



Asemakaavan selostus

Luonnos 19.12.2024

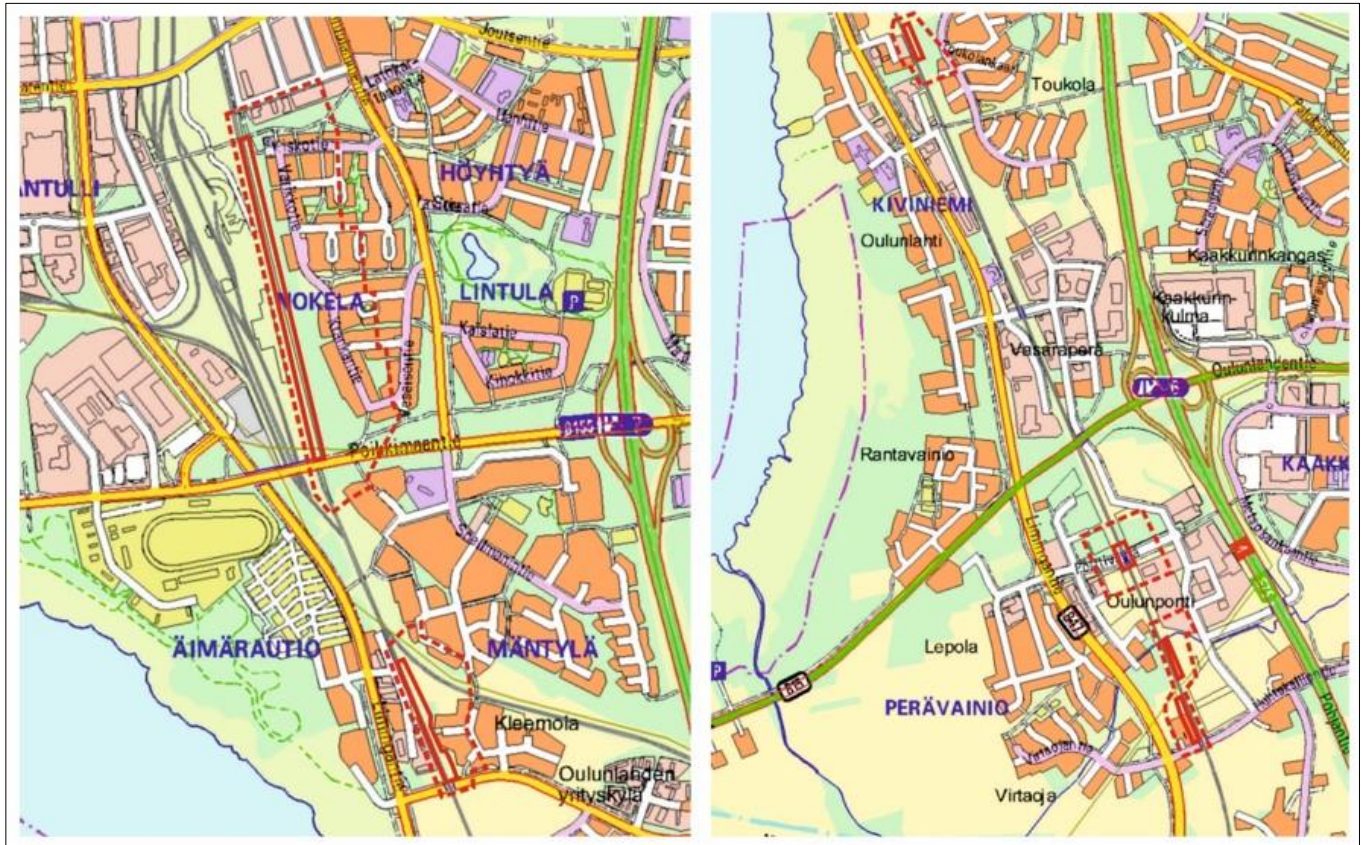
19.12.2024 päivättyyn Oulun kaupungin Nokelan, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten sekä autopaikkojen korttelialuetta, rautatie-, suojaviher-, lähivirkistys-, puisto- ja katualueita koskevaan asemakaavan muutokseen.

Kaksoisraide

Kaavatunnus 564-2583

Diaarinumero OUKA/1051/2024

Selostus päivitetty __.__.20__



Kuva 1. Opaskarttaotteille on rajattu ehjillä viivoilla alueet, joilla asemakaavaa muutetaan. Katkoviivoilla on rajattu kaavamutoksen vaikutusalueet.

Sisältö

1. Perus ja tunnistetiedot.....	3
1.1 Tunnistetiedot.....	3
1.2 Kaava-alueen sijainti.....	3
1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	3
1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	3
2. Tiivistelmä.....	4
2.1 Asemakaavan sisältö	4
2.2 Asemakaavan toteutus	4
3. Lähtökohdat.....	4
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	4
3.2 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset	5
3.3 Kaava-aluetta koskevat selvitykset.....	7
4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	8
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	8
4.2 Osallistuminen ja yhteistyö	8
4.3 Asemakaavan tavoitteet.....	9
4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja vuorovaikutus.....	9
4.5 Kaavan vaikutukset.....	10
4.6 Toteuttaminen	11

1. Perus ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Oulun kaupungin perävainion kaupunginosan erityis-, katu-, lähivirkistys- ja rautatiealueita, Kiviniemen kaupunginosan lähivirkistys-, rautatie- ja suojaviheralueita ja autopaikkojen korttelialuetta kortteli 68 tontti 7 sekä Nokelan kaupunginosan katu-, lähivirkistys-, -puisto- ja rautatiealueita.

Kaavan nimi:	Kaksoisraide
Kaavatunnus:	564-2583
Kaavan laatija:	Tuula-Mari Kurikka Oulun kaupunki Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus Solistinkatu 2, PL 32, 90015 Oulun kaupunki sähköposti: etunimi.sukunimi@ouka.fi
Kaavan vireilletulo:	Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kirjeellä ja lehti-ilmoituksella 14.5.2024
Hyväksyminen:	Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan muutoksen __.__.2025 (Täydennetään hyväksymisvaiheessa) Asemakaava on tullut voimaan __.__.2025 (Täydennetään hyväksymisvaiheessa)

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijoittuu Oulun keskustasta etelään Nokelan, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien rautatiealueille sekä radan välittömään läheisyyteen. Kiviniemen kaupunginosassa kaavamuutos koskee myös korttelin 68 autopaikkojen korttelialuetta. Asemakaavan muutos käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuutosalueita, joista pisin sijaitsee Nokelan kohdalla. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen.

1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavakartta merkintöjen selityksineen
2. Kooste mielipiteet ja lausunto OAS

1.4 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Liminka-Oulu ratasuunnitelma meluselvitysraportti Sitowise 26.2.2024
- Liminka-Oulu ratasuunnitelma liikennetärinäselvitysraportti Sitowise 31.5.2024
- Pilaantuneiden maiden selvitys Sitowise 19.4.2023
- Ratasuunnittelu Tampere-Oulu. Oulun, Tupoksen ja Limingan lisäpisteet. Pilaantuneiden maiden tutkimusraportti, WSP 20.12.2023

- Ratasuunnittelu Tampere-Oulu haitta-ainetutkimus Liminka ja Kempele, WSP 12.9.2023
- Viitesuunnitelmat, ratasuunnitelma, Kmv743-752, Sitowise 31.5.2024

Aineisto on nähtävillä kaavan valmisteluaineiston kanssa.

2. Tiivistelmä

2.1 Asemakaavan sisältö

Asemakaavan muutoksessa laajennetaan rautatiealuetta (LR) vähäisessä määrin. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista. Kaavassa osoitetaan ratasuunnitelman mukaisia melusuojaus tarpeita. Asemakaavan muutoksen pohjana on Väyläviraston ratasuunnitelma ja kaava laaditaan ratasuunnitelman mukaisesti. Autopaikkojen korttelialueelle kortteliin 68 tontille 7 on osoitettu ajoyhteys rautatiealueen huoltoa varten. Varikonpuistossa sijaitsevalle mastolle laitetiloinen on osoitettu uusi sijainti nykyisen mastoalueen vierestä.

Kaavamuuotosalue ei käsitä koko ratasuunnitelman aluetta. Ratasuunnitelmassa on mukana myös asemakaavoittamatonta aluetta.

2.2 Asemakaavan toteutus

Kaavamuuotoksessa tavoitteena on mahdollistaa raideliikenteen kehittäminen sekä huomioida asemakaavassa melusuojausten vaatimat tilantarpeet. Asemakaavan muutoksella ja rautatien yleissuunnitelmalla varmistetaan, että kaksoisraiteen rakentaminen on mahdollisia Oulun kaupungin alueella Liminka-Oulu välisen kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti. Suunniteltavan kaksoisraiteen tavoitteena on parantaa rataosan välityskykyä, sujuvoittaa nopean henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen yhteensovittamista sekä pyritään vähentämään Liminka -Oulu välillä esiintyviä melu- ja värinäongelmia suunnitelmien laajuuden mahdollistamalla tavalla.

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaavan muutos koskee Oulun kaupungin Perämainion kaupunginosan erityis-, katu-, lähivirkistys- ja rautatiealueet, Kiviniemen kaupunginosan lähivirkistys-, rautatie- ja suojaviheralueet sekä autopaikkojen korttelialueen kortteli 68 tontti 7 ja Nokelan kaupunginosan katu-, lähivirkistys-, puisto- ja rautatiealueita. Suunnitteluala rajoittuu asemakaavan mukaisiin yleisiin alueisiin sekä rakennuskortteleihin Kleemolan ja Kiviniemen kohdalla ja peltoalueisiin.

3.1.2 Luonnonympäristö

Luonnonympäristön osalta suunnitteluala käsittää pääasiassa radan reunapuuston. Taka-Nokelan asuntoalueen kohdalla suunnittelualaalla on osa lähivirkistysalueeseen liittyvästä mäntyvaltaisesta metsäalueesta.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Taka-Nokelan asuntoalueen kohdalla masto ja laitetila sekä Perämainiolla Väyläviraston laitetila.

3.1.3 Maanomistus

Suunnittelualueen omistaa pääosin valtio. Yleiset alueet omistaa Oulun kaupunki.

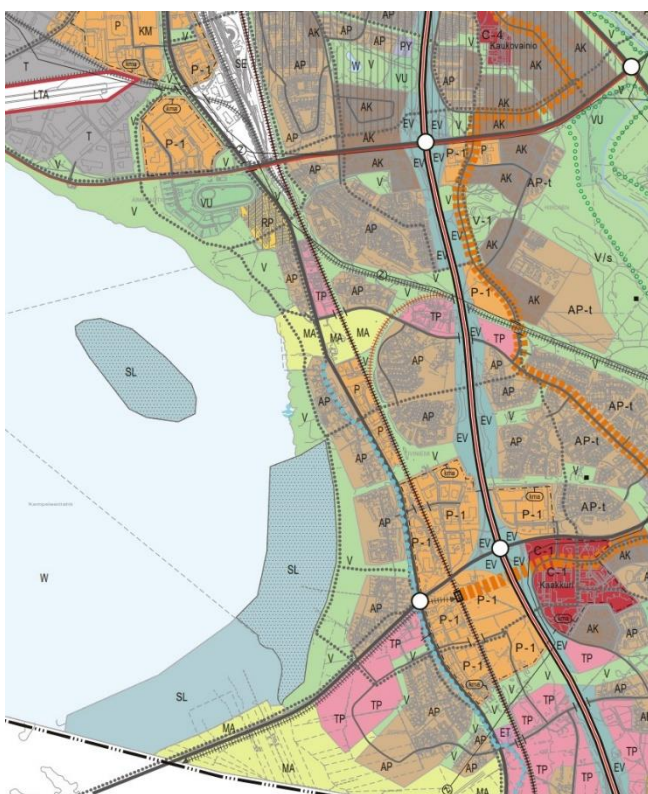
3.2 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat ja päätökset

3.2.1 Maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan 3. vaihemaakuntakaavassa alue on osoitettu merkittävästi parannettavaksi nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen pääradaksi. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjunaliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen, mm. tasoristeysten poistamiseen sekä kaksoisraiteeseen.

3.2.2 Yleiskaava

Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääradaksi rautatie- merkinnällä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon raideliikenteestä aiheutuva melu ja värinä. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on myös maisemallisesti arvokas peltoalue ja itäpuolella pientalovaltainen asuntoalue.



Kuva 2. Ote Uuden Oulun yleiskaavasta



3.2.4 Rakennusjärjestys

Oulun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.9.2017.

3.2.5 Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Oulun kaupunki toimii kiinteistörekisterin pitäjänä asemakaava-alueella.

3.2.6 Pohjakartta

Pohjakartta on alueidenkäyttölain 54a § mukainen ja vastaa olosuhteita __.__.2025. Täydennetään myöhemmin.

3.2.7 Maankäyttösopimukset

Maankäyttösopimusta ei laadita.

3.2.8 Oulun kaupunkistrategia 2030

Oulun kaupunkistrategiassa 2030 strategisina tavoitteina on ilmastonmuutoksen hillintä sekä Oulun saavutettavuuden edistäminen. Joukkoliikenteen edistäminen on yksi strategiassa mainittu konkreettinen tavoite. Liminka-Oulu kaksoisraide mainitaan myös yhtenä kärkihankkeena, joka parantaa Oulun saavutettavuutta sekä asemaa liikenneverkon kaupunkisolmuna.

3.2.9 Oulun kaupunki Ympäristöohjelma 2026

Ympäristöohjelma on yksi kaupunkistrategian Oulu 2035 toteuttamisohjelmista. Liminka-Oulu kaksoisraide tukee merkittävällä tavalla Ympäristöohjelman toteutumista. Ohjelman tavoitteena on hyvän ympäristön tilan säilyttäminen ja kaupungin elinvoimaisuuden varmistaminen. Ympäristöohjelmalla varmistetaan kaupunkistrategiassa asetettujen linjausten ja ympäristötavoitteiden saavuttaminen. Keskeisin ympäristöohjelmaa ohjaavista linjauksista on hiilineutraali Oulu 2035. Raideliikenteen kehittäminen on konkreettinen tavoite, joka auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja edistää vähäpäästöistä liikennettä.

3.2.10 Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimus

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisiä sopimuksia. Niissä sovitaan yhteisistä tavoitteista ja toimenpiteistä kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. MAL-sopimuksilla edistetään Oulun seudun kestävää kasvua ja vähäpäästöistä liikennettä sekä parannetaan elinkeinoelämän elinvoimaisuutta ja liikenneturvallisuutta. Liminka-Oulu kaksoisraide tukee MAL-sopimusta kestävän kulkutavan mahdollistamisella.

3.2.11 Liminka-Oulu-Kaksoisraiteen yleissuunnitelma

Kaksoisraiteen asemakaavan muutos pohjautuu radan yleissuunnitelmaan. Liminka-Oulu-kaksoisraide on osa rataosuuden suunnittelukokonaisuutta. Se sisältää uuden raiteen rakentamisen nykyisen viereen sekä nykyisen raiteen parantamisen. Tampere-Oulu-rataosuus on yksi Suomen merkittävimmistä ratayhteyksistä. Suunnitelmissa on uusia kaksoisraideosuuksia ja liikepaikkoja kehittäviä toimenpiteitä. Tavoitteena on parantaa radan välityskykyä, lyhentää matka-aikoja ja kehittää rataa vaihteittain. Hanke sujuvoittaa henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista sekä poistaa Liminka-Oulu-rataosuuden pullonkaulat.

3.2.12 Baanaverkkosuunnitelma 2030

Oulun Baanaverkkosuunnitelma 2030 on yleissuunnitelma, joka tähtää pyöräilyn edistämiseen ja pyörävylien laatutason parantamiseen. Suunnitelmassa on esitetty yhteensä 11 Baanaa laatukriteereineen, joista yksi on ratabaana.

3.3 Kaava-aluetta koskevat selvitykset

Kaavan tulee perustua alueidenkäyttölain mukaan kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Ohessa on tiivistelmät kaavamuutosalueelle tehdyistä selvityksistä. Selvitykset ovat kokonaisuudessaan nähtävillä kaavan valmisteluaineiston kanssa.

Maaperä

Rata-alueella on tehty maaperätutkimuksia, joiden mukaan suunnitellulla ratalinjalla välillä Li-minka-Oulu ei esiinny pilaantuneita maa-alueita.

Melu ja värinä

Ratasuunnitelmassa nykyisen raiteen viereen rakennetaan toinen raide, mikä parantaa liikenteen välityskykyä ja mahdollistaa lisääntyvän liikenteen. Meluntorjuntatoimenpiteitä ovat matalat melusteet, meluseinät, meluvallit ja niiden yhdistelmät. Meluntorjunnan taso on yhdenmukainen Limingan ja Kempeleen kuntien sekä Oulun kaupungin alueilla. Ylijäämämailla toteutettavia meluvalleja on sijoitettu paikkoihin, joissa niistä on meluntorjunnallista hyötyä.

Kasvanut välityskyky nostaa liikennetärinätapahotumien määrää, mutta ei välttämättä vaikuta juurikaan liikennetärinätapahotuman kokemuksen tuntemukseen. Tapahotumien määrää ei huomioida liikennetärinää arvioitaessa. Liikennetärinän vähentämiseksi on tehty suunnitelmia, jotka perustuvat aikaisempien vuosien värinämittaustietoihin. Runkomelu on lähinnä karkearakeisten ja kallioalueiden ongelma. Tässä hankkeessa raiteet ja läheiset rakennukset sijaitsevat hienorakeisella maaperällä, joka ei välitä runkomelua tehokkaasti. Siksi runkomelua ei ole tarkasteltu erikseen. Runkomelun ei arvioida ylittävän missään asuinrakennuksessa VTT:n suosittelemaa ohjearvoa 35 dB.

Raiteiden paalulaattaperustus on tehokas keino vähentää liikennetärinää. Uudelle kaksoisraiteelle ja nykyisen raiteen parannustöihin toteutetaan noin 1400 metriä paalulaatalle perustettua raidetta. Paalulaatan laajuudessa on huomioitu liikennetärinälle altistuvat kohteet pehmeikköjen läheisyydessä, mikä käytännössä poistaa värinäongelman radan läheisyydessä.

Linnusto

Virtaojan ja Kleemolan kaavamuutosalueet ovat linnustollisesti vähämerkityksellisiä, vaikka niillä pesii joitakin uhanalaisia lintuja. Kleemolassa havaittiin isokuovi ja punavarpunen, jotka ovat silmälläpidettäviä, sekä Virtaojalla pajusirkku (vaarantunut), isokuovi, harakka ja punavarpunen (silmälläpidettäviä). Nokelan radanvarsimetsä, kapea metsäinen alue, tarjoaa paikallisesti suotuisan elinympäristön linnuille, mutta lajisto on tavanomainen, merkittävimpänä lajeina mustapääkerttu ja uhanalaiset harakka, varpunen ja viherpeippo.

Luontoselvitysten arvoluokitus perustuu edustavuuteen, luonnontilaisuuteen, harvinaisuuteen, uhanalaisuuteen ja toiminnalliseen merkitykseen. Linnuston osalta ei havaittu arvoluokiteltavia kohteita, kuten petolintujen pesäpuita tai kanalintujen soidinpaikkoja. Tarkastellut kohteet ovat osa suurempia elinympäristöjä tai kapeita reunavyöhykkeitä, joten kaavamuutokset eivät aiheuta merkittäviä menetyksiä lintujen elinympäristöille. Lintujen pesiminen muutettavilla pienialaisilla

kohteilla on epävarmaa, eikä havaintopisteitä esitetä kartalla epävarmuuden ja mahdollisten siirtymien vuoksi.

Maisema ja puusto

Kuivalan alikulun pohjoispuolisen alueen länsi- ja itälaidat ovat aikanaan olleet maanviljelysalueita. Nykyisin alueella kasvaa nuoria hieskoivuja, kiiltolehtipajuja ja mäntyjä. Maisema-arvoltaan huomionarvoisia puita ovat radan itäpuolella kasvavat varttuneet männyt.

Ketolan alikulun risteysalue on ollut aikoinaan maanviljelykäytössä. Nykyisin alueella kasvaa nuoria hieskoivuja ja mäntyjä. Alueen puusto on pääosin nuorta ja matalaa.

Kaakkurin itäisen alikulun etelänpuoleinen Toukolan peltoalueella kasvaa nuoria hieskoivuja, kiiltolehtipajuja ja pihlajan taimia. Alueen pohjoispäässä on tiheäkasvuinen harmaalepikkö.

Kleemolan radanvarsi alue on metsittynyt 1980-luvun alusta alkaen. Alueella kasvaa ensisijaisesti hieskoivuja, mutta myös yksittäisiä mäntyjä ja kuusia. Pensaskerroksessa on hieskoivun lisäksi pihlajaa.

Nokelan radanvarsimetsän alueella on nuoria hieskoivuja ja kiiltolehtipajuja. Puusto on pääosin nuorta ja matalaa, mutta alueella on myös jonkin verran varttuneita puita.

Alueiden puusto ja sen kehitysvaihe vaikuttavat maisemaan ja sen arvoon. Puuston kehitysvaihe ja maisemallinen arvo vaihtelevat alueittain. Erityisesti varttuneet männyt ja tiheäkasuiset harmaalepikot ovat maisemallisesti huomionarvoisia.

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Tavoitteena on rakentaa kaksoisraide Tampereelta Ouluun sekä varautua Oulun lähiliikenteen kehittämiseen, siten että Liminka-Oulu ratasuunnitelmassa seisakevaraukset on huomioitu. Tällä kaavamuutoksella mahdollistetaan huoltoteiden, melusteiden ja kuivatuksen toteuttaminen ratasuunnitelman mukaisesti.

Asemakaavan muutosta on hakenut Väylävirasto.

Asemakaavan muutos on käynnistetty yhdyskuntalautakunnan päätöksellä 23.4.2024 § 182

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti kaavan osallisia ovat suunnittelu- ja vaikutusalueen alueen kiinteistönomistajat, tontinhaltijat, asukkaat ja muut, joiden oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa asemakaavan muutos koskee.

Viranomaisten välinen vuorovaikutus tapahtuu pääasiassa kokousten sekä lausuntojen muodossa.

Osallisia kaavahankkeessa ovat:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| - Oulun seudun ympäristötoimi | - Oulun kaupungin vammaisneuvosto |
| - Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus | - Oulun kaupungin vanhusneuvosto |
| - Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos | - DNA Oyj |

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| - Elisa Oyj | - Suomen luonnonsuojeluliiton |
| - Telia Finland Oyj | Oulun yhdistys ry |
| - Suomen Yhteisverkko Oy | - Pohjois-Pohjanmaan lintutieteel- |
| - Yhdyskuntasuunnittelun seura ry | linen yhdistys (PPLY) |
| - Oulun Vesi | - Kaakkurin suuralueen asukasyh- |
| - Oulun Energia | distys ry |
| - Telia Towers Finland Oy | - Nuorisovaltuusto ONE |
| - Digita Oy | - Lintulammen asukasyhdistys ry |
| - Oulun polkupyöräilijät ry | - vaikutusalueen alueen kiinteis- |
| - Suomen luonnonsuojeluliitto, | tönomistajat |
| Pohjois-Pohjanmaan piiri | |

4.2.2 Vireilletulo, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kaavaprosessin aikana järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kirjeellä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma pidettiin mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä 14.5.–13.6.2024. Mielipiteitä esitettiin kuusi, joista yksi oli adressi, jossa oli 1456 allekirjoittanutta sekä annettiin yksi viranomaisen lausunto.

Asemakaavan valmisteluaineisto on ollut mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä __. __. __.20__ alueidenkäyttölain 62 § tarkoituksessa ja maankäyttö- ja rakennusasetuksessa 30 § säädetyllä tavalla. Mielipiteitä esitettiin __. Täydennetään myöhemmin.

Luonnosvaiheen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin __. __.20__. Täydennetään myöhemmin.

Asemakaavaehdotus on ollut __ julkisesti nähtävillä __. __. __.20__ alueidenkäyttölain 65 § tarkoituksessa ja maankäyttö- ja rakennusasetuksessa 27 § säädetyllä tavalla. Muistutuksia ei esitetty/esitettiin __. Täydennetään myöhemmin.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Oulun kaupunkistrategiassa 2030 strategisina tavoitteina on ilmastonmuutoksen hillintä sekä Oulun saavutettavuuden edistäminen. Joukkoliikenteen edistäminen on yksi strategiassa mainittu konkreettinen tavoite. Liminka-Oulu kaksoisraide mainitaan myös yhtenä kärkihankkeena, joka parantaa Oulun saavutettavuutta sekä asemaa liikenneverkon kaupunkisolmuna. Kaavamuutos toteuttaa kaupunkistrategian mukaisia tavoitteita. Se mahdollistaa kaksoisraiteen toteuttamisen sekä huomioi raideliikenteen tarvitseman melusuojauksen tilantarpeet.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja vuorovaikutus

4.4.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus

Kaavaa varten ei ole laadittu vaihtoehtoja. Muutokset maankäyttöön ovat pieniä ja keskittyvät radan välittömään läheisyyteen. Asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston laadittaman rata-suunnitelman mukaisesti.

4.4.2 Esitetyt mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtävillä oloaikana jätettiin kuusi mielipidettä, joista yksi oli adressi, jossa oli 1456 allekirjoitusta, sekä annettiin yksi viranomaisen lausunto. Mielipiteet kohdistuivat tarkempiin suunnitelmiin eivät osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyyteen.

Selkeimpänä esille nousi radan läheisyydessä olevan puuston säilyttämistä vaativat mielipiteet. Perusselvitykset, kuten maisema- ja puustoselvitys, valmistuivat kaavan luonnosvaiheeseen, eivätkä olleet käytettävissä OAS-vaiheessa. Selvityksissä tarkastellaan muun muassa poistuvan puuston määrää ja arvoa. Laaditut selvitykset ovat osa kaava-aineistoa ja nähtävillä yhdessä muun valmisteluaineiston kanssa.

4.4.3 Esitetyt muistutukset ja niiden huomioon ottaminen

Täydennetään myöhemmin.

4.4.4 Suunnitelmiin nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset

Täydennetään tarvittaessa myöhemmin.

4.4.5 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Yhdyskuntalautakunta päätti hankkeen käynnistämisestä ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 23.4.2024 § 182.

Yhdyskuntalautakunta päätti asettaa valmisteluaineiston __.__.20__ § __ mielipiteiden esittämistä varten nähtäville alueidenkäyttölain 62 § tarkoituksessa ja MRA 30 § säädetyllä tavalla. Täydennetään myöhemmin.

Yhdyskuntalautakunta päätti asettaa asemakaavaehdotuksen __.__.20__ § __julkisesti nähtäville alueidenkäyttölain 65 § tarkoituksessa ja MRA 27 § säädetyllä tavalla. Täydennetään myöhemmin.

4.5 Kaavan vaikutukset

Radan kehittäminen palvelee sekä asukkaita että elinkeinoelämän tarpeita. Se mahdollistaa melusuojausten parantamisen, tukee kestävästä kehitystä, vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja edistää ympäristöystävällisiä liikennemuotoja. Hankkeessa parannetaan nykyisiä pääliikenneyhteyksiä ja turvataan valtakunnallisesti merkittävän radan kehitysmahdollisuudet. Kaava tukee Oulun kaupunkistrategiaa ja kaupungin ympäristöohjelmaa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusta. Oulun seudun kasvua on pitkällä aikavälillä tuettu erityisesti raideliikenteen osalta. Kaavalla mahdollistetaan olemassa olevan rata-alueen viereen rataan liittyvät huoltotiet, kuivatus ja melusuojaukset, joten hankkeella ei ole vaikutuksia siltä osin olevaan yhdyskuntarakenteeseen.

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää maanrakennustöitä suunnittelualueella. Kaavassa suunniteltu maankäyttö ei edellytä erityisen merkittävää rakentamista, koska se täydentää olemassa olevaa rata-aluetta. Suurin vaikutus kasvillisuuteen ja puustoon on melusuojaukseksi toteutettavalla maanlajityksellä. Meluntorjuntarakenteiden suunnittelulla on mahdollista vaikuttaa siihen miten paljon puusto ja muuta kasvillisuutta poistuu kaava toteutettaessa. Meluntorjunnan toteuttaminen parantaa alueen asukkaiden elinolosuhteita ja melulle altistuvien määrää vähenee melusteiden rakentamisella. Meluhaitat pyritään minimoimaan osoittamalla asemakaavassa yleissuunnitelman mukaiset melusuojaukset radan varressa.

Huhtakalliontien pohjoispuolelle on osoitettu ympäristösuunnitelmassa radan itäpuolella muutostöiden ulkopuolelle jätettävä varttuneiden kahdentoista männyn rivistö, jonka säilyttäminen ei kuitenkaan ole mahdollista. Mäntyriivi tulee ratasuunnitelman mukaan poistumaan uuden huoltotien rakentamisen myötä.

Jukolantien ja Jukolankujan itäpuolella on huomionarvoinen laji, perämerenketomaruna. Rata-suunnitelman mukaan uusi huoltotie ja kuivatusrumpu tulevat kasvin esiintymisalueelle, mutta eivät peitä esiintymisaluetta kokonaan. Alueella on myös vieraslajiesiintymä, viitapihlaja-angervo. Viitapihlaja-angervoa on myös muualla selvitysalueella.

Nokelassa Varikonpuistoon on osoitettu ympäristösuunnitelmassa radan itäpuolella muutostöiden ulkopuolelle jätettäviä alueita, joista osa tulee rakennetuksi meluvallin ja huoltotien toteutuksen myötä. Alueelta poistuu harmaaleppäpökölöitä, mäntyjä ja kelomänty yhteensä noin 35 kpl. Varikonpuistoon jää yhä varttuneita mäntyjä, joten iäkkäämmäksi ehtinyttä puustoa myös säilyy. Meluvallit maisemoidaan maisemanurmella ja radan suoja-alueen ulkopuolella metsittämällä. Metsittämällä voidaan korvata poistettavia puita, joskin niiden varttuminen ottaa aikaa.

4.5.1 Muut vaikutukset

Varikonpuistossa sijaitsee masto ja sen laitetilat. Kaavassa mastolle osoitetaan uusi sijainti nykyisen maston vierestä. Rakennettava uusi meluste tulee osittain nykyisen maston harusten kanssa päällekkäin. Uusi masto voidaan toteuttaa vapaasti seisovana, ilman haruksia. Maston uudessa tilavarauksessa huomioidaan myös laitetilat. On myös mahdollista, että meluste voidaan toteuttaa riippumatta maston tai sen laittilojen siirrosta, jolloin masto laittiloineen voisi säilyä nykyisellä paikallaan. Kaavassa huomioidaan kuitenkin myös mahdolliset tulevaisuuden tarpeet vuosi kerrallaan, joten siinä varataan tila huomioiden tulevat siirtotarpeet. Nykyinen masto voi kuitenkin olla ennallaan toistaiseksi, kaava ei edellytä siirtoa.

Kaksoisraiteen kaavassa huomioidaan mahdollisuus toteuttaa ratabaana. Ratabaan on mahdollista hyödyntää radan huoltotietä Nokelan kohdalla. Huoltotie ei sovellu suoraan sellaisenaan kevyenliikenteen käyttöön vaan sille on laadittava erillinen katusuunnitelma, missä on huomioitu muun muassa radan edellyttämät turvallisuuskohdat. Yhteystarve osoitetaan kaavassa ohjeellisella h/pp-merkinnällä rata-alueelle. Kaavamerkinnällä osoitetaan oikeus kevyenliikenteen reitin rakentamiselle rautatiealueelle erillisen katusuunnitelman mukaisesti. Pyörätien mitoitus on suunniteltu niin, ettei sen vuoksi levennetä huoltotietä tarpeettomasti ja mitoituksessa on päädytty kapeampaan 4,5 m väylään. Huoltotien rinnalla on kunnallistekniikkaa mikä on huomioitava huoltotien sekä meluntorjuntarakenteiden suunnittelussa.

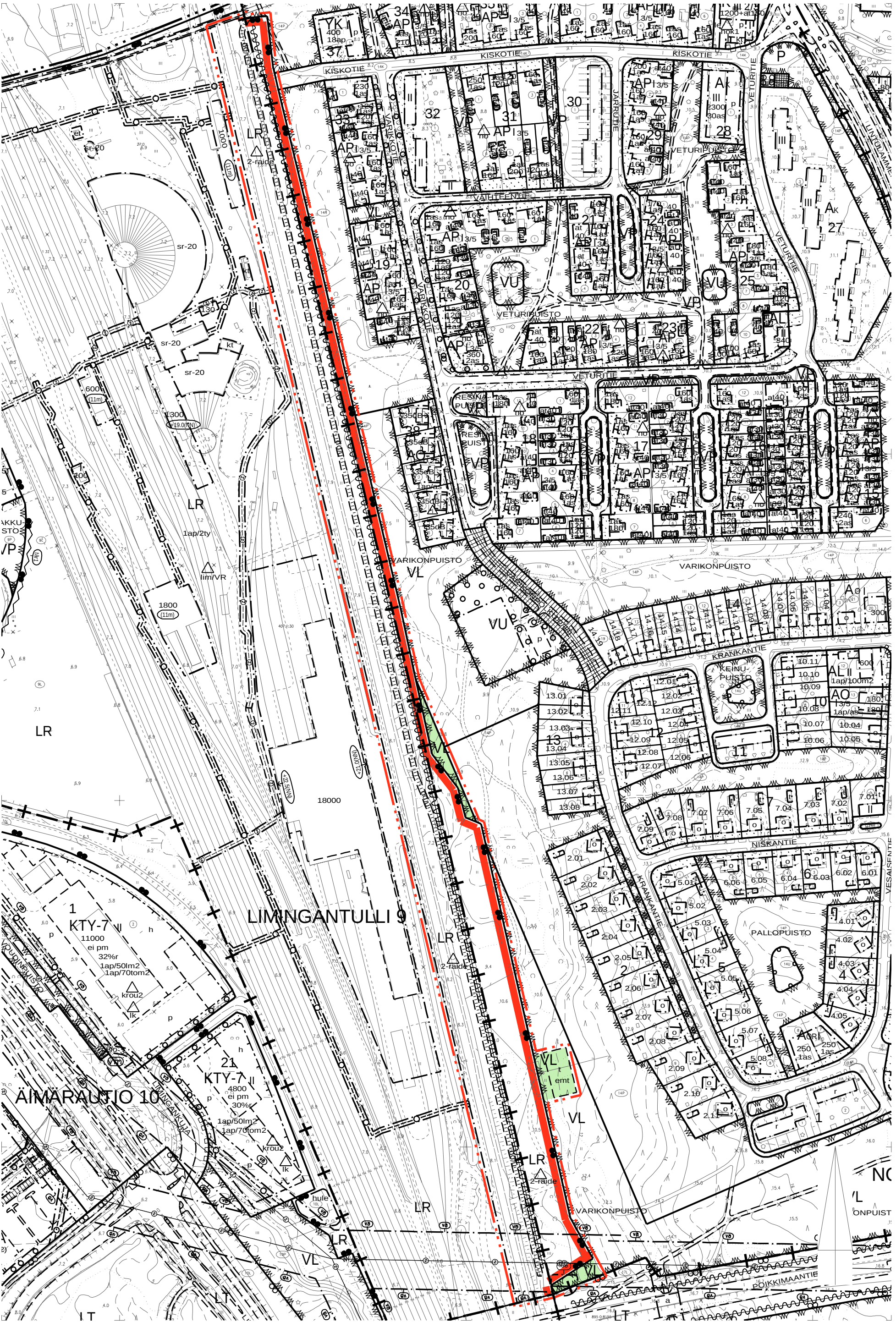
4.6 Toteuttaminen

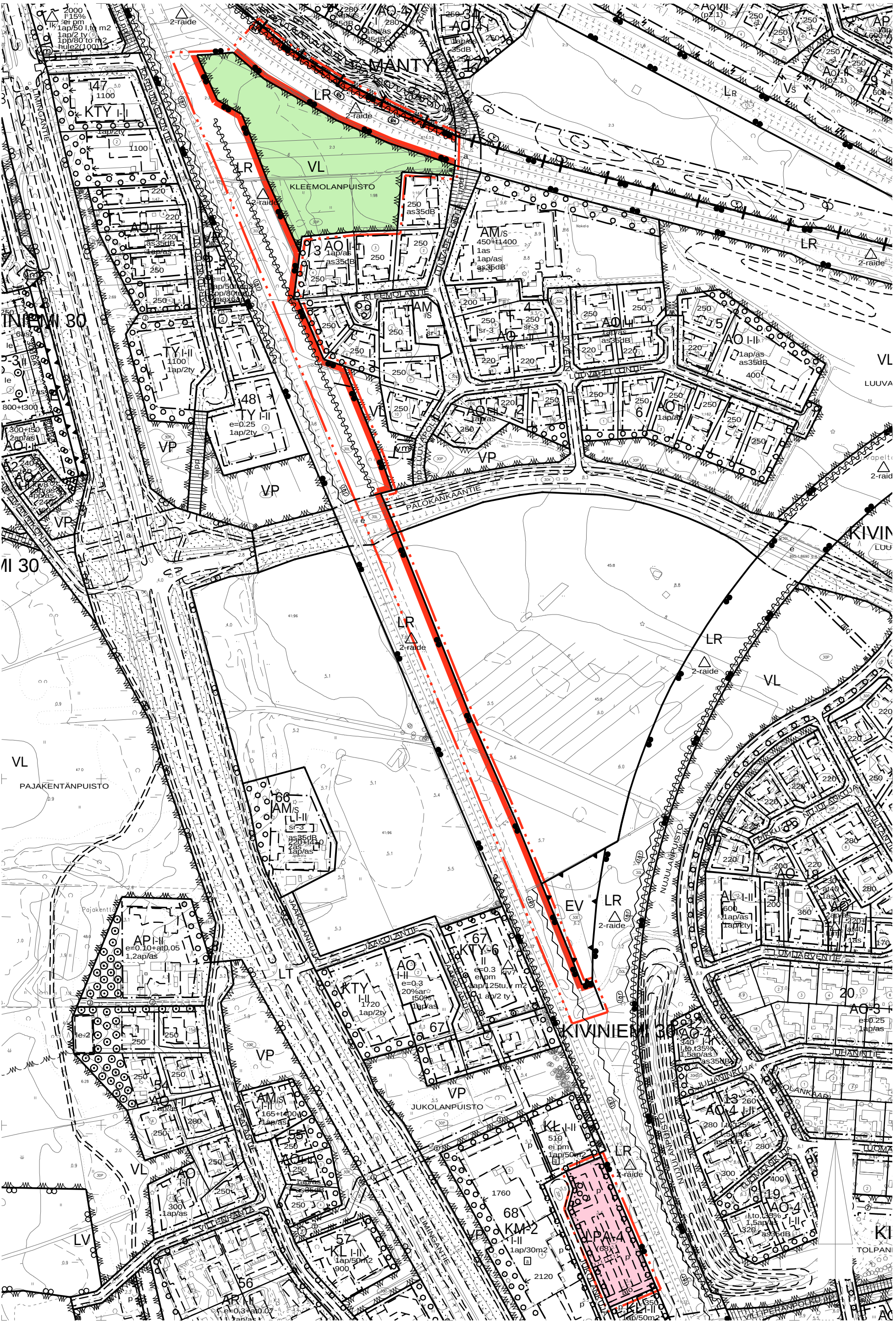
Asemakaava voidaan toteuttaa sen tultua lainvoimaiseksi. Asemakaava toteutuu Väyläviraston aikataulujen mukaisesti.

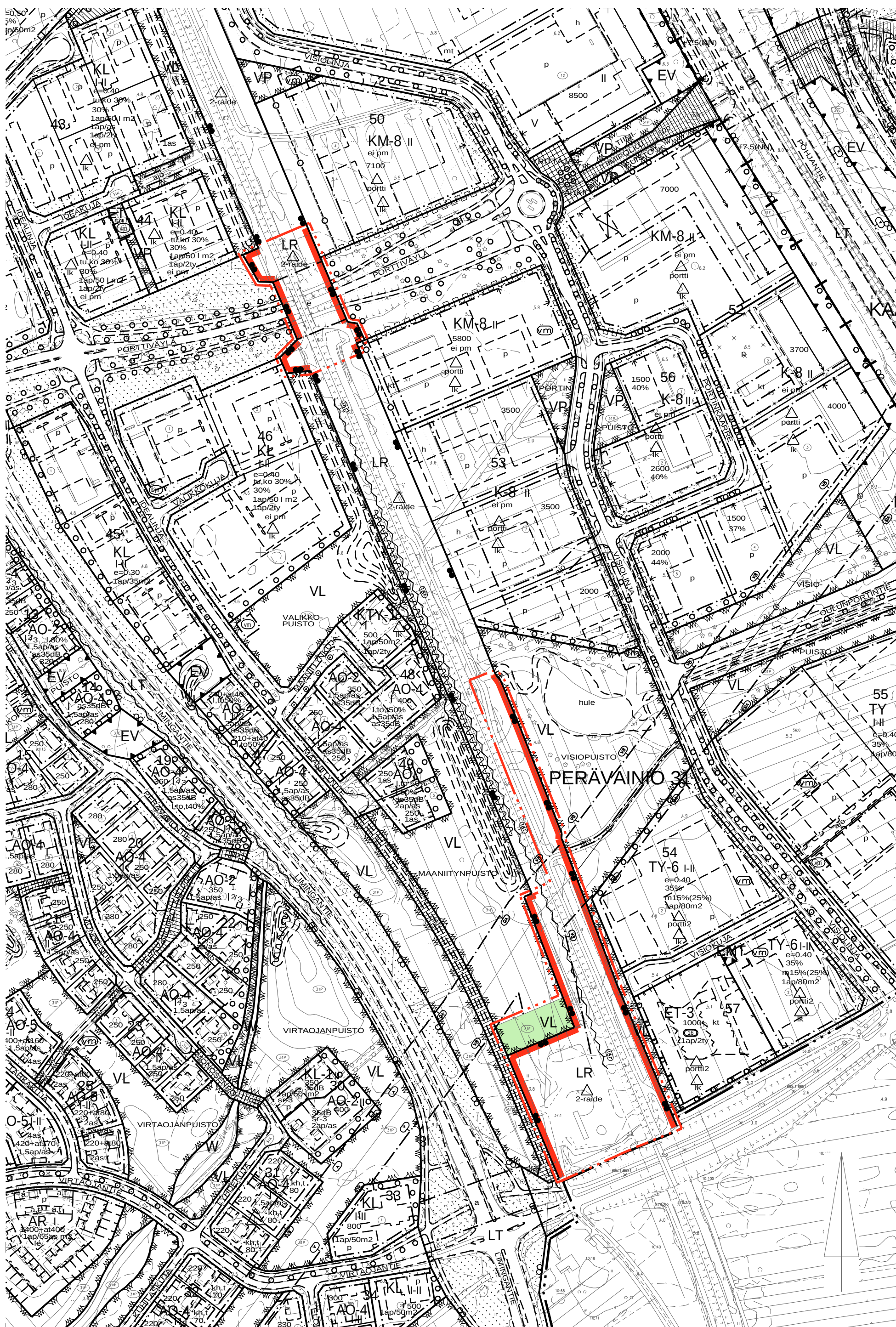
Oulussa __. päivänä ____kuuta 20__

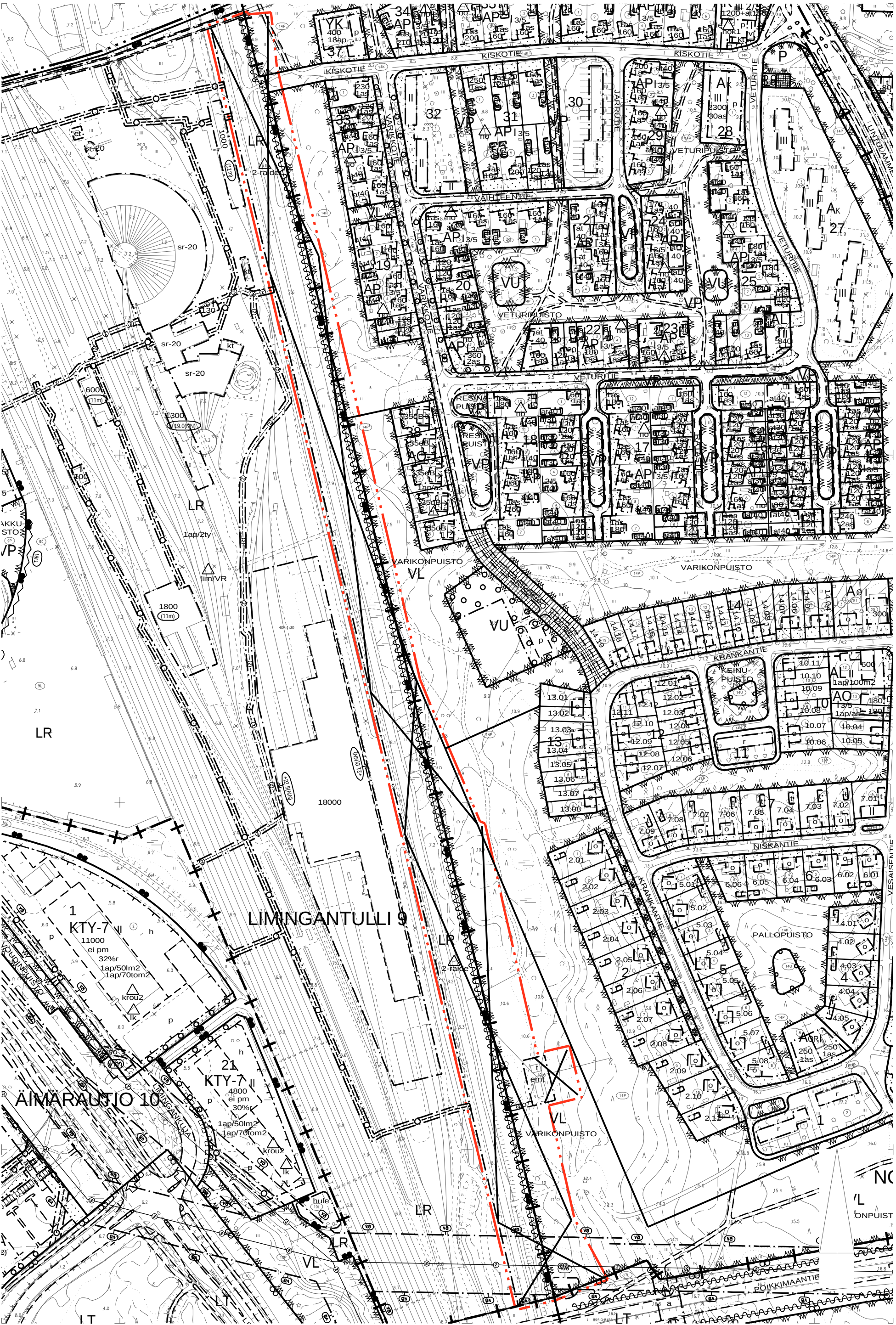
Kari Nykänen
kaavoitusjohtaja

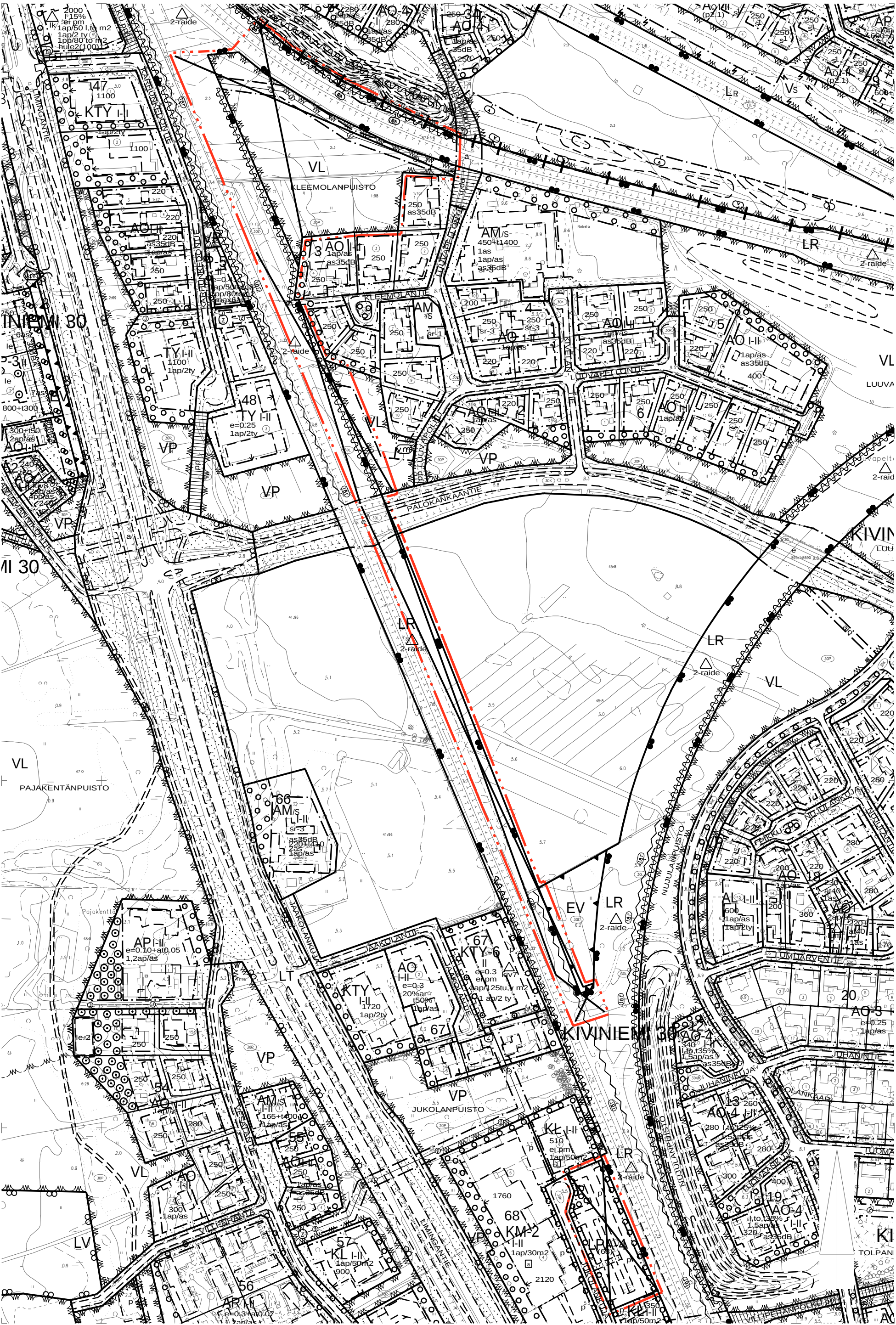
Tuula-Mari Kurikka
kaavasunnittelija

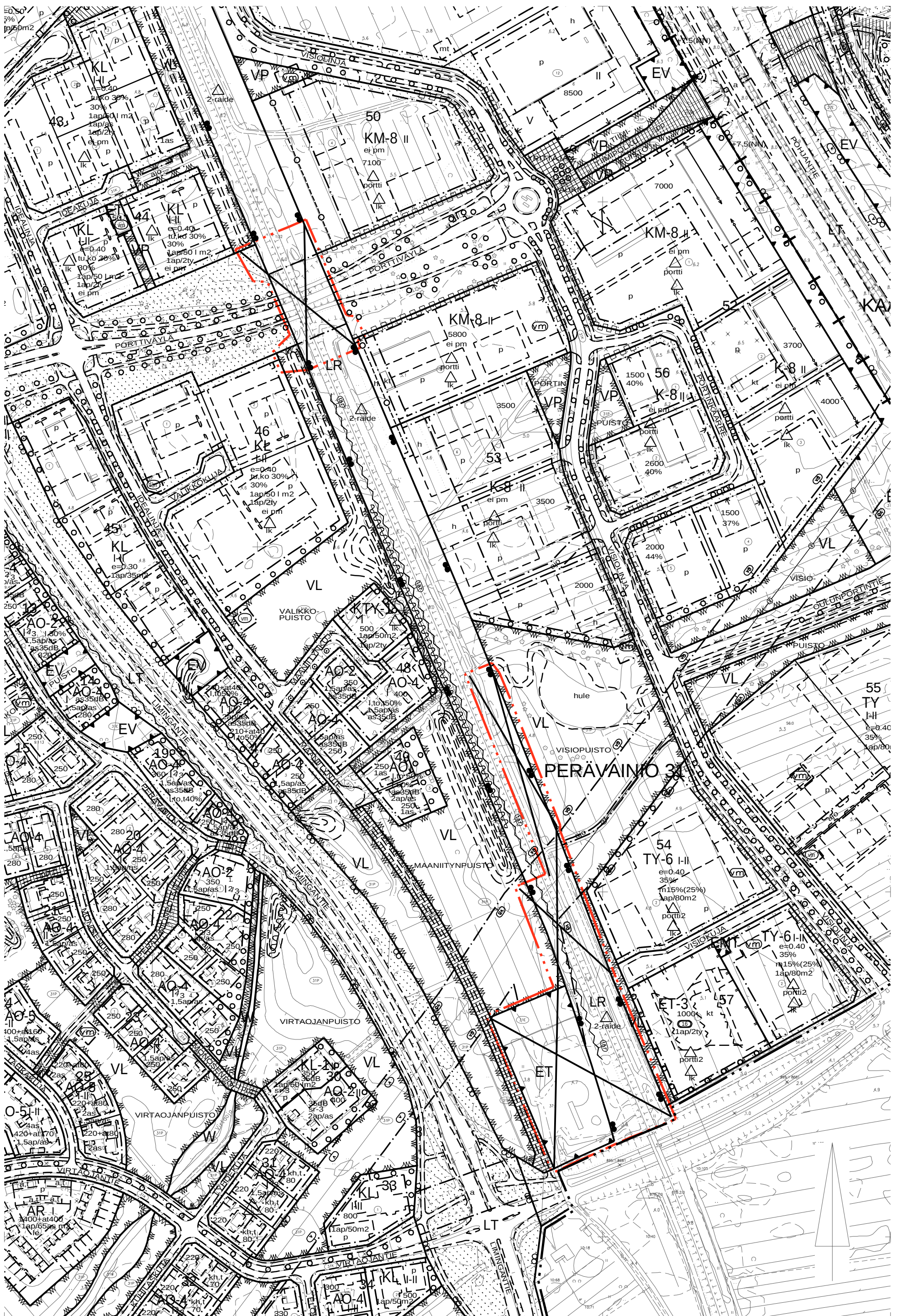


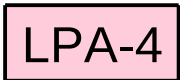
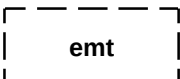
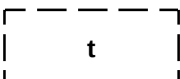
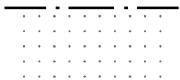
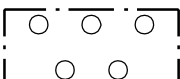


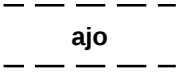
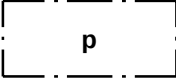
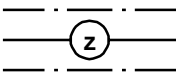
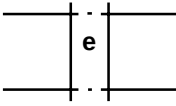
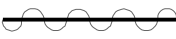
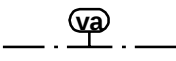








34		Lähivirkistysalue.
47		Rautatiealue.
57-4		Autopaikkojen korttelialue. Korttelialueen kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajoittuville korttelialueille.
82		3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
83-1		Kaupunginosan raja.
84		Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
85-1		Eri asemakaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.
86-1		Ohjeellinen eri asemakaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.
91-1		Kaupunginosan numero, joka ei vahvistu.
92-1		Kaupunginosan nimi.
93		Korttelin numero.
95		Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
113-109		Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa maston ja siihen liittyviä tukiasematiloja.
117-101		Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.
134		Istutettava alueen osa.
135-1		Istutettava puurivi.
135-2		Alueen osa, jolle on istutettava puita.

141-102		Ohjeellinen huoltoajolle varattu alueen osa, jolla jalankulku ja polkupyöräily on sallittu.
147-101		Ohjeellinen ajoyhteys.
150-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
151		Pysäköimispaikka.
154-4		Sähkölinjaa varten varattu alueen osa.
155		Eritasoristeys.
160-3		Alueelle on rakennettava melusuojaus. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.
160-4		Alueelle on rakennettava tärinäsuojaus. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.
165-9	(68)	Suluissa olevat numerot osoittavat sen korttelin ja tontin, jonka autopaikkoja alueelle saa sijoittaa.
174		Vaara-alue.
200-129		2-raide- merkinnällä varustetulla alueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Melusuojuuksessa tulee ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat. Meluvalleista tulee rakentaa maisemoitu ja istutettu luonteva maaston osa. Tarkemmat melu- ja tärinäselvitykset tulee laatia ennen raiteen rakentamista laadittavien tarkempien suunnitelmien yhteydessä.
300-7		Asemakaava-alueella radan läheisyydessä saattaa esiintyä sellaista rautatieliikenteestä aiheutuvaa tärinää, joka tulee ottaa huomioon rakennusten suunnittelussa ja sijoittamisessa.

564–2583 Kaksoisraide OAS palaute

Lausunto Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos

Kaksoisraide. Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Oulun kaupungin Nokelan, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosissa, on tullut vireille asemakaavan muutos. Asemakaavan muutosalue käsittää ratasuunnitelman mukaisesti useita erillisiä pienempiä kaavamuuotosalueita, joista pisin sijaitsee Nokelan kohdalla. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista.

Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos on tutustunut esillä olevaan asemakaavan osallistumisja arviointisuunnitelmaan, eikä siitä ole tässä vaiheessa lausuttavaa.

Pelastuslaitos antaa pyydettyäessä lausunnon kaavan seuraavissa vaiheissa (valmisteluvaihe / ehdotusvaihe).

1. Mielipide

Suunnitelma tuhota lähiluontoa järkyttää. Alueella pitkään asuneena olen huomannut miten tärkeä radan varren luonto polkuineen on. Luonnon positiivinen vaikutus hyvinvointiin on tutkittua ja tuntuu todella surulliselta, että elementti joka antaa tasa-arvoisesti mielenrauhaa ihmisille, halutaan riistää. Puhumattakaan ekologisista vaikutuksista.

Nyt toivoisin viisautta ja pitkäjänteisyyttä. Tuhottua luontoa ei saa takaisin. Pyöräreittejä kyllä löytyy vierestäkin.

2. Mielipide

Toivon, että kaavanumero 564-2583 hankkeessa huomioitaisiin Nokelan kohdalla radanvierusmetsän harvinaislaatuus. Metsä on tärkeä useille eläimille sekä alueen asukkaille. Noin rauhassa kasvaa saaneita luonnontilaisia metsäalueita on vähän, joten ne olisi tärkeä säilyttää.

Baana kyseiseen metsään on täysin tarpeeton, koska Lintulan-Höyhtyän baana on ihan vieressä.

Toivon, että ymmärrätte luonnon arvon ja ette kajoa metsään enempää kuin on välttämätöntä. Ja huomioitte pakollisessa rakentamisessa luonnon suojelun.

3. Mielipide

Haluan ottaa kantaa kaksoisraiteen ja Mäntylään meneväksi suunnitellun toisen pyöräilybaanan rakentamiseen. Molemmat hankkeet uhkaavat kaventaa Nokelan ja raiteen välissä olevaa luontokaistaletta. Tämä luontokaistale on monille alueen asukkaille tärkeä virkistysalue, mukaan lukien omalle perheelleni.

Vaadin, että kaksoisraiteeseen liittyvien rakennustöiden vuoksi metsäkaistaletta ei raivata yhtään enempää kuin on aivan välttämätöntä.

Vaadin myös, ettei toista pyöräilybaanaa Mäntylään rakenneta raiteen viereen ollenkaan. Mäntylään menee jo baana, ja toinen baana ei tuo juuri mitään lyhennystä nykyisen baanan matkaan verrattuna. Lisäksi radanvartta pitkin pääsee oikein hyvin jo polkemaan Mäntylään ilman uutta baanaa, ja itse käytän tätä reittiä usein. Parannetulla ylläpidolla nykyinen reitti vastaisi "baanaa".

4. Mielipide

Nokelan asukkaana haluamme jättää Oulun kaupungille muistutuksen Nokelaa koskevaan asemakaava muutokseen. Kotimme on muutoksen vaikutusalueella. Muutokset tulevat näkymään kotimme ikkunoista.

Nokelan pieni metsikkö tulee säästää ratatöissä

Toivomme, että kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä Nokelan radanvarren metsikkö säilytetään luonnontilaisena ja mahdollisimman koskemattomana. Metsikkö on äärimmäisen tärkeä näkösuoja ja melusuoja erityisesti siksi, että se katkaisee näköyhteyden radalle. Sen merkitys asumisviihtyisyyden kannalta on erittäin tärkeä. Metsikkö on osittain jo nyt hyvin kapea, joten jokainen puu, pensas ja aluskasvi on siellä arvokas.

Lisäksi metsikkö on tärkeä ulkoilualue, joka on pienestä koostaan huolimatta hyvin monimuotoinen. Lähimetsät tuovat tutkitusti hyvinvointia alueen asukkaille. Paikka on tärkeä paitsi meille ihmisille, myös eläimille ja kasveille.

Lisäksi ehdotamme, että kaupunki kartoittaa mahdollisuuksia lisätä puustoa metsikön itäreunalle (eli metsikön Nokelan puolelle).

Melu ja valosaaste

Alueen asukkaina olemme tottuneet radan ääniin, ja tällä hetkellä junien äänet eivät häiritse liikaa. Olisi hyvä tietää, tuleeko melu merkittävästi kasvamaan. Kaksoisraiteen rakennuksessa emme halua metsikön tilalle rumaa ja tilaa vievää meluvallia, vaan korkeintaan meluidan. Aidan värityksen tulisi olla mahdollisimman neutraali ja siinä tulee kuulla asukkaita.

Olisi hyvä selvittää, voisiko meluaitaa peittää Nokelan puolelta matalalla puustolla, pensaikoilla tai köynnöksillä, jotta näkymä on kaikkialta mahdollisimman metsäinen.

Rata-alueella tulee olla vain välttämätön valaisu, eikä se saa häiritä asuinalueella. Tällä hetkellä esimerkiksi VR:n huoltohallin valtavat kirkkaan valomainokset eivät ole tarkoituksenmukaiset eivätkä ehkä kaavankaan mukaiset.

Baana

Lisäksi toivomme, että Ratabaana-suunnitelmasta luovutaan Nokelan osalta, koska se kaventaisi tai jopa hävittäisi viheralueen kokonaan. Baanan valaistus myös lisää valosaatetta ja kova asfaltti ei ainakaan auta vähentämään melua. Nokelassa esimerkiksi Varikkotie on erinomainen väylä, jota voi käyttää myös talvipyöräilyyn, jos sen talvikunnossapidosta huolehditaan.

Haluamme saada tietoa suunnitelmista ja päätöksistä kaavan ja rakentamisen eri vaiheissa. Myös Väyläviraston tulee kuulla ja informoida alueen asukkaita.

5. Mielipide

Minä vastustan kaavamuutosta, joka vaarantaa vanhaa puustoa taka Nokelan metsä alueella. Tämä alue on tärkeä luonnonkohde ja virkistysalue Nokelan asukkaille. Siksi toivon että rakennettavat infrastruktuuri pysyvät alueella joka on jo VRn käytössä.

Esimerkiksi toinen raide voi kulkea ratapihan länsipuolella ja melueste voi olla kapea. Pyöräbaana tällä alueella ei ole välttämätöntä koska Litulammentien ja Limingantien vieressä on jo pyöräbaanat.

6. Mielipide/ adressi

Oulun Nokelan asuinalueen radanvarren metsä on säilytettävä luonnontilaisena ulkoilualueena

Oulun Nokelan radanvarren metsikkö on säilytettävä luonnontilaisena ulkoilualueena. Metsäkaistale on alueelle tärkeä näkö- ja melusuoja sekä monimuotoinen luontokohde. Se on alueen asukkaiden aktiivisessa käytössä.

Vaadimme, että 1) pyöräilykadusta eli Ratabaana-suunnitelmasta luovutaan Nokelan osalta, 2) kaksoisraiteen ja melusteiden rakentamisessa säilytetään Nokelan radanviereinen metsäkaistale mahdollisimman laajasti ja luonnontilaisena, 3) kaikessa suunnittelussa huomioidaan luonnon monimuotoisuus ja alueen viihtyisyys ja 4) alueen asukkaita kuullaan suunnittelun kaikissa vaiheissa.

Tärkeä virkistys- ja suoja-alue

Junaradan itäpuolella Nokelan kohdalla sijaitseva metsäkaistale ja sen metsäpolku ovat ahkerassa käytössä ympäri vuoden. Polulla kävellään, juostaan, maastopyöräillään, ulkoilutetaan koiria ja rentoudutaan luontotunnelmasta nauttien. Metsäpolku on osa laajempaa metsäpolkujen verkostoa alueella.

Metsikkö antaa tärkeän näkösuojan rata-alueelle ja Poikkimaantielle. Runsas [lehti- ja havupuiden sekä pensaiden yhdistelmä vähentää melukokemusta](#) ja suojaa asuinalueita valosaasteelta. Kasvillisuus vaimentaa melua absorboimalla ja sirottamalla ääntä. Miellyttäväksi koetut luontoäänet kuten tuulen suhina lehvästössä peittoaa osaltaan haitallisiksi koettuja ääniä.

Monimuotoinen lähiluonto ja ihmisten hyvinvointi

Tutkitusti luonto lisää ihmisen hyvinvointia ja parantaa ilmanlaatua. Meille on tärkeää, että lähiluonto on saavutettavissa jatkossakin kotiovelta. Nokelan, Höyhtyän, Lintulan ja Mäntylän asuinalueiden viehäytys perustuu vehreyteen, ja vehreyden tulee myös säilyä.

Nokelan metsällä on vaikutusta lasten fyysiselle ja psyykkiselle hyvinvoinnille, sillä metsässä leikitään paljon. Lähimetsällä on merkitystä myös iäkkäille ja muille ryhmille, joilla ei ole mahdollisuutta matkustaa kaupungin ulkopuolelle päästäkseen luontoon. Kaupunkimetsät ovat puistojen ja muiden viheralueiden lisäksi erittäin merkittäviä ihmisten hyvinvoinnille. Useat suuret kaupungit ovatkin ottaneet [tutkimustuloksista](#) oppia.

Metsäkaistale on kokoonsa nähden todella monimuotoinen. Se yhdistyy lintujen ja pienten nisäkkäiden kannalta hyvin Poikkimaantien pään muihin metsäkaistaleisiin ja Lintulammen luontoalueeseen. Metsäalueen lehtomaiset alueet, kosteikot monine lajeineen sekä kilpikaarnamännyn ja lahopuut on tärkeää säilyttää, jotta luonnon monimuotoisuus säilyy. Metsässä on tavattu muun muassa palokärki, pikkutikka, varpuspöllö, hömötiainen, harmaapäätikka, kanahaukka, korppeja, pyrstötiaisia, lumikko, kärppä, kettu ja siilejä. Nokelan metsäalue monimuotoisuudessaan sopisi myös luonnonsuojelualueeksi.

Ratabaana-pyöräilykatu

Emme halua, että alueelle rakennetaan pyöräbaana, joka on [Yhdyskunta- ja ympäristöpalveluiden suunnitelmassa](#) vuodelle 2030 ja [Oulun seudun pyöräilyn baanaverkkosuunnitelmassa](#) vuodelle 2031.

Ratabaana tuhoaisi oleellisesti alueen viihtyvyyttä ja hyvinvointia tuovaa virkistysvaikutusta, koska a) leveän baanarakentaminen kaventaisi viheraluetta entisestään, b) baanarakentaminen talvikunnossapito pitäisi hoitaa koneellisesti, c) metsäinen maisema häviäisi, d) korkeatasoinen valaistus lisää valosaastetta, e) asfaltti on kova ja huono materiaali melunvaimennuksen näkökulmasta ja f) pyöräilyviitoitukset ja näyttötäulut eivät sovi luontokohteeseen.

Oulu on hieno pyöräilykaupunki. Olemme tyytyväisiä nykyisiin pyöräilyreitteihin. Alueelta löytyy jo loistavat pyörätiet ja kaksi baanaa: Mäntybaana radan itäpuolella ja Kembaana II radan länsipuolella. Olemassa oleva Krankantie-Varikkotie katuyhteys palvelee nykyisinkin hyvin osana pyöräilyn pääreitistöä. Metsäaluetta käytetään usein metsäisempänä maastopyöräreittinä ja sellaisena haluamme sen säilyvän. Nokelan kohdalla Ratabaanaa ei tarvita sujuvaan pyörällä liikkumiseen, sen rakentaminen olisi rahan ja resurssien tuhlausta sekä korvien sulkemista asukkaiden toiveilta.

Kaksoisraide ja meluesteet

Tulevaisuudessa rakennettava kaksoisraide rakennetaan nykyisen radan itäpuolelle ja se kaventaa Nokelan metsäkaistaletta entisestään ([Väyläviraston ratasuunnitelma](#)). Hanke on tärkeä, emmekä vastusta sitä, mutta vaadimme, että ratatyöt ja meluesteet **toteutetaan mahdollisimman paljon metsäkokonaisuutta säästäen ja luontoarvoja kunnioittaen**. Melusteiden tulee olla esteettiset, emmekä halua, että metsä korvataan meluvallilla tai kaupungin läjitysalueella. Käsityksemme mukaan suunnitelma tulee nähtäville vielä tämän kevään 2024 aikana. Melusteiden rakentamisessa täytyy kuulla radan varren asukkaita.

Vaadimme asukkaiden toiveen huomioon ottamista

Lähiluonto lisää kaupunkien viihtyisyyttä, tarjoaa paikkoja virkistäytymiseen ja ulkoiluun ja parantaa asukkaiden hyvinvointia. Sillä on tärkeä osa luonnon monimuotoisuuden parantamisessa. Nokelan metsäpolulla on korkea käyttöaste ja se on arvokas asukkaille sellaisenaan. Alue ei vaadi kaupungilta ylläpitoa. Vaadimme, että asukkaiden toive kuullaan ja Oulun Nokelan radanvarren metsä säilytetään luonnontilaisena ulkoilualueena. Haluamme, että Ratabaanan ja Nokelan alueen ratahankkeen etenemisen kaikissa vaiheissa meihin ollaan yhteydessä ja asukkaille järjestetään asukasiltoja.

Vetoomuksessa mukana olevat yhteisöt:

- Lintulammen asukasyhdistys
- Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys

Asteen verran paremman Oulun ja sen asukkaiden puolesta,

1456 adressin allekirjoittanutta (5.6.2024).

[Oulun Nokelan asuinalueen radanvarren metsä on säilytettävä luonnontilaisena ulkoilualueena - Adressit.com](#)