



Kaksoisraide kaavamuutoksen tiedotus- ja keskustelutilaisuus

Aika	10.02.2025 klo 17:00 - 19:05
Paikka	Kahvila Leeta, Ympäristötalo, Solistinkatu 2 Oulu
Osallistujat	Joni Meriläinen, yhdyskuntalautakunta Tuula-Mari Kurikka, kaavoitus Virpi Rajala, kaavoitus Veera Sanaksenaho, kaavoitus Teemu Jokelainen, kaavoitus Marja Etelä Dağ, kaavoitus Saija Räinen, kadut ja liikenne Eero Virtanen, Väylävirasto Outi Leuhtonen, Väylävirasto 41 osallista

Tilaisuuden avaus

Yhdyskuntalautakunnan varapuheenjohtaja Joni Meriläinen avasi tilaisuuden klo 17:00. Tiedotus- ja keskustelutilaisuuteen osallistui 41 osallista.

Hankkeen esittelyt

Tuula-Mari Kurikka esitteli hankkeen kokonaisuutta ja suunnittelun tavoitteita.

Oulun kaupunki ympäristöpalvelut on käynnistänyt kaavahankkeen, joka mahdollistaa Limingan ja Oulun välisen kaksoisraiteen rakentamisen. Asemakaavan muutosalue käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuutosalueita, joista pisin sijaitsee Nokelan kohdalla. Kaksoisraide parantaa junaliikenteen sujuvuutta ja välityskykyä, sekä nopeuttaa henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista.

Asemakaavan muutoksella laajennetaan rautatiealuetta, jotta melusuojaukset, huoltotiet ja kuivatukset voidaan toteuttaa ratasuunnitelman mukaisesti. Kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä parannetaan esimerkiksi meluntorjuntaa, mikä edistää asuinalueiden viihtyisyyttä ja elinympäristön laatua.

Kaavan tavoitteena on myös edistää Oulun kaupungin strategisia tavoitteita, kuten ilmastomuutoksen hillintää ja saavutettavuuden parantamista. Kaksoisraide tukee kaupungin ympäristöohjelmaa,



joka tähtää hiilineutraaliin Ouluun vuoteen 2035 mennessä. Toteutuessaan kaksoisraide tuo merkittäviä parannuksia junaliikenteeseen ja tukee kestävästä kehitystä. Junaliikenne on esimerkiksi lentoliikennettä tai autoilua vähäpäästöisempi ja ympäristöystävällisempi liikennemuoto.

Eero Virtanen esitteli alueen ratasuunnitelman sekä meluvallien ja -aitojen sijoittumisen.

Veera Sanaksenaho esitteli alueelle teetetyn kasvillisuusselvityksen (Albus Luontopalvelut Oy) ja linnustonselvityksen (Enviner Oy).

Keskustelu: kysymykset ja vastaukset

Mäntylän pulkkamäki:

Esitettiin kysymys, että säilyyhän Mäntylän pulkkamäki.

Vastaus:

Mäntylän olemassa oleviin meluvallisiin ei ole tulossa muutoksia. Pulkkamäki säilyy.

Meluvallit ja meluseinät:

Esitettiin kysymys, miten ylijäämämaiden sijoituspakka tulee näkymään kaupungin puistoalueella Huhtakalliontien pohjoispuolen ja radan länsipuolen kohdalla. Lisäksi kysyttiin, miten samaiseen kohtaan rakennettavan meluvallin rakentaminen järjestetään, rakennetaanko radan puolelta vai tehdäänkö erillinen rakennusaikainen tie? Tiedusteltiin, millaiset meluseinän vaatimien perustuksien mitat ovat ja millaiset puolestaan meluvallin-meluseinäyhdistelmän vaatima leveys on? Esitettiin kysymys, miksi eteläpuoleinen meluvalli on etäämpänä radasta kuin pohjoisen puoleinen? Osallinen pohti, että ohjaako raha sitä rakennetaanko meluvallille vai meluseinää. Esitettiin kysymys, missä määritellään tuleeko meluvallit vai -seinät.

Vastaus:

Ratasuunnitelmassa ei ole osoitettu kaupungin puistoalueelle sijoittuvan meluvallin rakentamiseen työnaikaista yhteyttä. Vallin rakentamiseen käytetään radanvartta, mikä on rata-alue. Meluvallin rakentamisen toteuttamisesta laaditaan erillinen puistosuunnitelma, sillä alue on rata-alueen ulkopuolella. Puistosuunnitelma tulee aikanaan nähtäville. Tarkemmassa puistosuunnitelmassa tullaan esittämään, miten puisto muotoillaan ylijäämämaiden massoilla. Meluselvityksessä on esitetty meluvallin korkeus, jotta sillä saadaan haluttu vaikutus aikaan. Meluvallin leveys on esitetty 1:3 eli noin 6 metriä leveä. 3:n metrin meluseinästä ei ole tässä suunnitelmassa tarkempia selvityksiä, mutta oletettavasti vaatisi perustukset perusmaahan routimisrajan alapuolelle eli noin 2,5 m x 2,5 m kaivanto. Ko. kaivanto vaurioittaisi olemassa olevan puuston juuristoa. Meluvalli täytyy rakennusteknisistä

**MUISTIO**

Kaavatunnus 564-2583

3 / 6

syistä kaareuttaa etäämmäs radasta eteläpäässä, sillä rata on siellä niin alhaalla, että muutoin meluvallin rakentaminen pitäisi suorittaa tukimuurin kanssa. Raha ei pelkästään ratkaise, vaan suunnittelijat ovat suunnitelleet parhaiten ympäristöön soveltuvat meluateratkaisut. Ratasuunnitelma ja sen tilavaraus määrittelee, mitä melusuojausta voidaan alueelle rakentaa. Aluevarauksia ei voida enää lainvoimaisen suunnitelman jälkeen muuttaa, mutta melusuojatyyppiä voidaan vielä myöhemmin muuttaa, mikäli todetaan jonkun toisen ratkaisun olevan parempi ja sopivan hyväksyttyn kustannusarvioon.

Melu:

Paljonko melu tulee lisääntymään Nokelan Varikkotien asukkaille? Tuliko osallisella ymmärrettyä oikein, että meluvallien tiedetään laskevan melua 1 – 3 desibeliä. Jos metsää kaadetaan Nokelan kohdalta, tuntuuko melu lisääntyvänä Nokelan Varikkotien asukkaille, paljonko melun arvellaan nousevan. Tiedusteltiin, tuleeko ratapihan lisääntyvä käyttö aiheuttamaan enemmän meluhaittaa Nokelan alueen asukkaille. Haluttiin tietää millainen ero on meluseinällä verrattuna maluvalliin tai meluvallin ja melukaiteen yhdistelmällä melun vaimennukseen. Esitettiin kysymys, tuleeko junien nopeudet kasvamaan kaksoisraiteen myötä Nokelan kohdalla ja aiheuttaako tämä lisää melua.

Vastaus:

Melun desibelimäärän laskeminen on vaikutukseltaan erilainen eri melumäärissä/melutasoissa. Melun taso nousee logaritmisesti ja melun vähenemisen vaikutus on isompi suuremmassa desibelimäärässä kuin pienemmässä. Laskennalliset meluarvot perustuvat ennustettuihin liikennemääriin, ja mikäli liikennemäärät eivät nouse, ei melutasokaan nouse. Meluselvityksissä on mallinnettu ohiajavaa liikennettä, eikä siinä ole huomioitu ratapihalla tapahtuvaa vaihtotyötä. Tuleva meluvalli hyödyttää myös ratapihan melun vaimennuksessa verrattuna nykyiseen tilanteeseen. Meluestetyypillä (onko maata vai seinäelementtiä) ei ole vaimennukseen eroa. Merkityksellinen seikka on meluesteen korkeus. Kaksoisraide tulee lisäämään tavaraliikennettä ja henkilöliikenne ei aiheuta melua, vaikka junat kulkisivat lujaakin. Melun lähde on hitaasti kulkeva tavaraliikenne.

Raiteen sijoittuminen:

Tiedusteltiin syytä siihen, miksi rata rakennetaan nimenomaan olemassa olevan radan itäpuolelle Nokelan kohdalla eikä länsipuolella olevan ratapihan alueelle.

Vastaus:

Raiteen puolisuutta on tarkasteltu jo vuonna 2012 ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä. On todettu, että tarvitaan tavaraliikenteen tarpeisiin lisäraide ja mikäli raide tehtäisiin ratapihan puolelle söisi se ratapihan käyttöön tarvittavaa raiteistoa. Lisäksi juuri Nokelan kohdalla on VR:n kalustohalli radan länsipuolella lähellä nykyistä rataa, mikä estäisi uuden radan rakentamisen ko. puolelle. Lisäksi

**MUISTIO**

Kaavatunnus 564-2583

4 / 6

tärkeä syy on, että raiteen puolisuutta ei voida vaihtaa paikasta riippuen, vaan raiteen puolisuus on suunniteltava pidemmälle jaksolle, johon on osoitettu radan puolisuuden vaihtokohdat.

Huoltotie ja kevyenliikenteen väylä:

Esitettiin kysymys, miten kevyenliikenteen väylä voidaan tulla sijoittamaan huoltotielle, suojaamattomalle rata-alueelle. Tiedusteltiin, tehdäänkö huoltotiestä 6 metriä leveä kevyenliikenteen väylän vuoksi.

Vastaus:

Asemakaavassa on tilavaraus kevyenliikenteen väylälle, joka sijoittuu rata-alueelle. Tämän väylän pääasiallinen käyttötarkoitus on huoltotie. Riippumatta pyöräilyn pääverkoston toteutumisesta huoltotie tullaan kaikissa tilanteissa toteuttamaan kaavassa esitettyyn kohtaan. Kevyenliikenteen väylä ei määritä huoltotien leveyttä. Huoltotien aluevarausta ei tarvitse leventää mahdollisen kevyenliikenteen väylän myötä. Turvallisuusasiat huomioidaan erikseen omassa suunnitelmassaan, mikäli kevyenliikenteen väylä sijoitetaan tulevaisuudessa kaava-alueelle. Huoltotie on 4:n metrin levyinen, mutta aluevaraus huoltotietä varten on 6 metriä vesijohtojen vuoksi. Vesijohtoja ei voi sijoittaa radan tai meluvallin alle. Tarkastellaan myöhemmissä suunnitelmissa, pystytäänkö varausta kaventamaan tekniikka huomioiden.

Nokelan kohdan puusto:

Esitettiin kysymys, onko tarkoitus kaataa kaikki puut Nokelan kohdalta radan rakentamisen myötä. Pohditutti, millä tavalla säästetään mahdollisimman paljon ko. lähimetsää. Lisäksi pohditutti, paljonko metsäaluetta jää jäljelle. Osallinen pohti myös sitä, onko itseasiassa viheraluetta tulossa tavallaan lisää, kun meluvallien päälle istutetaan kasvillisuutta.

Vastaus:

Radan suoja-alue on 30 metriä, mutta se ei tarkoita, että ko. alueelta tulisi poistaa kaikki puusto vaan alueelta on mahdollisuus poistaa riskipuusto, joilla on vaara kaatua radalle. Tietenkin kaadetaan vaan se puusto, mikä on välttämätöntä. Metsäaluetta jää meluvallin luiskien ja asutuksen väliin kapeimmillaan noin 12 - 13 metriä.

Rakennustyöt:

Esitettiin kysymys 4 vuotta kestävästä ratahankkeen rakentamisen häiriötekijöistä etenkin Nokelan kohdalla. Osallista pohditutti, mistä kuorma-autoliikenne tulee kulkemaan ratatyömaalle. Synnyttääkö tämä liikenne merkittävää meluhaittaa alueen asukkaille. Tiedusteltiin, millä tavalla asukkaiden tiedotus hoidetaan rakennustöiden alkaessa.

**MUISTIO**

Kaavatunnus 564-2583

5 / 6**Vastaus:**

Koko ratahanke Limingasta Ouluun kestää noin 4 vuotta. Se ei tarkoita, että juuri Nokelan kohdalla rakennettaisiin 4 vuotta. Ratasuunnitelmavaiheessa ei ole vielä tiedossa tarkempaa työvaihesuunnitelmaa tai urakkamuotoa. On hyvä, että radanvarteen on tulossa meluvalleja, jolloin radan leikkausmassoja saadaan hyödynnettyä rakentamisessa eli massojen kuljetusta etäälle ei tarvita ja liikennemäärä on pienempi kuin, että massoja pitäisi kuljettaa maankaatopaikalle. Rakentamista varten tarvitaan erillisiä ympäristölupia, meluvallitkin tarvitsevat sijoitusluvut. Ympäristöluvat saattavat esittää rajoitteita rakentamiselle esim. lintujen pesimäajankohtina. Asukkaita tiedotetaan normaalilla työmaatiedottamisella.

Mastoalue:

Esitettiin kysymys, tuleeko nykyinen kulkuyhteys mastolle säilymään vai rakennetaanko oma uusi huoltotie. Pohdittiin, että sijoitetaanhan uusi masto siten, ettei komeita mäntyjä tarvitsi kaataa.

Vastaus:

Mastolle vie nykyisin kevyt perustamaton tie. Käynnit mastolle eivät normaalitilanteessa kasva eli nykyinen tieyhteys riittää. Rakentamisaikainen liikenne on mahdollinen haitta ja tietä jouduttaneen perustamaan rakentamisaikaisen raskaan kaluston takia. Tavanomainen mastonhuolto ei aiheuta haittaa. Mastolle on haettu paikkaa mahdollisimman läheltä nykyistä mastoa. Nykyisen maston vieressä on pieni aukio ja uusi harukseton masto voidaan sijoittaa siihen. Nykyinen haruksellinen masto ei voi jäädä sijoilleen, jos rakenteet jäävät meluvallin alle. On kuitenkin mahdollista hakea Väylävirastolta erillistä sijoittamislupaa harusten sijoittamiselle meluvalliin. Tämä ratkeaa tarkemmassa suunnittelussa.

Luontoselvitys:

Esitettiin kysymys, milloin kasvillisuusselvitys ja linnustوسelvitys ovat tehty. Osallinen listasi lintulajit, joita Nokelan metsän alueella on havaittu: palokärki, pikkutikka, harmaapäätikka, varpuspöllö, kanahaukka, varpushaukka, korppi, hömötiainen ja kuusitiainen.

Vastaus:

Linnustوسelvitys (Envineer Oy) on tehty kolmena aamuna kartoituslaskentana 17.05.2024 ja 30.05.2025 ja lisäksi 30.06.2024 Nokelan radanvarsimetsässä. Linnustوسelvityksessä ei ole mainittu havaittuja elinvoimaisia lintulajeja, mutta metsäalue nousi linnustoarvoiltaan muita selvitysalueita korkeammalle. Palokärki, pikkutikka, harmaapäätikka, varpushaukka, korppi ja kuusitiainen ovat elinvoimaisia. Hömötiainen on erittäin uhanalainen, varpuspöllö on vaarantunut ja kanahaukka silmällä-



MUISTIO

Kaavatunnus 564-2583

6 / 6

pidettävä. Merkittäviä vaikutuksia alueen linnustoon ei arvioitu asemakaavamuutoksella olevan. Kasvillisuusselvitys (sis. puuvartistet ja metsäkuviot) (Albus Luontopalvelut Oy) on tehty maastokäynneillä 10.09.2024 ja 25.09.2024.

Tärinä:

Esitettiin kysymys, tuleeko tärinähaittaa syntymään raskaan tavaraliikenteen lisääntyessä Varikkotien pohjoispäähän (Varikkotie 4). Osallisella on tunne, että varikkoalueelta tulee nykyisin tärinää ko. alueelle ja että tuleeko tämä tärinä nousemaan myös pääraiteelle.

Vastaus:

Nykyinen tavaraliikenne ja tuleva kaksoisraide ei tuo lisää tärinää aiheuttavaa tavaraliikennettä ja nämä eivät tiedossa olevien havaintojen mukaan aiheuta tärinähaittaa. Otetaan tilaisuuden jälkeen osoitteen perusteella selville, onko tehty tärinäselvitystä Varikkotie 4:n kohdalta.

Tilaisuuden päättäminen

Puheenjohtaja Joni Meriläinen päätti tilaisuuden klo 19:05.

Oulu 14.02.2025

Marja Etelä Dağ