



## Asemakaavan selostus

Kaava nro 4050/5025

## Länsipuolisen pysäköintihallin asemakaavan muutos

LUONNOS 7.8.2023





# 1. Perus- ja tunnistetiedot

## 1.1 Tunnistetiedot

<b>Asemakaavan nimi:</b> 4050/5025 Länsipuolisen pysäköintihallin asemakaavan muutos		
<b>Kunta:</b> Lempäälä		
<b>Sijaintialue:</b> 418-431, 418-871 ja 418-001		
<b>Kaava-alue:</b> Lempoinen ja Ryynikkä		
<b>Asemakaavan muutos koskee:</b> Osin korttelia 23 ja 106, katualuetta, puistoa ja rautatiealuetta		
<b>Asemakaavan muutoksella muodostuu:</b> Osa korttelista 23, katualuetta sekä rautatiealuetta		
<b>Vireilletulosta ilmoitettu:</b> 15.3.2023, yhdyskuntalautakunta 7.3.2023 § 42		
<b>Kaavan vaiheet</b> Luonnos nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2023, yhdyskuntalautakunta 15.8.2023 § XX Ehdotus nähtävillä XX.XX.–XX.XX.2024		
<b>Hyväksyminen:</b> Kunnanhallitus: XX.XX.2024 Kunnanvaltuusto: XX.XX.2024		
<b>Kunnan kaavoittaja</b> Kaavoituspäällikkö Teija Mäkelä puh. 044 486 3418 sähköposti: teija.makela@lempaala.fi	<b>Asemakaavan suunnittelijat</b> Kaavoitusarkkitehti Hanna Ohtola puh. 040 573 1527 sähköposti: hanna.ohtola@lempaala.fi	Kehittämisarkkitehti Maija Villanen puh. 040 133 7764 sähköposti: maija.villanen@lempaala.fi
<b>Lempäälän kunta</b> PL 36 (Tampereentie 8), 37501 Lempäälä puh. 03-565 51 000		

## 1.2 Sisällys

1.	Perus- ja tunnistetiedot .....	2
1.1	Tunnistetiedot.....	2
1.2	Sisällys.....	3
2.1	Kaava-alueen sijainti.....	5
2.2	Kaavan tarkoitus ja tavoitteet .....	5
2.3	Osallistuminen ja yhteistyö.....	6
2.4	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	6
2.5	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista.....	6
3.	Tiivistelmä.....	7
3.1	Kaavaprosessin vaiheet.....	7
3.1.1	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	7
3.1.2	Valmisteluvaihe / Luonnosvaihe .....	7
3.1.3	Ehdotusvaihe.....	7
3.1.4	Hyväksyminen .....	7
3.2	Asemakaava.....	7
3.3	Asemakaavan toteuttaminen.....	8
4.	Lähtökohdat.....	9
4.1	Selvitys suunnittelualan oloista .....	9
4.1.1	Alueen yleiskuvaus .....	9
4.2	Luonnonympäristö .....	9
4.2.1	Maaperä ja rakennettavuus.....	9
4.2.2	Kasvillisuus.....	9
4.2.3	Vesiolot .....	9
4.3	Rakennettu ympäristö.....	10
4.3.1	Taajamakuva.....	10
4.3.2	Rakennukset.....	11
4.3.3	Liikenne ja pysäköinti.....	11
4.4	Maanomistus .....	13
4.5	Suunnittelutilanne .....	13
4.6	Kaavaa koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	13
4.6.1	Maakuntakaava .....	13
4.6.2	Yleiskaava .....	14
4.6.3	Asemakaava.....	15

4.6.1	Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 .....	15
4.6.2	MAL-sopimus 2020–2023 .....	16
4.6.3	Kuntastrategia .....	16
4.6.4	Lempäälän keskustan yleissuunnitelma .....	16
4.6.5	Lempäälän kunnan rakennusjärjestys .....	17
4.6.6	Pohjakartta ja kiinteistörekisteri .....	17
5.	Asemakaavan kuvaus .....	18
5.1	Kaavan rakenne .....	18
5.1.1	Mitoitus .....	18
5.1.1	Asukasmäärä .....	18
5.2	Aluevaraukset .....	18
5.2.1	Korttelialueet ja muut alueet .....	18
5.2.2	Palvelut .....	18
5.2.3	Kaavan nimistö .....	18
6.	Kaavan vaikutukset .....	19
6.1	Vaikutukset luonnonoloihin .....	19
6.2	Vaikutukset taajamakuvaan ja kulttuuriympäristöön .....	19
6.3	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen .....	20
6.4	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen, liikenteen järjestämiseen ja saavutettavuuteen .....	20
6.5	Vaikutukset palveluihin .....	20
6.6	Vaikutukset ihmisiin .....	21
6.6.1	Lapsivaikutukset .....	21
6.7	Vaikutukset virkistykseen .....	22
6.8	Vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin .....	22
6.9	Vaikutukset talouteen .....	22
6.10	Vaikutukset tekniseen huoltoon .....	22
6.11	Vaikutukset kuntastrategian toteutumiseen .....	22
6.12	Vaikutukset ilmastoon .....	23
6.13	Vaikutukset elinvoimaan, ja yrittäjyyteen .....	23
7.	Pienennös asemakaavasta .....	24





Valokuva Lempäälän rautatieaseman ykköslaiturilta. Suunnittelualue sijoittuu kuvassa oikealle.

## 2.1 Kaava-alueen sijainti

Lempäälän kuntakeskukseen ja rautatieaseman ääreen, radan länsipuolelle tutkitaan uuden pysäköintihallin toteuttamista asemakaavan muutos-hankkeen avulla. Selvitettävänä on Lemponkadun pohjoispuolinen alue, jossa jo nykyisin on olemassa rautatieasemaa palveleva liityntäpysäköintialue. Alueelle on sujuva kulku rautatieaseman ykköslaiturilta.

## 2.2 Kaavan tarkoitus ja tavoitteet

Kuten kunnan ensimmäisessä pysäköintihallissa Lempon Parkissa, myös tässä on tavoitteena sijoittaa erilaisia pysäköintitarpeita samaan pysäköintihalliin: rautatietä ja bussiliikennettä palveleva liityntäpysäköintiä, asiakaspysäköintiä, työpaikkapysäköintiä sekä asukaspysäköintiä.

Koska pysäköintialue on nykyisin varsin pieni pysäköintilaitokselle, esitetään tarkasteluun otettavaksi kunnan omistamien maa-alueiden lisäksi mukaan myös yksityisen omistamaa aluetta sekä vähäisesti valtion omistamaa rautatiealuetta. Yksityisen omistama alue on tällä kohdalla rakentamaton sekä sijoittuu rautatien melun ja tärinän häiriöal-

eelle. Itäpuolelle lisäraiteiden myötä levenevä rautatiealue tarkastellaan samalla, ja on siksi koko leveydeltään mukana.

Lempäälän kuntakeskus on uudistunut merkittävästi viimeisten vuosien aikana. Uudistuminen on kohdistunut suurelta osin junaradan itäpuoliselle alueelle ja siirtyminen länsipuolelle on käynnissä. Länsipuolisen alueen laajempi rakentaminen edellyttää kuitenkin keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteuttamista myös radan tälle puolelle, sillä pysäköintin ratkaisuilla on keskeinen vaikutus rakennushankkeiden käynnistymiseen. Tutkitusti pysäköintin ratkaisuilla on todettu olevan suurin kustannusvaikutus asumisen hintaan. Jotta rakentamisen laatuun kuten julkisivuratkaisuihin ja kuntakeskustan ilmeeseen on mahdollista edelleen panostaa, on pysäköintin ratkaisuissa pyrittävä kustannustehokkaisiin ja keskitettyihin ratkaisuihin.

Tavoitteena on kehittää aluetta keskustan osayleiskaavan sekä keskustan yleissuunnitelman pohjalta.

Aikataulutavoite on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka on selostuksen liitteenä.

## 2.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistuminen ja yhteistyö on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka on selostuksen liitteenä.

## 2.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Liite 1 Pysäköintihallin viitesuunnitelmat 22.6.2023
- Liite 2 Palautekoonti osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 7.8.2023
- Liite 3 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 22.2.2023, päivitetty 7.8.2023
- Liite 4 Liito-oravaselvitys 3.5.2023
- Liite 5 Rakennetun ympäristön selvitys 7.8.2023
- Liite 6 Seurantalomake 3.8.2023

Edellä mainitut liitteet ja selvitykset ovat asema-kaavan muutosluonnoksen liitteinä. Lisäksi kesällä 2023 on tehty alueella lepakkoselvitys, jonka raportti valmistuu syksyllä.

## 2.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet (Linkki raporttiin: [Yhteistyön tuloksia - Tampereenseutu](#))

## 3. Tiivistelmä

### 3.1 Kaavaprosessin vaiheet

#### 3.1.1 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Pysäköintihallin asemakaava lisättiin kaavoitusohjelman A-koriin kunnanhallituksen päätöksellä 31.1.2023 § 28. Päätöksestä tiedotettiin alueen maanomistajia.

Kokouksessaan 7.3.2023 § 42 Lempäälän yhdyskuntalautakunta päätti kuuluttaa Läntisen pysäköintihallin asemakaavan muutoksen nro 4050/5025 vireille ja asettaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville. Asiasta tiedotettiin osallisia sekä viranomaisia sekä kuulutettiin virallisella tavalla.

Kunnanhallitus päivitti alueella olleen rakennuskiellon vireille asetetun asemakaavan mukaiseksi kokouksessaan 13.3.2023 § 73. Rakennuskielto on voimassa kaksi vuotta. Päätöksestä tiedotettiin alueen maanomistajia. Alueella on ollut myös aiemmin rakennuskielto.

Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä 15.3.–16.4.2023 välisenä aikana. Aineistosta saatiin 8 kommenttia tai lausuntoa. Palaute koostettiin erilliseen liitteeseen.

#### 3.1.2 Valmisteluvaihe / Luonnosvaihe

Asemakaavan suunnittelu käynnistettiin selvittämällä alueen luontoarvoja kunnan ympäristönsuojelun asiantuntijoiden kanssa. Tämän jälkeen tilattiin pysäköintihallin viitesuunnittelutyö BST-Arkki-tehdit oy:ltä ja käynnistettiin tarkempi hallisuunnittelu asemakaavan tueksi. Lempäälän kunnan ympäristönsuojelu teki alueella liito-oravaselvityksen huhtikuussa 2023. Selvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravasta. Raportti koostettiin selostuksen liitteeksi.

Tältä pohjalta laadittiin asemakaavan muutosluonnos. Kaavaluonnoksen käsittely on viivästynyt hie-man osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoiteaikataulusta. Asemakaavan muutosluonnos on tarkoitus viedä yhdyskuntalautakuntaan 15.8.2023 nähtäville asetettavaksi.

#### 3.1.3 Ehdotusvaihe

Asemakaavan muutosehdotus on tavoitteena valmistella luonnosvaiheen jälkeen, mahdollisesti alkuvuonna 2024.

#### 3.1.4 Hyväksyminen

Asemakaavan tavoiteaikatauluna on hyväksymisen kesällä 2024.

### 3.2 Asemakaava

Asemakaavan muutosluonnoksessa on muodostettu yleisten pysäköintilaitosten korttelialue sekä levennetty nykyistä rautatiealuetta sen itäpuolelta, jotta tulevat lisäraiteet on mahdollista sijoittaa alueelle. Pysäköintilaitosten korttelialue sijoittuu vähäisesti nykyisen rautatiealueen puolelle.

Kaava-alueen pohjoisosaan on tehty varaus jalan-kulun ja mahdollisesti pyöräilyn ylikulkua varten, keskustan osayleiskaavan yhteystarve huomioiden. Lisäksi eteläosan eritasoristeysmerkintä huomioi lisäraiteiden myötä levenevän rautatiesillan ja alikulun.

Luonnoksessa on osoitettu säilytettävä siirtolohkare, joka sijoittuu päällekkäin pysäköintihallin ja lankulun yhteyden kanssa. Tämä edellyttää tarkennuksia jatkosuunnitteluun.

Pysäköintihallin toteuttaminen alueelle edellyttää kahden kunnan maalle sijoittuvan vuokratun ja asuinkäytössä olevan pientalon purkamista. Lisäksi pysäköintihalli sijoittuu osin yksityiselle maalle. Omistaja on jättänyt asiasta kielteisen palautteen.

Pysäköintihallin asemakaavan muutos vastaa monelta osin kuntastrategian tavoitteisiin. Sijoittuminen junalaiturien ääreen hyödyntää keskeistä sijaintia ja kulkuyhteyksiä sekä vahvistaa rautatie-aseman käytettävyyttä entisestään. Samalla vahvistetaan kestäviä työ- ja asiointiliikkumisen muotoja ja tuetaan joukkoliikennettä, kun mahdollistetaan sujuvat liityntäpysäköinnin ratkaisut. Tätä vahvistetaan entisestään toteuttamalla laadukasta polkupyöräpysäköintiä halliin.

Pysäköintihallin ja pysäköinnin palvelun toteuttaminen etupainotteisesti edistää yritysten sijoittumista kuntaan ja kuntakeskukseen sekä aktivoi kehittämissankkeiden käynnistymistä.

Strategian mukaisesti hanke kehittää kuntakeskusta ja vahvistaa sen muodostumista merkittäväksi palvelukeskittymäksi. Hanke edistää asumisen ja kaupallisten palvelujen kehittämistä myös junaradan länsipuolella, kun kehitys viime vuosina on painottunut itäpuolelle.

### 3.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen on mahdollista asemakaavan hyväksymisen ja lainvoimaisuuden jälkeen.



## 4. Lähtökohdat

### 4.1 Selvitys suunnittelualan oloista

#### 4.1.1 Alueen yleiskuvaus

Lempäälän kuntakeskus on uudistunut merkittävästi viimeisten vuosien aikana. Lempäälän kuntakeskuksen kehittymistä aktivoi rautatieaseman tarjoamat erinomaiset kulkuyhteydet ja keskeinen sijoittuminen Tampereen kaupunkiseudulla sekä Lempäälän kunnan asukasluvun kasvu.

Uudistuminen on kohdistunut suurelta osin junaradan itäpuoliselle alueelle ja siirtyminen länsipuolelle on käynnissä. Kehittämisen painopiste on ollut viime vuosina keskustakehän eli Lemponkadun, Puistokadun, Valkeakoskentie ja Tampereentie sisäinen rautatieaseman ympäristö. Kehittynyt alue antaa suuntaviivoja kuntakeskuksen jatkoon suunnittelulle.

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman sekä valtion, seudun ja kuntien MAL-sopimuksen mukaan tavoitteena on lisätä merkittävästi asumista ja työpaikkoja keskustaan, mikä tarkoittaa merkittävän kehityksen jatkumista myös pitkällä tähtäimellä.

### 4.2 Luonnonympäristö

#### 4.2.1 Maaperä ja rakennettavuus

Alue on jo osittain aiemmin rakennettua aluetta. Maaperä alueella on hiekkamoreenialueen ja savialueen vaihtumakohdassa Geologian tutkimuskeskuksen maaperäkartan 2015 mukaan. Korkeimmat selänteet ovat hiekkamoreenia ja matalamat osat savea. Hiekkamoreeniselänteet ovat perinteisempiä asuinpaikkoja ja savialueet vanhoja peltoalueita. Alueelle sijoittuu suuri siirtolohkare, osoitteeseen Kuusitie 8. Suunnittelualan itäpuolelle sijoittuu täytemaan aluetta Piippo-keskuksen ympäristössä.

#### 4.2.2 Kasvillisuus

Alueen kasvillisuus on istutettua liikerakennuksen pihapiiriin ja vanhan asuinalueen kasvillisuutta sekä

vanhan rata-alueen ympäristön ja teollisuusalueen kasvillisuutta. Liito-oravaselvityksessä kasvillisuutta kuvataan seuraavasti:

Radan länsipuolinen joutomaa on vanhaa peltoa, jossa kasvaa kenttäkerroksessa vallitsevien heinäkasvien lisäksi muutama koivu ja useita Terijoen salavia. Parkkipaikan ja joutomaan välissä kasvaa koivurivi. Joutomaan lounaiskulmassa kasvaa viisi varttunutta kuusta. Joutomaan ja asemalaiturin välillä kasvaa pajukkoa, jota on raivattu.

Radan itäpuolinen joutomaa on vanhaa rata-alueita, jossa pohjakerroksen kasvillisuus on laikuitaista ja kuivaa sisältäen paljon jäkäliä. Alueella on paljon paljaita maalaikkuja. Kenttäkerroksen kasvillisuudessa kasvaa runsaasti komealupiinia sekä pujoa. Alue on pajukoitumassa ja pajuja on osittain raivattu alueelta. Alueella kasvaa yksittäinen nuorehko haapa sekä jonkun verran kuusi- ja koivutaimikkoa.

Selvitysalueen pohjoisosassa sijaitsevilla piha-alueilla kasvaa kuusi varttunutta kuusta, joista kaksi on pahoin kuivuneita. Toisen latvaosassa on mahdollinen risupesä. Niiden lisäksi piha-alueilla kasvaa eri-ikäistä lehtipuustoa; koivuja ja vaahteroita sekä pihlajia.

Muilta osin selvitysalue rakennettu ja vahvasti ihmisvaikutteista ympäristöä, johon kuuluu tie- ja parkkialueita sekä rautatien ratapenkkää, rata- ja laituri-alueita.

#### 4.2.3 Vesiolot

Lempäälän keskusta sijoittuu kapealle etelä-pohjoissuuntaiselle saarelle, jonka länsipuoli laskee jyrkähkösti Kirkkojärveen ja itäpuoli loivasti Ah-tialanjärveen. Saarta kiertää pohjoisessa ja koillisessa sarja koskia. Etelässä keskustaa rajaa kaksisulkuinen kanava. Vanajaveden-Pyhäjärven reitti on teollisuuden, yhdyskuntien ja hajakuormituksen johdosta yksi Pirkanmaan kuormitetuimpia alueita ja luokitellaan vedenlaadultaan tyydyttäväksi. Lemponkadulla ja Kuusitiellä sijaitsevat lähimmät sadevesilinjat.

## 4.3 Rakennettu ympäristö

### 4.3.1 Taajamakuva

Kuntakeskuksen maisemarakenteen keskipisteenä toimii luoteis-kaakkosuuntaisen harjulinjan kohdalle sijoittuva Pyhän Birgitan keskiaikainen kirkko, joka on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Hautausmaan kulmalta etäisyyttä suunnittelualueelle on noin sata metriä. Kirkon pariin maisemaan on viime vuosina avattu suora näkymä vanhalle asemarakennukselle, joka myös on valtakunnallisesti arvokas kohde. Vanha asemalta on noin kahdensadan metrin etäisyys suunnittelualueelle. Kunnollista näköyhteyttä vanhan asemarakennuksen ja suunnittelukohteen välillä ei ole, sillä laiturialueella sijaitsee monenlaisia asemarakenteita, jotka häiritsevät näkymistä.

Suunnittelualueen luoteispuolella hahmotettu maastonmuodoltaan ympäristöä korkeampi selläni eli pienipiirteinen mäkisempi maasto, joka on ollut vanhaa asutusaluetta. Aiempi pienipiirteinen asumishistoria on edelleen hahmotettavissa myös

tuulimyllykorttelin kerrostalojen alueella, jossa kiinteistöt muodostuvat edelleen sekalaisista pienipiirteisistä ja vapaamuotoisista alueista.

Rautatie valmistui alueelle vuonna 1896 ja muutti maisemaa pysyvästi. Vähitellen teknisen kehityksen ja matkanopeuden kasvun myötä rautatie on muuttanut ympäristönsä ilmettä. Kun aikoinaan rautatien pystyi ylittämään jalkaisin, on turvallisuuden vuoksi rata-alue kehittynyt vähitellen aluetta voimakkaasti erottavaksi rakenteeksi, mikä aiheuttaa omanlaisensa haasteen keskustakehittämiselle. Aiempina vuosina rautatien ympäristö muodostui rakentamattomaksi kenttämaiseksi turvaluueeksi, jonka maankäytön tehokkuus jäi hyvin alhaiseksi.

Rautatien merkitys sekä kuntakeskuksen kehityksen veturina että maisemallisena tekijänä vahvistuu myös jatkossa, kun valtakunnallisesti merkittävänä liikennemuotona sen toiminnallisuus on edelleen turvattava. Tämä tarkoittaa jatkossa entistä leveämpää rata-aluetta, turvallisempia ja suurempia silta- ja alikulkurakenteita sekä entistä paremmin melulta suojaavia rakenteita, millä on maisemallista vaikutusta kuntakeskuksen rakennettuun ilmeeseen.



Valokuva Lemponkadun ja Kuusitien risteyksestä kohti rautatietä ja rautatien alikulkua 31.5.2023.

#### 4.3.2 Rakennukset

Rakennukset on esitetty selostuksen erillisessä liitteessä.

#### 4.3.3 Liikenne ja pysäköinti

Suunnittelualueen läheisyydessä, 200 metrin etäisyydellä Tampereentiellä on vuosina 2017–2021 sattunut kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Osallisina olivat moottoripyörä ja polkupyörä sekä henkilöauto ja jalankulkija. Rautatiealueella on lisäksi sattunut kuolemaan johtaneita henkilövahinkoja viime vuosina.

##### 4.3.3.1 Jalankulku

Lempäälän kuntakeskuksessa on tehty erityisiä parannuksia kävelyn olosuhteisiin viime vuosina. Kunta on panostanut laadukkaiden ja esteettömien kulkureittien toteutukseen rautatieaseman ympäristössä. Näihin on haettu ja saatu Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta vuosina 2021 ja 2022. Erityinen parannus on maaliskuussa 2023 avattu Telkän Taipaleen siltayhteys junaradan ylitse.

Lempäälässä valmistui keväällä 2023 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, jossa on kuntakeskuksen osoitettu kävelylle priorisoitava alue. Suunnittelualue sijoittuu priorisoitavan alueen sisälle.

Suunnittelualueen eteläpuolisella Lemponkadulla on erotettu jalankulun ja pyöräilyn väylä. Selkeänä puutteena on kuitenkin jalankulun yhteyden sijoittuminen tunnelin kohdalla vain kadun eteläreunaan. Tunneliin johtava reitti on myös kaltevuudeltaan hyvin kapea ja jyrkkä, eikä täytä nykyisiä suunnitteluvaatimuksia.

Myös kulkuyhteys Piippo-keskuksen liityntäpysäköinnistä on hankala, sillä jalankulun yhteys vaatii kiertämistä sen sijaan, että yhteys olisi suora ja sujuva. Kuusitien varrella jalkakäytävä sijoittuu myös vain kadun länsireunaan. Kuusitielle johtava Lemponkadun suojatie on puutteellinen, sillä se sijaitsee kaltevassa rinteessä eikä ole muodoltaan looginen. Alueen turvallisuutta on kuitenkin parannettu viime vuosina sulkemalla Lempäälän Aleksin kadun ja Lemponkadun välinen vaarallinen risteys.

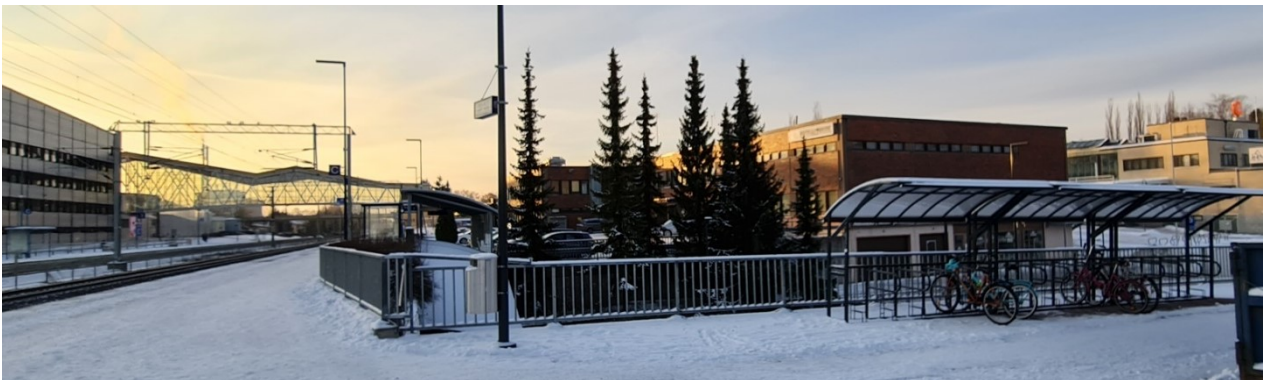
Suunnittelualueelle on mahdollista toteuttaa suora kulkuyhteys aseman ykköslaiturilta. Keskustan osayleiskaavassa alueelle on osoitettu radan ylittävä yhteystarve Piippo-keskuksen kohdalle.

##### 4.3.3.2 Pyöräily ja siihen rinnastettavat kulkumuodot

Lempäälässä valmistui keväällä 2023 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, jossa suunnittelualueelle on osoitettu Kuusitielle tavoiteltu pohjois-eteläsuuntainen pyöräilyn paikallisreitti Lemponkadulta, Keskuskentän kautta aina Katepalintielle saakka.

Suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuu Tampereentien seudullinen pääpyöräreitti. Lisäksi Lemponkadulla on erotetut jalankulun ja pyöräilyn väylät. Lemponkadun väylät ovat kuitenkin hyvin kapeita ja sijoittuvat vain kadun eteläreunaan. Alikulussa pyöräilyn nopeudet nousevat helposti ympäristöön nähden liian koviksi, mikä aiheuttaa törmämisriskin. Kuusitiellä pyöräily tapahtuu ajoradalla. Liikennemäärien kasvun myötä Kuusitiellä pyöräily vaatinee katutilan edelleen kehittämistä.

Asemaympäristössä on vain vähän laadukasta pyöräpysäköintiä. Viime vuosina aseman läheisyyteen on kuitenkin lisätty runkolukittavia pyöräteloneitä.



Valokuva rautatiesillalta Lemponkadun kohdalla kohti etelää. Taustalla Telkän Taipaleen ylikulkusilta.



#### 4.3.3.3 Joukkoliikenne

Lempäälän kuntakeskuksessa on erinomaiset joukkoliikenteen yhteydet. Rautatie tarjoaa lähiliikenteen sekä kaukoliikenteen yhteydet pääradan kautta nykyisellään esimerkiksi työmatkaliikennettä jo varsin hyvin palvelevin vuorovälein. Tampereen ratapihan tasatunteihin sijoittuva junaliikenteen ahtaus kuitenkin rajoittaa osaltaan kehittämistä. Lähiliikenteen merkittävämpi kehittäminen edellyttää lisäraiteiden toteuttamista.

Bussiliikenne kuntakeskuksessa perustuu Nysse-järjestelmään. Suunnittelualueella palvelevat linjat 50, 52 ja 55, jotka palvelevat keskustojen välillä. Yhteydet muiden alueiden välillä ovat kuitenkin rajallisia. Lempäälän kuntakeskuksen pysäkki on korostunut matkustajamäärätarkasteluissa.

Lemponkadulle toteutettiin vuonna 2021 uusi bussipysäkkipari osana Nysse-liikenteen linjastouudistusta. Pysäkkipari sijoittuu rautatieaseman ääreen, näköetäisyydelle. Suunnittelua tehtiin yhdessä yksityisen kiinteistönomistajan kanssa ja näin bussipysäkkille löydettiin optimaalinen sijainti varsinaisen katualueen ulkopuolelta. Samalla pystyttiin toteuttamaan pohjoiseen meneville busseille etuajon reitti liikennevalojen ohitse, mikä mahdollistaa busseille nopeamman ajoajan risteyksen ohitse.

[Lemponkadun uusi bussipysäkkipari parantanut joukkoliikenteen käytettävyyttä kuntakeskuksessa - Lempäälä \(lempaala.fi\)](#)

#### 4.3.3.4 Moottoriajoneuvoliikenne

Suunnittelualueelle on sujuvat ajoneuvoyhteydet. Tampere–Helsinki-moottoritille on noin viiden minuutin ajomatka ja Pirkkalan lentokentälle noin 20 minuutin matka. Lemponkatu toimii kuntakeskuksen keskeisenä keskuskehän katuna yhdessä Tampereentien kanssa, ja palvelee jatkossakin alueen pääkatuna. Tampereentie toimii raskaan liikenteen ja suurten erikoiskuljetusten reittinä alueen läheisyydessä.

Alueella sijaitsevat vanhan poliisitalon viereinen pysäköintialue radan länsipuolella ja Piippo-keskuksen takana oleva pysäköintialue radan itäpuolella. Nämä alueet ovat pääosin suunnattu liityntäpysäköinnin sekä kyseisten kiinteistöjen omiin tarpeisiin. Alla olevasta ilmakuvasta on mahdollista todeta, että ilmaiset pysäköinnin alueet ovat varsin aktiivisesti käytettyjä.

300 paikkainen Lempon Parkki -pysäköintitalo sijaitsee lähetyvillä ja lähin sisäänajo tapahtuu Aavankadulta. Lempon Parkkiin sijoittuu erilaisia pysäköintityyppejä samaan pysäköintihalliin: rautatietä ja bussiliikennettä palvelevaa liityntäpysäköintiä, asiakaspysäköintiä, työpaikkapysäköintiä sekä asukaspysäköintiä.



Ilmakuva Lemponkadun ja Kuusitien kohdalta, missä näkyy etuoikeutettu bussikaista. © Auralux Services.



## 4.4 Maanomistus

Kunnan omistuksessa

- osa kiinteistöstä Keskustan katualueet 418-1-9901-3
- Kulmala 418-431-1-124
- Larjala 418-431-1-126
- Lehtola 418-431-1-127
- osa kiinteistöstä Vainio 418-431-2-103
- osa kiinteistöstä Koivula 418-431-5-11
- osa kiinteistöstä Jokela 418-431-5-105

Valtion omistuksessa

- Lempäälän liikennepaikka 418-871-1-12

Yksityisessä omistuksessa

- osa kiinteistöstä Kaunisto 418-431-1-16
- Huhtala 418-431-1-29
- osa kiinteistöstä Aleksinvirasto 418-431-1-341

## 4.5 Suunnittelutilanne

Suunnittelualueelle on laadittu viitesuunnitelma pysäköintihallista asemakaavan valmistelun avuksi. Suunnitelma on selostuksen liitteenä. Pysäköintihallin toteutuksesta ei ole olemassa vielä muita päätöksiä. Jos asemakaava hyväksytään kaavaluonnoksen kaltaisena, mahdollistaa kaava pysäköintihallin sijoittumisen tälle kohdille. Pysäköintihallin toteuttaminen edellyttää tämän lisäksi muita päätöksiä.

Keskusta-alueiden kehittäminen on usein haastavaa, sillä jo rakennettujen alueiden muutokseen liittyy eri toimijoiden sekä maanomistajien intressejä. Myös Lempäälän kuntakeskuksessa olevat nykyiset kiinteistöt ovat pinta-alaltaan pieniä, eikä kehittäminen onnistu vain yhden kiinteistön tai maanomistajan voimin. Tämän vuoksi kunnalla on merkittävä rooli kehittämisen ja elinvoiman varmistamiseksi.

Jotta pysäköinnin osalta on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaita ratkaisuja, on ratkaisut etsittävä sekä käytettävyyden, kulttuuriympäristön sekä taloudellisuuden kannalta kestäväällä tavalla. Tampereen kaupunkiseudun pysäköinnin seudullisissa periaatteissa keskeisimpinä ja vaikuttavimpina kehittämistoimenpiteinä keskusta-alueilla on esitetty keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttaminen.

## 4.6 Kaavaa koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

### 4.6.1 Maakuntakaava

Pirkanmaalla on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jonka Pirkanmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017.

Kaavamuuotosalue sijoittuu kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeelle (kk1), jota kehitetään hyvin saavutettavana ja monipuolisena yritystoiminnan, asumisen sekä kaupallisten ja julkisten palvelujen alueena. Maankäytön suunnittelussa tulee tavoitella tiivistä ja sekoittunutta yhdyskuntarakennetta sekä edistää toimintojen saavutettavuutta kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Lempäälän keskustaan on osoitettu Tiivistettävä asemanseutu -merkkintä, jolla osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä raideliikennettä tukevaan tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin.

Keskustatoimintojen alueella (C) suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen.

Alueen suunnittelussa on turvettava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Keskustatoimintojen alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Maakuntakaavan vähintään seudullisesti merkittävän rautatieaseman suunnittelumääräyksessä edellytetään, että alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon liityntäpysäköinnin tarpeet, saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys.

RK-merkityllä laatikolla on osoitettu maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet. Alueen suunnittelussa, käytössä ja rakentamisessa tulee turvata ja edistää alueen kaupunkikuvan ja rakennusperinnön arvojen säilymistä ja edelleen kehittämistä. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen. Kohteina suunnittelualueen läheisyydessä ovat valtakunnallisesti merkittävä rautatieasema (kohde 70) sekä

maakunnallisesti merkittävä Lempäälän kirkon ympäristö (kohde 96).

Maakuntakaavan merkittävästi parannettava pääradan suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohdaisemmassa suunnittelussa on varauduttava radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureitien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen. Rataosalla on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varauduttava yhteensä neljään raiteeseen.

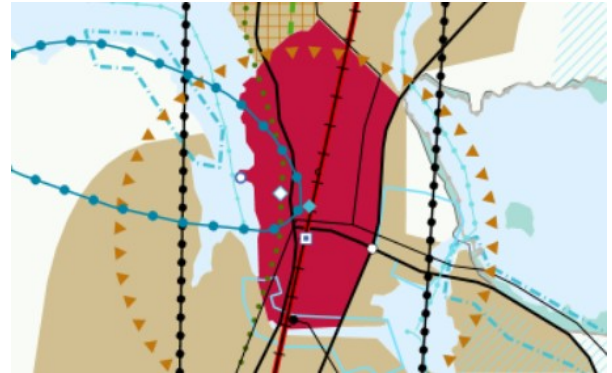
Keskusta-alueelle on osoitettu myös maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä ulkoilureitti tai reititarve. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ulkoilureitin toteuttamisedellytykset osana maakunnallisesti ja seudullisesti toimivaa reitistöä. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota luonnonarvojen säilymiseen suuntaamalla reitit kuluusta kestäville alueille. Lisätietoja: <https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/>

#### 4.6.2 Yleiskaava

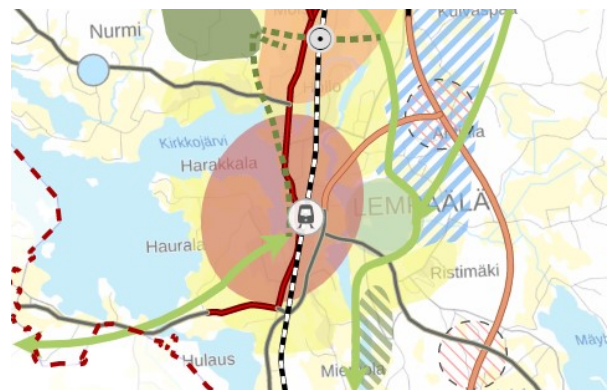
Strateginen yleiskaava on kunnan yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jolla ratkaistaan tavoitellun kehityksen periaatteet, ja se ohjaa osayleiskaavojen ja asemakaavojen laatimista. Lempäälän strateginen yleiskaava on saanut lainvoiman 18.8.2021.

Strategisessa yleiskaavassa on osoitettu kartalla 1 kuntakeskuksen helmi, jonka määräyksessä edellytetään, että Lempäälän kuntakeskusta ympäröineen tiivistetään ja kehitetään vireänä asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymänä. Intensivisin täydennysrakentaminen kohdistetaan aseman vaikutus alueelle. Suunnittelussa huomioidaan alueen herkkä ja pienimittakaavainen kulttuuriympäristö. Helmen rakennuskanta on rohkeaa, tulevaisuuteen katsovaa.

Uudisrakentaminen on lähinnä kerrostaloja ja kaupunkipientaloja tavoitellen korkeaa aluetehokkuutta. Tämä mahdollistaa myös palvelujen kivi-jalkatoiminnot. Alueella varataan tilaa yleisille alueille sekä monipuolisesti kaupoille ja palveluille. Helmen alueella on toteutettava laadukasta viherympäristöä sekä varmistettava yhteydet läheisille virkistysalueille. Vapaat ranta-alueet varataan julkiseen käyttöön rantareitistöjä ja näkymäyhteyksiä kehittäen. Alueen toteutuksessa panostetaan laadukkaaseen esteettömyyteen ja liikenneturvallisuuteen. Lisätietoja: [www.lempaala.fi/14002](http://www.lempaala.fi/14002)



Ote maakuntakaavasta



Ote Lempäälän strategisesta yleiskaavasta

Suunnittelualue sisältyy Lempäälän keskustan osayleiskaavaan, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 7.9.2011. Kunnanvaltuuston päätöksestä valittiin Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valituksen 18.12.2012. Osayleiskaavan muutos tuli voimaan 28.1.2013.

Keskustan osayleiskaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta (C), jolle saa sijoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja sekä matkakeskuksen. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kävelyalueen ja torin muodostamiseen sekä pysäköintijärjestelyihin. Rakennukset tulee suunnitella katutilaa ja torialuetta selkeästi rajaaviksi. Yleismääräyksessä edellytetään, että asemakaavoituksella on edistettävä monipuolista taa-jamakuvaa ja viihtyisyyttä. Asemakaavoituksessa on annettava selkeät määräykset arkkitehtuuriltaan korkeatasoisen alueen rakentamiseen.

Yleismääräyksessä edellytetään, että suunnittelussa ja rakentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota hulevesien hallintaan. Myös melulle her-

kät toiminnot on huomioitava sekä asemakaavoituksen yhteydessä selvitettävä mahdollinen liikenteen aiheuttama tärinä. Asuinrakentamisessa on huomioitava radon.

Tampereentie on esitetty joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen ehdoilla kehitettäväksi yhteydeksi. Yhteyteen liittyvien alueiden rakentamisessa on kiinnitettävä huomiota joukkoliikenteen toimivuuden tehostamiseen. Kevyen liikenteen ja liityntäliikenteen järjestelyt on selvitettävä tarkemmin asemakaavoituksella.

Tampereentielelle on osoitettu myös huolellisesti ympäristöön soveltamista vaativan katuosuuden merkintä sekä esteetön kevyen liikenteen merkintä. Lisätietoja: [www.lempaala.fi/kaavayhdistelmä](http://www.lempaala.fi/kaavayhdistelmä)

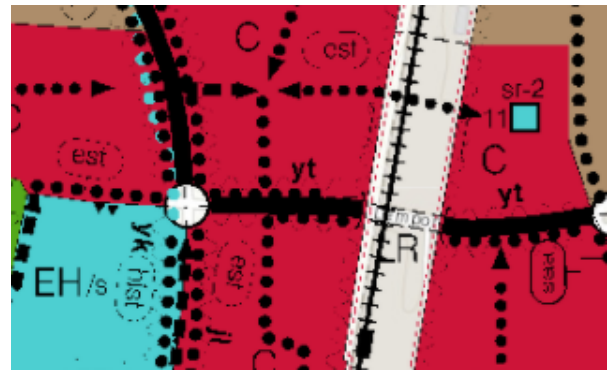
#### 4.6.3 Asemakaava

Alueella ovat voimassa vanhat asemakaavat (rakennuskaavat) 4002, 4015, 4034 ja 5016, joiden mukaan alue on yksikerroksista omakotirakennusten korttelialuetta AO, kaksikerroksista asuntokerrostalojen korttelialuetta AK, hallinto- ja virastorakennusten korttelialuetta YH, kolmikerroksista toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY-7), puistoaluetta, rautatiealuetta (LR), rakennuskaavatietä: Lemponkatu. Lisätietoja: [www.lempaala.fi/kaavayhdistelmä](http://www.lempaala.fi/kaavayhdistelmä)

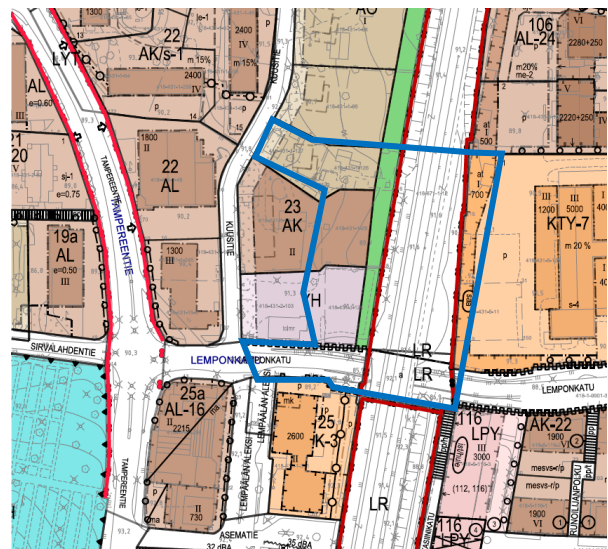
#### 4.6.1 Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040

Seudun rakennesuunnitelma 2040 on hyväksytty kunnanvaltuustoissa vuoden 2015 alussa. Lempäälän kunta on sitoutunut seutuyhteistyöhön. Rakennesuunnitelma on kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehitystä pitkällä tähtäimellä ohjaava seudullinen suunnitelma.

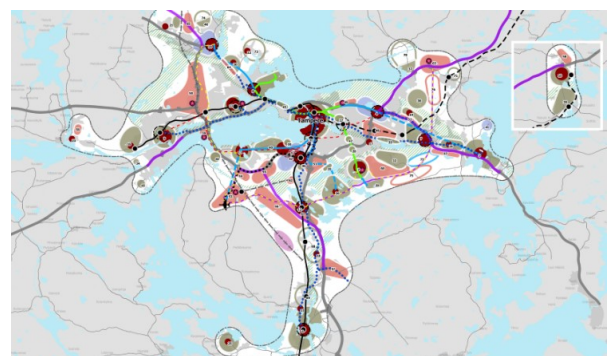
Rakennesuunnitelmassa 2040 Lempäälän keskusta on merkittävästi kehitettävän asuinalueen seutukeskus (viininpunainen merkintä). Keskusta-alueelle on merkitty joukkoliikenteen solmupiste sekä juna-asema. Lempäälän keskustan asemanseudun väestön kasvutavoite on rakennesuunnitelmassa 10 000 henkeä, josta suurin kasvun määrä on ajoitettu 2020-luvulle. Lempäälän aseman ympäristö on seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintin kehittämiskohde. Uusia työpaikkoja keskusta-alueelle on mitoitettu 1 000 kpl. Lisätietoja: [www.tampereenseutu.fi/tulevaisuus/rakennesuunnitelma-2040](http://www.tampereenseutu.fi/tulevaisuus/rakennesuunnitelma-2040)



Ote keskustan osayleiskaavasta



Ote asemakaavayhdistelmästä, jossa sinisellä likimääräinen suunnittelualan raja.



Ote Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmakartta 2040.



#### 4.6.2 MAL-sopimus 2020–2023

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset (MAL) ovat valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välisiä yhteistyösopimuksia. MAL-sopimuksessa sovitaan kaupunkiseudun pitkäjänteisestä kehittämisestä ja rahoituksesta neljän vuoden ajaksi. Sisältö painottuu seudun yhteisten suunnitelmien toteutukseen (rakennesuunnitelma, asuntopoliittinen ohjelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma). Sopimuksessa on sitouduttu toteuttamaan seudulle 13 400 asuntoa, joista 80 prosenttia sijoituu joukkoliikenne- ja keskustavyöhykkeille. Lisätietoja: [www.tampereenseutu.fi/tulevaisuus/mal-sopimus](http://www.tampereenseutu.fi/tulevaisuus/mal-sopimus)

#### 4.6.3 Kuntastrategia

Lempäälän kunnanvaltuuston yhdessä laatima kuntastrategia toimii vuoteen 2030 asti kunnan luottamushenkilöiden ja henkilöstön ohjenuorana. Strategia hyväksyttiin 25.5.2022 kunnanvaltuustossa.

Kuntastrategian visiona on, että Lempäälän vetovoima koostuu sujuvasta arjesta sekä elämyksistä sen keskellä. Lempäälä tuntuu kodilta.

Strategian painopisteitä ovat esimerkiksi:

Kyllä. Asennetta ja aktiivisuutta.

Kasvavalla kaupunkiseudulla sijaitsevasta elinvoimaisesta Lempäälästä löytyy asuinpaikka jokaiselle asumismuodosta riippumatta sekä yrityksille ja yhdistyksille monipuolisia toimitiloja. Tarjoamme elämänlaatua. Kuntalaisten ulottuvilla on monipuoliset hyvän elämän edellytykset ikään ja elämäntilanteeseen katsomatta.

Rakennamme toimivat puitteet. Tarjoamme monipuolisia sijoittumispaikkoja ja toimitiloja yrityksille ja yhdistyksille. Kunnan maapolitiikka on hallittua ja mahdollistavaa. Hyödynnämme sijainnin ja kulkuyhteyksien tuomat mahdollisuudet. Esteettömät ja sisäilmaltaan terveet julkiset rakennuksemme ovat kuntalaisten, yhdistysten sekä yritysten monipuolisessa käytössä. Luomme edellytyksiä yritysten sijoittumiselle ja houkuttelemme osajia. Vahvistamme Lempäälän asemaa Pirkanmaan matkailukuntana.

Kyllä. Kestävää kasvua ja viihtyisyyttä.

Lempäälä kasvaa hallitusti. Kunta kasvaa asukkaiden, ympäristön ja kunnan talouden kannalta sopivalla vauhdilla. Rakennamme viihtyisää asuinympäristöä. Lempäälässä arvostetaan monimuotoisia ja laadukkaita asuinympäristöjä. Vahvistamme

kestäviä työ- ja asiointiliikkumisen muotoja. Tuetaan joukkoliikennettä erilaisilla suunnitteluratkaisuilla. Aktiivisiin liikkumismuotoihin perustuvia elämäntapoja vauhditetaan täydentämällä pyöräily- ja kävelyreitit. Kehitämme kuntakeskusta. Kuntakeskuksesta muodostuu merkittävä palvelukeskitys. Asukasluvun hallittu kasvu vahvistaa myös kaupallisia palveluja. Kuntakeskustasta rakentuu viihtyisä, vihreä ja yhteisöllinen.

Kyllä. Yhdessä tekemistä Suomen suurimmassa kyläyhteisössä.

Kunnan uusi rooli. Huomioimme kunnan uuden roolin elinvoiman luojana.

Strategian tavoitteita ovat esimerkiksi:

Suhteellinen väestökasvu on Lempäälässä korkeampi kuin Tampereen seudulla keskimäärin ja väestönkasvun vuotuinen tavoite on yksi prosentti. Investointiohjelmamme on talouden kantokykyyn nähden realistinen. Lempäälän työpaikkaomavaraisuusaste on korkea, yli 84 %. Vähennämme 80 % kasvihuonepäästöjä vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kasvatamme asemanseutuja ja keskitämme kaavoitusta lähijuna-asemien sekä joukkoliikennereittien varteen. Kuntalaisten elinympäristö lähiliikuntapaikkoineen tukee hyvinvointia ja terveyttä edistävää liikkumista ja aktiivista elämää. Liikkumattomuuden kustannukset ovat strategiakaudella vähentyneet. Lisätietoja: [www.lempaala.fi/kuntastrategia](http://www.lempaala.fi/kuntastrategia)

#### 4.6.4 Lempäälän keskustan yleissuunnitelma

Lempäälän keskustan yleissuunnitelma on syntynyt eri tahojen yhteistyönä havainnollistamaan kunnan tavoitteita yleiskaavatason ja asemakaavatason välille. Yleissuunnitelman tavoitteena oli tutkia alueelle soveltuvaa mittakaavaa, kerrosalaa, kerroskorkeutta, asuntojen määrää, korttelirakennetta, autopaikkamäärää, palvelujen sijoittumista, liikennepaikkamäärää ja julkisen liikenteen reittejä.

Kunnanhallitus hyväksyi Lempäälän keskusta-alueen yleissuunnitelman 9.2.2015. Suunnittelualue sijoittuu yleissuunnitelma alueen läheisyyteen, mutta sen ulkopuolelle.





Keskustan yleissuunnitelma vuodelta 2015.

#### 4.6.5 Lempäälän kunnan rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on astunut voimaan 19.6.2019 ja sillä kumottiin 3.6.2002 voimaan astunut rakennusjärjestys ja 26.10.2012 voimaan astunut Lempäälän kunnan suunnittelutarvealueet.

#### 4.6.6 Pohjakartta ja kiinteistörekisteri

Kaavoituksen pohjakartta täyttää kaavoitusmitausasetuksen 1284/1999 määräykset. Suunnittelualueen kiinteistöt kuuluvat valtion kiinteistörekisteriin.

## 5. Asemakaavan kuvaus

### 5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavaluonnoksessa on muodostettu yksi uusi korttelialue: yleisten pysäköintilaitosten korttelialue. Muut asemakaavan muutokseen kuuluvat alueet ovat liikennealueita: katua ja rautatiealuetta. Asemakaavan myötä pienenevät seuraavat korttelialueet: omakotirakennusten korttelialue, asuinkerrostalojen korttelialue, hallinto- ja virastorakennusten korttelialue sekä toimitilarakennusten korttelialue. Rautatiealue kasvaa ja puistoalue pienenee.

#### 5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueella on seuraavat aluevaraukset. Tilastotiedot ilmenevät tarkemmin kaavoituksen seurantalomakkeesta, joka on selostuksen liitteenä.

Kaava-merkintä	Käyttötarkoitus	Pinta-ala (ha)	Rakennus-oikeus (kem <sup>2</sup> )
LPY	Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue	0,4692	12 000
LR	Rautatiealue	0,6079	0
Kadut		0,1339	0
<b>Aluetehokkuus e = 0,99</b>		<b>Yhteensä</b>	<b>1,2110</b>
			<b>12 000</b>

#### 5.1.1 Asukasmäärä

Kaavamuuotosalueelle ei sijoitu uutta asumista. Hanke kuitenkin luo pysäköintipaikkoja mahdollistamalla uutta asumista, uusien työpaikkojen ja yritysten sijoittumista sekä joukkoliikennettä palvelevaa lisääntyvää liityntäliikennettä kuntakeskukseen.

## 5.2 Aluevaraukset

### 5.2.1 Korttelialueet ja muut alueet

Asemakaavan muutosluonnoksen mukaisesti alueelle muodostuu uusi yleisten pysäköintilaitosten korttelialue. Lisäksi muodostuu katualuetta sekä rautatiealuetta.

### 5.2.2 Palvelut

Pysäköintihallihanke luo pysäköintipaikkoja mahdollistamalla uutta asumista, uusien työpaikkojen ja yritysten sijoittumista sekä joukkoliikennettä palvelevaa lisääntyvää liityntäliikennettä kuntakeskukseen. Eri pysäköintityyppien ja vuorottaispysäköintimallin vuoksi hanke mahdollistaa todellista paikkamääräänsä suuremman määrän pysäköintiä, sillä eri vuorokauden aikoina tapahtuu alueella erilaista pysäköintiä.

### 5.2.3 Kaavan nimistö

Asemakaavassa on osoitettu nimi Lemponkatu nykyisen asemakaavan mukaisesti. Lisäksi uudelle siltavaraukselle on luonnosteltu nimi Tikanheitto, jolla viitataan läheisen vanhan Piipon tehtaan valmistamiin tikka- tauluihin. Samalla nimi voi viitata vaikkapa lyhyeen etäisyyteen kuten viitataan sanalla kivenheitto.

Uusi pysäköintihalli tarvitsee myös myöhemmin nimen, mutta tätä nimeä ei ole tarvetta ratkaista vielä asema- kaavavaiheessa.

## 6. Kaavan vaikutukset

### 6.1 Vaikutukset luonnonoloihin

Pysäköintihallin toteuttaminen alueelle vähentää viherpinnan määrää nykytilanteeseen verrattuna. Alueelta joudutaan kaatamaan puita. Alueelle sijoittuu nykyisin koivuja, Terijoen salavia sekä kuusia.

Kasvillisuuden poistumista pyritään huomioimaan varaamalla pysäköintihallin tontin loppuosa istutuskäyttöön sekä toteuttamalla viherjulkisivuratkaisuja. Alueen lähiympäristössä on toteutettu jo nykyisin hyvin keskustamaisia rakenteellisia istutuksia, joissa kasvillisuutta sijoittuu porrastettuihin tukimuureihin sekä rautatiesillan päälle toteutettuun istutusaltaaseen häivyttäen raskaita betonirakenteita.



Kuvat lähellä sijaitsevista istutuksista: Yllä Lemponkadun ylittävän rautatiesillan päällä olevat pensasistutukset. Alla Lemponkadun pohjoisreunan tukimuurin korotetut istutusaltaat.

### 6.2 Vaikutukset taajamakuvaan ja kulttuuriympäristöön

Pysäköintihallin toteuttaminen parantaa usein taajamakuvaan, sillä suurikokoisia pintapysäköintialueita ei useinkaan koeta viihtyisyyttä lisääväksi tekijäksi keskusta-alueella. Julkisilla avoimilla pysäköintialueilla on myös usein riskinä roskaisuus ja epäsiisteys.

Pysäköintihallin asemakaavan ja rakentamisen myötä kaksi omakotitaloa joudutaan purkamaan (Kuusitie 8 ja 10). Rakennukset ovat ulkoasultaan varsin tavanomaisia, ja niissä on tehty vuosien varrella muutoksia ja laajennuksia. Kuusitie 8 rakennus sijoittuu kuitenkin hieman epätavallisesti aivan kiinni suureen siirtolohkareeseen.

Pysäköintihalli rajaa Kuusitie 4a ja 4b rakennuksen pihapiiriä. Uusi pysäköintihalli muuttaa pihapiiriä junalaiturin puolelta yksityisemmäksi ja Kuusitien puolelta julkisemmäksi. Halli eroaa mittakaavaltaan pienempikokoisista asuinrakennuksista, mutta ei nelikerroksisena näytä kohtuuttoman paljon näitä korkeammilta. Käyttötarkoituksen vuoksi rakennuksen ulkoasu myös eroaa asuinrakennuksista muun muassa julkisivumateriaaleiltaan.

Vanhan poliisitalon tilanne on hieman vastaava asuinrakennusten kanssa. Rakennus on pienempikokoinen, mutta vaikuttaa hallin rinnalla kokoaan suuremmalta reippaan harjakattonsa ja rinteeseen istutetun kellarinsa vuoksi.

Hautausmaan kulmalta etäisyyttä suunnittelualueelle on noin sata metriä. Kirkon pariksi maisemaan on viime vuosina avattu suora näkymä vanhalle asemarakennukselle, joka myös on valtakunnallisesti arvokas kohde. Vanhalta asemalta on noin kahdensadan metrin etäisyys suunnittelualueelle. Kunnollista näköyhteyttä vanhan asemarakennuksen ja suunnittelukohteen välillä ei ole, sillä laiturialueella sijaitsee monenlaisia asemarakenteita, jotka häiritsevät näkymistä. Pysäköintihallin toteuttaminen ei kohtuuttomalla tavalla muuta näiden kohteiden maisemallisia arvoja.

Pysäköintihalli voi parantaa kaupunkikuvaa, kun viisaaliin seikkoihin suunnittelussa paneudutaan.

Hallin kunnossapidolla ja huollolla on myös merkittävä vaikutus siihen, onko alueella roskia ja mikä on halliympäristön yleisilme.



Havainnollistava kuva viitesuunnitelma-aineistosta. © BST-Arkitehdit 2023.

### 6.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Pysäköintihallin toteuttaminen tehostaa maankäyttöä, kun suurempi pysäköintipaikkamäärä mahtuu pienemmälle maa-alueelle pysäköinnin sijoituessa useampaan tasoon. Tehokkaamman maankäytön myötä maapinta-alaa on ohjattavissa liikenne- ja pysäköintialueiden sijaan esimerkiksi viheralueiksi tai asuinalueiksi. Tällä on suuri merkitys keskusta-alueella, jossa käytettävissä oleva maapinta-ala on rajallista, kun alue on jo aiemmin tiiviisti rakennuttanutta.

Pysäköintihallin sijoituessa joukkoliikenteen ääreen, mahdollistaa liityntäpysäköinnin avulla paremmin joukkoliikenteen käyttämisen myös niille, jotka asuinpaikkansa vuoksi käyttävät kulkemiseen pääasiassa henkilöautoa.

Kunta- ja aluekeskuksissa sekä intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä pysäköintiä tehostetaan pysäköintiä keskittämällä, paikkojen nimeämättömyydellä, vuorottaiskäytöllä sekä aikarajoituksilla. Vuorottaispysäköintiä hyödyntämällä vähäisempi kokonaispaikkamäärä riittää ja sen tehokkuus vaihtelee ollen parhaimmillaan n. 20 %. Tämä kuitenkin edellyttää, että maankäyttö on sekoittunutta ja lähemmäs sijaitsee erilaisia toimintoja asuminen, työpaikat, palvelut, kauppa jne. (Lähde: Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet)

### 6.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen, liikenteen järjestämiseen ja saavutettavuuteen

Pysäköintihallin toteuttamisella on vaikutusta osana koko liikennejärjestelmää. Pysäköintihallien avulla on mahdollista hallita paremmin kuntakeskuksen pysäköintikapasiteettia ja kehittää pysäköinnin strategista ohjaamista sekä pysäköinnin tehokkaampaa toteutusta.

Suuremmat pysäköinnin kokonaisuudet helpottavat pysäköintipaikkojen löytämistä ja vapaiden paikkojen hakeminen kadunvarsilta siten vähenee. Tämä parantaa kuntakeskuksen saavutettavuutta.

Kun hallipysäköinnillä vastataan pysäköinnin määrällisiin tavoitteisiin, on kadunvarsipysäköintiä helpompi kohdentaa niille käyttäjäryhmille, joille siitä on suurin hyöty. Kadunvarsipysäköintiin verrattuna hallipysäköinnistä ei aiheudu samanlaista näkemäestevaikutusta ja turvallisuusriskiä risteysalueille kuin liian tiiviisti toteutetusta kadunvarsipysäköinnistä.

Pysäköinnin halliratkaisu ei ole ristiriidassa Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteiden ja tavoitteiden kanssa. Seudun raportissa on kuvattu, ettei pysäköinti saa hallita kaupunkikuvaa tai tilankäyttöä liikaa erityisesti pääkatujen varressa, vaan on harkittava tehokkaita tai puolitehokkaita rakenteellisia ratkaisuja joko piilotettuina tai kaupunkikuvallisesti korkeatasoisissa pysäköintilaitoksissa, joiden maantasoon voidaan ohjata elävää toimintaa. Ratkaisu vastaa vuorottaispysäköinnillään tavoitteita, mikä auttaa myös mitoituksen ja siten kustannusten pitämistä alhaisena.

Ammattimaisesti organisoitujen pysäköintihallien yhteydessä on mahdollista vaikuttaa myös pysäköintimääriin kysynnän ohjaamisen keinoin, sen hetkistä kapasiteettia ja kysyntämäärää huomioiden. Tällöin voidaan hyödyntää muun muassa erilaisia teknologioita, joiden käyttäminen pienemmillä pysäköintialueilla ei ole kustannustehokasta.

### 6.5 Vaikutukset palveluihin

Uuden pysäköintihallin toteuttaminen mahdollistaa uusien palveluiden sijoittamista hallin läheisyyteen siten, että toimintojen tarvitsemaa pysäköintiä on mahdollista ohjata pysäköintihalliin. Pysäköintihallin toteuttamisella on erityisesti tiiviiden kortteleiden ja kivijalkaliiketilöiden toteutusta edistävä vaikutus, jolloin tiiviiden kortteleiden yhteyteen ei ole tarpeen



toteuttaa erillisiä, hankkeen toteuttamista edellyttäviä halleja. Tämä helpottaa hankkeiden aikataulutamista sekä toteutumisen käynnistämistä, kun pysäköintiratkaisu on jo selvillä. Kivijalkaliiketilöiden läheisyydessä on kuitenkin usein tarpeen olla myös lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä. Pidempiaikainen pysäköinti ohjataan kuitenkin usein kauempana sijaitsevaan halliin, jotta kadunvarsipysäköinnissä on riittävän suuri pysäköinnin kierto ja paikat pysyvät vapaina ja käytettävissä.

Pysäköinti itsessään on myös palvelu, jota asemakaavan myötä kehitetään. Pysäköintihalli tarjoaa pysäköintiä ulkopaikkoja laadukkaampana palveluna, jossa pysäköinnin operaattori vastaa pysäköintipaikkojen kunnossapidosta ja tarjoamisesta palveluna. Usein hallien yhteydessä on myös muita pysäköintiä tukevia palveluita. Esimerkiksi rautatieasemien yhteydessä junamatkaan on joillakin asemilla liitetty helposti käytettävä autonvuokrauspalvelu.

## 6.6 Vaikutukset ihmisiin

Osa ihmisistä voi kokea pysäköintihallien käyttämisen vaivalloisena, erityisesti jos pysäköintihallien käyttäminen ei ole aiemmin tuttua. Myös turvallisuuden tuntemus voi olla puutteellinen, jos pysäköintihallin arkkitehtuuriratkaisut eivät tue psykologisen turvallisuuden kokemusta. Tässä esimerkiksi valaistuksella on merkittävä rooli.

Pysäköintihallit ohjaavat ajoneuvovirtoja keskustassa tietyille kaduille ja risteysiin, mikä voi parantaa jalankulkijaturvallisuutta toisaalla. Jotta myös hallin läheisyydessä liikkuminen on turvallista jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä erityisryhmille, tulee liikenne- ja katusuunnittelun keinoin huolehtia turvallisuudesta liittymä- ja risteysratkaisuista sekä eroteluilta liikennemuodoista, jotta vältetään eri liikennemuotojen välisten konfliktitilanteiden syntyminen ja ohjataan tieliikennesääntöjen noudattamiseen.

Erytisryhmien osalta pysäköintihallissa on lähtökohtaisesti sääsuojan vuoksi paremmat edellytykset pysäköinnin järjestämiselle kuin kattamattomilla ulkopaikoilla, joissa esteettömyys ei ole taattu ympäri vuoden.

Pysäköintihallin rakentaminen muuttaa rakennettua ympäristöä ja sulkee nykyisen pysäköintikentän kohdalla olevan avoimen näkymän rajatien rautatietä. Avoimemman maiseman sulkeutumisella voi olla vaikutusta alueen hahmotettavuuteen sekä orientoituuteen. Tämä saattaa lisätä opastuksen tarvetta alueella.

Melunlähteen sulkeminen toisaalta edistää ihmisten terveyttä lähiympäristössä. Riittävän voimakkaana ja usein toistuessaan liikennemelu voi pitkäaikaisena altistumisena aiheuttaa haitallisia terveysvaikutuksia, kuten sepelvaltimotautia, vakavia unihäiriöitä sekä suurta häiritsevyyttä. Asemakaavaratkaisu voi vähentää melun haittoja tältä osin.

Melun kokemus rautatien puolella laiturilla voi voimistua, jos seinärakenne heijastaa melua takaisin rata-alueelle. Kasvipeitteiset viherseinät voivat pienentää äänitasoja 2–3 dB verrattuna akustisesti koviin pintoihin, jolloin kokemus laiturilla voi olla miellyttävämpi kuin normaalin seinärakenteen kohdalla. (Lähde: Melun- ja värinän torjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.)

Yksityisten kiinteistöjen ja niiden omistajien sekä asukkaiden näkökulmasta radan varren sulkeminen parantaa alueen melutilannetta nykytilanteeseen verrattuna. Ratkaisu kuitenkin lisää liikennettä ja ihmisten liikkumista alueella, mitä ei kuitenkaan keskusta-alueella voida pitää kohtuuttomana muutoksena.

Maa-alueen siirtyminen julkiseen käyttöön voi tuntua maanomistajista epäoikeudenmukaiselta. Asemakaavan muutoshanke ja pysäköintihallin sijainti on kuitenkin pohdittu tarkasti ja alueiden käytön tarkoituksenmukaisuus huomioiden siten, että pystytään ratkaisemaan seuraavat seikat yhteiskunnan kannalta kestäväällä tavalla: pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin järjestäminen keskusta-alueella, rautatiemelun hallinta, kuntakeskuksen kehittäminen, rautatieliikenteen sekä muiden liikennemuotojen kehittäminen. Harkinnassa on pyritty huomiomaan maankäytön taloudellisuus ja se, ettei maanomistajalle aiheudu kohtuutonta haittaa.

### 6.6.1 Lapsivaikutukset

Pysäköintihalleissa tapahtuva ajoneuvojen peruuttelu on turvallisuusriski lapsien näkökulmasta, sillä pienikokoisia ja nopeasti liikkuvia lapsia on joskus vaikea havaita ajoneuvon sisäpuolelta. Riskipaikka on erityisesti alue, jossa ei ole selkeästi eroteltu jalankulun aluetta autojen ajoreiteistä, mikä on hyvin tavallista pysäköintihalleissa.

Toisaalta lastenvaunujen kanssa liikkuminen sääsuojatussa pysäköintihallissa on helpompaa kuin esimerkiksi kadunvarsipysäköinnissä, jossa kasaantuva lumi- ja jää aiheuttavat vaaraa.

## 6.7 Vaikutukset virkistykseen

Suunnittelualueen melutilanne ylittää läheisen rautatien vuoksi virkistykseen soveltuvan alueen melun ohjearvot. Alue ei sovellu tämän vuoksi virkistykseen. Suunniteltu pysäköintihalli parantaa ympäristön melutilannetta suojaamalla melun kulkeutumista junaradan suunnasta. Tämä mahdollistaa läheisyydessä virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden esimerkiksi pihojen osalta melun ohjearvojen toteutumista nykyistä paremmin. Asemakaavaluonnoksessa ei ole varattu uusia alueita virkistykseen. Lisääntyvä kuntakeskuksen käyttäjämäärä lisää tarpeita virkistysalueille keskustassa.

## 6.8 Vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin

Suunnittelualueen melutilanne ylittää läheisen rautatien vuoksi melun ohjearvot. Suunniteltu pysäköintihalli parantaa ympäristön melutilannetta suojaamalla melun kulkeutumista junaradan suunnasta ja parantaa alueen melutilannetta oleellisesti. Melun ohjearvojen sisällä pysyminen edistää väestön terveyttä ja viihtyisyyttä

Toisaalta pysäköintihallin sijoittaminen alueelle lisää ajoneuvoliikennettä hallin sisäänajon läheisyydessä, millä on alueella melua lisäävä vaikutus. Lisääntyvä liikenne aiheuttaa myös aiempaa suurempia liikenneriskejä eri liikennemuotojen välillä lähialueella.

## 6.9 Vaikutukset talouteen

Pysäköintihallin toteuttaminen on hyvin suuri investointi, erityisesti kun rakennuskustannukset ovat nousseet viime vuosina merkittäväällä tavalla. Keskitetty rakenteellinen pysäköinti mahdollistaa maankäytön tehostamisen alueella, jossa maapinta-ala on arvokkaampaa, mutta pysäköinnin kustannus on rakennusvaiheessa suurempi kuin maanpintapysäköinnillä.

Vaikka pysäköinnin kustannukset pyritään ohjaamaan enenevässä määrin pysäköintipaikkojen käyttäjille, osa kustannuksista siirtyy siltikin asuntojen, tuotteiden ja palvelujen hintoihin. (Lähde: Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet)

Rakenteellista keskitettyä pysäköintiä ei ole kannattavaa rakentaa, mikäli käyttäjiä ei saada käyttämään kyseistä pysäköintiä. On siten tärkeää, että

keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin ympäristössä ei ole aikarajoittamatonta, ilmaista ja julkista pysäköintiä, joka heikentäisi rakenteellisen pysäköinnin houkuttelevuutta. (Lähde: Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet)

Pysäköinnin hinnoittelu voi olla myös joustavaa, jolloin pysäköinnin hintaa voidaan muuttaa esimerkiksi ajankohdan, keston tai käyttöasteen mukaan. (Lähde: Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet)

## 6.10 Vaikutukset tekniseen huoltoon

Alueella sijaitsee joitain teknisen huollon verkostoja, joita joudutaan uusimaan pysäköintihallin vuoksi. Halli itsessään aiheuttaa myös tarpeita verkostojen uusimiselle sähköautojen lataustarpeen vuoksi. Hallisuunnitelman mitoituksessa on varauduttu muuntamon ja muiden teknisten tilojen toteuttamiseen osana hallia.

## 6.11 Vaikutukset kuntastrategian toteutumiseen

Pysäköintihallin asemakaavan muutos vastaa monelta osin kuntastrategian tavoitteisiin. Hallihanke edistää sujuvan arjen ja elämysten kokemista kuntakeskuksessa toteuttamalla toimivat pysäköinnin puitteet keskeiseen sijaintiin. Sijoittuminen junalaturien ääreen hyödyntää sijaintia ja kulkuyhteyksiä sekä vahvistaa rautatieaseman käytettävyyttä entisestään. Samalla vahvistetaan kestäviä työ- ja asointiliikkumisen muotoja ja tuetaan joukkoliikennettä, kun mahdollistetaan sujuvat liityntäpysäköinnin ratkaisut. Tätä vahvistetaan entisestään toteuttamalla laadukasta polkupyöräpysäköintiä halliin.

Pysäköintihallin ja pysäköinnin palvelun toteuttaminen etupainotteisesti edistää yritysten sijoittumista kuntaan ja kuntakeskukseen sekä aktivoi kehittämishankkeiden käynnistymistä.

Strategian mukaisesti hanke kehittää kuntakeskusta ja vahvistaa sen muodostumista merkittäväksi palvelukeskittymäksi. Hanke edistää asumisen ja kaupallisten palvelujen kehittämistä myös junaradan länsipuolella, kun kehitys viime vuosina on painottunut itäpuolelle.

Tavoitteena oleva viihtyisä, vihreä ja yhteisöllinen kuntakeskus vaatii toteutuksen laatua, siten että vähenevä viherpinnan määrä käännetään aiempaa

laadukkaammaksi istutetuksi kokonaisuudeksi, joka hyödyntää pienemmän alueen laadukkaasti maisemasuunnittelun ja vihersuunnittelun keinoja hyödyntäen.

## 6.12 Vaikutukset ilmastoon

Pysäköintipolitiikka ja -linjaukset ovat keskeinen osa alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja -työtä. Pysäköintiratkaisut vaikuttavat merkittävästi alueiden kehittämiseen, palvelujen saavutettavuuteen ja kulkutapavalintaan sekä siten tavoitteiden saavuttamiseen. Päätös kulkutavasta tehdään jo kotiovella, joten pysäköintiratkaisulla lähtöpisteessä ja määränpäässä on suuri merkitys. Kulkutavan valintaan vaikuttavat muun muassa muiden kulkumuotojen saavutettavuus ja laatu sekä pysäköinnin sijainti, helppous ja hinnoittelu.

Pysäköinnillä voidaan ohjata asukkaita kestäviin kulkumuotoihin, liityntäpysäköintiin ja vähentää autonomistuksen tarvetta yhdessä tiiviin kaupunkirakenteen kanssa. Laadukkailla pysäköintiratkaisulla ja käyttäjälähtöisillä IT-järjestelmillä voidaan vähentää pysäköintipaikan etsimiseen käytettyä

ajoa ja tehostaa nykyisen pysäköinti-infrastruktuurin käyttöä. Sähkölatausta voidaan tarjota ensisijaisesti keskitetyissä pysäköintilaitoksissa, jolloin saadaan aikaiseksi ohjausvaikutusta sähköautokannan yleistyessä. Näin pysäköinti voi osaltaan auttaa saavuttamaan seudulliset päästö- ja hiili-neutraalisuustavoitteet luoden samalla viihtyisämpää ympäristöä.

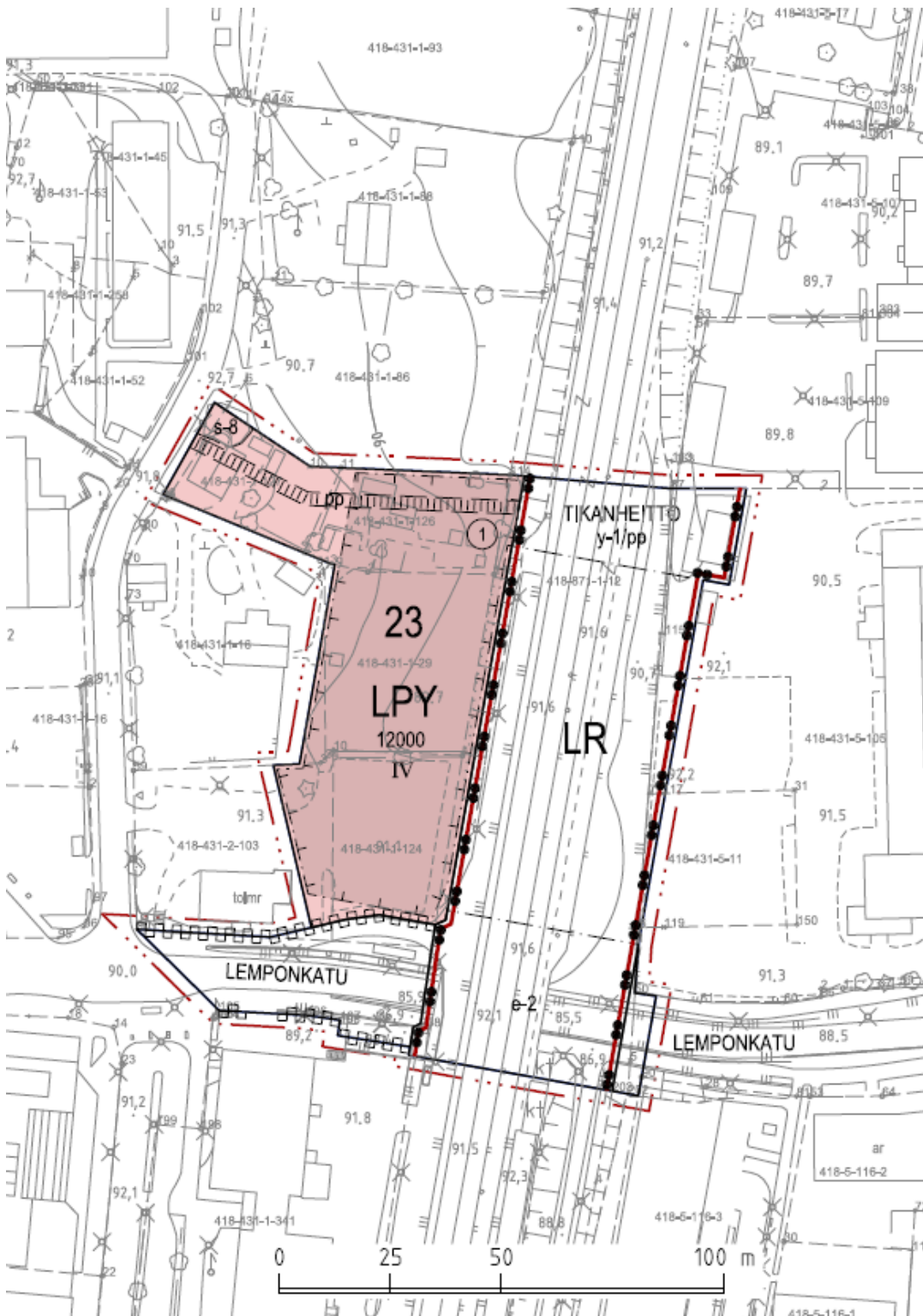
(Lähde: Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet)

## 6.13 Vaikutukset elinvoimaan, ja yrittäjyyteen

Pysäköintihallin ja pysäköinnin palvelun toteuttaminen etupainotteisesti edistää yritysten sijoittumista kuntaan ja kuntakeskukseen sekä aktivoi kehittämishankkeiden käynnistymistä.

Strategian mukaisesti hanke kehittää kuntakeskusta ja vahvistaa sen muodostumista merkittäväksi palvelukeskittymäksi. Hanke edistää asumisen ja kaupallisten palvelujen kehittämistä myös junaradan länsipuolella, kun kehitys viime vuosina on painottunut itäpuolelle.

## 7. Pienennös asemakaavasta











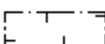


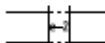
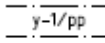
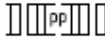
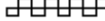
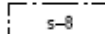
Pienennös asemakaavan muutosluonnoksen kartasta.



## 4050-5025 LÄNSIPUOLISEN PYSÄKÖINTIHALLIN ASEMAKAAVAN MUUTOS

Kaava-alue: Lemponen ja Ryyrikkä  
 Sijaintialue: 418-431, 418-871, 418-001  
 Asemakaavan muutos koskee: Osin korttella 23 ja 106, katualueita, pulstoa ja rautatiealuetta.  
 Asemakaavan muutoksella muodostuvat: Osa korttelista 23, katualueita sekä rautatiealuetta.

### Kaavamerkinnot ja -määräykset

	Yleisen pysäköintialueiden korttelialue.
	Rautatiealue.
	3 metrin kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Osa-alueen raja.
	Korttelin numero.
	Sitovan tonttijonon mukaisen tontin raja ja numero.
	Rakennuskorkeus kerrosalanellömetreinä.
	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
	Rakennusala. Polkkuviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.
	Katu.
	Kadun, tien, katuaukon, torin, pulston tai muun yleisen alueen nimi.
	Eritasoristeys. Rautatiesiltaa ja alkukutunnella kehitettäessä tulee parantaa jalankulun ja pyörällin yhteyksiä. Puuttuva jalankulun yhteys tulee muodostaa Lemponkadun yllä myös rata-alueen läheisyyteen. Jalankulun väylän toteutusmahdollisuutta Lemponkadun pohjoisreunaan on tutkittava. Istutetun kasvillisuuden määrää ei tule vähentää.
	Rautatiealueen ylittävä jalankulun ja pyörällin yhteys.
	Ohjeellinen jalankululle ja polkupyörällille varattu alueen osa.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
	Alueen osa, jolla silto-ohikare tulee säilyttää.

**Yleismääräykset**


Pysäköintihallin sallitusta kerrosalasta 2 % saadaan enintään käyttää liiketiloina.  
 Pysäköintihallin minimikorkeus melunsuojatyötyjen saavuttamiseksi on kaksi kerrosta,  
 Pysäköintihallin yhteyteen tulee varata 100 palkkaa laadukkaalle polkupyöräpysäköinnille.  
 Pysäköintihallin toteutuksessa tulee varautua laadukkaasti sähköautojen latausmahdollisuuksiin.  
 Rakennuksessa tulee varautua energiantuotannon ratkaisuihin kuten aurinkopaneelien sijoittamiseen.  
 Pysäköintihallin tontti tulee hallin ja kulkuväylien ulkopuolelta istuttaa monipuolisin kasvilajein, erillisen maisemasuunnitelman mukaisesti. Rautatie ja katualueilla tulee toteuttaa mahdollisimman paljon viheristuksia erilliseen maisemasuunnitelmaan perustuen,

Asemakaavan muutokseen liittyy sitova tonttijako joka vahvistuu kaavan yhteydessä.

Tämän asemakaavan on Lempäälän kunnanvaltuusto hyväksynyt xx.xx.xxxx.

Todistaa Lempäälässä \_\_\_\_\_, virallisesti

Tämä asemakaavan muutos on tullut voimaan xx.xx.xxxx

4050-5025 LÄNSIPUOLINEN PYSÄKÖINTIHALLI		1:1000	
LEMPÄÄLÄN KUNTA Yhdyskunnan palvelualue		 Koordinaatti ja korkeusjärjestelmä: ETRS-GK24 ja N2000 Kaavanumero: 4050-5025   Diaarinumero: 1276/2022 Suunnittelija: Maija Villanen, Hanna Ohtala Piirittäjä: Mira Puurtinen	
Päivämäärä: 8.8.2023		Taru Mäkelä Kaavotuspäällikkö	
Yhtykä 15.8.2023			