

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

tweb: NOK/434/05.00.02/2021)

ASEMAKAAVAMUUTOSLUONNOKSESTA ANNETTU PALAUTE JA KAAVOITUKSEN VASTINEET.

Kaavaluonnoksesta annettiin seitsemän lausuntoa ja kaksi mielipidettä.

**Digita Oy:llä** on tietoliikennemasto Väylän laitekeskuksen vieressä. Mastolle on kaavaluonnoksessa ehdotettu uutta paikkaa ratapihan pohjoispuolelta. Digita Oy on tarkastellut uuden maston sijaintia ja ehdottaa lausunnossaan mastolle uutta paikkaa Kymarnonpuiston luoteiskulmassa olevalle EN tai VL alueelle.

*Kaavoituksen puolesta ehdotettu uusi mastonpaikka on oikein sopiva.*

**Tampereen seudun joukkoliikenteen** mukaan merkittävä osa joukkoliikenteen tarpeista on jo huomioitu osana suunnittelua mutta toivoo että myös jatkosuunnittelun ja rakentamisen aikana Nysse pidetään mukana suunnittelun varhaisessa vaiheessa.

*Kaavoitus pyytää myös ehdotusvaiheessa lausunnon joukkoliikenteeltä sekä välittää Nokian kaupungin muille asianosaisille tahoille viestin pitämisestä heidät mukana suunnittelussa.*

**Väylävirasto** lausunnossaan ei näe estettä, että Asemakaavaluonnoksessa Väyläviraston hallinnoimaa nykyistä rautatiealuetta on osoitettu radan pohjoispuolella osaksi suojaviher-, katu- ja autopaikkojen korttelialueita sekä radan eteläpuolella osaksi suojaviher- ja henkilöterminaalien korttelialueita. Kyseisille alueille ei ole nähtävissä radanpidollista tarvetta, eikä Väylävirasto näe estettä näiden alueiden osoittamiselle uuteen käyttötarkoitukseen. Nokian asema-alueella rautatiealueen rajoja on kaavaehdotuksessa tarkennettu ja asema-alueesta itään radan eteläpuolella rautatiealuetta on laajennettu Nokian liikennepaikan esiselvityksen (Väyläviraston julkaisu 25/2021, saatavilla: <https://www.doria.fi/handle/10024/180881>) mukaisesti. Näillä muutoksilla on pyritty mahdollistamaan Nokian liikennepaikan kehittäminen sekä Lielähti – Nokia - kaksoisraidevarauksen toteuttaminen. Nokian liikennepaikan kehittämisen ja lisäraidevarauksen aluetarpeet on kaavaluonnoksessa hyvin huomioitu. Asemakaavan muutosluonnoksessa on osoitettu Kolunkadun päähän kahden autopaikkojen korttelialueen (LPA) väliin rautatiealuetta (LR) radan huoltotieyhteyttä varten. Väylävirasto huomauttaa, että kyseistä aluetta ei ole kaavassa tarpeen osoittaa LR-alueena. Radan pohjoispuolelle voidaan kaavassa osoittaa yhtenäinen LPA-alue, jonne merkitään rasiitteena radan huoltotieyhteys.

*Kaavoitus huomioi huoltotieyhteyden rasiitteena.*

Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavaluonnoksessa on varattu radan etelä- ja pohjoispuolelle alueita autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä varten. Kaavaselostuksessa tulisi vielä kuvata alueelle sijoitettavien liityntäpysäköintipaikkojen lukumäärät, sekä paikkojen sijoittuminen alueelle eri toteutusvaiheissa.

Asemakaavan muutosluonnoksessa on annettu seuraava yleismääräys koskien maaperän pilaantumia: "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". Väylävirasto huomauttaa, että esimerkiksi rautatiealueen maaperää pidetään pilaantuneena, jos haitta-aineen pitoisuus ylittää valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen ylemmän ohjearvon. Asemakaavan muutosluonnoksessa annettua kaavamääräystä tulee muotoilla niin, että se huomioi eri käyttötarkoituksessa olevien alueiden erilaiset puhtausvaatimukset.

*Valtioneuvoston asetus maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista 214/2007 pykälän neljä mukaan Maaperää pidetään yleensä pilaantuneena, jollei 2 §:ssä tarkoitettu arvioinnista muuta johdu: 1) alueella, jota käytetään teollisuus-, varasto- tai liikennealueena taikka muuna vastaavana alueena, jos yhden tai useamman aineen pitoisuus ylittää säädetyn ylemmän ohjearvon; 2) muulla kuin 1 kohdassa tarkoitettulla alueella, jos yhden tai useamman aineen pitoisuus ylittää säädetyn alemman ohjearvon.*

*Nokian kaupungin maapoliittisen ohjelman (KV 7.11.2016 § 52) kohdan 2.9 mukaan Kaupunki asemakaavoittaa ensisijaisesti vain pilaantumattomia maita. 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. Lisäksi kohdan 3.8 mukaan Kaupunki vastaanottaa vaihtamalla, ostamalla tahi muulla tavalla ensisijaisesti vain pilaantumattomia maita. Jos kaupunki maankäytön kehittämisen takia vastaanottaa maita, joissa on ollut pilaantuneisuutta, niin ne tulee olla puhdistettu alle valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen alemman ohjearvon. Kaupunki ei ota vastaan nuhraantuneita eikä puhdistamattomia maita eikä maita, joiden haitta-aineiden pitoisuus ylittää em. alemman ohjearvon.*

*Maaperän mahdollisesta puhdistamisesta sovitaan tarkemmin alueelta laadittavassa maankäyttö- ja luovutussopimuksessa. Periaatteena on, että puhdistamisesta kustannuksineen vastaa pilaantuneisuuden aiheuttaja.*

Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lähtökohtaisesti radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja linkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §).

*Kaavoitus huomioi rata-alueen vaatimukset jatkosuunnittelussa.*

Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue, sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raiteen keskilinjasta. Suoja- aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueilla ei saa muuttaa maanpinnan muotoa, eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Myös suoja-alueen ulkopuolella tehtävillä töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on talloin huomioitava rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti.

*Kaavoitus huomioi rata-alueen vaatimukset jatkosuunnittelussa.*

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista. Korttelialueiden jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön sekä tiedostettava, että lähelle rataa sijoittuva rakentaminen tulee tapahtumaan täysin rautatieliikenteen ehdoilla. Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita: Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2016-07\\_sahkorataohjeet\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf), Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 23/2018) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2018-23\\_rato5\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf) ja Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitussuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo\\_2010-13\\_rautatiealueelle\\_tulevien\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2010-13_rautatiealueelle_tulevien_web.pdf).

*Kaavoitus huomioi rata-alueen vaatimukset jatkosuunnittelussa.*

Asemakaavassa osoitettavien uusien kortteli- ja katualueiden toteutumisen myötä jalankulkijoiden liikkuminen rautatien läheisyydessä tulee nykytilanteeseen nähden huomattavasti lisääntymään. Alueen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee varmistaa, ettei luvaton liikkuminen rautatiealueella ja siitä aiheutuvat vaaratilanteet alueen kehittymisen myötä lisäänty. Asemakaavassa osoitettavien uusien korttelialueiden (AL, AK ja LPA) rautatien puoleiset rajat tulee osoittaa varustettavaksi luvattoman rautatiealueella liikkumisen estävällä suoja-aidalla tai muulla rakenteella. Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin aitaamiskustannuksiin.

*Aitaamisesta ja sen kustannuksista tullaan sopimaan alueelta laadittavissa maankäyttö- ja luovutussopimuksissa sekä toteuttamissopimuksissa.*

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä, on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tarinahaitat.

Melun- ja tarinantorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisusta päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Tehdyt selvitykset tulee sisällyttää nähtävälle asetettavaan kaava-aineistoon, jotta niiden riittävyttä voidaan arvioida. Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tarinantorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimeluu 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 (Lpr<sub>m</sub>) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

*Kaavoitus huomioi uudelta maankäytöltä edellytettävät meluohjearvot jatkosuunnittelussa.*

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. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). 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: <https://www.vtt.fi/julkaisut>. Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun 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.

*Kaavoitus huomioi uudelta maankäytöltä edellytettävät tärinän ohjeavot jatkosuunnittelussa.*

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

**Pirkanmaan liitto** näkee nyt laadittavana olevan asemakaavan tärkeänä ja arvokkaana tavoitteena Nokian aseman lähiympäristön kehittämisen vahvasti joukkoliikenteeseen tukeutuvana keskusta-alueena, joka mahdollistaa mm. uuden linja-autoaseman, asemanseudun liityntäpysäköinnin sekä parhaiden liikenneyhteyksien ääreen sijoittuvien uusien asuntojen toteuttamisen. Tämä tavoite tukee myös maakuntakaavan keskusta-alueita sekä asemanseutuja koskevien suunnittelutavoitteiden toteutumista.

Pirkanmaan liitto toteaa, että kaavasunnittelun aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa (19.2.2020) tuotiin esiin suunnittelukohteen merkitys maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osana, ja liitto esittikin myös kaavan tavoitteisiin lisättäväksi kulttuuriympäristöarvojen vaalimisen. Liitto katsoo, että 1800-luvulta peräisin olevan rautatieasemarakennuksen sekä 1920-luvun Teollisuusaseman ja Toriaseman arvot on kaavatyössä tunnistettu, ja joiden säilymistä myös asemakaavaluonnoksen kaavamääräykset tukevat. Kaavatyön aloitusvaiheessa todettiin niin ikään, että asemarakennus, sen edustan aukio, tavaramakasiini ja Teollisuusasema muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Pirkanmaan maakuntamuseon edellyttämää tavaramakasiinin asemakaavatasoista rakennusinventointia, jonka perusteella 1930-luvulta peräisin olevan rakennuksen kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot tulisivat määritellyksi, ei sisälly asemakaavan valmisteluvaiheen kaava-aineistoihin, vaan kaavaluonnoksen määräyksissä edellytetään inventointia tehtäväksi vasta rakennuksen purkamisen yhteydessä. Pirkanmaan liitto katsoo, että tältä osin selvitysaineistoa on tarpeen täydentää jo asemakaavatyön aikana, jotta perusteet mahdolliselle purkamiselle ja siten myös kestäväälle suunnitteluratkaisulle ovat selkeästi osoitettavissa. Myös vaihtoehtoisten kaavaratkaisujen tutkiminen varmistaisi arvokohdekokonaisuuteen parhaiten soveltuvan lopullisen asemakaavaratkaisun valinnan.

*Matkakeskusta varten on tehty kaupungin toimesta ensin kuusi vaihtoehtoa linja-autoaseman ja juna-aseman toiminnalliseksi tarkasteluksi. Sen jälkeen FCG:llä teetettiin kymmenen vaihtoehtoa ja samaan aikaan kaavoitus teki vielä kuusi lisävaihtoehtoa. Näiden pohjalta teetettiin SITO Oy:llä kokonaissuunnitelma, jossa oli kaksi vaihtoehtoa, joissa molemmissa oli makasiini mukana. Suunnittelua jatkettiin Ramboll Oy:n kanssa, jotta saataisiin sovitettua linja-autoaseman, alikulun, liityntäpysäköintien ja tavoitellun maankäytön intressit toteutuskelpoisesti yhteen. Toteutuskelpoisuuden vaatimuksen takia makasiini ei enää mahtunut alueelle. Sen säilyttäminen pelkästään historiallisten arvojen takia olisi aiheuttanut julkisen liikenteen yhteensovittamisessa kohtuuttoman toiminnallistehokkuuden laskun.*

*Makasiinirakennuksen säilyttäminen on kustannus-hyöty näkökulmasta myös kiinteistönomistajalle kohtuutonta.*

*Makasiinirakennuksesta teetetään asemakaavatasoinen rakennusinventointi.*

Lisäksi Pirkanmaan liitto huomauttaa, että teknisluonteisena tarkistuksena tulee asemakaava-aineistoa tarkistaa asemakaavamääräyksiin kirjatun, mutta kaavakartalta puuttuvan TY-12 -merkinnän osalta (Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia).

*Kaavamerkinnot tarkennetaan kaavaehdotusvaiheeseen.*

**Rakennus- ja ympäristölautakunta** antaa matkakeskuksen asemakaavan valmisteluaineistosta seuraavan lausunnon: Kuten kaavan valmisteluaineistossakin todetaan, on radanvarren asuinkorttelien meluympäristö haastava. Meluselvitykset on tehty kortteleista 11 ja 29. Korttelin 52 meluselvitys laaditaan ensi vuonna. Kortteleissa 11 ja 52 on annettu melusta määräys me-8, minkä mukaan ”asuin- ja opetuskorttelien oleskelupiha-alueet ja oleskeluparvekkeet on suojattava liikennemelulta niin, että niiden melutaso yöllä on enintään 50 dBA ja päivällä enintään 55 dBA. Rakennusten sisätilat on tarvittaessa voitava tuulettaa niin, että liikennemelu ei nosta melutasoa asuinhuoneen tai opetustilan sisällä yli 35 dBA tason tai toimisto- ja liikehuoneistoissa yli 45 dBA. Tontin melusuojaukset on rakennettava valmiiksi ennen, kuin tontille rakennettavat suojattavat tilat otetaan käyttöön”. Kaavamääräys me-8 kuitenkin puuttuu melun suhteen haastavimmasta asuinkorttelista 29. Mikäli korttelissa 29 ei voida saavuttaa määräyksen me-8 edellytyksiä, tulee harkita, onko kortteli lainkaan kelvollinen asuinrakentamiseen.

*Korttelin haasteet ovat kaavoituksen ja maanomistajan ja heidän rakennusliikekumppaninsa tiedossa. Meluselvitys valmistui viimeingassa kaavaluonnosta ajatellen. Kyse ei ole niinkään siitä, etteikö alue olisi rakennettavissa määräykset täyttävänä vaan löytyykö markkinoita ja ostajia niin kalliille rakentamiselle. Jatkosuunnittelussa etsitään määräykset täyttävää ja taloudellisesti toteutuskelpoista ratkaisua. Sekä kaavoitus että maanomistaja ovat tietoisia siitä, että sellaista ratkaisua ei välttämättä löydy.*

Tärinän osalta on kaikkia asuinkortteleita koskien annettu määräys tär-1, minkä mukaan ”rakennusluvan yhteydessä on selvitettävä läheisen rautatien mahdollisesti aiheuttama tärinä ja huolehdittava sen vaimentamisesta rakennusten perustamisen yhteydessä”. Koska korttelien 29 ja 52 asuinrakennusten rakennusalan raja on lähimmältä kiskoparilta matkaa minimissään 10-15 metriä, tulisi rautatieliikenteen aiheuttama tärinähaitta asumiselle selvittää jo kaavoitusvaiheessa.

*Tärinäselvitys teetetään molemmista asuinkortteleista.*

Mikäli AK-tonttien autopaikkoja voidaan osoittaa tontin ulkopuolisille LPA-alueille, voisi olla tarpeen mainita tämä kaavamääräyksissä.

*Kaavamääräyksiä tarkennetaan tältä osin.*

Rakennus- ja ympäristölautakunta tulee tarkentamaan lausuntoaan kaavatyön myöhemmässä vaiheessa.

**Pirkanmaan ELY-keskus** Lausuntonaan toteaa seuraavan: Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Nokian matkakeskuksen toteuttaminen ja uudistaa osa aseman lähialueen asemakaavaa. Toteutuessaan matkakeskus parantaa merkittävästi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä Nokialla ja sallii sujuvan siirtymän liikennemuodosta toiseen. Kaavassa on varauduttu Lielahti – Kokemäki ratavälin kehittämiseen kaksiraiteiseksi. Kaava toteuttaa osaltaan maakuntakaavan tavoiteta raideliikennettä tukevasta tiiviistä yhdyskuntarakenteesta.

Kaava-alue sijaitsee keskeisesti Nokian keskustassa ja kaava-alueella sijaitsee merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, kuten Nokian rautatieasema ja Teollisuusasema. Osa kaava-alueesta sijoittuu maakunnallisesti arvokkaalle Nokian asemansseudun ja asuinalueiden rakennetun kulttuuriympäristön alueelle. Kaavaluonnoksessa alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia on varustettu suojelumerkinnöin.

Kaavassa on tunnistettu Laajaoja merkittävänä uhanalaislajiston elinympäristönä. Nokian kaupunki on myönteinen esimerkki siitä, että osana tiivistäkin kaupunkirakennetta on mahdollista säilyttää vesistöjä, niin, että niissä säilyy taimenkanta elinvoimaisena. Tämä vaatii jatkuvaa huomiota hulevesien laatuun ja määrään.

Kaavamääräyksiin sisältyy velvoite pilaantuneiden maiden kunnostustarpeesta. Kunnostustarpeen kohdistamisen näkökulmasta olisi perusteltua selvittää tarkemmin, mihin kiinteistöihin kunnostustarve kohdistuu ja kuinka suurista kunnostustarpeista on kyse.

*Kaavoitus tarkentaa jatkotyössä määräyksen kohdentumista.*

Eryteisesti raideliikenne aiheuttaa kaava-alueelle merkittävää melu- ja värinähaittaa. Tämä ongelma koskee erityisesti rataan rajoittuvia asuinkerrostalojen korttelialuetta, mutta myös Rautatienkatuun rajoittuvilla tonteilla aiheutuu meluhaittaa liikenteestä. Kaavan pohjaksi tehtyjen meluja värinäselvitysten perusteella tutkittua kaavaratkaisua tulee edelleen kehittää, jotta saavutetaan Valtioneuvoston ohjearvojen mukaiset olosuhteet asuntojen sisä- ja ulkotiloissa. Asuntoja tulee voida tuulettaa melulta suojatulta puolelta rakennusten riittävän rakenteellisen melusuojauksen lisäksi. Osana kaavan vaikutusten arviointia tulee arvioida, kuinka kaavassa onnistutaan saavuttamaan em. ohjearvot ja sitä kautta turvaamaan terveellinen, turvallinen ja viihtyisä asuin- ja elinympäristö.

*Jatkovalmistelussa kaavoitus täydentää selvityksiä ja määräyksiä näiltä osin.*

Myös kaavan vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön tulee arvioida. Ilmastovaikutusten näkökulmasta kaavalla on epäilemättä myönteisiä vaikutuksia, kun joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen ja tiivistetään olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Myös mahdolliset hulevesivaikutukset Laajaojaan ja sen uhanalaislajistoon tulisi arvioida.

*Jatkovalmistelussa täydennetään vaikutusten arviointia mainituilta osin.*

**Pirkanmaan maakuntamuseo** on tutustunut sille toimitettuun aineistoon ja toteaa seuraavaa.

Rakennettu ympäristö ja maisema: Suunnittelualueelle Nokian keskustaan Tampere-Pori - rautatien varteen sijoittuu useita kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaita kohteita, kuten Nokian rautatieasema ja tavaramakasiini, linja-autoasema, Nokian tehtaiden varastorakennus, josta käytetään nimitystä Teollisuusasema, Nokian palloiluhalli ja Raision myllyn alue. Vain osa alueen rakennetusta ympäristöstä on kuvattu kaavaselostuksen luvuissa 2.2.3 ja 2.2.4.

Lisäksi suunnittelualueen lounaisosa kuulu arvoalueeseen, joka on määritelty maakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Nokian asemansetu ja asuinalueet, Asemansetu, valtatie ja Kylmäojanpuiston ympäristö). Maakunnallinen arvo-alue on tunnistettu ja sen huomioiminen mainittu myös kaavan tavoitteissa. Huomioimisen sijaan tavoitteeksi tulisi ottaa alueen arvojen säilyttäminen, kuten maakuntakaavan suunnittelumääräyksen edellyttää.

Alueen arvoja on tuotu esiin seuraavissa selvityksissä: - Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt, Pirkanmaan liitto 2016.- Rakennushistoriaselvitys Nokian teollisuusaseman seutu, Anna Lyyra-Seppänen 2013.- Kulttuuriympäristöselvitys, Keskustan osayleiskaava, Selvitystyö Ahola 2010.- Nokian kulttuuriympäristöohjelma (Teivas, Tulonen 2001)

Edellä mainituista selvityksistä ainoastaan teollisuusasemaa koskeva selvitys täyttää asemakaavatasolle asetetut vaatimukset. Asemasta ja makasiinista on vain yleiskaavatasoiset, hyvin yleispiirteiset inventointitiedot. Myllyä ja palloiluhallia ei ole huomioitu aiemmissa selvityksissä, sillä ne eivät ole kuuluneet selvitysalueisiin. Asemakaavaa varten tulee laatia rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, josta käyvät ilmi yksityiskohtaisesti ja asemakaavan edellyttämällä tarkkuudella (rakennuskohtaisesti) koko alueen rakennetun ympäristön ja kaupunkikuvan arvot, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 9 § edellyttää. Selvityksen perusteella maakuntamuseo ottaa tarkemmin kantaa suunnitelmaan ja viranomaisyhteistyön tarpeeseen.

*Kaavan aiemmissa yhteydenotoissa on tullut selville, että makasiinista tarvitaan asemakaavatasoinen rakennusinventointi. Tämä on tuotu asianomaisen kiinteistön omistajalle tiedoksi ja myös, että inventointien laatiminen on heidän kiinteistönsä kaavoittamisen edellytys. Kun selvitys valmistuu, se toimitetaan kaupungille ja maakuntamuseolle.*

*Nokian vanha asemarakennus on käsitelty Teollisuusaseman selvityksen yhteydessä. Koska Teollisuusaseman selvitys on katsottu riittäväksi niin, se koskenee myös vanhaa asemarakennusta.*

*Mylly on mukana asemakaavassa vain sen takia että Väylä haluaa lunastaa heidän kiinteistöstään suikaleen rata-alueeksi. Tredun kiinteistö on mukana vain sen takia että tontin rajoja halutaan tarkistaa siten, että uuden palloiluhallin ympäri saadaan järjestettyä huoltoreitti niin, että ei tarvitse kulkea kaupungin puolella. Tredun kiinteistöllä on voimassa oleva rakennuslupa uuden ammattikorkeakoulukampuksen rakentamiseksi (oppilaitos ja palloiluhalli). Luvan*



*mukaan vanhat rakennukset puretaan. Tämän kaavoituksen yhteydessä palloiluhallin rakennusinventointi on myöhäistä ja kohtuuton vaatimus kaavan tarkoitukseen nähden. Myllyn osalta vaatimus on myös kaavan tarkoitukseen nähden kohtuuton (MRL 9 § (5.5.2017/254) Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa: Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.)*

Arkeologinen kulttuuriperintö: Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä, ammattioppilaitoksen koillispuolella, Kynniojan länsirannan ulkoilureitin varrella sijaitsee arkeologinen kulttuuriperintökohde *Ammattioppilaitos* (mj-tunnus 1000038730), johon kuuluu kaksi historiallisen ajan kellarikuopan jäännöstä. Kohteesta n. 170 m etelään, ojan länsirannalla on viimeistään 1700-luvulla sijainnut Viikin kartanon torppa. Kohde on tallennettu muinaisjäännösrekisteriin mahdollisena muinaisjäännöksenä (*Viik Kynniojan torppa*, mj-tunnus 1000038729). Molempien kohteiden paikkatiedot ovat saatavilla Museoviraston ylläpitämästä kulttuuriympäristön palveluikkunasta <http://www.kyppi.fi/> ja Maanmittauslaitoksen Paikkatietoikkunasta <http://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>. Historiallisen kartta-aineiston perusteella 1700-luvulla torppa-asutusta on ollut kaava-alueen välittömässä läheisyydessä myös etelämpänä ja viimeistään 1800-luvulla se on levinnyt itse suunnittelualueelle, minkä lisäksi heti alueen lounaispuolella on sijainnut Laajanojan kartano.

Edellä todetun perusteella on pidettävä mahdollisena, että kaava-alueen rakentamattomista osista löytyisi vielä tuntemattomia historiallisen ajan asutukseen ja elinkeinoihin liittyviä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita. Niiden huomioonottaminen kaavassa edellyttää arkeologisen tarkkuusinventoinnin suorittamista MRL 9 §:n mukaisesti rakentamattomilla, peitteisillä alueilla sekä kaava-alueen koillis- että keski- ja lounaisosissa. Alueella ei ole aikaisemmin suoritettu asemakaavatasoiseen suunnitteluun riittävää arkeologista inventointia lukuun ottamatta Kynninpuiston osia, joita on tarkastettu Kynniojan patorakenteen arkeologisen selvityksen (2020) ja suunniteltujen vesihuoltolinjojen muinaisjäännösinventoinnin (2017) yhteydessä. Kyseiset puiston osat voi jättää kaavainventoinnin ulkopuolelle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tulee täydentää arkeologisen tarkkuusinventointitarpeen osalta. Maakuntamuseo voi ottaa kantaa kaavaratkaisuihin ja -merkintöihin arkeologisen kulttuuriperinnön osalta vasta inventoinnin jälkeen.

Arkeologisia tutkimuksia voidaan tehdä vain lumettomissa olosuhteissa, sulan maan aikana. Tutkimuksissa tulee noudattaa Suomen arkeologisten kenttätöiden laatuohjeita (2020) ja muita Museoviraston ohjeita. Inventoinnin tekijän tulee toimittaa raportti digitaalisena arviointia varten maakuntamuseolle (pirkanmaan.maakuntamuseo@tampere.fi). Arvioinnissa varmistetaan, että selvitys vastaa sille asetettuja tavoitteita ja laatuvaatimuksia. Raportti toimitetaan arvioinnin jälkeen Museovirastoon, jossa se tallennetaan sähköiseen asianhallintajärjestelmään ja julkaistaan palvelussa <https://asiat.museovirasto.fi/>. Tutkimusraporttien tiedot tallennetaan myös muinaisjäännösrekisteriin, jonka tietoja voi selata kaikille avoimessa Kulttuuriympäristön palveluikkunassa [www.kyppi.fi](http://www.kyppi.fi). Verkossa julkaistava tutkimusraportti ei saa sisältää yksityishenkilöiden henkilötietoja, esim. maanomistajan nimiä tai osoitteita. Raportin lisäksi museolle on toimitettava kohteiden sijaintitiedot ja rajaukset

digitaalisena paikkatietomuodossa. Lisätietoja tutkimusten tilaamisesta ja suorittamisesta saa maakuntamuseolta.

*Kaupunki pyytää maakuntamuseolta määrittelyn selvitysalueesta kartalle piirrettyä, että kaavoitus pääsee tekemään tilauksen tarkalleen halutun alueen arkeologisesta selvityksestä.*

Lopuksi Pirkanmaan maakuntamuseo huomauttaa, että näin merkittävästä kaavahankkeesta olisi ollut syytä pyytää lausuntoa erikseen hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa, jotta mm. Kaavaan liittyvä selvitystarve olisi voitu tunnistaa hankkeen alkuvaiheessa ja selvitysten tulokset olisivat olleet käytettävissä kaavaluonnosta laadittaessa. Lisäksi laaditut selvitykset tulee sisällyttää kaava-aineistoihin ja asettaa nähtäville yhdessä kaavakartan ja -selostuksen kanssa, jotta osallisten on mahdollista arvioida hanketta kattavasti.

Laaditut selvitykset sekä niiden tulosten perusteella muokattu luonnosvaiheen kaava-aineisto tulee toimittaa Pirkanmaan maakuntamuseolle lausuntoa varten.

*Kaavoitus pyytää maakuntamuseolta lausunnon kaavaehdotusvaiheessa.*

**As. Oy Purontörmän** hallitus esittää, että suunnittelussa otettaisiin huomioon kaupan palvelut koska lähistöllä asuu paljon vanhuksia, joille keskustan kaupat ovat liian kaukana lähimmän K-kaupan poistussa purettavaksi tulevasta Sotkanvirran talosta.

*Kaavoituksen tavoitteena on, että alueelle saadaan uusi kauppa poistuvan tilalle. Kaavassa on tarkoitus tämä mahdollistaa ja huomioida samalla tarvittavat pysäköintipaikat.*

**Yksityisen mielipiteen antajan** mielestä suunnitelma on lähtökohtaisesti erittäin hyvä ja kannatettava. Vanhan linja-autoaseman korttelialueen osalta pitäisi mielestäni kuitenkin huomioida seuraavat asiat: - Rakennusten tulisi olla korttelinmuotoisesti, kuten matkakeskuksen yleissuunnitelmassa vuodelta 2021 siten, että myös Nokianvaltatien puolella olisi rakennus. Tämä olisi kaupunkimaisempi toteutustapa ja samalla liikenteen melua voitaisiin torjua paremmin. - Liiketilojen rakentaminen katutasoon tulisi varmistaa, koska sijainti on liikenteellisesti Nokian keskeisimpiä. - Olisi tärkeää, että rakennukset tehtäisiin laadukkaasti ja niin, että alueen ominaispiirteet huomioitaisiin. Esim. värimaailman ei pitäisi olla pelkkää valkoista tai harmaata. Silloin uudisrakennukset sopisivat paremmin ympäristöönsä Teollisuusaseman, Nansotalon ja rautatieaseman läheisyydessä. Myöskään elementtisaumoja ei tulisi jättää näkyville rakennuksiin, vaan pitäisi suosia esim. punatiiltä ja rapattuja pintoja.

*Kaavoitus on mielipiteen jättäjän kanssa samoilla linjoilla julkisivujen materiaalien ja väriyksen sekä katutason liiketilojen suhteen ja tarkentanee vastaavat kaavaehdotukseen. Mutta mikäli rakennukset sijoitettaisiin umpikorttelimaisesti tontin rajojen mukaisesti Rautatiekadun varteen ja Nokianvaltatien varteen jäisi niiden väliin niin kapea piha-alue, että kerrostaloasuntojen ikkunoiden välimatka vastapäiseen ikkunaan olisi reilusti vähemmän kuin useimmat ihmisistä sietävät.*