

Asemakaavan vuorovaikutusraportti

28.3.2025 LIITE 3

Kaksoisraide

Liittyy Oulun kaupungin Nokelan, Limingantullin, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta, autopaikkojen korttelialuetta, rautatie-, suojaviher-, lähivirkistys-, puisto- ja katualueita koskevaan asemakaavan muutokseen ja asemakaavaan osalle Kiviniemen kaupunginosaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.5.-13.6.2024

Asemakaavaluonnos oli nähtävillä 28.1.-27.2.2024

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä x.x.-x.x.2025

Kaavatunnus 564-2583

Diaarinumero 1051/2024

Sisällysluettelo

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute	3
Lausunto Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos	3
Kaavoituksen vastine lausuntoon	3
1. Mielpide	3
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 1	3
2. Mielpide	3
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 2	3
3. Mielpide	3
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 3	4
4. Mielpide	4
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 4	4
5. Mielpide	5
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 5	5
6. Mielpide	5
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 6	6
7. Mielpide, addressi	6
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 7	7
Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet	8
Lausunto, Väylävirasto.....	8
Kaavoituksen ja kadut ja liikenne -yksikön vastine lausuntoon.....	8
1. Mielpide	8
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 1	10
2. Mielpide	11
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 2	11
3. Mielpide	12
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 3	13
4. Mielpide	14
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 4	14
5. Mielpide	15
Kaavoituksen vastine mielpiteeseen 5	15

6. Mieli pide	15
Kaavoituksen vastine mieli piteeseen 6	16
7. Mieli pide	16
Kaavoituksen vastine mieli piteeseen 7	16
8. Mieli pide	17
Kaavoituksen vastine mieli piteeseen 8	17
9. Mieli pide, Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry	18
Kaavoituksen vastine mieli piteeseen 9	19
10. Mieli pide	19
Kaavoituksen vastine mieli piteeseen 10	22
11. Mieli pide	23
Kaavoituksen vastine mieli piteeseen 11	24
Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastineet	25

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute

nähtävillä 14.5.–13.6.2024, yksi lausunto ja 7 mielipidettä, joista yksi xxx nimen addressi

Lausunto Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos (15.5.2024)

”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 kaava-muutosalueita, 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 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, eikä siitä ole tässä vaiheessa lausuttavaa. Pelastuslaitos antaa pyydettyä lausunnon kaavan seuraavissa vaiheissa (valmisteluvaihe / ehdotusvaihe).”

Kaavoituksen vastine lausuntoon

Lausunto ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

MIELIPITEET

1. Mielipide (18.5.2024)

”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. Puhumatta-kaan ekologisista vaikutuksista. Nyt toivoisin viisautta ja pitkäjäköisyyttä. Tuhottua luontoa ei saa takaisin. Pyöräreittejä kyllä löytyy vierestäkin.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 1

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa ’Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet’.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

2. Mielipide (22.5.2024)

”Toivon, että kaavanumero 564-2583 hankkeessa huomioitaisiin Nokelan kohdalla radanvierusmetsän harvinaislaatuisuus. 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.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 2

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa ’Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet’.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

3. Mielipide (22.5.2024)

”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".

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 3

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa 'Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet'.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

4. Mielipide (6.6.2024)

"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. Lähi-metsät 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 talvi-pyöräilyyn, jos sen talvikunnossapidosta huolehditaan.

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 4

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa 'Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet'.

Varikonpuisto ei kuulu itäosastaan kaavamuutosalueeseen, joten puuston lisäämistä ei voida ottaa kantaa tässä kaavahankkeessa. Ratasuunnitelman ympäristösuunnitelma on kaavaselostuksen liitteessä 5, josta näkee mitä istutuksia meluvallille on suunniteltu. Ratasuunnitelma ja kaava-aineisto asetetaan julkisesti nähtäville ja niistä voi antaa palautetta. Lisäksi kaavaprosessin aikana järjestetään tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

5. Mielipide (13.6.2024)

”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 VR:n käytössä.

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 5

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa ‘Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet’.

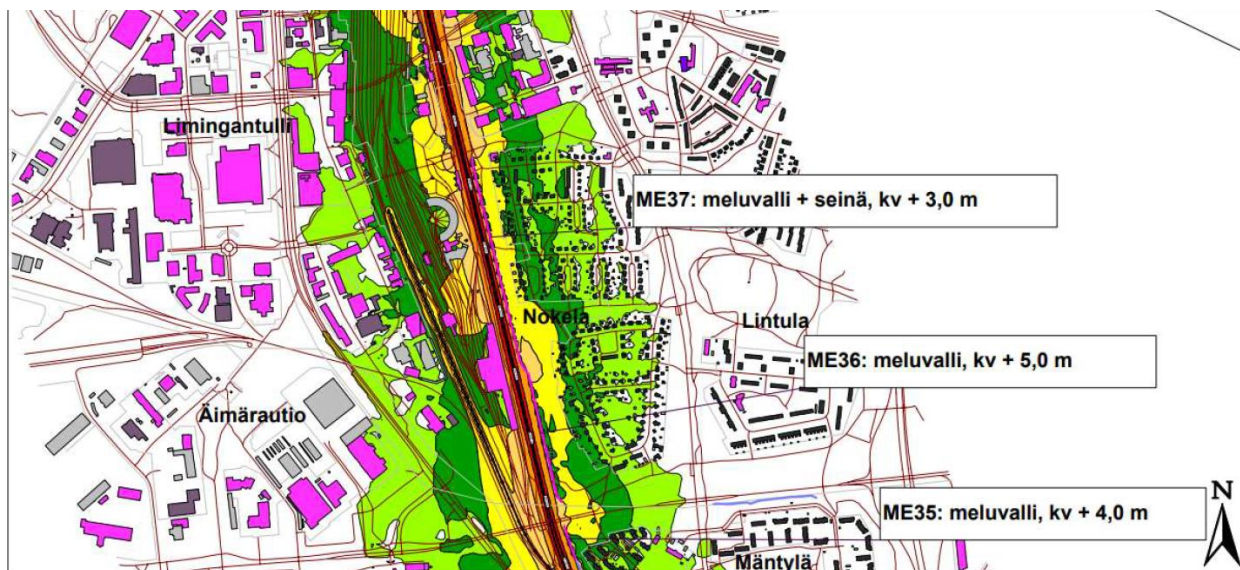
Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

6. Mielipide (13.6.2024)

”1. Radanvarren melusuojaus tulisi Nokelan kohdalla tulisi toteuttaa meluaidalla (ME37, ME36, ME35) meluvallin/läjitäysalueen sijasta, jotta mahdollisimman paljon vihreää lähiluontoa pystytään säilyttämään radanvarressa.

2. Ratabaana suunnitelmasta Nokelan kohdalla tulisi luopua, vaikka se voitaisiin sijoittaa kaksoisraiteen huoltotielle. Hahmotelmissa, jotka ovat olleet nähtävillä ratabaanin osalta, uusibaana yhtyisi Mäntybaanaan poikkimaantien läheisyydessä (ja entisestään kaventaiksi metsäkaistaleita poikkimaantien läheisyydessä?). Toteutuessaan Ratabaana ei nopeuttaisi alueella liikkujien kulkemista juurikaan. Baanan toteutus kyseiseen kohtaan olisi näkemykseni mukaan rahantuhlausta ilman ilmeistä hyötyä liikkujille alueella.

3. Radanvarrta koskevat asemakaavat Nokelan kohdalla ovat vuosilta 1953 (564-73), 1955 (564-89) ja 1988 (564-1253), eikä niissä ole määräyksiä metsän käsittelylle. Ilmeisen vanhat kaavat olisi syytä ajantasaistaa myös metsän käsittelyn osalta ja esitän siihen liittyen, että asemakaavan päivityksen yhteydessä radanvarren metsäkaistaleelle laitetaan uuteen kaavaan yllä olevien alueiden osalta merkintä ”luonnontilaisena säilytettävä metsä”.”



Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 6

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa 'Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet'.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

7. Mielipide, addressi (13.6.2025)

"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 luontoäännet 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 lahoppuut 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 maastopyöräreitteinä 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 melusteet

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 melusteet *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 virkistytymiseen 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](#)

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 7

Mielipide ei koske osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyttä, vaan kaavaprosessin seuraavia vaiheita. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana esitettiin vastaavia mielipiteitä. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet voi katsoa vuorovaikutusraportin kohdassa 'Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet'.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet

nähtävillä 28.1.-27.2.2024, yksi lausunto ja 11 mielipidettä

Lausunto, Väylävirasto (27.2.2025)

”Nokela, Kiviniemi ja Perävainio, Kaksoisraide, asemakaavan muutosluonnos

Taustaa

Kaavamuutoksessa tavoitteena on mahdollistaa raideliikenteen kehittäminen. Asemakaavan muutosalue käsittää ratasuunnitelman mukaisesti useita erillisiä kaavamuutosalueita, joista pisin sijaitsee Nokelan kohdalla. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista. Oulun kevyenliikenteen baanasuunnitelmat vaikuttavat myös radanvarren liikennejärjestelyihin ja melusuojaukseen. Autopaikkojen korttelialueelle kortteliin 68 tontille 7 on osoitettu ajoyhteys rautatiealueen huoltoa varten. Asemakaavan muutoksella ja rautatien yleissuunnitelmalla varmistetaan, että kaksoisraiteen rakentaminen on mahdollista Oulun kaupungin alueella Liminka-Oulu välisen kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti.

Väyläviraston lausunto

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Väylävirasto on ollut mukana kaksoisraidehankkeessa, ja asemakaavan muutosluonnos mahdollistaa raideliikenteen kehittämisen. Väylävirasto haluaa kuitenkin muistuttaa erinäisistä vastuista alueen kehittämiseen liittyen.

Väylävirasto muistuttaa, että radan kehittämisestä johtuvat ja aiheutuvat suojaustarpeet tulee hyväksyä ratasuunnitelmalla. Melun-, runkomelun- ja värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä värinäntorjuntatarve syntyy. Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin värinäntorjunnan kustannuksiin. Nykyisten suunnitelmien mukaan kaupunki vastaa rata-alueelle esitetyn jk/pp yhteyden suunnittelusta, rakentamiskustannuksista ja ylläpidosta. Asemakaavassa on myös huomioitava, että radanpidon huoltoajo on turvattava rautatiealueella.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta.”

Kaavoituksen ja kadut ja liikenne -yksikön vastine lausuntoon

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Kaavassa osoitetaan ratasuunnitelman mukaiset suojaustarpeet sekä huoltoajoreitit ja -rasitteet. Kustannuksista sovitaan kaavahankkeesta erillisenä asiana.

Lausunto ei aiheuta kaavan muutostarvetta.

MIELIPITEET

1. Mielipide (18.2.2025)

”Muutama kommentti koskien Kaksoisraide-kaavaluonnosta 564-2583 (Nokelan alue) sekä Kaksoisraidesuunnitelman etenemistä.

Kotimme on muutoksen välittömällä vaikutusalueella Nokelassa ja tulevat muutokset näkyvät kotimme ikkunoista. Nokela asuinalueena on rauhallinen lintukoto, jonka läheisyyttä keskustasta ei arvaisi asuinalueella vieraillessa. Tärkeinä tekijöinä alueen asuinviihtyvyydessä on sen rauhallisuus, runsas lähiluonto puistikkojen ja kyseisen radanvarren metsikön myötä sekä myös läpikulkuliikenteen puuttuminen. On tärkeää, että kaikessa kaksoisraiteen suunnittelussa ja rakentamisessa huomioidaan Nokelan radanvarren metsikkö ja sen säilyttäminen mahdollisimman koskemattomana.

1. Ratabaana / huoltotie

10.2. järjestetyssä keskustelutilaisuudessa Väyläviraston edustaja kertoi, että kaavaluonnokseen piirretty 6m varaus huoltotietä varten on tehty kaupungin pyynnöstä ja että radan huoltotien leveydeksi riittää 4m, jos kaupunki ei muista syistä (Ratabaana-suunnitelman vuoksi) vaadi leveämpää huoltotietä. Kaupungin edustaja vakuutti, että Ratabaana-suunnitelmasta on luovuttu ja että myös 4m levyiseen huoltotiehen voidaan tarvittaessa myöhemmin toteuttaa muu kevyen liikenteen väylä. Jotta Nokelan radanvarren metsää

säilytettäisiin mahdollisimman paljon, kaavaan tulisi varata huoltotietä varten 4m tai vain se minimi, mitä kunnallistekniikka mahdollisesti voi vaatia. Myös Asemakaavan selostus -dokumentista tulee poistaa maininta Ratabaana-suunnitelmasta.

2. Melusuojaus

Keskustelutilaisuudessa kuultiin, että raideliikenteen ei tällä hetkellä arvioida juurikaan lisääntyvän kaksoisraiteen myötä. Myöskään melutaso ei todennäköisesti ole nousemassa nykyiseen verrattuna. Tähän asti radanvarren metsikkö on toiminut hyvänä melusuojana eikä raideliikenteen äänet ole häirinneet näin 20v radan varressa asuneena. Sen sijaan meluja erityisesti kokemus melun häiritsevyydestä lisääntyi selvästi hakkuutöiden myötä, kun Krankantie 28 ja 30 tonttien välissä oleva metsäkaistale kaadettiin kaksoisraiteen vuoksi vedettyjä vesiputkia varten. Entisen suojaavan metsän paikalle jäi ko. kohdalle suuri ammottava aukko, josta näkö- ja melusuojaus radan suuntaan puuttuu nyt kokonaan. Tuhotun metsäkaistaleen tilalle istutettujen pienten männyntaimien kasvaminen vie useita kymmeniä vuosia, joten se ei ole riittävä hakkuuaukion ns. korjaustyö.

Nykyisessä kaavaluonnoksessa ja esitellyssä suunnitelmassa jäi huolettamaan, suunnitellaanko leveitä meluvalleja vain, jotta ne toimisivat sopivina ja edullisina ns. maanlajituspaikkoina ja kuinka paljon metsää jäisi turhaan rakentuvien vallien ja niiden rakentamistöiden alle? Erityisesti Etu-Nokelan osalta metsikkö on jo nykyisellään hyvin kapea ja nykyisen suunnitelman myötä kapeutuisi selvästi entisestään.

On selvää, että vähintäänkin em. Krankantie 28/30 hakkuuaukion kohdalle tarvitaan jatkossa jonkinlainen melusuojaus huomioiden myös, että juuri kyseisellä kohdalla ratapihalla sijaitsee VR:n huoltohalli, joka aiheuttaa merkittävällä tavalla melun heijastumista Nokelan puolelle. Onko melusuojausten rakentaminen kuitenkaan välttämätöntä kaikille osin Nokelan metsikköä; erityisesti metsikön eteläpää Taka-Nokelassa, jolloin melusuojauksesta luopumisella esim, maston kohdalla vältettäisiin myös maston siirtotyö?

Melusuojausten osalta kaupungin on tärkeä yhteistyössä Väyläviraston kanssa vielä selvittää erilaisia vaihtoehtoja ja valita mahdollisimman paljon metsää säästävä ja silti riittävä melusuojaus. Onko melusuojausta mahdollista tehdä täysikasvuisia puita istuttamalla, esim, tiheällä kuusiaidalla? Jos melusuojaukseksi valikoituu ns. meluseinä, Väyläviraston edustaja toi keskustelutilaisuudessa esiin ettei heidän taholtaan huolehdita seinän jatkokunnossapidosta tai siisteydestä, joten kaupungin on tärkeä huolehtia mahdollisen meluseinän siisteydestä ja kunnossapidosta sekä jkl maisemoimisesta esim, pensaiden avulla. Jos taas josakin kohtaa Nokelan metsää on tarpeen rakentaa meluvalli, senkin rakentamisessa on tärkeä huomioida metsän säilyttäminen ja siten rakentaa valli mahdollisimman kapeana (jyrkkyys).

3. Valosaaste

Radanvarren metsikkö on tähän asti toiminut äärimmäisen tärkeänä näkösuojana radan suuntaan, vain VR:n huoltohallin valtavan suurta kirkkaan vihreää valomainosta metsikkökään ei ole pystynyt peittämään. Rata-alueen valojen ja myös em. vihreän valomainoksen häiritsevyys lisääntyi selvästi em. Krankantie 28/30 hakkuuaukion ilmestymisen myötä. Kaksoisraidesuunnitelmaa eteenpäin vietäessä on tärkeä huolehtia, ettei asuinalueita häiritsevä valosaaste tule lisääntymään muutoksen myötä ja samalla selvittää, onko VR:n nykyinen vihreä valomainos kaavan mukainen ja välttämätön? Myös valosaasteen häiritsevyys vähentyisi todennäköisesti merkittävästi täysikasvuisia puita lisäämällä.

4. Rakentamistyöt ja asukkaiden tiedottaminen

Meillä on aiempi todella huono kokemus kaksoisraiteeseen liittyvästä rakentamistyöstä sekä asukkaiden puutteellisesta tiedottamisesta rakentamistöihin liittyen. Em. Krankantie 28 ja 30 välisen metsäkaistaleen raivaustyö toteutettiin täysin rajanaapureita informoimatta, ilmeisesti urakoitsija oli laiminlyönyt ilmoitusvelvollisuutensa. Tärkeäksi koetun ja melu- ja näkösuojana toiminut metsäkaistale hävisi yllättäen työpäivän aikana ja lisäksi ko. työmaan yhteydessä aiheutui haittaa lähinaapurien asumiselle useiden päivien ajan jopa 10h/pv, mm. isojen kaivinkoneiden liikkuminen aiheutti naapurissa olevien talojen tärinää ja koko Krankantie oli vesiliitöntöjen tekemisen vuoksi poikki useamman päivän ajan.

Tulevia rakennustöitä ajatellen on tärkeä huolehtia, että suurin osa rakennustöistä ja niiden vaatimasta raskaiden ajoneuvojen liikenteestä tapahtuisi ratapihan puolelta. Myös urakoitsijoilta on vaadittava rakentamistöiden toteuttamista siten, ettei rakentaminen tai sen vaatima kulkeminen häiritse liikaa Nokelan

asukkaita tai vaaranna esim, lasten turvallista liikkumista alueella. Rakennustöitä tai niiden vaatimia kulkuväyliä ei myöskään voida suunnitella siten, että se vaatisi lisää puiden kaatamista, huomioiden myös maaston ja sen laitetilojen mahdollisen siirron tarvitsema metsätie.

Nokelan alueen ratahankkeen etenemisen kaikissa vaiheissa on tärkeä huolehtia asukkaiden riittävästä tiedottamisesta sekä järjestää infotilaisuuksia vaikeasti tulkittavissa olevien kaavamuutosten tms suunnitelmien selkeyttämiseksi asukkaille ja jotta asukkailla on mahdollisuus tulla kuulluksi.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 1

Nokelan kohdalla rautatiealueelle osoitettu jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on ratasuunnitelman päivityksessä kavennettu 4 metriä leveäksi ja sen mukaisesti se merkitään myös kaavakartalle. Alueelle ei osoiteta Ratabaanaa. Asemakaavaselostuksesta poistetaan maininta Ratabaana-suunnitelmasta, ja korvataan jalankulku- ja pyörätie -termillä (kaavakartan mukainen merkintä: yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu).

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojauksen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjeavot asumiselle ovat valtioneuvoston päättämiä. Ratasuunnitelmaa varten laaditusta meluselvityksestä käy ilmi minkä verran melu lisääntyy ennustetilanteessa vuonna 2040. Meluselvityksen mukaisesti on ratasuunnitelmaan ja kaavaan varattu riittävä tila melusuojuuksille.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojuuksia muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuutosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa pienenee merkittävästi. Ratasuunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja meluvalli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluvallin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa, jolloin rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpököllä, 2 mäntyä ja kelomänty. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaaleppä- ja haapapuun alueesta jää melusuojauksen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja etu-Nokelan kohdalla noin 30 m.

Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon.

Pelkkä puusto ei muodosta riittävää melusuojausta. Meluvallin rinteet eivät voi olla liian jyrkkiä, jotta maamassa pysyy paikallaan (eroosio), kunnossapito on mahdollista ja jotta ne luontevasti liittyvät olevaan maastoon ja asukkaat voivat hyödyntää niitä ulkoillessaan.

Täysikasvuisia puita ei voida istuttaa, ja suurikokoisia taimia ei pääse kastelemaan meluvalleille, joten ne eivät menesty.

Toive kaksoisraiteen rakennustöiden järjestelyistä ja asukkaiden riittävästä tiedottamisesta välitetään Väylävirastolle. Jos kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä joudutaan käyttämään puiston puolta, se sovitaan erikseen ja se vaatii Oulun kaupungin yleisen alueen käyttöluvan, johon kaupunki voi asettaa ehtoja. Alueen käyttöluvapahakemuksessa tulee esittää tarvittavat viranomaisluvut ja riittävät suunnitelmat mm. toiminnasta, aluerajauksista, rakenteista, kalustosta ja toimintavarusteista, joiden pohjalta voidaan toiminnan yleiset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyn ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa pienennetään rautatiealuetta.

2. Mielipide (20.2.2025)

”Yhteydenottomme koskee, Kaksoisraiteen rakentamiseen (Liminka – OULU) liittyvä Asemakaavan muutosalue Nokelan kohdalla.

”Asemakaavan selostuskohta, 4.5.1 Muut vaikutukset:

Varikonpuistossa sijaitsee mastoja 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.”

- Nykyinen sanamuoto kaavan selostuskohdassa, ”voidaan toteuttaa”, on liian epätasallinen. Haruksellista mastoa ei voida sijoittaa uudelle osoitetulle paikalle. Mastoon menevät harukset tulisivat liian lähelle asuintontteja, aivan asuintontin rajaan kiinni, joten asuintontin turvallisuus vaarantuu oleellisesti. Myös maston itäpuolella kasvaa mahtavaa mäntymetsää, jonka kaataminen uuden maston rakentamisen vuoksi on alueen luonnon monimuotoisuuden takia tarkkaan selvittävä asia. On tärkeää, että kaavassa määritelty uuden maston paikka on ainoastaan haruksettomalle mastolle määriteltyjä määrittelyssä myös tämä kerrotaan täsmällisesti.

Nyt Asemakaavan selostuskohdassa oleva maininta ”voidaan toteuttaa” antaa mahdollisuuden myös haruksellisen maston rakentamiseen.

- Varikon puiston läpi kulkee pää-polku, pohjois-etelä suuntaisesti, eteläpäässä yhtyy Mäntylään menevän alikäytävän pyörätiehen saakka.

Kaavaluonnoskartassa ei polun jatkumista näkynyt, näytti kuin polku loppuisi maston itäpuolella juuri ennen mastoa etelään päin mentäessä eikä polun jatkumista puiston etelä puolellakaan näkynyt kaavaluonnoksessa.

Polulla kulkijat, koiran lenkittäjät, ulkoilijat, maastopyörällä kulkijat kulkevat juurikin läpi koko metsäisen Varikko puiston, eivät he käänny takaisin ennen maston kohtaa.

Mäntylän alikäytävän kohdalla Varikkopuistoon kulkeva polku houkuttelee paljon ulkoilijoita metsäpolulle. Polku menee nykyisen maston itäpuolelta, aivan uuden kaavassa osoitetun mastopaikan kohdalla.

Jos / Kun uusi masto tulee uudelle paikalle, polku siirtyy lähemmäs asuintontteja. Polun siirtyminen ja sitä kautta ulkoilijoiden, lenkkeilijöiden kulkeminen asuintonttien läheisyyteen aiheuttaa tuntuvaa häiriötä asuintonttien asukkaille.

- Olisiko mahdollista muuttaa kaavoituksessa uuden maston paikkavarausta eri kohtaan? Nykyisen maston rakentamisen jälkeen on Varikkopuiston reunalta purettu pois rivitalo. Ehdotankin uuden mastopaikan varauksen sijainniksi hieman etelämpänä olevaa sijaintia Varikkopuistossa. Paikassa oli ennen rivitalo, joka on purettu. Paikka on valmiiksi avoin ja sinne johtaa valmis tie. Uuden maston rakentamisen kannalta rakennusaikainen liikenne ei edes tulisi häiritsemään asuintonttien asukkaita ja hyvä tie on jo valmiina rakennusaikaista liikennettä varten. Saisimme myös tällä maston paikalla varmistettua arvokkaaksi koetun metsäpolun säilymisen entisessä paikassa, ehempänä kokonaisuutena.

Laitan tähän vielä Maanmittauslaitoksen karttapaikan linkin, tästä kohdasta löytyy purettu rivitalon sijainti: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/?lanq=fi&share=customMarker&n=7207758.52412567&e=428457.1904346331&title=Purettu%20rivitalon%20paikka&desc=&zoom=11&layers=W3siaWQiQilsm9wYWNpdHki0jEwMH1d-z>

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 2

Päivitetyn ratasuunnitelman ansiosta nykyinen masto laitetoiloinen jää rautatiealueen ulkopuolelle. Jos masto joudutaan kaksoisraiteen rakentamisen takia siirtämään esim. haruksista johtuen, osoitetaan mastolle uusi sijaintipaikka nykyisen maston eteläpuolelle, jolloin se haittaa asukkaita vähemmän. Rivitalon paikka sijaitsee liian kaukana nykyisestä maston paikasta. Asia varmistettu mastotoimijoilta. Kaavaan lisätään määräys, jonka mukaan jos masto joudutaan uusimaan, tulee uuden maston olla harukseton. Kaavaan lisätään myös määräys, jonka mukaan maston uudella sijaintipaikalla tulee välttää puiden poistoa. Kaavamuutosalue ei koske Varikonpuistoa muilta osin kuin rautatiealueen laajentamisen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Päivitetty ratasuunnitelma supistaa kaavamuutosaluetta ja Varikonpuistoa jää entistä

enemmän kaavamuutosalueen ulkopuolelle. Oleva polkuverkosto sijaitsee kaavamuutosalueen ulkopuolella maston itäpuolella ja säilyy siellä entisellään eikä sen säilymiseen vaikuta se, miten se on kuvattu kantakartassa. Etu-Nokelassa osa polusta jää melusuojauksen alle. Kaavaselvityksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Mastolle osoitetaan uusi sijaintipaikka nykyisen maston eteläpuolelta ja lisätään määräykset koskien maston haruksettomuutta ja puuston poistoa.

3. Mielipide (26.2.2025)

”Huoltotielle minimileveys

Kaavassa on todettu, että baanasuunnitelmat vaikuttavat radanvarren liikennejärjestelyihin ja melusuojaukseen. Asukkaille järjestetyssä tilaisuudessa saimme kuulla, että baanaa ei todennäköisesti toteuteta. Kaavaan on kuitenkin varattu huoltotietä varten kuuden metrin leveys, joka mahdollistaa baanan tekemisen, miksi näin? Varaus on tarpeeton ja siitä tulee luopua.

Jotta lähimetsää säästyisi radan ja asutuksen välissä mahdollisimman paljon. Pyydän ja annan palautteen! siitä, että huoltotielle merkitään kaavaan minileveys eli vähemmän kuin esitetystä kaavaluonnoksessa. Asukastilaisuudessa kerrottiin, että neljä metriä on minimileveys. Kaksikin metriä lisää säästyvää luontokaistaletta on merkittävä asia asuinalueen viihtyvyydelle.

Melusuojaus metsää säästään

Alueen asukkaiden kanssa olemme laatineet adressin, jossa vaadimme, että lähimetsää radan varrella tulee säilyttää mahdollisimman paljon ja metsikön tulee säilyä mahdollisimman luonnonmukaista. Pensaista ja puita ei saa poistaa yhtään enempää kuin mitä on aivan välttämätöntä.

Kaavaan on piirretty todella leveä maavalli Taka-Nokelaan ja meluvallin ja aidan yhdistelmä Etu-Nokelaan. Vallit tarkoittavat käytännössä metsän poistamista, jotta maa-ainesta saadaan dumpattua kaavaan varatulle alueelle lähimetsän kustannuksella. Melusuojauksen kannalta massiivisia leveitä valjeja ei tarvita. Asukastilaisuudessa saimme kuulla, että melusuojauksen kannalta merkityksellisintä on korkeus, ei leveys. Saman korkuinen aita on yhtä tehokas, mutta vie huomattavasti vähemmän tilaa leveydessä. Pyydän ja annan palautteen! siitä, että maa-aineksen jumpaamista varten ei varata kaavaan maa-alaa Väylävirastolle. Rakentamisesta syntyvät ylimääräiset maa-ainekset on kuljetettava muualle. Jos melusuojaus on pakko tehdä, niin se tulisi tehdä Taka-Nokelassa mahdollisimman kapealla vallilla ja Etu-Nokelassa pelkällä aidalla. Näin Etu-Nokelan kapeimman metsäkaistaleen kohdalla säästyisi metsäalaa useita metrejä enemmän kuin esitetystä kaavaluonnoksessa.

Ei ennakollisia toimenpiteitä

Vaadin ja pyydän, että puustoa ei ryhdytä ennakollisesti poistamaan alueelta, vaan vasta sitten kun rahoitus on kunnossa ja on täysin varmaa, että hanke toteutetaan.

Kaavaan on määriteltävä vaatimukset meluiden toteutuksesta

Pyydän ja annan palautteen! siitä, että meluiden toteutuksesta tulisi määritellä kaupungin kaavassa tarkasti. Meluiden tulisi olla rimotettu, jotta se ei houkuttelisi töhrijoita. Rimotuksen värin tulisi olla joko tummanruskea tai tummanvihreä, jotta rakennelma itsessään ei pomppaisi luonnosta kirkkaiden tai vaaleiden sävyjen vuoksi.

Onko melusuojaus tarpeen?

Lopuksi kyseenalaistan vielä melusuojauksen tarpeen. Olen asunut radanvarressa 25 vuotta ja radan äänet eivät häiritse lainkaan. Asukastilaisuudessa saimme kuulla, että melutaso ei nykyisestä tule nousemaan, miksi siis nyt ollaan tekemässä melusuojausta? Se ei ole tarpeen etenkin kun se heikentää ja vähentää merkittävää viihtyvyystekijää eli lähimetsikköä.

Merkintä: Luonnontilaisena säilytettävä metsä

Radanvarren metsää koskevat asemakaavat ovat vuosilta 1952 – 1953 eikä niissä ole mitään määräyksiä metsän käsittelylle. Tästä pyydän ja palautteena esitän, että asemakaavamuutos laajennettaisiin koskemaan myös radan varren metsää sillä perusteella, että voimassa oleva kaava on vanhentunut ja metsälle pitäisi laittaa merkinnäksi ”luonnontilaisena säilytettävä metsä”. Radanvarren metsiköstä löytyy uhanalaiselle hömötiaiselle sopivia alueita: kesäelinpiiri ja talvelinpiiri. Kaupungin kaavoituksella on näistä kartat.

Ihmisten viihtyvyys on huomioitava kaavoituksessa

Asukkaat ovat osoittaneet aktiivisuutensa ja halunsa lähimetsikön suojelemiseksi. Vaikka alueella ei olisi uhanalaisia eläimiä tai kasveja on ihmisten kokemus metsiköstä ja sen hyvinvointia tuovasta vaikutuksesta merkittävä asuinalueen vetovoimatekijä. Kaupungin on pidettävä kaupunkilaisten ja lähiasukkaiden puolta. Kaava on laadittava siten, että Väylävirasto ei määrittele mikä alueelle sopii, vaan asukkaat ja kaupunki.

Adressin on allekirjoittanut tähän mennessä 1505 henkilöä: Oulun Nokelan asuinalueen radanvarren metsä on säilytettävä luonnontilaisena ulkoilualueena – Adressit.com”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 3

Kaksoisraiteen ratasuunnitelmassa rautatiealueelle osoitettu jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, kavennetaan 4 metriä leveäksi. Ratabaanaa ei alueelle osoiteta. Päivitetyssä ratasuunnitelmassa myös melusuojauksen tarvitsemaa aluetta on kavennettu, jolloin kaavamuuotosalue kapenee ja samalla Varikonpuiston puustoa säilyy merkittävästi enemmän.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojauksia muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuuotosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa pienenee merkittävästi. Ratasuunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja meluvalli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluvallin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa, jolloin rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpötkelöä, 2 mäntyä ja kelomäntä. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaalepän ja haapapuun alueesta jää melusuojauksen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja Etu-Nokelan kohdalla noin 30 m.

Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvaan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon. Väylävirastolle välitetään toive, ettei rautatiealueelta poisteta puustoa ennakoon ennen kuin kaksoisraiteen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi.

Meluaitojen ulkonäkö tarkentuu seuraavissa suunnitteluvaiheissa laatuvaatimukset ja kunnossapito huomioon ottaen. Toive ulkonäöstä välitetään Väylävirastolle.

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojauksen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjeavot asumiselle ovat valtioneuvoston päättämiä. Ratasuunnitelmaa varten laaditusta meluselvityksestä käy ilmi minkä verran melu lisääntyy ennustetilanteessa vuonna 2040. Meluselvityksen mukaisesti on ratasuunnitelmaan ja kaavaan varattu riittävä tila melusuojauksille.

Kaava-aluetta ei ole syytä laajentaa, koska kaksoisraiteen kaavamuutos ei sitä edellytä. Laajentaminen edellyttäisi mm. luontoselvitysten merkittävää laajentamista. Oulun yliopisto on laatinut Oulun kaupungille keskeiseltä kaupunkialueelta hömötiaisen elinympäristömallinnuksen, joka valmistui vuoden 2025 alussa. Elinympäristömallinnusta käytetään asemakaavoituksen ja maankäytön suunnittelun lähtötietona. Hömötiainen elinympäristön pääverkosto turvataan ja säilytetään, sillä hömötiainen on monimuotoisen metsäluonnon yksi indikaattorilaji. Hömötiainen tarvitsee elinympäristökseen sopivia pesimäalueita, joiden lä-

heisyydessä sijaitsee myös talvehtimisalueet. Kaksoisraiteen asemakaavan alueella on hömötiaiselle soveltuvia pesimis- ja talvehtimisalueita Taka-Nokelan metsäkaistaleella. Taka-Nokelan alueella suuri osa metsästä säilyy. Hömötiaisen elinympäristön pääverkostoa ei ole kaavamuutosalueella, sillä pääverkosto sijaitsee laajoilla metsäverkoston alueille kauempana rakennetuista alueista.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyt ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojuukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee.

4. Mielipide (26.2.2025)

”Kaksoisraide on tervetullut.

Sen huoltotie minimileveydellä.

Kaavaan on määriteltävä vaatimukset meluidan toteutuksesta.

Onko melusuojaus tarpeen? Junat on lähes äänettämiä, eikä liikennettä ole paljon, eikä ne äänet kuulu sisälle.

Melusuojaus metsää säästää, mikäli tämä todella on tarpeellinen.

Ei ennakollisia toimenpiteitä.

Merkintä luonnontilaisena säilytettävästä metsästä.

Ihmisten viihtyvyys huomioitava kaavoituksessa.

Olisiko vaikka kysely alueen asukailta.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 4

Rautatiealueelle osoitettu jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, kavennetaan ratasuunnitelmassa ja asemakaavassa 4 metriä leveäksi. Päivitetyssä ratasuunnitelmassa myös melusuojuuksen tarvitsemää aluetta on kavennettu, jolloin kaavamuutosalue kapenee ja samalla Varikonpuiston puustoa säilyy enemmän. Päivitetyssä ratasuunnitelmassa on kavennettu meluvallien tarvitsemää tilaa etenkin Taka-Nokelan eteläosassa.

Melulaitojen ulkonäkö tarkentuu seuraavissa suunnitteluvaiheissa laatuvaatimukset ja kunnossapito huomioon ottaen.

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojuuksen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjearvot asumiselle sisä- ja ulkotiloissa ovat valtioneuvoston päättämiä. Ratasuunnitelmaa varten laaditusta meluselvityksestä käy ilmi minkä verran melu lisääntyy ennustetilanteessa vuonna 2040. Meluselvityksen mukaisesti on ratasuunnitelmaan ja kaavaan varattu riittävä tila melusuojuuksille.

Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon.

Väylävirastolle välitetään toive, ettei rautatiealueelta poisteta puustoa ennakoon ennen kuin kaksoisraiteen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi.

Asemakaavamuutos ei koske Varikkopuistoa kuin rautatiealueen laajentamisen ja mastoalueen osalta. Siten Varikonpuistoa koskevia kaavamääräyksiä ei voida osoittaa kaavamuutoksessa.

Kaavaluonnoksesta alueen asukailta saadun palautteen perusteella on kaavaan tehty useita muutoksia ja täydennyksiä. Kaavan nähtävilläolon aikana asukkaat voivat antaa mielipiteensä asiassa. Erillistä kyselyä ei tarvita.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyt ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojuukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee.

5. Mieliipide (27.2.2025)

"Kaksoisraide ok, mutta sen seuraukset Nokelan kohdalla alueen asukkaiden harmina.

-luonnontilainen kaistale metsikköä toimii viihtyvyytenä, näkösuojana että melunsuojauksena. Alueella ikänsä ja vähän vähemminkin aikaa asuneena,ikinä ei radanvarren ns. "Melu" ole haitannut.

Joten pyrkikää säilyttämään edes tämä pieni kaistale luonnonvaraista ympäristöä alueen asukkaille,"kerrostalo metsikkö" lähenee tätäkin asuinalueutta hyvin uhkaavasti?

"Melunsuojauksen" toteutus metsää säästään.

- huoltotielle sen vaatima minimileveys, jonkun "herra/rouva päättäjän" suunnittelema Ratabaana hanke täysin turha rahanmenohanke. Ratabaanaa ei tarvita tuossa kohdassa, lähellä kulkee kalliita baanoja. Säästää nekin rahat johonkin muuhun todella tarpeelliseen.

-kaupungin päättäjien motto "aloitamme puuston poistolla" ei tarvitsisi joka paikassa toteutua."

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 5

Varikonpuisto säilyy merkittävältä osalta nykyisellään kaavamuutoksesta huolimatta. Vain lähinnä rataa olevalta rautatiealueen melusuojaukselle varattavalta alueelta joudutaan puustoa poistamaan. Rautatiealueelle osoitettu jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, kavennetaan ratasuunnitelmassa ja asemakaavassa 4 metriä leveäksi. Ratabaanaa ei alueelle osoiteta. Päivitetyssä ratasuunnitelmassa myös melusuojauksen tarvitsemaa aluetta on kavennettu, jolloin kaavamuutosalue kapenee ja samalla Varikonpuiston puustoa säilyy merkittävästi enemmän. Päivitetyssä ratasuunnitelmassa on kavennettu meluvallien tarvitsemaa tilaa etenkin Taka-Nokelan eteläosassa. Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja sen polkuverkostoon.

Mieliipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyssä ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojaukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee.

6. Mieliipide (27.2.2025)

"NÄKYMÄ KEMPELEENLAHDELLE

Ratasuunnitelmassa on esitetty, että huoltotien H45 luiskaan perustetaan maisemanurmi. Kyseessä oleva huoltotie ja rautatie sen kohdalla kulkee maisemallisesti tärkeän peltoalueen (Km 748 + 000 — 300) halki. Siksi on hyvä, että huoltotien luiskaan tulee maisemanurmi, jota sitten kai myös hoidetaan vuosittain niittämällä. On tärkeää, ettei rata-alueesta tule estettä merinäköalalle palokankaantieltä. Rautatien vierialueen hoito kiskoparin länsipuolella olisi myös tärkeää siten, ettei sinnekään pääse muodostumaan näkemäesteeksi puustoa tai korkeita pensaita. Ehkä sinnekin osoitettaisiin maisemanurmi. Toivoisin, että ASEMA-KAASSA voitaisiin laittaa radanpitäjälle velvoite huolehtia tällä maisemallisesti tärkeällä osuudella radan ja sen huoltotien vierialueiden hoidosta siten, että sinne syntyvästä kasvillisuudesta ei muodostuisi maisemahaittaa tai estettä näköalalle kempeleenlahdelle. Tällainen määräys kaavassa, vaikka se ei välttämättä pakottaisi rata-alueen tavallista parempaan hoitoon, voisi kuitenkin edesauttaa siihen suuntaan.

MAATALOUSMAA

Nokela-tilan talouskeskus on asemakaavassa osoitettu merkinnällä AM/s eli se on suojeltavaksi tarkoitettujen vanhojen maatalousrakennusten rakennuspaikka. Muun muassa tilan kivinavetta on rakennettu vuonna 1813. Navetta on nykyisin lampolana. Nokelan tilalla on harjoitettu lammastaloutta yhtäjaksoisesti jo yli viisikymmentä vuotta. Tilan lähilaitumet ovat aikojen kuluessa vähentyneet erilaisten tiehankkeiden vuoksi. Varsinkin Kontiomäen suuntaan menevän radan siirto navettamme taakse 1990-luvun alussa vaikeutti lampaanpitoa paljon. Tilan toiminnalle ja vanhan rakennuskannan hyödyntämiselle ovat läheiset laidunalueet tärkeitä. Siksi esitän, että nyt vireillä olevan kaavamuutoksen yhteydessä Kleemolan puiston VL-alueet muutettaisiin liitteenä olevaan karttaan piirretyiltä osin osoitetuiksi maatalouskäyttöön. Nuo alueet ovat pääosin edelleen olleet tilamme käytössä peltona ja lammaslaitumena, osa kaupunkilta vuokrattuna ja pääosa omassa omistuksessa. Harjoittamallamme pienimuotoisella karjataloudella lienne merkitystä paitsi vanhan kulttuuriympäristön vaalimisen vuoksi myös yleisen asumisviihtyvyyden sekä ympäristön ja luonnon monimuotoisuuden kannalta naapuristossamme. Lisäksi kyseessä oleva rautateidenvälinen rako

soveltuu huonosti lähivirkistysalueeksi melun ja muun rautateiden aiheuttaman haitan vuoksi. Kaavamerkinnän muuttaminen käsittääkseni olisi tarpeen myös seraavaksi esittämäni tilusvaihdon mahdollistamiseksi.

TILUSVAIHTO

Nokelan tilan pitkänpellon palsta on supistumassa kaksoisraiteen ja siihen liittyvän meluesteen rakentamisen takia. Siksi pyydän, että Yhdyskuntalautakunta, vaikka tämä ei kuuluisikaan varsinaisesti sen toimialaan, ottaisi puoltavaa kantaa siihen, että nyt omistamistaan maa-alueista kaupunki luovuttaisi korvaa maa-alaa tilallemme kaksoisraiteen toimeenpanon yhteydessä pidettävässä ratatoimituksessa tilusvaihdon vastineeksi yhdyskuntarakentamiseen menettämistämme peltoalueista. Tämä olisi perusteltua siitäkin syystä, että tuleehan rata-alue meluvallin osalta ja mahdollisesti myös kaukolämpöputkien huoltotien yhteyteen sijoittamisen vuoksi lähinnä kaupungin tarpeisiin.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 6

Mielipiteessä esitetty merinäköala koskee yleiskaavan mukaista maisemallisesti arvokasta peltoaluetta (MA). Toive näkymien pitämisestä avoimena on perusteltu. Kaavamuutos ei koske koko rautatiealuetta, joten vireillä olevalla kaavamuutoksella asiaa ei pystytä hallitsemaan. Toive asiasta välitetään Väylälle.

Kaupungin maa ja mittaustekijöiden mukaan kaupunki voi edelleen vuokrata aluetta mielipiteen esittäjälle laidunmaaksi. Alue muutetaan asemakaavassa suojaviheralueeksi (EV), koska - kuten mielipiteen esittäjän toteaa - se ei toimi virkistysalueena. Tilusvaihtoon kaupunki ei ole ryhtymässä.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Kleemolanpuisto muutetaan suojaviheralueeksi (EV).

7. Mielipide (27.2.2025)

”Huomautan, että Oulun kaupungin tulee tarkastella kaavaa uudestaan ja mahdollistaa suunniteltu ratahanke siten, että metsäkaistale säästyy Nokelan kaupunginosan kohdalla mahdollisimman ehyenä ja kokonaisena. Kaupungin tulee huolehtia siitä että ylijäämämaita ei läjite melusuojaus-nimikkeellä, erityisesti Taka-Nokelan kohdalla mitoitus meluvalleissa yli tarpeen. Kaupungin tulee ohjeistaa sidosryhmänä Väylävirastoa suunnitteluvaiheessa metsän säilyttämisestä.

Lisäksi kaavassa suunniteltu maston paikka tulee arvioida uudestaan siten, että maston paikka osoitetaan sellaiselle alueelle missä rakentaminen ja maston huoltotien linjaus toteutuu mahdollisimman paljon puustoa/ metsää säästäen.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 7

Kaavamuutosalue ei koske Varikonpuistoa muilta osin kuin rautatiealueen laajentamisen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Eli puisto säilyy ehyenä ja kokonaisena merkittävimältä osaltaan. Päivitetty rata-suunnitelma supistaa tarvittavaa kaavamuutosaluetta entisestään, ja sen myötä Varikonpuistoa ja sen puustoa säilyy merkittävästi enemmän. Puustoa poistuu vain lähinnä rataa olevalla alueella, joka on varattu melusuojausta varten. Päivitetyssä ratasuunnitelmassa on kavennettu meluvallien tarvitsemaa tilaa etenkin Taka-Nokelan kohdalla. Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuva päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja sen polkuverkostoon.

Päivitetyt ratasuunnitelman ansiosta nykyinen masto laitetiloineen jää rautatiealueen ulkopuolelle. Jos masto joudutaan kaksoisraiteen rakentamisen takia siirtämään esim. haruksista johtuen, osoitetaan kaavassa mastolle uusi sijaintipaikka nykyisen maston eteläpuolelle, jolloin se haittaa asukkaita vähemmän. Kaavaan lisätään määräys, jonka mukaan jos masto joudutaan uusimaan, tulee uuden maston olla harukseton. Kaavaan lisätään myös määräys, jonka mukaan maston uudella sijaintipaikalla tulee välttää puiden poistoa. Esitetyllä uudella paikalla on metsässä luontainen aukko.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyt ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojuukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee ja Varikonpuuston puustoa säästyy entistä enemmän. Mastolle osoitetaan uusi sijaintipaikka, joka häiritsee vähemmän asukkaita eikä edellytä puuston poistoa.

8. Mielipide (27.2.2025)

”Tässä palautteeni kaavamuutokseen. Kaksoisraide on tervetullut ja odotettu asia. Toivoisin, että sen rakentamisessa huomioidaan nämä asiat:

- En toivo melusuojausta, vaan vallin tai aidan sijaan tulisi säästää metsä ja vaalia luonnon monimuotoisuutta, johon Oulun kaupunki on sitoutunut Nokelassa on totuttu junanradan ääniin. Kuulemistilaisuudessa sanottiin, että melutaso ei tule juuri nousemaan, korkeintaan tihentyy hieman. Ohi ajavan junan aiheuttama ääni kestää vain noin minuutin, junia ei kulje paljoa, ja junat ajavat Nokelan kohdalla hitaasti. Päivässä tätä ”melua” on yhteensä korkeintaan vartti. Tämä ei kuulemistilaisuuden mukaan tule juuri muuttamaan kaksoisraiteen myötä. Nyt ohiajavan junan ääni ei peitä edes linnun laulua, esimerkiksi teiden au-raaminen aiheuttaa paljon suurempaa ja pitkäkestoisempaa meteliä. Esitän, että kaavamuutoksessa otetaan kantaa siihen, että alueen metsä säilytetään, eikä sitä saa käyttää maan läjitysalueena. Meluaita tai valli vie myös matalalta tulevan valon. Voisiko melusuojuuksen sijaan istuttaa tiheän kuusirivistön tms. alueen reunaan?
- Huoltotielle minimileveys 4 metriä, ei varausta baanalle eli 6 metrin leveyttä.
- Ei ennakollisia toimenpiteitä: puustoa ei tulisi ennakollisesti poistaa alueelta, vaan vasta sitten kun rahoitus on kunnossa ja on täysin varmaa, että hanke toteutetaan. Kauhukuva on se, että metsä kaadetaan, mutta hanke ei toteudu.
- Ei häiritsevää valaisua alueelle.
- Ihmisten viihtyvyys on huomioitava kaavoituksessa. Asukkaat ovat osoittaneet aktiivisuutensa ja halunsa lähimetsikön suojelemiseksi. Vaikka alueella ei olisi uhanalaisia eläimiä tai kasveja on ihmisten kokemus metsiköstä ja sen hyvinvointia tuovasta vaikutuksesta merkittävä asuinalueen vetovoimatekijä. Kaupungin on pidettävä kaupunkilaisten ja lähiasukkaiden puolta. Kaava on laadittava siten, että Väylävirasto ei määrittele mikä alueelle sopii, vaan asukkaat ja kaupunki.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 8

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojuuksen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjearvot asumiselle ovat valtioneuvoston päättämiä. Ratasuunnitelmaa varten laaditusta meluselvityksestä käy ilmi minkä verran melu lisääntyy ennustetilanteessa vuonna 2040. Meluselvityksen mukaisesti on ratasuunnitelmaan ja kaavaan varattu riittävä tila melusuojuuksille. Pelkkä puusto ei muodosta riittävää melusuojausta.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojuuksia muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuutosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa vähenee merkittävästi. Ratasuunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja meluvalli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluvallin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa, jolloin rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpötkkelöä, 2 mäntyä ja kelomänty. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaaleppä- ja haapapuun alueesta jää melusuojuuksen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja Etu-Nokelan kohdalla noin 30 m. Kaavaselvityksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselvityksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston

puustoon ja polkuverkostoon. Väylävirastolle välitetään toive, ettei rautatiealueelta poisteta puustoa enakkoon ennen kuin kaksoisraiteen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi.

Kaksoisraide ei aiheuta valohäiriötä alueelle.

Kaavaluonnoksesta alueen asukailta saadun palautteen perusteella on kaavaan tehty useita muutoksia ja täydennyksiä.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyt ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojuukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee ja Varikonpuiston puustoa säästyy entistä enemmän.

9. Mielipide, Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry (27.2.2025)

”Liminka-Oulu kaksoisraiteen tavoitteet kestävän liikkumisen edistämisestä ovat kannatettavia. Kaksoisraiteen rakentaminen edistää Oulun kaupunkistrategian 2023 ja Oulun kaupungin Ympäristöohjelman 2026 toteutumista.

Nokelan kaupunginosassa on kuitenkin jäämässä kaksoisraiteen vaatimien melusuojarakenteiden alle harmaisen paljon arvokasta kaupunkimetsää. Metsä on parin kilometrin päässä kaupungin keskustasta olevaksi metsäksi varsin monimuotoinen ja isokin. Sillä tavataan monia eri luontotyyppisiä rehevää lehdosta karumpaan puolukakankaaseen. Alueen keski- ja eteläosissa on Oulun mittapuulla varsin vanhoja mentyjä. Suurin osa niistä onneksi säilyy melusuojuuksen rakentamisen jälkeenkin, mutta vanhoja puita tulisi säästää mahdollisimman paljon. Metsä on arvokas myös linnustolle. Tästä kertovat siellä tavatut harvinaistuneet hömötiainen, palokärki, pikkutikka, harmaapäätikka, varpuspöllö, kanahaukka ja pyrstötiainen.

Nokelan metsä on lähistön asukkaille tärkeä. Lähistölle on tullut viime vuosina paljon uutta asutusta mm. Taka-Lyöttyyn ja Höyhtyälle. Metsä on näiden ihmisten lähimetsä. Huoli metsän kohtalosta synnytti reilu vuosi sitten kansanliikkeen ja metsän puolesta kerättyyn adressiin kertyi lähes 1500 allekirjoitusta. Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ja Lintulammen asukasyhdistys olivat myös vetoomuksen takana. Mielestämme asukkaiden huoli ja toiveita on syytä kuulla ja huomioida hankkeen aikana.

Ymmärrämme toisaalta, että kaksoisraiteen rakentaminen lisää radan liikennemääriä ja erityisesti lisääntyvä tavaraliikenne lisää meluhaittoja. Toisaalta kestävän kehityksen hankkeena markkinoidun hankkeen varjolla ei saisi aiheuttaa luontokatoa. Rakentamisen alle jäävän metsän pinta-ala olisi tärkeä ilmoittaa ja myös esittää, miten metsän menetys kompensoidaan.

Kaksoisraiteen rakentamisessa syntyvien ylijäämämaiden käyttäminen melusuojausrakenteisiin on sinänsä järkevää, mutta ei oikeuta sitä, että tämän alta kaadetaan varttunutta virkistys- ja suojametsää. Esitämme, että vielä selvitetään vaihtoehtoa, jossa metsää voitaisiin säästää mahdollisimman paljon toteuttamalla melusuojaus pelkästään meluaitojen avulla. Säästyvä puusto itsessäänkin suojaisi asukkaita melulta. Metsäalueen eteläosassa siihen suunniteltu meluvalli veisi yli 20 metrin leveydeltä olemassa olevaa metsää. Viiden metrin korkuinen meluvalli on keinotekoinen ympäristö ja sen kehittyminen luonnontilaiseksi vie kymmeniä vuosia. Jos pelkkä meluaita ei ole toteutettavissa, eteläosassa voisi vielä tutkia meluvallin ja seinän yhdistelmää.

Tämä voisi hävittää vähemmän alkuperäistä metsää. Huomattava on myös se, että meluselvitysraportin ennustekarttojen mukaan meluvalli ME36 ei edes merkittävästi vähennä rataa lähimpien talojen keskiäänitasa päiväajan melun osalta.

Jos Varikonpuistossa sijaitseva masto laiteloineen siirretään meluvallin tieltä, voisi sillekin etsiä uutta paikkaa, jossa vältettäisiin mahdollisimman paljon puiden kaatoa. Todennäköisesti sellainen paikka löytyisi lähialueelta kohtalaisen helposti.

Lisäksi esitämme, että jäljelle jäävän metsän luontoarvot turvattaisiin kaavamerkinnällä VL-4, jotta alue pysyisi mahdollisimman luonnontilaisena virkistyskeittana ja sen monimuotoisuus pääsisi edelleen rauhasa kehittymään. Myös radan rakentamistöiden yhteydessä tulee huolehtia, ettei metsää kaadeta yhtään

enempää kuin tarpeen. Kulun työmaalle tulee tapahtua pelkästään rakennettavaa huoltotietä pitkin eikä metsän kautta.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 9

Kaavamuutosalue ei koske Varikonpuistoa muilta osin kuin rautatiealueen laajentamisen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Eli puisto säilyy ehyenä ja kokonaisena merkittävimältä osaltaan. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojuuksia muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuutosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa vähenee merkittävästi. Ratasuunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja meluvalli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluvallin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa ja rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpötkelöä, 2 mäntyä ja kelomänty. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaalepän ja haapapuun alueesta jää melusuojuuksen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja Etu-Nokelan kohdalla noin 30 m.

Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon. Kaavaluonnoksesta alueen asukkailta saadun palautteen perusteella on kaavaan tehty useita muutoksia ja täydennyksiä.

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojuuksen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjearvot asumiselle sisä- ja ulkotiloissa ovat valtioneuvoston päättämiä. Ratasuunnitelmaa varten laaditusta meluselvityksestä käy ilmi minkä verran melu lisääntyy ennustetilanteessa vuonna 2040. Meluselvityksen mukaisesti on ratasuunnitelmaan ja kaavaan varattu riittävä tila melusuojuuksille. Pelkkä puisto ei muodosta riittävää melusuojausta.

Päivitetyn ratasuunnitelman ansiosta nykyinen masto laitetiloineen jää rautatiealueen ulkopuolelle. Jos masto joudutaan kaksoisraiteen rakentamisen takia siirtämään esim. haruksista johtuen, osoitetaan mastolle uusi sijaintipaikka nykyisen maston eteläpuolelle, jossa on luontainen aukko metsässä. Kaavaan lisätään myös määräys, jonka mukaan maston uudella sijaintipaikalla tulee välttää puiden poistoa.

VL-4-määräys Varikonpuistolle ei ole mahdollinen, koska puisto ei ole mukana asemakaavamuutoksessa muilta osin kuin rautatien melusuojuuksen ja maston uuden sijaintipaikan osalta.

Toive kaksoisraiteen rakennustöiden järjestelyistä välitetään Väylävirastolle. Jos kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä joudutaan käyttämään puiston puolta, se sovitaan erikseen ja se vaatii Oulun kaupungin yleisen alueen käyttöluvan, johon kaupunki voi asettaa ehtoja. Alueen käyttöluvahakemuksessa tulee esittää tarvittavat viranomaisluvat ja riittävät suunnitelmat mm. toiminnasta, aluerajauksista, rakenteista, kalustosta ja toimintavarusteista, joiden pohjalta voidaan arvioida toiminnan yleiset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyn ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojuukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee ja Varikonpuiston puustoa säästyy entistä enemmän. Mastolle osoitetaan uusi sijaintipaikka, joka ei edellytä puuston poistoa.

10. Mielipide (27.2.2025)

”Kommentoin Oulun kaupungin Nokelan kaupunginosan asukkaana ja samalla myös luonnon puolestapuhujana liittyen kaavamuutokseen Nokelan radanvarren metsäisellä alueella. Vihreäsiirtymä ja junaliikenteen parantaminen tulee toteuttaa kaikin mahdollisin keinoin luontoa säästämällä ja asumisviihtyvyyttä vähentämättä. Oulun kaupunki on sitoutunut luontokadon pysäyttämiseen ja monimuotoisuuden vahvistamiseen, sekä asukkaiden osallistamiseen ja vaikuttamismahdollisuuksiin heille tärkeän asuinalueen muutoksissa. Nyt olisi näytön paikka, jotta usko näihin asukkaiden osallistamistilaisuuksiin pysyisi hengissä.

Oulun kaupunki on julkaissut 17.09.2024:

”Me, Suomen kymmenen suurimman kaupungin pormestarit ja kaupunginjohtajat, ymmärrämme luonnon monimuotoisuuden merkityksen ja tunnistamme luontokadon vakavuuden ja sen ratkaisemisen kiireellisyyden. Luonnon monimuotoisuus on tärkeää ihmisten hyvinvoinnille, terveydelle, taloudelle sekä kaupunkien elinvoimalle ja näemme tärkeänä, että luonto säilyy monimuotoisena myös tuleville sukupolville turvaten heidän hyvinvointiaan”.

... Kaupunkimme ovat avainasemassa Kunmingin-Montrealin maailmanlaajuisen biodiversiteettiviitekehyksen sekä EU:n biodiversiteettistrategian tavoitteiden toteuttamisessa, joiden mukaan luontokato pysäytetään vuoteen 2030 mennessä...”

Luonto- ja maisemaselvitykset

Luontoselvitykset on tehty loka-marraskuussa, joten se selittää osittain miksi alueen luontoarvo selvityksessä vaikuttaa kovin pienimuotoiselta todellisuuteen verrattuna.

Nokelan metsäalue on varsin monimuotoinen, sisältäen erilaisia metsätyppejä kilometrin matkalla. Alueella on runsaasti vanhaa puustoa (upeita kilpikaarnamäntyjä, haapoja ja koivuja), runsaasti lahoppua (lahopuujatkumo on hyvä) ja toisaalta tuoretta leikkiköä. Lähempää rataa löytyy paahteista rinnettä ja alueen maanpeitekasvillisuus on runsasta. Lintulammen suunnalta laskeva noro tulvii usein ja tuo runsaasti sopivaa elinympäristöä linnustolle, ja lisää lajimäärää. Alue on tulvassa usein, ja onkin tärkeää, että veden pääsy radan varressa kulkevaan pääuomaan on auki.

Nokelan alueella asusteleva silmälläpidettävä siili jäänyt kokonaan selvityksissä mainitsematta, ehkäpä marraskuussa ne olleet jo nukkumassa. Siiliä tapaa Nokelassa piha-alueilla, mutta myös usein radanvarren niittyjen reunamilla metsäpolun varrella.

Kaksoisraide Oulu-Liminka luontoselvitys Enwineer 11.11.2024, metsäkuviot ja maisemavaikutukset Albus luontopalvelut 2.10.2024, puustoselvitys 18.11.2024.

Linnust selvitys (Envineer Oy)

Linnust selvitys on puutteellinen. Alueella on tavattu useita uhanalaisia lajeja, selvityksessä mainitaan vain harakka, varpunen ja viherpeippo. Näiden lisäksi voin mainita usein tavattuja vanhojen metsien tai kulttuuriympäristöjen lajeja; hömötiainen, töyhtötiainen, pyrstötiainen, harmaapäätikka, pikkutikka, palokärki, korppi, naakka, varpushaukka, kanahaukka, mustavaris, uuttukyyhky...

Nokelan metsä on luokiteltu uhanalaiselle hömötiäiselle (ja samalla muille tiäisille) soveltuvaksi alueeksi, siitä on kaavoituksella tieto.

Parasta alueen asukkaille ja luonnolle asemakaavan muutoksessa

Nokelan reilun kilometrin pituinen alue on ratahankkeen kokoa ajatellen pieni, mutta meille asukkaille oleellisen iso ja merkityksellinen. Nokela on yksi Oulun vanhimmista asuinalueista. Se on perustettu VR:n Oulun Nokelan varikon valmistumisen jälkeen, ja alueella on sekä rautatiehenkilökunnan koteja että rintamamiestaloja. Sukupolvet ovat osin vaihtuneet, mutta asukkaat ovat lähtökohtaisesti hyvin suopeita rata liikenteeseen liittyvään.

Nokelan metsä on toiminut alusta asti suoja-alueena asuinalueen ja varikon välissä, ja on nykyään aktiivisessa käytössä työmatka- ja vapaa-ajan reittinä, muillekin kuin nokelalaisille. Luken tuoreessa selvityksessä luontoympäristöillä on todistetuksi terveyshyötyjä. Hyödyt tulevat tavallisimmin asuin- ja työympäristöjen

lähiluonnosta (Luke, 29.10.2024). Lisäksi jokaisen viheralueen merkitys osana luonnon monimuotoisuutta ja luontokadon ehkäisyä on merkityksellinen.

EU:n ennallistamisasetus kannattaa ja tulee huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Ennallistamisasetuksen tavoitteiden mukaisesti Nokelan metsikön säilyttäminen tukee ekosysteemipalveluja ja tarjoaa terveyshyötyjä alueen asukkaille. Lähiluonnon terveyshyödyt ovat merkittäviä, ja niiden säilyttäminen on tärkeää asukkaiden hyvinvoinnille.

Nokelan metsikkö ja vanha metsäpolku tulee säästää kaikin mahdollisin keinoin kaksoisraiteen rakentamisesta johtuvasta tilatarpeesta

Jokainen metri säästettyä Nokelan metsää on hyväksi:

1. Huoltotien minimileveys ja mahdollinen pyöräbaana -varaus poistettava

Asemakaavassa merkattu "Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu osa" tarkoittanee huoltotietä, mutta mikäli se on varaus pyöräbaanalle, se tulee poistaa kaavasta tarpeettomana. Radan ja melusuojauksen väliin tuskin koskaan tullaan pyöräilijöitä ohjaamaan, kun vieressä kulkee lukuisia pyöräteitä, ja kaksi pyöräbaanaakin. Nyt huoltotielle on kaavassa varattu leveyttä 6 m, kun huoltotie minimissään vaatii 4 m. Kaavaan siis muutettava leveydeksi 4 m.

2. Melusuojaus alueen arvo säilyttäen

Melusuojaus on isoin ja haasteellisin asia kaavamuutoksessa asukkaiden ja lähiluontomme kannalta. Mielestäni nyt on mietittävä kaikki mahdollisuudet ja toteutustavat, jotka vähentävät niiden aiheuttamaa haittaa. Yli 1500 adressin allekirjoittajaa on nimenomaan antanut äänensä Nokelan metsän säästämiseksi, se on huomioitava.

Sen lisäksi, että meluvallit ja -aidat vievät huomattavan maa-alan eli tuhoavat luontoa, ne ovat erittäin rumia ja muuttavat kulttuurillisen Nokelan asuinalueen länsiosan geton kaltaiseksi suljetuksi alueeksi. Rahaa säästävä maa-alueiden kasaus äänivalleiksi ei ole hyväksyttävää.

Vaikka yleisötilaisuudessa yritettiin esittää (huonolla menestyksellä), että erittäin oleellinen ja tärkeä vanha metsäpolku, joka kulkee koko Nokelan metsäalueen läpi, säästyisi, niin ei se säästy. Polku jää kaavaluonnoksessa meluvallin alle etu-Nokelan kohdalla, ja polkua reunustavat puut joudutaan kaatamaan. Polku on oleellinen ja tärkeä asia saada säilymään.

Olen asunut Nokelassa radan varrella 25 vuotta. Junien ääni ei häiritse, toisin kuin lennoston harjoitus- ja aurasikaluston äänet. Poikkimaantieltä kantautuva autojen ääni ei kuulu sisälle, mutta ulkona ollessa se on jatkuvaa uusista meluaidoista huolimatta.

Onko äänisuojaus siis lakiin kirjoitettu, ja ainoa vaihtoehto? Voisiko harkita edes läpinäkyvää matalampaa suojausta kuten ainakin Helsingissä? Tai olisiko tiheä kuusiaita riittävä kuten Joutsensillan kohdallakin? Vaikka sekin varjostaisi, olisi se kuitenkin luonnollisempi vaihtoehto kapean metsäalueen kohdalla etu-Nokelassa?

3. Pensaita ja puita ei saa poistaa yhtään enempää kuin mitä on aivan välttämätöntä. Eikä ennakollisia toimenpiteitä

Puustoa ei saa ryhtyä ennakollisesti poistamaan alueelta, vaan vasta sitten kun rahoitus on kunnossa ja on täysin varmaa, että hanke toteutetaan. Silloinkin jokainen mahdollinen puu ja pensas säilyttäen, ja radan puolelta toimien.

4. Merkintä: Luonnontilaisena säilytettävä metsä

Radanvarren metsää koskevat asemakaavat ovat vuosilta 1952–1953 eikä niissä ole mitään määräyksiä metsän käsittelylle. Nokelan metsäiselle alueelle tulee laittaa merkinnäksi "luonnontilaisena säilytettävä metsä". Radanvarren metsästä löytyy uhanalaiselle hömötiaiselle sopivia alueita: kesäelinpiiri ja talvielinpiiri. Kaupungin kaavoituksella on näistä kartat. Lähialueella tavataan myös viitasammakkoa, onko sen esiintymistä Nokelan metsässä selvitetty?

5. Ihmisten viihtyvyys on huomioitava kaavoituksessa

Asukkaat ovat osoittaneet aktiivisuutensa ja halunsa lähimetsikön suojelemiseksi. Kaupungin on pidettävä kaupunkilaisten ja lähiasukkaiden puolta. Kaava on laadittava siten, että Väylävirasto ei määrittele mikä alueelle sopii, vaan asukkaat ja kaupunki.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 10

Kaavamuutosalue ei koske Varikonpuistoa muilta osin kuin rautatiealueen laajentamisen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Eli puisto säilyy ehyenä ja kokonaisena merkittävimmältä osaltaan.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojuuksia muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuutosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa vähenee merkittävästi. Ratasuunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Ratabaanaa ei alueelle osoiteta. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja meluvalli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluvallin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa, jolloin rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpökökelöä, 2 mäntyä ja kelomänty. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaalepän ja haapapuun alueesta jää melusuojuuksen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja Etu-Nokelan kohdalla noin 30 m.

Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon. Puiston polkuverkostoon kaava vaikuttaa osittain melusuojuuksen tarvitseman tilan takia. Etu-Nokelassa metsäpolku kulkee niin lähellä nykyistä rautatiealuetta, että se jää ainakin osittain tulevan melusuojuuksen alle.

Puustokartoituksen (Albus luontopalvelut Oy) maastotyöt on tehty syyskuun aikana, 10.9. ja 25.9. Valmis raportti on päivätty 2.10.2024. Pesimälinnustoselvityksen (Envineer Oy) maastotyöt on tehty kevään ja kesän aikana 17.5., 30.5. ja 28.6.2024. Valmis raportti on päivätty 1.11.2024. Maastotyöt on tehty molemmissa selvityksissä oikea-aikaisesti.

Oulun yliopisto on laatinut Oulun kaupungille keskeiseltä kaupunkialueelta hömötiaisen elinympäristömallinnuksen, joka valmistui vuoden 2025 alussa. Elinympäristömallinnusta käytetään asemakaavoituksen ja maankäytön suunnittelun lähtötietona jatkossa. Hömötiaisen elinympäristön pääverkosto turvataan ja säilytetään, sillä hömötiaisen on monimuotoisen metsäluonnon yksi indikaattorilaji. Hömötiaisen tarvitsee elinympäristökseen sopivia pesimisalueita, joiden läheisyydessä sijaitsee myös talvehtimisalueet. Kaksoisraiteen asemakaavan alueella on hömötiaiselle soveltuvia pesimis- ja talvehtimisalueita Taka-Nokelan metsäkaistaleella. Taka-Nokelan alueella suuri osa metsästä säilyy. Hömötiaisen elinympäristön pääverkostoa ei ole kaavamuutosalueella, sillä pääverkosto sijaitsee laajoilla metsäverkoston alueille kauempana rakennetuista alueista.

Alueelta on laadittu liito-orava- ja viitasammakkoselvitys, joka tulee kaavaehdotuksen kanssa yhtä aikaa nähtäville.

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojuuksen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjearvot asumiselle sisä- ja ulkotiloissa ovat valtioneuvoston päättämiä. Ratasuunnitelmaa varten laaditusta meluselvityksestä käy ilmi minkä verran melu lisääntyy ennustetilanteessa vuonna 2040. Pelkkä puusto ei muodosta riittävää melusuojausta.

Väylävirastolle välitetään toive, ettei rautatiealueelta poisteta puustoa ennakoon ennen kuin kaksoisraiteen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi.

Nokelassa Varikonpuisto ei ole mukana asemakaavamuutoksessa muilta osin kuin rautatien melusuojuuksen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Siksi puistoalueelle ei voida osoittaa kaavamääräyksiä. Oulun

yliopisto on laatinut Oulun kaupungille keskeiseltä kaupunkialueelta hömötiaisen elinympäristömallinnuksen, joka valmistui vuoden 2025 alussa. Elinympäristömallinnusta käytetään asemakaavoituksen ja maankäytön suunnittelun lähtötietona. Hömötiaisen elinympäristön pääverkosto turvataan ja säilytetään, sillä hömötiainen on monimuotoisen metsäluonnon yksi indikaattorilaji. Hömötiainen tarvitsee elinympäristökseen sopivia pesimisalueita, joiden läheisyydessä sijaitsee myös talvehtimisalueet. Kaksoisraiteen asemakaavan alueella on hömötiaiselle soveltuvia pesimis- ja talvehtimisalueita Taka-Nokelan metsäkaistaleella. Taka-Nokelan alueella suuri osa metsästä säilyy. Hömötiaisen elinympäristön pääverkostoa ei ole kaavamuutosalueella, sillä pääverkosto sijaitsee laajoilla metsäverkoston alueille kauempana rakennetuista alueista. Viitasammakkoselvitys on laadittu. Se tulee nähtäville kaavaehdotuksen kanssa yhtä aikaa.

Kaavaluonnoksesta alueen asukailta saadun palautteen perusteella on kaavaan tehty useita muutoksia ja täydennyksiä.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyt ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojuukselle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee ja Varikonpuiston puustoa säästyy entistä enemmän.

11. Mielipide (27.2.2025)

"Huoltotielle minimileveys

Väyläviraston tarpeisiin riittää 4 metriä leveä huoltotie. Nyt huoltotielle on varattu suunnitelmissa 6 metriä. Mikäli kunnallistekniikka ei edellytä 6 metrin leveyttä, tulee huoltotie toteuttaa minimileveyden mukaan, pari metriäkin on paljon tilaa viereisestä metsästä lähiluonnosta. Mahdollinen tulevaisuuden kevyenliikenteen väylä ei saa määrittää huoltotien leveyttä tässä kohdin leveämmäksi, kuin aito tarve on.

Melusuojaus metsää säästään

Melunsuojauksen kannalta olennaista on esteen korkeus, ei sen leveys. Alueen asukkaana koen tärkeäksi, että Väylävirastolta edellytetään nykyistä suunnitelmaa tilatehokkaampaa toteutusta melusuojauksen osalta, eli suunnitelmaa, jossa minimoidaan tai vähintään kohtuullistetaan vaikutukset nykyiseen metsään rakennettavien melusteiden osalta. Asukastilaisuudessa kuulinme Väyläviraston kertomana, että melutaso tai liikennemäärät eivät tule nykyisestä merkittävästi kasvamaan. Nyt Väyläviraston suunnitelmissa melusuojaus on toteutettu meluvalli + aita (Etu-Nokela) ja melluvallina (Taka-Nokela). Kumpikin näistä toteutustavoista tulee syömään merkittävästi enemmän metsää kuin melusuojauksen kannalta olisi tarpeen. Käytännössä vallin leveydet on nyt määritelty ylijäämämaiden läjittämistarve edellä, ei alueen luontoa säästään. Erityisesti Etu-Nokelan kohdalle ei tulisi rakentaa meluvalleja ylijäämämaiden hävittämiseksi, vaan ratkaista melusuojaus aitaratkaisuna. Meluaitojen osalta tulisi antaa Väylävirastolle tarkemmat ohjeet kaavassa esteiden ulkonäön suhteen. Esteiden tulee olla sekä toiminnalliset, sekä upota ympäröivään luontoon visuaalisesti.

Meluvallit voivat olla "luonnonmukaisen oloinen ratkaisu" verrattuna meluaitoihin, mutta kustannus näiden rakentamisesta alueelle on "liian kallis", huomioiden alueen metsän kapeus ja tärkeys alueen asukkailla. Juuri levennetyn poikkimaantien vieressä olemme asukkaina voineet havainnoida kuinka paljon metsää ja polkuja vallien alle jää ja toisaalta nähdä kuinka paljon tilatehokkaampi aitaratkaisu on vaihtoehtona oikeaan paikkaan sijoitettuna.

Huomioitavaksi tässä kohdin, että radanvarren asukkaana, radan ja huoltopihan äänet eivät ole missään vaiheessa häirinneet minua tai perhettäni. Ainoat havaitut haitat ovat nykyisen huoltohallin kirkkaan vihreänä asutusta ja metsää kohti hohkaavat mainosvalot, joiden toivoisin siirrettävän eri puolelle huoltohallia.

Ei ennakollisia toimenpiteitä

Vaadin ja pyydän, että puustoa ei ryhdytä ennakollisesti poistamaan alueelta, vaan vasta sitten kun rahoi- tus on kunnossa ja on täysin varmaa, että hanke toteutetaan.

Merkintä: Luonnontilaisena säilytettävä metsä

Radanvarren metsää koskevat asemakaavat ovat vuosilta 1952 - 1953 eikä niissä ole mitään määräyksiä metsän käsittelylle. Tästä pyydän ja palautteena esitän, että asemakaavamuutos laajennettaisiin koskemaan myös radan varren metsää sillä perusteella, että voimassa oleva kaava on vanhentunut ja metsälle pitäisi laittaa merkinnäksi "luonnontilaisena säilytettävä metsä". Radanvarren metsiköstä löytyy uhanalaiselle hömötiaiselle sopivia alueita: kesäelinpiiri ja talvielinpiiri. Kaupungin kaavoituksella on näistä kartat."

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 11

Rautatiealueella sijaitseva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, kavennetaan 4 metriä leveäksi. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojausja muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuutosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa vähenee merkittävästi. Ratasuunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja meluvalli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluvallin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa, jolloin rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpököä, 2 mäntyä ja kelomäntä. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaaleppä- ja haapapuun alueesta jää melusuojausalueen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja Etu-Nokelan kohdalla noin 30 m.

Kaavaselostuksen kohtaan 5.4.5 on lisätty ilmakuvan päälle ratasuunnitelma, josta voi helpommin hahmottaa mikä osa puistosta jää rautatiealueen alle ja mikä säilyy edelleen puistona. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkkoon.

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti. Siten myös melusuojausalueen tarve ja sille varattava tila tulevat kaavaan ratasuunnitelmasta. Ratasuunnitelman meluselvityksessä on osoitettu suojattavat alueet. Meluselvityksessä esitetyt melun ohjeet asumiselle sisä- ja ulkotiloissa ovat valtioneuvoston päättämiä. Pelkkä puusto ei muodosta riittävää melusuojausta. Meluaitojen ulkonäkö tarkentuu seuraavissa suunnitteluvaiheissa laatuvaatimukset ja kunnossapito huomioon ottaen. Toive ulkonäöstä välitetään Väylävirastolle. Kaavan kolmiomääräys edellyttää, että melualueista tulee rakentaa maisemoitu ja istutettu luonteva maaston osa.

Väylävirastolle välitetään toive, ettei rautatiealueelta poisteta puustoa ennakoon ennen kuin kaksoisraiteen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi.

Kaava-alue ei ole syytä laajentaa, koska kaksoisraiteen kaavamuutos ei sitä edellytä. Laajentaminen edellyttäisi mm. luontoselvitysten merkittävää laajentamista.

Mielipide aiheuttaa kaavan muutostarpeen. Päivitetyt ratasuunnitelman mukaisesti kaavassa kavennetaan melusuojausalueelle ja huoltotielle varattua aluetta, jolloin rautatiealueeksi osoitettu alue kapenee ja Varikonpuiston puustoa säästyy entistä enemmän.

Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastineet

Nähtävillä x.x.-x.x.2025, x lausuntoa ja x muistutusta