

TEOLLISUUSTIE-APILATIE ASEMAKAAVAN MUUTOS

ASEMAKAAVASELOSTUS (ehdotus)

7.1.2025



Paimion kaupunki
Tekniset ja ympäristöpalvelut
Kaavoitus

51/10.01.03/2024

TEOLLISUUSTIE-APILATIE ASEMAKAAVAN MUUTOS

SISÄLLYSLUETTELO

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT.....	4
1.1	Tunnistetiedot	4
1.2	Kaava-alueen sijainti	5
1.3	Asemakaavan nimi ja tarkoitus.....	5
1.4	Asemakaavan liiteasiakirjat	5
1.5	Muut kaavaan liittyvät asiakirjat.....	5
2	TIIVISTELMÄ.....	6
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	6
2.2	Asemakaava	7
2.3	Asemakaavan toteuttaminen	7
3	LÄHTÖKOHDAT	8
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista.....	8
3.1.1	Alueen yleiskuvaus.....	8
3.1.2	Luonnonympäristö.....	9
3.1.3	Rakennettu ympäristö, liikenne.....	9
3.1.4	Maanomistus	9
3.1.5	Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	9
3.2	Suunnittelutilanne.....	9
3.2.1	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset	9
3.2.2	Kaava-aluetta koskevat selvitykset.....	12
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET.....	16
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve, suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	16
4.2	Osallistuminen ja yhteistyö.....	16
4.2.1	Osalliset	16
4.2.2	Vireille tulo.....	17
4.2.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	17
4.2.4	Viranomaisyhteistyö	17
4.3	Asemakaavan tavoitteet	18
4.3.1	Kaupungin ja maanomistajan tavoitteet	18
4.3.2	Suunnittelualueesta johdetut tavoitteet	18
4.3.3	Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet	19
4.4	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	19
4.5	Kaavaa koskevan palautteen huomioiminen	19
5	ASEMAKAAVAN KUVAUS	20
5.1	Kaavan rakenne ja aluevaraukset	20
5.2	Kaavan vaikutukset.....	20

5.2.1	Yhdyskuntarakenne, rakennettu ympäristö.....	20
5.2.2	Liikenne.....	21
5.2.3	Tekninen huolto.....	21
5.2.4	Luonnonympäristö, maisema, viheralueet	21
5.2.5	Sosiaalinen ympäristö ja palvelut.....	21
5.3	Ympäristön häiriötekijät.....	21
5.4	Kaavamerkinnot ja määräykset	21
5.5	Nimistö.....	22
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN.....	22
6.1	Toteuttamisen ajoitus ja seuranta.....	22



1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

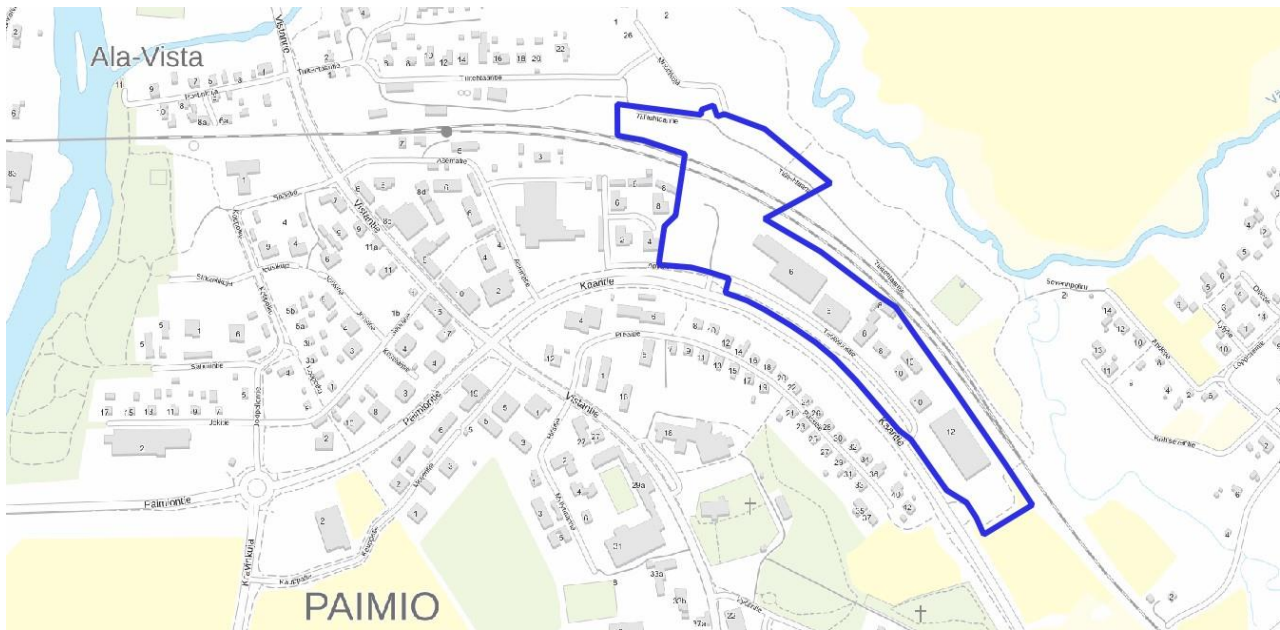
Selostus koskee 7.1.2025 päivättyä asemakaavaa.

1.1 Tunnistetiedot

Kaavan nimi:	Teollisuustie - Apilatie asemakaavan muutos.	
	Asemakaavan muutos koskee osaa korttelista 25, rautatiealuetta, puistoa, lähivirkistysaluetta ja katualuetta.	
Kaava-alueen määrittely	Asemakaavan muutoksella muodostuu osa korttelista 25, kortteli 1762, rautatiealuetta, lähivirkistysaluetta, suojaviheraluetta, katualuetta ja maantietaluetta.	
	Paimion kaupunki Tekniset ja ympäristöpalvelut, Kaavoitus Jouni Kiimamaa, kaavoituspäällikkö (YKS 381)	
Kaavan laatija	Sweco Finland Oy (6.9.2024 alkaen) Pasi Vierimaa, kaavoitusarkkitehti SAFA (YKS 492) Asianumero 51/10.01.03/2024 (aloitusvaiheessa 335/10.02.03/2019)	
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	15.2.2024, 7.1.2025	
Vireille tulo	Kaavoituspäätös	16.10.2019 (KH § 257)
	Kuulutus	
	Ilmoitus kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä ja kaupungin ilmoitustaululla	25.10.2019
	OAS nähtävillä	5.3.2024 alkaen
Kaavan käsittely	Ympäristölautakunta	27.2.2024
	Valmisteluvaiheen kuuleminen	
	Luonnosaineisto nähtävillä	5.3. – 5.4.2024
	Ympäristölautakunta	xx.xx.2025
	Kaupunginhallitus	xx.xx.2025
	Kaavaehdotus nähtävillä	xx.xx - xx.xx.2025
Hyväksyminen	Ympäristölautakunta	xx.xx.2025
	Kaupunginhallitus	xx.xx.2025
	Kaupunginvaltuusto	xx.xx.2025
Voimaantulo	Kuulutus	xx.xx.2025

1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Paimion keskustaajamassa, Kaaritien ja Tiilitehtaantien välisellä alueella. Alue rajautuu etelässä Teollisuustien ja Apilatie katualueeseen. Alueeseen sisältyy Turku-Helsinki junaradan rata-alueita, Tiilitehtaan alueeseen kuuluvaa viheraluetta sekä liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta radan eteläpuolelta.



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti.

1.3 Asemakaavan nimi ja tarkoitus

Asemakaavan nimi on sijainnin mukaisesti Teollisuustie - Apilatie.

Tarkoituksena on mahdollistaa uusi jalankulun ja pyöräilyn reitti Kaaritien ja Tiilitehtaantien välille korttelin 25 läpi. Samalla muutetaan korttelin 25 osan tonttijakoa ja käyttötarkoituksia, sekä muutetaan puistoaluetta vastaamaan nykyistä käyttöä tavaratalon pysäköintialueena ja osoitetaan olemassa oleva kevyen liikenteen yhteys.

1.4 Asemakaavan liiteasiakirjat

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 2. Poistuvat asemakaavat
- Liite 3. Asemakaavan seurantalomake

1.5 Muut kaavaan liittyvät asiakirjat

Kaavasuunnittelussa on hyödynnetty soveltuvin osin Länsirata-hankkeen aikana laadittuja suunnitelmia ja selvityksiä sekä Tiilitehtaan asemakaavamutoksen selvityksiä:

- | | |
|--|------------|
| • Hajala-Nunna, ratasuunnitelmaselostus, Sweco Finland Oy | 31.12.2023 |
| • Hajala-Nunna, ratasuunnitelmat, Sweco Finland Oy | 31.12.2023 |
| • Hajala-Nunna, meluselvitys, Sweco Finland Oy | 31.12.2023 |
| • Hajala-Nunna, tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco Finland Oy | 31.12.2023 |
| • Tiilitehtaantien asemakaava, melu- ja tärinäselvitys, FCG Oy | 31.1.2018 |

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Teollisuustien korttelia 25 koskeva asemakaavan muutos on käynnistetty alun perin yksityisen kiinteistön omistajan aloitteesta vuonna 2019. Maanomistajan tavoite aloitusvaiheessa oli se, että Teollisuustien korttelin 25 tontilla 2 sijaitsevaa rakennusta voidaan laajentaa tontille 7 yhdistäen samalla pieniä kiinteistöjä keskenään. Osa tontista 7 kuuluu toiselle maanomistajalle.

Ympäristölautakunta päätti kokouksessaan 3.10.2019 (§ 90) esittää kaupunginhallitukselle asemakaavan muutoksen käynnistämistä. Lautakunta päätti myös, että kaavahankkeesta laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma, ja että lopullinen kaavarajaus selviää tässä vaiheessa. Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 16.10.2019 (§ 257) asemakaavan muutoksen vireille tulosta. Vireille tulosta on kuulutettu 25.10.2019 kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä ja kaupungin ilmoitustaululla sekä kaupungin internet-sivulla.

Kaavan valmistelu oli pitkään pysähdyksissä, kunnes Turun ja Helsingin välistä nopeaa junayhteyttä koskevan Hajala-Nunna ratasuunnittelun yhteydessä em. kaavan muutosalueen käyttö nousi uudelleen esille. Maanomistajien kanssa käytyjen neuvottelujen ja tarkentuneiden tavoitteiden pohjalta kaavan valmistelua jatkettiin kaupungin toimesta loppuvuodesta 2023. Kaavan muutoksen aloitusvaiheen rajausta on laajennettu ja kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) helmikuussa 2024.

Ympäristölautakunta käsitteli kokouksessaan 27.2.2024 (§ 17) kaavaa varten laaditun osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) sekä tarkistetusta kaava-alueesta laaditun kaavaluonnoksen ja kaavasielostuksen liitteineen. Lautakunta päätti asettaa kaavan valmisteluaineiston nähtävillä 30 vuorokauden ajaksi valmisteluvaiheen kuulemista varten (MRL 62 §, MRA 30 §). OAS on nähtävillä kaavan laadinnan ajan ja sitä päivitetään tarpeen mukaan prosessin kuluessa. Valmisteluvaiheen aineisto lähetetään viranomaisille tiedoksi ja mahdollista lausuntoa varten.

Valmisteluvaiheen aineisto on ollut luonnoksena nähtävillä 5.3.-5.4.2024 välisenä aikana. Luonnoksesta ei jätetty yhtään mielipidettä. Saadut viranomaislausunnot on otettu huomioon kaavaehdotusta laadittaessa.

Kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen kaava-alueella on laajennettu koskemaan korttelin 25 tontteja 2–7, jotta kaavateknisesti Apilakujan osoittaminen kaavassa on mahdollista. Kaava-alueen muutoksesta toimitettiin 24.10.2024 päivätty kirje laajennusalueen kiinteistön omistajille. Laajennusalueella ei osoiteta merkittäviä muutoksia voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna, kaavan rakentamistontteja tarkastellaan samalla olemassa olevia kiinteistörajajoja vastaaviksi. Kaava-alueella laajennettu myös kaakon suuntaan, jossa olemassa oleva pysäköintialue sekä kevyen liikenteen yhteys tarkastellaan nykytilannetta vastaavaksi.

Ympäristölautakunta käsitteli kokouksessaan __.__.2025 (§ __) alueesta laaditun asemakaavaehdotuksen. Lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se asettaa kaavaehdotuksen julkisesti nähtävillä ja pyytää lausunnot viranomaisilta.

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan __.__.2025 (§ __) asettaa kaavaehdotuksen julkisesti nähtävillä (AKL 65 §).

Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä __.__. – __.__.2025 välisen ajan. Kaavaehdotuksesta saatiin xx lausuntoa ja xx muistutusta. Lausunnot, muistutukset ja vastineet on käsitelty kappaleessa 4.2 Osallistuminen ja yhteistyö. (tarkentuu ehdotusvaiheessa).

Ympäristölautakunta käsitteli asemakaavan __.__.2025

Kaupunginhallitus käsitteli asemakaavan __.__.2025

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan __.__.2025

Asemakaava on tullut voimaan kuulutuksella __.__.2025

2.2 Asemakaava

Asemakaavalla muutetaan korttelin 25 osan tonttijakoa ja käyttötarkoituksia rautatien ja Teollisuustien-Apilatien katualueen välissä. Asemakaava mahdollistaa uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen radan alitse Kaaritieltä Tiilitehtaantielle. Osa reitistä kulkee korttelin 25 läpi osoitettavan pistokadun kautta. Koska pistokatu jakaa korttelin 25 kahteen osaan, on itäpuoliselle osalle annettu uusi korttelinumero 1762. Korttelissa 1762 tarkistetaan tontteja nykyisiä kiinteistörajoihin vastaaviksi. Tiilitehtaan puolella osa rautatiealueesta osoitetaan viher- ja suojaviheralueeksi. Kaakossa jatketaan korttelin 1762 tonttia 5 kattamaan tonttia palveleva pysäköintialue, joka on voimassa olevassa asemakaavassa puistoa. Muutos ei vaikuta pysäköintialueen takana kulkevaan kevyen liikenteen reittiin.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Toteuttaminen voidaan aloittaa heti, kun kaava on saanut lainvoiman. Rautatien alikulun ja siihen liittyvän jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen ajoittuu ratasuunnitelman hyväksymisen ja investointipäätöksen jälkeiseen aikaan. Tällä hetkellä radan rakentamissuunnittelun ja rakentamisen on arvioitu ajoittuvan vuosille 2025–2031.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueeseen kuuluu viisi liike- ja toimistorakentamiseen asemakaavoitettua ohjeellista tonttia (2–5 ja 7) korttelista 25. Kortteliin kuuluu myös Teollisuustien kohdalle kaavoitettu autopaikkojen korttelialue (tontti 6). Korttelin 25 tontit rajautuvat eteläosastaan Kaaritien liikennealueeseen ja Apilatie katualueeseen. Tontit 2–5 ovat rakennettu, tontin 7 rakennuskanta on purettu. Kaakossa korttelin 25 päässä suunnittelualueeseen kuuluu puistoa.

Tonttien pohjoispuolella alueeseen kuuluu leveä vyöhyke rautatien aluetta sekä viheraluetta, joka ulottuu rata-alueesta Tiilitehtaantielle ja Muottikujan päähän.



Kuva 2. Suunnittelualueen ohjeellinen rajausta sinisellä.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue koostu pääosin rakennetusta rautatien alueesta sekä tonttialueista rakennuksineen ja piha-alueineen. Radan pohjoispuolelle jää leveä vyöhyke rautatien aluetta ja Tiilitehtaan asema-kaavaan kuuluvaa lähivirkistysaluetta, joilla kasvaa harvaa, nuorehkoa lehtipuustoa ja pensaikkoo.

3.1.3 Rakennettu ympäristö, liikenne

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi rakennettua ympäristöä. Rautatien eteläpuolella sijaitsee yksi tyhjä tontti, jolta on purettu vanha toimitilarakennus vajaa 10 vuotta sitten. Tyhjän tontin länsipuolella on asuinkerrostaloja. Tyhjästä tontista kaakon suuntaan suunnittelualueella on tuotantorakennuksia, autokorjaamo, varastorakennuksia ja erikoistavarakauppa pysäköintialueineen. Alueen eteläosaa sivuavat Apilatie ja Teollisuustie, joilta on liittymä Kaaritielle.

Rautatien pohjoispuolella ei ole rakennuksia. Alueen luoteispuolella on Tiilitehtaantie, josta tontille / rakennuspaikalle ajo sallittu jalankulku- ja pyöräilyväylä johtaa koirapuistoon ja eläinten hautausmaalle. Alueen pohjoispuolella on Muottikujan varren rakentamattomia omakotitalojen tontteja.

3.1.4 Maanomistus

Rautatiealueen omistaa Suomen valtio. Virkistysalueet ja katualueet omistaa kaupunki. Rautatien eteläpuoliset rakennuspaikat ovat yksityisten omistuksessa.

3.1.5 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Kaaritie ja rautatie aiheuttavat melua, rautatie lisäksi tärinää. Ks. tarkemmin kohta 3.2.2 Kaava-alueita koskevat selvitykset, sivulla 12.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat ja päätökset

Maakuntakaava

Paimion kaupungin alueella on voimassa Turun kaupunkiseudun maakuntakaava (YM vahv. 23.8.2004) sekä Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (KHO, 6.7.2020). Kolmas voimassa oleva maakuntakaava on Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava, joka hyväksyttiin Varsinais-Suomen liiton maakuntavaltuustossa 14.6.2021. Maakuntahallitus määräsi kokouksessaan 13.9.2021 vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman MRL 201 §:n mukaisesti. Maakuntavaltuuston hyväksymispäätöksestä jätettiin neljä valitusta Turun hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valitukset päätöksellään 30.8.2023. Hallinto-oikeuden päätöksestä haettiin valituslupaa KHO:lta. Korkein hallinto-oikeus ei 12.6.2024 antamassaan ratkaisussaan (Päätös 1739/2024) myöntänyt valituslupaa. Maakuntavaltuuston hyväksymä Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava on kaikilta osin lainvoimainen.

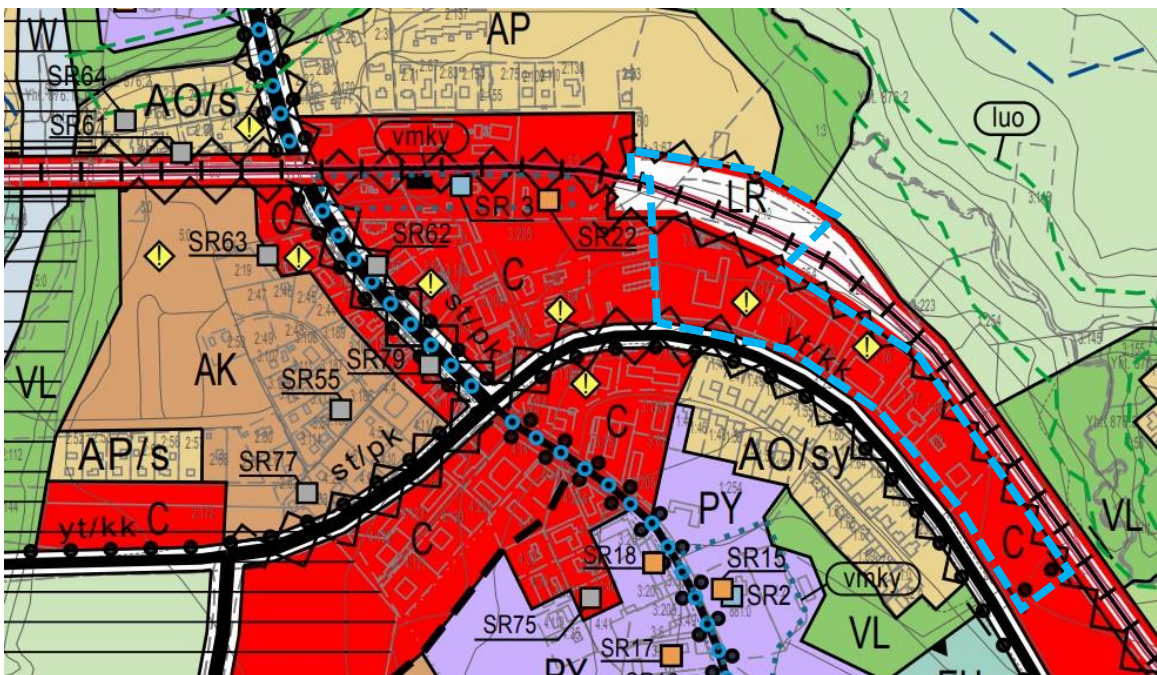
Kuva 3. Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä, ei mittakaavassa. Suunnittelualue sinisellä katkoviivalla.



Voimassa olevissa maakuntakaavoissa suunnittelualue rautatien eteläpuolella on osoitettu keskustatoimintojen alueena (C). Radan pohjoispuolella on taajamatoimintojen aluetta (A) sekä maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Suunnittelualue kuuluu myös laajempaan kaupunkikehittämisen kohdealueeseen.

Yleiskaava

Vistan osayleiskaavan muutos on hyväksytty Paimion kaupunginvaltuustossa 13.12.2012. Turun hallinto-oikeus antoi päätöksensä 2.4.2014, josta kaupunki valitti Korkeimpaan hallinto-oikeuteen (KHO). KHO antoi päätöksensä 23.11.2015 ja jätti Turun hallinto-oikeuden päätöksen voimaan. Suunnittelualue on saanut lainvoiman vuonna 2014.



Kuva 4. Ote Vistan osayleiskaavasta, ei mittakaavassa. Suunnittelualue sinisellä katkoviivalla.

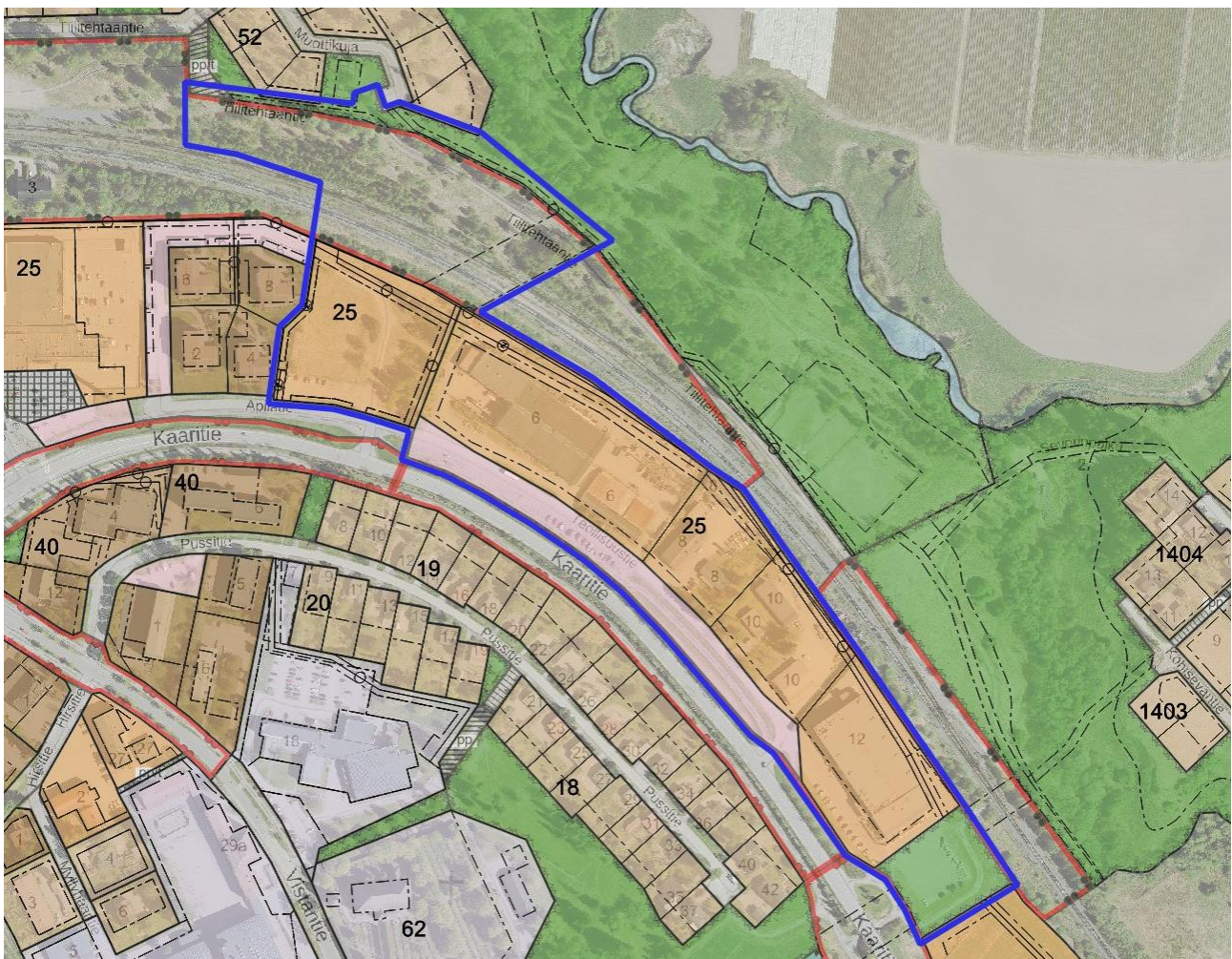
Osayleiskaavassa suunnittelualueen eteläosa on keskustatoimintojen aluetta (C) ja pohjoisosa pääosin rautatieliikenteen aluetta (LR). Suunnittelualueen pohjoisreunaa sivuaa Tiilitehtaantien asuinpientalovaltainen alue (AP) ja lähivirkistysalue (VL). Lisäksi C-alueella on mahdollisesti pilaantuneen maa-alueen merkintöjä sekä meluntorjuntatarpeen merkintä junaradan ja kaaritiien suuntaan.

Asemakaava

Suunnittelualueeseen kuuluu osia seuraavista voimassa olevista asemakaavoista:

- Ala-Vista, rakennuskaava (3) vuodelta 1973
- Ala-Vista, rakennuskaavan muutos (53) vuodelta 1994
- Ala-Vista, rakennuskaavan muutos (57) vuodelta 1996
- Ala-Vista, Asematien liikekeskus- ja asuntoalue, asemakaavan muutos (64) vuodelta 2000
- Ala-Vista, Apilatie 10, asemakaavan muutos (89) vuodelta 2014
- Ala-Vista, Tiilitehdas, asemakaava ja asemakaavan muutos (107) vuodelta 2018

Asemakaavan muutokset koskevat: rautatiealuetta (LR) Ala-Vistan rakennuskaavan alueella, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K) Ala-Vistan rakennuskaavan (53) muutosalueella, puistoa (VP) Ala-Vistan rakennuskaavan (57) muutosalueella, autopaikkojen korttelialuetta (LPA-1) Asematien asemakaavan muutosalueella, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K-1) Apilatie asemakaavan muutosalueella sekä lähivirkistysaluetta (VL) ja katualuetta (pp/t) Tiilitehtaan asemakaavan alueella.



Kuva 5. Ote asemakaavayhdistelmästä, ei mittakaavassa. Suunnittelualueen ohjeellinen rajaus sinisellä viivalla.

Rakennusjärjestys

Paimion kaupungin rakennusjärjestyksen päivitys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 23.9.2020. Uusi rakennusjärjestys tuli voimaan 1.11.2020.

Pohjakartta

Pohjakarttana on käytetty kaavoituksen pohjakarttaa mittakaavassa 1:2000, ETRS-GK23 tasokoordinaatistossa. Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 a §:n vaatimukset.

3.2.2 Kaava-aluetta koskevat selvitykset

Maakuntakaavan, osayleiskaavan, voimassa olevien asemakaavojen sekä ympäristöhallinnon ja muiden viranomaisten aineistot ja selvitykset otetaan huomioon kaavaa laadittaessa. Lisäksi huomioidaan Turku-Salo kaksoisraiteen yleis- ja ratasuunnittelun sekä aikaisemmin laaditun Tiilitehtaan tien asemakaavan yhteydessä tuotetut aineistot ja selvitykset. Kaavamuutos ei edellytä erityisiä lisäselvityksiä.

Meluselvitys

Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja niiltä osin kuin niitä tässä kaavahankkeessa on syytä tarkastella (A-painotettu keskiäänitaso Laeq enintään):

Taulukko 1. Ote Valtioneuvoston päätöksen mukaisista ohjearvoista.

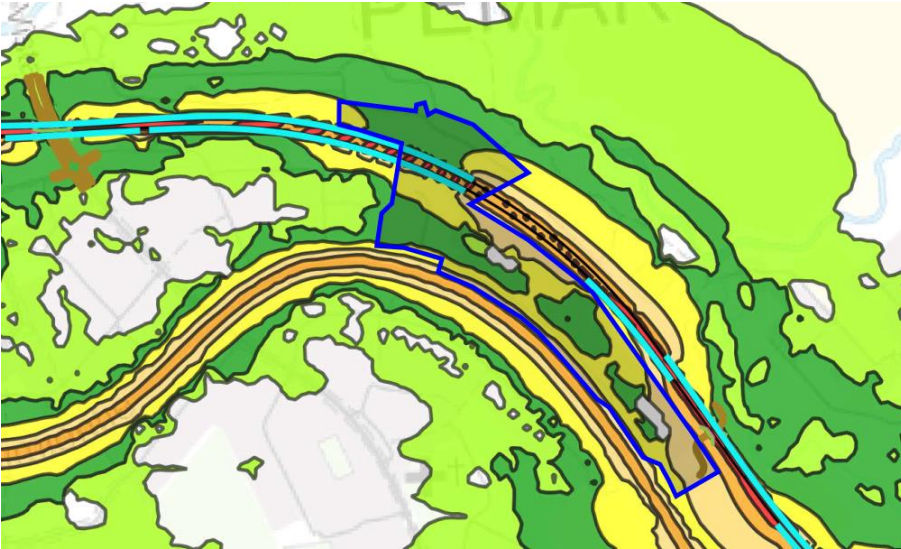
Ohjearvot ulkona	päivällä	yöllä
Asumiseen käytettävät alueet	55 dB	50 dB (uudet alueet 45 dB)
Ohjearvot sisällä	päivällä	yöllä
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Liike- ja toimistohuoneistot	45 dB	-

Länsirata-hankkeen yhteydessä on laadittu meluselvitys, johon liittyen on laadittu meluvyöhykekartat eri ennustetilanteissa. Yhtenä laskettuna ennustetilanteena on huomioitu sekä raideliikenteen että Kaaritien melutasot, ja otteet näistä kartoista on seuraavissa kahdessa kuvassa. Kartoissa on lisäksi huomioitu ratasuunnitelmien mukainen meluntorjunta, ts. melusteet, jotka näkyvät radan varressa turkoosein viivoin. Ensimmäisessä kuvassa (Kuva 7) on päiväajan, jälkimmäisessä kuvassa (Kuva 8) yöajan melutasot.

Yleisesti ottaen sisämelun osalta voidaan todeta, että tavanomaiset ulkoseinärakenteet eristävät melua noin 25–30 dB.

	40-45 dB
	45-50 dB
	50-55 dB
	55-60 dB
	60-65 dB
	65-70 dB
	yli 70 dB

Kuva 6. Melukartoissa käytettävät meluvyöhykkeet. Alinta arvoa, 40–45 dB, ei ole esitetty päiväajan melukartalla.



Kuva 7. Ote Länsirata-hankkeen meluselvityksestä. Melutaso päivällä klo 7–22. Lähde: Meluselvitys, Turun Tunnin Juna -suunnitteluhanke (nyk. Länsirata): Hajala-Nunna-ratasuunnitelma. Liite 2, tilanne 5. Sweco Finland Oy, 31.12.2023. Sisältää MML:n taustakarttasarjan 11/2023 aineistoa. Asemakaavan muutosalueen likimääräinen rajausta tummennettu, sinisellä reunaviivalla.

Päiväaika

Asumiseen käytettävillä ulkoalueilla melun päiväajan ohjearvo on 55 dB. Edellisessä kartassa 55 dB:n alle jäävät alueet ovat väriltään tumman ja vaalean vihreitä (sekä valkoisia). Asemakaavan yhtenä tavoitteena on osoittaa asumista suunnittelualueen länsiosaan radan eteläpuolelle. Kyseisellä kohdalla päiväajan meluarvot ovat välillä 50–55 ja 55–60 dB (tumman vihreä ja keltainen), eli keltaiset alueet edustavat ohjearvon ylittävää meluvyöhykettä. Yksi tehokas keino meluntorjunnassa on rakennusten ja muiden rakenteiden sijoittaminen siten, että melulta suojattu kohde tai alue jää rakennuksen / rakenteen vastakkaiselle puolelle kuin melulähde.

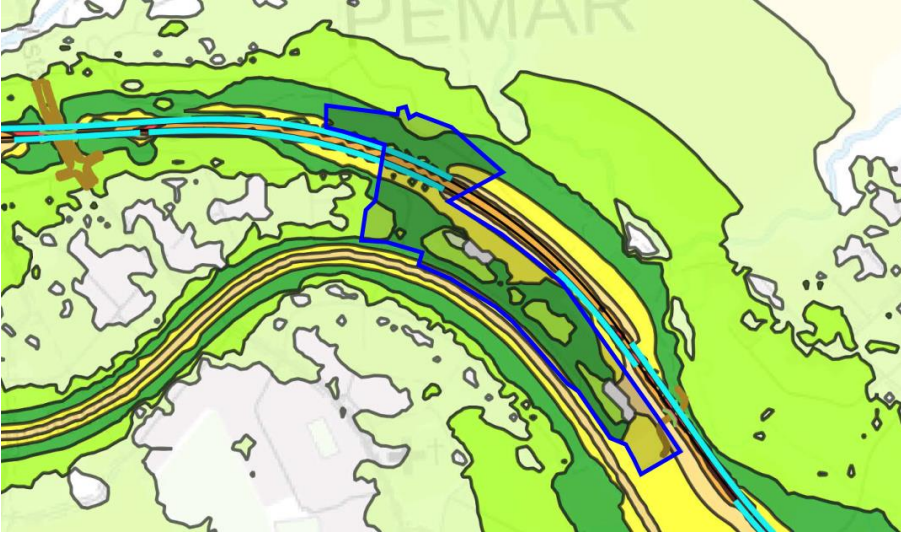
- Tämän perusteella, ja koska melutaso ei nouse kovin paljon ohjearvon yläpuolelle, liikennemelua voidaan torjua kaavassa antamalla esim. rakennusten sijoittelua koskevia ohjeita asuinalueiden ulkotilojen melutasojen alentamiseksi.

Asuintilojen melun päiväajan ohjearvo on 35 dB. Jotta asuintilojen melu kohoaisi ohjearvon yläpuolelle, pitäisi rakennuksen julkisivuun kohdistuvan melutason olla noin 60–65 dB, eli edellisellä kartalla vaalean oranssi (tai sitä punaisempi).

- Koska mainitut meluvyöhykkeet eivät ulotu asuinkorttelin kohdalle, ei sisämelun torjumiseksi ole tarpeen antaa määräyksiä.

Suunnittelualueelle sijoittuu myös työpaikkoja, eli liike- ja toimistotiloja. Niiden osalta melun ohjearvo on 45 dB. Tavanomaisilla ulkoseinärakenteilla tason ylittyminen vaatisi, että julkisivuun kohdistuva melutaso olisi 70–75 dB, eli kartalla punainen vyöhyke. Sellainen melutaso on havaittavissa hyvin kapealla kaistaleella rata-alueella meluesteen kohdalla, sen koillispuolella.

- Liike- ja toimistotilojen sisämelun torjumiseksi ei ole tarpeen antaa määräyksiä.



Kuva 8. Ote Länsirata-hankkeen meluselvityksestä. Melutaso yöllä klo 22–7. Lähde: Meluselvitys, Turun Tunnin Juna -suunnitteluhanke (nyk. Länsirata): Hajala-Nunna-ratasuunnitelma. Liite 2, tilanne 5. Sweco Finland Oy, 31.12.2023. Sisältää MML:n taustakarttasarjan 11/2023 aineistoa. Asemakaavan muutosalueen likimääräinen rajausta tummennettu, sinisellä reunaviivalla.

Yöaika

Asumiseen käytettävillä ulkoalueilla melun yöajan ohjearvo on 50 dB (uusilla alueilla 45 dB). Koska tällä alueella on jo voimassa asumisen salliva asemakaava, voidaan tämä alue tulkita vanhaksi alueeksi ja ohjearvoksi sen mukaan 50 dB. Edellisessä kartassa 50 dB:n alle jäivät alueet kaksi vaaleinta vihreää (sekä valkoisia). Suunnittelualueen länsiosassa radan eteläpuolella, yöajan meluarvot ovat välillä 45–50, 50–55 ja 55–60 dB (keski- ja tumman vihreä sekä keltainen), eli tumman vihreät ja keltaiset alueet edustavat ohjearvon ylittäviä meluvyöhykkeitä, keltaisen ylittäen ohjearvon enintään 10 dB:llä.

- Myös yöajan tilanteessa liikennemelua voidaan torjua kaavassa antamalla rakennusten sijoittelua koskevia ohjeita asuinalueiden ulkotilojen melutasojen alentamiseksi.

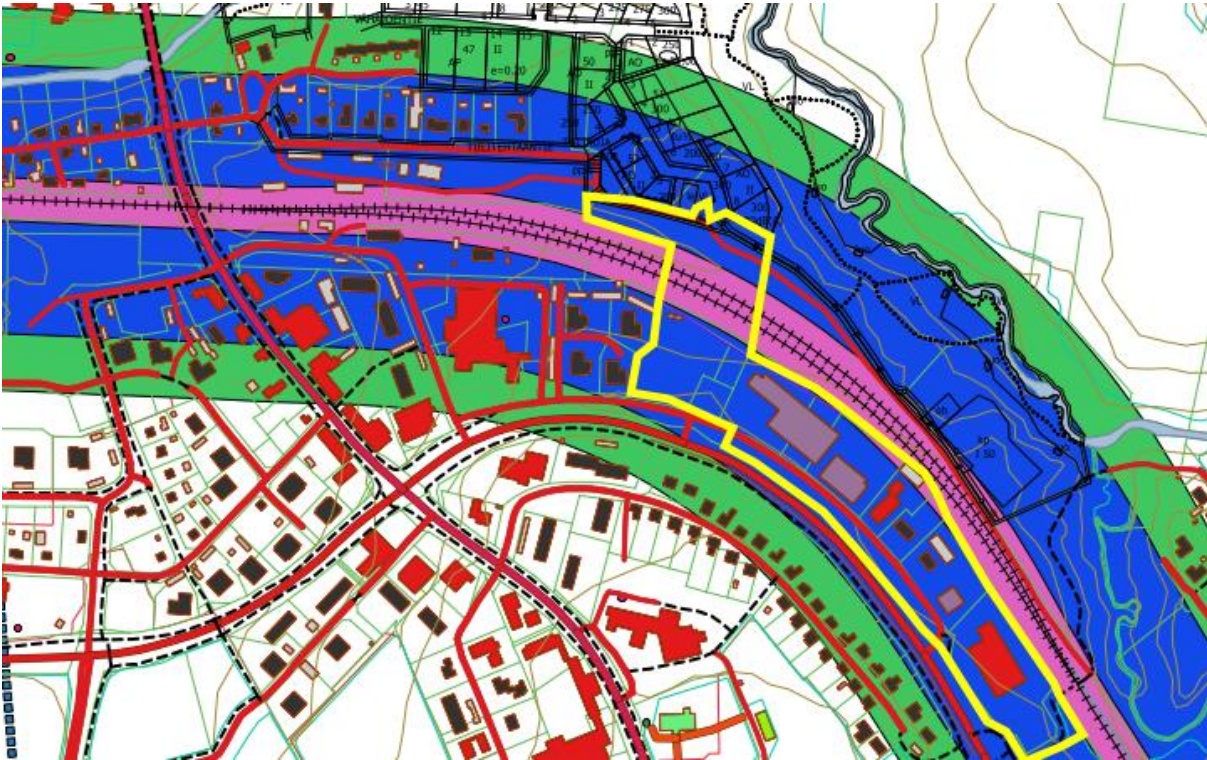
Asuintilojen melun yöajan ohjearvo on 30 dB. Jotta asuintilojen melu kohoaisi ohjearvon yläpuolelle, pitäisi rakennuksen julkisivuun kohdistuvan melutason olla noin 55–60 dB, eli edellisellä kartalla keltainen (tai oranssi sekä punainen).

- Koska asumiseen kaavallulle alueelle kohdistuu yli 55 dB liikennemelua, voi yöajan melutaso sisätiloissa nousta yli 30 dB. Sen vuoksi on suositeltavaa, että meluun kiinnitetään huomiota asemakaavassa.

Liike- ja toimistotiloille ei sovelleta yöajan ohjearvoja.

Tärinä ja runkomelu

Tiilitehtaantien asemakaavan yhteydessä vuonna 2018 on laadittu melu- ja tärinäselvitys (FCG), joka kattaa myös tämän kaavamuuotosalueen. Tärinäselvityksen mukaan suunnittelualue kuuluu pääosin tärinäalueelle H.¹



Kuva 9. Ote Tiilitehtaan asemakaavan tärinäselvityskartasta, tärinäriskialueet. Teollisuustie-Apilatie suunnittelualueen likimääräinen rajaus keltaisella. Tärinäalue H sinisellä. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 19.1.2018.

Selvitysraportin mukaan ”Tärinäarvio perustuu maaperätietoihin sekä radan toisella puolella tehtyjen mittausten tuloksiin. Korttelin 52 kaikille tonteille, korttelin 50 tonteille 3 ja 4 ja korttelin 51 tonteille 4–9 rakennettaessa tulee suunnitelmissa huomioida niiden olevan tärinäalueella H, jossa maaperän värähtelyn nopeus on 1–3 mm/s. Lisäksi tulee kortteleissa 47, 50, 51 ja 52 huomioida tärinän ylittävän C-luokan suositusarvon”. Em. tekstissä korttelinumero tarkoittaa Tiilitehtaan alueen kortteleita.

- ➔ Koska tämä kaavamuuotosalue kuuluu selvityksen mukaan tärinäalueelle, on asemakaavassa syytä huomioida raideliikenteen aiheuttama tärinä soveltuvin määräyksin.

¹ H-alue: ”Hyväkuntoisiin ja tavanomaisiin rakennuksiin ei yleensä aiheudu niiden käyttökelpoisuutta haittaavia vaurioita, jos liikennetärinä on huomioitu resonanssille herkkien rakenteiden suunnittelussa. Tärinä on kuitenkin yleensä selvästi havaittavaa ja häiritsee usein asumismukavuutta. Vaurioitumisriskin arvioinnissa tulee ottaa huomioon rakennuskanta ja käytetyt rakennusmateriaalit.” Lähde: Tutkimusraportti VTT-R-04703–14, Liikennetärinä: Alueiden tärinäkartointi ja rakenteiden vaurioitumisalttius, A. Talja, J. Törnqvist, 2014.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Nyt laadittavan asemakaavan muutoksen kanssa rinnakkain on tehty Keskustan rata-alueen asemakaavan muutos, joka tuli vireille 17.10.2023 ja kaupunginvaltuusto hyväksynyt 13.11.2024. Kyseisen kaavahankkeen tavoitteena on mahdollistaa kaksiraiteisen junayhteyden rakentaminen Paimion keskustan läpi. Kaksoisraide on osa Turun ja Helsingin välistä nopeaa junayhteyttä koskevaa ratahanketta, jonka ratasuunnittelu on käynnissä samaan aikaan kaavan laatimisen kanssa. Lisätietoja ratasuunnitelman laatimisesta on verkkosivulla: [Länsirata \(lansirata.fi\)](https://lansirata.fi)

Ratasuunnitteluun liittyvien kaavamuutosten yhteydessä on tarkasteltu kulkuyhteyksien tarpeita rautatien molemmin puolin pitkällä aikavälillä. Ratasuunnitelmaan on Paimiossa sisällytetty kuitenkin vain olemassa olevat Vistantien maantien ja Vähäjokipolun ulkoilureitin alikulut. Kaupungin tulevan yhdyskuntakehityksen kannalta Kaaritien ja Tiilitehtaantien välille on nähty tarpeelliseksi järjestää uusi rautatien alittava kevyen liikenteen yhteys em. alikulkujen välille. Ratkaisulla saataisiin etäällä toisistaan kulkevien reittien välille uusi jalankulun ja pyöräilyn reitti, joka palvelee erityisesti Tiilitehtaantien kasvavaa asutusta helpottaen asiointia keskustan suuntaan. Samalla valmistaudutaan radan pohjoispuolisten alueiden mahdollisiin alueiden käytön muutoksiin pitkällä tähtäyksellä. Toinen keskeinen tavoite on vahvistaa kaupungin kevyen liikenteen ja ulkoilureittien verkostoa Vähäjokipolun ja Vistan välillä.

Edellä kuvatut tavoitteet liittyvät sijainniltaan radan eteläpuolella korttelin 25 muutostarpeisiin, jota koskeva asemakaavan muutostyö käynnistettiin vuonna 2019 nimellä Teollisuustie 6 K25 asemakaavan muutos. Aiempaa kaava-alueen rajausta on laajennettu siten, että se sisältää sekä korttelin 25 muutosalueen että tarvittavat rata- ja viheralueet uuden alikulun ja jkpp-yhteyden osoittamiseksi Kaaritieltä Tiilitehtaantielle.

Uudesta alikulkuyhteydestä on neuvoteltu Väylän ja Länsirata -hankeyhtiön sekä Teollisuustien-Apilatien varren kiinteistönomistajien kanssa. Kaikkien suunnittelun alueen maanomistajien kanta kaupungin tavoitteille on myönteinen. Alikulun suunnittelu ei sisälly ratahankkeen suunnitelmiin, mutta sen toteutus voidaan ajoittaa kaksoisraiteen rakentamiseen.

Kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen kaava-alueella on laajennettu koskemaan korttelin 25 tontteja 2–7, jotta kaavateknisesti Apilakujan osoittaminen kaavassa on mahdollista. Laajennus koskee myös kaakossa tavaratalon vieressä olevaa puistoa.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Suunnittelun alueen maanomistajat ja rajanaapurit

Paikkakunnalla vaikuttavat yhdistykset

Paimion kaupungin ao. hallintoelimet

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Väylävirasto

Länsirata Oy

Varsinais-Suomen liitto

Varsinais-Suomen aluepelastuslaitos

Caruna Oy

Paimion Lämpökeskus Oy

Paimion Vesihuolto Oy

4.2.2 Vireille tulo

Asemakaava on tullut vireille 25.10.2019. Vireille tulosta on ollut ilmoitus kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä ja kaupungin verkkosivuilla.

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Asemakaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), joka asetetaan nähtäville kaavan laatimisen ajaksi. OAS päivitetään tarvittaessa kaavaprosessin kuluessa.

Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Vuorovaikutus

Valmisteluvaiheen kaavaluonnos, mielipiteet

Kaavan luonnosaineisto (pvm. 27.2.2024) on ollut MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti nähtävillä 5.3.-5.4.2024 välisenä aikana. Kaavaluonnoksesta saatiin neljä (4) lausuntoa, mielipiteitä ei esitetty. Seuraavassa on esitetty mielipiteet ja vastineet. Lausuntojen tiivistelmä ja vastineet on esitetty kohdassa 4.2.4. Viranomaisyhteistyö.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavaluonnoksesta ei esitetty mielipiteitä.

Asemakaavaehdotus, muistutukset

Kaavaehdotus (pvm. __.__.2025) on ollut AKL 65 §:n mukaisesti nähtävillä __.__. – __.__.2025 välisenä aikana. Kaavaehdotuksesta saatiin __ lausuntoa ja __ muistutusta. Seuraavassa on esitetty muistutukset ja vastineet. Lausuntojen tiivistelmä ja vastineet on esitetty kohdassa 4.2.4. Viranomaisyhteistyö.

Esitetyt muistutukset ja vastineet

Täydentyy ehdotusvaiheessa julkisen nähtävillä olon jälkeen.

4.2.4 Viranomaisyhteistyö

Viranomaisneuvottelu

Kaavasta on neuvoteltu viranomaisten kanssa ratasuunnitelmia koskevien neuvottelujen ja työpalaverien yhteydessä. Valmisteluvaiheessa OAS ja kaavaluonnos lähetettiin viranomaisille tiedoksi ja kommentoitavaksi. Tarvittaessa keskeisten viranomaistahojen kanssa pidetään työpalaveri. Ehdotusvaiheessa lausunnot pyydetään tarvittavassa laajuudessa.

Viranomaisten antamat lausunnot ja vastineet

Kaavaluonnos, valmisteluvaihe

Caruna toteaa lausunnossaan 11.3.2024, että kaavoituksen myötä sähkön käyttö alueella tulee kasvamaan ja alueella tarvitaan uusia kaapelointeja sekä mahdollisesti uusi puistomuuntamo. Tarvittavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään *Caruna Oy*:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Mahdollinen uusi puistomuuntamo voidaan sijoittaa kaava-alueelle maanomistajan luvalla ja rakennusvalvontaviranomaisen ohjeistuksen mukaisesti, näkemäestettä ei saa muodostua. Uuteen puistomuuntamoon varaudutaan LPA-1-alueella. Lisäksi sen sijoittaminen esim. Apilakujan päähän on mahdollista. Lausuntopyyntö toimitetaan myös kaavaehdotusvaiheessa.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Liikenteen vastuualue toteaa lausunnossaan 2.4.2024, että kaavaluonnoksessa osoitetulle asuinkerrostalon korttelialueelle, jota koskee valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992, on tieliikenteestä aiheutuvan melun osalta hyvä lisätä määräys ulkoseinien ja ikkunoiden ääneneristävydestä. Tienpitäjä ei vastaa mahdollisen melusuojauksen toteuttamisesta olemassa olevan maantien melualueelle syntyvän maankäytön osalta.

Meluntorjuntamääräyksiin kiinnitetään huomiota ehdotusvaiheessa.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Alueidenkäytön yksiköllä ei ole lausuttavaa, mutta pyytää toimitamaan lausuntopyyntö myös ehdotusvaiheessa.

Lausuntopyyntö toimitetaan myös ehdotusvaiheessa.

Varsinais-Suomen liitolla ei ole huomautettavaa kaavaluonnoksesta.

Merkitään tiedoksi. Ei toimenpiteitä.

Väyläviraston lausunnossa 2.4.2024 ei nähdä estettä uuden alikulun toteuttamiselle. Ennen alikulun toteuttamista tulee siitä laatia Väyläviraston kanssa siltasopimus. Väylävirasto ei osallistu uuden alikulun toteuttamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Asemakaavan yhteydessä on myös tarpeen tarkastella uuden alikulun mahdollisia vaikutuksia tärinän ja runkomelun kulkeutumiseen. Alikulkusillat muodostavat radalle epäjatkuvuuskohtia, jotka saattavat lisätä tärinä- ja runkomeluhaittoja ympäristössä.

Asemakaavan muutosluonnoksessa radan eteläpuolelle on osoitettu uusi asuinkerrostalojen korttelialue. Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Väylävirasto muistuttaa, että melun-, runkomelun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun-, runkomelun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Kaupunki tekee erillisen siltasopimuksen Väyläviraston kanssa ennen alikulun toteuttamista.

Kaavasunnittelussa on hyödynnetty Länsirata -hankkeen melu-, runkomelu- ja tärinäselvityksiä sekä Tiilitehtaan asemakaavan melu- ja tärinäselvitystä, joiden pohjalta kaavaehdotukseen lisätään melu- ja tärinämääräykset.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

4.3.1 Kaupungin ja maanomistajan tavoitteet

Kaupungin, Väyläviraston ja rataa suunnittelevan hankeyhtiön tavoitteena on mahdollistaa kaksiraitaisen junayhteyden rakentaminen Paimion keskustan läpi. Kaupungin tavoitteena on järjestää uusi rautatien alittava kulkuyhteys Kaartien ja Tiilitehtaantien välille jalankulkua ja pyöräilyä varten. Radan eteläpuolella osalla kiinteistönomistajista on tavoitteena kehittää nykyisiä korttelin 25 tontteja vastaamaan tämänhetkisiä ja tulevia maankäytön tarpeita. Suunnittelualueen kaakkoispäässä tavoitteena on mm. tarkistaa kortteli- ja tonttirajoja vastaamaan kiinteistörajoja, sekä laajentaa tavaramallin tonttia pysäköintialueelle ja osoittaa kevyen liikenteen väylä, nykytilanteen mukaisesti.

4.3.2 Suunnittelualueesta johdetut tavoitteet

Suunnittelualueeseen kuuluu osa keskustan läpäisevästä rata-alueesta, jolla laaditaan parhaillaan Salo-Turku kaksoisraiteen sisältävää ratasuunnitelmaa Hajalan ja Nunnan välille. Paimion keskustan kohdalla ratasuunnitelma sisältää ainoastaan kaksi nykyistä radan alittavaa kulkuyhteyttä; maantien alikulku Vistantiellä sekä jalankulkutunneli Tokmannin nurkalta Karhunojan ja Vähäjokipolun suuntaan. Tämän takia on nähty tarpeelliseksi varata mahdollisuus rakentaa uusi rautatien alittava kevyen liikenteen yhteys Kaartien ja Tiilitehtaan alueen välille nyt suunniteltavan alueen kohdalle.

4.3.3 Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden uudistamisesta 14.12.2017 ja ne tulivat voimaan 1.4.2018. Tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen, jotka ovat: 1) toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen, 2) tehokas liikennejärjestelmä, 3) terveellinen ja turvallinen elinympäristö, 4) elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä 5) luonnonvarat ja uusiutumiskykyinen energiahuolto.

Kaavan sisältö koskee näistä erityisesti kohtien 1–3 asiakokonaisuuksia.

Maakuntakaavoitus

Kaava tukeutuu voimassa oleviin maakuntakaavoihin, joissa mm. vanhan rautatieaseman seudulle on osoitettu kohdemerkintänä uusi raideliikennepaikka. Parantuvat kulkuyhteydet radan molemmin puolin vahvistavat osaltaan raideliikenteen potentiaalia.

Yleiskaavoitus

Kaava on osayleiskaavan mukainen sitä tarkentaen.

Asemakaavoitus

Suunnittelualue on asemakaavoitettua aluetta. Kaavamuutoksella muutetaan korttelialueita, katuyhteyksiä sekä rata-alueen ja viheralueen rajauksia perustuen kaavan tavoitteissa todettuihin alue- ja liikennetarpeisiin.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Vaihtoehtoisia ratkaisuja ei ole ollut tarvetta tutkia. Kaava perustuu pitkälti olemassa oleviin kortteli-, rata- ja viheralueiden aluevarauksiin.

4.5 Kaavaa koskevan palautteen huomioiminen

Kaavaratkaisu perustuu kaavalle asetettuihin tavoitteisiin ja niiden mukaisiin aluetarpeisiin. Kaavaprosessin kuluessa saapuneiden mielipiteiden, muistutusten ja lausuntojen tiivistelmä sekä niihin laaditut vastineet on koottu kaavaselostukseen (luku 4.2).

Valmisteluvaiheen kuulemisen jälkeen tehdyt muutokset:

- Kaava-aluetta laajennettu koskemaan korttelin 25 tontteja 2–7. Laajennus koskee myös kaakossa tavaratalon vieressä olevaa puistoa.
- Kaavakartan merkintöjä ja määräyksiä on täydennetty melun ja tärinän osalta sekä puistomuuntamon sijoittamisen sallimisesta kaava-alueelle.
- Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavaan liittyvää tekstiä täydennetty lainvoimaisuuden osalta.
- Listattu kaavasunnittelussa hyödynnetyt Länsirata -hankkeen ja Tiilitehtaan asemakaavan asiakirjat.

Kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset (täydentyä tarvittaessa)

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne ja aluevaraukset

Asemakaava-alueen pinta-ala on yhteensä noin 7,8 hehtaaria.

Asemakaavalla on osoitettu:

- Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL) 0,62 hehtaaria, rakennusoikeutta 3 600 k-m²
- Liikerakennusten korttelialuetta (KL) 1,07 hehtaaria, rakennusoikeutta 4 263 k-m²
- Liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (KTY-1) 2,86 hehtaaria, rakennusoikeutta 11 453 k-m²
- Lähivirkistysaluetta (VL) 0,89 hehtaaria
- Maantien aluetta (LT) 0,04 hehtaaria
- Rautatiealuetta (LR) 0,56 hehtaaria
- Autopaikkojen korttelialuetta (LPA-1) 0,74 hehtaaria
- Katua ja kevyen liikenteen aluetta 0,24 hehtaaria
- Suojaviheraluetta (EV) 0,80 hehtaaria

Rakennusoikeutta muodostuu yhteensä 19 316 k-m².

Korttelialueet, muut alueet, osa-alueet

Uusi asuntokatu, Apilakuja, jakaa korttelin 25 kahteen osaan. Vanha numero 25 on säilytetty länsiosalla ja itäosalle on annettu uusi numero 1762. Alueelle on osoitettu kortteliin 25 muodostettavat ohjeelliset tontit 6–8 asuin-, liike- ja toimistorakennuksille (AL). Korttelin 25 tontilla 7 on ajoyhteys (ajo) sekä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten sijoittamiseen varattu alueen osa (et). Korttelin 25 tontilla 8 on ajoyhteys (ajo).

Kortteliin 1762 on osoitettu ohjeelliset tontit 2–4 toimitilarakennuksille (KTY-1). Samaan korttelin kuuluu lisäksi liikerakennusten korttelialuetta (KL, tontti 5), jota on laajennettu kaakkoon nykyiselle puistoalueelle. Alueella sijaitsee jo erikoistavarakaupan pysäköintialue (p), ja muutos toteaa nykytilannetta. Teollisuustien osuus on pidetty voimassa olevan kaavan mukaisesti autopaikkojen korttelialueena (LPA-1), ja se muodostaa tontin 1.

Rautatiealue (LR) on osoitettu kaksoisraiteen vaatiman tilavarauksen ja nykyisen ratapihan mukaisesti, rautatiealueella on eritasoristeys -merkintä (e). Radan pohjoispuolelle on osoitettu suojaviheraluetta (EV), joka jatkuu lähivirkistysalueena (VL) kohti Tiilitehtaantien asuinalueita. Toinen suojaviheralue (EV) sijoittuu suunnittelualueen kaakkoisosaan, jossa Kaaritien ja Vähäjokipolun ulkoilu- ja maaston välille on osoitettu yleiselle jalankululle varattu alueen osa (pp).

Apilakujan jatkeena rata-alueen eteläpuolella on jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu (pp). Rata-alueen alikulun kautta kevyen liikenteen yhteys jatkuu Tiilitehtaan puolelle, Muottikujan päähän.

Tiilitehtaantie on osoitettu viheralueen läpi kulkevana ajoyhteytenä (ajo), joka kytkeytyy kaava-alueen länsireunalla voimassa olevan kaavan mukaiseen pyörätien katualuevaraukseen (pp/t).

Liite 3. Asemakaavan seurantalomake

5.2 Kaavan vaikutukset

5.2.1 Yhdyskuntarakenne, rakennettu ympäristö

Asemakaavan muutoksella ei ole isoa vaikutusta yhdyskuntarakenteeseen eikä olemassa oleviin rakennuksiin. Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue rakentuessaan muuttaa aluetta osaksi

rakennettua ympäristöä. Muilta osin kaava mahdollistaa uuden katuyhteyden rakentamisen sekä uudis- ja täydennysrakentamista nykyisille rakennuspaikoille.

5.2.2 Liikenne

Kaavamuutoksen merkittävin vaikutus liikenteeseen liittyy uuteen kevyen liikenteen (jkpp) yhteyteen Kaaritien ja Tiilitehtaan alueen välillä. Uusi jkpp-väylä vahvistaa keskustan palvelujen saavutettavuutta radan pohjoispuolelta. Toisaalta yhteys tarjoaa suoran tai vaihtoehdoisen reitin keskustasta Tiilitehtaan asuinalueelle ja Vähäjokipolun ulkoilumaastoon.

Asuinkerrostalojen rakentaminen Apilatielle / Apilakujalle lisää asukasliikennettä Kaaritielle. Teollisuustien osalta vaikutukset jäävät vähäisiksi.

5.2.3 Tekninen huolto

Alueet ovat liitettävissä aiemmin rakennettuun vesi-, viemäri- ja hulevesiverkoston.

5.2.4 Luonnonympäristö, maisema, viheralueet

Kaavamuutoksen alue on pääosin rakennettua rata-aluetta ja korttelialuetta piha-alueineen. Rautatien pohjoispuolella kaava mahdollistaa nykyisen rata-alueen ja Tiilitehtaan viheralueiden kytkemisen toisiinsa toiminnallisesti ja visuaalisesti. Ratkaisu laajentaa radan ja Tiilitehtaan asuinalueen välistä viher- ja virkistysaluetta.

5.2.5 Sosiaalinen ympäristö ja palvelut

Kaavalla on myönteisiä vaikutuksia erityisesti Tiilitehtaan alueen asukkaiden sosiaaliseen ympäristöön ja palvelujen saatavuuteen. Toisaalta kaava tukee ulkoilua ja liikkumista keskustan suunnasta Vähäjokipolun maastoon. Mahdollinen asuinkerrostalojen rakentaminen vilkastuttaa keskustan asuinympäristöä tarjoamalla uusille asukkaille koteja läheltä ydinkeskustaa.

5.3 Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualueella tapahtuva rata-alueen rakentaminen aiheuttaa häiriöitä lähialueen asukkaille sekä ajoneuvo- ja junaliikenteelle. Alueen rakentamisen aikana työmaaliikenne lisääntyy. Ratamelun vaikutuksia viereiseen olemassa olevaan maankäyttöön tarkastellaan ja pyritään suojaamaan rata-suunnittelun keinoin. Uudisrakentamisen osalta on suunnittelussa otettava huomioon yleisen tien ja rautatien läheisyys, joista aiheutuvia haittoja on pyritty vähentämään melua ja tärinää koskevilla (yleis)määräyksillä. Rakennuskortteleiden osalta asuin- ja toimitilojen rakentaminen ajoittuu todennäköisesti pidemmälle ajanjaksolle.

5.4 Kaavamerkinnot ja määräykset

Kaavamerkinnot ja –määräykset noudattavat pääasiassa ympäristöministeriön julkaisemia ohjeita ja ilmenevät kaava-asiakirjoista. Ohjeista poikkeavia merkintöjä ja määräyksiä ovat:

- KTY-1: Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varistorakennuksia tai niiden yhdistelmiä.
- LPA-1: Autopaikkojen korttelialue. Korttelialueen kautta saa järjestää ajoyhteyden siihen rajoituville tonteille. Alueen kautta tulee sallia sujuva läpiajoyhteys. Alueelle saa toteuttaa yhdistetyn jalankulun ja pyöräilyn väylän. Alueelle saa sijoittaa puistomuuntamon. Muuntamo ei saa aiheuttaa näkemäestettä.
- pp (viivoitettu): Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
- et: Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten sijoittamiseen varattu alueen osa.

- me: Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu meluntorjuntasuunnitelma. Melun A-painotettu ekvivalenttitaso (LAeq) saa olla asuinhuoneistoissa päiväaikana (klo 7–22) enintään 35 dB ja yöaikana (klo 22–7) enintään 30 dB. Asuntojen ulko-oleskelualueet on pyrittävä suojaamaan Kaaritien ja rautatien liikennemelulta rakennusten ja muiden rakenteiden sijoittamisella.
- Yleismääräykset:
 - Korttelin 25 tonteille 6–8 ja korttelin 1762 tonteille 2–5 rakennettaessa tulee suunnitelmassa huomioida niiden olevan tärinäalueella H, jossa maaperän värähtelynopeus on 1-3 mm/s. Lisäksi asuinrakennuksia sisältävillä tonteilla tulee huomioida tärinän ylittävän C-luokan suositusarvon.
 - Peruskorjattaessa olevassa olevia tai rakennettaessa uusia asuinrakennuksia, tulee näiden sijoittelussa ja julkisivurakenteissa ottaa huomioon maantien ja junaradan aiheuttama liikennemelu.
 - Autopaikkojen vähimmäismäärät:
 - Asunnot: 1 ap / asunto
 - Liikehuoneistot, toimistot ja niihin verrattavat tilat: 1 ap / 35 k-m²
 - Teollisuustilat: 1 ap / 2 työntekijää

5.5 Nimistö

Asemakaavassa on osoitettu yksi uusi katu, jonka nimeksi esitetään; Apilakuja.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

6.1 Toteuttamisen ajoitus ja seuranta

Alueen rakentaminen voi alkaa korttelialueiden ja katujen osalta kaavan hyväksymispäätöksen saatua lainvoiman. Rautatien alikulun ja siihen liittyvän jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen ajoittuu ratasuunnitelman hyväksymisen ja investointipäätöksen jälkeiseen aikaan, kun tarvittavat maa-alueet on hankittu tai niiden käytöstä on sovittu. Tällä hetkellä radan rakentamissuunnittelun ja rakentamisen on arvioitu ajoittuvan vuosille 2025–2031.

Tampereella, 7.1.2025

Sweco Finland Oy

Pasi Vierimaa

Kaavoitusarkkitehti

Arkkitehti SAFA, YKS 492