



Väylävirasto Trafikledsverket

Ratasuunnitelman
hyväksymisesitys

6.6.2025

Liite 1 1 (20)
VAYLA/7616/04.01.00/2020

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320
00059 TRAFICOM

Metsänvartija, tasoristeyksen poisto, ratasuunnitelma, Nokia

Väylävirasto lähettää otsikossa mainitun 28.4.2025 päivätyn ratasuunnitelman hyväksyttäväksi.

Suunnitelman esittely

Hanke on osa Tampere–Pori tasoristeysten poisto- ja parantaminen- hanketta (jäljempänä Tampere–Pori), jonka tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta poistamalla mahdollisimman monta rataosuu- den tasoristeystä sekä parantamalla mahdollisimman monen tasoristeyksen turvallisuutta kustannuste- hokkain keinoin.

Ratasuunnitelma kohdistuu Vasikkahaan, Metsänvartijan ja Kesäniementien tasoristeysten alueille. Met- sänvartijan tasoristeys poistetaan ja Kesäniementien tasoristeystä parannetaan. Vasikkahaan tasoris- teyksen kautta esitetään poistettavan tasoristeyksen korvaavat yhteydet.

Ratasuunnitelmassa on arvioitu vaikutukset seuraaviin asioihin:

- tie- ja liikenneolot
- luonto ja luonnonolot
- melu ja värinä
- kulttuurihistorialliset kohteet
- pilaantuneet maat
- maanomistusolojen huomioiminen

Vaikutuksista on laadittu yksi erillinen selvitys luontoarvojen osalta. Ratasuunnitelmassa ja sen ratkai- suissa on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon maanomistusolosuhteet.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatku- vaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Valtakunnallinen liikennejärjestelmä- suunnitelma koskee koko Suomea ja kaikkia kulkumuotoja. Suunnitelma ohjaa sitä, miten valtio kehittää Suomen liikennejärjestelmää.

6.6.2025

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Liikenneturvallisuuden kehittäminen on olennaista kaikkien suunnitelman tavoitteiden toteuttamiseksi. Rataverkon osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kiinnitetään huomiota tasoristeysturvallisuuteen. Tasoristeysturvallisuus on tunnistettu yhdeksi rataverkon keskeisistä tulevaisuuden haasteista. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tasoristeyskohteiden kustannuksiksi esitetään noin 15-20 miljoonaa euroa vuosittain.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun lisäksi maakunnissa, kaupunkiseuduilla ja kunnissa tehdään jatkuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua, mikä osaltaan palvelee alueellisia tarpeita ja tarjoaa syötteitä valtakunnalliselle suunnittelutasolle.

Pirkanmaan liikennejärjestelmän kehittämisen toimintalinjat on ryhmitelty kahteen pääteemaan: Pirkanmaan ulkoista kilpailukykyä edistäviin toimenpiteisiin ja maakunnan asukkaiden arjen sujuvuutta ja turvallisuutta, sisäistä liikennettä, palveleviin toimenpiteisiin. Pirkanmaan saavutettavuuden kannalta keskeisiä ovat pääväylät ja niiden toimivuus.

Rataverkon ja yhteyksien toimivuuteen liittyen kehittämiskohteita Pirkanmaan alueella on mm. tasoristeysten poisto ja parantaminen. Tasoristeysten poisto yhteysväleiltä Tampere-Pori parantaa turvallisuutta ja junaliikenteen sujuvuutta.

Hankkeen toteutus

Hankkeen kustannusarvio on noin 0,81 M€ (MAKU 145: 2020=100). Tampere–Pori-hankkeesta on tehty toteutuspäätös. Metsänvartijan ja Kesäniementien tasoristeyskohteisiin kohdistuvat työt toteutetaan vuosina 2024 ja 2025. Suunnitelmassa on esitetty MAKU 130, 2015=100 indeksiin mukainen kustannusarvio.

Kaavoitus

Suunnittelualueella voimassa olevat kaavat on esitetty alla olevissa taulukoissa.

Maakuntakaavat

Kmv	Kaavan nimi	Kaavatunnus	hyväksymis pvm.	huom.
215+500 - 216+600	Pirkanmaan maakuntakaava		27.3.2017	

Nokia

Yleiskaavat

Kmv	Kaavan nimi	Kaavatunnus	hyväksymis pvm.	huom.
215+500 - 216+600	Rantaosayleiskaava		2001	

6.6.2025

Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) -menettely

Hankkeessa ei ole sovellettu ympäristövaikutusten arviointi menettelyä (YVA).

Yleissuunnitelma

Hankkeesta ei ole laadittu yleissuunnitelmaa, koska hankkeen vaikutukset ovat vähäiset. Lisäksi rautatiealueen sijainti on riittävässä määrin ratkaistu asemakaavoissa ja oikeusvaikutteisissa yleiskaavoissa.

Aiemmat voimassa olevat ratasuunnitelmat

Hankkeesta ei ole laadittu muita ratalain mukaisia suunnitelmia.

HYVÄKSYMISESITYS

Väylävirasto esittää hyväksyttäväksi Metsänvartija, tasoristeyksien poisto, ratasuunnitelma, Nokia 28.4.2025 päivätyn ratasuunnitelman seuraavasti:

Rautatie

Ratasuunnitelma sijoittuu rataosalle (Lielähti)-Kokemäki-(Pori) suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Rata-km	Pituus [km]	Raiteisuus	Huom/Piirustus
215+500–216+600	1,1	Yksiraiteinen	3600 73 6270

Rautatien poikkileikkaukset tyyppipoikkileikkauksien 3600 73 6274 mukaisesti.

Rautatien korkeusasema on nykyisen rataosan mukainen.

Liikennepaikat

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Rautatiealue

Rautatiealue suunnitelmakarttojen 3600 73 6270 mukaisesti.

Ratasuunnitelmalla esitetään 237 m² uutta rautatiealuetta Kesäniementien tasoristeyksen (Km216+489) yhteyteen. Lunastettava alue sijaitsee ratakilometrivälillä 216+490 – 216+525 radan pohjoispuolella. Muuten rautatiealue pysyy ennallaan.

Käyttöoikeus rataverkon haltijalle rautatiealuetta varten

Käyttöoikeus rautatiealueen osalta ei muutu hankealueella.

6.6.2025

Rautatiealueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset

Ratasuunnitelmalla ei muuteta rautatien suoja-alueen ulottuvuutta. Suoja-alue ulottuu 30 metriä radan keskilinjasta radan molemmin puolin koko ratasuunnitelman plv. 215+500 - 216+600 noin 1,1 km matkalta.

Tasoristeysten näkemäalueet piirustusten 3600 73 6270 mukaisesti.

Suunnitelmalla ei varata alueita radan myöhempää leventämistä varten.

Rautateiden hallinnolliset muutokset

Suunnitelma ei sisällä rautateiden hallinnollisia muutoksia.

Radan kunnossapitotarpeisiin perustettavat oikeudet

Teiden käyttöoikeudet radan pysyviin kunnossapitotarpeisiin perustetaan seuraaville yksityisille sekä olemassa oleville liittymille alla olevan taulukon ja piirustusten 3600 73 6275 mukaisesti:

Rata-km, vas./oik.	Tien tunnus	Kunta	Toimenpide/tarve	Piirustus
215+380 - 215+546 oik.	Y5	Nokia	Käyttöoikeus nykyisiltä yksityisteiltä radan varren yksityisille Y2 ja Y6.	3600 73 6275
216+498 oik.	Leuka-ludentie	Nokia	Käyttöoikeus nykyisiltä yksityisteiltä radan varren yksityisille Y4.	3600 73 6275

Y = yksityistie

Rakentamisen ajaksi perustettavat oikeudet

Rakentamisen ajaksi ei tällä ratasuunnitelmalla osoiteta perustettavaksi oikeuksia maan aineksen ottamiseen tai sijoittamiseen.

Haltuun otettavien alueiden lisäksi rakennustyön ajaksi perustetaan käyttöoikeudet olemassa olevien yksityisteiden käyttöön piirustuksen 3600 73 6275 mukaisesti.

Alueen yksityisten teiden rakentamiseen ja käyttöön perustetaan oikeus piirustusten 3600 73 6275 mukaisesti.

Varastoaluetta varten oikeuksia ei ole tällä ratasuunnitelmalla esitetty.

Laskuoja-alueet laskuojia tai laskujohtoja varten

Laskuoja-alueisiin perustetaan oikeus piirustusten 3600 73 6270 mukaisesti.

6.6.2025

Laskuoja tai laskujohto	Piirustus
Laskuoja L1	3600 73 6270
Laskuoja L2	3600 73 6270
Laskuoja L3	3600 73 6270

Tasoristeykset

Rata-km	Tasoris- teys	Tun- nus/tie	Toimenpide	Huom.	Piirustus
215+546	Vasikka- haka	Y5	Ei toimenpiteitä		3600 73 6270
215+953	Metsän- vartija	YJ	Poistetaan		3600 73 6270
215+489	Kesänie- mentie	Y3	Tasoristeys parannetaan puolipuumilaiton		3600 73 6270

M=maantie

K=katu

J=maantien jalkakäytävä ja pyörätie

KJ= kadun jalkakäytävä ja pyörätie

Y=yksityistie;

pp-laitos= puolipuumilaitos

Traficom= Liikenne- ja viestintävirasto

Tasoristeysten yksityistiejärjestelyt

Kesäniementien tasoristeys (ratakm 216+489) parannetaan rakentamalla puolipuumilaitokset.

Rata-km	Tasoristeys	Tun- nus/tie	Pituus [m]	Leveys [m]	Päällyste	Piirustus/ huomautus
216+489	Kesänie- mentie	Y3	130	7.0/6.5	asfaltti	3600 73 6270

tr = tasoristeys

Y = yksityistie

Yksityisteitä koskevat muut järjestelyt

6.6.2025

Rata-km	Tun- nus/tie/paalu- väli	Pituus [m]	Leveys [m]	Päällyste	Piirustus/ huomautus
215+540	Y1J	290	2.0	sora	3600 73 6270
215+760	Y2	222	3,5	sora	3600 73 6270

Y = yksityistie

Y1J = yksityistie, jota käytetään kevytliikenneväylänä

Päätöksellä perustetaan tarvittavat oikeudet ennestään oleviin yksityisiin teihin.

Valtio rakentaa liittymät ja korvaavat yksityiset tiet sekä katkaisee päätöksen vastaiset liittymät kustannuksellaan. Liittymät katkaistaan, kun korvaavat yhteydet on järjestetty.

Yksityisteiden pituusleikkauksien piirustusnumerot ovat 3600 73 6271...6273 ja 6277.

Maantiet

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Sillat

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Tunneli

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Tukimuurit

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

6.6.2025

Meluntorjuntatoimenpiteet

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Runkomeluntorjuntatoimenpiteet

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Tärinätorjuntatoimenpiteet

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Rautatiealueelta purettavat rakennukset

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Lunastuksen laajentaminen

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Pohjaveden suojaus

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Tällä hyväksymisesityksellä esitetään korvattavaksi

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

HYVÄKSYMISESITYKSEN INFORMATIIVINEN OSA

Haltuunotto

Rautatietarkoituksiin tarvittavat alueet ja oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa. Haltuunotto antaa radanpitäjälle säädetyt oikeudet käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin.

Huoltoteinä käytettävät katualueet, joista sovitaan kuntien kanssa erikseen

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Katusuunnitelmalla hyväksyttävä silta, katu tai muu rakenne

Ei katusuunnitelmalla hyväksyttäviä siltoja, katuja tai muita rakenteita.

Kustannukset

Koko ratasuunnitelmaosuuden kokonaiskustannuksiksi on arvioitu noin **0,81** milj. euroa (MAKU 145, 2020=100). Suunnitelmassa on esitetty MAKU 130, 2015=100 indeksin mukainen kustannusarvio.

6.6.2025

Vastuut ja velvoitteet

Radanpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat varoituslaitteet sekä tasoristeysmerkit, jollei kustannusvastuusta toisin sovi. Tieosakkaat asettavat ja pitävät kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoittavat tieliikennemerkkejä.

Suoja- ja näkemäalueilla olevan kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamisesta on radanpitäjän ensin ilmoitettava kiinteistön omistajalle (tai poikkeustapauksissa kuulutettava).

Kuulemismenettely

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä on kuulutettu Väyläviraston verkkosivuilla 21.7.2021. Kuulutus on lisäksi julkaistu seuraavissa lehdissä; Nokian Uutiset 22.7.2021. Kuulutuksesta on ilmoitettu Nokian kaupungin sekä ELY-keskuksen verkkosivuilla.

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuus mielipiteen lausumiseen asiasta.

Hankkeesta on pidetty vuorovaikutustilaisuus 16.3.2022 Teams-etäyhteyden välityksellä. Vuorovaikutustilaisuudesta on ilmoitettu Väyläviraston verkkosivuilla 24.2.2022.

Suunnitelmasta on pyydetty Nokian kaupungilta, Pirkanmaan ELY-keskukselta, Pirkanmaan liitolta ja Pirkanmaan maakuntamuseolta lausunnot. Lisäksi niille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, on varattu tilaisuus muistutuksen tekemiseen. Suunnitelman nähtävillä asettamisesta on ilmoitettu kirjeitse niille kiinteistön omistajille, joiden kiinteistöstä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suojat- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus (tieoikeus, laskuoja) tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen/tiealueeseen. Kiinteistön omistaja- ja osoitetiedot on selvitetty Maanmittauslaitoksen ylläpitämästä kiinteistörekisteristä. Yritysten osoitetiedot on selvitetty yritystietojärjestelmästä. Koska nämä rekisterit ovat virallisia tietokantoja, pitää Väylävirasto tekemäänsä selvitystä riittävänä.

Suunnitelma oli nähtävillä Väyläviraston verkkosivuilla ajalla 16.11.2022–16.12.2022.

Muistutukset

Suunnitelmasta on tehty yksi muistutus. Muistutuksista yksi kappale on jätetty Nokian kaupungin alueella.

1. **MUISTUTTAJA 1** on muistutuksessaan vaatinut, että

6.6.2025

Muistuttajat kertovat alueen merkittävästä historiasta aina tilan muotoutumisen ajoista 1500-luvulta tähän päivään asti. Alkuperäisen 1600-luvulla rakennetun päärakennuksen sijainti valittiin vesistön perusteella. Nykyinen päärakennus on 1700-luvulta.

Historiansa aikana tila on joutunut sopeutumaan ensin rautatien rakentamiseen ja lähiaikoina mm. siihen, että rautatien läsnäolo on tullut hallitsevammaksi ja melu on lisääntynyt. Omistajat ovat ylläpitäneet ja kunnostaneet rakennuksia ja rantamiljöötä. Kartanon sijaintia pidetään erittäin hyvänä kaupunkikeskusten läheisyydessä, mutta omassa rauhassaan. Muistutuksen mukaan kiinteistö houkuttelee matkailijoita rauhallisella ja luonnonkauniilla ympäristöllään, jossa on myös hyvät metsästysmahdollisuudet. Ilman yhteyttä vesistöön tila ei ole yhtä houkutteleva.

Muistutuksessa vaaditaan kiinteistön hinta-arvioihin perustuvaa 706 000 euron korvausta kiinteistön arvon alentumisesta ja kulttuurihistoriallisen arvon menetyksestä hankkeen toteuttamisen vuoksi. Perusteluna korvausvaatimukselle esitetään, että estämällä kulku nykyistä reittiä pitkin rantaan aiheutetaan merkittävä arvonalennus koko tilalle. Muistutuksessa katsotaan, että arvon aleneminen koskettaa tilaa koko yksikkönä, vaikka tila koostuu useammasta palstasta. Kulttuurihistoriallinen menetys nähdään korvaamattomana, ja se voidaan korvata vain rakentamalla ylikulku tai alikulku.

Muistuttajien näkökulmasta tasoristeyksen poisto tarkoittaa päärakennuksen ja vesistön välisen kulkuyhteyden menettämistä ja rannan käytön rajoittamista. Tällöin kyseessä on heidän mielestään pakkolunastus, mikä tarkoittaa täyttä korvausta arvon alenemisesta.

Vaihtoehtona korvaukselle muistutuksessa esitetään kolme toteutusvaihtoehtoa:

Vaihtoehto 1

Nykyisessä ylikulussa rautatielle johtavat korkeat portaat, jotka itsessään ovat tehokas turvallisuustoimi kaiken muun kuin jalan tapahtuvan kulkemisen estämiseksi. Matkalla on sekä liikennevalot että hälytyssignaali, jotka varoittavat molempiin suuntiin. Jos Väylävirasto ei pidä tätä riittävänä vakuutena turvallisuudelle, voidaan ylikulkua vahvistaa siten kuin on tarpeen, jotta kulku on turvallinen.

Vaihtoehto 2

Väylävirasto kustantaa ja asentaa kehäsillan/alikulukäytävän. Kustannukset ovat alhaisemmat kuin korvaus arvonalenemasta, ja tämä olisi siten kulttuurihistorian ja talouden kannalta looginen toissijainen vaihtoehto. Tämä on myös tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottava ratkaisu. Olemme myös valmiita kompromissiin kehäsillan/alikulukäytävän korkeudesta, jolloin se voi olla korkeudeltaan esimerkiksi 170 cm. Sitä voidaan pitää riisikäytävänä, jotta vältetään ihmisille tarkoitetun alikulun rakentamista koskeva byrokratia. Lisäperusteena tälle korkeudelle toimii Kuloveden ja Kauniaistenlahden välisen radan alittava pienveneiden nykyinen alikulku.

6.6.2025

Vaihtoehto 3

Väylävirasto on aiemmin vaikeuksista hyväksynyt rummun asentamisen tilan vain 50 metrin päässä nykyisestä ylikulkukäytävästä sijaitsevalle ankkalammikolle, mikä edellytti kyseisen paikan täydellisiä kaivuutöitä. Se, että ratapenkereeseen on mahdollista suuremmassa määrin puuttua, ei siten ole aiemmin ollut ongelma. Jos suurempi rumpu, jonka halkaisija on 2 metriä, on vaihtoehto, voimme suhtautua myös siihen myönteisesti.

Nokian kaupunki on todennut, että

Metsänvartijan tasoristeyksen poistoasiaan liittyvä muistutus koskee toimenpiteestä kiinteistön omistajalle mahdollisesti aiheutuvaa haittaa ja siitä vaadittua korvausta.

Muistutuksessa ja sen liitteenä olevien kiinteistöarvioiden laadinnassa ei olla oltu yhteydessä kaavoitukseen, siksi niissä on joitakin maankäyttökysymyksiä tulkittu omintakeisesti. Niitä on syytä selventää.

Arvioijan 2 arviossa mainitaan että: "Talouskeskuksen arvon ei voi suoraan katsoa puolittuvan sen kohdalla olevan rantaviivan ja ranta-alueen käytön estyessä, mutta talouskeskuksen omarantaisuuden käytännössä poistuesssa arvioin --"

Kiinteistö 536–431–0004–0503 jakautuu useisiin palstoihin. Tässä kohdassa tarkastellaan poistettavan tasoristeyksen viereisiä palstoja, joita erottaa omana kiinteistönään oleva rata-alue. Radan pohjoispuoleisella palstalla sijaitsee kiinteistön talouskeskus, jolle Nokian kaupungin ranta-alueiden osayleiskaavassa on osoitettu AM maatilan talouskeskuksen korttelialue. Tämä palsta ei ole omarantainen. Tämän palstan omarantaisuus ei muutu. Tämän palstan suora omarantaisuus poistui jo 1800-luvun lopussa, kun rata rakennettiin. Radan eteläpuolella on saman kiinteistön toinen palsta, johon kuuluu radan ja Kuloveden välinen ranta-alue, vesijättöalue sekä vesialuetta. Tällä palstalla on ranta-alueella em. osayleiskaavassa osoitettu RA lomarakennuksen rakennuspaikka. Tämä palsta on omarantainen. Tämän palstan omarantaisuus ei muutu. Ranta-alueiden osayleiskaavassa on ranta-alueen (150 metriä rannasta) rakennuspaikat osoitettu. Uusia rakennuspaikkoja ei maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti voida puoltaa. Jotta rannan käyttö ei tasoristeyksen poiston takia estyisi on suunniteltu rakennettavaksi uusi korvaava yhteys.

Kaavallisesti ja kulttuurihistoriallisesti talouskeskus on täyteen rakennettu, jonka takia Nokian kaupungin kaavoitus ei voi sille puoltaa lisää asuinrakentamista. Lisää talousrakentamista kiinteistölle voidaan puoltaa, mikäli kiinteistössä harjoitettava elinkeino sitä edellyttää. Tällöin uuden rakentamisen sijainti ei voi kuitenkaan olla nykyisten rakennusten ja radan välissä kulttuurihistoriallisista syistä ja radan suoja-alueen sekä melu- ja värinävaikutusten takia. Rakennusten ja radan välistä aluetta ei siten voi kuin rakennusten välittömässä läheisyydessä pitää varsinaisena kuivan maan rakennus/tonttimaana.

Maankäytön näkökulmasta poistuva kulkuyhteys laiturille talouskeskuksen palstalta korvataan rakentamalla uusi ajoneuvoilla ajettava kulkuyhteys toista kautta. Kulkuyhteyden pitenemisestä aiheutuvaa haittaa lieenee kompensoi uuden kulkuyhteyden parempi laatu

6.6.2025

ja se, että talouskeskuksen päärakennuksen asukkaita mahdollisesti häiritsevän rantaan suuntautuva liikenne siirtyy pois sen pihalta, ja se voidaan rauhoittaa yksityiseen käyttöön.

Liitteinä olevissa kiinteistöarvioinneissa haitan arvioimisessa on käytetty myös rakennusten sekä maa- ja metsätalousmaiden arvoa. Nokian kaupungin maankäytön käytäntö on, että rakennuspaikan maan arvo arvioidaan erikseen ja rakennukset arvioidaan erikseen ja arviointia varten tehdään vakiintunut AKA-arvio, ja jossa arviossa huomioidaan maankäytön viralliset rajoitukset.

Rantaosayleiskaavan mukaan haja-asutusalueella rakennuspaikan vähimmäiskoko on 5 000 m². Sen ylittävä osuus katsotaan lisämaaksi. Verottaja (vero.fi) arvioi yleensä rakennuspaikan enimmäiskooksi 2 000 m². Rakennuspaikan pinta-alan kasvaessa yksikköhintaa (aluehintaa) alennetaan siten, että rakennuspaikka arvostetaan 3 000 m²:iin saakka täyden arvon mukaan, tämän ylittävältä osalta 5 000 m²:iin saakka puoleen perushinnasta ja 5 000 m²:n ylittävältä osalta 10 000 m²:iin saakka neljännekseen perushinnasta. 10 000 m²:n ylittävältä osalta käytetään 10 % perushinnasta. Maa- ja metsätalousmaa arvotetaan erikseen.

Maankäytön käytännön mukaan rakennukset arvioidaan Haahtela Oy:n taulukon mukaan teknisen kunnon ja iän perusteella. Siihen ei vaikuta missä rakennus sijaitsee. Tällöin rakennuspaikkaa koskevat ominaisuudet kuten sijainti, rantaoikeus ja kulkuyhteys rantaan arvioidaan kiinteistön rakennuspaikan maapohjan arvossa. Tässä tapauksessa Nokian kaupungin käytännön mukaan rakennusten arvolle ei ole maankäytöllisiä muutosperusteita. Mahdollinen arvioitava maankäytöllinen muutos kohdistuu vain rakennuspaikkaan eli rantaosayleiskaavan AM korttelialueen maapohjaan. Tämä siksi, että jos rakennukset tuhoutuisivat tai ne purettaisiin, niin maapohjan arvo säilyisi samana rakennuksilla tai ilman.

Arvioinneissa on esitetty myös, että tasoristeyksen poistolla olisi vaikutusta koko tilan metsä- ja maatalousmaan arvoon. Kulkureitillä talouskeskuksesta laituriiin ei ole mitään maankäytöllistä tekemistä maa- ja metsätalouden harjoittamiseen, joten sen arvoihin tasoristeyksen poisto ei vaikuta. Maa- ja metsätalousmaata on osayleiskaavassa näin merkitty talouskeskuksen AM ulkopuolinen alue, joka on osoitettu merkinnällä MY maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on ympäristöarvoja.

Arvioija 1 arvioinnissa tätä tapausta rinnastetaan Lahden moottoritien Kymijärven rannan tapaukseen, jossa menetettiin venevalkama ja maisema, mutta saatiin liikennemelu. Tässä tapauksessa kiinteistön omistus, maisema ja liikennemelu sekä venevalkama pysyvät ennallaan. Vaikka kulkuyhteys pitenee, niin maankäytöllisesti tapaukset ovat erilaisia.

Ranta-alueen ja vesialueen arvoksi on arvioitu lomakiinteistön rakennuksineen ja vesialueosuuksineen. Ranta-alueella kuitenkin on jo rantaosayleiskaavan mukainen lomarakennuksen rakennuspaikka. Sille ei ole tulossa muutoksia. Uusia rantarakentamispaikkoja ei voida enää puoltaa. Rakennuspaikan ulkopuolinen alue rannasta on rakentamattomaksi

6.6.2025

kelpaamatonta maata ja on osoitettu kaavassa MY maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on ympäristöarvoja. Ranta-alueella rantaosayleiskaavan mukaan asuin- ja talousrakentamista ei sallita alle 30 metrin ja saunan rakentamista alle 15 metrin päähän rannasta. Radan suoja-alue ulottuu 30 metrin päähän radan keskilinjasta. Rannan ja rata-alueen välisen alueen leveys vaihtelee viidestä viiteenkymmeneen metriin. Alueelle ei ole aikanaan yleiskaavassa voitu osoittaa rakennuspaikkaa.

Korkeusasemaltaan ranta-alue on korkeuskäyrän +59 Mpy alapuolella. Kuloveden tulvakorkeus on +58 Mpy. Vesistön rannassa ranta-alueella rakentamista ei sallita alemmaksi kuin metri tulvakorkeuden yläpuolelle. Maankäytöllisesti ranta talouskeskuksen kohdalla on lähinnä rakennuspaikaksi kelvotonta "vesijättömaata", jota tulisi käyttää alueen arvoa määriteltäessä. Maanmittauslaitoksella lienee paras kokemus radan tai tien toisella puolella sijaitsevien vesijättömaarantojen arvostamisesta lunastustoimitusten perusteella.

Maanarvon euromäärien arviointiin kaupunki ei ota kantaa. Asia käsitellään ratatoimituksessa.

Väylävirasto toteaa, että

korvausasiat käsitellään ratatoimituksessa.

Vaihtoehto 1

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen TRAFICOM/490734/03.04.02.00/2023 nojalla rataverkon tasoristeykset tulee päivittää määräyksen mukaisiksi tai poistaa käytöstä vuoteen 2035 mennessä.

Nykyisessä muodossaan Metsänvartijan tasoristeys on esteellinen: radan molemmin puolin on sorapolku ja portaat ratapenkalle. Tasoristeyksessä on ennakkovaroitusmerkit, mutta ei varoituskaitoksia. Radan ja väylän korkeusero (portaat) rajoittaa jalankulkijan näkyvyyttä radalle, jolloin junan lähestymistä voi olla vaikeampi havaita. Tasoristeys ei tällaisenaan täytä Väyläviraston vaatimuksia kevyen liikenteen tasoristeykselle. Väyläviraston ohjeen (15/2019) mukaan kevyen liikenteen väylän pituuskaltevuuden on oltava raiteen kallistuksen mukainen vähintään 5 metrin matkalla lähimmästä kiskosta. Näkemävaatimukset perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen näkemäalueista (65/2011, 6 §). Näkemävaatimusten tarkoituksena on varmistaa tiellä liikkujalle riittävä näkemä radan suuntaan, jotta radan voi ylittää turvallisesti. Näkemävaatimusten täyttymiseksi kevyen liikenteen väylää olisi nostettava penkereelle pitkällä matkalla kartanon puolella. Tämä vaikuttaisi kulttuurihistoriallisesti merkittävään kartanon alueeseen.

Tasoristeyslaitoksen toteutus maksaisi noin 400 000 euroa. Tasoristeyslaitoksen rakentaminen ja ylläpito yhden kiinteistön käyttöä varten ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

6.6.2025

Metsänvartijan tasoristeyksen lisäksi samalla rataosuudella on kilometrin matkalla kaksi muutakin tasoristeystä (Vasikkahaka ja Kesäniementie). Tasoristeyksien kokonaismäärän pienentämiseksi tulee ainakin yksi tasoristeyksistä poistaa. Vasikkahaan tasoristeyksessä on puolipuumilaitos ja Kesäniementien tasoristeykseen tehdään puolipuumilaitos. Nämä tasoristeykset toimivat ajoneuvoliikenteen tasoristeyksinä ja siten niiden poistaminen vaatisi huomattavasti suuremmat ratkaisut sekä vaikutuksiltaan että kustannuksiltaan.

Metsänvartijan tasoristeys valikoitui poistettavaksi, koska tasoristeys palvelee vain yhden kiinteistön käyttäjiä. Kaikki kartanoalueen asukkaat ja vuokralaiset huomioidenkin tasoristeyksen käyttö on hyvin vähäistä. Jotta tasoristeyksen parantaminen olisi toteutuskelpoinen ja kustannustehokas, tulisi sen palvella merkittävämpää käyttäjämäärää ja korvata useampia tasoristeyskäyviä. Kiinteistöltä on suunniteltu korvaava kulku rannalle väylän Y1J kautta, joka kulkee Vasikkahaan tasoristeyksen yli yksityistielle Y2. Metsänvartijan tasoristeyksen poistamisesta aiheutuvat kiertohaittakorvaukset kiinteistön omistajalle käsitellään ratatoimituksessa.

Vaihtoehto 2

Pohjaolosuhteet laattakehäsillan perustamiselle ovat rakentamisen kannalta haastavat. Pohjamaa on heikosti kantavaa ja kehäsillan perustaminen täysin maanvaraisesti johtaisi todennäköisesti merkittäviin painumiin suhteessa rataan. Näin ollen kehäsilta olisi suositeltavaa perustaa tukipaalujen varaan. Muita pohjanvahvistuskeinoja rajoittavat sekä maakerrospaksuudet että raideliikenteen katkon pituus.

Pohjatutkimusten perusteella sillan pituussuuntainen stabiliteetti ei ole riittävä. Tämän seurauksena sillan päätyihin täytyisi rakentaa tuentaratkaisut, kuten liukupintoja katkaisevat tukiseinät. Lisäksi yksi ratajohtopylväs täytyisi siirtää työnaikaisesti sekä asentaa uusi siltaan kiinni.

Alueella on voimassa vuonna 2001 hyväksytty Nokian ranta-alueiden osayleiskaava. Kaavassa Kuljun kartanon pihapiiriin ja ympäröiville peltoalueille kohdistuu lukuisia kulttuuriympäristöjen arvojen vaalimiseen tähtääviä kaavamääräyksiä. Kaavamääräysten mukaan alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ovat poikkeuksellisen merkittävät. Kaavamerkinnoissa todetaan, että alueella olevia historiallisesti tai rakennustaitteellisesti arvokkaita rakennuksia ja niiden ympäristöä ei saa turmella. Maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n perusteella määrätään, että yleiskaavan ak-alueella ei saa suorittaa maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ilman lupaa.

Kehäsillan toteuttaminen edellyttäisi suuria maaleikkauksia kulttuurihistoriallisesti merkittävällä Kuljun kartanon alueella. Sillan rakentaminen vaatii paljon siltaa suuremman kaivannon: alikulkua ei voida rakentaa suoraa radan alle, vaan se täytyisi rakentaa sivussa ja siirtää paikoilleen. Pohjaolosuhteet huomioiden kaivanto tulisi väistämättä kar-

6.6.2025

tanon puutarhaan, sillä kuusiaidan ja radan välissä ei ole riittävästi tilaa sillan rakentamiselle. Myös raskaiden työkoneiden kulkeminen siltapaikalle tapahtuisi pihan kautta. Lisäksi on oleellista tunnistaa, että kehäsillan koko elinkaaren aikaiset huolto- ja kunnostustoimenpiteet jouduttaisiin toteuttamaan asemakaavattomalla yksityisalueella. RKY-alueen edellyttämä kulttuurihistoriallisen arvon huomiointi ei toteutuisi.

Kehäsillan kustannukset ovat kokonaisuudessaan noin 550 000 euroa. Itse kehäsillan osuus on tästä vain 350 000 euroa. Sijainti aivan järven tuntumassa, rakennuttamiselle riittämättömien väylien varressa, aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia. Pumppaamo, väylä, työnaikaiset väylät, geotekniikka, ratatyöt ja kuivatus aiheuttavat yhteensä 200 000 euron kustannukset. Tämä kustannusarvio ei sisällä kehäsillan huolto-, ylläpito- tai uusimiskustannuksia sen elinkaaren aikana.

Toteutuessaan kehäsilta palvelisi vain yhden kiinteistön käyttäjiä. Kaikki kartanoalueen asukkaat ja vuokralaisetkin huomioiden käyttäjämäärät ovat hyvin pieniä. Potentiaaliset Pirkanmaan maakuntamuseon järjestämät yleisökierrokset kartanoalueella korostavat entisestään tarvetta esteettömälle ja turvalliselle liikennejärjestelylle. Jotta alikulkukäytävä olisi toteutuskelpoinen ja kustannustehokas, tulisi sen palvella merkittävämpää käyttäjämäärää ja korvata useampia tasoristeyksiä.

Alikulkukäytävän toteuttaminen ei ole kannattavaa huomioiden käyttäjämäärät, läheiset paremmin varustellut tasoristeykset, kustannuksia nostavat pohjaolosuhteet sekä RKY-alueella toimimiseen liittyvät haasteet. Metsänvartijan tasoristeyksen poistamiseen eritasojärjestelyllä ei ole edellytyksiä.

Väyläviraston ohjeen mukainen minimikorkeus kevyen liikenteen alikulkuyhteydelle on 2,4 metriä. Päälysrakenteet ja kannen paksuus huomioiden ei tätä minimikorkeutta voida saavuttaa ilman, että väylän tasaus on järven pinnan alapuolella. Edellä mainittu minimikorkeus huomioi jo, että kohteen ei tarvitse olla normaalin kunnossapitokaluston saavutettavissa. Erityistapauksissa alikulkukorkeus voidaan laskea 2,2 metriin. Vaihtoehdot selvityksen kuvan 1 mitoista nähdään, että 0,20 metriä ei riittäisi nostamaan väylän tasausta järven pinnan yläpuolelle.

Alikulkua ei voida pitää riistakäytävänä. Riistakäytävän ensisijainen tarkoitus on ottaa huomioon uhanalaisten lajien liikkumisen edistäminen. Alikulut tai vihersillat sijoitetaan eläinten luonnostaan käyttämillä kulkureiteille. Metsänvartijan tasoristeyksen lähiympäristössä alueen eläimistö pystyy hyödyntämään radan yli liikkuessaan koko rataa sekä Vasikkahaan ja Kesäniementien tasoristeyksiä. Rataa ei ole aidattu tällä alueella eikä ratasuunnitelmassa ole tällaista esitetty.

Kuloveden ja Kauniaistenlahden kohteessa kyseessä on ratasilta, jota pienveneet hyödyntävät veneliikenteeseen järvellä. Metsänvartijan tasoristeyksen paikalle ei ole tarvetta rakentaa ratasiltaa eikä Kulovedestä ole tarvetta päästä pienveneellä kiinteistölle.

Vaihtoehto 3

Ratarumpu (km 215+997) on asennettu alueen kuivatustarpeisiin. Metsänvartijan tasoristeyksen kohdalle ei ole tällä hetkellä tarvetta lisätä kuivatusrakenteita kuten ratarumpuja. Lähin seuraava ratarumpu sijaitsee Vasikkahaan tasoristeyksen läheisyydessä.

Väylävirasto määrittelee ratarummuiksi rautatien alittavat silta- tai putkimaiset rakenteet, jonka halkaisija on alle 2 metriä (Väyläviraston ohjeita 93/2023). Tätä suuremmat rakenteet ovat siltoja. Muistuttajan vaatima rumpu, jonka halkaisija olisi 2 metriä, luokiteltaisiin sillaksi. Väyläviraston ohjeiden mukaan minimikorkeus kevyen liikenteen alikulkuyhteydelle on 2,4 metriä. Alle 2,4 m korkeaa siltaa ei voida rakentaa kevyen liikenteen yhteydeksi. Sillan ainoa käyttötarkoitus tässä tapauksessa olisi yhden kiinteistön käyttäjien ohjaaminen sillan kautta rantaan, jolloin se luokiteltaisiin kevyen liikenteen sillaksi. Alikulkusillan rakentaminen yhden kiinteistön käyttäjien tarpeisiin ei ole yhteiskuntataloudellisesti järkevää.

Alueen pohjaolosuhteet ovat haastavat sillan rakentamiselle. Silta vaatisi perustukset tukipaalujen varaan sekä tuentaratkaisut, kuten tukiseinät. Sijainti aivan järven tuntumassa, rakennuttamiselle riittämättömien väylien varressa, aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia, jotka muodostuvat mm. pumppaamosta, väylästä, työnaikaisista väylistä, geotekniikasta, ratatöistä ja kuivatuksesta.

Pohjaolosuhteet huomioiden sillan toteuttaminen edellyttäisi suuria maaleikkauksia Kuljun kartanon alueella. Myös raskaiden ajoneuvojen kulku rakentamisen aikana sekä sillan huolto- ja kunnostustoimenpiteet rakentamisen jälkeen tapahtuisivat kartanon pihan kautta, jolloin alueen kulttuurihistoriallisen arvon huomiointi ei toteutuisi.

Lausunnot

Nokian kaupunki on ilmoittanut, että

Kuljun kartanon alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Tampereen Kokemäen välinen ratayhteys valmistui vuonna 1894, jolloin risteämätön yhteys kartanon päärakennukselta rantaan laivalaiturille muuttui tasoristeykseksi. Metsänvartijan tasoristeyksessä poistuu nyt liikenneyhteys rantaan ja tasoristeys. Korvaava turvallisempi kulkuyhteys ohjataan jommankumman lähimmän tasoristeyksen kautta.

Hankkeen vaikutuksia ovat liikenneturvallisuuden parantuminen, liikenteen kiertohaitta ja läpikulkuliikenne, väylien hallinnolliset muutokset, kiinteistöille tulevat muutokset tienhoitokustannuksissa sekä maanlunastukset.

Ratasuunnitelma pyritään saamaan lainvoimaiseksi vuoden 2022 lopussa Toteutuksen aikataulusta ei ole vielä lopullista päätöstä, mutta alustavasti rakentamisen aloitus ajoittuu vuodelle 2023.

6.6.2025

Nokian kaupungin Ranta-alueiden osayleiskaavassa radan pohjoispuoleinen maatilojen talouskeskuksen alue on varustettu lisämerkinnällä /s Alue jolla ympäristö säilytetään. Radan eteläpuolinen alue on varustettu merkinnällä MY -1 Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on ympäristöarvoja: Alueella on maankäyttö- ja rakennus- tai maa-aineslainsäädännön mukaisia maisemallisia tai kulttuuriarvoja. Alueella sallitaan maa- ja metsätalouteen liittyvä rakentaminen sekä haja-asutuksen muodostaminen. Asutusta ei saa sijoittaa 150 m lähemmäksi keskiveden korkeuden mukaista rantaviivaa.

Pirkanmaan maakuntakaava 2040 osoittaa alueella seuraavat merkinnät:

Tampere–Pori päärata.

Maakunnallisesti arvokas Pyhäjärven - Nokianvirran - Kuloveden maisema-alue. Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisiksi esitetyt, maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (Ma) sekä maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (Mam).

Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Avointen maisematilojen säilymiseen ja uusien rakennuspaikkojen sijaintiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Maisema-alueiden kanssa päällekkäiset maakunnallisesti arvokkaat kulttuurimaisemat on esitetty kaavaselostuksen liitekartalla ”Kulttuurimaisemat”.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Kauniaisten ja Kuljun kartanot. Merkinnöillä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet (RKY 2009). Kohdemerkinnällä osoitetaan sellaiset alueet, joiden osoittamiseen ei maakuntakaavan mittakaavan vuoksi ole tarkoituksenmukaista käyttää aluevarausmerkintää. RK-merkinnällä osoitetaan karttateknisistä syistä erillisillä kartoilla esitetyt arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Valtakunnallisesti merkittävät historialliset tienlinjaukset osoitetaan vht-viivamerkinnällä

Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

Alueella ei ole asemakaavaa eikä alueella ole vireillä kaavavalmistelua.

Tieyhteys kartanolta laiturille on maastollisesti muuttunut alkuperäisestä muusta maastosta korotetulla ratapenkalla jo vuonna 1894. Vaikka tasoristeys nyt poistetaan ja liikenne siirretään toisaalle, suora visuaalinen yhteys kartanolta laiturille säilyy. Koska hanke ei ole maakuntakaavan eikä yleiskaavan vastainen ja toimenpide edistää Nokia–Pori pääradan junaliikennettä ja ennen kaikkea sen liikenneturvallisuutta, hanketta voidaan puolttaa.

Kaupunkikehityslautakunta esittää lausuntonaan Väylävirastolle, että Nokian kaupungilla ei ole asiaan huomauttamista.

Väylävirastolla ei ole huomauttamista Nokian kaupungin antamaan lausuntoon.

6.6.2025

Pirkanmaan liitto on ilmoittanut, että suunnitelma on maakuntakaavan mukainen ja suunnitelman maininta hyväksytystä maakuntakaavasta (kokonaiskaava hyväksymispvm. 27.3.2017) on oikein. Pirkanmaan liitolla ei ole tarvetta lausua asiasta.

Väylävirastolla ei ole huomauttamista Pirkanmaan liiton jättämään lausuntoon

Pirkanmaan maakuntamuseo on ilmoittanut, että

1. Rakennettu ympäristö ja maisema

Suunnitelma-alue on asemakaavoittamaton. Alueella on voimassa vuonna 2001 hyväksytty Nokian ranta-alueiden osayleiskaava, jonka lukuisat Kuljun kartanon pihapiiriin ja ympäröiville peltoalueille kohdistuvat kulttuuriympäristön arvojen vaalimiseen tähtäävät kaavamääräykset kertovat, että paikan kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ovat poikkeuksellisen merkittävät.

Lisäksi alueella on voimassa vuonna 2017 hyväksytty Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jossa Kuljun kartanon alue on osoitettu osaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä nimeltään *Kauniaisten ja Kuljen kartanot* (peruste: Museoviraston RKY-inventointi 2009) sekä osaksi maakunnallisesti arvokasta *Pyhäjärven-Nokianvirran-Kuloveden kulttuurimaisemaa* (peruste: Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi: ehdotus maakunnallisiksi maisema-alueiksi 2013, Pirkanmaan liitto). RKY-aluetta koskee suunnittelumääräys, jonka mukaan *"Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Uusi rakentaminen on sopeuduttava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen."* RKY-alueita koskevat valtioneuvoston päätöksellä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Vanhan kyläasutuksen paikalle 1600-luvulla muodostuneen Kuljun kartanon sijoituspaikan valintaan on keskeisesti vaikuttanut lämmin eteläinen rinne sekä yhteys vesistöön. Viimeistään 1800-luvun alkupuolelta asti Kuljun kartanoa on ympäröinyt istutettu ja hoidettu puistoalue, jonka sommitelma on englantilaistyylinen ja tiukan aksiaalinen: kartanolle johtaa puukuja pohjoisesta Kuljuntietä ja samaa linjaa jatkaa kartanon päärakennukselta etelään johtava kulkuväylä, joka päättyy Kuloveteen pistävälle niemeen ja sen päässä olevalla laiturille. Laituri on ollut aktiivisessa käytössä laivalaiturina. Sieltä on mm. kuljettu suoniemen kirkolle. Poikittaisakselin tälle väylälle muodostaa itä-länsisuuntainen kartanolta talouspihalle johtava tie.

Rautatien rakentaminen 1890-luvulla kartanon ja rannan väliin on muuttanut alueen maisemaa merkittävästi ja heikentänyt kartanon ja rannan välistä yhteyttä. Metsänvartijan ylikulku on kuitenkin mahdollistanut kulun rantaan ja yhteyden sekä puistoakselin osittaisen säilymisen. Ranta-alue, niemi ja laituri sekä maisema järvelle ovat keskeisiä ominaispiirteitä Kuljun kartanokokonaisuudelle. Vaikka laituri ei enää ole laivaliikenteen käytössä, sitä kuitenkin yhä käytetään uima- ja venelaiturina ja rantaa hoidetaan pitämällä se kasvillisuudesta avoimena.

6.6.2025

Ratasuunnitelman mukaan Metsänvartijan tasoristeys ja ratapenkalle johtavat portaat purettaisiin ja yhteys kartanolta rantaan toteutettaisiin rakentamalla puutarhasta itään, radan pohjoispuolelle uusi Vasikkahaan tasoristeykselle vievä tielinja (Y1J) sekä radan eteläpuolelle olemassa olevan tielinjan (Y6) jatkoksi kohti länttä ja rantaa vievä tielinja (Y2). Ratasuunnitelmaselostuksen vaikutustenarvioinnissa (luku 5.6, s.22) hankkeen vaikutuksia kulttuuriarvoihin, maisemaan ja taajamakuvaan luonnehditaan vähäisiksi.

Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että ylikulun poistaminen ja sen korvaamiseksi toteutettava vaihtoehto olemassa olevien ja uusien hankkeessa rakennettavien tieyhteyksien kautta heikentäisivät merkittävästi kartanon ja rannan välistä yhteyttä, alueen historiallista kertovuutta ja ymmärrettävyyttä sekä kartanon puistohistoriallisia arvoja katkaisemalla pysyvästi suoraan kartanolta rantaan vievän puistoakselin. Tämä tulisi tuoda selkeästi esiin hankkeen vaikutustenarvioinnissa.

Aineistossa mukana olevan vaihtoehtoselvityksen sivulla 1 todetaan virheellisesti, että Pirkanmaan maakuntakaavan perusteella Kuljun kartano pihapiireineen olisi maakunnallisesti arvokas RKY-alue (rakennettu kulttuuriympäristö). Kuljun kartano on osa *valtakunnallisesti* merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä ja *maakunnallisesti* arvokasta maisema-alueita. Tämä tulisi korjata aineistoon. Toiseksi vaihtoehtoselvityksessä mainitaan käytetyn lähteenä Tampereen seutukaavaliiton vuonna julkaistua 1990 selvitystä *Pirkanmaan kulttuurihistorialliset kohteet*. Pirkanmaan maakuntamuseo huomauttaa, että lähteenä tulisi mainitun ikääntyneen julkaisun sijaan tai rinnalla käyttää ajantasaisia selvityksiä, joihin myös voimassa olevan maakuntakaavan suojeluun tähtäävät suunnittelumääräykset perustuvat.

Pirkanmaan maakuntamuseo esittää vielä tutkittavaksi vaihtoehtoselvityksessä esitettyä radan alittavaa massiivista esteetöntä alikulkukäytävää/kehäsiltaa maltillisempaa ja kooltaan pienempää vaihtoehtoa (esim. putkisiltaa) tai muita nykyisen ylikulun turvallisuutta parantavia vaihtoehtoja (esim. liikennevalot ja/tai automaattiportit). Alueen poikkeuksellisen merkittävien kulttuurihistoriallisten arvojen vuoksi tulisi tutkia ratkaisuja avoimesti ja tarvittaessa esteettömyys- ja minimikorkeuksista ja muista vallitsevista ohjeista poiketen.

2. Arkeologinen kulttuuriperintö

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta maakuntamuseo toteaa, että suunnitelma-alueella ei ole tehty arkeologista inventointia ja suunnitelmien lähtötietoja voidaan siten pitää puutteellisena. Suunnitelmassa ei ole mainittu välittömästi alueen pohjoispuolella sijaitsevaa arkeologista kohdetta - *Kuljen historiallisista asuinpaikka*, joka on tallennettu muinaisjäännösrekisteriin mahdollisena muinaisjäännöksenä (mj-tunnus 1000043934). Kuljun rälssitila, joka oli Ylä-Satakunnan kihlakunnantuomari Pentti Lydekenpojan asuinkartanon Penttilän sivutila, mainitaan arkistolähteissä jo vuonna 1460. 1500-luvulla Kuljun kylään kuului yhteensä 5–6 taloa ja se muodosti oman jakokuntansa. Kaikki kylän talot yhdistettiin 1600-luvulla Kuljen säteriksi. Vanhimpien karttojen mukaan säterin päärakennus sijaitsi viimeistään 1700-luvun alkupuolella samalla alueella kuin nykyinen Kuljun tilakeskus.

6.6.2025

Lähimmät tunnetut esihistorialliset muinaisjäännökset, kivilautiset asuinpaikat Kulju 3 ja Kesäniemi 1 sijaitsevat vain n. 300–500 m etäisyydellä suunnittelualueelta Kuloveden rannoilla. Myös yksi suunnitelman mukaan rakennettavista uusista teistä sijoittuu rannalle (Y2), ja sen aluetta voidaan pitää potentiaalisena samantyyppisten muinaisjäännösten, kivilautisten asuinpaikkojen, löytymisen kannalta. Maakuntamuseo esittää, että mikäli hanke etenee uuden tielinjan sisältävän vaihtoehdon mukaisesti, suoritetaan suunnitellun yksityistien Y2 alueen arkeologinen inventointi ennen hankesuunnitelmien hyväksymistä toteutukseen.

Arkeologisia inventointeja voidaan tehdä vain lumettomissa olosuhteissa, sulan maan aikana. Tutkimuksissa tulee noudattaa Suomen arkeologisten kenttätöiden laatuohjetta (2020) ja muita Museoviraston ohjeita. Arkeologisen tutkimuksen tekijän tulee toimittaa raportti digitaalisena arviointia varten maakuntamuseolle. Arvioinnissa varmistetaan, että tutkimus vastaa sille asetettuja tavoitteita ja laatuvaatimuksia.

Raportti toimitetaan arvioinnin jälkeen Museovirastoon, jossa se tallennetaan sähköiseen asianhallintajärjestelmään ja julkaistaan palvelussa <https://asiat.museovirasto.fi/>. Tutkimusraporttien tiedot tallennetaan myös muinaisjäännösrekisteriin, jonka tietoja voi selata kaikille avoimessa Kulttuuriympäristön palveluikkunassa www.kyppi.fi. Verkossa julkaistava tutkimusraportti ei saa sisältää yksityishenkilöiden henkilötietoja, esim. maaomistajien nimiä tai osoitteita. Raportin lisäksi museolle on toimitettava kohteiden sijaintitiedot ja rajaukset digitaalisena paikkatietomuodossa.

Maakuntamuseo esittää, että suunnitelma-aineistoa täydennetään vielä edellä mainituilta osin ja toimitetaan Pirkanmaan maakuntamuseoon nähtäville. Mahdolliseen ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen tulee sisällyttää tarvittavat arkeologiset kulttuuriperinnön huomioonottamisen varmistavat ehdot. Päätös valitusosoituksineen on toimitettava maakuntamuseoon.

Väylävirasto toteaa, että

1. Rakennettu ympäristö ja maisema

Hankkeen vaikutustenarviointia on täydennetty ratasuunnitelmaselostukseen. Vaihtoehtoselvitys on korjattu ja käytetty ajantasaista lähtöaineistoa. Väyläviraston asettamista esteettömyys- ja minimikorjausohjeista ei voida poiketa, jonka vuoksi pienempi vaihtoehto alikulkukäytäväksi/kehäsilaksi on mahdotonta toteuttaa. Tämä asia on tutkittu ratasuunnitelmaa laadittaessa, vaihtoehtovertailu on ratasuunnitelman informatiivisessa aineistossa C, tutkitut vaihtoehdot.

Rautatien rakentaminen kartanon ja rannan väliin on muuttanut maisemaa merkittävästi jo 1890-luvulla. Kartanon ja rannan välinen yhteys on rautatien rakentamisen vuoksi heikentynyt ja alueen puistohistorialliset arvot sekä alueen historiallinen kerrottavuus ja ymmärrettävyys on vähentynyt rautatien katkaistessa alueen.

6.6.2025

Nykyisellään kartanoa ympäröi istutettu ja hoidettu puisto, joka päättyy rataa kuusiainatana, rajaten kartanon alueen omaksi hoidetuksi kokonaisuudekseen. Kuusiainan läpi kulkee kapea polku, jota pitkin kulkuyhteys rantaan on säilynyt.

Metsänvartijan tasoristeyksen poistamisen ja Kesäniemen tasoristeyksen parantamisen vaikutukset maisemaan ja taajamakuvaan syntyvät kartanon ja rannan välisen suoran kulkuyhteyden katkeamisen myötä. Huomioiden rautatien rakentamisesta 1890-luvulla syntyneet alueen maisemakuvan muutokset, kartanon ja rannan välisen suoran yhteyden lopullisesta katkaisusta syntyviä vaikutuksia maisemaan voidaan pitää vähäisinä.

Uusi tieyhteys on suunniteltu rakennettavaksi myötäillen kartanon puistomaista aluetta, jotta vaikutukset maisemaan pysyvät mahdollisimman pieninä. Kesäniementien tasoristeykseen lisätään puolipuumilaitos, mikä lisää pylviäitä ja rakenteita tien ja radan risteyskohtaan. Merkittäviä kielteisiä vaikutuksia valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin ei kohdistu.

Metsänvartijan tasoristeyksen poistamisen ja Kesäniemen tasoristeyksen parantamisen vaikutukset alueen luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön ovat vähäiset, koska toimenpiteet ovat pienet. Hankkeessa rakennetaan kaksi kevytrakenteista, sorapäälysteistä yksityistietä, joiden yhteispituus on noin 500 metriä. Yksityistie Y1J kulkee nykyisen pellon reunassa, jossa kasvillisuuden määrä on vähäinen. Yksityistie Y2 on kapea ja kulkee paa-luvälillä 0-80 entisen tieuran kohdalla. Lisäksi parannetaan Kesäniemen tasoristeyksen nykyistä yksityistietä (Y3) noin 130 metrin matkalla.

2. Arkeologinen kulttuuriperintö

Suunnitelmaa on täydennetty tekemällä alueelle arkeologinen selvitys. Maastotyöt suoritettiin 16.5.2023 ja lopullinen raportti valmistui syyskuussa 2023. Kivikautiseen tai muuhun esihistorialliseen toimintaa liittyviä havaintoja ei selvitysalueella tehty. Selvitys on lisätty lähtötietoon ja selvitysraportti on toimitettu Pirkanmaan maakuntamuseolle kommentoitavaksi 6.7.2023. Museo on hyväksynyt sen 4.9.2023. Raportin havainnoista ei ole museolla ollut huomautettavaa.

Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelta on pyydetty lausuntoa, mutta sitä ei ole toimitettu.