



FORSSAN KAUPUNKI

Maankäytön suunnittelu



HAUDANKORVA OSAYLEISKAAVA

SELOSTUS täydentyy ehdotusvaiheessa

1.12.2017

HAUDANKORVA II E ASEMAKAAVA

SELOSTUS

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

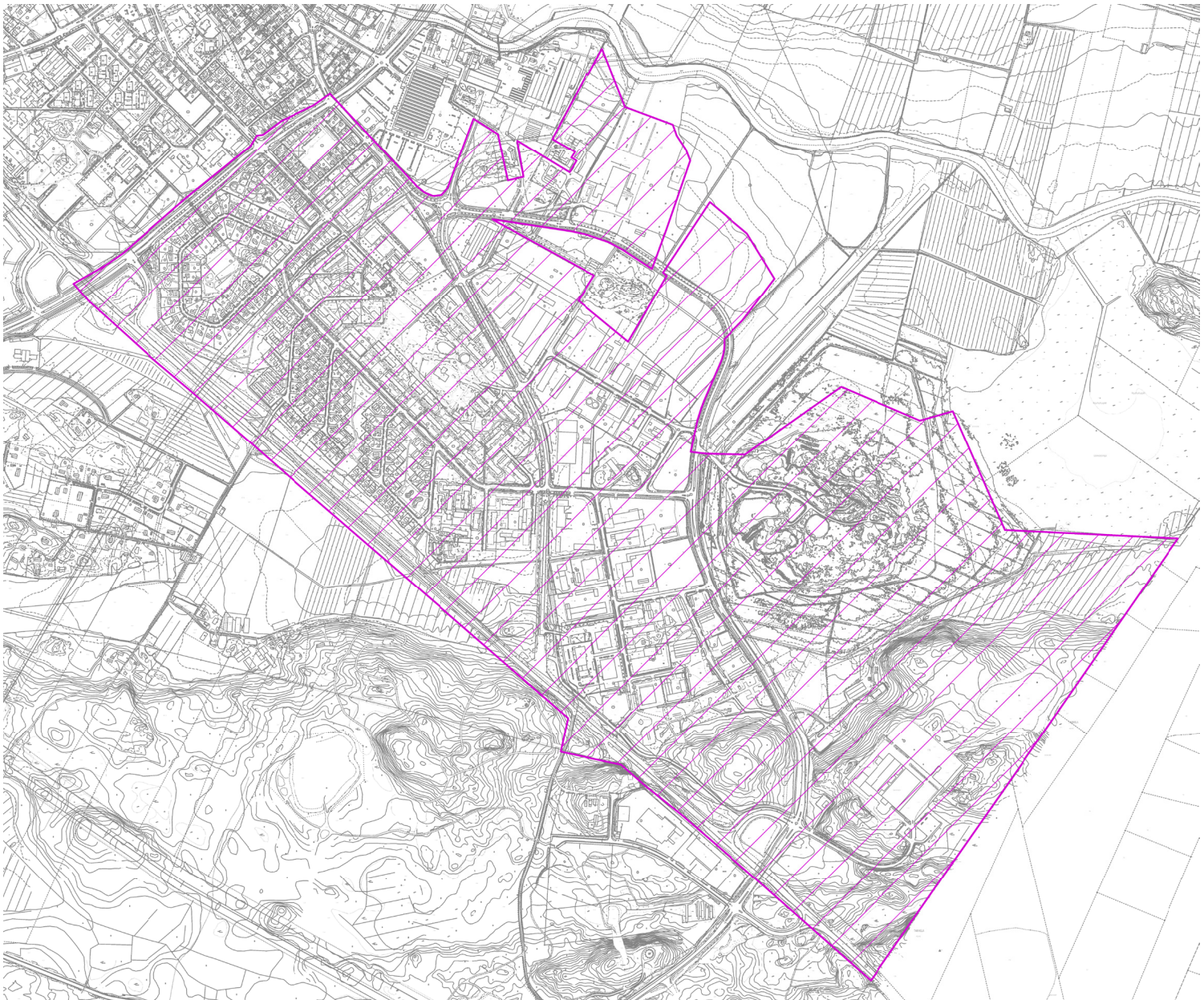
Haudankorva osayleiskaava selostus, joka koskee 1. päivänä joulukuuta 2017 päivättyä osayleiskaavakarttaa.

Osayleiskaava koskee:

Haudankorvan kaupunginosaa niiltä osin kuin sitä ei ole osoitettu kaupunkipuisto teemaosayleiskaavassa.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee valtatie 2:n ja Loimijoen välissä Yhtiönkadun kaakkoispuolella.



1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Haudankorva osayleiskaavan tarkoituksena on tutkia Haudankorvan maankäyttöä. Aluerajaus täydentää yleiskaavassa tarkasteltua aluetta kansallisen kaupunkipuiston osayleiskaavan aluerajauksesta 2-tielle saakka. Näin yleiskaavalla tarkasteltu yhtenäinen alue muodostaa laajemman kokonaisuuden.

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	Osayleiskaavan 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 ,

Wiksbergin kartanon puisto Sirja Hakala

Forssan lentokenttä, Meluselvitys ympäristölupaa varten 1.3.2016, A-insinöörit Suunnittelu Oy.
Arkeologinen inventointi, Museovirasto sivusto.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

- Vireilletulopäätös kaavoituskatsaus 2017.
- Kaavaluonnos 1.12.2017 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 **lukuisia asemakaavoja**. Kaava-alueen koillisosassa on asemakaavoittamatonta aluetta. Katso OAS.

2.3 Osayleiskaavan toteuttaminen

Osayleiskaava ohjaa alueen asemakaavoittamista.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue jakaantuu rakennettuun ja rakentamattomaan alueeseen. Laajat peltoalueet päättyvät 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 Loimiojen rantaan Linikkalan, Lunttilan ja Haudankorvan kylissä. Puolet nykyisen avoimesta maisema-alueesta on vähintäänkin nykyisen peltoalueen puolesta välistä avointa peltoa Haudankorvan ja Linikkalan välisellä alueella.

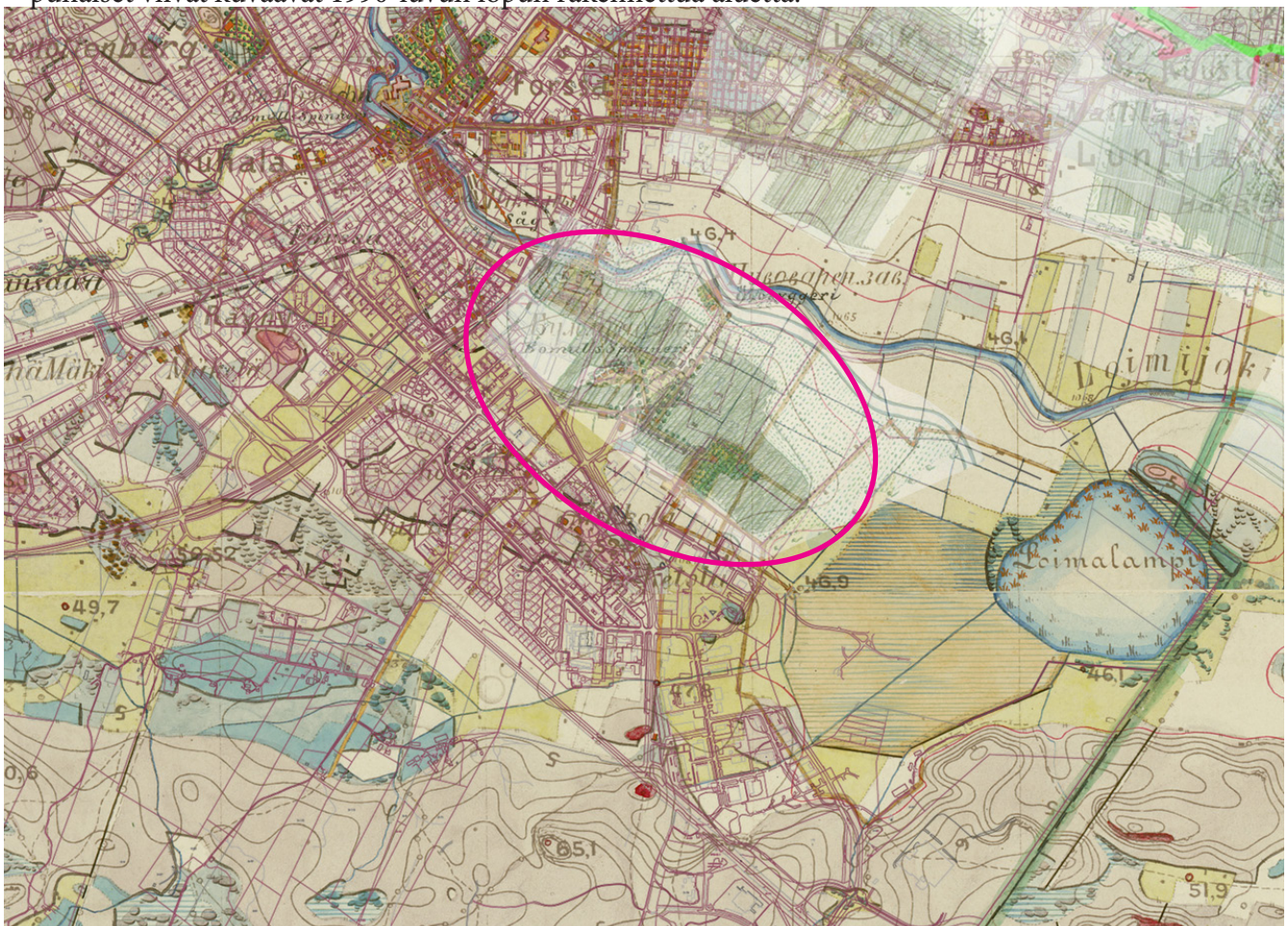
1884-86 Senaatinkartassa Haudankorvan pelto- ja niittyalueet ovat laajenneet nykyiselle peltoalalle. Maisemassa oleva avoin tila on säilynyt miltei samanlaisena aina nykypäivään saakka. Vaikka alueelle rakennetaan on tämä näkymä säilytettävä, joka tarkoittaa alueen käytön sijoittamista olemassa olevan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

Rakentamaton alue on yhä viljelykäytössä ja laskee loivasti jokea kohti. Vanhimmat peltoalueet ovat 1660-70-luvun maakirjakartojen mukaan Haudankorvan kylän vanhat pelot jotka ovat nyt rakennetun alueen rajapinnassa. Loput peltoalueesta on otettu käyttöön 1700-luvulla lukuun ottamatta Loimalammen tuntumaan jäänyttä metsäaluetta, joka ei ollut vielä viljelykäytössä kuninkaankartan mukaan. Alue on tullut viljelyyn 1800-luvulla lukuun ottamatta Loimalammin soisia rantoja ja mäkeä.

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 ranta seuraavasti:

”Loimijoen rantaan ja veteen liittyvä mutkittleva joenuoma muodostaa vaihtelevan tilasarjan, joka on joko luonnonmaisemaa tai rakennettua ranta ja puistoa. Kutomon alueen tuntumassa Loimijoen rannassa virkistysalueen tulee olla maisemaltaan sitä avoimempaa, mitä lähemmäs viljelyaukeaa siirrytään. Vanhan voimalaitoksen läheisyydessä ovat 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 tuntumas-

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

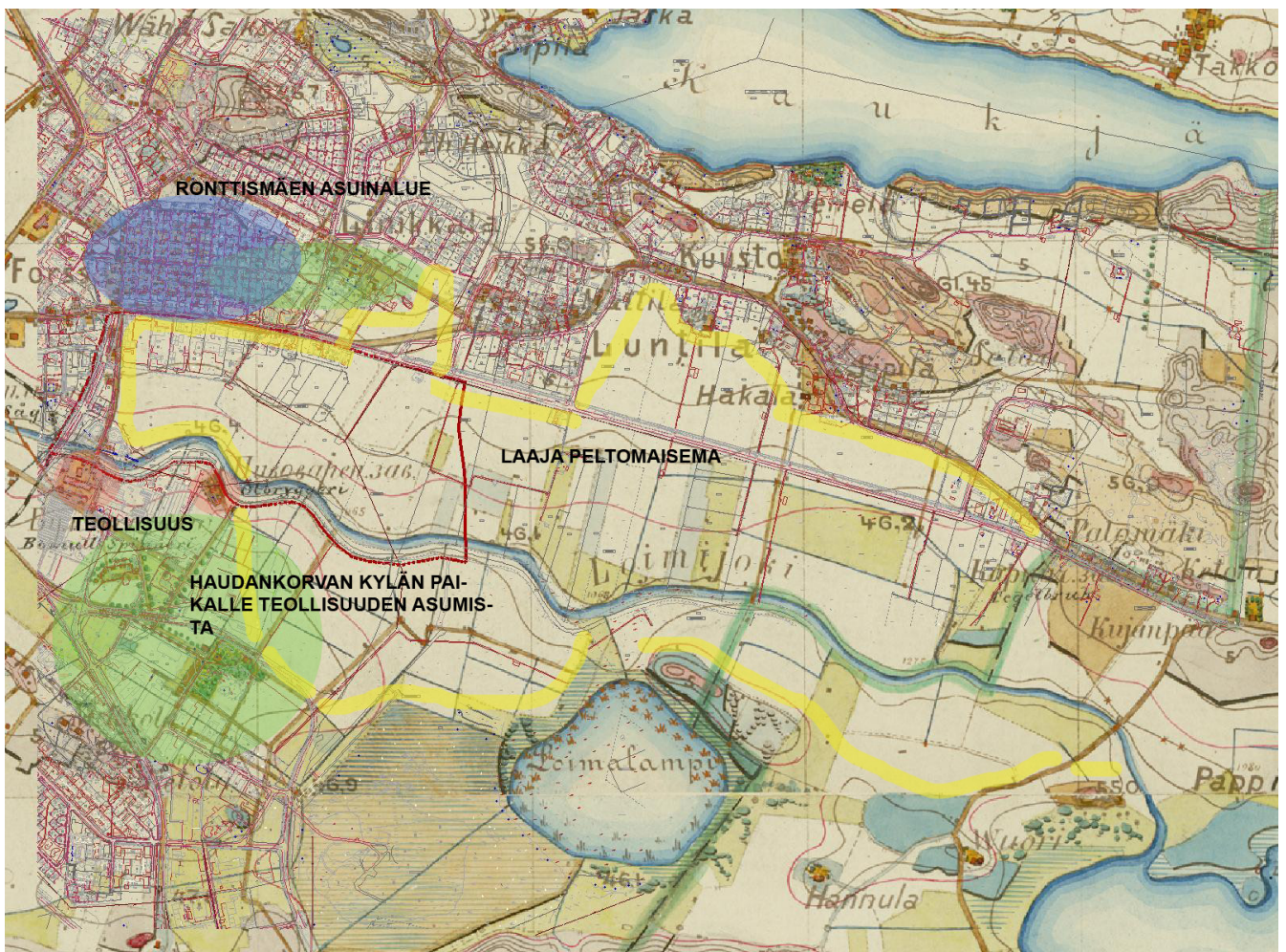


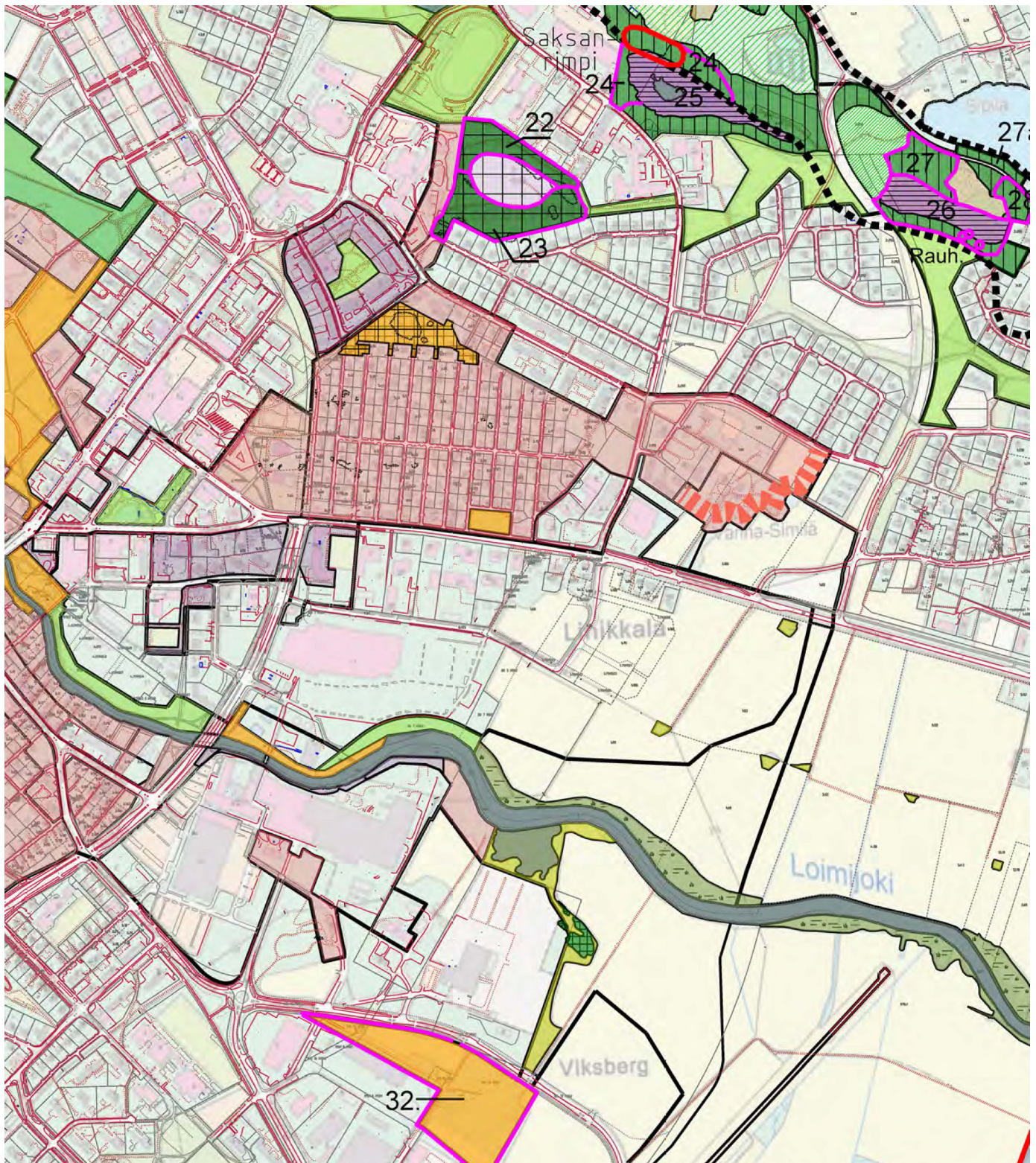




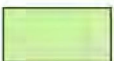

Haudankorvan peltoalueet laajentuvat 1700-luvulla kuninkaankartaston mukaisesti

sa on sekä rehevää tulvaniittyä, rantapajukkoa että metsäsaarekkeita. Loimijoki ranta-alueeseen toimii ekologisena käytävänä ja siksi kasvillisuus tulisi säilyttää sellaisenaan, korkeintaan joissakin harkituissa kohdissa voidaan avata näkymiä peltomaisemaan.

Tarkoituksena on, että osayleiskaavaluonnoksessa osoitetusta asuinalueen reunasta muodostetaan Lunttilan kylän tapaan pehmeä raja. Lisäksi asutuksen puolelle osoitetaan istutettavat piha-alueet ja asuinalueen reunavyöhyke osoitetaan istutettavak-





-  HISTORIALISESTI ARVOKkaita PUISTOJA TAI PUUTARHOJA, JOISSA KULTTUURIVAIKUTTEISTA KASVILAJISTOA
-  PUISTOMETSÄ
-  PUISTO TAI VIHERALUE
-  LOIMIJOKI, LAMMET

Kaupunkipuisto teemaosayleiskaava: luonnon monimuotoisuus -selvitys.

si. Istutettavan kasvillisuuden tulee sisältää sekä kookkaiksi kasvavia puita että pienpuita tai kookkaita pensaita. Puut ja pensaat istutetaan lomittain, ei suoraan riviin.

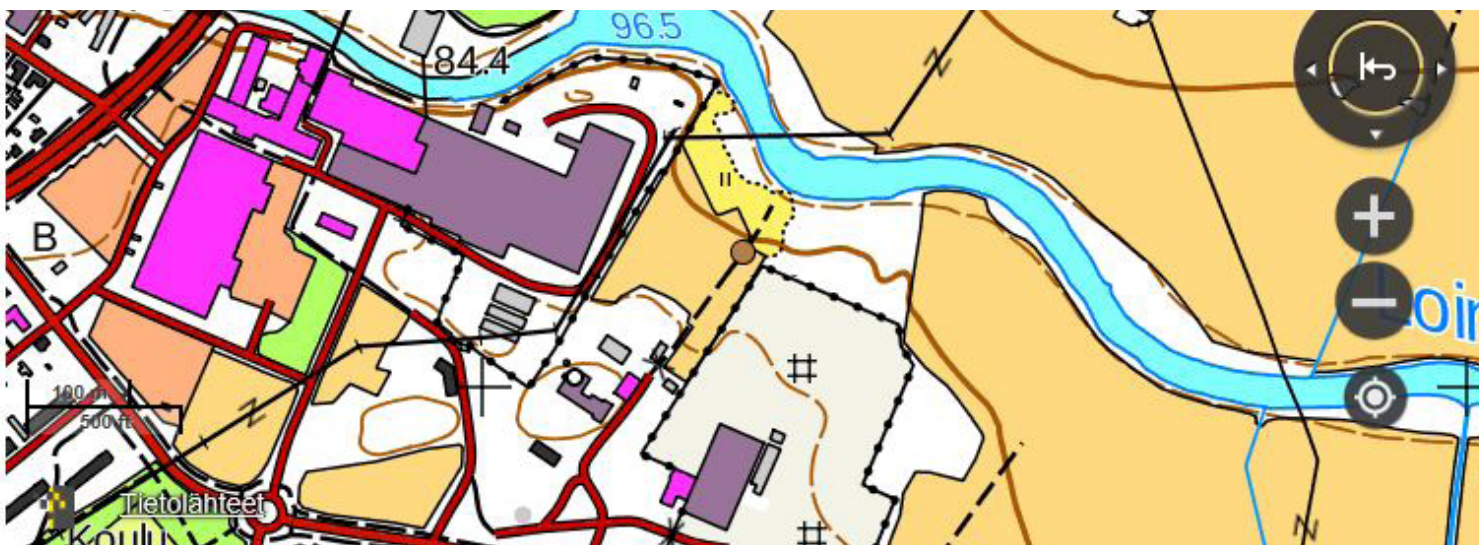
Luonnonarvojen turvaamisesta esitetään että ”Loimijoen uoman vartta hoidetaan siten, että rantapajukkoja on jatkuvana vyöhykkeenä keskustasta Salmistonmäelle. Umpeenkasvun hidastamiseksi pajukkoa voi kuitenkin varovaisesti harventaa. Pensaikoilla on merkitystä muun muassa monien lintulajien pesimäympäristöinä.

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.

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

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

Haudankorvan historiallinen kylätontti. Museoviraston rekisteri 8.12.2017.



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.)

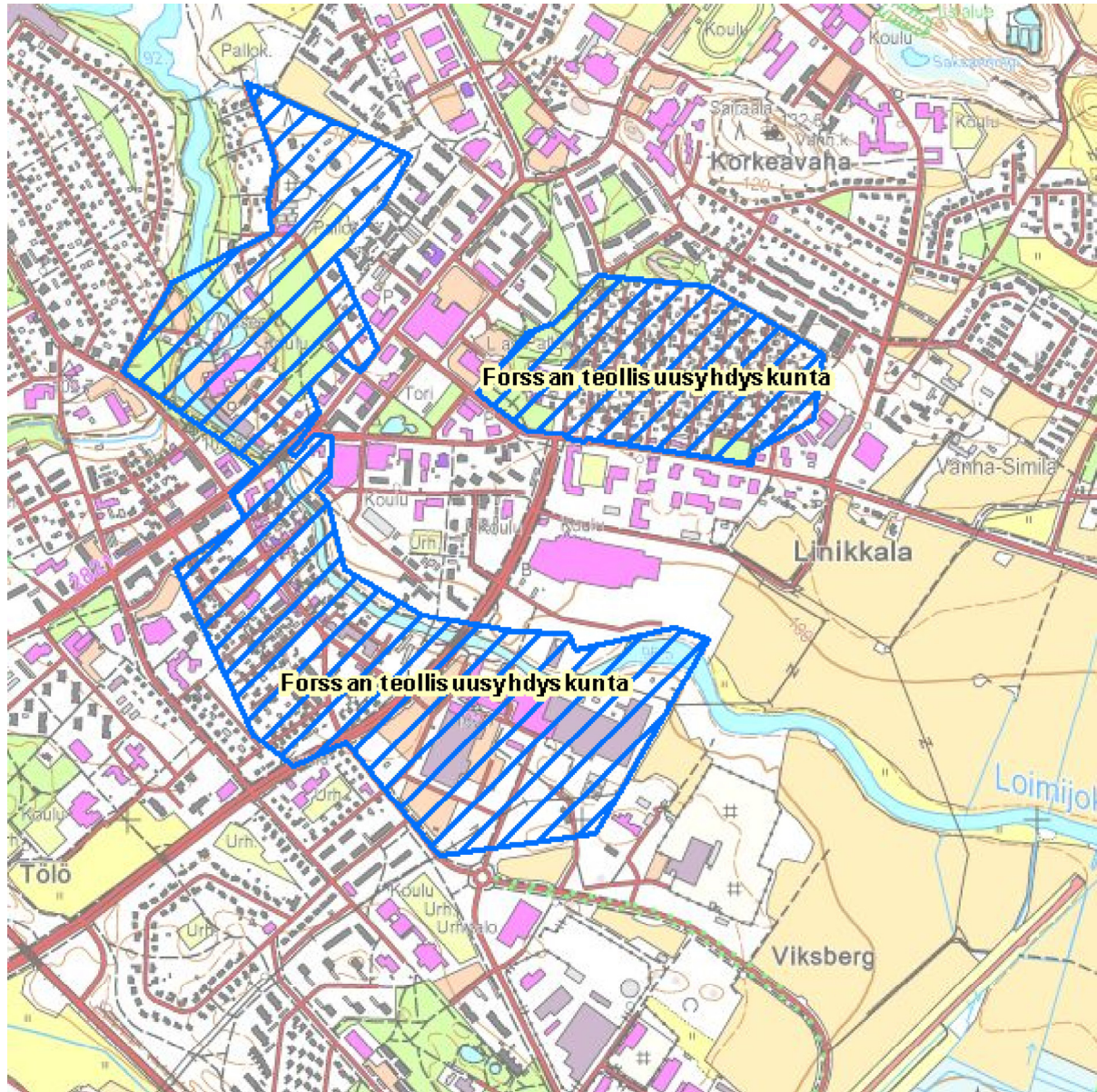
Haudankorvan kylätontti on jäänyt osittain Forssan kaupunkikeskuksen alle ja osalla kylätonttia on teollisuusrakennuksia, osa vaikuttaa olevan peltoalueella.

Luonti: 19.4.2006 Viimeisin muutos: 22.10.2014



MUSEOVIRASTO

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY



0 500 m

pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro MML/VIR/MYY/258/08

Kunta: Forssa

Nimi: Forssan teollisuusyhdyskunta

julkaisupäivämäärä 22.12.2009

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Finlaysonintien eteläpuoli on rakennettu kokonaisuudessaan. Alueella on kerrostaloja, pientaloja, koulu, päiväkotia ja kaksi liiketilaa.

Viheralueet

Finlaysonintien eteläpuolella puistoalueet on jo rakennettu. Rakentamatta jäävät peltoalueet voidaan vielä säilyttää viljeltyinä. Jokirantaa hyödynnetään kevyen liikenteen yhteytenä. Rakentamisen lomaan sijoittuu rakennettuja puistoalueita, joita voidaan hyödyntää hulevesien kuljettamisessa Loimijokeen.

Loimijoki

Loimijoen korkeuden määrittelee Pyhäjärjen korkeus. Pyhäjärvi on ollut korkeimmillaan 20.5.1932 jolloin vesi oli tasossa +97.66. Kaavoitetut alimmat yksittäiset tontit ovat korkeudessa +98.5. Suurin osa tonteista on tason + 99 yläpuolella. Yleisimmin vesi nousee korkeimmillaan tasoon +97.1. Kaavoitettu tonttialue ei ole tulvaherkkää aluetta.

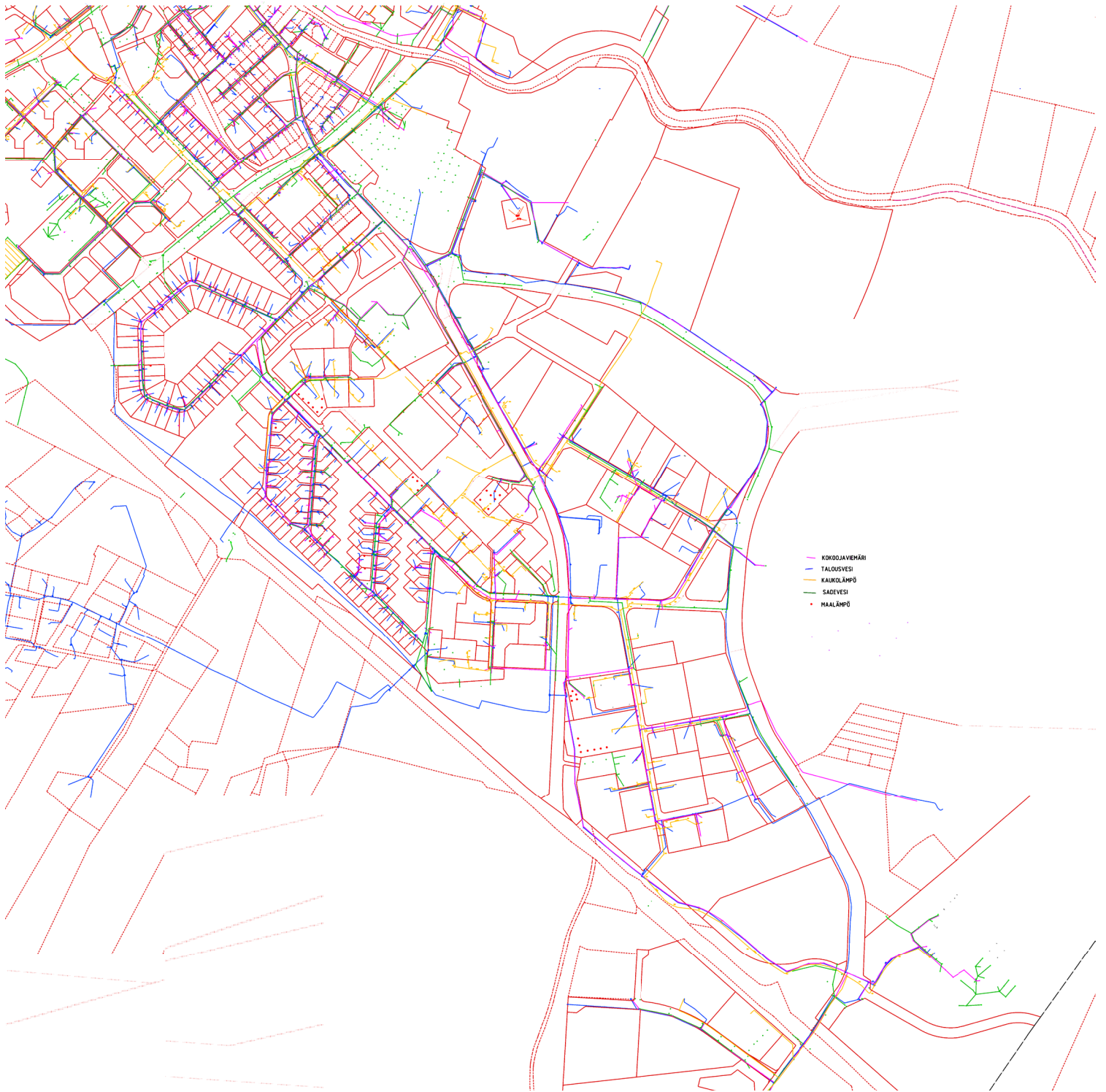
Kunnallistekniikka

Alue liittyy kaupungin keskustan vesi- ja viemäriverkostoon laajentaen sitä aivan kaupungin sydämessä. Jätevesiviemäri on toteutettu. Teollisuusalueelta on hulevesiviemäri suoraan Loimijokeen.

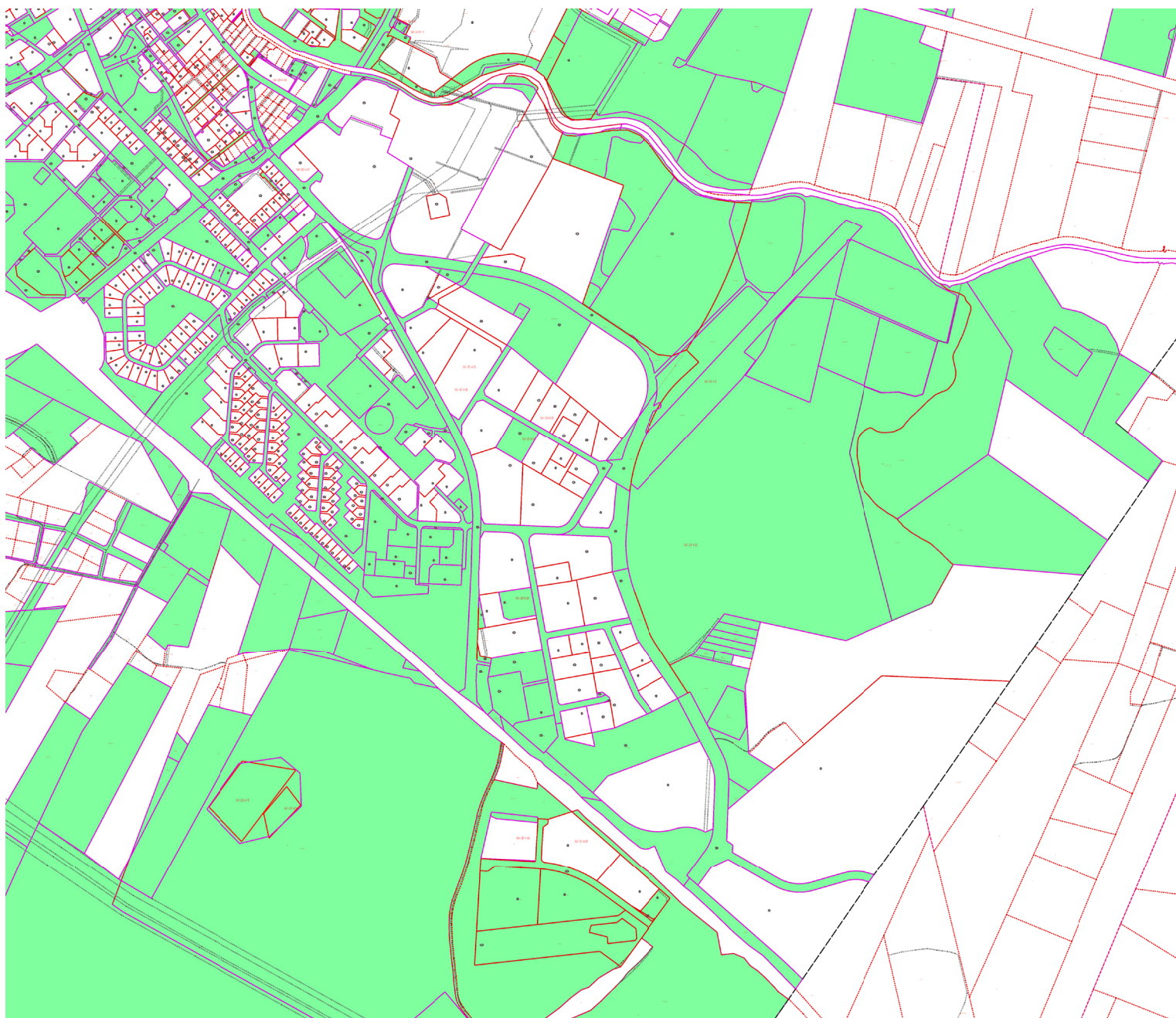
Puhdas vesi kulkee Pääosin katuja pitkin. Uusi rakenne voidaan liittää vesijohtoverkkoon. Hulevesiverkko on toteutettu avo-ojina, joista on yhteys putkella toteutettuun verkkoon. Vain osa rakennuksista on liittynyt hulevesiverkkoon.

Pienteollisuuskiinteistöt ja kerrostalot on liitetty kaukolämpöön. Uusi alue voidaan myös liittää kaukolämpöön. Asiaa tutkitaan tarkemmin asemakaavan ehdotusvaiheessa.

110 kV sähkölinja kulkee alueen läpi entisestä muovitehtaan rakennuksen itäpäädyistä alueen lounaiskulmaan



Haudankorva johdot



3.1.4 Maanomistus

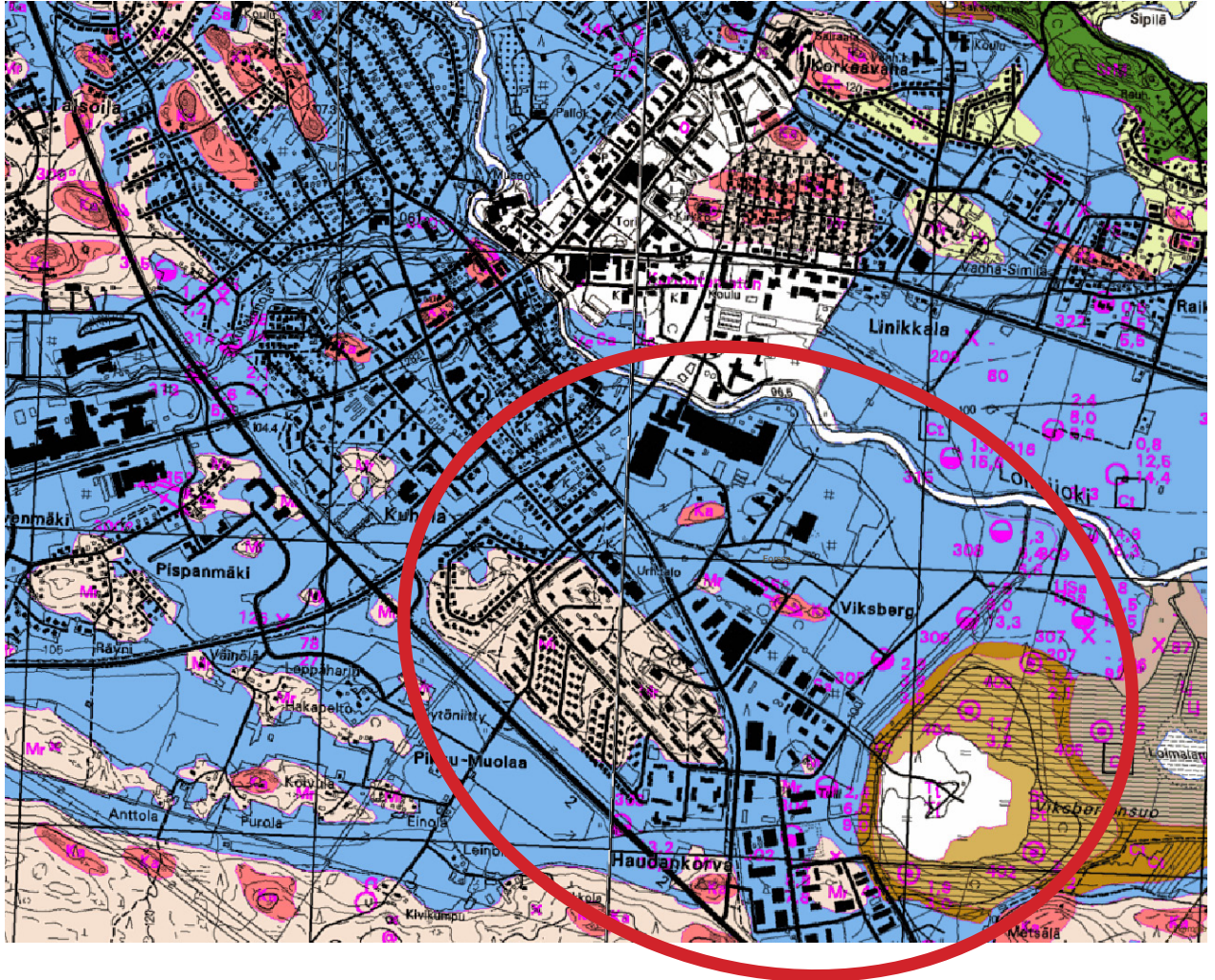
Forssan kaupunki omistaa kaavoitetut katualueet, ja vihreällä merkityt peltoalueet. Valkoisella merkityt alueet ovat yksityisten omistuksessa.

3.1.5 Maaperä

Geologisen tutkimuskeskuksen maaperäkartan mukaan kaavoitettavan alue on savi- maata. 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 Tam- melan tietä. Tuloksena on ollut xx metrin syvyydestä savesprosentti xx. Raskaammat rakennukset tulee perustaa alueelle paaluttamalla. Rakennettu länsiosa on tutkimatonta aluetta ??.

Maaperäkartta

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



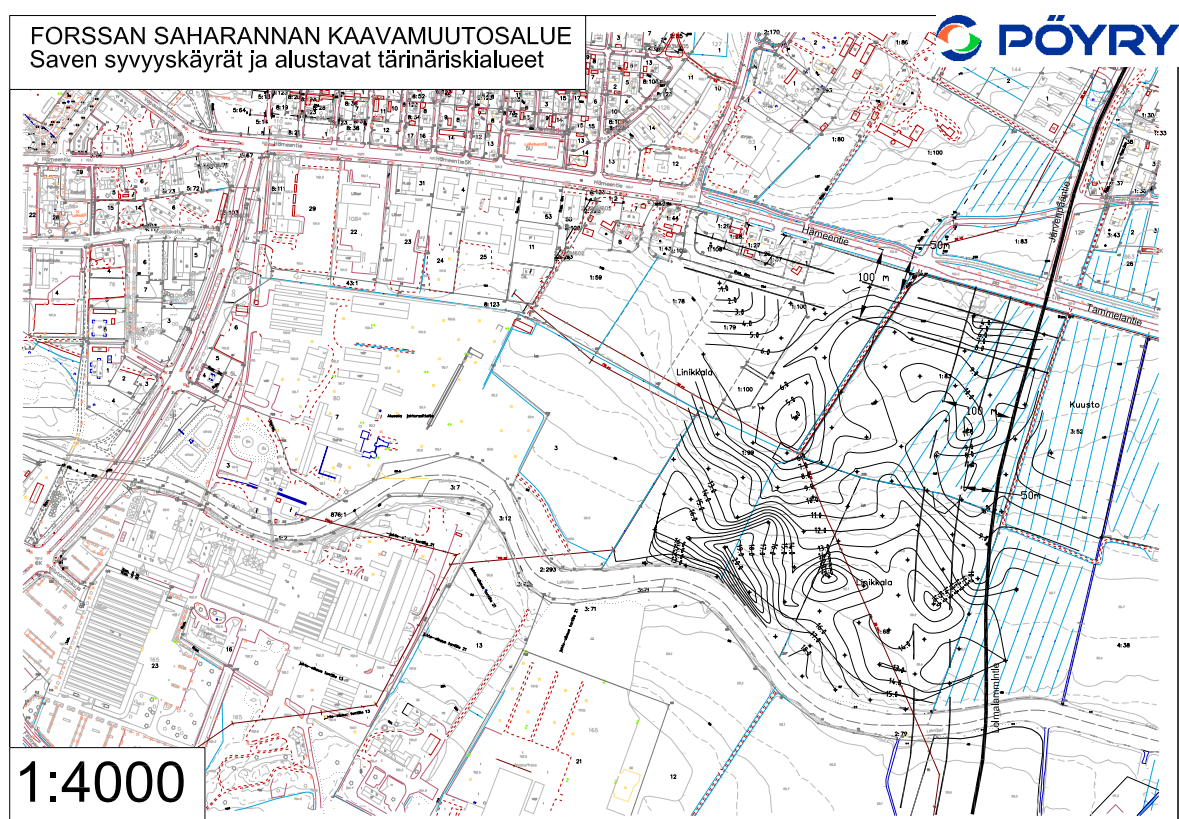
3.1.6 Tärinä

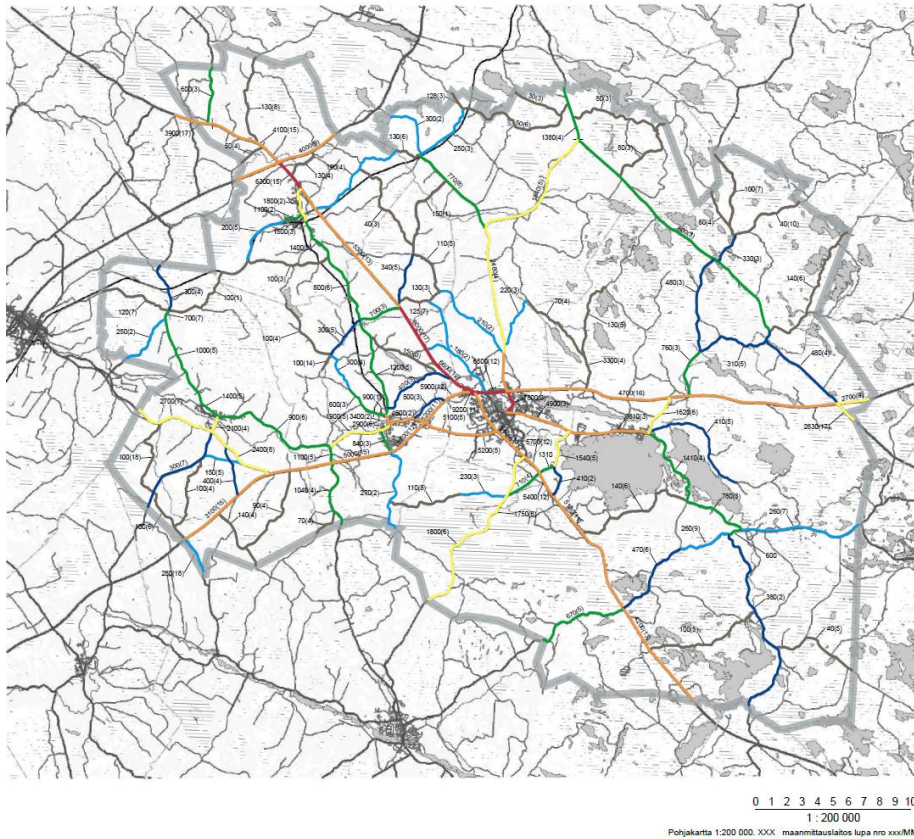
Pöyryn 10.9.2007 SAHARANNAN MELU- JA TÄRINÄSELVITYS toteaa: Kaa-va-alue on pehmeikköaluetta. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on selvitettävä pohjanvahvistustarve ja -laajuus tapauskohtaisesti. Työn liitekarttaan on mallinnettu sa-ven syvyyskäyrät pohjatutkimustulosten perusteella. Saven paksuus 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.

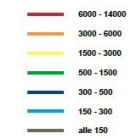
Tämä pätee myös Haudankorvan alueella.





Forssan seudun strateginen rakennetarkastelu
FOSTRÄ

LIIKENNE NYKYVERKOLLA
(KVL ja LA+KA-osuus %)



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km
1 : 200 000

Pohjakartta 1:200 000. XXXX maanmittauslaitos lupa nro xxx/MLL/xx

A-INSINÖÖRIT

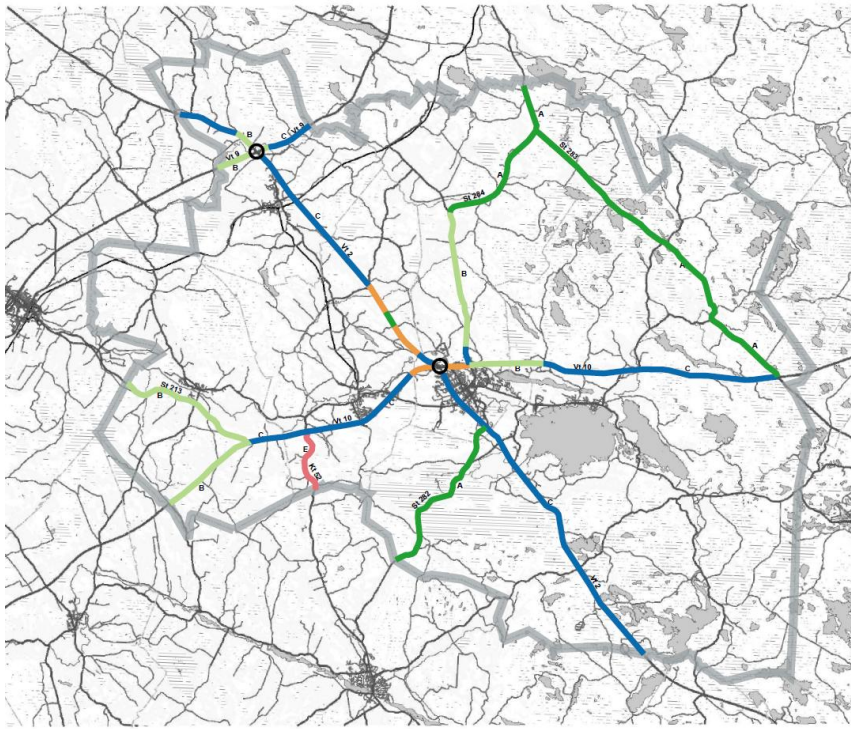
Vipuvoimaa
EU:lta

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 viihtyisyys tavoitteita 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. Palvelusuoennusteet vuodelle 2030 on esitetty kuvassa 11. Ennusteti- lanteessa palvelutaso laskee varsinkin jo nykyään vilkkaimmilla osuuksilla eli valtateillä Forssan keskustan tuntumassa.



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km
1 : 200000
Pohjakartta 1:200 000. XXXX maanmittauslaitos lupa nro XXXX/MML/xx



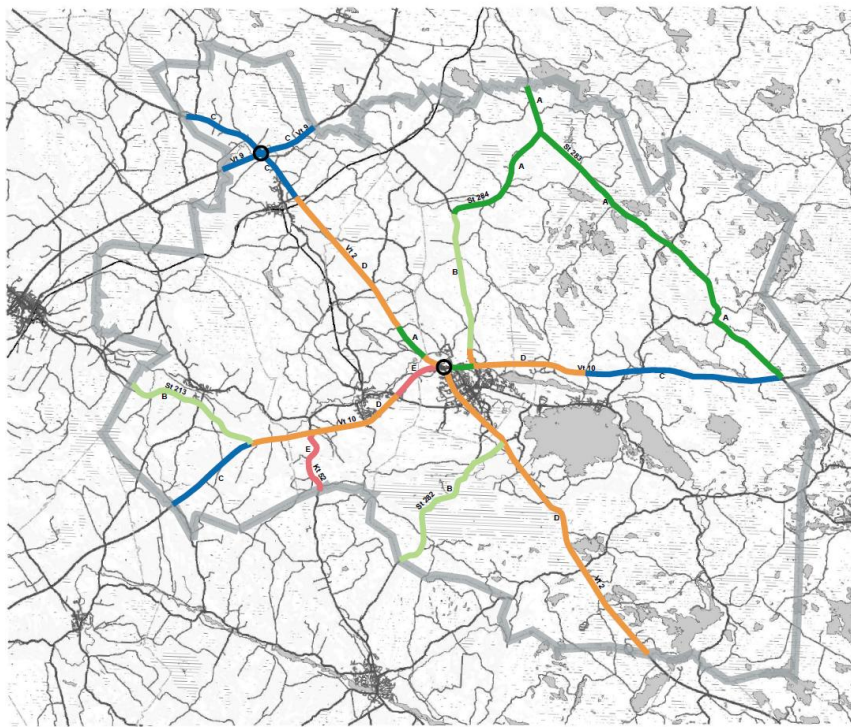
PALVELUTASO 2010
(100. huippuunniin mukaan)

Palveluluokat

- A erittäin hyvä
- B hyvä
- C tyydyttävä
- D välttävä
- E huono
- F erittäin huono



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



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km
1 : 200000
Pohjakartta 1:200 000. XXXX maanmittauslaitos lupa nro XXXX/MML/xx



PALVELUTASO 2030
(100. huippuunniin mukaan)

Palveluluokat

- A erittäin hyvä
- B hyvä
- C tyydyttävä
- D välttävä
- E huono
- F erittäin huono



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 liikenejärjestelmäsuunnitelman 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.

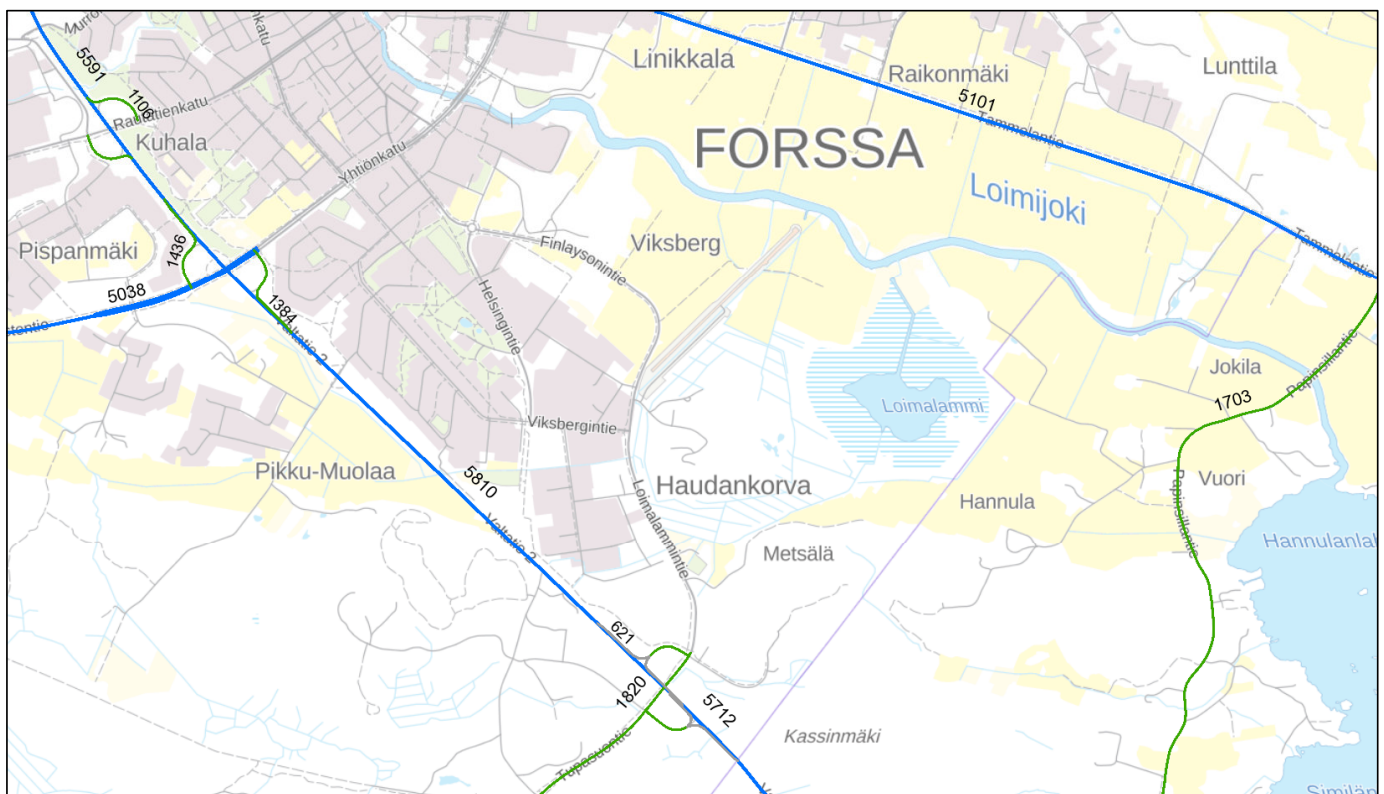
Näistä vilkkain päivä on ollut perjantai 27.6.2014. Liikenteen kokonaismäärä risteyksessä on ollut tuolloin 10884. Normaali arkipäivä on noin 9660. Näistä osa voi mennä Saksankadulta suoraan Hämeentien yli Verstaskadulle tai Verstaskadulta Saksankadulle (2679 30 %= 804).

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 Jokioistentien 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).

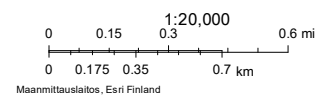
Forssan seudun tie- ja katuverkkosuunnitelmassa on osoitettu Somerontien liikennemääräksi 2100. Liikenneviraston sivuilta 5.12.2017 tien liikennemäärä on 1820.

Liikennevirasto



December 5, 2017

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



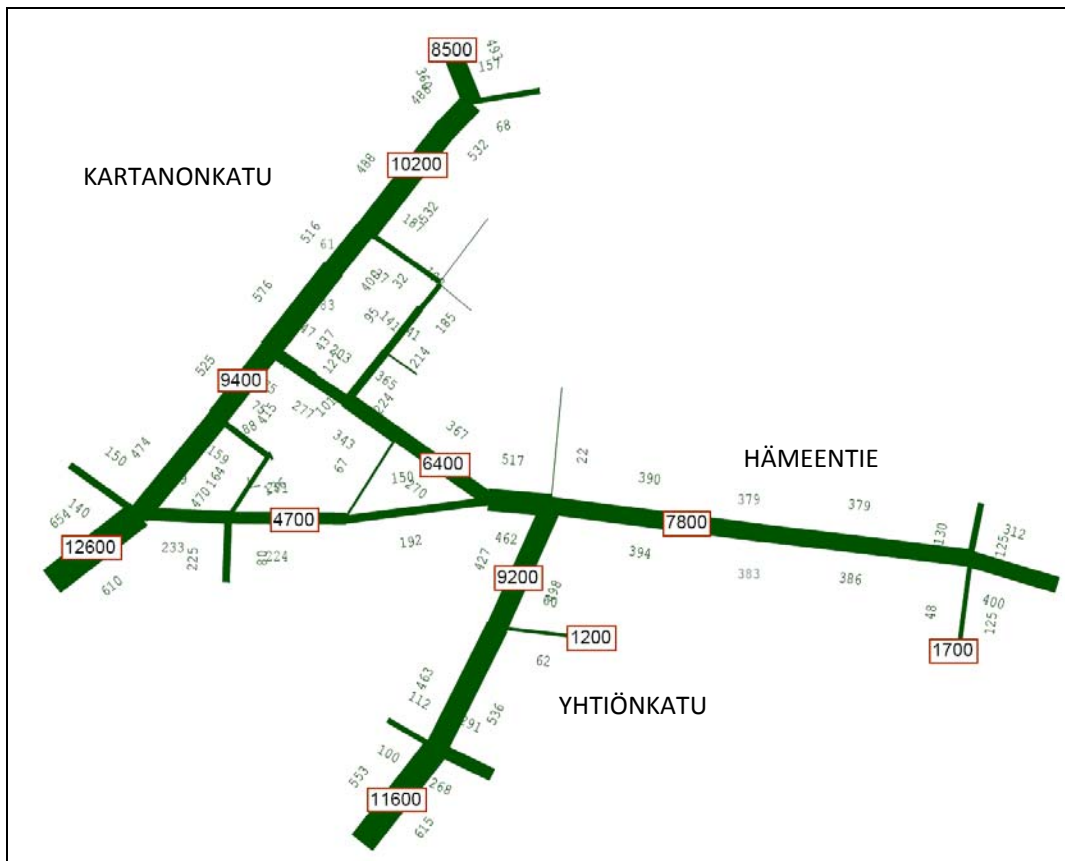
Maanmittauslaitos, Esri Finland

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).



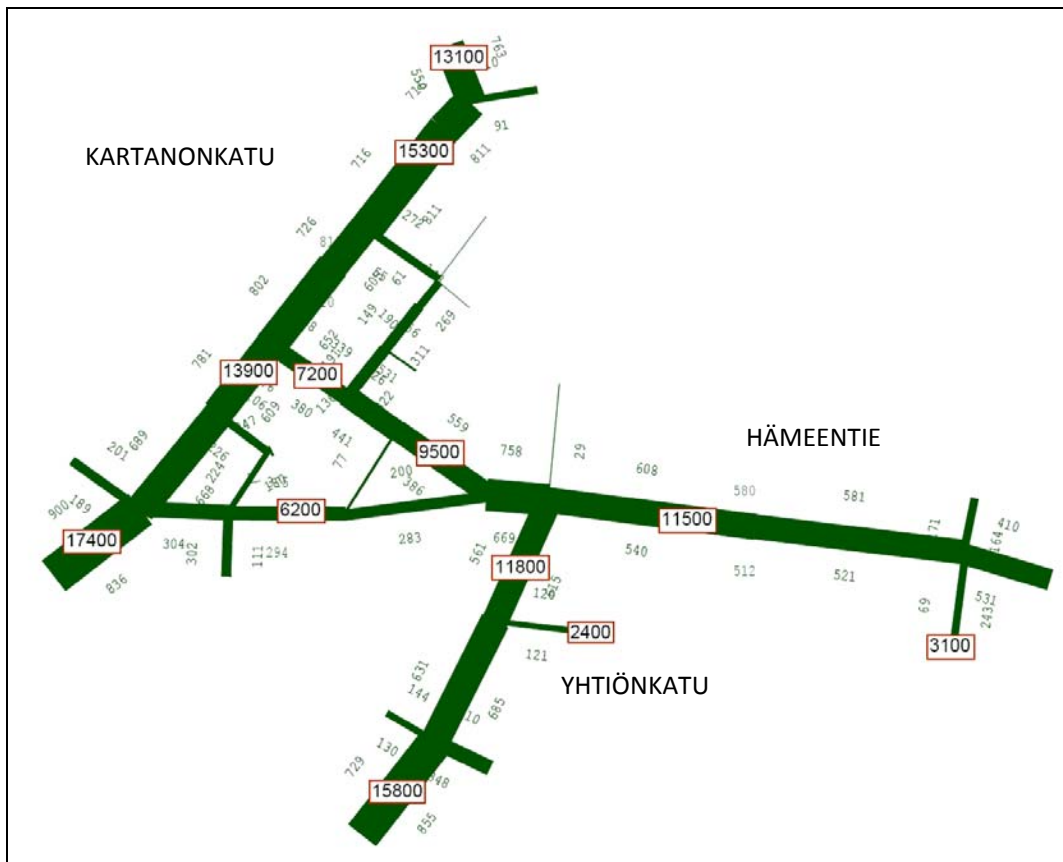
Kuva 2. Forssan keskustan liikennemäärät ajosuunnittain (ajon/h) iltahuipputunnin 2011 aikana sekä keskimääräinen vuorokausiliikenne [KVL].

Suurimmat erot verrattuna aikaisempaan vuoden 2003 malliin ovat Yhtiönkadun ja Tampeentien suuremmissa liikennemääriissä, 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 kasvukerroin vuosille 2011–2035. Forssan liikenne-ennusteen kasvukertoimeksi 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.



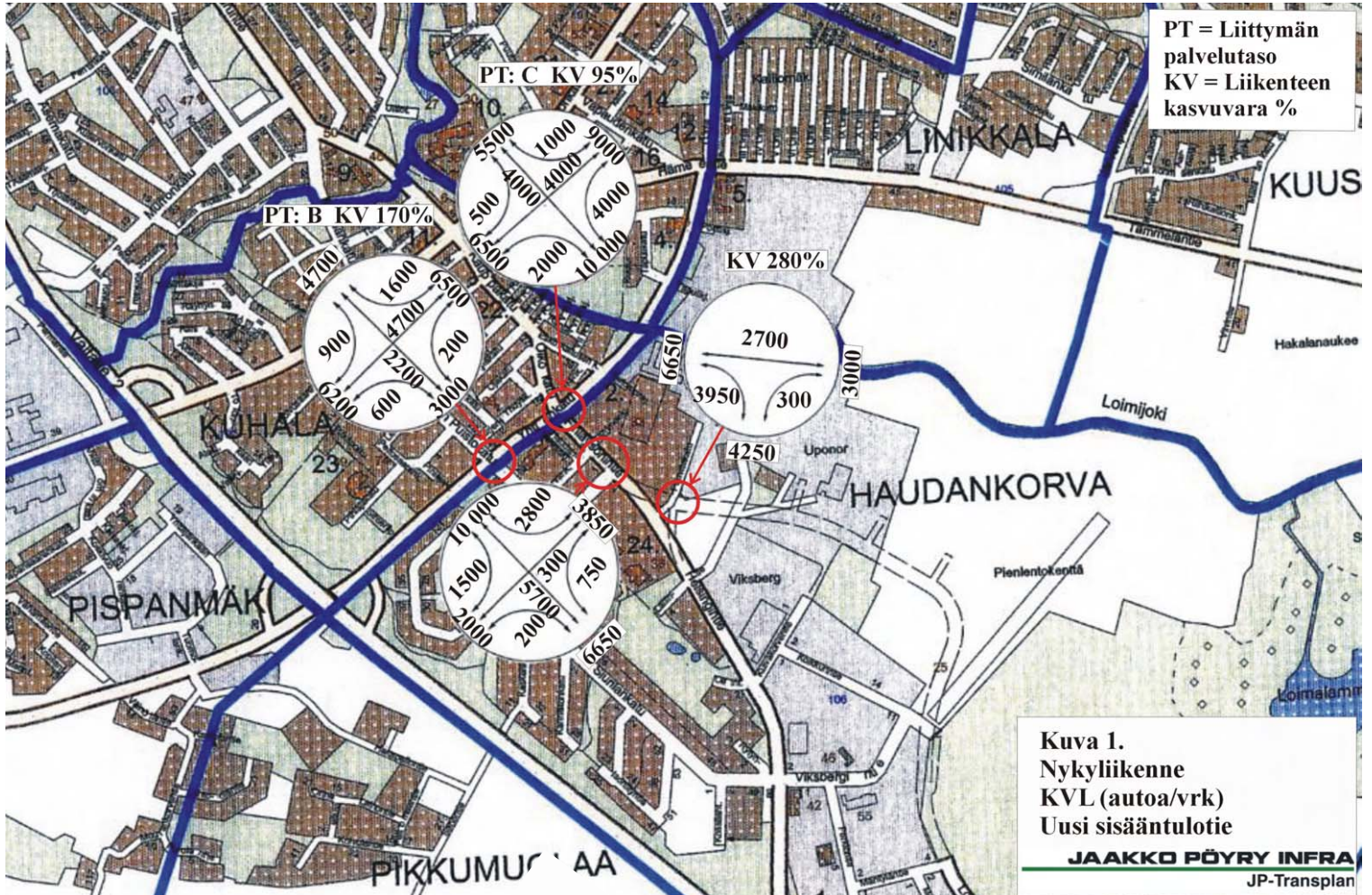
Kuva 3. Forssan keskustan liikennemäärät ajosuunnittain (ajon/h) iltahuipputunnin 2035 aikana sekä keskimääräinen vuorokausiliikenne [KVL].

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 pitkästä kiertoajasta.

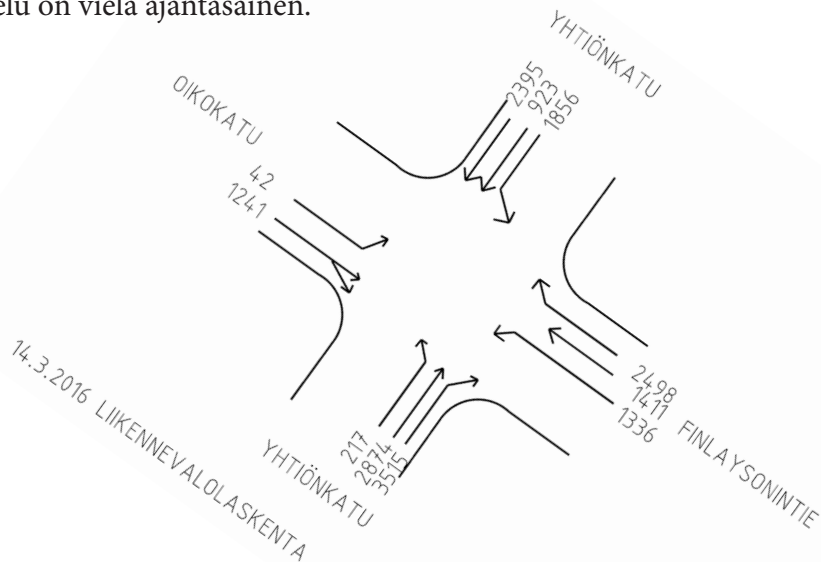
Kuormitetuimmat tasoliittymät ovat Hämeentien valo-ohjatut tasoliittymät Yhtiönkadun ja Kartanonkadun kanssa.

Nykytilanteessa ei ole 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 liittyntä 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 liikenneristeyksien suhteessa eri suuntiin (suuremmat luvut).

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.

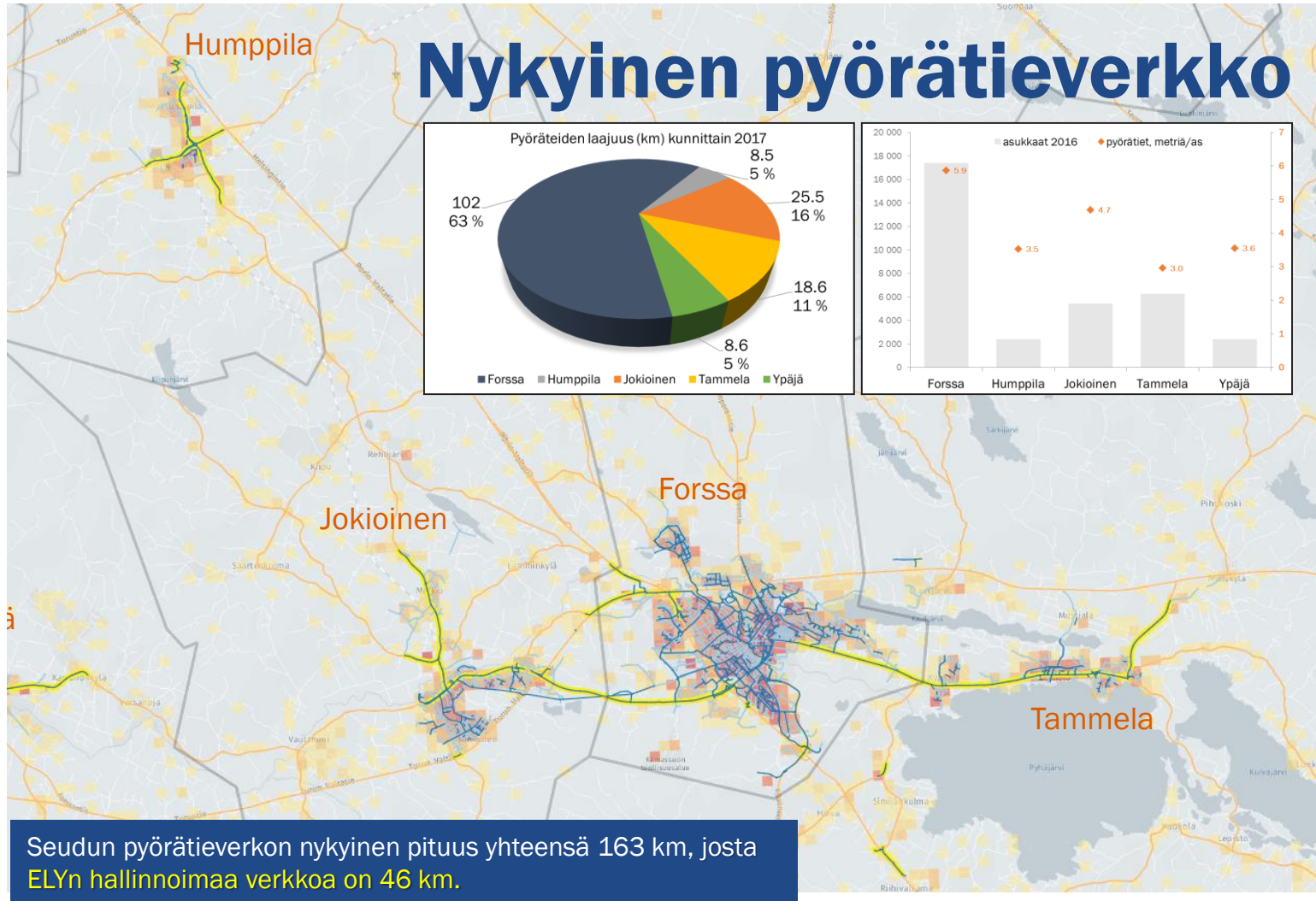
Uusilta alueilta syntyviä liikennemääriä on arvioitu Suomen ympäristö 27/ 2008 -julkaisun "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" asumisen taulukko 4.10 mukaan matkatuotosluvut alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudulla. Keskus- ja lähitaajama kotiperäisiä matkaa 100 k-m² vrk (saapuva tai lähtevä) 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.

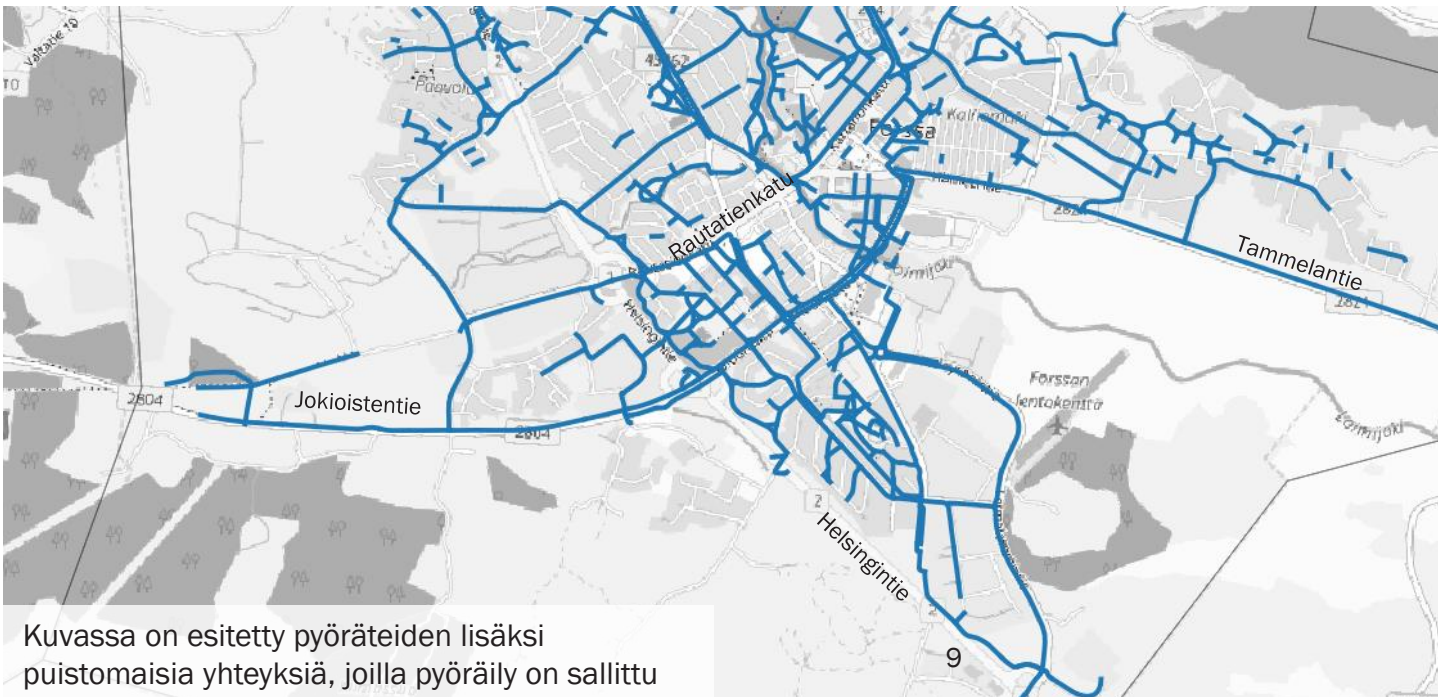
Asumisen viereen sopivan teollisen toiminnan alue voi vielä kehittyä siten, että rakennettua on 21 200 yhteensä, toteutettuna on 6300 m² eli lisäliikennettä aiheuttaa 14 900 m². Uusilta rakennettavilta teollisuusosilta syntyviä liikennemääriä on arvioitu Suomen ympäristö 27/ 2008 -julkaisun "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" asumisen 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 kehittämiselvitys, Loppuraportti, Strafica Oy, 2017
 Tunnistettavat, sujuvat ja turvalliset pääreitit ovat keskeinen kehityssuuntapyöräilyvyyden parantamiseksi
 niin rakennetuilla alueilla kuin maantieympäristössä. Pyöräliikenteen pääverkon suunnitelmallinen kehittäminen luo edellytyksiä sille, että pyöräilyolisiharkinnan arvoinen ja houkutteleva liikkumismuoto mahdollisimman monella arjen matkalla.

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





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

Forssa pyörätiet 102 km

Tehokkaana pyöräilyn edistämisen ohjauskeinona on yleiskaavakartan merkintä pyöräilyn laatukäytävistä ja pääreiteistä.

Jatkotoimena esitetään, että pyöräliikenteen pääreitit lisätään yleiskaavakarttoihin.

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

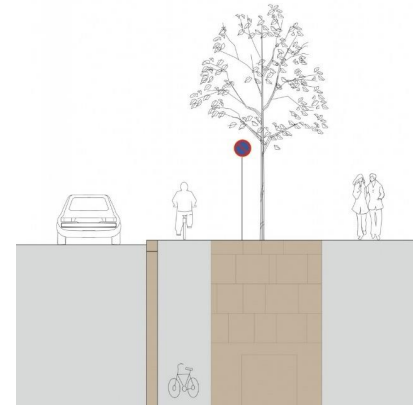
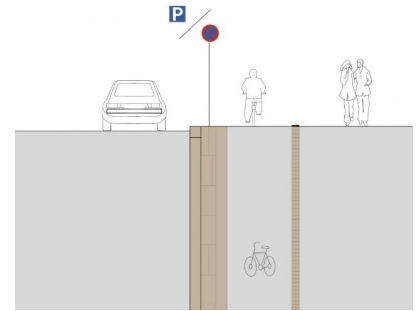


Pääverkko esitetty punaisella

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
 - Liikennemerkkityla 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

STRAFICA

38

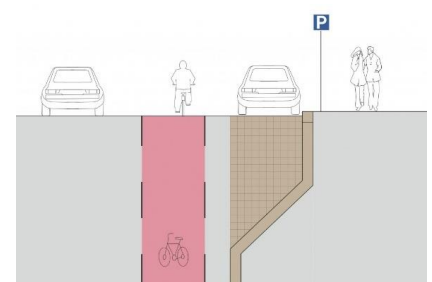
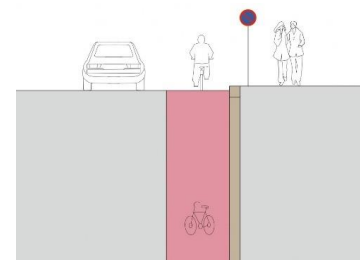
Strafican selvityksen mukainen yleiskaavakartan merkintä pyöräilyn laatuikäytävistä ja pääreiteistä koskee Haudankorvan osayleiskaava-alueella Yhtiönkadun ja Finlaysonintien ja Loimalammintietä. Suunnitelman mukaisesti teiden molemmin puolin tulee pääreiteillä yllä olevien poikkileikkausten mukaiset 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

STRAFICA

39

27

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.

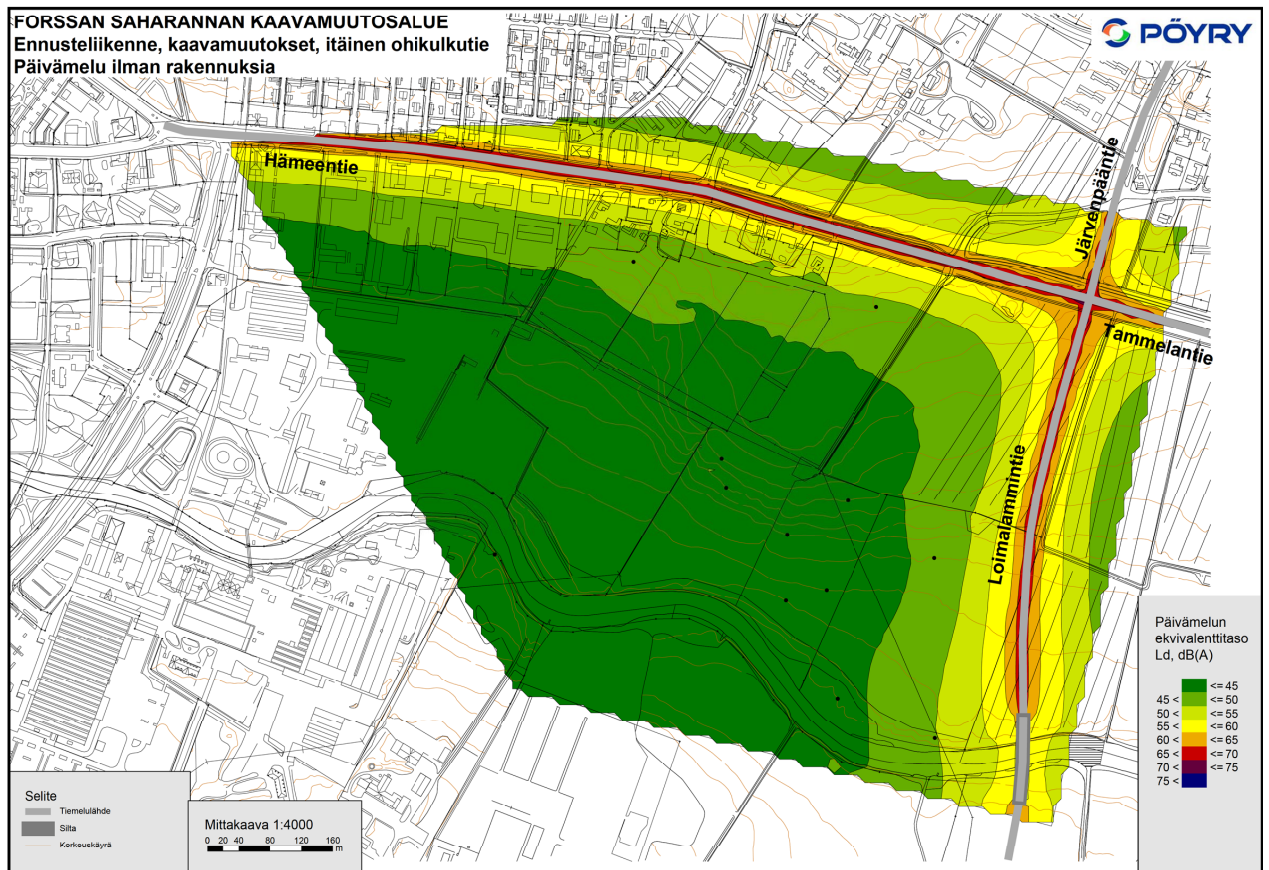
3.1.8 Katumelu

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. mitoitustiikenteillä. 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. 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 mitoitettava. 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 melusteiden tarvetta ei ole, vaan suojaus toteutetaan tarvittaessa rakennusmassoituksella.

Liikenteen sisälle kantautuvan melun ohjeavoksi 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 päiväohjeavon silloin, kun ekvivalenttimelutaso julkisivun kohdalla on alle 60 dB ja sisämelun yöohjeavon, 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 määrävä). Lähelle tietä rakennettaessa makuuhuoneet on pyrittävä sijoittamaan hiljaiselle puolelle.

Vastaavat johtopäätelmät pätevät Haudankorvan osayleiskaavan puolella.



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 määriteltyä 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.

kartta seuraavalla sivulla



Desibelin nousun jälkeen uloin rajausta osoittaa alueen joka on osoitettava erillisellä melumääräyksellä.



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

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-alueita 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. Viherrakentamisen 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 täydentyä ehdotusvaiheessa

Ote ajantasa-asemakaavasta

Rakennusjärjestys

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

Pohjakartta

Täydennyskarttoitus alueella on suoritettu pääosin 1989. Teknisen ja ympäristötoimen maankäyttöpalvelu pitää ajantasalla ja täydentää pohjakarttaa.

Rakennuskiellot

Alueelle ei ole määrätty rakennuskieltoa.

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Pienlentokenttäalue on asemakaavoittamatonta. Lentokentällä on ympäristölupa.