

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS SEKÄ OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

1., 2., 3., 4. JA 9. KAUPUNGINOSA NOKIAN MATKAKESKUS

tweb: NOK/434/05.00.02/2021)

Kuva 1 kaava-alueen sijainti Nokian keskustassa esitettynä maanmittauslaitoksen taustakartalla.



TIIVISTELMÄ

Nokian kaupungilla on tavoitteena kehittää uusi matkakeskus, johon kuuluvat juna-asema, alikulkutunneli, uusi linja-autoasema, liityntäpysäköintialueet, ja Nokia - Lielähti kaksoisraiteen edellyttämät tilantarpeet keskustassa. Samassa yhteydessä kaavoitusyhteistyönä suunnitellaan radan varteen palveluja ja asumista parhaiden liikenneyhteyksien ääreen.

SUUNNITTELUVAIHEET

ALOITUS	vireilletulokuulutus	12.3.2021
VALMISTELU	Kaupunkikehityslautakunta	12.10.2021 §
HYVÄKSYNTÄ	Kaupunginhallitus	
	Kaupunginvaltuusto	
VALMIS	Voimaantulokuulutus	

Kaavoitusviranomainen: Nokian kaupunginvaltuusto

Kaavan laatija: Nokian kaupunki, kaupunkikehityslautakunta, kaavoitusyksikkö

Yhteyshenkilö: projektiarkkitehti Jorma Hakola p. 0503958759,

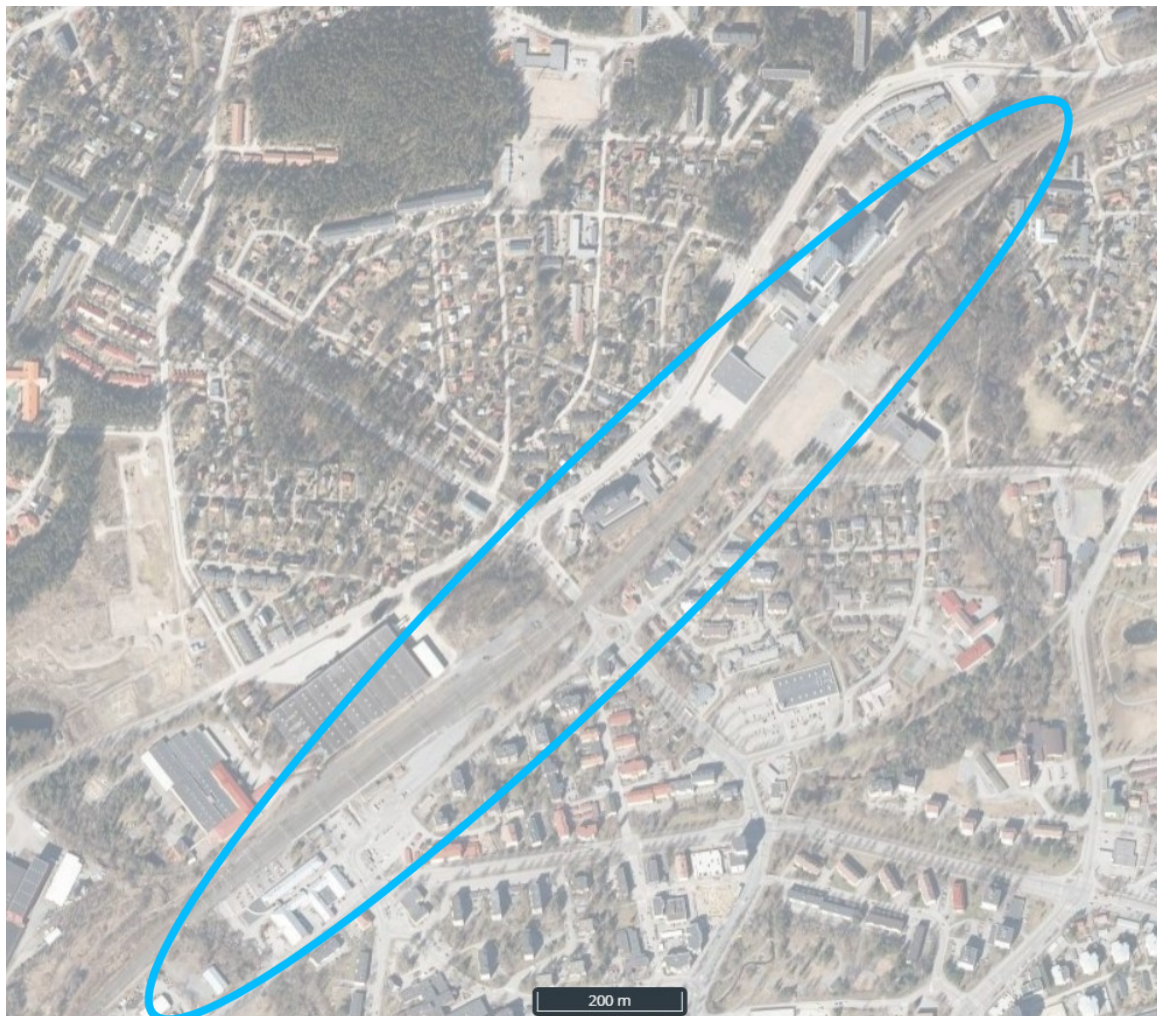
sähköposti: etunimi.sukunimi@nokiankaupunki.fi

0 OSALLISTUMIS- JA ARVOINTISUUNNITELMA, 30.9.2021

0.1 Suunnittelualue

Asemakaavan muutos koskee Nokian kaupungin 1. kaupunginosan korttelia 52 sekä katu- ja virkistysalueita. 2. kaupunginosan korttelin 1 tontin 9 osaa, korttelin 2 tontin 10 osaa, korttelia 9, korttelin 11 tonttia 5 sekä katu- ja liikenne-, virkistys- ja suojaviheralueita. 3. kaupunginosan suojaviheraluetta. 4. kaupunginosan korttelin 3 osaa, korttelin 22 osaa, korttelia 34 sekä katu-, liikenne- ja suojaviheralueita.

Kuva: Ilmakuvaotteessa alla kaava-alue on rajattu sinisellä.



0.2 Asemakaavan suunnittelun tavoite

Nokian kaupungilla on tavoitteena kehittää uusi matkakeskus. Siihen liittyen tällä asemakaavanmuutoksella kaavoitetaan uusi linja-autoasema, tila liityntäpysäköinnille sekä radan varteen asumista parhaiden liikenneyhteyksien ääreen. Suunnitelmassa huomioidaan alue osana maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Lisäksi kaavassa osoitetaan Nokian keskusta-alueella tarvittavat Lielähti - Nokia radan kaksoisraiteen edellyttämät lisätilavaraukset.

0.3 Osalliset

Osallisia ovat Nokian kaupungin rakennus- ja ympäristölautakunta, Nokian Vesi. Pirkanmaan ELY-keskus, Väylävirasto, Pirkanmaan aluepelastuslaitos, Pirkanmaan maakuntamuseo, Pirkanmaan liitto sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto.

Kaava-alueen ja siihen rajoittuvan alueen maanomistajat tai vuokraoikeudenhaltijat kuten Nanso kiinteistöt Oy, Essity Oy, Asunto Oy Hartolansalpa, Asunto Oy Nurmiohovi, Raisionkaaren Teollisuuspuisto Oy, Tredukiinteistöt Oy ja Digita Oy.

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 laaditaan maankäyttö- ja luovutussopimus.
- **Valmis:** Asemakaavan muutoksen hyväksyy Nokian kaupunginvaltuusto, > **valitusmahdollisuus**, voimaantulokuulutus

0.5 Tiedottaminen, yhteystiedot, palaute

Aineistojen nähtävillä pidosta tiedotetaan kuulutuksilla, jotka julkaistaan kaupungin virallisella ilmoitustaululla (kaupungintalo Harjukatu 23) ja 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

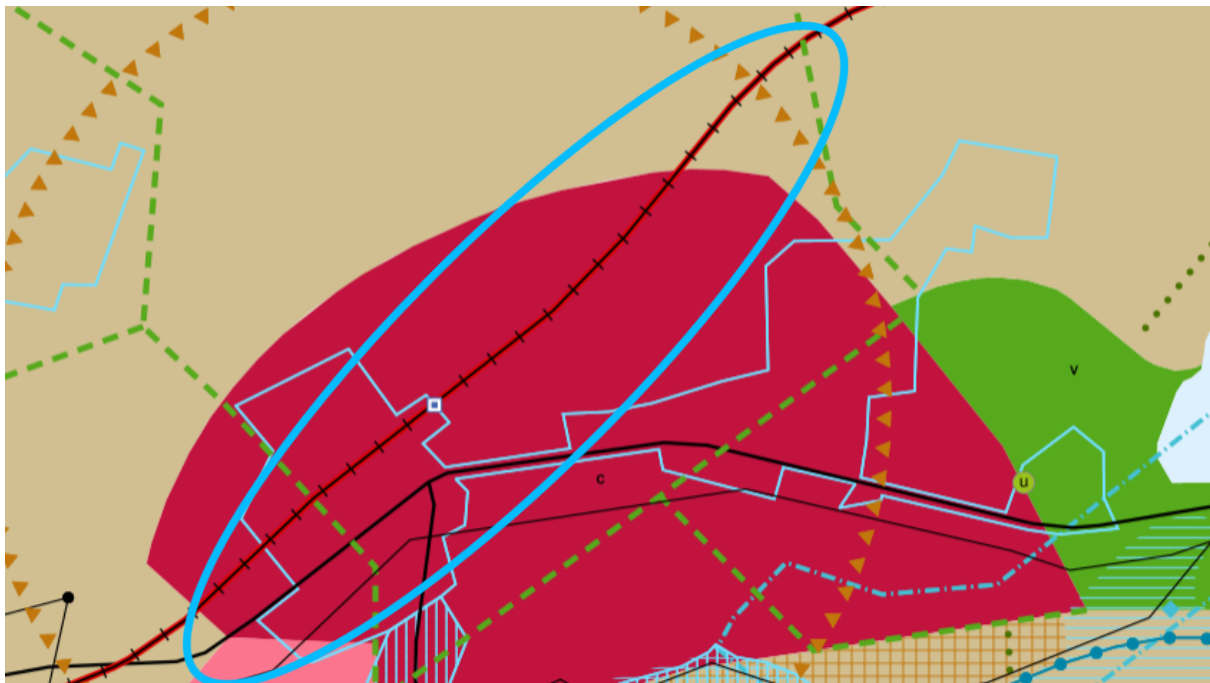
Kaava-aineiston nähtävillä olo aikana voi kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta antaa palautetta. Palautteen anto osoite on Nokian kaupunki, Kaupunkikehityspalveluiden kirjaamo, kaupunginvirasto Harjukatu 21, 3 krs, 37100 Nokia. Sähköpostiosoite: kaupunkikehityspalvelut@nokiankaupunki.fi

0.7 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Pirkanmaan maakuntakaava 2040 on voimassa koko kaava-alueella. Maakuntakaavassa alueelle on merkitty:

Tiivistettävä asemanseutu merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteen tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen. Suunnittelumääräyksenä on, että alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä raideliikennettä tukevaan tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Tiivistettävän alueen laajuus tulee tarkentaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kuva: Maakuntakaavaotteesta alla alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi.



C keskustatoimintojen alue merkinnällä osoitetaan valtakunnan osakeskus, kaupunkitasoiset keskukset ja Tampereen ydinkaupunkiseudun alakeskukset. Merkintä sisältää niihin liittyvät keskustamaisen asumisen ja keskustahakuisten palvelu-, työpaikka- ja muiden toimintojen alueet liikennealueineen ja puistoineen.

Alueen suunnittelumääräyksen mukaan suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteeneheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen.

Keskustatoimintojen alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksiköt on suunniteltava keskustaympäristöön soveltuviksi. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten,

etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia muille keskusta-alueille tai seudun palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle.

Muiden kuin Tampereen ydinkeskustan ja Valkeakosken keskustan keskustatoimintojen alueiden vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalan enimmäismitoitus taulukossa Nokian keskustatoimintojen alueen mitoitukseksi on osoitettu 75 000 k-m².

Merkittävästi parannettava päärata merkintä on kaava-alueen pohjoislaidalla. Merkinnällä osoitetaan henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävät pääradat, joiden liikennetarve edellyttää radan merkittävää parantamista. Suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen sekä tasoristeysten poistamiseen. Rataosalla Lielähti Nokia tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varautua lisäraiteen toteuttamiseen.

Asema kohdamerkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävät rautatieliikenteen asemat. Suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon liityntäpysäköinnin tarpeet, saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys.

Tärkeä seutu- tai yhdystie (yhdystie 2505) 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.

Viheryhteys merkinnällä osoitetaan taajamiin liittyvät olemassa olevat tai tavoitteelliset viheryhteydet, joilla on erityistä merkitystä alueellisen virkistysverkoston ja/tai ekologisten yhteyksien kannalta. Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee määrittää viheryhteyden tarkempi sijainti sekä varmistaa maastokäytävän riittävä leveys, jotta seudullisten viheralueiden ja ulkoilureittien muodostama verkosto voidaan toteuttaa riittävän yhtenäisenä kokonaisuutena. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota ympäristön laatuun, alueen ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö alue ulottuu kaava-alueen länsiosaan tavara-aseman takia. Merkinnällä on merkitty (Nokian asemanseutu ja asuinalueet / Asemanseutu, valtatie ja Kylmäojanpuiston ympäristö). Merkinnöillä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet. Kohdamerkinnällä osoitetaan sellaiset alueet, joiden osoittamiseen ei maakuntakaavan mittakaavan vuoksi ole tarkoituksenmukaista käyttää aluevarausmerkintää. RK-merkinnällä osoitetaan karttateknisistä syistä erillisillä kartoilla esitetyt arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt.

Alueen suunnittelumääräys on: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee turvata ja edistää alueen kaupunkikuvan ja rakennusperinnön arvojen säilymistä ja edelleen kehittämistä. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016 - selvityksessä alue kuuluu Nokian asemanseutu ja asuinalueet kokonaisuuteen, jonka ominaispiirteitä ja arvoja ovat;

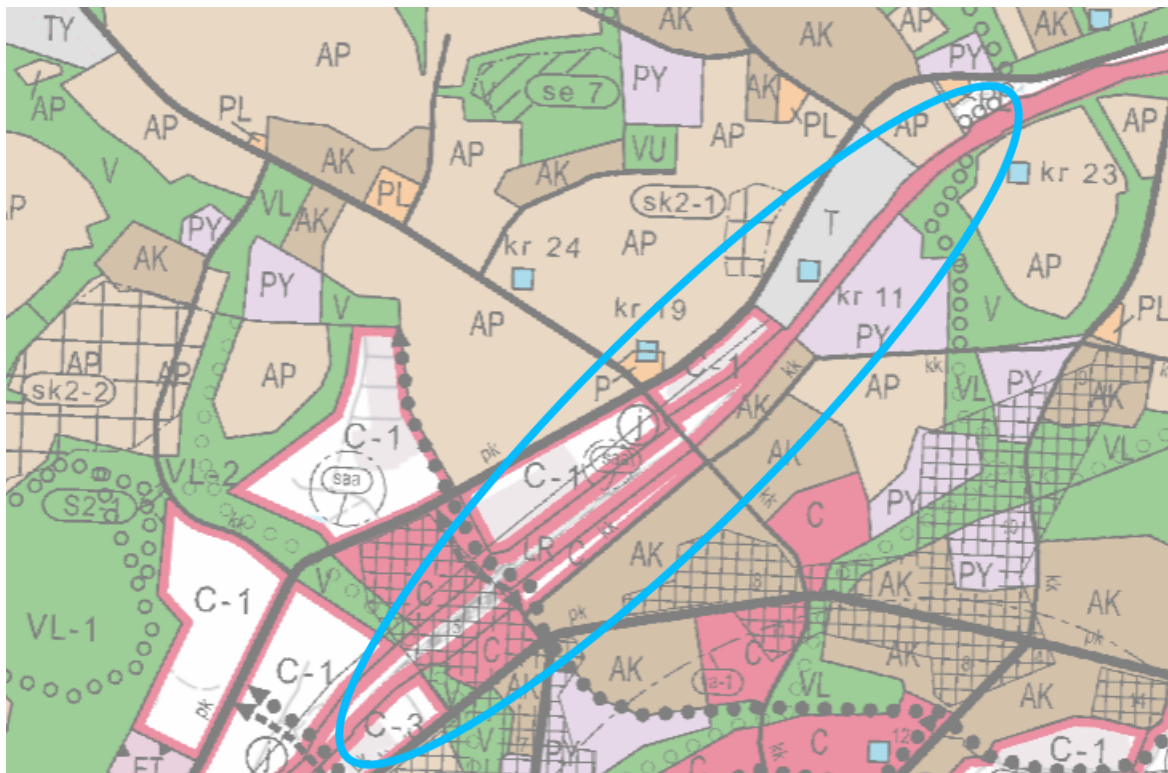
- Teollisuusyhdyskunnan kokonaisuus, joka yhdessä RKY-alueen kanssa kuvastaa teollisuuden ympärille rakentuneen yhdyskunnan eri toimintoja. Yhdyskuntasuunnitteluun liittyvät arvot näkyvät keskustan muissakin elementeissä kuin kohteen rajauksen sisällä: esim. katujen linjaukset, puistot.
- Ilmentää teollisuuden työväen asuinalueiden kehitystä 1910-luvulta 1960-luvulle, samaan aikaan kerrokselliseksi muodostunutta liike- ja palvelukeskusta, avoimeen korttelirakenteeseen ja sosiaaliseen asuntotuotantoon perustuvaa 50-luvun asuinalueerakentamista viheralueineen.
- Asuinalueissa näkyy selkeästi tehdasyhdyskunnan väestön hierarkia sekä tehtaan tukema ja osin hallinnoima asuminen.
- Kylmänojan puiston näkymät, yhdessä urheilupuiston ja Vihnusjärven kanssa muodostavat merkittävän vihreän kaupunkimaiseman jatkumon.
- Liittyy kiinteästi RKY-kohteisiin Nokian teollisuuslaitokset sekä Nokian kirkko ja Maatialan pappila.

Kuva: Maakuntakaavan arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt kartta on alla.



Keskustan osayleiskaavassa 2030 (yleiskaavaote seuraavalla sivulla) alue on osoitettu C keskustatoimintojen alueeksi ja olennaisesti muuttuvaksi alueeksi. Alueen etelärajalla on kokoojakatu ja pohjoisrajalla rautatieliikenteen alue. Kaava-alueen länsipäässä on tieliikenteen ja kevyenliikenteen yhteystarve merkinnät. Alueen länsipuolella on kaupunkikuvallisesti arvokas alue.

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



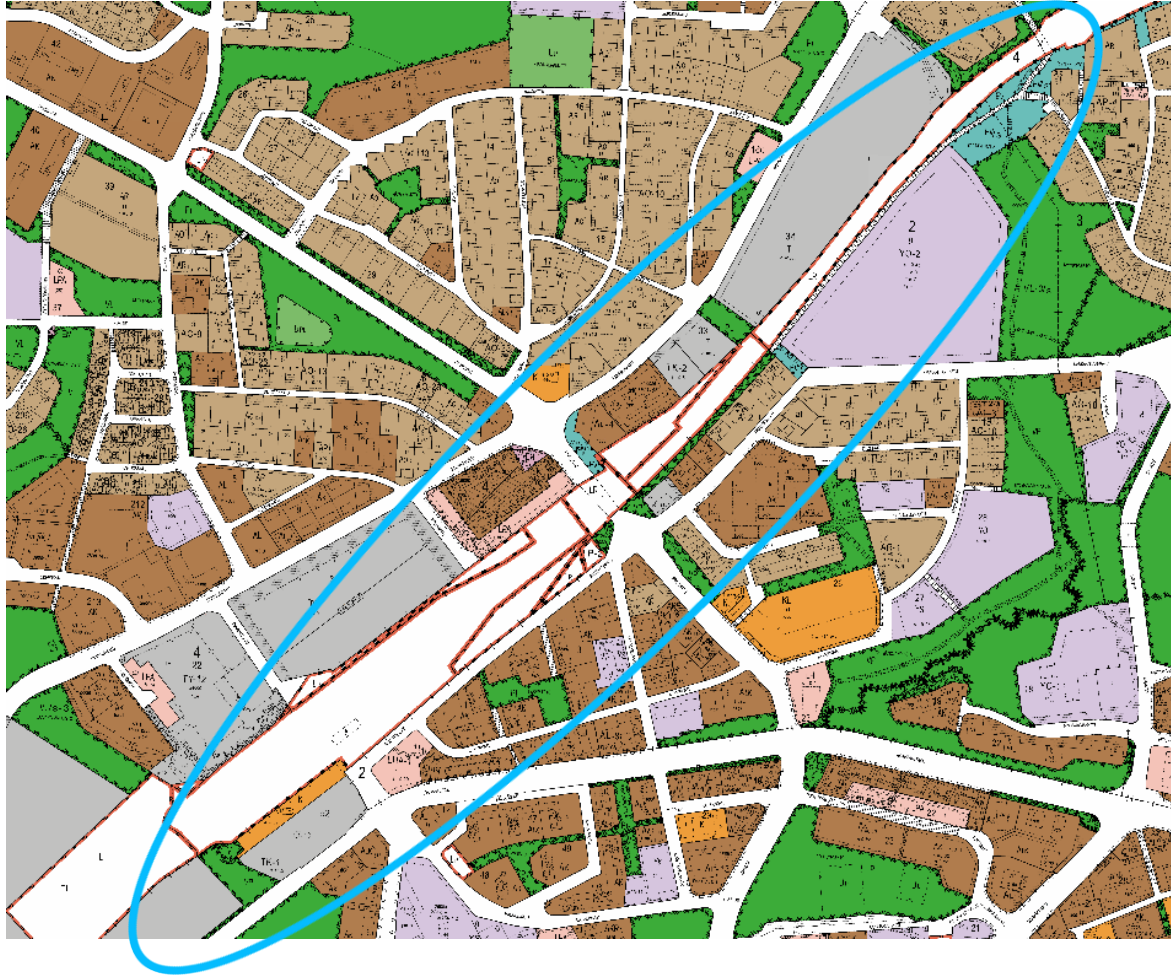
Suunnittelualueella on voimassa seuraavat **asemakaavat**:

- 15.3.1941 vahvistettu asemakaava I:1, jossa on osoitettu katu-, puisto- ja rautatiealuetta,
- 24.09.1942 vahvistettu asemakaava IV:2, jossa on hyväksytty liikennealuetta,
- 17.12.1952 vahvistettu asemakaava IV:12, jossa on hyväksytty liikennealuetta,
- 20.10.1953 vahvistettu asemakaava IV:13, jossa on hyväksytty liikennealuetta,
- 18.2.1964 vahvistettu asemakaava II:16, jossa on osoitettu katualuetta ja rautatiealuetta,
- 24.11.1961 vahvistettu asemakaava IV:32, jossa on osoitettu rautatiealuetta,
- 07.07.1967 vahvistettu asemakaava I:39, jossa on hyväksytty asuin- liikerakennusten korttelialuetta sekä katualuetta,
- 01.12.1976 vahvistettu asemakaava IV:48, jossa on hyväksytty teollisuusaluetta,
- 24.08.1983 vahvistettu asemakaava I:68, jossa hyväksytty virkistysaluetta,
- 06.02.1987 vahvistettu asemakaava I:77, jossa on hyväksytty yhdistettyjen teollisuus- ja liikerakennusten korttelialuetta,
- 16.12.1998 vahvistettu asemakaava I:97, jossa on hyväksytty liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta,
- 22.11.2001 hyväksytty asemakaava 2:51, jossa on osoitettu pysäköinti-, puisto- ja katualuetta,
- 14.06.2004 hyväksytty asemakaava 2:54, jossa on hyväksytty henkilöliikenneterminaalien korttelialuetta ja katualuetta,
- 11.4.2012 hyväksytty asemakaava 4:121, jossa on hyväksytty teollisuus- ja varistorakennusten korttelialuetta sekä rata-aluetta,
- 12.01.2015 hyväksytty asemakaava 1:125, jossa on hyväksytty katualuetta,
- 8.2.2016 hyväksytty asemakaava 3:85, jossa on hyväksytty rata-aluetta,
- 11.02.2019 hyväksytty asemakaava 4:123, jossa on hyväksytty katualuetta sekä kevyenliikenteen

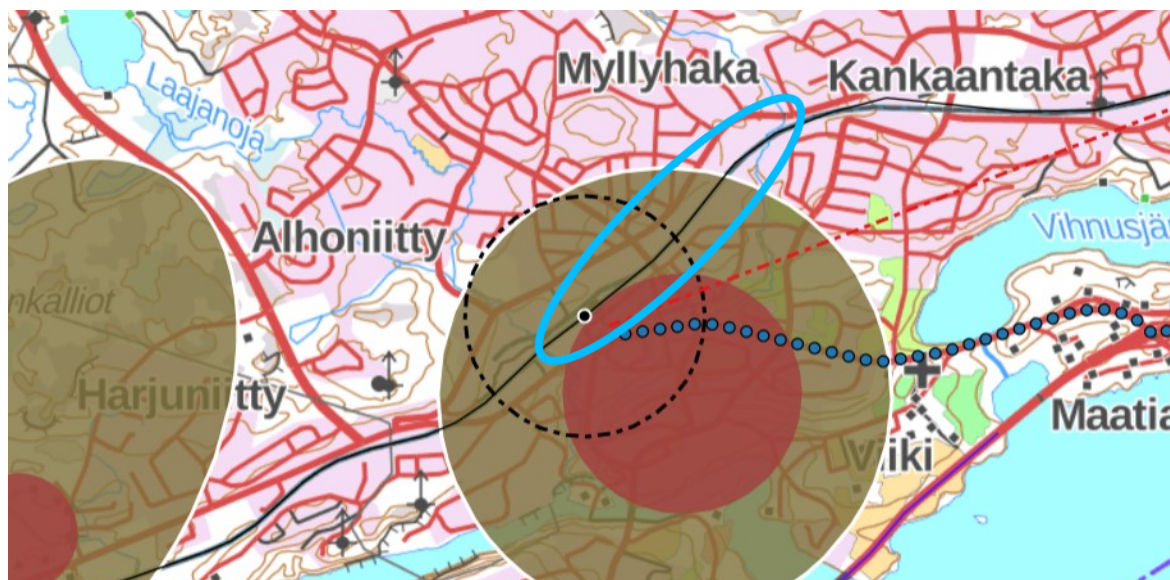
reittejä,

9.9.2019 hyväksytty asemakaava 2:55, jossa on hyväksytty opetus-, urheilu- ja kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta, suojaviheraluetta ja lähivirkistysaluetta sekä kevyenliikenteen reittejä,

Kuva: Kuvassa alla kaava-alue on ajantasa-asemakaavaotteesta rajattu sinisellä



Kuva: Kuvassa alla on Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaote.



Nokian kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 22.10.2001.

Pohjakarttana on Nokian kaupungin kaupunkimittauksen ylläpitämä pohjakartta.

Korttelialueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

Kaava-alue on osittain Suomen valtion, Nokian kaupungin ja yksityisessä omistuksessa.

Asemakaavan vaikutukset arvioidaan MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n edellyttämällä tavalla.

Asemakaavan pohjalta laaditaan **maankäyttö- ja luovutussopimukset**.

Tämä asemakaavan muutos korvaa aiemmin vireille kuulutetun radanvarren asemakaavan muutokset ja asemakaavanmuutos nykyisen linja-autoaseman korttelissa ja sen eteläpuolisessa Sotkanvirta kiinteistössä sekä Nokianvaltatien ja Rautatienkadun risteysalueella olevan kaavanmuutoksen pohjoispuoleisen osan.

0.8 Luettelo kaavaan liittyvistä taustaselvityksistä

- Nokia Radanvarsi liikennemeluselvitys, A-insinöörit 2021.
- Nokia matkakeskusterminaliluonnos, Ramboll Oy 2021.
- Nokian matkakeskusalueen kehittäminen ja yleissuunnitelman laatiminen sekä rakennuttamisen valmistelu loppuraportti, Sitowise Oy 2021.
- Lähijunaliikenteen mahdollisuuksien kartoittaminen Nokialla, Ramboll Oy 2020.
- Kunnan ja valtion yhteistyön kustannusvastuun periaatteet radanpidossa, Väylävirasto 2020.
- Tampere/Pori/Rauma radan kehittämisselvitys, WSP Finland Oy, 2019.
- Nokian raiteiston käyttöselvitys, VR Track suunnittelu 2017.
- Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu, Tampereen kaupunkiseutu 2016.
- Lisäraiteiden aluevaraus selvitys välillä Tampere-Lielähti-Nokia/Ylöjärvi, Liikennevirasto 2015.
- Linja-autoaseman järjestelyt yleissuunnitelma, FCG Oy 2017.
- Nokian matkakeskus / Linja-autoaseman suunnittelu kommentteja suunnitelmaluonnoksiin, Tampereen kaupunki Joukkoliikenne Suunnitteluryhmä 2016.
- Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje, Helsingin kaupunki kaupunkisuunnitteluvirasto 2016.
- Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012, Pirkanmaan liitto 2012.
- Nokian keskustan liikennesuunnitelma, Ramboll Oy 2011.
- Ratatekniset ohjeet (RATO) Osa 16 Väylät ja laiturit, Ratahallintokeskus 2009.
- Nokian teollisuusasema alueluonnos, Himla Architects Oy 2019.
- Nokian keskustan osayleiskaavaa varten tehty tarkastelu Nokian keskustan täydennyspotentialista 1.9.2010, päivitetty 21.8.2019.
- Nokian asemanseutu maankäyttöluonnos, arkkitehtitoimisto Eero Lahti 2017.
- Nokian toriasema asemapiirustus (pysäköinti), Arkkitehtuuritoimisto Olli Tapio ky 2016.
- Nokian kirjasto / nuorisotilat, PEAB Oy, Arkkitehtitoimisto Eero Lahti 2014.

- Nokian kirjasto (teollisuusasemalle), PEAB Oy, Arkkitehtitoimisto Eero Lahti 2014.
- Alueanalyysi Nokian asemanseutu, Arkkitehtitoimisto Eero Lahti 2012.
- Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt, Pirkanmaan liitto 2016.
- Rakennushistoriaselvitys Nokian teollisuusasemanseutu, Anna Lyyra-Seppänen 2013.
- Kulttuuriympäristöselvitys, Keskustan osayleiskaava, Selvitystyö Ahola 2010.
- Nokia keskustan yleiskaavan muutosalueen muinaisjäännösinventointi, Mikroliitti Oy 2010.
- Nokian kulttuuriympäristöselvitys, Pirkanmaan ympäristökeskus 2001.

Selvityksiä lähialueella:

- Liikennetärinäselvitys Rounionkatu 45, Taratest Oy 2019.
- Tontti 4-2-1 Rounionkatu Nokia, Asemakaavan meluselvitys, Ramboll Oy 2019.
- Nansotalo Liito-orava ja luontoselvitys, Luontoselvitys M. Ranta 2018.
- Sotkanvirta akm meluselvitys, Sweco Oy 2018.
- Laajanojan kunnostussuunnitelma, Suomen vesistöpalvelu osuuskunta 2004.

Lisäselvityksinä tehdään vielä rakennusinventointi asemamakasiinista sekä melu- ja tärinäselvitykset, joissa huomioidaan rata-alueen maksimimelutasot ja selvitys alueen mahdollisesta maaperän pilaantuneisuudesta.

1 KAAVASELOSTUS

1.1 Perus- ja tunnistetiedot

Kaavaselostus koskee 30.09.2021 päivättyä asemakaavan muutosluonnosta.

Asemakaavan muutos koskee Nokian kaupungin 1. kaupunginosan korttelia 52 sekä katu- ja virkistysalueita, 2. kaupunginosan korttelin 11 tonttia 5 sekä katualueita, 4. kaupunginosan korttelin 3 osaa sekä pysäköinti-, katu-, liikenne- ja virkistysalueita.

Asemakaavan muutoksella muodostuvat 1. kaupunginosan kortteli 52 sekä katu- ja virkistysalueet. 2. kaupunginosan korttelin 11 tontti 5 sekä katu, pysäköinti-, liikenne- ja kerrostalovaltaista asuntoaluetta. , 4. kaupunginosan pysäköinti-, liikenne-, katu- ja virkistysaluetta.

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

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kuva: Alla maamittauslaitoksen taustakartalla esitetty kaava-alue sijaitsee Nokian keskustassa alle kilometrin päässä Pirkkalaistorilta luoteeseen.



1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Asemakaavan seurantalomake.

- Ote ajantasa-asemakaavasta.
- Ote asemakaavan hakemistokartasta.

2 Lähtökohdat ja selvitykset

2.1 Suunnittelualueen kaavatilanne

Suunnittelualueen kaavatilanne on esitetty luvussa 0.7.

2.2 Selvitys suunnittelualueen oloista

Kaavamuutosalue sijaitsee Nokian rautatieaseman ympäristössä käsittäen Tanhuankadun eteläpuoleisen rautatiealueen ja rautatienkadun Laajanojan ja Pinsiöntien välissä sekä Teollisuusaseman ja Toriaseman korttelin 1-52 että linja-autoaseman ja radan varressa asemalta koilliseen Kyyninojalle asti.

2.2.1 Luonnonympäristö

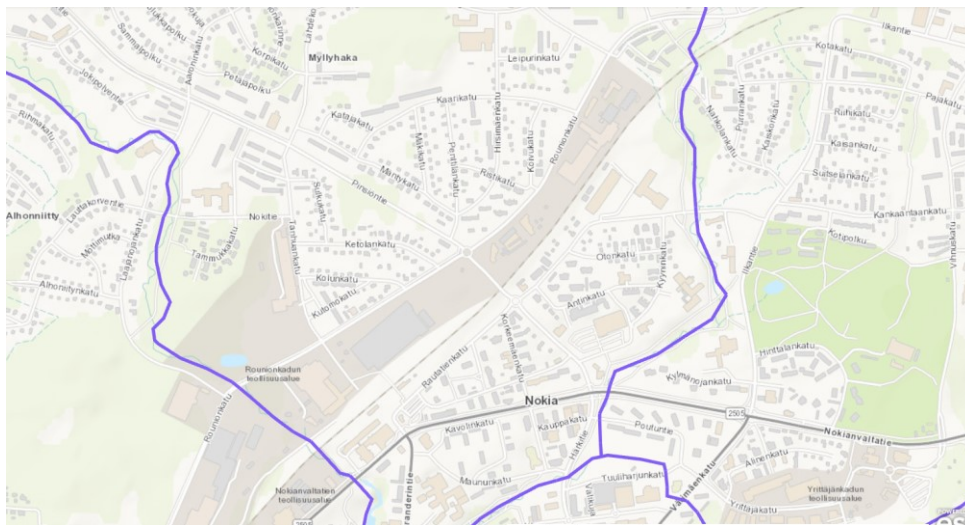
Kaava-alue on voimakkaasti ihmisen muokkaama. Vähäisiä luonnonmukaisen kaltaisia alueita on Laajanojan varsi radan eteläpuolella ja radan ja Rautatienkadun välillä sekä alueen pohjoiskulmassa mutta niissäkin on nähtävissä voimakas ihmisen vaikutus.

Kaava-alueen länsipäässä virtaa Laajan-oja alueen poikki ja rata-alueen ali. Nokian Laajanojan kunnostussuunnitelman (Suomen vesistöpalvelu osuuskunta 2004) mukaan Kokemäenjoen vesistöalueeseen kuuluva Laajanoja saa alkunsa Porin tien pohjoispuolella olevasta Ruokejärvestä. Puro laskee Kaakkurijärvien pienten metsälampien kautta Alisenjärveen, josta se laskee Nokianvirtaan. Puron kokonaisvaluma-alue on noin 11 km², josta järviä on noin 13 % ja pudotuskorkeutta latvajärvistä Nokianvirtaan tulee noin 44 m. Alueen vesiluonto on säilynyt poikkeuksellisen luonnontilaisena ja alueen lampien ja järvien muodostama kokonaisuus edustaa monipuolisesti pienvesiin liittyviä luonnonarvoja. Vaikka Laajanoja virtaakin suurelta osin lähellä asutusta, on se säilynyt lähes luonnontilassa.

2.2.2 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Kaava-alueen poikki Laajanojaa seuraten kulkee seudullisen viherverkon osittain puustoinen seudullista tukeva yhteys. Kaavatyössä on tarkoitus mahdollistaa tämän viheryhteyden kehittäminen sekä turvata ja edistää Laajanojan purotaimen kannan elinmahdollisuuksia Laajanojassa kaava-alueella. Puistoverkostoa laajennetaan kiinni junaliikennealueeseen asti niin, että junaradan aiheuttama estevaikutus jää junaliikenteen tarpeet huomioiden mahdollisimman lyhyeksi. Laajanojan varressa kaava-alueella on tarkoitus käyttää samaa määräystä kuin Laajanojanpuistossa: s-3 Alue, jota ylläpidetään siten, että luonnon monimuotoisuus turvataan ja uhanalaisten lajien elinympäristö säilyy suotuisana. Liikenne- ja katualueella tämä ei tietenkään ole mahdollista.

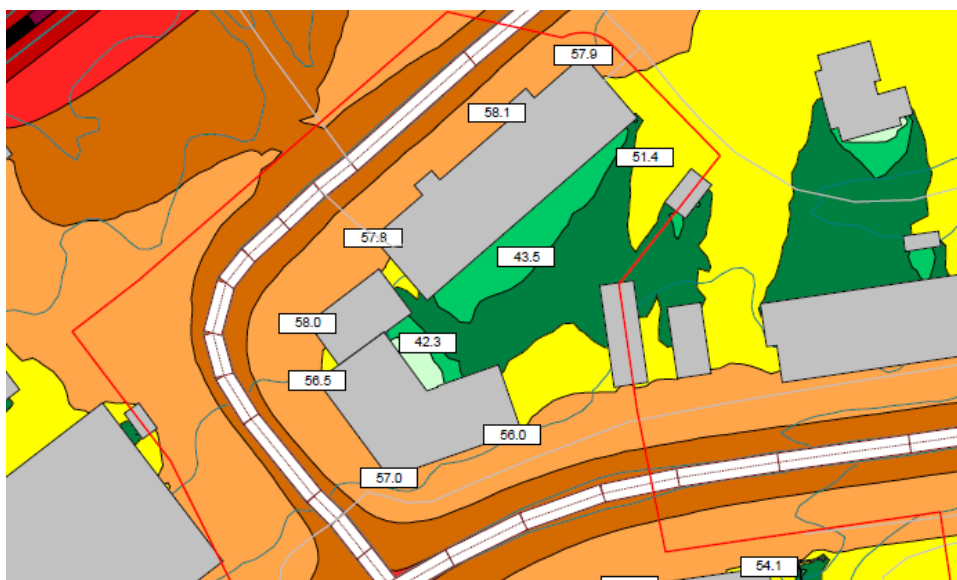
Kuva: Kuvassa alla on Seudullista viherverkkoa tukeva reitti kaava-alueella.



Alueen merkittävimmät ympäristöhäiriöt ovat Junaradan aiheuttama tärinä ja melu sekä Nokianvaltatien liikennemelu. Ne selvitetään kaavatyön yhteydessä ja kaava-alueelle annetaan selvitysten edellyttämät määräykset mahdollisten haittojen hallitsemiseksi.

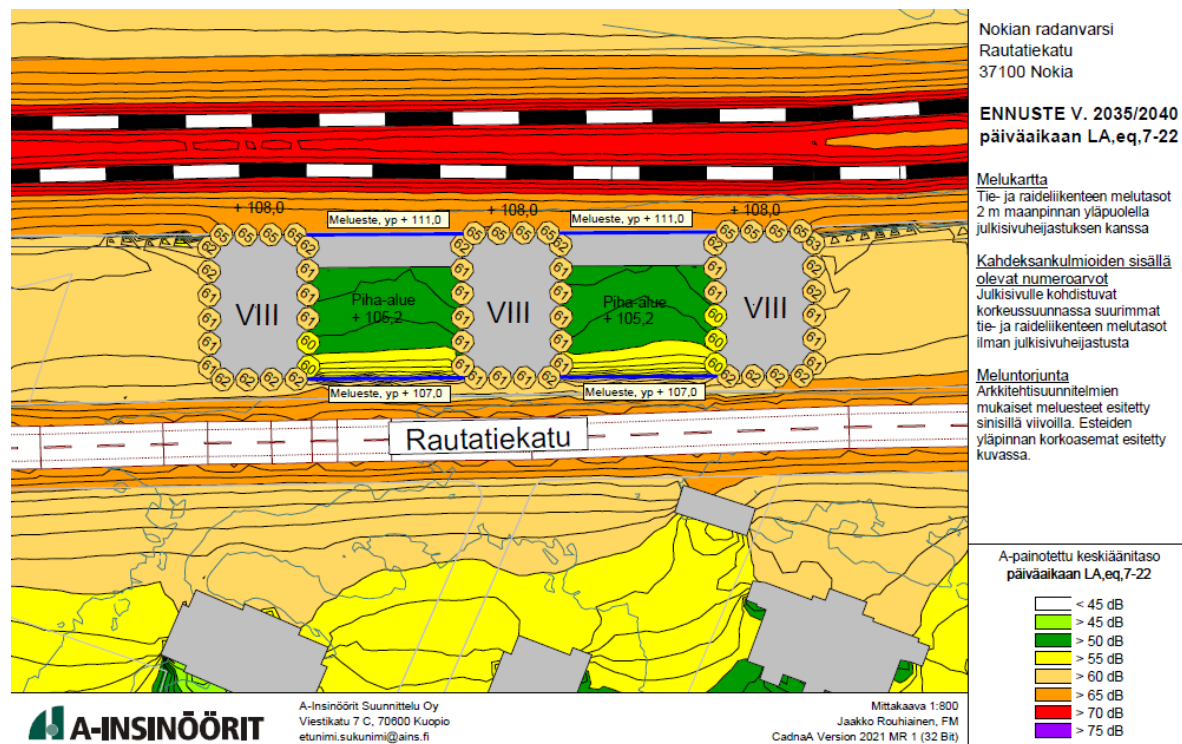
Sweco Oy:n Sotkanvirran asemakaavaa varten laatiman mallinnusraportin mukaan linja-autoaseman korttelin rakenteisiin kohdistuu enimmillään n. 62,9 dB melua päiväaikaan ja 57,5 dB yöaikaan. Piha-alueen melutaso on päiväaikaan suurimmillaan n. 53,2 dB ja yöaikaan 50,9 dB. Piha-alueen melutaso alittaa melun päiväajan ohjearvon, mutta ylittää yöajan ohjearvon n. 0,9 dB:llä. Ennustetilanteessa vuonna 2030 linja-autoaseman korttelin rakenteisiin kohdistuu enimmillään n. 64,0 dB melua päiväaikaan ja 58,1 dB yöaikaan. Piha-alueen melutaso on päiväaikaan suurimmillaan n. 53,9 dB ja yöaikaan 51,4 dB. Piha-alueen melutaso alittaa melun päiväajan ohjearvon, mutta ylittää yöajan ohjearvon n. 1,4 dB:llä. Jatko työssä piha-alueen melutasoa tulee parantaa.

Kuva: Kuvassa alla on linja-autoaseman korttelin yömelutilanne ennustetilanteessa vuonna 2030.



A-Insinöörit Oy:n laatiman Radanvarren kiinteistön meluselvityksen mukaan alueen melu ympäristö on haastava. Suurimman melukuorman aiheuttaa huonokuntoiset tavarajunat. Nopeusrajoitus ratapihalla on 80 km/h. Maanomistajan esittämä hankesuunnitelma ei ole selvityksen mukaan tavallisella rakentamistavalla toteutettavissa. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan hankesuunnitelmaa ja meluselvitystä ja kaavakarttaa. Tarkasteluvaihtoehtoina on rakennusmassojen siirtäminen kauemmaksi radasta, rakennusmassojen suuntaaminen muodostamaan luonnollista meluestettä, sivukäytäväratkaisu sekä Väylän kanssa neuvoteltava nopeusrajoituksen lasku, joka vähentäisi myös liikenteestä aiheutuvaa tärinää.

Kuva: Kuvassa alla Radanvarren meluennuste.



Alueelta selvitetään pilaantuneet maa-ainekset ja maaperä kunnostetaan kaikilta osin Nokian kaupungin maapoliittisessa ohjelmassa (Kv 18.6.2018 § 52) määrittelemään tasoon: "Jos kaupunki maankäytön kehittämisen takia kaavoittaa maita, joissa on ollut pilaantuneisuutta, niin kaavoituksessa tulee määrätä, että ne ennen rakentamista puhdistetaan alle valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen alemman ohjearvon."

2.2.3 Rakennettu ympäristö

Kaava-alue on pääosin rakennettu. Alueella on kaksi suurta teollisuus- ja varastorakennusta Teollisuusasema ja Toriasema, jotka ovat osittain muussa käytössä muun muassa toimistoina ja vammaishoitolaitoksena sekä kaksi asemarakennusta rautatieasema ja makasiinirakennus ja lisäksi alueella on linja-autoaseman taksiasema- ja matkahuoltorakennus.

Rata-alue ja linja-autoaseman alueet ovat täysin rakennettu. Ratapihalla on kymmenkunta kiskoparia, joista osa on sähköistettyjä. Alueelta Tampereen suuntaa lähtee kolme kiskoparia ja

länteen kaksi. Linja-autoaseman alue on lähes kokonaan päällystetty asfaltilla. Siellä on kaksi asemalaituria sekä linja- ja taksiautojen seisonta- ja odotusalue.

Ratapihan ali kulkee keskustan kevyenliikenteen etelä- pohjoissuuntainen pääreitti.

Tavaramakasiinirakennuksen vieressä on ratapihan laiterakennus ja masto. Makasiinin edustalle kaupunki on toteuttanut väliaikaisen liityntäpysäköintialueen.

2.2.4 Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Nokian teollisuusaseman seudun rakennushistoriaselvityksen mukaan Nokian rautatieaseman, Teollisuusaseman ja Toriaseman muodostama kokonaisuus on arvokas osa Nokian kaupunkikuvaa ja kaupungin teollisuushistoriaa sekä pirkanmaalaista ja satakuntalaista liikennehistoriaa. Rakennushistoriaselvityksen kohteena oleva alue kertoo tunnistettavasti ja hyvin säilyneenä siitä rautatieliikenteen ja teollisuuden yhteydestä, joka on leimallista modernin teollisuustaaajaman kehitykselle.

Arkkitehti Harald Andersinin laati Nokialle asemakaavan vuonna 1921; vuonna 1923 valmistunut Souranderintie lisättiin kaavaan myöhemmin. Kymmenisen vuotta yhtiön käytössä olleeseen kaavaan sisältyvä voimakas aksiaalisuus ja useat aukiosommitelmat eivät sellaisinaan toteutuneet vaan keskusta on kehittynyt ja rakentunut enemmän luonnonmuodoista, maanomistuksesta ja maankäyttötarpeista nousevien realiteettien pohjalta. Andersinin asemakaava ulottuu rautatieasemalle asti.

Keskustan ensimmäisen oikeusvaikutteisen asemakaavan suunnitteli arkkitehti Otto-livari Meurman. Tämä Nokian kauppalan I-IV kauppalaosien tonttijaoton asemakaava vahvistettiin 1941 erinäisiä rautatien luoteis- ja kaakkoispuolelle suunniteltuja teollisuuskortteleita lukuun ottamatta. Hän otti suunnitelmissaan aina tarkasti huomioon maaperän laadun, korkeuserot, valaistusolosuhteet ja paikan soveltuvuuden kokonaisuuteen. Suunnittelun yhtenä tunnusmerkkinä voidaan pitää taipuisasti kaartuvia katulinjoja. Sekä Andersinin kaavassa, että Meurmannin kaavassa Matkakeskuksen alueen kaupunkirakennetta on hahmotettavissa, vaikka se onkin toteutunut pääosin myöhempien suunnitelmien mukaan.

Kuva: Kuvassa alla on ote Arkkitehti Harald Andersinin laatimasta asemakaavasta rautatieaseman kohdalta vuodelta 1921.



Kuva: Kuvassa alla on ote arkkitehti Otto-livari Meurmannin laatimasta Nokian asemakaavasta rautatieaseman kohdalta vuodelta 1941.



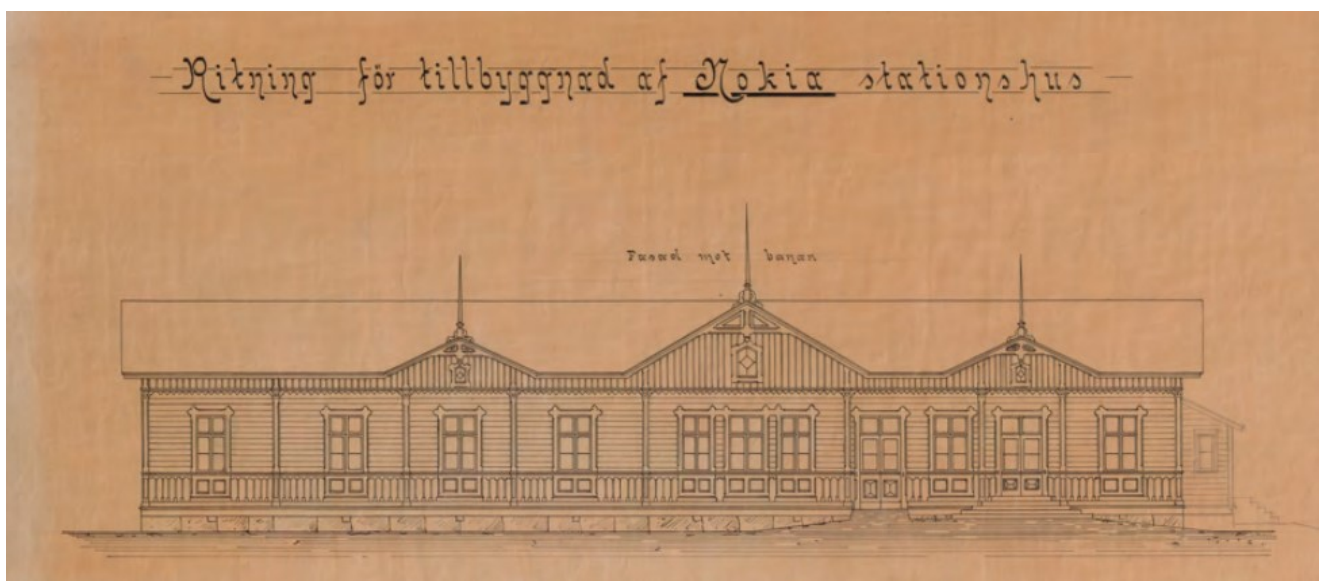
Rakennustaiteellisesti kohteen kolme rakennusta ovat selkeitä kokonaisuuksia. Rautatieasema on kertova esimerkki 1800-luvun lopun vilkkaasta rautatierakentamisesta, jolloin hyödynnettiin tyyppipiirustuksia ja uusrenessanssin kuvastoa tunnusomaisena rakennustyylinä. Teollisuusasema on puhtaspiirteisen klassistinen, suurimittakaavaisen teollisuusrakentamisen edustaja 1920-luvulta. Toriasemassa on nähtävissä teollisuusarkkitehtuurin rationalisoituminen kohti funktionalismia 1930-luvulla.

Kuva: MML:n ilmakuvassa alla on Rautatieasema 1, Teollisuusasema 2 ja Toriasema 3.



Aluekokonaisuutena tarkastellen aseman seutu on merkittävästi muovannut Nokian keskustan kaupunkirakennetta ja maisemaa. Aseman sijoittelun vaikutukset kaupungin asemakaavasuunnitteluun ovat edelleen näkyvissä. Asema-alue on historiallisesti ollut liikenteen, asioinnin ja kulkemisen solmukohta, jolla on toiminnallisen merkityksen lisäksi vahva kaupunkikuvallinen merkitys. Asema ympäristöineen on omanlaisensa pienoismiljö ja siten helposti tunnistettava väylä kaupunkirakenteeseen.

Kuva 2 Kuvassa alla on Nokian rautatieaseman laajennuspiirustuksen julkisivu vuodelta 1906. Rakennusta laajennettiin molemmista päistä.



Alueen tulevassa kehityksessä tulisi huomioida historiallinen rautatieliikenteen ja teollisuuden yhteys sekä kokonaisuuden, erityisesti Teollisuusaseman hallitseva asema kaupunkikuvassa.

Tärkeitä suojeltavia ja vahvistettavia piirteitä ovat kunkin rakennuksen rakennusajankohdasta johtuvat tyylipiirteet sekä rakennusten yhdessä muodostama kokonaisuus ja sen sisäiset maisemat.

Keskustan osayleiskaavan kulttuuriympäristöselvityksen mukaan Nokian tyyllisesti eheänä säilynyt asemarakennus rakennettiin 1895 samoilla piirustuksilla kuin aikaisemmin rakennetun Oulun radan asemat. Tyyppiipiirustukset suunnitteli B.F. Granholm. Nokian asemarakennusta on laajennettu 1900 ja 1906, mahdollisesti samalla kertaa molemmista päädyistä. Myöhemmin ulkoasua ja sisätiloja on useasti muutettu kuten hävittämällä eteläseinän lasikuisti.

Asema-alueella on asemarakennuksen lisäksi 1930-luvulla rakennettu VR:n makasiini. Rautatierakennuksia on ollut enemmänkin, mm. asemarakennuksen länsipuolella pieni makasiini ja kaksoisvahtitupa, eri puolilla asemapihaa ulko- ja käymälärakennuksia sekä aseman ja säilyneen makasiinin välillä pienet kioskit.

Keskustan osayleiskaavan kulttuuriympäristöselvityksen esittää asemarakennusta suojeltavaksi asemakaavalla perusteena: Aseman merkittävyys näkyi myös ensimmäisissä asemakaavoissa, ja siten asemarakennus on tärkeä kaupunkikuvavaikuttaja ja avainkohde. Lisäksi asemarakennuksella on sen säilyneisyyteen ja tyyppillisyyteen liittyvää rakennushistoriallista arvoa. Tavaramakasiinin osalta selvitys suosittelee rakennuksen inventointia asemakaavatyön yhteydessä perusteluna, että se on asemapihoihin tyyppillisesti liittyvä VR:n tavaraliikenteen varastorakennus 1930-luvulta.

Viranomaiskokouksessa todettiin, että asemaympäristöille tyyppillinen vehreä ja suurten puiden varjostama asemapuisto on valitettavasti tuhoutunut alueen aiemmissa muutoksissa. Kaava-alueen länsiosa on osa maakunnallisesti merkittävää Nokian asemanseudun ja asuinalueiden rakennettua kulttuuriympäristöä (maakuntakaavassa MKY-merkintä). Erittäin merkittävänä pidettiin myös itse asema-aukiota, joka ulottuu aseman edustalta nykyiselle linja-autoasemalle. Viiden tien risteys, pieni puisto ja aukio on hahmoteltu jo Andersinin vuonna 1921 laatimassa asemakaavassa ja toiminut siitä lähtien kaupunkikuvallisena solmukohtana ja eräänlaisena porttina Nokialle saapuville matkustajille.

Kuva: Kuvassa alla Teollisuusasema katsottuna Nokianvaltatietä lännestä.



Kuva: Kuvassa alla on Toriaseman länsipää katsottuna asemalta.



2.2.5 Maanomistus

Pääosa alueesta on valtion omistamaa liikennealuetta ja yksityisten maanomistajien omistamia liikenne- ja korttelialueita. Kaupunki omistaa katualueet ja Tanhuankadun päässä teollisuusaluetta, Keskellä aluetta on linja-autoasema ja Rautatienkadun päässä pysäköinti- ja viheralueita sekä Laajanojan varressa puisto- ja liikennealuetta.

Kuva: Kuvassa alla on esitetty kaupungin maanomistus vinoviivoituksella.



2.2.6 Liikenne

Alueen halki kulkee Tampere - Pori - Rauma päärata jonka Nokian asema on keskellä aluetta. Lisäksi rautatieaseman kohdalla Rautatienkadun toisella puolella on Nokian linja-autoasema. Yksi kaupungin kevyenliikenteen pääreiteistä kulkee etelä pohjoissuuntaisesti alueen poikki ja tunnelissa ratapihan ali.

Nokian keskustan liikennesuunnitelman mukaan Nokian keskustan alueellisia pääväyliä ovat Nokian valtatie ja Emäkoskentie - Pirkkalaistie - Välimäenkatu. Keskustassa kehän muodostaa Nokian valtatie Souranderintien Pirkkalaistien ja Välimäenkadun kehä. Pääkokoojakatuja ovat Souranderintie, Pinsiöntie ja Ilkantie.

Tampereen seudun liikennemallin (Talli 2005) mukaan Nokian valtatie liikenne kasvaa vuoteen 2030 mennessä kaava-alueen kohdalla 8300 - 9300 ajoneuvoon vuorokaudessa mittauskohdasta riippuen. Kasvu vuodesta 2010 vuoteen 2030 olisi noin 30 %. aseman kohdalla Rautatienkadun liikennemäärä 2010 oli 4000 ja ennuste vuodelle 2030 on 5200 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kuva: Kuvassa alla on Tampereen seudun liikennemallin mukainen ennuste Nokian keskustassa.



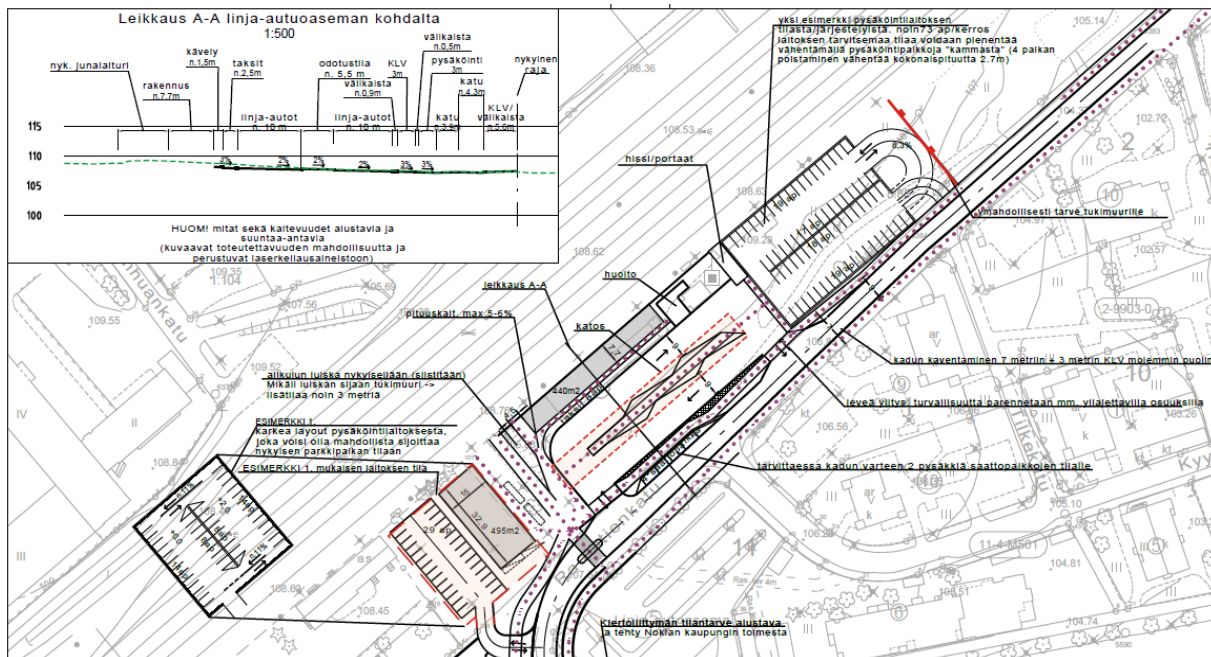
2.1.7 Tekninen huolto

Kaava-alue on kattavasti teknisen verkoston (vesi, jäte, hule, sähkö ja tietoliikenne sekä kaukolämpö) piirissä.

2.3 Suunnittelutilanne, hankesuunnitelmat

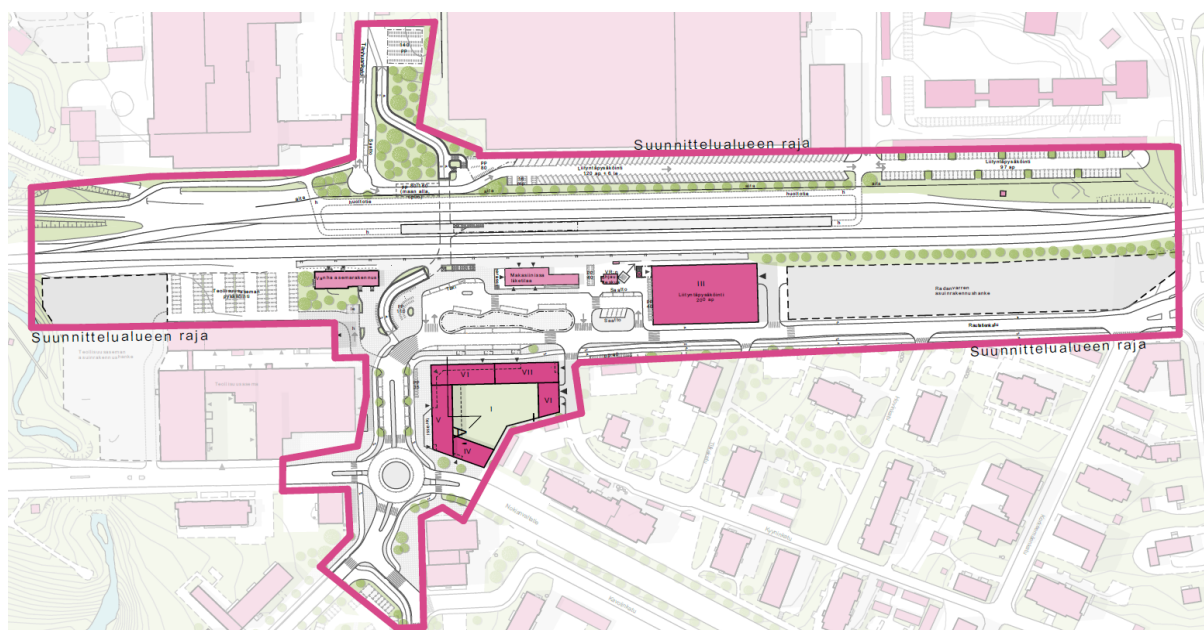
FCG Oy:n laati yleissuunnitelman uudeksi linja-autoasemaksi vuonna 2017. Siinä suunnitelmassa linja-autopysäkit sijaitsivat keskilaiturimallisesti Rautatiekadun ja rata-alueen välissä. Alueelle oli tarkasteltu myös liiketilaa ja liityntäpysäköintiä.

Kuva: Kuvassa alla on uuden linja-autoaseman yleissuunnitelma vuodelta 2017.



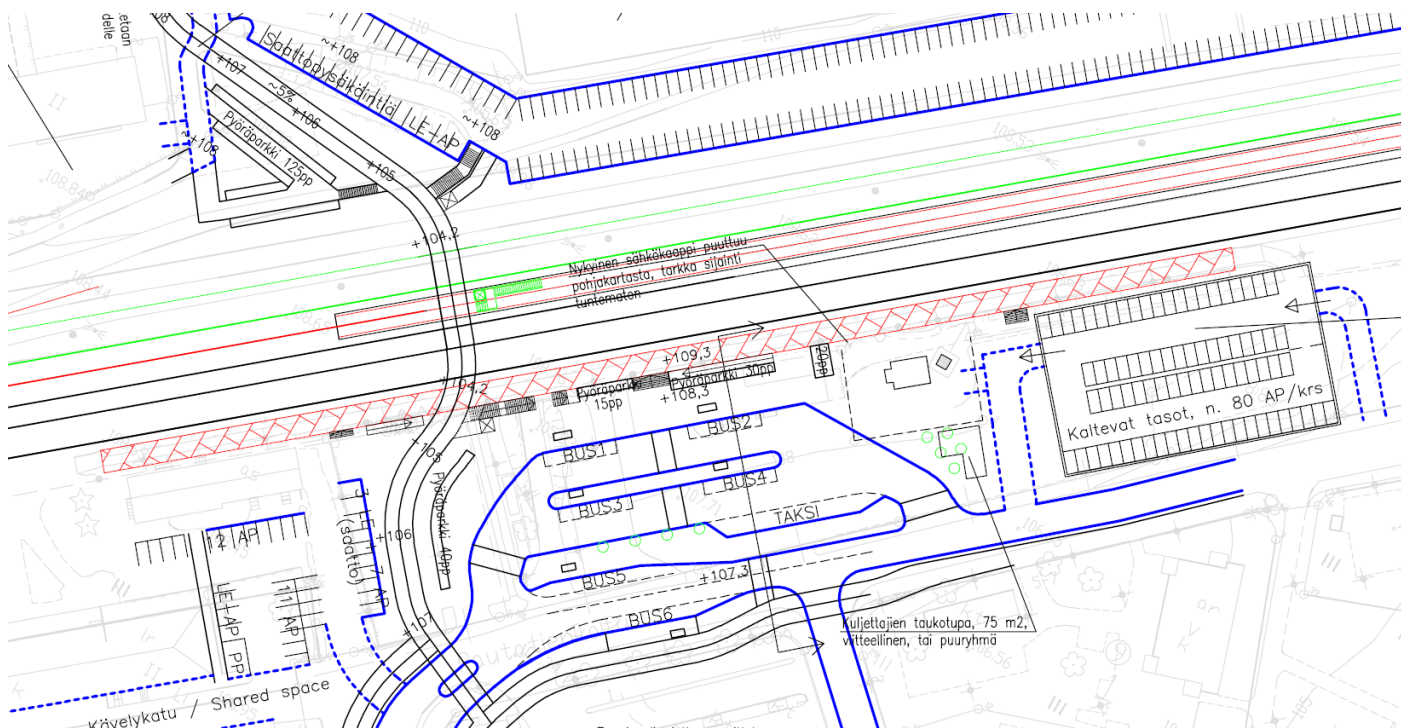
Vuonna 2021 valmistui kaupungin teettämä hanke- ja yleissuunnitelman Nokian uudesta matkakeskuksesta Sitowise Oy:llä. Suunnitelmassa hahmotettiin tulevan matkakeskuksen tarpeet junaliikenteen, linja-autoliikenteen ja niihin liittyvän muun liikenteen kannalta. Alueelle tulisi nykyisen sivulaiturin lisäksi uusi välilaituri ja uusi asematunneli / kevyenliikenteen yhteys sekä esteetön kulku laitureille. Linja-autoasema siirtyisi juna-aseman viereen. Alueelle rakennettaisiin myös liityntäpysäköintialueet ja varattaisiin alue pysäköintilaitokselle. Lisäksi suunnitelmassa on tarkasteltu vanhan linja-autoaseman paikalle uutta käyttöä.

Kuva 3 Kuvassa alla on matkakeskushankkeen yleissuunnitelma vuodelta 2021.

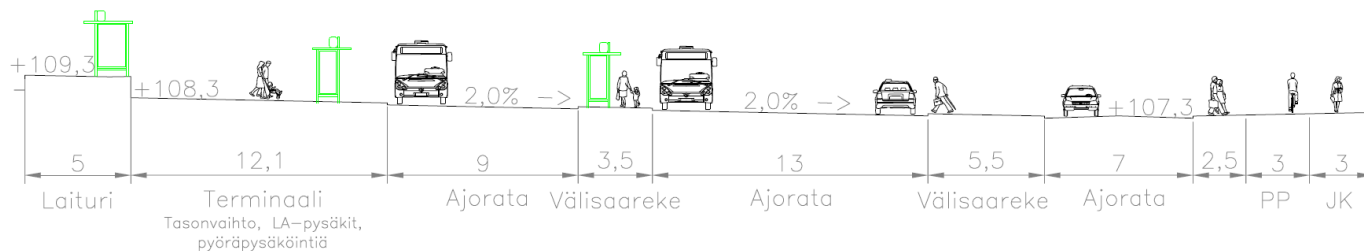


This architectural rendering illustrates the proposed development at the intersection of 1st and 2nd Streets. The design features a large, multi-story brick building with a modern glass extension. A prominent white, angular canopy structure is situated in the foreground, providing shade for the pedestrian area. A curved, elevated walkway with a metal railing runs along the street, and a bus stop is visible on the left. The scene is populated with people walking and cycling, and a bus is shown at the intersection. The background shows existing city buildings and trees.

Kuva: Kuvassa alla on Ramboll Oy: laatima luonnos matkustajaliikenneterminaalista.

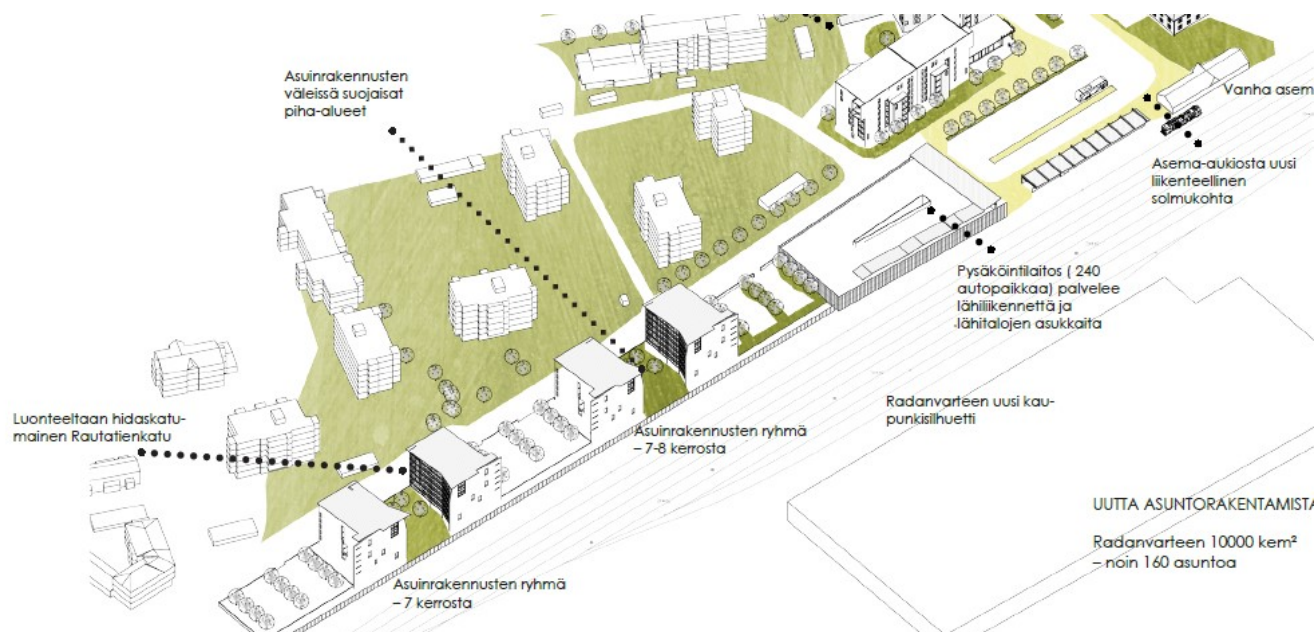


Kuva: Kuvassa alla on poikkileikkaus matkustajaliikenneterminaalin kohdalta.

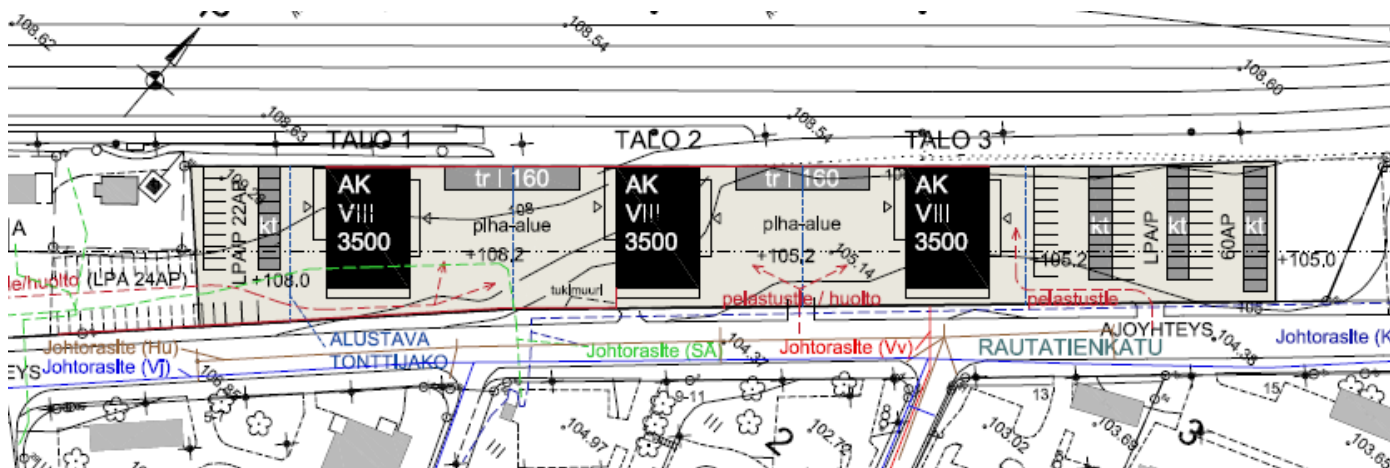


Rautatienkadun varteen alueen maanomistaja on kaavaillut rakennettavaksi maalleen asuinkerrostaloja.

Kuva: Kuvassa alla on maanomistajan visio Rautatienkadun varren kaupunkirakenteesta.

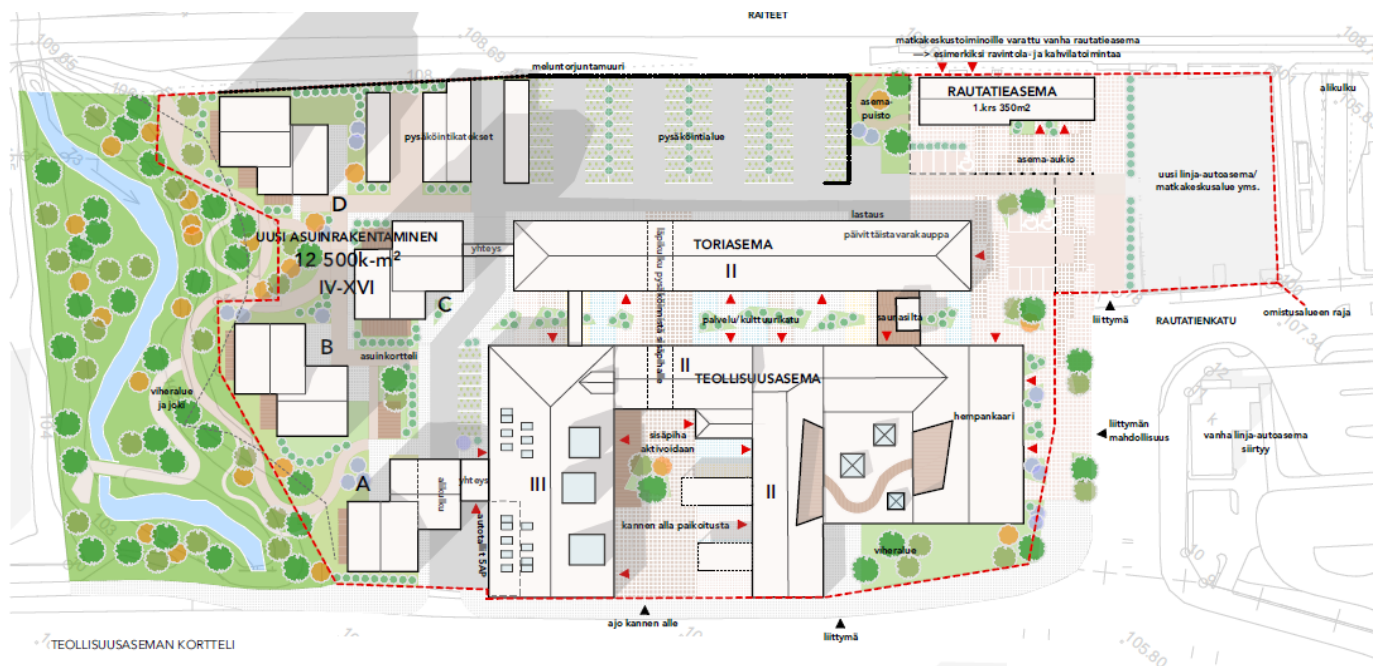


Kuva: Kuvassa alla on kaavoituksen käynnistämissopimuksessa esitetty maanomistajan tavoite.



Teollisuusasemalla on tarkoitus kehittää alueen ja olemassa olevien rakennusten käyttöä niin että niitä voidaan kannattavasti ylläpitää tukien niiden säilymistä. Alueelle on ajateltu, että siellä olisi mahdollista olla sekoittuneena monia eri toimintoja, yksityisiä ja julkisia palveluja, liiketoimintaa, työtiloja, mahdollisesti jopa alueelle sopivaa häiriötä tuottamatonta tuotanto- ja varastotoimintaa, sekä uutta asumista alueen länsipäässä ja pohdinnassa on ollut myös loft-tyyppistä asumista vanhassa rakennuskannassa.

Kuva: Kuvassa alla on kehittäjän visio Teollisuusaseman korttelin tulevasta käytöstä.



3 Asemakaavan suunnittelu

3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja tavoitteet

Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja seudun kuntayhtymän sekä valtion välisen 8.10.2020 solmitun MAL-sopimuksen tavoitteena on luoda edellytykset seudun kestäväälle kasvuille, tarvetta vastaavalle monipuoliselle tonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän tarvetta vastaavalle kehittämiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestäväää yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestäväää liikkumista ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Tavoitteena on mahdollistaa sujuva, turvallinen ja terveellinen arki, työmarkkinoiden toimivuus sekä elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asutokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetila vuodelle 2030 sekä kehityspolku, jolla tavoitteisiin pääsemiselle luodaan maankäytön, asumisen ja liikenteen antamat edellytykset. Kehityspolulla kuvataan osapuolten yhteistä näkemystä asumisen, maankäytön ja liikenteen, erityisesti raideliikenteen kehittämisestä sekä suunnitelmien etenemisestä toteutukseen sopimuskauden jälkeen.

Konkreettisina toimenpiteinä kaava-alueelle on sovittu, että Nokian asema-alueen kehityshanke suunnitellaan ja toteutetaan valtion ja Nokian yhteistyössä.

Lisäksi on sovittu, että kunnat lisäävät rahoitusta joukkoliikenteen palveluihin ja markkinointiin. Sopimusosapuolet kehittävät joukkoliikennettä monipuolisesti. Kunnat ja valtio lisäävät rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimiin kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantamisen ja kulkutapaosuuden lisäämiseksi. Kunnat toimeenpanevat pysäköinnin seudulliset kehittämisperiaatteet ja edistävät toimenpiteiden toteutumista. Valtio osoittaa kunnille kunnallistekniikka-avustusta keskusta- ja joukkoliikennevyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Valtio luovuttaa kunnille maata myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Sopimukseen sisältyy myös pääradan kehittäminen sisältäen Tampereen kaupunkisedun lähijunaliikennettä tukevat raideratkaisut. MAL- sopimuskaudella Keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle rakennettavien asuntojen kuntakohtainen minimitalo vuodessa Nokialla on 150 asuntoa.

Pirkanmaan maakuntakaavassa ja Nokian kaupungin keskustan osayleiskaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jotta alueen laajamittainen kehittäminen olisi mahdollista.

Nokian kaupungin asuntopoliittiseen linjaukseen (Kv 11.4.2016 § 24) on kirjattu, että asuntopoliittinen ohjelma tukee kaupungin kasvua sekä kaupunkirakenteen ja palvelujen saatavuuden yhdistämistä; sijoitetaan palveluja sinne missä on asukkaita ja asukkaita sinne missä on palveluja.

Kiinteistöyhtiö Oy Nokian Radanvarsi on asettanut maidensa asemakaavoitukselle tavoitteeksi että Rautatienkadun ja ratapihan välisen alueen koillisosaan yhtiön omistukseen jäävälle ja yhtiön omistukseen luovutettavalle, alla olevasta kuvasta ilmenevälle alueelle muodostetaan korttelialuetta kolmelle tai neljälle 7 - 8 kerroksiselle asuinkerrostalolle, joiden yhteenlaskettu rakennusoikeus on 10 500 k-m² – 15 000 k-m². Korttelialueen autopaikoitus järjestetään maantasopaikoituksena korttelialueen sisällä. Liiketilojen sijoittaminen kadun varteen ei ole yhtiön näkökulmasta kannattavaa.

Nokian Kaupungin asettamana lähtökohtana ja edellytyksenä asemakaavoitukselle on että Rautatienkadun ja ratapihan välisen alueen lounaisosaan kaupungin omistukseen luovutettavalle alueelle muodostetaan korttelialue linja-auto- ja taksiasemaa varten. Asemakaavassa huolehditaan kadulta juna-asemalaiturille olevien kulkuyhteysrasitteiden mukaisten yhteyksien säilymisestä. Matkakeskustoiminnot pyritään järjestämään kompaktisti niin että siirtymämatkat liikennemuodosta toiseen ovat lyhyet jolloin alueen palvelutasosta tulee hyvä. Makasiinirakennus voi tämän takia joutua antamaan tilaa muille toiminnoille. Matkakeskustoimintojen järjestäminen on alueella ensisijaista ja makasiinin säilyminen toissijaista ja että ensisijaista on saada vanhaan asemarakennukseen asiallinen käyttö ennemmin kuin makasiinille. Alueelle muodostetaan kaupunkivihreää alueen viihtyisyyden takaamiseksi.

Edellä mainitun taksi- ja linja-autoaseman yhteyteen muodostetaan kaavamuutoksessa pysäköintialuetta LP yleistä pysäköintiä tai pysäköintilaitosta varten. Yhtiön kiinteistöllä sijaitsevat rasitteena olevat autopaikat siirtyvät luovutuksen mukana LP-alueelle. LP alue tulee joko kaupungin

omistukseen tai siitä muodostetaan kaupungin toimesta oma yhtiönsä. Liityntäpysäköintitalon toteuttamismallina voidaan selvittää myös yksityistä toteutusta. Asia ratkaistaan sillä perusteella, kumpi tapa on kaupunkilaisille kokonaisharkinnan perusteella edullisempi.

Rautatienkadun varressa tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa kadun varteen liiketiloja tai liiketilamaisia tiloja ja että osa rakentamisesta voisi olla kohtuuhintaista rakentamista, mikäli ARA myöntää rahoituksen.

Asumiselle on tehtävä vähintään 1 autopaikka / 100 ke-m², sosiaaliselle ja senioriasumiselle 1 autopaikka / 150 ke-m² ja opiskelija-, palvelu-, ja erityisasumiselle 1 / 200 ke-m². Mikäli alueella toteutetaan yhteiskäyttöautoja niin rakennettavia autopaikkoja saa vähentää 3 jokaista yhteiskäyttöautoa kohti mutta kuitenkin enintään 10 % autopaikkojen vaadittavasta enimmäismäärästä. Mikäli autopaikkoja toteutetaan pysäköintilaitoksesta, jossa on merkitsemättömät paikat, autopaikkamäärää vähennetään siltä osin 20 %.

Asuinkerrostalojen korttelialueen rakennusoikeus sekä suurin sallittu kerrosluku ratkeavat lopullisesti asemakaavamuutoksen käsittelyn yhteydessä. Asuinrakennusten ulko-oleskelualueet on tonteilla tehtävin rakentein suojattava liikennemelulta niin, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutason ohjearvot eivät ylitä. Yhtiö vastaa omalla kustannuksellaan asuinkerrostalojen mutta ei kaupungin omistukseen tulevan LP-alueen ja/tai pysäköintilaitoksen kaavoitusta varten mahdollisesti tarvittavien maaperä-, melu-, tärinä- ym. selvitysten teettämisestä.

Vuonna 2011 ostaessaan nyt sopimuskohteeseen sisältyvät maa-alueensa yhtiö on ostajana antanut seuraavan sitoumuksen: ”Ostaja ottaa vastatakseen kaikki alueen maaperän ja pohjaveden pilaantumiseen liittyvät vastuut myös siltä osin, kun ne ovat aiheutuneet Suomen valtion tai muiden toimijoiden toiminnasta. Ostaja sitoutuu suorittamaan kaikki ympäristöviranomaisien, mahdollisesti myöhemminkin, edellyttämät toimenpiteet ja maksamaan kaikki niistä aiheutuvat kustannukset riippumatta siitä kenen aiheuttamasta pilaantumisesta on kysymys. Ostaja on tietoinen vastuun laajuudesta ja siitä, että kustannukset selviävät vasta mahdollisten toimenpiteiden yhteydessä. Mikäli viranomaiset kuitenkin velvoittavat myyjän ryhtymään toimenpiteisiin alueen tai pohjaveden puhdistamiseksi ostaja maksaa kaikki tästä myyjälle aiheutuvat kustannukset. Ostaja hyväksyy tämän ympäristösuojelulain 104 §:n mukaisena ilmoituksena.”

Edellä todettuun viitaten kaupunki edellyttää, että yhtiö teettää omalla kustannuksellaan omistamaansa aluetta koskien kaavoitusta varten maaperätutkimuksen, jolla selvitetään, onko alueella pilaantunutta maata. Jos pilaantunutta maata todetaan olevan, yhtiö teettää kustannuksellaan maaperän tarvittavan puhdistuksen omistamallaan alueella. Kaupunki maksaa omistamansa alueen mahdollisesti edellyttämän maaperän puhdistamisen sekä teettää tarvittavat maaperätutkimukset omistamansa alueen osalta. Mahdollisesti tarvittavasta puhdistamisesta sovitaan tarkemmin varsinaisessa maankäyttö- ja -luovutus sopimuksessa.

Yhtiö maksaa alueen asuntorakentamisen mahdollisesti edellyttämät johtojen siirto- ja rakentamiskustannukset niiden alueiden osalta, jotka jäävät kaavamuutoksen jälkeen yhtiön omistukseen. Muilta osin johtojen siirto- ja rakentamiskustannukset maksaa kaupunki.

Teollisuusaseman, Toriaseman ja Vanhan aseman kiinteistöyhtiöt ovat hakeneet kaavamuutosta 3.12.2019 ja asettaneet tavoitteeksi asemakaavoitukselle, että alue kehitetään toimivaksi ja viihtyisäksi työpaikkojen, palvelujen ja asumisen alueeksi. Vanhat rakennukset kunnostamalla ja uusia asuinkerrostaloja rakentamalla luodaan alueelle nykyaikaista, virikkeellistä, viihtyisää ja kaupunkimaista asuinympäristöä. samalla otetaan huomioon ja kehitetään aluetta osana Nokian kaupungin matkakeskusaluetta ja sen palveluja. Tavoitteena on muodostaa alueelle noin 10 000 kerrosala-m² uutta asuinrakennusoikeutta ja rakenteellinen pysäköintilaitos.

Nokian Kaupungin asettamat lähtökohdista ja edellytyksenä Teollisuusaseman, Toriaseman ja Vanhan aseman asemakaavoitukselle todetaan seuraavaa: Yhtiö voi teettää kustannuksellaan alueenkäyttöluonnoksen tai -luonnoksia asemakaavamuutoksen lähtökohdaksi. Kaavan lopullinen sisältö ratkeaa kuitenkin asemakaavamuutoksen käsittelyn yhteydessä. Tulevan rakentamisen on huomioitava olemassa oleva ympäristö ja tuleva matkakeskusalue. Kaupungin tavoitteena on myös, että alueelle tulevasta asuntorakentamisesta osa on kohtuuhintaista asuntorakentamista edellyttäen, että ARA myöntää rahoituksen.

Asumiselle, toimistotiloille ja liiketiloille on tehtävä vähintään 1 autopaikka / 100 ke-m², sosiaaliselle ja senioriasumiselle 1 autopaikka / 150 ke-m² ja opiskelija-, palvelu-, ja erityisasumiselle sekä teolliselle toiminnalle 1 / 200 ke-m². Mikäli alueella toteutetaan yhteiskäyttöautoja, niin rakennettavia autopaikkoja saa vähentää 4 jokaista yhteiskäyttöautoa kohti mutta kuitenkin enintään 10 % autopaikkojen vaadittavasta enimmäismäärästä.

Alueella olevat velvoitepysäköintipaikat voidaan siirtää toisaalle ja toteuttaa toisin ja niille varattua aluetta voidaan käyttää osana Nokian matkakeskuksen suunnittelua ja toteutusta. Asuinrakennusten ulko-oleskelualueet on tonteilla tehtävin rakentein suojattava liikennemelulta niin, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutason ohjearvot eivät ylitä. Oleskelupihoja ja -alueita tulee olla noin 10 % asuinrakennusoikeudesta.

Yhtiö vastaa omistamiensa kiinteistöjen osalta kustannuksellaan tarvittavien selvitysten teettämisestä sekä olemassa olevan rakennuksen purkamisesta sekä mahdollisen pilaantuneen maaperän puhdistamisesta sekä tarvittavista johtosiirroista. Kaavamuutoksessa mahdollisesti muodostuvat yleiset alueet luovutetaan kaupungille korvauksetta. Yhtiö maksaa alueen rakentamisen mahdollisesti edellyttämät johtojen siirto- ja rakentamiskustannukset niiden alueiden osalta, jotka jäävät kaavamuutoksen jälkeen yhtiön omistukseen. Laajanojan varrelle annetaan tarvittavat suojelumääräykset.

3.2 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistuminen ja yhteistyömenettely on esitelty luvuissa 0.3 - 0.6.

3.3 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset sekä viranomaisyhteistyö

Alueen asemakaavoittamisesta pidettiin viranomaisaloituskokous 19.2.2020. Viranomaiskokouksen jälkeen suunnittelualueetta laajennettiin niin että matkakeskuksen kaavahankkeeseen sisältyy NOK/434/05.00.02/2021 Nokian Radanvarsi kaavahanke, NOK/59/05.00.02/2020 ja Vanhan linja-autoaseman ja Sotkanvirran kaavahankkeen pohjoisosa NOK/357/05.00.02/2019 / KAN/1074/9901/2007 sekä Teollisuusasemien alue NOK/1911/05.00.02/2019. Pirkanmaan ELY-keskuksen 15.3.2021 ilmoituksen mukaan uutta aloituskokousta ei ole tarpeen pitää koska viranomaistahojen määrä ei kasva.

Kaavahanke on kuulutettu laajennetulla alueella vireille 12.3.2021

Kaupunkikehityslautakunta 12.10.2021 §

3.4 Asemakaavaluonnos

Asemakaavan muutoksella muodostuu 1. kaupunginosan kortteli 52 sekä katu- ja suojaviheraluetta. 2. kaupunginosan kortteli 9, korttelin 11 osa, kortteli 29 sekä katu-, liikenne- ja suojaviheraluetta. 3. kaupunginosan suojaviheraluetta. 4. kaupunginosan kortteleiden 2, 3 ja 22 osat, kortteli 34 sekä katu-, liikenne- ja suojaviheraluetta.

Nykyistä ratapiha-aluetta pienennetään muodostamalla alueelle henkilöliikenneterminaalin korttelialue ja liityntäpysäköintiä varten kaksi autopaikkojen korttelialuetta sekä Rautatienkadun varteen asuinkerrostalojen korttelialue sekä Teollisuusaseman puolelle liike- ja asuinrakennusten korttelialuetta, johon sisältyy nykyisen korttelin 1-52 liikerakennusten korttelialue sekä teollisuus- ja varistorakennusten korttelialue. Vanha linja-autoaseman korttelialue muuttuu asuinkerrostalojen korttelialueeksi. Tanhuankadun varren teollisuus- ja varistorakennusten korttelialueen osa osoitetaan pääosin osaksi autopaikkojen korttelialuetta. Laajanojan varressa liikennealuetta muuttuu lähivirkistysalueeksi. Toisessa päässä kaava-aluetta Ratapuisto muuttuu osaksi autopaikkojen korttelialuetta. Rautatienkadun, Nokian valtatie ja Souranderintien risteysalue muutetaan liikenneympyräksi. Tanhuankadun eteläpää lyhenee ja loppuosasta tulee kevyenliikenteen väylä

Rata-aluetta kehitetään uusimalla ratapiha lisääntyvää lähijunaliikennettä varten. Alueen palvelutasoa parannetaan rakentamalla alueelle nykyisen sivulaiturin lisäksi keskilaituri. Vanha asematunneli puretaan ja ratapihan alle ja poikki rakennetaan uusi kevyenliikenteen alikulku nimeltään Matkakeskus, josta on kulku keskilaiturille. Linja-autoasema siirretään välittömästi ratapihan viereen, jotta siirtyminen kulkumuodosta toiseen on mahdollisimman helppoa. Molemmiin puolin juna-asemaa rakennetaan liityntäpysäköintialueet pohjoispuolella maanpinnalle niin että sitä on mahdollista myöhemmin laajentaa kansirakennelmalla kerrosluvulla I ja eteläpuolella mahdollistetaan pysäköintikannen rakentaminen kerrosluvulla III.

Radan ja Rautatienkadun väliin muodostettavalle asuinkerrostalokorttelialueelle osoitetaan rakennusoikeutta ... k-m2 kerrosluvulla VIII. Teollisuusaseman korttelialueelle osoitetaan lisärakentamista asuinliikerakentamiselle ... k-m2 kerrosluvulla XII. Teollisuusaseman vanhoille rakennuksille osoitetaan suojelumääräys sr-13. Linja-autoaseman paikalle osoitetaan rakennusoikeutta ... k-m2 kerrosluvulla VIII.

Laajanojan lähivirkistysaluetta laajennetaan jäljelle jäävään rata-alueeseen asti ja sille osoitetaan suojelumääräys /S-3 jolla mahdollistetaan alueen luonnon monimuotoisuuden kehittäminen osana seudullista viherverkkoa ja uhanalaisten eläinlajien (taimen) elinympäristön turvaaminen.

Muina määräyksinä osoitetaan, että alueella oleva ja mahdollisesti havaittava pilaantunut maa-aines tulee puhdistaa alle valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen alemman ohjearvon. Muuhun käyttötarkoitukseen muuttuvilla entisillä rautatiealueilla on maanrakennustöiden yhteydessä tutkimustarve ja valvontatarve.

Autopaikkoja on rakennettava asumiselle 1 ap. / 100 k-m2, sosiaaliselle- opiskelija- ja senioriasumiselle 1 ap / 150 k-m2 ja palveluasumiselle 1 ap. / 200 k-m2. Vaadittavaa autopaikkamäärää saa vähentää 3 jokaista yhteiskäyttöautoa kohti kuitenkin enintään 12% kokonaispaikkamäärästä. Polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa 1 pp/40 k-m2. Hulevedet tulee ensisijaisesti imeyttää toissijaisesti viivyttaa tonttialueella. Pysäköintialueilta hulevedet johdetaan erottimien ja viivytysaltaiden kautta kaupungin hulevesiverkostoon.

Liikennemelulle alttiit asuntoparvekkeet on lasitettava. Lasituksen on suojattava parvekkeita melulta niin että parvekkeiden melutaso ei ylitä yöllä arvoa 45 dB ja päivällä arvoa 55 dB. Uusien rakennusten rakennussuunnitelmissa on esitettävä ratkaisut rautatieliikenteen aiheuttaman runkomelun rajaamiseksi alle raja-arvon 35 dBA.

Matkakeskusalue ja rautatien alikulku on rakennettava korkeatasoiseksi julkiseksi kaupunkitilaksi. Uusien asuinkerrostalojen on sopeuduttava lähiympäristöönsä ja muodostettava sen kanssa harmonista kaupunkikuvaa. AK ja AL korttelialueelle saa sijoittaa yhden puistomuuntamon korttelin tarpeita varten. Parvekkeen alla olevan asuntoon liittyvän pihatilan saa lasittaa rakennusoikeuden estämättä. Asuinkerrostalojen maantasokerrokseen saa sijoittaa työ- liike-, toimisto- ja palvelutiloja. Alueella oleva vanha asemamakasiini on dokumentoitava ennen purkamista.

3.5 Asemakaavaehdotus

4 Kaavan vaikutukset

Asemakaavan vaikutukset arvioidaan MRA 1 §:n mukaisesti. Suunniteltava matkakeskusalue on maakuntakaavan ja yleiskaavan mukainen.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön:

Nokian kaupungin asuntopoliittisen ohjelman linjauksen mukaisesti sijoitetaan palveluja sinne missä on asukkaita ja asukkaita sinne missä on palveluja. Kaava-alueella mahdollistetaan palvelujen ja asumisen kehittyminen liikennepalveluiden solmukohdassa. Aseman seutu kaupunkimaistuu ja alueen asukasluku kasvaa noin viidellä sadalla. Kaavassa osoitetaan myös istutettavaksi puita viihtyisyyden lisäämiseksi.

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

Mahdollinen maaperän pilaantuneisuus selvitetään ja puhdistetaan. Julkisen liikenteen palvelutason parantaminen vähentää muuta liikennettä, joka osaltaan vähentää hiilidioksidipäästöjä ja maantieliikenteen kasvua. Laajanojan asema arvokkaana pienvesistönä pyritään turvaamaan kaavamääräyksillä.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin:

Kaavalla mahdollistetaan alueen luontoarvojen kehittäminen, Laajanojan osittainen kunnostaminen ja edistetään seudullisen viherverkon toteutumista sekä Laajanojan taimenkannan elinolojen parantamista.

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

Kaava-alueen muutoksilla edistetään kestävien liikkumismuotojen julkisen- ja kevyen liikenteen käytön lisääntymistä ja palvelutason parantamista. Alue on kattavasti yhdyskuntateknisten verkostojen piirissä ja rakentamisessa pystytään hyödyntämään osittain olemassa olevia verkostoja. Osittain verkostoja joudutaan uusimaan koska niiden käyttöikä on loppumassa. Kaavalla mahdollistetaan aluevarauksena Lielähti - Nokia radan kehittäminen Nokian keskustan alueella. Varsinainen parantaminen tapahtuu ratayleissuunnittelun vaiheessa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön:

Aseman seudun ympäristö kaupunkimaistuu. Meurmannin funktionalistishenkisestä asemakaavasta alkanut kehitys saa kaavamuutoksessa uuden muodon alueen käyttötarkoitusten ja tarpeiden mukaan. Kaavan mahdollistamasta rakentamisesta alue saa uuden ajallisen kerrostuman kulttuurihistorialliseen jatkumoon. Alueen tärkeimmät kulttuuriarvot suojellaan ja vähäisemmät häviävät arvot dokumentoidaan. Maisemallisesti joutomaatyypinen laaja rataliikennealue muuttuu, rakennetuiksi liikennealueiksi ja kaupunkimaisiksi korttelialueiksi rakennettuine pihoineen, joihin tuodaan viihtyisyyttä lisäävää kaupunkivihreää.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen:

Uusi rakentaminen kasvattaa toimintamahdollisuuksia ja toimii markkinaehtoisesti.

Vaikutukset ilmastoon, ilmastonmuutoksen hillintään ja luonnonvarojen käyttöön:

Julkisen liikenteen kehittäminen vähentää liikenteen päästöjä. Suojeltavien rakennusten uusiokäyttö säästää materiaaleja ja vähentää päästöjä uudisrakentamiseen verrattuna. Uusi rakentaminen on vähäpäästöisempää kuin olemassa oleva kaupunkirakenne.

5 Asemakaavan toteutus

Asemakaavasta laaditaan maankäyttö- ja luovutussopimus.

Uuden asematunnelin rakentaminen on mahdollista voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Tällöin mahdollisesta rakentamisesta on sovittava maanomistajien kanssa. Muutoin asemakaavaa aletaan toteuttaa asemakaavan saatua lainvoiman. Alueelta puhdistetaan mahdollinen pilaantuneisuus ennen korttelialueiden rakentamista. Matkakeskuksen rakentaminen aloitetaan rata-alueen alikulun uusimisella ja keskilaiturin rakentamisella. Sen jälkeen rakennetaan uusi linja-autoasema ja pohjoinen liityntäpysäköintialue. Myöhemmälle toteutukselle jää pysäköintilaitos, joka toteutetaan sitä mukaan, kun liityntäautopaikkojen kysyntä kasvaa.

Uudet asuinkorttelit rakentuvat markkinoiden ja asukasmäärän ohjaaman kysynnän mukaan. Teollisuus- ja Toriaseman kiinteistöjen käyttöasteen kasvattaminen ja rakennusten ylläpito ei ole hallinnollisesti riippuvaista kaavaratkaisuista. Vanhan linja-autoaseman toteuttaminen vaiheistuu samaan aikaan liityntäpysäköintilaitoksen kanssa koska pääosa sen tarvitsemista autopaikoista toteutetaan sinne.

Alueen rakentuminen kestää kymmenisen vuotta. Kaupunki ja Väylävirasto toteuttavat matkakeskuksen tarvitsemat osahankkeet yhteisesti sovittavalla tavalla ja kustannusjaolla. Kaupunki uusii kadut ja verkostot tarvittavilta osin. Katuverkon uusiminen aloitetaan alikulkutöiden kanssa samaan aikaan ja jatketaan vaiheistaen muiden matkakeskuksen osien kanssa

Nokia 30.9.2021

Jorma Hakola

Projektiarkkitehti