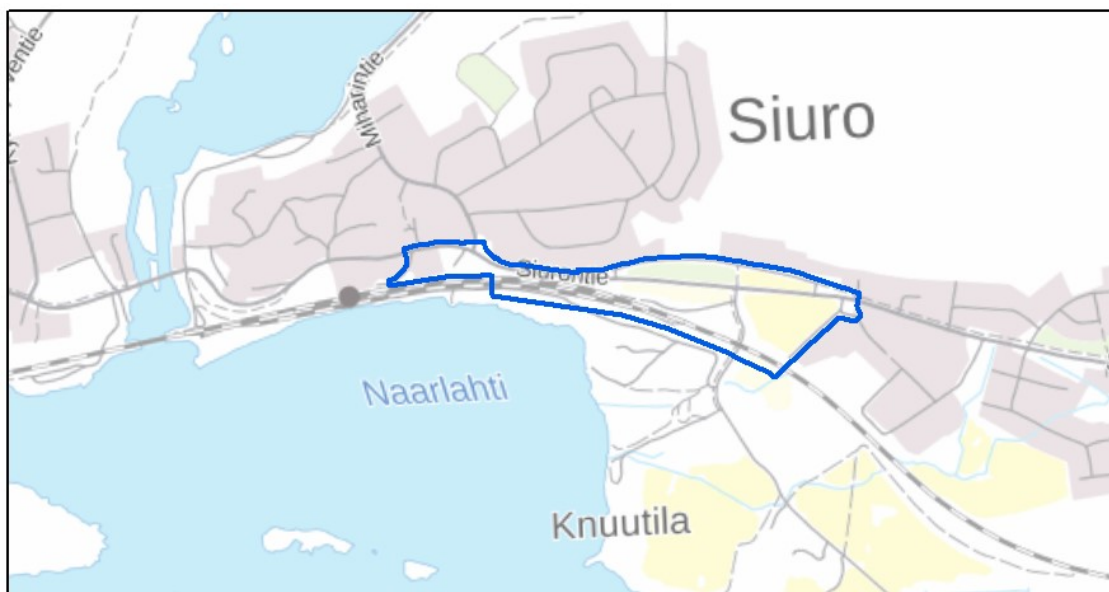


ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS SEKÄ OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

11. KAUPUNGINOSA KADUN NIMEÄMINEN JA ALUEIDEN KÄYTÖN JÄRJESTÄMINEN

tweb: NOK/1034/05.00.02/2019

Kuva: Kuvassa alla taustakarttaotteessa sinisellä rajattu kaava-alue sijaitsee Siurossa noin 8.5 km Pirkkalaistorilta länteen.



TIIVISTELMÄ

Tavoitteena on muuttaa päällekkäiset katunimet ja kaavoittaa kaavoittamaton alue palveluille ja varmistaa Siuron seisakkeen kehittämismahdollisuudet. Alue on vaihtoehto Siuron uuden päiväkodin sijaintipaikaksi.

SUUNNITTELUVAIHEET

ALOITUS	vireilletulokuulutus	8.6.2018
VALMISTELU	Kaupunkikehityslautakunta	18.6.2019 § 149, 24.9.2019 § 218,
HYVÄKSYNTÄ	Kaupunginhallitus	
	Kaupunginvaltuusto	
VALMIS	Voimaantulokuulutus	

Kaavoitusviranomainen: Nokian kaupunginvaltuusto

Kaavan laatija: Nokian kaupunki, kaupunkikehityslautakunta, kaavoitusyksikkö

Yhteyshenkilö: projektiarkkitehti Jorma Hakola p. 0503958759,

s-posti: etunimi.sukunimi@nokiankaupunki.fi

0 OSALLISTUMIS- JA ARVOINTISUUNNITELMA

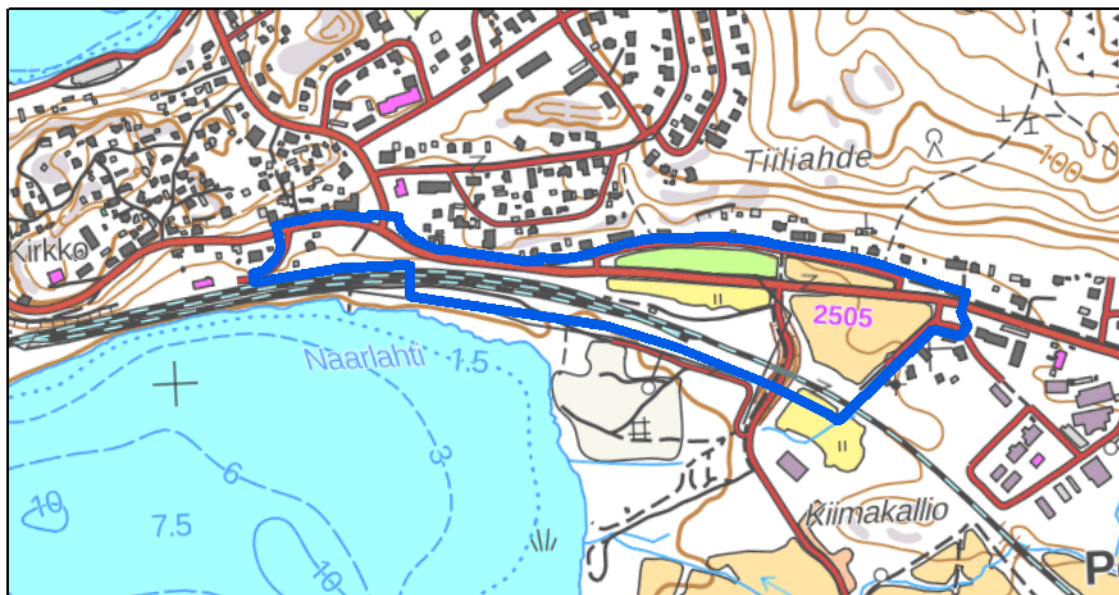
(MRL 63§), 11.6.2019, 21.4.2020, 15.04.2021

0.1 Suunnittelualue

Asemakaava koskee kiinteistöjä 536-407-1-265, 536-418-4-3, 536-418-4-198, 536-418-4-239, 536-418-4-240, 536-418-4-244 ja 536-418-21-5.

Asemakaavan muutos koskee Nokian kaupungin 11. kaupunginosan katu-, puisto- ja rautatiealuetta.

Kuva: Kuvassa alla maastokarttaotteessa on kaava-alue rajattu sinisellä.



0.2 Asemakaavan suunnittelun tavoite

Sivistyspalvelujen aloitteesta kaupungin tavoitteena on kaavoittaa alueella palveluja ja samalla tarkistaa katualueiden rajauksia sekä nimetä Siurontien vanha linjaus osoitesekaannuksien välttämiseksi.

0.3 Osalliset

Nokian kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta, Nokian Vesi Oy, Pirkanmaan ELY-keskus, kaava-alueen ja siihen rajoittuvan alueen maanomistajat tai vuokraoikeudenhaltijat.

Lisäksi osallisia ovat kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa: Tällaisia ovat mm. kaavan vaikutusalueen asukkaat sekä alueella toimivat yritykset, elinkeinonharjoittajat, yritysten työntekijät ja yhdistykset.

0.4 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely

Aloitus: Asian vireilletulo ilmoitetaan kuulutuksella tai kaavoituskatsauksessa, laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Valmistelu: Valmisteluasiakirjat / kaavaluonnos, OAS, Kaupunkikehityslautakunta päättää valmisteluaineiston nähtäville asettamisesta, kuulutus ja nähtäville tulo, > **mielipiteet ja lausunnot**

Ehdotus: Valmisteluvaiheen palaute, kaava-asiakirjat. Kaupunkikehityslautakunta päättää ehdotuksen nähtäville asettamisesta, kuulutus ja nähtäville tulo, > **muistutukset**.

Maankäyttösopimus: Hankkeesta ei laadita maankäyttösopimusta.

Valmis: Asemakaavan muutoksen hyväksyy Nokian kaupunginvaltuusto, > **valitusmahdollisuus**, voimaantulokuulutus

0.5 Tiedottaminen, yhteystiedot, palaute

Aineistojen nähtävillä pidosta tiedotetaan kuulutuksilla kaupungin Internet-sivuilla osoitteessa <https://www.nokiankaupunki.fi/kuulutukset/> ja lisäksi vireille tulo ja valmisteluvaihe Nokian Uutiset-lehdessä.

Nähtävillä olevaan kaava-aineistoon voi tutustua kaupungin virastotalon (Harjukatu 21) 3. krs ilmoitustaululla tai kaupungin Internet-sivuilla osoitteessa <https://www.nokiankaupunki.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-maankaytto/nahtavilla-olevat-kaavat/>

0.6 Mielipiteet, muistutukset ja lausunnot

Kaava-aineiston nähtävillä olo aikana voi kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta antaa palautetta. Palautteen anto osoite on Nokian kaupunki, Kaupunkikehityspalveluiden kirjaamo, kaupunginvirasto Harjukatu 21, 3 krs, 37100 Nokia. Sähköpostiosoite: kaupunkikehityspalvelut@nokiankaupunki.fi

0.7 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Alueella on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jossa alue on merkitty kasvutaajamien kehittämisvyöhykkeeksi ja taajamatoimintojen alueeksi. Lisäksi alueelle on merkitty tärkeä seutu tai yhdystie, yhdysrata ja yhdysvesijohto.

Kasvutaajamien kehittämisvyöhyke merkinnällä osoitetaan vyöhyke, jonka maaseutualueet sekä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet ovat maakuntakaavan tavoitevuoden 2040 jälkeisiä potentiaalisia taajama-alueiden, väyläverkoston ja muun yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntia ja joihin kohdistuu hajarakentamispainetta. Kasvuvyöhykkeeseen kuuluvat Nokian ne alueet joiden saavutettavuus, väestönkehitys ja aluerakenne täyttävät kasvuvyöhykkeen kriteerit. Merkintä ei rajoita maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien maaseudun elinkeinojen kehittämistä ja näihin liittyvää rakentamista. Kehittämissuosituksena on, että alueen maaseutualueet sekä maa- ja metsätalousalueet tulee turvata tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen laajentumisalueeksi. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ensisijaisesti ohjattava taajama-alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää liikennejärjestelyihin, erityisesti joukkoliikenteen mahdollistavaan yhdyskuntarakenteeseen, infrastruktuuriin, palvelujen saavutettavuuteen, toimiviin virkistysalueisiin sekä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen turvaamiseen.

Kuva: Kuvassa alla on maakuntakaavaote.



Taajamatoimintojen alue merkinnällä osoitetaan asumisen, kaupan ja muiden palvelujen, työpaikkojen sekä muiden taajamatoimintojen rakentamisalueet. Suunnittelumääräyksenä on, että aluetta tulee suunnitella asumisen, palvelujen ja työpaikkojen sekoittuneena alueena. Erityistä huomiota tulee kiinnittää yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen. Yksityiskohtaisemmassa

suunnittelussa on edistettävä julkisten ja kaupallisten palveluiden saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn avulla. Uusi rakentaminen ja muu maankäyttö on sovitettava ympäristöönsä tavalla, joka vahvistaa alueen omaleimaisuutta. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuuriympäristön, maiseman ja luontoarvojen säilymiseen. Alueen kytkeytyvyys seudullisille virkistysalueille ja ulkoilureiteille tulee ottaa huomioon. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköjen koon alaraja muilla taajamatoimintojen alueilla on kaikkien kaupan laatujen osalta 3 000 k-m². Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan keskittymää, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja toteutus on suunniteltava siten, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia kaupan palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet (RKY 2009). Kohdemerkinnällä osoitetaan sellaiset alueet, joiden osoittamiseen ei maakuntakaavan mittakaavan vuoksi ole tarkoituksenmukaista käyttää aluevarausmerkintää. RK-merkinnällä osoitetaan karttateknisistä syistä erillisillä kartoilla esitetyt arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Valtakunnallisesti merkittävät historialliset tienlinjaukset osoitetaan vht-viivamerkinnällä Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

Maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema. Merkinnällä osoitetaan maisema-alueiden ulkopuoliset maakunnallisesti arvokkaat maaseudun kulttuurimaisemat. Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee turvata ja edistää luonnon- ja kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Avointen maisematilojen säilymiseen ja uusien rakennuspaikkojen sijaintiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

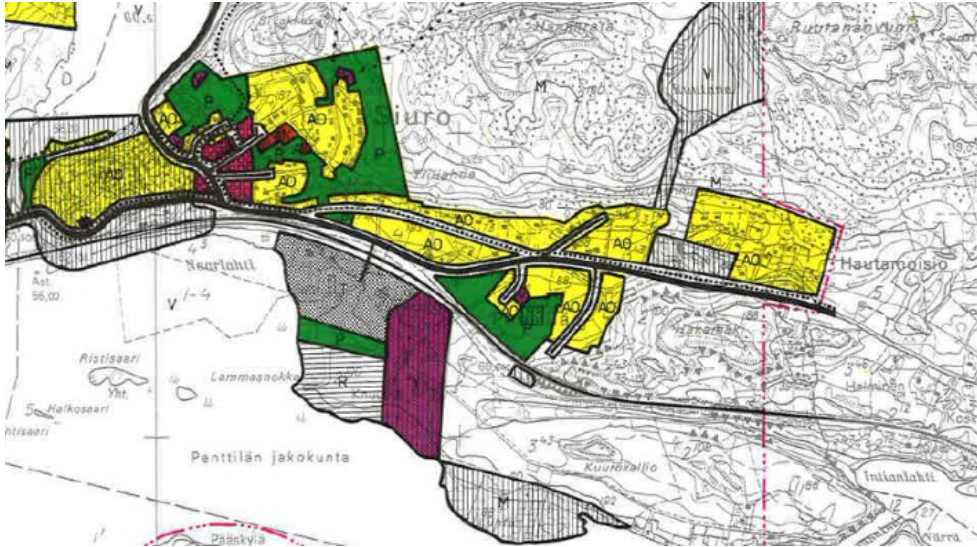
Tärkeä seutu- tai yhdystie merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät seututiet ja yhdystiet sekä niihin kuuluvat katuosuudet ja yhdystieluonteiset kadut. Tärkeät seutu- ja yhdystiet yhdistävät maakuntakaavan taajamatoimintojen alueita ja kyläkeskuksia kuntakeskuksiin tai ovat verkostollisesti merkittäviä korkeampiluokkaisia väyliä täydentäviä yhteyksiä.

Yhdysvesijohto merkinnällä osoitetaan veden johtamisen kannalta tärkeimmät seudullisesti merkittävät verkostoyhteydet.

Päärata merkinnällä osoitetaan henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävät pääradat.

Aluetta koskee ei lainvoimaisena 27.5.1982 hyväksytty Siuro-Linnavuori-Kulju taajaman osayleiskaava 1985. Siinä kaava-alueelle on osoitettu rata- ja katualueiden lisäksi pientalovaltaista korttelialuetta ja puistoa.

Kuva: Kuvassa alla on yleiskaavaote.



Kuva: Kuvassa alla on ajantasa-asemakaavaote.



Kaava-alueella on voimassa 28.7.1954 vahvistettu asemakaava Siu:1, jossa on rata-alue, katualuetta ja puistoalue, 8.6.1971 vahvistettu asemakaava Siu:4 jossa on katualuetta, 26.5.1977 vahvistettu asemakaava Siu:8, jossa on katualuetta ja 24.10.1984 vahvistettu asemakaava Siu:13, jossa alue on lähivirkistysaluetta, 19.12.1985 vahvistettu asemakaava Siu:16 jossa on katualuetta,

TÄÄLLÄ SYNTYY  TTA.

nokiankaupunki.fi | Harjukatu 23 | PL 2, 37101 Nokia

27.8.1993 vahvistettu asemakaava 11:26 jossa on katualuetta sekä 22.8.1997 hyväksytty asemakaava 11:28, jossa on katualuetta.

Nokian kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 22.10.2001. Pohjakarttana on Nokian kaupungin kaupunkimittauksen ylläpitämä pohjakartta. Korttelialueella ei ole voimassa rakennuskieltoa. Kaava-alue on osin kaupungin omistuksessa ja osin yksityisessä omistuksessa. Asemakaavan vaikutukset arvioidaan MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n edellyttämällä tavalla.

0.8 Luettelo kaavaan liittyvistä taustaselvityksistä

Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa, VTT working papers 50, 2006.
Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi, VTT tiedotteita 2425, 2008.
Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi, VTT tiedotteita 2468, 2009, 2006.
Ohjeita liikennetärinän arviointiin, VTT tiedotteita 2569, 2011.
Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012, Pirkanmaan liitto 2012.
Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa, Uudenmaan ELY-keskus 2013.
Nokia, Siuro, Linnavuori, Kulju luontoselvitys, Luontoselvitys Kotkansiipi 2018.
Nokia, Siuro, Linnavuori, Kulju osayleiskaava-alueen muinaisjäännösinventointi Mikroliitti Oy 2018.
Siuronkaari, Tärinäselvitys, Sitowise 2019, T:re/Pori/Rauma radan kehittämiselvitys, WSP Finland Oy, 2019.
Nokian Siuro - Kulju - Linnavuori osayleiskaava-alueen lepakkoselvitys 2019, Ahlman Group Oy.
Nokian kaupunki Siuro - Linnavuoren liikenneselvitys, Sweco Oy 2019.
Siuron-Kuljun-Linnavuoren osayleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvitys, Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy 2019.
Siuro - Linnavuori - Kulju osayleiskaava-alueen meluselvitys, Sweco Oy 2020.
Siuron asemakaava-alueen meluselvitys, Sweco Oy 2020.
Lähijunalikenteen mahdollisuuksien kartoittaminen ja maankäytön edellytykset Nokialla, Ramboll Finland Oy 2020.
Nokia Siuro, Kustaankadun länsipuoli asemakaava-alueen arkeologinen inventointi, Mikroliitti Oy 2021.

1 ASEMAKAAVAN SELOSTUS

1.1 Tunnistetiedot

Kaavaselostus koskee 15.4.2020 päivättyä asemakaavan muutoskarttaa.

Asemakaava koskee kiinteistöjä 536-407-1-265, 536-418-4-3, 536-418-4-198, 536-418-4-239, 536-418-4-240, 536-418-4-244 ja 536-418-21-5.

Asemakaavan muutos koskee Nokian kaupungin 11. kaupunginosassa katu-, puisto- ja rautatiealuetta.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu 11. kaupunginosan korttelit 106 ja 107, korttelin 32 osa sekä katu- rautatie- ja suojaviheraluetta.

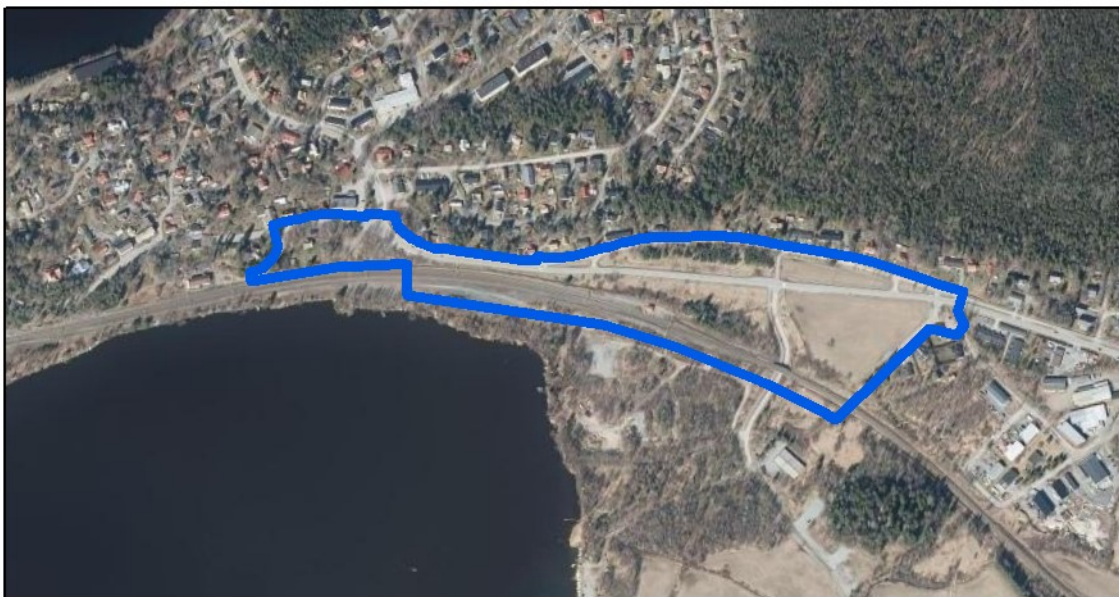
Asemakaavan yhteydessä hyväksytään sitova tonttijako.

Kaavan laatija: Nokian kaupunki, kaupunkikehityspalvelut, kaavoitusyksikkö, projektiarkkitehti Jorma Hakola.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaavamuutosalue sijaitsee 8,5 km Nokian keskustasta Siuroon päin ja 0,6 km Siuron kirkolta keskustaan päin.

Kuva: Kuvassa alla kaava-alue on ilmakuvaotteessa rajattuna sinisellä.



1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- seurantalomake
- ote ajantasa-asemakaavasta
- ote asemakaavan hakemistokartasta
- tonttijakokartta

2 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Luonnonympäristö

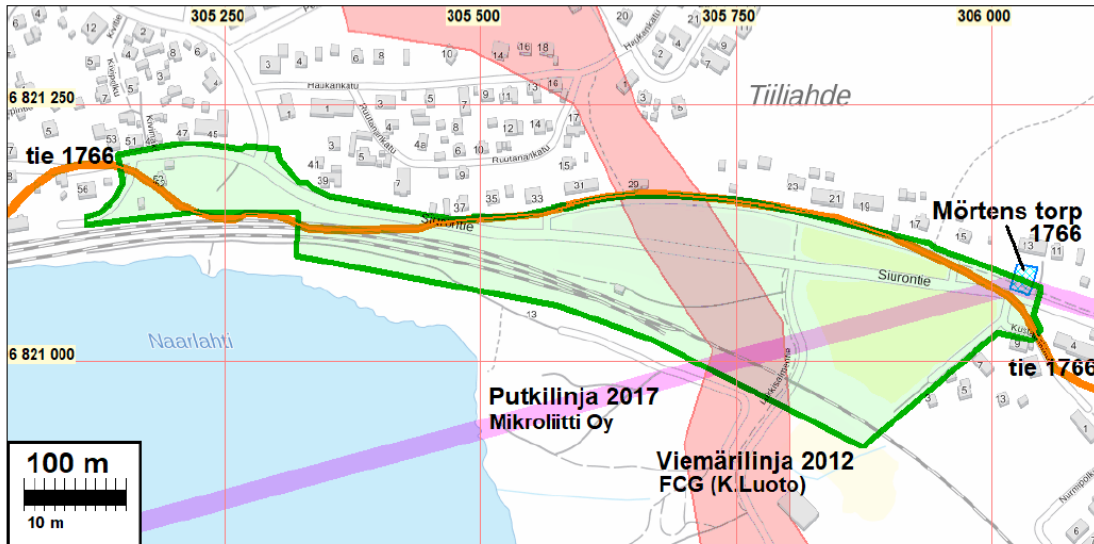
Kaavamuutosalue sijaitsee Tampere-Pori radan ja Siurontien välissä. Alueella on junaradan huoltoaluetta, peltoa ja tiealueiden välissä olevaa pensaikkoa jossa on muutamia isompia puita. Alueella ei ole todettuja luontoarvoja.

3.1.2 Rakennettu ympäristö

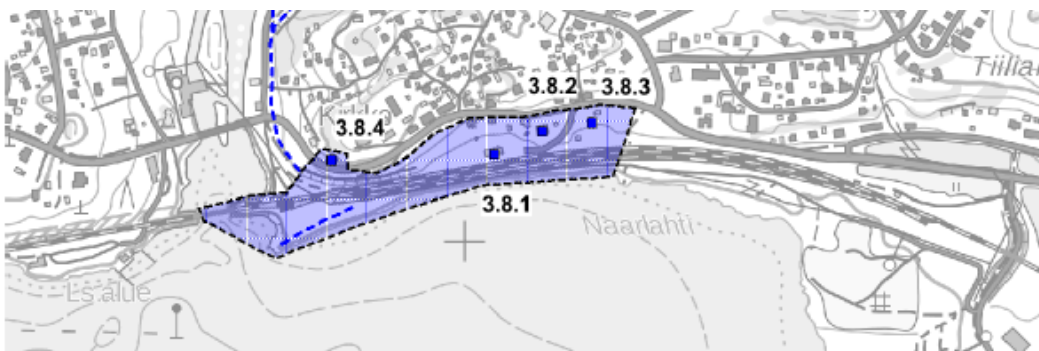
Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Suunnittelualue on länsipään 'ratavahdin' asuntoa (kohde 3.8.3) lukuun ottamatta rakentamaton. Mikroliitti Oy:n tekemän selvityksen perusteella alueella ei ole muinaisjäännöksiä. Alueen pohjoisosuudella ja länsipäässä alueen halki on kulkenut vanha, mahdollisesti jo keskiajalla muotoutunut tie Massukylästä Karkkuun. Alueen länsiosassa vanha tie ja sen linja ovat hävinneet. Itäosassa vanha tielinja on nykyisen kadun kaavaehdotuksessa Siuronkaari kohdalla. Alueella on sijainnut vanha torppa, jonka kaava-alueella sijaitseva osa on tuhoutunut tien rakentamisen yhteydessä. Alueella ei ole muinaisjäännöksiä eikä muitakaan arkeologisia suojelukohteita.

Kuva: Kuvassa alla on keltaisella keskiaikaisen Laidetien vanha linjaus kaava-alueella.



Kuva: Kuvassa alla Heiskanen Luoto tekemän kulttuurihistoriallisen selvityksen Siuron asema-alueella huomioimat kohteet, joista kohde 3.8.3 sijoittuu kaava-alueelle.



3.8. Siuron asema-alue, 3.8.1 rautatieasema, 3.8.2 asemapäällikön asuinrakennus, 3.8.3 Ratavahdintilan kaksoisvahtitupa, 3.8.4 ratamestarin asuinrakennus. Sininen katkoviiva asema-alueeseen liittyneet puretut satama- ja teollisuusradat Ala- ja Yläsatamaan sekä Linnavuoreen. Valtion sahalle oli oma pistoraide, sitä ei merkitty karttaan. Myös Kuljun höyrysahalle, rautatiesillan länsipuolella oli oma pistoraide aina 1940-luvulle saakka.

Yleiskaavassa tulisi huomioida Siuron asema-alue, asemarakennus, asemapäällikön ja ratamestarin rakennukset. Kehittäminen historialliset ominaispiirteet, rakennukset ja puistoalueet huomioiden.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on rakentamaton. Suunnittelualueella kulkee Siurontien kaksi rinnakkaista väylää. Alueen eteläpuolella sijaitsee Tampere-Pori päärata. WSP Finland Oy, 2019 tekemän Tampere/Pori/Rauma radan kehittämisselvityksen mukaan Siurossa on vajaan tuhannen työmatkalaisen potentiaalinen käyttäjäkunta. Selvityksessä on arvioitu siitä noin 10 % voivan käyttää junaa työmatkoihin. Selvityksen mukaan tavaraliikennettä Porinradalla voidaan lisätä vain lisäämällä ratakapasiteettia (kulunvalvonta, kohtauspikat, kaksoisraiteet, akselipainojen nosto). Henkilöliikenteen liikennöintimalleissa ei selvityksessä ole tarkasteltu Siuron aseman ottamista käyttöön.

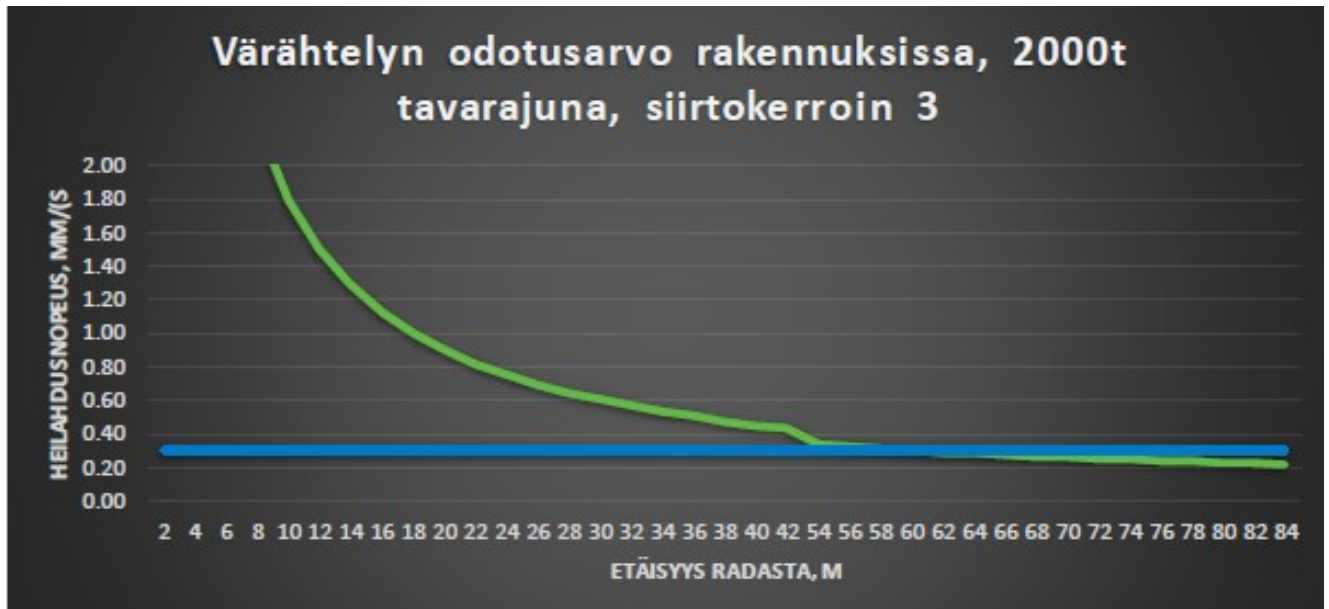
Ympäristöhäiriöt

Alueella toteutettiin tärinämittaukset kolmesta pisteestä 22-28.11.2019. Mittausten perusteella tärinän tunnusluku mittauspisteessä 1 oli 0,22 mm/s, mittauspisteessä 2 0,07 mm/s ja mittauspisteessä 3 0,16 mm/s. Mittausten ja laskentojen perusteella suojaetäisyys radasta on tärinän häiritsevyyden kannalta 60 metriä uusille asuinrakennuksille tai käytöltään niihin rinnastettaville rakennuksille, lukuun ottamatta yksikerroksisia maanvaraisesti perustettuja rakennuksia, joille suojaetäisyys on 20 m ja yksikerroksisia paaluperusteisia rakennuksia, joille suojaetäisyys on 30 m radasta.

Suojaetäisyys on määritelty uusien rakennusten värähtelyluokituksen tason 0,30 mm/s mukaisesti. Luokittelussa hyväksytään se, että 15 % ihmisistä voi edelleen kokea tärinän häiritseväksi. Rakenteiden vaurioitumisriskin suojaetäisyys on mittausten ja laskennan perusteella 15 m, tätä kauempana radasta raideliikenteen tärinä ei aiheuta normaalikuntoisten rakennusten vaurioitumisriskiä.

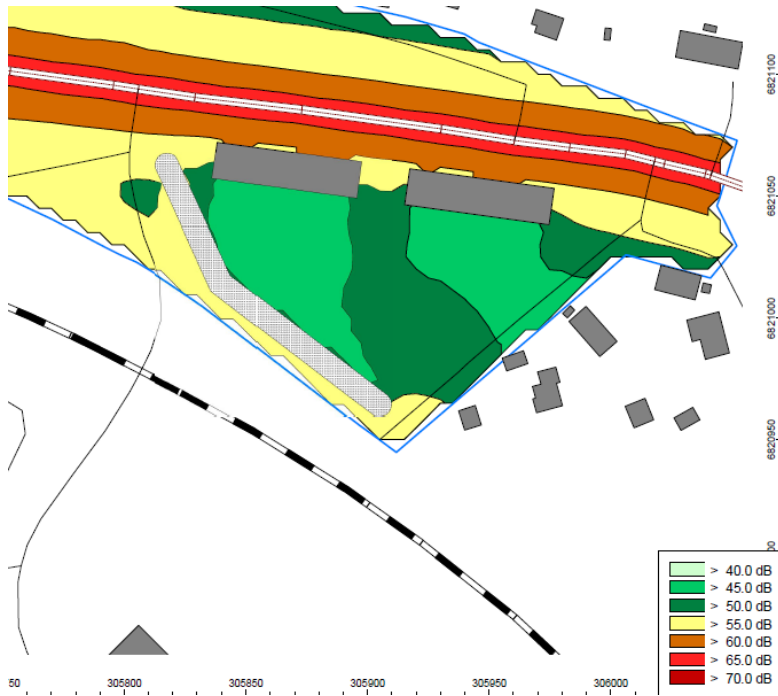
Tärinämittaustulosten perusteella on mahdollista, että maaperässä on alueellista vaihtelua, sillä keskellä peltoa (mittauspiste 2, mittauslinjan keskimäinen mittauspiste) tärinän tunnusluku oli alhaisin. Tärinän leviämisarvio perustuu nykyisen raideliikenteen mukaiseen tärinään. Mitoittavimpien junien massan on arvioitu olevan noin 2000 t.

Kuva: Kuvassa alla maan värähtelyn suhde etäisyyteen.

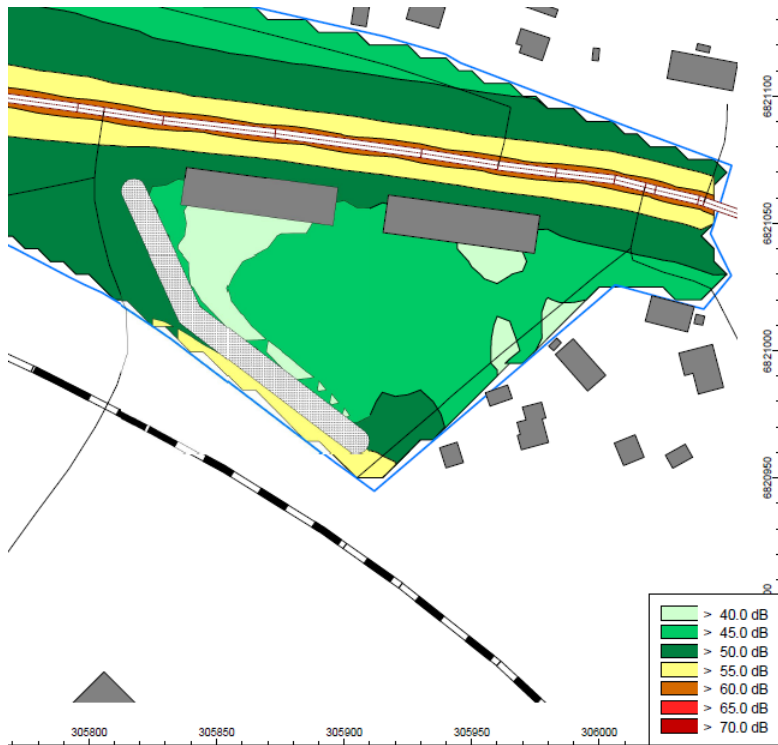


Asemakaava-alueelle tehdyn liikennemeluselvityksen mukaan päivä- ja yöajan melun ohjearvot ylittyvät sekä nykytilanteen 2020 että ennustetilanteen 2040 liikennemäärillä laskettuna. Melumallinnuksen perusteella asuinrakennuksia ja piha-alueita suunniteltaessa on huomioitava rakennusmassoittelulla ja muulla meluntorjunnalla saavutettavat hyödyt. Alla päiväajan liikennemelu ennustetilanteessa 2040 kun rakennuksilla ja meluvallilla muodostetaan melusuojausta. Seuraavassa kuvassa vastaava yöaikana ennustetilanteessa 2040.

Kuva: Kuvassa alla päiväajan liikennemelu uudessa korttelissa.



Kuva 1Kuvassa alla yöajan liikennemelu uudessa korttelissa



Päivä- ja yöajan melun ohjearvot ylittävät nykytilanteen ja ennustetilanteen liikennemäärillä. Melumallinnuksen perusteella on tärkeää, että asuinrakennuksia ja niiden piha-alueilta suunniteltaessa huomioidaan rakennusmassoittelulla ja muulla meluntorjunnalla saavutettavat hyödyt. Riittävä meluntorjunta voidaan saavuttaa rakennusmassoilla ja meluvallilla.

3.1.3 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin kaupungin omistuksessa. Radan huoltoalue on valtion. Alueen pellot on vuokrattu viljelijälle.

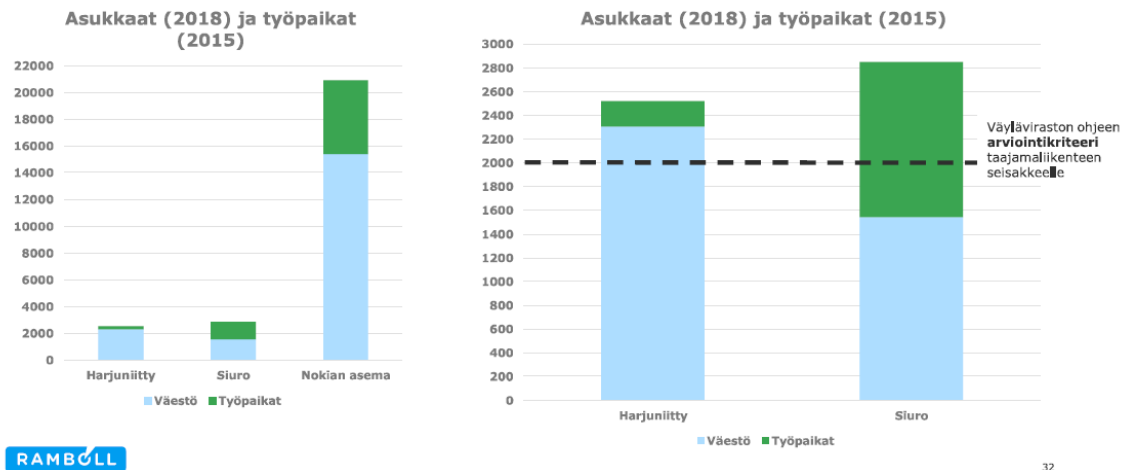
3.1.4 Raideliikenteen kehittäminen

Lähijunaliikenteen mahdollisuuksien kartoittaminen ja maankäytön edellytykset Nokialla, Ramboll Finland Oy 2020 selvityksessä tarkasteltiin 1) lähijuna-asemien totuttamisedellytyksiä ratateknisestä näkökulmasta ja laadittiin 2) saavuttavuus analyysi, maankäytön nykytilanne ja potentiaalitarkastelu sekä 3) lähijunaliikenteen tiekartta ja lopuksi 4) jatkosuunnittelun tarve ja vaikutusten arviointi.

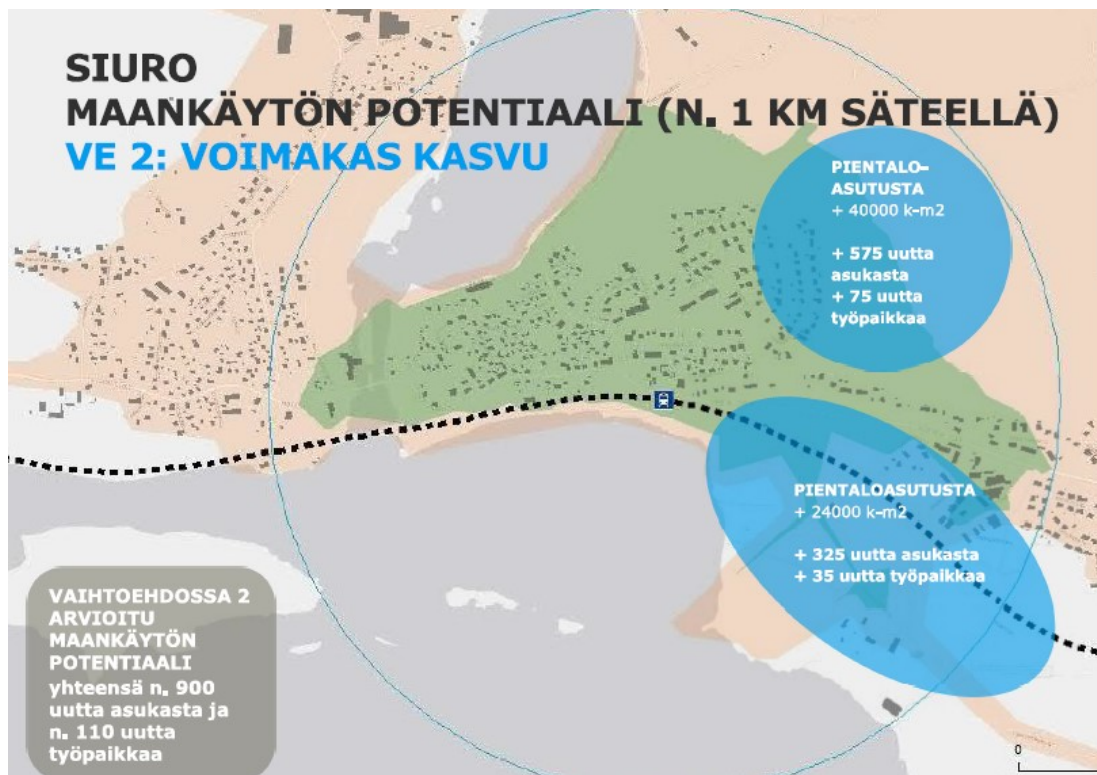
Selvityksen tarkastelualue oli Tampereen seutukokonaisuus ja Nokian asema sekä ajatellut Harjuniityn ja Siuron seisakepaikat. Selvityksen mukaan molemmat Nokian seisakepaikat ovat toteutuskelpoisia hyvin kohtuullisin kustannuksin. Seisakkeiden toteutusta suositellaan aloittaen Harjuniitystä. Siuron seisakkeen toteuttamisedellytykset nähdään ajoittuvan 2030-luvulla.

Kuva: Kuvassa alla seisakkeen lähiympäristön käyttäjämäärät.

SEISAKKEIDEN LÄHIYMPÄRISTÖN ASUKKAAT JA TYÖPAIKAT 2,5 KM ETÄISYYDELLÄ



Kuva: Kuvassa alla alueen maankäytön kehittämisen mahdollisuudet

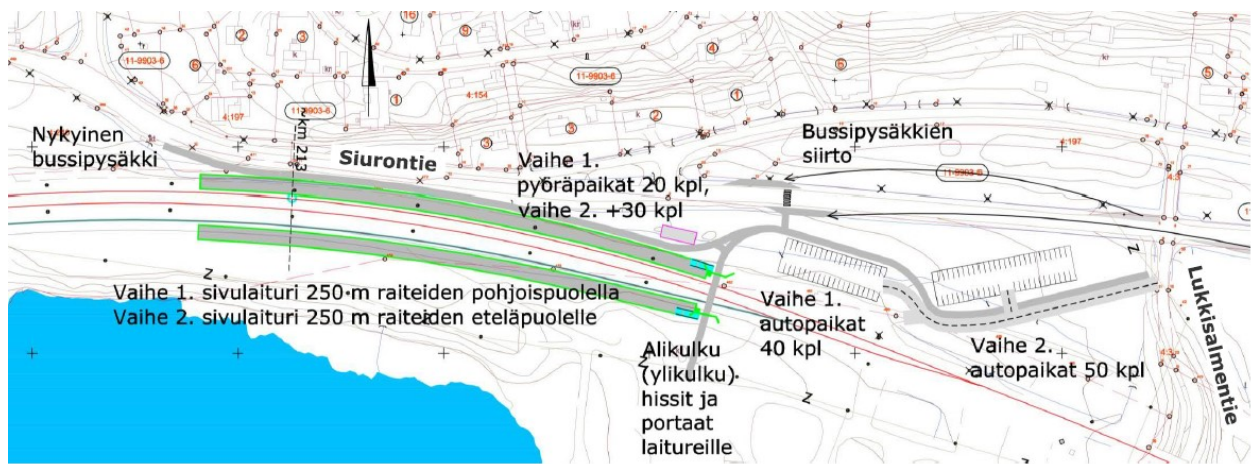


TÄÄLLÄ SYNTYY TTA.

Nopeilla raideyhteyksillä voidaan laajentaa työssäkäyntialueita ja tehostaa työmarkkinoita. Se hyödyttää kotitalouksia, kuntia ja yrityksiä. Päästötavoitteet, kaupungistuminen ja laajentuvat työssäkäyntialueet edellyttävät nopeampia ja laadukkaampia raideyhteyksiä.

Siurossa kääntyvälle liikenteelle yksi laiturit on riittävä. Myöhemmässä tulevaisuudessa jos lähiliikennettä jatketaan Siurosta eteenpäin, tarvitaan toinenkin laiturit, joka voidaan rakentaa sitten kun on sen aika. Siuron lähiliikenne on mielekkäin toteuttaa samalla kun liikenne jatkuu Siurosta eteenpäin esimerkiksi Vammalan asemalle asti.

Kuva: Kuvassa alla Siuron seisakkeen alustavat tilavaraukset.



3.2 Yleiskaavallinen tarkastelu

Aluetta koskee ei lainvoimaisena 27.5.1982 hyväksytty Siuro-Linnavuori-Kulju taajaman osayleiskaava 1985. Siinä kaava-alueelle on osoitettu rata- ja katualueiden lisäksi pientalovaltaista korttelialuetta ja puistoa. Pirkanmaan maakuntakaava 2040:ssä alue on taajamatoimintojen aluetta. Kaavaratkaisu on Pirkanmaan maakuntakaavan mukainen.

Siurontien oikaisun linjaus on toteutettu osayleiskaavasta poikkeavasti. Liikennemelujen takia pientaloasumisen ja virkistysalueen osoittaminen alueelle ei ole perusteltua.

Lähipalvelurakentamisen yhteydessä tarvittavan meluntorjunnan rakentaminen onnistuu luontevammin.

Kadun nimen muutos tehdään sitä varten, että parannetaan pelastusajoneuvojen mahdollisuutta löytää perille. Lähipalvelujen alue kaavoitetaan sitä varten, että mahdollistetaan Siuro-Linnavuori-

Kulju taajaman palvelujen kehittäminen. Alue varataan taajaman uutta päiväkotia varten. Lisäksi sinne mahtuu yksityisiä palveluja.

Sijainti on yhdyskuntarakenteeseen ja sieltä Nokian keskustaan suuntautuvaan liikenteeseen nähden optimaalinen. Alue tukeutuu olemassa oleviin verkostoihin ja teihin sekä julkiseen liikenteeseen sekä kevyenliikenteen verkostoon. Alueesta on mahdollista saada tulevalle toiminnalle turvallinen ja terveellinen pienillä liikennejärjestelyillä ja melusuojuuksella. Siuron lakkautetun juna-aseman tilalle kaavalla mahdollistetaan uusi junaseisake, jonka toteutuminen ratkaistaan sen jälkeen, kun matkakeskus ja Harjuniityn seisakkeet saadaan toimintaan.

Luonnonarvoja ei tuhota koska alue on peltoa. Alueen kehittäminen parantaa Siuro - Kulju - Linnavuori taajaman palvelutasoa ja elinvoimaisuutta. Koska alue on yhdystien ja radan välissä alueella ei ole ollut merkitystä virkistysalueena eikä maisemakohteena. Maakuntakaavan maisema-aluemerkintä jää radan toiselle puolelle. Kävelymatkan päässä alueesta on virkistyskohteena Knuutilan tilakeskus, Hakavuoren ja Ruutanan luonnonsuojelualueet. Alueella ei ole arkeologisia eikä kulttuuriympäristökohteita. Alueen rakentuminen ja meluvalli vähentävät hieman Siuronkaaren pohjoispuoliselle omakotialueelle kulkeutuvaa ratamelua. Alueen rakentuminen lisää kaupungin elinvoimaisuutta. Junaseisakkeen rakentuminen aikanaan lisää julkisen liikenteen tarjontamahdollisuuksia ja mahdollistaa liikennepäästöjen vähentämisen. Puurakentamismääräyksellä kasvatetaan hiilinielua.

4 ASEMAKAAVALUONNOS

Siurontien ja Porinradan välinen pelto osoitetaan lähipalvelujen alueeksi kaupungin ja yksityisten palvelujen kehittämiseksi. Rakennusoikeus osoitetaan tehokkuusluvulle $e=0,4$ ja autopaikkoja tulee rakentaa 1/60 kerrosala m². Porinradan viereinen alue osoitetaan rautatiealueeksi. Siurontien kahden väylän välinen alue osoitetaan suojaviheralueeksi. Siurontien pohjoinen katulinjaus nimetään Siuronkaareksi.

4.1 Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet

Kaupunkikehityslautakunta päätti kokouksessaan 18.6.2019 palauttaa asian valmisteluun (§ 149). Kokouksessaan 24.9.2019 § 218 kaupunkikehityslautakunta päätti asettaa kaavaluonnosaineiston nähtäville. Kaavaluonnosaineisto oli nähtävillä Nokian kaupungin internet-sivuilla sekä virastotalon ilmoitustaululla (Harjukatu 21, 3. kerros) 2.10. - 1.11.2019. Asiasta saatiin viisi lausuntoa.

Rakennus- ja ympäristölautakunta lausui, että koska PL-tontti sijaitsee Tampere-Pori -radan sekä Siurontien välissä ja sen suurimmat ympäristövaikutukset aiheutuvat melusta ja tärinästä. Ennen kaavaehdotusta on alueen melu- ja tärinähaitat selvitettävä. Kaavaehdotuksessa on selvitysten perusteella annettava tarpeelliset määräykset haittojen minimoimiseksi. Lautakunnalla ei ole muuta huomautettavaa kaavaluonnoksesta.

Kaavoituksen vastaus: Kaava-alueesta teetetään melu- ja tärinäselvitykset ja lisätään karttaan selvitysten suosittelemat määräykset.

Pirkanmaan maakuntamuseon lausunto

Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta kaavahankkeesta. Kaava-alueelta ei tunneta kiinteitä muinaisjäännöksiä eikä muita arkeologisia kohteita. Alueella on tehty arkeologinen inventointi Siuro-Linnavuori-Kulju osayleiskaavahankkeeseen liittyen. Maakuntamuseo toteaa, ettei sillä ole kaavahankkeesta huomautettavaa. Kaavaehdotus pyydetään lähettämään maakuntamuseolle lausunnolle.

Kaavoituksen vastaus:

Kaavaehdotus lähetetään maakuntamuseolle lausuttavaksi.

Sivistyslautakunnan lausunnon mukaan sivistyspalveluiden talousarvion investointisuunnitelmassa on tuleville vuosille esitys määräraharavauksesta uuden päiväkodin rakentamisesta Siuron ja Linnavuoren alueelle. Alueen varhaiskasvatus ja esiopetus ovat tällä hetkellä hajautettuna neljään eri kiinteistöön ja osoitteeseen, eikä palveluntarjonta vastaa alueella kysyntää tällä hetkellä, vaan alueelta joudutaan osoittamaan asiakkaita myös keskustan tuntumaan mm. Lauttalan päiväkotiin. Sivistyspalvelut on tiedustellut kaavoituspalveluilta hyvin saavutettavissa olevaa tonttivaihtoehtoa Siuron ja Linnavuoren alueelta uutta päiväkotia varten. Keskusteluissa on ollut Siuron nykyisen liiketalon tontti sekä tämä tontti, jota käsittelyssä oleva kaavamuutos koskee.

Päiväkodin sijainti Siurontien välittömässä läheisyydessä täyttää hyvän saavutettavuuden kriteerit ja palvelisi suuren osan alueen asukkaista työhön kulkusuuntaa. Niidenkin asukkaiden osalta, joilla kulkusuunta ei ole Nokian keskustaan päin, ei sijainti kuitenkaan toisi kovin merkittävää lisäystä työmatkaan etenkin, mikäli sijoitusvaihtoehtona olisi jokin keskustaa lähempänä oleva varhaiskasvatuksen yksikkö.

Alueella tontti on tasainen ja tilava, joten päiväkodin mahdolliselle laajentamiselle jäisi varaa. Myös huoltajien liikenne ja huoltoliikenne olisi hyvin järjestettävissä. Päiväkoti voisi mahdollisesti myös

tulevaisuudessa vastata Hautamoision alueen tarpeeseen. Junaradan läheisyys tulee huomioida päiväkodin suunnitteluvaiheessa niin kiinteistön sijoittumisen kuin pihan aitaamisenkin suhteen.

Sivistyslautakunta puoltaa kaavamuutosta ja esittää toiveen, että mahdollisten muiden alueelle sijoitettavien toimintojen/ palveluiden osalta huomioidaan niiden sopivuus päiväkodin läheisyyteen.

Kaavoituksen vastaus: Kaavoitus välittää tiedon eteenpäin, että muut alueelle tulevat toiminnot valitaan sen mukaan, että ne sopivat päiväkodin naapuriksi.

Pirkanmaan liiton lausunto

Pirkanmaan liitto on tutustunut Nokian 11. kaupunginosan asemakaavan ja asemakaavamuutoksen (Siuro, Kustaankadun länsipuoli) kaavaluonnosaineistoon. Pirkanmaan liitto katsoo, että kaavaehdotusta laadittaessa on kaavaselistusta hyvä täydentää yleiskaavallisella tarkastelulla, jossa esitetään perusteet asemakaavaratkaisulle. Kaavaselistukseen tulee liittää myös asemakaavan vaikutusten arviointi -osuus.

Pirkanmaan liitto toteaa lisäksi, että Tampere-Pori/Rauma -radan liikenteen kehittämisestä laaditaan parhaillaan selvityksiä, joiden tuloksia voidaan hyödyntää myös asemakaavahankkeiden valmistelussa. Aikataulun mukaan Tampere-Pori/Rauma -radan kehittämisselvitys valmistuu 16.12.2019 mennessä ja Väyläviraston tilaama infraselvitys valmistuu helmikuuhun 2020 mennessä. Selvitysten kohteena on tärkeä kahteen satamaan johtava tavaraliikenteen rata, joka palvelee myös kahden maakunnan henkilöliikenteen tarpeita. Henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetukset Tampere-Pori -radalla ovat muuttuneet ja muuttuvat edelleen merkittävästi. Lisäksi Rauma on ollut kiinnostunut avaamaan Rauman suuntaan henkilöliikennettä. Väyläviraston tuoreet tilastot osoittavat, että tavaraliikenne radalla kasvaa voimakkaasti. Viime vuonna pelkästään Lielähti-Kokemäki-rataosalla kuljetettiin yli miljoona tonnia enemmän tavaraa kuin vuonna 2017. Henkilöliikenteen lisäksi tavaraliikenteellä on radalla merkittäviä kehittämistarpeita mm. volyymiltaan kasvavien hiilen transitokuljetusten johdosta.

Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan asemakaavaa laadittaessa tulee selvittää ja ottaa huomioon suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsevan Tampere-Pori - pääradan mahdolliset melu- ja värinävaikutukset. Myös melutasoon liittyvien rakennusaloja koskevien kaavamerkintöjen osoittamista asemakaavakartalla on hyvä harkita. Lisäksi Pirkanmaan liitto pyytää korjaamaan sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan että kaavaselistukseen rata-alueen maakuntakaavamerkintää (Päärata) koskevan tiedon.

Kaavoituksen vastaus:

Kaava-alueesta laaditaan yleiskaavallinen tarkastelu ja teetetään liikennemelu- ja tärinäselvitykset ja huomioidaan niiden suositukset tarvittaessa kaavakartassa. Lisäksi käsitellään radalle tehdyt selvitykset ja tarkistetaan radan maakuntakaavamerkintä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Väylävirasto on tutustunut asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Nokian Siuron kaupunginosassa noin 2.5 km Pirkkalaistorilta koilliseen. Alue rajautuu Kustaankadun, Siurontien vanhan linjauksen ja Lielähti – Kokemäki -rataosan rajaamalle alueelle. Alue on katu- ja rata-alueita puistoa ja kaavoittamatonta peltoa. Asemakaavan tavoitteena on muuttaa päällekkäiset katunimet ja kaavoittaa kaavoittamaton alue. Alue on yhtenä mahdollisena vaihtoehtona harkittaessa Siuron uuden päiväkodin sijaintipaikkaa.

Rautatiealueen laajuus

Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu rautatiealueeksi (LR) Siurontien ja rautatien välissä sijaitseva Väyläviraston hallinnassa oleva alue. Kyseinen alue on paikallisesti muuta rata-alueita leveämpi, eikä Väylävirastolla ole sille tarvetta nykytilanteessa tai myöskään tulevaisuudessa mahdollisen lisäraiteen toteutuessa. Kaavaluonnoksessa osoitettu rautatiealue voidaan siten kaavassa osoittaa muuhun käyttötarkoitukseen. Alueen kautta kulkee kuitenkin nykyinen ajoyhteys radan varteen laitetararakennukselle, joka tulee alueen käyttötarkoituksen muuttuessa turvata esimerkiksi ajoyhteysmerkinnällä.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjeita. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen

maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.

Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava **raideliikenteen tärinän** aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet ovat kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys VTT tiedotteita 2468). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin. Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus. osastonjohtaja Päivi Nuutinen.

Kaavoituksen vastaus:

Kaavoitus teettää melu- ja tärinäselvitykset ja tarkentaa tarvittaessa kaavaa.

4 ASEMAKAAVAEHDOTUS

Asemakaavaluonnoksesta saadun palautteen ja laadittujen lisäselvitysten perusteella suunnitelmaa muokattiin kaavaehdotukseksi. Palvelurakenteen vahvistaminen alueelle edellytti raideliikenteen kehittämistarpeiden selvittämistä ja huomioimista kaavassa, niin että niiden kehittämismahdollisuudet turvataan tulevaisuutta ajatellen. Tämän takia kaava-alue laajennettiin länteen, että saatiin varattua alue Siuron junaseisaketta varten. Lisäksi Siurontien katualuetta on levennetty riittävän leveäksi liikenteen tarpeita ajatellen.

Rata-alueelle varataan mahdollisuus rakentaa seisake lähijunaliikennettä varten. Koska Väylävirasto ei tarvitse radan viereistä aluetta rata-alueeksi, se on osoitettu lähipalvelujen alueeksi ja pysäköintialueeksi liikerakentamisen tarpeita ja junaseisakkeen liityntäpysäköintiä varten ja jonka kautta osoitetaan tarvittava ajoyhteys rata-alueelle ja laiterakennukselle.

Asemakaavalla muodostuu 11. kaupunginosan korttelit 106 ja 107 sekä korttelin 32 osa sekä rata-
katu- ja suojaviheraluetta. Alueelle on osoitettu kaksi lähipalvelujen korttelialuetta, joiden rakennusoikeudeksi on osoitettu 1200 k-m² ja 3600 k-m². Lisäksi on osoitettu LPA alue liityntäpysäköintiä ja palvelurakentamista varten.

Liikennemelutarkastelun perusteella junaradan ja Lukkisalmentien varteen osoitettiin paikka meluvallia varten. Lisäksi lisättiin määräys liikennemelun torjumiseksi rakennusten sijoittelulla.

Selostusta on täydennetty kulttuuriympäristö tiedoilla, arkeologisilla tiedoilla, junaliikenteen kehittämiselvityksen tiedoilla sekä yleiskaavallisella tarkastelulla ja vaikutusten arvioinnilla. Kaavaehdotus ja sen vaikutukset luonnehdittiin selostuksessa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennettiin maakuntakaavamerkintöjen ja taustaselvitysten osalta.

5 ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön: Katunimen muutos varmistaa pelastusajoneuvojen pääsemisen oikeaan osoitteeseen. Lähipalvelujen rakentuminen lisää taajaman palvelutasoa ja elinvoimaisuutta. Varautumalla kaavassa junaseisakkeeseen ja liityntäpysäköintiin

edistetään julkisen liikenteen mahdollisuuksia, kestävästä kehitystä ja positiivisia ilmastovaikutuksia. Pellon muuttumisella rakennetuksi alueeksi ei ole merkittävää vaikutusta elinympäristöön tai elintarviketuotantoon.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon:

Alueelle sijoittuva toiminta ei aiheuta merkittäviä päästöjä maaperään, veteen, ilmaan eikä aiheuta vaikutuksia alueen mikroilmastoon. Raideliikenteen kehittyessä liikenteen hiilidioksidipäästöjä on mahdollista vähentää.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin:

Alueen rakentumisella ei ole merkittäviä vaikutuksia kasvistoon, eläimistöön tai luonnonvaroihin koska alue on peltoa ja liikennealuetta.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen:

Alueen rakentuminen tukeutuu olemassa oleviin teihin ja katuihin sekä vesi- ja viemäriverkostoihin sekä sähkö-, tele- ja tietoliikenne verkkoihin. Ylimääräisen rata-alue muuttuminen lähipalvelukorttelialueeksi ja liityntäpysäköintialueeksi edistää raideliikenteen kehittämistä. Määräyksellä puurakentamisesta edistetään hiilinielun kasvua. Seisakkeen mahdollinen rakentuminen tulevaisuudessa hyödyntää myös olemassa olevaa rataverkostoa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön:

Alueelle osoitettavalla rakentamisella ei ole merkittävää vaikutusta alueen kaupunkikuvaan tai maisemallisiin arvoihin eikä kulttuuriperintöön. Alueella ei ole arkeologisia suojelukohteita.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Alueen rakentuminen parantaa taajaman palvelutasoa ja lisää elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavasta laaditaan maankäyttö- ja luovutussopimus Väylä viraston kanssa. Asemakaavan toteuttamisaikataulu ei ole vielä tiedossa.

Nokiolla 15.04.2021

Jorma Hakola
projektiarkkitehti