

Tervetuloa kaksoisraiteen asemakaava- muutoksen tiedotus- ja keskustelutilaisuuteen

maanantai 10.2.2025 klo 17.00-19.00

1. **Kokouksen avaus**, Joni Meriläinen
yhdyskuntalautakunta
2. **Asemakaavamuutoksen lähtökohdat**, Tuula-Mari
Kurikka kaavasuunnittelija & Virpi Rajala asemakaava-
arkkitehti
3. **Ratasuunnitelma ja melu- ja värinäselvitykset**, Eero
Virtanen ja Outi Leuhtonen, Väylävirasto
4. **Luonto- ja maisemaselvitykset**, Veera Sanaksenaho
suunnitteluhortonomi, maisema-arkkitehti
5. **Asemakaavaluonnos ja aikataulu**,
Tuula-Mari Kurikka ja Virpi Rajala
6. **Keskustelu**
7. **Tilaisuuden päättäminen**



KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

OULU

Asemakaavamuutoksen lähtökohdat

Kaavajärjestelmän suunnittelutasot

- Kaavahierarkia eli yleispiirteisemmän kaavan ohjausvaikutus yksityiskohtaisempaan kaavaan on kaavojen sisältövaatimusten keskeinen piirre
- Kaavoitus on vuorovaikutteinen prosessi, jossa ovat mukana osalliset, kaavoittajat, viranomaiset ja päättäjät. Kaavoitus on usein erilaisten tarpeiden, intressien ja jopa ristiriitojen yhteensovittamista. Tavoitteena on hyvän elinympäristön luominen kaikille



Asemakaavamuutoksen lähtökohdat

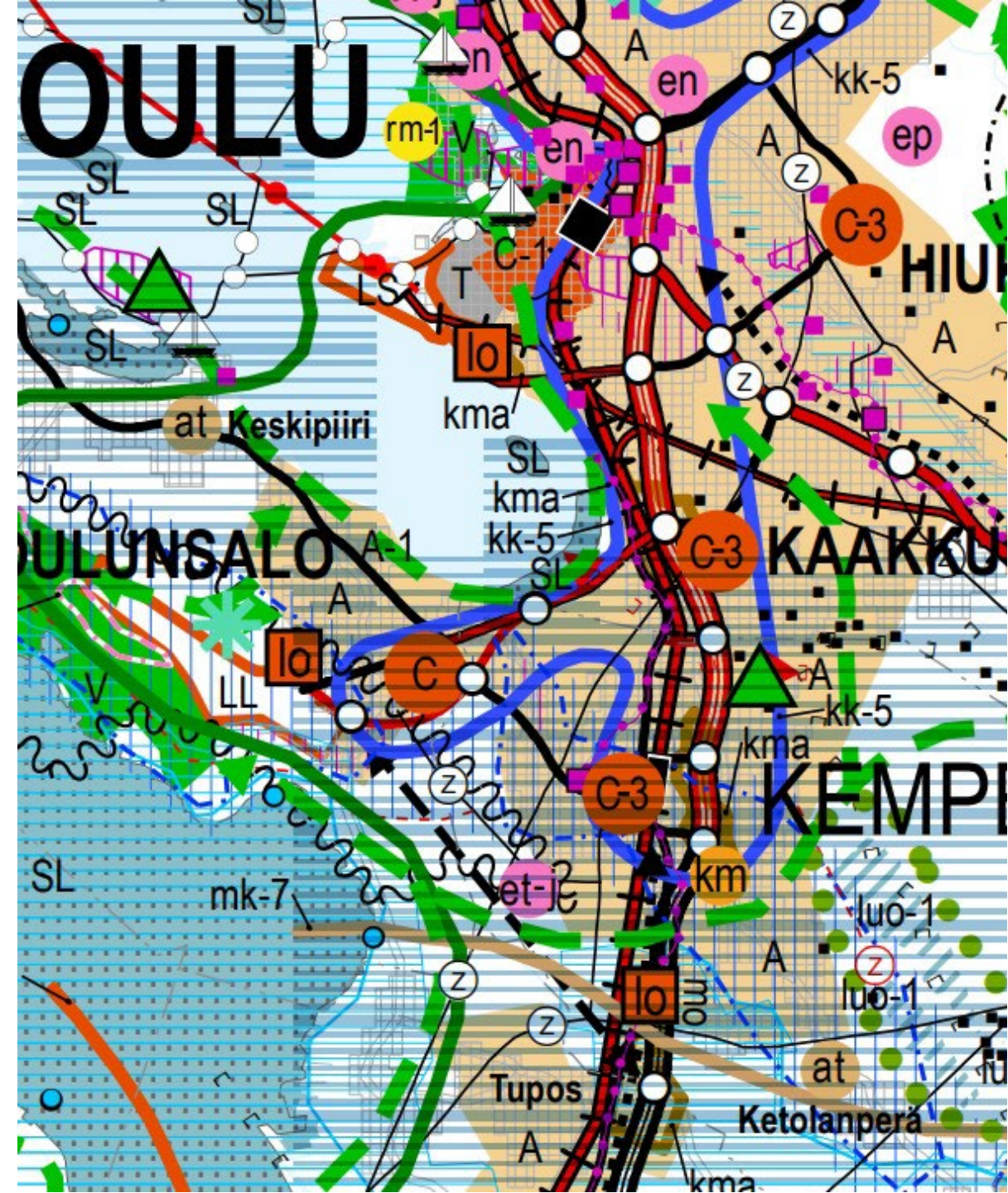
- Kaavamuutos perustuu Väyläviraston aloitteeseen
- Kaava tähtää melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeiden huomioimiseen
- Kaava mahdollistaa raideliikenteen kehittämisen sekä kaksoisraiteen rakentamisen Oulun kaupungin alueella Liminka-Oulu välisen kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti
- Pääradan kehittäminen on tärkeää alueellisesti ja valtakunnallisesti



Asemakaavamuutoksen lähtökohdat

Maakuntakaava

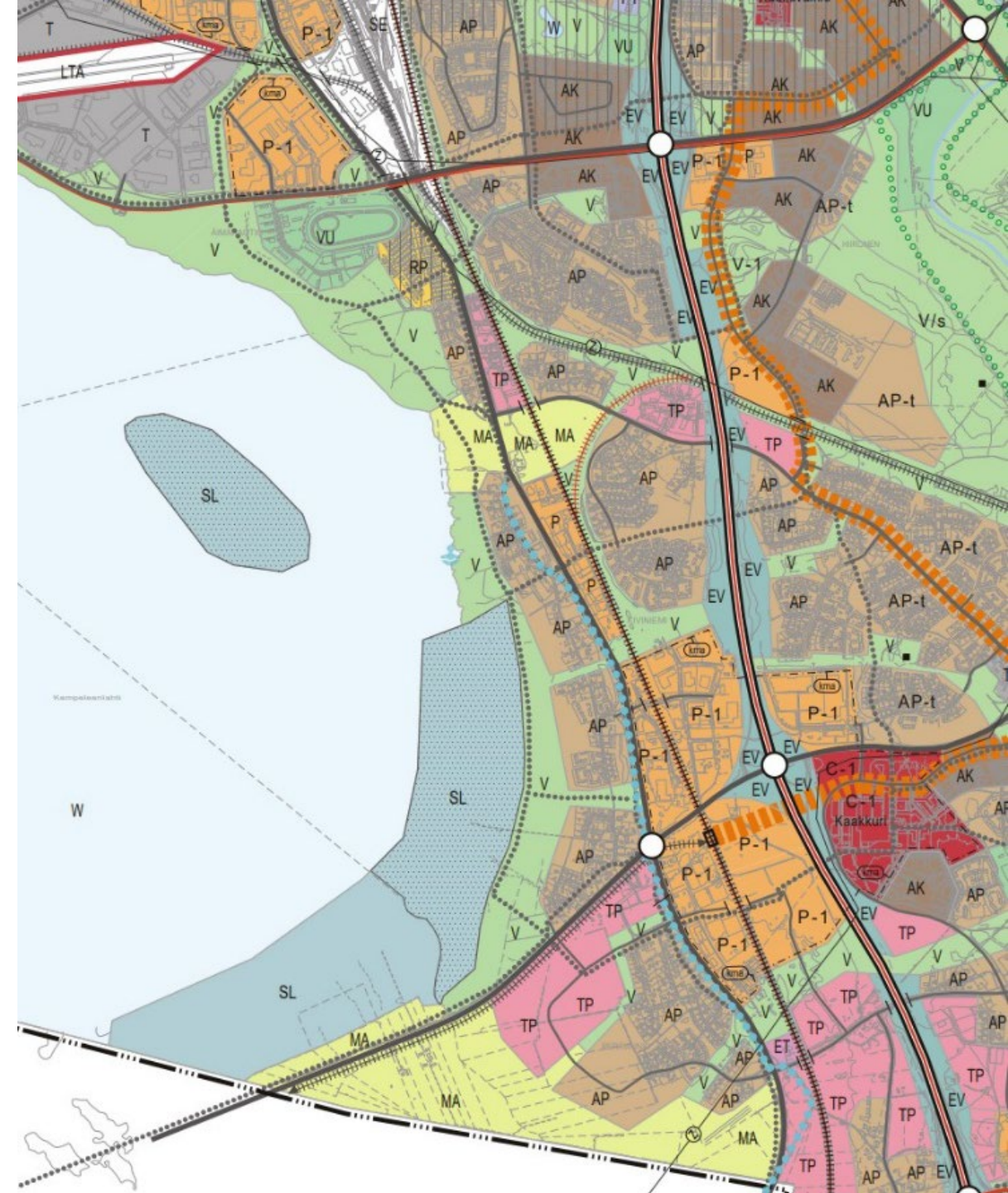
- Pohjois-Pohjanmaan 3. vaihemaakuntakaavassa alue on osoitettu merkittävästi parannettavaksi nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen pääradaksi
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjunaliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja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



Asemakaavamuutoksen lähtökohdat

Yleiskaava

- Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääradaksi rautatie-merkinnällä
- Tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon raideliikenteestä aiheutuva melu ja tärinä



Asemakaavamuutoksen lähtökohdat

Oulun kaupunkistrategiassa 2030

strategisina tavoitteina on ilmastomuutoksen 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.

Oulun kaupungin 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.

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 liikenne-turvallisuutta. Liminka-Oulu kaksoisraide tukee MAL-sopimusta kestävän kulkutavan mahdollistamisella.

Asemakaavamuutoksen lähtökohdat

Suunnitelmat, selvitykset ja päätökset

- Kaavaluonnos on laadittu ratasuunnitelman pohjalta
- Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä 14.5.-13.6.2024 ja siitä annettiin kuusi mielipidettä, joista yksi oli adressi, jossa oli 1456 allekirjoitusta sekä yksi lausunto. Mielipiteet kohdistuivat tarkempiin suunnitelmiin eivät osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyteen.
- OAS on päivitetty, päivityksessä tehtiin tarkennuksia kaavamuutosalueiden rajauksiin sekä kaavan aikatauluun.
Kaava-aineisto löytyy verkosta osoitteesta:
<https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-kaavahankkeet/hiukkabaana-kaavamuutos>

Perusselvitykset:

- 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
- Linnustoselvitys Envineer 11.11.2024
- Oulun Perävainion ja Jokelan välisen kaksoisraidelaajennuksen metsäkuviot ja maisemavaikutukset raportti Albus luontopalvelut 2.10.2024
- Ympäristöselvityskartat Sitowise 18.11.2024

Ratasuunnittelu Tampere – Oulu, Liminka-Oulu kaksoisraide ratasuunnitelma

**Kaksoisraiteen kaavamuutos,
vuorovaikutustilaisuus**

10.2.2025



Vöylävirasto
Trafikledsverket



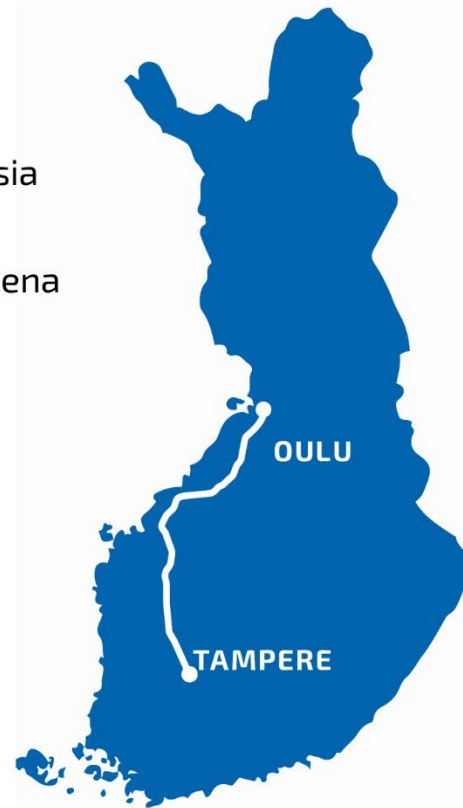
**Euroopan unionin
osarahoittama**

*Tämän julkaisun sisällöstä vastaa yksin Vöylävirasto,
eikä se välttämättä vastaa Euroopan Unionin
mielipidettä.*



RATASUUNNITTELU TAMPERE–OULU 2021-2024

Tampere–Oulu rataosuus on yksi Suomen merkittävimmistä ratayhteyksistä. Ratasuunnittelu Tampere–Oulu -hankkeella suunnitellaan välille uusia kaksoisraideosuuksia sekä liikennepaikkoja kehitettäviä toimenpiteitä kuten uusia sivuraiteita. Suunnittelun tavoitteena on parantaa radan välityskykyä. Hankkeessa jatketaan Tampere–Oulu välin kehittämis-toimenpiteiden vaiheittaista suunnittelua ja toteuttamista, mikä mahdollistaa loppu-tilanteessa myös matka-aikojen lyhenemisen.



suunniteltava kaksoisraide

suunniteltava kaksoisraide

- Nykyinen liikennepaikka
- Kehitettävä liikennepaikka
- Nykyinen raide
- Suunniteltava kaksoisraide



Väylävirasto
Trafikledsverket

SUUNNITTELUVAIHE

Liminka–Oulu
ratasuunnitelma

Lielähti–Lakiala
yleissuunnitelma

Vahojärvi
ratasuunnitelma

Kangas
ratasuunnitelma

Hirvineva
ratasuunnitelma

Ruukki
esiselvitys

Suunnittelukohteiden rakentamisesta ei ole päätöstä. Mikään kohteista ole mukana investointiohjelmassa.

Liminka-Oulu kaksoisraiteen ratasuunnitelman sisältö ja tavoitteet

- Noin 27 km pitkä suunnitteluosuus Limingan liikennepaikan eteläpäästä Oulun henkilöratapihan eteläpään.
- Osuudelle suunnitellaan
 - toinen raide nykyisen raiteen viereen
 - kaksi kaarreoikaisua (Limingan Tupoksessa ja Kempeleen ja Oulun rajalla) 200 km/h tavoitenopeuden saavuttamiseksi.
 - Lisäksi suunnitellaan mm. sillat, tie- ja katujärjestelyt, huoltotiet, pohjanvahvistukset, melutorjuntatoimenpiteet ja kuivausratkaisut.
- Tavoitteena on
 - lisätä rataosuuden välityskykyä ja rataverkon käytettävyyttä ja vähentää häiriöherkkyyttä.
 - edistää koko Tampere-Oulu radan vaiheittaista kehittämistä
- Lisäksi suunnittelussa on varauduttu alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelussa esiin nousseiden Oulun lähiliikennetarpeiden jatkosuunnitteluun.



Väylävirasto
Trafikledsverket

Liminka-Oulu kaksoisraiteen ratasuunnitelman tilanne

- Ratasuunnitelma ollut nähtävillä 17.12.2024-16.1.2025
- Suunnitelmaan tuli 31 muistutusta, joista 17 Oulun kaupungin alueelta. Vastineiden laatiminen muistutuksiin on käynnissä.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hyväksyy suunnitelman.
- Kaksoisraiteen rakentamisesta ei ole tehty päätöstä.



Väylävirasto
Trafikledsverket



Melu- ja tärinäsuunnittelu

Melusuojaus ja sen periaatteet

- Ratalain (119/2007) mukaisesti ratasuunnitelmassa on esitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä toimenpiteet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.
- Melutason ohjearvot Valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaisesti
 - Yöajan ohjearvona käytetään 50 dB, koska rata on olemassa oleva
 - Päiväajan ohjearvo 55 dB.
- Yöajan keskiäänitaso meluntorjunnassa määräävä
- Yöajan meluun tavarajunilla merkittävin vaikutus. Niiden määrän tai ajonopeuden ei arvioida lisääntyvän.

Taulukko 5. Valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) annetut melutason ohjearvot.

Ohjearvot ulkona	Päivällä LAeq, klo 7– 22	Yöllä LAeq, klo 22– 7
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50 dB
Loma-asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB

Melusuojaus ja sen periaatteet

- Meluntorjunnan suunnittelussa on huomioitu mm. käytettävissä oleva tila, maaperän kantavuus, kunnallistekniikka, maisemavaikutukset, virkistys- ja luontoarvot sekä kustannustehokkuus.
- Melunsuojausta on osoitettu jaksoille ja alueille, joilla melusteella voidaan suojata useampaa kuin yhtä asuin- tai lomarakennusta. Siellä missä mahdollista, meluntorjunta on osoitettu tehtäväksi meluvallilla.
- Taitorakenteiden osuutta on vähennetty toteuttamalla meluseinien sijaan juurivalli-meluseinä-yhdistelmiä soveltuvissa kohdissa.
- Melusuojausta esitetty suunnittelualueelle yhteensä 8,4 km.
 - Matala melukaide, meluseinä, meluvalli, meluvalli+seinä -yhdistelmä
- Meluvallille esitetään maisemanurmea ja metsitystä. Asutuksen lähellä voidaan metsityksen joukkoon sijoittaa ryhminä kookkaampia puita.
- Sijoitusalueet ja meluvallit on pyritty suunnittelemaan maisemakuvaa häiritsemättömiksi sijoittamalla massat laajemmalle alueelle enimmillään kolmen metrin korkeuteen sekä maisemoimalla niitä kasvillisuudella ja metsityksellä, jolloin alueet eivät erotu selkeästi ympäristöstä. Meluvallin muotoilua, luiskankaltevuutta ja istutuksia voidaan tarkentaa rakentamissuunnitteluvaiheessa.



Liikennetärinän hallinta ja periaatteet

- Liikennetärinän ohjearvot VTT tiedotteita 2278 "Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista, 2004"
 - hankkeen osalta on käytetty luokkaa D
- Kaksoisraiteen rakentamisella on hyvin pieni vaikutus liikennetärinän leviämisalueisiin.
- Kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä koko suunnittelualueelle toteutetaan paalulaattaperustusta noin 1100 ratametriä, jolla on paikallisesti liikennetärinää pienentävä vaikutus.
- Suunnitelmalla ei poisteta nykyisiä voimassa olevia nopeusrajoituksia raskaimmille tavarajunille. Raskaiden junien nopeusrajoitukset tärinäherkille alueille on luotettavin keino pienentää tärinää. Kaksoisraiteen myötä radan kapasiteetti kasvaa merkittävästi jolloin hitaiden tavarajunien ja nopeiden henkilöjunien yhteensovitus helpompaa.

Taulukko 7. Värähtelyluokitus VTT T2278 mukaisesti.

Värähtelyluokka	Kuvaus värähtelyolosuhteista	$V_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet (ihmiset eivät yleensä havaitse värähtelyitä).	$\leq 0,10$
B	Suhteellisen hyvät asuinolosuhteet (ihmiset voivat havaita värähtelyä, mutta ne eivät ole häiritseviä).	$\leq 0,15$
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa (keskimäärin 15 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä).	$\leq 0,30$
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla (keskimäärin 25 % asukkaista pitää värähtelyitä häiritsevinä ja voi valittaa häiriöistä).	$\leq 0,60$

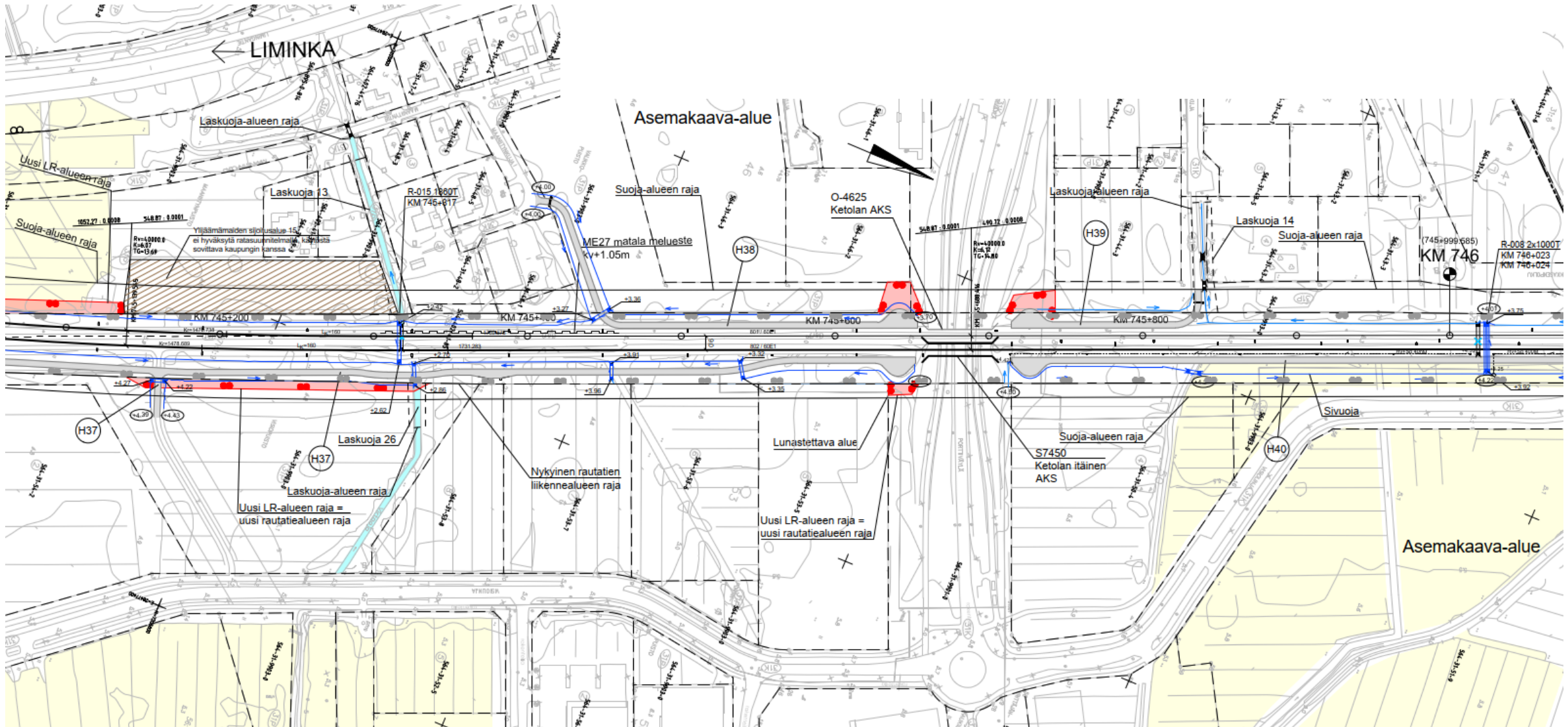
Perävainio

- Huhtakalliontieltä pohjoiseen länsipuolella aluetarve kaarreoikaisun ja radan kuivatuksen vuoksi, itäpuolelle uusi huoltotie
- Uusi raide itäpuolelle



Perävainio

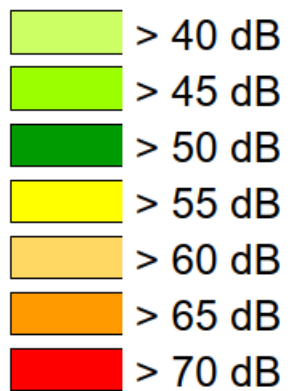
- Itäpuolella aluetarve kuivatusratkaisuiden vuoksi
- Porttiväylän kohdalla aluetarpeet huoltoteiden kääntöpaikkojen ja kuivatusratkaisuiden vuoksi



Perärvainio/Lepola

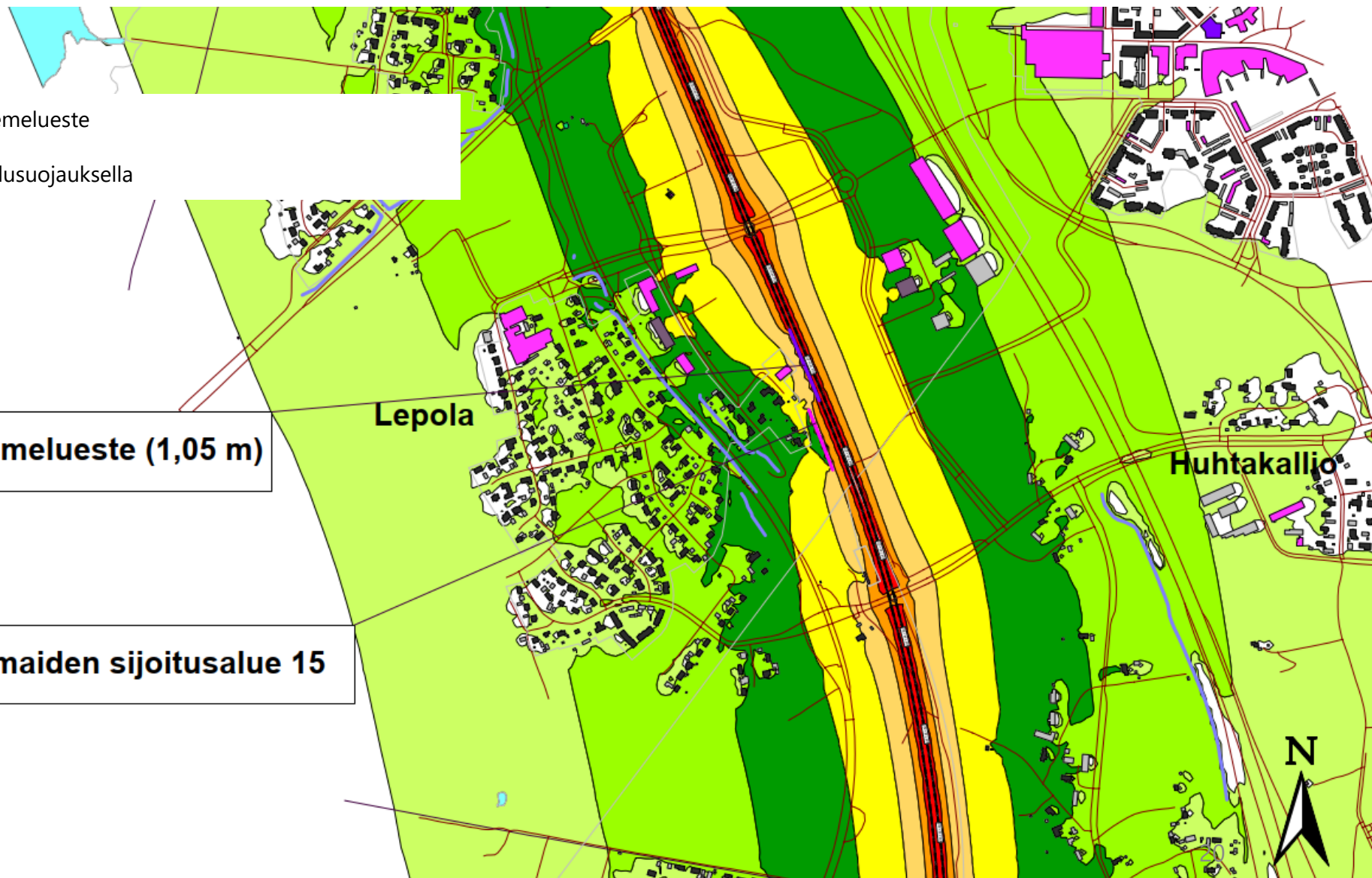
- Maaniityntien ja Idealinjan kohdalle matala raidemelueste
- Melukartta yöajan melu ennustetilanteella ja melusuojauksella

Yöajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 22-7}$
(laskentakorkeus: 2 m)



7: matala raidemelueste (1,05 m)

Ylijäämämaiden sijoitusalue 15

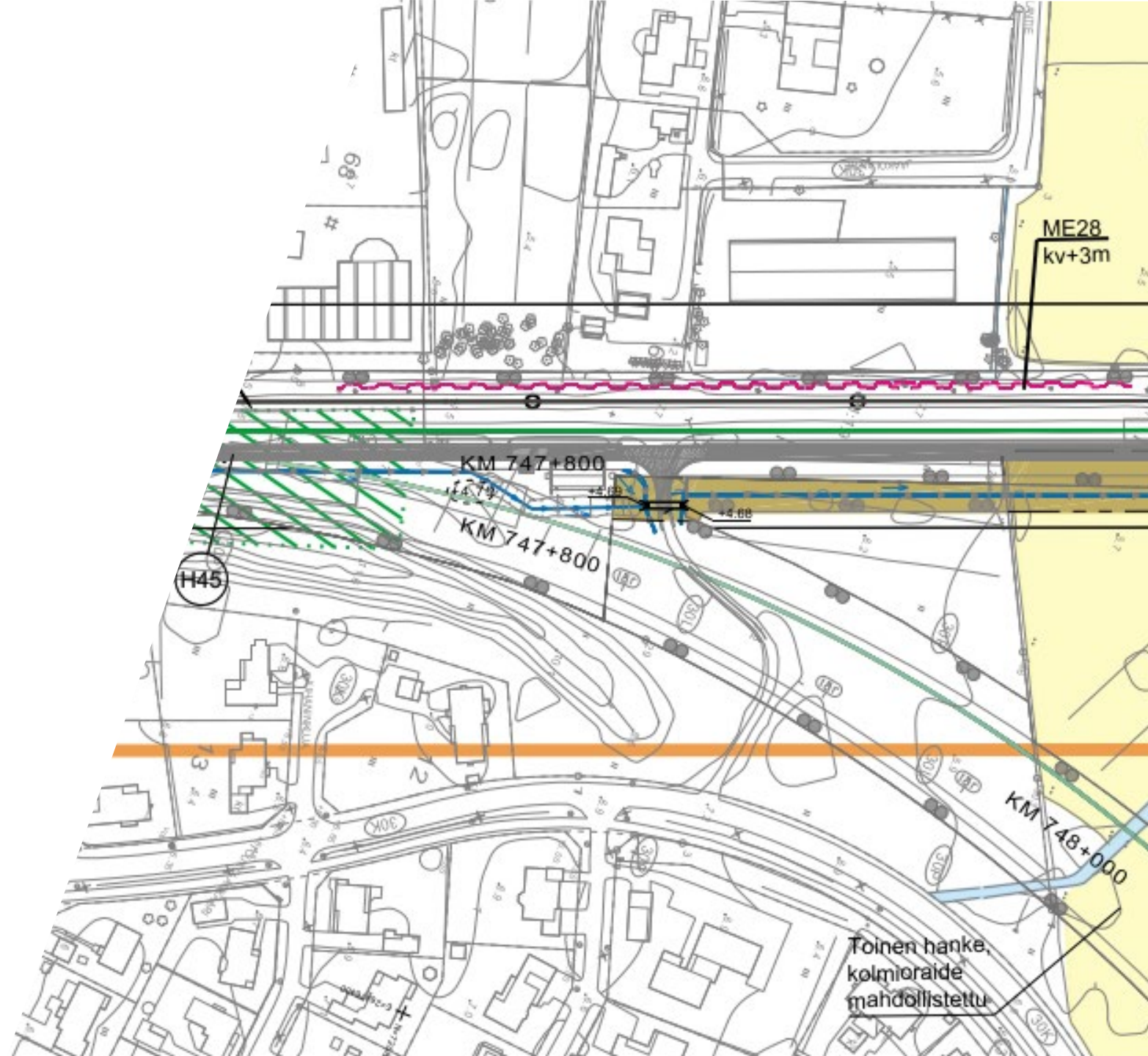


Kiviniemi/ Toukola/ Kleemola



Kiviniemi-Toukola

- Itäpuolella aluetarve radan kuivatusratkaisuiden vuoksi
- Uusi raide nykyisen itäpuolella

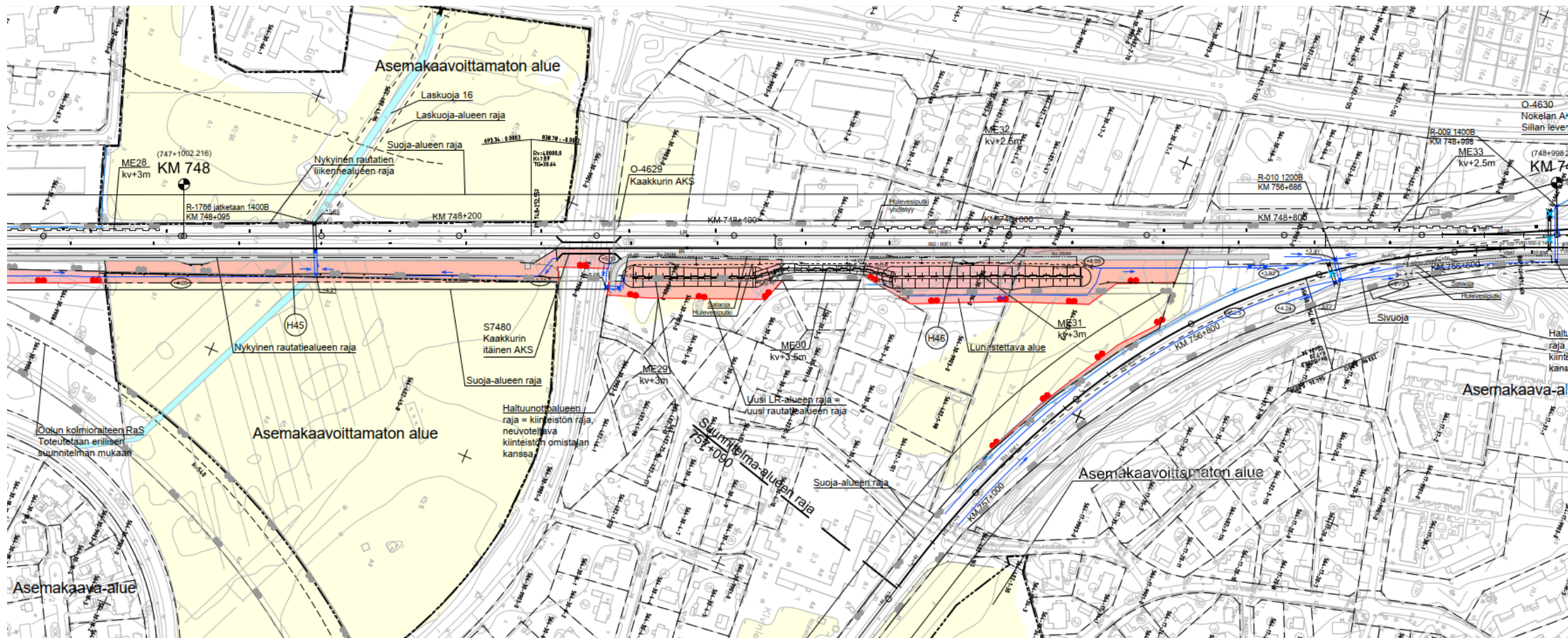


Toukola-Kleemola

- Itäpuolella aluetarve radan kuivatusratkaisuiden sekä melusuojauksen vuoksi
- Kontiomäen raiteen liityntä uuteen itäiseen raiteeseen



Väylävirasto
Trafikledsverket

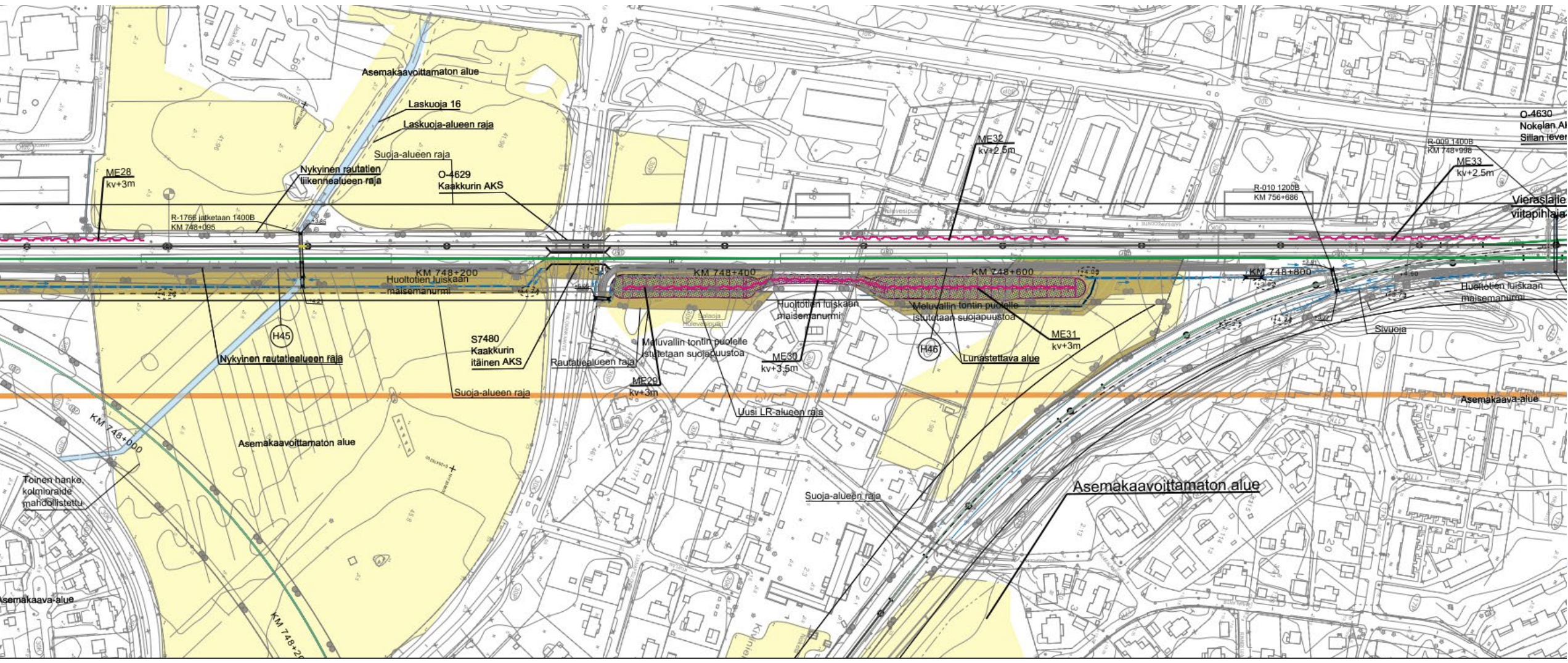


Toukola-Kleemola

- Itäpuolella aluetarve radan kuivatusratkaisuiden sekä melusuojauksen vuoksi
- Kontiomäen raiteen liityntä uuteen itäiseen raiteeseen

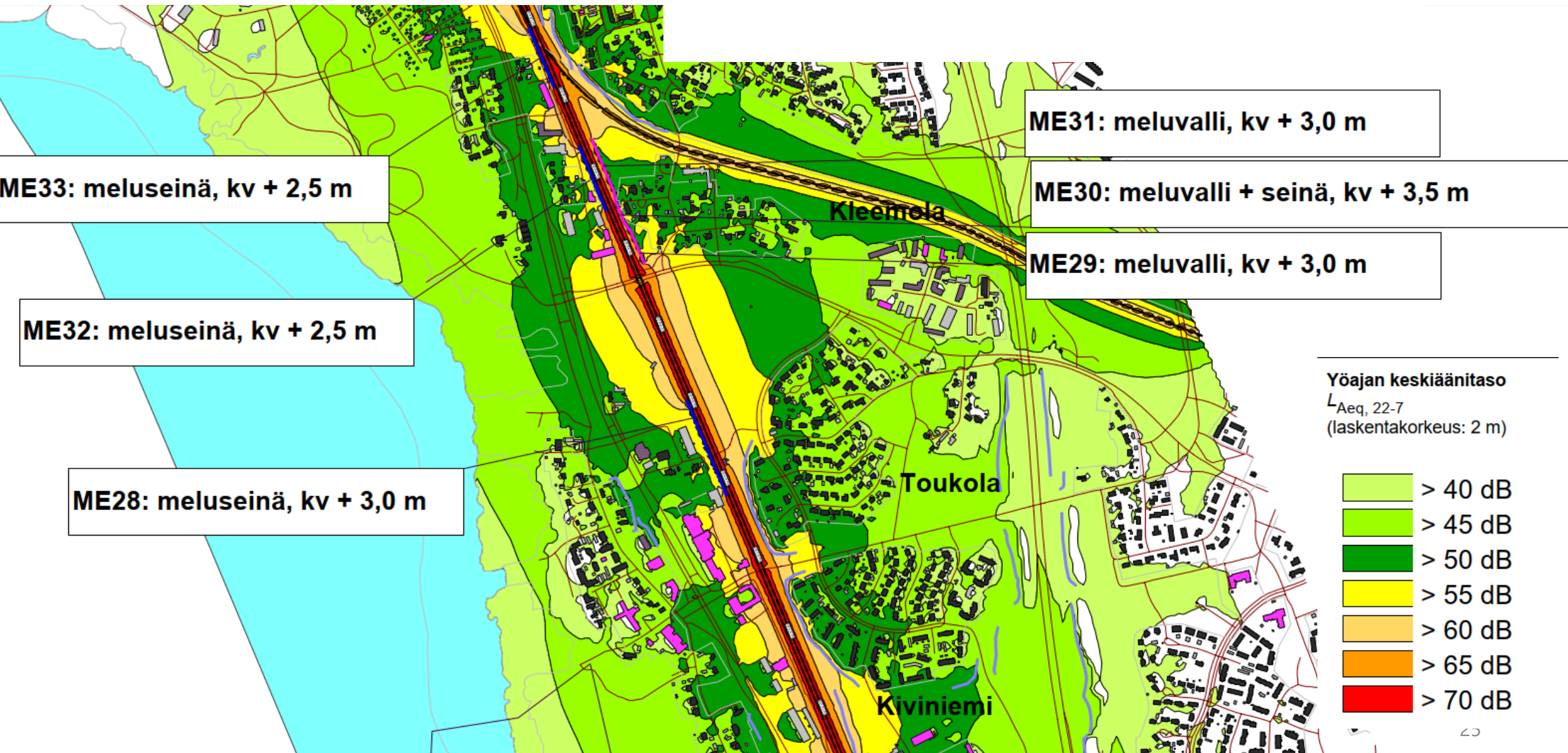


Väylävirasto
Trafikledsverket



Toukola-Kleemola

- Osuudelle merkittävät melusuojaukset asuinalueiden kohdalle
- Melukartta yöajan melu ennustetilanteella ja melusuojauksella

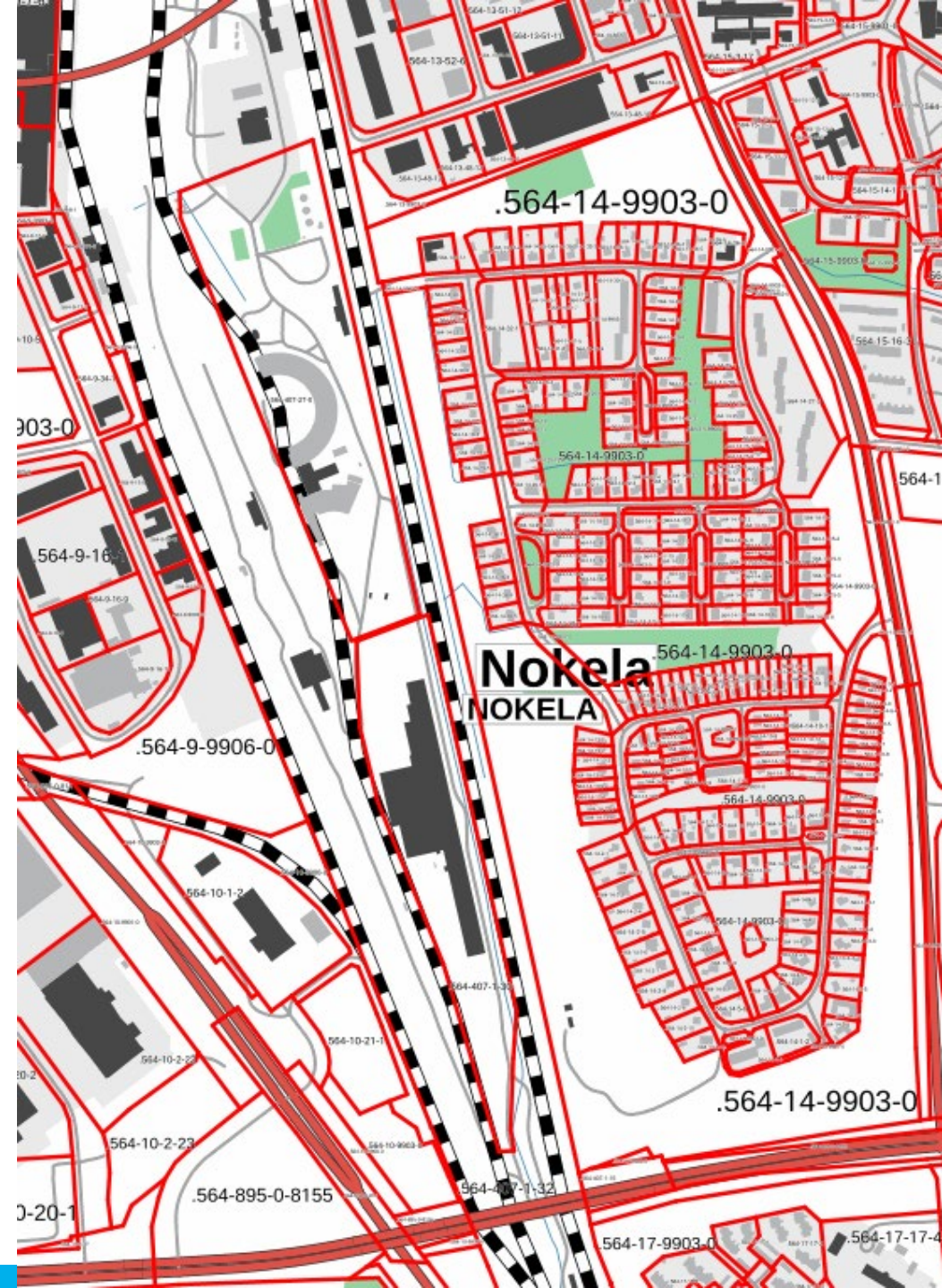


Nokela

Laskennan perusteella esitetyllä melusuojauksella voidaan vaimentaa melutasoa asuinalueella. Lähimpänä rataa sijaitsevilla asuinrakennuksilla yöajan keskiäänitaso vaimenee noin 3 dB ja ohjearvon ylitys on alle 5 dB kaikilla asuinrakennuksilla.

Etäämmällä radasta sijaitsevilla asuinrakennuksilla suojausvaikutus on noin 1...2 dB. Melutaso vaimenee alle yöajan ohjearvon 50 dB noin 15 asuinrakennuksella, joilla ohjearvo ennustetilanteessa ilman melusuojausta ylittyy.

Suojauksesta hyötyvät eniten lähellä rataa esteen takana sijaitsevat rakennukset, mutta esteillä on positiivinen vaikutus koko Nokelan asuinalueen melutasoon.

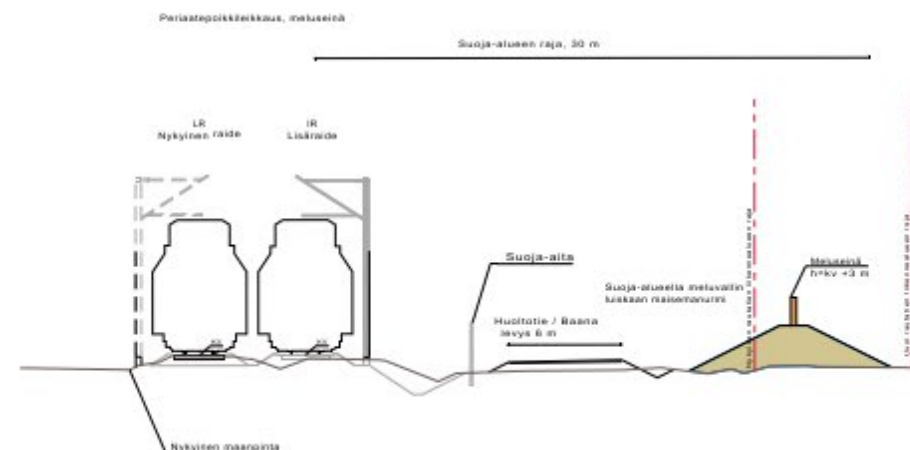
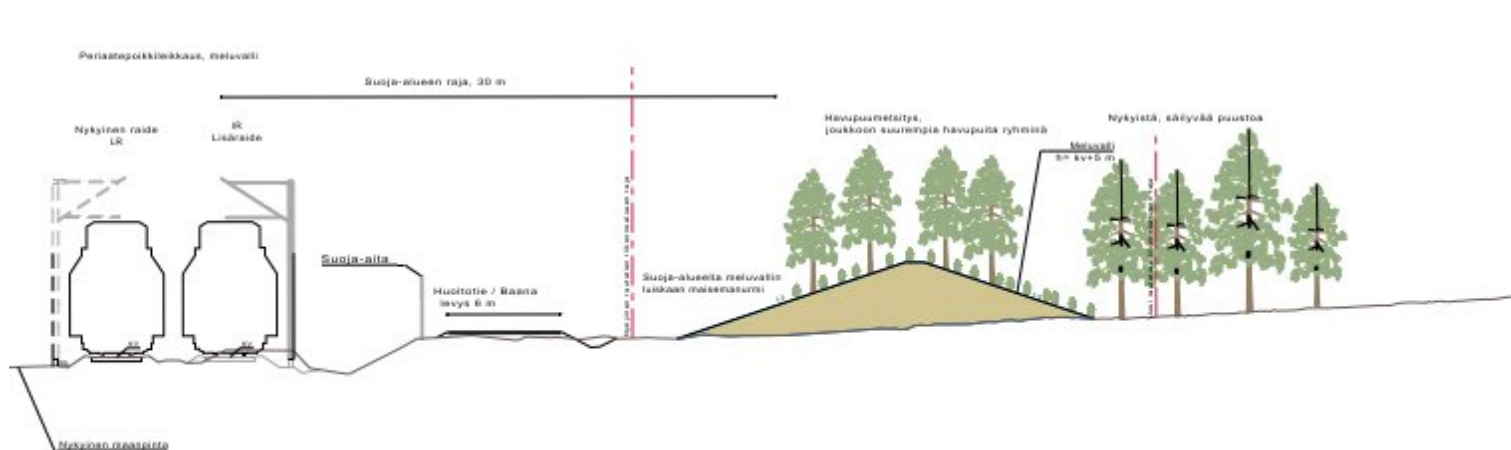


Nokela

- Radan itäpuolella aluetarpeet huoltotien ja melusuojauksen vuoksi
- Uusi raide nykyisen itäpuolella

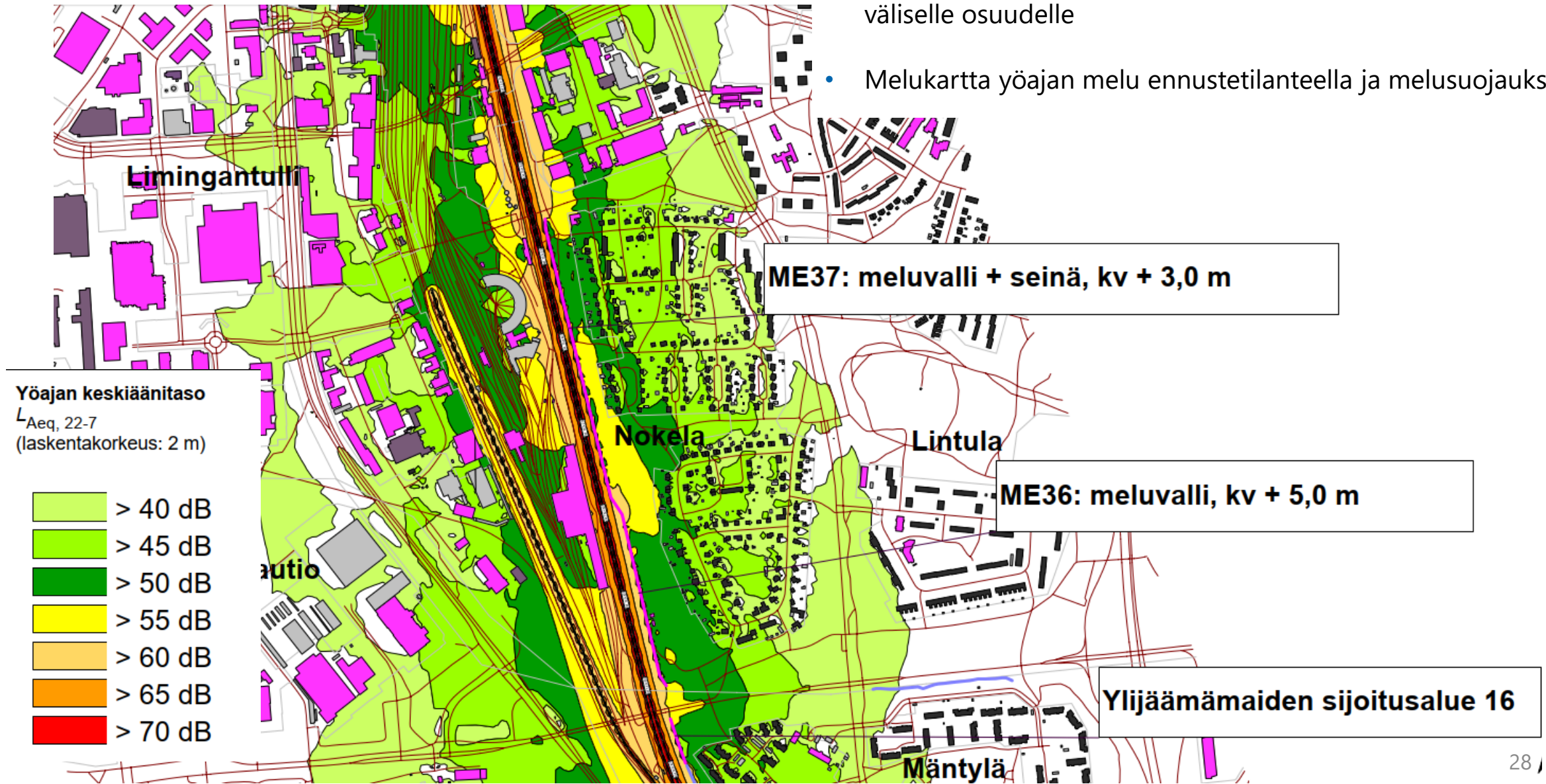


Vöylävirasto
Trafikledsverket



Nokela

- Nokelan puolelle melusuojaus koko Poikkimaantien ja Kiskotien väliselle osuudelle
- Melukartta yöajan melu ennustetilanteella ja melusuojauksella



Periaatepoikkileikkaus, meluvalli

Suoja-alueen raja, 30 m

Nykyinen raide
LR

IR
Lisäraide

Suoja-aita

Huoltotie / Baana
levys 6 m

Nykyinen maanpinta

Nykyinen rautatien liikennealueen raja

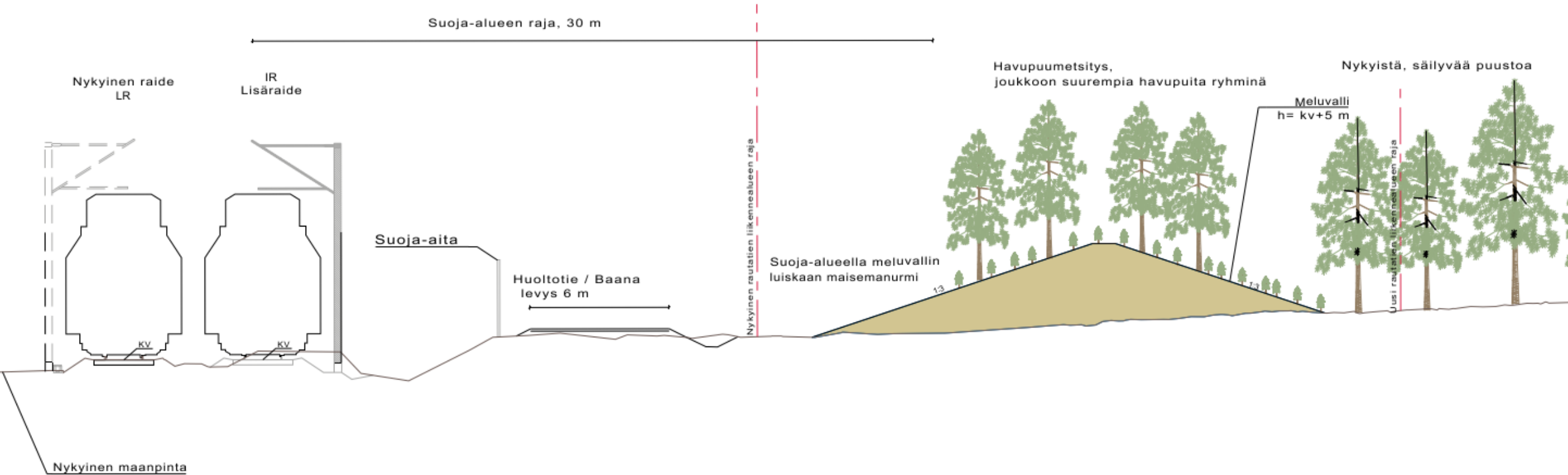
Suoja-alueella meluvallin
luiskaan maisemanurmi

Havupuumetsitys,
joukkoon suurempia havupuita ryhminä

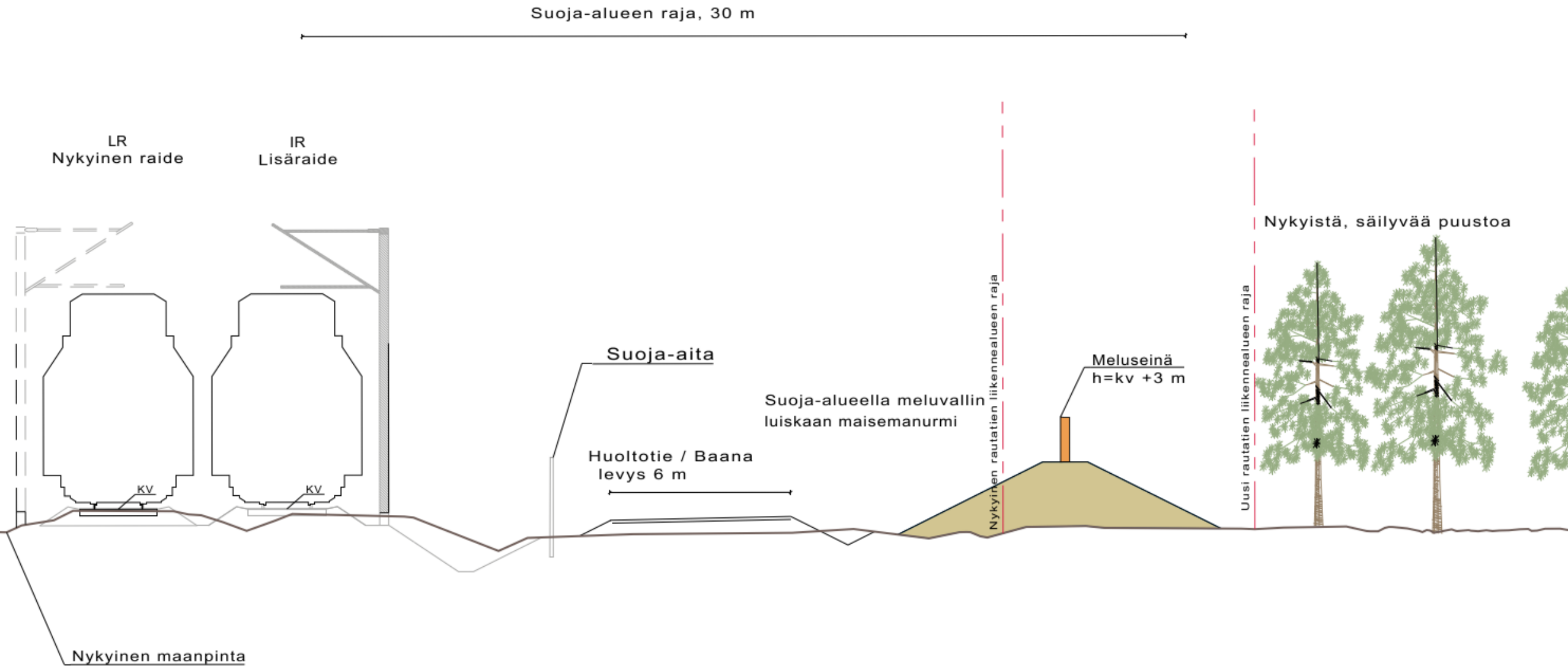
Nykyistä, säilyvää puustoa

Meluvalli
 $h = kv + 5 \text{ m}$

Uusi rautatien liikennealueen raja



Periaatepoikkileikkaus, meluseinä







Yhteystiedot

- Väylävirasto , ratasuunnitteluyksikkö
projektipäällikkö Eero Virtanen
- Puh. 029 534 3017
- Eero.Virtanen@vayla.fi



Väylävirasto
Trafikledsverket



Väylävirasto
Trafikledsverket



**Euroopan unionin
osarahoittama**

Tämän julkaisun sisällöstä vastaa yksin Väylävirasto, eikä se välttämättä vastaa Euroopan Unionin mielipidettä.



Väylävirasto
Trafikledsverket

Luonto- ja maisemaselvitykset

- Kaksoisraide Oulu-Liminka **linnustoselvitys**, Envineer 11.11.2024
- Oulun kaksoisraidelaajennuksen suunnittelualueelle sijoittuvan junaratajakson **metsäkuviot ja maisemavaikutukset**, Albus luontopalvelut, 2.10.2024
- Kaksoisraide, asemakaavan muutos – Ratasuunnitteluvaiheen ympäristösuunnitelma, **puustoselvitys**, Sitowise, 18.11.2024



Näkymä radan vartta pohjoisen suuntaan yli Toukolan lammaslaidunniittykuvion (10.9.2024) Albus

Linnustoselvitys (Envineer Oy)

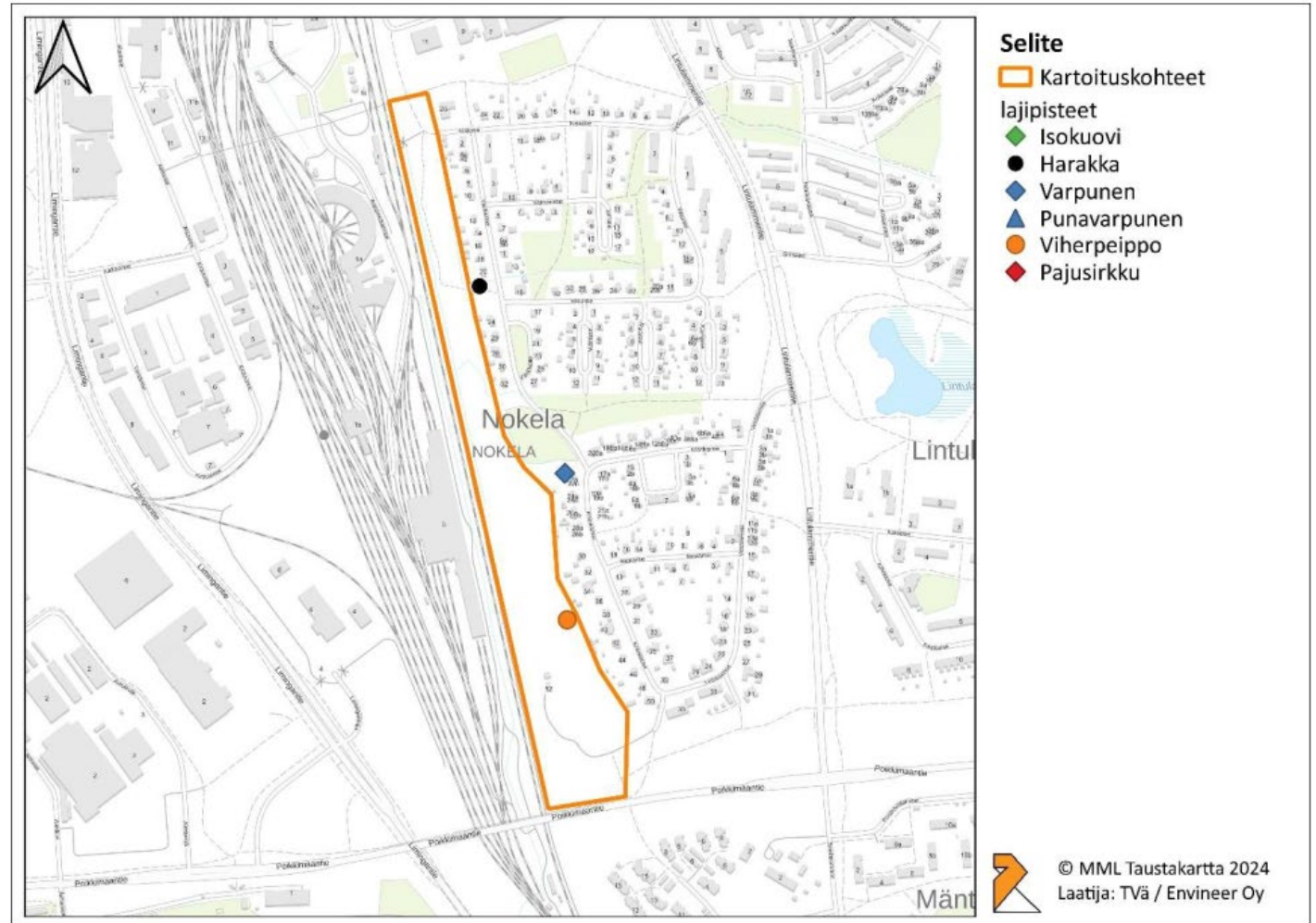
Huomioitavat lintulajit:

- Harakka (NT)
- Varpunen (EN)
- Viherpeippo (EN)
- Havaitut silmälläpidettävät ja uhanalaiset lintulajit ovat kulttuurivaikuttaisia lajeja.
- Radan varren metsä

LC	• Elinvoimainen	Uhanalaiset
NT	• Silmälläpidettävä	
VU	• Vaarantunut	
EN	• Erittäin uhanalainen	
CR	• Äärimmäisen uhanalainen	
RE	• Suomesta hävinneet	



3.1 Nokelan radanvarsimetsä



Statukseltaan elinvoimaisia lintulajihavaintoja ei ole esitetty kartoilla

Linnustoselvitys (Envineer Oy)

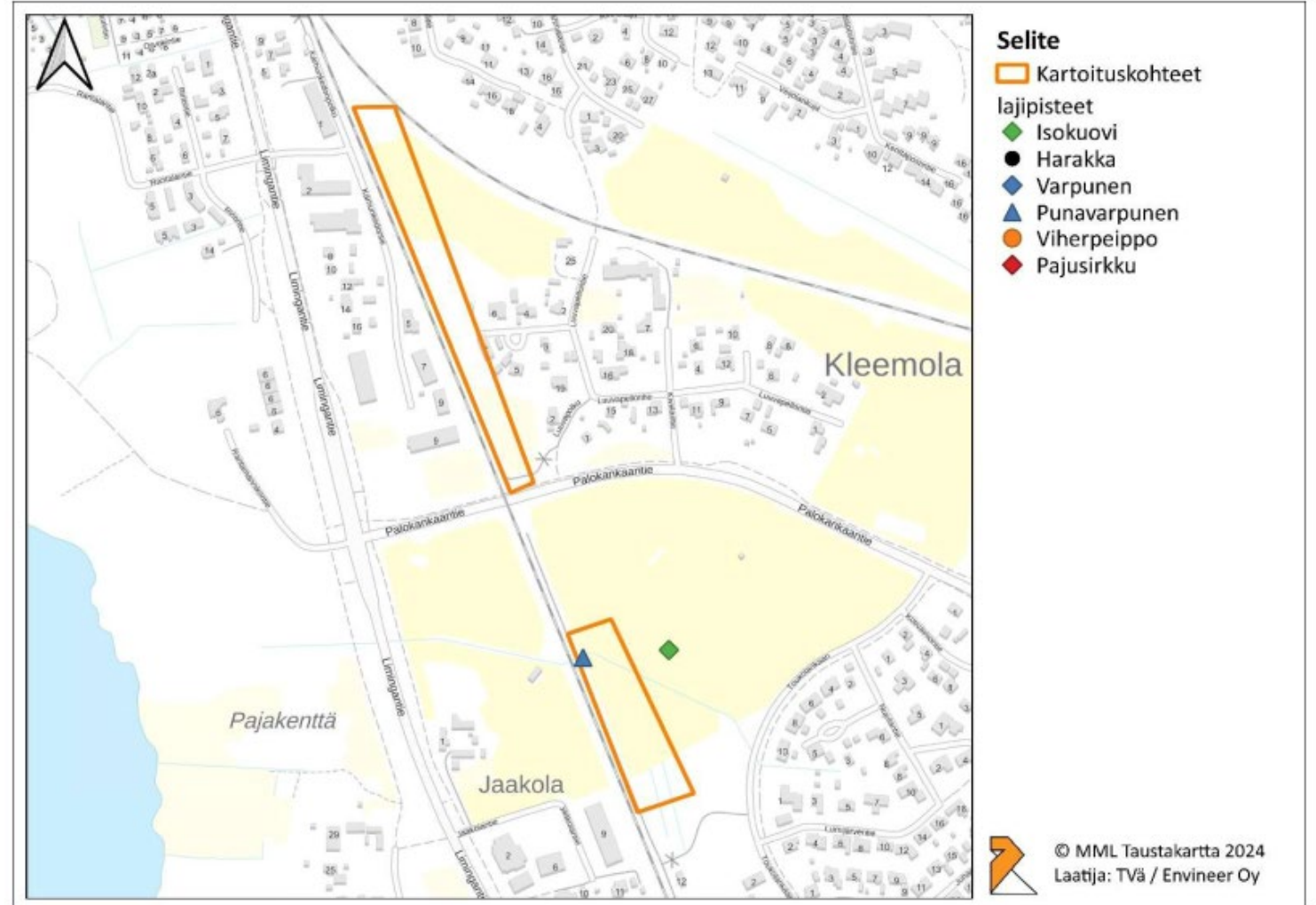
Huomioitavat lintulajit:

- Isokuovi (NT)
- Punavarpuksen (NT)

LC	• Elinvoimainen	Uhanalaiset
NT	• Silmälläpidettävä	
VU	• Vaarantunut	
EN	• Erittäin uhanalainen	
CR	• Äärimmäisen uhanalainen	
RE	• Suomesta hävinneet	



3.2 Kleemola



Statukseltaan elinvoimaisia lintulajihavaintoja ei ole esitetty kartoilla

Linnustoselvitys (Envineer Oy)

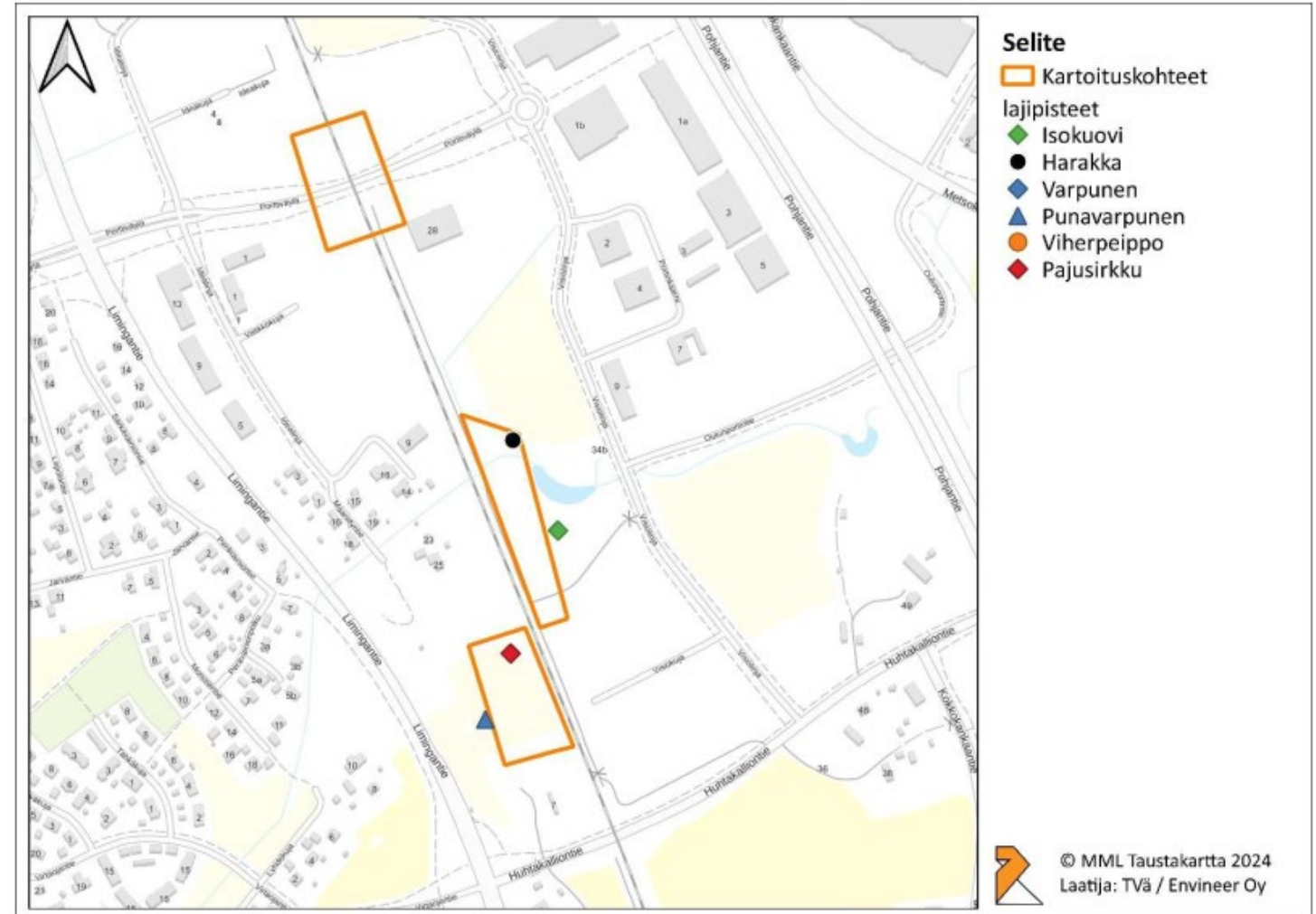
Huomioitavat lintulajit:

- Harakka (NT)
- Isokuovi (NT)
- Pajusirkku (VU)
- Punavarpuen (NT)

LC	• Elinvoimainen
NT	• Silmälläpidettävä
VU	• Vaarantunut
EN	• Erittäin uhanalainen
CR	• Äärimmäisen uhanalainen
RE	• Suomesta hävinneet

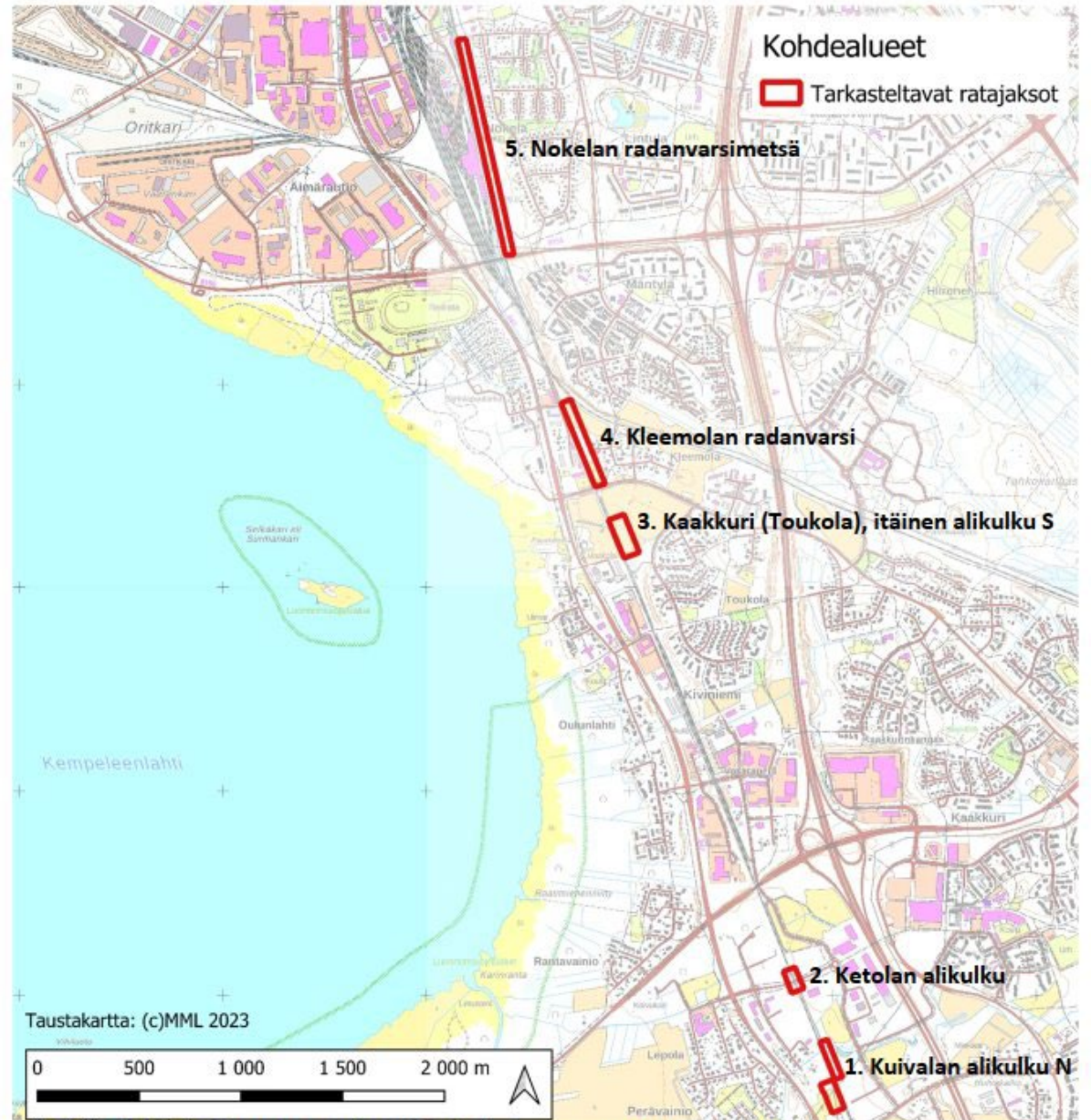
Uhanalaiset

3.3 Virtaoja



Statukseltaan elinvoimaisia lintulajihavaintoja ei ole esitetty kartoilla
-> Ei arvoluokitusta 1-4 kohteita. Ei merkittäviä vaikutuksia linnustoon.

Matsäkuviot ja puustokartoitus (Albus)

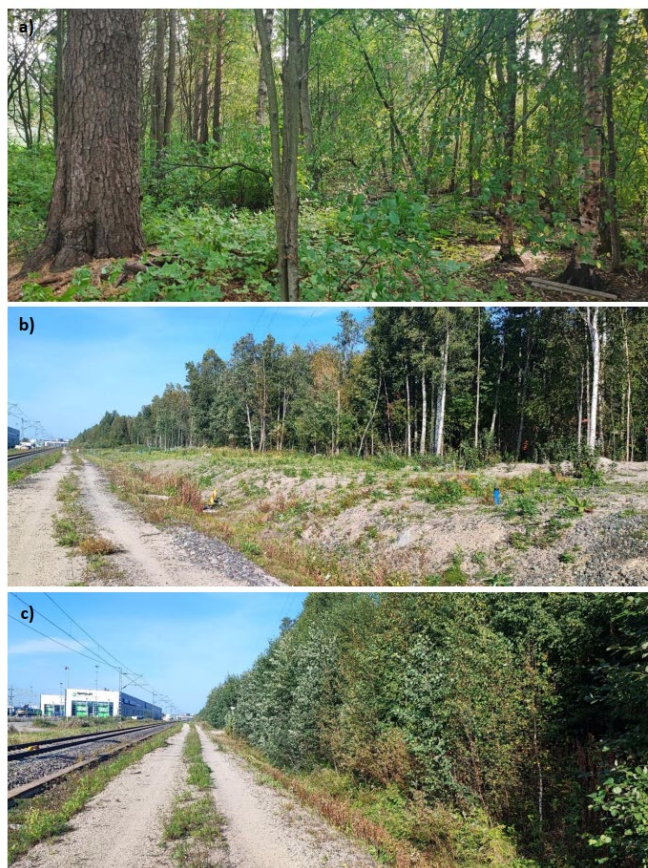


Kuva 1. Oulussa ratajaksolla Perävaio–Jokela vuonna 2024 inventoidut kohteet.

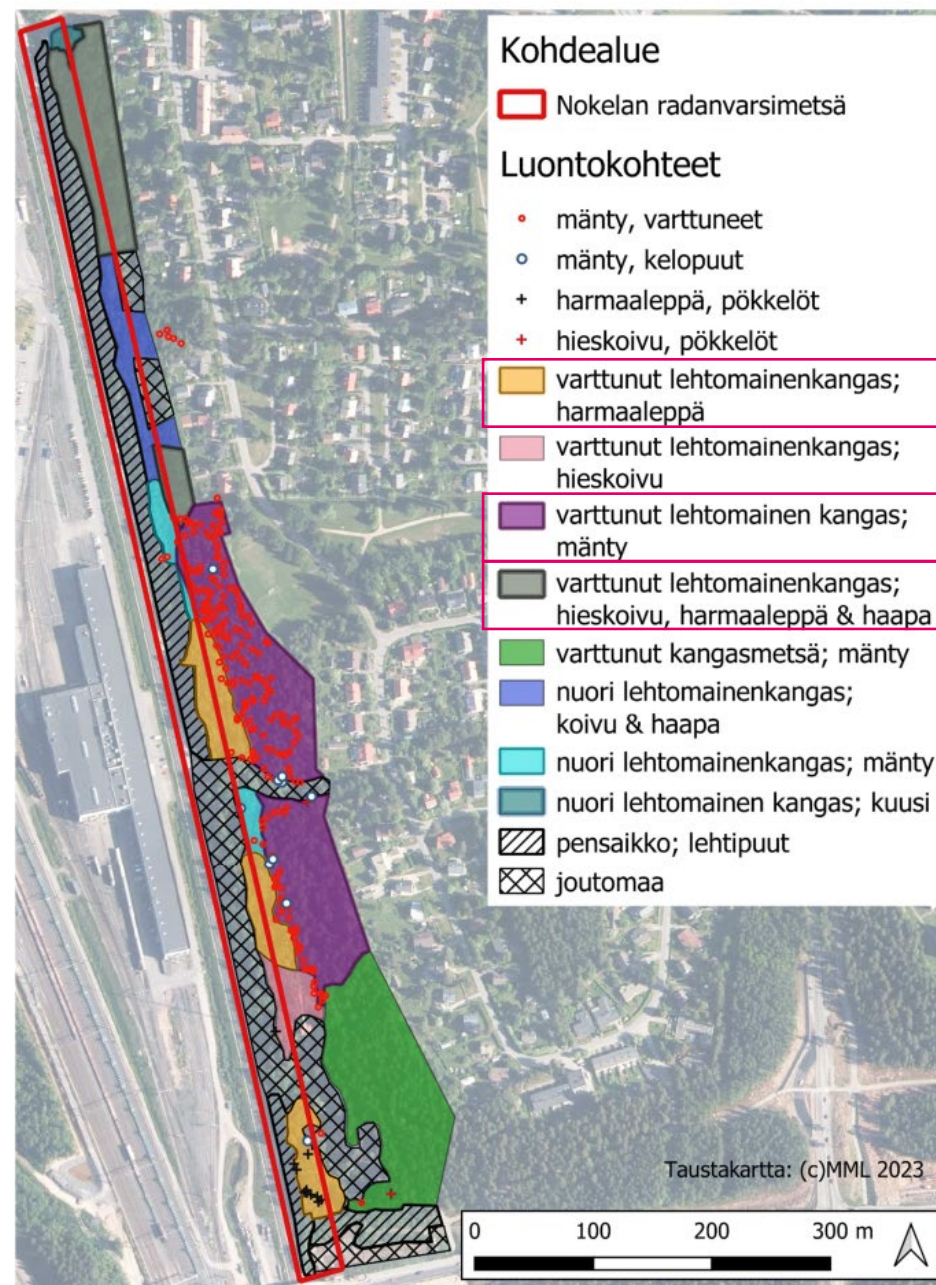
Matsäkuviot ja puustokartoitus (Albus)

5. Nokelan radanvarsimetsä

-> Korostetut kuviot puustoineen on suositeltavaa säilyttää suunnittelu- ja rakennustyövaiheessa.



Kuva 12. Nokelan radanvarsimetsän suunnittelualan (a) itäpuolista mäntyvaltaista lehtomaista kangasmetsää sekä suunnittelualan radanvierustan (b) eteläosan aiemmin raivattua metsää ja (c) pohjoisosan harmaaleppänsä pensaikkoa v. 2024.



Kuva 11. Nokelan radanvarsimetsän suunnittelualan puustokuvio v. 2024.

Matsäkuviot ja puustokartoitus (Albus)

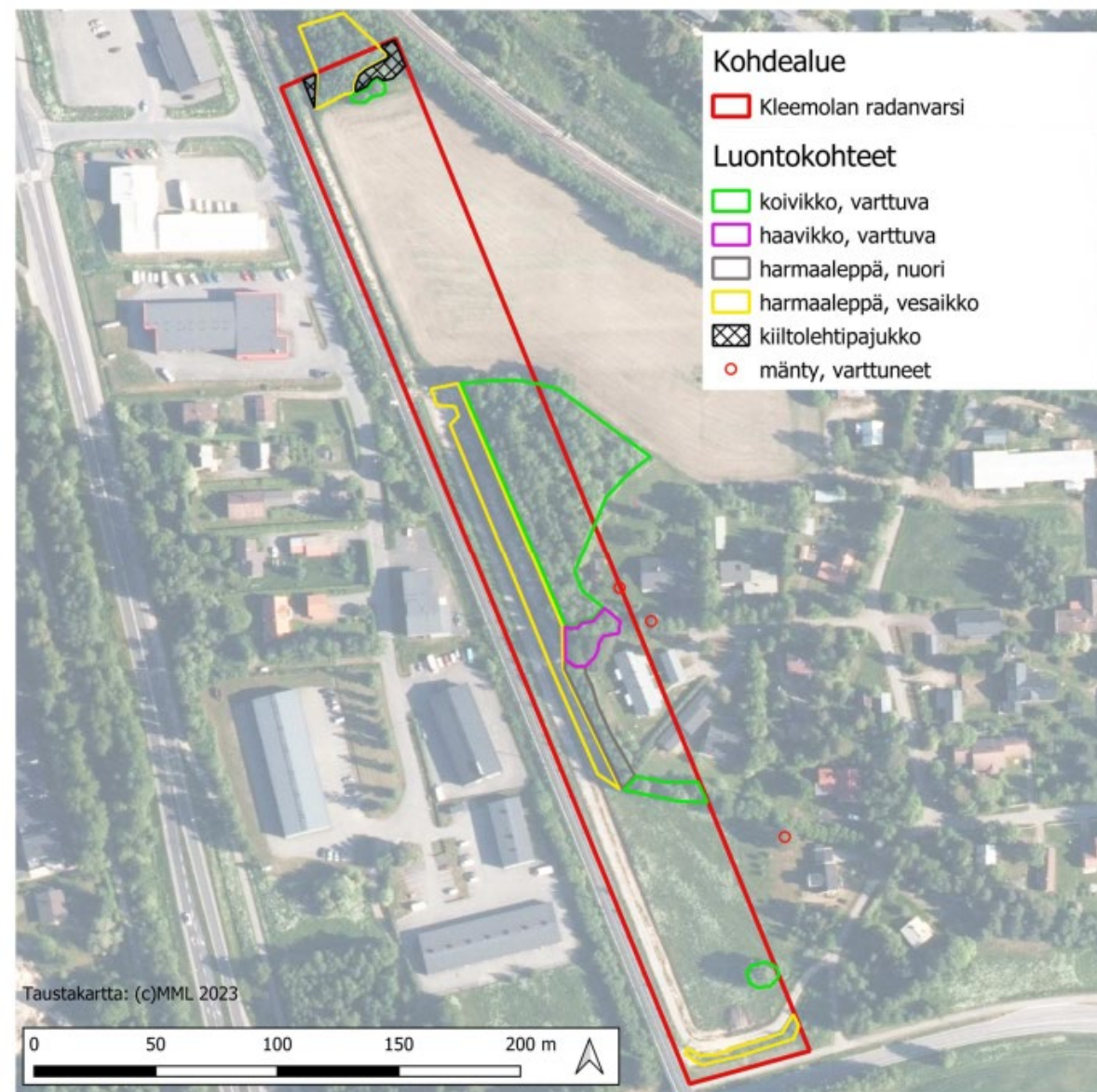
4. Kleemola

Maisemallisesti
merkittäviä mäntyjä
pientaloalueella

----->



Kuva 10. Kleemolan suunnittelualueen (a) pohjois- ja (b) eteläosan niittyä sekä (b, c) niiden välialueen eteläosaltaan nuorta harmaaleppä ja pohjoisosaltaan varttuvan hieskoivun hallitsemaa lehtipuustoa ja (c) junaradan laiteen nuorta lehtipuupensaikkaa.



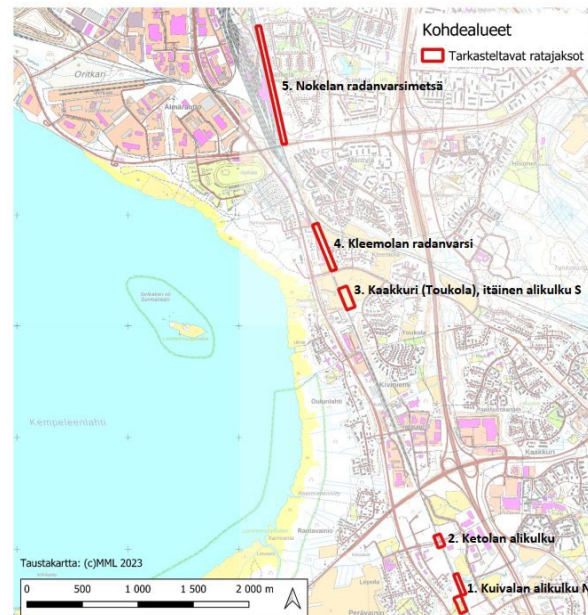
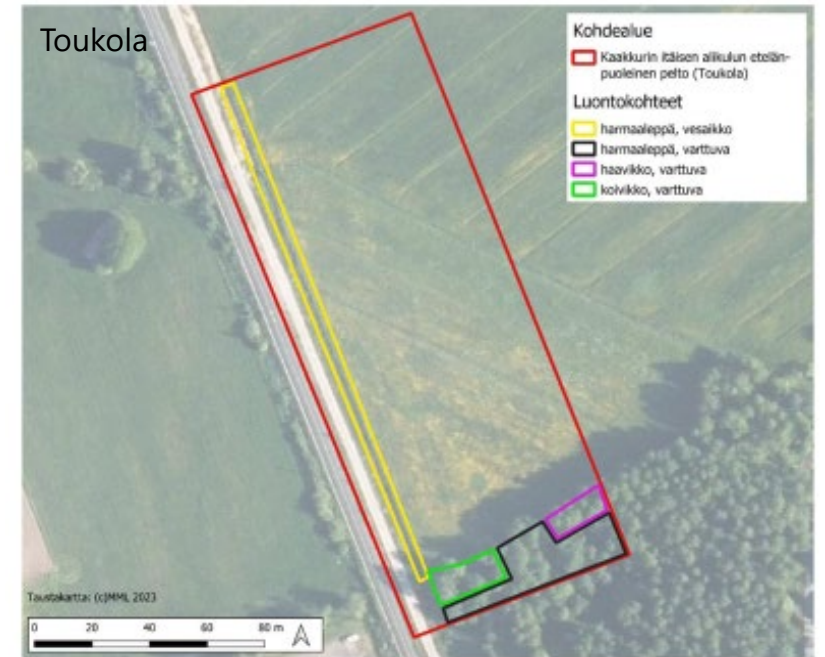
Kuva 9. Kleemolan suunnittelualueen puustokuviot v. 2024.

Matsäkuviot ja puustokartoitus (Albus)

3. Toukola ja 2. Ketola



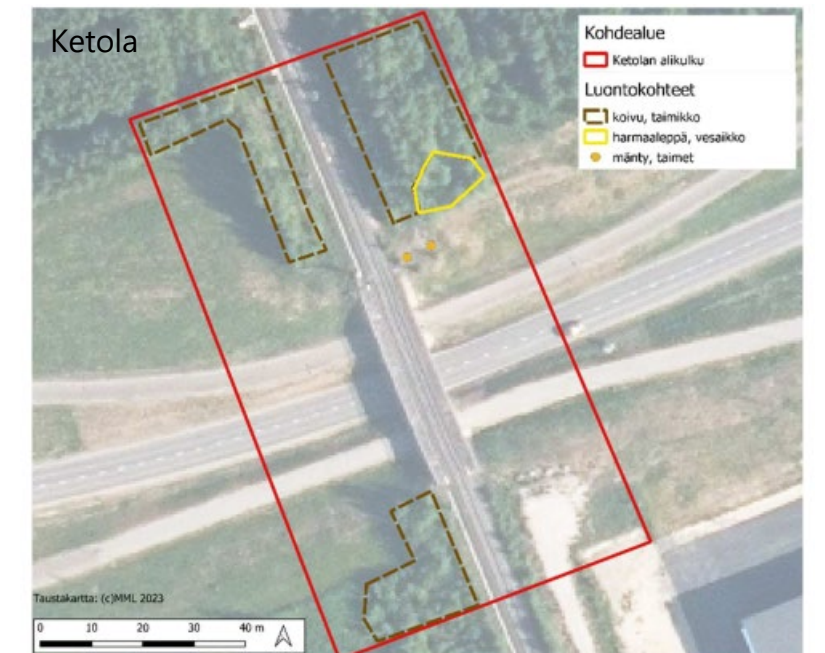
Kuva 8. Näkymät Peltolan suunnittelualan (a) pohjoislaidalta kohti etelää ja (b) etelä laidalta kohti pohjoista.



Kuva 1. Oulussa ratajaksolla Perävainio-Jokela vuonna 2024 inventoidut kohteet.

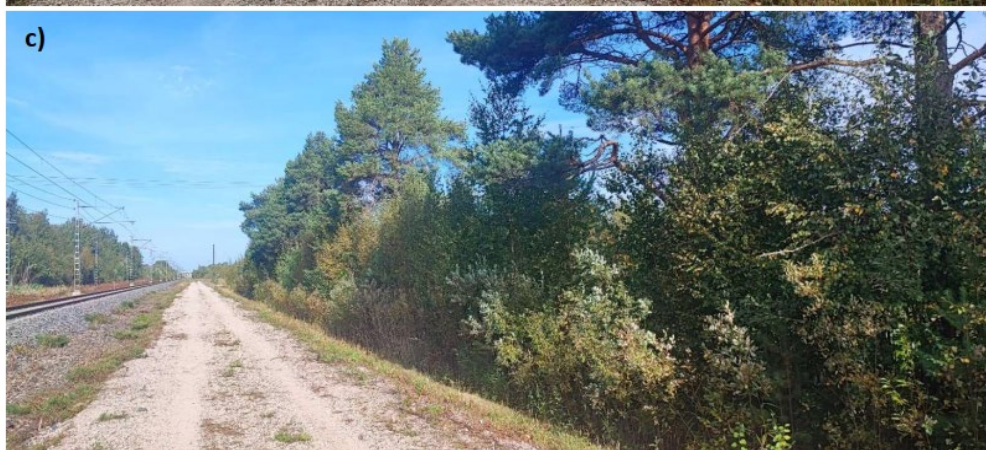


Kuva 6. Näkymät Ketolan alikulun eteläpuolisen ratajaksos (a) itäpuolen huoltotielle ja sitä reunustavalle joutomaakentälle sekä radan (b) länsipuolta ja (c) alikulun pohjoispuolisen ratajaksos molemmien puolin hallitseville koivutaimikon leimaamille puustokuviolle.



Matsäkuviot ja puustokartoitus (Albus)

1. Kuivalan alikulku



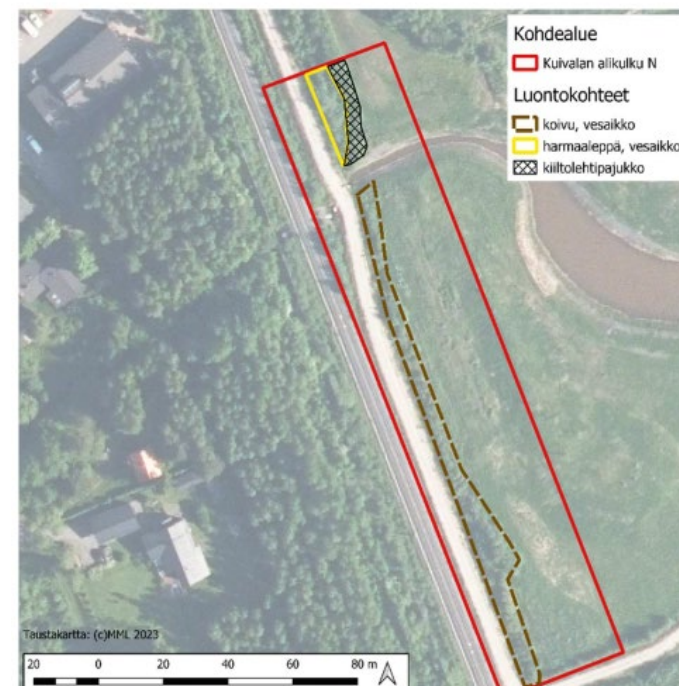
Kuva 3. Näkymät Kuivalan alikulun pohjoispuolisen ratajakson (a) länsi- ja (b) itäpuolen puustokuvioille sekä (c) radan itäpuoliselle varttuvien mäntyjen muodostamalle maisemallisesti huomionarvoiselle kuviolle.

Maisemallisesti merkittäviä mäntyjä radan itäpuolella

----->



KAUPUNKIYMPÄRISTÖ



Kuva 4. Kuivalan alikulun pohjoispuolisen ratajakson länsipuoleiset puustokuviot ja radan itäpuolelle sijoittuvien varttuvien mäntyjen muodostamalle maisemallisesti huomionarvoiselle kuviolle.



Kuva 2. Kuivalan alikulun pohjoispuolisen ratajakson länsipuoleiset puustokuviot ja radan itäpuolelle sijoittuvien varttuvien mäntyjen muodostamalle maisemallisesti huomionarvoiselle kuviolle.

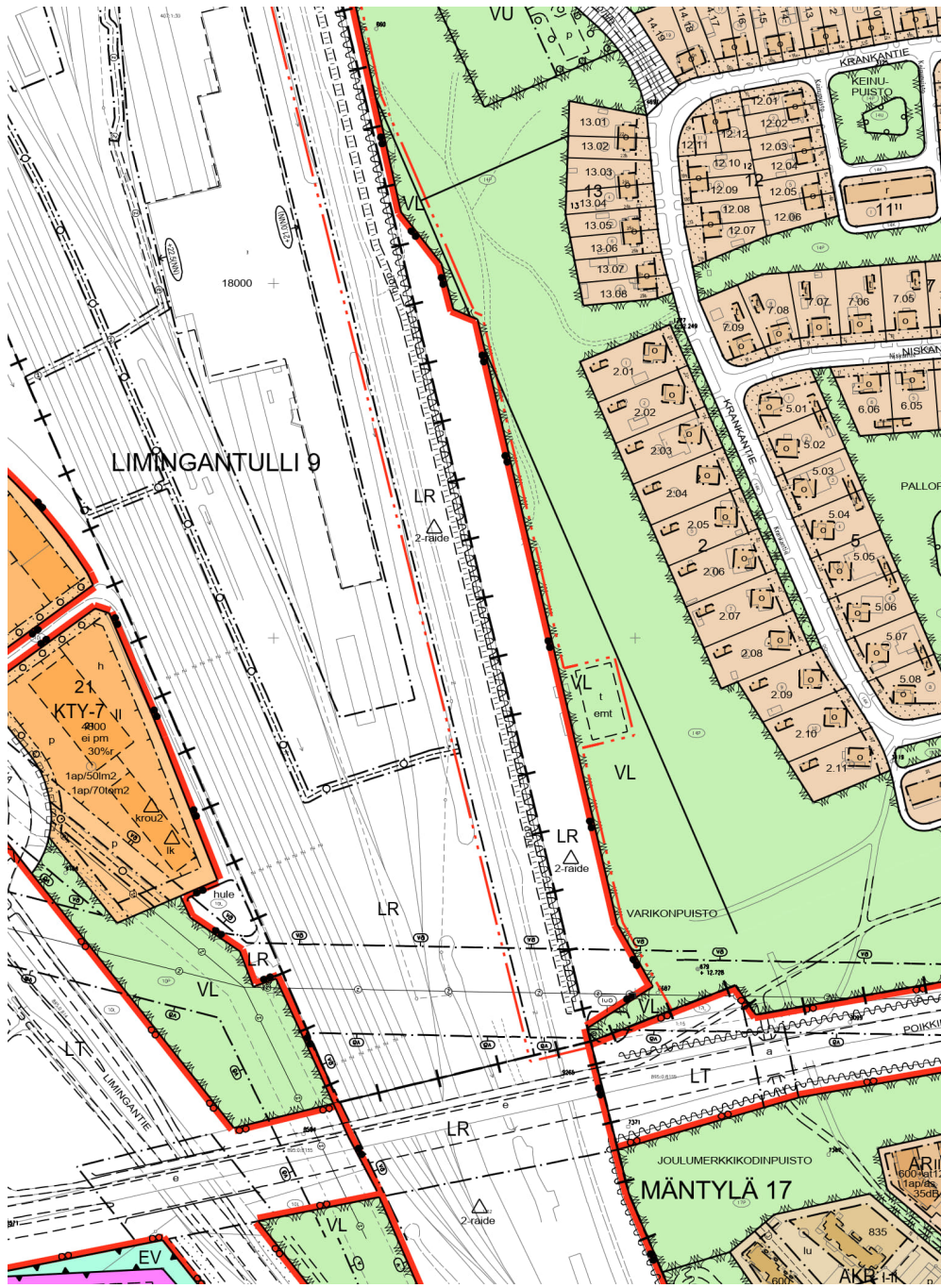
Asemakaava-alue



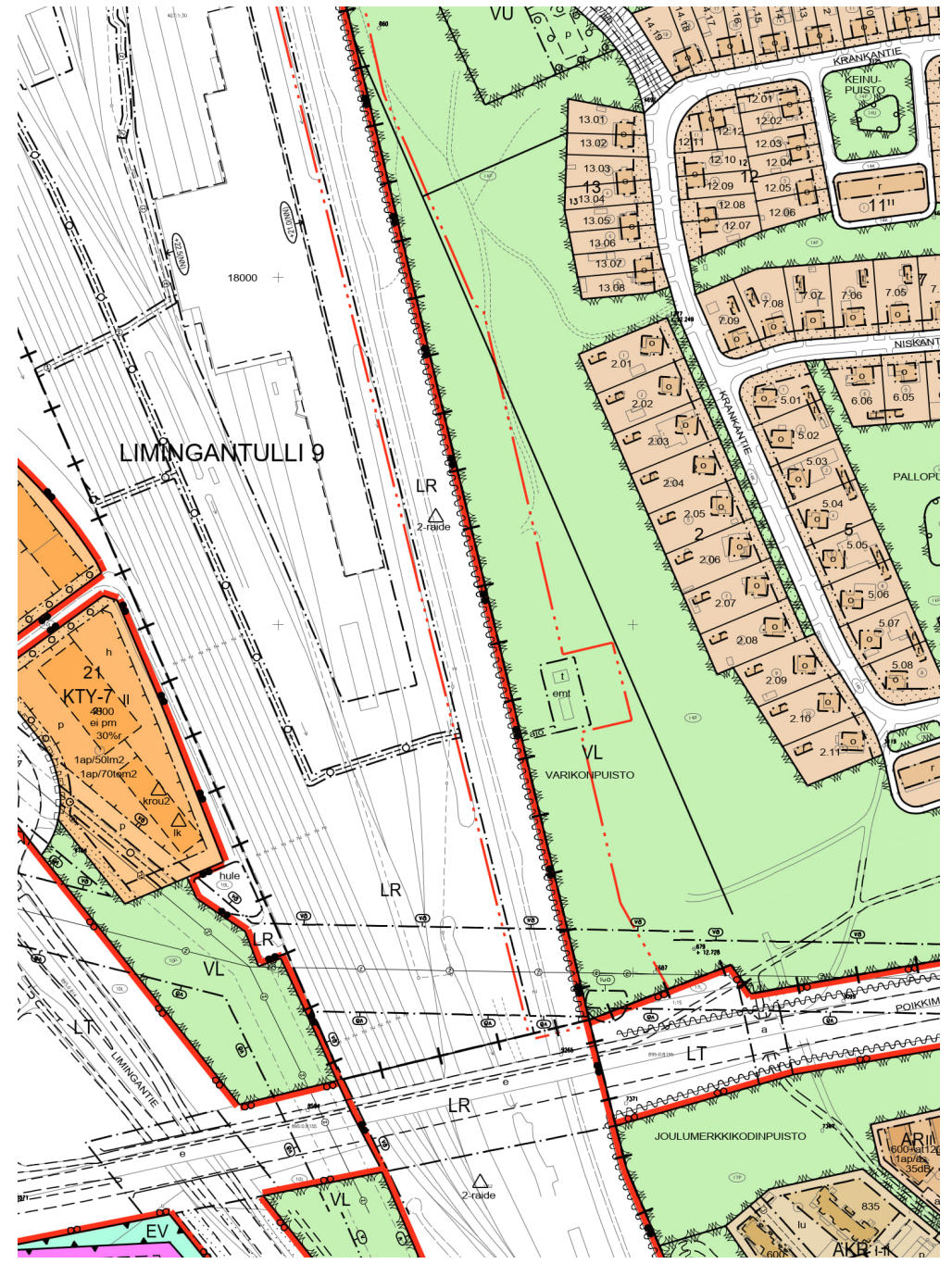
Voimassa oleva kaava, jota muutetaan



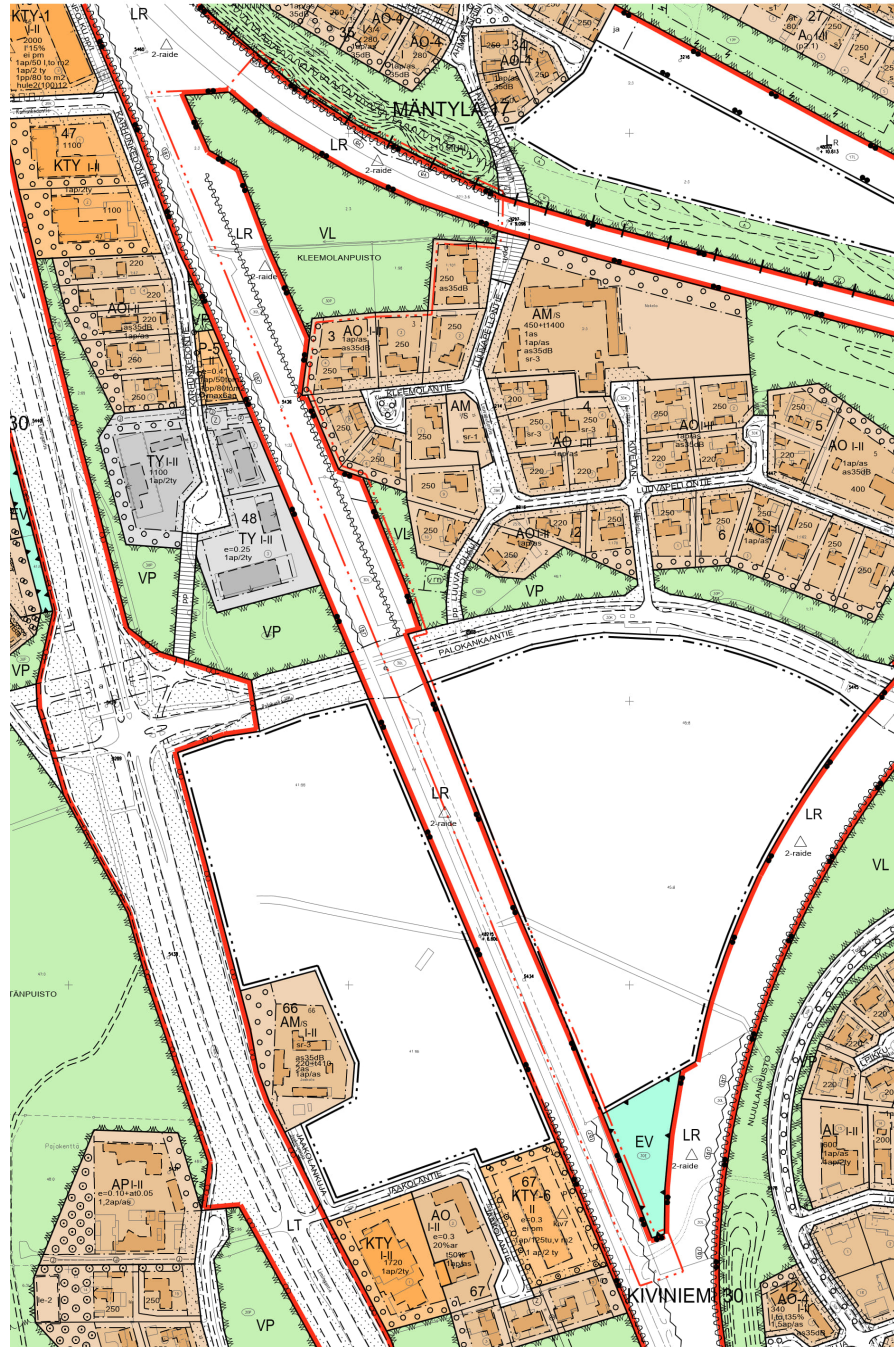
Asemakaava



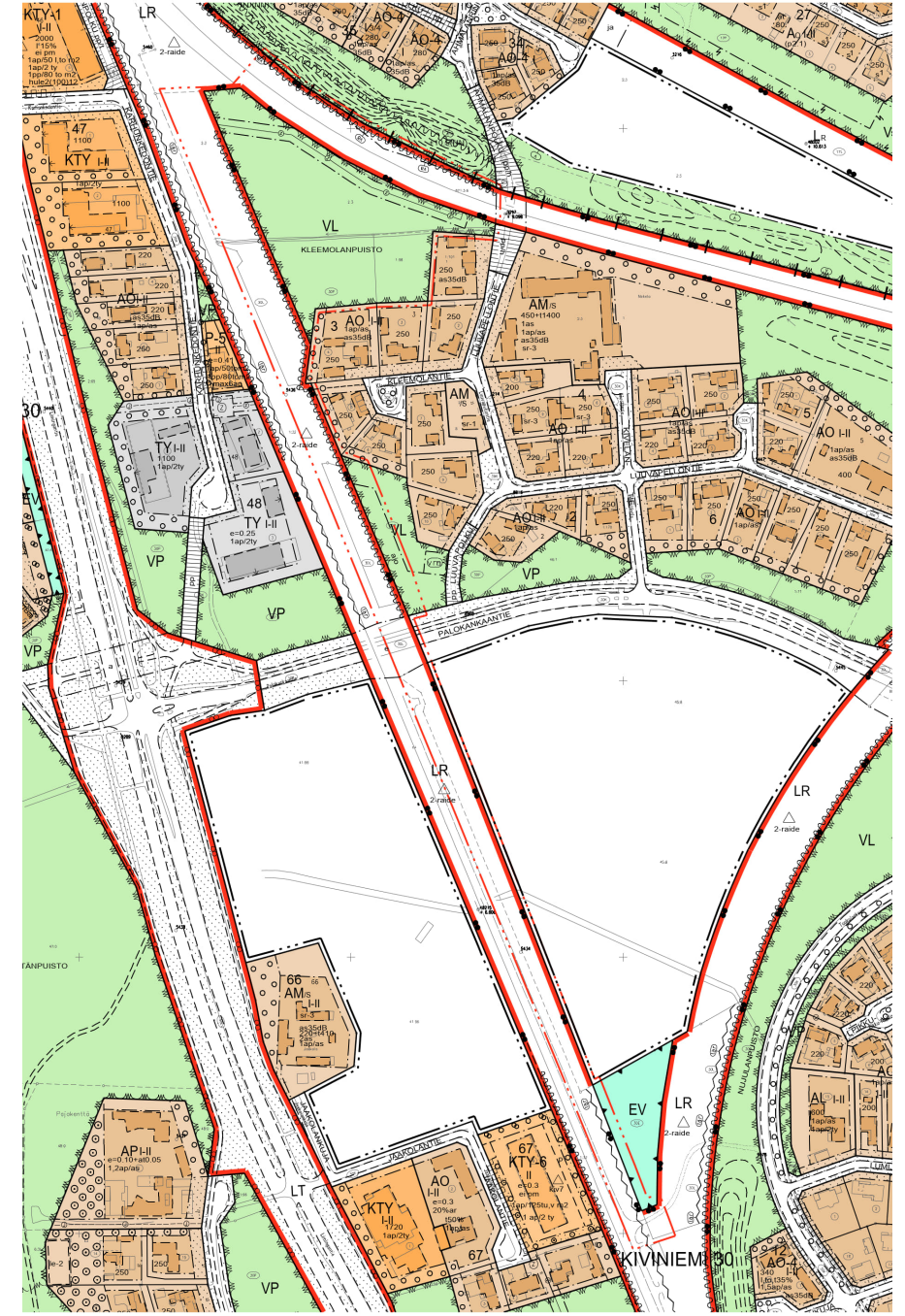
Voimassa oleva kaava, jota muutetaan



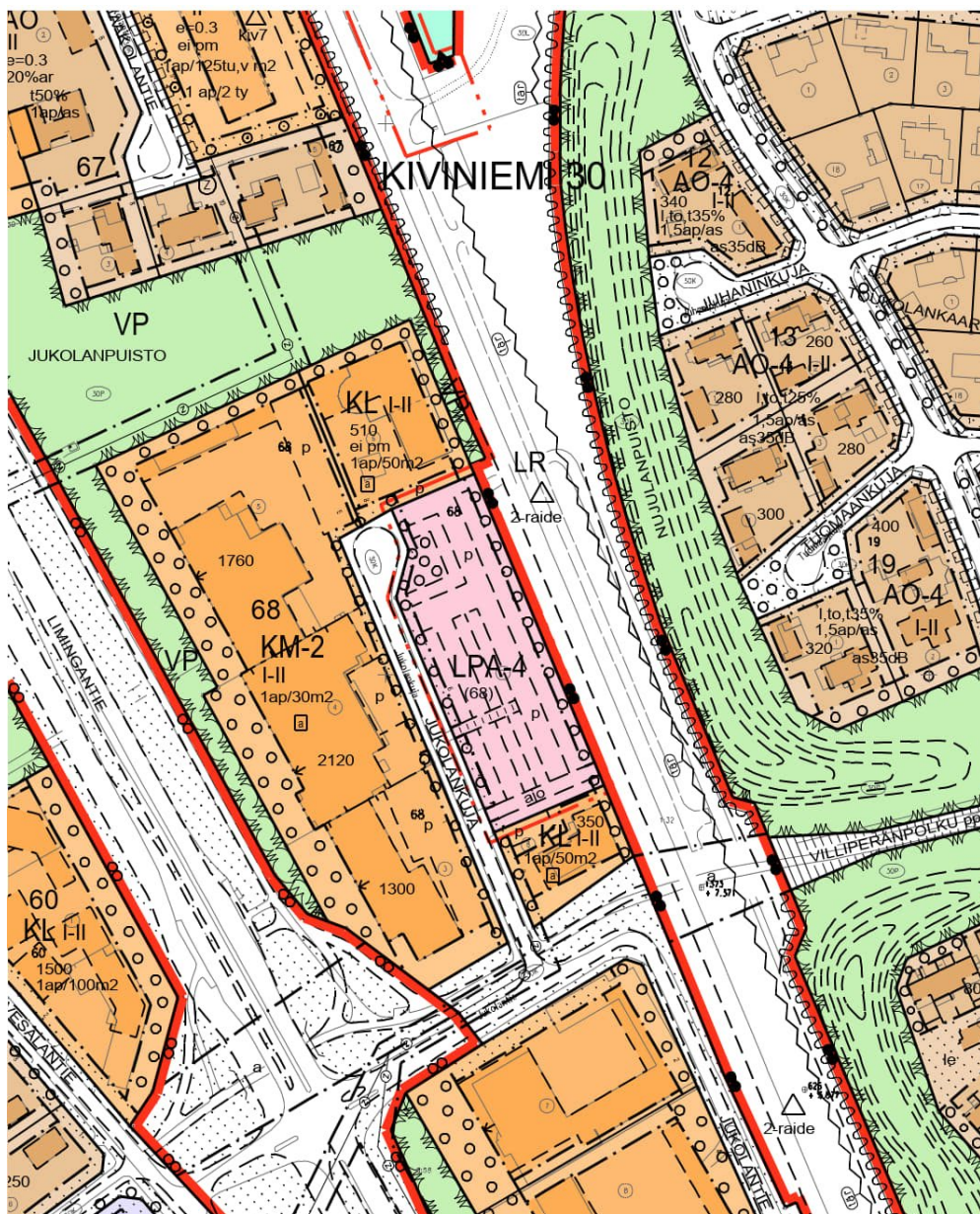
Asemakaavaluonnos



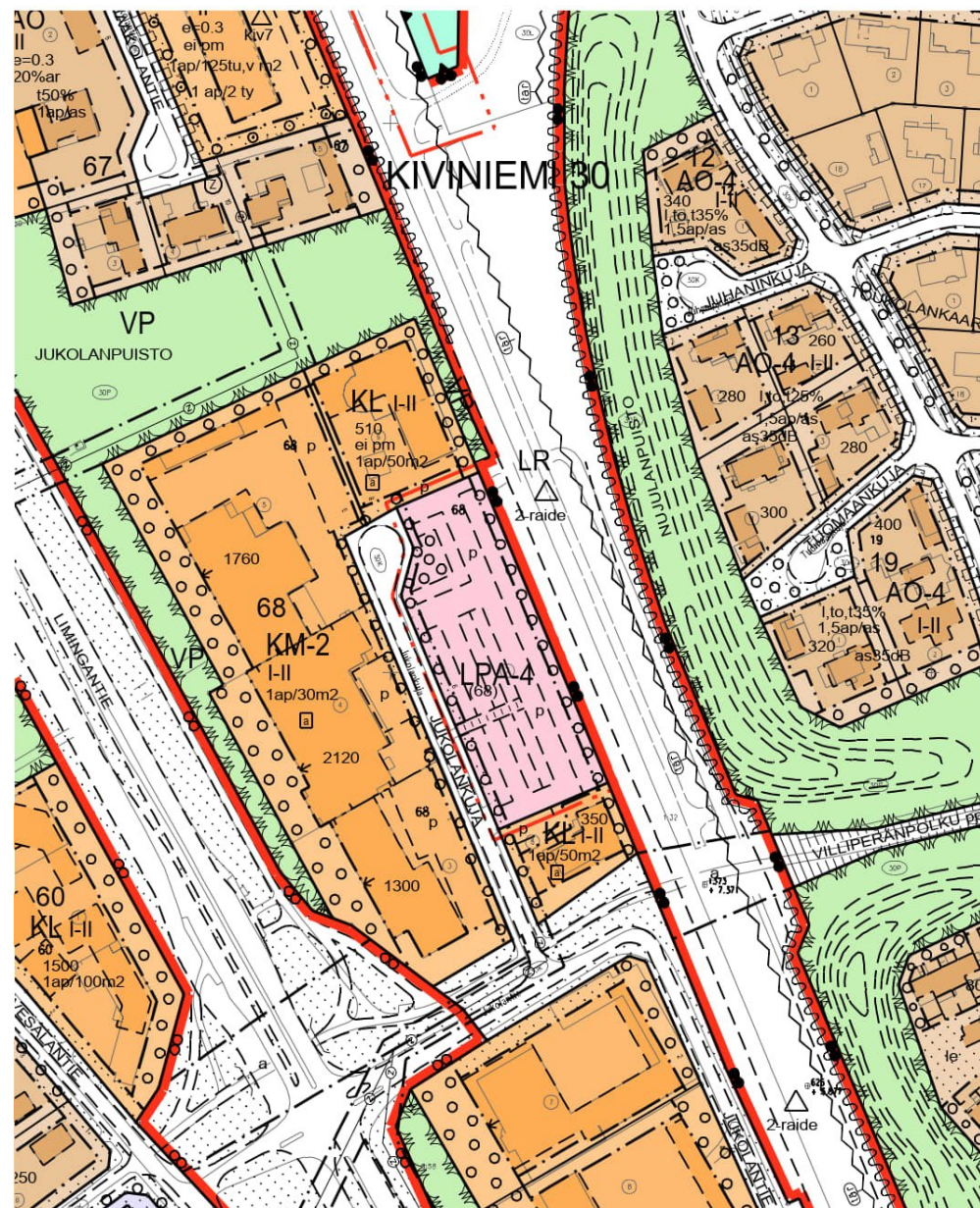
Voimassa oleva kaava, jota muutetaan



Asemakaavaluonnos



Voimassa oleva kaava, jota muutetaan





Aikataulu ja jatko

Kaavaluonnos on nähtävillä 28.1. - 27.2.2025

Voitte antaa vapaamuotoista kirjallista palautetta
yhdyskuntalautakunnalle

Kirjaamo PL 71, 90015 Oulun kaupunki tai
sähköpostiosoitteeseen kirjaamo@ouka.fi

Tavoiteaikataulun mukaan kaavaehdotus nähtäville huhti-
toukokuussa 30 päivän ajaksi, jolloin voi antaa palautetta.

Kaavan hyväksyminen kaupunginvaltuustossa syys-lokakuussa.



Kiitos



KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

OULU