osin myös visuaalisesti rikkoneet. Suunnittelualue rajautuu Turrin 1960-luvun lopulla rakennettuun, varsin hienosti ominaispiirteensä säilyttäneeseen Turrin omakotialueeseen sekä Kotimäen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen pihapiiriin. Asemakaavaa varten tulee laatia asianmukainen selvitys suunnittelun alueen maisemallisista piirteistä ottaen huomioon myös välittömästi vaikutusalueella olevat rakennetun ympäristön arvot. Avointa maisematilaa tulee säilyttää mahdollisimman laajana kokonaisuutena ja pyrkiä sovittamaan rakentaminen maisemaan. Omakotialueen ja uudisrakentamisen väliin tulee jättää laadukkaasti toteutettu suojavyöhyke.

Arkeologisen perinnön osalta maakuntamuseo toteaa, että kaava-alueelta puuttuu tarvittava selvitysaineisto. Alle 0,5 km säteellä alueen rajoista tunnetaan yksi kivikautinen ja yksi rautakautinen löytöpaikka ja alle 1 km etäisyydellä, alueen länsi- ja lounaispuolelta tunnetaan useita arkeologisia kohteita kivikaudelta ja historialliselta ajalta. Suunnittelualue on rakentamaton, eikä sitä ole tutkittu aikaisemmissa inventoinneissa. Museo toteaa, että kaavahankkeeseen liittyen tulee suorittaa alueen arkeologinen tarkkuusinventointi. Mikäli inventoinnissa löytyy kiinteitä muinaisjäänöksiä tai muita kulttuuriperintökohteita, hankkeen vaikutukset niihin on arvioitava.

Kaavoittajan vastine

Turriin alue on aikanaan rakennettu viljelymaille Pirkkalan keskustan länsipuolelle (60-70 –luku) ja se oli silloisessa tilanteessa keskusta-alueen läntisin reuna. Kohdan 2.1.7. kuvasarja näyttää taajamarakenteen levittäytymisen 1950-1991. Kun Rajasalmen silta avasi tieyhteyden länteen, muuttui länsi-Pirkkalan saavutettavuus dramaattisesti. Yhteys Pyhäjärven yli avasi Pirkkalan kasvulle uuden kestävänsä suunnan, länteen. Jos seutu kivikaudella oli otollinen ja hyvä asutuksen sijoittumiselle vesireitin vuoksi, se on sitä nyt yhtä lailla, uusien tieyhteyksien johdosta. Suunnittelualue on nähtävissä rakentamisen reservialueena, jonka käyttöönotto on nyt ajankohtaista. Konteksti on muuttunut periferiasta taajaman reservialueeksi. Alueen arvottamiselle kulttuurimaisemana ei ole edelliseen viitaten perusteita. Merkittäviä kytkentöjä ovat saavutettavuus, olemassa olevan infran hyödyntäminen, mahdollisuudet keskeneräisen alueen kaupunkikuvan kohoamiseen sekä Pyhäjärven rannan hyödyntäminen asumisen lisäarvona.

Tulevan maakuntakaava 2040:n taustaselvityksessä on Pirkkalan kylä arvotettu maakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Pirkkalan kylän ja Anian laajoissa maisemakokonaisuuksissa säilyvät ne kulttuurimaiseman elementit, jotka tämän alueen kohdalla voivat väistyä kaupunkirakenteen kasvaessa reunoiltaan.

Tiiviin korttelirakenteen jatkaminen vanhan Turrin jatkeeksi on kaupunkirakenteen laajentumisen tyypologisenä periaateratkaisuna perusteltavissa. Alue ei omaa merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön arvoja.

Kotimäki jää alueen ulkopuolelle, tosin sen välittömään läheisyyteen samoin, kuin rantavyöhykkeen muutama muu lomakiinteistö. Niiden sijainti rantapeltoa korkeammalle ja rantametsikön suojaan antaa hyvät lähtökohdat suunnittelulle. Aluetta suunnitellaan niin, että Pyhäjärven rannan yhtenäinen virkistys- ja ulkoilureitistö erottaa suunnittelun alueen ulkopuolelle jäävät rantakiinteistöt suunniteltavasta uudesta korttelirakenteesta.

Ennen luonnosvaihetta alueelle teetetään arkeologinen tarkkuusinventointi museoviranomaisen ohjeiden mukaan.

2. Pirkanmaan liitto, Karoliina Laakkonen-Pöntys, 10.6.2015

Pirkanmaan maakuntakaavayhdistelmässä suunnittelun alue sijoittuu taajamatoimintojen alueelle (A). Merkinnällä osoitetaan asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueita. Merkintä sisältää kaupan, palvelujen ja hallinnon ja työpaikkatoimintojen alueita sekä pienehköjä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alueita. Samoin siihen sisältyy virkistys-, puisto- ja erityisalueita

sekä pääväyliä pienempiä liikennealueita. Suunnittelumääräys: ”Yksityiskohtaisessa kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota yhdyskuntarakenteen edullisuuteen ja tarkoituksenmukaiseen toteuttamisjärjestykseen sekä elinympäristön laatuun. Erityisesti tulee välttää asutuksen sijoittamista alueille, joihin kohdistuu merkittäviä ympäristöhäiriöitä (melu, haju yms.)” Rantaan on osoitettu ulkoilureitti. Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittäviä olemassa olevia tai kehitettäviä ohjeellisia polku- ja/tai latureittejä. Suunnittelumääräys: ”Suunnittelussa on turvattava ulkoilureittien toteuttamisedellytykset maakunnallisesti ja seudullisesti toimivana reitistönä sekä yhteydet virkistysalueisiin. Yksityiskohtaisessa reittisuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota olevan tiestön ja poluston käyttömahdollisuuksiin sekä luonnon arvojen säilymiseen suuntaamalla reitit kulukselta kestäville alueille”. Raideliikenteen yhteystarpeen Ylöjärveltä Lempäälään voidaan katsoa koskevan myös tätä aluetta. Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävän uuden pääradan yhteystarve (Tampereen läntinen oikorata), jonka toteuttamisesta linjauksen osoittamiseksi ei ole riittäviä selvityksiä tai suunnitelmia. Suunnittelumääräys: ”Maankäytön suunnittelulla ei saa estää varauksen myöhempää suunnittelua ja toteuttamista. Suunnittelua eteenpäin vietäessä on tutkittava yhteyden toteuttamistapa, sijainti ja liittyminen ympäröivään maankäyttöön. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, pohjavesi-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen sekä ulkoilu- ja viheryhteyksien turvaamiseen. jne”. Edellä mainittua radan yhteystarvetta on tarkennettu Pirkanmaan kokonaisuuskaavun 2040 taustaselvityksissä. Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa on esitetty kolme sijaintivaihtoehtoa ratayhteydelle, joista nk. itäinen ratalinjaus sijaitsee vireillä olevan asemakaavan alueen välittömässä läheisyydessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on syytä liittää kuvaus läntisen ratayhteyden tähänastisista selvityksistä, ja huomioida jatkossa sekä selvityksen että maakuntakaavan 2040 ratkaisut tarpeellisin osin. Todennäköisesti rata toteutuessaan vaikuttaa melunsuojaustarpeeseen risteysalueen läheisyydessä.

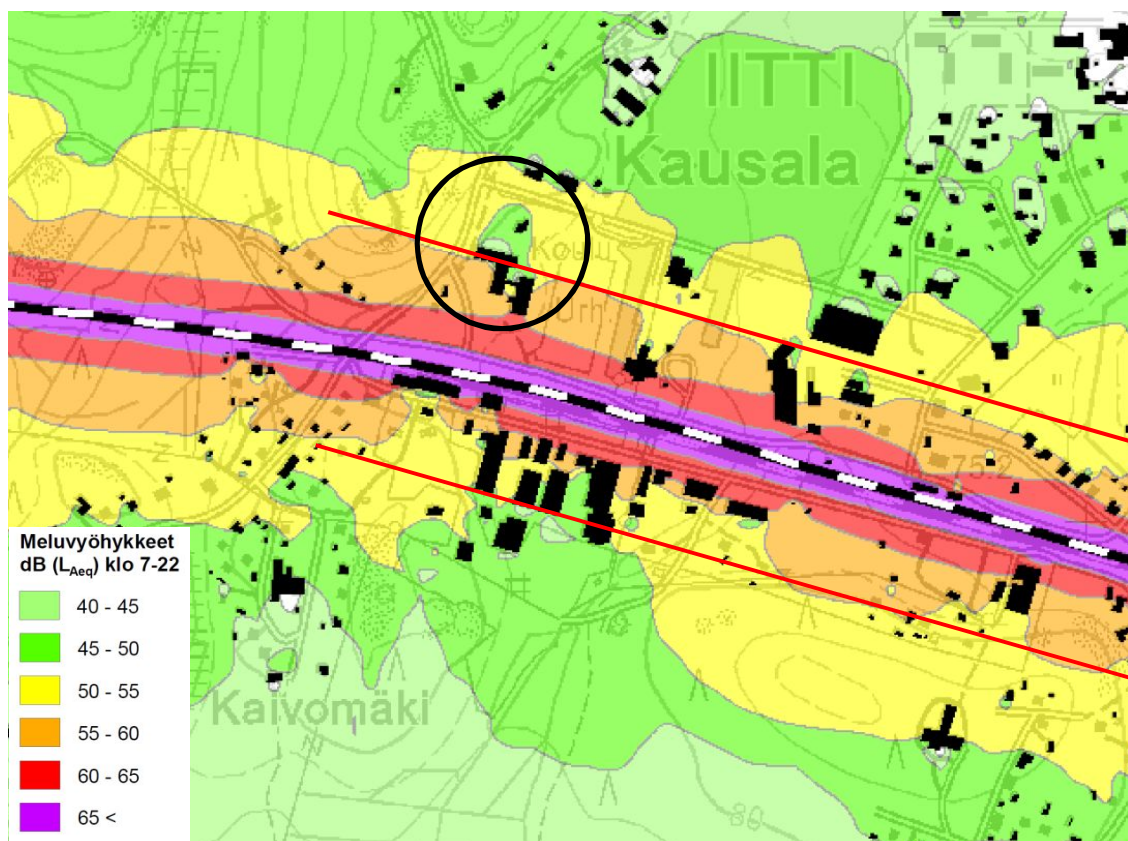
Asemakaavan tavoitteenasettelu on Pirkanmaan voimassa olevien maakuntakaavojen mukainen. Asiakirjoihin on kuitenkin syytä lisätä tiedot läntisen ratayhteyden selvitysten vaiheesta. Lisäksi suunnittelussa on tarpeen huomioida ko. selvitykset sekä maakuntakaavan 2040 edetessä myös siinä tehtävät ratkaisut. Pirkanmaan liiton tavoitteena on, että maakuntakaavaehdotus on nähtävillä alkuvuonna 2016 ja että siihen sisältyy yksi linjaus läntiselle ratayhteydelle.

Pirkanmaan liitto katsoo, että asemakaavan suunnittelua voidaan viedä eteenpäin huomioiden edellä esitetty ohjeistus.

Kaavoittajan vastine

Kaavaselostukseen on lisätty läntisen oikoradan selvitystilannekuvaus kohtaan 2.2.2.2

Ko. ratalinjaus on pitkän aikavälin varaus eikä lopullisia päätöksiä ole käytettävissä linjauksen sijainnista. Oheisella kahdella kuvalla on osoitettu, että suunnittelun alueen ratkaisut on laadittavissa niin, ettei mahdollisen ratalinjakunnan toteuttamiselle ole estettä. Suunnittelun alueella joudutaan joka tapauksessa ottamaan huomioon Vt3:n liikennemelu. Meluntorjunta tullaan toteuttamaan muurimaisen rakennusmassoittelun keinoin. Meluselvityksen tiedot ovat selostuksen kohdassa 3.5.2.2.



Kuva 15. Ote Kouvolan seudun rataympäristöselvityksestä, Sito Oy, 2007. Referenssi aineistona oheinen kuva havainnollistaa ratamelun leviämistä suuntaa-antavasti. Kuvaan on lisätty punaisella viivalla 140 m:n etäisyys ratalinjasta. Ympäröitynä on esimerkinomaisesti rakennuskohde, jonka suojaisella puolella meluarvo <math><45\text{ dB } (L_{Aeq})</math> täyttyy.



Kuva 16. Suunnittelualue sekä viitteellisesti esitetty ratalinjausvaihtoehto, mikäli läntinen ratayhteys toteutuu vt3:n itäpuolitse. Kuvassa esitetty sijoitusvaihtoehto edellyttää radan tekemisen maasiltaan. Kuvaan on esitetty 144 metrin mittajana vertailun tekemiseksi Kouvolan seudun rataympäristöselvitykseen. Meluntorjunta on toteutettavissa suunnittelualueelle rakennusten muurimaisella sijoittelulla.

3. Vanhusneuvosto, 27.4.2015

Vanhusneuvosto kiinnittää huomiota meluntorjuntaan ja esteettömyyteen. Asuntorakentamisessa tietyille ryhmälle rakentamisen sijaan tulisi kiinnittää huomiota tilojen muuntumismahdollisuuksiin asukkaan tarpeiden mukaan elämäntilanteiden ja toimintakyvyn muutosten mukana. Ikäihmisten kannalta tärkeää on palvelujen saavutettavuuden varmistaminen.

Pirkkalassa on tarvetta vapaarahoitteiselle senioritalolle, jossa on asukkaiden käyttöön yhteisiä kokoontumistiloja sekä ruokala/ravintola. Tarkoituksena on asukkaiden omaehtoinen osallistuminen ja yhteisöllisyys, ei kunnan järjestämä palvelu.

4. Vammaisneuvosto 19.5.2015

Alueella tulee huomioida monimuotoinen asuminen ja esteettömyyden vaatimukset.

5. Pirkkalan Ympäristöyhdistys Ry, 9.5.2015

1. Koska alueen houkuttavuutta ei lisää moottoritien läheisyys, olisi alueesta tehtävä muutoin erityisen houkutteleva laadultaan ja ympäristöltään.

2. Taajamayleiskaavaa on syytä noudattaa eli jättää ranta koskemattomaksi sekä varata sinne kevyenliikenteen väylälle tila.

3. Turrin uimarantaan on lapsille suunniteltava yhteys Turrintietä pitkin, koska Turrin metsään on hankalan maaston vuoksi vaikea saada rakennettua kevyenliikenteen väylää. Polkuja siellä toki menee, mutta yhteys kaava-alueelta on yksityisten maiden halki.

4. Pelloilla olevat kaksi saarekettä ovat olleet siellä niin kauan kuin peltoja on viljelty; ehkä vuosisatoja. Niiden soisi säilyvän edelleen. Moottoritien puoleinen saareke voisi olla osana viherkaihtaa, joka rajaisi moottoritietä ja pyöräilytietä alueesta. Molemmat saarekkeet voisivat olla osana taloyhtiön piha-alueita. Rakennusluvan ehtona voisi olla, että saarekkeet tulee säilyttää koskemattomana niin, että vasta osakkeenomistajat ja asukkaat itse (ei kunnan viheryksikkö) pääsisivät demokraattisesti päättämään saarekkeiden muokkaamisesta ja käytöstä.

5. Pyörätien vieressä noin 10m tiestä, saarekkeen ja järven puolella väliä on vesisuoni jota voitaisiin hyödyntää kosteikkona tai lähteenä viherkaistalla, (ei ainakaan "home-taloo" sen päälle).

Kaavoittajan vastine

1, 2, ja 4. Esitetyt huomiot ovat kaavan laadinnassa myös kaavoittajan asettamia tavoitteita. 3 ja 5. Asia huomioidaan jatkosuunnittelussa.

6. Tekninen lautakunta, 20.5.2015

1. Liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi liikenne alueelle tulee toteuttaa yhden ajoneuvoliittymän kautta. Olemassa olevan Turrintien soveltuvuus nykyisen Turrin asuinalueen ja uuden asemakaava-alueen yhteiseksi kulkuväyläksi tulee selvittää.

2. Alueelle tarvitaan jätevesipumppaamo, sen sijainti tulee osoittaa asemakaavassa

3. Alueella sijaitsee vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida asema-kaavoituksessa

4. Lisäksi merkittiin pöytäkirjaan teknisen lautakunnan ponsi:

Tutkitaan mahdollisuutta Turrintien ja Turkkiradan yhteenliittymään.

Kaavoittajan vastine

1. Liittymäjärjestely ratkaistaan liikenneselvityksen tulosten perusteella. Lähtökohtatavoitteena siinä on Turrin tien korvaava yhden liittymän ratkaisu.

2.-4. Asiat huomioidaan jatkosuunnittelussa.

7. Sari Mustakoski, 15.5.2015

1. Vanhan Turrin Naistenmatkantien puolelta puuttuu meluvalli. Uuden Turrin kohdalla on jo meluvalli, tähän vedoten pyydänkin kuntaa rakentamaan vanhan Turrin kohdalle meluvallin.

Vanhan Turrin meluvalli olisi nyt hyvä toteuttaa, kun rakennetaan uusi asuinalue, josta tulee suuria määriä kaivuujäätettä mm. rakennusten ja teiden perustamisvaiheessa. Kaivuujätteistä tehtäisiin meluvalli vanhaan Turriin. Tämä olisi vielä lisäksi energiatehokasta, kun ei kaivuujätteitä täydy tällöin kuljettaa pitkää matkaa.

2. Lisäksi vetoan teihin, kun on mahdollisuus järjestää liikennettä toisin turvallisemmaksi Naistenmatkantiellä Turkkiradan sekä Turrintien risteyksissä. Ehdotankin, että rakennatte kyseisen risteykseen liikenneympyrän ja yhteyden liikenneympyrään Turrintieltä (ja mahdollisesti ohitus-tieltä).

Kaavoittajan vastine

1. Vanhan Turrin alueen meluntorjunta on käsillä olevasta kaava-alueesta riippumaton. Ko. asia tullaan mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon alueen suunnittelun yhteydessä.
2. Alueen syöttöliikenteen liikennesuunnittelu on olennainen osa kaavoitusprosessia. Kaavoituksen kuluessa tutkitaan eri vaihtoehtoja joista valitaan kokonaisuutta (turvallisuus, toimivuus, ta- loudellisuus, kauneus) parhaiten tukeva ratkaisu.

8. Pentti Knuuti, 15.5.2015

1. Turrintien ja Soukkoon menevän tie välinen puistokaistale on säilytettävä puistona, samoin Turrintien ja asuinalueen välinen puisto.
2. Alueelle menevät kulkuväylät riittävän leveitä teitä, ei "kujia".
Maantielle 3022 liittymis/poistumiskaistat, helpottamaan liikennevirtaan liittymistä/poistumista.
3. Autojen pysäköinti ehdottomasti tonttialueella, myös riittävästi tilaa vierailville autoille. Tiet eivät ole autojen pysäköintialueita! Sillä katujen/teiden puhtaanapito täytyy taata, joskus voi sataa luntakin runsaasti.
4. Toivottavasti alueen rakentaminen lisää/parantaa mahdollisesti julkisen liikenteen palveluita TURRISSA.
5. Kevyen liikenteen väylälle Turrista siltojen alle ja niemeen löytyy toivottavasti jouheaa yhteys, turri-laiset lenkkeilevät mielellään niemessä ja siltojen alla, lenkimatka on juuri sopivan mittainen.
6. TURRIN alueen sisäiset tiet voisivat saata samalla kertaa ehostuksen ja tuunauksen.

Kaavoittajan vastine

1. Ko. puistovyöhykkeen säilyttäminen on tavoitteena alueen suunnittelussa.
2.-5. Huomioidaan alueen suunnittelussa.
6. Tietoon on tullut vanhan Turrin alueen tonttikadun korkeat tilannenopeudet. Asia ei liity varsinaiseen suunnittelualueeseen mutta pyritään huomioimaan kaavoitusprosessissa.

9. Heidi Rauhamäki, 13.5.2015

Omistan läntisen osuuden Soukonniemi -nimisestä tilasta RN:o 1:16, jonka kiinteistötunnus on 604-418-1-16 ja osoite Soukontie 17 A.

1. Nykyinen kulkuyhteys tilalle on järjestetty Soukontien varressa olevalta pysäköintipaikalta [..]. Sekä tämä yhteys, että pysäköintipaikka ovat asemakaavoitettavalla alueella. Asemakaavan laadinnassa on otettava huomioon talvikunnossapidon piirissä olevan kulkuyhteyden esittäminen tilalle. Koska kaavaan sisältyy myös ohjeellinen ulkoilureitti alueen poikki, tulee tutkia mahdollisuus yhdistää kulkuyhteys osittain tämän kanssa kuitenkin siten, että mikään ei rohkaise ulkoilijoita poikkeamaan yleiseltä reitiltä tilan suuntaan. Ulkoilureitti on sijoitettava niin kauas tilasta, kuin virkistysalueella on mahdollista, eikä missään tapauksessa tilan rajan viereen. Ulkoilureitillä tulee sallia ajoneuvoilla ajaminen siltä osin, kuin tilan suuntaan on tarpeellista. Myös autojen pysäköinnille on varattava tilaa vastaavasti kuin nykyiselläänkin on olemassa (max 5 ajoneuvoa).

2. Kaavoitettavalle alueelle on suunniteltu virkistysalue, johon tulisi rakennettu puisto. Mielestäni on paikallaan suunnitella Soukonniemen kohdalle sellaisia istutuksia, jotka kesäaikaan lieventävät kulkijoista aiheutuvaa rauhattomuutta ja häiriötä sekä peittävät suoran näköyhteyden tilan alueelle. Istutukset on tietenkin suunniteltava siten, etteivät ne varjosta tilaa.

3. Soukontien alkuosan linjaus näyttäisi muuttuvan kaavoituksen takia, joten tiekunnan tulee olla osapuolena suunnittelussa. Erityisesti mahdollinen rakentamisvaihe tulee suunnitella huolellisesti niin, että tarvittavat kulkuyhteydet pysyvät olemassa.

4. Alueella sijaitsee vesijohto- ja viemäriinjoja, jotka on otettava huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa. Soukonniemestä puuttuu sekä talousvesi- että jätevesiliittymä eikä siellä ole sähköliittymää. Suunnitellun asemaakaavoituksen nyt ulottuessa tilaan saakka on paikallaan, että kunta järjestää tilalle nämä liittymät. Kulkuyhteyttä rakennettaessa on otettava huomioon, että vesihuoltoliittymät ovat rakennettavissa samassa yhteydessä, mikäli kyseinen ratkaisu alueen vesihuoltoa suunniteltaessa osoittautuu tarkoituksenmukaiseksi.

5. Alue on kaksinkertaisella melualueella (Naistenmatkatie ja varsinkin Pyhäjärventie), joten niiden rakennusten sijoittaminen kuin rakenteellisetkin ratkaisut on toteutettava erityisen huolellisesti. Soukonniemeä rasittaa voimakas moottoritiltä johtuva melu, joka tulee vastaavasti haittaamaan myös nyt suunniteltujen rakennusten asukkaita varsinkin piha-alueella, ellei toimivaa melusuojausta toteuteta alueen rakentamisen yhteydessä. Asemakaava-alueen länsiosiin on välttämättömää suunnitella melusuojaus, joka nousee nykyistä tien linjausta ylemmäs. Nykyinen tien reunassa oleva melukaide on riittämätön estämään melun haittaa. Tiemelun torjumiseksi suojauksia on parannettava joko rakentamalla meluseinä tai osittain meluvalli, joka ulottuu Rajanien reunasta liittymään saakka.

6. [Vrt. kuvat tällä ja seuraavalla sivulla.] Soukonlahden johdettiin aiemmin lahden pohjukkaan purkautuvan Pyhäjoen kautta Pirkkalan jätevedenpuhdistamosta niin prosessin läpi menneet kuin ohijuoksuksienkin johdetut jätevedet. Puhdistamo toimi huonosti ja ohituksia oli usein. Edelleen Turkkiradan jätevedenpumppaamon ohitukset ohjautuvat lahteen. Purkupaikkana lahti on ollut täysin väärä, vesistön virtaussuunnalle päinvastainen, eikä lahdessa ole ollenkaan veden virtausta ulospäin. Lahden pohjaan on kertynyt tästä syystä runsaasti pilaantunutta sedimenttiä, jonka johdosta lahti on hyvin matala, n. 0...1 m. Kesällä vesi haisee pahalta, kun veden lämmetessä sedimentti on hapettomassa tilassa ja mädäntyy. Vuosia sitten lahdessa ollut kaislikko on hävinnyt lähes kokonaan. Pirkkalan jätevedenpuhdistamon sulkemisen yhteydessä lahti oli määrää ruopata, mutta se on jäänyt tekemättä. Pyhäjokeen ohjautuu myös likaantuneita sade- ja kuivatusvesiä tie- ja risteysalueilta. Teiden rakentamisen yhteydessä lahden rantaa on täytetty ja myös Pyhäjoki on tässä yhteydessä ohjattu kulkemaan putkessa. Tämän putken kautta alueen hulevedet purkautuvat Soukonlahden nopeammin kuin luonnontilaisen joen kautta, jolloin uomassa tapahtuva veden laadun paraneminen jää toteutumatta. Tästä syystä Soukonlahden veden laatu pysyy jatkuvasti huonona. Pyhäjärven ranta Soukonlahdessa on laajalta alueelta kosteikkaa ja turvemaata. Pyhäjärven säännöstelyn takia rannan sijainti on epämääräinen. Soukonlahden keskellä on neljä isoa kiveä, jotka ovat veneilijöiden kannalta vaarallisesti juuri veden pinnan alla veden ollessa korkeimmillaan. Lahteen aiottu venevalkama ei ole mielestäni edellä kuvattujen olosuhteiden vuoksi ollenkaan järkevä toteuttaa. Venevalkaman käytöstä aiheutuisi edelleen lisää rauhattomuutta vapaa-ajanasunnolleni, joten jos sellainen kaikesta huolimatta päätetään toteuttaa, on haitan vähentäminen otettava suunnittelussa huomioon.

Kaavoittajan vastine

1-3. Uuden alueen suunnittelussa pyritään huomioimaan vanha asutus ja vapaa-ajan asuntojen rauha sekä liikenneratkaisut parhaalla mahdollisella tavalla.

4. Alueen suunnittelussa sekä toteutuksessa huomioidaan liittymämahdollisuuksien järjestäminen myös alueen ulkopuolisille kiinteistöille. Liittymämaksut määräytyvät kunnan voimassa olevien taksojen mukaan.

5. alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olemaan riittävän korkeiden rakennusmassojen sijoittelu siten, että ne muodostavat luonnollisen meluntorjunnan uuden alueen kortteleille sekä myös vanhojen kiinteistöjen hyödyksi.

6. Rannan virkistyskäytön suunnittelussa em. tiedot ovat olennaisia ja vaikuttavat merkittävästi rannan rakentamismahdollisuuksiin ja talouteen.

10. Soukonlahden tiekunnan osakkaiden puolesta, Soukko- nimisen tilan omistaja Markku Kulo, 31.12.2015

1. Kolmella ko. alueen välittömässä läheisyydessä olevalla kiinteistöllä (Soukko, Korkee ja Kotimäki) ei ole kunnallista viemärintiä. Eikä kahdella vapaa-ajan kiinteistöllä. Aluetta suunniteltaessa tulisi ottaa tämä huomioon, ja varata mahdollisuus liittyä verkostoon.

2. Tieyhteys kiinteistöille kulkee nykyään Soukontietä pitkin. Tie on soratie, joka vaatii runsaasti kunnossapitoa, ja rasittaa osaltaan myös kunnan taloutta. Asukkaiden viihtyvyyden ja sujuvammin kulkemisen vuoksi olisi päästävä eroon tästä soratiestä.

3. Naistenmatkantielle kulku on varsin hankalaa ruuhka-aikoina vilkkaan liikenteen vuoksi. Kulku jostain muualta?

4. Toivomme lisäksi riittävää meluntorjuntaa ulottuen mahdollisimman pitkälle Rajasalmen siltaa kohti, koska vesi kantaa ääntä tehokkaasti.

Kaavoittajan vastine

1-3. Asemakaavaluonnoksessa esitetään alueen liikenneverkollinen ratkaisu. Sitä laadittaessa huomioidaan mielipiteen kohtien 1- 3 esitetyt näkökulmat.

4. Alueen suunnittelussa tulee ratkaistavaksi uuden alueen meluntorjunta. Samalla meluntorjuntaratkaisut tulevat parantamaan myös vanhan alueen melutilannetta merkittävästi.

3.3.3.2 Luonnosvaihe

Ympäristölautakunta käsitteli kokouksessaan 26.1.2016 luonnosvaiheen aineiston, jonka jälkeen se asetettiin julkisesti nähtäville 3.2.2016 – 4.3.2016, väliseksi ajaksi. Nähtävillä oloaikana osallisille varattiin mahdollisuus jättää kirjallisia mielipiteitä ja kaavaluonnoksesta pyydettiin alustavat viranomaislausunnot.

Ohessa ovat lausunnot ja mielipiteet sekä kaavoittajan vastineet niihin. Jäljennökset alkuperäisistä ovat kaavaselostuksen liitteessä 10.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Strangen, Ingelin, 30.3.2016

Kaavaluonnos osoittaa pääosan suunnittelualueesta kerrostalovaltaiselle, osin korkeallekin rakentamiselle. Rakenne on suunniteltu kauttaaltaan muurimaiseksi päätarkoituksena suojata asutusta melulta. Autopaikoitus on sijoitettu valtatiealueelle ja ranta-alueelle asuntokortteleita rajaavan kadun yhteyteen. Ely-keskus toteaa asemakaavaluonnoksen olevan perusratkaisuiltaan yleiskaavan mukainen: alue otetaan rakentamiskäyttöön joukkoliikenneväylän läheisyydessä.

1. Ratkaisun sovittamista ympäristöönsä on kuitenkin syytä vielä jatkossa tarkastella. Kerrostalovaltainen asuntorakentaminen aikaansaa tarpeen osoittaa runsaasti autopaikoitusta, joka kaavaluonnoksessa on osoitettu maantasoon. ELY-keskus ei pidä maantasoon sijoituvaa pysäköintiä asemakaavan mukaisella korkealla rakennustehokkuudella kaupunkikuvallisesti eikä rannan käytettävyyden kannalta perusteltuna: paikoitukselle tulee tutkia tasoratkaisua joka samalla toimisi suojana melua vastaan.
2. Ranta-alueen merkitys viheralueena ja ulkoilureittinä on tunnustettu ylemmissä kaavatasoissa, ja rantavyöhyke jää asemakaavassakin rakentamiselta vapaaksi. Rannan puolelle on kuitenkin osoitettu kortteleita rajaava katu sekä siihen liittyvä pysäköintivyöhyke, jotka luovat eristävän vyöhykkeen asumisen ja rannan välille. ELY-keskus pitää perusteltuna jättää ranta-alue mahdollisuuksien mukaan kokonaisuutena viheralueeksi ja sijoittaa muut kuin ulkoiluun ja kevyeen liikenteeseen liittyvät järjestelyt toisaalle. Asumisen viihtyisyyden lisäämiseksi jo muuten häiriöalttiilla ja liikennejärjestelyiden eristämällä alueella sen kytkeytymistä rannan viheralueeseen ja reitistöön tulee kaikilta osin edesauttaa.
3. Myös alueen kytkeytyminen muuhun olevaan kevyen liikenteen verkostoon tulee kaavassa varmistaa. Asemakaava-alueelta on järjestettävä sujuvat ja turvalliset jalankulku- ja pyöräilyyhteydet linja-autopysäkeille ja keskustan palveluihin.
4. Turrin asemakaava-alueelle johtavan katuyhteyden Soukonlahdenkaaren liittymä sijaitsee Naistenmatkantiellä kaavaluonnoksen mukaan nykyisen Turrintien katuliittymän paikalla. Turrin asemakaavan 20.10.2015 päivityssä liikenneselvityksessä suositellaan vuoden 2030 ennustetilanteessa liittymäjärjestelyiksi Naistenmatkantiellä valtatie 3 itäiseen ramppiin liittymään ja Turkkiradan katuliittymään liikennevalo-ohjausta sekä Naistenmatkantien pääsuunnan kanavoitinta vasemmalle kääntyvien kaistoilla. Pirkanmaan ELY-keskuksen mielestä valtatiejakson yhdenmukaisuuden vuoksi ramppiin liittymän parantamisratkaisuna voi kuitenkin tulla kyseeseen myös kiertoliittymä, mihin asemakaavaluonnoksen liikenneväylien tilavaraukset antaa mahdollisuuden.
5. [...] Turrin asemakaava-alueella tulee laajentaa länteen päin kiinteistörajajoja noudattaen siten, että tiesuunnitelman ja asemakaavan rajausta Naistenmatkantiellä on yhtenevä.
6. Asemakaava-alueelle tehdyn meluselvityksen mukaan rakennusten ja ulko-oleskelualueiden riittävällä etäisyydellä valtatiestä 3 ja Naistenmatkantiestä, rakennusten sijoittelulla sekä asemakaavamääräyksillä saadaan laskettua tieliikenteen aiheuttamat melutasot niin rakennuksissa kuin ulkotiloissakin ohjearvojen alle. Rakentaminen melualueelle edellyttää kuitenkin

selkeitä ratkaisuita suhteessa asumisviihtyvyyteen ja -terveyteen. ELY-keskus toteaa meluselvityksenkin suosituksiin viitaten, ettei yli 65 dB keskiäänitasoille sijoittuville ulkoseinille tule sijoittaa parvekkeita. Yli 55 dB päiväajan keskiäänitasolle sijoittuvat parvekkeet tulee selvityksen suositusten mukaisesti määrätä kaavassa lasitettaviksi. Edellytettävien sisämelutasojen saavuttamisesta tulee kaiken kaikkiaan varmistua ja osoittaa rakennusten ulkopinnoille riittävät, varovaisuusperiaatteen mukaiset ääneneristysvaatimukset.

7. Läntisen ratayhteyden toteuttamiseksi laaditut selvitykset ja niiden edellyttämät toimenpiteet melun ja äärinän hallitsemiseksi tulee ottaa asemakaavassa huomioon.
8. Ely-keskuksella ei ole mahdollisuuksia toteuttaa eikä suunnitella maankäytön kehittymisestä aiheutuvia tai sen edellyttämiä liikenneverkon investointeja kuten liittymien parantamista, kevyen liikenteen yhteyksiä, melusteita eikä maanteille tarvittavia muita muutoksia. Maankäytön laajenemisesta ja kehittämisestä aiheutuvien liikenneverkkoon liittyvien selvitysten ja suunnitelmien tekeminen sekä liikenneverkon huomattavienkin investointien toteuttaminen jää pääasiassa muiden tahojen vastuulle.
9. Alueen tehokas rakentaminen ja pinnoittaminen tulee muuttamaan sen hulevesitilannetta olennaisesti. Ilman asianmukaista hulevesien hallintaa on vaarana, että puhdistamattomia hulevesiä ohjautuu merkittävässä määrin Pyhäjärveen. [...] Kaavassa ei ole annettu merkintöjä tai määräyksiä hulevesien hallitsemiseksi. ELY-keskus toteaa, että hulevesivaikutusten hallitsemiseksi on tarpeen laatia erillinen hulevesiselvitys, jonka tulokset tulee osoittaa ratkaisuna kaavassa. Huomioon tulee ottaa myös rakentamisen aikaiset hulevedet, joiden vaikutus on usein pysyvää tilannetta merkittävämpi.

Kaavoittajan vastine

1. Jotta voidaan arvioida autopaikoitusratkaisua, tulee hieman avata kokonaisratkaisua, jonka osana pysäköintiratkaisu on. Jos oikein yksinkertaistaa, niin voidaan kiteyttää, että alueen vahvuudet ja mahdollisuudet rakentuvat sijaintiin dynaamisessa Tampereen kehyskunnassa, Pirkkalan keskustan tuntumassa, hyvien liikenneyhteyksien varressa sekä järvenrannassa. Paikan uhat ja haasteet taas tulevat liikennemelusta sekä ilmansuunniltaan epäedullisesta pohjoisrannasta. Alueen umpinainen, asuinrakennusten muodostaman muurien sisään asemakaavaratkaisulla luotu tilallinen rakenne sekä mittakaavojen vaihtelu ovat kaavoittajan vastaus meluongelmaan. Jotta ylipäättään alue voidaan osoittaa rakentamiselle, on päädytty em. korttelirakenteeseen. Lisäarvona on kuvatus ratkaisun keinoin luotu jännite alueen sisä- ja ulkopuolen välille sekä alueelle leimaa-antava identiteetti suljettuine tiloineen. Tiivis ja jalankulkijaystävällinen korttelin sisäinen maailma on edellyttänyt ulkosityöistä liikenne- ja paikoitusratkaisua.

Muurien sisäosaan saadaan tavoitteiden mukaisesti riittävän alhaiset melutasot jännittävällä ja hienolla miljööratkaisulla. Muurien ulkopuoli on kuitenkin alttiina liikennemelulle, joka leviää myös järven suunnasta pitkälle koko rantavirkistysalueelle. On tiedostettava, että rantavyöhyke, sanoipa ylemmät kaavatasot mitä tahansa, ei täytä laadukkaan virkistysalueen kriteereitä äänimaailmaltaan, ks. melukuva. Kaavoittaja onkin nähnyt alueen vetovoimatekijöiden ja uhkatekijöiden suhteen sellaisena, että alueen haluttavuus ei tule olemaan parasta ykkösluokkaa. Alueesta saadaan *hieno*, mutta maantien läheisyys karkottaa varakkaimman ostajakunnan. Rakenteellinen pysäköinti taas lisää autopaikan hintaa 25000 eurolla autoa kohti, eikä ole siksi relevantti valitulla tehokkuudella. Rakennusten kellaripysäköinti onkin kallioluolien jälkeen kallein tapa tuottaa rakennettuja paikoitustiloja. Jotta alueen korttelipihojen autovapaus, asfalttisuus ja vehreys voisi käsittää isoksi kasvavia puita, myöskään korttelien sisäosissa ei ole lähdetty kansipaikoitukseen. Olennainen perustelu pintapysäköinnille on myös varautuminen tulevaisuuden autotiheyden muutoksiin. Toisin sanoen, pintapysäköintiin käytetyt alueet korttelialueen ulkopuolella muuntautuvat moneksi käyttötarkoitukseksi tulevaisuudessa, mikäli esimerkiksi henkilöautoriippuvuus alueella pienenee. Muita etuja keskittämistä autopaikoituksesta ovat vuoropysäköintimahdollisuus, rakennettujen paikkojen tehokas täyttöaste, sähköautojen latauspaikkojen keskittäminen sekä kiinteistöhuollon tehokkuus mm. talvikunnossapidon osalta.

Mikäli alueen *rantavyöhykeen ja kortteleiden ulkopuolisen alueen* melutilannetta kuitenkin haluttaisiin parantaa, kustannustehokkain ja vaikuttavin ratkaisu olisi vt3:n ajoratojen välittömään yhteyteen rakennetut meluaidat. Suunnittelualueelle, tiealueen reunaan toteutetut meluntorjuntaratkaisut vuotavat väistämättä etäisyyden melun lähteeseen ollessa suuri. Ely itse on todennut, ettei valtiolla ole mahdollisuuksia osallistua VT3:n meluntorjuntaratkaisuihin.

Esitetty ratkaisu, kaksi metsäsaarekettä vt3:n ramppien varressa, puuistutukset paikoitusalueilla sekä niiden takana rakennettu umpinainen korttelimassa mielenkiintoisine julkisivuaiheineen on kaavoittajan näkemyksen mukaan perusteltu, omaleimainen ja hyvä ratkaisu kohtuuhintaiselle asumiselle kyseiseen paikkaan.

2. Suunnitelmassa ranta-alue on osoitettu virkistysalueeksi jolla meluolosuhteet eivät täytä valtioneuvoston asettamia tavoitetasoja. Rantavyöhyke on tunnistettu osaksi koko taajama-alueen yhdistävää rantareittiä. VT3:sta johtuen aluetta ei ole kuitenkaan nähty tarkoituksenmukaiseksi pyrkiä osoittamaan hiljaiseksi alueeksi. Rantareitin osana se kytkeytyy suunnittelualueen asuinkortteleihin kiinteästi. Sen hiljaisimpiin osiin on mahdollistettu pelikenttiä aluetta palvelemaan. Alueen katuverkon myötä rantaan pääsee myös ajoneuvoilla, mikä mahdollistaa rantaan sijoittuvien venepaikkojen käytön. Rantapuisto on nähtävä osana rantareittiä, joka yhdistää asuinalueita ja on sellaisenaan monipuolinen ja vaihteleva kokonaisuus. Tässä kohtaa sen ominaisluonne ei ole oleskelussa ja hiljaisuudessa, mikä ei heikennä sen laatua osana kokonaisuutta. Ks. myös kohta 1.
3. Asemakaavaehdotuksen ratkaisussa alue on, pitkälti luonnoksen kanssa yhtenevästi, liitetty sekä Naistenmatkantien kevyenliikenteen verkostoon, että rantareitin ulkoiluverkostoon välittömästi ja turvallisesti. Alueen kohdalla on mm. alikukku kevyelle liikenteelle Naistenmatkantien eteläpuolelle.
4. Asia on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.
5. Asemakaavaehdotuksessa aluerajausta on muutettu ELY-keskuksen esityksen mukaiseksi.
6. On merkillepantavaa, että rakennusten ulkoseiniin kohdistuva liikennemelu on laskennallisesti suhteellisen alhainen johtuen VT3:n etäisyydestä. Asuinrakennusten ulkoseinille on asemakaavassa asetettu määräys, joka osoittaa vaadittavan rakenteen ääneneristävyyden minimitason. Parvekkeiden sijoittelua ohjataan kaavaehdotuksessa osoittamalla merkinnöin ulkoseinät, joissa sijaitsevat parvekkeet altistuvat 55-65dB liikennemelulle ja ne tulee lasittaa sekä ulkoseinät, joissa sijaitsevat parvekkeet altistuvat >65dB liikennemelulle, jolloin tavanomainen parvekelasitus ei riitä vaan parveke tulee toteuttaa viherhuoneena (2-kertaiset lasit). Kaavassa on myös määräys, jonka mukaan rakennusluvassa tulee osoittaa, että parvekkeiden äänitasot ovat asetuksen mukaiset.
Lisäksi asemakaavamääräyksellä osoitetaan VT3:n ja Naistenmatkantien vastaiset, rakennusaloille sijoittuvat rakennukset rakennettavaksi yhtenäisenä muurina, jolloin rakennukset muodostavat tehokkaan melunsuojamuurin alueen korttelipihoille.
7. Tärinä
Tärinäselvityksen perusteella on osoitettavissa likimääräinen aluerajausta, jonka sisälle rakennettavien 2-4 kerroksisten asuinrakennusten suunnittelussa tulee varautua tärinävaimennusratkaisuihin oikoradan tärinän huomioimiseksi. Radan tärinävaikutuksia käsittelevissä erillisissä selvityksissä on yleisesti arvioitu rakenteisiin kohdistuvien vaurioiden riskikohteiksi 10-30 metrin etäisyydellä olevat rakennukset. Suunnittelualueella kohteet, joissa selvityksen mukaan on mahdollisesti varauduttava rakenteelliseen tärinävaimennukseen, on n. 200 metrin etäisyydellä todennäköisestä ratalinjauksesta. Tällä etäisyydellä tärinästä aiheutuvat haitat liittyvät siihen, miten häiritsevänä asukkaat kokevat tärinän. Em. johtuen tärinäselvitykseen perustuen, lähimpiin kortteleihin on asetettu kaavamääräys mahdollisen radan tärinän huomioimiseksi. On oletettavaa, että kustannustehokkain toteutustapa radan aiheuttamille tärinävaikutuksille on toteuttaa ne aikanaan melunlähteeseen. Esitetty rakentaminen ei muodosta estettä ratalinjauksen toteuttamiselle, mikäli se tulee ajankohtaiseksi jossakin vaiheessa.
Melu
Selvityksen melukarttojen perusteella radan aiheuttama melu ilman ratasillan meluaitaa ei ole mahdollinen nykyisen Turrin asuinalueen vuoksi. Selvityksen melumallinnus osoittaa, että mahdollinen rata tulee varustaa 3 m:n meluaidalla, jotta Turrin omakotitalojen pihamelut täyttäsivät valtioneuvoston ohjeavot. Ratkaisu hyödyttää silloin myös suunniteltavaa uutta aluetta ja radan yhteydessä toteutettava meluaita (3 m) onkin siksi otettu lähtökohdaksi alueen mitoituksessa.
8. Asia merkitään tiedoksi.
9. Alueen hulevesiratkaisun periaatteet on esitetty kaavaselostuksen kohdassa asemakaavan toteutus, hulevesien käsittely. Alueen rakennetuilla alueilla on hulevesiviemäri, jota myöden hulevedet kerätään isompien kiintoainesten ja roskien keräämiseksi kokoojakaivon ennen purkua Pyhäjärveen. Lisäksi puistoalueelle on osoitettu aluevaraus, jolle tehdään hienoainesten erottamiseksi laguuni, ennen hulevesien purkautumista järveen. Tonttien osalle ei ole kaavassa velvoittavia määräyksiä hulevesien käsittelyn osalta.

Maakuntamuseo, Tuija-Liisa Soininen 15.3.2016

Maakuntamuseo on aiemmassa, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamassaan lausunnossa nostanut esiin alueen maisemallisen merkityksen, vaikutusalueella olevat kulttuuriympäristön arvot sekä arkeologiaan liittyvän selvitystarpeen. Kaava-alueella on suoritettu maakuntamuseon edellyttämä arkeologinen tarkkuusinventointi. Alueella sijaitsevilta peltosaarekkeilta on löytynyt neljä historiallisen ajan kohdetta.

1. Maakuntamuseo esittää, että arkeologiset kohteet otetaan kaavassa huomioon muistona alueen elinkeino- ja asutushistoriasta inventointiraportin ehdotuksen mukaisesti - merkitsemällä ne suojelumerkinnällä *s* (*Suojeltava rakenne* tai *kohde*). Vaihtoehtoisesti *s-1*-osa-aluemerkinnän selitykseen voidaan lisätä, että alueella sijaitsevat elinkeino- ja asutushistorialliset rakenteet tulee säilyttää. Saarekkeiden merkitseminen istutettaviksi alueiksi on ristiriidassa suojelumerkintöjen kanssa. Istutettava alueen osa -merkintöjen laajuutta on siis syytä tarkistaa.
2. Tiedot kaava-alueen arkeologisista kohteista on sisällytettävä kaavaselostukseen ja kaavahankkeen vaikutukset niihin on arvioitava.
3. Asemakaavalla muodostetaan uusi taajaman portti kehätien ja Pirkkalan sisäänajoväylän varteen. Uudisrakentamisella muodostuva portti on luonteeltaan tiiviisti rakennettu ja on suurelta osin kerrostalovaltainen, ja sen liittymistä kehätien läntiseen maatalousmaisemaan tai itäiseen pientalovaltaiseen kunnan reuna-alueen rakennettuun ympäristöön on vaikea perustella kaupunki- tai taajamakuullisin perustein, ja myös toiminnallishistoriallinen, yhdyskuntarakenteeseen liittyvä yhteys jää ohueksi. Kaava-alueen länsireunaan, liikenneväylän viereen, mutta suhteellisen lähelle rannan viherympäristöä sijoittuva LPA-alue on varsin laaja ja asettaa toteutukselle erityisiä laadullisia vaatimuksia. Pysäköinti-alueiden sijoittaminen rannan kulttuurimaisemaan yhdessä uuden Soukonlahdenkadun kanssa asettaa suunnittelulle lisää haasteita.
4. Pysäköinnin ja liikenteen alueita on syytä vielä arvioida tarkemmin maiseman kannalta ja rakentamisen tapaa syytä ohjata riittävin asemakaavamääräyksin.
5. Asemakaava-aineistoon on liitetty maisemaan liittyvää selvitysaineistoa, mutta varsinaisesti volyymiltään varsin suuren rakentamisen maisemallisia vaikutuksia ei ole havainnollistettu samassa yhteydessä. Maisemallisten vaikutusten arviointia on syytä vielä tarkentaa ja erityisesti Pyhäjärven rantavyöhykkeen maiseman osalta.

Kaavoittajan vastine

1. Arkeologisen selvityksen löydökset ovat kaikki historialliselta ajalta, eikä niillä sellaisenaan ole varsinaista lakiin perustuvaa suojelustatusta. Kohteet sijoittuvat kuitenkin alueen kahteen metsäsaarekkeeseen, jotka on asemakaavaehdotuksessa osoitettu säilytettäväksi. Löydökset ovat olemukseltaan hyvinkin akateemisia, ts. niiden havaitseminen luonnossa vaatii perehtyneisyyttä jotta niistä voisi olla iloa keskivertokansalaiselle. Kaavaratkaisu lähteekin siitä tavoitteesta, että kohteet lähiympäristöineen pyritään säilyttämään mahdollisimman nykytilaisena. Metsäsaarekkeet jäävät fragmentteina voimakkaasti ympäristöään muokkaavien rakennettujen korttelien ympäröimäksi. Näin kohteet säilyvät voimaperäisen rakentamisen sijaan koskemattomina ja ne ovat tunnistettavissa rakennetusta ympäristöstään poikkeavina. On oletettavaa, että ne altistuvat alueen rakentamisen myötä kulutukselle. Ottaen huomioon niiden vaatimattomuuden ja piileskelevän luonteen, on mahdollista, että alueen asukkaat tulevat vähän kerrassaan "löytämään" ne ja ehkäpä etsimään vastauksia niiden olemassa ololle. Silloin voidaan ajatella, että niiden huomioiminen esitetysti on kantanut hedelmää ja paikan historia siirtyy viestikapulana eteenpäin tuleville sukupolville. Kaavamerkinnän *s-1* selitykseen lisätään, että alueella sijaitsevat elinkeino- ja asutushistorialliset rakenteet tulee säilyttää ja istutusmääräystä täsmennetään muotoon: "...edellytetään säilyttämään alue mahdollisimman luonnonmukaisena."
2. Selostuksen kodassa 2.1.7 on lyhyesti kuvattu selvityksen tulokset. Samoin vaikutusten arviointia kohdassa 4.4.1.8 on täydennetty.
3. Alueen arvottaminen kulttuuriympäristönä perustuu maakuntamuseon aiempien lausuntojen mukaan sen ominaisuuksiin osana Pirkkalan kylän maalaismaisemaa sekä samaisen alueen arkeologisiin kohteisiin, jotka viittaavat alueen elinkeino- ja asutushistoriaan. Lisäksi alue liit-

tyy välittömästi Turrin asuinalueeseen, joka on arvotettu omaleimaiseksi 1970-luvulla rakennetuksi pientaloalueeksi sekä alueen välittömässä läheisyydessä olevaan Kotimäen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen pihapiiriin.

Maakuntamuseo katsoo lausuntonsa mukaan suunnitteluratkaisun olevan perusteiltaan ohut, mitä tulee toiminnallishistorialliseen, yhdyskuntarakenteeseen liittyvään yhteyteen. Viitaten alueen toiminnallishistorialliseen kontekstiin, museo tulee vihjanneeksi, että alueen aikaisempi, agraarielinkeinoihin perustunut harva asutus tulisi asettaa juuri tässä kohtaa kaupunkirakenteen kasvun edelle.

Maakuntamuseo ei lausunnossaan varsinaisesti vastaa kaavoittajan OAS-vastineessaan esittämiin perusteluihin. Kaavoittajan näkemys on Museon kanssa pitkälti yhtenevä alueen kulttuuriympäristön arvojen olemassaolosta. Alueen maankäyttöä suunniteltaessa kulttuuriympäristöarvoja verrataan muihin yhdyskuntasuunnittelun parametreihin. Alueen säilyminen maisemapeltona ei ole se tapa, jolla kestävän yhdyskuntarakenteen periaatteet huomioon ottaen, kaavoittaja on nähnyt hyväksi aluetta suunniteltavan. Alueen suunnittelun lähtökohdaksi ei sen vuoksi ole valittu maakuntamuseon tärkeänä pitämää avointa maisematilaa.

Keskustelussa on kysymys erilaisista näkökulmista ja keskenään ristiriitaisista arvoista, joiden suhteen absoluuttista yhtä oikeaa ratkaisua ei tietenkään ole olemassa. Tämän kaavoittaja toi esille vastineessaan Maakuntamuseon OAS-lausuntoon. Alueen määrälliset sekä laadulliset suunnittelutavoitteet on kirjattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Tavoitteeksi on asetettu täydennysasuinalue 900-1100 asukkaalle. Luonnoksessa on esitetty em. mitoitukseen perustuva ratkaisu, jolla alueen liikennemelun kannalta haasteelliseen ympäristöön pystytään toteuttamaan viihtyisä asuinkorttelirakenne. Rakennettu ympäristö muuttuu ratkaisun myötä viljellystä peltomaisemasta kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi. Kestävän yhdyskuntasuunnitteluperiaatteen mukaisesti taajamaa laajennetaan edellä kuvatusti reunoiltaan, samalla olemassa olevaa infraa hyödyntäen. Vaikka paikka on meluolosuhteiltaan haasteellinen, ratkaisulla pystytään toteuttamaan valitulla tehokkuudella asuinkorttelirakennetta, joka luo melulta suojattuja korttelipihoja alueelle, jolta on hyvät yhteydet eri liikennemuotoihin sekä hyvän kontaktin Pyhäjärveen ja sitä kiertävään virkistys- ja ulkoilureitistöön. Lisäarvona on tavoiteltu autovapaata alueen sisäistä korttelirakennetta, joka luo miellyttävää pienilmastoa, laadukasta lähiympäristöä ja asuntoarkkitehtuuria sekä alueen asukkaille että kaikille kuntalaisille.

4. Korttelirakenteen ulkopuolinen alue, etenkin valtatie 3:n puolella on tietoisesti osoitettu korttelien paikoitus- ja katualueeksi. Ko. alueiden käyttö virkistykseen kun ei ole luontevaa johtuen valtatie 3:n läheisyydestä. Huomionarvoista on, että alueen välittömässä läheisyydessä olevat rantakiinteistöt eivät meluolosuhteiltaan täytä loma-asutuksen tai asumisen edellyttämiä, valtioneuvoston ohjearvoissa määriteltyjä melutasoja, johtuen vt3:n liikennemelusta.
5. Rantavyöhykkeen rakentamisen vaikutuksista rantamaisemaan on kirjoitettu paljon. Asiaa lähestytään useimmiten lomarakentamisen ja mökkirakentamisen näkökulmasta, ja määritellään sitä, kuinka monta prosenttia rantaviivasta saa rakentaa. Suomalaisen kaupunkirakentamisen nuoruus, matala asukastiheys rantaviivan muokkaamisen kalleus ovat osaltaan vaikuttaneet siihen, että järven rannat ovat kaupungeissa jääneet rakentamatta. Veden ja maan rajapinta nähdään suomalaisessa asutustraditiossa yksinomaan veden ja *luonnontilaisen* rannan rajapintana. Jollakin tavalla ihmisen muokkaama ympäristö on tässä kuvassa aina nähty virheenä.

Pirkkalan taajamarakenteen itäreunaan sijoittuu Pereen Pikkunenetsia*, jossa rantaan on rakennettu keinoiemille omakotitaloja. Ko. kohde toimii tässä paikallisena referenssinä asuinrakenteen aiheuttamasta muutoksesta rantamaisemassa. Kohde näkyy Pyhäjärven yli Pyynikiltä, Eteläpuistosta ja Ratinasta. Muutos on varmasti todella merkittävä. Mitä johtopäätöksiä siitä tulisi tehdä?

Tarkasteltaessa Pikkunenetsian aluetta järven yli, taustalla irti rantaviivasta olevat kerrostalot sulautuvat yhteen rannan omakotitalojen kanssa. Se, että kerrostalot ovat 30-130 m:n etäisyydellä rannasta, ei ole juurikaan merkitystä siihen, kuinka ne näkyvät järveltä, sillä ne *kaikki* näkyvät yhtä lailla. Jos halutaan, että järvenrantaan ei kaukomaisemassa tapahdu muutosta tai että muutos on vähäinen, käsillä olevaa Turrin asemakaava-aluetta ei voida rakentaa. Koko näkökulma on kuitenkin tarpeeton, tai se voidaan sivuuttaa toteamalla, että maisemallinen muutos järven suunnalta katsottuna on merkittävä, ja se on *hyväksyttävää*. Maisema saa muuttua. Ihmisen jättämä jälki maisemaan on aina merkittävä. Kaupungin rakentuminen näkyväksi ei ole paha asia. Järven suunnasta katsottuna Soukonlahteen muodostuu metsäiseen rantaviivaan maamerkki, joka on kutsuva ja kiinnostava, merkki ihmisistä. Alueen kaa-

vaehdotuksen mukaan rantavyöhyke on julkista, kaikilla avointa tilaa ja paikka antaa pienveneilijälle sen mitä lupaa, eli mahdollisuuden rantautumiseen. Kerrostalorakentaminen luo erityisesti signaalin yleisestä rannasta, toisin kuin pientalovaltainen rantaviiva, jonka vesilläliikkuja kokee helposti yksityiseksi.

[Otan tähän vielä yhden esimerkin, jossa pittoreski ja autoturismi kohtaavat. Useat Italian Toscanan maakunnan kukkulakaupungeista on tänä päivänä matkailijoiden suuressa suosiossa. Tyypillisesti tällainen pikkukaupunki sijaitsee kukkulalla, viininviljelypeltojen keskellä. Kaupungin reunalla olevat talot ovat kuin suojamuuri ja käytännössä ne ovat sellaisena toimineetkin alun perin. Tässä yhteydessä voitaisiin verrata kukkulakaupunkeja tähän alueeseen kulttuuriympäristöarvojen näkökulmasta mutta se ei ole tässä tarkoitukseni. Nuo kukkulakaupungit ovat yleispätevä esimerkki rakenteesta, jossa kaupungin muurien sisällä on oma suljettu maailmansa ja ulkopuolelle on jäänyt mm. maisema ja erityisesti autot, jotka myös niissä on osa tämän päivän ihmisten arkea. Viimeksi mainituille on usein muurien ulkopuolella kiemurtelevan tien varressa sekä keskitetysti useammassa ilmansuunnassa paikoituskenttiä. Rakennetta voi hyvin tarkastella täysin riippumatta kontekstista tai syntyhistoriasta. Kun yrittäme ratkaista tiiviin asuinalueen suunnittelussa tyydyttävästi kaikki MRL:n edellyttämät vaatimukset, lopputulos on usein jotakin, mikä ei ole miltään ominaisuuksiltaan ainutlaatuinen. Ratkaisevin virhe tapahtuu siinä, että yksittäinen asunto nähdään individualistisesti itsenäisenä soluna, joka sijoittuu muiden solujen kanssa täsmälleen samanlaisena uuteen paikkaan. Kaikki solut ovat mahdollisimman tasa-arvoisia ja samoilla ominaisuuksilla.

Turrin uusi asuinalue sijoittuu vastaavalla tavalla kuin kukkulakaupungit, saarekkeena ympäristöönsä. Se sulkee pääosin ulkopuolelle autot ja ympäröivän maailman. Sisäänsä se sulkee erikokoisia taloja ja asuntoja, kävelyreitit, joita myöden asukkaat kulkevat autoiltaan kotiovelle, korttelien vihreät sisäpihat. Ulkopuoli ei ole tärkeämpi sisäpuolta.]

Rakentamisen vaikutusta ympäristöön havainnollistaa ehdotusvaiheen rakentamistapaohjeen kuvat 42 ja 44. Kuvat kertovat, kuinka kahden korkeimman rakennuksen räystäslinjat ylittävän puulatuksen rajan ja 5-kerroksinen rakentaminen pysyy kaukomaisemassa suurin piirtein latvuston kanssa samassa linjassa tai sen alla. Kuvasta näkyy myös, kuinka rantapuusto katkaisee varsinkin kesäaikaan, kun puussa on lehti, näkymiä järveltä ja järvelle. Suunnittelualueen alttius järveltä puhaltaville pohjoistuulille on otettu huomioon rakennuskorttelien massoitteilla. Olennainen muutos ympäristöön on kaavan mukainen rantavyöhykkeen käsittely. Maastonmuokkauksen ja suojapuuston istutuksien myötä alueen avoin rantapeltomuuttuu puoliavoimeksi ja puistomaiseksi. Vt3:n rampin ja lahden väliin syntyy uusi ympäristöään korkeammalle nouseva metsäsaareke.

Kaikki muutokset piirtävät kuvaa, jossa harkitulla suunnittelulla luodaan taajamarakenteen länsireunaansijoittuvalle avoimelle rantapellolle uusi viihtyisä asuinkorttelisto, *rakennettu* taajamaportti.

*) Pikkunenetsia, Pirkkalan Pereen kunnanosaan, vanhan virvoitusjuomatehtaan tilalle kaavoitetun ja rakennetun kerrostalo- ja omakotitaloja käsittävän alueen vakiintunut nimi. Alueen erikoisuus on Pyhäjärveen keinoniemille rakennetut omarantaiset omakotitalot.

Liikennevirasto, Siru Koski, Ville Vuokko, 2.5.2016

Liikennevirasto on tutustunut asemakaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Tampereen läntinen ratayhteys

Parhaillaan viranomaislausunnoilla olevassa Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 ehdotuksessa uusi Läntinen ratayhteys on Pirkkalan Turrin kohdalla osoitettu valtatie 3 itäpuolelle eli Turrin asemakaava-alueen puolelle ohjeellisella merkinnällä. Toteutuessaan uudesta tavaraliikennestä aiheutuu asemakaava alueelle melu- ja värinähaittoja. Asemakaava työn yhteydessä on tehty melu- ja värinäselvityksiä, joissa on tarkasteltu myös uuden rautatien aiheuttamia vaikutuksia kaava-alueelle. Vaikka uuden rautatien toteutuminen on epävarmaa ja sen toteuttamisajankohta pitkällä tulevaisuudessa, tulee asemakaavassa osoittaa melun ja värinän kannalta riittävät toimet mm. rakennusten massoitteilla ja sijoittumisen osalta, jottei radan suunnittelulle aseteta mahdottomia vaatimuksia uudesta maankäytöstä johtuen.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Kaavoittajan vastine

Ratavaraus on kaavailtu kulkemaan vt3:n itäpuolella, mahdollisesti maasiltana. Rata tulisi sijoittamaan tämän hetken tiedon mukaan vt3:n käytävään aivan moottoritien viereen. Ratamelu on huomioitu alueen meluntorjuntasuunnitelmassa. Melulaskennassa on oletettu radan yhteyteen rakennettavaksi meluseinä. Se on välttämätön jo nykyisen Turrin omakotiasumisen vuoksi. Lisäksi on oletettu, että rataosuudella 2040-luvulla mahdollisesti liikennöivän tavarajunan aiheuttama melu ja tärinä ovat vastaavat kuin nykyisen maksiminopeudella 80 km/h kulkevan tavarajunan melu ja tärinä. Suunnittelualueen lähimmät 5-kerroksiset asuinrakennukset sijoittuvat n. 170 metrin etäisyydelle VT3:n lähimmästä ajoradan reunasta. Ratatärinän kannalta herkimmat rakennukset ovat 2-4 kerroksiset asuinrakennukset ja lähimmät tällaiset sijoittuvat n. 220 metrin etäisyydelle vt3:n itäreunasta. Suunnittelualueen rakennukset muodostavat yhtenäisen, rata- ja tiemelun blokkaavan muurin. Näin ollen radan ja suunnittelualueen väliin jää helposti 140-150 metriä etäisyyttä, eikä alueen suunnittelusta synny kohtuutonta haittaa radan toteuttamiselle maakunta-kaava 2040:ssä esitettyyn paikkaan.

Liikennevirasto, täydennys lausuntoon, Ville Vuokko, sähköposti 9.5.2016

[...] huomautus Ilmanlaatu-, melu- ja tärinäselvitykseen, jossa Läntisen ratayhteyden junamäärät on arvioitu hieman yläkanttiin. Selvityksessä junamääräksi on mainittu yhteensä 44 tavarajunaa vuorokaudessa, joista päiväaikaan kulkee 11 -1 junaa ja yöaikaan 33 + 9 junaa. Läntisen ratayhteyden selvityksissä junamääräksi on ennustettu yhteensä 36 tavarajunaa, joista 12 kulkee päiväaikaan ja 24 junaa yöaikaan. Tuon voisi vielä selvityksen lähtötietoihin päivittää.

Kaavoittajan vastine

Tiedot junien määrästä perustuvat konsultin arvioihin. Junamäärien ylimitoituksella ei ole vaikutusta selvityksen lopputuloksiin. Tämä sen vuoksi, että tärinän vaikutuksia on arvioitu yhden mitoitettavan junan (tavarajuna) tapauksessa. Liikenneviraston selvityksen mukaiset tiedot lisätään selostukseen.

Tekninen lautakunta 9.3.2016

Kaavaluonnoksen aineistoon on perehdytty katu- ja vesihuoltojärjestelyjen, hulevesien hallinnan sekä massatasapainon näkökulmasta.

1. Kaavaratkaisun vuoksi katumetrejä on normaalia enemmän. Suuri osa liikenteestä kulkee koko alueen perälle Soukonlahdenkaarta pitkin. Alueen maaperä on savea. Soukonlahdenkaaren loppuosan ja LPA-alueen rakentaminen edellyttää pohjavahvistuksia. Tämä lisää rakentamiskustannuksia.
2. Mahdolliset massanvaihdot ja stabiloinnit lisäävät ylijäämämaiden läjitystarvetta. Muilta osin korkeustasot voidaan suunnitella niin, että suuria ylijäämämaamääriä ei tule. Pintamaita voidaan sijoittaa puistoalueille.
3. Hulevedet voidaan johtaa suoraan Pyhäjärveen ilman viivytysjärjestelyjä. Katualueet toimivat tulvareitteinä.
4. Nykyiset alueen läpi menevät vesihuoltolinjat pitää siirtää katualueille. Lähinnä rantaa olevien kiinteistön jätevesiä ei saada johdettua viettoviemäreillä, vaan niitä varten on rakennettava pumppaamo puistoalueelle
5. Vesialueeksi merkitty lahti on matala. Rantaa ja pohjaa on täytetty. Lisäksi vanhan jätevedenpuhdistamon purkuputki on tullut lahteen. Vesialueen hyödyntäminen virkistyskäyttöön tai venepaikoiksi edellyttää suuria kunnostamistoimenpiteitä.

Normaalin kunnallistekniikan rakentamisen lisäksi rakennuskustannuksia aiheutuu pohjanvahvistuksista, LPA-alueiden rakentamisista, A-1 tonttien esirakentamisista, johtosirroista ja jätevedenpumppaamosta. Kokonaiskustannukset riippuvat suurelta osin katu- ja puistoympäristölle valittavasta laatutasosta, kuten pintamateriaalivalinnoista, puiston rakentamistasosta, kasvillisuudesta ja toiminnasta.

Kaavoittajan vastine

1. Alueen kunnallistekniikan rakentamisen kustannuksista tehdään laskelmat ennen ehdotusvaihetta. Alueen rakentamistehokkuus on kohtuullisen korkea, eli rakennusoikeus jaettuna katumetriä/neliötä kohti on n. 3 k-m²/katualue-m² kun vastaava suhdeluku pientalovaltaisella

asuinalueella on 1-2 k-m2/katualue-m2. Kun katumetriä kohti on enemmän asuntoja, rakennettu infrastruktuuri on tehokkaammassa käytössä ja kunnallistekniikan kustannuksille, sisältäen toteutuksen ja kunnossapidon, on enemmän maksavia asiakkaita l. veronmaksajia, (tehokkaan ja tiiviin alueen kustannushyödyt).

2. Otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.
3. Ehdotusvaiheen suunnittelussa on otettu lähtökohdaksi, että hulevedet johdetaan Pyhäjärveen erityisen puistoon tehtävän viivytsojan kautta, jolloin mahdollisia epäpuhtauksia voidaan hallita ennen niiden vesistöön johtamista.
4. Pumppaamon paikka suunnitellaan yhteistyössä kunnallistekniikan kanssa.
5. Ranta- ja vesialueen virkistyskäyttömahdollisuudet kartoitetaan huomioiden erilaisten toteutusvaihtoehtojen kustannusrealismi. Kunnostustoimenpiteiden kustannusten arvioimiseksi tehdään selvitys ennen ehdotusvaihetta.
6. Alueen yleisten alueiden laatutasotavoitteet määritellään kaavaehdotukseen mennessä kokonaisuutena.

Sivistyslautakunnan lausunto, 16.2.2016

Pirkkalan kunnan maankäyttö pyytää sivistyslautakunnan lausuntoa Turrin asemakaava koskevasta muutoksesta. Suunnittelualue sijoittuu Naistenmatkantien ja valtatie 3:n rajaamalle peltoalueelle jonka pohjoisreunaa rajaa Pyhäjärvi ja itäreunaa Turrin vanha asuinalue. Alue liittyy välittömästi Pyhäjärven rantareittiin ja Naistenmatkantien varren kevyenliikenteen verkkoon.

Asukasmääräarvioltaan Turrin asemakaava vastaa koko kunnan kasvua noin kahdelle ja puolelle vuodelle. Kaavassa esitettävän tavoitteen mukainen asuntorakentaminen lisää Turrin alueen asukasmäärää arvion mukaan noin 900-1100 asukkaalla. Päiväkoti- ja kouluikäisten lasten määrää edellyttää arvion mukaan laskennallisesti n. 75 päiväkotipaikkaa. Alakouluikäisiä olisi arvion mukaan n. 100 ja yläkouluikäisiä 27. Asemakaavan toteuttamisessa tulee huomioida, että se jaksotetaan muiden tontinluovutusten kanssa, jotta kunnan kasvu pysyy hallittuna.

Päivähoitoon ohjaus tapahtuu keskitettynä palveluohjauksena ilman erillistä aluejakoa. Päiväkotipaikkojen riittävyys kasvavaan palvelutarpeeseen edellyttää keskustan päiväkotitarjonnan lisäämistä. Sivistyspalvelujen palveluverkkoselvityksen 2025 mukaisesti Turrin alueen päiväkotipaikatarpeeseen vastaisivat lähipalveluina Kyöstin yksityinen palvelusetelipäiväkoti sekä Soljan alueelle rakennettavaksi esittävä lastentalon 8-ryhmäinen päiväkotikoti.

Turrin alue kuuluu tällä hetkellä eteläisen ja keskustan yhteiseen oppilaaksiottoalueeseen, jossa oppilaat ohjataan joko Kirkonkylän tai Naistenmatkan kouluihin. Oppilaaksiottoalueita tarkistetaan tarpeen mukaan oppilasmäärän kasvaessa ja tarkentuessa. Esi- ja perusopetuksen osalta koulupalvelut voidaan sijoittaa pienempien lasten osalta Soljan lastentaloon tämän valmistuttua. Palveluverkkoselvityksen mukainen rakentamisen tavoiteaikataulu on vuonna 2019.

Asemakaava huomioidaan sivistyspalveluiden palveluverkon suunnittelussa erityisesti Kirkonkylän koulun uudistamisen osalta. Opetuspalveluiden järjestämisen näkökulmasta olisi perusteltua, että Turrin asemakaavan toteutuminen synkronoidaan lähialueen palvelutarjonnan laajentumisen kanssa. Turrin asemakaava-alueelta on noin 1,5 kilometrin matka Kirkonkylän koululle.

Yläkouluikäisten osalta lähikoulu osoitetaan koulukeskuksesta, jossa oppilasmäärä on otettava huomioon tilojen mitoituksessa koulujen rakennuskantaa uudistettaessa. Koulumatkat Pirkkalan keskustaan ovat pituudeltaan n. 1-2 kilometriä ja kouluikäisten kuljettavissa turvallisesti jalan sekä pyörällä. Saavutettavuus myös lukiokoulutukseen, vapaa-aikapalveluihin, liikunta-, kulttuuri ja kirjastopalveluihin on hyvä.

Kaavoittajan vastine

Sivistyslautakunnan lausunto merkitään tiedoksi.

Mielipiteet

Kimmo Kujansuu, Mirjanpiha 5, Sinikka Krannila, Mirjanpiha 4, Pekka Ihalainen, Mirjanpiha 3, 4.3.2016

Olemme tutustuneet 3.2.2016 saamaamme Turrin asemakaavan muutos ja laajennus esitteeseen Dnro YMP 613/1103/2014.

Suunnitelma on pääpiirteiltään hyvä. Soukontien puistoalueen rauhoittaminen on pääosin huomioitu. Uudet rakennukset sijoitettu niin, että ne antavat melusuoja moottoritiltä vanhoille Turrilaisille. Alueesta tulee näyttävä, joka varmasti huomataan jo kaukaa. Monitoimipelikentät (pk) ja venepaikat rantaan ovat myös hyviä ajatuksia. Haluamme muutaman muutoksen suunnitelmaan.

- 1) Liikenteen syöttöä Naistenmatkantielle tehostettava. Siirtämällä linja-autopysäkkiä hieman ja lisää leveyttä tiehen niin, että tulisi jonkinlainen kiihdytys- kaista ajoneuvoille. Paras vaihtoehto olisi oma kaista moottoritien rampille saakka. Silloin liikenne ei tukkiutuisi Teollisuustien risteyksestä kulkevilta ajoneuvoiltakaan. Liikenne lisääntyy jatkossa Soukon alueen valmistuttua. Siksi lisääntyvään liikenteeseen on varauduttava jo tässä suunnitelmassa. Yksi vaihtoehto liikenteen purkamisen kerrostaloalueelta olisi lisätä liittymä parkkipaikalta suoraan moottoritien kiihdytyskaistaan. Ajatuksen ongelmana on, että se auttaa vain Rajasalmen- sillan suuntaan haluavia matkustajia.
- 2) Suunnitelmassa on piirretty Turrantie yhdistymään Soukontien kanssa. Iso huoli on läpiajoliikenne, joka muodostuu jos Turrin eteläinen risteys ruuhkautuu. Ihmiset yrittävät silloin päästä Naistenmatkantielle Turrin pohjoisen risteyksen kautta. Haluamme, että yhdistäminen pyyhittää pois. Hyöty- jätepiesteeseen osalta kevyenliikenteen liittymä sekä Turrintien, että Soukontien puolelta.
- 3) Turrin alueella puuttuu kaapeli TV. Lisäksi puhelinkeskuksen pitkä etäisyys haittaa datayhteyksiä. Joissakin talouksissa on ADSL liittymät lopetettu toimimattomina. Siksi ehdotamme tarjouspyyntöjen jättämisessä yhteydessä, että operaattori veloitettaisiin hoitamaan liittymät myös vanhojen Turrilaisten talouksiin / rajalle. Vähintäänkin edes tarjoaisi mahdollisuutta vanhojen Turrilaisten liittyä kaapelitelevisioon / valokuituun. Soukon rakennusvaiheessa kaapeli kaivettiin venerannasta Turrin läpi, mutta liittymismahdollisuutta ei matkanvarrella oleville talouksille tarjottu/annettu. Toivomme, että sama ei toistu tässä hankkeessa.
- 4) Haluamme olla mukana suunnittelussa. Tavoitteena edelleen viihtyisä Turri ja rakennusvaiheen nopea edistyminen, sekä haittojen minimointi.

Kaavoittajan vastine

1. Alueen syöttöliikenneratkaistu Naistenmatkantien kaistaratkaisuineen perustuu teetettyyn liikennesuunnitelmaan, (liite). Sen mitoitus perustuu tavoite tilanteeseen 2030, jossa ko. alue ja muu Naistenmatkantien liikenne on kehittynyt. Naistenmatkantien nelikaistaistaminen suunnitelluilla liikennemäärillä tässä kohtaa ei ole pitkän ajan tavoitteissakaan ollut esillä. Suoraan moottoritien ramppiin ei nyky suunnitteluperiaattein ole mahdollista tehdä tontti/katu-liittymää.
2. Luonnoksen ratkaisussa Turrantie yhdistyy suorakulmaisesti uuteen Soukonlahdenkaari-nimiseen kokoojakatuun. Vanha Turrantie muuttuisi alkuosaltaan kevyen liikenteen väyläksi. Mielipiteessä esitetty huomio, että vaarana on läpiajon lisääntyminen erilaisissa tilanteissa uudelta alueelta Turrin vanhan okt-alueen läpi, on perusteltu. Turrintien katkaistu kokonaan ei liene kuitenkaan paras ratkaisu tähän uhkaan. Ratkaisua tullaan muuttamaan siten, että Turrantie taittuu voimakkaammin kohti Naistenmatkantietä eikä kohtaa Soukonlahdenkaarta suorakulmaisesti. Risteysjärjestelyn muutoksella voidaan vaikuttaa Turrin kauttakulun houkuttelevuuteen.
Sen lisäksi tehdyt ratkaisut vanhan alueen sisällä, kuten läpiajokielto, hidasteet, tms. ovat mahdollisia lisäjärjestelyitä, mutta eivät ole tämän asemakaavan asia.
3. Asia on palveluntarjoajan (verkot) ja asiakkaan välinen asia. Kunta pyrkii omalta osaltaan edistämään ratkaisuja, joissa eri verkostoiden rakentamiseen varauduttaisiin tai ne toteutettaisiin muun kunnallistekniikan rakentamisen kanssa samanaikaisesti.
4. Tavoite on yhteinen kunnan maankäytön ja kunnallistekniikan suunnittelun kanssa.

Eeva Vahela, Soukontie 18, Riitta Vahela-Kohonen, Savonlinna, Leena Paloniemi, Pirkkala
Tarja Mikkola, Pirkkala; Tuija Lahdenranta, Tampere; 28.2.2016

1. Vaadimme rakennusoikeuden, kerrostalojen määrän ja rakennuskorkeuksien vähentämistä Alueelle sijoittuu kaavaehdotuksen mukaan muurimainen kerrostalo, 15 kaupunkipientaloo, viisi pistekerrostaloo ja kaksi 14-kerroksista asuntotornitaloo. Rakennuskorkeudet vaihtelevat 2 – 14 krs. Sisäpihat ovat alueen 900-1100 asukkaan lähivirkistys-, oleskelu- ja leikkialueita (s. 34).

Muistutamme, että suunniteltu rakentaminen on järkyttävän massiivista vieressä olevaan Turriin vanhaan arvokkaaseen omakotialueeseen ja Pyhäjärven rannan asuinrakennuksiin, mukaan luettuna Kotimäki (RN:o 1:76), ja alueen pinta-alaan nähden. Rakennusoikeutta, erityisesti kerrostaloja ja rakennuskorkeutta on liikaa. Kerrostalot varjostavat itse aluetta ja lähiympäristöä. Suunniteltu asukkaiden ja autojen määrä aiheuttaa melua ja rauhattomuutta, vähentää viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyttä niin sisäpihoilla kuin ympäröivillä asuinalueilla. Hetkelliset tontinmyyntitulot painavat vaakakupissa enemmän kuin asukkaiden vakituinen elinympäristö. Pirkanmaan maakuntamuseo kiinnittää lausunnossaan 12.6.2015 huomiota vaikutusalueella olevan rakennetun ympäristön arvoihin ja rakentamisen sovittamiseen maisemaan. Kaavoittaja toteaa vastineessaan maakuntamuseolle (sivu 19), että kaava-alue nähdään taajaman reservialueena, jonka arvottamiseen kulttuurimaisemana ei ole perusteita!

Muistutamme, että kunnan kasvupaineita ja asutuksen lisäämistä voidaan osoittaa kehätien ulkopuolelle, sillä Naistenmatkantie joukkoliikenteen kehittämiskäytävänä jatkuu länteen. Pirkkalan puutarhamaista asutusta ollaan muuttamassa tavanomaiseksi lähiöksi. Kaava-alueelle tulee maisemallisesti iso muutos, kun viljapellolle ”rakentuu tiivistä rakennettu asuinkerrostaloalue” (s. 37). Laadukasta arkkitehtuuria ja miljöötä voitaisiin tavoitella painottamalla rakentaminen townhouse-tyyppisiin kaupunkipientaloihin.

Vaadimme alueen rakennusoikeuden, kerrostalojen lukumäärän ja rakennuskorkeuksien vähentämistä.

2. Vastustamme ulkoilureitin linjausta omistamallemme maalle
Kaava-alue liittyy välittömästi Pyhäjärven rantareittiin (sivu 33). Vastustamme jyrkästi ulkoilureittiä, joka vaatii toteutuakseen omistamamme maan käyttöä. Kyse on kohtuuttomasta haitasta. Vaadimme polun poistamista tai vaihtoehtoista reittiä. Maakuntakaavan reittilinjaus on ohjeellinen.
Pirkanmaan liitto toteaa lausunnossaan 10.6.2015, että ”yksityiskohtaisessa reittisuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota olevan tiestön ja poluston käyttömahdollisuuksiin sekä luonnon arvojen säilymiseen suuntaamalla reitit kulutusta kestäville alueille.” Pirkkalan Ympäristöyhdistys ry muistuttaa (9.5.2015), että ”Turriin uimarantaan on lapsille suunniteltava yhteys Turrintietä pitkin, koska Turriin metsään on hankalan maaston vuoksi vaikea saada rakennettua kevyenliikenteen väylää. Yhteys kaava-alueelta on yksityisten maiden halki.”
Pyydämme, että muistutuksemme tältä osin ja em. Pirkanmaan liiton ja Pirkkalan Ympäristöyhdistyksen lausunnot toimitetaan kaavoittajan toimesta kunnan tekniselle toimelle ja lautakunnalle, kun ne käsittelevät uutta ulkoilureittisuunnitelmaa, joka ei ole tulossa nähtäville.

Kaavoittajan vastine

1. Asemakaavaluonnoksen maankäyttö perustuu 2016 hyväksytyyn, oikeusvaikutteiseen taajamaosayleiskaava 2020:een, missä alue on merkitty asuinkerrostalojen (AK) sekä yksityisten palveluiden sekä hallinnon (PK) alueeksi. Tämän hyväksyy peruslähdekohdaksi suunnittelulle mm. Elykeskus ulkopuolisena viranomaisena lausunnossaan. Suunnitelmaa tulisikin arvioida lähtökohdistaan käsin. Kunta etenee alueen suunnittelussa johdonmukaisesti yleiskaavatyön periaatteista eteenpäin. Alueen rantakiinteistöjen ottaminen mitoitukselliseksi lähtökohdaksi ei ole realistista yleiskaava huomioiden. Mikäli suunnittelualueelle halutaan toteuttaa laadukasta asumista, on ratkaistava alueen epäedullinen äänimaisema. Kerrostalovaltaisella toteutuksella tämä on hyvinkin mahdollista. Maakuntamuseon arvostukset alueesta kulttuuriympäristönä eivät ole kaikilta osin yhteneviä kaavoittajan näkemysten kanssa. Kaavoittajalla on vapaus ja velvollisuus punnita erilaisten ristiin menevien intressien paineessa maankäytön ratkaisuista perusteltu vaihtoehto. Kaavoittajalla on vahva näkemys, että vaikka käsillä oleva suunnitelma poikkeaa toki ympäristön rakentamistehokkuudesta melkoisesti, se ei ole ”tavanomainen lähiö” eikä myöskään ”järkyttävän massiivinen” suhteessa mihinkään.
2. Suunnittelualue-rajauksen sisäpuolella rantareitti on kaikilta osin kunnan maalla. Mikäli ulkoilureitti tulisi tämän asemakaavan ulkopuolella kulkemaan ao. mielipiteen esittäjän tilan läpi, se perustuisi voimassa olevaan asemakaavaan, jossa ko. alue on merkitty puistoksi (P). Edelleen, mikäli rantareitti linjattaisiin Turriin venesataman ja tänä alueen välillä kulkemaan rantapuistossa, sen rakentaminen hiekkapoluksi vähentäisi muun puistoalueen kulutusta ja rajaisi liikenteen rakennetulle väylälle.

Leena Valaja, Mervinpiha 11, 25.2.2016

Ehdotan Naistenmatkantielle liikenneympyrää, josta liittymät Turriin (Soukonlahdenkaari) ja Turkkiradalle (Turkkirata). Ko. alue kuuluu jo kyseessä olevaan asemakaavaluonnokseen. Samalla saadaan kevytliikenne toimivammaksi.

Kaavoittajan vastine

Ratkaisu, jossa alueen syöttöliikenne tapahtuisi Turkkiradan liittymän kohdalle rakennettavan kiertoliittymän kautta hylättiin yleissuunnittelun alkumetreillä. Keskeisin syy tähän on pyrkimys välttää suunniteltavan uuden asuinalueen pirstominen aluetta jakavalla kokoojakadulla. Suunnitelmalle tuli tukea liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jonka mukaan esitetty porrastettu liittymä ratkaisu (Turkkirata-Soukonlahdenkaari) on toimiva.

Heidi Rauhamäki 4.3.2016

Kommentit kaavaselostusluonnokseen:

1. Asemakaavaluonnoksen selostuksessa kohdissa 2.1.1 ja 2.1.4 on kuvattu kaavoituksen kohteena olevan alueen sijaintia ja siihen rajautuvia alueita. Soukonniemi on unohtunut kokonaan näistä kuvauksista, on mainittu vain yksi suunnittelualueeseen rajautuva kiinteistö (Kotimäki). Se, että Soukonniemen tila tulisi rajautumaan kokonaan Pyhäjärven rannan ja asemakaavoitettavan alueen väliin, on mielestäni oleellista mainita ja nähdä myös suunnittelun lähtökohdista.

Kohdassa 2.1.7 on esitetty peruskarttoja eri vuosilta. Näissä kartoissa kuvattu Pyhäjoen uomasto on syytä ottaa huomioon jatkosuunnittelussa, koska vesiä ohjautuu laajalta alueelta näiden uomien suuntaan edelleen, vaikka niiden sijainti on vuosien varrella muuttunut. Myös Pyhäjärven laskevan veden laatuun on aiheellista kiinnittää huomiota ja saada siihen parannusta.

Kohdassa 2.1.7 on kerrottu arkeologisesta tarkkuusinventoinnista v. 2015. Viittaus kuvaan 10 tarkoittanee tässä selostuksessa viittausta kuvaan 8?

2. Kohdassa 2.1.9 on kerrottu teknisestä huollosta ml. jätehuolto. Asia, johon haluan kiinnittää huomiota, liittyy myös liikenne/tiestö oloihin: Kulku vapaa-ajanasunnolleni on aina ollut Soukontien kautta. Tien varressa on pysäköintipaikka autoille. Pirkanmaan Jätehuolto Oy on ilmoittanut, että myös omistamani vapaa-ajan asunto sijaitsee kiinteistökohtaisen jätteenkeräyksen alueella. Heidän vaatimustensa mukaan jäteastia on sijoitettava niin, että jäteauto pääsee esteettömästi ja turvallisesti jäteastian lähelle. Nykyinen noutopaikka on Soukontien varrella autojen pysäköintipaikalla. Kun tätä paikkaa ei jatkossa enää ole, edellytän, että suunnitelmassa osoitetaan korvaava, vaatimukset täyttävä paikka niin autojen pysäköinnille kuin jäteastian noudollekin.

3. Kommentit asemakaavaluonnoskarttaan 19.1.2016:

On hyvä, että luonnoksessa on esitetty ajoyhteys tilalle ja esitetty yleinen jalankulku- ja pyörätie kulkee tiealueen reunassa mahdollisimman etäällä tilan rajasta. Tästä puuttuu kuitenkin pysäköintipaikka, joka suunnitelmasta päätellen on poistumassa.

Mielestäni rakentaminen ulottuisi aivan liian lähelle vapaa-ajan asuntoni aluetta ja ottaen huomioon suunnitelmassa esitettyjen rakennusten koon ja alueelle tulevan asukasmäärän, esitetty maankäytön muutos aiheuttaisi minulle merkittävää, osin kestäväntöntä haittaa. Esitän, että mitoitusta niin rakennusten korkeuden kuin asukasmääränkin suhteen tarkistetaan selvästi alaspäin. Havainnekuvista mielestäni sopimattomuus ympäröivään alueeseen tulee selväksi, kun vertaa omakotialueen ja teollisuusalueen sekä edempänä haja-asutusalueella oleviin rakennuksiin.

4. Soukonlahden rannasta viitaan edelleen OAS-vaiheessa esittämäni lausuntoon, jossa on tuotu esiin niin rannan kuin lahden pohjankin olosuhteita, käyttökelpoisuutta ja rakennettavuutta. Täydennyksenä edelliseen kerrottakoon myös, että niin Soukonlahden kuin Soukonniemen koillispuolella sijaitsevan pienemmänkin lahden ranta-alueet ovat täyttömaata, jonka on rakentanut Sankilan aiempi isäntä ylijäämämaista. Kyseiset alueet hahmottuvat mm. selostuksen kuvan 3 ilmakuvausta, jossa vasemmalla olevan lahden ranta aina vihreänä viivana näkyvään polkuun asti sekä oikealla olevan lahden ranta viiden järveen laskevan ojan alueelta ovat tällaisia. Alueet olivat aiemmin turve- ja kosteikkomaata, joiden osalta maanpinta näyttää olevan nykyisin paljon aiempaa korkeammalla. Täyttömaana näiden alueiden rakennettavuus ja perustamisolosuhteet ovat kuitenkin erityisen huonot. Havainnekuvasta, johon

on piirretty veneitä ranta-alueille, ei käy ilmi, miten mahdollisten veneiden omistajien kulkeminen alueille on ajateltu. Otaksun, että ainakin osa näistä henkilöistä kulkisi alueelle omalla autolla. Mihin autot ja muut kulkuneuvot pysäköitäisiin? Näin suuren käyttäjämäärän pysäköintialueen sijoittaminen Soukonniemen tilan välittömään läheisyyteen aiheuttaisi huomattavaa häiriötä, jota ei voi hyväksyä.

5. Toisin kuin kaavaselostuksessa mainitaan, en näe, että tällä suunnitellulla rakentamisella olisi minkäänlaista melua estävää vaikutusta oman vapaa-ajanasuntoni kohdalla. Vaadin, että niin omasta kuin myös tulevan asutuksen puolesta tässä suunnitteluvaiheessa esitetään toteutettavaksi kunnolliset, toimivat ja riittävät melusuojaukset moottoriteltä tulevan melun torjumiseksi Rajaniemen ja rakennusten välisellä alueella. Liikenteestä aiheutuva melu ei tule vähenemään ja se on jo nykyisinkin erittäin häiritsevää. Jälkeenpäin toteutettuna melusuojauksille tulee enemmän hintaa ja niiden sovittaminen maankäyttöön ja myöskin toteuttaminen on huomattavasti hankalampaa.
6. Alueelle on tulossa valtava määrä uutta päällystettyä aluetta, josta muodostuu hulevettä toisin kuin nykyisestä maanpinnasta. Hulevesiä ei ole järkevää ohjata liikennealueilta suoraan järveen, koska ne huonontavat entisestään veden laatua ja virtauksen lisääntyessä erityisesti sateen ja lumen sulamisen aikana aiheuttavat lahden pilaantuneen pohjasedimentin jatkuvaa sekoittumista. Hulevesien hallintaan on mielestäni kiinnitettävä erityistä huomiota ja pyrittävä siihen, että vesi imeytyy ja suodattuu mahdollisimman suurelta osin ennen ohjautumista järveen.

Kaavoittajan vastine

1. Selostusta täydennetään/tarkistetaan mainittujen tietojen osalta.
2. Kulku kiinteistölle järjestetään asemakaavassa puiston poikki. Ratkaisu tarkoittaa käytännössä sitä, että jätehuollon kalusto tulee ajamaan kiinteistölle asti.
3. Kiinteistö (1-16) sijoittuu rantaviivaan pienen metsäsaarekkeen sisään ja sillä on selkeä oma ”reviiri”. Kadun reunasta kiinteistön rajaan on n. minimissään n. 30 metriä ja lähimmästä 4-kerroksisesta asuinkerrostalosta matkaa kiinteistörajaan tulee 60 metriä. Suunnittelualueelle sijoittuvista 14-kerroksisista asuntoruneista lähempi on yli sadan metrin päässä kiinteistön rajasta. Puistoalue istutetaan kauttaaltaan ja maaston muotoja muokataan ylijäämämailla siten, että kiinteistölle syntyvä haitta olisi mahdollisimman pieni.
4. Ajo venepaikoille ja siihen liittyvä pysäköinti on osoitettu kaavaluonnoksessa LPA-tontille kortteliin 118. Veneiden laskupaikaksi on kaavailtu Soukonlahden pohjukkaa lähempänä VT3:a. Autopaikkoja on lisäksi mahdollista osoittaa Soukonlahdenkaaren varteen tienvarsipaikkoina.
5. Lähtökohtatilanne on, että alueen nykyiset rantaan sijoittuvat kiinteistöt altistuvat vt3:n aiheuttamalle liikennemelulle. Ongelmallista on, että melu kantautuu paitsi suoraan tien suunnasta, myös järveltä. Tälle asialle ei ole mitään tehtävissä suunnittelualueen rakennusten massoitteilla. Juuri siksi kunta ei ole lähtenyt kaavoittamaan alueen rantakiinteistöjä. Niiden olosuhteet kun eivät täytä valtion ohjearvoja melun osalta. Tienpitäjä (Ely-keskus) toteaa ykskantaan, että se ei pysty rahoittamaan mitään meluntorjuntainvestointeja alueella (ks. Elyn lausunto). Olennaista on myös huomata sen, että suunnittelualue ei huononna rantakiinteistöjen meluolosuhteita.
6. Muutos alueen rakentumisesta pellostä Rakennetuksi korttelikokonaisuudeksi vähentää paikallisesti hulevesien Pyhäjärven kohdistuvaa ravinnekuormaa. Alueen hulevesiratkaisun periaatteet on esitetty kaavaselostuksen kohdassa asemakaavan toteutus, hulevesien käsittely. Alueen rakennetuilla alueilla on hulevesiviemäri, jota myöden hulevedet kerätään isomprien kiintoainesten ja roskien keräämiseksi kokoojakaivoon ennen purkua Pyhäjärveen. Purkupisteeseen tehdään hienoainesten erottamiseksi laguuni, ennen järveä. Tonttien osalle ei ole kaavassa velvoittavia määräyksiä hulevesien käsittelyn osalta.

Soukonlahden tiekunta Markku Kulo, Harri Anttila, Heidi Rauhamäki, 3.3.2016

1. Mielestämme suunniteltu rakennuskanta on ympäristöönsä nähden sopimatonta ja liian massiivista. Rakennuksia ei tule toteuttaa niin korkeina, kuin on esitetty. Alueen synnyttämä asukasmäärän lisäys 900-1100 asukasta on liian suuri tälle alueelle, koska alueen luonne muuttuu rauhattomaksi ja asumismukavuus kärsii kohtuuttomasti.

2. Asemakaavaselostuksessa s. 11 esitetyt vesijohto- ja viemärikartat eivät ole ajan tasalla. Viemärikarttaan merkityn, rantaan laskevan putken merkitys on epäselvä. Onko putki olemassa ja käytössä? Vesijohtojen tonttijohdot puuttuvat kartasta kokonaan ja niiden sijainnista ei ole kiinteistön omistajilla tietoa. Putkien olemassa olo on kuitenkin otettava huomioon alueen maankäyttöä suunniteltaessa.
3. Olemassa olevien kiinteistöjen vesihuollon toteuttaminen tulee ottaa huomioon alueen teknisen huollon verkostoa suunniteltaessa.
4. Moottoritien melu haittaa koko alueen viihtyisyyttä ja sen torjumiseksi välittömät toimenpiteet ovat välttämättömiä. Soukonlahden länsipuolella olevalle moottoritieosuudelle on rakennettava meluntorjuntaa varten suojarakenteita.
5. Soukonlahden tiekunnan mielestä on syytä pitää katselmus paikan päällä. Katselmuksen ajankohdan sopimiseksi yhteyshenkilö on Markku Kulo. Katselmuksessa on käytävä läpi suunnitelmaan sisältyvät kulkuväylien muutokset, vastuurajat, kulkutarpeet, melutilanne ym. Asemakaavasuunnitelman kartasta ei ilmene riittävän tarkasti, miten kulkeminen nykyisille asuinrakennuksille on tarkoitus järjestää.
6. Kulku myös Soukonsaareen tapahtuu nykyisen Soukontien kautta. Soukonniemen itäpuolella olevan lahden rannalla on venepaikka ja autopaikka, joiden sijainti on myös jatkossa varmistettava.

Kaavoittajan vastine

1. Alue sijoittuu hyvien liikenneyhteyksien ääreen keskustan tuntumaan. Muutos lähikiinteistöjen näkökulmasta on merkittävä, mutta ei kohtuuton. Uusi rakentaminen ei heikennä muistuttajien omarantaisten kiinteistöjen mahdollisuuksia rannan käyttöön. Samoin liikenneyhteydet kiinteistöille paranevat uuden rakentamisen myötä. Alueen maisemallinen muutos sekä uudet asukkaat ovat iso muutos. Uudisrakentamisessa on huomioitu liittyminen vanhaan siten että haitta rannan kiinteistöille olisi mahdollisimman pieni.
2. Kiinteistöjen talojohtoja ei ole selostuksen kartassa, kohdassa 2.1.9, esitetty. Siinä on esitetty ainoastaan runkoverkko liitoskaivoineen. Olemassa olevien talojohtojen siirrosta vastaa kunta siltä osin, kuin niitä joudutaan asemakaavan mukaisen toteutuksen johdosta muuttamaan. Tietoja talojohdoista on kunnassa vaihtelevasti. Tarvittaessa tietoja kannattaa kysellä Tampereen vedeltä tai kunnan tekniseltä osastolta.
3. Huomioidaan kaavoituksen yhteydessä.
4. Lähtökohtatilanne on, että alueen nykyiset rantaan sijoittuvat kiinteistöt altistuvat vt3:n aiheuttamalle liikennemelulle. Ongelmallista on, että melu kantautuu paitsi suoraan tien suunnasta, myös järveltä. Tälle asialle ei ole mitään tehtävissä suunnittelualueen rakennusten massoitelulla. Juuri siksi kunta ei ole lähtenyt kaavoittamaan alueen rantakiinteistöjä. Niiden olosuhteet kun eivät täytä valtion ohjearvoja melun osalta. Tienpitäjä (Ely-keskus) toteaa ykskantaan, että se ei pysty rahoittamaan mitään meluntorjuntainvestointeja alueella (ks. Elyn lausunto). Olennaista on myös huomata sen, että suunnittelualue ei huononna rantakiinteistöjen meluolosuhteita.
5. Katselmus, jossa esitetyt asiat käytiin tiekunnan mukana olleiden jäsenten kanssa läpi, pidettiin maastossa 9.5.2016.
6. Ajo venepaikoille ja siihen liittyvä pysäköinti on osoitettu kaavaluonnoksessa LPA-tontille kortteliin 118. Autopaikkoja on lisäksi mahdollista osoittaa Soukonlahdenkaaren varteen tienvarsipaikkoina. Veneiden laskupaikaksi on kaavailtu Soukonlahden pohjukkaa lähempänä VT3:a. Soukonniemen itäpuolelle aivan järven rantaan ei ole mielekästä sovittaa autopaikkoja. Tilan Soukonsaari, 604-418-1-71, kiinteistökohtainen rasiteoikeus ei muutu asemakaavalla. Asemakaavaan ei merkitä kiinteistöjen kauppakirjoissa kirjattuja rasitteita ja oikeuksia. Oikeuksista ja rasitteista sovitaan jatkossakin erillisin sopimuksin asemakaavoituksen jälkeen kiinteistöjen lohkomisen yhteydessä.

Vammaisneuvoston lausunto Tweb, 19.4.2016

Lausunto on jäänyt huomioimatta luonnosvaiheessa, se on lisätty prosessiin ja tähän selostukseen 14.11.2016 ja huomioitu kaavan valmistelussa.

1. Vammaisneuvosto toteaa lausuntonaan Turrin asemakaavan muutokseen ja laajennukseen, että alueella tulee olla invapaikkoja riittävän lähellä asuntoja. Nyt autopaikat vaikuttavat olevan melko kaukana taloista.
2. Lisäksi liittymä Naistenmatkan tielle edellyttää liikenneympyrää, ettei liikenne ruuhkaudu.
3. Lisäksi tulee huolehtia riittävästä meluvallista.

Kaavoittajan vastine 15.11.2016

1. Tonteille on mahdollista sijoittaa kortteleittain muutamia yksittäisiä autopaikkoja asuntojen lähelle myös alueen sisälle.
2. Alueen syöttöliikennetarkaisu on toteutettavissa teetetyn liikenneselvityksen perusteella tavanomaisena T-risteyksenä, jossa on väistökaistat.
3. Alueen meluntorjuntatarkaisu perustuu umpikorttelirakenteeseen, suojaisiin kortteleiden sisäpihoihin ja ääneneristäviin lasitettuihin parvekkeisiin ja viherhuoneisiin.

3.3.3.3 Ehdotusvaihe

Ehdotusvaiheen valmisteluasiakirjat on pidetty maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 27 § mukaisesti nähtävillä 9.11.-12.12.2016 välisen ajan kuntalaisten ja osallisten muistutusten antamista varten ja viranomaisaloilta (mm. Ely-keskus, Pirkanmaan liitto, Maakuntamuseo, Pelastusviranomaiset, verkostot) pyydettiin viralliset lausunnot (MRA 28 §). Lausuntoja tuli 4 kpl ja muistutuksia 1 kpl. Lausuntojen ja muistutusten lyhennelmät sekä kaavoittajan vastineet ovat seuraavassa.

3.3.3.3.1 Lausunnot

Pirkanmaan maakuntamuseo, Vadim Adel, Hannele Kuitunen 22.12.2016

1. Asemakaavaratkaisu on edelleen vaikeasti perusteltavissa alueen historiallinen kehitys huomioon ottaen. Kaava-alueen länsireunaan, liikenneväylän viereen, mutta suhteellisen lähelle rannan viherympäristöä sijoittuva LPA-alue on varsin laaja ja asettaa toteutukselle erityisiä laadullisia vaatimuksia. Pysäköintialueiden sijoittaminen rannan kulttuurimaisemaan yhdessä uuden Soukonlahdenkadun kanssa asettaa suunnittelulle lisähaasteita. Pysäköinnin ja liikenteen alueille on osoitettu erillismääräyksiä mm. istutusten suhteen. Asemakaava-aineistoon on liitetty maisemaan liittyvää selvitysaineistoa, joka osoittaa korkeimpien rakennusmassojen nousevan merkittävään maisemalliseen asemaan rantamaisemassa. Maiseman pääpiirteisiin nähden korkean rakentamisen paikkoja ei ole tarkemmin mietitty Pyhäjärven rantojen maisemassa. Esitetty rakentaminen vaikuttaa irralliselta maisemakuvultaan luonnontilaisessa järvi-maisemassa. Rakennusmassojen korostaminen muodoilla ja väreillä lisää häiritsevää kontrastia. Vireillä olevan maakuntakaavan ehdotuksessa esitetään Pyhäjärven ympäristöä kehittämisyöhykkeeksi, jonka suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen ja yhtenäisen kokonaisuuden luomiseen. Esitetty asemakaava ei täytä näitä tavoitteita kaikilta osiltaan.
2. Maakuntamuseo korostaa, että Pyhäjärven rantojen soveltuvuutta korkean rakentamisen alueeksi tulee tutkia vähintään aluekohtaisesti, laajempaan kokonaisuutena ja selvittää, mitkä alueet kestävät kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojensa kannalta ympäristöstään poikkeavan ja maisemaan merkittävästi vaikuttavan rakentamisen. Rakentamisen maisemallisia vaikutuksia tulee pienentää korkeimpien rakennusten massoitteita, värejä ja muotoja tarkistamalla.
3. Arkeologisen perinnön osalta maakuntamuseo toteaa, että s-1 -osa-aluemerkinnän selitystä on tarkistettu asianmukaisesti. Maakuntamuseo esittää, vielä *Istutettava alueen osa* -merkinnän laajuuden tarkistamista itäiselle peltosaarekkeelle sijoittuvan s-1-alueen osalta.
4. Kaava-aineistoon liittyvä arkeologinen inventointiraportti on korvattava sen päivitettyllä versiolla.

Kaavoittajan vastine

1. Asemakaavan määrälliset ja laadulliset tavoitteet on asetettu kunnan kasvutavoitteiden perusteella oikeusvaikutteisen taajamayleiskaavan mukaan ja ne on kirjattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Valittu rakentamisen volyymi on ollut keskeinen lähtötavoite. Kaavoituksen kuluessa tavoitteiden mukaisen asumisen toteutuksen mahdollisuuksia on selvitetty

laatimalla tuoreen yleiskaavan selvitysten lisäksi täydentäviä erillisselvityksiä mm. liikenteen, melun, ympäristöhäiriöiden arkeologian ja maiseman osalta.

Mitä tulee kaupunki- ja rakennustaiteeseen eli *tulevaan rakennettuun kulttuuriympäristöön*, visio alueesta tavanomaisuudesta poikkeavana, jännittävänä porttiaiheena on ollut keskeinen tavoite. Muurimaisuus, värit, rakennuskorkeudet, kaksi tornitaloa, sisäinen rakenne ja liikeneratkaisu ovat kaikki elimellisiä osia kokonaisratkaisussa. Ratkaisua on kattavasti perusteltu mm. luonnosvaiheen kaavoittajan vastineissa maakuntamuseolle ja ELY-keskukselle. Lausunnosta johtuen tullaan järjestämään MRL 66 §:n mukainen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu, jossa käydään läpi maakuntamuseon esittämät näkemykset. Ks. selostus kohta 3.3.4.1.

2. Asemakaava ohjaa rakentamista taajamayleiskaavan maankäyttövaramuksen hengen mukaan sekä tavanomaisella tehokkuudella. Rakennuskorkeus kaava-alueella ja sitä kautta alueen *näkyminen* mm. järveltä katsottaessa ei kaavoittajan näkemyksen mukaan ole sellainen maisemallinen *haitta*, jota tulisi jollakin tavalla laimentaa (kerroskorkeuksia pienentämällä tai väriteemaa laimentamalla). Asemakaavan liiteaineistossa mm. selostuksen havainnekuviissa kuva 30, rakentamistapaohje kuvat 42 ja 44 sekä maisema-analyyysissä suunnitellun rakentamisen vaikutuksia on havainnollistettu laajasti. Asemakaavan laadinnan voidaan katsoa sisältävän riittävän maisemallisen ympäristönvaikutusten arvioinnin ja täyttävän siltä osin MRL:n 9 § vaatimukset.
3. *Istutettava alueen osa* -merkintä rasteri poistetaan mainitusta s-1 -merkinnänällä osoitetusta alueen osasta. Näin merkinnät eivät ole ristiriidassa keskenään.
4. Ehdotusvaiheessa käsittelyissä ja nähtävillä ollut arkeologinen inventointi korvataan päivitettyllä versiolla. Päivitysversio on sisällöllisesti ja johtopäätöksiltään yhtenevä lopullisen version kanssa. Lopullisessa versioissa on korjattu muutama painovirhe sekä perustietoja.

Elenia Oyj 13.12.2016

Elenia Oy pyytää varaamaan olemassa olevan lisäksi yhden uuden 12m x 12m EN-alueen puistomuuntamon rakentamista varten kartalla esitettyyn paikkaan. Etäisyys muuntamosta rakennukseen tulee olla vähintään 8 metriä.

Kaavoitettavan alueen itä- ja koillisreunoilla sijaitsee Elenian Oy:n omistamia ilmajohtoja sekä keski- ja pienjännitekaapeleita (Liite 2). Mahdollisista johdonsiirto- tai muutostöistä aiheutuvat kustannukset laskutamme työn tilaajalta.

Kaavoittajan vastine

Kaavakarttaan lisätään varaus puistomuuntamolle esitettyyn paikkaan.

Elisa Oyj 15.12.2016

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista Turrin alueen asemakaavan muutokselle ja laajenukselle (nro 241).

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Kaavoittajan vastine

Lausunto merkitään tiedoksi.

3.3.3.3.2 Muistutukset

Heidi Rauhamäki, 12.12.2016

1. Vaadin, että tilan rajalle osoitetaan tilan 1-16 käyttöön nykyistä vastaava alue pysäköinnille ja että toteutus varmistetaan viheralueen ja katusuunnittelussa. Vaadin, että minulle ilmoitetaan erikseen, kun kyseisiä kunnallistekniikan, viheralueen ja katujen suunnitelmia aletaan laatia ja käsitellä, jotta voin vaikuttaa yhteyksien suunnitteluun.

2. Asemakaavaehdotuksessa 12.10.2016 on nyt esitetty ajoyhteys tilalle Soukonlahdenkaarelta. Ehdotetun ajoyhteyden sijaintia on tarkistettava tarvetta vastaavaksi siten, että sen päätepistettä tilan rajalla siirretään esitetystä lounaan suuntaan kuvassa 1 (seur. sivu) esitetyllä tavalla.
3. Alueen rakentamisen yhteydessä on otettava huomioon, että tilalle on keskeytyksettä oltava kulkuyhteys, jotta rakentamisaikainen häiriö on mahdollisimman pieni.
4. Tiemelun torjumiseksi suojausta on parannettava joko rakentamalla meluseinä tai meluvalli, joka ulottuu Rajaniemen reunasta Naistenmatkantien liittymään.
5. Asemakaavalla mahdollistettavaa asukasmäärää on [näin ollen] muutettava vastaamaan yleiskaavan sisältöä. Rakennusmassaa ja sallittua kerrosalaa on vähennettävä huomattavasti nyt esitetystä.
6. Kaavaselostuksen kohta 4.3.4. Suojaviheraluetta kuvaava teksti puuttuu. Sisältö ja sen mahdollinen kommentointi jää näin ollen tämän mielipiteen ulkopuolelle ja varaan oikeuden esittää erikseen siitä mielipiteen sen julkaistuessa.
7. Alueelle suunniteltu jätevedenpumppaamo on toteutettava siten, että siitä ei aiheudu melu- eikä hajuhaittaa.
8. ...kohdassa 4.2 esitetty toteamus, jonka mukaan ”kohdassa 3.4 asetetut tavoitteet toteutuvat tässä ratkaisussa” on virheellinen. Kohdassa 3.4 on esitetty, että alustavana tavoitteena on ollut 30 000 – 40 000 asuntokerrosneliömetrin laajuus, kun kaavalla kohdan 4.1.2 mukaan muodostuu yhteensä 42 440 + 490 eli lähes 43 000 ke-m².

Kaavoittajan vastine

1. Asemakaavaehdotuksessa on esitetty sitovana merkintänä ajoyhteys kiinteistölle. Asemakaavan havainnekuvassa on esitetty kiinteistön paikoitus sijoitettavaksi kiinteistön alueelle. Asemakaava mahdollistaa ajoneuvojen tienvarsipysäköinnin Soukonlahdenkaaren varteen. Paikoituksen etäisyys kiinteistöltä on kaavaehdotuksen mukaisessa ratkaisussa 35 metriä vähemmän kuin mitä se on nykytilanteessa. Puistoon ei asemakaavassa osoiteta autopaikkoja.
Muistutus saatetaan kunnallistekniikan tiedoksi. Kiinteistön omistajaa tiedotetaan hyvissä ajoin alueen kunnallistekniikan suunnittelun käynnistyessä.
2. Asemakaavakarttaa muutetaan kiinteistön 1-16 ajoyhteysmerkinnän osalta vastaamaan muistutuksessa esitettyä. Puisto- ja toteutussuunnittelun yhteydessä on mahdollista tarkistaa liittymän paikkaa siten, että kiinteistöltä ei tarvitse kaataa tarpeettomasti puita tielinjauksen vuoksi. Muistutus saatetaan kunnallistekniikan tiedoksi. Kiinteistön omistajaa tiedotetaan hyvissä ajoin alueen kunnallistekniikan suunnittelun käynnistyessä.
3. Muistutus saatetaan kunnallistekniikan tiedoksi.
4. Asemakaava ei estä meluntorjunnan toteuttamista meluaitana VT3:n ajoradan varteen. Asemakaava sen sijaan mahdollistaa alueen toteutuksen, vaikka meluaitaa ei rakennettaisi.
5. Yleiskaava2020 maankäyttövarausmerkinnät, eli ruskea AK ja oranssi PK ovat laajuudeltaan vastaavat kuin asemakaavaehdotuksen rakennettujen korttelien laajuus. Yleiskaavaselostuksessa (päivätty kunnanvaltuusto 9.12.2013) on yleiskaavavaranot -kohdassa arvioitu asukasmääräksi laskennallisesti 180 ja lisäksi todettu määrien tarkentuvan asemakaavoituksen yhteydessä. Asemakaavoituksen käynnistyttyä 2015 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on kirjattu kunnan täsmämentynyt tavoite alueen asemakaavoitukselle. 7.4.2015 ympäristölautakunnassa käsitellyssä OAS:ssa on asuinrakentamisen tavoitteeksi esitetty 30 000-45 000 k-m².
6. Suojaviheralumerkinnällä (EV) varustetun alueen osan kuvaus puuttui asemakaavaselostuksesta. Ko. alue on tarkoitettu asetuksen mukaiseen käyttöön. Kaavamerkinnän varsinaista sisältöä selventävä teksti kuuluu Ympäristöministeriön oppaan 12 mukaan:
Merkinnällä osoitetaan sellaiset lähinnä liikenneväylien varrella olevat viheralueina säilytettävät alueet, joiden tarkoituksena on pääasiassa suojata muita alueita liikenteen melu- ym. haitoilta, ja joita ei sijaintinsa takia voida käyttää virkistysalueina. Tarpeen mukaan voidaan suojaviheralueelle antaa yksityiskohtaisempia määräyksiä esimerkiksi puuston säilyttämisestä tai istuttamisesta. Suojaviheralueelle voidaan sijoittaa tarvittaessa myös melusteitä esimerkiksi maastoa muotoilemalla.
Asemakaavakartan havainnekuvassa on esitetty EV-alueen käsittelyä mm. istutusten sekä maastonmuotoilun osalta. Alueelle toteutetaan mm. ylijäämämaista luonnonmukainen meluvalli.
Selostuksen kohtaan 4.3.4 lisätään EV-alueen kuvausteksti.
7. Muistutus saatetaan kunnallistekniikan tiedoksi.

8. Selostuksen kohdassa 3.4 on painovirhe. Kohdassa puhutaan alustavana tavoitteena 30 000- 40 000 kerrosneliöstä, kun alustavissa tavoitteissa (mm. OAS:ssa ja selostuksen kohdassa 1.4) on puhuttu 30 000-45 000 kerrosneliöstä.

3.3.4 Viranomaisyhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 2.9.2015. Ehdotusvaiheessa pyydetään lausunnot Ely-keskukselta, alueen sähköverkkojen ylläpitäjältä, Tampereen vedeltä, Tampereen sähkölaitokselta sekä Pirkanmaan maakuntamuseolta. Luonnosvaiheessa mainittuja tahoja on kuultu alustavasti.

3.3.4.1 Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §)

Viranomaisneuvotteluun kutsuttiin koolle Ely-keskus ja Pirkanmaan maakuntamuseo, joka edellytti ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelua. Neuvottelussa Ely-keskus ja maakuntamuseo toivat esille kaavan sisältöön liittyvät näkemyserot mutta totesivat, että asemakaava täyttää MRL:n asemakaavalle asetetut sisältövaatimukset. Kaavoittaja ei täten näe tarvetta tehdä muutoksia asemakaavaan tai rakentamistapaohjeeseen maakuntamuseon ehdotuksesta jättämän lausunnon perusteella.

3.4 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa omaleimaisen uuden asuinalueen rakentaminen vt3:n varteen Pirkkalan keskustaajaman uudeksi läntiseksi portiksi.

Alueen sijoittuminen kuntakeskuksen läntisen sisääntuloväylän varteen tekee siitä kiinnostavan ja kaupunkikuvan kannalta merkittävän aluekehityskohteen. Tavoitteena onkin tutkia sen mahdollisuuksia kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen ja kohtuuhintaisen asumisen kohteena. Kaupunkikuvalliset näkökulmat ja julkisen tilan suunnittelu on tullut yhä tärkeämmäksi ja sen laatuun halutaan tässäkin panostaa. Hyvät joukkoliikenneyhteydet, sekä kunnan yleinen tavoite keskustan kehittämisestä asumisen ja palveluiden keskuksena tukee näitä tavoitteita. Asumisen osalta tavoitteena on monipuolisuus ja tasapaino niin talotyyppin, asuntojakauman kuin asukasjakaumankin suhteen. Rakentamisen määrä tarkentuu asemakaavoitusprosessin aikana. Alustavana tavoitteena on ollut 30000-45000 asutokerrosneliömetrin laajuus.

Kunnan omistuksessa olevana alueena kohteen kaavoittaminen asumiseen täydentää kunnan tonttivarantoa ja tukee tavoitetta kestävästä ja ennakoitavasta maapolitiikasta. Alueen tonttivaranto vastaa kerrostalotonttien osalta n. 3-4 vuoden varantoa ja kytkettyjen omakotitalojen osalta 1 vuoden varantoa.

3.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

3.5.1 Yleistä

Alueen kokonaisratkaisu perustuu rakentamisen määrän suhteen tavoitetehtokkuuteen, jonka perusteet on johdettu kestävästä yhdyskuntarakenteen suunnitteluperusteista, joita ovat lyhyet etäisyydet palveluihin, mahdollisuus liikkua tasapuolisesti eri liikennevälinein, edulliset infran rakentamiskustannukset laskettuna rakennettua kerrosneliötä kohden sekä luonnonvarojen säästö. Edellisten kautta saavutetaan mahdollisuus sekä korkeatasoisen yleisten alueiden että laadukkaiden rakennusten toteutukseen.

3.5.2 Taajamayleiskaava 2020

Taajamayleiskaavassa alue on merkitty *kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi (AK)* ja *yksityisten palveluiden ja hallinnon alueeksi (PK)*. Asukastavoitteissa alueen laskennallisena asukasmääränä on esitetty 180 asukasta. Asemakaavaluonnoksen laadintaan lähdeittäessä palvelu- ja hallintorakentamistavoitteen osalta on tavoitteeksi muotoutunut asuinkortteleihin sekoitettu vähäinen liike- ja toimistorakentaminen pääpainon ollessa kerrostalovaltaisessa asutorakentamisessa. Ratkaisun taustalla on alueen liikennejärjestelyt ja ennen kaikkea liikennemelu. Alueen jakaminen yleiskaava 2020 esitettyllä tavalla edellyttää rakentamisen ajoittamista siten, että meluntorjuntaratkaisut ovat olemassa siinä vaiheessa, kun asunnot valmistuvat. Valittu ratkaisu, jossa kokonaisrakenne muodostuu sekoitetusta asuinkerrostalovaltaisesta asuinkorttelista, mahdollistaa kokonaisvaltaisen ja meluntorjuntaratkaisuiltaan hallittavan ja ennustettavan toteutusmallin.

Alueen hyvä sijainti taajamarakenteessa, saavutettavuus, järvi- ja ulkoilureittiverkosto sekä keskustan palveluiden läheisyys puolsivat lähtökohtatavoitteeksi laadukasta asumista järven rannalla. Meluntorjuntaratkaisuna yhtenäinen asuinkerrostalomuuri mahdollistaa hiljaiset sisäpihat kortteleihin. Järvinäkymiä syntyy isolle osalle alueen asuntoja umpikorttelimaisesta rakenteesta huolimatta. Pintapysäköinti kyseisellä paikalla on perusteltu ja toimiva. Pysäköintipaikat sijoittuvat korttelialueiden ulkopuolelle alueille, joiden käyttö ei sovellu muuhun tarkoitukseen, johtuen vt3:n liikennemelusta.

3.5.2 Alustavat vaihtoehdot

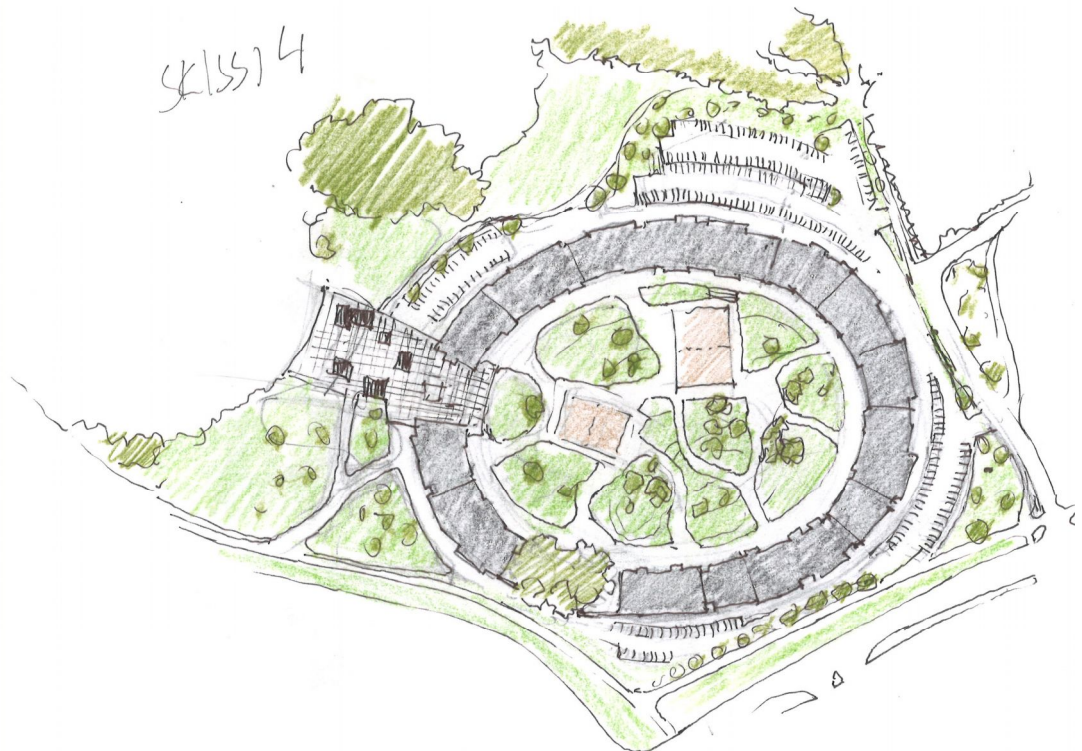
3.5.2.1 Alueen luonnosteluvaihtoehtoja ja esilläolevaan luonnokseen päätyminen

Kaavaluonnosta laadittaessa kokeiltiin massoituksellisesti erilaisia tyyppiratkaisuja. Yhden liittymän syöttöliikenneselvitelmä perustuu Siton tekemään liikenneselvitykseen, 2015. Siinä tutkittiin alueen liikennejärjestelyt välillä VT3:n ramppi Turrantie. Tavoitteeksi asetettiin keskitetty, korttelien ulkopuolinen pintapysäköinti ja alueen sisäinen jalankulkupainotteinen liikenneverkko sekä jäsenelty julkinen tila.

Tontinkäytön tehokkuuden yläraja tulee autopaikoituksen järjestelyiden kautta. Pysäköintiratkaisuksi valittiin pintapysäköinti ja lisäpaikoitus kellaripaikkoina toteuttajan harkinnan mukaan. Massoittelun lähtökohtana oli meluntorjunta, monimuotoisuus ilmansuunnat sekä Pyhäjärvi. Suunnittelun alkumetreillä pudotettiin pois toimistorakentaminen ja päädyttiin laatimaan alueesta työ- ja liikehuoneistojen mahdollistava asuinkerrostalovaltainen ratkaisu. Liittyminen olemassa olevaan rakenteeseen ratkaistiin periaatteella, jossa riittävä puistokaista erottaa uuden alueen Turrin vanhasta rakennuskannasta. Seuraavissa kuvissa on esitelty erilaisia luonnosvaiheen massoitteluvaihtoehtoja.



Kuva 17 ja 18. Oheisissa tutkielmissa autopaikoitus sijoittuu rakenteen sisään (punaiset kentät). Sitä kautta on saavutettavissa mahdollisimman vähän katumetrejä. Näissä ratkaisuissa oli myös mukana erilliset toimisto- ja liikekorttelit melun puolella.



Kuva 19 ja 20. Kaksi visiota alueesta kun ratkaisuna on yhtenäinen suurkortteli. Suunnittelua ei viety idealuonnosta pidemmälle. Yhtenäinen kokonaisuus ei ehkä antaisi rakennussuunnittelulle paljoa pelivaraa. Kokonaisuudesta saattaisi kuitenkin kehittyä mielenkiintoinen ja omaleimainen.



Kuva 21. Skissailun elinvoimaisimmaksi osoittautunut versio, josta kehittyi asemakaavaaluonnos. Olenaisia teemoja mm. ulkosyöttöinen liikenne (autot), pintapysäköinti, muurimainen korttelirakenne meluntorjuntaratkaisuna VT3:n ja Naistenmatkan suuntaan, alueen sisäinen tilasarja, rakennuskorkeudet 2 - 14 krs, luonnonmuotoisesti käsitelty, rantapuisto ja rantareitti.

3.5.2.2 Ympäristöhäiriöt ja niiden huomioiminen

Suunnittelualueelle teetettiin ilman laatu-, värinä- ja meluselvitys konsulttityönä syksyllä 2015. Selvitys tehtiin luonnosvaiheen rakennusmassoittelulla. Melun leviämistä tutkittiin melumallin kanssa ja massoittelua hienosäädettiin melumallinnuksesta saadun tiedon perusteella. Ohessa on lyhennettynä sen tiedot. Selvitys on kokonaisuudessaan liitteenä (Liite 8).

Ilman laatu

Kaava-alueen kannalta merkittävin päästölähde on Pyhäjärventie, jonka vuorokausiliikennemäärä on ennustetilanteessa noin 50 000 ajoneuvoa. Kaava-alueen viereisen rampin liikennemäärä on noin kymmenesosa tästä joten sen vaikutus on käytännössä merkityksetön Pyhäjärventien rinnalla.

Pyhäjärventien puolella suositusepäisyys on 100 metriä, jota suuremmilla etäisyyksillä ilmanlaadun ohjearvot eivät ylitä. Kaava-alueen lähimmät asuinhuoneet ovat noin 150 m etäisyydellä, joten suositusepäisyys ylittyy selvästi. Meluteknisistä syistä oleskelualueet sijaitsevat rakennusten suojaisella puolella.

Naistenmatkantien ennusteliikennemäärä on 12 500, joten kyseisellä puolella suositus etäisyydeksi saadaan 25 metriä. Lähimmät asuinrakennukset ovat 30 metrin etäisyydellä, joten suositusepäisyys ylittyy myös kyseisessä ilmansuunnassa.

Ilmanlaatu ei aiheuta kaava-alueella jatkotoimenpiteitä. Vaikka suosituksetäisyydet selvästi ylittävät ja ilmanlaadun ohjearvot selvästi alittuvat, niin on suositeltavaa sijoittaa oleskelualueet suojaiselle, eli hiljaisemmalle puolelle.

Melu

Meluselvityksen perusteella pystytään osoittamaan, että asuinalueen toteuttaminen suunnittelualueelle luonnoksen mukaisesti on mahdollista siten, että alueen meluolosuhteet asuinkortteleissa on hyväksyttävät. Rakennusmassoilla pystytään luomaan hiljaiset sisäpihat. Parvekkeiden sekä sisätilojen äänitasoja pystytään hallitsemaan parvekkeiden suuntauksella, lasituksilla, viherhuoneilla, porrashuoneratkaisuilla, pihojen istutusmääräyksillä, julkisivumateriaaleilla sekä korvausilmaventtiilien sijoituksella.

Oikorata

Haasteeksi meluntorjunnan kannalta osoittautuu hypoteettinen oikoratalinjaus, joka toteutessaan kulkisi Maakuntakaava 2040 suunnittelun mukaan Vt3:n itäpuolella, n. 14 metriä maanpinnan yläpuolella maasillalla.

Suunnitellun ratayhteyden liikennöinti vaikuttaa merkittävästi tarkastellun kaava-alueen yöajan melutilanteeseen, mikä yhteys toteutuu Pyhäjärventien itäpuolelle ratasillalle. Mikäli raideyhteys ei toteudu, tai toteutuu Pyhäjärventien länsipuolelle riittävän syvään leikkaukseen, tarkasteltu rakennusmassoittelu on riittävä VNp 993/92 mukaisten ohjearvojen saavuttamiseksi tonttien piha-alueilla.

Riittävän korkea rakenteellinen meluntorjunta (esim. tarkastelussa käytetty 3,0 m) vähentää melua siten, että tutkitulla rakennusmassoittelulla kaava-alueelle muodostuu alueita, joilla yöaikaiset keskiäänitasot alittavat vanhoille ja uusille alueille sovellettavat ohjearvot. Läntisen ratayhteyden jatkosuunnittelussa on huomioitava radan vaikutusalueen maankäyttö ja toteutettava tarpeelliset meluntorjuntaratkaisut, joilla estetään VNp 993/92 mukaisten ohjearvojen ylittyminen.

Tärinä

Myös tärinän osalta oikorata osoittautui merkittävimmäksi huomioonotettavaksi tärinälähteeksi alueen suunnittelussa.

Laskentatulosten mukaan osalla maankäyttöluonnoksen mukaisilla rakennuspaikoilla, on esitetyillä kerroskorkeuksilla mahdollista, että rakennusten värähtelyluokituksen luokan C ”suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa” ylittyy, jos junaliikenteen nopeus on 100–120 km/h. 80 km/h nopeudella ylitykset eivät ole todennäköisiä.

Mikäli kuvissa 8-10 esitetyillä alueilla olevien rakennusten kerroskorkeutta muutetaan siten, että kerroskorkeus on 5 tai enemmän, C-luokan rajaa ei todennäköisesti ylitetä vaikka junan nopeus olisi 120 km/h. Jos suunnittelualue toteutetaan maankäyttöluonnoksen mukaisesti ja radalla liikennöi tavarajunia 120 km/h nopeudella, tulee jatkosuunnittelussa varautua tärinänvaimennusratkaisuihin joko ratarakenteessa tai rakennuksissa. Näiden ratkaisuiden suunnittelu edellyttää tarkempaa tietoa radasta ja sen perustamistavoista.

Kun oikoradan toteutuksen osalta puhutaan aikataulusta 2040 jälkeen, on perusteltua ottaa huomioon myös ratakaluston kehittyminen hiljaisemmaksi tulevaisuudessa sekä radan meluntorjuntaratkaisuiden käyttö alueen rakentamatta jättämisen vaihtoehtona. Alueen tämän päivän merkittävimpänä melunlähteenä olevan vt3:n liikennemelun osalta ympäristöhäiriöselvitys antaa hyvät lähtökohdat terveellisen asuinalueen rakentamiselle ja suunnittelua sen puolesta on hyvä jatkaa.

3.5.2.3 Asemakaavaluonnos

Erilaisten, edellä kuvattujen vaihtoehtojen pohjalta laadittiin asemakaavaluonnos, joka on esitetty kuvassa 22.

Asemakaavaluonnoksessa rakentamisen määrä, sijoittelu ja kerroskorkeudet ovat pitkälle mietittyjä. Kaavaprosessin jatkuessa kaavaehdotukseen esitetään rakentamista ohjaavat sitovat määräykset.



Kuva 22, asemakaavaluonnoksen havainnekuva.

3.5.3 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

- Vireilletulo kaavoituskatsauksella 2012, kh 4.6.2012 § 192,
- OAS ympäristölautakunta 7.4.2015 § 48,
- Kaavaluonnos ympäristölautakunta 26.1.2016 § 11,
- Kaavaluonnos nähtävillä 3.2.2016 – 4.3.2016,
- Kaavaehdotus ympäristölautakunta 11.10.2016 § 100,
- Kaavaehdotus kunnanhallitus 31.10.2016 § 275,
- Kaavaehdotus nähtävillä 9.11.-12.12.2016,
- Hyväksymisesitys kunnanhallitus 31.10.2016 §275
- Hyväksyminen valtuusto 24.4.2017 §54
- Hyväksymiskuulutus 28.6.2017

4. Asemakaavan kuvaus

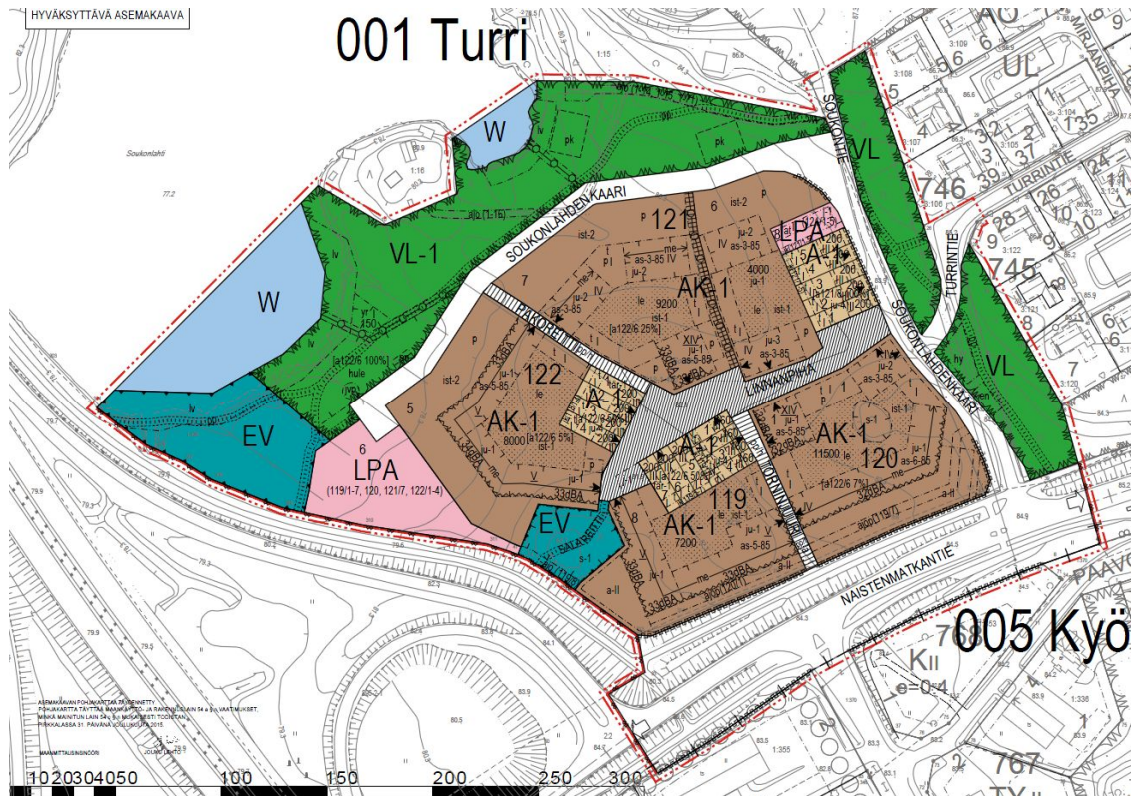
4.1 Kaavan rakenne

4.1.1 Asemakaavaehdotus

Luonnoksen nähtävillä olon jälkeen ja saatujen palautteiden perusteella luonnoksesta on edetty ehdotukseen yksityiskohtia hiomalla perusratkaisun pysyessä muuttumattomana. Keskeisimmät luonnokseen tehdyt muutokset ovat:

- Turrintien alkupää on linjattu eri tavalla,
- Korttelin 119 A-1 -tontteja muutettu,
- Vt3:n varren EV-alueet lisätty,
- VL- ja W-alueen rajausta muokattu,
- VL-alueiden ulkoilureitistömuutoksia,
- Aluerajauksen laajennus Vt3:n ramppien läheisyydessä.

Alueen kokonaisrakenne muodostuu neljästä, erimuotoisia ja -korkuisia asuinrakennuksia sisältävästä korttelista. Alueelle sijoittuu muurimainen kerrostalo, 16 kappaletta omatonttisia kaupunkipientaloja, viisi pistekerrostaloa sekä kaksi 14-kerroksista asuntotornitaloa. Korttelit sulkevat sisäänsä kävelyverkoston ja viisi korttelipihaa. Rakennettujen korttelien ja rannan väliin jää kapeimmillaan 30 m:n levyinen, rantareittiä täydentävä puistokaistale.



Kuva 23, asemakaavaehdotus.

4.1.2 Mitoitus

Tonttikohtaiset tiedot ovat ao. taulukossa.

kortteli/tontti	tontin ala	käyttö-tarkoitus	tehokkuus (e)	rak.oik. ke-m2	autopaikkatarve (AK: 1ap/85 km2)
122/5	7075	AK	1,09	8000	94
122/1-4 (4 kpl)	á 232	A-1, Kpt	0,86	200+30	2/asunto
119/1-4 (4 kpl)	á 172	A-1, Kpt	0,93	200+30	2/asunto
119/5-7 (3 kpl)	á 224	A-1, Kpt	0,89	160+25	2/asunto
119/8	5119	AK	1,13	7200	85
120	7142	AK	1,63	11500	135
121/1-5 (5 kpl)	á 260	A-1, Kpt	0,77	200+30	2/asunto
121/6	3870	AK	0,84	3500	41
121/7	6472	AK	1,41	9200	108
YHTEENSÄ	33266		1,19	42440(+490)	496

Taulukko 24, tonttitieto. Kpt= kytketty kaupunkipientalo.

Alueen pinta-alat käyttötarkoituksittain:

Käyttötarkoitus	ala (m2)
AK-1	29678
A-1	3588
LPA	3319
VL	18604
W	4836
EV	5011
Kadut	21126
Yhteensä	86164

4.1.2.1 Liikenne

Asemakaavaaluonnoksen mukaisessa ratkaisussa Naistenmatkantieltä on yksi aluetta syöttävä kokoojakatu, jolta on syöttö myös Turrin vanhalle omakotitaloalueelle. Uusi kokoojakatu kiertää korttelialueiden ja rannan väliin ja sen päästä on yhteys paikoitusalueille, venerantaan ja edelleen kevyelle liikenteelle sekä tarpeen mukaan huoltoajolle Rajaniemen itärantaan. Kahdelle Naistenmatkantien puoleiselle korttelille on syöttö heti kokoojakadun alkupäästä. Niiden yhteinen autopaikoitus sijoittuu rakennusten ja Naistenmatkantien väliin sijoittuvaan kaksitasoiseen pysäköintilaitokseen. Pohjoispuolelle sijoittuvien kolmen korttelin autopaikoitus sijoittuu tonteille kokoojakadun ja rakennusten väliin. Kokoojakadun päässä on yhteispysäköintiin varattu alue (LPA). Alueella nykyisin olevat tieyhteydet korvataan uuden katuverkon kautta. Kiinteistöille 1-14, 1-15 ja 1-16 on ajoyhteys puiston läpi. Soukontie lyhenee pistotieksi, joka erkanee kokoojakadusta alueen koilliskulmassa. Alueen sisälle muodostuu korttelien rajaama, tilasarjan muodostava pääkatu, jolta on kujat Naistenmatkantien varteen ja rantaan.

4.1.2.2 Kevyt liikenne ja ulkoilyyhteydet

Alue liittyy välittömästi Pyhäjärven rantareittiin ja Naistenmatkantien varren kevyenliikenteenverkkoon. Pyhäjärven ranta-alueelle muodostuu rantareitti välille Rajasalmi - Soukontie.

4.1.2.3 Autopaikoitus

Alueen autopaikoitusratkaisu perustuu matalaan autopaikkanormiin ja maantasopysäköintiin. Autopaikkoja vaaditaan rakennettavaksi asuntoja varten 1 ap/85ke-m2 asuinkerrostalokortteleissa

ja 2 autopaikkaa jokaista kytkettyä pientaloa kohti. Palveluasuntoja kohden vaatimus on 1 autopaikkaa kahta asuntoa kohden. Liike- ja toimistotiloja varten on osoitettava 1 autopaikka jokaista 70 ke-m2 kohti.

4.1.2.4 Viheralueet

Pyhjärven ja korttelialueiden välinen vyöhyke muodostaa osan rantareittiä ja Pyhjärven rannan yhtenäistä ulkoiluverkostoa. Alueella nykyisin olevat kaksi metsäsaarekettä on säilytetty. Kumpikin sijoittuu AK-tonteille ja niiden käsittelystä on määrätty asemakaavamerkinnöin. Läntisempi ja isompi metsäsaareke sijoittuu kortteleiden ja Vt3:n rampin väliin, ja sen läpi kulkee ulkoilu/kevyen liikenteen reitti. Itäisempi saareke sijoittuu AK-korttelin sisäpihalle ja myös se on edellytetty säilytettäväksi.

4.1.2.5 Asukkaat

Alueen synnyttämä asukasmäärän lisäys on laskennallisesti 900-1100 asukasta kun oletetaan asukasväljyyden olevan n. 1 asukas jokaista 40-45 ke-m2 kohti.

4.1.2.6 Palvelut ja palveluiden tarpeet

Kaavamerkinnöin on mahdollistettu kivijalkatoimistojen ja palveluiden rakentaminen jokaiselle asuinkerrostalotontille. Käytännössä se tarkoittaa n. 2000 ke-m2 rakennusoikeutta ko. toimintoihin.

Alueen asukasmäärä johtaa laskennallisesti n. 75 päiväkotipaikan tarpeeseen. Alakouluikäisiä on n. 100 ja yläkouluikäisiä 27.

4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavan tavoitteet on esitetty selostuksessa kohdassa 3.4. Asetetut tavoitteet toteutuvat asemakaavaehdotuksen mukaisessa ratkaisussa.

4.3 Aluevaraukset

4.3.1 AK-1, A

Kaavamuutosalueelle muodostuu neljä asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK-1) ja kolme kytkettyjen pientalojen korttelialuetta (A-1). Korttelialueilla on ryhmitelty pysäköinti keskitetysti rakennettujen kortteleiden ulkopuolelle. Rakennusalat muodostavat puoliavoimia kortteleita siten, että rakennusmassat ovat yhtenäisiä vt3:n ja Naistenmatkantien suuntaan. Korttelien sisäosat on istutettuja ja puustoisia keitaita. Erityispiirteinä alueella ovat kaksi puustosaarekettä sijoittuvat AK-1 korttelialueille. Ne tulee kaavan mukaan säilyttää mahdollisimman luonnontilaisena.

4.3.2 LPA-alueet

Alueelle muodostuu kaksi LPA aluetta. Iso LPA-alue vt3:n rampin vieressä palvelee useamman korttelin yhteispysäköintialueena, jolle on myös varattu pysäköintimahdollisuus rannan käyttäjille. Pienempi LPA-alue alueen koilliskulmassa toimii kytkettyjen pientalojen yhteispysäköintialueena.

4.3.3 VL, VL-1

Alueen virkistysalueisiin kohdistuu merkittäviä liikennemelukuormia Naistenmatkantien ja Vt3:n varressa sekä vt3:n melusta johtuen koko ranta-alueella. Valtioneuvoston ohjearvojen (päätos nro 933/1992) mukaan virkistysalueilla tulee keskiäänitaso (L_{Aeq}) olla enintään 55(50 yö) dB. Em melutasoja ei ole tarkoituksenmukaista tavoitella ko. alueilla. V-merkintä alueilla kuvaa kuitenkin rantavyöhykkeen osalta alueen maisemallista ja funktionaalista toimintaa paremmin, kuin suoja-viheraluemerkintä. VL-alueille osoitetut toiminnot, kuten pelikentät (pk) on sijoitettu huomioiden alueen melutasot. Suunnittelualueelle muodostuvien korttelien sisäpihat on melutasoiltaan hyviä ja ne ovat käytännössä alueen asukkaiden lähivirkistys- oleskelu ja leikkialueita. VL-alueille on

esitetty suunnitellut puistokäytävät ohjeellisina linjauksina. Lisäksi on osoitettu varaukset alueelliseksi keräyspisteelle (hy-j) sekä sähkömuuntamolle (en).

4.3.4 EV

Rantapuisto aivan VT3:n rampin vieressä on varattu suojaviheralueeksi, joka VL-merkintää paremmin kuvaa alueen käyttötarkoitusta. Alueelle on mahdollista toteuttaa alueen ylijäämämaista maastokumpu. Alueen istutukset ja ulkoilureitistö muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden VL-alueen kanssa.

4.3.5 Katualueet

Alueen pääkadun muodostava kokoojakadun liittymä Naistenmatkantieltä sijoittuu nykyisen Turrintien liittymän kohdalle. Vanhalle Turrintien omakotialueelle syöttävä Turrintien alkupää linjataan uudestaan siten, että se erkaneekin kokoojakadulta uuden alueen sisälle johtavan kadun jälkeen. Kokoojakadun poikkileikkaus käsittää ajoradan ja erotetun kevyenliikenteen väylän. Korttelialueen sisään johtava katu on toteutukseltaan jalankulkupainotteinen kävelykatu. Se hahmottuu rakennustenrajaamana, pinnaltaan yhtenäisenä aukiosarjana, jota pysäköinti ja kadunkalusteet sekä lumenlajitykselle varatut tilat jäsentävät suunnitellusti. Korttelien välistä on linjattu kaksi kulkua, joita myöden on kulku alueen keskusaukiolta rantaan ja Naistenmatkantien varren kevyenliikenteen väylälle. Kaikki alueen sisäiset katutilat rajautuvat suoraan rakennusten kivijalkoihin yhtenäisinä kadun pintoina. Rantareitin ulkoilureitti on toteutukseltaan hiekkapintainen puistoväylä.

Naistenmatkantien liikennealue muuttuu asemakaavalla katualueeksi. Sen leveys mahdollistaa nykyisten ajoratojen ja kevyenliikenteen väylien lisäksi tarvittavat liittymäkaistat.

4.4 Kaavan vaikutukset

4.4.1 Yleiskaavallinen tarkastelu

Valtuusto on hyväksynyt taajamayleiskaava 2020:n 9.12.2013 ja se on saanut lainvoiman 17.2.2016. Sen työn yhteydessä on ratkaistu ko. alueen maankäyttö ja tehty MRL:n mukainen yleiskaavallinen tarkastelu. Ohessa on luonnosvaiheessa ennen yleiskaavan lainvoimaisuutta laadittu yleiskaavallinen tarkastelu.

4.4.1.1 Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys

Osoitetut toiminnot tukevat ja eheyttävät yhdyskuntarakennetta. Lisääasumisen olemassa olevaan taajamarakenteeseen tukee keskustan kehittämistä elinvoimaiseksi ja samalla mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen alueella. Keskeinen sijainti, hyvät julkiset kulku- ja liikenne yhteydet, lyhentävät asiointimatkoja ja vähentävät liikkumistarpeita. Näin hanke edistää yhdyskuntarakenteen ekologista kestävyttä.

4.4.1.2 Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö

Asemakaava merkitsee keskustaan ja Naistenmatkantien joukkoliikenteenväylään tukeutuvaa täydennysrakentamista ja siten edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttöä.

4.4.1.3 Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

Alueelle sijoittuu pääosin asuntoja. Alueen sijainti on edullinen työmatkojen kannalta. Naistenmatkantietä sekä n. 2 kilometrin päässä keskustasta kulkee bussilinjoja, joten alue on hyvin joukkoliikenteen piirissä. Alue liittyy hyvin ympäröivään kevyen liikenteen reitistöön, joten keskustan palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen tai pyöräillen. Alueelle muodostuva asuntokanta tukeutuu keskustan palveluihin, mikä lisää keskustan palveluiden kysyntää.

4.4.1.4 Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla

Alueen olemassa olevan runkoliikenneverkon kapasiteetti riittää hyvin alueen liikennetuotoksiin. Tarvittavien kuntateknisten linjojen pituus on vähäinen ja alueen uusi katuverkko kohtuullisen taloudellinen suhteessa alueen tehokkuuteen. Alueen pohjarakentamisolosuhteet ovat käytettä-

vissä olevin tietojen mukaan hyvät. Kustannuksia syntyy rakentamisen tiiveydestä, alueen sijoitumisesta rakennettuun ympäristöön, jolloin rakennusaikaisten haittojen minimointi tuottaa jonkin verran lisäkustannuksia. Hanke on ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävä ratkaisu.

4.4.1.5 Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön

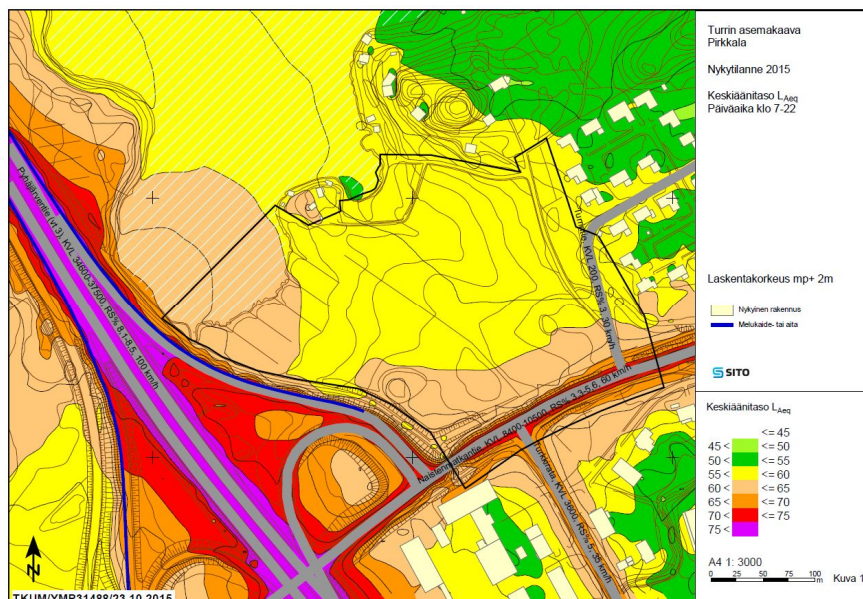
Liikenneturvallisuuden näkökulmasta asemakaava osoittaa kevyelle liikenteelle ajoneuvoliikenteestä erotetut kulkuväylät.

4.4.1.6 Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset

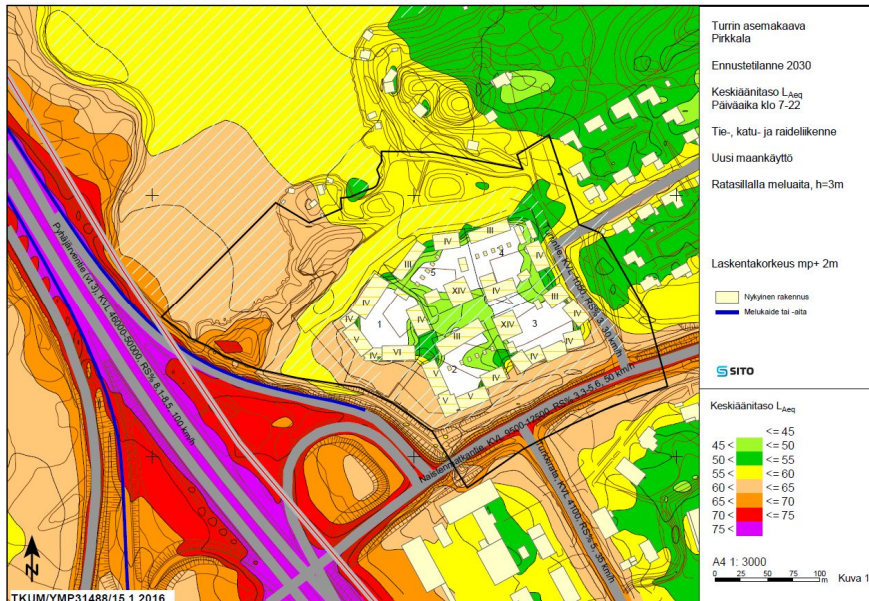
Asemakaavan mahdollistama asukaslisäys on merkittävä ja sillä on heijastusvaikutuksia myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Erityisesti kuntakeskus tarvitsee kehittyäkseen asukas-pohjaa ja pysyvää asiakaskuntaa. Alue tukeutuu rakentuessaan juuri keskustan (Suupan) palveluihin. Vt3:n varren työpaikka-alueet ovat rakentuneet nopeasti (Vaitti, Linnakallio). Kohtuuhintainen asuntorakentaminen tukee hyvin mahdollisuuksia työpaikkaomavaraisuuden kehittymisen tasapainoisemmaksi ja mahdollistaa pendelöimisen asteittaisen vähentymisen.

4.4.1.7 Ympäristöhaittojen vähentäminen

Pirkkalan liikennemeluselvityksen (2011) mukaan, Naistenmatkantien varressa melutaso vaihtelee 55 ja 65 dB välillä alueella, jolle on osoitettu asemakaavassa asumista. Vt3:n melu on koko alueen kannalta merkitsevä ja se leviää koko alueelle päiväajan keskiäänitason (L_{Aeq}) ollessa 55-65 dB nykytilanteessa ja olemassa olevin melunsuojusrakentein. Asemakaavassa tulee melualueen puoleisille seinä- ym. rakenteille määrätä 32-36 dB:n melunsuojausvaatimus. Alueen meluntorjunta sekä sisäilman laatu varmistetaan rakenteellisin keinoin. Näitä on mm. asuinkorttelien oleskelupihojen suojaaminen yhtenäisellä rakennusrivistöllä sekä korvausilma-venttiilien, pihojen ja parvekkeiden sijoitus melulta suojaiseen suuntaan. Ks. kohta 3.5.2.2



Kuva 25, Naistenmatkantien ja Vt3:n liikennemelu nykytilanteessa. Meluselvitys, 2015-16, Ramboll Oy. Liikennemelu päivä klo 07-22 L_{Aeq} .



Kuva 26, Vt3:n liikennemelu, maanteiden liikennemelu sekä oikorata 3 m:n meluaidalla tavoitetilanteessa 2030. Yhteismelu päivä klo 07-22 L_{Aeq} .

4.4.1.8 Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen;

Alueen nykyinen avara peltomaisema muuttuu kaavaluonnoksen mukaisessa ratkaisussa tiiviisti rakennetuksi asuin- ja työalueeksi. Jos ajatellaan MRL:n tarkoittavan vaalimisella pelkästään jonkin olemassa olevan säilyttämistä, rajataan lähtökohtaisesti hyvän suunnittelun ja rakennetun uuden ympäristön mahdollisuuksia. MRL:n alueiden käytön tavoitteet (5 §) muotoilee saman asian niin, että tulee edistää rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista. Siinä on paremmin ilmaistu tavoite rakennetun ympäristön kauneus, jolla siis tarkoitetaan tulevaa rakentamista siinä missä olemassa olevaakin rakennettua ympäristöä. Kaavoituksen aiheuttamaa muutosta tuleekin tarkastella kokonaisuutena, huomioiden myös asemakaavan sisältö rakentamismääräyksineen ja rakentamistapaohjeineen.

Kaava-alue yhdistyy suunnitellun rakentamisen myötä yhdessä Naistenmatkantien varren muiden täydennysrakentamiskohteiden kanssa Pirkkalan taajama-alueen laajennukseksi. Kaava täydentää olemassa olevaa maankäyttöä ja tiivistää kaupunkirakennetta.

Muutos nykyiseen maisemaan on merkittävä. Ko. kulttuurimaiseman väistyminen urbaanin kaupunkirakenteen tieltä on taajamayleiskaava 2020 mukainen (AK/PK) ja sellaisena hyväksyttävä muutos. Samalla häviää taajama-alueen länsipuolen kehän sisäpuolinen agraarikulttuuriin viittaava maisemakokonaisuuden osa, jota mm. Pirkanmaan maakuntamuseo on lausunnossaan pitänyt tärkeänä. Kaupunkialue laajenee yhtäältä sisäänpäin, toisaalta reunoiltaan. Pirkkalan länsiosassa on taajama-alueen rajaavana elementtinä luontaisesti Vt3:n linjaus. Taajamarakenteen laajentuminen työntää maaseutumaisesta rakennetta länneemmäs, kohti Pirkkalan kylän maisemakokonaisuutta. Ks. myös kohdat 3.3.3.1 ja 3.3.3.2, Maakuntamuseon lausunnot ja kaavoittajan vastineet niihin.

Alueen luontoarvot liittyvät alueen rehevöityneeseen ranta-alueeseen, kahteen metsäiseen saarekkeeseen ja luontoarvoiltaan yksipuolisempaan viljeltyyn peltoon. Kaavaratkaisun myötä ranta-alueet ja metsäsaarekkeet säilyvät. Maisemallisesti pellon rakentuminen on iso muutos paikallisesti sekä lähikiinteistöjen näkökulmasta.

4.4.1.9 Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys;

Vt3:n sisäpuolista viherverkkoa pyritään kehittämään yhtenäisenä, kaikkia kuntalaisia palvelevana virkistysaluekokonaisuutena. Viherverkon eri osat pyritään yhdistämään viherväylien ja ulkoilureittien avulla. Viherverkko ja ulkoilureitit yhdistetään viherkäytävän ja eritasoratkaisuin ohi-

tustien ulkopuolisiin laajoihin metsäalueisiin. Maakuntakaavassa on Pyhjärven rannalla sijaitseva seudullinen virkistysyhteys. Pyhjärven ranta-alueet pyritään varaamaan mahdollisuuksien mukaan yleiseen virkistyskäyttöön.

Suunnittelualue liittyy Pyhjärven ranta-alueen yhtenäiseen, Rajasalmen niemeltä aina Virkanieemeen ulottuvaan, n. 23 ha laajuiseen virkistysaluekokonaisuuteen välittömästi. Pyhjärven välitön läheisyys on olennainen lisä suunnittelualueen sekä koko laajemman ympäristön virkistys- ja ulkoilumahdollisuuksien tarjontaan. Kaavan mahdollistama asukaslisäys edellyttää mm. rantareitin toteuttamista ko. alueella sekä osin myös alueen ulkopuolella, jotta alueen asukkaille saadaan luontevat kulkumahdollisuudet itään ja länteen olemassa olevan asutuksen häiriintymättä. Em. ulkoilureittien kehittämiseen on varauduttava alueen rakentuessa.

Viheralueiden kokonaismäärä taajamaosayleiskaava-alueella on 368 ha (koko alue 1279 ha) ja osuus koko taajamaosayleiskaava-alueesta on 29 %, tai mikäli mukaan luetaan moottoritien varren viheralueisiin välittömästi liittyvät laajat EV-alueet, 32%. Virkistysalueiden määrät ovat vertailukelpoisia mm. Oulun ja Lahden kaupunkiseutujen vastaaviin suhdelukuihin (29-30%, Suomen Ympäristö 25/2011, s. 74). Toisaalta merkillepantavaa on, että Pirkkalan taajama-alue (taajamaosayleiskaava 2020) rajautuu valtatie 3:een kun taas ulkoilumaastot jatkuvat välittömästi osayleiskaava-alueen ulkopuolella vt3:n eteläpuolella. Voidaan todeta, että viheralueiden määrä pelkästään kehän sisäpuolella on riittävä.

4.4.2 Asemakaavan suhde yleiskaava 2020:aan, muutokset sekä vaikutusten arviointi

Arvioinnissa käytetään ympäristöministeriön oppaan 13/2013 asemakaavoituksen muistilistaa, jonka pohjalta arvioidaan alueen vaikutuksia yhdyskuntarakenteen keskeisiin osa-alueisiin.

Rakennuskanta, teknisen huollon verkostot, liikenneväylät ja taajamatoiminnot

- *Miten kaava vaikuttaa alueen asukasmäärään ja asukastiheyteen?*

Alueen asukasmäärä kasvaa merkittävästi ja asuntojakauman painottuessa kerrostaloasuntoihin asukas jakaumaan tulee myös merkittävä muutos. Alueen asukastiheys on kerrostalovaltaisena korttelitasolla moninkertainen Turrin asuinalueeseen verrattuna.

- *Miten nykyistä rakennuskantaa ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia hyödynnetään?*

Alueen rakentaminen on asemakaavoitetun alueen täydentämistä.

- *Miten kaava vaikuttaa tulevien yhdyskuntarakenteen kasvusuuntien hyödyntämiseen?*

Asemakaava toteuttaa yleiskaavan ja maakuntakaavan linjauksia. Siinä on huomioitu tiedossa olevat tulevaisuuden varaukset.

- *Aiheuttaako kaavan toteutus merkittäviä liikenteen, teknisen huollon tai palvelujen investointeja?*

Alueen toteuttaminen edellyttää alueen katuverkon sekä liittymäratkaisujen toteutuksen. Ko. investoinnit saadaan takaisin tontinmyyntituloina. Asuntorakentaminen aiheuttaa asukasmäärän kasvun kautta palvelutarpeita. Tontinluovutuksen ja rakentamisen ajoituksella kunta pystyy käytännössä vaikuttamaan ko. tarpeisiin.

Keskus- ja palveluverkko sekä palveluiden saavutettavuus

- *Vahvistaako tai heikentääkö kaava kunnanosan keskustan tai lähialueen palveluita?*

Alue tukeutuu pitkälle kuntakeskuksen palveluihin niitä vahvistaen. Alue sijoittuu toisaalta autovyöhykkeen ja joukkoliikennevyöhykkeen rajapintaan. Alueen asukkaiden pendelöinnistä-/työmatkaliikkumisesta johtuen palveluiden hakeminen myös muualta, kuin kuntakeskuksesta on mahdollista.

- *Miten kaavan ratkaisut vaikuttavat lähipalvelujen säilymiseen ja kehittämiseen?*

Alueen toteuttaminen luo kysyntää Pirkkalan keskeiselle taajama-/ joukkoliikennevyöhykkeelle.

- *Tukeeko kaava viihtyisän ja turvallisen katutilan ja kohtaamispaikkojen muodostumista?*

Alueen kaavallisella ratkaisulla pyritään luomaan paikalle omaa identiteettiä alueen sisäisen julkisen tilan korostamisella, työtilojen ja asumisen sekoittamisella sekä hyvin erilaisten asuntotyyppien yhdistämisellä. Em. keinoin pyritään aktiivisesti luomaan mahdollisuuksia turvalliselle julkiselle tilan, kohtaamispaikkojen ja yhteisöllisyyden syntymiselle.

Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus

- *Onko alueen sisäinen ja alueiden välinen jalankulku- ja pyöräverkko yhdistävä, kattava ja laadukas?*

Alue liittyy elimelliseksi osaksi kaavoitettua taajama-alueen kevyen liikenteen ja ulkoilureitistöä ja luo omalla rakenteellaan uuden paikan taajamanauhaan.

- *Tukeeko kaavan korttelirakenne jalankulkua?*

Keskitetty autopaikointi johtaa kellari- ja maanpinnan tasolle pidempiin etäisyyksiin autolta kotiovelle osassa kortteleita. Ratkaisu on omiaan houkuttelemaan lyhyen matkan etäisyyksillä (mm. keskusta) polkupyörän käyttöön. Alueen sisäinen rakenne perustuu kävelykadun ympärille nivoutuvaan korttelirakenteeseen.

- *Tukeeko kaava joukkoliikenteen sujuvaa toimintaa ja joukkoliikenteen kysyntää?*

Alue sijoittuu sekä joukkoliikennekadun, että valtatievarteen. Auton käyttö on pitkälti asukkaana valittavissa vaikka sijaintina paikka antaakin mahdollisuuden myös joukkoliikenteen käyttöön.

- *Miten kaava vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, pysäköintiedellytyksiin, huoltoliikenteeseen tai muihin liikenteellisiin tekijöihin?*

Alueelle on mahdollista toteuttaa kaavan mukaisin ratkaisuin turvallista liikkumisympäristöä. Suunnittelualueen kohdalla on mm. Naistenmatkantien alittava kvl-tunneli. Kokonaisratkaisussa pintapysäköinnin osuus on merkittävä ja se on eriytetty alueen pääkävelyverkosta.

- *Onko autopaikkainnormi sopeutettu alueen ominaisuuksiin ja yhdyskuntarakenteelliseen sijaintiin?*

Alueen pysäköintinormi sekä liikennemitoitus perustuvat Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa käsikirjaan Syke 27/2008, (Kalenoja, ym.). Paikoitusnormina asuinkerrostalokortteleissa on 1ap/85 ke-m² on mahdollistava. Tällä tarkoitetaan sitä, että autopaikkavaatimus lähtee oletuksesta, että autonomistavia on melko paljon. Autopaikat voidaan kuitenkin toteuttaa pintapysäköintinä. Tällöin, mikäli julkisen liikenteen osuus alueella myöhemmin kasvaa, autopaikointiin käytetty maa-ala on käytettävissä muuhun käyttöön. Rakenteellisen pysäköinnin vaatimus johtaa asuntojen hinnan nousuun. Keskitetty maantasopaikointi on sovitettu alueen osiin, joiden käyttö meluolosuhteista johtuen ei ole luontevaa oleskeluun tai virkistykseen.

- *Onko pyörien pysäköintiin varattu riittävästi tilaa ja sijaitsevatko pysäköintipaikat toiminnallisesti oikein palveluiden ja pyöräverkon kannalta?*

Asia ratkaistaan rakennussuunnittelun yhteydessä. Kaavassa edellytetään polkupyöräpaikkojen rakentaminen korttelikohtaisesti.

Vapaa-ajan alueet ja virkistys

ks. kohta 4.4.1.9

Yhdyskuntarakenteen, viherrakenteen ja maiseman yhteensovittaminen

Viherrakenne

Alue on nykyisellään järveen rajoittuva pelto eikä sellaisenaan palvele virkistysalueena. Alueen kaavoituksen myötä ranta-alue rakennetaan kulkuyhteyksineen kuntalaisia palvelevaksi virkistys- ja ulkoilualueeksi. Rantapuisto tulee muodostumaan puustoiseksi virkistysreitiksi osaksi yhtenäistä Pyhäjärven rannan rantareittiä. Kaava lisää taajama-alueen virkistysalueiden määrää ja monipuolistaa Pirkkalan taajaman länsiosan virkistyspalveluita.

Kulttuuriympäristö, kaupunkikuva ja maisema

ks. kohta 4.4.1.8

Kaavan toteutukseen liittyvien riskien ja epävarmuustekijöiden vaikutukset

Yhdyskuntarakenteen riskianalyysi

- *Onko kaavoituksen yhteydessä käsitelty eri varausten toteuttamisjärjestystä?*
Alue muodostuu kokonaisuudessaan pääkäyttötarkoitukseltaan asuinkortteleista. Korttelialueiden rakentaminen on aloitettava meluntorjuntarakenteena toimivista muurimaisista kerrostaloista, jotka sijoittuvat VT3:n ja Naistenmatkantien varteen. Muu toteutusjärjestys ei ole mahdollista.
- *Minkälaisia vaikutuksia aiheutuu, jos kunnan, kunnan osan tai kaavan alueen kehitys on ennakoitua hitaampaa tai nopeampaa?*
Alueen esirakentaminen vaatii etupainotteisia investointeja kadun rakentamisen, sekä puistojen ja tonttien mahdollisen esirakentamisen (pintamaan kuorinta) osalta. Mikäli alueen rakentuminen viivästyy, näiden investointien osalta syntyy korkokuluja. Riskiä pienentää se, että kunnan oma tonttivaranto on yksityistä tonttivarantoa merkittävästi suurempi.
- *Minkälaisia epävarmuustekijöitä liittyy liikenneverkon ja joukkoliikenteen yhteyksien toteutumiseen?*
Alue liittyy välittömästi olemassa oleviin verkostoihin, ja niiden osalta ei ole riskejä.
- *Liittyykö kaavan toteuttamiseen ja toteuttamisjärjestykseen maapoliittisia epävarmuustekijöitä?*
Ei. Koko alue on kunnan maata ja kunnan oma tonttivaranto on yksityistä tonttivarantoa merkittävästi suurempi.

4.4.2.1 Vaikutukset kaupunkirakenteeseen

Olemassa olevat hyvät julkisen-, henkilöauto- ja kevyenliikenteen yhteydet sekä kunnallistekniikka luovat hyvät edellytykset alueen täydennysrakentamiselle taloudellisesti ja ekologisesti. Kortteli sijaitsee keskeisesti kuntarakenteessa ja se liittyy kuntakeskukseen. Mm. lähikauppa sijoittuu Kyöstillä ja keskustaan. Suunniteltu maankäyttö luo joukkoliikenteelle kysyntää Pirkkalan taajamarakenteen länsireunalle.

4.4.2.2 Vaikutukset kaupunkikuvaan

Kaupunkikuvallisesti alue sijoittuu kuntakeskuksen läntisen sisääntuloväylän varteen ja sen rakentamisella on kaupunkikuvallisesti merkittäviä vaikutuksia. Alue luo alueelle maamerkin sekä vt3:n varteen että Naistenmatkantien varteen Pirkkalan taajamarakenteen portiksi. Muutoksen myötä Pirkkalan taajama näyttäytyy urbaanina ja ylipäättään muuttuu näkyväksi ohikulkevalle vt3:n liikkujalle. Kaavalaajennuksen myötä avoin peltomaisema ja puustoinen, matala taajamarakentaminen sekä teollisuusalueilmiljöön muuttuvat urbaaniksi rakennetuksi korttelirakenteeksi.

Kaavoituksessa kiinnitetään erityistä huomiota mm. rakentamisen määrään, rakennusmassojen kerroslukuihin ja sijoitteluun sekä julkisivujen käsittelyyn. Kaavamääräyksillä on pyritty luomaan edellytykset ja vaatimukset korkeatasoisesti rakennetun asuinkorttelialueen muodostumiselle. Kaavamääräyksillä on myös haluttu varmistaa kaupunkikuvallisesti laadukas lopputulos.

4.4.2.3 Vaikutukset asumiseen

Alueen synnyttämä asukasmäärän lisäys on laskennallisesti 900-1100 asukasta kun oletetaan asukasväljyyden olevan n. 1 asukas jokaista 40-45 ke-m² kohti. Turrin osa-alueen asukasmäärä on 2014 lopussa n. 300 asukasta. Alueen toteutuminen nelinkertaistaa kunnanosan asukasmäärän ja sillä on merkittäviä vaikutuksia mm. alueen katuverkon (Naistenmatkantie, Turrintie) ja virkistysalueiden käyttöasteeseen sekä yleisemmin alueen sosiaaliseen rakenteeseen. Pirkkalan taajama-alueen länsiosa on pientalovaltaista omakotiasutusta ja suunnittelun alueen rakentuminen tuo naapurustoon tiiviisti rakennetun kerrostalovaltaisen uudisalueen.

4.4.2.4 Työpaikat, elinkeinotoiminta ja vaikutukset palveluihin

Alue tukeutuu keskustan palveluihin ja lisää keskustan palveluiden kysyntää sekä luo potentiaalia keskustan kehittämiseen. Kaava mahdollistaa liiketilojen ja työpaikkojen rakentamisen korttelien sisään ja tuo mahdollisuuden erilaisten toimintojen sekoittumisen.

4.4.2.5 Vaikutukset liikkumiseen

Liikenteen asiantuntijalausunto 2015, Sito Oy

Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualue on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa. Autoliikenne tukeutuu vahvasti Naistenmatkantien sekä Tampereen läntiseen kehätiehen (valtatie 3). Naistenmatkantietä pitkin pääsee sujuvasti Pirkkalan keskustaan, Partolaan ja edelleen Tampereelle.

Asemakaavan arvioitu liikennetuotos on vähäinen suhteessa nykyisiin kokonaisliikennemääriin Naistenmatkantiellä. Kuitenkin Naistenmatkantien liikennemäärät ovat nykyisin jo suuret, ja jo pienetkin lisäykset niihin aiheuttavat liittyämiin parannustarpeita. Tavoitetilanteessa suositeltavaa on Turrin tien, Turkkiradan ja kehätien itäisen ramppiliittymän parantaminen luvussa 5 ehdotetulla tavalla. Toimenpide-ehdotusten toteuttamisen myötä liikenteen sujuvuus hieman heikkenee Naistenmatkantien sivusuunnilla mutta liikenneturvallisuus kohenee liikennevalo-ohjauksien ja kanavointien myötä.

Jalankulku ja pyöräily

Kaava-alue sijoittuu houkuttelevan kävely- ja pyörämatkan (1-2 km) päähän Pirkkalan keskustasta. Alle viiden kilometrin matka on houkuttelevaa tehdä pyörällä ja 1-2 kilometrin matka sopiva jalan kuljettavaksi.

Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun kulkumuoto-osuuksien lisääminen hidastaa liikenteen kasvua, mutta myös liikenneratkaisuilla voidaan vähentää alueen katujen henkilöautoliikennettä. Alustava suunnitelma kaava-alueen liikenneverkosta, jossa autoliikenne ohjataan alueen reunoille ja sieltä pysäköintiin on omiaan lisäämään näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta. Myös shared space -tyyppiset kadut alueen sisällä lisäävät viihtyisyyttä.

Naistenmatkantien ja Turrin tien liittymän kanavoinnin vuoksi on Naistenmatkantien ylittävä suo- jatie tarpeen siirtää Turrin tien itäpuolelle. Kahden kaistan valo-ohjaamattomassa liittymässä olisi jalankululle ja pyöräilylle turvallisuusriski. Suojatien siirron myötä Naistenmatkantien etelä- puolen asuntoalueilta matka linja-autopysäkeille hieman kasvaa. Tämä aiheuttaa lievän riskin, että Naistenmatkantie ylitetään kohdasta, jossa ei ole suojatietä tai alikulkua kävelymatkan lyhen- tämiseksi.

Uuden alueen ja Turkkiradan välinen jalankulkuliikenne ohjautuu luontevasti virallisille ylityspai- koille Turkkiradan liittymän ja uuden alueen luontaisen korkeuseron vuoksi. Naistenmatkantien pohjoispuolen jalankulku ja pyörätien tasauksen muutos voi lisätä riskiä jalankulkuun liittymäal- ueella, jos tasausta nostetaan yli metrillä, jolloin nykyinen korkeusero (nykyinen kaksi metriä) ta- soittuu.

Yhteyksien jatkuvuus ja yhteydet virkistys- ja ulkoilualueille ovat jalankulun ja pyöräilyn kulku- muoto-osuuksien kannalta tärkeitä. Pyhäjärven rantareitin toteutuessa myös yhteydet Turrin kaava-alueelta rantareitille tulee varmistaa.

Joukkoliikenne

Pirkkalan nauhamainen yhdyskuntarakenne tukee jo kohtalaisesti joukkoliikennettä, ja uusien asuinalueiden keskittyminen keskustan ja Naistenmatkantien ympäristöön tukee tätä tavoitetta. Turrin alueelta nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso mahdollistaa autottomien pakolliset arkiyh- teudet. Linja-autopysäkit pysyvät nykyisillä paikoillaan myös kehittämisehdotusten toteuttamisen jälkeen.

4.4.2.6 Vaikutukset luontoon

Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelukohteita tai metsälakikohteita, alue on suurimmaksi osaksi ihmisen muovaamaa eikä alueen rakentamisella hävitetä erityisesti huomioon otettavia luonnonarvoja. Alue rakennetaan tiiviisti ja tehokkaasti, jolloin rakentamiselle osoitettujen alueiden laajuus on saatu minimoitua ja toisaalta asemakaava mahdollistaa yhtenäisen virkistysalueen toteuttamisen Pyhäjärven rantavyöhykkeelle.

Kasvillisuus

Asemakaavan mukaisessa ratkaisussa rakennetut korttelialueet sekä katualueen ovat kokonai- suudessaan nykyistä peltoa tai katualueita. Alueella sijaitsevat kaksi metsäsaarekettä ja ranta- alue säilyvät luonnonmukaisina.

Maasto

Kaavoituksessa sovitetaan rakentaminen olemassa oleviin maaston muotoihin. Rantapuistossa maastoa muotoillaan korttelialueiden rakentamisesta syntyvillä pintamailla. Kaavaehdotuksen ajatuksena on, että rantapuiston keinotekoiset metsäiset kumpareet olisivat n. 4-6 metriä nykyistä maanpintaa korkeampia. Muutoin alueen topologia säilyy pääosin entisellään.

4.4.2.7 Vaikutukset hulevesien hallintaan

Alueelta tulevien valumavesien määrä kasvaa nykyisestä, koska nykyinen luonnontilainen maasto muuttuu pinnoitetuiksi (kadut, katot, yms. päällystetyt pinnat) ja maaperään imeytyvän veden määrä vähenee. Alue sijoittuu suuren vesistön välittömään läheisyyteen, jolloin valunnankasvusta johtuvat seuraukset kohdistuvat hulevesien aiheuttamaan haittaan purkuvesistössä, ei niinkään tulvariskiä. Virtaamahuippujen ja hulevesien viivytämisen sijaan tulee hulevesien käsittelyssä kiinnittää huomiota huleveden laatuun. Alueella ei ole uhkaa alueen ulkopuolisista hulevesitulvista.

Tavoitteena on, että kaava-alueelta purettavien hulevesien alapuoliseen vesistöön aiheuttamat vaikutukset voidaan minimoida. Hulevesien kiintoainemäärää pyritään minimoimaan ja sadevesiviemäreiden purkupaikat suojataan eroosiolta ja sijoitetaan siten, että hulevedet johtuvat kootusti erityiseen, puistoon rakennettavaan laskeutusjojaan ja sen kautta Pyhäjärveen.

4.5 Ympäristön häiriötekijät

Liikenteen meluvaikutus huomioidaan rakennusten sijoittelun ohjauksella sekä asettamalla kaavassa merkinnät melun torjumiseksi.

4.6 Kaavamerkinnot ja määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset ovat liitteenä olevassa asemakaavakartassa.

Alueen kahdessa townhouse -korttelissa 122 ja 119 on maakuntakaavan oikoratalinjausta silmällä pitäen määräys, joka edellyttää huomioimaan mahdollisen ratalinjauksen.

tär-1 Korttelialueille rakennettaessa tulee huomioida mahdollisesti rakennettavan oikorata varustamalla rakennukset riittävän tärinänvaimennusratkaisuin.

Korttelit 122 ja 119

Kortteleihin sijoittuu 5-kerroksisia kerrostaloja sekä kaupunkipientaloja. Tärinäselvityksen perusteella, rakennettaessa 2-4 kerroksisia asuinrakennuksia, on suunnittelussa varauduttava mahdollisen oikoradan aiheuttamaan tärinäan.

Värähtelyluokka	Kuvaus olosuhteista	Värähtelyn tunnusluku V_{w95}
A	Hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää.</i>	$\leq 0,10$ mm/s
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet. <i>Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää.</i>	$\leq 0,15$ mm/s
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. <i>Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä.</i>	$\leq 0,30$ mm/s
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. <i>Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä.</i>	$\leq 0,60$ mm/s

Taulukko 27, Rakennusten värähtelyluokitus, Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokitukselta, VTT:n tiedote 2278. Tarkastelussa olevalle alueelle sovelletaan taulukon värähtelyluokkaa C.

Koska rataosuus on tulevaisuuden varaus, on tärinäolosuhteet arvioitava referenssiaineistojen perusteella. Radan toteutusajankohta sekä toteutustapa ei ole tiedossa, mutta radan etäisyys tulee olemaan vähintään 200 metriä riskialttiimmista 2-4 kerroksisista rakennuksista. Ylimoitettut ja mahdollisesti turhat tärinän vaimennusratkaisut eivät ole taloudellisesti järkeviä. Eri selvityksissä on todettu tärinän lähteessä tehtävien vaimennusratkaisuiden olevan kustannustehokkain tapa torjua ympäristöön leviävää tärinää. Edelleen, kirjallisuudessa on todettu tärinäkohteiden osalta realistisiksi ja kustannuksiltaan taloudellisiksi teräsbetoniperustusten jäykistäminen, perustusrakenteiden erottaminen kantavasta rungosta rakennesaumoin ja kelluvat lattiat. Kyseessä olevat korttelin osat on tarkoitettu rakennettaviksi omatonttisina kaupunkipientaloina, jotka perustetaan joka tapauksessa omilla perustuksilla. Ratkaisu on hyvä tärinänvaimennusnäkökulmasta, koska ratkaisussa luontaisesti pitkä yhtenäinen rakennusmassa katkeaa erillisiksi liikuntasaumoin erotetuiksi massoiksi.

Tausta aineistona on tärinäselvitys, Sito Oy 2016, Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa, VTT tiedotteita 2278, 2004, Rakennuksen tärinäsuojausmenetelmät junaradan läheisyydessä, Janne Kurikka, insinööri Metropolia Ammattikoulu, 2014.

5. Asemakaavan toteutus

5.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat luonnosvaiheen suunnitelmat

Asemakaavakarttaan on merkitty juridisesti sitovana alueen rakentamistapaa koskevat määräykset ja merkinnät. Oheiset kuvat havainnollistavat yleissuunnitelmatasoisesti asemakaavamääräyksiä ja niiden mukaista, *yhtä mahdollista* toteutusvaihtoehtoa. Havainnekuvat alueesta viestittävät alueen niin materiaaleiltaan, väreiltään kuin massoitteiltaan monimuotoisen rikasta kokonaisilmettä.

Asemakaavamääräyksiensä tueksi on laadittu rakentamistapaohje RTO 241 119-122. Rakentamistapaohje on tämän selostuksen liitteenä ja se tullaan viemään hyväksymiskäsittelyyn yhdessä asemakaavan kanssa, jolloin sitä voidaan pitää sitovana ohjeena rakennuslupaharkinnassa.



Kuva 28, Yleisperiaatteet alueen kaupunkikuvaa muodostavista elementeistä sekä tontinkäytöstä.



Kuva 29, Alue kuvattuna etelän suunnasta. Ilmakuva, Lentokuva Vallas Oy 2012, malli ja upotus, Pirkkalan maankäyttö 2016.



Kuva 30, Alue kuvattuna Pyhäjärveltä suunnasta. Ilmakuva, Rönikuva Oy 2016, malli ja upotus, Pirkkalan maankäyttö 2016.



Kuva 31, Alue kuvattuna luoteen suunnasta. Ilmakuva, Lentokuva Vallas Oy 2012, malli ja upotus, Pirkkalan maankäyttö 2016.

5.2 Toteuttaminen, ajoitus ja toteutuksen seuranta

Asemakaavan laajennuksen ja muutoksen toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman. Kunnallistekniikan rakentamiseen tarvitaan aikaa 1-2 vuotta. Alueen rakentuminen ja tontinluovutus ajoitetaan kunnan muiden aluerakentamiskohteiden aikataulujen mukaan. Asemakaavan toteutuksesta vastaa alueen esirakentamisen määrästä riippuen kunta maanomistajana sekä tontin ostaja erillisten sopimusten mukaan. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää huomiota siihen, että alueen nykyisille asukkaille rakentamisaikainen häiriö on mahdollisimman pieni. Kaavamääräysten ja rakentamisen laadun toteutumista ohjaa ja seuraa rakennusvalvonta.

Pirkkalassa 23.3.2017

Kaavoitusjohtaja Matti Jääskeläinen

Arkkitehti Santeri Kortelahti