Linnaistentien asemakaavatöiden asukastilaisuuden muistio 19.11.2026

Tilaisuuden tarkoituksena oli esitellä kaupunkisuunnittelun ajankohtaisia hankkeita, joita olivat

Tilaisuudessa oli kaupunginorganisaatiosta paikalla kaavoitusarkkitehti **Pasi Widgren**, suunnitteluinsinööri **Carita Uronen**, suunnittelujohtaja **Juha Helminen**, liikenneinsinööri **Tuula Salminen** sekä vuorovaikutussuunnittelijat **Juuso Heinämäki** ja **Ilona Reiniharju**.

Tilaisuuteen osallistui paikan päällä 24 ja etänä 8 asukasta.

Esiteltävät aiheet

Tilaisuuden avasi Juuso Heinämäki, joka kertoi tilaisuuden ohjelmasta ja osallistumiskäytännöistä. Hän esitteli myös yhteenvedon tähän mennessä saadusta asukaspalautteesta, luonnosvaiheen mielipiteistä ja ennakkokysymyksistä. Keskeisiksi teemoiksi nousivat muun muassa alueen luonne ja asuminen, liikenne ja liikenneturvallisuus, melu, pöly ja muut häiriöt, luontoarvot, vaikutusten arviointi sekä maaperä ja hulevedet.

Tämän jälkeen Pasi Widgren esitteli Linnaistentien asemakaavatöiden suunnittelutilannetta ja luonnosvaiheen jälkeen tehtyjä muutoksia. Hän kertoi kaava-alueen jakamisesta kahdeksi asemakaavatyöksi, niiden erilaisista etenemisaikatauluista sekä luonnosvaiheessa saadusta asukas- ja viranomaispalautteesta.

Esityksessä käytiin läpi myös alueella tehtyjä selvityksiä ja suunnitteluratkaisuja. Aiheina olivat erityisesti alueen rakennettavuus ja pohjavesi, kaavatalous, Linnaistentien ja Korvenrannantien katujärjestelyt sekä jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut. Lisäksi käsiteltiin hulevesien hallintaa, luonto- ja ympäristöarvoja, ekologisia yhteyksiä, suojaviheralueita ja maisemointia.

Pasi Widgren esitteli lisäksi yritysalueille suunniteltuja käyttötarkoituksia ja kaavamääräyksiä. Erityisesti käsiteltiin mansikkapellon alueelle suunniteltua TY-merkintää, jolla rajoitetaan ympäristölle merkittävää melua, pölyä, hajua, tärinää ja muita häiriöitä. Myös valaistuksen aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä on annettu kaavamääräyksiä. Kaavaratkaisua havainnollistettiin kartoilla ja havainnekuvilla.

Esityksen lopuksi käytiin läpi asemakaavatöiden jatkoa ja alustavaa aikataulua. A-2975-kaavaa on tarkoitus viedä ehdotusvaiheeseen ensin, kun taas A-2998:n valmisteluun varataan enemmän aikaa selvitysten ja vaikutusten arvioinnin täydentämiseksi.

Esityksen jälkeen käytiin yleisökeskustelu, jossa kysymyksiin vastasivat Juha Helminen, Pasi Widgren ja Tuula Salminen. Keskustelua käytiin noin tunnin ajan, jonka jälkeen keskustelu jatkui vielä kaavakarttojen äärellä.

Kysymyksiä ja keskustelua

Joitakin vastauksia on täydennetty muistioon tilaisuuden jälkeen.

1. Kysymys: Linnaistentie on nyt yksityistie ja asukkaat maksavat sen hoidosta tieyksiköiden perusteella. Miten tien hoito ja maksut muuttuvat kaavan myötä?

Vastaus: Kun kyseinen osuus muuttuu kaduksi, se lakkaa olemasta yksityistie ja kaupunki vastaa kadun rakentamisesta ja ylläpidosta kokonaisuudessaan. Yksityistie samalla lyhenee, minkä vuoksi jäljelle jäävän yksityistien tieyksiköt ja maksujen perusteet muuttuvat. Kaduksi muuttamattoman osuuden kunnossapitovastuu säilyy tiekunnalla/tieosakkailla.

2. Kysymys: Korvenrannantiellä ulkopuolista liikennettä on jo paljon. Ottaako kaupunki koko tien hoidettavakseen vai jääkö osa edelleen asukkaiden maksettavaksi?

Vastaus: Kaupunki ei lähtökohtaisesti ota koko yksityistietä kunnossapidettäväkseen. Asemakaavassa kaduksi osoitettavan osuuden kunnossapitovastuu siirtyy kaupungille, mutta sen jälkeen jatkuva yksityistie jää nykyisen käytännön mukaisesti yksityistieksi. Juha Helminen totesi, että ratkaisu voisi joissain tapauksissa olla kaupungillekin järkevä, mutta yksityisteitä on kohdeltava yhdenmukaisesti kaupungin nykyisten linjausten mukaan.

3. Kysymys: Onko A-2975:n tai A-2998:n osalta tehty Fazerin Pippo-Kujalan hankkeen kaltaisia yhteistyö-, tontinvaraus-, aiesopimus- tai muita sitoumuksia tai neuvotteluja, jotka vaikuttaisivat kaavojen sisältöön, laajuuteen tai kiireelliseen etenemiseen?

Vastaus: Kaupungin päätökset ovat lähtökohtaisesti julkisia. Tämän alueen osalta on käyty julkisuudessakin esillä olleita keskusteluja Peikon sijoittumisesta Korvenrannantien suunnalle. Muita sitoumuksia ei Juha Helmisen mukaan ole. Vertailuna hän mainitsi Pippo-Kujalan alueen sopimuksia, mutta niitä ei ole tehty näille Linnaistentien alueille.

4. Kysymys: Lähistöllä asuu muun muassa pieni astmaatikko, ja nykyinenkin rakentaminen aiheuttaa häiriöitä. Onko paalutuksen, pölyn, melun ja muun rakentamisen vaikutuksia todella huomioitu?

Vastaus: Alue on savikkoa, joten suunnittelualueella ei lähtökohtaisesti ole kyse samanlaisesta louhinnasta ja räjäyttämisestä kuin kallioalueella. Paalutusta voi kuitenkin tulla. Kaupunki pyrkii suunnittelulla ja määräyksillä minimoimaan rakentamisen haittoja, mutta kaikkia rakentamisen aikaisia haittoja ei voida poistaa.

5. Kysymys: Lähialueen kivitaloissa on asukkaan mukaan jo vaurioita aiempien rakennustöiden vuoksi. Miten huolehditaan siitä, etteivät asukkaat joudu itse maksamaan uusista vaurioista?

Vastaus: Rakennustöistä mahdollisesti aiheutuvien vaurioiden ehkäiseminen kuuluu lähtökohtaisesti rakennushankkeesta vastaavan tahon vastuulle. Ennen rakennustöiden aloittamista voidaan tarvittaessa tehdä lähialueen rakennusten kuntokatselmuksia sekä seurata rakentamisen aikaisia vaikutuksia esimerkiksi tärinämittauksin. Näin voidaan dokumentoida rakennusten lähtötilanne ja arvioida mahdollisten uusien vaurioiden syitä.

6. Kysymys: Jos kaava heikentää lähimpien kiinteistöjen arvoa tai niiden myytävyyttä, tuleeko kaupunki asukkaita vastaan vai jääkö menetys asukkaalle?

Vastaus: Kaupunki ei korvaa mahdollista arvonalenemaa. Perusteena on, että alue maakunta- ja yleiskaavatasolla osoitettu yritystoiminnan suuntaan kehittyväksi alueeksi.

7. Kysymys: Estääkö TY esimerkiksi datakeskuksen rakentamisen? Millaisissa hankkeissa ympäristövaikutusten arviointimenettely tulee kyseeseen?

Vastaus: TY tarkoittaa toimintaa, josta ei saa aiheutua merkittävää ympäristöhäiriötä. YVA-menettely puolestaan liittyy hankkeen laatuun, kokoon ja vaikutuksiin. Esimerkiksi datakeskuksista voidaan tehdä YVA, kun hankkeen ominaisuudet tai vaikutukset ylittävät menettelyn edellytykset. Tavallinen

pienimuotoisempi yritystoiminta ei automaattisesti edellytä YVA-menettelyä. Vaarallisia kemikaaleja käsittelevä toiminta vaatisi puolestaan muunlaista kaavallista mahdollistamista, eikä nykyinen TY-merkintä mahdollista kaikkea tällaista toimintaa.

8. Kysymys: Asukkaan mukaan alueelle ajetut suuret kivimäärät ovat vaikuttaneet kaivoihin ja niitä on kuivunut. Onko tästä kerrottu kaupungille ja onko asia ollut kaupungin tiedossa?

Vastaus: Kaupungille ei ollut tullut tietoa siitä, että juuri esirakentaminen olisi kuivattanut kaivoja. Sen sijaan aikaisemmin kaupungille oli tullut ilmoituksia kaivojen kuivumisesta silloin, kun pohjavettä otettiin mansikoiden kastelua varten. Tuolloin asiaa käsiteltiin ja alueelle rakennettiin myös vesijohtoyhteyksiä.

9. Kysymys: Alueella on paineellista pohjavettä. Onko varmasti selvitetty, että alueelle voidaan rakentaa, ettei käy kuten Renkomäessä, jossa rakentamisen yhteydessä tuli ongelmia pohjaveden kanssa?

Vastaus: Alueelle on asennettu pohjaveden seurantaputkia ja pohjaveden pintaa, painetta ja olosuhteita on seurattu. Juha Helminen vertasi tilannetta Renkomäkeen ja totesi, että tässä tapauksessa seurantaa on tehty pidempään, hänen mukaansa noin viisi vuotta. Täyttä varmuutta ei voida luvata, mutta tarkoituksena on minimoida riski käytettävissä olevan tutkimustiedon avulla.

10. Kysymys: Alueella on havaittu noin 25 metriä savea, paineellista pohjavettä ja metaania. Voidaanko tällaiselle alueelle todella rakentaa suuria halleja?

Vastaus: Maaperää on tutkittu ja myös havaittu kaasu on tiedossa. Rakennettavuus riippuu rakennuksen koosta ja kuormituksesta. Kevyempi rakentaminen voi onnistua ilman paalutusta, mutta suuret tai voimakkaasti kuormitetut rakennukset voivat edellyttää paalutusta. Lopulliset perustamisratkaisut määritetään hankekohtaisesti, kun rakennuksen kuormat ja muu toteutus tunnetaan.

11. Kysymys: Kujalassa ja muilla yritysalueilla on tyhjiä tai esirakennettuja alueita. Miksei niitä rakenneta ensin ennen uusien alueiden ottamista yrityskäyttöön?

Vastaus: Kaupungilla pitää olla yrityksiä varten ennakolta kaavoitettua tonttivarantoa. Kaavoitusprosessi voi kestää pahimmillaan noin kolme vuotta, kun taas yrityksen

investointipäätöksen jälkeen toteutusaikataulu voi olla paljon lyhyempi. Juha Helminen kuvasi tavoitteeksi noin kolmen vuoden kaavoitettua tonttivarantoa. Lisäksi yritysten tarvitsemat tontit ovat viime vuosina kasvaneet huomattavasti, joten kaikki olemassa olevat alueet eivät vastaa tulevien yritysten tarpeita.

12. Kysymys: Kuinka paljon Lahdessa on tällä hetkellä kaavoitettua yritystonttivarantoa ja kuinka moni yritys on aloittamassa rakentamisen?

Vastaus: Asukastilaisuudessa suunnittelujohtaja ei osannut sanoa tarkkaa kokonaismäärää ulkoa, mutta Pippon alueella arvioitiin olevan noin 50 hehtaaria, josta noin 35 hehtaaria on jo sidottu, sekä muualla kaupungissa yhteensä suunnilleen 50 hehtaaria muuta varantoa. Arvion mukaan noin 4–5 yritystä oli aloittamassa rakentamista kevään aikana. Lisäksi korostettiin tonttitarpeiden kasvua: uusissa hankkeissa voidaan tarvita 10–15 hehtaarin tontteja, ja esimerkiksi mainittujen suurimpien hankkeiden tontit ovat tätäkin suurempia.

13. Kysymys: Korvenrannantien länsipuoliselle rakenteilla olevalle yritystontille on jo kulkuyhteys tontin toisesta päästä. Miksi tarvitaan myös liittymä Korvenrannantielle?

Vastaus: Suuren toimijan vuoksi mahdollisen liikenteen arvioidaan olevan aiempaa suurempaa. Toisella liittymällä halutaan järjestää tontin huolto- tai muuta liikennettä hallitusti. Samalla tavoitteena on, ettei liikenne kulje hallitsemattomasti nykyisellä hiekkapintaisella yksityistiellä.

14. Kysymys: Kun mansikkapellon alueelle tulee ympäristöhäiriöitä rajoittava TY-merkintä, miksei myös Makasiininkadun läheisiä yritystontteja merkitä TY-alueeksi?

Vastaus: Kaupunki ei halua rajoittaa yritystoimintaa enempää kuin ympäristöolosuhteiden vuoksi on tarpeen. TY-merkintää käytetään erityisesti siellä, missä lähellä oleva asuminen tai muu herkkä toiminta edellyttää ympäristöhäiriöiden voimakkaampaa rajoittamista. Makasiininkadun suunnalla vastaavaa rajoitustarvetta ei kaavoittajan arvion mukaan ole yhtä paljon, ja kadun toisella puolella on jo vastaavan tyyppistä yritysaluetta. Myös TL-merkintä mahdollistaa ehtojen lisäämisen asemakaavaan. Asemakaavoja ei kuitenkaan haluta tehdä tarpeettoman rajoittaviksi TY-merkinnällä.

15. Kysymys/huomio: Alueella olevan yrityksen valaistus häikäisee jo nykyisin. Voidaanko vastaaviin valaistushaittoihin puuttua uusilla tonteilla?

Vastaus: Asemakaavan valaistusta koskevat määräykset tulevat sitomaan kaavan mukaista rakentamista. Esityksessä kerrottiin lisäksi TY-alueella olevasta kaavamääräyksestä, jonka mukaan ulkovalaistus pitää sijoittaa ja suunnata siten, ettei tarpeetonta valoa leviä tontin ulkopuolelle eikä siitä aiheudu merkittävää häikäisyä tai muuta valohaittaa asumiselle, virkistysalueille tai luonnonympäristölle.

16. Kysymys: Kääntöpaikka tulee lähelle asuinrakennusta. Miten varmistetaan, etteivät raskaat ajoneuvot tai esimerkiksi muu häiritsevä liikenne käytä sitä?

Vastaus: Ratkaisu perustuu ensisijaisesti kääntöpaikan mitoitukseen: se suunnitellaan niin pieneksi, ettei esimerkiksi täysperävaunuyhdistelmä mahdu kääntymään siellä. Kääntöpaikan on tarkoitus palvella esimerkiksi aura- ja jäteautoja. Paikan tarkkaa sijaintia voidaan vielä suunnittelussa muuttaa ja tästä pyydettiin asukkaiden näkemyksiä.

17. Kysymys: Mihin asti asfaltoitu katuosuus ulottuu? Jos loppuosa jää yksityistieksi, miten estetään yritysalueen raskaita ajoneuvoja ajamasta sille ja rikkomasta asukkaiden ylläpitämää tietä?

Vastaus: Kaupungin kunnossapitovastuu päättyisi suunnitelman mukaisesti asemakaavan katualueen päättymiseen. Sen jälkeen tie jatkuisi yksityistienä. Läpiajoliikennettä voidaan rajoittaa liikennemerkein ja poliisin valvonnalla, mutta todettiin myös avoimesti, että käytännön valvonta on haaste ja läpiajoa esiintyy jo nykyisin.

18. Kysymys: Jos rakentamisen aikana yksityistielle tulee paljon raskasta liikennettä, voisiko kaupunki ottaa kyseisen osuuden kunnossapidon vastuulleen ainakin rakentamisen ajaksi?

Vastaus: Asiasta voidaan keskustella, mutta ensisijaiseksi keinoksi nähtiin rakentamisen aikaisen liikenteen kieltäminen kyseiseltä yksityistieosuudelta ja liikenteen ohjaaminen muuta kautta. Rakentamisen aikaista liikennettä pystytään myös jossain määrin valvomaan.

19. Kysymys: Kulkeeko rakentamisen aikainen raskas liikenne ensin nykyistä hiekkatietä pitkin vai rakennetaanko katu ennen tonttien rakentamista?

Vastaus: Tavoitteena on rakentaa katuverkko ensin. Linnaistentien suunnan tontteja ei käytännössä pystytä toteuttamaan ennen katujen ja esimerkiksi vesi- ja viemäriliittymien rakentamista. Korvenrannantien puolella rakentamisliikenne voidaan puolestaan ohjata Sinisenkaarteen

suunnasta ja kieltää sen kulkeminen yksityistietä pitkin. Varsinaista liikennettä Korvenrannantien uudelle katuosuudelle tulisi vasta kadun valmistuttua.

20. Kysymys: Voitaisiinko katuvalaistusta parantaa pidemmälle Linnaistentien varteen ja jatkaa jalankulku- ja pyöräväylää esimerkiksi leikkikentän kohdalle asti?

Vastaus: Kaupunki rakentaa kadun ja siihen liittyvät rakenteet lähtökohtaisesti asemakaavoitetulle katualueelle. Jotta kaupungin katuverkkoa, valaistusta ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä voitaisiin jatkaa pidemmälle, asemakaavaa pitäisi vastaavasti ulottaa pidemmälle. Pelkän katuyhteyden kaavoittamista eteenpäin ei nähdä tarkoituksenmukaisena ratkaisuna.

21. Kysymys: Mansikkapellolla on harjoitettu pitkään hevosten valmennustoimintaa. Onko sen säilymiselle jokin ratkaisu vai loppuuko toiminta kaavoituksen myötä?

Vastaus: Tässä vaiheessa kaupunki ei pystynyt lupaamaan toiminnan säilymistä. Hevostoiminta on tähän asti perustunut maan vuokranneiden toimijoiden suostumukseen. Jos toiminnalle jää tilaa ja tuleva vuokralainen sallii sen, kaupunki ei lähtökohtaisesti kiellä toimintaa. Asukkaat ovat toimittaneet suunnittelijoille ehdotuksen kaavarajauksen muuttamisesta siten, että hevostoiminnalle jäisi nykyisen kaltainen tila.

22. Kysymys: Linnaistentiellä katuvalaistus on puutteellinen ja tilanne koetaan vaaralliseksi jalankulkijoille. Miksi kaupunki ei huolehdi valaistuksesta?

Vastaus: Kyse on yksityistiestä asemakaavoitetun katuverkon ulkopuolella. Kuntaliitosten yhteydessä kaupungin käytäntöjä yhtenäistettiin siten, että yksityisteiden valaistuksen ylläpitovastuu kuuluu lähtökohtaisesti tiekunnalle/tieosakkaille. Asemakaavoitetulla katualueella katu ja sen valaistus ovat puolestaan kaupungin vastuulla.

23. Kysymys: Mitä alueen nykyiset asukkaat konkreettisesti saavat kaavasta?

Vastaus: Asemakaavoista ei pystytä lupaamaan nykyisille asukkaille merkittävää suoraa hyötyä, muutoin kuin katuympäristön (mm. valaistus, turvallisuus) investointien myötä. Kaupungin näkökulmasta hyöty liittyy kaupungin kasvuun, uusiin yrityksiin, työpaikkoihin ja verotuloihin sekä sitä kautta kaupungin talouteen ja palveluihin.

24. Kysymys: Pääsevätkö asukkaat osallistumaan myöhemmin tarkempaan katusuunnitteluun?

Vastaus: Rakennuttamisyksikkö laatii varsinaiset katusuunnitelmat. Katusuunnitelmat tulevat erikseen nähtäville, jolloin niistä voi antaa palautetta ja muistutuksia. Lisäksi arvioidaan erikseen, järjestetäänkö katusuunnitteluvaiheessa asukastilaisuus tai muuta vuorovaikutusta.

25. Kysymys: Mikä on konkreettinen peruste sille, että A-2975 halutaan viedä päätöksentekoon nopeammin, vaikka suunnittelualuetta on samalla laajennettu ja suunnitelmaan on tullut uusia muutoksia? Mikä on konkreettinen syy sille, että A-2975 halutaan viedä päätöksentekoon nopeammin, mutta A-2998:n suunnitteluun varataan enemmän aikaa?

Vastaus: Esityksessä perusteltiin, että A-2975:n alueella on nopeampi tarve: Korvenrannantie halutaan kaavoittaa kaduksi palvelemaan rakenteilla olevaa isoa yritystonttia ja pienemmille yritystonteille on ollut kysyntää. A-2998:aan puolestaan kohdistuu enemmän luonnosvaiheen viranomaislausunnoista sekä asukaspalautteesta nousseita jatkotutkimus- ja selvitystarpeita, joten sille varataan enemmän aikaa.

26. Kysymys: Onko nopeuttamisen taustalla tietty yritys, investointi tai muu kaupungin taloudellinen tavoite?

Vastaus: Keskustelussa todettiin, että alueen osalta julkisuudessa on ollut keskustelua Peikon mahdollisesta sijoittumisesta Korvenrannantien suunnalle, mutta muita sitoumuksia ei ole tehty.

27. Kysymys: Miten varmistetaan, että kaavojen jakaminen ei johda siihen, että niiden yhteisvaikutukset jäävät arvioimatta ja asukkaiden esittämät huomautukset käsitellään kokonaisuutena?

Vastaus: Vaikka alue on jaettu kahdeksi kaavaksi, ympäristöä ja kaava-alueiden vaikutuksia arvioidaan kokonaisuutena.

28. Kysymys: Miten kaupunki aikoo vaiheistaa alueen toteutuksen? Voiko ensimmäisen vaiheen toteutuminen käytännössä johtaa toisen vaiheen etenemiseen ilman, että kokonaisuuden vaikutuksia arvioidaan uudelleen? Millä perusteilla kaupunki katsoo, että ensimmäisen vaiheen vaikutukset voidaan hyväksyä ennen kuin toisen vaiheen lopullinen sisältö ja yhteisvaikutukset ovat selvillä?

Vastaus: Vaikka suunnittelualue on jaettu kahdeksi asemakaavaksi, kaava-alueiden vaikutuksia ja yhteisvaikutuksia arvioidaan kokonaisuutena. Kaavojen erillinen eteneminen ei siten tarkoita, että ensimmäisen alueen vaikutuksia tarkasteltaisiin irrallaan toisesta alueesta. Kaavat on tarkoitus saada valmiiksi ja voimaan peräkkäin, mutta alueiden rakentaminen voi toteutua samanaikaisesti.

29. Kysymys: Miksi A-2975:n etenemistä nopeutetaan tilanteessa, jossa suunnittelualuetta on samalla laajennettu ja suunnitelmaan on tullut uusia liikenne- ja maankäyttöratkaisuja? Mitä alueelle A-2975 konkreettisesti suunnitellaan rakennettavan? Onko kyse teollisuudesta, logistiikasta, varastoinnista, terminaaleista vai muusta toiminnasta?

Vastaus: A-2975:n alueella on nopeampi tarve: Korvenrannantie halutaan kaavoittaa kaduksi palvelemaan rakenteilla olevaa isoa yritystonttia ja pienemmille yritystonteille on ollut kysyntää. Tarkemmasta yritystonttien toiminnasta ei ole vielä tietoa, mutta kaavamerkintä TL mahdollistaa teollisuus-, varastointi- ja niihin liittyvän liiketoiminnan.

30. Kysymys: Miksi kaavassa A-2975 käytetään niin laajaa TL-1-merkintää, joka sallii myös maa-ainesten läjityksen, maanmuokkauksen ja esirakentamisen?

Vastaus: TL-1-merkintä mahdollistaa teollisuustonttien esirakentamisen, jotta tontit voidaan valmistella tulevien yritysten käyttöön. Alueen pehmeä savimaa edellyttää lähtökohtaisesti esirakentamista, johon kuuluu esimerkiksi maanmuokkausta ja infran rakentamista. Töissä syntyviä maa-aineksia, kuten pintamaita, voidaan tarvittaessa läjittää lähistölle, jos niitä voidaan hyödyntää alueen esirakentamisessa. Näin voidaan vähentää maa-ainesten poiskuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia.

31. Kysymys: Voidaanko kaavamääräyksillä sulkea pois ympärivuorokautista häiriötä aiheuttava toiminta? Voidaanko kaavamääräyksillä kieltää esimerkiksi yöaikainen lastaus, ulkona tapahtuva meluisa toiminta, maa-ainesten pitkäaikainen varastointi ja pölyävä toiminta?

Vastaus: Yritysalueelle suunniteltu TY-määräys rajoittaa toimintaa sen aiheuttamien haittojen perusteella: alueelle ei saa sijoittaa toimintaa, josta aiheutuu merkittävää ympäristöhäiriötä. Määräys koskee myös yöaikaista lastausta, josta ei siten saa aiheutua ympäristöön merkittävää melu- tai valohaittaa. Kaavoittajan arvion mukaan tämä yleinen määräys riittää rajoittamaan kysymyksessä mainituista toiminnoista aiheutuvia haittoja.

32. Kysymys: Miksi Korvenrannantien ympäristö on päätetty ottaa mukaan suunnitteluun vasta alkuperäisen kuulemisen jälkeen?

Vastaus: Uusien kaava-alueiden ulkopuolella sijaitseva yritystontti tarvitsee toisen ajoyhteyden Korvenrannantien kautta. Siksi Korvenrannantien ympäristö otettiin mukaan kaavasuunnitteluun. Osoittamalla osa Korvenrannantiestä kaduksi voidaan järjestää tontin tarvitsema ajoyhteys ja parantaa samalla koko alueen ajoyhteyksiä.

33. Kysymys: Mitä Korvenrannantien muuttaminen kaduksi tarkoittaa käytännössä: muuttuuko tien linjaus, leveys, päällyste, valaistus tai liikenteen määrä?

Vastaus: Linjaus säilyy nykyisellään. Katu asfaltoidaan ja sen yhteyteen rakennetaan erillinen jalankulku-polkupyöräkäytävä valaistuksineen. Liikenteen määrä lisääntyy uusien yritystonttien myötä.

34. Kysymys: Onko tarkoituksena ohjata teollisuusalueen raskasta liikennettä Korvenrannantien kautta?

Vastaus: Olemassa olevalle tontille tuleva yritys tarvitsee tontilleen toisen kulkuyhteyden. On siis mahdollista, että kaduksi muuttuvaa Korvenrannantien osuutta käyttää myös raskas liikenne.

35. Kysymys: Mikä on uuden Korvenrannantien varrelle suunnitellun yritystontin käyttötarkoitus, koko ja rakennusoikeus?

Vastaus: Käyttötarkoitus on TL eli teollisuutta, varastointia ja niihin liittyvää liiketoimintaa palveleva toiminta. Tontille voidaan rakentaa tehokkuudella 0,40. Tontin koko on suunnitteluvaiheessa noin 6600 m2.

36. Kysymys: Mikä on näiden kahden kaavan toteutumisen jälkeinen liikenne-ennuste eriteltynä raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen osalta?

Vastaus: Liikenne-ennusteita täydennetään molempien kaavojen selostuksiin ehdotusvaiheessa.

37. Kysymys: Miten liikenteen vaikutukset alueen asutukseen, lasten turvallisuuteen, jalankulkijoihin ja hevosharrastukseen on selvitetty?

Vastaus: Asemakaavoitusvaiheessa liikenteen vaikutuksia asutukseen ja turvallisuuteen selvitetään yleensä liikenteen nykytilan, kaavan synnyttämän uuden liikenteen ja liikenneverkon toimivuuden yhteistarkasteluna. Liikennemäärien tarkempi analyysi on vielä tekeillä. Yksityiskohtainen katusuunnittelu tehdään vasta asemakaavoitusvaiheen jälkeen. Alueen turvallisuutta on tarkoitus parantaa yhdistetyillä pyöräilyn ja jalankulun väylillä sekä Linnaistentien ja Korvenrannantien kaavoitettavilla osuuksilla.

38. Kysymys: Jos kaupunki ei vielä tiedä, millaisia yrityksiä alueelle tulee, millä perusteella se voi arvioida toiminnan vaikutuksia nykyiseen asutukseen?

Vastaus: Vaikutuksia lähiasutukseen ja muuhun ympäristöön arvioidaan sen perusteella, millaista ja kuinka laajaa toimintaa asemakaava mahdollistaa. Arvioinnissa tarkastellaan teollisuuden, logistiikan, varastoinnin ja näitä palvelevan liiketoiminnan vaikutuksia, vaikka alueelle sijoittuvia yrityksiä ei vielä tiedetä.

39. Kysymys: Alkuperäisessä kaavaselostuksessa mainitaan Korvenrannantien tulvaherkkä kohta. Miten rakentaminen, teiden muuttaminen ja lisääntyvät hulevedet vaikuttavat tähän? Onko hulevesien vaikutukset selvitetty myös poikkeuksellisissa rankkasateissa ja tilanteissa, joissa nykyiset ojat eivät enää riitä?

Vastaus: Korvenrannantie muuttuu tulvaherkällä kohdalla kaduksi. Kadun rakentamisen yhteydessä tierummut uusitaan ja mitoitetaan alueen hulevesiolosuhteiden mukaan. Kaavamääräys edellyttää hulevesien viivyttämistä uusilla yritystonteilla. Viivytys hillitsee tulvaherkkään kohtaan kohdistuvia virtaamahuippuja ja parantaa siten alueen hulevesien hallintaa.

40. Kysymys: Miten melu, pöly, tärinä ja mahdolliset ympäristöhäiriöt estetään lähialueen asutuksessa ja hevostalleilla? Kaupunki on itse todennut, että lähin hevostalli sijaitsee noin 150 metrin päässä suunnittelualueesta ja että hevostallit ovat häiriöherkkää toimintaa. Kuka määrittelee, millainen teollisuus on riittävän vähän häiriötä aiheuttavaa, ja miten tämä varmistetaan sitovilla määräyksillä?

Vastaus: Lähin hevostila sijaitsee n. 350 metrin päässä suunnittelualueesta. Asemakaavassa osoitetaan suojaviheralue teollisuusalueen itäosaan. Lähialueen asutusta ja hevostalleja suojataan melulta, pölyltä, tärinältä ja muilta ympäristöhäiriöiltä TY-kaavamääräyksellä. TY on

käyttötarkoitusmerkintä, joka sallii vain toiminnan, josta ei aiheudu merkittävää ympäristöhäiriötä. Rakentamisluvan käsittelyssä arvioidaan, täyttääkö suunniteltu toiminta tämän kaavamääräyksen.

41. Kysymys: Miten alueen luontokohteet, eläinten kulkureitit ja ekologiset yhteydet säilytetään?

Vastaus: Alueen luonto- ja ympäristöarvoja on huomioitu kaavaratkaisussa säilyttämällä lähivirkistys- ja suojaviheralueita sekä antamalla niitä koskevia kaavamääräyksiä. Metsäisellä lähivirkistysalueella kaavamääräyksillä pyritään turvaamaan eläinten, muun muassa lepakoiden, elinympäristöjä ja kulkuyhteyksiä sekä alueen ekologisen yhteyden säilymistä. Ekologista yhteyttä on vahvistettu myös suojaviheralueella, joka yhdistää Linnaistentien varrella olevan metsän ja Vartio-ojan, ja viranomaispalautteessa tätä ratkaisua pidettiin myönteisenä.

42. Kysymys: Onko tehty riittävät selvitykset melun, pölyn, tärinän ja ilmanlaadun vaikutuksista lähiasutukseen ja hevostalleihin?

Vastaus: Lähialueen asutusta ja hevostalleja suojataan melulta, pölyltä, tärinältä ja muilta ympäristöhäiriöiltä TY-kaavamääräyksellä. TY on käyttötarkoitusmerkintä, joka sallii vain toiminnan, josta ei aiheudu merkittävää ympäristöhäiriötä. Mainittuja vaikutuksia ei ole siis selvitetty kattavasti, mutta niitä on tarkoitus ehkäistä kaavamerkinnällä.

43. Kysymys: Kuinka leveät suojaviher- ja viheralueet teollisuustonttien ja lähimpien asuintalojen väliin on tarkoitus jättää? Millaisella kasvillisuudella ja rakenteilla suojavyöhykkeet toteutetaan, ja miten niiden riittävyys melun, pölyn, valaistuksen ja maisemahaittojen torjunnassa varmistetaan?

Vastaus: Teollisuusalueen itäosan suojaviheralueen leveydeksi on suunniteltu 20 m. Tälle alueelle on suunnitteilla puustoinen, noin 2-3 metrin korkuinen suojavalli.

44. Kysymys: Miten kesäkuussa jätetyt 15 mielipidettä ja adressi ovat vaikuttaneet suunnitelmiin konkreettisesti?

Vastaus: A-2998:n aluetta on pienennetty noin kahdella hehtaarilla, mukaan on tuotu EV-2-suojaviheralue/maisemavalli, Uusi TY-kaavamerkintä rajoittaa ympäristöhäiriöitä ja valaistusta, hulevesimääräyksiä on tarkennettu ja luontoarvoja huomioitu lisää antamalla rajoituksia muun muassa valaistukseen.

45. Kysymys: Miksi juuri tämä alue on valittu teollisuusalueen laajentamiseen ja onko vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja tai olemassa olevien yritysalueiden hyödyntämistä selvitetty?

Vastaus: Keskustelussa perusteeksi annettiin erityisesti VT4:n ja VT12:n risteys, eteläisen kehätien investointi, yritystonttien kysyntä sekä kaupungin tarve ylläpitää yritystonttivarantoa. Samassa keskustelussa käsiteltiin myös muiden yritysalueiden olemassa olevaa tonttivarantoa.

46. Kysymys: Voidaanko kaavojen jatkokäsittelyä lykätä, kunnes kaikki vaikutukset, erityisesti Korvenrannantien laajennuksen vaikutukset, on selvitetty riittävän tarkasti?

Vastaus: Korvenrannantien katuosuuden leveämmän ajoradan ja erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta. Katusuunnittelun yhteydessä Vartio-ojan siltarumpu voidaan uusia, jotta vesi pääsee virtaamaan paremmin ja tulvariski pienenee Korvenrannantien kohdalla. Tien muuttaminen kaduksi parantaa liikenteen edellytyksiä. Asemakaavat etenevät tältä osin suunnitelmien mukaan.

47. Kysymys: Miten kaupunki perustelee hankkeen asukkaille aiheuttamat haitat suhteessa saavutettavaan taloudelliseen hyötyyn?

Vastaus: Yritysalueiden hyötyä ei arvioida vain tonttien myyntituloina, vaan työpaikkoina, yritystoimintana, verotuloina ja kaupungin elinvoimana. Samalla tunnustettiin, että rakentamisella on paikallisia kielteisiä vaikutuksia.

48. Kysymys: Onko kaupunki arvioinut hankkeen vaikutuksia lähialueen asuinkiinteistöjen arvoon ja myytävyyteen? Jos on, millaisia johtopäätöksiä arvioinnissa on tehty?

Vastaus: Kaupunki ei ole erikseen arvioinut vaikutuksia kiinteistöjen arvoon. Asukkaiden arvion mukaan kiinteistöjen arvo laskee ja kaupunki ei tätä mahdollisuutta kiistä.

49. Kysymys: Voiko kaupunki sitoutua siihen, ettei kaavaehdotusta viedä päätöksentekoon ennen kuin laajennuksen vaikutukset ja kaikki asukkaiden esittämät huolenaiheet on asianmukaisesti selvitetty?

Vastaus: Asemakaavan valmistelussa arvioidaan kaavaratkaisun vaikutukset. Arvioinnissa otetaan huomioon lähialueen asukkaiden esittämät huolenaiheet, ja niihin vastataan kaavaselostuksessa. Selvitysten riittävyyttä arvioivat myös viranomaiset.

50. Kysymys: Mikäli Lahti aikoo oikeasti olla ympäristökaupunki muutakin kuin vaan puheissaan, niin miksi kaikki luonto ym. pitää tuhota ja suorastaan pilata elinkeinoelämän takia?

Vastaus: Tilaisuudessa todettiin, että Lahti edistää sekä luonnon monimuotoisuutta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kaupunki suojelee luontoarvoiltaan merkittäviä kohteita, ja luonnonsuojeluohjelmassa esitetään esimerkiksi uusia luonnonsuojelualueita. Samalla kaupungin strategisena tavoitteena on olla yritysystävällinen. Tarjoamalla yrityksille tontteja kaupunki luo edellytyksiä uusille työpaikoille ja vahvistaa elinvoimatekijöitä. Linnaistentien alueella yritystontteja pyritään keskittämään hyvien liikenneyhteyksien äärelle sen sijaan, että niitä hajasijoitettaisiin. Keskittämällä voidaan vähentää katujen ja muun infrastruktuurin rakentamiseen tarvittavaa pinta-alaa ja siten säästää luonnonympäristöä.

51. Kysymys: Kaavakävelyllä mainittiin, ettei yritystontteja kaavoiteta välittömästi kiinni asuintontteihin, nythän tehdään juuri näin, mitä sanoo maankäyttö- ja rakennuslaki yritystonttien suhteesta jo olevaan asuinalueeseen?

Vastaus: Kaavoittaessa pitää pystyä osoittamaan, että asumisen ja yritystoiminnan yhteensovittaminen on näissä olosuhteissa mahdollista. Kaavamerkinnöissä voidaan käyttää esimerkiksi käyttötarkoitusta rajoittavia kaavamääräyksiä, suojaviheralueita, istutuksia ja maisemavalleja sekä melua, pölyä, valaistusta tai muuta häiriötä koskevia määräyksiä.

52. Kysymys: Onko nykyisen kaltainen yritystonttien rakentaminen järkevää näin velkaisessa kaupungissa, kun rakennuskuluista saadaan murto-osa niitä myytäessä yrityksille, ja onko Lahden kaupungin strategia todellakin se, että yritystontteja on pakko tehdä asuinalueen rajaan kiinni?

Vastaus: Kaupungin näkökulmasta hyöty liittyy kaupungin kasvuun, uusiin yrityksiin, työpaikkoihin ja verotuloihin sekä sitä kautta kaupungin talouteen ja palveluihin. Yritystontit ja asuinalueet voivat joskus sijaita vierekkäin. Näin tapahtuu toisinaan, kun alueiden käyttöä suunnitellaan eri kaavatasoilla. Pippo-Kujalan alue on osoitettu maakunta- ja yleiskaavassa yritystoiminnan alueeksi hyvien liikenneyhteyksien solmukohtaan. Alueelle on tehty merkittäviä liikenteellisiä investointeja.

53. Kysymys: Kaavoituksen vaikutukset asumismukavuuteen, kuka tehnyt ja miten huomioitu, perustelut?

Vastaus: Kaavoittaja tekee vaikutustenarviointia mm. ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön. Arvioinnissa huomioidaan kaavatyön aikana asukkailta saatua palautetta ja näkemyksiä suunnitteluratkaisuista.

54. Kysymys: Miten kaupunki aikoo korvata lähellä olevien talojen arvon laskun, selkeä vastaus?

Vastaus: Kaupunki ei korvaa mahdollista arvonalenemaa. Perusteena on, että alue maakunta- ja yleiskaavatasolla osoitettu yritystoiminnan suuntaan kehittyväksi alueeksi.

55. Kysymys: Lepakkoselvitys edelleen tekemättä (oikea selvitys,ei se joka nyt tehty päiväsaikaan)?

Vastaus: Suunnittelualueella ei ole tarvetta tehdä erillistä lepakkoselvitystä. Viranomaiset ovat lausunnoissaan katsoneet tehdyt luontoselvitykset riittäviksi. Lepakoiden elinolosuhteet on huomioitu kaavamääräyksissä.

56. Kysymys: Kaupungin yleiskaavakartan mukaan elinkeinoelämä ja asuminen keskittyvät eri paikkoihin, kuinka tässä tapauksessa mielestänne toimitaan?

Vastaus: Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen yritys- ja asuinalueiden liittymiskohdassa.

57. Kysymys: Kaavoitetun yritysalueen niin rakentamisen kuin käytön aikaista melua/pölyä/liikennettä ei kukaan valvo ainakaan kaupungin puolesta, kaikki valvonta ja informointi jätetään asukkaiden harteille, onko oikein?

Vastaus: Rakennus- ja ympäristövalvonta valvovat, että kaupungin asettamia ehtoja ja määräyksiä noudatetaan rakentamisessa ja toiminnan aikana. Asukkaita kehotetaan olemaan myös aktiivisia havaitessaan epäkohtia, näin niihin on myös viranomaisten helpompi puuttua.

58. Kysymys: Mahdollisten isojen autojen kääntöpaikka on täysin suunnittelematta ja vaarallinen niin lapsille kuin aikuisille, onko todella näin huonoa suunnittelua kaavoittajalta vai onko osaamattomuutta?

Vastaus: Kääntöpaikan sijaintiin vaikuttavat vielä tonteille sijoittuvat yritykset, millaisia tonttiliittymiä nämä tarvitsevat. Asukkailta pyydettiin lisäksi näkemystä, mihin heidän mielestään kääntöpaikka olisi toivottavaa toteuttaa. Kääntöpaikan mitoitus suunnitellaan sellaiseksi, että se ei mahdollista esim. täysperävaunujen kääntämistä. Kääntöpaikan vierellä kulkee erillinen ja turvallinen kävelyn ja pyörätien yhteys. Tarkempi katusuunnittelu tehdään asemakaavan vahvistumisen jälkeen.

59. Kysymys: Ympäristövaikutusten arviointi kaavatyön jatkosuunnittelussa, tehty?

Vastaus: Asemakaavaa laadittaessa arvioidaan jo kaavan merkittävät ympäristö- ja muut vaikutukset. Arviointia tehdään koko kaavaprosessin ajan, ja sitä täydennetään ennen kaavan hyväksymistä tarvittavilla esimerkiksi luontoa, liikennettä, melua, maaperää ja hulevesiä koskevilla selvityksillä. Jos tulevia yrityksiä ei vielä tunneta, vaikutuksia arvioidaan sen perusteella, millaista ja kuinka laajaa toimintaa kaava mahdollistaa.

Kaavoituksen vaikutusten arviointi on eri asia kuin hankekohtainen YVA-menettely. Varsinainen YVA tehdään myöhemmin tietylle hankkeelle, jos hankkeen laatu, koko tai todennäköiset vaikutukset täyttävät YVA-laissa säädetyt edellytykset. Hankekohtaista arviointia ei voida tehdä täsmällisesti ennen kuin yritys ja sen toiminta ovat tiedossa, mutta kaavan yleisiä ja ennakoitavissa olevia vaikutuksia ei voida jättää kokonaan myöhempään hankevaiheeseen.

60. Kysymys: Mielestäni nykyisen kaltainen kaavasuunnittelu on yksipuolista tekemistä, asukkaita ei kuunnella lainkaan ja tehdään niin kuin on aiemmin jo päätetty (salaa) ja viedään eteenpäin ketään kuulematta, tuntuu että kaupunki on pettänyt omat asukkaansa (veronmaksajat), eihän tällaista tonttipolitiikkaan voi hyväksyä eikä varsinkaan mainostaa uusille asukkaille, vai voiko? Asukkaana ja veronmaksajana olen erittäin pettynyt kaupungin osaamattomaan ja yksipuoliseen suunnitteluun, täysin nykyisiä asukkaita kuulematta, hävetkää!

Vastaus: Kaupunkiympäristölautakunta päättää asettaa kaavoituksen laatiman kaavaehdotuksen nähtäville, eli päätösten aika on vasta tulossa. Kaavaehdotuksen valmistelussa on otettu huomioon asukkaiden huomiota muun muassa pienentämällä kaavoitettavaa aluetta ja tarkentamalla ehtoja. Myös liikenneturvallisuuteen on tehty tarkennuksia. On ymmärrettävää, että asemakaavaehdotusten ratkaisut herättävät erilaisia mielipiteitä. Asukkaat voivat vielä jättää suunnittelijoille muistutuksia kaavaehdotuksen nähtävillä olon aikana.

Yhteinen vastaus kysymyksiin 61–67 alempana

61. Kysymys: Korvenrannantie on nykyisellään yksityistie. Miten tämä on huomioitu kaavasuunnittelussa ja alueen liikennejärjestelyissä, kun tien ympäristöön suunnitellaan teollisuusaluetta ja mahdollisesti uutta yritystonttia.

62. Kysymys: Millä oikeudellisilla ja käytännön edellytyksillä yksityistie aiotaan muuttaa kaduksi? Missä vaiheessa muutos tapahtuisi ja kuka vastaa muutoksen toteuttamisesta ja kustannuksista?

63. Kysymys: Miten nykyisten tieosakkaiden ja tien varrella asuvien asema, oikeudet ja vaikutusmahdollisuudet turvataan muutoksen yhteydessä?

64. Kysymys: Onko tarkoituksena ohjata alueelle tulevaa teollisuus- ja raskasta liikennettä nykyiselle yksityistielle jo ennen sen mahdollista muuttamista kaduksi? Jos on, millä perusteella ja miten tien käyttöoikeudet, kunnossapito ja kustannusvastuut järjestetään?

65. Kysymys: Kuka vastaa tien mahdollisesta leventämisestä, kantavuuden parantamisesta, päällystämisestä ja muista raskaan liikenteen edellyttämistä muutoksista?

66. Kysymys: Onko Korvenrannantien tiekuntaa ja tieosakkaita kuultu suunnitelluista muutoksista ja tien käyttötarkoituksen mahdollisesta laajentamisesta?

67. Kysymys: Miten varmistetaan, ettei teollisuusalueen toteuttamisesta aiheutuva liikenne ja tien käyttötarkoituksen muutos aiheuta kohtuuttomia kustannuksia, turvallisuusriskejä tai muita haittoja nykyisille tieosakkaille ja asukkaille?

Yhteinen vastaus kysymyksiin 61–67:

Vastaus: Korvenrannantien nykyinen asema yksityistienä on huomioitu kaavasuunnittelussa siten, että osa nykyisestä yksityistiestä on tarkoitus osoittaa asemakaavassa kaduksi. Kaduksi muuttuva osuus siirtyisi kaupungin vastuulle, jolloin kaupunki vastaisi katuosuuden rakentamisesta, kuten tarvittavasta leventämisestä, kantavuudesta, päällystämisestä ja muista katurakenteista, sekä kadun myöhemmästä kunnossapidosta. Kaduksi osoitetun osuuden jälkeen Korvenrannantie jatkuisi edelleen yksityistienä, jonka kunnossapidosta vastaisivat tiekunta ja tieosakkaat.

Yksityistieosuuden lyhentyessä myös tieyksiköiden ja kunnossapitomaksujen perusteita olisi tarpeen tarkistaa.

Korvenrannantien muuttaminen osittain kaduksi liittyy tien ympäristön maankäytön muutoksiin ja tien länsipuolella sijaitsevan yritystontin liikennejärjestelyihin. Yritys tarvitsee tontilleen toisen kulkuyhteyden, minkä vuoksi kaduksi muutettavaa Korvenrannantien osuutta voi tulevaisuudessa käyttää myös raskas liikenne. Tulevan liikenteen tarkkaa määrää ei kuitenkaan vielä tiedetä, vaan liikennemäärien ja vaikutusten arviointia tarkennetaan kaavoituksen jatkosuunnittelussa.

Rakentamisen aikaista raskasta liikennettä ei ole tarkoitus ohjata jäljelle jäävälle yksityistieosuudelle. Tavoitteena on rakentaa tarvittava katuverkko ennen tonttien varsinaista rakentamista. Korvenrannantien suunnalla rakentamisliikenne voidaan ohjata Sinisenkaarteen suunnasta ja sen kulkeminen yksityistietä pitkin voidaan kieltää. Rakentamisen aikaista liikennettä voidaan myös jossain määrin valvoa. Näillä järjestelyillä pyritään siihen, etteivät rakentamisesta aiheutuva raskas liikenne ja tien kuluminen jää nykyisten tieosakkaiden vastuulle.

Kadun ja jäljelle jäävän yksityistien välinen raja määrittää myös kunnossapitovastuuta. Asukastilaisuudessa kerrotun suunnitelman mukaan kaupungin kunnossapitovastuu päättyisi asemakaavan mukaisen katualueen päättyessä. Sen jälkeen tie jatkuu yksityistienä. Läpiajoliikennettä jäljelle jäävälle yksityistielle voidaan rajoittaa liikennemerkein ja valvonnalla, vaikka tilaisuudessa todettiin myös, että käytännössä läpiajokiellon valvontaan liittyy haasteita.

Liikenneturvallisuus ja tien tuleva käyttö tarkentuvat edelleen kaavoituksen sekä sitä seuraavan yksityiskohtaisemman katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmat tulevat erikseen nähtäville, jolloin osallisilla on mahdollisuus antaa niistä palautetta ja tehdä muistutuksia. Lisäksi tarkemman suunnittelun yhteydessä voidaan mahdollisuuksien mukaan järjestää yhteisiä katselmuksia tai keskusteluja alueella. Näin tieosakkailla ja tien varren asukkailla on mahdollisuus vaikuttaa yksityiskohtaisiin katuratkaisuihin ennen niiden toteuttamista.

Muita kommentteja keskustelusta karttojen ääreltä ja palautelapuilta

- Kääntöpaikka teollisuustontille Linnaistentiellä, jotta mm. mopoilijat eivät ala viettämään aikaa paikalla asutuksen edessä.
- Korvenrannantie kaupungin tieksi, pidemmältä matkalta

- Peltoalueen asemakaavaa tulisi edelleen tiivistää, jotta alueen rauha ja hevosharrastus mahdollistuu
- Pellolle rakennettavan teollisuusalueen päättyminen ensimmäisen asuttavan tontin reunaan asti on huono ratkaisu. Jos pakko rakentaa pellolle niin päätetään se mansikkamiehen tontin rajaan asti. Muuten häiriöitä ei voida poistaa asuttujen lähitonttien osalta. Kyseiselle osalle tehtävät rakennukset oltava vain yksikerroksisia.
- Huolestuttaa, että peltokaavalla haetaan jälleen uutta läjitysaluetta
- A2998 -kaavan voi jättää toteuttamatta. YVA ja maaperän epävarmuus rakennuskelpoisuudesta ovat epäselviä

Muistion kokosivat vuorovaikutussuunnittelijat Juuso Heinämäki ja Ilona Reiniharju. Muistion laadinnassa on käytetty apuna Microsoft Copilot -tekoälyä.