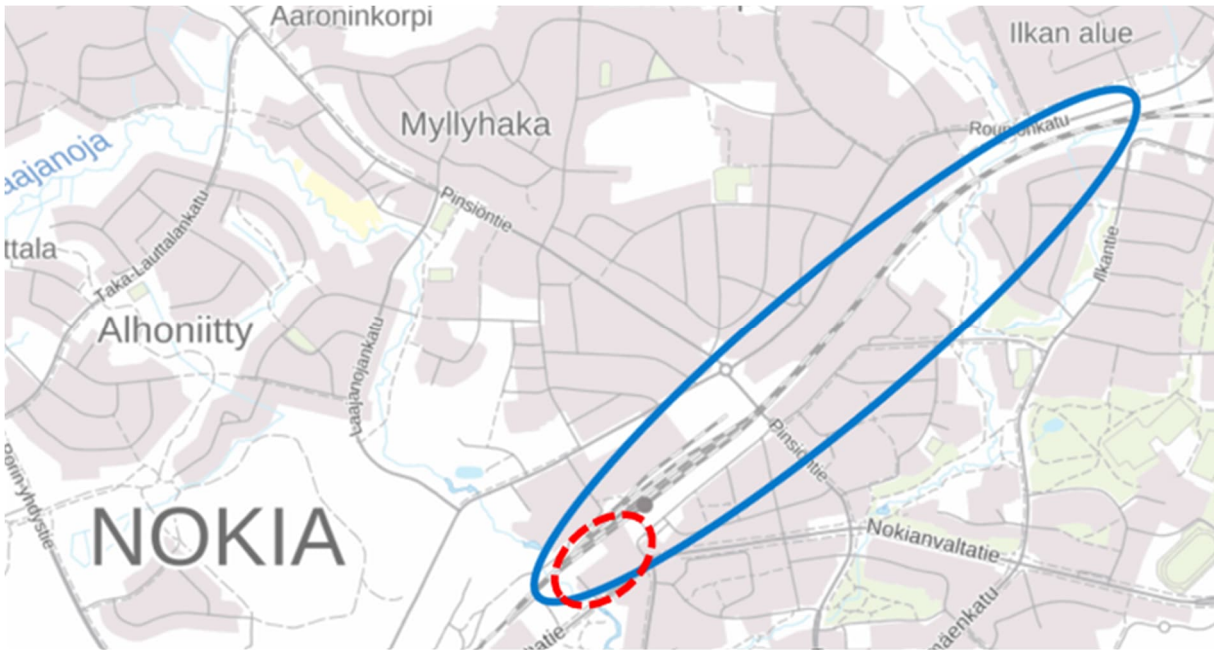


ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS SEKÄ OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

1., 2., 3., 4. JA 9. KAUPUNGINOSA NOKIAN MATKAKESKUS / TEOLLISUUSASEMA
tweb: NOK/434/05.00.02/2021)

Kuva 1 kaava-alueen sijainti Nokian keskustassa esitettynä maanmittauslaitoksen taustakartalla. Punaisella katkoviivalla on esitetty nyt hyväksyntään menevä kaava-alueen osa.



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. Kaava hyväksytään osissa sitä mukaan kuin maankäyttösopimukset saadaan hyväksyttyä.

SUUNNITTELUVAIHEET

ALOITUS	vireilletulokuulutus	12.3.2021
VALMISTELU	Kaupunkikehityslautakunta	12.10.2021 §, 273, 01.11.2022 § 263, 21.3.2023 § 98, 18.06.2024 §
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, 14.3.2023, 6.6.2024

0.1 Suunnittelualue

Asemakaavan muutos koskee Nokian kaupungin 1. kaupunginosan korttelin 52 osaa sekä katu- ja virkistysalueita. 2. kaupunginosan 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 ja nyt hyväksyntään menevä osa punaisella katkoviivalla.



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. Kaava hyväksytään osissa sitä mukaan kuin maankäyttösopimukset saadaan hyväksytyä.

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 sekä naapurit. 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

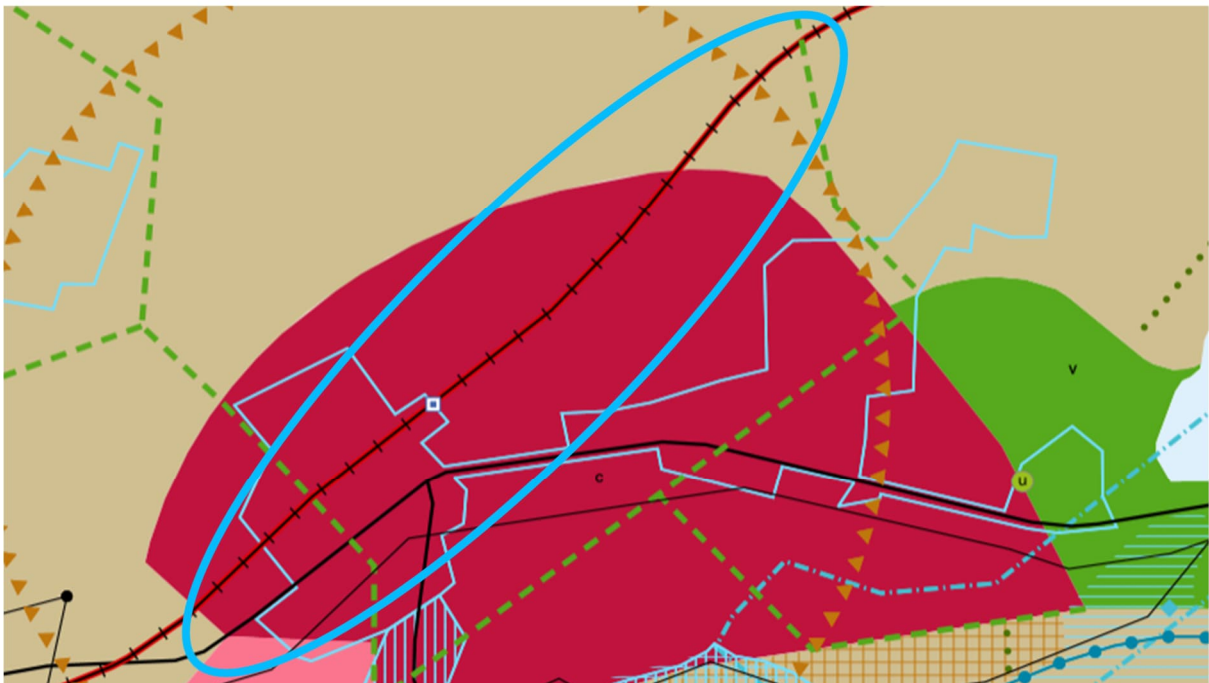
Kaava-aineiston nähtävillä olo aikana voi kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta antaa palautetta. Palautteen anto osoite on Nokian kaupunki, Kaupunkikehityspalveluiden kirjaamo, kaupunginvirasto Harjukatu 21, 3 krs, 37100 Nokia. Sähköpostiosoite: kaupunkikehityspalvelut@nokiankaupunki.fi

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: Maakuntakaavaotteessa 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. Merkinällä 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.

Kuva: Maakuntakaavan arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt kartta on alla.



Asema kohdemerkinnällä 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) merkinällä 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 virkistysverkon 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.

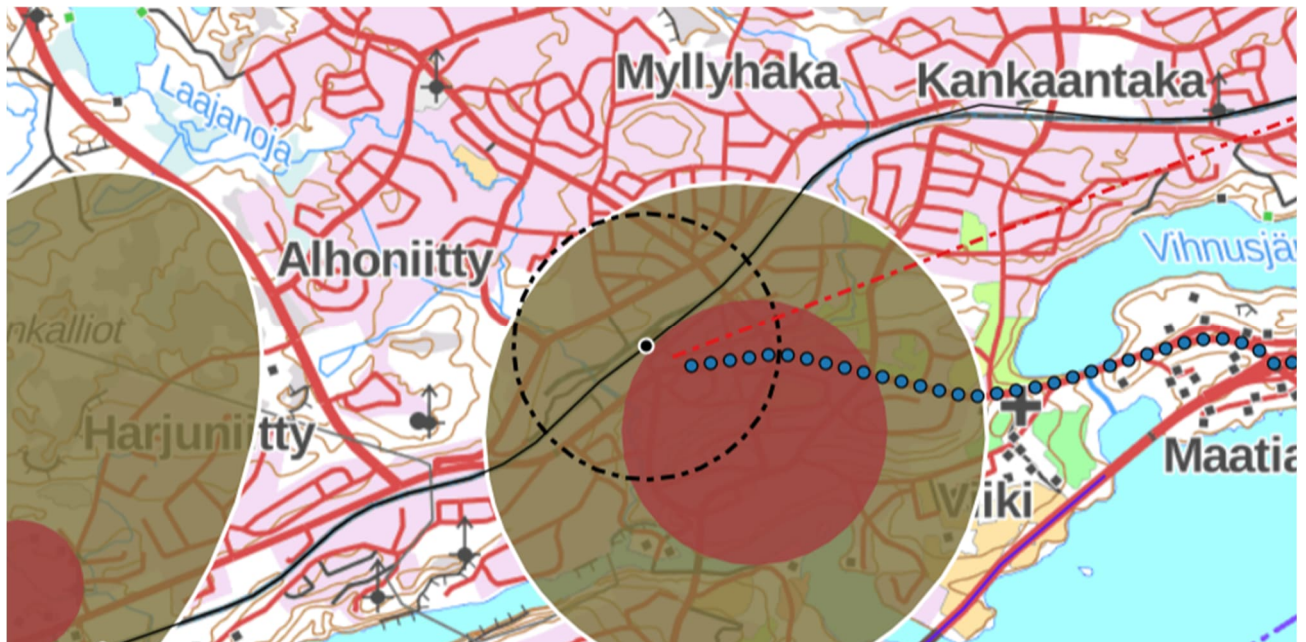
Maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö alue ulottuu kaava-alueen länsiosaan tavara-aseman takia. Merkinnällä on merkitty (Nokian asemanseutu ja asuinalueet / Asemanseutu, valtatie ja Kylmäoanpuiston ympäristö). Merkinnöillä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön 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;

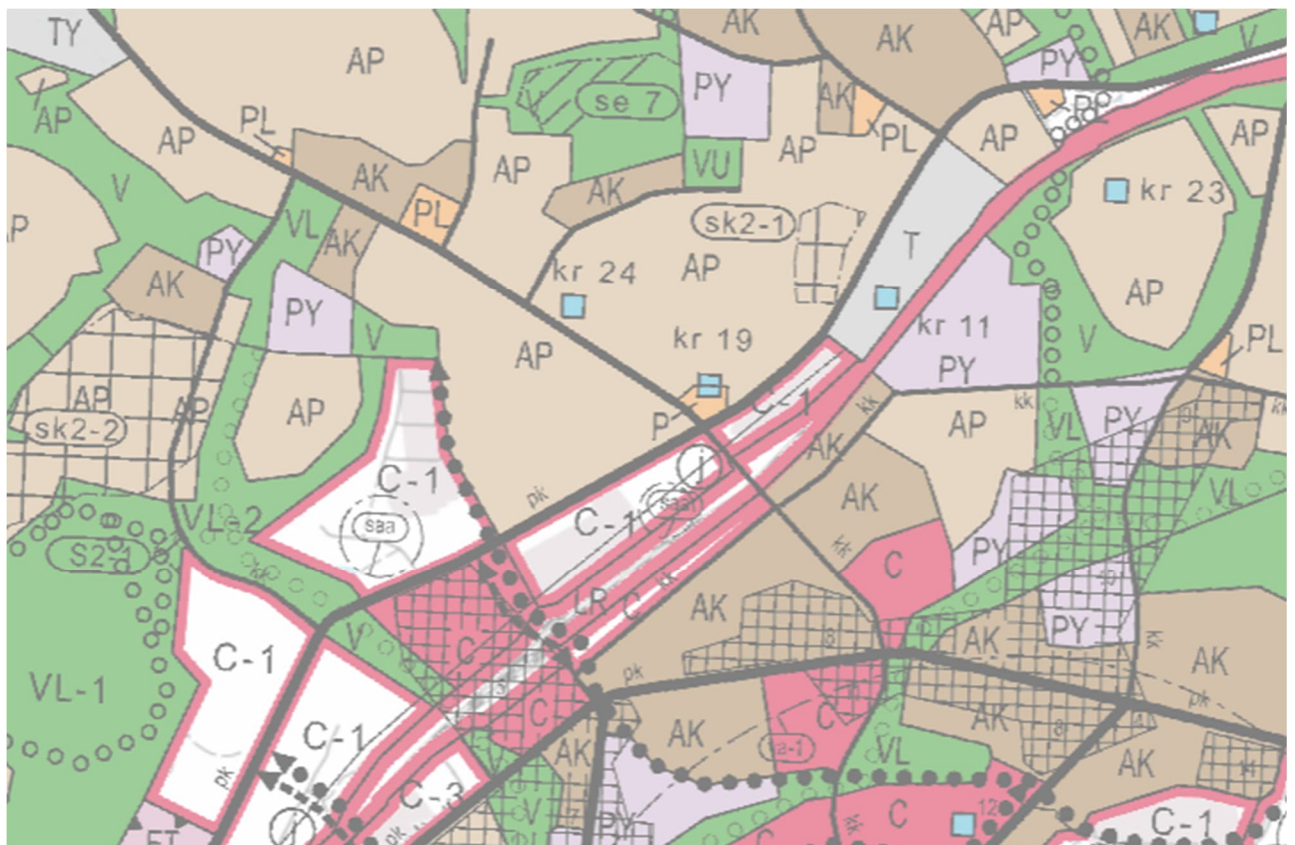
- Teollisuusyhdyskunnan kokonaisuus, joka yhdessä RKY-alueen kanssa kuvastaa teollisuuden ympärille rakentuneen yhdyskunnan eri toimintoja. Yhdyskuntasuunnitteluun liittyvät arvot näkyvät keskustan muissakin elementeissä kuin kohteen rajauksen sisällä: esim. katujen linjaukset, puistot.
- Ilmentää teollisuuden 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.
- Kylmäoan 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: Kuvassa alla on Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaote.

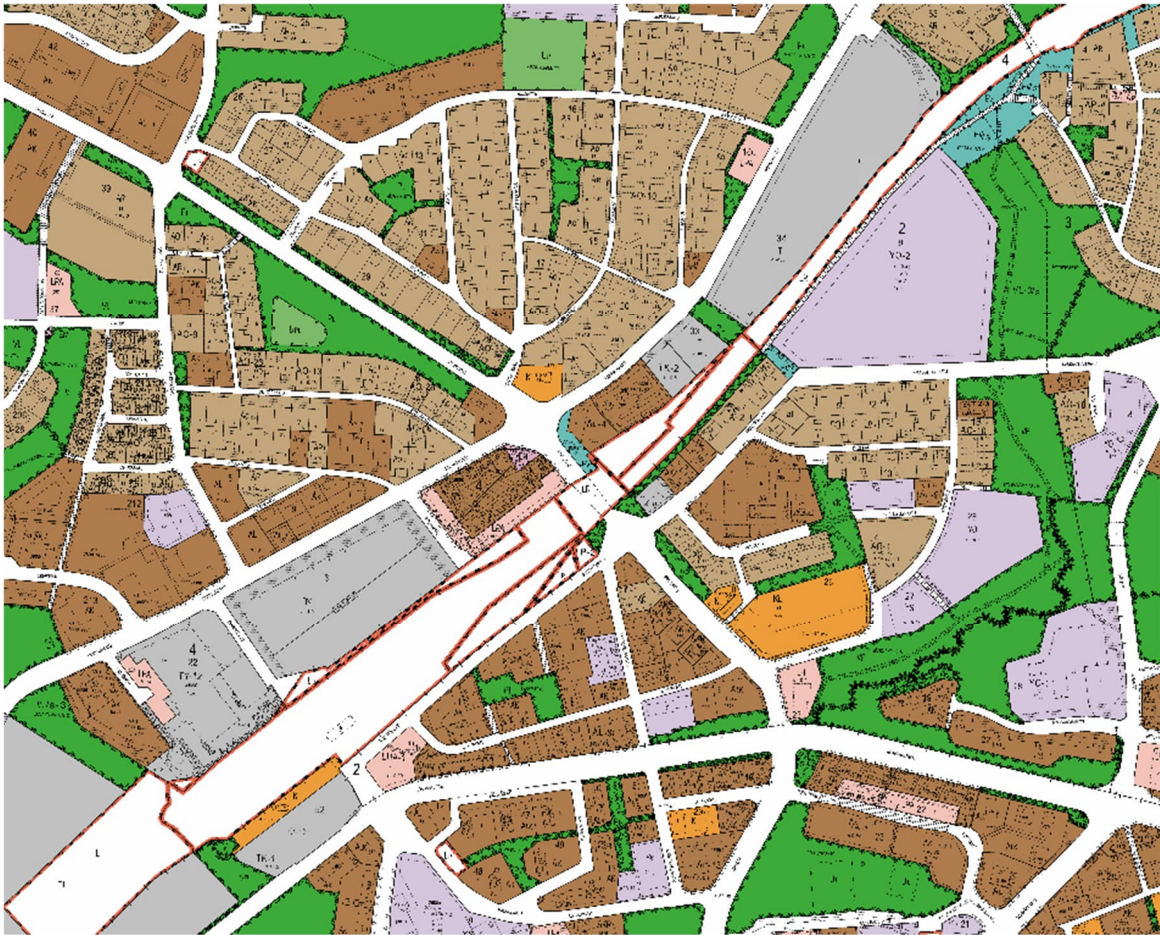


Keskustan osayleiskaavassa 2030 (yleiskaavaote seuraavalla sivulla) alue on osoitettu C keskustatoimintojen alueeksi ja olennaisesti muuttuvaksi alueeksi. Alueen etelärajalla on kokoojakatu ja pohjoisrajalla rautatieliikenteen alue. Kaava-alueen länsipäässä on tieliikenteen ja kevyenliikenteen yhteystarve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

Kuva: Kuvassa alla on yleiskaavaote kaava-alueelta.



Kuva: Kuvassa alla on ajantasa-asemakaavaote kaava-alueelta.



Suunnittelualueella on voimassa seuraavat asemakaavat (nyt hyväksyntään menevää asemakaavaan osaa koskevat on alleviivattu):

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 varastorakennusten 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,

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

- Nokian teollisuusasema tärinä- ja runkomeluselvitys mittauksin, A-insinöörit Oy 2022.
- Nokian teollisuusasema liikennemeluselvitys, A-insinöörit Oy 2022.
- MAL Nokia PIMA-asiantuntija tutkimusraportti, Ramboll Oy 2022.
- Nokian liikennepaikan esiselvitys, Väylävirasto 2021.
- Nokia Radanvarsi tärinä- ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit Oy 2022.
- Nokia Radanvarsi liikennemeluselvitys, A-insinöörit Oy 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.
- Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 5, Sähköistetty rata, Liikennevirasto 2018.
- Nokian raiteiston käyttöselvitys, VR Track suunnittelu 2017.

- Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu, Tampereen kaupunkiseutu 2016.
- Sähkörataohjeet, Liikennevirasto 2016.
- Rautatienkadun aluetutkimus, pohjatutkimusraportti, Geopalvelu Oy 2015.
- Rautatienkadun aluetutkimus, Maaperän pilaantuneisuusselvityksen, Geopalvelu Oy 2015.
- Lisäraiteiden aluevaraus selvitys välillä Tampere-Lielähti-Nokia/Ylöjärvi, Liikennevirasto 2015.
- Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitussuunnittelu, Liikennevirasto 2010.
- Kaapelikartta, Oy VR-Rata Ab 1999.
- 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.
- Nokian palloiluhallin dokumentointi, Sweco Infra & Rail Oy 2022.
- Nokian rautatieaseman makasiinin dokumentointi, Sweco Infra & Rail Oy 2022.
- Nokian matkakeskusalueen arkeologinen inventointi, Mikroliitti Oy 2022.
- 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, Teivas, Tulonen, 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.

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 määräästä 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.

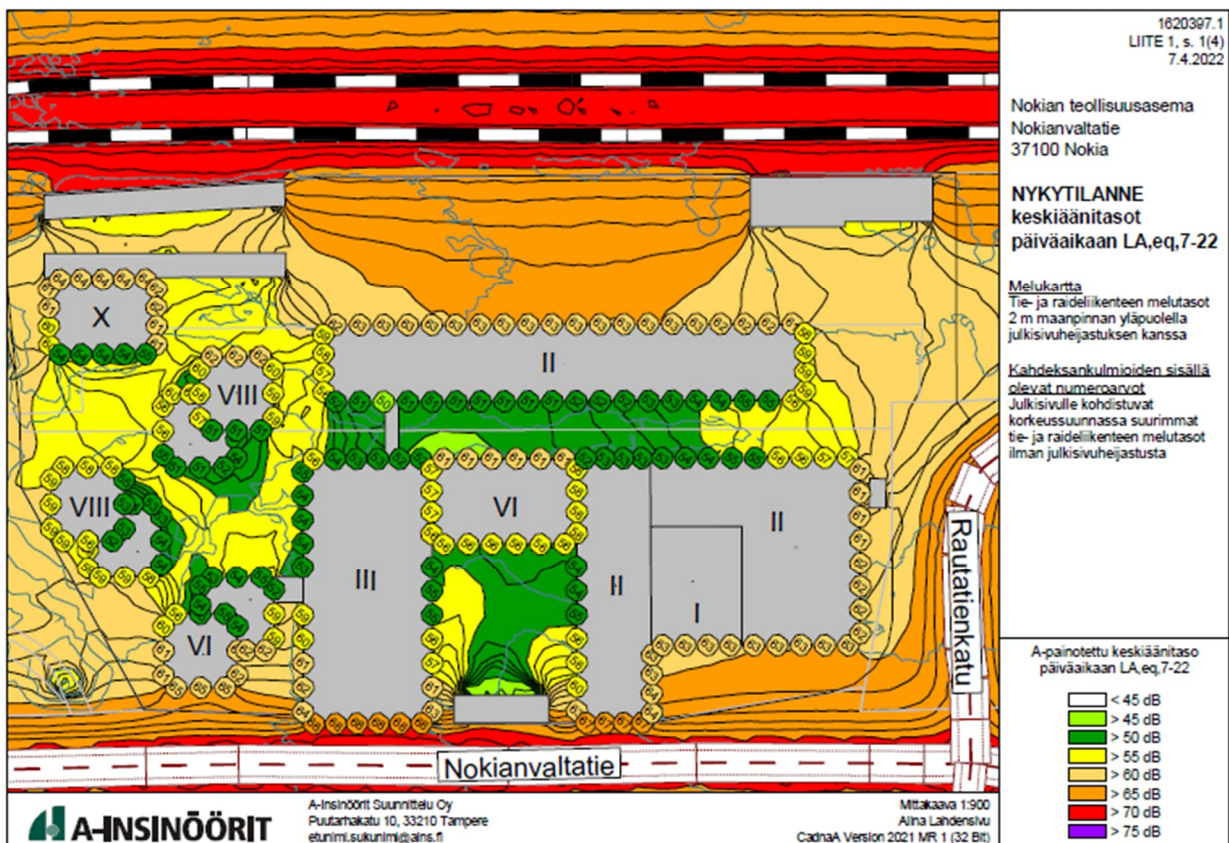
Kuva: Kuvassa alla on Seudullista viherverkkoa tukeva reitti kaava-alueella.



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.

A-insinöörit Oy:n laatiman teollisuusaseman liikennemeluselvityksen mukaan hankesuunnitelman massoittelulla piha-alueiden melutasot olisivat sallitun rajoissa.

Kuva: Kuvassa alla on Teollisuusaseman liikennemelukartta.



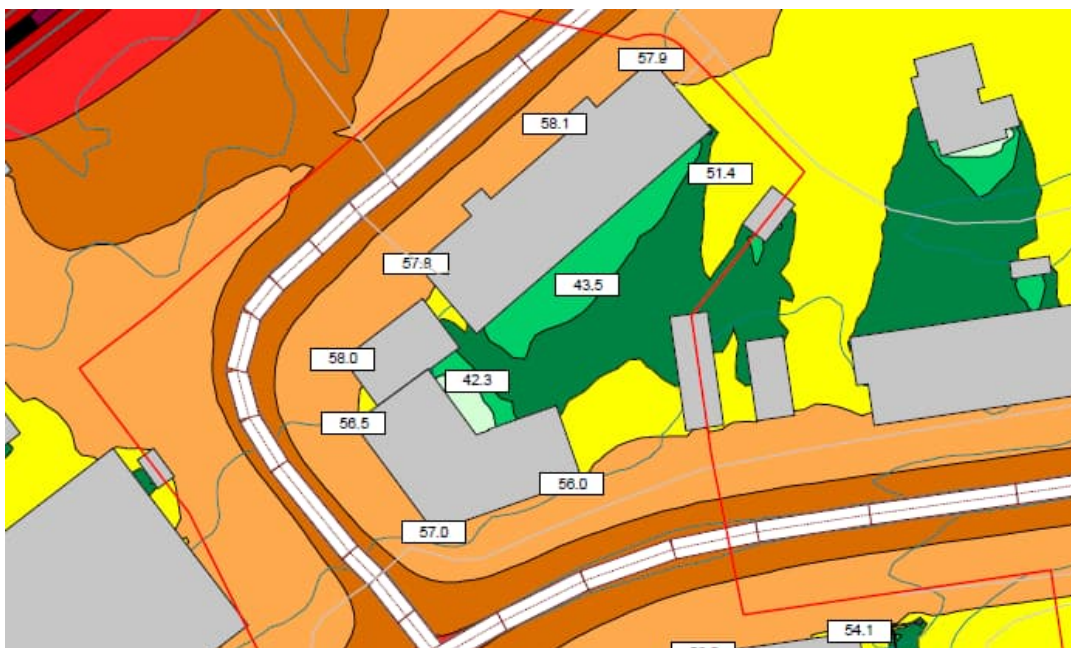
Erityisesti rataa lähinnä olevien pistetalojen ≥ 45 dB ääneneristysvaatimukset ovat erittäin suuria ja vaativat erityisratkaisuja ääneneristyksen suhteen, kuten esimerkiksi luhtikäytävän tai huoltotilojen sijoittamista rakennuksen pohjoisjulkisivulle.

Erityisesti rataa lähinnä olevien pistetalojen ≥ 45 dB ääneneristysvaatimukset ovat erittäin suuria ja vaativat erityisratkaisuja ääneneristyksen suhteen, kuten esimerkiksi luhtikäytävän tai huoltotilojen sijoittamista rakennuksen pohjoisjulkisivulle. Nykytilanteessa radan ja rakennuksen välinen maasto on asfalttia, eli akustisesti kovaa pintaa. Enimmäisäänitasoja voidaan pienentää n. 2 dB muuttamalla tämä alue akustisesti pehmeäksi, esimerkiksi nurmi- tai viheralueeksi. Radan varteen sijoitettavalla korkealla melusteella voidaan pienentää vaatimuksia alimmissa kerroksissa, mutta asuinkerrostalon ylimpiin 4.-5. kerrokseen sillä ei ole vaikutusta.

Parvekkeiden äänitasoerovaatimukset riippuvat siitä, sovelletaanko parvekkeilla yöajan äänitasoerovaatimusta. Parvekkeiden sijoitus näyttäisi olevan mahdollista, mutta parvekkeiden on todennäköisesti oltava sisäänvedettyjä ja ne vaativat ääntä eristäviä, tiiviimpiä lasitusratkaisuja.

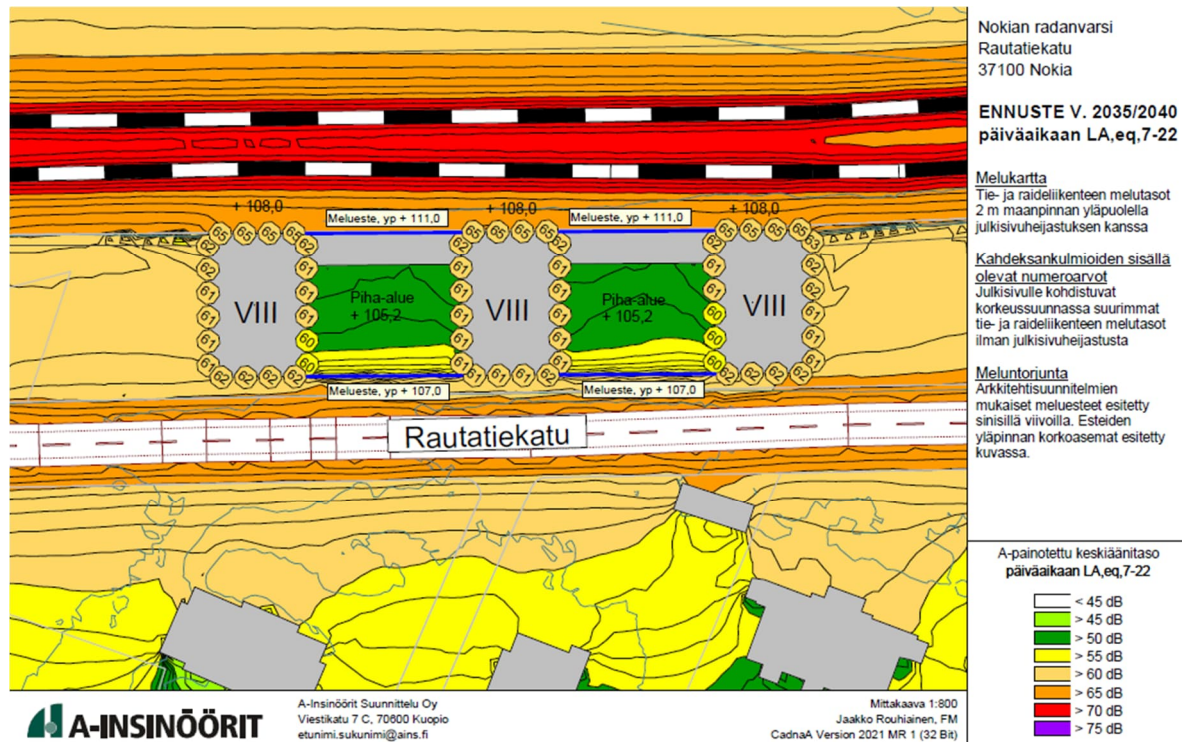
Sweco Oy:n Sotkanvirran asemakaavaa varten laatiman liikennemelun mallinnusraportin mukaan linja-autoaseman korttelin rakenteisiin kohdistuu enimmillään n. 62,9 dB melua päiväaikaan ja 57,5 dB yöaikaan. Piha-alueen melutaso on päiväaikaan suurimmillaan n. 53,2 dB ja yöaikaan 50,9 dB. Piha-alueen melutaso 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 meluympäristö 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.



A-Insinöörit Oy:n laatiman Radanvarren kiinteistön tärinä- ja runkomeluselvityksen mukaan kohteen tavoitearvona tärinän osalta käytetään tunnuslukua $v_{w,95}$ enintään 0,30 mm/s, joka vastaa tärinäluokituksen luokka C. Runkomelun tavoitearvona käytetään tunnuslukua L_{prm} enintään 30 dB asunnoissa.

Maaperän tärinä mitattiin kuudesta eri mittauspisteestä. Mittaustulosten perusteella lasketut tärinätasot maaperässä vaihtelevat mittauspisteestä ja tärinän suunnasta riippuen arvosta 0,09 mm/2 arvoon 0,98 mm/s. Maaperässä mitatut tärinätasot eivät edusta rakennuksessa saavutettavia tärinätasoja. Tärinä vaimenee jonkin verran perustuksiin siirryttäessä, mutta voi toisaalta voimistua rakennuksen rungossa ja lattioissa resonanssin seurauksena. Tärinän voimistumista rakennuksen rungossa ja lattioissa arviointiin ns. yleisen voimistumisen sekä resonanssitarkastelun mukaisesti. Resonanssitarkastelu perustuu pahimpaan mahdolliseen tilanteeseen, jolloin rungon tai lattioiden ominaistajuus voimistaa tärinää.

Maaperästä mitatuista nopeustasoista laskettiin A-painotetut runkomelutasot VTT:n ohjeen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi mukaisesti. Laskennassa otettiin huomioon rakennustyyppi, rakennusten perustamistapa, resonanssin vaikutus sekä turvamarginaali. Turvamarginaalina käytettiin 3 dB, koska maaperän mittaustulokseen sisältyy jo suuri osa laskentamenetelmän muuttujista. 15 merkitsevimmän junan ohituksen osalta laskettiin runkomelun tilastollinen tunnusluku L_{pm} . Tärinän tunnusluku rakennuksessa vaihteli arvosta 0,19 mm/s arvoon 1,11 mm/s. Pahimmassa tapauksessa eli resonanssin voimistaessa tärinätasoja rungon osalta sijoitutaan tärinäluokkaan >D ja lattioiden osalta tärinäluokkaan >D.

Selvityksessä arvioidut runkomelutasot mittauspisteittäin eri kerroksissa merkitsevimmän junan ohituksen ajalta ylittivät jokaisessa kerroksessa tavoitearvon. Mittaustulosten arvo vaihteli kerroksesta riippuen 53 dB(A) - 73 dB(A).

Koska tärinä- ja runkomelutasot ovat varsin voimakkaita, tulee vaimennusratkaisujen periaateratkaisut määrittää varhaisessa vaiheessa suunnittelua. Akustiikkasuunnittelijan tulee mitoittaa ratkaisut yhteistyössä rakennesuunnittelijan kanssa siten, että saavutetaan valittavan ratkaisun osalta optimaalinen kuormitus sekä riittävä vaimennus suhteessa alueelta saatuihin taajuuskaistaisiin mittaustuloksiin.

A-Insinöörit Oy:n laatiman Teollisuusaseman kiinteistön tärinä- ja runkomeluselvityksen mukaan lähimmän uudisrakennuksen osalta on olemassa pieni riski tärinähaitan esiintymiseen, mikäli kyseisen rakennuksen perustuksissa käytetään runkomelueristimiä ja näiden ominaistaajuus osuu samalle alueelle tärinäherätteen ja lattioiden ominaistaajuuksien kanssa. Näin ollen jatkosuunnittelussa ja kaavamääräyksissä on suositeltavaa varmistaa, että lähimmän uudisrakennuksen osalta myös tärinän ohjearvot täyttyvät.

Kohteen jatkosuunnittelussa tulee runkomelu ottaa huomioon ja toteuttaa runkomelun vaimennus esimerkiksi asentamalla runkomelun vaimennusratkaisut rakennusten perustuksiin. Olemassa olevien kiinteistöjen osalta runkomelua on mahdollista vaimentaa asentamalla maanalaisille pystyosille runkomelueristin sekä huonetiloihin tehtävin lisäverhouksin. Asemakaavamääräystä runkomelun osalta suositellaan koko suunnittelualueelle.

2.2.3 Maaperän pilaantuneisuus

Rautatienkadun aluetutkimuksen pohjatutkimusraportin (Geopalvelu Oy) mukaan Tutkittu alue on länsiosaltaan vanhaa ratapihan aluetta ja itäosaltaan metsämaata, missä maanpinta viettää itään. Alueen pohjoisrajalla on rautatiepenkereen noin 0,4 - 3,5 m korkuinen maaluiska. Lisäksi alueen keskiosassa on noin 1,0 – 2,0 m korkuinen, itään viettävä luiska. Maanpinta on korkeimmillaan alueen länsiosassa noin tasossa +109,6 ja alimmillaan sen itäosassa noin tasossa +103,4. Pintamaina tutkitulla alueella ovat metsämaan humuskerros ja noin 1,5- 2,4 m paksuiset täyttömaakerrokset. Pintakerrosten alla on noin 1,0 – 6,3 m paksuinen hiekka- ja koheesiomaakerros, jonka tiiviys kairausvastuksen perusteella vaihtelee melko löyhästä tiiviiseen.

Näytteistä määritetyt perusmaan vesipitoisuudet vaihtelivat 3,6 - 32 %:iin kuivapainosta laskettuna. Maan sensitiivisyyttä kuvaavan hienousluvun F arvot vaihtelivat 49 – 73. Maalajeiksi määritettiin hiekka, hieno hiekka, silttinen hiekka, savinen siltti, laiha savi (ja pintaosassa täytemaa). Näytteenottopisteisiin asennetuissa pohjavesiputkissa ei havaittu vettä tutkimusajankohtana 24.02.2015 seuraavilla 3,6 – 4,6 m syvyyksillä maanpinnasta. Hiekka- ja koheesiomaakerroksen alla on moreeni 1,3 – 7,5 m syvyydessä maanpinnasta. Kairaukset päättyivät 1,5 – 7,8 m syvyydessä maanpinnasta tiiviiseen maakerrokseen tai moreenissa oleviin kiviin, lohkareisiin tai kallioon. Perusmaakerrokset ovat routivia.

Rakennussuunnitelmien edistyessä kohteelle on laadittava rakennuspaikkakohtaiset pohjarakennesuunnitelmat sekä pinnantasaussuunnitelma.

Rautatienkadun aluetutkimus, Maaperän pilaantuneisuusselvityksen (Geopalvelu Oy) mukaan tutkimusalueen maaperästä otetuissa näytteissä havaittiin hieman kohonneita haittaainepitoisuuksia. Maaperänäytteissä ei havaittu lainkaan öljyhiilivetyjä. Sen sijaan tutkimuspisteen 3 maaperänäytteessä todettiin hieman PAH-yhdisteitä PIMA-asetuksen kynnysarvon ja alemman ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia. Kynnysarvot ylittyivät PAH-yhdisteistä bentso(a)antraseenin, bentso(a)pyreenin ja PAH-yhdisteiden summapitoisuuden kohdalla. Alempi ohjearvo ylittyi fluoranteenin kohdalla. Tutkimuspisteen 4 maaperänäytteessä havaittiin sinkkiä alemman ohjearvon ylittävää pitoisuus. Tontille ollaan suunnittelemassa asemakaavamuutosta asuinrakentamista varten. Alue tulee tällöin muuttumaan asuinalueeksi ja asuinalueella noudatetaan haitta-aineiden riskinarvioinnissa PIMA-asetuksen alempia ohjearvoja. Tehtyjen tutkimusten perusteella kiinteistön maaperä on ainakin pistemäisesti pilaantunut PAH-yhdisteillä ja sinkillä, joten kiinteistöllä on maaperän lisätutkimus ja kunnostustarve. Alueella, missä pilaantumista esiintyi, sijaitsee vanha makasiini ja radanvarsi on ollut VR:n työmaa-alueena, joten tällä alueella on hyvä tehdä lisätutkimuksia pilaantuneisuuden laajuuden selvittämiseksi.

Maaperän kunto selvitetään lopullisesti rakennusvaiheessa ja mahdolliset 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.”

Ramboll Oy:n laatiman MAL Nokia PIMA-asiantuntija tutkimusraportin mukaan Rata-alueen laboratorioanalyysissä todettiin yhdessä näytteessä VNa 214/2007 mukaisen ylemmän ohjearvon ylittävä raskasmetallipitoisuus (näyte HP+NO239 1-2 m: Sb 100 mg/kg ja Zn 540 mg/kg). Viitearvovertailun perusteella ylemmän ohjearvon ylittävä haitta-ainepitoisuus liikennealueella tarkoittaa, että maaperä luokitellaan pilaantuneeksi ja että alueella on puhdistustarve. Lisäksi on todettu kynnysarvot ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia 6 kokoomanäytteessä.

Hankealueelta on tuloksia käytettävissä kolmelta eri syvyydeltä (0-0,6 m; 0,6-1 m; 1-2 m) 4 yksittäisestä tutkimuspisteestä sekä 12 alueen kokoomanäytteistä, joista kukin edustaa noin 200 m

osuutta rakennettavasta alueesta. Kynnysarvot ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia on todettu alle 50 % alalla urakka-alueesta. Maa-aineksen kaivun yhteydessä tulee ottaa huomioon, että kynnysarvot ylittäviä massoja ei voida sijoittaa puhtaan maa-aineksen tavoin. Maa-ainesta voidaan hyödyntää hankealueella tai alueella, jonka ympäristölupa mahdollistaa ko. maa-aineksen sijoittamisen. Kaivun yhteydessä tehtävillä lisätutkimuksilla maamassoja voidaan jakaa tarkemmin haitta-ainepitoisuuksien perusteella soveltuville vastaanottopaikoille tai hyötykäyttöön. Yksittäisen ylemmän ohjearvon ylityksen takia on pisteen HP+NO239 alueella tehtävien mahdollisten kaivutöiden yhteydessä tarkistettava alueen ja kaivumaiden pilaantuneisuus.

Ympäristönsuojelulain (527/2014, 136 §) mukaisesti pilaantuneen maaperän puhdistamiseen pilaantuneella alueella sekä puhdistamisen yhteydessä kaivetun maa-aineksen hyödyntämiseen kaivualueelle tai poistamiseen toimitettavaksi muualla käsiteltäväksi voidaan ryhtyä tekemällä siitä ilmoitus ELY-keskukselle. Ilmoitus tulee tehdä 45 vuorokautta ennen olennaisen työvaiheen aloittamista. Valvontaviranomainen voi tietojen perusteella antaa määräyksiä toiminnan järjestämisestä ja valvonnasta.

2.2.4 Muinaismuistot

Mikroliitti Oy:n laatiman Matkakeskuksen asemakaava-alueen arkeologisen inventoinnin mukaan todettiin, että alueen itäreunan liepeillä sijaitseva torpanpaikka (Viik Kyyniojan torppa, 1000038729) ja Kyyniojan varren kellarikuopat (Ammattioppilaitos, 1000038730) eivät ulotu tutkimusalueelle.

Alueen itäreunan Kyyniojassa havaittiin patorakennelman jäänteitä (kohde 1) sekä puretun sillan lohkokiviä (kohde 2). Muualla alueella ei havaittu mitään muinaisjäännökseen tai muuhun suojeltavaksi katsottavaan arkeologiseen jäänökseen viittaavaa.

2.2.5 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 matkahuoltoasema.

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 seisona- ja odotusalue.

Ratapihan ali kulkee keskustan kevyenliikenteen etelä- pohjoissuuntainen pääreitti. Tavaramakasiinirakennuksen vieressä on ratapihan laiterakennus ja masto. Makasiinin edustalle kaupunki on toteuttanut väliaikaisen liityntäpysäköintialueen.

Tredun alueelle on rakennettu uusi ammattikorkeakoulu- ja lukiorakennus. Vanha palloiluhalli puretaan ja uudelle on rakennuslupa.

2.2.6 Rakennettu kulttuuriympäristö

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.



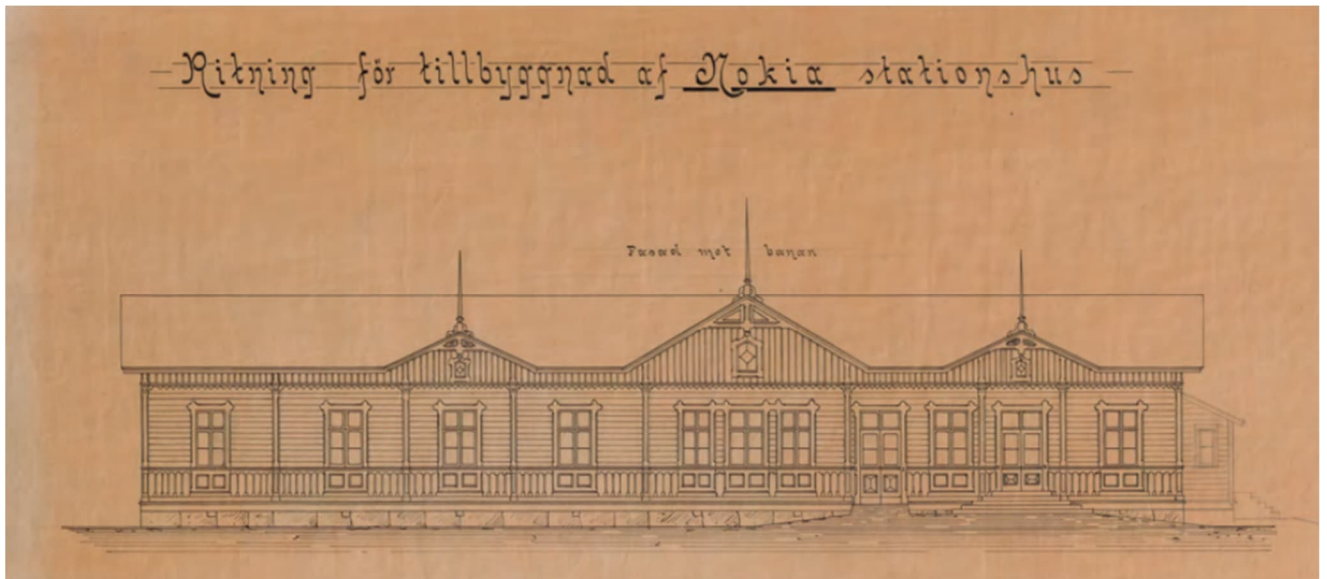
Rakennustaiteellisesti kohteen kolme rakennusta ovat selkeitä kokonaisuuksia. Rautatieasema on kertova esimerkki 1800-luvun lopun vilkkaasta rautatierakentamisesta, jolloin hyödynnettiin tyyppipiirustuksia ja uusrenessanssin kuvastoa tunnusomaisena rakennustyylinä. Teollisuusasema on puhtaspiirteisen 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 tyylillisesti eheänä säilynyt asemarakennus rakennettiin 1895 samoilla piirustuksilla kuin aikaisemmin rakennetun Oulun radan asemat. Tyypipiirustukset 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 tyypillisyyteen liittyvää rakennushistoriallista arvoa. Tavaramakasiinin osalta selvitys suosittelee rakennuksen inventointia asemakaavatyön yhteydessä perusteluna, että se on asemapihoihin tyypillisesti liittyvä VR:n tavaraliikenteen varistorakennus 1930-luvulta.

Viranomaiskokouksessa todettiin, että asemaympäristöille tyypillinen vihreä 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 Nokianvaltatieltä lännestä.



Kuva: Kuvassa alla on Toriaseman länsipää katsottuna asemalta.



Nokian palloiluhallin rakennushistoriallisen dokumentoinnin (Sweco Oy) mukaan Nokian Palloiluhalli edustaa selvästi 1970- ja 1980-luvun taitteelle ominaisia rakennustapoja, -materiaaleja ja muotoja. Rakennuksessa ei ole tehty paljon muutoksia valmistumisensa jälkeen, ja se on säilynyt poikkeuksellisen muuttumattomana rakennuksen sisätiloja myöten. Rakennus on kuitenkin nykytilassaan erittäin huonossa kunnossa, ja rappeutumista on havaittavissa rakennuksen kaikissa osissa. Rakennuksesta tehdyn kuntotutkimuksen perusteella rakennus on huonossa kunnossa myös muilta kuin näkyvin osin.

Arkkitehtuurillisesti palloiluhalli on selvästi samaa kokonaisuutta sen yhteydessä sijaitsevien Tredun tilojen kanssa. Rakennuksen siipien eri käyttötarkoitusten myötä palloiluhallin sosiaalinen ja kulttuurillinen merkitys eroaa kuitenkin selvästi Tredun tiloista. Nokian Palloiluhallin merkittävimmät arvot vaikuttavatkin löytyvän ensisijaisesti rakennuksen roolista Nokian koripalloilun historiassa.

Kuva: Kuvassa alla on palloiluhallin sali.



Palloiluhallista tehtyjen kuntotutkimusten mukaan rakennuksen rakenteissa on useissa kohdissa aistinvaraisesti havainnoiden havaittavissa kosteusvaurioita. Kuntotutkimuksissa on useissa materiaalinäytteissä havaittu mikrobivaurioita, joista useimmista on ilmayhteys rakennuksen sisätiloihin. Näitä ovat mm. ulkoseinien mikrobivauriot. Sisäilmatutkimuksen aikana tehtyjen paine-eromittauksen perusteella useissa rakennuksen tiloista esiintyy suuria alipaineita. Rakenteissa on monin paikoin ilmavuotokohtia, joista aiheutuu ilmavuotoja rakenteista sisätiloihin.

Yksikerroksinen, hirsirakenteinen makasiinirakennus sijaitsee Nokian rautatieaseman yhteydessä Rautatienkadun varrella. Rakennus koostuu hieman korkeammasta ja syvemmästä lämpimästä varasto-osasta ja matalammasta kylmästä varastosta. Makasiinin luoteispuolella kulkee junarata, ja rakennuksen edustalle Nokian kaupunki on toteuttanut väliaikaisen liityntäpysäköintialueen, jonka vieressä on linja-autoasema. Rakennuksen luoteispuolella pienen matkan päässä sijaitsee matkakeskuksen asemarakennus sekä punatiiliset entiset tehtaan varastomakasiinit, joissa on nykyään erilaisia palveluita ja virastoja. Kaakkoispuolella aseman ympäristössä on kerrostaloista muodostuvaa asuinalueita. Rautatien toisella puolella sijaitsevat laajat tehdasrakennukset. Rakennuksen sijainti radan varrella ja avoimessa ympäristössä tekee siitä maisemallisen kiintopisteen lähestyessä rakennusta Rautatienkatua tai rautatietä pitkin.

Kuva: Kuvassa alla on makasiini katsottuna kaakosta.



Arkkitehtuurillisesti makasiinirakennus on samaa kokonaisuutta sen vieressä sijaitsevan asemarakennuksen kanssa. Yhdessä asemarakennuksen kanssa makasiini muodostaa Nokian aseman maisemallisen kiintopisteen avoimessa ympäristössä. Verrattuna asemarakennuksen arkkitehtuuriin on makasiinirakennus kuitenkin pelkistetympi ja arkisempi versio koristeellisesta asemarakennuksesta. Makasiinin merkittävimmät arvot ovat sen osuus Nokian asemapihan säilyneestä historiasta sekä maisemallinen vaikutus avoimessa asemaympäristössä.

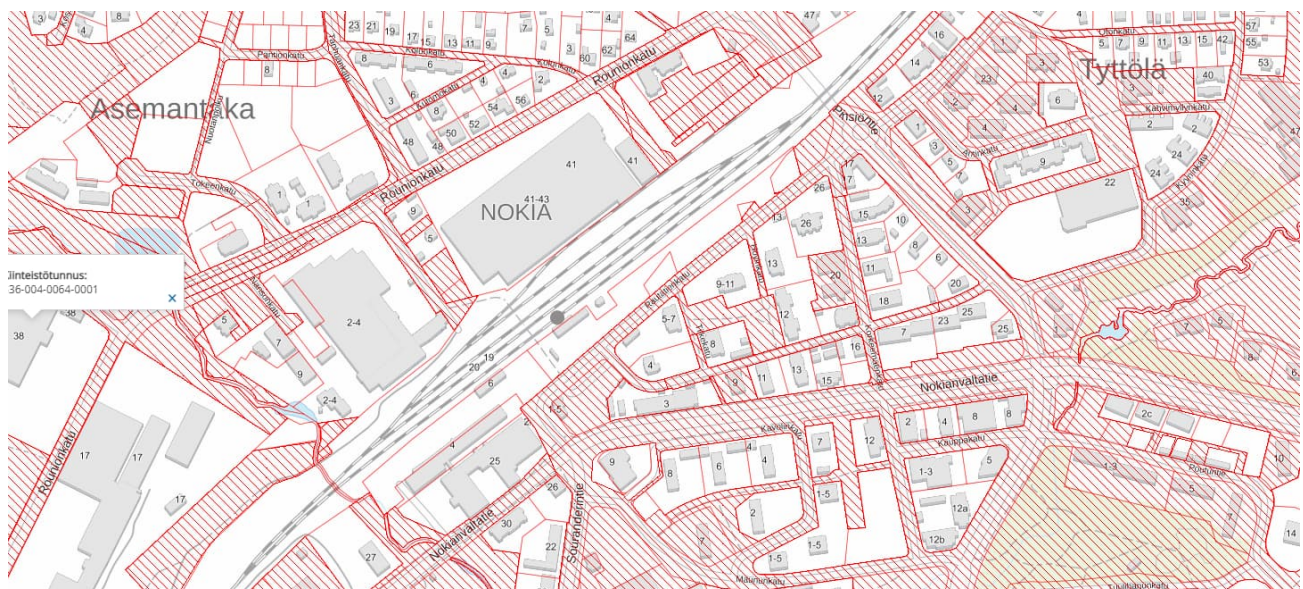
Kuva: Kuvassa alla on makasiinin lämmin varastotila.



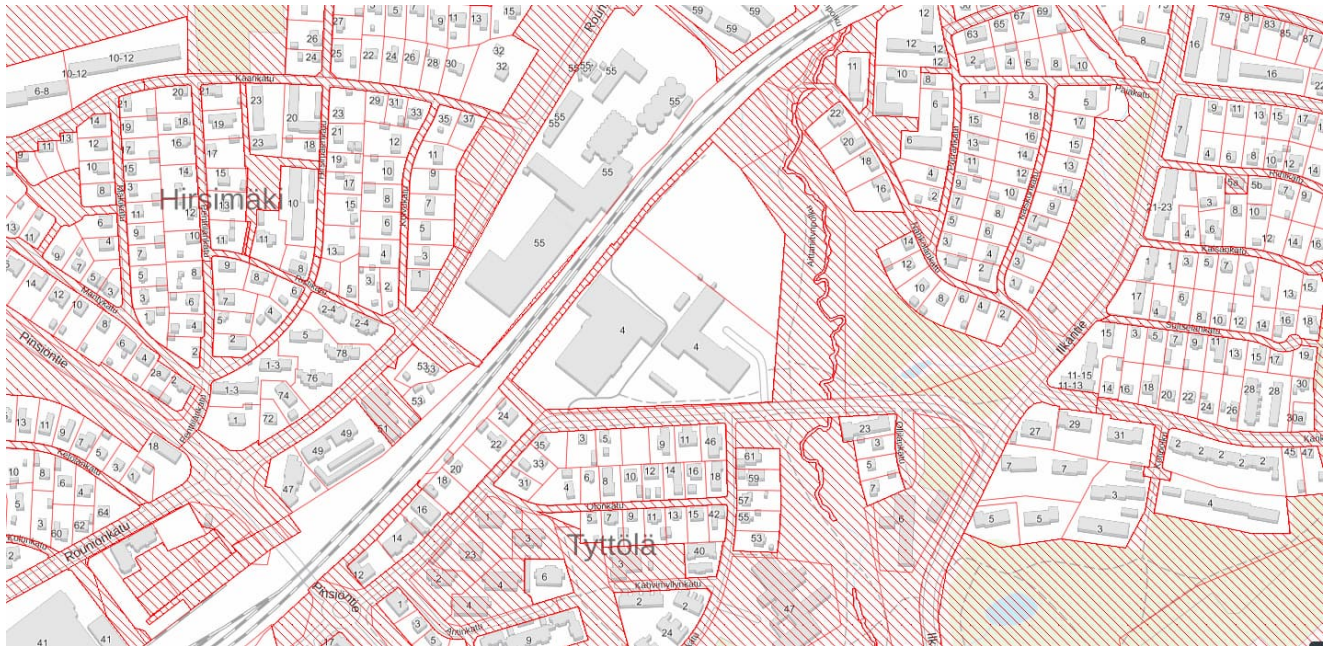
2.2.7 Maanomistus

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 (eteläosa).



Kuva: Kuvassa alla on esitetty kaupungin maanomistus vinoviivoituksella (pohjoisosa).



2.2.8 Liikenne

Alueen halki kulkee Tampere - Pori - Rauma päärata jonka Nokian asema on keskellä aluetta. Lisäksi rautatieaseman kohdalla Rautatiekadun 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. Pääkokoojajatuja ovat Souranderintie, Pinsiöntie ja Ilkantie.

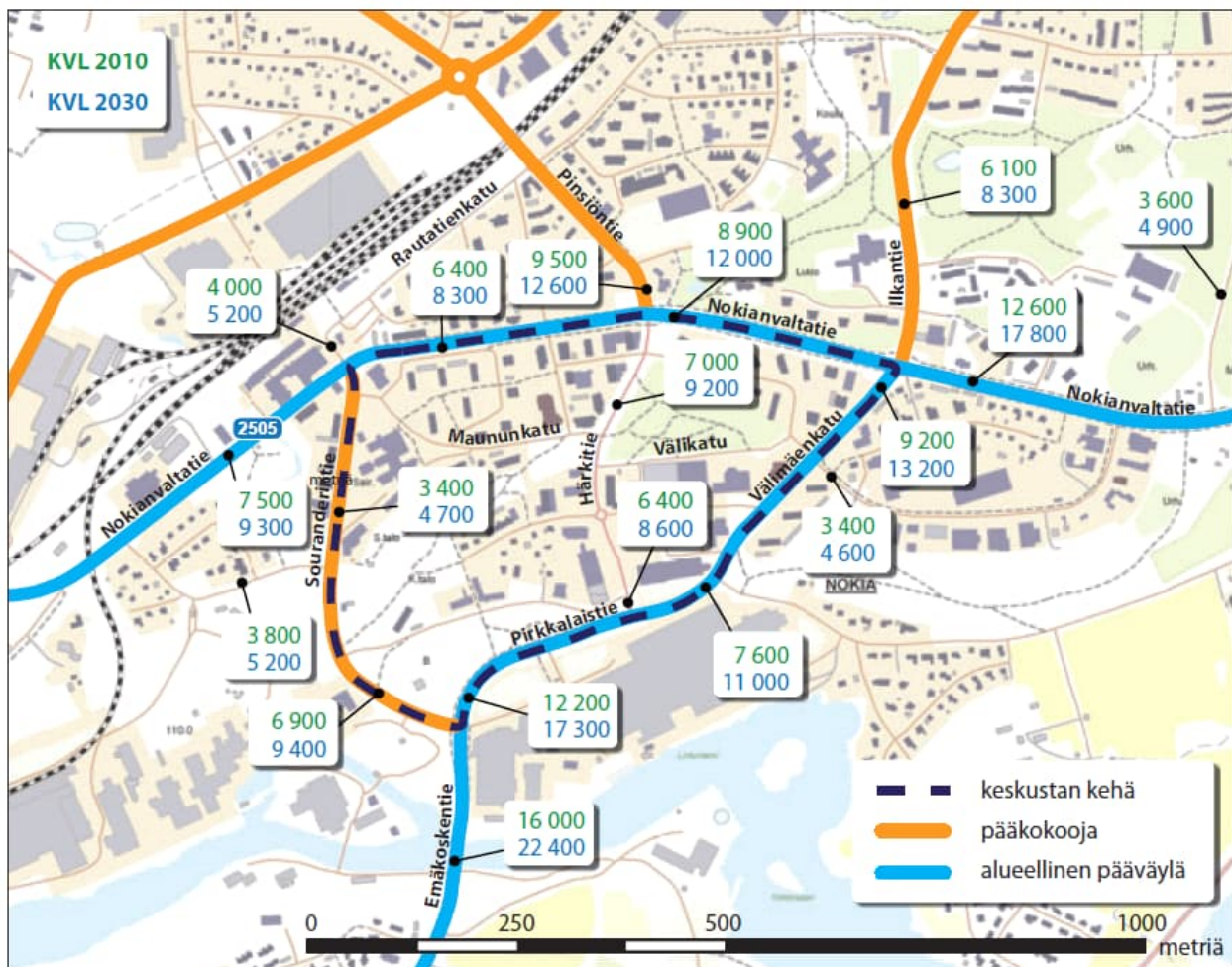
Tampereen seudun liikennemallin (Talli 2005) mukaan Nokian valtatie liikenne kasvaa vuoteen 2030 mennessä kaava-alueen kohdalla 8300 - 9300 ajoneuvoon vuorokaudessa mittauskohdasta riippuen. Kasvu vuodesta 2010 vuoteen 2030 olisi noin 30 %. aseman kohdalla Rautatiekadun liikennemäärä 2010 oli 4000 ja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

Tampereen seudun joukkoliikenteen lähtökohtia matkakeskuksen suunnitteluun on että kaupunkiseudun Nysse-liikenne on keskitetty vuodesta 2014 alkaen kulkemaan aseman kautta.

- Syksyllä 2020 aseman kautta kulkee 7 Nyssen linjaa eikä linjareittien määrää ei ole nykyisestä tarkoitus lisätä ja reititys aseman kautta halutaan pitää myös jatkossakin.
- Pitkän aikavälin tavoitteena on tihentää vuoroväliä tärkeimmillä linjoilla.
- Tammikuussa 2020 asemalta nousi Nyssen busseihin n. 1000 matkustajaa/arkivrk Joista n. 50 % vaihtoi bussista toiseen.
- Kaukoliikenteen ja tilausliikenteen linja-autot eivät enää käytä linja-autoasemaa vaan niiden pysäkit ovat kirkolla ja Pirkkalaistiellä. Tilausliikenne on pääosin Pirkkalaistorilla.

- Matkahuolto ei kuljeta enää linja-autoilla rahtia Nokialle vaan lähetykset jaellaan toimipisteisiin jakeluautoilla.
- Junaliikenteen häiriötilanteessa junia korvataan busseilla, jotka luonnollisesti kulkevat aseman kautta.
- Matkakeskuksen mitoituksessa voitaisiin lähteä 7 pysäkkipaikasta joista 5-6 sijoittuisi siten että bussista toiseen vaihtaminen on helppoa ja turvallista ja 1-2 voisi sijoittua etäämmälle kadun varteen.

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



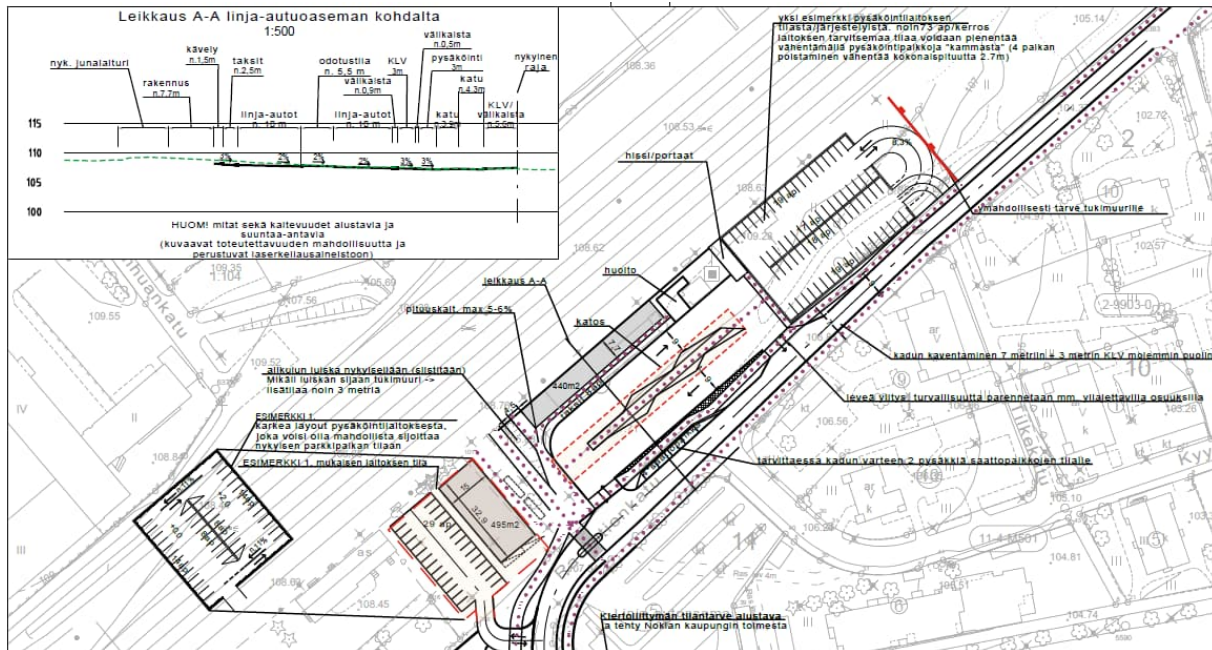
2.1.7 Tekninen huolto

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

2.3 Suunnittelutilanne, hankesuunnitelmat

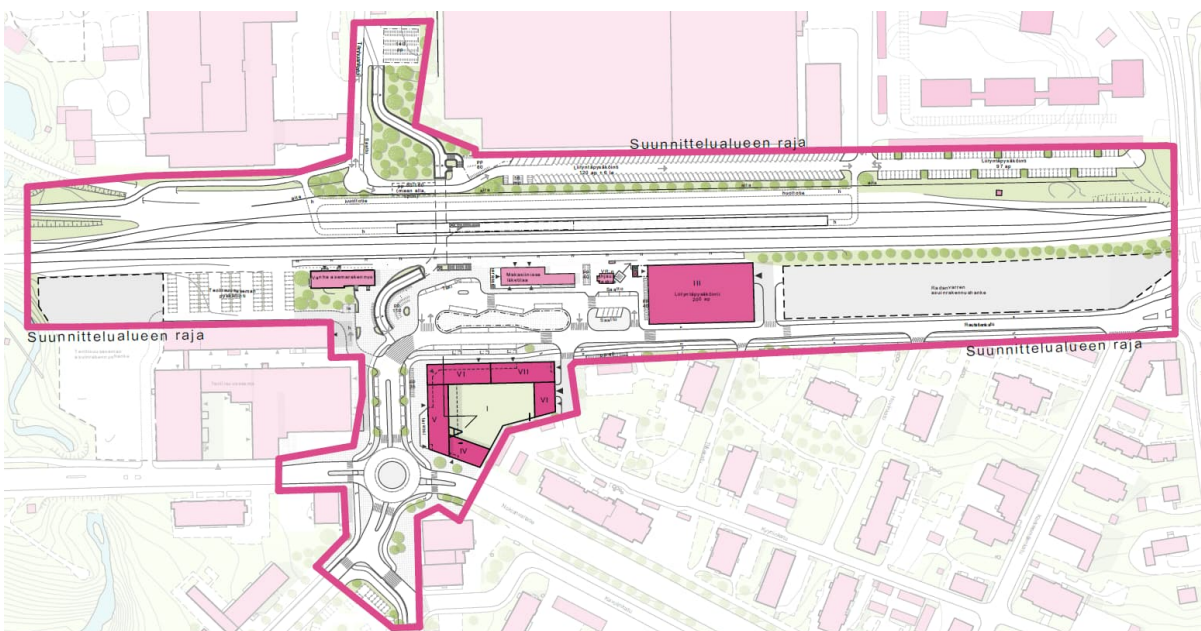
FCG Oy:n laati yleissuunnitelman uudeksi linja-autoasemaksi vuonna 2017. Siinä suunnitelmassa linja-autopysäkit sijaitsivat keskilaiturimallisesti Rautatiekadun ja rata-alueen välissä. Alueelle oli tarkasteltu myös liiketilaa ja liityntäpysäköintiä.

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.

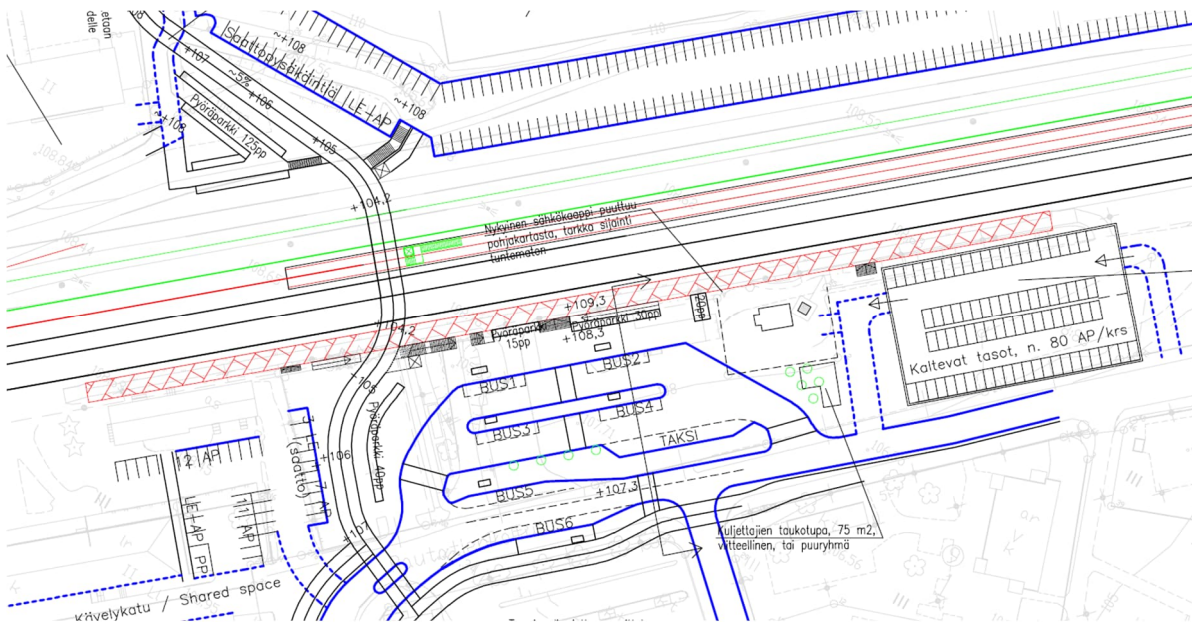


Kuva: Kuvassa alla on taiteilijan näkemys uudesta matkakeskuksesta.

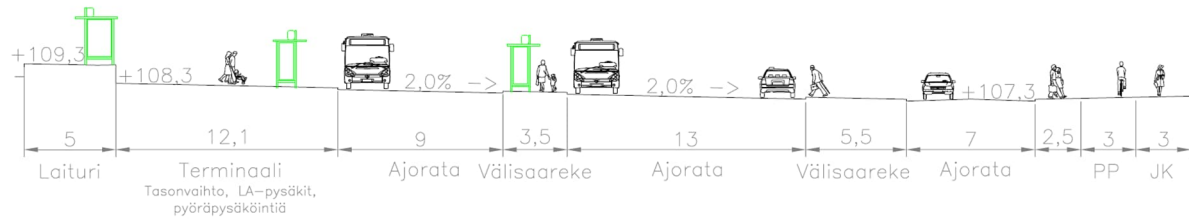


Ramboll Oy:n laatimassa terminaaliluonnoksessa tarkennettiin hankesuunnitelmaa kompaktimmaksi niin, että huomioidaan myös viereisten kiinteistöjen kehittämistarpeet. Samalla priorisoitiin matkustajaliikenteen sijoittuminen siten, että liikennemuodot, joilla on eniten matkustajia ovat vierekkäin eli junat ja linja-autot. Polkupyöräpysäköinti sijoitetaan radan eteläpuolella junalaiturialueen ja linja-autolaiturien väliin ja pohjoispuolella lähelle radan alikulun viereen. Linja-autolaiturialueelle sijoittuu julkista liikennettä palveleva taksilaituri. Matkustajien saattoliikenne sijoitetaan lähelle juna- ja linja-autolaitureita. Hieman kauemmaksi sijoittuu julkista liikennettä palveleva liityntäpysäköinti. Liityntäpysäköinnissä varaudutaan radan molemmilla puolilla siihen, että niihin voidaan lisätä rakenteellista pysäköintiä siinä vaiheessa, kun tarvetta ilmenee.

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

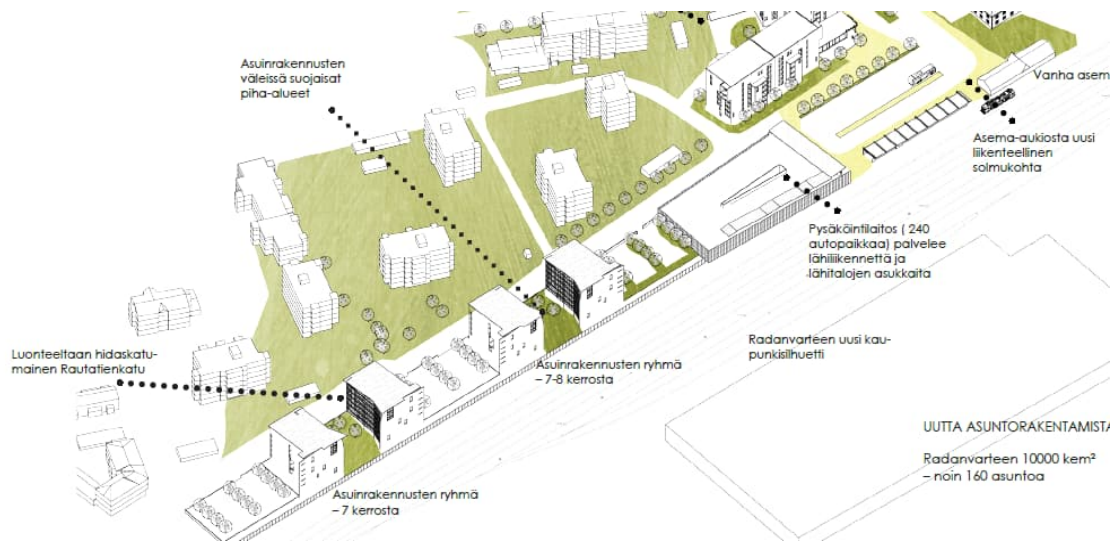


Kuva: Kuvassa alla on poikkileikkaus matkustajaliikenneterminaalin kohdalta.

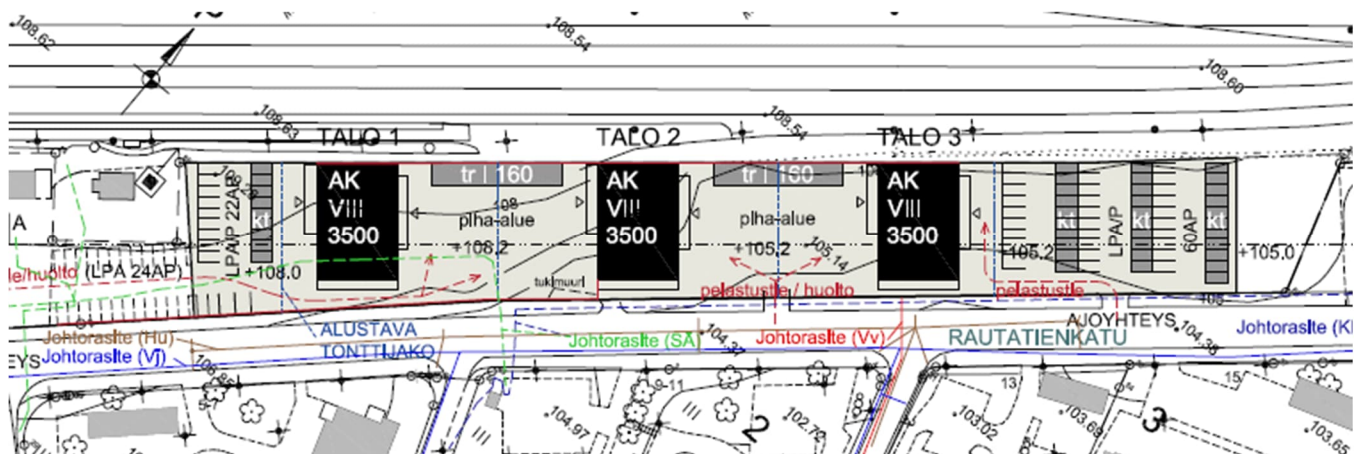


Rautatienkadun varteen maanomistaja on kaavaillut rakennettavaksi alueelle asuin- ja kerrostaloja.

Kuva: Kuvassa alla on maanomistajan visio Rautatienkadun varren kaupunkirakenteesta.

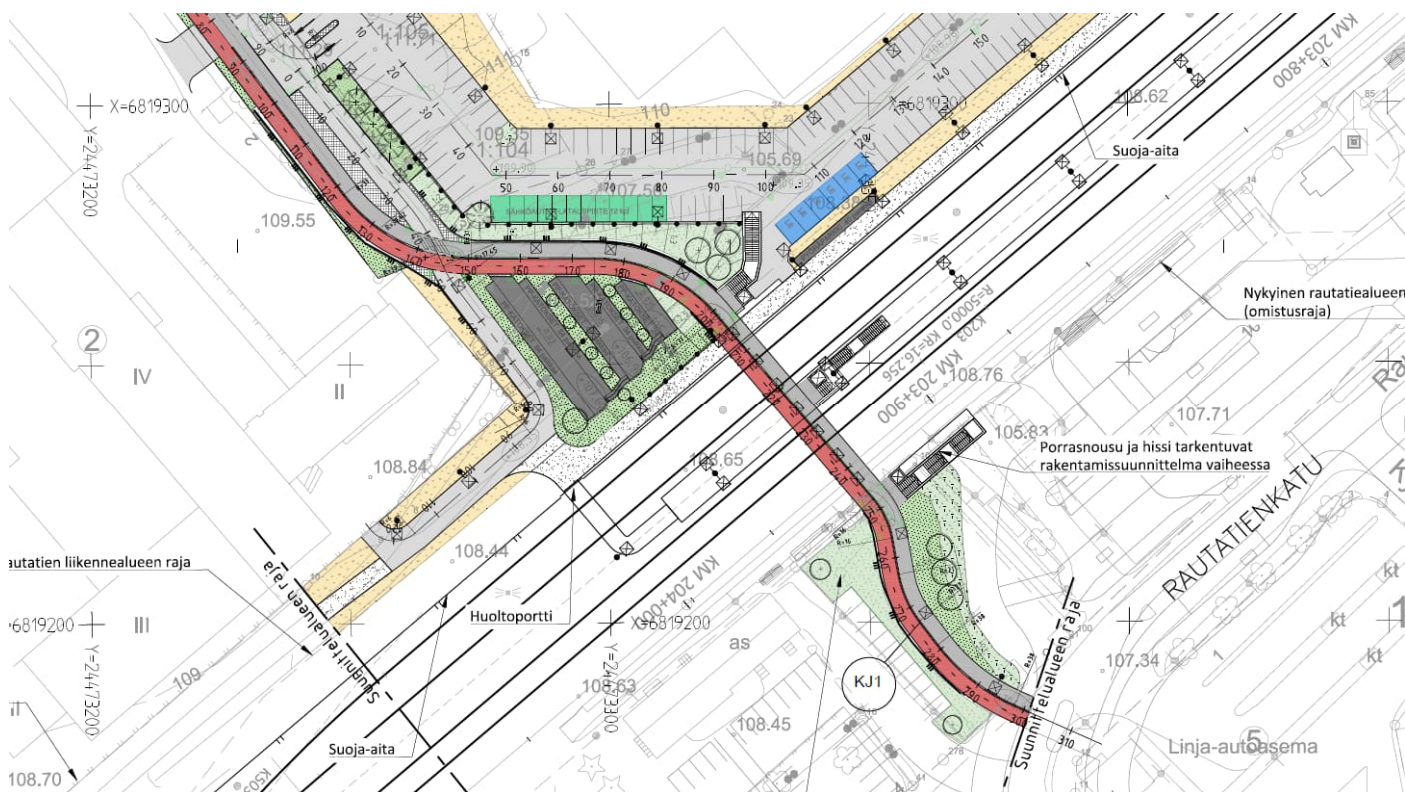


Kuva: Kuvassa alla on kaavoituksen käynnistämissopimuksessa esitetty maanomistajan tavoite.



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 yleissuunnitelmaluonnos matkakeskuksen kevyen liikenteen ja pysäköinnin järjestelyistä.



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 kasvulle, tarvetta vastaavalle monipuoliselle tonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän tarvetta vastaavalle kehittämiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestäväää yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestäväää liikkumista ilmastonmuutoksen 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 asuntokannan 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 kaupunkiseudun 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-, värinä- 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

12.10.2021 § 273. Kaupunkikehityslautakunta asetti kaavaluonnoksen nähtäville ja päätti pyytää siitä lausunnot.

Kaava-aineistot olivat nähtävänä Nokian kaupungin internet-sivuilla

www.nokiankaupunki.fi/nahtavillaolevatkaavat sekä virastotalon ilmoitustaululla (Harjukatu 21, 3. kerros) 21.10. - 22.11.2021. Kaavaluonnoksesta saatiin kuusi lausuntoa ja kolme mielipidettä.

01.11.2022 § 263 Kaupunkikehityslautakunta asetti kaavaehdotuksen julkisesti nähtäville.

Kaavaehdotus oli nähtävänä Nokian kaupungin internet-sivuilla

www.nokiankaupunki.fi/nahtavillaolevatkaavat sekä virastotalon ilmoitustaululla (Harjukatu 21, 3. kerros) 21.11. – 21.12.2022. Kaavaehdotuksesta saatiin viisi lausuntoa ja neljä muistutusta.

21.3.2023 § 98 kaupunkikehityslautakunta asetti tarkennetun kaavaehdotuksen julkisesti nähtäville. Kaavaehdotus oli julkisesti nähtävänä Nokian kaupungin internet-sivuilla

www.nokiankaupunki.fi/nahtavillaolevatkaavat sekä virastotalon ilmoitustaululla (Harjukatu 21, 3. kerros) 21.11. – 21.12.2022. Kaavaehdotuksesta saatiin neljä lausuntoa ja yksi muistutus.

23.5.2023 § 160 Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi tarkennetun kaavaehdotuksen ja esitti kaavaehdotuksen, kortteileita 29 ja 52 lukuun ottamatta, kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi.

29.5.2023 § 168 Kaupunginhallitus päätti esittää, että kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavaehdotuksen lukuun ottamatta kortteileita 29 ja 52.

12.6.2023 § 58 Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavaehdotuksen lukuun ottamatta kortteileita 52 ja 29.

18.6.2024 § Kaupunkikehityslautakunta...

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 asuin kerrostalojen 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. Asuin kerrostalojen maantasokerrokseen saa sijoittaa työ- liike-, toimisto- ja palvelutiloja. Alueella oleva vanha asemamakasiini on dokumentoitava ennen purkamista.

3.5 Asemakaavaehdotus

Hankkeen kehittämisen ja kaavasta annetun palautteen perusteella Kaavaa tarkennettiin seuraavasti: Kaava-aluetta supistettiin siten, että Raisionkaaren Teollisuuspuisto Oy:n kiinteistö jätettiin pääosin asemakaavasta pois. Kaavaan jäi mukaan rata-alueeksi muutettava osa, jonka kaupunki ostaa Raisionkaaren Teollisuuspuisto Oy:ltä.

Tredun korttelia laajennettiin puistoon päin siten että tulevan palloiluhallin ympäri pääsee huoltamaan rakennusta oman tontin puolelta. Idän puoleiselta sivulta kiinteistöä supistettiin niin että tontin pinta-ala pysyy samana.

Rautatienkadun varressa liikennemelu- ja tärinähaittojen takia korttelia 29 supistettiin siten, että tontille mahtuu rakentamaan vain sivukäytävä kerrostalon. Rakennusoikeutta jouduttiin samalla huomattavasti supistamaan.

Myös Teollisuusaseman kiinteistössä rakennusalan rajaa siirrettiin kauemmaksi radasta melu- ja tärinähaittojen takia. Kerrosalan määrä tarkennettiin eikä rakennusala osoitettu rakennusmassa kohtaisena. Vanhojen rakennusten osalta suojelumerkintä tarkennettiin käsittämään vanha-asema, Toriaseman vanha osa ja Teollisuusaseman koillis- ja lounaispäiden merkittävimmät rakennusmassat.

Nykyisen linja-autoaseman korttelia tarkennettiin ja sen rakennusoikeuden määrää hieman supistettiin.

Matkakeskusta varten varattiin tila uutta kevyenliikenteen alikulkua varten. Sitä kautta ohjataan kulku myös asemalle rakennettavalle uudelle keskilaiturille. Radan eteläpuolelle varataan alue uutta linja-autoasemaa varten sekä tila liityntäpysäköintilaitosta (~200 ap) sekä kuljettajien taukotilaa varten. Radan molemmille puolille varataan tilaa polkupyörien liityntäpysäköintiä varten yhteensä reilulle 200 polkupyörälle. Pyöräpaikkoja voidaan toteuttaa myös katettuina. Radan pohjoispuolelle varataan myös tilaa liityntäpysäköintiä varten. Alikulun yhteyteen noin 200 autolle ja Kolunkadun taakse noin sadalle autolle. Osa paikoista voidaan toteuttaa myös rakenteellisena, jolloin paikkamäärää on mahdollista lisätä vielä 100 – 200 ap.

Tanhuankadun tasauksen muutos aiheuttaa Nanson kiinteistön liittymän siirtymisen uuden katukorkeuden mukaiseen paikkaan. Kadun ja kevyenliikenteen väylien muuttaminen esteettömiksi aiheuttaa myös korkomuutoksia kulussa kiinteistön eteläpuoliselle piha-alueelle. Kaavalla mahdollistetaan kiinteistön eteläpuolisen pysäköintialueen laajentaminen ja autopaikkojen lisääminen.

Nokian trukkien kiinteistön kulmalla on tarkoitus tehdä kiinteistövaihto niin, että liityntäpysäköinti on luontevammin järjestettävissä.

Kolunkatua jatkettiin niin, että se ulottuu supistuneelle rata-alueelle asti.

Muita määräyksiä annettiin kaupunkikuvasta, autopaikoista, maaperän pilaantuneisuudesta, liikennemelun ja tärinän hallitsemisesta sekä kaupunkivihreästä seuraavasti:

KAUPUNKIKUVASTA JA RAKENTAMISESTA: Matkakeskusalue, rautatien alikulku, pysäköintilaitos sekä pyöräpysäköinnit on rakennettava korkeatasoiseksi julkiseksi kaupunkitilaksi. Uusien asuinkerrostalojen on sopeuduttava lähiympäristöönsä ja muodostettava sen kanssa harmonista ja korkeatasoista kaupunkikuvaa. Korttelin 52 länsipään uudet rakennusmassat on rakennettava keskenään erikorkuisiksi ja rungoltaan porrastetuiksi niin, että ne ovat kaupunkikuvallisesti vuorovaikutuksessa suojeltaviin rakennuksiin. Uudet ja vanhat rakennukset voidaan yhdistää toisiinsa yhdyskäytävällä. Kortteleissa 52 ja 11 julkisivujen tulee olla pääosin paikalla muurattua punatiiltä. Asuinkerrostalojen pitkät julkisivut tulee jäsenellä niin, että niistä ei tule monotonista vaikutelmaa.

Rakennusten korkeuksissa tulee huomioida, että naapuritalojen valokulma enintään 45 astetta toteutuu.

Parvekkeen alla olevan huoneistoon liittyvän pihatilan saa lasittaa rakennusoikeuden estämättä. Asuinkerrostalojen maantasokerrokseen saa sijoittaa työ- liike-, toimisto- ja palvelutiloja. Korttelien 11 ja 29 maantasokerroksen kadunpuolella tulee olla pelkkiä liiketiloja tai liiketilamaisia taloustiloja. YO-2 korttelialueella sallitaan opiskelija/nuoriso-asumista enintään neljäsosalla kerrosalasta. Radan viereen rakennettavan sivukäytäväkerrostalon sivukäytäviä ei lasketa rakennusoikeuteen, vaikka ne rakennetaan lämpimäksi.

Vanhan asemarakennuksen rakenteita tulee parantaa liikennemelua ja tärinää vastaan huomioiden tuleva toiminta ja rakennuksen rakennushistorialliset arvot.

AK, AL ja YO korttelialueille saa sijoittaa yhden puistomuuntamon korttelin tarpeita varten.

Rautatiealue on tarvittaessa aidattava liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ohjearvojen ylittävän liikennemelun vaimentamiseksi.

Alueen hulevedet tulee imeyttää tai viivyttaa tontilla ja käsitellä tontilla niin, että vesistöön ei joudu epäpuhtauksia. Pysäköintialueiden hulevedet tulee johdattaa 1-luokan öljynerottimien kautta.

AUTOPAIKOISTA: Autopaikkoja on rakennettava asumiselle, opetukselle ja liiketiloille 1 ap. / 100 k-m², sosiaaliselle- ja senioriasumiselle 1 ap / 150 k-m² sekä opiskelija- ja palveluasumiselle sekä varastotiloille 1 ap. / 200 k-m². Vaadittavaa autopaikkamäärää saa vähentää 3 jokaista yhteiskäyttöautoa kohti kuitenkin enintään 12 % kokonaispaikkamäärästä. Korttelialueelle on sijoitettava huolto- ja asiointiautopaikkoja 1 jokaista täyttä 1000 asuin-kem² kohti. LPY-alueille voi sijoittaa myös lähialueen yksityisiä pysäköintipaikkoja rajoitetussa määrin.

Korttelin 11 varsinaiset autopaikat tulee rakentaa korttelin 52 LPA alueen pysäköintilaitokseen. Ne autopaikat, jotka eivät mahdu korttelin 52 tonteille pitää rakentaa korttelin 52 pysäköintilaitokseen. Korttelin 52 poistuvat junaliikenteen rasiteautopaikat siirretään LPY alueelle. Polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa 1 pp/40 k-m². LPY alueen pysäköintialueelle voidaan sijoittaa pääosa korttelin 11 autopaikoista omalla kustannuksella. Korttelin 11 tulee varautua siihen, että paikalle rakennetaan myöhemmin pysäköintilaitos, jonka kustannuksista kortteli 11 vastaa autopaikkojensa suhteessa. Yleiseen pysäköintilaitokseen sijoitettavien yksityisten autopaikkojen osalta autopaikkavaatimusta vähennetään 10%.

PILAANTUNEISUUDESTA: Korttelialueilla joissa käyttötarkoitus muuttuu, tiedossa oleva ja mahdollisesti havaittava pilaantunut maa-aines tulee puhdistaa alle valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen alemman ohjearvon. Uuteen käyttötarkoitukseen muuttuvilla entisillä rautatiealueilla on maanrakennustöiden yhteydessä tutkimustarve ja valvontatarve sekä tarvittaessa puhdistustarve.

LIKENNEMELUN- JA TÄRINÄN TORJUNNASTA: Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava maankäyttö- ja rakennuslain 117 f mukaisesti tarvittavasta meluntorjunnasta mahdollisesti tarvittavine meluselvityksineen sekä ulko-oleskelu- että rakennusten sisätilojen osalta. Uusien asuinrakennusten rakennussuunnitelmissa on esitettävä ratkaisut rautatieliikenteen aiheuttaman runkomelun rajaamiseksi asuinrakennuksissa alle raja-arvon 35 dBA.

Piha-alueiden melutaso saa olla enintään 55 dBA. Mikäli oleskelutilojen järjestäminen pihalle on liikennemelun hallinnan takia kohtuutonta, oleskelutilat voi sijoittaa vaihtoehtoisesti myös kattokerrokseen. Parvekkeiden melutason hallinnassa tulee tarvittaessa käyttää lasitusta. Valittu ratkaisu tulee selvityksillä osoittaa riittäväksi.

Rautatienkadun ja radan välin asuinkerrostaloissa ja tarvittaessa korttelin länsipäässä on käytettävä radan puolella luhtikäytäväratkaisua, jolla julkisivun äänierovaatimukset täyttyvät. Tällöin asuntojen päätiloja ei saa avata radan puolelle eikä parvekkeita päätyihin. Kadun varressa asuinhuoneistoja ei saa sijoittaa maantasokerrokseen vaan sallitaan vain liiketiloja ja taloustiloja.

Radan varteen rakennettavan rakenteellisen pysäköintilaitoksen radan puoleisen seinällä tulee rajoittaa liikennemelun kulkeutumista laitoksen sisälle.

Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän tunnusluvun $v_{w,95}$ on alitettava asunnoissa 0,30 mm/s. Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelutason L_{prm} on alitettava asuin-, hoito- ja majoitustiloissa 30 dB, sekä toimisto- ja liiketiloissa 40 dB. Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä tärinä- ja runkomelumittauksiin perustuva selvitys, jossa on esitetty ratkaisut tärinän ja runkomelun vähentämiseksi alle esitettyjen ohjearvojen. Radan ja kadun varressa rakennuksen alimpaan kerrokseen ei tule sijoittaa asumista tärinästä ja runkomelusta johtuen. Runkomelun torjumiseksi kiinteistölle tulevat rakennukset tulee tarvittaessa perustaa paaluille ja vaakasuuntaisiin perustuksiin on tarvittaessa asennettava runkomelueristimet. Perustuksien maanalaisia osia varten on tarvittaessa asennettava myös pystysuuntaiset runkomeluvaimentimet (pl. paalut).

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.

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.

Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön.

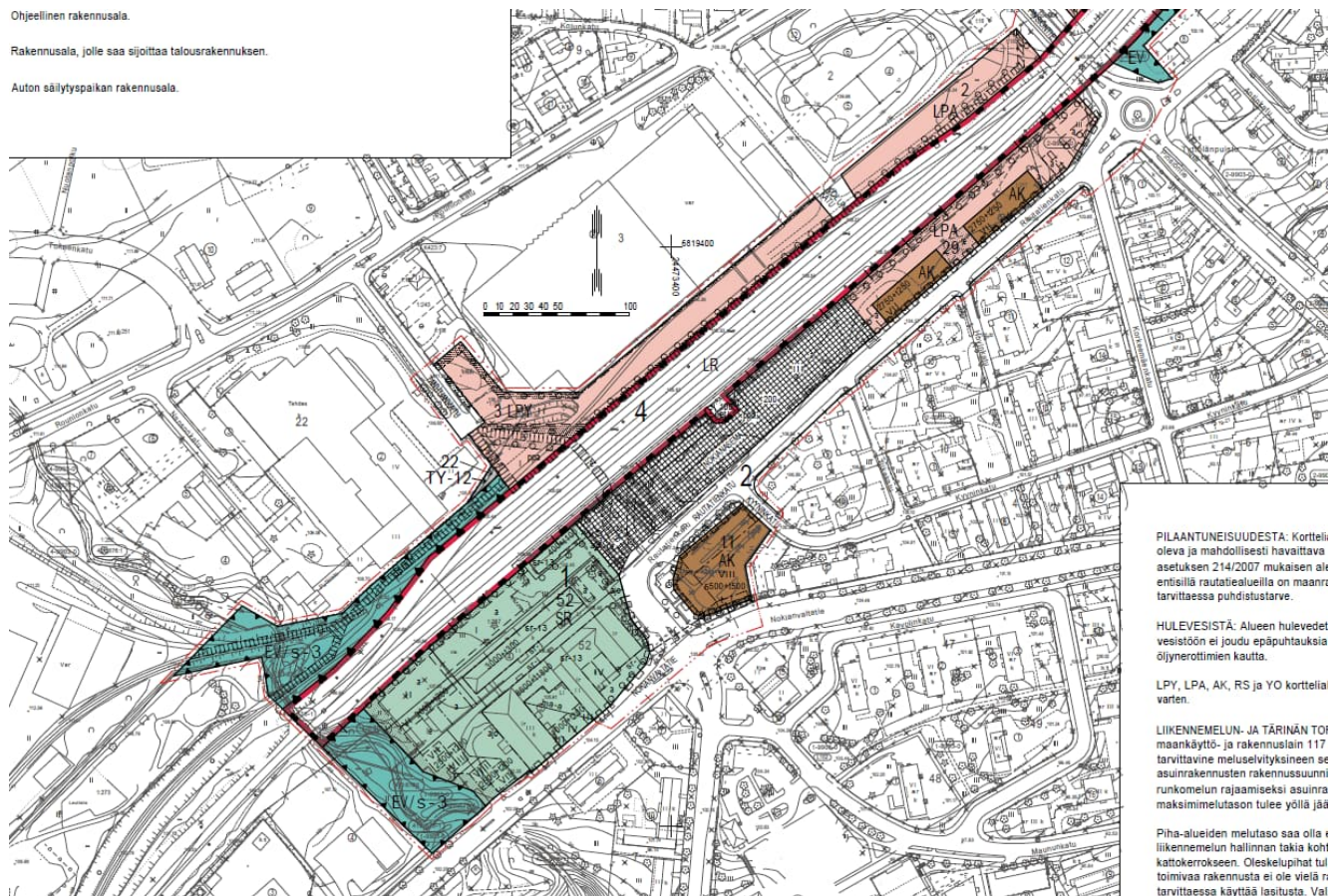
Radan läheisyyteen istutettava kaupunkivihreä tulee olla kapeakasvuista tai matalaa niin, että istutuksista ei aiheudu vaaraa radan sähköistykselle.

3.6 Asemakaavaehdotus 2

Lausuntojen, muistutusten, hankesuunnittelun sekä kiinteistöjen edustajien ja muiden viranomaisten kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella kaavaehdotusta tarkennettiin seuraavasti.

Rautatienkadun ja junaradan väliin osoitetaan yleisenä alueena 0,9 ha: laajuinen katuaukio Nokianasema kaupungin ja kaupunkilaisten tarpeita varten. Kaupunki toteuttaa katuaukiolle julkisen liikenteen kohtaamispaikan, joka mahdollistaa käyttäjille julkisen liikenteen sujuvan ja esteettömän vaihdon muodosta toiseen. Hankkeen yhteydessä laadittavalla liikennejärjestelysuunnitelmalla osoitetaan alueelle joukkoliikenteen kulkuväylät ja pysäkit, yhteydet junalaitureille ja tarvittavat liityntäpysäköintipaikat autoille ja polkupyörille sekä niitä erottava katuvihreä, jotka kaupunki toteuttaa. Kortteli 52 osoitettiin rakennussuojelualueeksi RS, jonka vanhoja rakennuksia ei saa purkaa.

Kuva: Kuvassa alla on kaavaehdotus 2 (eteläosa).



Samalla muita määräyksiä tarkennettiin seuraavasti:

KAUPUNKIKUVASTA JA RAKENTAMISESTA: Nokianasema katuaukio ja rautatien alikulku sekä pyöräpysäköintialueet rakenteellisine pysäköintilaitoksineen on rakennettava korkeatasoiseksi julkiseksi kaupunkitilaksi. Yleisenä alueena katuaukiolle muodostetaan kaupungin ja kaupunkilaisten tarpeita varten. Kaupunki toteuttaa katuaukiolle julkisen liikenteen kohtaamispaikan, joka mahdollistaa käyttäjille julkisen liikenteen sujuvan ja esteettömän vaihdon muodosta toiseen. Radan läheisyyteen istutettava kaupunkivihreä tulee olla kapeakasvuista tai matalaa niin, että istutuksista ei aiheudu vaaraa radan sähköistykselle.

RAKENNUSSUOJELUALUE RS: Korttelin 52 vanhoja rakennuksia ei saa purkaa. Niihin saa sijoittaa kaikkia sellaisia toimintoja, jotka turvaavat alueen rakennuskokonaisuuden säilymisen, kunhan ne eivät aiheuta merkittävää häiriötä toisilleen, eikä ympäristölle. Olemassa olevassa suojellussa rakennuksessa saa muuttaa rakennuksen vaipan sisällä kerrosalaan kuulumattomia tiloja kerrosalaan laskettaviksi tiloiksi siitä riippumatta, mitä asemakaavassa on määrätty tontin rakennusoikeudesta ja kerrosluvusta.

Vanhoihin rakennuksiin saa tehdä toimivuuden kannalta tarpeellisia muutoksia, kunhan julkisivujen yleisilme säilyttää historiallisen ja kaupunkikuvallisen luonteensa. Tärkeimmät julkisivut tältä kannalta ovat Nokianvaltatien puoleiset päädyt ja rakennusten/kiinteistöjen välinen sisäinen kulkuväylä. Uusi rakentaminen alueella tulee suunnittelun keinoin sovittaa vanhan rakennuskannan henkeen. Merkittävimmissä muutoksissa tulee pyytää lausunto vastaavalta museoviranomaiselta.

Korttelin 52 uudisrakennusten rakennusoikeudesta voidaan käyttää enintään 50 %, jos suojelumerkinnällä osoitettuun asemarakennukseen ei ole toteutettu kuntotutkimuksiin perustuvaa korjausta rakennuksen suojeluarvon säilyttämiseksi. Uudisrakennusoikeus voidaan käyttää kokonaan, kun suojellun asemarakennuksen korjausten viranomaisloppukatselmus on suoritettu

Uusi rakentaminen korttelissa 52 tulee suunnittelun keinoin sovittaa vanhan rakennuskannan henkeen. Uudet ja vanhat rakennukset voidaan yhdistää toisiinsa yhdyskäytävillä ja välialueet kattaa vanhojen rakennusten luonnetta kunnioittaen. Yhdyskäytäviä, lasilla katettuja välialueita ja vanhojen rakennusten ullakoille tai kellareihin rakennettavia käyttötiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.

Kaupunkikuvallisesti arvokkaan korttelin 52 lounaispään uudet rakennusmassat on rakennettava keskenään erikorkuisiksi ja rungoltaan porrastetuiksi niin, että ne ovat kaupunkikuvallisesti vuorovaikutuksessa suojeltaviin rakennuksiin. Rataa lähinnä oleva uusi kerrostalo tulee rakentaa sivukäytävätaloksi, jonka asuintilat avautuvat poispäin radalta liikennemelulta suojassa.

RAKENTAMISESTA: Korttelin 9, 11 ja 29 uusien rakennusten on sopeuduttava lähiympäristöönsä ja muodostettava sen kanssa harmonista ja korkeatasoista kaupunkikuvaa. Uusien asuinkerrostalojen julkisivujen tulee olla pääosin paikalla muurattua punatiiltä. Asuinkerrostalojen pitkät julkisivut tulee jäsennellä niin, että niistä ei tule monotonista vaikutelmaa. Rakennusten korkeuksissa tulee huomioida, että naapuritalojen asuintilojen valokulma enintään 45 astetta toteutuu. Parvekkeen alla olevan huoneistoon liittyvän pihatilan saa lasittaa rakennusoikeuden estämättä. Kortteleiden 11, 29 ja 52 maantasokerroksen kadunpuolella tulee uusissa kerrostaloissa olla pelkkiä liiketiloja tai liiketilamaisia taloustiloja. Näitä liiketiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.

YO-2 korttelialueella sallitaan opiskelija/nuoriso-asumista enintään neljäsosalla kerrosalasta. Radan viereen rakennettavien sivukäytäväkerrostalojen sivukäytäviä ei lasketa rakennusoikeuteen, vaikka ne rakennetaan lämpimäksi. Korttelin 29 asuntojen päätilat saavat avautua ulos vain

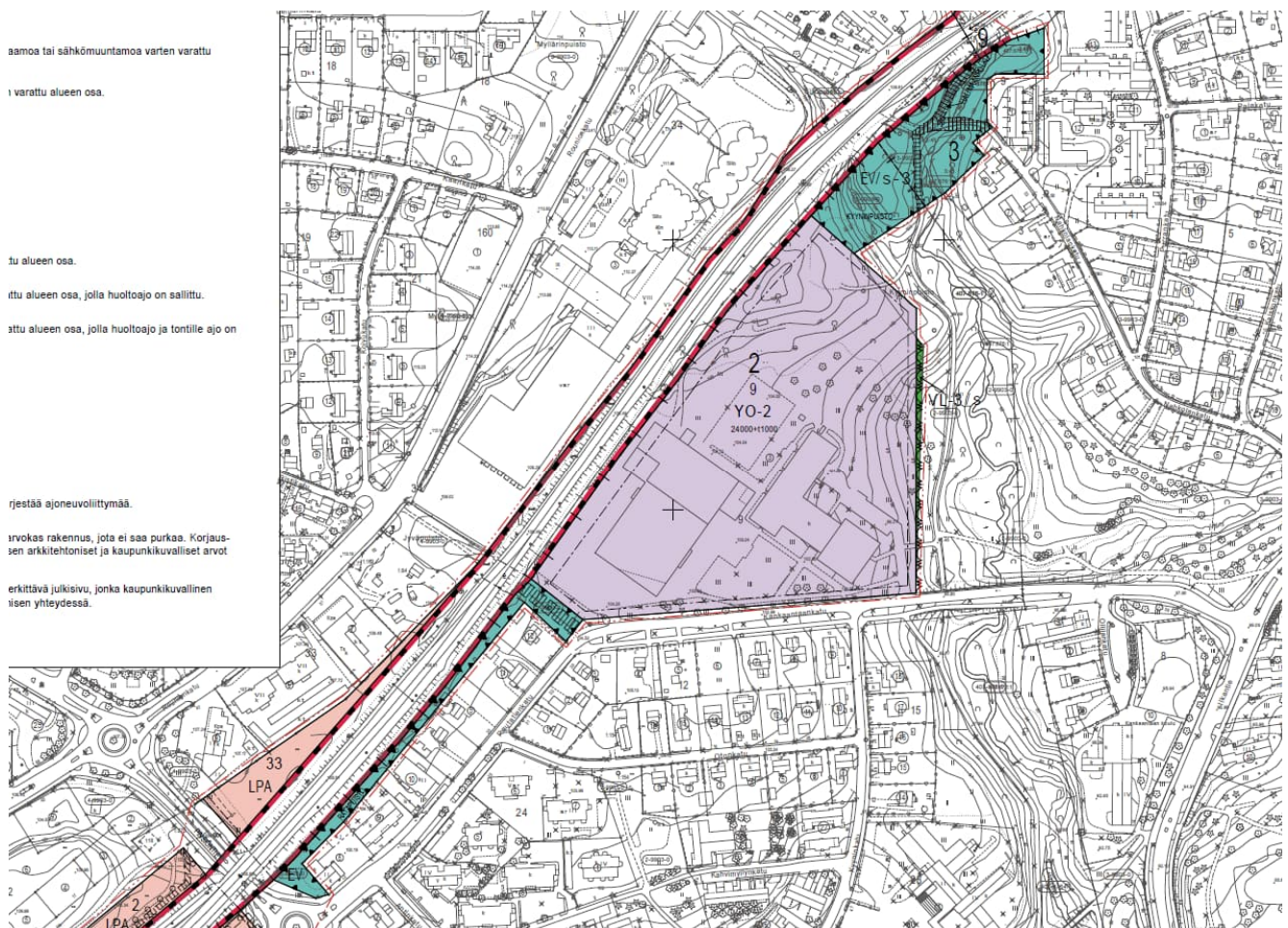
Rautatienkadulle päin. Vanhan asemarakennuksen rakenteita tulee parantaa liikennemelua ja tärinää vastaan huomioiden tuleva toiminta ja rakennuksen rakennushistorialliset arvot.

AUTOPAIKOISTA: Autopaikkoja on rakennettava asumiselle, opetukselle ja liiketiloille 1 ap. / 100 k-m², sosiaaliselle- ja senioriasumiselle 1 ap / 150 k-m² sekä opiskelija- ja palveluasumiselle sekä varastotiloille 1 ap. / 200 k-m². Vaadittavaa autopaikkamäärää saa vähentää 3 jokaista yhteiskäyttöautoa kohti kuitenkin enintään 12 % kokonaispaikkamäärästä. Korttelialueelle on sijoitettava huolto- ja asiointiautopaikkoja 1 jokaista täyttä 1000 asuin-kem² kohti. LPY-alueille voi sijoittaa myös lähialueen yksityisiä pysäköintipaikkoja rajoitetussa määrin.

Ne autopaikat, jotka eivät mahdu kiinteistön omalle tontille pitää osoittaa toteutettavaksi sopimuksella lähialueelta rakennusluvan yhteydessä. Kaava-alueella muun toiminnan alta poistuvat junaliikenteen rasiteautopaikat siirretään LPY alueelle.

Yleiset polkupyöräpaikoilla pyörä tulee voida lukita paikalleen. Pyöräpaikoista kolmasosa tulee olla katettuja. Asuinkiinteistöihin polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa 1 pp/40 k-m². ja työpaikkakiinteistöihin 1 pp/60 k-m². Puolet pyöräpaikoista tulee olla sisätiloissa ja lopuista puolet katettuna.

Kuva: Kuvassa alla on uusi kaavaehdotus (pohjoisosa).



PILAANTUNEISUUDESTA: Korttelialueilla ja yleisillä alueilla, joissa käyttötarkoitus muuttuu tiedossa oleva ja mahdollisesti havaittava pilaantunut maa-aines tulee puhdistaa alle valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen alemman ohjearvon. Uuteen käyttötarkoitukseen muuttuvilla entisillä

rautatiealueilla on maanrakennustöiden yhteydessä tutkimustarve ja valvontatarve sekä tarvittaessa puhdistustarve.

HULEVESISTÄ: Alueen hulevedet tulee imeyttää tai viivyttaa tontilla ja käsitellä tontilla niin, että vesistöön ei joudu epäpuhtauksia. Pysäköintialueiden hulevedet tulee johdattaa 1-luokan öljynerottimien kautta.

LPA, LPY, AK, RS ja YO korttelialueille saa sijoittaa yhden puistomuuntamon alueen tarpeita varten.

Katuaukiolle ja junaradan laiturialueille saa rakentaa julkisen liikenteen tarvitsemat tasonvaihtojärjestelmät ja odotustilat kaavassa osoitetun rakennusoikeuden tai kerrosluvun rajoittamatta. Katuaukiolle osoitetulla rakennusoikeudella saa rakentaa julkisen liikenteen tarvitsemia palvelu- ja henkilökuntatiloja.

Liikennemelumääräyksiä täsmennettiin seuraavasti:

- Uusien asuinrakennusten rakennussuunnitelmissa on esitettävä ratkaisut rautatieliikenteen aiheuttaman runkomelun rajaamiseksi asuinrakennuksissa alle raja-arvon 35 dBA/päivä ja 30dBA/yö ja maksimimelutason tulee yöllä jäädä alle 45dB AF-max.
- Oleskelupihat tulee suojata väliaikaisella melusteellä, jos varsinaisena esteenä toimivaa rakennusta ei ole vielä rakennettu.
- Rautatiealue on tarvittaessa aidattava liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ohjearvojen ylittävän liikennemelun vaimentamiseksi.
- Uusien rakennusten melusuojaus tulee rakentaa pääosin valmiiksi ennen tilojen käyttöönottoa.

3.7 Kaavan hyväksyminen matkakeskus

12.6.2023 § 58 Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavaehdotuksen lukuun ottamatta kortteleita 52 ja 29. Kaavaosat korttelien 52 ja 29 osalta hyväksytään siinä vaiheessa, kun niiden maankäyttösopimukset on saatu allekirjoitettua. Hyväksytystä kaavaehdotuksesta valitettiin Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valituksen 15.3.2024. Sen jälkeen kaavasta valitettiin Korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

3.8 Korttelin 52 kaavan osan tarkennukset ja hyväksyminen

Korttelin 52 maankäyttösopimusneuvottelujen yhteydessä tarkennettiin kaavakarttaa seuraavasti:

Lisättiin määräys: ASUNTOJAKAUMA JA -KOKO: Korttelissa 52 yksiöitä saa olla enintään 30 % asunnoista ja asuntojen huoneistoalojen keksikoon tulee olla vähintään 45 htm². Pinta-alavaatimus ei koske erityisasumista.

Ehto korttelin 52 uudisrakentamisen aloittamiseksi muutettiin seuraavaksi: Korttelin 52 uudisrakennusten rakennusoikeus voidaan käyttää heti kun suojelumerkinnällä osoitetun asemarakennuksen katto on uusittu suojeluarvojen mukaisesti rakennuksen muiden suojeluarvojen säilyttämisen turvaamiseksi.

Koska rakenteellisen melusuojausten merkitsevä tekijä ei vaihtelee vuorokauden aikojen mukaan niin valittiin merkitseväksi tekijäksi päiväaikaisten liikennemeluarvot, koska yöaikana piha-alueella ei oleskella.

Piha-alueelle lisättiin eteläisimmän maanalaisen pysäköinnin kohdalle kerrosluku I ja talousrakennuksen t sitä varten, että pysäköinti rakenne voidaan ulottaa tontin rajalle Nokian valtatie kohdalla.

Korttelin 52 kaavaehdotuksen tarkennukset viedään kaupunkikehityslautakuntaan hyväksyttäväksi. Koska tarkennukset on hyväksytty kiinteistönomistajan ja kaupungin sekä muiden asianosaisten kesken niin karttaa ei tarvitse laittaa uudestaan nähtäville.

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 neljällä sadalla. Kaavassa osoitetaan myös istutettavaksi puita ja muuta kaupunkivihreää viihtyisyyden lisäämiseksi.

Matkakeskuksen kehittäminen helpottaa matkustajien siirtymistä kulkumuodosta toiseen julkisen liikenteen vaihtopisteiden sijoituessa toistensa yhteyteen ja autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin sijoituessa niiden viereen.

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

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

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. Rakennetulla alueella ei ole merkittäviä luontoarvoja. Kaava-alueen hulevedet johdetaan pääsääntöisesti muualle kuin Laajanojaan. Lisäksi hulevesimääräyksillä varmistetaan, että hulevedet eivät aiheuta vesistöihin merkittävää pilaantumista.

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

Kaava-alueen muutoksilla edistetään kestävien liikkumismuotojen julkisen- ja kevyen liikenteen käytön lisääntymistä ja palvelutason parantamista. Alueelle rakennetaan radan ali uusi kevyenliikenteen tunneli, josta tulee kulku uudelle keskilaiturille. Alue on kattavasti yhdyskuntateknisten verkostojen piirissä ja rakentamisessa pystytään hyödyntämään olemassa olevia verkostoja. Osittain verkostoja joudutaan uusimaan koska niiden käyttöikä on loppumassa. Kaavalla mahdollistetaan aluevarauksena Lielähti - Kankaanpää radan kehittäminen Nokian keskustan alueella. Varsinainen parantaminen tapahtuu ratasuunnitelman toteuttamisvaiheessa. Lisääntyvä lähijunaliikenne vähentää liikennepäästöjä, ruuhkaisuutta kaduilla ja vapauttaa pysäköintikapasiteettia matkustajien määränpäissä.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön:

Aseman seudun ympäristö kaupunkimaistuu. Otto-livari Meurmannin funktionalistishenkisestä asemakaavasta alkanut kehitys saa kaavamuutoksessa uuden muodon alueen kehittyvien 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 korkeatasoiseksi rakennetuiksi julkiseksi kaupunkitilaksi, liikennealueiksi ja kaupunkimaisiksi korttelialueiksi rakennettuine pihoineen, joihin tuodaan viihtyisyyttä lisäävää kaupunkivihreää. Uuden rakentamisen edellytetään olevan vuorovaikutuksessa suojeltaviin rakennuksiin, jolloin niistä muodostuu yhtenäistä kaupunkikuvaa ja historiallisesti kerroksellista kulttuuriympäristöä.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen:

Uusi rakentaminen kasvattaa ja parantaa elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja toimii markkinaehtoisesti. Henkilöliikenteen vilkastuminen matkakeskusalueella lisää palvelujen kysyntää alueella. Se edesauttaa palvelujen tarjonnan kehittymistä alueella.

Vaikutukset ilmastoon, ilmastomuutoksen 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.

Matkakeskuksen hyväksytystä asemakaavan osasta on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Ratapihan raidejärjestelyt ja matkakeskustunnelin pohjoispään, liityntäpysäköinnin sekä keskilaiturin rakentaminen on aloitettu voimassa olevan asemakaavan liikennealueilla. Muilla osin asemakaavan toteuttaminen alkaa sen saatua lainvoiman. Kaupunki lunastaa yleiset alueet (katu-, katuaukio- ja viheralueet).

Alueelta puhdistetaan mahdollinen pilaantuneisuus ennen alueiden rakentamista. Sen jälkeen rakennetaan Nokianasema katuaukio julkisen liikenteen järjestelyineen. Myöhemmälle toteutukselle jää pysäköintilaitos, joka toteutetaan katuaukiolle sitten, kun liityntäautopaikkojen tarve on kasvanut riittävästi. Pohjoiselle liityntäpysäköintialueelle on myös mahdollista rakentaa rakenteellista pysäköintiä.

Uudet asuinkorttelit rakentuvat sen jälkeen, kun niiden kaava-osat on saatu hyväksytyä markkinoiden ja asukasmäärän ohjaaman kysynnän mukaan. Kortteleiden osalta kaava voidaan hyväksyä vasta kun maankäyttösopimus on hyväksytty ja niiden toteuttaminen voidaan aloittaa vasta niiden saatua lainvoiman. Teollisuus- ja Toriaseman kiinteistöjen käyttöasteen kasvattaminen ja rakennusten ylläpito ei ole hallinnollisesti riippuvaista kaavaratkaisuista. Vanhan linja-autoaseman kortteli toteutettaneen samaan aikaan katuaukion toteuttamisen kanssa niin että tonttimyynnistä saadaan lisävaroja yleisten alueiden toteuttamiseen.

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 23.08.2024

Jorma Hakola
Projektiarkkitehti