



29.9.2021, muutettu 23.11.2021

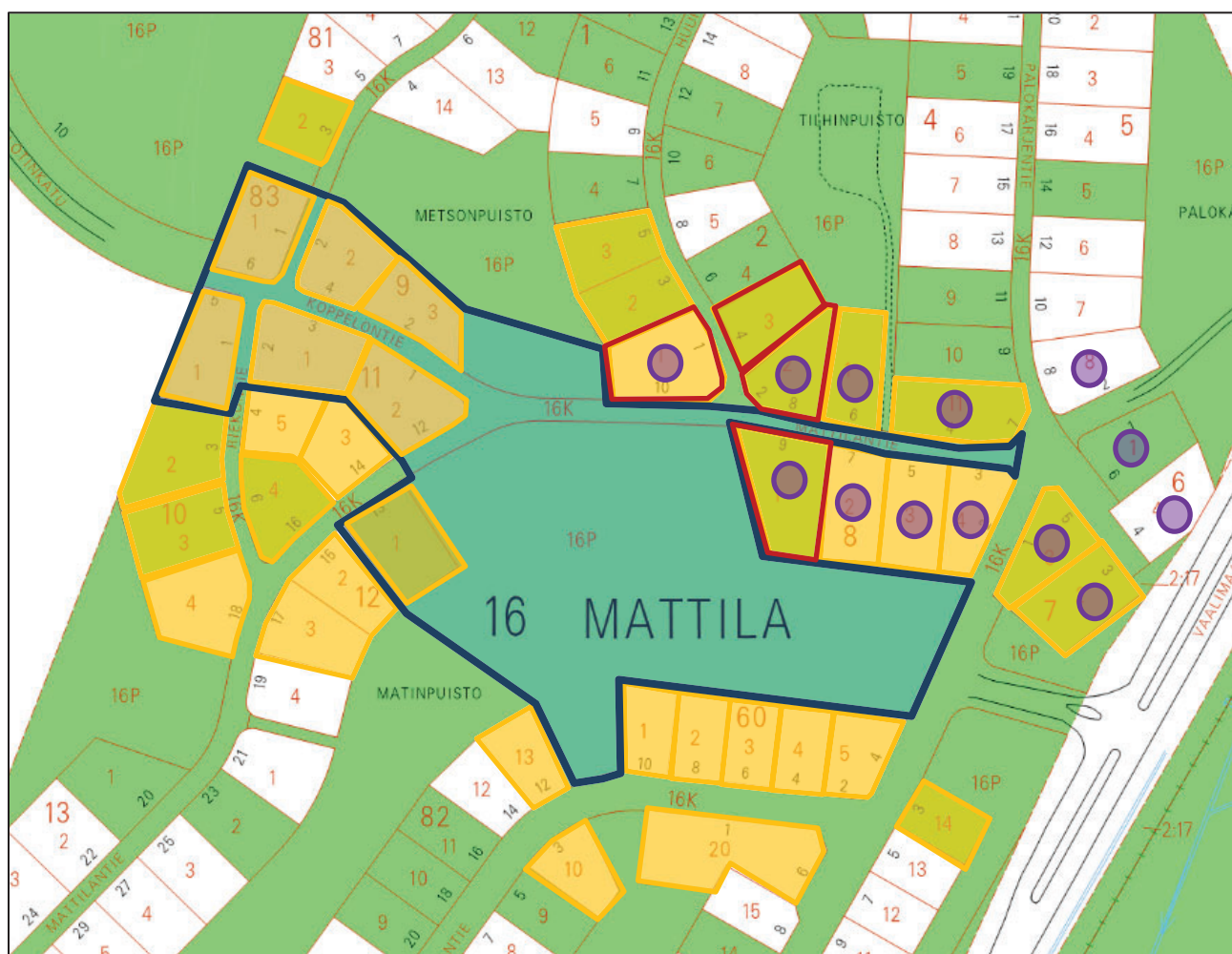
Liite 3 A Kartta osallisista, LPR/752/10.02.03.00/2020

PILOTINKADUN ASEMAKAAVAN JA TONTTIJAON MUUTOS

Liite osallisista, joita on kuultu kirjeitse tai sähköpostitse

MIELIPITEET:

Kartta kiinteistöistä, joiden maanomistajia on kuultu kirjeitse:



Kaavamuutosalue



Kaupungin maanomistus



Naapurikiinteistöt, joita on kuultu luonnosvaiheessa



Naapurikiinteistöt, joita kuultiin myös ehdotusvaiheessa (johtuen kaava-alueen laajentumisesta)



Naapurikiinteistöt, joita kuullaan ehdotusvaiheen jälkeen kohdennetussa kuulemisessa (johtuen kaava-alueen laajentumisesta)

LAUSUNNOT:

Kaakkois-Suomen ELY-keskus

- Ympäristö ja luonnonvarat
- Liikenne ja infrastruktuuri

Väylävirasto

Etelä-Karjalan museo

Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Karjalan pelastuslaitos

Puolustusvoimat

Elinvoiman ja kaupunkikehityksen toimiala

- Maaomaisuuden hallinta
- Kadut ja ympäristö
- Rakennusvalvonta

Lappeenrannan toimitilat Oy

Lappeenrannan Energiaverkot Oy

Lappeenrannan seudun ympäristötoimi

- ympäristönsuojeluviranomainen
- ympäristöterveydenhuolto

Alue- ja asukasneuvosto

Vammaisneuvosto

Vanhusneuvosto

Mattila-Mäntylä-Kuusela asukasyhdistys

Metsähallitus

Telia Finland Oyj

Elisa Oyj



Lappeenrannan kaupunki
PL 11
53101 LAPPEENRANTA

Lausuntopyyntönnö 12.3.2021 (Dnro LPR/752/10.02.03.00/2020)

**Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ennakkolausunto, Asemakaavan muutos,
Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos, Lappeenranta**

Lausuntopyyntönnö

Lappeenrannan kaupunki on pyytänyt Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lausuntoa valmistelemastaan kaavamuutoksesta Mattilan kaupunginosassa. Kaavamuutos koskee seitsemää pientalotonttia nykyisen Koppelontien (tulevan Pilotinkadun) ja Mattilantien varrella sekä katu- ja puistoalueita.

Kaavamuutoksen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen tarpeet ja päivitetään asemakaava kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä tarpeita.

Pohjavedet

Kaava-alue sijoittuu kahdelle eri pohjavesialueelle: Lpr keskusta-Lauritsala pohjavesialueelle (0540510), joka on tällä hetkellä luokiteltu luokkaan muu pohjavesialue (III-luokka) sekä Huhtiniemen (0540501 A) vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle (I-luokka). Kaavan sijoittuminen em. pohjavesialueille on tuotu esiin kaavaselostuksessa. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on huomioitu vaikutukset pohjaveteen. Kaavaselostuksessa on myös huomioitu, että pohjavesialueiden tarkistamistyön myötä pohjavesialueiden rajauksiin ja luokituksiin voi tulla muutoksia.

Pohjavesialueiden tarkistamistyön myötä pohjavesialueiden luokka III tulee häviämään. Lpr keskusta-Lauritsala ja Huhtiniemen pohjavesialueiden välinen raja leikkaa kaava-alueen. Kaavakartalla on esitetty voimassa olevan luokituksen mukaisesti Huhtiniemen pohjavesialue.

Tämän hetken tiedon mukaan Lpr keskusta-Lauritsala pohjavesialue tulee luokitumaan luokkaan 1E (vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka pohjavedestä pintavesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen). Lpr keskusta-Lauritsala pohjavesialue yhdistyy Huhtiniemen pohjavesialueen kanssa ja samalla näiden välinen rajausta tulee poistumaan. ELY-keskuksella ei ole tiedossa muita kaava-alueelle sijoittuvia pohjavesialueita koskevia rajausmuutoksia. Pohjavesialueiden

12.04.2021

rajaus- ja luokitusmuutokset päivittyvät julkisiin aineistoihin arviolta marraskuussa 2021. Riippuen kaavan aikataulusta, kaavavalmistelussa voi arvioida pohjavesialueiden välisen rajan esittämistä kaavakartalla. Mikäli pohjavesialueiden välisen rajan poistaa kaavakartalta, tulee tieto pohjavesialueesta tuoda esiin esimerkiksi kaavan yleisissä määräyksissä.

ELY-keskus esittää, että pohjavesialueita koskevaa kaavamääräystä muutetaan seuraavasti (lisäys korostettu alleviivauksella): *Alueella on kielletty sellainen rakentaminen ja muut toimenpiteet, joista voi aiheutua vesilain sekä ympäristönsuojelulain (pohjaveden pilaamiskielto ja maaperän pilaamiskielto) tarkoittamia seuraamuksia. Toimenpiteet, joista voi aiheutua vesilain 3 luvun mukaisia seurauksia, kuten vaikutuksia pohjaveden laatuun tai määrään, ovat kiellettyjä ilman vesilain mukaista lupaa. Tehtäessä rakennustöitä pohjavesialueella, on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseksi.*

Lappeenrannan pohjavesialueiden suojelusuunnitelmassa todetaan muuntamoista seuraavaa: *Pohjavesialueilla sijaitsevat suojaamattomat muuntamot tulee korvata puistomuuntamoilla ja varustaa keräysaltaalla, jolloin ne ovat ympäristöystävällisempiä.* Kaava-aineiston perusteella kaava-alueelle sijoitettava muuntamo on tyypiltään suositusten mukainen puistomuuntamo, mutta keräysaltaasta ei ole tietoa. Muuntamoa uusittaessa tulee ottaa huomioon pohjavesialueiden suojelusuunnitelman ohjeet.

Liikenne

Kaavamuutosluonnoksessa Pilotinkatu on esitetty jatkettavaksi suoraan maantien 387 liittymään johtavaan katuysteeseen. Näin syntyvä Pilotinkadun ja mt 387 liittymä on keskisaarekkeellinen kolmiharaliittymä jossa pääväylän mt 387 puolella poikkileikkaus on korotetulla keskivieral alueella varustettu 2+2 -kaistainen rakenne.

Nyt suunnitellun maankäytön muutoksen myötä liikenne asuinalueella jäsentyy nykytilannetta paremmin rauhoittaen aluetta läpikulkuliikenteeltä. Suunnitellun maankäytön muutoksen aiheuttamat vaikutukset maantieverkon liikenteen turvallisuuteen, sujuvuuteen tai haittoihin ovat vähäiset samalla kun em. vaikutukset asuinalueen sisällä ovat oletettavasti positiivisia.

Valtatien 6 aiheuttaa osalle kaavamuutosaluetta 45-50 dB meluhaitan.

Lopuksi

Kevyenliikenteen huomiointi ja valtatie 6:n rinnakkaisverkon kehittäminen parantavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Yleiskaavan kulttuuriympäristöarvot on huomioitu asemakaavassa.

Asemakaavamuutos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaiset asemakaavan

12.04.2021

sisältövaatimukset toteutuvat hyvin. Valmisteluaineisto on huolella laadittu ja muodostaa hyvän pohjan asemakaavamuutoksen jatkotyöstöön.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt arkkitehti Tuija Mustonen ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Pertti Perttola.

Tiedoksi

Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Karjalan museo

Tämä asiakirja KASELY/455/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KASELY/455/2021 har godkänts elektroniskt

Perttola Pertti 12.04.2021 16:44

Mustonen Tuija 12.04.2021 16:35



6.4.2021

Dnro

LPR/752/10.02.03.00/2020

Lappeenrannan kaupunki
Elinvoima ja kaupunkikehitys
Kirjaamo
PL 11
53101 Lappeenranta

Viite: lausuntopyyntö 12.3.2021

PILOTINKADUN ASEMAKAAVAN JA TONTTIIJAON MUUTOS, LUONNOSVAIHE

Lappeenrannan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Etelä-Karjalan alueellisen vastuumuseon ennakkolausuntoa Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutoksesta. Museo on hankkeessa osallinen arkeologisen kulttuuriperinnön ja rakennetun kulttuuriympäristön suojelun osalta.

Asemakaavamuutos koskee seitsemää pientalotonttia nykyisen Koppelontien (tulevan Pilotinkadun) ja Mattilantien varrella sekä katu- ja puistoalueita. Kaavamuutosalueen pinta-ala on 3,4 ha. Kaavamuutoksen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen tarpeet ja päivitetään asemakaava kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä tarpeita. Kaavatyössä säilytetään alueen pientalomiljöön erityispiirteet. Olemassa olevaa kaupunkirakennetta täydennetään yhden pientalotontin verran.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Pilotinkadun kaavamuutosalue kuuluu Mattilan paikallisesti merkittävään jälleenrakennuskauden pientaloalueeseen. Kokonaisuutena alue on laaja ja varsin väljästi rakennettu (Lappeenrannan keskustan osayleiskaava, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, Putkonen 2013).

Kaavamuutosalueen rakennetun ympäristön luonnetta ja arvoja on tarkasteltu kattavasti kaavaselostuksessa. Suunnittelualueen jälleenrakennuskauden pihapiirit esitellään kuvin ja lyhyin mutta informatiivisin kuvauksin, jotka havainnollistavat sekä rakennusten yhtäläisyyksiä että eroja. Näille tonteille on kaavaehdotuksessa osoitettu merkintä **AO/s-3**: *"Erillispientalojen korttelialue, jolla ympäristö säilytetään. Olemassa olevaa rakennuskantaa on säilytettävä mahdollisimman paljon. Uudet rakennukset on rakennettava siten, että ne massoittelevat, väriyksen ja*

Hyvinvointi- ja sivistyspalvelut | Museotoimi

PL 239, 53101 Lappeenranta | Kristiinankatu 9 | puh. 05 6161

museot@lappeenranta.fi | www.lappeenranta.fi

julkisivumateriaalien sekä julkisivujen jäsentelyn osalta noudattavat alueella olevien rakennusten ominaispiirteitä. Piha-alueiden, istutusten ja rakennelmien tulee olla alueen ominaispiirteisiin soveltuvia.”

Poistuvassa kaavassa kyseiset tontit on osoitettu merkinnällä **AO**.

Museo katsoo, että AO/s-3-merkintä on riittävä rakennetun ympäristön arvojen säilymisen turvaamiseksi. Alueen ominaispiirteet käyvät selkeästi ilmi kaavaselostuksesta.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Muinaisjäännösrekisterin mukaan suunnittelualueelta ei tunneta kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita. Näitä ei myöskään ole havaittavissa aluetta kuvaavassa laserkeilausaineistossa.

Museolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosluonnoksesta.

ETELÄ-KARJALAN MUSEO

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet sähköisesti arkeologi Esa Hertell, amanuenssi Noora Gherghel ja museotoimenjohtaja Päivi Partanen.

Tiedoksi:

Museovirasto / Itä- ja Pohjois-Suomi

Kaakkois-Suomen ELY-keskus / Pertti Perttola, Tuija Mustonen

Allekirjoitukset:

Allekirjoitus: Vahvistan tämän asiakirjan sisällön oikeelliseksi

Nimi: **Hertell Esa**
ULAPPA\hertelej

2021-04-06 13:15:38 (UTC+03:00)

Sähköisesti allekirjoitettu

Allekirjoitus: Vahvistan tämän asiakirjan sisällön oikeelliseksi

Nimi: **Gherghel Noora**
ULAPPA\virtannn

2021-04-06 13:16:29 (UTC+03:00)

Sähköisesti allekirjoitettu

Allekirjoitus: Vahvistan tämän asiakirjan sisällön oikeelliseksi

Nimi: **Partanen Päivi Museo**
ULAPPA\partanpm

2021-04-06 14:24:12 (UTC+03:00)

Sähköisesti allekirjoitettu

MH2119/2021/05.01.01
19.3.2021

Metsähallitus/Laatumaa
PL 1058
70101 KUOPIO

Lausunto

Lappeenrannan kaupunki
Kirjaamo
PL 11
53101 Lappeenranta

Viite: Lausuntopyyntö 12.3.2021

Asia: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos

Metsähallitus on tutustunut kaavan ja tonttijaon muutosluonnokseen.
Metsähallituksella ei lausuttavaa luonnoksesta.

Kuopiossa 19 päivänä maaliskuuta 2021

Metsähallituksen puolesta



Jarkko Mähönen, kaavoitusinsinööri
Metsähallitus Kiinteistökehitys
PL 1058, 70101 KUOPIO
jarkko.mahonen@metsa.fi, Puh. 040 5406266





09.04.2021

BR5925
2016/10.02/2021

Lappeenrannan kaupunki
Elinvoima ja kaupunkikehitys/ Kaupunkisuunnittelu

PL 38
55101 LAPPEENRANTA
SUOMI

Lappeenrannan kaupungin lausuntopyyntö **LPR/752/10.02.03.00/2020**

PILOTINKADUN ASEMAKAAVAN JA TONTTIJAON MUUTOS, LAPPEENRANTA

Lappeenrannan kaupunki on pyytänyt viitteenä olevalla asiakirjalla Puolustusvoimien lausuntoa Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutoksesta Lappeenrannassa.

Puolustusvoimien hallintoyksiköt ovat tutustuneet asemakaavan ja tonttijaonmuutokseen, eikä Puolustusvoimilla ole lausuttavaa asiaan.

Rakennustöitä tehtäessä tulee huomioida alueella tai sen läheisyydessä mahdollisesti kulkevat Puolustusvoimien kaapelilinjat. Linjojen sijainti tulee selvittää vähintään kymmenen (10) työpäivää ennen rakennustöihin ryhtymistä.

Puolustusvoimien kaapeleiden näytöt tilataan Johtotieto Oy:n sekä Suomen turvallisuusverkkojen asiakaspalveluista.

Yhteystiedot:

Johtotieto Oy:

Seutulantie 3-5 B, 04410 Järvenpää
Puh. 0800 12600
sp. info@johtotieto.fi

STUVE:

sp. asiakaspalvelu.stuve@erillisverkot.fi

Rakennustöistä mahdollisesti aiheutuvien olemassa olevien kaapelireitien siirtojen, kaapeleiden rakentamisaikaisen suojaamisen tai muiden muutosten osalta kustannukset on kohdennettava muutoksen aiheuttajalle.

1LOGR:ssa asiaa hoitaa kiinteistöinsinööri Antti Erämo p. 0299571263 tai sp. antti.eramo@mil.fi

Komentajan sijainen
Everstiluutnantti

Markku Puustinen

Sektorinjohtaja
Majuri

Jussi Kauppila

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

LIITTEET

JAKELU

TIEDOKSI

MAASK

Lähettilä: [asiakaspalvelu.stuve](mailto:asiakaspalvelu.stuve@lappeenranta.fi)
Vastanottaja: [Lind Taina; YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki](#)
Kopio: [asiakaspalvelu.stuve](mailto:asiakaspalvelu.stuve@lappeenranta.fi)
Aihe: VASTAUS: Lausuntopyyntö - Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos / INC49504
Päivämäärä: torstai 18. maaliskuuta 2021 14.57.30

Nro 267/00.01.02/2021/3

Hei,

Viitaten lausuntopyyntöönne 17.3.2021 koskien Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutosta. Suomen Turvallisuusverkko Oy:llä ei ole lausuttavaa tai osallistumistarvetta suunnittelukokonaisuuteen liittyen.

Ystävällisin terveisin

Suomen Turvallisuusverkko Oy, asiakaspalvelu
Suomen Erillisverkot -konserni

Puh. 029 444 0400
www.erillisverkot.fi
<http://erveuutiset.erillisverkot.fi/>

Merkki: 205

Lähettilä: Lind Taina <Taina.Lind@lappeenranta.fi>
Lähetetty: keskiviikko 17. maaliskuuta 2021 13.13
Vastanottaja: Lind Taina
Aihe: Lausuntopyyntö - Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos

Hei

Lappeenrannan kaupunki valmistelee kaavamuutosta Mattilan kaupunginosassa. Kaavamuutos koskee seitsemää pientalotonttia nykyisen Koppelontien (tulevan Pilotinkadun) ja Mattilantien varrella sekä katu- ja puistoalueita. Kaavamuutoksen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Pyydän huomioimaan oheisen lausuntopyyntöni.

Linkki kaava-aineistoon: <https://www.lappeenranta.fi/fi/Palvelut/Rakentaminen-ja-maankaytto/Kaavoitus/Vireilla-olevat-kaavat/Valtatie-6-etelapuolen-alue/Pilotinkadun-asebakaavan-muutos>

Ystävällisin terveisin

Taina Lind

sihteeri
Konsernihallinto/assistenttitiimi

Tämä viesti on osoitettu ainoastaan sen tarkoitetulle vastaanottajalle ja se saattaa sisältää salassa pidettävää tietoa. Jos et ole viestissä tarkoitettu vastaanottaja, tuhoa viesti ja ilmoita asiasta välittömästi viestin lähettäjälle. Viestin sisällön, välitystiedon ja viestin olemassaolon hyväksikäyttäminen ja ilmaiseminen on kielletty laissa (laki sähköisen viestinnän palveluista 136 § 4. mom).

Detta meddelande är avsett endast för den nämnda mottagaren och kan innehålla sekretessbelagd information. Ifall du inte är den avsedda mottagaren, vänligen förstör meddelandet och informera avsändaren omedelbart. Det är i lag (136 § 4 mom. i lag om tjänster inom elektronisk kommunikation) förbjudet att utnyttja eller röja meddelandets innehåll och förmedlingsuppgifter eller uppgifterna om meddelandets existens.

This e-mail message is intended only for the person(s) named in the message header and may contain privileged information. If you are not the intended recipient of this message, please delete the message and notify the sender immediately. It is forbidden by law (Information Society Code, Section 136 4 Subsection) to disclose the content or traffic data of the message or the knowledge of its existence, or to make use of them.



19.3.2021

LPR/752/10.02.03.00/2020

Lappeenrannan kaupunki
Elinvoima ja kaupunkikehitys/kaupunkisuunnittelu

Viite: Lausuntopyyntö 12.3.2021

**LAUSUNTO ASEMAMAAKAAVAN JA TONTTIJAON MUUTOS: Pilotinkatu,
MATTILA (16), kortteli 9, kortteli 10 tontti 1, kortteli 11 tontit 1 ja 2, kortteli 12 tontti 1,
kortteli 83, katualuetta ja puistoaluetta**

Lappeenrannan kaupunki valmistelee asemakaavan muutosta Mattilan kaupunginosaan. Kaavamuutoksen tavoitteena on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen tarpeet ja päivitetään asemakaava kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä tarpeita.

Asemakaavamuutos koskee Mattilan kaupunginosassa seitsemää omakotitalotonttia, Koppelontietä ja osia muista katualueista sekä puistoaluetta. Suunnittelualan etäisyys Lappeenrannan keskustasta on noin kaksi kilometriä. Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 3,4 ha.

Meluselvityksen mukaan nykytilanteessa päiväaikana melutaso asuintonteilla jää selvästi alle ohjearvon 55 dB ja yöaikana selvästi alle ohjearvon 50 dB. Ennusteen mukaan päiväajan ohjearvon 55 dB vyöhyke ulottuu enimmillään tonttien kadunpuolen reunalle. Suurin osa tonttien alasta alittaa ohjearvon. Selvityksen mukaan ohjearvo 50 dB alittuu asuintonteilla, suurelta osin myös uusien alueiden 45 dB. Tulosten perusteella ei ole tarvetta meluntorjunnalle, mutta suunnitteluperusteiden muuttuessa meluselvitystä päivitetään harkinnan mukaan.

Lausunto:

Lappeenrannan seudun ympäristötoimen ympäristöterveydenhuollon palveluysikkö Lappeenrannan kaupungin terveydensuojeluviranomaisena on tarkastanut osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä asemakaavan muutosluonnoksen ja toteaa seuraavaa:

Kaavaluonnoksen yleisissä määräyksissä on maininta maaperän radonista ja sen huomioimisesta. Säteilylaissa on säädökset myös työpaikkojen ja muiden oleskelutilojen radonpitoisuuden mittaamisesta. Siksi kaavamääräyksen tekstiä olisi syytä muuttaa niin, että radonkaasun

Lappeenrannan seudun ympäristötoimi

PL 302, 53101 Lappeenranta | Pohjolankatu 14 | puh. (05) 6161 | faksi (05) 4530 146

ymparistotoimi.kirjaamo@lappeenranta.fi | www.lappeenranta.fi

purkautuminen on huomioitava myös työpaikkojen sisäilmassa. Esitys kaavamääräyksen tekstiksi: Kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa. Asuntojen ja muiden oleskelutilojen sekä työpaikkojen sisäilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjearvoja.

Päivi Roine
terveysvalvonnan johtaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu digitaalisesti, allekirjoituksen voit tarkistaa Lappeenrannan seudun ympäristötoimen kirjaamosta.



17.3.2021

LPR/752/10.02.03.00/2020

Lappeenrannan kaupunki
Elinvoima ja kaupunkikehitys/kaupunkisuunnittelu

Viite: Lausuntopyyntö 12.3.2021

LAUSUNTO PILOTINKADUN ASEMAMAAKAVAN JA TONTTIJAON MUUTOS: nykyisen Koppelontien ja Mattilantie alueelle Mattilan KAUPUNGINOSA (16)

Lappeenrannan kaupunki valmistelee asemakaavan muutosta Mattilan kaupunginosaan. Kaavamuutos koskee seitsemää pientalotonttia nykyisen Koppelontien (tulevan Pilotinkadun) ja Mattilantien varrella sekä katu- ja puistoalueita. Kaavamuutoksen tarkoituksena on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen tarpeet ja päivitetään asemakaava kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä tarpeita.

Kaavamuutosalue sijaitsee Mattilan kaupunginosassa noin 2,5 kilometrin päässä Lappeenrannan keskustasta lounaaseen. Suunnittelualue sijoittuu valtatie 6:n eteläpuolelle ja Vaalimaantien länsipuolelle. Kaavamuutos koskee katualueita, puistoalueita ja seitsemää omakotitalotonttia. Asemakaavamuutosalueen pinta-ala on 3,4 ha. Kaavamuutoksen yhteydessä muodostuu yksi uusi tontti. Muutoin alue on rakentunut.

Kaavamuutosalueella ei ole havaittu liito-oravia tai merkkejä liito-oravista luontoselvityksissä Pöyry Finland Oy 2018 ja AFRY 2020. Lähin asemakaavan luontoselvityksessä todettu liito-oravan elinpiiri sijaitsee noin 400 metrin päässä lounaassa. Linnuista alueella havaittiin vuonna 2017 lehtimetsien lajeja kuten sirittäjä sekä ja punakylki- ja räkättirastaita. (AFRY 2020)

Selvitysalueella sijaitsevalta pihalta on kirjattu vuosina 2007–2009 valorysäpydyksistä havainnot ahokätkökääriäisestä ja jaloruskoyökkösestä (SYKE 2019). Ahokätkökääriäinen on arvioitu uhanalaisuusarvioinnissa erittäin uhanalaiseksi (EN) lajiksi, mutta jaloruskoyökkönen arvioitiin viimeisimmässä arvioinnissa elinvoimaiseksi (Hyvärinen ym. 2019). Ahokätkökääriäisen elinympäristöä ovat niityt ja kedot, eikä niitä esiinny selvitysalueella tai lähiympäristössä. Todennäköisesti perhosen elinympäristöt ovatkin muualla Lappeenrannassa, esimerkiksi hyvinä paahdeympäristöinä tunnetulla lentokentän alueella. (AFRY 2020)

Selvitysalue sijaitsee kahden pohjavesialueen rajalla (SYKE 2020). Mattilantien ja Koppelontien risteuksen pohjoispuoli sijaitsee vedenhankintaa varten tärkeäksi luokitellulla I-luokan pohjavesialueella Huhtiniemi A (0540501A). Risteuksen eteläpuolen Matinpuiisto ja Metsopuisto sijaitsevat III luokan pohjavesialueeksi luokitellulla Lappeenrannan keskusta–Lauritsala - pohjavesialueella (tunnus 0540510).

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa on parhaillaan käynnissä pohjavesialueiden tarkistaminen ja uudelleen luokittelu. Työ perustuu 1.2.2015 voimaan tulleeseen lakimuutokseen (1263/2014), jolla vesien ja merenhoidon järjestämisestä annettuun lakiin (vesienhoitolaki, 1299/2004) lisättiin uusi pohjavesialueita koskeva 2a luku. Lakimuutoksen myötä kaikki III-luokan pohjavesialueet tulee tutkia ja tutkimustietojen perusteella III-luokan pohjavesialueet joko nostetaan luokituksessa 1- tai 2-luokkaan tai poistetaan kokonaan luokituksesta. Tutkimusten perusteella pohjavesialueen luokitukseen ja rajaukseen voi tulla muutoksia.

Tehtyjen melulaskentatulosten perusteella ei ole tarvetta meluntorjunnalle.

Lausunto:

Lappeenrannan ympäristönsuojeluviranomainen on tarkastanut asemakaavaluonnoksen sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja toteaa ettei asemakaavaluonnoksesta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ole huomautettavaa.

Meluselvitys on asiallinen ja riittävä ja Luontoselvitykset ovat riittävän laajoja. Hulevesien käsittelyä ja pohjavesialueen huomiointia ei ole tarpeen ohjata kaavassa esitettyä tarkemmin.

Sara Piutunen
ympäristönsuojelupäällikkö

Tämä asiakirja on allekirjoitettu digitaalisesti, allekirjoituksen voit tarkistaa Lappeenrannan seudun ympäristötoimen kirjaamosta.



Lausunto

26.3.2021

Dnro

LPR/752/10.02.03.00/2020

Kaupunkisuunnittelu

Lausuntopyyntö 12.3.2021

Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos

Lappeenrannan kaupungin elinvoiman ja kaupunkikehityksen toimialan kadut ja ympäristö -vastuualueella ei ole huomautettavaa otsikon mukaiseen asemakaavan ja tonttijaon muutosluonnokseen liittyen.

Olli Hirvonen
Kaupungininsinööri

Tämä asiakirja on allekirjoitettu digitaalisesti, allekirjoituksen voit tarkistaa Lappeenrannan kaupungin kirjaamosta.



Päiväys
17.3.2021

Lappeenrannan kaupunki
Elinvoiman ja kaupunkikehityksen toimiala
Kirjaamo
PL 11
53101 Lappeenranta

LPR/752/10.02.03.00/2020
Lausuntopyyntö 12.3.2021

LPR/752/10.02.03.00/2020 Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos 16 Mattilan kaupunginosassa

Asemakaavamuutoksen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6 rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella.

Asemakaava-alue on suurimmaksi osaksi yksityisten tontinomistajien omistuksessa. Kaupunki omistaa alueen katu- ja viheralueet sekä yhden rakennetun omakotitontin, joka on vuokralla.

Asemakaavamuutoksella kolmesta omakotitontista on osoitettu alueita Koppelontien katualueeseen. Maaomaisuuden hallinta neuvottelee näiden tonttien omistajien kanssa katualueen ostamisesta tai lunastamisesta kasvillisuuksineen kaupungille. Asemakaavamuutoksella kaupungin Mattilantien varressa omistaman tontin pinta-alaa on lisätty. Maaomaisuuden hallinta tarkistaa tontin vuokralaisen maanvuokrasopimusta vastaamaan muuttunutta asemakaavatilannetta.

Lappeenrannassa 17.3.2021

Riitta Ruutiainen
kaupungingeodeetti

Tämä asiakirja on allekirjoitettu digitaalisesti, allekirjoituksen voit tarkistaa Lappeenrannan kaupungin kirjaamosta.



Päiväys

Dnro

LPR/752/10.02.03.00/2020

Lappeenrannan kaupunki
Elinvoiman ja kaupunkikehityksen toimiala,
kirjaamo / kaupunkisuunnittelu

Lausuntopyyntö 12.3.2021

Pilotinkadun asemakaavan muutos

Lappeenrannan kaupunki valmistelee kaavamuutosta Mattilan kaupunginosassa. Kaavamuutos koskee seitsemää pientalotonttia nykyisen Koppelontien (tulevan Pilotinkadun) ja Mattilantien varrella sekä katu- ja puistoalueita.

Kaavamuutoksen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen tarpeet ja päivitetään asemakaava kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä tarpeita.

Rakennusvalvonta ilmoittaa, että vireillä olevasta Pilotinkadun asemakaavan muutosluonnoksesta rakennusvalvonnalla on seuraavaa huomautettavaa:

- Istutettavien tontin osien rajauksia tulisi tarkentaa siten, että olemassa olevan rakennuskannan tonttien käyttö ei olisi asemakaavan vastaista (autopaikat ja tonttien sisäänajot)

Lappeenrannassa 6.4.2021

Päivi Salminen
rakennustarkastaja

Lappeenrannan kaupungin vammaisneuvosto toteaa Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutoksesta seuraavaa:

Kaavamuutoksen tarve on syntynyt 6-tien rinnakkaistien tarpeesta, joka vaatii katualueen päivitystä.

Luonnoksessa on otettu huomioon tyypillinen rakennetun alueen henki. Uuden tontin koko on samaa linjaa noudattava.

Alueelle tulisi jättää edelleen ns. kaupunki metsää, kuten "vihreän kaupungin maine edellyttää.

Lisäksi kaavoituksessa tulee jatkossakin ottaa huomioon yhä paremmin toimintarajoitteisten tarpeet, samoin jatkossa erilaisten pandemioiden aiheuttamat riskitekijät mm. terveydenhuollolle.

Se merkitsee kaavoituksen muuttamista väljemmäksi, kuin nykyinen koko maassa on muotina rakentaa tiiviimpiä yhdyskuntia.

Terveisin

Jaana Kauppinen

Jaana Kauppinen
puheenjohtaja

Lappeenrannan kaupungin vammaisneuvosto 2017-2021

8.4.2021,

Lappeenrannan kaupungin asukas- ja alueneuvosto toteaa Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutoksesta seuraavaa:

Neuvosto toteaa, että rinnakkaistiesuunnitelma vaikuttaa hyvältä, sen avulla voidaan ohjata hidasta liikennettä pois valtatieltä.

Muutos vaikuttaa myös positiivisesti kevyen liikenteen käyttöön alueella.

Neuvosto kiinnittää kuitenkin huomiota Mattilassa tien ohjaamisesta puistoalueen keskeltä turvallisuusriskinä. Vaarana on myös läpiajoliikenteen kasvaminen asuinalueella.

Terveisin

Jouni Kemppi

Jouni Kemppi
puheenjohtaja, Lappeenrannan kaupungin asukas- ja
alueneuvosto 2017-2021

7.4.2021,

Vanhusneuvoston lausunto: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos

Valtatien 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi rinnakkaistiejärjestelyineen välillä Selkäharju-Mansikkala, Lappeenranta ja Imatra

Hyvää:

Rinnakkaistiesuunnitelma on erinomainen tuolle välille, näin saadaan hidas liikenne pois valtatieltä, jossa on suuri onnettomuuksien vaara kun 100km/h nopeusalueella menee ajoneuvoja, joiden nopeus on alle 50km/h.

Rinnakkaistie parantaa kevyen liikenteen käytön paremmalla mahdollistamisella tuolla välillä, nykyisin kun on saatavilla ja käytössä erilaisia sähköavusteisia kulkuvälineitä, toki myös perinteiset polkupyörät, mopoautot ja mopomönkijät saa näin oman tiensä.

Huonoa:

Mattilan kohdalla tien vieminen puistoalueen keskeltä ei vaikuta kovin onnistuneelta ratkaisulta. Tien vieminen puiston keskeltä saattaa olla turvallisuusriski, kun tietä ylitetään kulkiessa puistosta toiseen.

Myös läpiajoliikenne tulee kasvamaan omakotialueella, jossa on totuttu paljon rauhallisempaan liikenteeseen, joten liikenteen kasvu ja ehkäpä myös läpiajoliikenteen nopeudet saattavat tuoda merkittävän vaaramomentin asukkaille ja etenkin lapsille ja vanhuksille.

Alueelle todetaan parannettavan etenkin kevyen liikenteen olosuhteita, tämä tukee hienosti kaupungin liikennestrategiaa mahdollistamalla turvallisen kulkureitin hitaille ajoneuvoille sekä kevyelle liikenteelle.

Mielestämme pitäisi katsoa toinen tielinjaus, kuin mitä nyt Mattilan kohdalla mietitään, alueelle tulee siirtymään huomattavasti enemmän liikennettä kuin nyt ja on ennustettavissa, että myös raskasta liikennettä teollisuusalueelta siirtyy kulkemaan uuden tien kautta.

Esitämme Mattilan asuinalueen tielinjauksen muuttamista niin, että se ei pilko puistoaluetta, eikä kulje keskellä asutusta. Alueen turvallisesti saattaminen kasvavan liikenteen vuoksi on hyvin epätodennäköistä

Lähettilä: [REDACTED]
Lähetetty: tiistai 3. syyskuuta 2019 22.59
Vastaanottaja: Veijovuori Matti; Pimiä Maarit
Aihe: Koppelontie- Pilotinkatu muutos

Moikka,

ohessa asukastilaisuudessa esiteltyyn kaava-asiaan alustavia kommentteja. (pahoitteluni, että jäi viime tinka)

ps. tulen mielelläni keskustelemaan näkemyksistäni

[REDACTED]

YLEISTÄ:

- Saatujen tietojen perusteella kyseinen reitti ei saa tukeani. Mielestäni haitat ovat tämän hetkisen tiedon mukaan suuremmat, kuin siitä saatavat hyödyt.. (etenkin jos myöhemmin viestissä esitetyille epäkohdille ei ratkaisuja löydetä.

HYVÄÄ:

+ Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Kuitenkin mikäli ajoneuvoliikenne lisääntyy, menettää tämä luonnollisesti merkitystään turvallisuuden parantajana.

HUONOA:

- Vaalimaantieltä "oikaisevan" liikenteen ajattaminen 50- luvulla tehdyn asuinalueen lävitse. (Tilaisuudessa kerrottiin, että kasvu n. 200 ajoneuvoa/ vuorokausi. ja 10- traktoria.)

- Oma ja naapuriston näkemys on, että oikaisuliikennettä alkaa tapahtumaan entisestä enemmän kyseistä reittiä pitkin. (ongelma tuotiin tilaisuudessa esille)

- Kaistaleveyttä kasvatettu ja oikaisureittiä suoristettu. Ohjaa oikaisemaan tätä reittiä pitkin väistämättä. (ongelma tuotiin tilaisuudessa esille)

- Nopeuksien kasvaminen, mikäli niitä ei ajojärjestelyillä tehokkaasti alenneta. (ongelma jo nyt alueella yleisesti tiedossa ja tuotiin esille esittelytilaisuudessa. Lisäksi on asiasta aiemmin myös ilmoitettu Lpr- kaupungille)

- Nykyisessä tilanteessa on havaittu, että tasa-arvoisten risteyskierrojen ja aluenupeuskierrojen vaikutus alentaa nopeutta ei ole riittävä. (ongelma tuotiin esille myös esittelytilaisuudessa)

- Tonteista joudutaan suunnitelmien mukaan lunastamaan asukkailta maapohjaa. Maapohjan lunastukselta vältyttäisiin osin, kun tie pidettäisiin nykyisessä leveydessään, jalkakäytävän leveyttä asuinaluekierrojen kohdalla leikattaisiin ~100m matkalla 2,5m ja reuna-alueista tingittäisiin hieman. (asia tuotiin esille myös esittelytilaisuudessa)

SELVITETTÄVÄ:

- Miten tärinä vaikuttaa tien vieressä sijaitseviin rakennuksiin ja niissä asumiseen? Rakennuksia ei ole perustettu esim. sepielirakenteiden päälle, koska kyseessä 50- luvun asuinalue. Etenkin raskaanliikenteen aiheuttamat tärinävaikutukset on jo nykyisillä liikennemäärillä tunnistettavissa.

- Miten meluhaitan syntyminen estetään oleville asuinrakennuksille. Rakennuksia ei ole alun perin suunniteltu liikennemelulle, koska kyseessä 50- luvun asuinalue. Liikennemelu on jo nykyisellään haitatekijä asumiselle, miten jos liikennemelu lisääntyy?

- Kuorma-autoliikenne tulee varmasti nousemaan kyseisellä reitillä. Miten tämä estetään?

- Miten ajoneuvojen nopeudet saadaan laskemaan alueella, etenkin jos teitä suoritetaan? Infotaulut yms. nopeusnäytöt eivät siihen auta. Ratkaisuksi tarvitaan mekaanisia hidastusrakenteita, joilla voidaan samalla vähentää läpiajamisen houkuttelevuutta. Rakenteita tulee sijoittaa riittävästi kyseiselle katuosuudelle.
- Vaikutus kiinteistöiden arvoon?
- Olevat aita- ja piharakenteet, miten huomioidaan?
- Tonteista joudutaan suunnitelmien mukaan lunastamaan asukkailta maapohjaa. Maapohjan lunastukselta vältyttäisiin, kun tie pidettäisiin nykyisessä leveydessään, jalkakäytävän leveyttä asuinaluekorttelien kohdalla leikattaisiin ~100m matkalla 2,5m ja reuna-alueista tingittäisiin hieman. Ehdotan kyseisen asian pohtimista ja korjaamista suunnitelmiin ko. 100m matkalla.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Lähetetty: keskiviikko 7. huhtikuuta 2021 9.58

Vastaanottaja: Veijovuori Matti <matti.veijovuori@lappeenranta.fi>; Ihalainen Sivi <sivi.ihalainen@lappeenranta.fi>

Aihe: Pilotinkatu- koppelontie

Moikka,

onko sinulla laittaa ajatusta katusuunnitelmasta, josta keskusteltiin siinä kuulemistilaisuudessa? Lähinnä huolettaa se ajoneuvojen nopeus asutuksen keskellä. Naapuruston kanssa olemme tuosta keskustelleet ja huoli on asukkaiden keskuudessa yleinen, eli että ”hitaan nopeuden alue” ei mahdollisesti tule toteutumaan ja aiheuttaa asumishaittoja ja vaaratilanteita tulevaisuudessa.. Maarit keskustelutilaisuudessa esille, että tuon voisi kaavaankin merkitä mahdollisesti (kuten myös rakennuksille esitettäviä vaatimuksia)→ näin varmistuttaisiin että tuossa päästään kaikkia miellyttävään lopputulokseen ainakin tuolta osin..

+ miten ne liikennemäärien laskentamuistiot viime vuodelta, saatteko ne laitettua?



From: [REDACTED]
Sent: Fri, 9 Apr 2021 14:12:06 +0000
To: YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki
Subject: PILOTINKATU- KOPPELONTIE- KAAVAMUUTOS

Terve,

Huomioitavaa uudessa kaavaesityksessä on muutama asia.

Hyvää:

- kevyenliikenteen väylä plussaa.

Huomioita kaavaesitystä koskien:

- liikennenopeuksien luotettavaan alentamiseen ei ole otettu kantaa, mielestäni tuo tulee saattaa kaavateksteihin asti. Kyseisen asian vieminen kaavaan on mahdollista, tämä todettiin myös kuulemistilaisuudessa. (Rasterointi vain talojen väliselle katuosuudelle+ hitaan ajonopeuden alue seliteteksteihin tarvittaessa)
- Kaistaleveyksiä asutuksen kohdalla voisi hivenen kaventaa (vaikutus että korostaisi hitaalla alueella olemista). Kyseisellä alueella pitäisi lähtökohtaisesti ajaa alhaista ajonopeutta asutuksen keskellä, esitys että kavennetaan yhteensä 20..30cm.-> lunastustarpeesta suoraan tuo määrä pois.
- huomioitavaa on, että nykyisellään alueella on 40 nopeusrajoitus ja siitä ei välitetä lainkaan→ Melun, tärinän, turvallisuuden ja asumisviihtyvyyden vuoksi nopeus tulee rajoittaa tuossa asutuksen alueella 30km/h luotettavin menetelmin. Etenkin, kun alueen rakennukset on rakennettu 1940- ja 1950 luvuilla, joten tuolloin ei ole perustus/ runkorakenteissa huomioitu, esim. sepelikerroksia käyttäen tärinävaimennusta.
- Mielestäni tuossa tulee huomioida tasapuolinen kohtelu eri asuinalueiden kesken, etenkin Rakuunamäellä on saatu nopeudet hyvin haltuun liikennejärjestelyillä+ varmasti monessa muussa paikkaa myös. Toivon vahvasti, että myös tässä projektissa tähän pystytään😊
- Tärinälausunnossa on todettu *"Tie rakennetaan uudestaan leveämpänä ja lisäksi eteläpuolelle lisätään kevyenliikenteen väylä ja muita parannuksia. Katualueita levennetään lunastamalla siihen rajoittuvilta tonteilta tonttialuetta. Koppelontie 1- 6:n rakennukset, jotka ovat lähinnä Pilotinkatua, on rakennettu 1940- ja 1950 luvuilla. Alueen nopeusrajoitus tulee olemaan 40 km/h."* Sama nopeus toistuu myös meluselvityksessä. Hivenen ristiriitainen näkemys, koska katusuunnitelmaa vasta luonnostellaan ja asukkaille on ilmoitettu, että kyseistä asiaa ei ole vielä päätetty. Asukastilaisuuksissa on asukkaiden puolelta toistuvasti tuotu asiaa esille ja vaadittu huomioimaan alhaisempi ajonopeus (30km/h) asutuksen kohdalla+ hidasteet. → Kyseisen nopeuden alentaminen vähentää rakennuksiin kohdistuvaa tärinä- ja meluhaittaa,

etenkin kun hankkeen toteutuksen jälkeen alueen lävitse tulee menemään enemmän ajoneuvoja lävitse.

- Tärinälausunnossa on todettu *"Pilotinkadun ja Mattilantien risteysalue tehdään korotettuna, jossa korotus on seitsemän senttimetriä. Korotus tehdään 1,3 metriä tai 1,5 metriä pitkällä luiskilla. Korotuksen aiheuttama tärinä on arvioitu tässä lausunnossa."* vastaava rakenne tulee saattaa myös ylämäen puolelle kadun ylityspaikalle.. Muuten ensimmäinen paikka, jossa jarrutetaan on asutuksen keskellä ennen risteysalueen hidastetta. Tuo korotus mielellään mahdollisimman suurena, jotta siihen oikeasti pitää hidastaa, mutta joukkoliikenteen vaatimukset kuitenkin täyttyvät.
- Pohdintaa→ voisiko tuon suoran alueen asuinrakennuksien tehdä siten, että siihen tulee koko matkalle korotus ja se on tehty vaikka erivärisellä asfalttiseoksella? Korotettu alue rajattaisiin selvästi 30km/h- alueeksi. Kohdalla myös kaistaleveyttä hivenen kavennetaan yhteensä 20..30cm. Alueen molempiin päihin hidastustarkoitukseen soveltuva luiskaus 1,5-1,3m ja 7cm metriä, johon hiljennetään, mutta joukkoliikenne pääsee ongelmitta kuitenkin siitä kulkemaan. Rakennekerrokset ja kaivojen sijoittelut siten, että kansistoista ei aiheuta tärinää ja täytöt varmuudella tärinää vaimentavilla materiaaleilla (murske/ sepeli) ja kerrospaksuudet riittävän paksuiksi, etenkin tuolla asutetun alueen kohdalla). Viimeisin asfalttipinta tehdään "hiljaisella asfaltilla" ja sen värisävy muutetaan muusta asfaltista. Tällä ratkaisulla saataisiin tuo hitaan ajonopeuden alue asuinrakennuksien kohdalla selvästi osoitettua ja melu, sekä tärinä haitat+ turvallisuus kohtuulliselle tasolle. Tuon lisäksi alueelle tulevaa liikennettä hidastettaisiin lentokentän puolelta tultaessa kavennettua kaistaa tai sellaista rakennetta käyttäen, että hivenen ajoneuvo joutuu siinä kurvailemaan (shikaani).
- Miten maanomistajille korvataan menetetyt maa-alueet ja muutoksen mukanaan tuomat haitat (melun & tärinän lisääntyminen). Alueen rakennukset on rakennettu 1940- ja 1950 luvuilla, joten tuolloin ei ole perustusrakenteissa huomioitu, esim. sepelikerroksia käyttäen tärinävaimennusta. Kyseisen aikakauden seinä, ikkuna/ ovi ja vesikattorakenne eivät myöskään estä melun tunkeutumista asuinrakennuksen sisälle uudisrakennuksien tavoin-> veikkaus että nuo asetuksen vaatimukset eivät sisäpuolisille äänitasoille täyty. Piha-alueella joudutaan lisäksi aitoja siirtämään muutostöiden yhteydessä ja pihan pinnoiterakenteet leikkaantuvat osin. Näiden asioiden korvauksista olisi mielellään keskustellut samassa yhteydessä kaavavalmistelun kanssa. Nyt tulee sellainen kuva, että kaava saa lainvoiman ja sen jälkeen lunastetaan ehdot sanellen. → Ei mielestäni hyvä toimintamalli, vaan näistä pitää sopia neuvottelemalla, jotta päästään kaikkia tyydyttävään lopputulokseen.
- Liikennemäärien kasvu on ennusteeseen pohjautuva. Miten varmistetaan todellinen liikennemäärien kasvu+ sen mukanaan tuovat haitat (melu&tärinä). Olisiko joku seurantamittaus suunnitelma hyvä olla? Näin varmistettaisiin selvitysten paikansäilyvyyttä+ asumisviihtyvyyden säilyvyyttä.

- Konsultti on melulaskennassa soveltanut yöajan ohjearvoksi 50 dB, vaikka asuinalue on vanhaa hankkeen luonne on kuitenkin alueen tiekantaa oleellisesti muuttava, joten yöllisenä ohjearvona tulisi käyttää tiukempaa ohjearvoa 45db, joka toki alittuu osassa tonttialueita. Katurakenteisiin panostamalla ja hiljaisempaa ajonopeutta käyttämällä voitaisiin päästä tyydyttävään ratkaisuun rakennuksen ulkopuolisten osien suhteen kuitenkin. Lisäksi päiväaikaista melua saataisiin myös vähennettyä, koska se tehtyjen simulointien mukaan se selvästi kasvaa nykyistä tilannetta suuremmaksi.
- Melulaskennassa ei ole otettu kantaa rakennuksen sisäpuoliseen melutasoon, asetuksessa VNp 993/92 ei rakennuksen sisäpuolelle huojennuksia anneta vaikka kyseessä vanhat rakennukset. Hankkeen myötä myös kyseiset olosuhteet muuttuvat oleellisesti heikompaan suuntaan liikennemäärien kasvun myötä. Kyseinen meluasiala konkretisoituu etenkin, koska rakennuksen on sijoitettu tontin tien puoleiselle osalle ja makuutilat ovat tien vieressä. Koska taloni on 1950 luvulla rakennettu, kuuluu liikenteen äänet sisälle taloon tälläkin hetkellä. (tien aikaisempi muutos on jo lisännyt ajoneuvoja alueella ennestään). Miten tämä asia saadaan kuntoon luotettavasti? Katurakenteisiin panostamalla ja hiljaisempaa ajonopeutta käyttämällä tätä saadaan parannettua varmasti mutta riittääkö se? Pitääkö tätä tässä vaiheessa selvittää melukonsultilta? Vai neuvotellaanko näistä rakenteellisista parannuksista, joita hankkeen myötä joudutaan tekemään samassa yhteydessä, kun tontin lunastusta katsotaan?
- Ympäristötoimen lausuntoa ei ilmeisesti ole kysytty. Etenkin tuohon meluselvitykseen se voisi olla hyvä pyytää?

t: 

ELINVOIMA JA KAUPUNKIKEHITYKSEN TOIMIALA
Kaupunkisuunnittelu

Mielipide

Pilotin katu

asemakaavan muutos

Mielipiteen sisältö:

- pilataan hyvä puistoalue vaikka ^(tien) asian voisi tehdä jo aiempien teiden kautta.
- lisää valtavasti liikennettä tulevaisuudessa sillä suunnitelmien mukaan yhdistetään käytännössä kaikki hitas liikenne Mikkolien, Kouvolan ja Imatran suunta.
- lisää melua.
- tänä vaurioittaa taloja.
- lisää turvattomuutta. Koululaiset menevät tien läpi koulun kuusela, Mäntylä ja Mattila alueelta.
- kallis veronmaksajan kunnalta suhteessa hyötyyn.

La [redacted] 01 9

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Lähettilä: [REDACTED]
Vastaanottaja: [YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki](#)
Aihe: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaeon muutos
Päivämäärä: sunnuntai 21. maaliskuuta 2021 14.57.27

Hei,

Vastustan Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaeon muutosta Dnro LPR/752/10.0203.00

Vastustan myös vakaasti 23.3.2021 klo 16.30-17.30 järjestettävää etätilaisuutta.

Kyseinen tilaisuus järjestetään tarkoitushakuisesti korona aikaan jolloin ihmisille ei anneta mahdollisuutta osallistua. Kaikilla kuntalaisilla ei ole varaa kokoukseen tarvittaviin laitteistoihin. Kokous vaatii Microsoft käyttöjärjestelmän (mahdollista ladata myös toimimaton Linux järjestelmään epäsoveltuva TEAMS versio). Vaatii myös kuulokkeet, mikrofonin ja kameran. Tässä taloustilanteessa ei siihen ole kaikilla varaa. Ei edes tietokoneen ostoon ja käytön oppimiseen ole varaa tällä verotusasteella.

Kokous tulee järjestää korona ajan jälkeen jolloin kaikki voivat siihen osallistua. Tämän maan kuuluisi olla demokraattinen kaikille kansalaisille.

Terveisin,

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: [REDACTED]
To: YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki [REDACTED] MRL
[REDACTED]
62§ ja MRA 30 §
Importance: Normal

06.04.2021

Valitus koskien suunnitelmaa DNRO/752/10.02.03.00/2020

Valitus koskien MRL 62§ ja MRA 30 §, Naapurien kuuleminen. Lähetetty 12.03.2021

Vastustan jyrkästi tehtyjä suunnitelmia Pilotinkadun ja Vaalimaantien yhdistämiseksi.
Vastustan jyrkästi alueella tehtäviä muutoksia.

Ekologisesti haitta vaikutukset:

Lappeenrannan puistot ja viheralueet ovat vuosien saatossa kadonneet ja hävinneet. Tämä on taas yksi isku viheralueelle, joka halutaan hävittää vanhasta asuinympäristöstä. Mattilan metsässä on tavattu suuria eläimiä kuten Hirviä, Ilves (useita kertoja 2000 luvulla), Karhu (ainakin yksi havainto 1980 luvulla) sekä Valkohäntäpeura. Valkohäntäpeura on kuvattu tänä keväänä kyseisessä metsässä. Metsä pirstottaisiin suunnitelmassa niin pieneksi, ettei eläimille jäisi enää elintilaa.

Pinta ja pohjavesi tulee pilaantumaan raskaan liikenteen toimesta. Huonosti valmistuneessa suunnitelmassa ei ole tienviemärointiä uudelleen. Katujen viemärointi on alkuperäinen ja käyttöikänsä päässä. On siis päivän selvää, että se tulee hajoamaan lähivuosina. Kuinka käy pohjavesialueen?

Maisemallisesti uusi täysin turha tielinjaus ei sovi mitenkään vanhaan asuinympäristöön. Pilaa vanhat asuinalueet perusteellisesti.

Hyönteisille ja pölyttäjille on tärkeää jättää hoitamaton metsäaluetta. ”Pelasta pöriäinen” ei näköjään ole kaupungin suunnitelmassa.

Taloudelliset haitta vaikutukset

Taloudellisesti suunnitelma on yksinkertaisesti kelvoton. Turha ja kallis.

Tielinjauksen voisi tehdä halutessaan edullisesti yhdistämällä Palokärjentie tai Mattilantie suoraan Vaalimaantielle.

Kustannukset olisivat vain murto-osa nykyisestä suunnitelmasta. Veronmaksajana kysyn paljonko meidän veroeuroja on törsätty tähän hankkeeseen? Näyttää siltä, että tarkoituksellisesti pyritään ylikalliiseen projektiin. Tällaisista projekteista kilpailee vain harva yritys. Tässä asiassa on paljon taustaselvitystä. Kuka hyötyy tämän projektin suunnittelusta ja mahdollisesti myöhemmin toteutuksesta?

Kustannuksiin ei ole ilmeisemmin laskettu viemäroinnin uusimista ja meluaitoja, jotka puuttuvat kokonaan saamistani suunnitelmista.

Lappeenrannan yritykset eivät ainakaan hyödy siitä, että kaupunki ohitetaan nopeasti Kuutostietä pitkin. Suunnitelma on siis yhtäaikaan kallis ja vie veroeuroja, joita tulisi yritysten kautta.

Kallista vain muutaman traktorin takia.

Samalla kun rahaa palaa turhaan investointiin, ei sitä jää enää tarpeeksi tarvittaviin asioihin. Lappeenrannassa on paljon huonokuntoisia ja jopa kelvottomia teitä joita ei ole ollut varaa korjata. Käytettäisiin meiluummin rahat asioihin joita oikeasti tarvitaan.

Liikenteelliset haitta vaikutukset

Uusi tielinjaus ei mitenkään paranna nykyisiä tielinjauksia. Alueesta tulee taas ”rallireitti”. Tällä hetkellä alueen läpi kulkee vähemmän raskasta liikennettä ja lujaa kulkevia henkilöautoja. Tielinjaus toisi varmasti, kuten aina tämänkaltaiset tiejärjestelyt, turhaa ajoa ja liiallisia nopeuksia. Tällä hetkellä poliisin resurssit eivät riitä tienopueksien valvontaan alueella. Alueesta tulisi siten vaarallisempi ja toimimaton.

Samalla suunnitelman koko idea on tehdä Lappeenrannasta meluista kaupunki.

Liikenne melu tulisi nousemaan huomattavasti. Jyrinä on suuri kun traktori kiihdyttää vauhtia talvella ylämäkeen. Kuutostiellä nopeuden kasvu näkyy myös liikennemelun kasvuna. Traktorien ym. suurten koneiden melu olisi arkipäivää ympäri kaupunkia. Samalla ne tukkisivat tahtomattaan kapeita teitä.

Kesämäki, Mattila ja Tykki saisivat pahimmat meluhaitat. Kokonaissuunnitelmassa, josta tämä on vain osanen saisi myös loppuosa kaupunkia turhaa melua.

Alueella toimii nyt NordKalk Oy, joka aiheuttaa tärinää räjäytyksillä taloille. Yhtälöön tulisi myös uusi liikenteen aiheuttama tärinä ja sen aiheuttamat haittavaikutukset rakennuksiin. Tämän hetkinen rakennuskanta alueella on vanha, mutta uudet talot kärsisivät myöskin. Onko suunnitelmissa varattu rahaa talojen kunnostamiseen? Onko suunnitelman tekijöillä ja sen eteenpäin viejillä mahdollisesti jotain taloudellisia kytköksiä alueen hävittämiseksi ja uuden luomiseksi? Asia tulisi tutkia, sillä mitään muuta järkevää selitystä ei näin huonolle suunnitelmalle voi olla. Koko alueen uhraaminen vain siksi, että jotkut voisivat ajaa lujaa Kuutostiellä?

Sosiaaliset haitta vaikutukset:

Melu, tärinä, pakokaasut ovat asioita joita kukaan ei halua omalle asuinalueelleen.

Otan pakokaasut tässä vielä erikseen lisänä. Raskas liikenne kulkee dieselillä, eikä sille ole vielä tullut realistista korvaajaa Suomen oloihin. Suomen traktorit ovat pääsääntöisesti diesel toimisia.

Dieseliiä kuluu enemmän, jos traktorit pakotetaan ajamaan kaupunkiympäristöön sekä ajamaan mäkiä. Samaan aikaan kun muualla maailmassa pyritään saamaan dieselkäyttöiset autot pois asutuksen läheltä toimisi ympäristö kaupunkina markkinoima Lappeenranta toisin. Suunnitelma on häpeällinen merkki tästä ajattelusta. Valtava imago tappio Lappeenrannalle.

Asiaa ei varmasti ole kartoitettu alueen traktorikuskeilta. Olen jutellut usean traktorikuljettajan kanssa ja hekään eivät pidä siitä ajatuksesta, että heidän tulisi ajaa pitkin keskusta-alueita. Suunnitelmaa pidetään järjettömänä.

Mihin ihmiset parkkeeraavat autonsa, jos he haluavat käydä alueen metissä edelleen hiihtämässä, ulkoilemassa, koiran kanssa lenkillä tai Sotavankien hautausmaalla? Nykyinen suunnitelma ei anna tästä mitään kuvaa.

Korona aika on opettanut miten tärkeitä puistot ja viheralueet ovat. Nytkin alueella käy paljon ihmisiä muualta vain käyskentelemään viheralueiden tuntumassa. Alueen metsissä kulkee huomattavasti enemmän ihmisiä kuin alueella asuu.

Kulttuuriset haitta vaikutukset

Uutta tielinjaa suunnitellaan vanhalle asuinalueelle. Alueesta pyritään tekemään meluista läpiliikenne alue.

Lappeenrannan yrittää mainostaa vihreydellä. Euroopan vihrein kaupunki, EGLA 2021 voittaja. Tämä suunnitelma on täysin ristiriidassa tuon asian kanssa. Mikäli suunnitelma toteutuu on syytä markkinoida kaupunkia muilla keinoilla kun ns. vihreillä arvoilla. Koko suunnitelman varsinainen ydin on se, että tämän kaupungin voi ohittaa nopeasti ja suuremmilla saastuttamisella ja melulla.

Lappeenranta tuli aikanaan kuuluisaksi viehättävistä puistoista ja viheralueista. Niitä on tällähetkellä aivan liian vähän.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden haitta toteutuminen:

Mattila ja Kesämäki on pääsääntöisesti rakennettu heti sotien jälkeen. Kaupunginosan taloista moni on veteraanien rakentamia idyllisiä pientaloja. Tämä on tulevaa ja nykyistä kulttuuriympäristöä, jota me nyt jo mainostamme aina ulkomaita myöden. Miksi tuhota se kaunis mitä meillä on? Vaikka vielä alue ei ole suojeltu Valtakunnallisesti merkittävällä kulttuuriympäristönä, niin se tulee sitä olemaan lähivuosina. Eihän Lappeenrannassa ymmärretty Pallon alueen vanhoja puutaloja aikanaa vaan ne hävitettiin pois. Nyt ei ole syytä tehdä samaa Mattila ja Kesämäki alueelle, johon tämä suunnitelma haitallisesti vaikuttaa.



Veijovuori Matti

Lähettäjä:

Lähetetty:

Vastaanottaja:

Aihe:

[REDACTED]
[REDACTED]
Veijovuori Matti; Ihalainen Sivi; Pimiä Maarit
Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos.

24.08.2019 Lappeenranta.

Mielipiteeni suunnitteluun on seuraavanlainen.

En tule hyväksymään rinnakkaistien rakentamista Koppelontien kautta Simolantielle ja syyni ovat nämä.

1. Liikenne lisääntyy aivan liikaa. Nopeudet kasvavat valtavasti tien suoruuden takia. Nytkin rajoitus on 40 km/h, kukaan ei noudata alhaista nopeutta. Koppelontiellä ollut monta läheltä piti - tilannetta. Joudumme autoilla peruuttamaan tielle ja varomaan näitä "kaahareita". Monelta autoilijalta unohtuu myös väistämisvelvollisuus oikealta tulevilta.
 2. Meluhäiriöitä. Yölliset ajot lisääntyvät. Traktorit, kuorma-autot, linja-autot, moottoripyöriä ja mopoja... näitähän riittää jokaiseen vuorokauden aikaan.
 3. Tie vaarallinen lapsiperheille, aikuisille, kotieläimille siltä puolen tietä, kun ei ole pyörätietä. Olette suunnitelleet hidastetta koppelontien ylämäkeen? Mitä linja-autoyhtiö tykkää hidasteesta? Olemme pyytäneet linja-autopysäkin poistoa ylemmäs Koppelontiellä monta kertaa, vastaus oli että ei ole muuta paikkaa, kun linja-auto tarvitsee vauhtia ylämäkeen etenkin talvella tien liukkuuden ja talvikelin takia. Miten nyt on mahdollista laittaa hidaste sinne. Sitten kun talvi tulee, niin hiekkaa ajetaan pilvin pimein siihen mäkeen ja seuraavana päivänä aurat lennättävät kaiken pientareille ja voi sitä keväistä siivoa kuinka tuo katu pölyyää talven hiekoista...nähty jo niin monta kertaa.
 4. Riekontien katkaisu. Miten kuvittelette talvella lumen poiston tieltä? Eihän siinä mahdu aura-auto/traktori edes ympäri kääntymään ja mihin ajatte lumet kun ei ole paikkaa Riekontiellä? Peruuttamalla siellä sitten huudatetaan niitä työkoneita ja onhan nämä roska-autotkin mitkä tarvitsevat tilaa!
 5. Tontteihin puuttuminen. Mistä näkee tarkat mitat kuinka paljon olette tulossa lohkomään tontteja. Onko se 0.5m pihalle päin vai mitä. Täällä ollaan vaivalla saatu reuna-aidat kuntoon ja pensaita kasvamaan. Olette puhuneet tilaisuudessa jotakin aitojen korvaamisesta...se on nyt niin että joka ainoa aitakappale tai pensas mikä lähtee saatte kyllä itse ne omilla työntekijöillä siirtää oikeaan paikkaan. Me emme siitä itsellemme ylimääräistä työtä ota.
- Puhuitte tilaisuudessa ohiajavien traktoreiden määrästä joka olisi noin 10 vrk:ssa ja että kuorma-autoliikenne mahdollisesti kiellettäisiin. Kyllä kävisi kyseinen tie kalliiksi rakentaa tuollaiselle liikenteelle. Tänäpäivänäkin hyvin mahtuuvat niin kuorma-autot kuin traktoritkin ajamaan tässä.
- Toivottavasti ajattelette siellä kaavoitustanne uudelleen. Me Mattilassa ja etenkin Koppelontiellä haluamme että alue säilyy rauhallisena asuinalueena eikä minään läpiajoliikenteenä.

- [REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Sun, 4 Apr 2021 20:01:51 +0300
To: YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki
Subject: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos (rinnakkaistien rakentaminen Mattilassa pilotinkatu/ koppelontie)
Importance: Normal

Lappeenranta 4.4.2021.

Minä ([REDACTED]) haluan antaa oman mielipiteeni tähän asemakaavamuutokseen. Näyttää siltä että tätä tieprojektia ollaan nyt väkisin ajamassa läpi . Meitä asukkaita ei olla kuunneltu tarpeeksi. Nyt todellakin toivoisin, että ottaisitte huomioon edelleen seuraavat asiat, joista olen kertonut kaavakävelyissä ja teams- kokouksessa. En ole saanut selviä vastauksia kertaakaan, vaan aina on ilmoitettu, että " kyllä jotain keksitään".

Se ei riitä, sillä mahdollisesta uudesta tiestä tulee meille asukkaille paljon haittaa.

1. VIEMÄRÖINTI

Koppelontien vanha viemäriputkisto ehdottomasti uusittava. Putket ovat vanhoja.

Arkkitehti Veijovuori ilmoitti, että kamera-auto on käynyt kuvaamassa putkiston. Ovat nyt kunnossa, mutta eivät varmasti tule kestäämään uuden tien kaivauksia/ tärinöitä ja

lisääntyvää raskasta ajoneuvoliikennettä.

Myös risteysalueen viemäroinnit uusittava käsittäen mattilantien risteyksen, sekä riekontie/ metsontie.

Ei pidä luottaa siihen, että tie vain levennetään/ asfaltoidaan ja mennään vuosi/ kaksi eteenpäin ja alkaa viemärointi oireilemaan.

2. TIENOPEUS

Nyt 40km/h: ssa, ehdottomasti jatkossakin.

Tällä hetkellä koppelontietä ajaessa väistämisvelvollisuus oikealta tuleville. Oltava myös jatkossa.

Mattilantien risteykseen suunniteltu koroke. Onko niin korkea, että toimii myös talvikelissä, ettei jää lumen alle aurauksen myötä? Jolloin tiellä nopeudet nousevat ja siitä on meille asukkaille harmia, kun joudumme autoilla peruuttamaan tielle.

3. RIEKONTIEN KATKAISU

Tieltä pääsee vain kevytliikenne läpi.

Tulee olemaan ongelma niin posti-, pelastus-, jäte- ja aura-autoille, ei ole kääntömahdollisuutta. Talvella ei ole lumille kaato- aluetta.

Arkkitehdit ovat suunnitelleet suojatien koppelontien/ pilotinkadun mäen päälle pidemmälle, olettaen että esim. Kesämäenrinteen koululaiset tulisivat käyttämään tätä ylityskohtaa.

Eivät tule siitä menemään, vaan oikaisevat joko metsontien/ huuhkajantien/ palokärjentien kautta 6- tien alikulusta kesämäkeen.

Tämä risteys tulee olemaan todella vaarallinen. On siis vain ajan kysymys, milloin joku jää auton alle tai muuta törmäilyä.

4. LAPPEENRANTA VIHREÄ KAUPUNKI

Taas kerran ollaan tuhoamassa yksi puistoalue (matinpuisto).

Linnusto, lepakot ja ihmiset kärsivät tästä.

Puusto-alue puhdistaa ilmaa ja suojaa muutenkin saasteelta/ pölyiltä.

Ei tarvitse Lappeenrantaa mainostaa vihreänä kaupunkina.

Vaikka ELY-keskus maksaisikin tämän tieprojektin, onko kaupungilla tällä hetkellä varaa hoitaa viemäroinnin uusinta koppelonttiellä?

Myös me asukkaat vaadimme kaupungin rakentamaan uudet korkeat aidat suojaamaan piha-alueita niin talven lumenaurauksilta kuin mitä kevätkelit tuo tiestä hiekkapölyä ilmaan autojen ajaessa ohi.

Uuden tien mitoitus kaventaa niin paljon piennar-aluetta, että vanhat aidat eivät tule kestäämään aurauksien räsitystä ja lumen määrää.

Miksi ei käytetä valmista jo olemassa olevaa tietä rinnakkaistienä (lentokentäntie/ lavolankatu/ simolantie) ?
Turha puhua kevyenliikenteen väylän puolesta Mattilallaan. Täällä on mahdollista hyvin liikkua, niin kävelijät, pyöräilijät ja autoilijat.

Haluamme säilyttää asumisen rauhan Mattilassa.
Ei kiitos läpiajoliikennettä vanhaan Mattilaan.
Emme ole uuden tiesuunnitelman puolella.

Lähtettäjä: [REDACTED]
Vastaanottaja: [Thalainen Sivi](#)
Aihe: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos
Päivämäärä: 3. syyskuuta 2019 17:04:36

Hei.

ko. muutokseen liittyen:

-nopeudet tällä tieosuudella ovat jo tällä hetkellä todella kovat ja liikennemäärien nosto aiheuttaa entistä enemmän vaaratilanteita. Jos tonteilta otetaan vielä tilaa pois, on pelkkä ajotielle kääntyminen aiheuttamassa vaaratilanteen. 200-300 autoa minimissään lisää vuorokaudessa tulee lisäämään kolareita- pahimmassa tapauksessa pienten lasten kustannuksella.

Pelkkä nopeusnäyttö ei tule ratkaisemaan ongelmaa, jopa liikennevalot voisi olla järkevä vaihtoehto. Tielle on pakko tulla paljon hidasteita ja **raskasta liikennettä ei tule päästää tielle ollenkaan.**

Turvallisuus huononee, joten siihen on turha vedota. Liikennemäärät on todennäköisesti laskettu alakanttiin, koska turistiliikennettä ei ole otettu huomioon liikennemäärässä ollenkaan. Kun lentokenttää yritetään väkisin saada houkuttelevammaksi, niin Pilotinkadun "oikotie" tulee oikeammin pääväyläksi kiertotien sijaan. Vaalimaalta tuleva liikenne ohjataan suoraan Mattilan kautta kulkevaksi. Lentokentälle ei kulje kukaan Kesämäen kautta tulevaisuudessa. Myös linja-autoliikenne tulee todennäköisesti lisääntymään alueella. Yksi asuinalue uhrataan siis turismin lisäämiseksi.

Koululaisia kulkee paljon tämän väylän yli Kesämäen kouluun. Tämä tulee ottaa huomioon, kun turvallisuudella ratsastetaan asemakaavan läpiviemiseksi.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lähetäjä: [Ihalainen Sivi](#)
Vastaanottaja: [REDACTED]
Aihe: VS: Koppelontie/Pilotinkatu asemakaava
Päivämäärä: perjantai 9. huhtikuuta 2021 11.04.23

Hei, kiitos viestistäsi!

Kun kaava menee ehdotuksena nähtäville (näillä näkymin tämä taitaa tapahtua syksyllä) laadimme kaavasta saatuihin mielipiteisiin vastineet, jotka julkaisemme osana kaava-aineistoa. Lähetämme vastineet myös sähköpostitse niille kenen sähköposti on tiedossa.

Tuohon liikennemääräasiaan vastaan jo nyt pikaisesti, että liikennemäärät on laskettu ilman koronan vaikutusta.

Sivi Ihalainen
kaavasuunnittelija

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 9. huhtikuuta 2021 10.43
Vastaanottaja: Ihalainen Sivi <sivi.ihalainen@lappeenranta.fi>
Aihe: Koppelontie/Pilotinkatu asemakaava

Hei.
Asemakaavaan liittyen:

Liikennemäärien mittaustuloksista sen verran, että nämä kaikki mittaukset on siis tehty vahvojen etätyö-suositusten aikana. Tarkoittanee sitä, että todelliset liikennemäärät ovat suuremmat normaalitilanteessa. Huomioitte tämän varmaan käsittelyssänne.

Toinen asia, mikä on otettava erittäin vahvasti huomioon, on se, että Koppelontie/Pilotinkatu yläosan suojatien jälkeen- mäen päälle- tulee laittaa hidaste. Siihen lisäksi lapsimerkki ja nopeusrajoitus 30km/h. Se on ainoa tapa saada hidastettua liikennenopeuksia nykyisen Koppelontien kohdalla. Alaosan korotettu alue ei sitä vielä tee. Siis molempiin päihin hidaste. Tämän nähtävästi saa myös kaavaan laitettua suoraan.

Kolmas asia koskee Koppelontie 4:n Lumitilaa. Se pienenee nyt niin paljon, että lumikuorma on tulevaisuudessa todella iso. Tarkoittaa siis sitä, että nykyinen aita ei sitä kuormaa tule kestäämään. Tähän siis uusi aita sellaisesta materiaalista, että se kestää kovan kulutuksen ja on pidemmän ajan käyttöön soveltuva. Samoin näkemäalueen kohdalle ei voi laittaa kasvusto, vaan siihen tulee myös laittaa aita samoilla perusteilla kuin itse Koppelontien aidalle. Kasvusto on pilalla yhden talven jälkeen ja se ei tietääkseni ole kenenkään tavoite.

Otattehan nämä asiat huomioon ja kuittaaatko tämän vastaanotetuksi.

Ystävällisin Terveisin

[REDACTED]

Lähettilä: [Holm Mikko](#)
Vastaanottaja: [REDACTED]
Kopio: [Ihalainen Sivi](#)
Aihe: VS: Mattilan kaavamuutoksen mielipidepalautus
Päivämäärä: 2. syyskuuta 2019 9:35:30

Hei [REDACTED]

kiitos viestistäsi! Laitankin tämän heti näin aamusta menemään tämän viestin kopiona suunnittelijallemme. Hän voi varmasti auttaa sinua myös kysymyksesi kanssa.

Mukavaa alkanutta syksyä sinulle toivottaen,

Mikko

-----Alkuperäinen viesti-----

Lähettilä: [REDACTED]
Lähetetty: sunnuntai 1. syyskuuta 2019 14.29
Vastaanottaja: Holm Mikko <Mikko.Holm@lappeenranta.fi>
Aihe: Mattilan kaavamuutoksen mielipidepalautus

Hei!

Näimme pari viikkoa sitten Mattilassa koskien Mattilan mahdollista uutta kaavamuutosta ja tietä, tarjouduit silloin välittämään palautteeni oikealle henkilölle eteenpäin. Tästä kiitokset jo nyt.

Palaute:

Kaavamuutos näyttää hyvältä, hieman askarruttaa lisääntyvän liikenteen aiheuttama melu. Mikäli kasvava liikenteen melu saadaan pidettyä alhaalla puiden ja istutusten avulla ei siitä pitäisi aiheutua suurempaa vaivaa.

Varsinainen kysymykseni tuli mieleeni vasta nyt. Itse asun Mattilantie 13:ssa ja taloni viereen on kaavailtu uutta tonttia/taltoa.

Onko mahdollista kaavoittaessa sijoittaa uusi naapuri muutamia metrejä kauemmaksi tai kaavoittaa minun tonttini vastaavasti muutamaa metriä leveämmäksi?

Perusteena tähän olisi talven lumikuorma. Runsaslumisina talvina pihatien lumien ainoa järkevä paikka on ollut tontin metsälaita. Pihatieni on tontin reunan ja talon puristuksessa, lisäksi pihasauna ja talo ovat tontin tässä reunassa. Jo tien aurauksen jälkeen syntyvä valli pihatielle on ollut valtava urakka työntää läheiseen metsään, puhumattakaan kahdenkymmenen metrin päähän keskelle pihamaatani, josta lumet tulisi ensin luoda muualle. Eli aamulla autolla töihinlähtö tulisi käsipelin kestämään liian kauan.

Muita mukavuustekijöitä olisi tietenkin oman saunan rauhan säilyminen, puiden säilyminen ja kenties mahdollisuus olla tekemättä uutta pensasaitaa.

Ystävällisin terveisin

[REDACTED]

--

ELINVOIMA JA KAUPUNKIKEHITYKSEN TOIMIALA
Kaupunkisuunnittelu

Mielipide

Koppelonhien

asemakaavan muutos

Mielipiteen sisältö:

Vastustan lisäliikenteen ohjaamista Mathilan omakotialueelle. Kannatan Lavolanhien vaihtoehtoa.

Jos Koppelonhien vaihtoehto ~~to~~ joudutaan valitsemaan niin pyydän huomioimaan seuraavaa:

- taloliikenteeltä tulee päästä turvallisesti tielle, esteiden näkeminen turvattu
- nopeudet Koppelonhien osuudella ~~teknisesti~~ rakenteellisesti rajattava kohtuullisiksi
- nopeusrajoitusta harkittava osuudelle
- Koppelonhien mäen yläosaa leikattava matalammaksi jotta vauhdit saadaan maassa putoamaan

Lappeenrannassa 22. 8. 2019

[Redacted signature]

Allekirjoitus ja nimen selvennös

(ei pakollinen)

[Redacted address]

osoite

[Redacted email address]

sähköpostiosoite

Siri.ihalainen@lappeenranta.fi

Lisätilaa kääntöpuolella

Lähetäjä: [REDACTED]
Vastaanottaja: [REDACTED]
Aihe: [REDACTED]
Päivämäärä: 26. elokuuta 2019 13:35:26
Liitteet: [Mielipide koppelontien tiesuunnitelmaan.pdf](#)

Tervehdys,

Kiitokset kaupungin järjestämästä asukasillasta Mäntylän koululla. En kuitenkaan koppelontien kiinteistön omistajana voi yhtyä kaupungin suunnitelmiin lisätä liikennettä omakotialueelle. Jos suunnitelma aiotaan toteuttaa, esitän liikenteen laskentaa ennen tiesuunnitelman toteuttamista sekä sen jälkeen, jotta voidaan todeta ettei asukkaiden huoli ole ollut aiheeton.

Terveisin

[REDACTED]

Lähetäjä:
Vastaanottaja:
Aihe:
Päivämäärä:

[REDACTED]
YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki
Pilotinkadun kaavamuutos
torstai 8. huhtikuuta 2021 18.45.01

Huomioitavaa uudessa kaavaesityksessä on muutamakin asia. Pilotinkadun ylempi koroke on nopeuksia ajatellen

ihän väärässä paikassa, mikäli se toteutuu, rallirata alamäkeen on valmis. Oikea paikka on nykyisen jalankulku/pyörätien kohdalla, tai siitä vähän alaspäin. Havaittavissa tälläkin hetkellä on jatkuvat ylinopeudet tilanteesta riippumatta. Sekä auto, traktori että moottoripyörä ajoneuvoilla, crossimopoista puhumattakaan. Missään

suunnitelmissa ei myöskään näy useasti pyydetty 30 km/h nopeusrajoitus , jota kuitenkin käytetään yleisesti ympäri kaupunkialuetta tarvittavissa paikoissa. Lähin esimerkki lienee entinen Partekin alasmenoliittymä Simolantien ympyrästä! Ei liene yhtä ongelmallinen paikka kuin tuleva tiesuunnitelma

tälle kadulle? Samoin esimerkiksi Rakuunamäellä vastaavat löytyvät hyvin, hidastavia korokkeita useita peräjäälkeen. Ja muita esimerkkejä riittää.

Hieman ihmetyttää paikallisten asukkaiden puolesta, millä suunnittelutiimi saa asiat hoidettua niin, että täällä ollaan tyytyväisiä?

Valaiseva esimerkki löytyy pihamme rajalta, meluvalli joka tehtiin kysymättä mitään ja vielä piirustusten mukaan väärään paikkaan.

Kommentti valituksesta oli että me voimme tehdä mitä vain lain mukaan. Oikeus kumosi tämän ja määräsi meluvallin maisemoitavaksi

asiaankuuluvien istutuksien. Kaikki voivat tulla katsomaan miltä se näyttää. Päätös asiasta löytyy myöskin kaupungin tiedostoista, tai löytyi ainakin

aiemmin. Mahdollisesti elykeskus oli velvoitettu maksamaan kaupungille maisemoinnin istutukset. Näinhän nämä asiat hoidetaan asukkaiden

eduksi. Toivottavasti tämä projekti vähän ammattimaisemmin?

t. [REDACTED]

Lähtettäjä: [REDACTED]

Lähetetty: 9. huhtikuuta 2021 23:07

Vastaanottaja: YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki

Aihe: Lappeenrannan kaupunki, elinvoima ja kaupunkikehitys / Pilotinkadun kaavamuutos

Liitteet: Mielipide_Pilotinkadunkaava-9.4.2021.pdf; Liikenneväylät ja maatalous, muistio väylien suunnittelijoille.pdf

Mielipide

9.4.2021

Lappeenrannan kaupunki, elinvoima ja kaupunkikehitys
kirjaamo@lappeenranta.fi

Ohessa erillisinä liitteinä:

1. Mielipide: Pilotin kadun kaavamuutokseen

2. Taustamateriaalina "Liikenneväylät ja maatalous, muistio väylien suunnittelijoille"

Pilotinkadun kaavamuutos

Pilotinkadun kaavaluonnoksen liikkeelle panevana voimana on ELY-keskuksen käynnistämä tiesuunnitelma valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi. Lähtökohdaksi on esitetty vt-6 rinnakkaistieyhteyden luominen hitaammalle liikenteelle, kuten traktorikalustolle.

Tulevalta moottoriliikennetieltä siirtyvän traktoriliikenteen määräksi esitetään perusteluissa: "3 ajoneuvoa vuorokaudessa, toukokuun aikana maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa." Tämän arvion katsomme kyseenalaiseksi. ELY-keskus on teettänyt maanmittauslaitoksella 2019/2020 käyttäjien haastatteluihin perustuvan tutkimuksen vt-6 liikennemääristä. Tämän tutkimuksen tiedot tulisi nostaa osaksi kaavan taustamateriaalia.

Kaavaan suunniteltu kadun 6,5 m ajoradan leveys johtaa käytännössä 3,25 m kaistaleveyteen suuntaansa. Eteläisen kaistanosalta, reunakiveyksellä erotetun pyörätien seurauksena, käytännössä hyödynnettävissä oleva kaistaleveys kaventuisi tämän alle. Vastaavasti kadun keskikorokkeet, risteysalueiden kiveykset sekä mahdolliset kaiteet kaventaisivat fyysisesti käytettävissä olevan ajokaistan alle 3 metrin molempiin suuntiin.

Levikepyörillä varustetun traktorin leveys voi olla 4,2–4,5 metriä – jopa enemmän. Traktorin varusteena voi olla etunostolaite työkoneineen tai etukuormaaja työlaitteineen, jolloin sen pituus voi olla 8–9 metriä. Traktoriin voidaan kytkeä kaksi traktorin tai kuorma-auton perävaunua tai 3,0 metriä leveä ja 12 metriä pitkä hinattava laite. Traktorilla hinattavat takapyöräkylvökoneet ovat vakiintuneesti 4 metriä leveitä, koko työleveytensä muodostaman jyräpyörästön varassa hinattavia, ladattuina kokonaispainoltaan 6–8 tn laitteita. Ison leikkuupuimurin kuljetusleveys ilman leikkuupöytää voi olla noin 4,2 metriä ja korkeus lähes 4,5 metriä. Sen kuljetuspituus voi olla yli 6 metriä. Leikkuupuimuriin voi olla kytkettynä 8–12 metriä pitkä leikkuupöydän kuljetusvaunu.

Kaavaluonnoksen lähtökohtaan viitaten, traktorikaluston ehdoton minimivaatimus vapaaksi kaistaleveydeksi on 4,5 metriä, ajoradan vapaaksi leveydeksi 9 metriä. Kapeammalla ajoradalla vaihtoehtoksi jää ajaa keskiviivan päällä, tai vaihtoehtoisesti pientareenpuoleisen akselinpuoliskon pyörät kokonaisuudessaan korotetun kävelytien puolella. Kylvökoneiden jyräpyörästön kanssa jäljempänä mainittu eritasossa olevan kiveyksen päällä ajaminen ei ole edes teknisesti vaihtoehto.

Vastaavasti tulee huomioida kadun pinnan tasosta nousevien rakenteiden, heijastinpylväiden, opasteiden, aitojen ja vastaavien sijoittaminen siten, että vapaaksi esteettömäksi tilaksi kummankin pientareen puolelle jää sivusuunnassa 1 metrin levyinen piennaralue. Korkeussuunnassa vapaa alikulkukorkeus mm. kaivinkoneiden lavettikuljetuksille, paalivaunuille, ajosilppureille sekä leikkuupuimureille on minissään 4,5 metriä. Hidastetöyssyt tai korotetut risteysalueet ovat täysin soveltumattomia ratkaisuja rinnakkaistielle. Traktori- ja työkonekalustolla joudutaan nopeus näitä

ylittäessä pudottamaan käytännössä hitaaseen kävelyvauhtiin.

Jotta kaavamuutokseen osoitettua uutta väylää olisi mahdollista käyttää osana moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämää rinnakkaistieverkkoa, tulee reitin käyttäjien liikenteen sujuvuudelle asettamat vaatimukset huomioida jo kaavoituksessa. Lähtökohtana valtatie rinnakkaistieksi suunniteltavan väylän profiilin tulisi mahdollistaa sujuva, taajama-alueella vähintään 50 km/h etuoikeutettu tieyhteys. Profiilin ja leikkauksen suunnittelussa tulee mahdollistaa 40 tn traktoriyhdistelmille ympärivuotisesti liikenneturvallinen reitti. Liikenteen yleinen sujuvuus sekä reitille ohjatun kaluston kohtuullisen etenemän ja matkavauhdin vaatimus tekee siten hidasterakenteista jo suunnittelussa käytännössä poissuljettuja ratkaisuja.

ELY-keskuksen käynnistämän moottoriteliikennesuunnitelman laatimisen lähtökohtana on esitetty myös kaupungin suunnasta elinvoima kysymykset. Käytännössä nämä lähtökohdat ponnistavat pitkälti aineettomista, imagohyödyksi visioiduista kaupungin statuksen nostamiseen liittyvistä seikoista. Tästä lähtökohdasta ei voi olla mitenkään perusteltua vastaavasti heikentää alueen elinvoimaa, vaikeuttamalla olemassa olevaa, yhteiskunnan perustarpeisiin menevän elinkeinotoiminnan harjoittamista. Yhteiskunta ei voi eikä saa vaikeuttaa elinkeinon harjoittamista suunnittelemalla ja toteuttamalla alimitoitettua infran. Yrittäjinä ja yrityksinä katsomme alimitoitettua väylän olevan puhtaasti toiminnan este.

[illegible]

Age Group	Percentage
18-24	100%
25-34	~85%
35-44	~70%
45-54	~55%
55-64	~40%
65-74	~25%
75-84	~10%
85+	~5%

[REDACTED]



Lappeenrannan kaupunki, elinvoima ja kaupunkikehitys

kirjaamo@lappeenranta.fi

Pilotinkadun kaavamuutos

Pilotinkadun kaavaluonnoksen liikkeelle panevana voimana on ELY-keskuksen käynnistämä tiesuunnitelma valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi. Lähtökohdaksi on esitetty vt-6 rinnakkaistieyhteyden luominen hitaammalle liikenteelle, kuten traktorikalustolle.

Tulevalta moottoriliikennetieltä siirtyvän traktoriliikenteen määräksi esitetään perusteluissa: "3 ajoneuvoa vuorokaudessa, toukokuun aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa." Tämän arvion katsomme kyseenalaiseksi. ELY-keskus on teettänyt maanmittauslaitoksella 2019/2020 käyttäjien haastatteluihin perustuvan tutkimuksen vt-6 liikennemääristä. Tämän tutkimuksen tiedot tulisi nostaa osaksi kaavan taustamateriaalia.

Kaavaan suunniteltu kadun 6,5 m ajoradan leveys johtaa käytännössä 3,25 m kaistaleveyteen suuntaansa. Eteläisen kaistanosalta, reunakiveyksellä erotetun pyörätien seurauksena, käytännössä hyödynnettävissä oleva kaistaleveys kaventuisi tämän alle. Vastaavasti kadun keskikorokkeet, risteysalueiden kiveykset sekä mahdolliset kaiteet kaventaisivat fyysisesti käytettävissä olevan ajokaistan alle 3 metrin molempiin suuntiin.

Levikepyörillä varustetun traktorin leveys voi olla 4,2–4,5 metriä – jopa enemmän. Traktorin varusteena voi olla etunostolaite työkoneineen tai etukuormaaja työlaitteineen, jolloin sen pituus voi olla 8–9 metriä. Traktoriin voidaan kytkeä kaksi traktorin tai kuorma-auton perävaunua tai 3,0 metriä leveä ja 12 metriä pitkä hinattava laite. Traktorilla hinattavat takapyöräkylvökoneet ovat vakiintuneesti 4 metriä leveitä, koko työleveytensä muodostaman jyräpyörästä varassa hinattavia, ladattuina kokonaispainoltaan 6–8 tn laitteita. Ison leikkuupuimurin kuljetusleveys ilman leikkuupöytää voi olla noin 4,2 metriä ja korkeus lähes 4,5 metriä. Sen kuljetuspituus voi olla yli 6 metriä. Leikkuupuimuriin voi olla kytkettynä 8–12 metriä pitkä leikkuupöydän kuljetusvaunu.

Kaavaluonnoksen lähtökohtaan viitaten, traktorikaluston ehdoton minimivaatimus vapaaksi kaistaleveydeksi on 4,5 metriä, ajoradan vapaaksi leveydeksi 9 metriä. Kapeammalla ajoradalla vaihtoehdoksi jää ajaa keskiviivan päällä, tai vaihtoehtoisesti pientareenpuoleisen akselinpuoliskon pyörät kokonaisuudessaan korotetun kävelytien puolella. Kylvökoneiden jyräpyörästä kanssa jäljempänä mainittu eritasossa olevan kiveyksen päällä ajaminen ei ole edes teknisesti vaihtoehto.

Vastaavasti tulee huomioida kadun pinnan tasosta nousevien rakenteiden, heijastinpylväiden, opasteiden, aitojen ja vastaavien sijoittaminen siten, että vapaaksi esteettömäksi tilaksi kummankin pientareen puolelle jää sivusuunnassa 1 metrin levyinen piennaralue. Korkeussuunnassa vapaa alikulkukorkeus mm. kaivinkoneiden lavettikuljetuksille, paalivaunuille, ajosilppureille sekä leikkuupuimureille on minissään 4,5 metriä. Hidastetöyssyt tai korotetut risteysalueet ovat täysin soveltumattomia ratkaisuja rinnakkaistielle. Traktori- ja työkonekalustolla joudutaan nopeus näitä ylittäessä pudottamaan käytännössä hitaaseen kävelyvauhtiin.

Jotta kaavamuutokseen osoitettua uutta väylää olisi mahdollista käyttää osana moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämää rinnakkaistieverkkoa, tulee reitin käyttäjien liikenteen sujuvuudelle asettamat vaatimukset huomioida jo kaavoituksessa. Lähtökohtana valtatie rinnakkaistieksi suunniteltavan väylän profiiliin tulisi mahdollistaa sujuva, taajama-alueella vähintään 50 km/h etuoikeutettu tieyhteys. Profiilin ja leikkauksen suunnittelussa tulee mahdollistaa 40 tn traktoriyhdistelmille ympärivuotisesti liikenneturvallinen reitti. Liikenteen yleinen sujuvuus sekä reitille ohjatun kaluston kohtuullisen etenemän ja matkavauhdin vaatimus tekee siten hidasterakenteista jo suunnittelussa käytännössä poissuljettuja ratkaisuja.

ELY-keskuksen käynnistämän moottoriteliikennesuunnitelman laatimisen lähtökohtana on esitetty myös kaupungin suunnasta elinvoima kysymykset. Käytännössä nämä lähtökohdat ponnistavat pitkälti aineettomista, imagohyödyksi visioiduista kaupungin statuksen nostamiseen liittyvistä seikoista. Tästä lähtökohdasta ei voi olla mitenkään perusteltua vastaavasti heikentää alueen elinvoimaa, vaikeuttamalla olemassa olevaa, yhteiskunnan perustarpeisiin menevän elinkeinotoiminnan harjoittamista. Yhteiskunta ei voi eikä saa vaikeuttaa elinkeinon harjoittamista suunnittelemalla ja toteuttamalla alimitoitettua infran. Yrittäjinä ja yrityksinä katsomme alimitoitettun väylän olevan puhtaasti toiminnan este.



LIIKENNEVÄYLIEN MITOITUS: TAUSTAMUISTIO LIIKENNESUUNNITTELIJOILLE

Taustaa

Maatalouden koneet kuten, levikepyörillä varustetut traktorit ja isot leikkuupuimurit kohtaavat nykyisessä liikennenympäristössä sekä liikkumiseen että liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia.

Maatilojen yksikkökoon ja koneurakoinnin lisääntyminen kasvattaa traktoreilla ja leikkuupuimureilla yleisillä teillä ajettavia matkoja. Toimintaansa jatkavat maatilat hankkivat tyypillisesti yhden peltolohkon lisää joka toinen tai joka kolmas vuosi. Uudet peltolohkot ovat yhä etäämpänä maatalan varsinaisesta talouskeskuksesta. Lisäksi biopolttoaineiden tuotanto ja kulutus tulevat todennäköisesti kasvamaan lähitulevaisuudessa, mikä osaltaan vaikuttaa traktoreiden kuljetussuoritteeseen.

Auttaakseen liikennesuunnittelussa, MTK on koostanut tietopaketin maatalouskoneiden ongelmatilanteista sekä väylien mitoituksista. Tässä muistiossa esitettyjen lisäksi MTK korostaa, että monia nykyisiäkin rakenteita hieman muuttamalla voidaan maatalouden koneiden liikkumisen sujuvuutta edistää.

Lisäksi liikennejärjestelyitä suunniteltaessa järjestöltä voidaan pyytää paikanpäälle maatalouden koneita havainnollistamaan tilannetta.

Tämän muistion on laatinut yhteistyössä MTK keskusliitto sekä MTK Keski-Pohjanmaa

Tyypillisiä ongelmatilanteita

Kaiteet

Traktorin ja puimurin kuljettajan näkökulmasta kenties yleisimmin liikenneturvallisuusriskejä aiheuttavat kaiteet, jotka rajaavat liikenneväylän liian kapeaksi. Tällöin ison traktorin ja ison puimurin vasemmanpuoleiset pyörät kulkevat vastaantulevan liikenteen ajokaistalla. Kaiteilla rajattuun kapeaan liikenneväylään voi yhdistyä vielä samanaikaisesti näkemäesteitä, kuten mutkia, mäkiä tai siltoja.

Korotukset

Toinen ongelmallinen ilmiö on liikennetilaa välittömästi liittyvät korotetut kevyen liikenteen väylät ja jalkakäytävät, jotka on erotettu liikennetilasta reunatuella. Levikepyörillä varustettua traktoria ja leikkuupuimuria joudutaan kuljettamaan oikeanpuoleiset pyörät kevyen liikenteen väylällä, jos liikennetila ei ole riittävän leveä ajoneuvojen kohtaamiseen. Koska reunatuet ovat yleensä jyrkkäreunaisia ja vain kevyesti yläreunastaan viistettyjä, leveän traktorin ja puimurin oikeanpuoleiset renkaat joudutaan ohjaamaan kevyen liikenteen väylälle jo sen alkupäässä. Oikean puolen renkaita ei myöskään voida ohjata pois korotetulta kevyen liikenteen väylältä ennen kuin jyrkkäreunainen reunatuki päättyy.

Kapeat sillat

Kolmas ongelmakohta on kapeat sillat, joiden liikennetila ja vapaa tila ovat liian kapeita ajoneuvojen turvalliseen kohtaamiseen. Etenkin rautatien ylikulkusilltoihin voi liittyä vielä näkemäesteitä.

Liikenneympyrät

Liikenneympyröiden mitoitus riittää yleensä levikepyörillä varustetuille traktoreille ja isoille puimureille. Toisaalta kaiteet rajaavat liikenneympyröiden poistumisliittymät liian kapeiksi sekä kuorma-autoyhdistelmille että levikepyörillä varustetuille traktoreille ja niiden perävaunuille tai työkoneille.

Väliaikaiset kulkuväylät

Tietöiden ja kiertoteiden yhteydessä ei välttämättä huomioida leveämpien ajoneuvojen normaalia kulkemista.

Mitoitusajoneuvot liikenneväylien suunnittelussa

Tieliikenteessä käytettävien traktoreiden, leikkuupuimureiden ja perävaunujen koot ovat kasvaneet nopeasti. Todennäköisesti kehitys jatkuu samansuuntaisena myös tulevaisuudessa. Kehitys on tehokkuuden ja ilmastoystävällisyyden kannalta myös toivottua.

Liikenneväylien suunnittelussa mitoitusajoneuvoina tulee olla aiemmin käytettyjen lisäksi

- levikepyörillä varustettu iso traktori
- iso leikkuupuimuri ja siihen kytketty leikkuupöydän kuljetusvaunu.

Ison levikepyörillä varustetun traktorin leveys voi olla 4,2–4,5 metriä – joissakin harvinaisissa tilanteissa vieläkin enemmän. Traktorin varusteena voi olla etunostolaite työkoneineen tai etukuormaaja työlaitteineen, jolloin sen pituus voi olla 8–9 metriä. Traktoriin voidaan kytkeä kaksi traktorin tai kuorma-auton perävaunua tai 3,0 metriä leveä ja 12 metriä pitkä hinattava laite.

Ison leikkuupuimurin kuljetusleveys ilman leikkuupöytää voi olla noin 4,2 metriä ja korkeus 3,9–4,2 metriä. Sen kuljetuspituus voi olla yli 6 metriä. Leikkuupuimuriin voi olla kytkettynä 8–12 metriä pitkä leikkuupöydän kuljetusvaunu.

Liikennetila ja vapaa tila, tien pituus- ja sivukaltevuus

Liikenneväylien mitoituksessa useimmin ongelmia aiheuttavat kaiteet, korotetut saarekkeet, reunatuet, kapeat yksityisteiden liittymät ja hidasteet. Liikennetilan ja vapaan tilan riittämätön leveys yhdistyneenä näkemäesteisiin muodostavat vaarallisen liikenneympäristön, isoille traktoreille ja isoille leikkuupuimureille.

Liikennetilan ja vapaan tilan mitoituksessa tulisi huomioida seuraavat näkökohdat:

- Kaiteiden kohdalla vapaan tilan mitoituksessa tulisi huomioida isojen traktoreiden ja isojen puimureiden tilantarve. Liikenneväylän tulisi olla kaikilta osuuksiltaan niin leveä, että iso traktori ja iso leikkuupuimuri voivat edetä turvallisesti omalla ajokaistallaan. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulisi tehdä korjaavia toimia etenkin alemmanasteisilla teillä.
- Yksityisteiden ja metsäteiden liittymissä sekä peltoliittymissä tulisi huomioida nykyistä paremmin yhdistelmäajoneuvojen tilantarve.
- Taajamiin rakennetut töyssyt hankaloittavat traktoreiden ja puimureiden etenemistä. Töyssyjen sijaan tulisi kehittää toisenlainen hidastetyyppi, joka pienentää autojen ajonopeutta, mutta ei aiheuta traktoreiden ja maatalouskoneiden liikkumiselle kohtuutonta haittaa.
- Taajamissa tulisi käyttää nykyistä yleisemmin loivasti viistettyjä reunatukia. Suoraseinäiset tai vain kevyesti viistetyt reunatuet estävät traktorin ja leikkuupuimurin väistämisen oikealle ja saattavat aiheuttaa rengasvaurioita.
- Matalia saarekkeita tulisi suosia nykyistä enemmän.
- Rautatien ylikulkusiltojen suunnittelussa tulisi huomioida nykyistä paremmin leveiden maatalouskoneiden eteneminen.
- Eri tieluokille määritettyjä pituuskaltevuuden ja sivukaltevuuden maksimiarvoja voidaan pitää oikeasuuntaisina. Tällä hetkellä etenkin alemmanasteisella tieverkostolla on kuitenkin selvästi maksimiarvoja suurempia sivu- ja pituussuuntaisia kallistuksia, minkä vuoksi korjaavia toimenpiteitä tarvittaisiin monin paikoin.

Lisätietoja

[REDACTED]

[REDACTED]

Lähetäjä: [REDACTED]
Vastaanottaja: [YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki](#)
Aihe: Mielipide koskien MRL 62§ ja MRA 30 §, Naapurien kuuleminen
Päivämäärä: torstai 8. huhtikuuta 2021 22.41.04

08.04.2021

Mielipide koskien suunnitelmaa DNRO/752/[10.02.03.00/2020](#)

Mielipide koskien MRL 62§ ja MRA 30 §, Naapurien kuuleminen. Lähetetty 12.03.2021

[REDACTED] vastustan tehtyjä suunnitelmia Pilotinkadun ja Vaalimaantien yhdistämiseksi sekä alueella tehtäviä muutoksia.

Perustelut:

- Tontin ja kiinteistön arvon huomattava aleneminen
- Piha-alueen yksityisyyden heikkeneminen ja viihtyisyyden huonontuminen huomattavasti
- Huomattavat meluhaitat, pölyhaitat ja pakokaasu haitat (vaatimuksena vähintäänkin meluvallit)
- Liikennemäärien lisääntymisestä johtuva liikenneturvallisuuden heikentyminen alueella (erityisesti jalankulkijoiden ja koululaisten turvallisuus).

Vaikkakin jalkakäytävä verkostoa on suunnitelmassa parannettu, mutta tienylitykset ja riskitekijät lisääntyvät. Onhan kyseessä kuitenkin perinteinen omakotitaloalue, jossa paljon lapsiperheitä ja pääosin kulkevat jalan tai pyörällä Kesämäen kouluihin.

Yhdyn myös alla oleviin [REDACTED] lähettämiin perusteluihin.

Ekologisesti haittavaikutukset:

Lappeenrannan puistot ja viheralueet ovat vuosien saatossa kadonneet ja hävinneet. Tämä on taas yksi isku viheralueelle, joka halutaan hävittää vanhasta asuinympäristöstä. Mattilan metsässä on tavattu suuria eläimiä kuten Hirviä, Ilves

(useita kertoja 2000 luvulla), Karhu (ainakin yksi havainto 1980 luvulla) sekä

Valkohäntäpeura. Valkohäntäpeura

on kuvattu tänä keväänä kyseisessä metsässä. Metsä pirstottaisiin suunnitelmassa niin pieneksi ettei eläimille

jäisi enää elintilaa.

Pinta ja pohjavesi tulee pilaantumaan raskaan liikenteen toimesta. Huonosti valmistuneessa suunnitelmassa ei ole

tienviemäröintiä uudelleen. Katujen viemäröinti on alkuperäinen ja käyttöikänsä päässä.

On siis päivänselvää,

että se tulee hajoamaan lähivuosina. Kuinka käy pohjavesialueen?

Maisemallisesti uusi täysin turha tielinjaus ei sovi mitenkään vanhaan asuinympäristöön.

Pilaa vanhat asuinalueet

perusteellisesti.

Hyönteisille ja pölyttäjille on tärkeää jättää hoitamaton metsäalue. ”Pelasta pörriäinen” ei näköjään ole

kaupungin suunnitelmassa.

Taloudelliset haittavaikutukset

Taloudellisesti suunnitelma on yksinkertaisesti kelvoton. Turha ja kallis.

Tielinjauksen voisi tehdä halutessaan edullisesti yhdistämällä Palokärjentie tai Mattilantie suoraan Vaalimaantielle.

Kustannukset olisivat vain murto-osa nykyisestä suunnitelmasta. Veronmaksajana kysyn paljonko meidän veroeuroja on törsätty tähän hankkeeseen? Näyttää siltä, että tarkoituksellisesti pyritään ylikalliiseen projektiin. Tällaisista projekteista kilpailee vain harva yritys. Tässä asiassa on paljon taustaselvitystä. Kuka hyötyy tämän projektin suunnittelusta ja mahdollisesti myöhemmin toteutuksesta? Kustannuksiin ei ole ilmeisemmin laskettu viemäroinnin uusimista ja meluaitoja, jotka puuttuvat kokonaan saamistani suunnitelmista. Lappeenrannan yritykset eivät ainakaan hyödy siitä, että kaupunki ohitetaan nopeasti Kuutostietä pitkin. Suunnitelma on siis yhtä aikaa kallis ja vie veroeuroja, joita tulisi yritysten kautta. Kallista vain muutaman traktorin takia. Samalla kun rahaa palaa turhaan investointiin, ei sitä jää enää tarpeeksi tarvittaviin asioihin. Lappeenrannassa on paljon huonokuntoisia ja jopa kelvottomia teitä joita ei ole ollut varaa korjata. Käytettäisiin meiluummin rahat asioihin joita oikeasti tarvitaan.

Liikenteelliset hättävähäikutukset

Uusi tielinjaus ei mitenkään paranna nykyisiä tielinjauksia. Alueesta tulee taas ”rallireitti”. Tällähetkellä alueen läpi kulkee vähemmän raskasta liikennettä ja lujaa kulkevia henkilöautoja. Tielinjaus toisi varmasti, kuten aina tämänkaltaiset tiejärjestelyt, turhaa ajoa ja liiallisia nopeuksia. Tällä hetkelläkään poliisin resurssit eivät riitä nopeuksien valvontaan alueella. Alueesta tulisi siten vaarallisempi ja toimimaton. Samalla suunnitelman koko idea on tehdä Lappeenrannasta meluisa kaupunki. Liikenne melu tulisi nousemaan huomattavasti. Jyrinä on suuri kun traktori kiihdyttää vauhtia talvella ylämäkeen. Kuutostiellä nopeuden kasvu näkyy myös liikennemelun kasvuna. Traktorien ym. suurten koneiden melu olisi arkipäivää ympäri kaupunkia. Samalla ne tukkisivat tahtomattaan kapeita teitä. Kesämäki, Mattila ja Tykki saisivat pahimmat meluhaitat. Kokonaissuunnitelmassa, josta tämä on vain osanen saisi myös loppuosa kaupunkia turhaa melua. Alueella toimii nyt NordKalk Oy, joka aiheuttaa tärinää räjäytyksillä taloille. Yhtälöön tulisi myös uusi liikenteen aiheuttama tärinä ja sen aiheuttamat hättävähäikutukset rakennuksiin. Tämän hetkinen rakennuskanta alueella on vanha, mutta uudet talot kärsisivät myöskin. Onko suunnitelmissa varattu rahaa talojen kunnostamiseen? Onko suunnitelman tekijöillä ja sen eteenpäin viejillä mahdollisesti jotain taloudellisia kytköksiä alueen hävittämiseksi ja uuden luomiseksi? Asia tulisi tutkia, sillä mitään muuta järkevää selitystä ei näin huonolle suunnitelmalle voi olla. Koko alueen uhraaminen vain siksi, että jotkut voisivat ajaa lujaa Kuutostiellä?

Sosiaaliset hättävähäikutukset:

Melu, tärinä, pakokaasut ovat asioita joita kukaan ei halua omalle asuinalueelleen.

Otan pakokaasut tässä vielä erikseen lisänä. Raskas liikenne kulkee dieselillä, eikä sille ole vielä tullut realistista korvaajaa Suomen oloihin. Suomen traktorit ovat pääsääntöisesti diesel toimisia. Dieseliä kuluu enemmän, jos traktorit pakotetaan ajamaan kaupunkiympäristöön sekä ajamaan mäkiä. Samaan aikaan kun muualla maailmassa pyritään saamaan dieselkäyttöiset autot pois asutuksen läheltä toimisi ympäristö kaupunkina markkinoima Lappeenranta toisin. Suunnitelma on häpeällinen merkki tästä ajattelusta. Valtava imago tappio Lappeenrannalle. Asiaa ei varmasti ole kartoitettu alueen traktorikuskeilta. Olen jutellut usean traktorikuljettajan kanssa ja heidän eivät pidä siitä ajatuksesta, että heidän tulisi ajaa pitkin keskusta-aluetta. Suunnitelmaa pidetään järjettömänä. Mihin ihmiset parkkeeraavat autonsa, jos he haluavat käydä alueen metsissä edelleen hiihtämässä, ulkoilemassa, koiran kanssa lenkillä tai Sotavankien hautausmaalla? Nykyinen suunnitelma ei anna tästä mitään kuvaa. Korona aika on opettanut miten tärkeitä puistot ja viheralueet ovat. Nytkin alueella käy paljon ihmisiä muualta vain käyskentelemään viheralueiden tuntumassa. Alueen metsissä kulkee huomattavasti enemmän ihmisiä kuin alueella asuu.

Kulttuuriset haittavaikutukset

Uutta tielinjaa suunnitellaan vanhalle asuinalueelle. Alueesta pyritään tekemään meluisa läpiliikenne alue. Lappeenrannan yrittää mainostaa vihreydellä. Euroopan vihrein kaupunki, ECLA 2021 voittaja. Tämä suunnitelma on täysin ristiriidassa tuon asian kanssa. Mikäli suunnitelma toteutuu on syytä markkinoida kaupunkia muilla keinoilla kun ns. vihreillä arvoilla. Koko suunnitelman varsinainen ydin on se, että tämän kaupungin voi ohittaa nopeasti ja suuremmilla saastuttamisella ja melulla. Lappeenranta tuli aikanaan kuuluisaksi viehättävistä puistoista ja viheralueista. Niitä on tällä hetkellä aivan liian vähän.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden haitta toteutuminen:

Mattila ja Kesämäki on pääsääntöisesti rakennettu heti sotien jälkeen. Kaupunginosan taloista moni on veteraanien rakentamia idyllisiä pientaloja. Tämä on tulevaa ja nykyistä kulttuuriympäristöä, jota me nyt jo mainostamme aina ulkomaita myöden. Miksi tuhota se kaunis mitä meillä on? Vaikka vielä alue ei ole suojeltu Valtakunnallisesti merkittävällä kulttuuriympäristönä, niin se tulee sitä olemaan lähivuosina. Eihän Lappeenrannassa ymmärretty Pallon alueen vanhoja puutaloja aikanaan vaan ne hävitettiin pois. Nyt ei ole syytä tehdä samaa Mattila ja Kesämäki alueelle, johon tämä suunnitelma haitallisesti vaikuttaa.

Pyydän teiltä selvitystä ja kannanottoja yllä mainittuihin asioihin.



Lappeenrannassa 08.04.2021 ,

Lähettilä: [REDACTED]
Vastanottaja: [YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki](#)
Aihe: Pilotinkadun muutos
Päivämäärä: torstai 8. huhtikuuta 2021 18.20.20

Moikka,

Asumme kaavamuutos alueen välittömässä läheisyydessä. Esillä olevissa kaavaluonnoksissa ei mielestämme ole ratkaistu alueella tiedossa olevaa ongelmaa ajoneuvojen korkeiden ajonopeuksien suhteen. Muutokset kohdistuvat vanhan asuinalueen keskelle ja rakennukset on rakennettu 1950- luvulla. Lisääntyvän ajoneuvoliikenteen seurauksena asumisviihtyvyys kärsii alueella, etenkin koska nopeudet tulevat olemaan esitetyillä ratkaisulla kovat.

Alueelle on ehdottomasti saatava lisää hidastusrakenteita (korotuksia) myös mäenpäällisen tienylityspaikan kohdalle. Kyseisellä ratkaisulla saadaan ajonopeuksia luotettavasti alennettua. Hidastusrakenteiden lisäksi asutetun alueen kohdalla ajoneuvonopeuden tulisi olla maksimissaan 30km/h, jotta turvallisuus ja asumisviihtyvyys saadaan varmistettua.

Terv. [REDACTED]

Lähetäjä: [REDACTED]
Vastaanottaja: [YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki](#)
Aihe: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos
Päivämäärä: torstai 8. huhtikuuta 2021 19.57.27

Lähetetty iPadista

Hei.

Esillä olevissa kaavaluonnoksissa ei ole ratkaistu ongelmaa korkeiden ajonopeuksien suhteen. Lisäksi muutokset kohdistuvat vanhalle 1950- luvulla rakennetulle asuinalueelle. Lisääntyvän ajoneuvoliikenteen seurauksena asumisviihtyvyys ja turvallisuus kärsii alueella, etenkin koska nopeudet tulevat olemaan esitetyillä ratkaisuilla kovat.. Tämä tulisi huomioida luotettavasti jo kaavavaiheessa, jotta ratkaisut saadaan varmuudella vietyä toteutukseen asti . Eli tuohon alueen lävitse menevään tieosuudelle, etenkin asuinrakennuksien kohdalle on ehdottomasti saatava lisää hidastusrakenteita (korotuksia) ja ajoneuvonopeutta alennettava 30km/

terveisin

[REDACTED]



LPR/752/10.02.03.00/2020

Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos

KAAVAN LAATIJAN VASTINEET

MRA 30 § kuulemisessa saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin.

Kaavaluonnos 12.3.2021 oli nähtävillä 18.3.- 9.4.2021.

Mukana on myös mielipiteitä, jotka tulivat elokuussa 2019 Mäntylän päiväkodissa järjestetyn asukastilaisuuden jälkeen, koskien alustavaa kaavaluonnosta.

LAUSUNNOT

1. ELY-keskus

- a) *Tämän hetken tiedon mukaan Lpr keskusta-Lauritsala pohjavesialue tulee luokitumaan luokkaan 1 E (vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka pohjavedestä pintavesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen). Lpr keskusta-Lauritsala pohjavesialue yhdistyy Huhtiniemen pohjavesialueen kanssa ja samalla näiden välinen rajausta tulee poistumaan. ELY-keskuksella ei ole tiedossa muita kaava-alueelle sijoittuvia pohjavesialueita koskevia rajauserämuutoksia. Pohjavesialueiden rajauserä- ja luokitusmuutokset päivittyvät julkisiin aineistoihin arviolta marraskuussa 2021. Riippuen kaavan aikataulusta, kaavavalmisteluissa voi arvioida pohjavesialueiden välisen rajan esittämistä kaavakartalla. Mikäli pohjavesialueiden välisen rajan poistaa kaavakartalta, tulee tieto pohjavesialueesta tuoda esiin esimerkiksi kaavan yleisissä määräyksissä.*

ELY-keskus esittää, että pohjavesialueita koskevaa kaavamääräystä muutetaan seuraavasti (lisäys korostettu alleviivauksella): Alueella on kielletty sellainen rakentaminen ja muut toimenpiteet, joista voi aiheutua vesilain sekä ympäristönsuojelulain (pohjaveden pilaamiskielto ja maaperän pilaamiskielto) tarkoittamia seuraamuksia. Toimenpiteet, joista voi aiheutua vesilain 3 luvun mukaisia seurauksia, kuten vaikutuksia pohjaveden laatuun tai määrään, ovat kiellettyjä ilman vesilain mukaista lupaa. Tehtäessä rakennustöitä pohjavesialueella, on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseksi.

Vastine:

Pohjavesialueiden välinen raja on poistettu kaavakartasta. Pohjavesiä koskeva kaavamääräys on muutettu lausunnossa esitettyyn muotoon.

- b) *Lappeenrannan pohjavesialueiden suojelusuunnitelmassa todetaan muuntamoista seuraavaa: Pohjavesialueilla sijaitsevat suojaamattomat muuntamot tulee*

korvata puistomuuntamoilla ja varustaa keräysaltaalla, jolloin ne ovat ympäristöystävällisempiä. Kaava-aineiston perusteella kaava-alueelle sijoitettava muuntama on tyypiltään suositusten mukainen puistomuuntamo, mutta keräysaltaasta ei ole tietoa. Muuntamoa uusittaessa tulee ottaa huomioon pohjavesialueiden suojelusuunnitelman ohjeet.

Vastine: Tieto lausunnosta on välitetty Lappeenrannan energiaverkoille. Energiaverkoilta saadun tiedon mukaan kaikki muuntamot varustetaan öljynkeräysaltaalla.

- c) *Kaavamuuotosluonnoksessa Pilotinkatu on esitetty jatkettavaksi suoraan maantien 387 liittymään johtavaan katuyhteyteen. Näin syntyvä Pilotinkadun ja mt 387 liittymä on keskisaarekkeellinen kolmiharaliittymä jossa pääväylän mt 387 puolella poikkileikkaus on korotetulla keskiviheralueella varustettu 2+2 -kaistainen rakenne. Nyt suunnitellun maankäytön muutoksen myötä liikenne asuinalueella jäsentyy nykytilannetta paremmin rauhoittaen aluetta läpikulkuliikenteeltä. Suunnitellun maankäytön muutoksen aiheuttamat vaikutukset maantieverkon liikenteen turvallisuuteen, sujuvuuteen tai haittoihin ovat vähäiset samalla kun em. vaikutukset asuinalueen sisällä ovat oletettavasti positiivisia. Valtatien 6 aiheuttaa osalle kaavamuuotosaluetta 45–50 dB meluhaitan. Kevyenliikenteen huomiointi ja valtatie 6:n rinnakkaisverkon kehittäminen parantavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.*

Vastine: Ok.

- d) *Yleiskaavan kulttuuriympäristöarvot on huomioitu asemakaavassa.*

Vastine: Ok.

2. Etelä-Karjalan museo

Museo katsoo, että AO/s-3-merkintä on riittävä rakennetun ympäristön arvojen säilymisen turvaamiseksi. Alueen ominaispiirteet käyvät selkeästi ilmi kaavaselostuksesta. Museolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosluonnoksesta.

Vastine: Ok.

3. Metsähallitus

Metsähallituksella ei lausuttavaa luonnoksesta.

Vastine: Ok.

4. Puolustusvoimien 1. Logistiikkarykmentti

Rakennustöitä tehtäessä tulee huomioida alueella tai sen läheisyydessä mahdollisesti kulkevat Puolustusvoimien kaapelilinjat. Linjojen sijainti tulee selvittää vähintään kymmenen (10) työpäivää ennen rakennustöihin ryhtymistä.

Vastine: Merkitään tiedoksi. Linjojen sijainti selvitetään rakennustöihin ryhdyttäessä.

5. Suomen turvallisuusverkko Oy

Suomen Turvallisuusverkko Oy:llä ei ole lausuttavaa tai osallistumistarvetta suunnittelukokonaisuuteen liittyen.

Vastine: Ok.

6. Ympäristöterveys

Kaavaluonnoksen yleisissä määräyksissä on maininta maaperän radonista ja sen huomioimisesta. Säteilylaissa on säädökset myös työpaikkojen ja muiden oleskelutilojen radonpitoisuuden mittaamisesta. Siksi kaavamääräyksen tekstiä olisi syytä muuttaa niin, että radonkaasun purkautuminen on huomioitava myös työpaikkojen sisäilmassa. Esitys kaavamääräyksen tekstiksi: Kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa. Asuntojen ja muiden oleskelutilojen sekä työpaikkojen sisäilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjearvoja.

Vastine: Radonin kaavamääräys on muutettu kaavaehdotuksessa muotoon: Kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa. Asuntojen ja muiden oleskelutilojen sekä työpaikkojen sisäilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjearvoja.

7. Ympäristönsuojelu

Lappeenrannan ympäristönsuojeluviranomainen on tarkastanut asemakaavaluonnoksen sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja toteaa ettei asemakaavaluonnoksesta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ole huomautettavaa. Meluselvitys on asiallinen ja riittävä ja luontoselvitykset ovat riittävän laajoja. Hulevesien käsittelyä ja pohjavesialueen huomiointia ei ole tarpeen ohjata kaavassa esitettyä tarkemmin.

Vastine: Ok.

8. Kadut ja ympäristö

Ei huomautettavaa

Vastine: Ok.

9. Maaomaisuuden hallinta

Asemakaavamuutoksella kolmesta omakotitontista on osoitettu alueita Koppelontien katualueeseen. Maaomaisuuden hallinta neuvottelee näiden tonttien omistajien kanssa katualueen ostamisesta tai lunastamisesta kasvillisuuksineen kaupungille. Asemakaavamuutoksella kaupungin Mattilantien varressa omistaman tontin pinta-alaa on lisätty. Maaomaisuuden hallinta tarkistaa tontin vuokralaisen maanvuokrasopimusta vastaamaan muuttunutta asemakaavatilannetta.

Vastine: Ok.

10. Rakennusvalvonta

Rakennusvalvonta ilmoittaa, että vireillä olevasta Pilotinkadun asemakaavan muutosloukkoksesta rakennusvalvonnalla on seuraavaa huomautettavaa: - Istutettavien tontin osien rajauksia tulisi tarkentaa siten, että olemassa olevan rakennuskannan tonttien käyttö ei olisi asemakaavan vastaista (autopaikat ja tonttien sisäänajot)

Vastine: Asemakaavan määräyksissä on määrätty: *Istutettavalle alueen osalle saa sijoittaa ajoneuvoliittymän.* Istutettavan alueen rajoja on muutettu kahden tontin osalta siten, että jo rakennetut autopaikat eivät sijoitu istutusalueelle.

11. Vammaisneuvosto

Luonnoksessa on otettu huomioon tyypillinen rakennetun alueen henki. Uuden tontin koko on samaa linjaa noudattava. Alueelle tulisi jättää edelleen ns. kaupunkimetsää, kuten vihreän kaupungin maine edellyttää. Lisäksi kaavoituksessa tulee jatkossakin ottaa huomioon yhä paremmin toimintarajoitteisten tarpeet, samoin jatkossa erilaisien pandemioiden aiheuttamat riskitekijät mm. terveydenhuollolle. Se merkitsee kaavoituksen muuttamista väljemmäksi, kuin nykyinen koko maassa on muotina rakentaa tiiviimpiä yhdyskuntia.

Vastine: Kaavaratkaisussa alueelle jää edelleen runsaasti lähimetsää. Nykyisestä rakentamattomasta metsäalueesta vain pieni osa muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Kaavamutoksessa viheralueiden osuus pienenee 9622 m². Kaavamutoksenkin jälkeen viheralueet muodostavat yhtenäisiä viheryhteyksiä Mattilan kaupunginosassa. Kaavamutosalueen länsipuolelle (eli Mattilan kaupunginosan länsipuolelle) sijoittuvat jatkossakin laajat yhtenäiset metsäalueet. Kaavassa osoitettu uudisrakentaminen sijoittuu luonnontilaltaan jo muuttuneelle alueelle. Uudisrakentamisesta huolimatta alueen yleisilme säilyy vihreänä ja rakennuksia ympäröivät lähivirkistysalueet säilyvät edelleen tärkeänä kaupunkikuvallisena elementtinä. Kokonaisuutena kaavamutoksen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat vähäisiä ja luonteeltaan paikallisia.

12. Asukas- ja alueneuvosto

Neuvosto toteaa, että rinnakkaistiesuunnitelma vaikuttaa hyvältä, sen avulla voidaan ohjata hidasta liikennettä pois valtatieltä. Muutos vaikuttaa myös positiivisesti kevyen liikenteen käyttöön alueella. Neuvosto kiinnittää kuitenkin huomiota Mattilassa tien ohjaamisesta puistoalueen keskeltä turvallisuusriskinä. Vaarana on myös läpiajoliikenteen kasvaminen asuinalueella.

Vastine: Kaavamutoksen myötä Pilotinkadun ja Mattilantien liittymään rakennetaan korotettu liittymäalue ja suojatie. Tien ylittäminen kevyenliikenteen käyttäjille muuttuu siten turvallisemmaksi. Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta merkittävästi Lentokentätien ja Vaalimaantien välisen läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuinkaduilta uudelle Pilotinkadulle ja Mattilan alueen sisäinen katuverkko selkiytyy.

13. Vanhusneuvosto

- a) *Neuvosto toteaa, että rinnakkaistiesuunnitelma vaikuttaa hyvältä, Hyvää: Rinnakkais-tiesuunnitelma on erinomainen tuolle välille, näin saadaan hidasliikenne pois valta-tieltä, jossa on suuri onnettomuuksien vaara kun 100 km/h nopeusalueella menee ajoneuvoja, joiden nopeus on alle 50 km/h. Rinnakkaistie parantaa kevyen liikenteen käytön paremmalla mahdollistamisella tuolla välillä, nykyisin kun on saatavilla ja käy-tössä erilaisia sähköavusteisia kulkuvälineitä, toki myös perinteiset polkupyörät, mo-poutot ja mopomönkijät saa näin oman tiensä.*

Vastine: Ok.

- b) *Mattilan kohdalla tien vieminen puistoalueen keskeltä ei vaikuta kovin onnistuneelta ratkaisulta. Tien vieminen puiston keskeltä saattaa olla turvallisuusriski, kun tietä yli-tetään kulkiessa puistosta toiseen. Myös läpiajoliikenne tulee kasvamaan omakoti-alueella, jossa on totuttu paljon rauhallisempaan liikenteeseen, joten liikenteen kasvu ja ehkäpä myös läpiajoliikenteen nopeudet saattavat tuoda merkittävän vaaramo-mentin asukkaille ja etenkin lapsille ja vanhuksille.*

Vastine: Kaavamuutoksen myötä Pilotinkadun ja Mattilantien liittymään rakennetaan korotettu liittymäalue ja suojatie. Tien ylittäminen kevyenliikenteen käyttäjille muuttuu turvallisemmaksi. Kevyenliikenteen turvallisuus alueella paranee kokonaisuudessa, kun Pilotinkadun eteläpuolelle rakennetaan kevyen liikenteen väylä. Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta merkittävästi Lentokentäntien ja Vaalimaantien väliseen läpi-ajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuinkaduilta uudelle Pilotinkadulle ja Mattilan alueen sisäinen katuverkko selkiytyy.

- c) *Alueelle todetaan parannettavan etenkin kevyen liikenteen olosuhteita, tämä tukee hienosti kaupungin liikennestrategiaa mahdollistamalla turvallisen kulkureitin hitaille ajoneuvoille sekä kevyelle liikenteelle. Mielestämme pitäisi katsoa toinen tielinjaus, kuin mitä nyt Mattilan kohdalla mietitään, alueelle tulee siirtymään huomattavasti enemmän liikennettä kuin nyt ja on ennustettavissa, että myös raskasta liikennettä teollisuusalueelta siirtyy kulkemaan uuden tien kautta. Esitämme Mattilan asuinalueen tielinjauksen muuttamista niin, että se ei pilko puistoaluetta, eikä kulje keskellä asutusta. Alueen turvalliseksi saattaminen kasvavan liikenteen vuoksi on hyvin epä-todennäköistä.*

Vastine: Kaavaratkaisu palvelee ympärillä olevaa maankäyttöä selkiyttämällä Matti-lan kaupunginosan liikenneverkkoa. Uusi tienlinjaus Matinpiston läpi on tutkittu jo yleiskaavoituksessa ja asemakaava on laadittu yleiskaavan mukaan. Yleiskaavassa on osoitettu seututie/pääkatu kulkemaan Matinpiston läpi, mikä on katuverkon sel-keyden ja yhdistävyyden kannalta toimivin ratkaisu. Kaavaratkaisussa on minimoitu olemassa olevalle asutukselle koituvat haitat. Vain kolmelta tontilta lunastetaan ka-

peat kaistaleet tonttimaata uutta katua varten. Mikäli uusi katuyhteys linjattaisiin olemassa olevaa läpikulkureittiä pitkin eli linjalla Koppelontie–Mattilantie–Kurjentie, asukkaille koituvat haitat olisivat laajemmat, ja useammalta tontilta jouduttaisiin lunastamaan tonttialuetta.

Pitkien ajoneuvojen läpiajo tullaan kieltämään liikennemerkillä. Tulevien hidasteiden ja nopeusrajoitusten oletetaan ohjaavaan liikennettä toisille reiteille.

Alueen turvallisuutta lisäävät kevyenliikenteen väylä, saarekkeellinen suojatie sekä korotettu risteysalue Pilotinkadun ja Mattilantien risteysalueella.

Lausunto pyydettiin myös:

- Väylävirasto
- Etelä-Karjalan liitto
- Mattila-Mäntylä-Kuusela asukasyhdistys
- Lappeenrannan Energiaverkot Oy
- Telia Finland Oy
- Elisa Oy

MIELIPITEET

1. Mielipide 1 (Mielipide vuoden 2019 alustavasta kaavaluonnoksesta)

- a) *Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Mikäli ajoneuvoliikenne lisääntyy, menettää tämä luonnollisesti merkitystään turvallisuuden parantajana. Vaalimaan-tieltä "oikaisevan" liikenteen ajattaminen 50-luvulla tehdyn asuinalueen lävitse. Oma ja naapuriston näkemys on, että oikaisuliikennettä alkaa tapahtumaan entisestään enemmän kyseistä reittiä pitkin väistämättä.*

Vastine: Kaavamuutoksen ensisijainen tarkoitus on selkiyttää Mattilan alueen liikenneverkkoa. Uudelle katulinjaukselle on tehty varaus yleiskaavaan, jonne on osoitettu seututie/pääkatu kulkemaan nykyisen puistoalueen läpi. Kadun sijoittaminen on siis ratkaistu yleiskaavassa. Uusi katu täydentää alueen liikenneverkkoa samalla kun parannetaan kevyenliikenteen olosuhteita lisäämällä kevyenliikenteen väylä kadun yhteyteen.

Alueen turvallisuutta lisäävät kevyen liikenteen väylä, saarekkeellinen suojatie sekä korotettu liittymäalue Pilotinkadun ja Mattilantien risteyksessä. Lisäksi kaavamuutosalueen länsipuolelle tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa.

Liikennemäärien kasvu alueella on maltillista. Liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvoon/ vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta, että yleisestä liikennemäärien noususta. Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetietä

(valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa/vrk ja toukokuukauden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on kuitenkin todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta juurikaan läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy Mattilan alueen asuinkaduilta uudelle Pilotinkadulle. Tarkasteltaessa nykytilanteen 2020 liikennemääriä Pilotinkadun uuden linjauksen rakentaminen nostaa liikennemääriä nykyisestä 354 ajoneuvosta vuorokaudessa 627 ajoneuvon vuorokaudessa. Eli nykytilanteessa liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla 77 %.

- b) *Nopeuksien kasvaminen, mikäli niitä ei ajojärjestelyillä tehokkaasti alenneta. Nykyisessä tilanteessa on havaittu, että tasa-arvoisten risteyskierrosten ja aluenopeuskyltitysten vaikutus alentaa nopeutta ei ole riittävä.*

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- c) *Tonteista joudutaan suunnitelmien mukaan lunastamaan asukkailta maapohjaa. Maapohjan lunastukselta vältyttäisiin osin, kun tie pidettäisiin nykyisessä leveydessään, jalkakäytävän leveyttä asuinaluekorttelien kohdalla leikattaisiin ~100m matkalla 2,5 m ja reuna-alueista tingittäisiin hieman. (asia tuotiin esille myös esittelytilaisuudessa)*

Vastine: Katualueen leveys on tutkittu katusuunnitelmassa ja tonteilta lunastettavan osan määrä on pyritty minimoimaan. Kaavamuutoksessa tonteilta Koppelontie 1, 3 ja 5 lunastetaan 1 metrin verran tonttialuetta katualueeksi. Pilotinkadun katualue (nykyisen Koppelontien kohdalla) muodostuu jatkossa 6,5 metrin levyisestä ajoradasta, 3 metrin levyisestä kevyen liikenteen väylästä sekä 0,5 metrin ja 1 metrin levyisistä pientareista (lumitiloista). Kevyen liikenteen väylän leveydestä ei voida tinkiä, jotta varsinkin talvitiilanteessa kohtaava lastenvaunujen työntäjän ja pyöräilijän tai pyöräilijän ja toisen pyöräilijän kohtaaminen olisi turvallinen. Ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välissä ei ole välikaistaa ja lumitila on tässä kohtaa 75 % tavallista kapeampi, koska tonteilta lunastettavan alueen leveys on haluttu minimoida. Myös uudenlaiset kevyen liikenteen väylälle tarkoitetut sähkökäyttöiset ajolaitteet (esim. invalidimopo, sähkökäyttöiset tavarapyörät) ovat viime vuosina lisääntyneet ja niiden tilantarve tulee turvata. Pilotinkadun kevyenliikenteenväylä on pyöräilyalueoreitti, eli alueita yhdistävä pyöräilyreitti. Tämänkään nojalla kevyenliikenteen väylää ei ole perusteltua kaventaa.

- d) *SELVITETTÄVÄ: Miten tärinä vaikuttaa tien vieressä sijaitseviin rakennuksiin ja niissä asumiseen? Rakennuksia ei ole perustettu esim. sepelirakenteiden päälle, koska kyseessä 50-luvun asuinalue. Etenkin raskaanliikenteen aiheuttamat tärinävaikutukset on jo nykyisillä liikennemäärillä tunnistettavissa.*

Vastine: Tärinää on tutkittu kaavamuutoksen yhteydessä. Tärinälausunto on selostuksen liitteenä 10. Kaavan vaikutuksia liikennetärinään on käsitelty myös kaavaselostuksessa luvussa 6.3.4. *Vaikutukset liikennetärinään.* Lausunnon ja selostuksen perusteella kaavaratkaisun seurauksena Pilotinkadun liikennetärinä ei vaurioita Pilotinkadun ympäristön tavanomaisessa kunnossa olevia rakenteita.

Vaikutukset ihmisten kokemaan ja havaitsemaan tärinään asuinrakennuksissa: Uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa suositellaan, että tärinän suuruus olisi korkeintaan 0,30 mm/s. Koppelontien rakennuksien Koppelontien/Pilotinkadun puoleiselle rakennuksen reunalla tärinän suuruus on välillä 0,15–0,30 mm/s eli tärinä ei ole suosituksia korkeampi.

- e) *Miten meluhaitan syntyminen estetään oleville asuinrakennuksille. Rakennuksia ei ole alun perin suunniteltu liikennemelulle, koska kyseessä 50-luvun asuinalue. Liikennemelu on jo nykyisellään haittatekijä asumiselle, miten jos liikennemelu lisääntyy?*

Vastine: Kaavamuutoksen yhteydessä on tehty meluselvitys uudesta rakennettavasta Pilotinkadusta (Ramboll, 2021). Kaavan vaikutuksia liikennemeluun on käsitelty myös kaavaselostuksen luvussa 6.3.3. Vaikutukset liikennemeluun. Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB.

- f) *Kuorma-autoliikenne tulee varmasti nousemaan kyseisellä reitillä. Miten tämä estetään?*

Vastine: Pitkien ajoneuvojen läpiajo tullaan kieltämään liikennemerkillä. Tulevien hidasteiden ja nopeusrajoitusten oletetaan ohjaavaan liikennettä toisille reiteille.

- g) *Miten ajoneuvojen nopeudet saadaan laskemaan alueella, etenkin jos teitä suoritetaan? Infotaulut yms. nopeusnäytöt eivät siihen auta. Ratkaisuksi tarvitaan mekaanisia hidastinrakenteita, joilla voidaan samalla vähentää läpiajamisen houkuttelevuutta. Rakenteita tulee sijoittaa riittävästi kyseiselle katuosuudelle.*

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä osaltaan hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkeimmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

h) *Vaikutus kiinteistöiden arvoon?*

Vastine: Asunnon arvoon vaikuttavat asemakaavan lisäksi monet tekijät, eikä asemakaavamuutoksen mukaisen rakentamisen mahdollistamisella voida katsoa olevan suoraa vaikutusta asunnon arvoon. Rakennuksen ja tontin arvo määräytyvät huomattavasti useamman tekijän, kuten kysynnän ja tarjonnan sekä sijainnin ja rakennuksen kunnon mukaan.

- i) *Olevat aita- ja piharakenteet, miten huomioidaan? Tonteista joudutaan suunnitelmien mukaan lunastamaan asukkailta maapohjaa. Maapohjan lunastukselta vältyttäisiin, kun tie pidettäisiin nykyisessä leveydessään, jalkakäytävän leveyttä asuinaluekorttelien kohdalla leikattaisiin ~100 m matkalla 2,5 m ja reuna-alueista tingittäisiin hieman. Ehdotan kyseisen asian pohtimista ja korjaamista suunnitelmiin ko. 100 m matkalla.*

Vastine: Kaupunki lunastaa Koppelontien eteläpuolen tonteilta (Koppelontie 1, 3 ja 5) metrin leveydeltä tonttialuetta niiden pohjoisreunalta. Lisäksi Koppelontie 1:ssä Mattilantien ja nykyisen Koppelontien risteysalueella tontin itäkulma siirtyy 1,9 metriä tontille päin uuden katualueen tieltä. Poistuvien tontinosien osalta kasvillisuus korvataan asukkaille ja kaupunki istuttaa uuden kasvillisuuden/ siirtää nykyistä kasvillisuutta tai esimerkiksi rakentaa uuden puuaidan.

Kevyenliikenteen väylän leveydestä ei ole mahdollista tinkiä, jotta varsinkin talviti-lanteessa kohtaava lastenvaunujen työntäjän ja pyöräilijän tai pyöräilijän ja toisen pyöräilijän kohtaaminen olisi turvallinen. Ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välissä ei ole välikaistaa ja lumitila on tässä kohtaa 75 % tavallista kapeampi, koska tonteilta lunastettavan alueen leveys on haluttu minimoida. Myös uudenlaiset kevyen liikenteen väylälle tarkoitetut sähkökäyttöiset ajolaitteet (esim. invalidimopo, sähkökäyttöiset tavarapyörät) ovat viime vuosina lisääntyneet ja niiden tilantarve tulee turvata. Pilotinkadun kevyenliikenteenväylä on pyöräilyaluereitti, eli alueita yhdistävä pyöräilyreitti. Tämänkään nojalla kevyenliikenteen väylää ei ole perusteltua kaventaa.

2. *Mielipide 2*

Huolettaa ajoneuvojen nopeus asutuksen keskellä. Naapuruston kanssa olemme tuosta keskustelleet ja huoli on asukkaiden keskuudessa yleinen, eli että ”hitaan nopeuden alue” ei mahdollisesti tule toteutumaan ja aiheuttaa asumishaittoja ja vaaratilanteita tulevaisuudessa. Maarit keskustelutilaisuudessa toi esille, että tuon voisi kaavaankin merkitä mahdollisesti (kuten myös rakennuksille esitettäviä vaatimuksia) näin varmistuttaisiin, että tuossa päästään kaikkia miellyttävään lopputulokseen ainakin tuolta osin.

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymä-alue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä osaltaan hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien län-

sipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

Edellä mainituilla toimenpiteillä pystytään liikenteen haittavaikutukset minimoimaan, eikä varsinaiselle hidaskatumerkinnälle siten ole tarvetta.

3. Mielipide 3

- a) *Huomioitava kaavaesitystä koskien liikennenopeuksien luotettavaan alentamiseen ei ole otettu kantaa, mielestäni tuo tulee saattaa kaavateksteihin asti. Kyseisen asian vieminen kaavaan on mahdollista, tämä todettiin myös kuulemistilaisuudessa. (Rasterointi vain talojen väliselle katuosuudelle+ hitaan ajonopeuden alue seliteteksteihin tarvittaessa)*

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä osaltaan hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- b) *Kaistaleveyksiä asutuksen kohdalla voisi hivenen kaventaa (vaikutus että korostaisi hitaalla alueella olemista). Kyseisellä alueella pitäisi lähtökohtaisesti ajaa alhaista ajonopeutta asutuksen keskellä, esitys että kavennetaan yhteensä 20..30cm.-> lunastustarpeesta suoraan tuo määrä pois.*

Vastine: Katualueen leveys on tutkittu katusuunnitelmassa ja tonteilta lunastettavan alueen määrä minimoitu.

Pilotinkadun katualue (nykyisen Koppelontien kohdalla) muodostuu 6,5 metrin levyisestä ajoradasta, 3 metrin levyisestä kevyen liikenteen väylästä sekä 0,5 metrin ja 1 metrin levyisistä pientareista (lumitilat).

Pilotinkatu tulee toimimaan linja-autojen paikallisliikenteen reittinä jatkossakin. Kaava myös mahdollistaa kadun käyttämisen osana valtatie 6:n rinnakkaisliikennetietä. Ajourataa ei ole mahdollista enempää kaventaa, kun huomioidaan, että linja-auton tulee päästä kulkemaan turvallisesti, ja että rinnakkaisliikennetietä käyttävien traktorien ja puimurien on mahdollista käyttää reittiä.

- c) *Huomioitavaa on, että nykyisellään alueella on 40 nopeusrajoitus ja siitä ei välitetä lainkaan → Melun, tärinän, turvallisuuden ja asumisviihtyvyyden vuoksi nopeus tulee rajoittaa tuossa asutuksen alueella 30 km/h luotettavin menetelmin. Etenkin, kun alueen rakennukset on rakennettu 1940- ja 1950 luvuilla, joten tuolloin ei ole*

perustus/ runkorakenteissa huomioitu, esim. sepelikerroksia käyttäen tärinä-vaimennusta.

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymä-alue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä osaltaan hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

Tärinää on tutkittu kaavamuutoksen yhteydessä. Tärinälausunto on selostuksen liitteenä 10. Kaavan vaikutuksia liikennetärinään on käsitelty myös kaavaselostuksessa 6.3.4. *Vaikutukset liikennetärinään.* Lausunnossa ja selostuksessa on todettu, että kaavaratkaisun seurauksena Pilotinkadun liikennetärinä ei vaurioita Pilotinkadun ympäristön tavanomaisessa kunnossa olevia rakenteita.

Vaikutukset ihmisten kokemaan ja havaitsemaan tärinään asuinrakennuksissa: Uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa suositellaan, että tärinän suuruus olisi korkeintaan 0,30 mm/s. Koppelontien rakennuksien Koppelontien/ Pilotinkadun puoleiselle rakennuksen reunalla tärinän suuruus on välillä 0,15–0,30 mm/s eli tärinä ei ole korkeampi kuin suositukset ovat.

- d) *Mielestäni tuossa tulee huomioida tasapuolinen kohtelu eri asuinalueiden kesken, etenkin Rakuunamäellä on saatu nopeudet hyvin haltuun liikennejärjestelyillä+ varmasti monessa muussa paikkaa myös. Toivon vahvasti, että myös tässä projektissa tähän pystytään ☺ Tärinälausunnossa on todettu ”Tie rakennetaan uudestaan leveämpänä ja lisäksi eteläpuolelle lisätään kevyenliikenteen väylä ja muita parannuksia. Katualueita levennetään lunastamalla siihen rajoittuvilta tonteilta tonttialuetta. Koppelontie 1–6:n rakennukset, jotka ovat lähinnä Pilotinkatua, on rakennettu 1940- ja 1950-luvuilla. Alueen nopeusrajoitus tulee olemaan 40 km/h.” Sama nopeus toistuu myös meluselvityksessä. Hivenen ristiriitainen näkemys, koska katusuunnitelmaa vasta luonnostellaan ja asukkaille on ilmoitettu, että kyseistä asiaa ei ole vielä päätetty. Asukastilaisuuksissa on asukkaiden puolelta toistuvasti tuotu asiaa esille ja vaadittu huomioimaan alhaisempi ajonopeus (30 km/h) asutuksen kohdalla+ hidasteet. → Kyseisen nopeuden alentaminen vähentää rakennuksiin kohdistuvaa tärinä- ja meluhaittaa, etenkin kun hankkeen toteutuksen jälkeen alueen lävitse tulee menemään enemmän ajoneuvoja lävitse.*

Vastine: Katusuunnitelmaluonnoksessa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tärinä- ja meluselvityksissä mitoitusnopeutena on käytetty niin sanotun varovaisuusperiaatteen mukaisesti 40 km/h, kun varmuutta lopullisesta nopeusrajoituksesta ei vielä ole.

- e) *Tärinälausunnossa on todettu "Pilotinkadun ja Mattilantien risteysalue tehdään korotettuna, jossa korotus on seitsemän senttimetriä. Korotus tehdään 1,3 metriä tai 1,5 metriä pitkillä luiskilla. Korotuksen aiheuttama tärinä on arvioitu tässä lausunnossa." vastaava rakenne tulee saattaa myös ylämäen puolelle kadun ylityspaikalle. Muuten ensimmäinen paikka, jossa jarrutetaan, on asutuksen keskellä ennen risteysalueen hidastetta. Tuo korotus mielellään mahdollisimman suurena, jotta siihen oikeasti pitää hidastaa, mutta joukkoliikenteenvaatimukset kuitenkin täyttyvät.*

Vastine: Viisteellistä korotusta ei voida teknisistä syistä tehdä itäsuunnasta ylämäkeen tuleville. Syynä tähän on melko jyrkkä, lähes 8 %:n kadun pituuskaltevuus. Nopeuksia ennen mäkeä Lentokentäntieltä päin (lännestä) ajaville hidastaa saarekkeellinen suojatie ja katusuunnittelussa harkitaan vielä viisteellisen korotuksen tekemistä suojatien länsipuolelle. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- f) *Pohdintaa → voisiko tuon suoran alueen asuinrakennuksien tehdä siten, että siihen tulee koko matkalle korotus ja se on tehty, vaikka erivärisellä asfalttiseoksella? Korotettu alue rajattaisiin selvästi 30 km/h- alueeksi.*

Vastine: Nykyisen Koppelontien kohdan kokonaan käsittävää korotusta ei katsota tarpeelliseksi. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Punaista kiviainesta Pilotinkadun kapean kohdan pinnoitteessa voidaan harkita käytettävän. Katusuunnitelmaluonnoksessa alueelle on osoitettu 30 km/h:n nopeusrajoitus.

Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kivraitoja herättämään ajajan huomio. Koppelontie 1:n ja Koppelontie 3:n rajalle, sekä Koppelontie 5:n ja 6:n välille. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa.

- g) *Alueen molempiin päihin hidastustarkoitukseen soveltuva luiskaus 1,5–1,3 m ja 7 cm metriä, johon hiljennetään, mutta joukkoliikenne pääsee ongelmitta kuitenkin siitä kulkemaan. Rakennekerrokset ja kaivojen sijoittelut siten, että kansistoista ei aiheuta tärinää ja täytöt varmuudella tärinää vaimentavilla materiaaleilla (murske/sepeli) ja kerrospaksuudet riittävän paksuiksi, etenkin tuolla asutetun alueen kohdalla).*

Vastine: Nykyisen Koppelontien kohdan käsittävää korotusta ei katsota tarpeelliseksi. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus.

- h) *Viimeisin asfalttipinta tehdään "hiljaisella asfaltilla" ja sen värisävy muutetaan muusta asfaltista. Tällä ratkaisulla saataisiin tuo hitaan ajonopeuden alue asuinrakennuksien kohdalla selvästi osoitettua ja melu, sekä tärinä haitat+ turvallisuus kohtuulliselle tasolle.*

Vastine: Hiljaista asfalttia käytetään/kokeillaan kaduilla, joilla liikennemäärät ovat suurempia. Vaikutus tässä tapauksessa suhteessa liikennemääriin on niin pieni, ettei hiljaista asfalttia ole tarpeen käyttää.

- i) *Tuon lisäksi alueelle tulevaa liikennettä hidastettaisiin lentokentän puolelta tultaessa kavennettua kaistaa tai sellaista rakennetta käyttäen, että hivenen ajoneuvo joutuu siinä kurvailemaan (shikaani).*

Vastine: Katusuunnitelmaluonnokseen on osoitettu hidastava mutka, kun tullaan lentokentäntieltä päin. Saarekkeellisen suojatien kohdalla ajolinja muuttuu, eli auto joutuu tekemään pienen mutkan, joka hidastaa ajonopeuksia.

- j) *Miten maanomistajille korvataan menetetyt maa-alueet ja muutoksen mukanaan tuomat haitat (melun & tärinän lisääntyminen). Alueen rakennukset on rakennettu 1940- ja 1950-luvuilla, joten tuolloin ei ole perustusrakenteissa huomioitu, esim. sepelikerroksia käyttäen tärinävaimennusta. Kyseisen aikakauden seinä, ikkuna/ovi ja vesikattorakenne eivät myöskään estä melun tunkeutumista asuinrakennuksen sisälle uudisrakennuksien tavoin->veikkaus että nuo asetuksen vaatimukset eivät sisäpuolisille äänitasoille täyty.*

Vastine: Kaupunki lunastaa Koppelontien eteläpuolen tonteilta (Koppelontie 1, 3 ja 5) metrin verran tonttialuetta niiden pohjoisreunalta. Lisäksi Koppelontie 1:ssä Mattilantien ja nykyisen Koppelontien risteysalueella tontin itäkulma siirtyy 1,9 metriä tontille päin uuden katualueen tieltä. Poistuvien tontinosien osalta kasvillisuus korvataan asukkaille ja kaupunki istuttaa uuden kasvillisuuden/ siirtää nykyistä kasvillisuutta tai esimerkiksi rakentaa uuden puuaidan.

Tärinää on tutkittu kaavamuutoksen yhteydessä. Tärinälausunto on selostuksen liitteenä 10. Kaavan vaikutuksia liikennetärinään on käsitelty myös kaavaselostuksessa 6.3.4. *Vaikutukset liikennetärinään.* Lausunnossa ja selostuksessa on todettu, että kaavaratkaisun seurauksena Pilotinkadun liikennetärinä ei vaurioita Pilotinkadun ympäristön tavanomaisessa kunnossa olevia rakenteita. Vaikutukset ihmisten kokemaan ja havaitsemaan tärinään asuinrakennuksissa: Uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa suositellaan, että tärinän suuruus olisi korkeintaan 0,30 mm/s. Koppelontien rakennuksien Koppelontien/Pilotinkadun puoleiselle rakennuksen reunalla tärinän suuruus on välillä 0,15–0,30 mm/s eli tärinä ei ole korkeampi kuin suositukset ovat.

Kaavamuutoksen yhteydessä on tehty meluselvitys uudesta rakennettavasta Pilotinkadusta (Ramboll, 2021). Kaavan vaikutuksia liikennemeluun on käsitelty myös kaavaselostuksen luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun.* Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yö melun ohjearvon 50 dB.

- k) *Piha-alueella joudutaan lisäksi aitoja siirtämään muutostöiden yhteydessä ja pihan pinnoiterakenteet leikkaantuvat osin. Näiden asioiden korvauksista olisi mielellään keskustellut samassa yhteydessä kaavavalmistelun kanssa. Nyt tulee sellainen*

kuva, että kaava saa lainvoiman ja sen jälkeen lunastetaan ehdot sanellen. Ei mielestäni hyvä toimintamalli, vaan näistä pitää sopia neuvottelemalla, jotta päästään kaikkia tyydyttävään lopputulokseen.

Vastine: Lunastushinnan ja kasvillisuuskorvauksen määrittää lähtökohtaisesti Maanmittauslaitos. Lunastushinnat selviävät lunastusvaiheessa. Tonttien omistajat saavat korvauksen menetetyistä tontin osasta ja kasvillisuudesta eikä heidän itse tarvitse tehdä muutostöitä. Kasvien rahallisessa korvaamisessa huomioidaan kasvien nykyinen ikä. Mitä vanhempi kasvi, sitä enemmän siitä saa korvausta.

- l) Liikennemäärien kasvu on ennusteeseen pohjautuva. Miten varmistetaan todellinen liikennemäärien kasvu + sen mukanaan tuovat haitat (melu & tärinä). Olisiko joku seurantamittaus suunnitelma hyvä olla? Näin varmistettaisiin selvitysten paikansapitävyyttä+ asumisviihtyvyyden säilyvyyttä.*

Vastine: Ennuste pohjautuu nykyisille maankäyttötiedoille ja ennusteille maankäytön kehityksestä. Seurantamittauksia voidaan toteuttaa kaavan vahvistumisen jälkeen, mutta niillä ei ole vaikutusta kaavaratkaisuun.

Kaavaselostuksessa on todettu: ”Suunnittelualueelle on laadittu erikseen katuliikenteen melumallinnus (Ramboll Finland Oy 2020) ennustetilanteesta 2040, jolloin Pilotinkadun liikennemääräksi on ennustettu keskimäärin 674 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuudeksi on arvioitu 5 %. Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB.” Vähäisillä liikennemäärän muutoksilla ei ole siis vaikutusta, melu jää selvästi alle ohjearvojen. Suurin meluhaitta alueelle on valtatie 6:lta koituva melu kaavaan osoitetulle uudelle tontille, jonka kohdalla päivämelu vaihtelee suurimmaksi osaksi välillä 45-55 dB ja yömelu vaihtelee välillä 45-50 dB.

Kuten tärinälausunnossa on todettu: ”Vähäisellä liikennemäärän kasvulla ei ole merkitystä arvioitaessa rakenteiden tärinäkestävyyttä.” – ”Kun tiemuutoksen yhteydessä ajoneuvojen akselikuormitus ei muutu, ja tien kunnon voidaan olettaa olevan vähintään nykyisen veroinen, ei tärinän arvioida kasvavan ennustetilanteessa korotetun risteysalueen viisteiden vaikutusta lukuun ottamatta.”

- m) Konsultti on melulaskennassa soveltanut yöajan ohjearvoksi 50 dB, vaikka asuinalue on vanhaa, hankkeen luonne on kuitenkin alueen tiekantaa oleellisesti muuttava, joten yöllisenä ohjearvona tulisi käyttää tiukempaa ohjearvoa 45 dB, joka toki alittuu osassa tonttialueita. Katurakenteisiin panostamalla ja hiljaisempaa ajoneuvoa käyttämällä voitaisiin päästä tyydyttävään ratkaisuun rakennuksen ulkopuolisten osien suhteen kuitenkin. Lisäksi päiväaikaista melua saataisiin myös vähennettyä, koska se tehtyjen simulointien mukaan se selvästi kasvaa nykyistä tilannetta suuremmaksi. Melulaskennassa ei ole otettu kantaa rakennuksen sisäpuoliseen melutasoon, asetuksessa VNp 993/92 ei rakennuksen sisäpuolelle huojuksia anneta, vaikka kyseessä vanhat rakennukset. Hankkeen myötä myös kyseiset olosuhteet muuttuvat oleellisesti heikompaan suuntaan liikennemäärien kasvun*

myötä. Kyseinen meluasias konkretisoituu etenkin, koska rakennukseni on sijoitettu tontin tien puoleiselle osalle ja makuutilat ovat tien vieressä. Koska taloni on 1950-luvulla rakennettu, kuuluu liikenteen äänet sisälle taloon tälläkin hetkellä. (tien aikaisempi muutos on jo lisännyt ajoneuvoja alueella ennestään). Miten tämä asia saadaan kuntoon luotettavasti?

Vastine: Kaavaselostuksessa on vaikutusten arvioinnissa käsitelty liikennemelun vaikutuksia luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun.* Melumallinnuksen perusteella tonttien piha-alueiden melutaso Pilotinkadun liikennemelun osalta jää alle valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaisten ohjearvojen (päivämelu 55 dB, yömelu 50 dB, uudet tontit 45 dB). Kaavaratkaisun seurauksena Pilotinkatuun rajoitettuille tonteille ei aiheudu valtioneuvoston asuinalueiden ohjearvot ylittäviä liikennemelutasoja eikä ihmisten elinolosuhteiden heikkenemistä. Kuten meluselvityksen kuvista voi havaita, suurimmalla osalla tontteja yöajan ennustetilanteessa 2040 on melun keskiäänitaso alle 45 dB. 45 dB:n raja ylittyy vain aivan tontin Pilotinkadun puoleisella reuna-alueella. Jos melunohjearvo olisi 45 dB, olisi tilanne siis lähes sama, kuin ylemmällä ohjearvolla.

Meluselvityksessä on käytetty niin sanotun varovaisuusperiaatteen mukaisesti kadun nopeusrajoituksena 40 km/h, kun varmuutta lopullisesta nopeusrajoituksesta ei vielä ole. Koska melun ohjearvot jäävät selvästi alle ohjearvojen, rakenteellisia melusuojaustoimenpiteitä ei ole tarpeen tehdä.

- n) Katurakenteisiin panostamalla ja hiljaisempaa ajonopeutta käyttämällä tätä saadaan parannettua varmasti mutta riittääkö se? Pitääkö tätä tässä vaiheessa selvittää melukonsultilta? Vai neuvotellaanko näistä rakenteellisista parannuksista, joita hankkeen myötä joudutaan tekemään samassa yhteydessä, kun tontin lunastusta katsotaan?*

Vastine: Ajonopeuksia alentavat Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja nykyisen Koppelontien länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä osaltaan hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kivrakenteita herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- o) Ympäristötoimen lausuntoa ei ilmeisesti ole kysytty. Etenkin tuohon meluselvitykseen se voisi olla hyvä pyytää?*

Vastine: Ympäristötoimen ympäristönsuojelulta ja ympäristöterveydeltä on pyydetty lausunnot. Ympäristönsuojelu on lausunnossaan todennut seuraavaa: *Meluselvitys on asiallinen ja riittävä ja luontoselvitykset ovat riittävän laajoja.*

4. Mielipide 4 (Mielipide vuoden 2019 alustavasta kaavaluonnoksesta)

- a) *Pilataan hyvä puistoalue, vaikka tien voisi tehdä jo aiempien teiden kautta.*

Vastine: Kaavaan on edelleen jätetty runsaasti lähimetsää. Vain pieni osa nykyisestä rakentamattomasta metsäalueesta muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Kaavamuutoksessa viheralueiden osuus pienenee 9 622 m². Kaavamuutoksenkin jälkeinkin viheralueet muodostavat yhtenäisiä viheryhteyksiä Mattilan kaupunginosassa. Kaavamuutosalueen länsipuolelle (eli Mattilan kaupunginosan länsipuolelle) sijoittuvat laajat yhtenäiset metsäalueet. Kaavassa osoitettu uudisrakentaminen sijoittuu luonnontilaltaan jo muuttuneelle alueelle. Uudisrakentamisesta huolimatta alueen yleisilme säilyy vehreänä ja rakennuksia ympäröivät lähivirkistysalueet säilyvät edelleen tärkeänä kaupunkikuvallisena elementtinä. Kokonaisuutena kaavamuutoksen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat vähäisiä ja luonteeltaan paikallisia.

Uusi katuyhteys palvelee ympärillä olevaa maankäyttöä selkiyttämällä ja täydentämällä Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa. Kaavaratkaisu on tehty voimassa olevan yleiskaavan mukaan, jossa on osoitettu seututie/pääkatu nykyisen puistoalueen läpi. Kadun sijoittaminen on siis tutkittu yleiskaavassa.

Kaavaratkaisussa on minimoitu olemassa olevalle asutukselle koituvat haitat. Vain kolmelta tontilta lunastetaan tonttimaata uutta katua varten. Jos tie linjattaisiin olemassa olevaa läpikulkureittiä pitkin: Koppelontie–Mattilantie–Kurjentie, asukkaille koituvat haitat olisivat laajemmat.

- b) *Lisää valtavasti liikennettä tulevaisuudessa, sillä suunnitelmien mukaan yhdistetään käytännössä kaikki hidasliikenne Mikkelin, Kouvolan ja Imatran suuntaan.*

Vastine: Tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa/ vrk ja toukotöiden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta juurikaan läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy Mattilan asuin- kaduilta uudelle Pilotinkadulle.

- c) *Lisää melua, tärinä vaurioittaa taloja, lisää turvattomuutta, koululaiset menevät tien läpi kouluun Kuusela, Mäntylä ja Mattila alueelta, kallis veronmaksajan kannalta suhteessa hyötyyn.*

Vastine: Uuden Pilotinkadun meluvaikutuksia on tutkittu meluselvityksessä (Liite 8 Meluselvitys, Ramboll, 2021). Liikennemelun vaikutuksia on myös käsitelty kaavaselostuksessa luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun.* Meluselvityksessä on tutkittu Pilotinkadusta koituvan liikennemelua ennustetilanteessa 2040. Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB.

Myös tärinää on selvitetty kaavamuutoksen yhteydessä. Tärinälausunto on selostuksen liitteenä 10. Kaavan vaikutuksia liikennetärinään on käsitelty myös kaavaselistuksessa 6.3.4. *Vaikutukset liikennetärinään*. Lausunnossa ja selostuksessa on todettu, että kaavaratkaisun seurauksena Pilotinkadun liikennetärinä ei vaurioita Pilotinkadun ympäristön tavanomaisessa kunnossa olevia rakenteita.

Koululaisten reitit: Koululaisten reittejä on tutkittu kaavan liitteessä 9 *Koululaisten reittien tarkastelu*. Lisäksi aihetta on käsitelty kaavaselistuksen luvussa 6.3.6. *Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja kevyenliikenteen yhteyksiin*.

Kesämäen yläkoulu ja alakoulu sijaitsevat noin kilometrin päässä kaavamuutosalueesta koilliseen. Mattilan alueen eteläosassa, Mäntylässä ja Kuuselassa asuvat koululaiset käyttävät oletetusti koulureittinään kaavamuutosalueen väyliä. Osa oppilaista kulkee Kurjentietä pitkin, joka ei kuulu kaavamuutosalueeseen. Voidaan olettaa, että kaavamuutosalueen eteläpuolella asuvat koululaiset käyttävät nykyisin koulureittinä Riekontie–Metsontie–yhteyttä, ja Mattilantie raitti–Mattilantie -yhteyttä kaavamuutosalueella.

Mattilantie raitti–Mattilantie -kulkuyhteys muuttuu uuden Pilotinkadun linjauksen rakentamisen myötä. Yhteys on merkitty ulkoilureittinä välillä Pilotinkatu–Tikantie. Pilotinkatu ylitetään korotetulta risteysalueelta ja suojatieltä. Nykytilanteessa koululaiset joutuvat ylittämään kokoojakatuna toimivan Mattilantien ilman suojatietä. Pilotinkadulle rakennettava suojatie ja korotettu liittymäalue lisäävät koululaisten turvallisuutta. Riekontie–Metsontie -kulkureitillä koululaiset kulkevat nykytilanteessa etelästä tullessa Riekontietä pitkin Koppelontielle, jonka he ylittävät ilman suojatietä ja jatkavat matkaa Metsontietä pitkin. Kaavamuutoksen myötä, kun Mattilantien ja Pilotinkadun risteysalueelle rakennetaan suojatie ja korotettu risteysalue koululaiset tulisi ohjata kulkemaan tätä turvallisempaa reittiä pitkin.

5. Mielipide 5

- a) *Vastustan Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutosta. Vastustan myös vaakaasti 23.3 .2021 klo 16.30–17 .30 järjestettävää etätilaisuutta. Kyseinen tilaisuus järjestetään tarkoitushakuisesti korona aikaan, jolloin ihmisille ei anneta mahdollisuutta osallistua. Kaikilla kuntalaisilla ei ole varaa kokoukseen tarvittaviin laitteistoihin. Kokous vaatii Microsoft käyttöjärjestelmän (mahdollista ladata myös toimimaton Linux järjestelmään epäsojiva TEAMS versio). Vaatii myös kuulokkeet, mikrofonin ja kameran. Tässä taloustilanteessa ei siihen ole kaikilla varaa. Ei edes tietokoneen ostoon ja käytön oppimiseen ole varaa tällä verotusasteella. Kokous tulee järjestää korona ajan jälkeen.*

Vastine: Teams-asukastilaisuuteen liittymiseen riittää älypuhelin. Myös kannettavalla tietokoneella tai tabletilla pystyy liittymään, ilman että tarvitsee ostaa kuulokkeet ja mikrofonin. Kamerayhteyttä asukastilaisuuteen ei tarvita. Jos välineitä ei ole, pystymme järjestämään kaupungintalolle tilan ja tarvittavat välineet, jolta pystyy tilaisuuteen liittymään.

6. Mielipide 6

- a) *Vastustan jyrkästi tehtyjä suunnitelmia Pilotinkadun ja Vaalimaantien yhdistämiseksi. Vastustan jyrkästi alueella tehtäviä muutoksia. Ekologisesti haittavaikutukset: Lappeenrannan puistot ja viheralueet ovat vuosien saatossa kadonneet ja hävinneet. Tämä on taas yksi isku viheralueelle, joka halutaan hävittää vanhasta asuinympäristöstä. Mattilan metsässä on tavattu suuria eläimiä kuten Hirviä, Ilves (useita kertoja 2000 luvulla), Karhu (ainakin yksi havainto 1980 luvulla) sekä Valkohäntäpeura. Valkohäntäpeura on kuvattu tänä keväänä kyseisessä metsässä. Metsä pirstottaisiin suunnitelmassa niin pieneksi, ettei eläimille jäisi enää elintilaa.*

Vastine: Kaavamuutosalue käsittää rakennettua kaupunkiympäristöä ja taajamametsää. Luontoselvityksen (Afry Finland Oy 2020) mukaan kaava-alueella ei ole erityisiä maankäytön suunnittelussa huomioon otettavia luontoarvoja. Asemakaavan toteuttamisen myötä puustoa joudutaan kaatamaan uudisrakentamisen tieltä ja pintakasvillisuutta osin poistamaan. Pilotinkadun rakentuessa Matinpuidon läpi metsän luonnonvarainen kasvillisuus katoaa katuvarauksen kohdalta ja katkaisee Matinpuidon kahteen osaan. Myös uusien asuinpientalotonttien kohdalla kaava-alueen keskiosassa on nykyisin taajamametsää. Kaavamuutoksen vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön ja luonnon monimuotoisuuteen ovat kokonaisuutena melko vähäisiä ja muutos nykytilanteeseen verrattuna pieni. Vain pieni osa nykyisestä rakentamattomasta metsäalueesta muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Kaavamuutoksenkin jälkeen viheralueet muodostavat yhtenäisiä viheryhteyksiä Mattilan kaupunginosassa. Kaavamuutosalueen länsipuolelle (eli Mattilan kaupunginosan länsipuolelle) sijoittuvat jatkossakin laajat yhtenäiset metsäalueet. Kaavassa osoitettu uudisrakentaminen sijoittuu luonnontilaltaan jo muuttuneelle alueelle.

- b) *Pinta ja pohjavesi tulee pilaantumaan raskaan liikenteen toimesta. Huonosti valmistuneessa suunnitelmassa ei ole tien viemärointiä uudelleen. Katujen viemärointi on alkuperäinen ja käyttöikänsä päässä. On siis päivän selvää, että se tulee hajoamaan lähivuosina. Kuinka käy pohjavesialueen?*

Vastine: Koko Lappeenrannan keskustaajama on jatkossa pohjavesialuetta, eikä kaavamuutos ohjaa lisää liikennettä pohjavesialueelle. Pitkien ajoneuvojen läpiajo tullaan kieltämään liikennemerkillä. Tulevien hidasteiden ja nopeusrajoitusten oletetaan ohjaavan liikennettä toisille reiteille.

Viemäroinnin uusimista ei ratkaista kaavamuutoksella. Lappeenrannan kaupungin Kaupunkisuunnittelu vastaa asemakaavamuutoksesta ja Lappeenrannan kaupungin Kadut- ja ympäristö vastuualue katusuunnittelusta. Viemäroinnin uusimisesta päättää infraverkot omistava Lappeenrannan Energiaverkot Oy. Energiaverkot on tietoinen Pilotinkadun asemakaavamuutoshankkeesta. Energiaverkoilta saadun tiedon mukaan kadun rakennustöiden alkaessa energiaverkot uusivat/ varmistavat viemäroinnin kunnon. Kadulle on 1988 rakennettu vesijohto ja todennäköisesti samalla myös uusittu viemärit muoviputkeksi. (sähköpostien vaihto 8.6.2021, kaavanlaatijan ja Energiaverkkojen verkostopäällikön kesken)

- c) *Maisemallisesti uusi täysin turha tielinjaus ei sovi mitenkään vanhaan asuin ympäristöön. Pilaa vanhat asuinalueet perusteellisesti. Hyönteisille ja pölyttäjille on tärkeää jättää hoitamaton metsäaluetta. ”Pelasta pörriäinen” ei näköjään ole kaupungin suunnitelmassa.*

Vastine: Kaavaratkaisu palvelee ympärillä olevaa maankäyttöä selkiyttämällä Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa. Uusi tienlinjaus Matinpiston läpi on tutkittu yleiskaavoituksessa. Kaavaratkaisu on tehty voimassa olevan yleiskaavan mukaan, jossa on osoitettu seututie/pääkatu kulkemaan Matinpiston läpi. Kaavaan on edelleen jätetty runsaasti lähimetsää. Kaavamuutoksenkin jälkeen viheralueet muodostavat yhtenäisiä viheryhteyksiä Mattilan kaupunginosassa. Kaavassa osoitettu uudisrakentaminen sijoittuu luonnontilaltaan jo muuttuneelle alueelle. Uudisrakentamisesta huolimatta alueen yleisilme säilyy vihreänä ja rakennuksia ympäröivät lähivirkistysalueet säilyvät edelleen tärkeänä kaupunkikuvallisenä elementtinä. Kokonaisuutena kaavamuutoksen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat vähäisiä ja luonteeltaan paikallisia.

Luontoselvityksen (Afry Finland Oy 2020) mukaan kaava-alueella ei ole erityisiä maankäytön suunnittelussa huomioon otettavia luontoarvoja. Kaavaselvityksessä ja luontoselvityksessä on todettu, että kaavamuutosalueella sijaitsevalta pihalta on kirjattu vuosina 2007-2009 havainto erittäin uhanalaisesta ahokätkökääriäisestä. Ahokätkökääriäisen elinympäristöä ovat niityt ja kedot, eikä niitä esiinny kaavamuutosalueella tai lähiympäristössä. Todennäköisesti perhosen elinympäristöt ovatkin muualla Lappeenrannassa, esimerkiksi hyvinä paahdeympäristöinä.

- d) *Taloudelliset haittavaikutukset. Taloudellisesti suunnitelma on yksinkertaisesti kelpoton. Turha ja kallis. Tielinjauksen voisi tehdä halutessaan edullisesti yhdistämällä Palokärjentie tai Mattilantie suoraan Vaalimaantielle. Kustannukset olisivat vain murto-osa nykyisestä suunnitelmasta.*

Vastine: Kaavaratkaisu palvelee ympärillä olevaa maankäyttöä selkiyttämällä Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa. Uusi tienlinjaus Matinpiston läpi on tutkittu yleiskaavoituksessa. Kaavaratkaisu on tehty voimassa olevan yleiskaavan mukaan, jossa on osoitettu seututie/pääkatu kulkemaan Matinpiston läpi.

Kaavaratkaisussa on minimoitu olemassa olevalle asutukselle koituvat haitat. Vain kolmelta tontilta lunastetaan hiukan tonttimaata uutta katua varten. Jos tie linjattaisiin olemassa olevaa läpikulkureittiä pitkin: Koppelontie-Mattilantie-Kurjentie, asukkaille koituvat haitat olisivat laajemmat ja katuyhteyden yhdistävyys heikompi.

- e) *Veronmaksajana kysyn paljonko meidän veroeuroja on törsätty tähän hankkeeseen? Näyttää siltä, että tarkoituksellisesti pyritään ylikalliiseen projektiin. Talaisista projekteista kilpailee vain harva yritys. Tässä asiassa on paljon taustaselvitystä. Kuka hyötyy tämän projektin suunnittelusta ja mahdollisesti myöhemmin toteutuksesta?*

Vastine: Suunnittelualueelle tullaan rakentamaan noin 230 metriä Pilotinkadun uutta osuutta. Uudella katuosuudella ei ole tarvetta vesi- tai jätevesijohdoille, sillä

kadun varteen ei tule uusia tontteja. Katuosuuden rakentamiskustannuksiksi on arvioitu alustavasti 450 000–550 000 €. Kustannusarviointi määräytyy rakennussuunnitelman mukaisesti, jota ei ole vielä tehty. Työohjelman mukainen hanke kilpailutetaan aikanaan ja urakoitsijan valinta tapahtuu kilpailutuksen kautta. Kilpailutus on avoinna kaikille ja myös paikalliset urakoitsijat voivat jättää tarjouksen. Kaavamuutoksen myötä saatavat kolme uutta omakotitonttia tuovat kaupungille tontinmyyntituloa arviolta 97 000 euroa. Kaavatyön edellyttämien erillisselvitysten kustannukset ovat noin 5 000 euroa + alv. Liikenne- ja meluselvitykset on teetetty kaupungin kilpailuttamalla puitesopimuskonsulteilla.

- f) *Kustannuksiin ei ole ilmeisemmin laskettu viemäröinnin uusimista ja meluaitoja, jotka puuttuvat kokonaan saamistani suunnitelmista.*

Vastine: Viemäröinnin uusimista ei ratkaista kaavamuutoksella, vaan siitä päättää Lappeenrannan Energiaverkot Oy. Energiaverkot on tietoinen Pilotinkadun asemakaavamuutoshankkeesta. Yhtiöltä saadun tiedon mukaan kadun rakennustöiden alkaessa energiaverkot uusivat/varmistavat viemäröinnin kunnon. Kadulle on 1988 rakennettu vesijohto ja todennäköisesti samalla myös uusittu viemärit muoviputkeksi. (sähköpostien vaihto 8.6.2021 kaavanlaatijan ja Energiaverkkojen verkostopäällikön kesken).

Uuden Pilotinkadun meluvaikutuksia on tutkittu meluselvityksessä (Liite 8 Meluselvitys, Ramboll, 2021). Liikennemelun vaikutuksia on myös käsitelty kaavaselostuksessa luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun*. Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB. Melurakenteille ei siis ole tarvetta.

- g) *Lappeenrannan yritykset eivät ainakaan hyödy siitä, että kaupunki ohitetaan nopeasti Kuutostietä pitkin. Suunnitelma on siis yhtaikaa kallis ja vie veroeuroja, joita tulisi yritysten kautta. Kallista vain muutaman traktorin takia. Samalla kun rahaa palaa turhaan investointiin, ei sitä jää enää tarpeeksi tarvittaviin asioihin. Lappeenrannassa on paljon huonokuntoisia ja jopa kelvottomia teitä, joita ei ole ollut varaa korjata. Käytettäisiin mieluummin rahat asioihin, joita oikeasti tarvitaan.*

Vastine: Kaavamuutoksen ensisijainen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupungin osan liikenneverkkoa. Väyläviraston sivuilla kuvataan Valtatie 6 muuttamista moottoriliikennetieksi seuraavasti: *Laadittavassa tiesuunnitelmassa nykyinen valtatie keskikaiteellinen, nelikaistainen sekaliikenne-tieosuus muutetaan moottoriliikennetieksi nopeustason säilyessä nykyisellään, 100 km/h*. Hitaan liikenteen siirtäminen pois Valtatie kuudelta lisää tien turvallisuutta. Korjauskohteet määritellään vuotuisessa työohjelmassa, jota kaupunki päivittää vuosittain.

- h) *Liikenteelliset haittavaikutukset. Uusi tielinjaus ei mitenkään paranna nykyisiä tielinjauksia. Alueesta tulee taas ”rallireitti”. Tällä hetkellä alueen läpi kulkee vähemmän raskasta liikennettä ja lujaa kulkevia henkilöautoja. Tielinjaus toisi varmasti,*

kuten aina tämänkaltaiset tiejärjestelyt, turhaa ajoa ja liiallisia nopeuksia. Tällä hetkelläkään poliisin resurssit eivät riitä tienopeuksien valvontaan alueella. Alueesta tulisi siten vaarallisempi ja toimimaton.

Vastine: WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta merkittävästi läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuinkaduilta uudelle Pilotinkadulle. Liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvoon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta, että yleisestä liikennemäärien noususta. Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie 6:lta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa 7 vrk ja toukokuuden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja alueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella. Pitkien ajoneuvojen läpiajo tullaan kieltämään liikennemerkillä. Tulevien hidasteiden ja nopeusrajoitusten oletetaan ohjaavaan liikennettä toisille reiteille.

- i) *Samalla suunnitelman koko idea on tehdä Lappeenrannasta meluista kaupunki. Liikenne melu tulisi nousemaan huomattavasti. Jyrinä on suuri, kun traktori kiihdyttää vauhtia talvella ylämäkeen. Kuutostiellä nopeuden kasvu näkyy myös liikennemelun kasvuna. Traktorien ym. suurten koneiden melu olisi arkipäivää ympäri kaupunkia. Samalla ne tukkisivat tahtomattaan kapeita teitä. Kesämäki, Mattila ja Tykki saisivat pahimmat meluhaitat. Kokonaissuunnitelmassa, josta tämä on vain osanen saisi myös loppuosa kaupunkia turhaa melua. Alueella toimii nyt NordKalk Oy, joka aiheuttaa tärinää räjäytyksillä taloille. Yhtälöön tulisi myös uusi liikenteen aiheuttama tärinä ja sen aiheuttamat haittavaikutukset rakennuksiin. Tämänhetkinen rakennuskanta alueella on vanha, mutta uudet talot kärsisivät myös. Onko suunnitelmassa varattu rahaa talojen kunnostamiseen? Onko suunnitelman tekijöillä ja sen eteenpäin viejillä mahdollisesti jotain taloudellisia kytköksiä alueen hävittämiseksi ja uuden luomiseksi? Asia tulisi tutkia, sillä mitään muuta järkevää selitystä ei näin huonolle suunnitelmalle voi olla. Koko alueen uhraaminen vain siksi, että jotkut voisivat ajaa lujaa Kuutostiellä?*

Vastine: Uuden Pilotinkadun meluvaikutuksia on tutkittu meluselvityksessä (Liite 8 Meluselvitys, Ramboll, 2021). Liikennemelun vaikutuksia on myös käsitelty kaavaselostuksessa luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun.* Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB.

Väyläviraston sivuilla kuvataan Valtatie 6:n muuttamista moottoriliikennetieksi seuraavasti: *Laadittavassa tiesuunnitelmassa nykyinen valtatie keskikaiteellinen, nelikaistainen sekaliikenne-tieosuus muutetaan moottoriliikennetieksi nopeustason säilyessä nykyisellään, 100 km/h. Eli nopeusrajoitus pysyy samana.*

Tärinää on selvitetty kaavamuutoksen yhteydessä. Tärinälausunto on selostuksen liitteenä 10. Kaavan vaikutuksia liikennetärinään on käsitelty myös kaavaselostuksessa 6.3.4. *Vaikutukset liikennetärinään.* Lausunnossa ja selostuksessa on todettu, että kaavaratkaisun seurauksena Pilotinkadun liikennetärinä ei vaurioita Pilotinkadun ympäristön tavanomaisessa kunnossa olevia rakenteita.

Uuden kadun linjaaminen alueen läpi on tutkittu jo osayleiskaavaa tehdessä ja katulinjaus on merkitty nykyiseen osayleiskaavaan. Hanke on nähty tarpeellisenä alueen liikenneverkon parantamiseksi ja yleisen edun vuoksi.

- j) *Sosiaaliset hättävähäikutukset: Melu, tärinä, pakokaasut ovat asioita, joita kukaan ei halua omalle asuinalueelle. Otan pakokaasut tässä vielä erikseen lisänä. Raskas liikenne kulkee dieselillä, eikä sille ole vielä tullut realistista korvaajaa Suomen oloihin. Suomen traktorit ovat pääsääntöisesti diesel toimisia. Dieseliä kuluu enemmän, jos traktorit pakotetaan ajamaan kaupunkiympäristöön sekä ajamaan mäkiä. Samaa aikaan kun muualla maailmassa pyritään saamaan dieselkäyttöiset autot pois asutuksen läheltä, toimisi ympäristö kaupunkina markkinoima Lappeenranta toisin. Suunnitelma on häpeällinen merkki tästä ajattelusta. Valtava imago tappio Lappeenrannalle. Asiaa ei varmasti ole kartoitettu alueen traktorikuskeilta. Olen jutellut usean traktorikuljettajan kanssa ja hekään eivät pidä siitä ajatuksesta, että heidän tulisi ajaa pitkin keskusta-alueita. Suunnitelmaa pidetään järjettömänä. Minhin ihmiset parkkeeraavat autonsa, jos he haluavat käydä alueen metsissä edelleen hiihtämässä, ulkoilemassa, koiran kanssa lenkillä tai Sotavankien hautausmaalla? Nykyinen suunnitelma ei anna tästä mitään kuvaa. Korona aika on opettanut miten tärkeitä puistot ja viheralueet ovat. Nytkin alueella käy paljon ihmisiä muualta vain käyskentelemään viheralueiden tuntumassa. Alueen metsissä kulkee huomattavasti enemmän ihmisiä kuin alueella asuu.*

Vastine: Kaavamuutoksen ensisijainen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupungin osan liikenneverkkoa ja sen lisäksi mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa 7 vrk ja toukokuuden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pysäköinti: Tälläkin hetkellä Koppelonttiellä on pysäköintikielto. Katusuunnitelmassa esitetään pysäköintikieltoa koko Pilotinkadun suunnittelualueelle, joten pysäköintiolosuhteet eivät alueella muutu.

- k) *Kulttuuriset hättävähäikutukset: Uutta tielinjaa suunnitellaan vanhalle asuinalueelle. Alueesta pyritään tekemään meluisa läpiliikenne alue. Lappeenrannan yrittää mainostaa vihreydellä. Euroopan vihrein kaupunki, ECLA 2021 voittaja. Tämä suunnitelma on täysin ristiriidassa tuon asian kanssa. Mikäli suunnitelma toteutuu, on syytä markkinoida kaupunkia muilla keinoilla, kun ns. vihreillä arvoilla. Koko suun-*

nitelman varsinainen ydin on se, että tämän kaupungin voi ohittaa nopeasti ja suuremmilla saastuttamisella ja melulla. Lappeenranta tuli aikanaan kuuluisaksi viehättävistä puistoista ja viheralueista. Niitä on tällä hetkellä aivan liian vähän.

Vastine: Väyläviraston sivuilla kuvataan Valtatie 6:n muuttamista moottoriliikennetieksi seuraavasti: *Laadittavassa tiesuunnitelmassa nykyinen valtatie keskikaiteellinen, nelikaistainen sekaliikenne-tieosuus muutetaan moottoriliikennetieksi nopeustason säilyessä nykyisellään, 100 km/h. Eli nopeusrajoitus pysyy samana.* ELY-keskuksen toimenpideselvityksen (2016) mukaan valtatiejakson Taavetti – Imatra muuttamisella moottoriliikennetieksi tavoitellaan liikenteellisiltä olosuhteiltaan yhtenäistä ja tasalaatuista valtatiejaksoa. Toimenpiteillä pyritään parantamaan liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Muutoksen oletetaan parantavan tiejakson toimivuutta myös häiriötilanteissa. Moottoriliikennetie vähentää vakavia liikenneonnettomuuksia 5-10 % koska hidas liikenne ohjataan rinnakkaistielle. Siellä vauhdit ovat alempia niin, että hitaan liikenteen onnettomuudet eivät johtane henkilövahinkoihin.

- l) Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden haitta toteutuminen: Mattila ja Kesämäki on pääsääntöisesti rakennettu heti sotien jälkeen. Kaupunginosan taloista moni on veteraanien rakentamia idyllisiä pientaloja. Tämä on tulevaa ja nykyistä kulttuuriympäristöä, jota me nyt jo mainostamme aina ulkomaita myöden. Miksi tuhota se kaunis mitä meillä on? Vaikka vielä alue ei ole suojeltu Valtakunnallisesti merkittävällä kulttuuriympäristönä, niin se tulee sitä olemaan lähivuosina. Eihän Lappeenrannassa ymmärretty. Pallon alueen vanhoja puutaloja aikanaan vaan ne hävitettiin pois. Nyt ei ole syytä tehdä samaa Mattila ja Kesämäki alueelle, johon tämä suunnitelma haitallisesti vaikuttaa.*

Vastine: Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista on käsitelty kaavaselostuksen luvussa 6.6. *Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen.* Alueen kuulumisen paikallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön on huomioitu kaavassa kaavamerkinnässä, rakentamisen sijoittelussa, volyymissä sekä niitä ohjaavissa kaavamääräyksissä. Kaavaluonnoksesta pyydettyjen asiantuntijalausuntojen (ELY-keskus, Etelä-Karjalan museo) perusteella kaavamuutos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. ELY-keskus on lausunnossaan todennut seuraavasti: *Asemakaavamuutos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaiset asemakaavan sisältövaatimukset toteutuvat hyvin.* Etelä-Karjalan museo on lausunnossaan todennut seuraavasti: *Museo katsoo, että AO/s-3-merkintä on riittävä rakennetun ympäristön arvojen säilymisen turvaamiseksi. Alueen ominaispiirteet käyvät selkeästi ilmi kaavaselostuksesta.*

7. Mielipide 7 (Mielipide vuoden 2019 alustavasta kaavaluonnoksesta)

- a) Liikenne lisääntyy aivan liikaa. Nopeudet kasvavat valtavasti tien suoruuden takia. Nytkin rajoitus on 40 km/h, kukaan ei noudata alhaista nopeutta. Koppelonttiellä*

ollut monta läheltä piti - tilannetta. Joudumme autoilla peruuttamaan tielle ja varomaan näitä "kaahareita". Monelta autoilijalta unohtuu myös väistämisvelvollisuus oikealta tulevilta.

Vastine: Liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta, että yleisestä liikennemäärien noususta. Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa 7 vrk ja toukokuuhun aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on kuitenkin todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta merkittävästi läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuin- kaduilta uudelle Pilotinkadulle. Tarkasteltaessa nykytilanteen 2020 liikennemääriä Pilotinkadun uuden linjauksen rakentaminen nostaa liikennemääriä nykyisestä 354 ajoneuvosta vuorokaudessa 627 ajoneuvon vuorokaudessa. Eli nykytilanteessa liikennemäärät nousevat 77 %.

Katusuunnitelmassa on esitetty Metsontieltä ja Mattilantieltä Pilotinkadulle tuleville väistämisvelvollisuutta. Väistämisvelvollisuuden asettaminen on kokonaisuudessaan turvallisempi ratkaisu, sillä sivusta tuleva auto voi etuajo-oikeutta käyttäessään joutua herkemmin onnettomuuteen.

Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä osaltaan hidastaa nopeuksia. Suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat kadun rakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- b) Meluhäiriöitä. Yölliset ajot lisääntyvät. Traktorit, kuorma-autot, linja-autot, moottoripyöriä ja mopoja... näitähän riittää jokaiseen vuorokauden aikaan.*

Vastine: Uuden Pilotinkadun meluvaikutuksia on tutkittu meluselvityksessä (Liite 8 Meluselvitys, Ramboll, 2021). Liikennemelun vaikutuksia on myös käsitelty kaavaselostuksessa luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun.* Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koitua melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB.

- c) Tie vaarallinen lapsiperheille, aikuisille, kotieläimille siltä puolen tietä, kun ei ole pyörätietä. Olette suunnitelleet hidastetta Koppelontien ylämäkeen? Mitä linja-autoyhtiö tykkää hidasteesta? Olemme pyytäneet linja-autopysäkin poistoa ylemmäs Koppelonttiella monta kertaa, vastaus oli, että ei ole muuta paikkaa, kun linja-auto tarvitsee vauhtia ylämäkeen etenkin talvella tien liukkauden ja talvikelin takia. Miten nyt on mahdollista laittaa hidaste sinne. Sitten kun talvi tulee, niin hiekkaa ajetaan*

pilvin pimein siihen mäkeen ja seuraavana päivänä aurat lennättävät kaiken pientareille ja voi sitä keväistä siivoa, kuinka tuo katu pöllyää talven hiekoista...nähty jo niin monta kertaa.

Vastine: Kadun turvallisuustaso nousee, kun sen eteläpuolelle lisätään kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen ei ole tarkoituskaan kulkea kadun pohjoisreunassa, vaan ylittää ajorata ja jatkaa matkaa kevyenliikenteen väylällä. Kaavamuu-tosalueen länsipuolelle rakennetaan saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarek-keellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Hi-dastetta ei siis tule idästä päin ajaville. Tarkemmat katurakenteet esitetään katu-suunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella. Linja-autopysäkit siir-tyvät Mattilantien ja Pilotinkadun risteysalueen itäpuolelle pois asutuksen kohdalta.

Liukkaiden torjunta suoritetaan kaupungin normaalien ohjeiden mukaisesti.

- d) *Riekontien katkaisu. Miten kuvittelette talvella lumen poiston tieltä? Eihän siinä mahdu aura-auto/traktori edes ympäri kääntymään ja mihin ajatte lumet kun ei ole paikkaa Riekontiellä? Peruuttamalla siellä sitten huudatetaan niitä työkoneita ja onhan nämä roska-autotkin mitkä tarvitsevat tilaa!*

Vastine: Kadun kunnossapitokalusto pääsee katusuunnitelmaluonnoksen mukaan ajamaan Riekontien läpi. Postiautot ja jäteautot peruuttavat.

- e) *Tontteihin puuttuminen. Mistä näkee tarkat mitat, kuinka paljon olette tulossa loh-komaan tontteja. Onko se 0.5 m pihalle päin vai mitä. Täällä ollaan vaivalla saatu reuna-aidat kuntoon ja pensaita kasvamaan. Olette puhuneet tilaisuudessa jotakin aitojen korvaamisesta...se on nyt niin että joka ainoa aitakappale tai pensas mikä lähtee, saatte kyllä itse ne omilla työntekijöillä siirtää oikeaan paikkaan. Me emme siitä itsellemme ylimääräistä työtä ota.*

Vastine: Katualueen leveys on tutkittu katusuunnittelussa ja tonteilta lunastettavan osan määrä minimoitu.

Kaupunki lunastaa Koppelontien eteläpuolen tonteilta (Koppelontie 1, 3 ja 5) metrin verran tonttialuetta niiden pohjoisreunalta. Lisäksi Koppelontie 1:ssä Mattilantien ja nykyisen Koppelontien risteysalueella tontin itäkulma siirtyy 1,9 metriä tontille päin uuden katualueen tieltä.

Lunastushinnan ja kasvillisuuskorvauksen määrittää lähtökohtaisesti Maanmittaus-laitos. Lunastushinnat selviävät lunastusvaiheessa. Tonttien omistajat saavat kor-vauksen menetetystä tontin osasta ja kasvillisuudesta eikä heidän itse tarvitse tehdä muutostöitä. Kasvien rahallisessa korvaamisessa huomioidaan kasvien ny-kyinen ikä. Mitä vanhempi kasvi, sitä enemmän siitä saa korvausta.

- f) *Puhuitte tilaisuudessa ohiajavien traktoreiden määrästä joka olisi noin 10 vrk:ssa ja että kuorma-autoliikenne mahdollisesti kiellettäisiin. Kyllä kävisi kyseinen tie kal-liiksi rakentaa tuollaiselle liikenteelle. Tänä päivänäkin hyvin mahtuvat niin kuorma-autot kuin traktoritkin ajamaan tässä. Toivottavasti ajattelette siellä kaavoitustanne*

uudelleen. Me Mattilassa ja etenkin Koppelonttiellä haluamme, että alue säilyy rauhallisena asuinalueena eikä minään läpiajoliikenteenä.

Vastine: Liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvon/vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta, että yleisestä liikennemäärien noususta. Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa/vrk ja toukotöiden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on kuitenkin todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta juurikaan läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuin- kaduilta uudelle Pilotinkadulle. Tarkasteltaessa nykytilanteen 2020 liikennemääriä Pilotinkadun uuden linjauksen rakentaminen nostaa liikennemääriä nykyisestä 354 ajoneuvosta vuorokaudessa 627 ajoneuvon vuorokaudessa. Eli nykytilanteessa liikennemäärät nousevat 77 %.

Pitkien ajoneuvojen läpiajo tullaan kieltämään liikennemerkillä. Tulevien hidasteiden ja nopeusrajoitusten oletetaan ohjaavaan liikennettä toisille reiteille.

8. **Mielipide 8**

- a) *VIEMÄRÖINTI Koppelontien vanha viemäriputkisto ehdottomasti uusittava. Putket ovat vanhoja. Arkkitehti Veijovuori ilmoitti, että kamera-auto on käynyt kuvaamassa putkiston. Ovat nyt kunnossa, mutta eivät varmasti tule kestäämään uuden tien kaivauksia/ tärinöitä ja lisääntyvää raskasta ajoneuvoliikennettä. Myös risteysalueen viemäröinnit uusittava käsittäen Mattilantien risteyskseen, sekä riekontie/ metsontie. Ei pidä luottaa siihen, että tie vain levennetään/ asfaltoidaan ja mennään vuosikaksi eteenpäin ja alkaa viemäröinti oireilemaan.*

Vastine: Viemäröinnin uusimisesta päättää Lappeenrannan Energiaverkot Oy. Energiaverkot on tietoinen Pilotinkadun asemakaavamuutoshankkeesta. Yhtiöltä saadun tiedon mukaan kadun rakennustöiden alkaessa energiaverkot uusivat/ varmistavat viemäröinnin kunnon. Kadulle on 1988 rakennettu vesijohto ja todennäköisesti samalla myös uusittu viemärit muoviputkeksi. (sähköpostien vaihto 8.6.2021 kaavanlaatijan ja Energiaverkkojen verkostopäällikön välillä)

- b) *TIENOPEUS Nyt 40km/h:ssa, ehdottomasti jatkossakin. Tällä hetkellä koppelontietä ajaessa väistämisvelvollisuus oikealta tuleville. Oltava myös jatkossa.*

Vastine: Katusuunnitelmaluonnoksessa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h ja Metsontieltä ja Mattilantieltä Pilotinkadulle tuleville on väistämisvelvollisuus. Väistämisvelvollisuuden asettaminen on kokonaisuudessaan turvallisempi ratkaisu. Sivusta tuleva auto voi etuajo-oikeutta käyttäessään joutua herkemmin onnettomuuteen.

- c) *Mattilantien risteyskseen suunniteltu koroke. Onko niin korkea, että toimii myös talvikelissä, ettei jää lumen alle aurauksen myötä? Jolloin tiellä nopeudet nousevat ja siitä on meille asukkaille harmia, kun joudumme autoilla peruuttamaan tielle.*

Vastine: Linja-auton takia ei voida tehdä korkeampaa koroketta, joten korokkeen tulee olla maltillinen tärinänkin takia. Talvella ajo-olosuhteet aina muuttuvat. Talvella ajorataa kaventaa aurattu lumi ja kadusta tulee kapeampi tai ainakin kapeamman tuntuinen. Tämä hidastaa nopeuksia talviolosuhteissa.

Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu risteysalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmaluonnoksessa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat kadun rakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- d) *RIEKONTIEN KATKAISU Tieltä pääsee vain kevytliikenne läpi. Tulee olemaan ongelma niin posti-, pelastus-, jäte- ja aura-autoille, ei ole kääntömahdollisuutta. Talvella ei ole lumille kaato- aluetta.*

Vastine: Kadun kunnossapitokalusto pääsee ajamaan Riekontien läpi. Postiautot ja jäteautot peruuttavat.

- e) *Arkkitehdit ovat suunnitelleet suojatien koppelontien/ pilotinkadun mäen päälle pidemmälle, olettaen että esim. Kesämäenrinteen koululaiset tulisivat käyttämään tätä ylityskohtaa. Eivät tule siitä menemään, vaan oikaisevat joko metsontien/ huuhkajantien/ palokärjentien kautta 6- tien alikulusta kesämäkeen. Tämä risteys tulee olemaan todella vaarallinen. On siis vain ajan kysymys, milloin joku jää auton alle tai muuta törmäilyä.*

Vastine: Koululaisten reittejä on tutkittu kaavan liitteessä 9 *Koululaisten reittien tarkastelu*. Lisäksi aihetta on käsitelty kaavaselostuksen luvussa 6.3.6. *Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja kevyenliikenteen yhteyksiin.*

Kesämäen yläkoulu ja alakoulu sijaitsevat noin kilometrin päässä kaavamuutosalueesta koilliseen. Mattilan alueen eteläosassa, Mäntylässä ja Kuuselassa asuvat koululaiset käyttävät oletetusti koulureittinään kaavamuutosalueen väyliä. Osa oppilaista kulkenee Kurjentietä pitkin, joka ei kuulu kaavamuutosalueeseen.

Voidaan olettaa, että kaavamuutosalueen eteläpuolella asuvat koululaiset käyttävät nykyisin koulureittinä Riekontie–Metsontie –yhteyttä, ja Mattilantie raitti–Mattilantie –yhteyttä kaavamuutosalueella.

Mattilantie raitti–Mattilantie -kulkuyhteys muuttuu uuden Pilotinkadun linjauksen rakentamisen myötä. Yhteys on merkitty ulkoilureittinä välillä Pilotinkatu-Tikantie. Pilotinkatu ylitetään korotetulta risteysalueelta ja suojatieltä. Nykytilanteessa koululaiset joutuvat ylittämään kokoojakatuna toimivan Mattilantien ilman suojatietä. Pilotinkadulle rakennettava suojatie ja korotettu risteysalue lisäävät koululaisten turvallisuutta.

Riekontie–Metsontie kulkureitti: Nykytilanteessa koululaiset kulkevat etelästä tulta-essa Riekontietä pitkin Koppelontielle, jonka he ylittävät ilman suojatietä ja jatkavat matkaa Metsontietä pitkin. Kaavamuutoksen myötä, kun Mattilantien ja Pilotinkadun risteysalueelle rakennetaan suojatie ja korotettu risteysalue koululaiset tulisi ohjata kulkemaan tätä turvallisempaa reittiä pitkin.

- f) *LAPPEENRANTA VIHREÄ KAUPUNKI Taas kerran ollaan tuhoamassa yksi puistoalue (Matinpuisto). Linnusto, lepakot ja ihmiset kärsivät tästä. Puusto-alue puhdistaa ilmaa ja suojaa muutenkin saasteelta/ pölyiltä. Ei tarvitse Lappeenrantaa mainostaa vihreänä kaupunkina.*

Vastine: Kaavamuutosalue käsittää rakennettua kaupunkiympäristöä ja taajamametsää. Luontoselvityksen (Afry Finland Oy 2020) mukaan kaava-alueella ei ole erityisiä maankäytön suunnittelussa huomioon otettavia luontoarvoja. Asemakaavan toteuttamisen myötä puustoa joudutaan kaatamaan uudisrakentamisen tieltä ja pintakasvillisuutta osin poistamaan. Pilotinkadun rakentuessa Matinpuiston läpi metsän luonnonvarainen kasvillisuus katoaa katuvarauksen kohdalla ja katkaisee Matinpuiston kahteen osaan. Myös uusien asuinpientalotonttien kohdalla kaava-alueen keskiosassa on nykyisin taajamametsää. Rakentamisen seurauksena alue muuttuu rakennetuksi ympäristöksi ja nykyinen kasvillisuus ja eläimistö häviävät pääosin. Kaavamuutoksen vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön ja luonnon monimuotoisuuteen ovat kokonaisuutena melko vähäisiä ja muutos nykytilanteeseen verrattuna pieni. Vain pieni osa nykyisestä rakentamattomasta metsäalueesta muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Kaavassa osoitettu uudisrakentaminen sijoittuu luonnontilaltaan jo muuttuneelle alueelle.

Kaavamuutoksenkin jälkeen viheralueet muodostavat yhtenäisiä viheryhteyksiä Mattilan kaupunginosassa. Kaavamuutosalueen länsipuolelle (eli Mattilan kaupunginosan länsipuolelle) sijoittuvat laajat yhtenäiset metsäalueet.

- g) *Vaikka ELY-keskus maksaisikin tämän tieprojektin, onko kaupungilla tällä hetkellä varaa hoitaa viemäröinnin uusinta Koppelontielle?*

Vastine: Viemäröinnin uusimisesta päättää Lappeenrannan Energiaverkot Oy. Energiaverkot on tietoinen Pilotinkadun asemakaavamuutoshankkeesta. Yhtiöltä saadun tiedon mukaan kadun rakennustöiden alkaessa energiaverkot uusivat/ varmistavat viemäröinnin kunnon. Kadulle on 1988 rakennettu vesijohto ja todennäköisesti samalla myös uusittu viemärit muoviputkeksi. *(sähköpostien vaihto 8.6.2021 kaavanlaatijan ja Energiaverkkojen verkostopäällikön välillä)*

- h) *Myös me asukkaat vaadimme kaupungin rakentamaan uudet korkeat aidat suojamaan piha-alueita niin talven lumenaurauksilta kuin mitä kevätkelit tuo tiestä hiekkapölyä ilmaan autojen ajaessa ohi. Uuden tien mitoitus kaventaa niin paljon pienaraluetta, että vanhat aidat eivät tule kestäämään aurauksien räsitystä ja lumen määrää. Miksi ei käytetä valmista jo olemassa olevaa tietä rinnakkaistienä (lento-kentäntie/ lavolankatu/ simolantie) ? Turha puhua kevyenliikenteen väylän puolesta*

Mattilaan. Täällä on mahdollista hyvin liikkumaan, niin kävelijät, pyöräilijät ja autoilijat. Haluamme säilyttää asumisen rauhan Mattilassa. Ei kiitos läpiajoliikennettä vanhaan Mattilaan. Emme ole uuden tiesuunnitelman

i) Iman puolella.

Vastine: Poistuvien tontinosien osalta kasvillisuus korvataan asukkaille ja kaupunki istuttaa uuden kasvillisuuden/ siirtää nykyistä kasvillisuutta tai esimerkiksi rakentaa uuden puuaidan. Tarvittavin osin rakennetaan kaupunginkustannuksella uudet aidat poistuvien tilalle. Kaavamuutos mahdollistaa Pilotinkadun käyttämisen moottoriliikennetien rinnakkaistienä. Asiasta päättää ELY-keskus, joka voi tiesuunnitelman hyväksymispäätöksellä osoittaa moottoriliikennetien rinnakkaistieverkon kulkemaan kaavassa osoitettua kokoojakatua pitkin.

9. Mielipide 9 (Mielipide vuoden 2019 alustavasta kaavaluonnoksesta)

a) Nopeudet tällä tieosuudella ovat jo tällä hetkellä todella korotetut ja liikennemäärien nosto aiheuttaa entistä enemmän vaaratilanteita. Jos tonteilta otetaan vielä tilaa pois, on pelkkä ajotielle kääntyminen aiheuttamassa vaaratilanteen. 200-300 autoa minimissään lisää vuorokaudessa tulee lisäämään kolareita- pahimmassa tapauksessa pienten lasten kustannuksella.

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmin katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

Liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvoon/vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta että yleisestä liikennemäärien noususta. Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa /vrk ja toukokuuden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on kuitenkin todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta merkittävästi läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuinkadulta uudelle Pilotinkadulle. Tarkasteltaessa nykytilanteen 2020 liikennemääriä Pilotinkadun uuden linjauksen rakentaminen nostaa liikennemääriä nykyisestä 354 ajoneuvosta vuorokaudessa 627 ajoneuvoon vuorokaudessa. Eli nykytilanteessa liikennemäärät nousevat 77 %.

Tonttien osien lunastaminen: Katualueen leveys on tutkittu katusuunnittelussa ja tonteilta lunastettavan osan määrä minimoitu. Kaupunki lunastaa Koppelontien ete-

läpuolen tonteilta (Koppelontie 1, 3 ja 5) metrin verran tonttialuetta niiden pohjoisreunalta. Lisäksi Koppelontie 1:ssä Mattilantien ja nykyisen Koppelontien risteysalueella tontin itäkulma siirtyy 1,9 metriä tontille päin uuden katualueen tieltä.

Turvallisuus: Nykytilanteessa koululaiset joutuvat ylittämään kokoojakatuna toimivan Mattilantien ilman suojatietä. Pilotinkadulle rakennettava kevyenliikenteen väylä, suojatie ja korotettu risteysalue lisäävät koululaisten turvallisuutta.

- b) *Pelkkä nopeusnäyttö ei tule ratkaisemaan ongelmaa, jopa liikennevalot voisi olla järkevä vaihtoehto. Tielle on pakko tulla paljon hidasteita ja raskasta liikennettä ei tule päästää tielle ollenkaan.*

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymäalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Katusuunnitelma-luonnoksessa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

Pitkien ajoneuvojen läpiajo tullaan kieltämään liikennemerkillä. Tulevien hidasteiden ja nopeusrajoitusten oletetaan ohjaavaan liikennettä toisille reiteille.

- c) *Turvallisuus huononee, joten siihen on turha vedota. Liikennemäärät on todennäköisesti laskettu alakanttiin, koska turistiliikennettä ei ole otettu huomioon liikennemäärässä ollenkaan. Kun lentokenttä yritetään väkisin saada houkuttelevammaksi, niin Pilotinkadun ”oikotie” tulee oikeammin pääväyläksi kiertotien sijaan. Vaalimaalta tuleva liikenne ohjataan suoraan Mattilan kautta kulkevaksi. Lentoken-tälle ei kulje kukaan Kesämäen kautta tulevaisuudessa. Myös linja-autoliikenne tulee todennäköisesti lisääntymään alueella. Yksi asuinalue uhrataan siis turismin lisäämiseksi.*

Vastine: Liikennemäärät nousevat ennusteen mukaan Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvoon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta, että yleisestä liikennemäärien noususta. Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa /vrk ja toukotöiden aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa. WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on kuitenkin todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta juurikaan läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus onkin se, että liikennettä siirtyy asuinkaduilta uudelle Pilotinkadulle. Tarkasteltaessa nykytilanteen 2020 liikennemääriä Pilotinkadun uuden linjauksen rakentaminen nostaa liikennemääriä nykyisestä 354 ajoneuvosta vuorokaudessa 627 ajoneuvoon vuorokaudessa. Eli nykytilanteessa liikennemäärät nousevat 77 %.

- d) *Koululaisia kulkee paljon tämän väylän yli Kesämäen kouluun. Tämä tulee ottaa huomioon, kun turvallisuudella ratsastetaan asemakaavan läpiviemiseksi.*

Vastine: Koululaisten reittejä on tutkittu kaavan liitteessä 9 *Koululaisten reittien tarkastelu*. Lisäksi aihetta on käsitelty kaavaselostuksen luvussa 6.3.6. *Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja kevyenliikenteen yhteyksiin*. Kesämäen yläkoulu ja alakoulu sijaitsevat noin kilometrin päässä kaavamuutosalueesta koilliseen. Mattilan alueen eteläosassa, Mäntylässä ja Kuuselassa asuvat koululaiset käyttävät oletetusti koulureittinään kaavamuutosalueen väyliä. Osa oppilaista kulkenee Kurjentietä pitkin, joka ei kuulu kaavamuutosalueeseen.

Voidaan olettaa, että kaavamuutosalueen eteläpuolella asuvat koululaiset käyttävät nykyisin koulureittinä Riekontie–Metsontie -yhteyttä, ja Mattilantie raitti–Mattilantie -yhteyttä kaavamuutosalueella. Mattilantie raitti–Mattilantie -kulkuyhteys muuttuu uuden Pilotinkadun linjauksen rakentamisen myötä. Yhteys on merkitty ulkoilureittinä välillä Pilotinkatu–Tikantie. Pilotinkatu ylitetään korotetulta risteysalueelta ja suojatieltä. Nykytilanteessa koululaiset joutuvat ylittämään kokoojakatuna toimivan Mattilantien ilman suojatietä. Pilotinkadulle rakennettava suojatie ja korotettu risteysalue lisäävät koululaisten turvallisuutta. Riekontie–Metsontie -kulureitti: Nykytilanteessa koululaiset kulkevat etelästä tultaessa Riekontietä pitkin Koppelontielle, jonka he ylittävät ilman suojatietä ja jatkavat matkaa Metsontietä pitkin. Kaavamuutoksen myötä, kun Mattilantien ja Pilotinkadun risteysalueelle rakennetaan suojatie ja korotettu risteysalue koululaiset tulisi ohjata kulkemaan tätä turvallisempaa reittiä pitkin.

10. Mielpide 10

- a) *Liikennemäärien mittaustuloksista sen verran, että nämä kaikki mittaukset on siis tehty vahvojen etätyösuositusten aikana. Tarkoittanee sitä, että todelliset liikennemäärät ovat suuremmat normaalitilanteessa. Huomioitte tämän varmaan käsitellyssä.*

Vastine: Liitteessä 7 Liikenne-ennuste, on todettu, että ennustevuosi on 2040 ja nykytilanne v. 2020 kuvaa nykytilannetta ilman koronan vaikutusta. Ennusteen laadinnassa on käytetty hyväksi syksyllä 2020 tehtyjä mittauksia tiedostaen kuitenkin samalla korona-ajan liikennemäärien alhaisuus.

- b) *Toinen asia, mikä on otettava erittäin vahvasti huomioon, on se, että Koppelontie/Pilotinkatu yläosan suojatien jälkeen- mäen päälle- tulee laittaa hidaste. Siihen lisäksi lapsimerkki ja nopeusrajoitus 30 km/h. Se on ainoa tapa saada hidastettua liikennenopeuksia nykyisen Koppelontien kohdalla. Alaosan korotettu alue ei sitä vielä tee. Siis molempiin päihin hidaste. Tämän nähtävästi saa myös kaavaan laitettua suoraan.*

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu risteysalue ja kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Kyseisen saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin

kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomio. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella.

- c) *Kolmas asia koskee Koppelontie 4:n Lumitilaa. Se pienenee nyt niin paljon, että lumikuorma on tulevaisuudessa todella iso. Tarkoittaa siis sitä, että nykyinen aita ei sitä kuormaa tule kestäämään. Tähän siis uusi aita sellaisesta materiaalista, että se kestää kovan kulutuksen ja on pidemmän ajan käyttöön soveltuva. Samoin näkemäalueen kohdalle ei voi laittaa kasvusto, vaan siihen tulee myös laittaa aita samoilla perusteilla kuin itse Koppelontien aidalle. Kasvusta on pilalla yhden talven jälkeen ja se ei tietääkseni ole kenenkään tavoite. Otattehan nämä asiat huomioon.*

Vastine: Tarvittavin osin rakennetaan kaupungin kustannuksella uudet aidat poistuvien tilalle. Näkemäalueelle voidaan laittaa lumen kestäviä kasveja tai aita, jonka korkeus ei ylitä 80 senttimetriä. Kunnossapidon yhteydessä ajetaan lunta tarvittavin osin pois. Mahdolliset vauriot korjataan kaupungin kustannuksella.

11. Mielipide 11 (Mielipide vuoden 2019 alustavasta kaavaluonnoksesta)

- a) *Kaavamuutos näyttää hyvältä, hieman askarruttaa lisääntyvän liikenteen aiheuttama melu. Mikäli kasvava liikenteen melu saadaan pidettyä alhaalla puiden ja istutusten avulla ei siitä pitäisi aiheutua suurempaa vaivaa.*

Vastine: Uuden Pilotinkadun meluvaikutuksia on tutkittu meluselvityksessä (Liite 8 Meluselvitys, Ramboll, 2021). Liikennemelun vaikutuksia on myös käsitelty kaavaselostuksessa luvussa 6.3.3. *Vaikutukset liikennemeluun.*

Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB.

- b) *Varsinainen kysymykseni tuli mieleeni vasta nyt. Itse asun Mattilantie 13:ssa ja taloni viereen on kaavailtu uutta tonttia/taloa. Onko mahdollista kaavoittaessa sijoittaa uusi naapuri muutamia metrejä kauemmaksi tai kaavoittaa minun tonttini vastaavasti muutamaa metriä leveämmäksi?*

Vastine: Mattilantie 13 tonttia on laajennettu 3 metrin verran koilliseen asukkaan toiveen mukaisesti.

12. Mielipide 12 (Mielipide vuoden 2019 alustavasta kaavaluonnoksesta)

- a) *En Koppelontien kiinteistön omistajana voi yhtyä kaupungin suunnitelmiin lisätä liikennettä omakotialueelle. Jos suunnitelma aiotaan toteuttaa, esitän liikenteen laskentaa ennen tiesuunnitelman toteuttamista sekä sen jälkeen, jotta voidaan todeta, ettei asukkaiden huoli ole ollut aiheeton.*

Vastine: WSP:n laatimassa liikenne-ennusteessa on todettu, että Pilotinkadun uusi linjaus ei vaikuta merkittävästi läpiajoliikenteen määrään. Uuden linjauksen merkittävin liikenteellinen vaikutus on se, että liikennettä siirtyy asuinkaduilta uudelle Pi-

lotinkadulle. Liikennemäärät nousevat Koppelontien kohdalla keskimäärin 320 ajoneuvoon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Liikennemäärien nousu johtuu sekä uudesta Pilotinkadun linjauksesta, että yleisestä liikennemäärien noususta.

Tämän lisäksi tulevalta moottoriliikennetieltä (valtatie kuudelta) siirtyvän hitaan liikenteen määrä on 3 ajoneuvoa 7 vrk ja toukokuun aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikennelaskentaa on suoritettu vuonna 2020, ja seurantamittauksia voidaan toteuttaa kaavan vahvistumisen jälkeen, mutta niillä ei ole vaikutusta kaavaratkaisuun.

- b) *Vastustan lisäliikenteen ohjaamista Mattilan omakotitaloalueelle. Kannatan Lavolantien vaihtoehtoa [tarkoittanee Lavolankatua].*

Vastine: Kaavamuutos mahdollistaa Pilotinkadun käyttämisen moottoriliikennetien rinnakkaisliikennetienä. Asiasta päättää ELY-keskus, joka voi tiesuunnitelman hyväksymispäätöksellä osoittaa moottoriliikennetien rinnakkaistieverkon kulkemaan kaavassa osoitettua kokoojakatua pitkin.

- c) *Jos Koppelontien vaihtoehto joudutaan valitsemaan, niin pyydän huomioimaan seuraavaa: taloliittymä miltä tulee päästä turvallisesti tielle, esteetön näkeminen turvattava.*

Vastine: Koppelontien eteläpuolen tonteilta otetaan tonttialuetta 1 metrin verran katualueeksi. Samalla olemassa olevia kasvustoja poistetaan/siirretään, jolloin näkyvyys paranee, kun tonteilta ajetaan uudelle Pilotinkadulle.

- d) *nopeudet Koppelontien osuudella rakenteellisesti rajattava kohtuullisiksi, nopeusnäyttötäulua harkittava osuudelle, Koppelontien mäen yläosaa leikattava matalammaksi, jotta vauhdit saadaan mäessä putoamaan.*

Vastine: Nopeusnäytön lisääminen kadulle on mahdollinen. Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu risteysalue ja nykyisen Koppelontien länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkempi kadun rakennesuunnittelu esitetään katusuunnitelmassa. Asiaa ei ratkaista asemakaavamuutoksella.

13. Mielipide 13

- a) *Huomioitavaa uudessa kaavaesityksessä on muutamakin asia. Pilotinkadun ylempi koroke on nopeuksia ajatellen ihan väärässä paikassa, mikäli se toteutuu, rallirata alamäkeen on valmis. Oikea paikka on nykyisen jalankulku/pyörätien kohdalla, tai siitä vähän alaspäin. Havaittavissa tälläkin hetkellä on jatkuvat ylinopeudet tilanteesta riippumatta. Sekä auto, traktori että moottoripyörä ajoneuvoilla, crossimopoista puhumattakaan. Missään suunnitelmissa ei myöskään näy useasti pyydetty 30 km/h*

nopeusrajoitus, jota kuitenkin käytetään yleisesti ympäri kaupunkialuetta tarvittavissa paikoissa. Lähin esimerkki lienee entinen Partekin alasmenoliittymä Simolantien ympärystä! Ei liene yhtä ongelmallinen paikka kuin tuleva tiesuunnitelma tälle kadulle? Samoin esimerkiksi Rakuunamäellä vastaavat löytyvät hyvin, hidastavia korokkeita useita peräjäälkeen.

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu liittymä-alue sekä kaavamuutosalueen länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkemmat katurakenteet esitetään katusuunnitelmassa eikä niitä ratkaista asemakaavamuutoksella. Korokkeen (suojatien) sijainti alempana mäessä ei ole katsottu parhaaksi ratkaisuksi. Jos suojatien ylitys olisi alempana mäessä (Koppelontie 1:n ja Koppelontie 6:n läheisyydessä), se olisi lähempänä asuintaloja ja korotuksesta koituisi tärinää rakennuksiin. Alamäessä suojatien sijainti olisi myös vaarallinen, sillä etenkin lännestä ajaville näkyvyys ei siinä kohdin ole yhtä hyvä, kuin nykyisessä suunnitellussa paikassa. Mahdollinen jarrutusmatka olisi alamäessä lyhyempi ja etenkin talvella mäki voi olla liukas ja jarruttaminen vieläkin hankalampaa. Kun suojatie on ylempänä mäessä, ajoneuvolla on paremmat olosuhteet jarrutukselle.

- b) Ja muita esimerkkejä riittää. Hieman ihmetyttää paikallisten asukkaiden puolesta, millä suunnittelutiimi saa asiat hoidettua niin, että täällä ollaan tyytyväisiä? Valaiseva esimerkki löytyy pihamme rajalta, meluvalli, joka tehtiin kysymättä mitään ja vielä piirustusten mukaan väärään paikkaan. Kommentti valituksesta oli, että me voimme tehdä mitä vain lain mukaan. Oikeus kumosi tämän ja määräsi meluvallin maisemointavaksi asiaankuuluvien istutuksien. Kaikki voivat tulla katsomaan miltä se näyttää. Päätös asiasta löytyy myös kaupungin tiedostoista, tai löytyi ainakin aiemmin. Mahdollisesti ELY-keskus oli velvoitettu maksamaan kaupungille maisemoinnin istutukset. Näinhän nämä asiat hoidetaan asukkaiden eduksi. Toivottavasti tämä projekti vähän ammattimaisemmin?
- c) **Vastine:** Valtatie 6:n meluvallit on rakennettu tien parantamisen yhteydessä ELY-keskuksen toimesta. Tehtyjä ratkaisuja ei tulla tämän kaavamuutoksen yhteydessä käsittelemään.

14. Mieliä 14

- a) *Pilotinkadun kaavaluonnoksen liikkeelle panevana voimana on ELY-keskuksen käynnistämä tiesuunnitelma valtatie 6 muuttamiseksi moottoriliikennetieksi. Lähtökohdaksi on esitetty vt-6 rinnakkaistieyhteyden luominen hitaammalle liikenteelle, kuten traktorikalustolle. Tulevalta moottoriliikennetieltä siirtyvän traktoriliikenteen määräksi esitetään perusteluissa: "3 ajoneuvoa vuorokaudessa, toukokuun aikaan maksimissaan 7 ajoneuvoa vuorokaudessa." Tämän arvion katsomme kyseenalaiseksi.*

Vastine: Arvio perustuu Vt. 6 välin Selkäharju - Muukko liikennelaskentatietoihin ja on suuruusluokaltaan oikein. Vaikka määrä olisi tiettyinä ajankohtina hetkittäin moninkertainen, ei se ole kokonaisuutena merkittävä liikennevaikutusten kannalta.

- b) *ELY-keskus on teettänyt maanmittauslaitoksella 2019/2020 käyttäjien haastatteluihin perustuvan tutkimuksen vt-6 liikennemääristä. Tämän tutkimuksen tiedot tulisi nostaa osaksi kaavan taustamateriaalia.*

Vastine: Kaupunkisuunnittelu on saanut aineiston. Aineistoa on hyödynnetty soveltuvin osin mielipiteisiin vastattaessa.

- c) *Kaavaan suunniteltu kadun 6,5 m ajoradan leveys johtaa käytännössä 3,25 m kais-taleveyteen suuntaansa. Eteläisen kaistan osalta, reunakiveyksellä erotetun pyörä-tien seurauksena, käytännössä hyödynnettävissä oleva kaistaleveys kaventuisi tä-män alle. Vastaavasti kadun keskikorokkeet, risteysalueiden kiveykset sekä mahdol-liset kaiteet kaventaisivat fyysisesti käytettävissä olevan ajokaistan alle 3 metrin mo-lempiin suuntiin. Levikeypyörillä varustetun traktorin leveys voi olla 4,2-4,5 metriä - jopa enemmän. Traktorin varusteena voi olla etunostolaite työkoneineen tai etukuor-maaja työ laitteineen, jolloin sen pituus voi olla 8-9 metriä. Traktoriin voidaan kytkeä kaksi traktorin tai kuorma-auton perävaunua tai 3,0 metriä leveä ja 12 metriä pitkä hinattava laite. Traktorilla hinattavat takapyöräkylvökoneet ovat vakiintuneesti 4 met-riä leveitä, koko työleveytensä muodostaman jyräpyörästön varassa hinattavia, la-dattuina kokonaispainoltaan 6-8 tn laitteita. Ison leikkuupuimurin kuljetusleveys ilman leikkuupöytää voi olla noin 4,2 metriä ja korkeus lähes 4,5 metriä. Sen kuljetuspituus voi olla yli 6 metriä. Leikkuupuimuriin voi olla kytkettynä 8-12 metriä pitkä leikkuupöy-dän kuljetusvaunu. Kaavaluonnoksen lähtökohtaan viitaten, traktorikaluston ehdoton minimivaatimus vapaaksi kaistaleveydeksi on 4,5 metriä, ajoradan vapaaksi levey-deksi 9 metriä. Kapeammalla ajoradalla vaihtoehdoksi jää ajaa keskiviivan päällä, tai vaihtoehtoisesti pientareenpuoleisen akselinpuoliskon pyörät kokonaisuudessaan korotetun kävelytien puolella. Kylvökoneiden jyräpyörästön kanssa jäljempänä mai-nittu eritasossa olevan kiveyksen päällä ajaminen ei ole edes teknisesti vaihtoehto.*

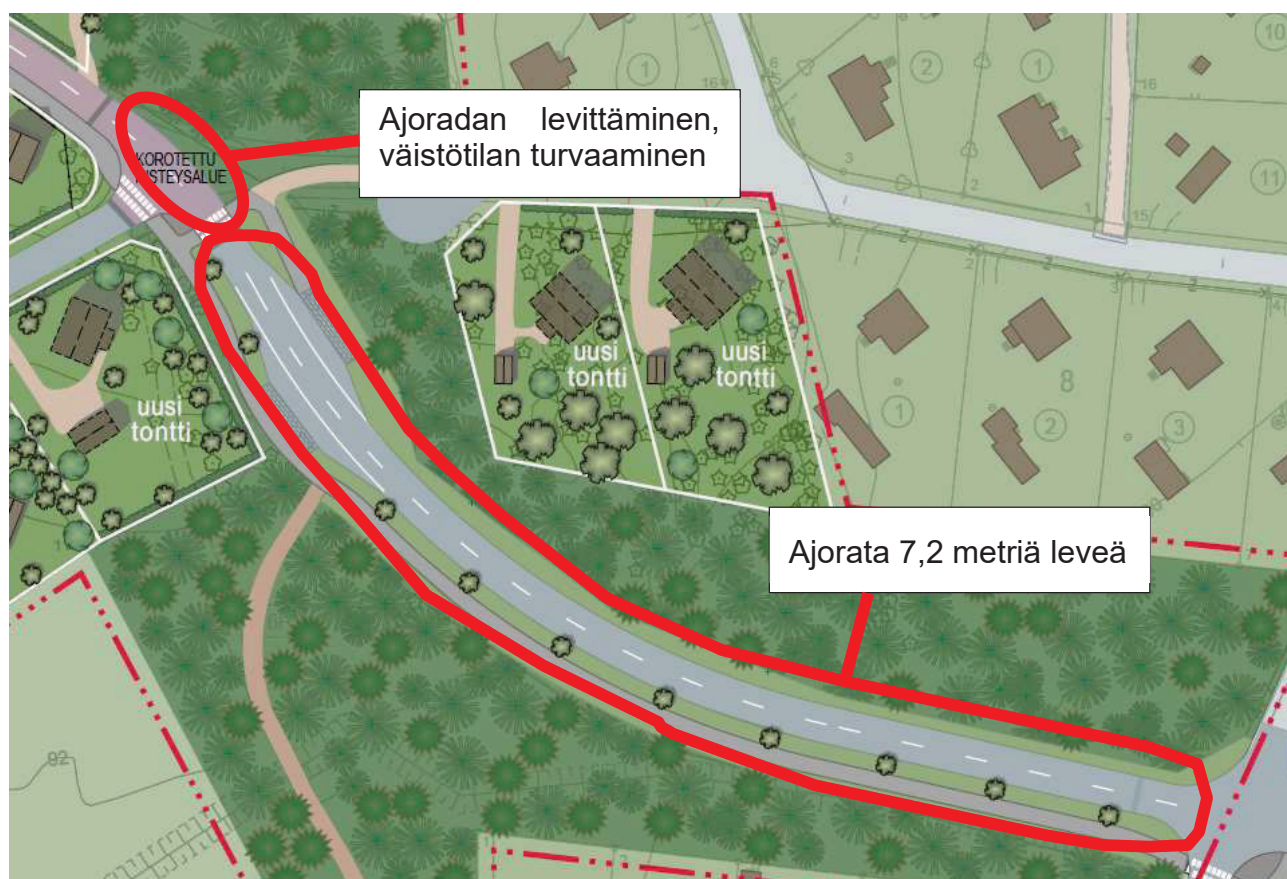
Vastine: Kadun leveys on nykyisen Koppelontien kohdalla, noin 150 metrin pituisella kadunosuudella 6,5 metriä. Tämän jälkeen Pilotinkadun ajorata levenee 7,2 metrin levyiseksi. Koppelontien kohta on kapeampi, koska käytettävissä oleva tila ei mah-dollista leveämpää ajorataa ja samalla nykyiselle asutukselle koituvat haitat pyrittiin minimoimaan. Tonteilta pyrittiin lunastamaan mahdollisimman vähän tonttimaata.

Katu tullaan rakentamaan niin, että liikenteellinen mitoituksen perusaukko 4,5 m x 4,5 metriä toteutuu. Pilotinkadun asemakaavamuutosalueen länsipuolelle sijoittuvan saarekkeellisen suojatien ajokaistat rakennetaan niin, että 4,5 metriä leveä maata-louskone mahtuu kulkemaan siitä. Metsontien ja Pilotinkadun risteysalueella kadun kaarteiden reunakivet rakennetaan max. 4 cm korkeana, jotta maatalouskone pystyy tarvittaessa väistämään siinä kohdin pientareen puolelle. Myös Mattilantien ja Pilo-tinkadun korotettua risteysaluetta levennetään niin, että maatalouskoneen väistötila turvataan. Pilotinkadun uusi rakennettava osuus rakennetaan kokonaisuudessaan

7,2 metriä leveänä. Kaavamuutoksen tilavaraukset mahdollistavat edellä esitetyt ratkaisut, jotka turvaavat maatalouskoneiden turvallisen liikennöinnin kaavamuutosalueella.

Katusuunnittelua on tehty rinnakkain asemakaavamuutoksen kanssa. Tarkempi kadun rakennesuunnittelu esitetään katusuunnitelmassa. Katusuunnitelman hyväksyy kaupunkikehityslautakunta.





Suunniteltu Pilotinkatu on noin 150 metrin matkalta leveydeltään 6,5 metriä ja uusi rakennettava osuus 220 metrin matkalla on leveydeltään 7,2 metriä. Pilotinkadulle rakennetaan myös linja-autopysäkkitaskut, joita voi hyödyntää ohitustilanteisiin.

Lainaus erikoiskuljetuslupaehdoista:

Yli 4 metriä leveää, yli 30 metriä pitkää tai yli 5 metriä korkeaa kuljetusta ei saa suorittaa:

- maanantaista perjantaihin klo 6–9 ja 15–17. Rajoitus on voimassa kaikilla teillä Uudenmaan (pois lukien Kehä III ja sen sisäpuoliset alueet), Varsinais-Suomen, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson maakunnissa, sekä mm. Lappeenrannan taajama-alueilla.
- Kesäaikana (1.5.–31.8.) maanantaista perjantaihin klo 6–9 ja 15–17 sekä perjantaisin ja sunnuntaisin klo 15–20. Tämä rajoitus on voimassa kaikilla teillä edellä mainituissa maakunnissa (pois lukien Kehä III ja sen sisäpuoliset alueet Uudellamaalla) ja lisäksi valta- ja kantateillä Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Keski-Suomen ja Satakunnan maakunnissa.
- Edellisten lisäksi juhannuksen ja joulun aattona, pitkäperjantain aattona tai perättäisistä pyhistä viimeisenä klo 15–20. Rajoitus on voimassa koko maassa valta ja kantateillä.
- Aikarajoitukset ovat voimassa myös erikoiskuljetuslupaan sisältyvillä kuntien katu- ja tieverkoilla. Moottoriteillä aikarajoitukset koskevat kaikkia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu nopeus on 50 km/h.

- d) *Vastaavasti tulee huomioida kadun pinnan tasosta nousevien rakenteiden, heijastinpylväiden, opasteiden, aitojen ja vastaavien sijoittaminen siten, että vapaaksi esteettömäksi tilaksi kummankin pientareen puolelle jää sivusuunnassa 1 metrin levyinen piennaralue.*

Vastine: Kadun kapeimmassakin kohdassa ajoradan pohjoispuolelle jää 1 metri piennaraluetta. Katusuunnittelussa huomioidaan väistötilan turvaaminen. Metsontien ja Pilotinkadun risteysalueella kadun kaarteiden reunakivet rakennetaan max. 4 cm korkeana, jotta maatalouskone pystyy tarvittaessa väistämään siinä kohdin pientareen puolelle. Mattilantien ja Pilotinkadun korotettua risteysaluetta levennetään niin, että maatalouskoneen väistötila turvataan. Kadun eteläpuolelle sijoittuu kevyen liikenteen väylä. Ylileveät traktorit voivat tarvittaessa käyttää kaupungin erikoiskuljetusreittejä. Hidastetöyssyjen tarkoitus on, että ajoneuvo hidastaa vauhtia. Suunniteltu katu menee asuinalueen läpi, jossa kulkee koululaisten reittejä. Hidasteiden tarkoitus on taata kevyen liikenteen kulkijoille turvallinen kulku alueella. Hidasteet rakennetaan loiviksi ja mataliksi, jotta esimerkiksi linja-autot pääsevät kohtuudella hidastaen niiden yli.

- e) *Korkeussuunnassa vapaa alikulkukorkeus mm. kaivinkoneiden lavettikuljetuksille, paalivaunuille, ajosilppureille sekä leikkuupuimureille on minissään 4,5 metriä.*

Vastine: Katu tullaan rakentamaan niin, että liikenteellinen mitoituksen perusaukko 4,5 m x 4,5 m toteutuu.

- f) *Hidastetöyssyt tai korotetut risteysalueet ovat täysin soveltumattomia ratkaisuja rinnakkaistielle. Traktori- ja työkonelustolla joudutaan nopeus näitä ylittäessä pudottamaan käytännössä hitaaseen kävelyvauhtiin.*

Vastine: Kaupungin hallinnoimalla katuverkolla tarvittavan liikenneturvallisuustason ja sen edellyttämät tarpeet määrittelee kaupunki. Alemmalla tieverkolla, ensisijaisesti taajama-alueella (tien nopeustaso 60- 50 - alempi) voi olla hidasteita tarvekohtaisesti. Kyseinen kaavamuutoksen sisältämä kohta rakennetaan nykyisen pientaloalueen sisälle ja väylä tulee kulkemaan hyvin läheltä asuinrakennuksia. Kyseinen väylä on myös koululaisten reitti, joten hidasteiden ja alhaisen nopeusrajoituksen käyttö on erittäin tarkoituksenmukaista.

- g) *Jotta kaavamuutokseen osoitettua uutta väylää olisi mahdollista käyttää osana moottoriliikennetieosuudelta siirtyvän hitaan liikenteen käyttämää rinnakkaistieverkkoa, tulee reitin käyttäjien liikenteen sujuvuudelle asettamat vaatimukset huomioida jo kaavoituksessa. Lähtökohtana valtatie rinnakkaistieksi suunniteltavan väylän profiilin tulisi mahdollistaa sujuva, taajama-alueella vähintään 50 km/h etuoikeutettu tieyhteys. Profiilin ja leikkauksen suunnittelussa tulee mahdollistaa 40 tn traktoriyhdistelmille ympärivuotisesti liikenneturvallinen reitti. Liikenteen yleinen sujuvuus sekä reitille ohjatun kaluston kohtuullisen etenemän ja matkavauhdin vaatimus tekee siten hidasterakenteista jo suunnittelussa käytännössä poissuljettuja ratkaisuja.*

Vastine: Pilotinkatu on rakentuessaan suhteellisen sujuva reitti ja matka-aikaan se vaikuttaa positiivisesti, jos reittiä käyttää. Kyseinen kaavamuutoksen sisältämä kohta

rakennetaan nykyisen pientaloalueen sisälle. Kaupungin hallinnoimalla katuverkolla tarvittavan liikenneturvallisuustason ja sen edellyttämät tarpeet määrittelee kaupunki. 30 km/h nopeusrajoitus koskee vain Pilotinkadulla 400 metrin matkaa. Muulla rinnakkaistiereitillä nopeusrajoitus on 40 km/h tai enemmän. Kyseisellä reitillä 30 km/h nopeusrajoitus on perusteltua, sillä katu menee hyvin läheltä asuinrakennuksia ja on koululaisten käytössä. Mattilan eteläpuolelta, Mäntylästä ja Kuuselasta tulevat koululaiset ylittävät Pilotinkadun kulkiessaan Kesämäen kouluun. Rinnakkaistien nopeusrajoituksen ei tarvitse olla 50 km/h.

- h) ELY-keskuksen käynnistämän moottoriteliikennesuunnitelman laatimisen lähtökohdista on esitetty myös kaupungin suunnasta elinvoima kysymykset. Käytännössä nämä lähtökohdat ponnistavat pitkälti aineettomista, imagohyödyksi visioiduista kaupungin statuksen nostamiseen liittyvistä seikoista. Tästä lähtökohdasta ei voi olla mitenkään perusteltua vastaavasti heikentää alueen elinvoimaa, vaikeuttamalla olemassa olevaa, yhteiskunnan perustarpeisiin menevän elinkeinotoiminnan harjoittamista. Yhteiskunta ei voi eikä saa vaikeuttaa elinkeinon harjoittamista suunnittelemalla ja toteuttamalla alimitoitettua infran. Yrittäjinä ja yrityksinä katsomme alimitoitettua väylän olevan puhtaasti toiminnan este.*

Vastine: Immissiohaittoja (mm. melu, värinä, pöly ja maisema) voidaan vähentää tie-suunnittelussa ja kaavoituksessa huomioitavilla teknisillä ratkaisuilla. Mukauttamistoimien jälkeen todettavia haittojen ja vahinkojen kompensointi tapahtuu maanmittaustoimituksissa määritettävillä haitan- tai vahingonkorvauksilla. Pilotinkadun kaavamuutos mahdollistaa rinnakkaisliikennetien linjaamisen Mattilan kaupunginosan läpi. Kaavamuutoksen ensisijainen tarkoitus on parantaa Mattilan pohjoisosan liikennejärjestelyjä.

15. Mielipide 15

- a) Vastustan tehtyjä suunnitelmia Pilotinkadun ja Vaalimaantien yhdistämiseksi sekä alueella tehtäviä muutoksia. Perustelut: Tontin ja kiinteistön arvon huomattava aleneminen.*

Vastine: Asunnon arvoon vaikuttavat asemakaavan lisäksi monet tekijät, eikä asemakaavamuutoksen mukaisen rakentamisen mahdollistamisella voida sanoa olevan suoraa vaikutusta asunnon arvoon. Rakennuksen ja tontin arvo määräytyvät huomattavasti useamman tekijän, kuten kysynnän ja tarjonnan sekä sijainnin ja rakennuksen kunnon mukaan. Asemakaavan ei voida katsoa aiheuttavan kohtuutonta haittaa kiinteistölle huomioiden kaavamuutoksen tavoite. Kaavan vaikutuksia on arvioitu vaikutuslajeittain kaavaselostuksessa.

- b) Piha-alueen yksityisyyden heikkeneminen ja viihtyisyyden huonontuminen huomattavasti - Huomattavat meluhaitat, pölyhaitat ja pakokaasu haitat (vaatimuksena vähintäänkin meluvallit)*

Vastine: Katuverkon muutostyöt voivat vähentää tonttien viihtyisyyttä hetkellisesti. Tonttien omistajat saavat korvauksen menetetyistä tontin osasta ja kasvillisuudesta

eikä heidän itse tarvitse tehdä muutostöitä. Tonttien viihtyisyys saattaa laskea, kun tonttien kadunpuoleista kasvillisuutta muutetaan ja tonttien kokoa pienennetään. Vaikka kaavamuutoksessa tontit pienenevät, ovat ne pienentämisen jälkeenkin suhteellisen kookkaita tontteja siihen nähden, kuinka lähellä kaupungin keskustaa ollaan. Tonttikoot ovat pienentämisen jälkeenkin yli 1000 m². Mahdollisten uusien istutettavien kasvien kasvaminen saattaa kestää useita vuosia, ennen kuin nykytilanteen mukainen kasvin koko saavutetaan. Kasvien rahallisessa korvaamisessa huomioidaan kasvien nykyinen ikä. Mitä vanhempi kasvi, sitä enemmän siitä saa korvausta. Lunnastushinnan ja kasvillisuuskorvauksen määrittää todennäköisesti Maanmittauslaitos. Kaavamuutoksen lähtökohtana on ollut se, että muutoksesta olisi mahdollisimman vähän haittaa alueen asukkaille.

Uuden Pilotinkadun meluvaikutuksia on tutkittu meluselvityksessä (Liite 8 Meluselvitys, Ramboll, 2021). Liikennemelun vaikutuksia on myös käsitelty kaavaselostuksessa luvussa 6.3.3.

Ennustetilanteessa Pilotinkadusta koituva melu jää siihen rajautuvien tonttien osalta päivällä selvästi alle päivämelun ohjearvon 55 dB ja yöllä alle yömelun ohjearvon 50 dB. Meluntorjuntarakenteille ei näin ollen ole tarvetta.

- c) *Liikennemäärien lisääntymisestä johtuva liikenneturvallisuuden heikentyminen alueella (erityisesti jalankulkijoiden ja koululaisten turvallisuus). Vaikkakin jalkakäytävä verkostoa on suunnitelmassa parannettu, mutta tienylitykset ja riskitekijät lisääntyvät. Onhan kyseessä kuitenkin perinteinen omakotitaloalue, jossa paljon lapsiperheitä ja pääosin kulkevat jalan tai pyörällä Kesämäen kouluihin.*

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa ja lisää turvallisuutta Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu risteysalue ja nykyisen Koppelontien länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30km/h. Tarkempi kadun rakennesuunnittelu esitetään katusuunnitelmassa.

Nykytilanteessa koululaiset joutuvat ylittämään kokoojakatuna toimivan Mattilantien ilman suojatietä. Pilotinkadulle rakennettava kevyenliikenteen väylä, suojatie ja korotettu risteysalue lisäävät koululaisten turvallisuutta.

16. Mielipide 16

Esillä olevissa kaavaluonnoksissa ei ole ratkaistu alueella tiedossa olevaa ongelmaa ajoneuvojen korkeiden ajonopeuksien suhteen. Muutokset kohdistuvat vanhan asuinalueen keskelle ja rakennukset on rakennettu 1950-luvulla. Lisääntyvän ajoneuvoliikenteen seurauksena asumisviihtyvyys kärsii alueella, etenkin koska nopeudet tulevat olemaan esitetyillä ratkaisuilla kovat. Alueelle on ehdottomasti saatava lisää hidastusrakenteita (korotuksia) myös mäenpäällisen tienylityspaikan kohdalle.

Kyseisellä ratkaisulla saadaan ajonopeuksia luotettavasti alennettua. Hidastusrakenteiden lisäksi asutetun alueen kohdalla ajoneuvonopeuden tulisi olla maksimissaan 30km/h, jotta turvallisuus ja asumisviihtyvyys saadaan varmistettua.

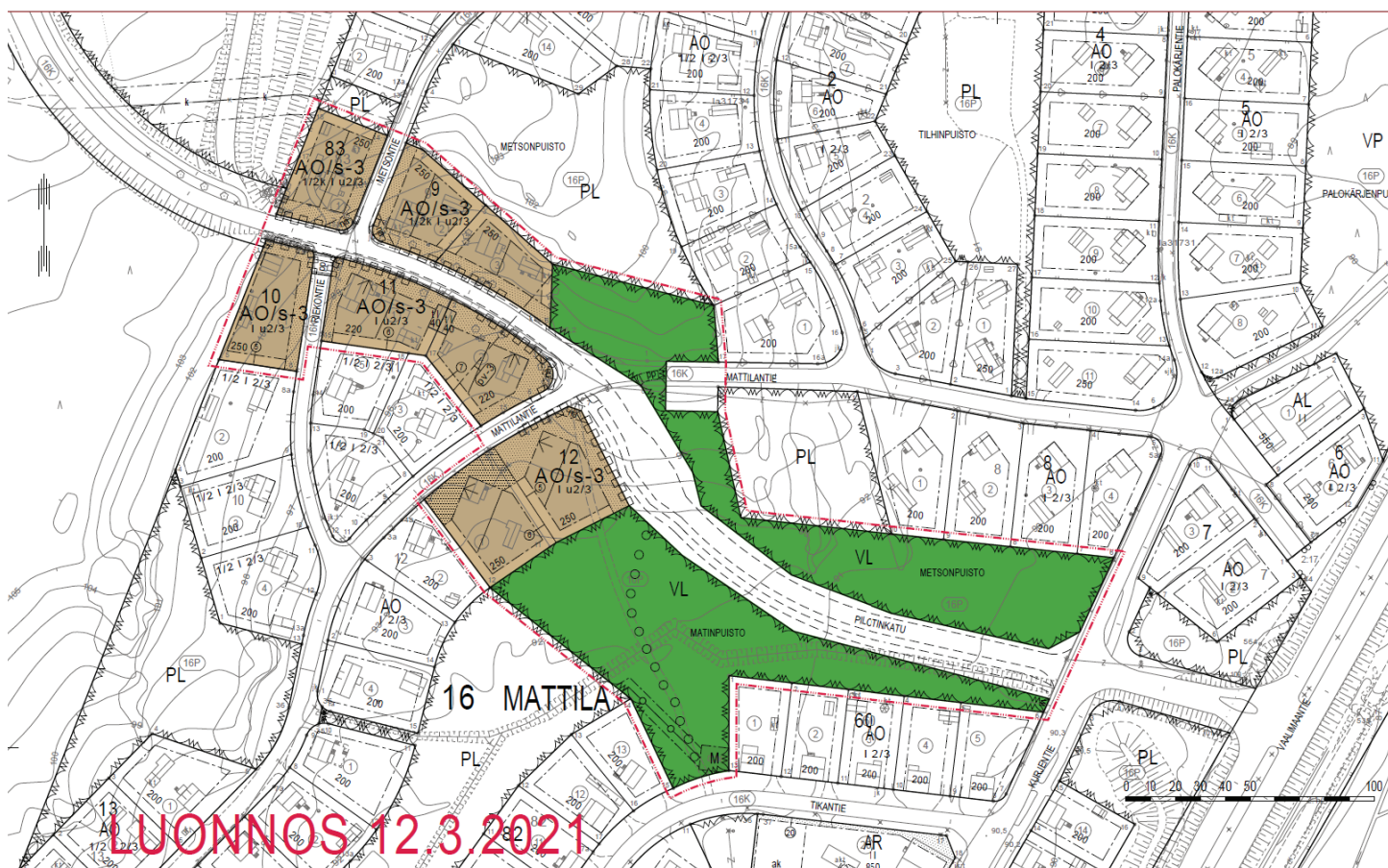
Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu risteysalue ja nykyisen Koppelontien länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h. Tarkempi kadun rakennesuunnittelu esitetään katusuunnitelmassa.

17. Mielpide 17

Kaavaluonnoksessa ei ole ratkaistu ongelmaa korkeiden ajonopeuksien suhteen. Lisäksi muutokset kohdistuvat vanhalle 1950- luvulla rakennetulle asuinalueelle. Lisääntyvän ajoneuvoliikenteen seurauksena asumisviihtyvyys ja turvallisuus kärsii alueella, etenkin koska nopeudet tulevat olemaan esitetyillä ratkaisuilla kovat. Tämä tulisi huomioida luotettavasti jo kaavavaiheessa, jotta ratkaisut saadaan varmuudella vietyä toteutukseen asti. Eli tuohon alueen lävitse menevään tieosuudelle, etenkin asuinrakennuksien kohdalle on ehdottomasti saatava lisää hidastusrakenteita (korotuksia) ja ajoneuvonopeutta alennettava 30km/h.

Vastine: Nopeuksia alueella hidastaa Pilotinkadun ja Mattilantien korotettu risteysalue ja nykyisen Koppelontien länsipuolelle rakennettava saarekkeellinen suojatie. Pilotinkadun saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus. Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kiviraitoja herättämään ajajan huomion. Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30km/h. Tarkempi kadun rakennesuunnittelu esitetään katusuunnitelmassa.

Pienennös kaavaluonnoksesta, jolla ennakkokuuleminen on suoritettu 18.3.- 9.4.2021



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

AO/s-3

Erillispienalojen korttelialue, jolla ympäristö säilytetään. Olemassa olevaa rakennuskantaa on säilytettävä mahdollisimman paljon. Uudet rakennukset on rakennettava siten, että ne massoittelevat, väriytyksen ja julkisivumateriaalien sekä julkisivujen jäsentelyn osalta noudattavat alueella olevien rakennusten ominaispiirteitä. Piha-alueiden, istutusten ja rakennelmien tulee olla alueen ominaispiirteisiin soveltuvia.

VL

Lähivirkistysalue.

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen osa-alueen raja.

Sitovan tonttijaoon mukaisen tontin raja ja numero.

16 Kaupungin- tai kunnanosan numero.

MATT Kaupungin- tai kunnanosan nimi.

11 Korttelin numero.

PILOTINKATU Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

250 Rakennusoikeus kerrosalanelömetreinä.

I Roomalainen numero osoittaa rakennuksen, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

1/2k I Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.

I u2/3 Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa ullakon tasolla käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.

Rakennusala.

t Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.

M Muuntamoraakennuksen rakennusala.

Asuinrakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.

Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon asuinrakennus on rakennettava kiinni.

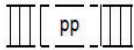
Istutettava alueen osa.

Katu.

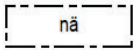
Ulkoreitti.

pp Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

pp Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.



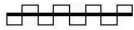
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.



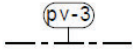
Tontin osa, jolla istutuksen tai muun näkemäesteen korkeus saa olla enintään 80 cm kadunpinnan yläpuolella.



Johtoa varten varattu alueen osa.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.



Tärkeä pohjavesialue. Alueella on kielletty sellainen rakentaminen ja muut toimenpiteet, joista voisi aiheutua vesilain sekä ympäristönsuojelulain (pohjaveden pilaamiskielto ja maaperän pilaamiskielto) tarkoittamia seuraamuksia. Tehtäessä rakennustöitä pohjavesialueella, on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseksi.

YLEISET MÄÄRÄYKSET

Asuinrakennuksissa on käytettävä harjakattoa kaltevuudella 1:1,5-1:2.

Taloussrakennusosissa/autotalleissa kattomuotona voi olla myös pulpettikatto.

Uudisrakennusten julkisivujen tulee olla pääosin peittomaalattua puuta. Pyöröhirren ja pitkänurkan käyttöä ei sallita hirsirakentamisessa.

Rakennusten, kulkuteiden ja pysäköintialueiden ulkopuolelle jäävä osa tontista tulee istuttaa.

Istutettavalle alueen osalle saa sijoittaa ajoneuvoliittymän.

Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää selvitys hulevesien hallinnasta ja johtamisesta.

Rakennusten liittäminen viemäriverkkoon saattaa edellyttää kiinteistökohtaista pumppaamaa.

Kaava-alueen maaperästä purkautuu radonkaasua, joka on huomioitava rakennussuunnittelussa. Asuntojen huoneilman vuosikeskiarvot eivät saa ylittää STM:n antamia kulloinkin voimassa olevia ohjearvoja.

AUTOPAIKKAMÄÄRÄYS:

Autopaikkoja on varattava 2 autopaikkaa/ asunto.

Alueelle tehty tonttijako on sitova.



LAPPEENRANNAN KAUPUNKI

ELINVOIMA JA KAUPUNKIKEHITYS
Kaupunkisuunnittelu

ASEMAKAAVAN MUUTOS

16 MATTILA kortteli 9, kortteli 10 tontti 1, kortteli 11 tontit 1 ja 2, kortteli 12 tontti 1, kortteli 83, katualuetta ja puistoaluetta

MUODOSTUU

16 MATTILA kortteli 9, kortteli 10 tontti 1, kortteli 11 tontit 6 ja 7, kortteli 12 tontit 5 ja 6, kortteli 83, katualuetta ja lähivirkistysalueita

TONTTIAJO

16 MATTILA kortteli 10 tontti 1, kortteli 11 tontit 1 ja 2, kortteli 12 tontti 1 ja osa yleistä aluetta 9903:0

MUODOSTUU

16 MATTILA kortteli 10 tontti 5, kortteli 11 tontit 6 ja 7, kortteli 12 tontit 5 ja 6

Lappeenrannassa . . . 2021

Maarit Pimiä, kaupunginarkkitehti

Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 323/11.4.2014 vaatimukset

Lappeenrannassa 8.9.2020

Riitta Ruutinen, kaupungingeodeetti

Tasokoordinaattijärjestelmä ETRS89 - GK28

Korkeusjärjestelmä N2000

Vahvistanut

LUONNOS
12.3.2021

Ennakkokuuleminen 18.3.-9.4.2021

Kaup.keh. Itk

KH

Nähtävillä

KV

Suunnittelija SI

Valmistelija KK

Mittakaava 1:1000

Työ nro K2721



Lappeenrannan kaupunki
PL 11
53101 LAPPEENRANTA

Lausuntopyyntönnä 13.10.2021 (LPR/752/10.02.03.00/2020)

Lausunto kaavaehdotuksesta, Asemakaavan muutos, Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos, Lappeenranta.

Lausuntopyyntö

Lappeenrannan kaupunginhallitus pyytää Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lausuntoa Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos kaava-asiasta.

Asemakaavamuutoksen ensisijainen tarkoitus on kehittää Mattilan kaupunginosan liikenneverkkoa ja mahdollistaa valtatie 6:n rinnakkaistien toteuttaminen suunnittelualueella. Tavoitteena on myös parantaa liikenneturvallisuutta ja selkiyttää Mattilan alueen liikenneverkkoa. Suunnittelussa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen tarpeet ja päivitetään kaava kokonaisuutena vastaamaan nykyisiä tarpeita.

Luontoarvot

Luontoselvitys on tehty ja alueelta ei löytynyt muuta kuin vähäisessä määrin silmällä pidettävää ahokissankäpälää Metsonpuiston eteläreunassa kadun varressa. Kaavaselostuksen vaikutuksen arvioinnista ei selviä voidaanko esiintymä säilyttää.

Luontoselvityksen mukaan kadun varressa kasvaa myös haitallista vieraslajia komealupiinia. Koska kaavan tavoitteena on muuttaa alueen liikennejärjestelyjä ja rakentaa uutta katua, olisi vähintään kaavaselostukseen syytä kirjoittaa ohjeet komealupiinin huomioon ottamisesta ja torjunnasta sekä leviämisen estämisestä kaavan toteuttamisen ja katujen ym. rakentamisen yhteydessä.

Lopuksi

Kevyenliikenteen huomiointi ja valtatie 6:n rinnakkaisverkon kehittäminen parantavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Asemakaavamuutos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaiset asemakaavan sisältövaatimukset toteutuvat hyvin. Kaavamuutos on huolella laadittu.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt arkkitehti Tuija Mustonen ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikön sijainen luonnonsuojelubiologi Tuula Tanska.

16.11.2021

KASELY/455/2021

Tiedoksi

Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Karjalan museo

Tämä asiakirja KASELY/455/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KASELY/455/2021 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Mustonen Tuija 16.11.2021 12:41

Ratkaisija Tanska Tuula 16.11.2021 12:42

From: [REDACTED]
Sent: Sun, 14 Nov 2021 19:17:53 +0200
To: YP LPR Kirjaamo Lappeenrannan kaupunki
Subject: Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos (rinnakkaistien rakentaminen Mattilassa pilotinkatu/ koppelontie)
Importance: Normal

Lappeenranta 15.11.2021 [REDACTED]

Kaavamuutoksesta oli jälleen kerran etäkokous 4.11.2021. En ollut itse mukana kokouksessa, mutta kuulin jälkeensä, että mitään uutta ei ollut tiedossa kuin nopeakorotuksen madaltaminen mahdollisesti 30km/h:ssa koppelontielle.

Itkeäkö vai nauraa, Veijovuori ja Ihalainen voisivat tulla tarkkailemaan tämän hetkisiä nopeuksia koppelontielle. Nytkin 40km/h:ssa...ei kukaan noudata alhaista nopeutta tänä päivänä tällä tieosuudella! Asentakaa kameratolpat sekä ylämäkeen mennessä, että alaspäin tullessa, mikäli tämä tienrakentaminen alkaa. Muuten ei nopeuden alentamisesta ole meille asukkaille mitään hyötyä.

Olen laittanut 2 kertaa valitusta tulemaan sinne. Olen edelleenkin tienrakentamista vastaan.

Koppelontien viemäroinnin uusimisestakaan ei ole tullut tietoa. Älkää laittako uutta tietä vanhan viemäriverkoston päälle.

Katuhidasteista vielä;

Tulkaa talven ja lumien tultua katsomaan uuden kurjentien hidasteita. Epäilen suuresti, että tie tasoittuu avaruuden myötä ja nopeudet kasvavat tälläkin tieosuudella ja näitä samanlaisia pikku korokkeita on suunniteltu myös koppelontielle, ei hyvä.



23.11.2021

LPR/752/10.02.03.00/2020

Pilotinkadun asemakaavan ja tonttijaon muutos

KAAVANLAATIJAN VASTINEET

MRA 27 §:n kuulemisessa saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin

Kaavaehdotus 29.9.2021 oli nähtävillä 14.10.–15.11.2021 välisen ajan.**LAUSUNNOT****Kaakkois-Suomen ELY-keskus**

- a) *Luontoselvitys on tehty ja alueelta ei löytynyt muuta kuin vähäisessä määrin silmällä pidettävää ahokissankäpälää Metsonpuiston eteläreunassa kadun varressa. Kaavaselostuksen vaikutuksen arvioinnista ei selviä voidaanko esiintymä säilyttää.*

Vastine:

Selostuksen vaikutusten arviointiin on tarkennettu: Luontoselvityksen (Afry Finland Oy 2020, päivitetty 2021) mukaan kaava-alueella ei ole erityisiä maankäytön suunnittelussa huomioon otettavia luontoarvoja. Metsonpuiston eteläreunan mäntymetsää on kuitenkin suositeltavaa säilyttää. Kyseisestä kohdasta on löydetty silmällä pidettävää ahokissankäpälää. Metsonpuiston eteläreuna pysyy kaavassa lähivirkistysalueena, eli ahokissankäpälän esiintymä säilyy.

- b) *Luontoselvityksen mukaan kadun varressa kasvaa myös haitallista vieraslajia komealupiinia. Koska kaavan tavoitteena on muuttaa alueen liikennejärjestelyjä ja rakentaa uutta katua, olisi vähintään kaavaselostukseen syytä kirjoittaa ohjeet komealupiinin huomioon ottamisesta ja torjunnasta sekä leviämisen estämisestä kaavan toteuttamisen ja katujen ym. rakentamisen yhteydessä.*

Vastine:

Selostukseen on täydennetty vaikutusten arviointiin kohtaan 6.1.3 Luonnonympäristö ohjeet komealupiinin tuhoamisesta. Luontoselvityksen mukaan kadun varteen on levinnyt myös komealupiinia. Komealupiini kuuluu niihin kansallisesti haitallisiksi luokiteltuihin vieraslajeihin, joiden kasvatusta on kielletty 1.6.2022 lähtien (Valtioneuvoston asetus vieraslajeista aiheutuvien riskien hallinnasta 704/2019). Pihojen kohdalla kadun reunat ovat hoidettuja. Komealupiini on suositeltavaa tuhota katujen rakentamisen yhteydessä. Kasvustot tulee pyrkiä hävittämään ja niiden leviäminen on pyrittävä estämään pintakasvillisuuden poiston yhteydessä. Vieraslajien hävit-

täminen on ensisijaisesti maanomistajan vastuulla. Vieraslajien torjunta vaatii suunnitelmallisuutta ja pitkäjänteisyyttä sekä usein esimerkiksi naapuruston yhteistyötä ja aktiivisuutta, jotta lajin uudelleen leviäminen saadaan tehokkaasti estettyä koko alueella.

- c) *Kevyenliikenteen huomiointi ja valtatie 6:n rinnakkaisverkon kehittäminen parantavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Asemakaavamuutos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaiset asemakaavan sisältövaatimukset toteutuvat hyvin. Kaavamuutos on huolella laadittu.*

Vastine:

Ok.

MUISTUTUKSET

1. Muistutus 1

- a) *Kaavamuutoksesta oli jälleen kerran etäkokous 4.11.2021. En ollut itse mukana kokouksessa, mutta kuulin jälkepäin, että mitään uutta ei ollut tiedossa kuin nopeusrajoituksen madaltaminen mahdollisesti 30 km/h:ssa Koppelontielle.*

Vastine:

Kaavaehdotuskartassa ei ole muutoksia Koppelontien katualueen osalta kaavaluonnokseen verrattuna. Sen sijaan kaavan rinnalla laadittuun katusuunnitelmaan on tehty parannuksia. Katusuunnitelman muutokset kaavaluonnosvaiheeseen verrattuna Koppelontien kohdalla ovat seuraavat:

- Katusuunnitelmassa kadun nopeusrajoitukseksi on esitetty 30 km/h.
- Nykyisen Koppelontien kohdalle asennetaan samaan tasoon asfaltin kanssa kahteen kohtaan kivitaitoja herättämään ajajan huomio.
- Saarekkeellisen suojatien kohdalla eteläpuoleinen ajokaista tekee loivan kaaren, mikä myös hidastaa nopeuksia. Tulevan saarekkeellisen suojatien länsipuolelle lisätään viisteellinen korotus.
- Lisäksi katusuunnittelussa on otettu huomioon maatalouskoneiden liikkuminen alueella. Jotta katu olisi toimiva myös valtatie 6:lta mahdollisesti siirtyville maatalouskoneille, kuten traktoreille, on kaavamuutoksessa otettu huomioon eräitä katutilan mitoittamiseen liittyviä näkökohtia, jotka tarkentuvat edelleen katusuunnittelussa. Pilotinkadun asemakaavamuutosalueen länsipuolelle sijoittuvan saarekkeellisen suojatien ajokaistat on tarkoitettu rakentaa siten, että 4,5 metriä leveä maatalouskone mahtuu kulkemaan siitä läpi. Metsontien ja Pilotinkadun risteysalueella kadun reunakivi rakennetaan enintään 4 cm korkeana, jotta maatalouskone pystyy tarvittaessa väistämään siinä kohdin pientareen puolelle. Mattilantien ja Pilotinkadun korotettua risteysaluetta levennetään puolestaan siten, että maatalouskoneen väistötila turvataan. Pilotinkadun uusi rakennettava osuus rakennetaan 7,2 metriä leveänä. Katusuunnittelua on tehty rinnakkain asemakaavamuutoksen kanssa.
- Punaista kiviainesta nykyisen Koppelontien kohdalla voidaan harkita

Edellä esitetyn lisäksi katusuunnitelmassa esitetään esimerkiksi kadun rakennekerrokset.

- b) *Itkeäkö vai nauraa, Veijovuori ja Ihalainen voisivat tulla tarkkailemaan tämänhetkisiä nopeuksia Koppelonttiellä. Nytkin 40 km/h:ssa... ei kukaan noudata alhaista nopeutta tänä päivänä tällä tieosuudella! Asentakaa kameratolpat sekä ylämäkeen mennessä, että alaspäin tullessa, mikäli tämä tienrakentaminen alkaa. Muuten ei nopeuden alentamisesta ole meille asukkaille mitään hyötyä.*

Vastine: Nopeusrajoitus- ja kameravalvonta kuuluu poliisin tehtäviin. Kaupungin hallinnassa olevia nopeusnäyttötäuluja sen sijaan voidaan käyttää katuosuudella joillakin ajanjaksoilla. Katusuunnitelmaan osoitetut hidasteet (katso kohta a) vähentävät nopeuksia alueella. Liikenneympäristön parantuminen (katutilan jäsennöinti yms.) parantaa kokonaisuudessaan liikenneturvallisuutta alueella.

- c) *Olen laittanut 2 kertaa valitusta tulemaan sinne. Olen edelleenkin tienrakentamista vastaan. Koppelontien viemäroinnin uusimisestakaan ei ole tullut tietoa. Älkää laittako uutta tietä vanhan viemäriverkoston päälle.*

Vastine: Viemäroinnin uusimisesta päättää Lappeenrannan Energiaverkot Oy. Energiaverkot on tietoinen Pilotinkadun asemakaavamuutoshankkeesta. Yhtiöltä saadun tiedon mukaan kadun rakennustöiden alkaessa energiaverkot uusivat/ varmistavat viemäroinnin kunnon. Kadulle on 1988 rakennettu vesijohto ja todennäköisesti samalla myös uusittu viemärit muoviputkeksi. (sähköpostien vaihto 8.6.2021 kaavanlaatijan ja Energiaverkkojen verkostopäällikön välillä)

- d) *Katuhidasteista vielä; Tulkaa talven ja lumien tultua katsomaan uuden Kurjentien hidasteita. Epäilen suuresti, että tie tasoittuu aurauksen myötä ja nopeudet kasvavat tälläkin tieosuudella ja näitä samanlaisia pikkukorokkeita on suunniteltu myös Koppelontielle, ei hyvä.*

Vastine: Talvella ajo-olosuhteet muuttuvat. Talvella ajorataa kaventaa aurattu lumi ja kadusta tulee kapeampi tai ainakin kapeamman tuntuinen. Tämä hidastaa osaltaan nopeuksia talviolosuhteissa.