



FORSSAN KAUPUNKI

Maankäytön suunnittelu



HAUDANKORVA IIIE ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS 12.12.2017

SELOSTUS täydentyy ehdotusvaiheessa

HAUDANKORVA III E ASEMAKAAVA

SELOSTUS

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Haudankorva III E asemakaava ja asemakaavan muutos selostus, joka koskee 12. päivänä joulukuuta 2017 päivättyä asemakaavakarttaa.

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskee:

Asemakaavan muutos koskee Forssan kaupungin Haudankorvan (6.) kaupunginosan kortteleita 80, 82, 83 osa, 86, 87, 88, 1084 osa ja osa 1126 sekä katu-, puisto-, liikenne- ja vesialueita. Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu Linkikkalan kaupunginosan kortteleit 80,82, 83 osa, 87,88, 145,146,147,148,149, 185, 186, 187, 188, 1084 osa ja 1126 osa.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee kaupungin keskustan tuntumassa avoimen, maakunnallisesti merkittävän peltomaiseman, ja rakennetun alueen rajapinnassa. Alue rajautuu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun ympäristöön, josta osa sijoittuu myös asemakaavoittavalla alueella.



1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Haudankorva III E asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tarkoituksena on tutkia Valtakunnallisesti merkittävän alueen tuntumaan ja alueelle sijoittuvaa maankäyttöä siten, että alueelle tulee asumista tai palveluasumista aiemmin osoitetun teollisuuden sijaan.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT.....	2
1.1	Tunnistetiedot.....	2
1.2	Kaava-alueen sijainti	2
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus.....	3
1.4	Selostuksen sisällysluettelo.....	4
1.5	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	4
1.6	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	4
2	TIIVISTELMÄ.....	5
2.1	Kaavaprosessin vaiheet.....	5
2.2	Kaavatilanne.....	5
2.3	Asemakaavan toteuttaminen.....	5
3	LÄHTÖKOHDAT.....	5
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista.....	5
3.1.1	Alueen yleiskuvaus.....	5
3.1.2	Pellot ja rakennetun alueen raja.....	5
3.1.3	Rakennettu ympäristö.....	11
3.1.4	Maanomistus.....	13
3.1.5	Maaperä.....	13
3.1.6	Tärinä.....	15
3.1.7	Liikenne.....	16
3.1.8	Katumelu.....	28
3.1.9	Pienlentokentän vaikutus asumiseen ja lentomeluselvitys.....	30
3.2	Suunnittelutilanne.....	32
3.2.1	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	32
tarkentuu ehdotusvaiheessa		
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET.....	x
4.1	Asenakaavan suunnittelun tarve.....	x
4.2	Suunnittelun käynnistyminen ja sitä koskevat päätökset.....	x
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö.....	x
4.3.1	Osalliset.....	x
4.3.2	Vireilletulo.....	x
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	x
4.3.4	Viranomaisyhteistyö.....	x

4.3.5	Forssan Vesihuoltoliikelaitos ja Forssan Verkkopalvelut Oy.....	X
4.4	Asemakaavan tavoitteet.....	X
5	ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	X
5.1	Kaavan rakenne.....	X
5.1.1	Mitoitus.....	X
5.2	Palvelut.....	X
5.3	Aluevaraukset.....	X
5.3.1	Korttelialueet.....	X
5.3.2	Suojaviheralueet ja viheralueet.....	X
5.3.3	Muut alueet.....	X
5.4	Kaavan vaikutukset.....	X
5.4.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja luonnonympäristöön.....	X
5.4.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;.....	X
5.4.3	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	X
5.4.4	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	X
5.4.5	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;	X
5.5	Rakentamistapaohjeet.....	X
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	X

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. Asemakaavakartta
3. Asemakaavamääräykset
4. Havainnekuva

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Rakennettu Häme

Forssa - Forssan kaupungin rakennusinventointi

Linikkalan maisemallinen selvitys, Sirkka Köykkä

Pytinkien alue Maisema- ja luontoselvitys, Elisa Tegel ,

Forssan lentokenttä, Meluselvitys ympäristölupaa varten 1.3.2016, A-insinöörit Suunnittelu Oy.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

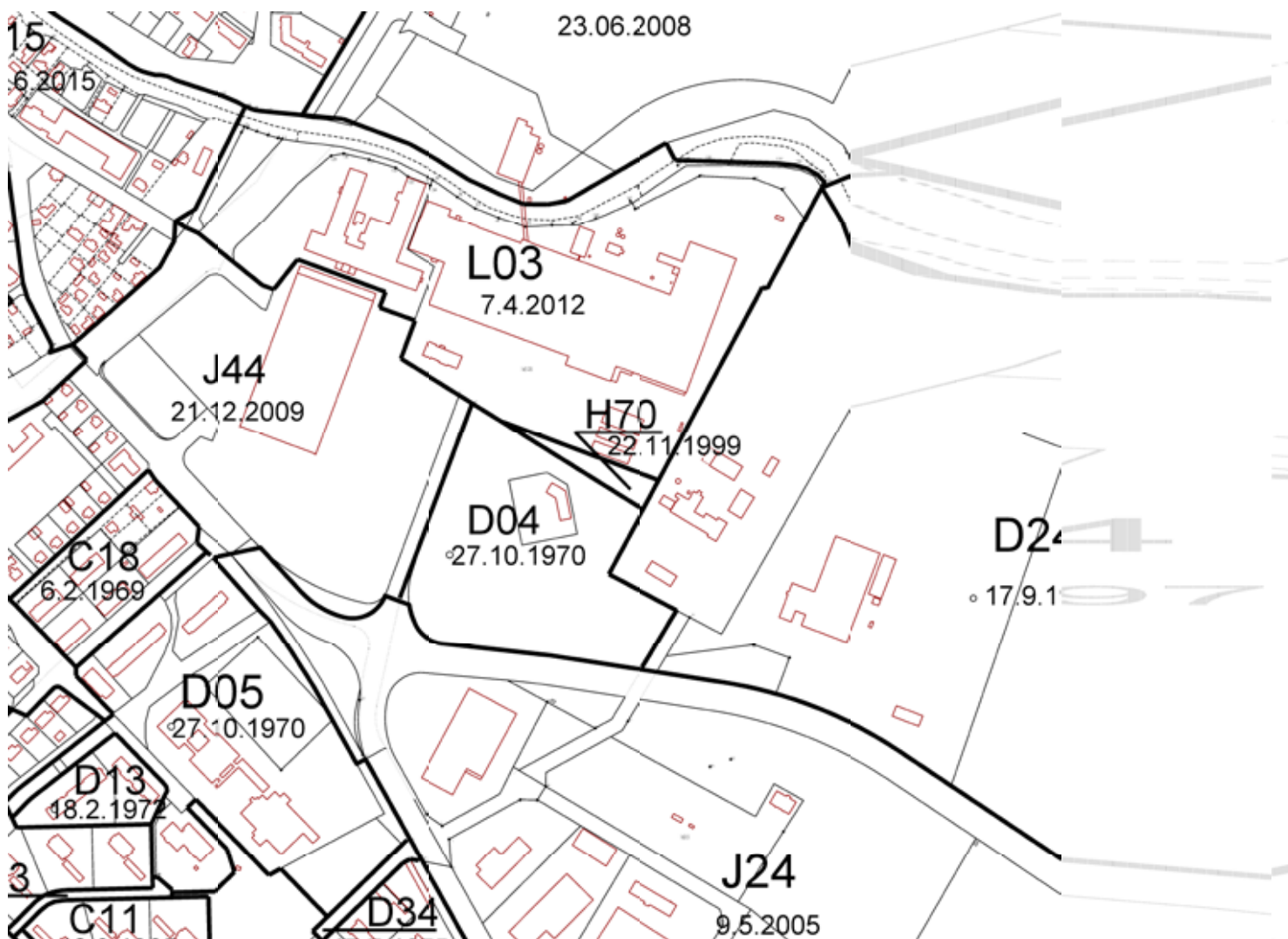
- Vireilletulopäätös uudella rajauksella kaavoituskatsaus 2017.
- Kaavaluonnos 12.12.2017 ympäristölautakunnassa xxx
- Kaavaluonnos kaupunginhallituksessa Kaupunginhallitus päätti kh § x x asettaa Haudankorva osayleiskaavan nähtäville x. - x
- Kaavaehdotus x
- Yhdyskuntalautakunta x § x
- KH x § x
- Ehdotus nähtäville x
- KH x § x Vastineet
- Valtuusto x § x

2.2 Kaavatilanne

Kanta-Hämeen vaihemaakuntakaavojen yhdistelmässä ohjaa alueen suunnittelua. Katso OAS

Kaupunginvaltuuston 28.6.1993 hyväksymässä oikeusvaikutuksettomassa **keskustaajaman yleiskaavassa** esitetään alueen pääpiirteet. Katso OAS. **Kansallisen kaupunkipuiston teemaosayleiskaava** tarkentaa osin keskustaajaman yleiskaavaa.

Korttelialueella on voimassa asemakaavat H70 (22.11.1999, D04 (27.10.1970) ja D24 (17.9.1973). Katso ajantasakaava OAS.



2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Uudet kiinteistöt on mahdollista muodostaa kun alueet on asemakaavoitettu. Rakentaminen tapahtuu yksityisten aloitteesta.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

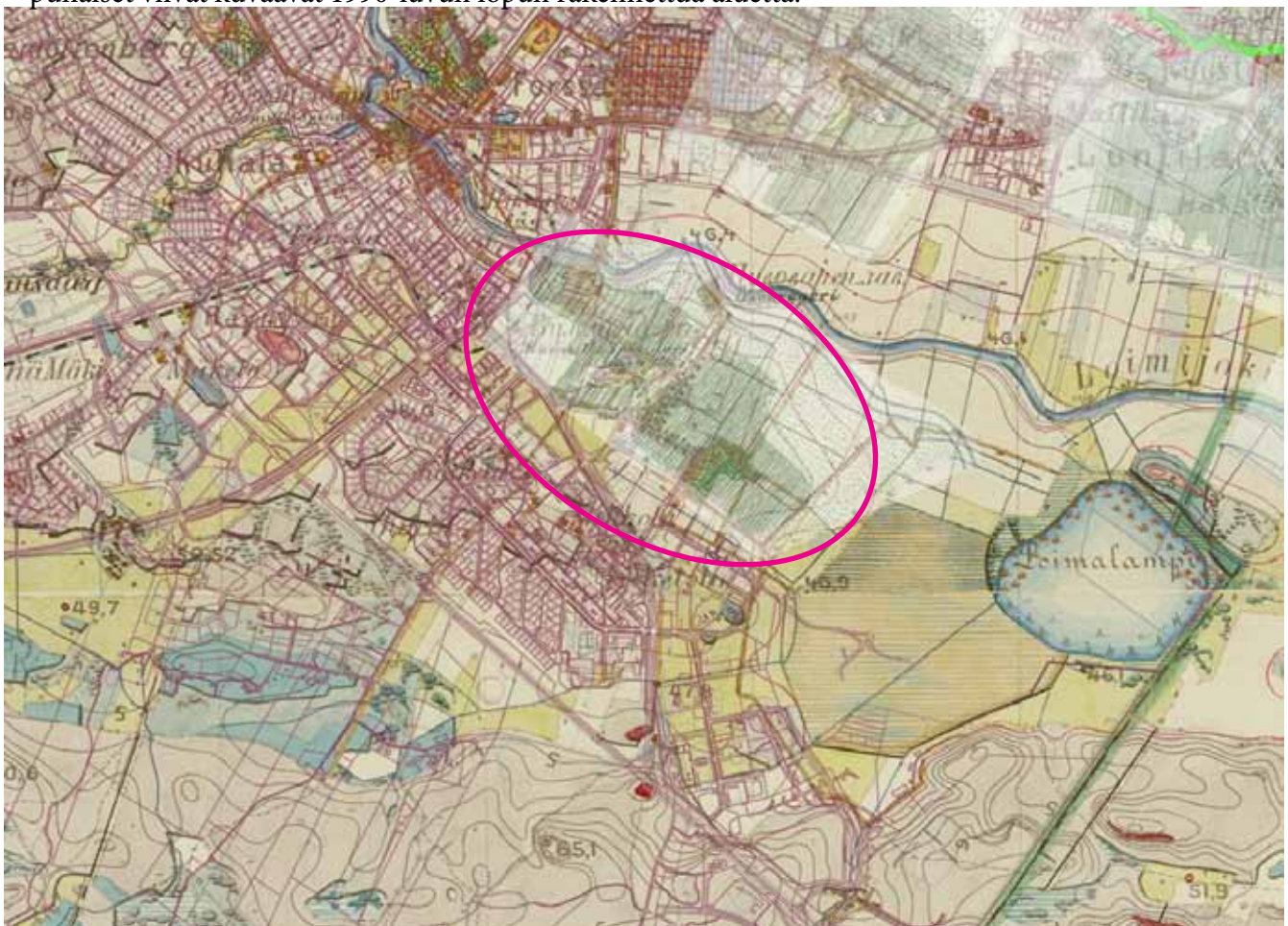
Suunnittelualue jakaantuu rakennettuun ja rakentamattomaan alueeseen. Laajat pelto-alueet päätyvät alueella ja rakennettu kaupunkialue alkaa. Alue on pääosin maaperältään vaihtelevan paksuista savimaata.

3.1.2 Pellot ja rakennetun alueen raja

1660-70-luvun maakirjakarttojen mukaan kaava-alueelle sijoittuvat Haudankorvan kylän vanhat peltoalueet. Kylä on ollut jo 1500-luvun kyläluettelossa, joten pellot ovat olleet viljeltyjä todennäköisesti vähintään 500 vuotta. Pellot ovat vielä osin rakentamatta, vaikka ne onkin kaavoitettu noin 20 vuotta sitten.

1794-1805 Kuninkaankartastosta voi nähdä, että peltoalueet ovat laajentuneet Loimijoen rantaan Linikkalan, Lunttilan ja Haudankorvan kylissä. Puolet nykyisen avoimesta maisema-alueesta on vähintäänkin nykyisen peltoalueen puolesta välistä avointa peltoa Haudankorvan ja Linikkalan välisellä alueella.

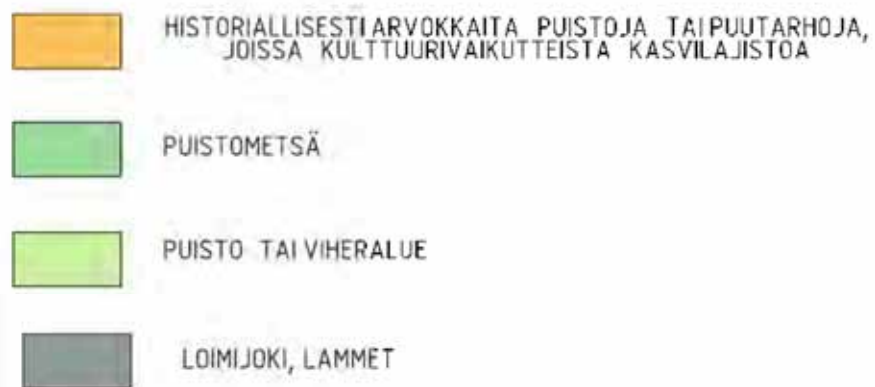
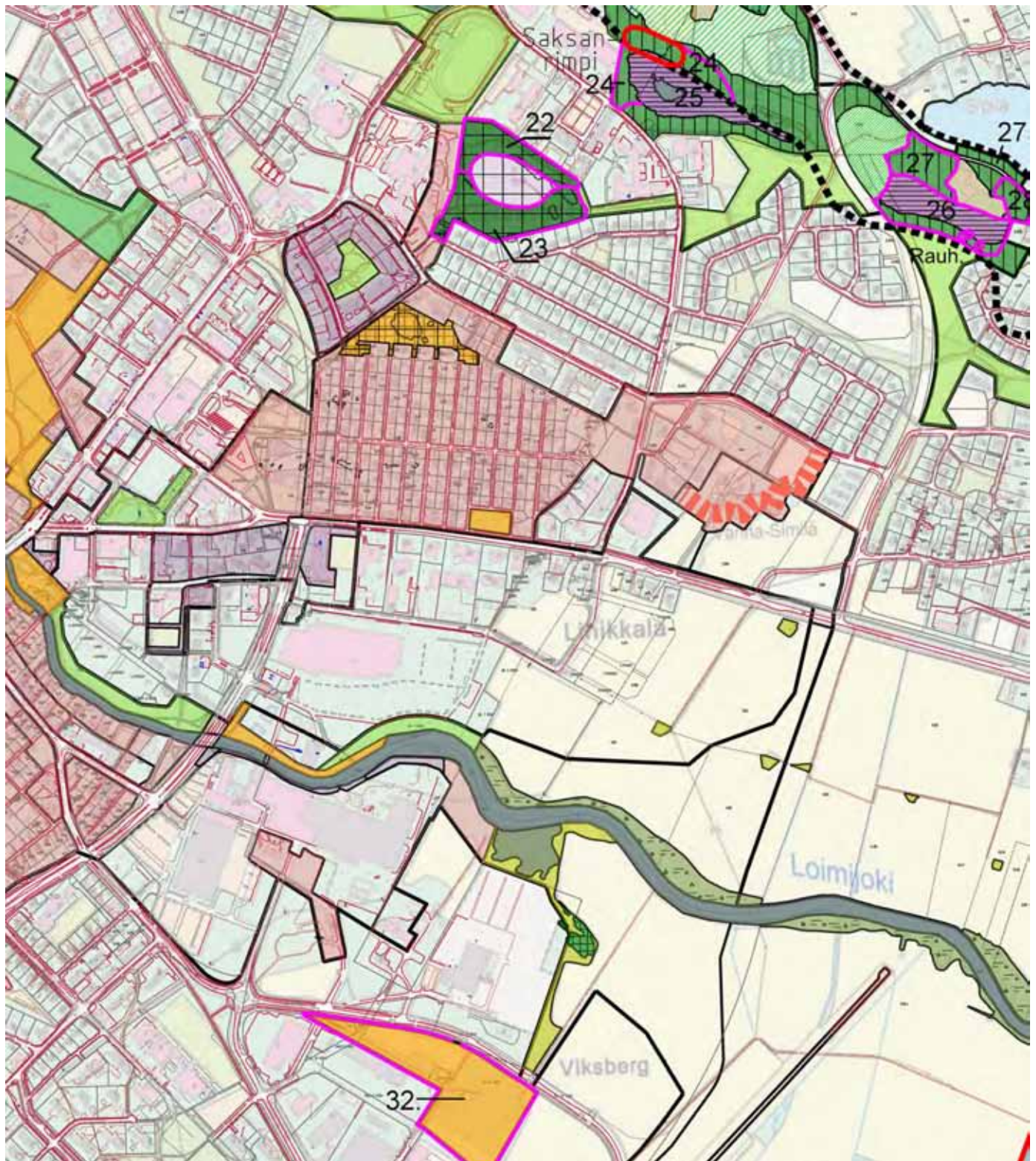
Haudankorvan kylän 1500-1600-luvun peltoalueet näkyvät vihreällä värillä. Pohjalla senaatin kartta ja punaiset viivat kuvaavat 1990-luvun lopun rakennettua aluetta.





1884-86 Senaatinkartassa Haudankorvan pelto- ja niittyalueet ovat laajenneet nykyiselle peltoalalle. Maisemassa oleva avoin tila on säilynyt miltei samanlaisena aina nykypäivään saakka. Vaikka alueelle rakennetaan on tämä näkymä säilytettävä, joka tarkoittaa alueen käytön sijoittamista olemassa olevan rakentamisen tuntumaan ja kiilamaisen näkymän avaamista teollisuuden suuntaan.





Kaupunkipuisto teemaosayleiskaava: luonnon monimuotoisuus -selvitys.

Rakentamaton alue kaava-alueen itäpuolella on yhä viljelykäytössä. Maasto laskee loivasti jokea kohti. Vanhimmat peltoalueet ovat 1660-70-luvun maakirjakartojen mukaan Haudankorvan kylän vanhat pellot jotka ovat nyt rakennetun alueen rajapinnassa ja kaavoitettavan alueen sisällä vielä avoimina, mutta viljelemättöminä alueina säilyneinä alueina.

Joenranta muodostaa oman pienimittakaavaisen maisematilansa alueen pohjoisreunassa. Loimijoki on paikoin syvässä painanteessa. Jokirannasta on tehty kaupunkipuisto teemaosayleiskaavan yhteydessä luonnon monimuotoisuutta kartoittava selvitys. Hoito- ja käyttösuunnitelmassa kuvataan Loimijoen rantaa seuraavasti:

”Loimijoen rantaan ja veteen liittyvä mutkittileva joenuoma muodostaa vaihtelevan tilasarjan, joka on joko luonnonmaisemaa tai rakennettua rantaa ja puistoa. Kutomon alueen tuntumassa Loimijoen rannassa virkistysalueen tulee olla maisemaltaan sitä avoimempaa, mitä lähemmäs viljelyaukeaa siirrytään. Vanhan voimalaitoksen läheisyydessä olevat hopeapajut uusitaan tarpeen mukaan. Kujanteen jatkoksi joen mutkia myötäillen istutetaan uusia hopeapajuja, jatkuen uuden asuinalueen rantaan asti (Prisman kohdalle). Viljelyalueella joenuoman kasvillisuus on luonteeltaan vaihtelevaa. Rantojen tuntumassa on sekä rehevää tulvaniittyä, rantapajukkoa että metsäsaarekkeita. Loimijoki ranta-alueineen toimii ekologisena käytävänä ja siksi kasvillisuus tulisi säilyttää sellaisenaan, korkeintaan joissakin harkituissa kohdissa voidaan avata näkymiä peltomaisemaan.

Tarkoituksena on, että osayleiskaava-alueen mukaisesti asemakaavalla muodostuvasta asuinalueen reunaa kehitetään Lunttilan kylän tapaan pehmeäksi rajaukseksi, jossa pensaista ja pienistä puista rakentuu maisemaan rajapinta. Asutuksen puolelle osoitetaan istutettavat piha-alueet ja asuinalueen reunavyöhyke osoitetaan istutettavaksi. Istutettavan kasvillisuuden tulee sisältää sekä kookkaiksi kasvavia puita että pienipuita tai kookkaita pensaita. Puut ja pensaat istutetaan lomittain, ei suoraan riviin.

Luonnonarvojen turvaamisesta esitetään kansallisen kaupunkipuiston teemaosayleiskaavan yhteydessä tehdyssä hoito- ja käyttösuunnitelmassa että ”Loimijoen uoman vartta hoidetaan siten, että rantapajukkoja on jatkuvana vyöhykkeenä keskustasta Salmistonmäelle. Umpeenkasvun hidastamiseksi pajukkoa voi kuitenkin varovaisesti harventaa. Pensaikoilla on merkitystä muun muassa monien lintulajien pesimäympäristöinä.

Reheväkasvuisia tulvaniittyjä koskee osittain myös edellinen ohje rantapajukkojen hoitoperiaatteesta. Tulvaniittyjen kasvillisuus vaihtelee avoimesta pajukkoisempaan. Suurin osa niityistä on ollut karjan laidunnettavana maanviljelyn varhaisessa vaiheessa. Nykyisin niityt ovat niittykasvillisuuden, linnuston ja eliöstön monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta tärkeitä.

Asuinalueen puistoja kehitetään rakennetumpina puistoina samoin periaattein kuin Yhtiönpuistoa Rydbergin aikana.

Osayleiskaavan yhteydessä on tehty luontoselvitys, jossa on täydennetty panimon alueen kasvillisuutta ja olosuhteita.



Rannan tarkastelu lokakuussa 2017.

Rannan puusto koostuu lehtipuista ja muutamasta istutetusta lehtikuusesta. Tarkasteluhetkellä lokakuussa alueella oli runsaasti tiaisia. Tarkastelu keskittyi kulttuurijäänteiden kirjaamiseen, alueen puustoon ja vesiolosuhteisiin sekä puistoalueen kannalta mahdollisiin ongelmakohtiin. Näiden tekijöiden pohjalta alue jaettiin osiin joille on koottu kullekin alueelle luonteenomaisia piirteitä. Ranta-alue on suurelta osin kansallisen kaupunkipuiston aluetta.

Suurimmaksi alueen ongelmaksi osoittautui muovitehtaan rajan tuntumaan kerätyt jätteet ja tälle alueelle tehty maaston täyttö.

Viheralueet

Jokirantaa hyödynnetään kevyen liikenteen yhteytenä. Puistoalueen suunnitelmat voidaan tehdä vasta kun jätteen täyttämisen alueen laajuus on varmistettu. Jätteet myös betonielementit tulee poistaa alueelta. Roskien poiston jälkeen suunnitellaan maaston muotoilu ja tarvittavat istutustoimet.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Kaavoitettavalla alueella sijaitsee Haudankorvan historiallinen kylätontti. Museoviraston rekisteri 8.12.2017 (alla).

Kylätontin alueella on Ns Wiksbergin meijeri, navetta, konttorirakennus ja ns kerrospytinki, joka on rakennettu Finlaysonin työväenasunnoiksi.

Meijerirakennus on rakennettu ennen vuotta 1920. 1904 ? Rakennusta on laajennettu useaan otteeseen.

Navetta on rakennettu ennen vuotta 1920.

Konttorirakennus on otettu käyttöön 1.1.1952.

Kerrospytinki on otettu asuinkäyttöön vuonna 1.1.1929

Entinen Uponorin teollisuushalli on vanhalla peltoalueella ja se on rakennettu kahdessa vaiheessa. Teollisuusrakennus on otettu käyttöön 1.1.1975 ja 11.10.1990 voimalaitos.



Tyyppi: asuinpaikat, kyläpaikat
Ajoitus: historiallinen

KYSY TAI ANNA PALAUTETTA
TÄMÄN KOHTEEN TIEDOISTA

◀ takaisin

+ Koordinaatit

- Kuvaus

Loimijoen etelärannalla, lähes kuivuneen Loimalammin länsirannalla on sijainnut Haudankorvan kylän tontti. Varhaisin maininta Haudankorvan kylästä on vasta vuodelta 1530. Vuoden 1539 maakirjan mukaan kylässä oli kaksi suurempaa taloa, jotka kuuluivat Tammelan neljänneskuntaan ja kaksi pienempää, jotka luettiin Jokioisten neljänneskuntaan. (Alanen 2004:105–106.)

Haudankorvan kylätontti on jäänyt osittain Forssan kaupunkikeskuksen alle ja osalla kylätonttia on teollisuusrakennuksia, osa vaikuttaa olevan peltoalueella.

Luonti: 19.4.2006 Viimeisin muutos: 22.10.2014



Kehräämöaluetta lännestä päin.



Tarkistettu 8.1.2018 Museovirasto, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1881

Rakennuksista lisää

Kylätontin alueella on Ns Viksbergin meijeri, navetta, konttorirakennus ja ns kerrospytinki, joka on rakennettu Finlaysonin työväenasunnoiksi.

Meijerirakennus on rakennettu ennen vuotta 1920. Rakennusta on laajennettu useaan otteeseen.

Sikala on rakennettu ennen vuotta 1920.

Konttorirakennus on otettu asuinkäyttöön 1.1.1952.

Kerrospytinki on otettu asuinkäyttöön vuonna 1.1.1929





Pienennä kuvaa Suurennä kuvaa (aukeaa uuteen ikkunaan)

© www.piipunjuurella.fi



Viksbergin kartanon meijeri on valmistunut 1904. Kokonaisuuteen kuuluu navetta sika-la? ja puutarkan ympäröimä konttorirakennus. Forssan Osuusmeijeri jatkoi kartanon-meijerin tilalla vuodesta 1921. Vuonna 1950 osuuskunta purettiin ja tilalle perustettiin laajemmalla pohjalla toimiva keskusmeijeri Lounais-Hämeen Osuusmeijeri. Meijeritoiminta on päättynyt ja meijeri rakennus on otettu osittain asuinkäyttöön osittain siellä on vielä pienteollisuustiloja. Rakennusta on jatketty lisäsiivin useassa vaiheessa. Kellaritilassa on kappaholvit ja valurautapylväät.

Meijerin itäpään sijoittuvan pienen tiililaajennuksen johon sijoittui myymälä ja varasto



Meijerin laatoitettu lattia kellarissa.



Meijerin kellaritilan kantava massiivinen tiiliseinä ja kappaholvi.

Meijerin kellaritilan kahdenlaisia valurautapylväitä.



Meijerin julkisivu on rikkaasti detaljoitu



suunnitteli 1954 rakennusmestari Reino Saarinen. Laajennusta jatkoi rakennusmestari Heikki Tuominen vuoden 1964 suunnitelmalla. Laajennus tuli koko itäpäädyn levyiseksi yksikerroksiseksi tiiliosaksi. Rakenteena kaksinkertainen tiili välissä 7,5 cm mineraalivil-
la.

Vanhan rakennuksen itäpuolelle sijoittuvan maidon vastaanottohallin suunnitteli raken-
nusmestari Risto Hurme 1977. Rakennukseen tuli poimupeltijulkisivut. Laajennuksen yh-
teyteen on piirretty meijerin pohja.

Osuusmeijerin sikalan ja meijerin väliin sijoittuvan varastorakennuksen suunnitteli Heikki

Meijerin konttori

Lounais-Hämeen meijerin asuin- ja hallintorakennukseksi vuonna 1952 valmistunut kivita-
lo. Suunnitelma tehtiin ensin uuden pohjois-etelä -suuntaisen päätien varteen. Suunnitel-
mat tehtiin Voivienti-Osuusliikkeen Valion rakennusosastossa Helsingissä. Rakennuksen
kellaritiloihin suunniteltiin sauna, pukuhuone, pesula, kuivaushuone mankelihune ja talous-
kellarit, sekä polttoainevarasto ja kattilahuone. Ensimmäiseen kerrokseen konttori, keittiö
ja ruokasali sekä kabinetti, emännän huone ja kaksi vierashuonetta. Toiseen kerrokseen
tuli 4 asuntoa. Rakennustapaselostuksen mukaan seinärakenteena on sisällä lapetiili 5 cm
lasivillaa ja 1 kiven tiili. Porrashuoneiden askelmat olivat ajalle tyypillisesti marmorimosa-
iikkia. Teräsbetonivälipohjat olivat alalaattaholvillisia, täyte ja puulattiat. Rakennuksessa
on ajalle tyypillisesti terastirappaus, johon on tehty vaakasaumat mukaillen elementtijakoja
ja liuskeivin verhoiltu perustus ja hallintotilojen sisäänkäynti, joka on sijoitettu meijerille
johtavan akselin päähän. Hallintorakennukseen liittyy puutarha, joka on tärkeä osa koko-
naisuutta.

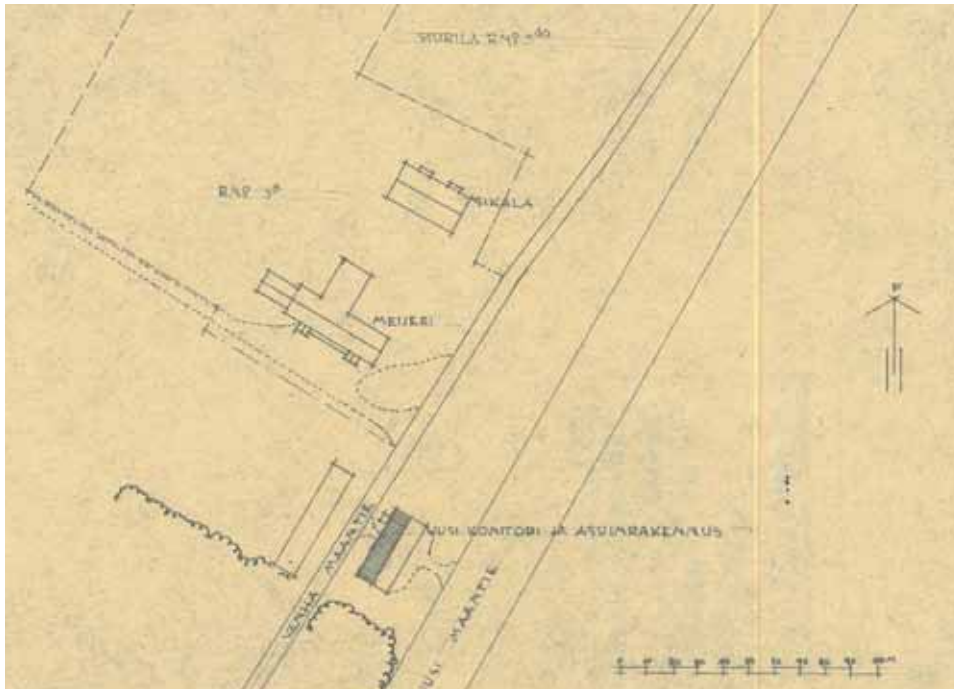
Vuonna 1964 rakennuksen ensimmäisestä kerroksesta ruokala ja kabinetti ja siihen liitty-
vät tilat muutettiin asunnoiksi. Suunnittelijana oli Heikki Tuominen. Samassa yhteydessä
kellariin sijoitettiin keittiö ja kahvio. Piirustus osoittaa että alunperin suunnitelmassa kaiva-
matta jätetty alue joko otettiin tuolloin käyttöön tai se oli jo aiemmin ollut käytössä.

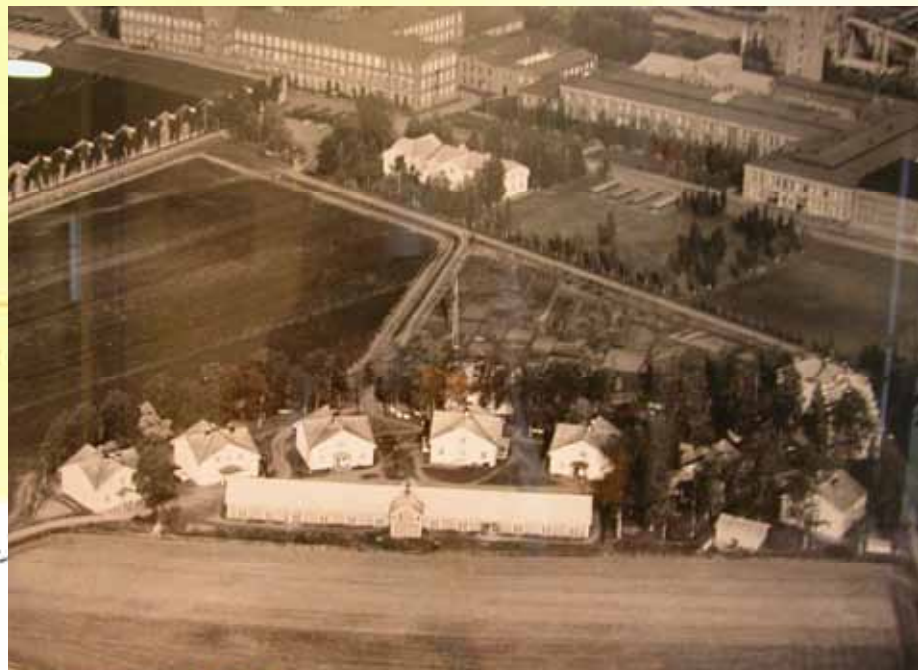
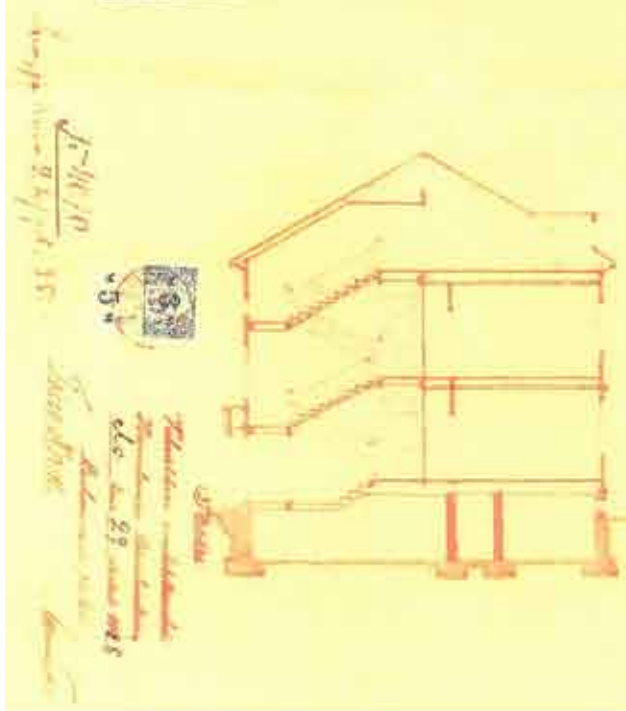
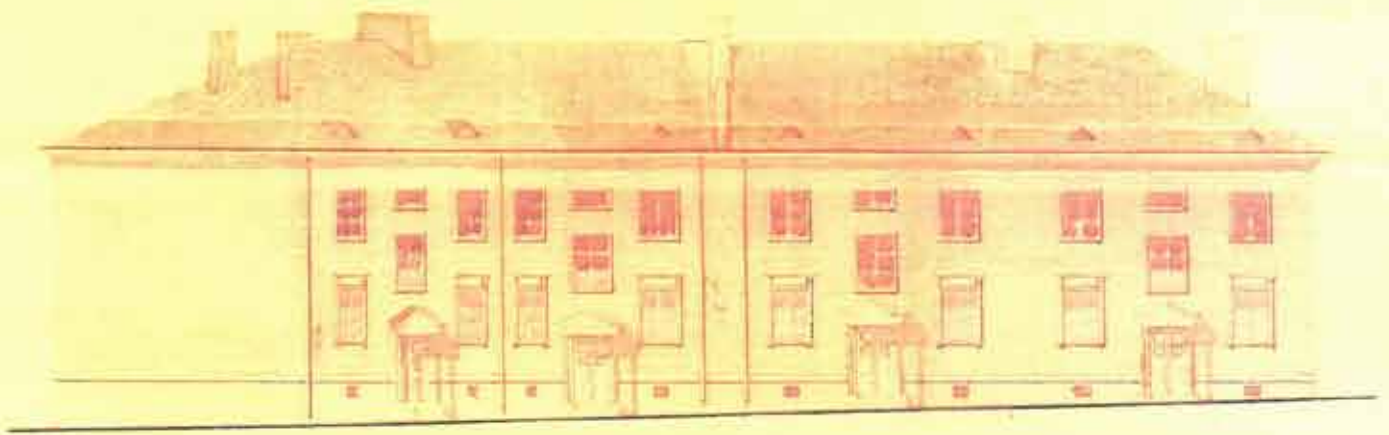
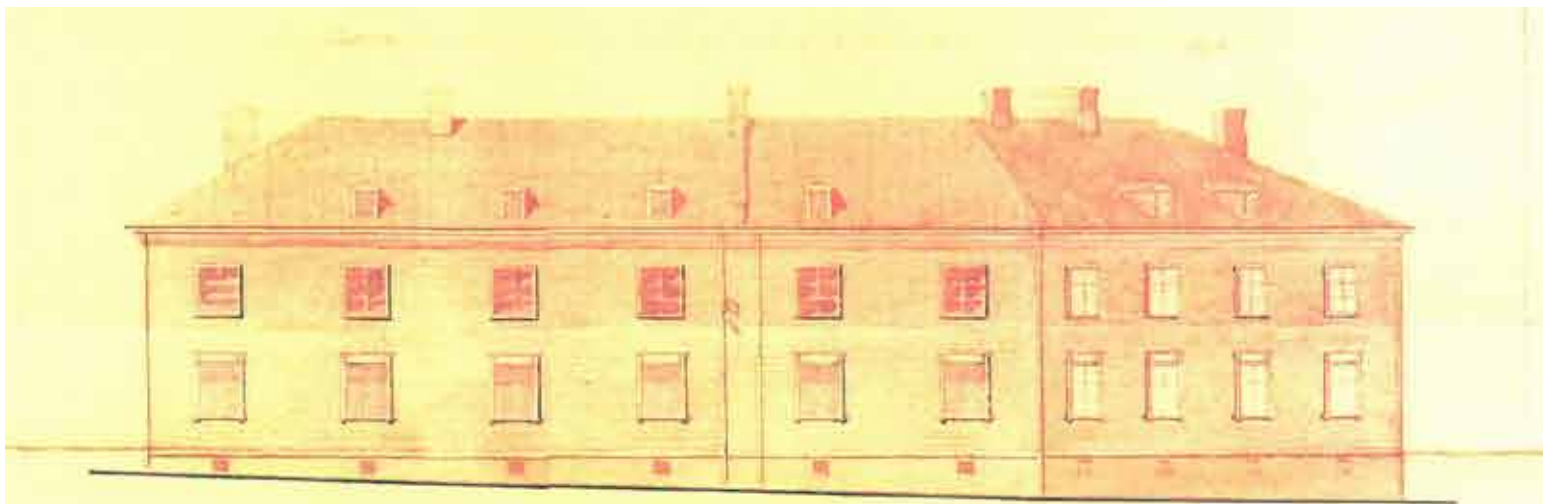


Sikala

Sikala on rakennettu ennen vuotta 1920. Vuoden 1951 asemapiirroksessa konttoria varten meijerin pohjoispuolelle on osoitettu sikala. Konttori ei rakentunut asemapiirroksen mukaiselle paikalle.

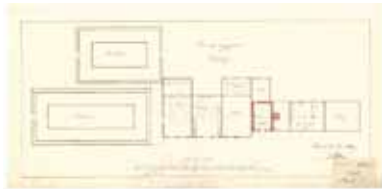
Sikalan viereen rakennettiin vuonna 1953 lantala. Suunnittelijana Reino Saarinen.



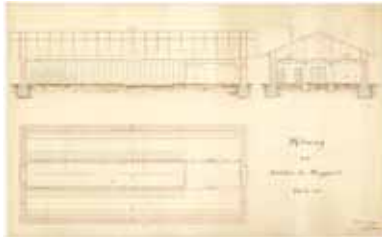


Kuuluu Se
stannatt.

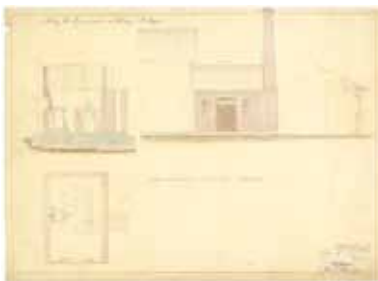
Panimon piirustukset ELKA



Wiksbergin panimon
pohja 1881



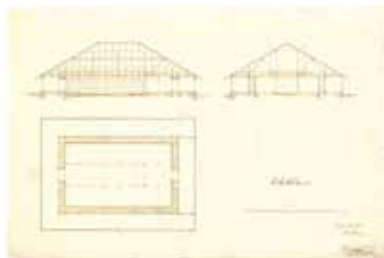
Panimon jääkellari



Panimon höyrykonehuone

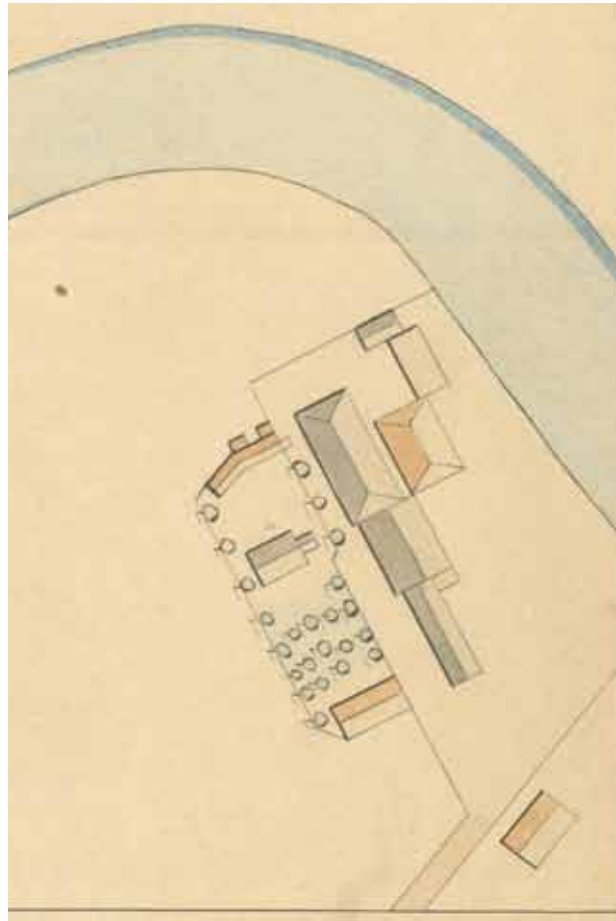


Panimon julkisivu



Jääkellari 1882

Elka 1892 Kartta Forssasta. Panimon alue.



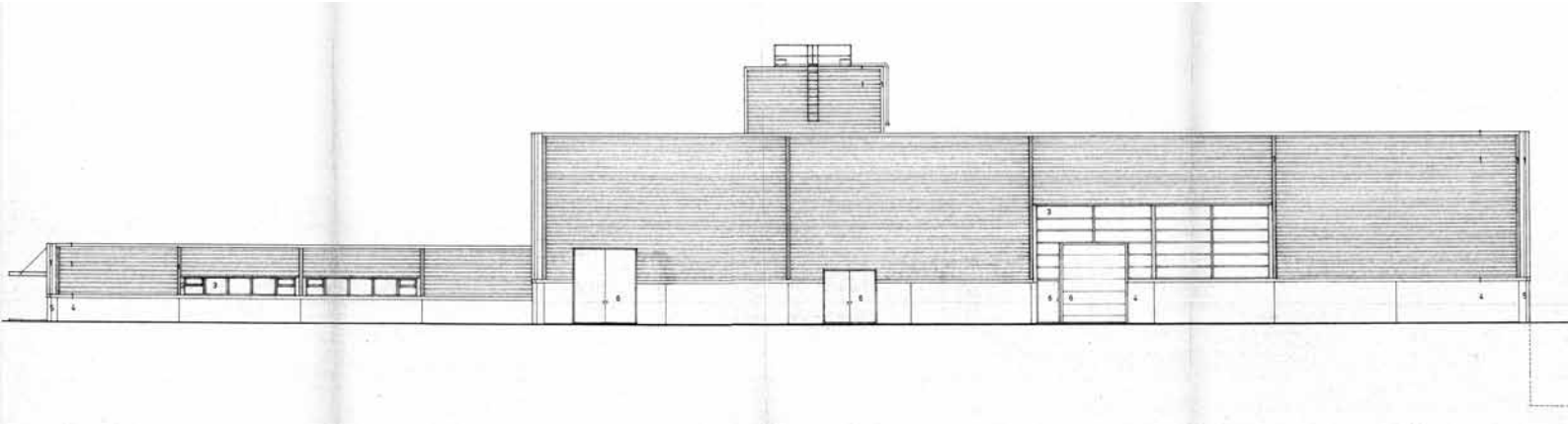
Pamo oikealla vastaa pohjaa vuodelta 1881.
Kaksi jääkellaria ja itse panimo.
Vasemmalla puutarhan ympäröimänä on
asumiseen liittynyt kokonaisuus.

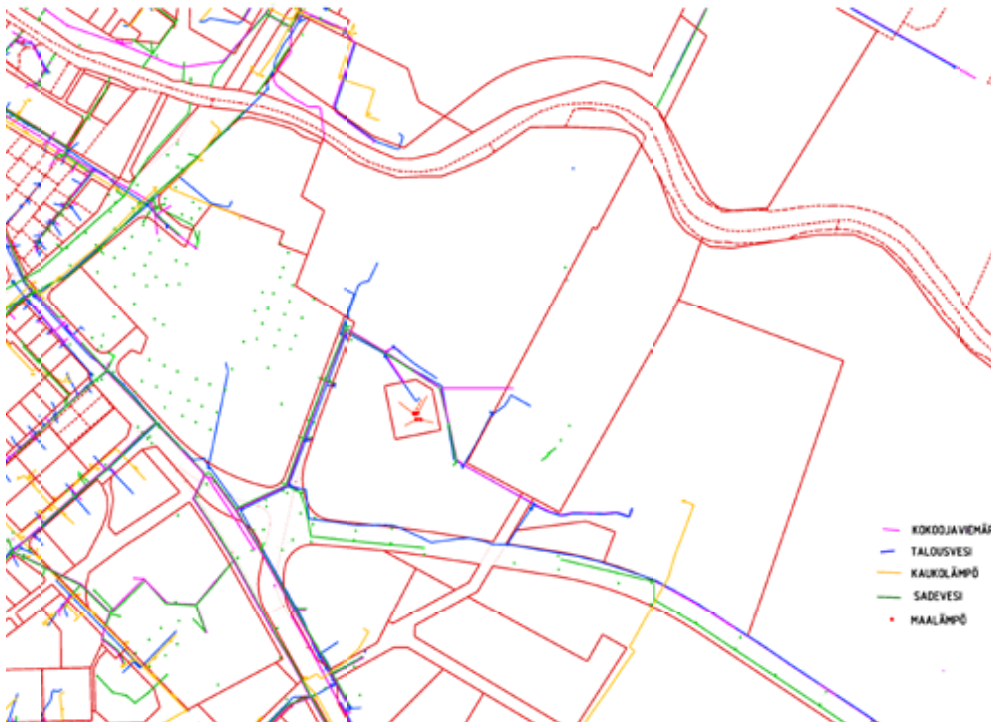


Näkymä oluttehtaalle rannan puolelta. (Valokuva kirjasta Entisajan
Forssan ja sen väkeä Esko Aaltonen 1947 toinen painos

Muoviputkitehdas

Oy Finlayson Ab rakennutti putkitehtaan omistamilleen maille 1974. Suunnittelijana toimi Arkkitehtitoimisto A Pernaja N-H Sandell. Seinän alaosa on teräsbetoninen kerroselementti ja ulkopinta pystyharjattua betonia. Seinän yläosa on muovipinnoitettua teräspeltikasettia. Yläpohjarakenteena on teräsbetoninen noin 2,5 m korkea TT-laattalementti jänneväli noin 24 metriä.





Asemakaavoitettavan alueen johdot

Loimijoki

Loimijoen korkeuden määrittelee Pyhäjärjen korkeus. Pyhäjärvi on ollut korkeimmillaan 20.5.1932 jolloin vesi oli tasossa +97.66. Kaavoitetut alimmat yksittäiset tontit ovat noin korkeudessa +99. Yleisimmin vesi nousee korkeimmillaan tasoon +97.1. Kaavoitettu tonttialue ei ole tulvaherkkää aluetta.

Kunnallistekniikka ja kadut

Alue liittyy kaupungin keskustan vesi- ja viemäriverkostoon laajentaen sitä aivan kaupungin sydämessä. Kunnallistekniikka on toteutettu nykyisin rakennetuille alueille ja periaatteella joka on lähtenyt siitä, että alueella on yksi omistaja. Entiseltä muoviputkitekniikalta on hulevesiviemäri suoraan Loimijokeen. Uudistettaessa kunnallistekniikkaa joudutaan miettimään mitkä johdoista siirretään.

Entinen muoviputkitekniikka on liitetty kaukolämpöön. Uusi alue voidaan myös liittää kaukolämpöön. Asiaa tutkitaan tarkemmin asemakaavan ehdotusvaiheessa.

110 kV sähkölinja kulkee alueen länsiosan läpi entisestä muovitekniikan rakennuksen itäpäästä.

Alueen sisäiset kadut joudutaan rakentamaan alueen rakentamisen yhteydessä.

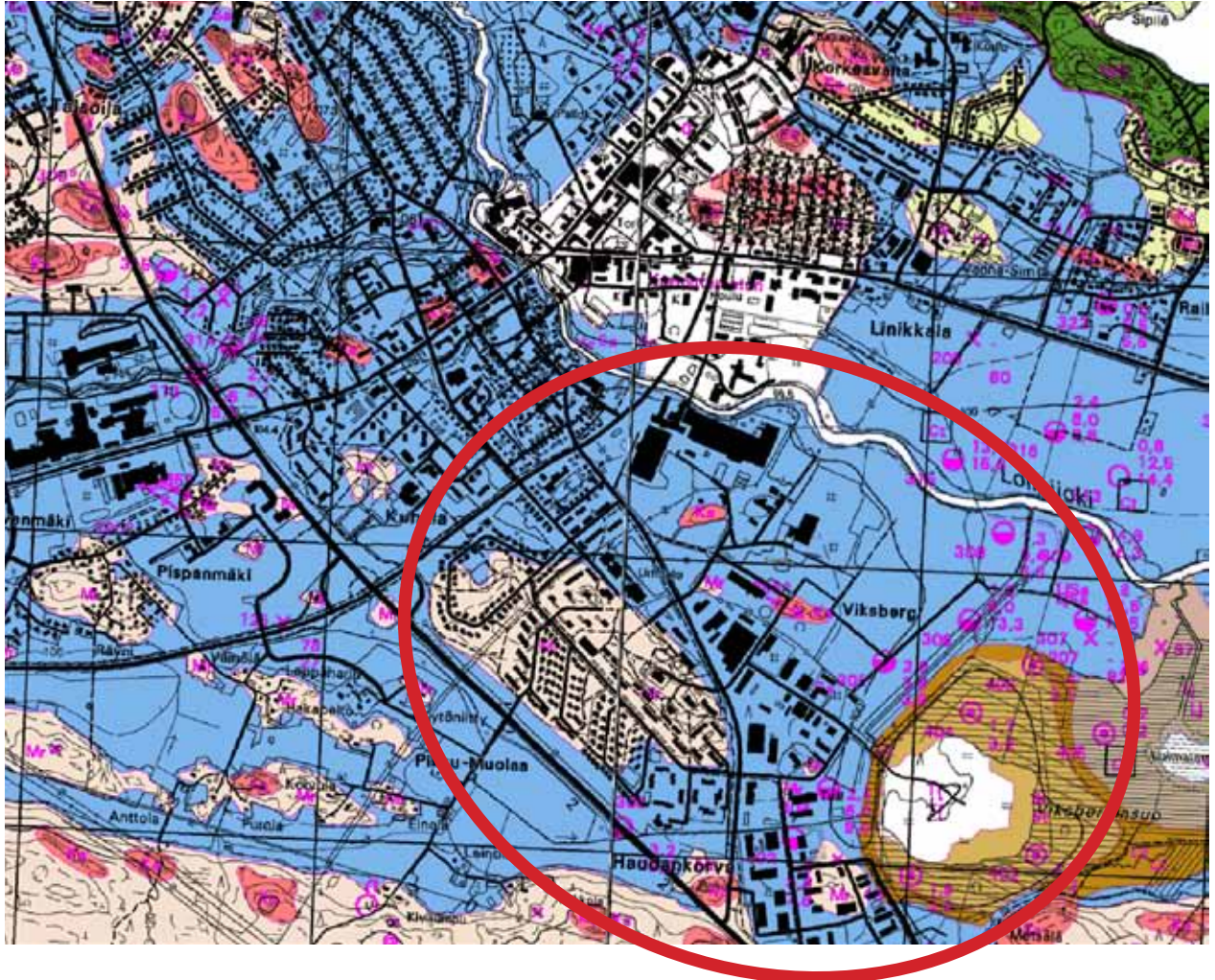


3.1.4 Maanomistus

Forssan kaupunki omistaa kaavoitetut katualueet, ja vihreällä merkityt pelto/ ranta-alueet. Valkoisella merkityt alueet ovat yksityisten omistuksessa.

Maaperäkartta

Siniset: savi,
Vaalea ruskea: hietta
Punaiset: kallio- ja
moreenialueet,
Vaaleanpunaiset: moreenialueet
Tumma ruskea: turve



3.1.5 Maaperä

Geologisen tutkimuskeskuksen maaperäkartan mukaan kaavoitettavan alue on savimaata. Savialueet ovat huonosti rakennettavia. Parhaita alueet ovat peltoina. Aivan ranta-alueelta tehdyt kairaukset osoittavat että savella ei ole lainkaan kuivakuorta, kovaan kairaus on lopetettu reiluun xx metriin. Kauempana joesta on x kairauspistettä joista käy ilmi, että kuivakuoren paksuus on ollut xx ja xx metriä. Noin 1 metrin kuivakuorelle voidaan rakentaa maanvaraiselle laatalle omakotitalo. Kairaus on lopetettu pisteissä reiluun xx metriin ja lähes x metriin. Savesprosenttia on mitattu yhdessä pisteessä lähellä Tammelan tietä. Tuloksena on ollut xx metrin syvyydestä savesprosentti xx. Raskaammat rakennukset tulee perustaa alueelle paaluttamalla. Rakennettu länsiosa on tutkimatonta aluetta ??.

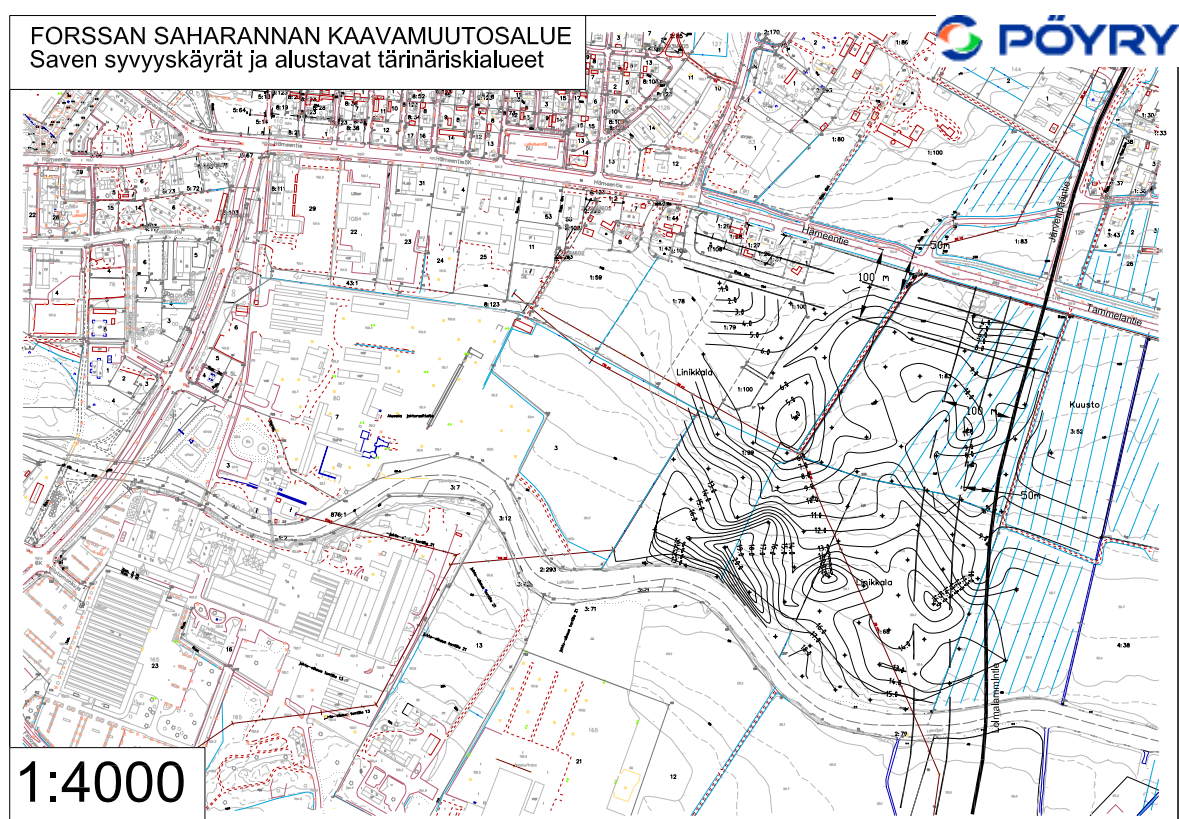
3.1.6 Tärinä

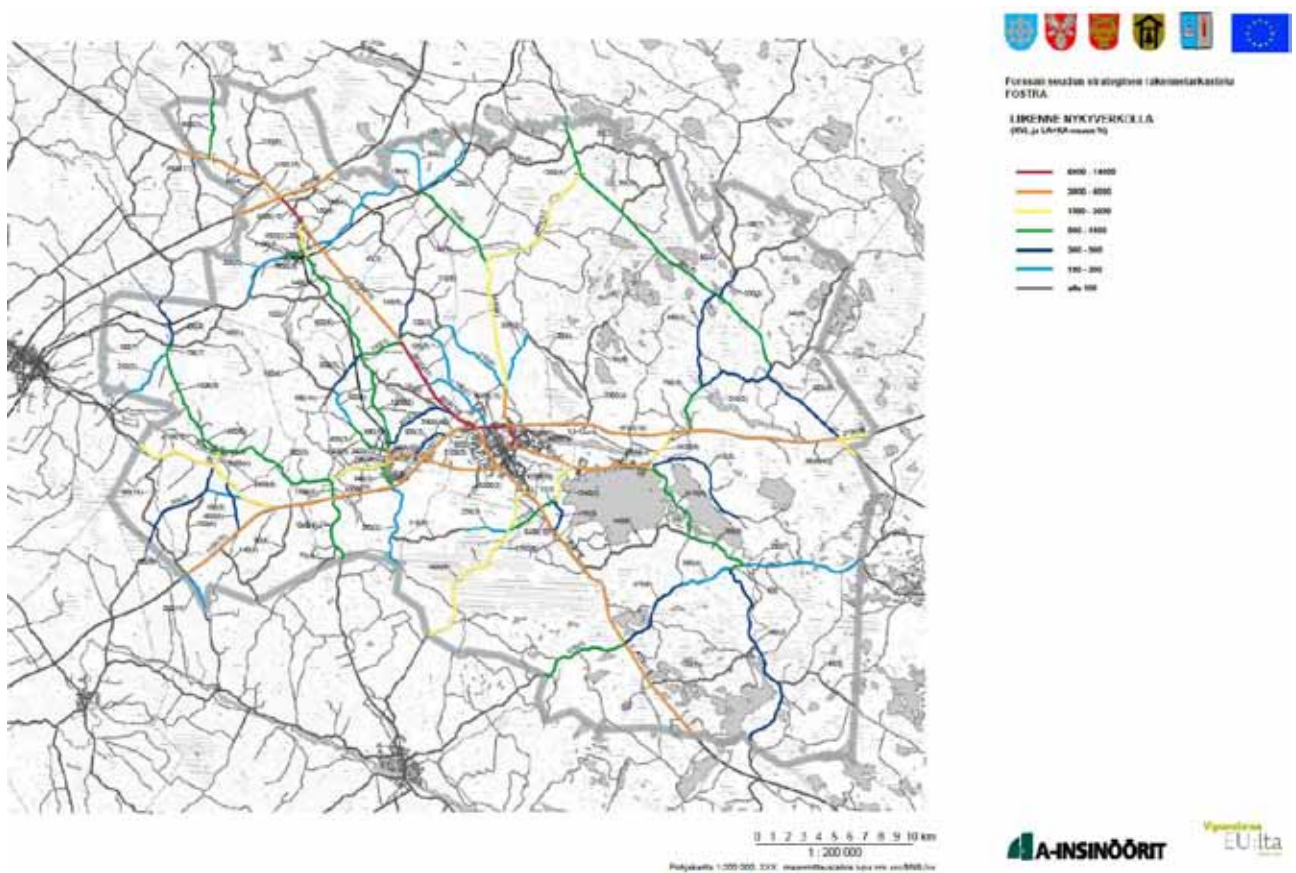
Pöyryn 10.9.2007 SAHARANNAN MELU- JA TÄRINÄSELVITYS toteaa: Kaa-va-alue on pehmeikköaluetta. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on selvitettävä pohjanvahvistustarve ja -laajuus tapauskohtaisesti. Työn liitekarttaan on mallinnettu sa-ven syvyyskäyrät pohjatutkimustulosten perusteella. Saven paksuus vaihtelee Itäisen kehätien puolella pääosin välillä 8...16 m. Pohjoisreunassa Hämeentien vieressä saven paksuus on välillä 4...8 m. Eteläosassa Loimijoen ranta-alueella pehmeiden maakerros-ten paksuus on enimmillään 17...20 m. Jos tarkastelualueen jakaa pohjoiseen osaan ja eteläiseen osaan käyrältä +99 on selkeästi nähtävissä että +99 käyrän alapuolella on suppamaisia savella täyttyneitä alueita, joilla saven syvyys on 10-20 metriä. Käyrän poh-joispuolella saven syvyys on 1-15 m. Vertailua Haudankorvan puolelta.

Tärinähaittojen estämisestä todetaan: Voimakkain ympäristöön leviävä ja laajimmalle vaikuttava tärinä esiintyy pehmeissä maalajeissa, kuten savi, siltti, turve ja lieju. Tien tai kadun perustamisella pohjanvahvistusta käyttäen (stabilointi, paalulaatta) voidaan vä-hentää merkittävästi tärinän voimakkuutta ja tärinän haitta-alueen leveyttä. Mikäli kadulla pudotetaan ajonopeuksia hidastetöyssyjä tai vastaavia käyttäen, syntyy voimakas täri-nävaikutus, joka on selvästi havaittavissa läheisyydessä pienilläkin ajonopeuksilla.

Alustavana suosituksena on, että tärinän turvaetäisyys on vähintään 50 m. Lisäksi alle 100 m etäisyydellä ei suositella rakennettavaksi 1 ½ - 2-kerroksisia kevytrakenteisia pientaloja eikä rivitaloja. Väylien perustaminen tulee suunnitella ohjeiden mukaisesti pohjanvahvistusta käyttäen haitallisten painumien ja routimisen estämiseksi. Tärinän kannalta väylän rakenteen jäykkyydellä ja tasaisuudella on merkittävä vaikutus tärinän voimakkuuteen. Tällöin väylien pohjanvahvistaminen ja tiukkojen painumakriteerien ja routakriteerien käyttäminen on perusteltua. Joka tapauksessa alle 100 m etäisyydellä väylästä herkimvät ihmiset voivat kokea tärinän aika ajoin epämiellyttävänä, mikäli ras-kasta ajoneuvoliikennettä esiintyy säännöllisesti.

edellä esitetty pätee kaavoitettavalla alueella Finlaysonintien varressa.



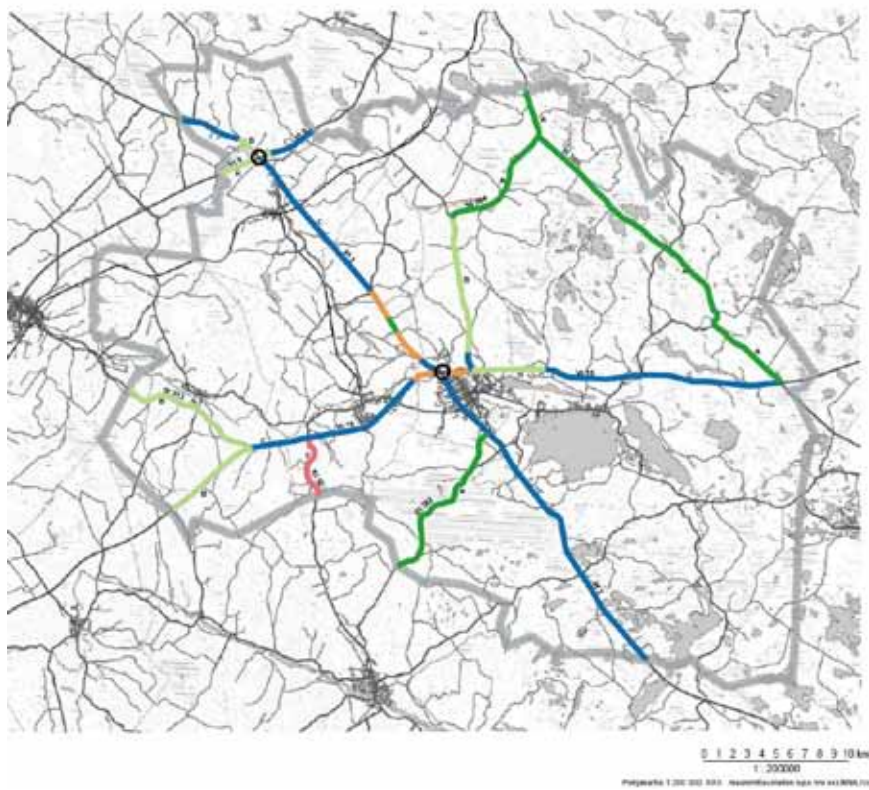


Kuva 7. Liikennemäärät nykyverkolla (LIITE 2)

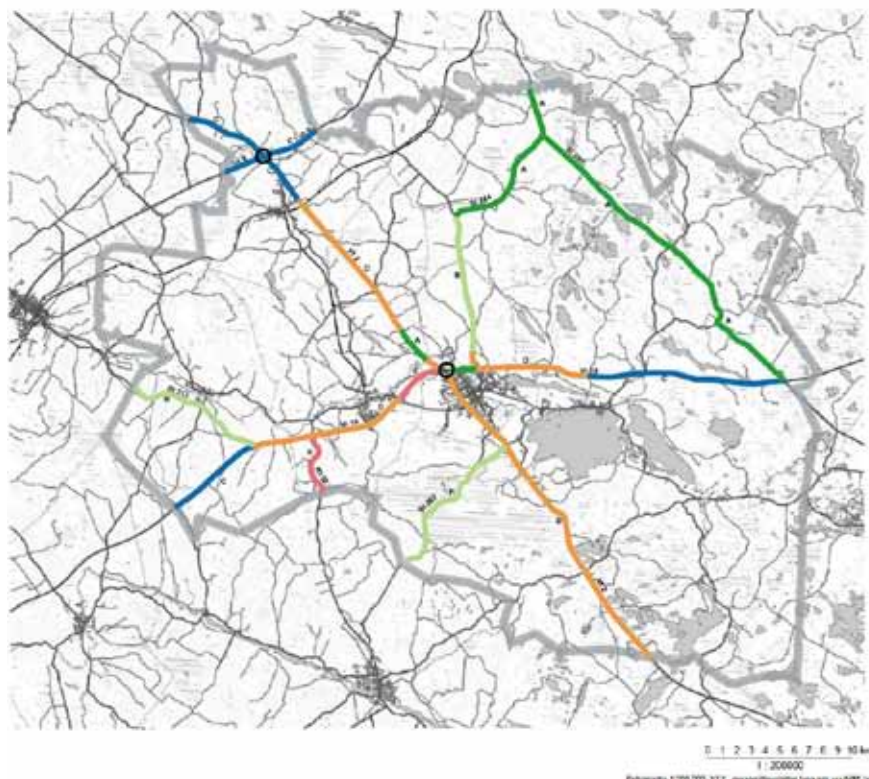
Forssan keskustassa on useita vilkkaasti liikennöityjä pääkatuja, joista valtateiden 2 ja 10 välillä oleva Tampereentien Kartanonkadun –reitti palvelee myös pitkämatkaista läpiajoliikennettä seutu- teiden 282 ja 284 välillä. Keskeisiä pääkatuja ovat Rautatienkatu, Kartanonkatu ja Hämeentie. Rautatienkatu välittää työmatkaliikennettä Loimijoen yli. Katuverkko on osin väljästi mitoitettu, mikä ei tue matalaa nopeustasoa eikä turvallisuus- ja viihtyisyystavoitteita kaupunkikeskustassa.

3.1.7 Liikenne

Pääteiden liikenteen tilanne on tarkasteltu Forssan seudun strategisessa rakenne- tarkastelussa. Maanteiden palvelutasoluokitus Päätieverkon toimivuutta kuvataan usein vuoden 100. huipputunnin mukaisilla liikennemäärillä lasketulla palvelutasoluokituksella A (erittäin hyvä) – F (erittäin huono). Forssan seudun palvelutasot vuonna 2010 on es- itetty kuvassa 10. Valtateillä palvelutasot ovat A-D (erittäin hyvästä välttävään). Palve- lutaso huononee Forssan keskustaa lähestyttäessä. Palvelutaso A (hyvä) on valtatiellä 2 olevalla lentoliikenteen varalaskupaikalla. Seututeillä palvelutaso on A-B (erittäin hy- västä hyvään). Kantatiellä 52 palvelutaso on E (huono), joka on alueen heikoin palvelut- asoluokitus palvelutaso Forssan alueella. Syynä on tien poikkeuksellisen huono geome- tria ja kapeus. Palvelutasoennusteet vuodelle 2030 on esitetty kuvassa 11. Ennusteti- lanteessa palvelutaso laskee varsinkin jo nykyään vilkkaimmilla osuuksilla eli valtateillä Forssan keskustan tuntumassa.



Kuva 10. Tieverkon palvelutaso Forssan seudulla vuonna 2010 (LIITE 4)



Kuva 11. Tieverkon palvelutaso Forssan seudulla ennustevuonna 2030 (LIITE 5)

Pöyryn selvityksessä vuodelta 2007 Kaupunkialueen sisällä olevien liikennemäärien lähtötietoina on käytetty karttapohjia ja raportissa ”Forssan itäinen kehäväylä ja yhteys Tammelaan, yleissuunnitelma 1994”, esitettyä kehätien linjausta sekä Forssan liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenne-ennustetta (v. 2020). Mitoitusliikenteessä on lisäksi otettu huomioon uuden Prismakeskuksen, Saharannan sekä muiden uusien kaavahankkeiden alustavat maankäyttösuunnitelmat. Pöyry teki vuonna 2007 alustavaa Linkikkalan osayleiskaavaluonnosta varten liikenteellisen tarkastelun, jossa oli mukana joen molemmat puolet. Finlaysonintien liikenteeseen oli huomioitu Finlaysonin käyttötarkoituksen muutos toimistotiloiksi, tilaa vievän erikoiskaupan 15000 k-m2 sijoittuminen Finlaysonintien varteen ja Tokmannin rakentaminen. Finlaysonin kaikki tilat eivät vielä ole käytössä ja tilaa vievä erikoiskauppa jää toteutumatta, koska tälle paikalle esitetään nyt palveluasumista. Linikkalan osayleiskaava-alueelle oli osoitettu prisma 24000 k-m2, joka on toteutunut. Aurinkorannan pientaloasuminen ovat vielä toteuttamatta. Nyt tehtävässä Haudankorvan osayleiskaavassa on asuinalueita esitetty teollisuusalueiden paikalle. Pöyryn selvityksessä on lisäksi huomioitu Makasiininrannan asuinrakentaminen, joka on osittain toteutunut.

Pöyryn selvityksessä Aurinkorannan liikenne esitettiin liittyväksi muuhun liikenneverkkoon kahden liittymän kautta; Lyseokadun kautta Yhtiönkadulle ja Hämeentielle Verstaskadun kautta. Verstaskatua ei tuolloin ollut vielä toteutettu.

Linikkalan osayleiskaavan yhteydessä on todettu että tehty liikenteellinen selvitys pitää vielä paikkansa tulevan liikenteen ennusteen osalta. Destian mittauspisteessä Hämeentien keskivuorokausiliikennemäärä vuonna 2013 kokonaisuudessaan 4952, raskaita liikennevälineitä oli 104. Pöyryn selvityksessä tulevalle liikenteelle (Saharannan kaava-alueen kohdalla) Hämeentien liikenteen on arvioitu olevan noin 6 900 autoa/vrk ja kehätien 6 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuudet ovat 4 - 5 %. Kaiken maankäytön toteuduttua arvioidut liikennemäärät pysyvät näissä rajoissa.

Pöyryn selvityksessä todettiin, että Prisman kauppakeskuksen liikenne ei huoltoliikennettä lukuun ottamatta lisää yöajan liikennettä. Huoltoliikenteen kokonaismäärä on Prisman arvion mukaan enintään 5 rekkaa yössä. Liikenne liittyy päätieverkkoon sekä Porttikujan liittymän kautta Yhtiönkadulle että Verstaskadun liittymän kautta Hämeentielle ja jakautuu kaikkiin pääsuuntiin. Näin ollen itään Hämeentielle suuntautuva liikenne on lähes merkityksetön. Muun liikenteen osalta yöajan liikenteeksi on arvioitu 12 %:ksi vuorokausiliikenteestä, mikä vastaa yleisesti havaittua yöajan liikenteen osuutta. Nopeusrajoitus tarkasteltavalla Hämeentien osuudella on 50 km/h. Samoin kehätien nopeusrajoituksena Saharannan alueen kohdalla on meluselvityksessä käytetty 50 km/h.

Pöyryn työssä on tarkasteltu myös koko maankäytön toteuduttua liittymäkohtaisia liikennemääriä perjantain iltahuippuliikenteen kautta. Osayleiskaavan yhteydessä on verrattu liittymäkohtaisesti toteutunutta liikennemäärää ja ennusteita liikennevalojen yhteydessä olevista mittareista. Osayleiskaavatyön yhteydessä Hämeentie- Verstaskadun liittymän liikennemääriä on tarkasteltu 23-29.6.2014.

Näistä vilkkain päivä on ollut perjantai 27.6.2014. Liikenteen kokonaismäärä risteyksessä on ollut tuolloin 10884. Normaali arkipäivä on noin 9660. Näistä osa voi mennä Saksankadulta suoraan Hämeentien yli Verstaskadulle tai Verstaskadulta Saksankadulle (2679 30 %= 804).

Haudankorvan liikenne tulee valtatie 2:n eteläisistä liittymästä ja jatkaa Finlaysonintielle sekä jatkaa Yhtiönkadulta eri suuntiin. Toinen sisään tulotievaihtoehto on Yhtiönkadun kautta kääntyä Finlaysonin tielle ja sitä kautta saapua Haudankorvan alueelle tai Yhtiönkadun suunnasta ajaa läpi aina Somerontielle saakka. Haudankorvan uusien alueiden liikenne jakautuu valtatie 2:n suuntaan 20 % ja keskustan suuntaan 80%, jolloin uusilta alueilta tulevasta kokonaisliikenteestä 1135 jakautuu keskustan suuntaan 908 ja valtatie 2 suuntaan 227. Finlaysonin tie on jo rakennettu.

Forssan seudun tie- ja katuverkkosuunnitelmassa vuodelta 1992 on Jokioistien liikennemääräksi arvioitu 7300 ajon./vrk. Liikenneviraston sivuilta 5.12.2017 tien liikennemäärä on 5038. Tältä osin liikennemäärät eivät ole kasvaneet. Tielle tulee lisää liikennettä valtatie 2:ta liikenneviraston mukaan 1144 ajoneuvoa. Tämän lisäksi tulee alueen sisäistä liikennettä jonka osoittaa 14.3.2016 tehdyn liikennevalojen laskenta Yhtiönkadun ja Finlaysonintien risteyksestä etelään. Tällä tieosuudella Yhtiönkatua pitkin menvän liikenteen määrä on 11290. Risteyksestä jatkaa Haudankorvan alueelle Finlaysonintietä pitkin 10626 autoa. Finlaysonintien liikenne on hyvin lähellä vuoden 2011 arvoa (10000).

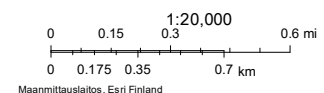
Forssan seudun tie- ja katuverkkosuunnitelmassa on osoitettu Somerontien liikennemääräksi 2100. Liikenneviraston sivuilta 5.12.2017 tien liikennemäärä on 1820.

Liikennevirasto



December 5, 2017

rampit	valta-seututiet	yhdistyst
< 1000	< 1000	< 1000
1000 - 3000	1000 - 3000	1000 - 3000
3000 - 6000	3000 - 6000	3000 - 6000
6000 - 12000	6000 - 12000	6000 - 12000
12000 - 40000	12000 - 40000	12000 - 40000
> 40000	> 40000	> 40000



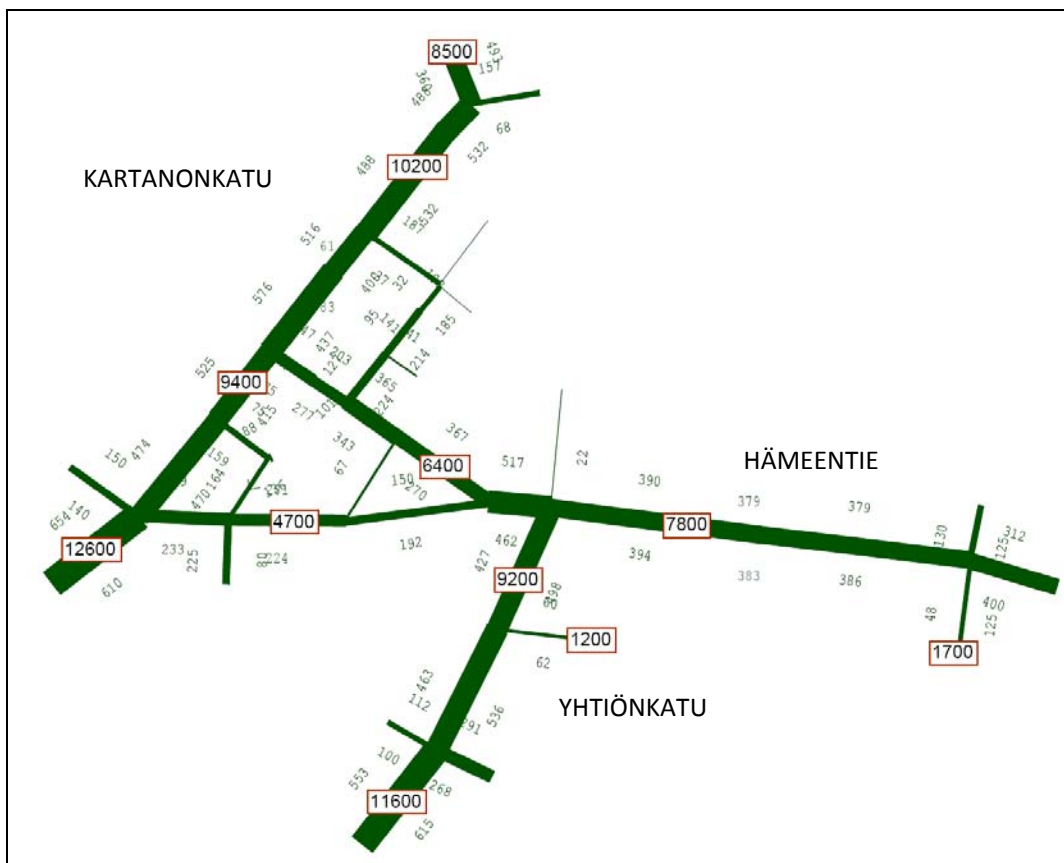
Maanmittauslaitos, Esri Finland

Ajoneuvojen määrä vuorokaudessa, tilanne 5.12.2017. Lähde liikennevirasto.

2.2 Nykytilanne (2011) ja toimivuus

Vuonna 2003 laaditun liikenneselvityksen simulointiverkkoa laajennettiin Linikkalan alueelle Yhtiönkadun ja Tammelantien osalta, jotta nykyiset kauppakeskukset (Citymarket, Prisma) liikennejärjestelyineen ja liikennevaloliittymineen saatiin sisällytettyä malliin.

Nykytilanteen liikennemalli päivitettiin huomioiden merkittävät maankäytön muutokset ja kalibroitiin käyttäen liikennevaloliittymistä saatavia ilmaisintietoja liikennemääristä. Kuvassa 2 on esitetty Forssan keskustan nykyiset iltahuipputunnin liikennemäärät. Iltahuipputunnin (IHT) liikennemäärä on n. 10 % vuorokausiliikenteestä (KVL= vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne, ajon/vrk).



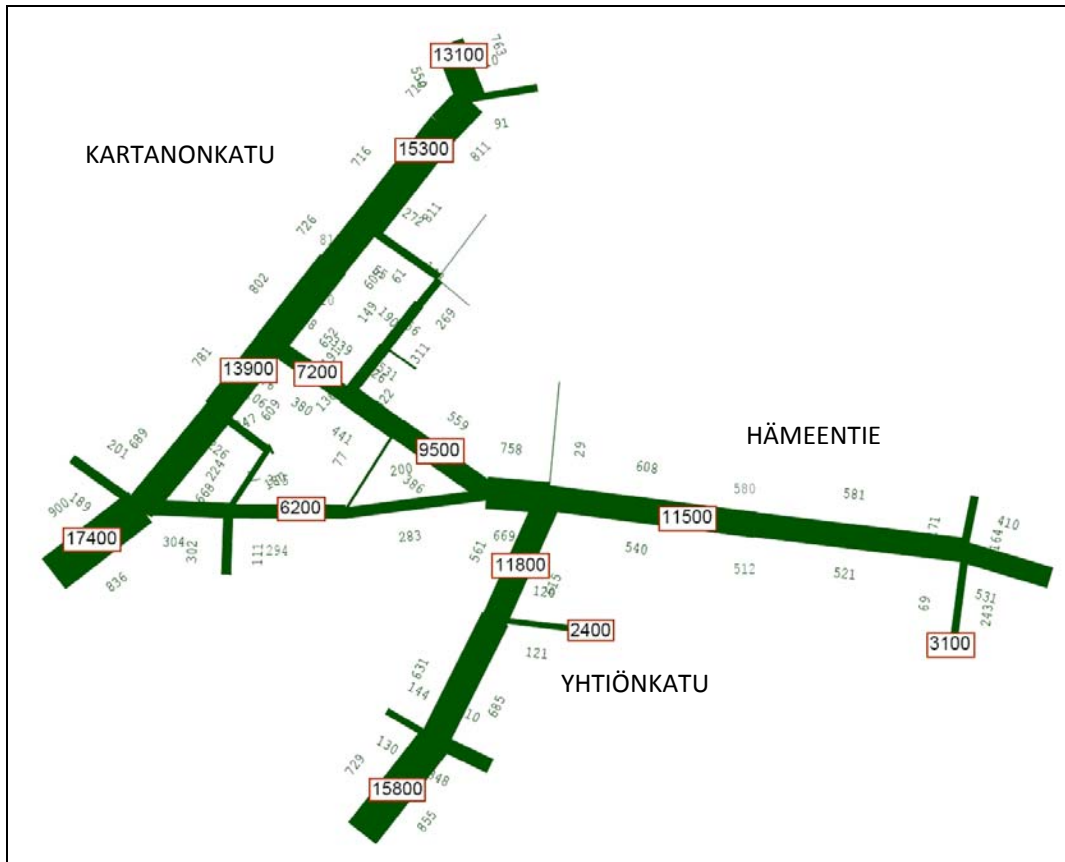
Kuva 2. Forssan keskustan liikennemäärät ajosuunnittain (ajon/h) iltahuipputunnin 2011 aikana sekä keskimääräinen vuorokausiliikenne [KVL].

Suurimmat erot verrattuna aikaisempaan vuoden 2003 malliin ovat Yhtiönkadun ja Tammelantien suuremmissa liikennemäärissä, ja vastaavasti Turuntien suunnan liikenne on pienentynyt. Muutokset johtuvat osaltaan maankäytön muutoksista ydinkeskustan ja Linikkalan alueella. Muutoksia aiheuttivat myös liikennemäärätiedot uusista v. 2003 jälkeen toteutetuista liittymistä.

Forssan keskustan liikenne toimii nykyisin hyvin. Lyhytkestoista ruuhkautumista esiintyy lähinnä iltahuipputunnin aikana.

2.3 Ennustetilanne (2035) ja toimivuus

Työssä laadittiin keskustan liikenteelle uusi kasvukerroinnennuste vuodelle 2035. Kasvukertoimet määritettiin Tiehallinnon julkaisusta ”Tieliikenne-ennuste 2007 – 2040: Vuoden 2005 ennusteen tarkistaminen”. Kirjassa on esitetty maakunnittain liikenteen kasvukertoimet, josta laskettiin Forssan kasvukerros vuosille 2011–2035. Forssan liikenne-ennusteen kasvukertoimiksi arvioitiin 1,3, jolla kerrottiin nykyiset liikennevirrat. Tämän lisäksi määritettiin vuonna 2035 toteutuvaksi oletetun uuden maankäytön aiheuttama liikenteen kasvu. Ojalanmäen ja Parkkiaron sekä Linikkalan alueelle on arvioitu asumisen lisäystä yhteensä 87 000 k-m². Tarkastelualueen ulkopuolisten rakentamistoimenpiteiden (ohitusteiden tms.) mahdollisia vaikutuksia ei huomioitu. Kuvassa 3 on esitetty iltahuipputunnin liikennemäärät ennustevuonna 2035 nykyisellä liikenneverkolla.



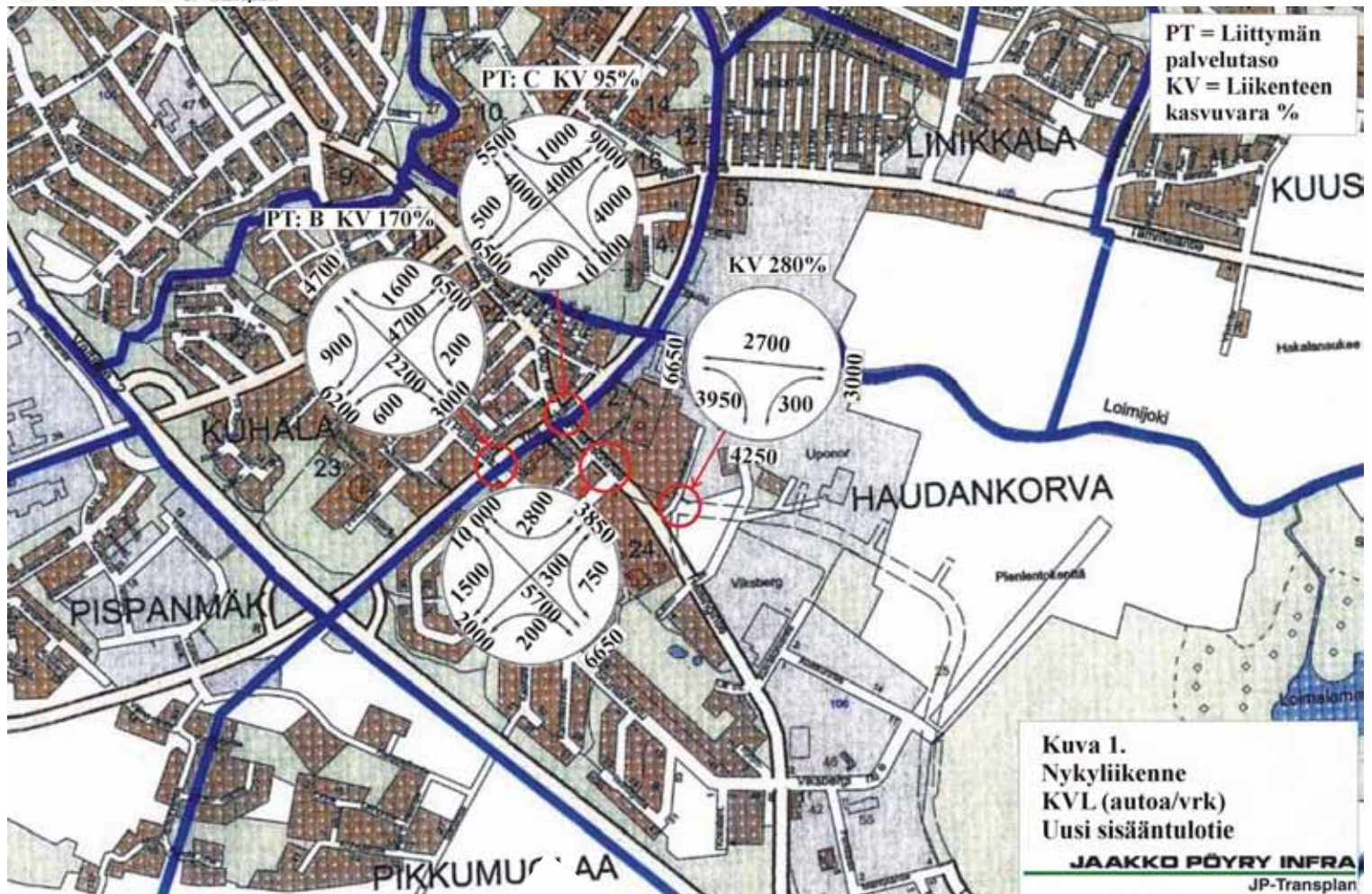
Kuva 3. Forssan keskustan liikennemäärät ajosuunnittain (ajon/h) iltahuipputunnin 2035 aikana sekä keskimääräinen vuorokausiliikenne [KVL].

Ennusteen mukaisilla liikennemäärillä Forssan keskustan nykyisen liikenneverkon toiminta on sujuvuudeltaan kohtuullisen hyvä iltahuipputunnin aikana. Ydinkeskustan alueen tasoliittymien toiminta syntyvien viivytysten perusteella on palvelutasoltaan C–D, eli ongelmia ei esiinny toimivuuden kannalta. Yhtiönkadun liittymät Hämeentien ja Tapulikadun kanssa ovat palvelutasoltaan E johtuen osaltaan liikennevalojen pitkistä kiertoajasta.

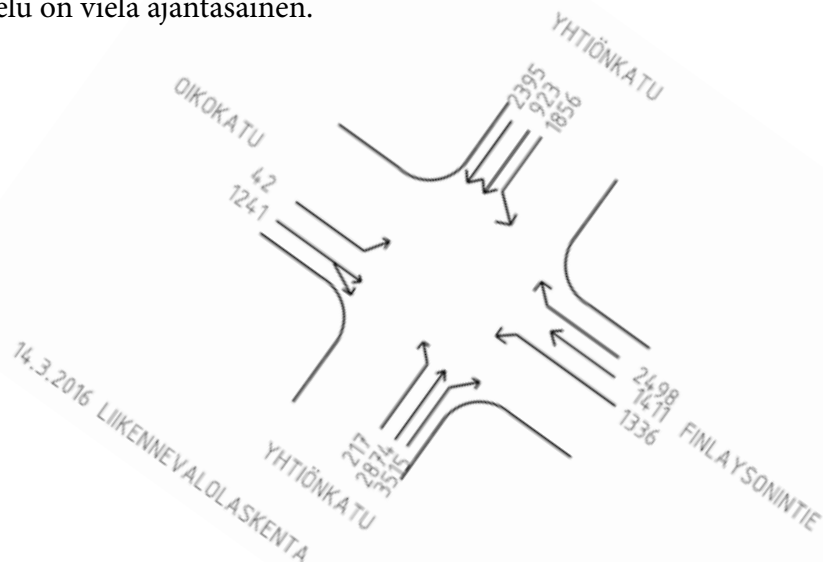
Kuormitetuimmat tasoliittymät ovat Hämeentien valo-ohjatut tasoliittymät Yhtiönkadun ja Kartanonkadun kanssa.

Nykytilanteessa ei olle lähelläkään ennusteen mukaista liikennettä. Tästä voidaan esittää johtopäätös siitä, että liikenne on sujuvaa ja ennuste 2035 on ajanmukainen käypöngin pääverkolla. Koska myöskään valtatie 2 liikenne ei ole ylittänyt ennusteita arviointi on kaiken kaikkiaan ajantasainen.

Pöyryn selvityksen liittynyt liittymäkohtainen tarkastelu. Uusi päivitetty Finlaysonin tien tilanne ja uusi sisääntuloväylä ei ole muuttanut merkittävästi tilannetta. Liittymien kapasiteetti riittää ja liikenteen kasvuvaraa on vielä jäljellä. Kolmas liittymä on muuttunut kiertoliittymäksi, eikä sekään ahdistaa. Liikenteen kasvuvaraa oli jo Pöyryn selvityksessä 280 %.



14.3.2016 liikennevalolaskenta vastaavasta risteyksestä joka on yläkuvassa keskellä ylhäällä. 2011 tarkastelu on vielä ajantasainen.





Haudankorvan alueen liikenne (pienemmät luvut) pohjautuen 14.3.2016 liikennevalolaskentaan ja liikenneviraston tietoihin 5.12.2017. Haudankorvan osayleiskaava-alueelta tuleva liikenne on jaettu aiemmin tarkasteltujen liikenneneristeyksien suhteessa eri suuntiin (suuremmat luvut). Kuvassa pohjakarttana luonnoksena esillä ollut Haudankorvan osayleiskaava.

Liikenneviraston 5.12.2017 päivätyn vuorokautisen liikennemäärän mukaan valtatie 2 liikennemäärät (5810) eivät ole saavuttaneet vuoden Forssan seudun tie- ja katuverkko-suunnitelmassa vuoden 2000 liikenne-ennustetta vaan ovat noin 2000 ajoneuvoa vähäisemmät kuin ennuste (8000) oli. Yhtiönkadun liikennemäärät ovat pysyneet kutakuinkin samoina kuten Yhtiönkadun ja Finlaysonintien liikennevalojen laskentatieto 14.3.2016 osoittaa. Suuruusluokka on siis oikea vielä 1992 luvun selvityksen mukainen.

Haudankorva osayleiskaavassa on olemassa olevia kerrostaloalueita 210131 m² eli noin 21 hehtaaria, asuinpientalojen alueita 215936 m² eli noin 21 hehtaaria, palvelujen tai liiketilojen alueita 10625 m² eli noin 1 ha, julkisten palvelujen alueita 69393 m² eli noin 7 ha sekä teollisuusalueita 554419 m² eli noin 55 ha. Nykyiset liikenneselvitykset kattavat näiltä alueilta syntyvän liikenteen.

Uusilta alueita syntyvä liikennemäärä on arvioitu Suomen ympäristö 27/ 2008 -julkaisun ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa” mukaan. Alueelle on suunniteltu uutta kerrostaloasumista 30003 m² eli noin 3 ha, pientaloasutusta 77383 m² eli noin 77 ha, palveluasumista 3669 m² eli noin 0,3 ha, palveluasumista tai vaihtoehtoisesti asuminen viereen sopivaa teollista toimintaa 14075 m² eli noin 1,4 ha ja teollista asumisen viereen sopivaa toimintaa 53154 m² eli noin 5,3 ha.

Uusilta alueilta syntyviä liikennemääriä on arvioitu Suomen ympäristö 27/ 2008 -julkaisun ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa” asuminen taulukko 4.10 mukaan matkatuotosluvut alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudulla. Keskus- ja lähitaajama kotiperäisiä matkaa 100 k-m² vrk (saapuva tai lähtevä) 4,25 x 100 k-m². Kerrostaloihin 10 500 m², pientaloihin 15500 m², palveluasuntoihin 6300 m² eli yhteensä 32300 m². jolloin asumisen matkatuotokset ovat 1373 /vrk näistä 59 % tehdään autolla eli 810 tehdään autolla. Forssan asumisväljyys on tällä hetkellä (41,3 m²/h) tämän mukaan asukkaita alueelle tulisi noin 782 henkeä. Taulukossa olevan toisen laskutavan mukaan kotiperäisiä matkoja / asukas / vrk on 2,46 eli 1924 joista henkilöautolla 59 % tarkoittaa 1135 matkatuotosta. Asukkaiden tuottama autoliikenne on siis 810-1135 / vrk. Tämän suuremman luvun mukaan on osoitettu alueelta syntyvä liikenne.

Asumisen viereen sopivan teollisen toiminnan alue voi vielä kehittyä siten, että rakennettua on 21 200 yhteensä, toteutettuna on 6300 m² eli lisäliikennettä aiheuttaa 14 900 m². Uusilta rakennettavilta teollisuusosilta syntyviä liikennemääriä on arvioitu Suomen ympäristö 27/ 2008 -julkaisun ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa” asuminen taulukko 4.17 mukaan matkatuotosluvut koneiden ja laitteiden valmistus kävijämäärä 1,1 /työntekijä. Tavaraliikenteen käyntejä 19 / toimipaikka. Työntekijöiden lisäys on 1/ 100 m² eli 15 x 1,1 eli 17, matkojen lisäys on siis yhteensä 36. Jos alue jossain vaiheessa muuttuisi asumisen alueeksi on sen liikenteellinen merkitys selvästi suurempi koska alueelle mahtuu vähintäänkin noin 260 asukasta, jotka aiheuttavat asukkaisiin perustuvan laskutavan mukaan 640 lisämatkatuotoksen, joista 377 tehdään autolla. Maksimissaan nämä alueet siis tuottavat asumiseen muutettuna 1512 matkatuotosta.

Kaiken kaikkiaan uusilta tai kehittyviltä Haudankorvan osayleiskaavan alueilta liikenteen määrä lisääntyy 846:lla matkalla Finlaysonin tielle. Seuraavassa vaiheessa liikenteen määrä nousee 1171:een jos myös jäävä teollisuusalue muuttuu asuinalueeksi.

Forssan seudun pyöräliikenteen pääverkon kehittämisselvitys, Loppuraportti, Strafica Oy, 2017
 Tunnistettavat, sujuvat ja turvalliset pääreitit ovat keskeinen kehityssuunta pyöräilyvyyden parantamiseksi niin rakennetuilla alueilla kuin maantieympäristössä. Pyöräliikenteen pääverkon suunnitelmallinen kehittäminen luo edellytyksiä sille, että pyöräily olisi harkinnan arvoisen ja houkuttelevan liikummuoto mahdollisimman monella arjen matkalla.

Tässä suunnitelmassa on määritetty Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Hämeen liitto 2014) kärkitoimenpiteen mukainen Forssan seudun (Forssa, Jokioinen, Tammela, Humppila ja Ypäjä) yhteiseen näkemykseen pohjautuva tavoitteellinen pyöräliikenteen pääverkko.

Humppila

Nykyinen pyörätieverkko

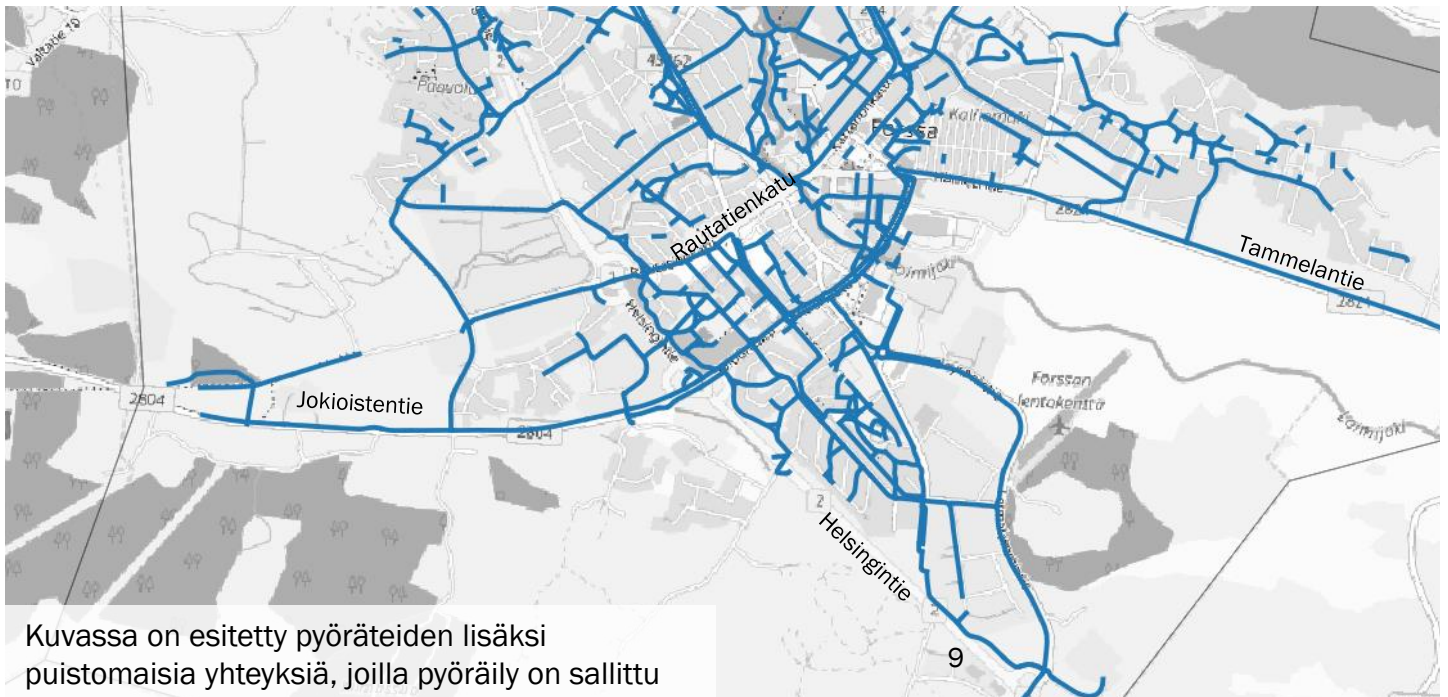


Jokioinen

Forssa

Tammela

Seudun pyörätieverkon nykyinen pituus yhteensä 163 km, josta ELYn hallinnoimaa verkkoa on 46 km.



Kuvassa on esitetty pyöräteiden lisäksi puistomaisia yhteyksiä, joilla pyöräily on sallittu

Forssa pyörätiet 102 km

Tehokkaana pyöräilyn edistämisen ohjauksena on yleiskaavakartan merkintä pyöräilyn laatukäytävistä ja pääreiteistä. Jatkotoimena esitetään, että pyöräliikenteen pääreitit lisätään yleiskaavakarttoihin. Asemakaavan aluevarauksissa huomioidaan varaukset.

Ydinkeskustan alueella järjestelmä tukeutuisi yksisuuntaisiin järjestelyihin

Toteutettavuus on tilan puolesta hyvä, sillä Forssan ajoradat ovat leveitä ja kaistakapasiteettiaan reilusti.



Pyöräliikenteen tavoitteellinen pääverkko Jokioinen – Forssa – Tammela

Pääverkko esitetty punaisella

Pääreittien poikkileikkaukset ja tilatarve

Yksisuuntainen pyörätie

- Leveys pääverkolla: 1,5 m (minimi)–2,0 m (suositus)
- Pysäköintiä vieressä?
 - Ovenavaustila 0,75 m
- Liikennemerkkien ja liikennevalopylväiden sijoittaminen erotellaan pyörätiestä
 - Liikennemerkkitila 0,75 m
- Lumitila
 - Lumitila riippuu väylän poikkileikkauksesta. Yleensä se on sama liikennemerkki- ja ovenavaustilan kanssa.
- Muuta huomioitavaa
 - Yksisuuntaiset järjestelyt suunnitellaan aina kadun molemmille puolille
 - Yksisuuntainen pyörätie tulee olla saavutettavissa kaikilta katuyhteyksiltä ja kiinteistöiltä kohtuullisella vaivalla.
 - Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu suositellaan tehtäväksi “epätasajaolla”. Tällöin kulkijoiden on helpompi erottaa väylän eri osat. Tasajako saatetaan sekoittaa keskiviivaan.



Lähde: Pyöräliikenne.fi -ohje

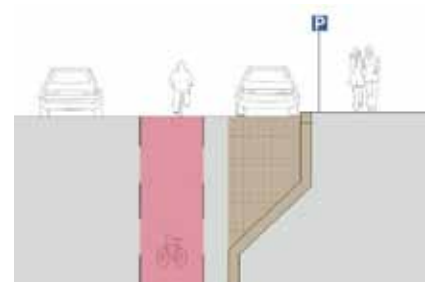
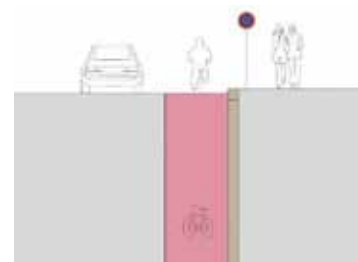
Strafican selvityksen mukainen yleiskaavakartan merkintä pyöräilyn laatukäytävistä ja pääreiteistä koskee Haudankorvan osayleiskaava-alueella Yhtiönkadun ja Finlaysonintien ja Loimalammintietä. Suunnitelman mukaisesti teiden molemmiin puolin tulee pääreiteillä yllä olevien poikkileikkausten mukaiset yksisuuntaiset pyöräilyreitit ja kevyen liikenteen väylät jotka erotetaan toisistaan siellä missä on tilaa viherkaistalla. (yllä)

Kun tilaa ei ole riittävästi viherkaistalle noudatetaan alla olevaa leikkausta.

Pääreittien poikkileikkaukset ja tilatarve

Pyöräkaista (aina yksisuuntainen järjestely ajoradan tasossa)

- Leveys pääverkolla: 1,25 - 1,75 m
 - mitoitus vahvasti kytköksissä liikenteen vilkkauteen
- Pysäköinnin vieressä aina ovenavaustila 0,75 m (suositus).
- Muuta huomioitavaa:
 - Yleensä suositetaan pyörätieratkaisuja, jos pysäköintiä on kadun varrella paljon.
 - Pysäköinti pyritään suunnittelemaan aina “taskuun”, jotta pysäköiminen suoritetaan jämäkästi.



Lähde: Pyöräliikenne.fi -ohje

Pöyryn tekemän selvitykseen verrattuna Hämeentien liikenne on lisääntynyt Saksankadun Verstaskadun ja Hämeentien liittymässä kahdesta suunnasta. Keskustasta tulevan liikenne on kasvanut jo miltei ennustettuun vaikka Aurinkoranta ei ole vielä toteutunut. Saksankadulta tuleva liikenne on jo ylittänyt ennustetun kuudellakymmenellä. Aurinkorannan liikenne jakautuu Lyseokadulle ja Verstaskadulle joten sieltä tuleva liikenteen lisäys huipputunnille on huomioitu jo Verstaskadun liittymässä ja sen varauksissa. Hämeentieltä Verstaskadulle on arvioitu jaon vasemmalle kääntyviin ja yhteisen oikealle ja suoraan kääntyvien kaistan riittävän Aurinkorannan rakennuttuakin. Muilta osin ajateltuun kasvuvaraan mahtuu arvioitu liikenne.

Aurinkorannan rakentamisen yhteydessä varaudutaan Lyseokadun ja Yhtiönkadun risteyksen parantamiseen siten, että Lyseokadulta Yhtiönkadulle on lisätty vasemmalle kääntyvien kaista. Kaistan levennys otetaan lukion tontista. Yhtiönkadun puolella kääntymiseen liittyvät järjestelyt on jo toteutettu. Muita liittymäparannuksia ei tarvitse tehdä.

Katusuunnitelmat teetetään Aurinkorannan asuinalueen toteuttamisen yhteydessä. Liittymän rakentaminen toteutetaan kun Aurinkorannan rakentaminen on päässyt kunnolla vauhtiin.

Verstaskadun ja Saksankadun sekä Hämeentien valo-ohjattu liittymä on jo toteutettu Pöyryn ennustaman tulevan liikenteen mukaisesti Prisman rakentamisen yhteydessä. Asemakaavavaiheessa tarkennetaan kiinteistöjärjestelyt toteutetun mukaisiksi.

Toisena vaihtoehtona myöhemmin tutkitaan Verstaskadun, Saksankadun ja Hämeentien risteykseen kiertoliittymän järjestämistä valo-ohjauksen tilalle, jonka takia kiertoliittymän vaatimaan katualueeseen varaudutaan asemakaavassa.

Joukkoliikenne perustuu pitkän matkan linja-autoliikenteen ja koululaisbusseihin.

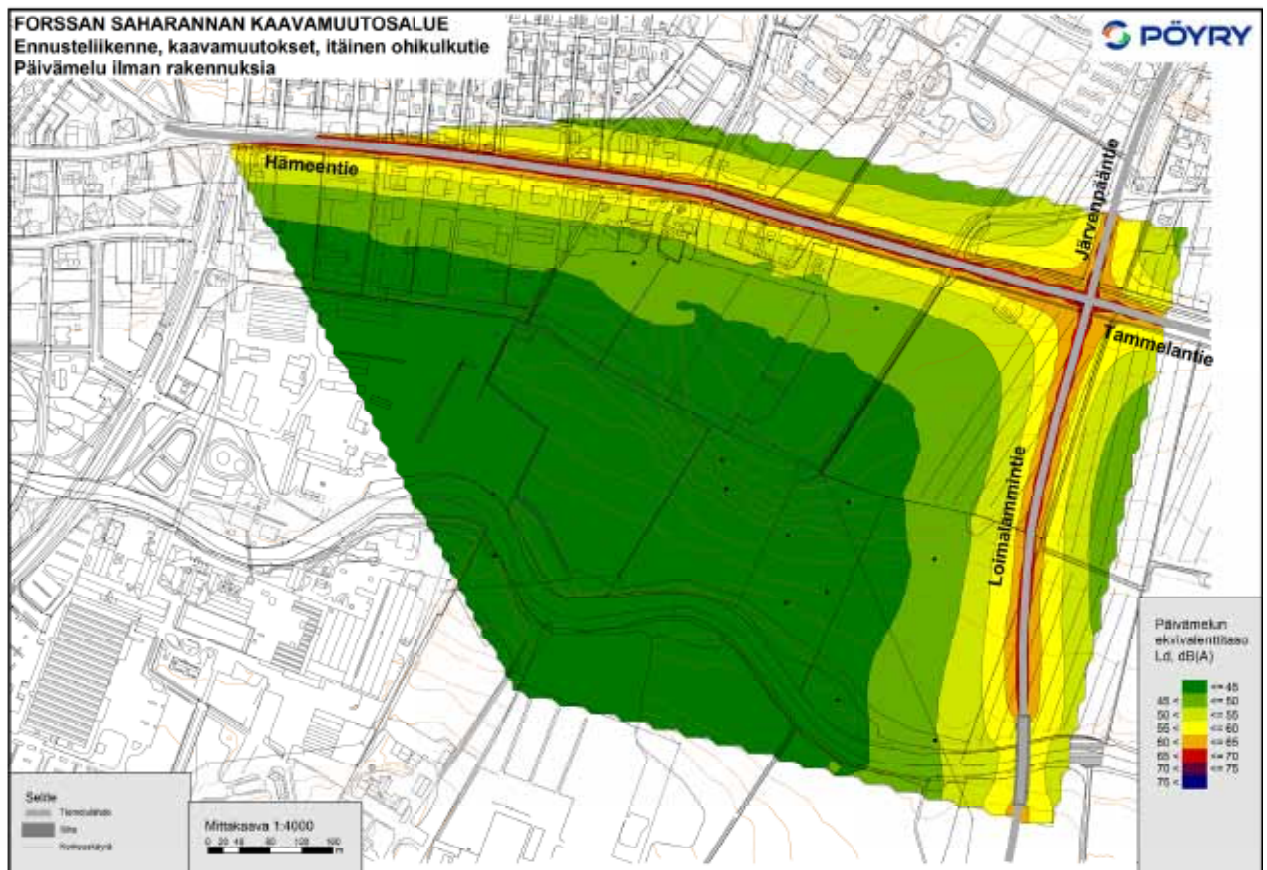
3.1.8 Katumelu

Katuliikenteeseen liittyvä melulaskenta on tehty voimassa olevaa pohjoismaista melulaskentaohjetta noudattaen SoundPLAN -ohjelmalla. Niissä kohdin, missä melutasot ylittyvät, on etsitty keinoja, joilla melutaso saadaan ohjearvoja pienemmiksi. Melulaskennat on tehty em. mitoitusliikenteillä. Sekä päivä- että yöajan liikenteen aiheuttaman melun ekvivalenttitasot on laskettu koko Saharannan kaava-alueelle ilman rakennusmassoitusta.

Päiväajan 55 dB ekvivalenttimelutaso ulottuu kehätiestä noin 30 - 45 m päähän tien reunasta, eikä näin ollen ulotu asemakaava-alueelle kuin Finlaysonintien osalta. Melualue on näin hieman suurempi alueen eteläosassa. Hämeentiellä päiväajan melualue ulottuu noin 30 m:n etäisyydelle. Yöajan keskimääräisen ulkomelutason ohjearvo oleskelualueilla uusien kaava-alueiden osalta on 45 dB. Tämä melutaso ulottuu noin 45 - 70 m:n päähän kehätien reunasta ja 50 m:n päähän Hämeentien reunasta. Uusien kaava-alueiden oleskelualueilla (piha-alueilla) onkin yleensä aina yöajan melutaso mitoittava. Mikäli rakennetaan em. lähemmäksi, on oleskelualueet, so. piha-alueet, sijoitettava rakennusten taakse talojen suojaan. Lisäksi rakennukset voidaan porrastaa siten, että niistä muodostuu piha-alueille ulkorakennusten kanssa melulta suojattu alue. Varsinaisten meluesteiden tarvetta ei ole, vaan suojaus toteutetaan tarvittaessa rakennusmassoituksella.

Liikenteen sisälle kantautuvan melun ohjearvoksi asuintiloissa on annettu päiväajalle 35 dB ja yöajalle 30 dB. Rakennusten normaali, tavanomainen julkisivueristys on 25 dB. Tällöin sisämelutaso tavanomaisella 25 dB:n julkisivueristyksellä on alle päiväohjearvon silloin, kun ekvivalenttimelutaso julkisivun kohdalla on alle 60 dB ja sisämelun yöohjearvon, kun melutaso yöllä vastaavassa kohdassa on alle 55 dB. Jos nämä ekvivalenttimelutasot ylittyvät, tarvitaan normaalia suurempaa julkisivueristystä. Päiväajan keskimääräinen 60 dB:n ulkomelutaso ulottuu noin 20 m:n päähän, jolloin tätä kauempana sijaitsevassa rakennuksessa ei tarvita normaalia 25 dB:ä suurempaa julkisivueristystä. (Yöajan 55 dB:n raja on vielä lähempänä tietä, jolloin päiväajan keskimääräinen melutaso 60 dB on sisämelussa määräävä). Lähelle tietä rakennettaessa makuuhuoneet on pyrittävä sijoittamaan hiljaiselle puolelle.

Vastaavat johtopäätelmät pätevät Haudankorvan osayleiskaavan puolella. Asemakaava-alueella Finlaysonintie vastaa Hämeentien melua.



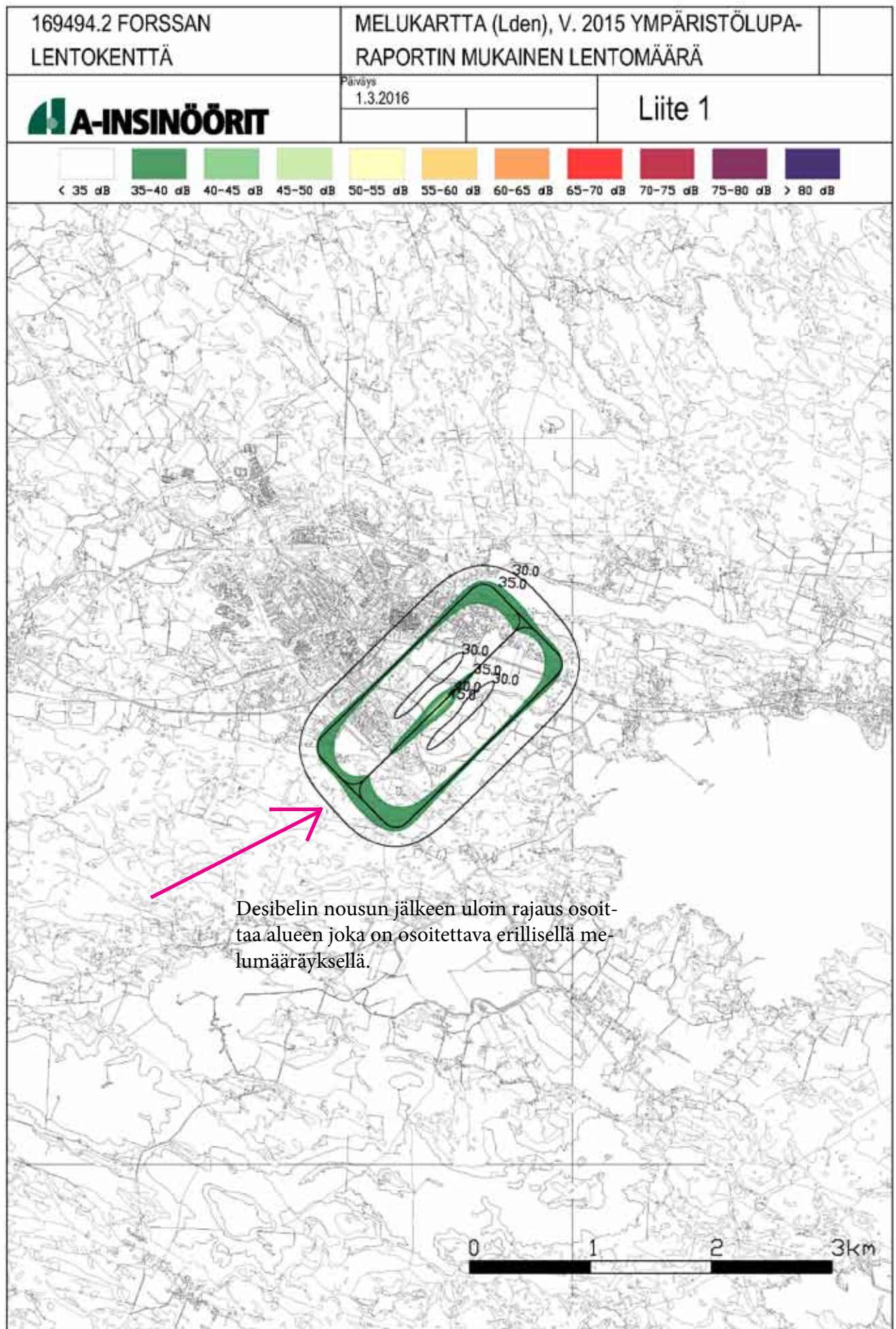
Pöyryn selvityksen mukaan alueen melumäärä ilman että otetaan rakennuksia huomioon ja niin että itäinen ohikulkuväylä on toteutettu jakautuu päivämelun osalta ja yömelun osalta siten, että suurin osa alueesta on rakennettavissa. Saharannan kohdalla liikenteen melu ei aseta kaavoituksellisia esteitä. Melualueet ulottuvat lähelle tietä, jolloin suurin osa alueesta on melualueen ulkopuolella. Mikäli kuitenkin halutaan rakentaa aivan tien viereen, on suojaus mahdollista toteuttaa rakennusmassoituksella. Joka tapauksessa seuraavassa esitetty lentomeluselvitys ja siitä tuleva määräys hoitaa myös liikenteestä tulevan meluvaikutuksen.

3.1.9 Pienlentokentän vaikutus asumiseen ja lentomeluselvitys

Forssan Seudun Ilmailuyhdistys ry on tehnyt ympäristönsuojelulain (527/2014) 39 §:n mukaisen lupahakemuksen lentopaikasta (Ympäristönsuojelulaki (YSL, 527/2014) 27 § ja liite 1, taulukko 2 kohta 12 b). Lupapäätöksessä lentoajaksi on annettu klo 7-22. Tässä yhteydessä tehtiin uusi meluselvitys (Liite 1), johon selvityksen tekijä on tehnyt lisäyksenä arvioin 500 nousun ja laskun ja ympärivuotisen käytön vaikutuksesta ympäristön meluun. Ympäristölupa on voimassa toistaiseksi. Vuokrasopimus jatkuu kaksi vuotta kerrallaan, ellei kumpikaan osapuoli ole sanonut sopimusta irti yhtä vuotta ennen kulloisenkin sopimuskauden päättymistä. Forssan lentopaikka on vahvistettu yleiseen käyttöön F-luokan lentokenttänä 31.8.1979; Ilmailuhallituksen myöntämä pitolupa, päätös nro 2629/492/79. Koko Aurinkorannan alueella on lentomelua. Melun Lden luku on maksimissaan 33 - 43 dB (alaosan teksti lentomäärän kaksinkertaistuessa kuvassa esitetyt melutasot nousevat noin 3 dB). Melun määrä ei ylitä uusille asuinalueille määritettyä piha-alueiden melutasoa. Melutaso voi olla kuitenkin sellainen että se alentaa alueen houkuttelevuutta. Lentomeluselvityksen perusteella asunnon ulkovaipan äänitasoerovaatimukseksi esitetään $\Delta L = 28$ dB koko Haudankorvan alueelle. Määräys esitetään lisättäväksi kaikkiin melualueelle sijoittuviin kaavoihin sitä myöten, kun kaavoja uudistetaan.

Näyttäisi siltä että määräyksen mukaisiin rakenteisiin päästään nykyisin rakentein.

kartta seuraavalla sivulla



HUOM! Lentomäärien kaksinkertaistuessa kuvassa esitetyt melutasot nousevat n. 3 dB.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.

Maakuntakaava

Maakuntakaavojen yhdistelmä. Vireillä uusi **Ote maakuntakaavasta OASissa**

Forssan seudun strateginen rakennetarkastelu

Forssan seudun kunnat ovat tehneet yhdessä strategisen rakennetarkastelun 11.10.2011 EU:n EAKR hankkeessa. Suunnitelman teki konsulttityönä A- insinöörit. Rakennetarkastelussa on tarkasteltu muunmuassa Forssan kaupungin sisäisiä asuinrakentamisen suuntia. Tällainen keskustassa on Haudankorvan osayleiskaava-alue. Jokilaaksosta esiteään: Joesta muodostetaan seudun maisemallinen identiteetin selkäranka, jota korostetaan mm. avaamalla näkymiä, kehittämällä virkistysmahdollisuuksia sekä suuntaamalla asumista joki huomioon ottaen.

Asuinalue on kaupunkikeskustan aluetta, josta sanotaan: Kaupunkimainen ja kerrostalovaltainen alue. Alueelle sijoittuu sekoittuneena eri toimintoja. Asuminen lomittuu muiden toimintojen kanssa. Asumisen muotoina ovat kerrostalo, rivitalo ja pientalo. Viherharrakentamisen pohjana käytetään historiallisten puistojen kerrostumaa ja Loimijoen rantoja, joita kehitetään asumisen viihtyisyystekijäksi.

Ote Forssan seudun strategisesta rakennetarkastelusta

Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 28.6.1993 hyväksymässä oikeusvaikutuksettomassa keskustaaajan yleiskaavassa alue on

Ote Keskustaaajan yleiskaavasta

Asemakaava

Kaava-alueella on voimassa asemakaavat on kohdassa 2.2

Ote ajantasa-asemakaavasta oasissa

Rakennusjärjestys

Forssan kaupungin uusi rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.4.2012 (kaupunginvaltuusto 27.2.2012). Rakennusjärjestys on nähtävissä kaupungin internetsivuilla.

Pohjakartta

Teknisen ja ympäristötoimen maankäyttöpalvelu pitää ajantasalla ja täydentää pohjakarttaa.

Rakennuskiellot

Alueelle ei ole määrätty rakennuskieltoa. Kiinteistö 6/165/16 on rakennuskiellossa koska asemakaavan mukaista tonttia ei ole muodostettu.

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Pienlentokenttäalue on asemakaavoittamatonta. Lentokentällä on ympäristölupa.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavalla täydennetään olevaa yhdyskuntarakennetta ja saadaan aikaan uusi asuinalue monipuolistamaan keskusta-alueen tonttitarjontaa. Asemakaava tarkentaa luonnoksenä nähtävillä olleen Haudankorvan osayleiskaavassa osoitettujen uusien asuinalueiden suunnittelua. Haudankorvan osayleiskaavassa ja kansallinen kaupunkipuisto teemaosayleiskaavassa on haettu alueelle maisemallisesti sopivat asumisen paikat ja viheralueeksi ranta-alueet, joiden kautta avautuvat valtakunnallisesti arvokkaalle teollisuusympäristölle näkymät. Asemakaavasuunnittelulla haetaan riittävän tiivistä ekologisesti kestävästä rakentamisen tapaa, jossa on mahdollista toteuttaa myös ekologista rakentamista.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavoituskatsaus on käsitelty kaupunginhallituksen kokouksessa

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

- Kaava-alueen maanomistajat
- Naapuritonttien omistajat, haltijat ja asukkaat
- Lähialueen asukkaat
- Viranomaiset (ELY-keskus)
- Kaupungin asiantuntijaviranomaiset, Forssan vesihuoltoliikelaitos ja Forssan Verkkopalvelut Oy
- Muut, joiden oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa
- Osallisia voivat olla myös kaikki kuntalaiset/kaupunkilaiset, joita alueen kehittämisen kiinnostaa