



Asemakaavan selostus

17.4.2025 päivättyyn Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta koskevaan asemakaavan muutokseen

(Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie, Topinpuisto, Ratakuja, Asemanraitti)

Asemakeskus, joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja pysäköintirakennus

Kaavatunnus 564-2608

Diaarinumero OUKA/5054/2024

Selostus päivitetty xx.xx.xxxx

Asemakaavan muutosluonnosvaiheeseen asti asemakaavan muutos on käsitelty kaavatunnuksella 564-2484 sekä diaarinumerolla OUKA/9286/2020.

Asemakeskuksen asemakaavan muutos etenee asemakaavan muutosehdotusvaiheeseen osa-alueittain, joista ensimmäinen on tämä asemakaavan muutos kaavatunnuksella 564-2608.



Kansikuva: Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, näkymä rautatien suunnasta. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

Sisältö

1.	Perus- ja tunnistetiedot.....	4
1.1.	Tunnistetiedot	4
1.2.	Kaava-alueen sijainti	5
1.3.	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	6
1.4.	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	6
2.	Tiivistelmä.....	7
2.1.	Asemakaavan sisältö.....	7
2.2.	Kaavaproessin vaiheet.....	8
2.3.	Asemakaavan toteutus	8
3.	Lähtökohdat	9
3.1.	Selvitys suunnittelualueen oloista.....	9
3.1.1.	Alueen yleiskuvaus.....	9
3.1.2.	Maisema ja ympäristö	10
3.1.3.	Rakennettu ympäristö	11
3.1.4.	Maanomistus.....	12
3.2.	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset	12
3.2.1.	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	12
3.2.2.	Maakuntakaava	12
3.2.3.	Yleiskaava	13
3.2.4.	Voimassa olevat asemakaavat	14
3.2.5.	Rakennusjärjestys	14
3.2.6.	Tonttijako ja kiinteistörekisteri.....	14
3.2.7.	Pohjakartta.....	14
3.2.8.	Suojelupäätökset.....	15
3.2.9.	Maankäyttösopimukset	15
3.2.10.	Muut aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja ohjelmat, jotka ovat tulleet voimaan tai ovat suunnitteilla	15
3.3.	Kaava-aluetta koskevat selvitykset	16
3.3.1.	Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY	16
3.3.2.	Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi 2016.....	18
3.3.3.	Oulun rautatieaseman rakennushistoriallinen selvitys	20
3.3.4.	Linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten ominaispiirteiden selvitys	24
3.3.5.	Oulun keskustavisio 2040	27
3.3.6.	Oulun korkean rakentamisen selvitys 2014.....	28
3.3.7.	Luontoselvitys.....	29
3.3.8.	Maisemaselvitys	29
3.3.9.	Rakennettavuusselvitys.....	32
3.3.10.	Pilaantuneet maat sekä happamat sulfaattimaat	34
3.3.11.	Hulevesiselvitys	36
3.3.12.	Ympäristömeluselvitykset	41
3.3.13.	Runkomeluselvitys	44
3.3.14.	Ratätärinäselvitys.....	45
3.3.15.	Ratapihan kehittäminen	46
4.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	47
4.1.	Asemakaavan suunnittelun tarve	47
4.2.	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	48
4.3.	Osallistuminen ja yhteistyö	48
4.3.1.	Osalliset	48
4.3.2.	Vireilletulo, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	49

4.3.3. Viranomaisyhteistyö.....	50
4.4. Asemakaavan tavoitteet.....	50
4.4.1. Prosessin aikana syntyneet tavoitteet / tavoitteiden tarkentuminen.....	56
4.5. Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	57
4.5.1. Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta.....	57
4.5.2. Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu.....	66
4.5.3. Esitetyt mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen.....	66
4.5.4. Esitetyt muistutukset ja niiden huomioon ottaminen.....	66
4.5.5. Suunnitelmiin nähtävillöön jälkeen tehdyt muutokset.....	66
4.5.6. Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset.....	67
5. Asemakaavan kuvaus.....	67
5.1. Kaavan rakenne.....	67
5.1.1. Palvelut.....	68
5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....	69
5.3. Aluevaraukset.....	69
5.3.1. Katu- ja liikennealueet.....	69
5.3.2. Ympäristö.....	71
5.3.3. Vesihuolto ja hulevedet.....	72
5.3.4. Energiahuolto, kaukolämpöverkko.....	72
5.3.5. Energiahuolto, sähköverkko.....	72
5.4. Kaavan vaikutukset.....	73
5.4.1. Vaikutukset kaupunkirakenteeseen.....	73
5.4.2. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	74
5.4.3. Vaikutukset kulttuurihistoriallisiin arvoihin.....	75
5.4.4. Vaikutukset liikenteeseen.....	76
5.4.5. Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön.....	77
5.4.6. Vaikutukset talouteen.....	77
5.4.7. Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen.....	77
5.4.8. Vaikutukset asumiseen ja sosiaalisiin oloihin.....	77
5.4.9. Lapsivaikutusten arviointi.....	78
5.4.10. Vaikutukset ilmastomuutokseen sopeutumiseen.....	79
5.4.11. Kestävien liikkumismuotojen edistäminen.....	79
5.5. Ympäristön häiriötekijät.....	80
5.6. Kaavamerkinnot ja määräykset.....	80
5.7. Nimistö.....	80
6. Asemakaavan toteutus.....	81
6.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	81
6.2. Toteuttaminen ja ajoitus.....	81
6.3. Toteutuksen seuranta.....	81

1. Perus- ja tunnistetiedot

1.1. Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos on käsitelty asemakaavan muutosluonnosvaiheeseen asti kaavatunnuksella 564-2484. Asemakaavan muutosluonnos koski Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelia 37, korttelin 42 tonttia nro 3, Hallituskadun katualuetta, Rata-aukiota ja rautatiealuetta sekä lisäksi Kainuuntien ja Ratakadun katualueiden osia, jotka sijaitsevat osittain II kaupunginosassa ja osittain Raksilan kaupunginosassa. Asemakaavan muutosalueen osoitteet olivat Ratakatu 6 ja 6a sekä Rautatienkatu 11a ja 11b.

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain, jotka ovat:

- Ensimmäisessä vaiheessa tämä asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2608), johon sisältyy linja-autotermiinaali, toimisto- ja liiketilaa sekä pysäköintilaitos ympäröivine yleisine alueineen
- Toisessa vaiheessa tämän kaavaehdotuksen (564-2608) koillispuolella sijaitseva Asemakeskuksen pohjoispää ja Rata-aukio
- Myöhemmässä vaiheessa tämän kaavaehdotuksen (564-2608) lounaan puolella sijaitseva Asemakeskuksen eteläpää
- Lisäksi edellä mainittujen osa-alueiden yhteydessä tai erillisenä osa-alueenaan Hallituskadun katualue ja korttelin 42 tontti nro 3
- Lisäksi edellä mainittujen osa-alueiden yhteydessä tai erillisenä osa-alueenaan rautatiealue / henkilöratapiha.

Tämä asemakaavan muutosehdotus, kaavatunnus 564-2608, koskee osaa II kaupunginosan korttelista 37, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie, Topinpuisto).

Asemakaavan muutoksella muodostuu Oulun kaupungin II kaupunginosan kortteli 45. Tonttijako hyväksytään asemakaavan muutoksen yhteydessä.

Kaavan nimi:	Asemakeskus
Kaavatunnus:	564-2608
Kaavan laatija:	Asemakaavan muutosluonnos 564-2484: Leena Kallioniemi Oulun kaupunki Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus Solistinkatu 2, PL 32, 90015 Oulun kaupunki sähköposti: leena.k.kallioniemi@ouka.fi Asemakaavan muutosehdotus 564-2608: Jere Klami Oulun kaupunki Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus



Kuva 2 Asemakaavan muutosluonnosvaiheen (kaavatunnus 564-2484) aluerajaus vasemmalla, kaavaehdotuksen (kaavatunnus 564-2608) aluerajaus oikealla.

1.3. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Liite 1. Asemakaavan seurantalomake

Liite 2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, päivitetty 17.4.2024

Liite 3. Asemakaavan muutoksesta jätetyt mielipiteet ja lausunnot vastineineen

Liite 4. Tiedotus- ja keskustelutilaisuuksien 3.12.2020 (osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe) ja 13.4.2022 (asemakaavan muutosluonnosvaihe) muistiot, kaavatunnus 564-2484

Liite 5. Viitesuunnitelmat 21.3.2025, Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy

Liite 6. Liikenteen yleissuunnitelmaluonnos 10.4.2025, WSP Finland Oy

Liite 7. Liikenneselvitys 10.4.2025, WSP Finland Oy

Liite 8. Raksilan visiosuunnitelma 18.3.2025, Oulun kaupunki / LUO arkkitehdit

Liite 9. Raksilan alueen kaavahankkeiden tilanne 24.3.2025

Liite 10. Asemakaavakartta merkintöjen selityksineen

Tonttijako

1.4. Luettelo muista kaavaa koskevistä asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Oulun keskustavisio 2040

Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi (2016)

Oulun korkean rakentamisen selvitys (2014)

Oulun rautatieaseman rakennushistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo (2003)

Oulun asema-alue, Asemapuiston inventointi, Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo (2003)

Linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten ominaispiirteiden selvitys, Sitowise Oy (2021)
Joukkoliikennestrategia
Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031
Oulun pysäköintiohjelma 2040
Oulun pysäköintinormit
Baanaverkkosuunnitelma 2030
Henkilöratapihaselvitys (2015)
Maisemaselvitys, Eurofins Ahma Oy (2019)
Rakennettavuusselvitys, Golder Associates Oy (2020)
Pilaantuneiden maiden selvitys, Golder Associates Oy (2020)
Pohjatutkimus ja ympäristötekkinen raportti, Ramboll Finland Oy (2025)
Hulevesiselvitys, WSP Finland Oy (2021)
Raidemelu-, tärinä- ja runkomeluselvikset, WSP Finland Oy (2021)
Raksilan liikenteen yleissuunnitelma
Arkkitehtuurikilpailu 2016
Liikenneselvitys, WSP Finland Oy (2025)
Liikenteen toimivuustarkastelut, Ramboll Finland Oy (2021, 2025)

2. Tiivistelmä

2.1. Asemakaavan sisältö

Asemakeskuksen asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2484) tavoitteena on ollut korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista.

Tämä asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) koskee Asemakeskuksen keskimäistä osa-aluetta, jolle on suunniteltu joukkoliikenneterminaali, toimistorakennus liiketiloineen sekä pysäköintitalo. Asemakaavan muutosalueeseen sisältyy korttelin lähiympäristön katualueita, Topinpuiston puistoalue sekä pieni osa rautatiealuetta.

Asemakaavan muutoksella muodostuu Oulun kaupungin II kaupunginosan kortteli 45, joka on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Korttelialueelle ei sallita sijoitettavan asuntoja. Korttelialuetta ja sen viereistä osaa Ratakujan katualueesta koskee merkintä ma-3, maanalainen tila, johon saadaan sijoittaa kaksi maanalaista kellarikerrosta. Viitesuunnitelmien mukaan alueelle sijoittuu yksi kellarikerros, johon on suunniteltu pysäköinti- ja toimistorakennuksen toimintaa tukevia tiloja sekä yhteys koillisen puolelle myöhemmin toteutettavalle Asemakeskuksen alueelle.

Suurin sallittu kerrosluku on kuusi kerrosta korttelialueen osalla, jolle sijoittuu joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja liiketilaa sekä pysäköintitalo. Tällä rakennusalueella rakennusoikeus on 32 000 kerrosalaneliömetriä, josta 27 % (8640 kerrosalaneliömetriä) saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja varten. Rakennusalueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta häiritsemätöntä myymälä- tai liiketilaa maantasokerrokseen. Liiketilän vähimmäiskerrosala on 450 kerrosalaneliömetriä. Viitesuunnitelmien mukaan maantasokerrokseen on suunniteltu ravintolatilaa. Rakennusalueelle on osoitettu kaksi muuntamoaa (kaavamerkintä vm).

Korttelialueen koillispäähän on osoitettu yksikerroksinen rakennusala, jonka rakennusoikeus on 1050 kerrosalaneliömetriä. Tämä rakennusala ei sisälly joukkoliikenneterminaalin, toimistorakennuksen ja pysäköintitalon hankkeeseen. Rakennusala on osoitettu siltä varalta, mikäli tulee

tarvetta toteuttaa rautatieasemalle saapumista palveleva aulatila ennen Asemakeskuksen alueen muuta toteuttamista. Tämän yksikerroksisen rakennusalan osalta asemakaavaa tullaan tarkentamaan tämän asemakaavan muutoksen laatimisen jälkeen, kun alueen koillispuolella sijaitsevan Asemakeskuksen osa-alueen asemakaavan muutosehdotusta laaditaan. Tavoitteena on radanvarren rakennuskannan sujuva liittyminen toiminnallisesti sekä kaupunkikuvallisesti.

Osa voimassa olevan asemakaavan keskusliikenneaseman korttelialueesta (LAR-1) on osoitettu Solistinkadun ja Ratakujan katualueeksi. Solistinkatu toteutetaan hidaskatuna. Kadun mitoituksessa on varauduttu etelän puoleisen korttelin osan kohdalla ja läheisyydessä saattoliikenteeseen, jota voidaan osoittaa katualueelle. Solistinkadulle, Ratakadulle sekä Kainuuntien ja Ratakadun liittymään on osoitettu asemakaavan muutoksessa katualueen toimintojen rajoja ohjeellisilla merkinnöillä, joihin sisältyy istutusalueita ja istutettavia puurivejä. Ratakatua laajennetaan luoteen suuntaan Matkahuollon rakennuksen kohdalla ja lähiympäristössä liikenteen toimivuuden ja katuympäristön kehittämisen takia.

Korttelin 45 ja rautatiealueen väliin on osoitettu jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu (kaavamerkintä pp/h). Kadun nimeksi tulee Asemanraitti.

Topinpuisto osoitetaan katualueeksi, jonka nimeksi tulee Topinkatu. Henkilöautoilla ajoyhteys korttelin 27 tontille nro 186 sekä korttelin 28 tontille nro 191 järjestetään Syrjäkadulta tämän alueen kautta. Nykyinen ajoyhteys Ratakadulta muuttuu jalankulku- ja pyöräily-yhteydeksi,

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu kolmiomerkintä vaa9. Kolmiomerkinnässä on esitetty määräyksiä koskien kaupunkikuvaa ja rakentamista, pysäköintiä, teknisiä laitteita ja tiloja, maaperän puhtautta sekä happamia sulfaattimaita.

Korttelin 45 rakentamisen tehokkuudeksi muodostuu noin 4,44 sekä koko asemakaavan muutosalueen rakentamisen tehokkuudeksi noin 1,06.

2.2. Kaavaprosessin vaiheet

Kaavoitustyö on käynnistetty kiinteistön omistajan aloitteesta, joka on jätetty 8.10.2019. Väylävirasto on ilmoittanut sähköpostitse olevansa mukana asemakaavan muutoksen laatimisessa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty selostuksen liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettiin kaksi mielipidettä ja seitsemän lausuntoa. Asemakaavan valmisteluaineisto (kaavatunnus 564-2484) on pidetty nähtävänä kaupungin virallisella ilmoitustaululla Oulu 10-palveluissa. Muutosluonnoksesta esitettiin kahdeksan lausuntoa ja neljä mielipidettä.

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutoksen suunnittelualaue on jaettu osa-alueisiin kappaleessa 1.1. kuvatulla tavalla siten, että tämän asemakaavan muutosehdotuksen kaavatunnus on 564-2608. Asemakaavan muutoksesta 564-2608 on laadittu asemakaavan muutosehdotus. Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

2.3. Asemakaavan toteutus

Asemakaavan muutoksen mahdollistama rakentaminen toteutetaan asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman.

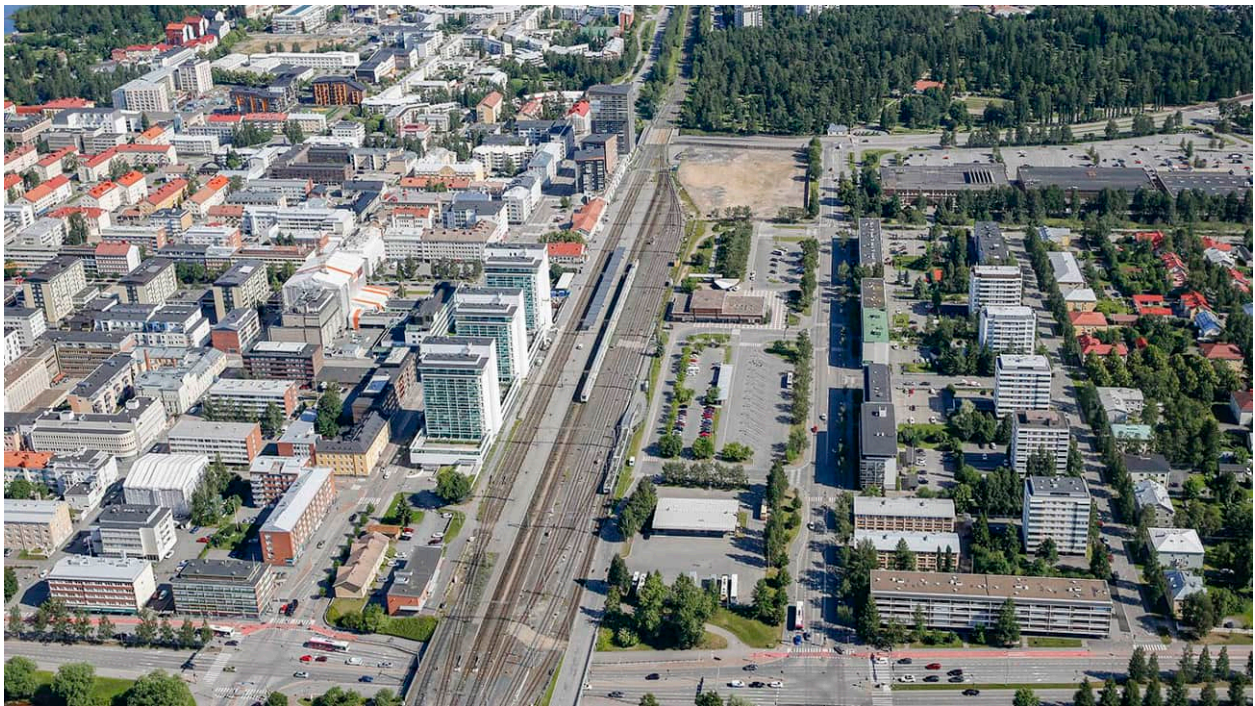
3. Lähtökohdat

3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1. Alueen yleiskuvaus

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet.

Tämä asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) koskee Asemakeskuksen keskimäistä osa-aluetta, jolle on suunniteltu joukkoliikenneterminaali, toimistorakennus liiketiloineen sekä pysäköintitalo. Asemakaavan muutosalueeseen sisältyy korttelin lähiympäristön katualueita, Topinpuiston puistoalue sekä pieni osa rautatiealuetta.

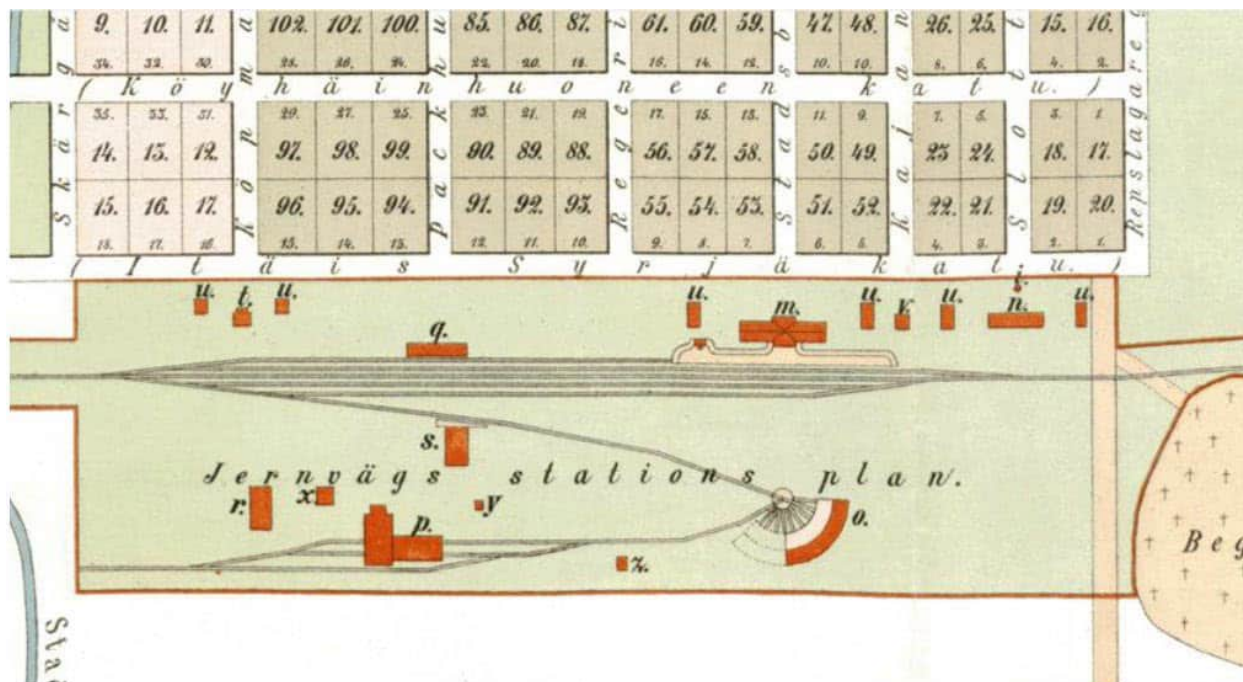


Kuva 3 Ilmakuva alueelta, Oulun kaupunki / Röni-Kuva Oy 2024

1800-luvulla ruutukaavoitettu ja aidattu kaupunkialue ulottui nykyiselle Rautatienkadulle saakka. Ympärillä oli maaseutua. Kaupungin painopiste oli Pokkitörmällä ja merenrannan läheisyydessä.

Rautatien rakentaminen Ouluun 1886 siirsi osan torinrannan tavaraj- ja henkilöliikenteestä itään. Rautatieasema rakennettiin entisen köysitehtaan paikalle. Köysitehdas oli ollut toiminnassa vielä 1860-luvulla. Köysipunomon rakennukset olivat ulottuneet nykyisen Rautatienkadun suuntaisesti Kajaaninkadulta aina Kauppurienkadulle asti. Köysitehtaan toiminta oli hiipunut 1870-luvulle mentäessä purjelaivakauden päättymisen myötä. Rautatielle varattu alue asettui Kaupunginojan ja Kainuuntien väliin Rautatienkadun suuntaisesti, ja alueella oli rautatierakennusten lisäksi tiloja makasiineille sekä puutavaran varastoinnille. Vuonna 1887 asemakarttaan merkittiin toteutunut rautatieaseman alue. Radan länsipuolelle sijoittui varsinainen asema-alue ja radan itäpuolelle teknisempi puoli, kuten ratapiha, veturitalli ja konepaja. Tätä aluetta rajasi nykyinen Ratakatu.

Ratakadun ja Syrjäkadun välinen alue asutettiin ja kaavoitettiin 1900-luvun alussa. Syrjäkadun ja Teuvo Pakkalan kadun välinen alue kaavoitettiin 1924.



Kuva 4 Ote vuoden 1886 asemakaavasta. Rautatieaseman toimintaan liittyneet rakennukset: rautan itä-puolella varikkoalueen rakennukset: r. varistorakennus, x. paja, p. rautatiepaja, s. poltto-puuvarasto, y. puusaha, z. öljyvarasto, o. veturitallit ja kääntöpöytä

Nykyisen Raksilan vanhimmat korttelit sijaitsivat Ratakadun ja Syrjäkadun välisellä alueella. Ne rakennettiin pääosin 1890-luvulla ja purettiin, minkä jälkeen Ratakadun ja Syrjäkadun väliset korttelit kaavoitettiin kerrostaloiksi asemakaavassa 1965. Raksilan marketit, jäähalli, uimahalli ja Väikkylä on rakennettu lähialueelle 1970-luvulla.

Rautatien takaisen kaupungin osan asemakartta on päivätty 3.4.1924. Kaavassa on esitetty kuusi uutta asuinrakentamiseen tarkoitettua korttelia. Niille rakennettiin Puu-Raksilan asuntoalue, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Puu-Raksilan pienemmät tontit rakentuivat pääosin valmiiksi 1940-luvun alkuun mennessä sekä Syrjäkadun ja Puistikkokadun varren kaksikerroksiset rakennukset 1950-luvun alkuun mennessä.

VR:n konepajatoiminta hiipui Raksilasta vaihteittain. 1950-luvulla Oulussa lopetettiin vetureiden korjaus. 1960-luvun uusien vaunumallien myötä myös vaunujen kunnostustarve väheni ja konepaja lakkautettiin lopullisesti vuonna 1971. Varikkoalueen rakennukset purettiin 1970- ja 80-luvuilla. Konepajan poistuttua alueelle alettiin suunnitella matkakeskusta, johon kuului linja-autoasema sekä Matkahuollon rahtiasema. Rakennukset laitureineen ja rautatiematkustajien saattoalueineen valmistuivat vuonna 1982. Linja-autoasema siirrettiin torinrannasta Raksilaan. Raksilasta tehtiin junalaitureille ja kantakaupungin puolelle johtava alikulkutunneli.

3.1.2. Maisema ja ympäristö

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman alueen, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet. Nyt käsiteltävän asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2608)

alueeseen sisältyy osa linja-autoaseman korttelista 37 lähiympäristöineen, katualuetta sekä To-pinpuisto.

Oulussa rautatiealueen istutukset ovat muodostaneet puistomaisen vyöhykkeen ruutukaava-alueen reunalle. Radan länsipuolelle suunniteltiin asema- ja asuinrakennukset sekä tavaramakasiini. Oulun asemapuisto vihittiin käyttöön 1891. Suomessa rautatiealueiden puistot ovat olleet esikuvina puistojen ja puutarhojen suunnittelulle. Ne oli suunniteltu huolella ja niissä käytettiin aika-kauteen nähden monipuolista ja harvinaista kasvilajistoa. Asemapuisto oli viihtyisä ympäristö matkustajille ja toimi suojavaikkeenä ratapihalta kantautuvalle noelle, pölylle ja melulle. Radan länsipuolen ympäristö on muuttunut alueen rakentamisen myötä.

Linja-autoaseman ympäristö on muotoutunut liikennesuunnittelun ehdoilla. Pysäköinti- ja laiturialueiden ympärille on istutettu rajaavia pensas- ja puuistutuksia. Pääosa alueen pinta-alasta on asfalttia.

Maisema on kuvattu tarkemmin selostuksen kappaleessa 3.3.8 maisemaselvitys.

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet. Alla kuvatuista rakennuksista ainoastaan 1980-luvulla rakennettu linja-autoasema ja Matkahuollon rakennus sijaitsevat asemakaavan muutoksen 564-2608 suunnittelualueella.

Laajemmalla Asemakeskuksen suunnittelualueella sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat 1886 ja 1929 valmistuneet rautatieaseman rakennukset, jotka on kuvattu tarkemmin kappaleessa 3.3.3 rakennushistoriaselvitys. 1980-luvulla rakennetuista linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennuksista on tehty rakennusten ominaispiirteiden selvitys. Se on kuvattu kappaleessa 3.3.4.

Suunnittelualueen lähiympäristö Ratakadun varressa on Raksilan kerrostalovaltaista aluetta, joka on rakennettu pääosin 1960- ja 70-luvuilla. Suunnittelualueen vieressä sijaitseva poliisi- ja oikeustalo on rakennettu 1988. Rakennus on poissa käytöstä ja tullaan purkamaan. Lähialueella sijaitsevat Raksilan marketit, jäähalli, uimahalli ja Välikylä on rakennettu 1970-luvulla.

Keskustan puolella rautatiealuetta Rautatienkadun varrella alueen kaupunkikuva on muuttunut viimeisimmän vuosikymmenen kuluessa ja muuttuu edelleen. Kauppurienkadun ja Hallituskadun päätteiden väliselle alueelle rakennetaan vuonna 2017 voimaan tulleen asemakaavan muutoksen pohjalta ns. matkakeskuksen aluetta, jonka rakentaminen muodostuu 1–3 -kerroksisesta jalustaosasta ja 12-kerroksisista asuntorakennuksista. Alueen pohjoispäässä sijaitsee Asematalon korttelialue, jolle rakennetaan vuonna 2018 voimaan tulleen asemakaavan muutoksen pohjalta asuin-, liike- ja toimistorakennuksen korttelia. Yksikerroksiseen jalustaosaan liittyy 8- ja 16-kerroksiset asuntorakennukset. Rautatienkadun varrella eteläpäässä radanvarren aluetta on toimistorakennusten korttelialue, jolla rakentaminen on asemakaavassa 2–3-kerroksista. Korttelissa sijaitsee 1899 valmistunut puinen asuinrakennus sekä 2002 valmistunut punatiilinen liikenteenohjauskeskus.

Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on kuvattu selostuksen kappaleessa 3.3.1.

3.1.4. Maanomistus

Asemakaavan muutosalue on Oulun kaupungin omistuksessa.

3.2. Kaava-alueita koskevat suunnitelmat ja päätökset

3.2.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

Suunnitelmassa edistetään erityisesti näitä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita: Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

3.2.2. Maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa alue on osoitettu merkinnällä C-1. Merkinnällä osoitetaan Oulun kaupunkikeskustan palvelutoimintojen alue, johon sijoittuu keskustahakuisia hallinto-, kauppa-, hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluja sekä asumista. Alueella olevat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöalueet ja -kohteet on esitetty 2. vaihemaa-kuntakaavan selostuksen liitteessä. Alueeseen sisältyy Museoviraston määrittelemä Oulun kaupunkiarkeologinen alue, jolla tunnetaan muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia maanpinnan alla olevia kulttuurikerroksia ja rakenteita.

Suunnittelumääräykset: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee luoda edellytyksiä kansainvälisen, kaupallisesti vetovoimaisen ja viihtyisän kaupunkikeskustan kehittymiselle varaamalla alueita tiivistä kaupunkirakentamista ja monipuolisia palveluja varten sekä määrittelemällä korkeatasoisen kaupunkikuvan kehittämisen periaatteet.

Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät.

Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa keskustatoimintojen alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä siten, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

Oulun keskustatoimintojen aluetta tulee kehittää Pohjois-Suomen kaupallisena pääkeskuksena ja alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupan toiminta- ja kehitysedellytysten ja palveluiden saavutettavuuden kehittämiseen.

Rautatiealue on merkittävästi parannettava päärata.

Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tasoristeysten poistamiseen ja liikenteen kapasiteetin lisäämiseen.

Rautatiealue on merkitty merkittävästi parannettava nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen päärata.

Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjuliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen, mm. tasoristeysten poistamiseen sekä kaksoisraiteeseen.

Suunnittelualueella on merkintä matkakeskus.

Suunnittelualueella on merkintä Oulun seudun laatukäytävä. Merkinällä osoitetaan Oulun lentoaseman, kaupungin keskustan, yliopiston ja muiden Oulun kaupunkiseudun suurten työpaikka- ja palvelualueiden välistä, kaupunkimaisesti rakennettavaa tie- ja yritys ympäristön vyöhykettä. Suunnittelumääräykset: Alueelle tulee pyrkiä kuntien yhteistyöllä luomaan yhtenäisiä suunnitteluperiaatteita, joilla turvataan vyöhykkeen kehittämis edellytykset kansainvälisesti veto voimaiseksi, yhdyskuntarakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoiseksi, pääosin yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alueeksi kulttuuriympäristöt ja maiseman arvot huomioiden. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda yhdyskuntarakenteelliset edellytykset korkean palvelutason joukkoliikenteen kehittämiselle.



Kuva 5 Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta

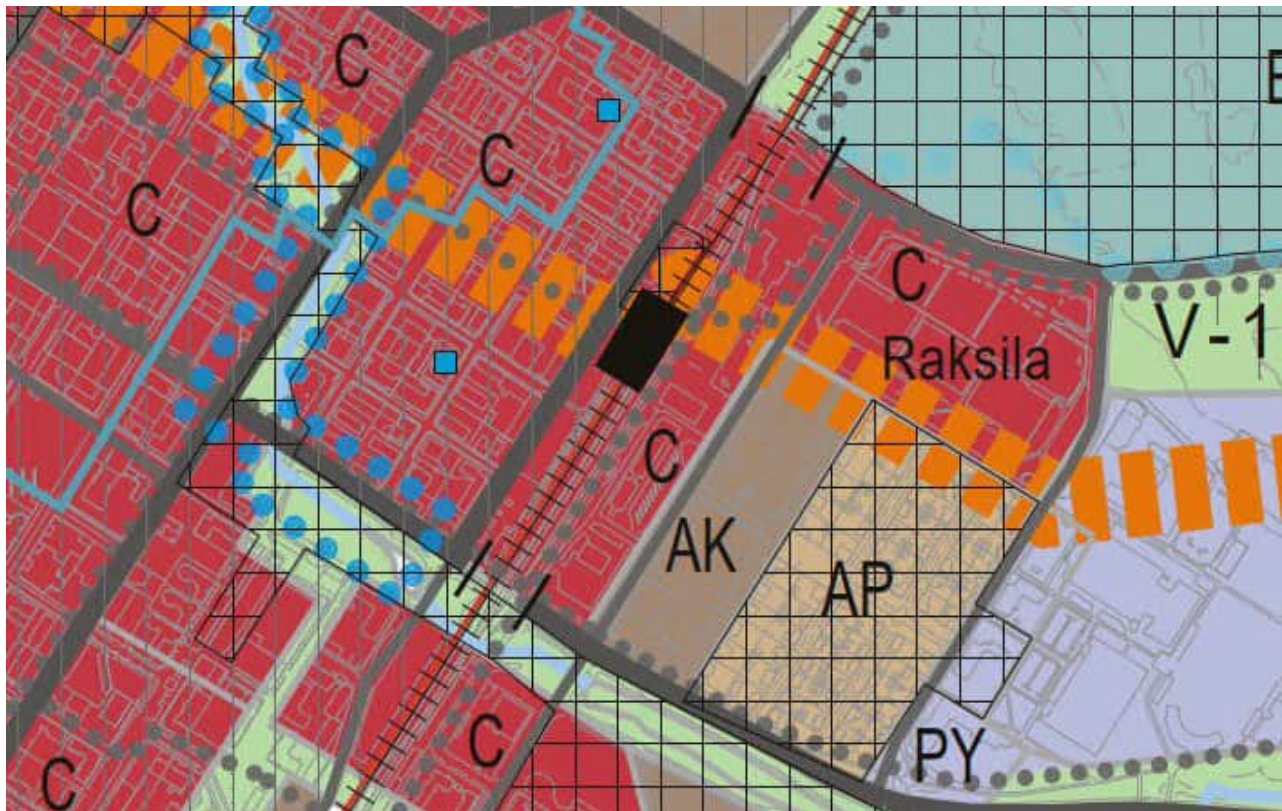
3.2.3. Yleiskaava

Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu merkinällä pääkeskus, keskustatoimintojen alue (C). Alueelle varataan Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutus aluetta palveleville keskustatoiminnoille, kuten kaupalle, julkiselle ja yksityisille palveluille, hallinnolle, keskustaan soveltuvalle asumiselle ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustoimintojen alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Suunnittelualueen läheisyyteen on osoitettu kaupunkiraitiotien kehittämiskäytävä. Merkinällä on osoitettu tavoitteellisen kaupunkiraitiotien kehittämiskäytävä, jonka varrella maankäyttöä tulee tiivistää ja monipuolistaa niin, että tuetaan kaupunkiraitiotien toteuttamismahdollisuuksia. Kaupunkiraitiotien linjaus on ohjeellinen ja se tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Alueelle on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti.

Suunnittelualueen lähiympäristössä on päärata ja asema/asemavaraus.



Kuva 6 Ote Uuden Oulun yleiskaavasta.

3.2.4. Voimassa olevat asemakaavat

Suunnittelualueella korttelissa 37, rautatiealueella sekä osalla katualueita on voimassa 6.3.1986 vahvistettu asemakaava 564-1112. Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli 37 on osoitettu keskusliikenneaseman korttelialueeksi (LAR-1). Kortteliin saa sijoittaa kaksi eri rakennusta, joiden rakennusoikeudet ovat 6 200 kerrosalaneliömetriä ja 600 kerrosalaneliömetriä. Autopaikkoja tulee olla 145. Lisäksi korttelissa 37 on yleiselle jalankululle varattu osa eritasoristeyksellä (e).

Osalla Ratakadun katualuetta sekä Topinpuiston alueella on voimassa 2.3.1965 vahvistettu asemakaava (kaavatunnus 379), jonka mukaan kadut ovat katualuetta ja Topinpuisto puistoaluetta (kaavamerkintä P).

3.2.5. Rakennusjärjestys

Oulun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.9.2017. Muutokset pykälään 54 ovat tulleet voimaan 23.3.2023.

3.2.6. Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Oulun kaupunki toimii kiinteistörekisterin pitäjänä asemakaava-alueella.

Korttelialueelle laaditaan tonttijako asemakaavan muutoksen yhteydessä.

3.2.7. Pohjakartta

Pohjakartta on maankäyttö- ja rakennuslain 54a § mukainen ja vastaa olosuhteita 27.2.2025.

3.2.8. Suojelupäätökset

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet. Alla kuvatut suojelusopimuksen mukaiset kohteet eivät sijaitse asemakaavan muutoksen 564-2608 suunnittelualueella.

Asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) suunnittelualueella sijaitsevat Asemarakennus, asemaravintola ja lähipuisto on esitetty suojeltavaksi asema-alueiden suojelusopimuksessa vuonna 1998. Sopimus on tehty Ympäristöministeriön, Museoviraston, Ratahallintokeskuksen, Valtion kiinteistölaitoksen (Senaatti-kiinteistöt), VR-yhtymä Oy:n ja Metsäntutkimuslaitoksen välillä valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi. Sopimuksen piiriin kuuluvat Oulun asema-alueen asemarakennus, asemaravintola ja sen lähipuisto.

3.2.9. Maankäyttösopimukset

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain.

Asemakaavan muutosluonnosvaihetta varten (kaavatunnus 564-2484) hankkeesta on laadittu aiesopimus 14.11.2019. Kaupunginhallitus on päättänyt aiesopimuksesta 28.10.2019 § 347.

Asemakaavan muutoksesta (kaavatunnus 564-2608) laaditaan toteuttamissopimus.

Oulun kaupunki neuvottelee Väyläviraston kanssa asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen sisältyvästä osasta rautatiealuetta. Tavoitteena on, että maa-alue siirtyy Oulun kaupungin omistukseen ennen asemakaavan muutoksen hyväksymistä.

Kaupunginhallitus päätti 6.5.2024, että alueelle tehdään suunnitteluvaraus Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle 31.12.2025 saakka.

3.2.10. Muut aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja ohjelmat, jotka ovat tulleet voimaan tai ovat suunnitteilla

Kappaleessa 3.3 on kuvattu suunnitteluun vaikuttavia selvityksiä, kuten Oulun keskustavisio 2040 sekä kulttuuriympäristöjen ja rakennusten inventoinnit ja selvitykset.

Oulun seudun MAL-sopimuksessa 2020–2031 Oulun kaupunki on sitoutunut konkreettisiin toimiin asemakaavan muutosalueen suhteen niin, että vuonna 2031: "Oulun seutu on Pohjoisen-Suomen logistinen keskus, jonka toimivat liikenneyhteydet ja maankäyttö tukee koko pohjoisen kasvua. Seudun saavutettavuus, toimivuus ja viihtyisyys tukevat työvoiman saatavuutta. Seutu on pääkaupunkiseudulta ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Oulun seudulla matka- ja kuljetusketjut ovat toimivia ja kestäviä. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia." Suunnitteluvuosien 2020-2023 osalta Oulu on sitoutunut seuraavaan: "Oulun kaupunki kehittää Oulun asemakeskuksen aluetta yhteistyössä valtion toimijoiden kanssa. Kohteenä Matkakeskuksen rakentaminen, Raksilan ja keskustan alueiden yhdistäminen ja sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen että kaupunkiliikenteen ja pysäköinnin ratkaiseminen."

Baanaverkkosuunnitelma 2030: Pyöräilyn edistämiseksi ja pyörävylien laatutason parantamiseksi on suunniteltu toteutettavan useita pyöräilyn laatukäytäviä eli niin sanottuja Baanoja. Baanaverkkosuunnitelma 2030 (yhdyskuntalautakunta 10.12.2019) on verkkotason

yleissuunnitelma, jota käytetään apuna toteutukseen tähtäävässä tarkemmassa suunnitellussa. Baanaverkkosuunnitelmassa on esitetty yhteensä 11 Baanaa, joiden yhteispituus on 76 kilometriä. Vuoden 2019 loppuun mennessä Baanaverkosta on toteutettu yhteensä 7 kilometriä. Baanaverkko rakentuu suurimmaksi osaksi olemassa olevia yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä hyödyntäen. Lisäksi Baanaverkkosuunnitelmassa esitetään muutamia uusia yhteystarpeita, jotka esitetään rakennettavaksi maankäytön kehittyessä tai vuoden 2030 jälkeen. Pyörätieverkkoa toteutetaan katusuunnittelun kautta. Katusuunnitelmat tuodaan julkisesti nähtäville.

Oulun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP) Kaupunginhallitus 18.10.2021 § 310 SUMP on strateginen kestävä liikunnan kokonaissuunnitelma, joka ohjaa suunnittelussa, toteutuksessa ja päätöksenteossa. SUMP-suunnitelman lähtökohtina ovat toimineet valtakunnalliset tavoitteet ja strategiat sekä Oulun kaupungin omat strategiat. SUMP toteuttaa Oulun kaupunkistrategiaa ja ympäristöohjelmaa, minkä lisäksi yleiskaava ja liikennejärjestelmäsuunnitelma toimivat työn lähtökohtina. SUMP-työssä on luotu yhdessä laadittu näkemys kestävä liikunnan edistämiseen ja selkeät suuntaviivat siihen, miten tätä yhteistä näkemystä lähdetään viemään eteenpäin. Oulun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman visiona on, että Oulu on neljän vuoden ajan arkiliikkumisen mallikaupunki. Kärkitavoitteen mukaan suurin osa arjen matkoista on nopeampia kestäville liikummismuodoilla.

3.3. Kaava-alueita koskevat selvitykset

3.3.1. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet. Kappaleessa kuvatuista RKY-kohteista ainoastaan *Kaupunginon varren puistovyöhyke* sijaitsee osittain asemakaavan muutoksen 564-2608 suunnittelualueella.

RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.

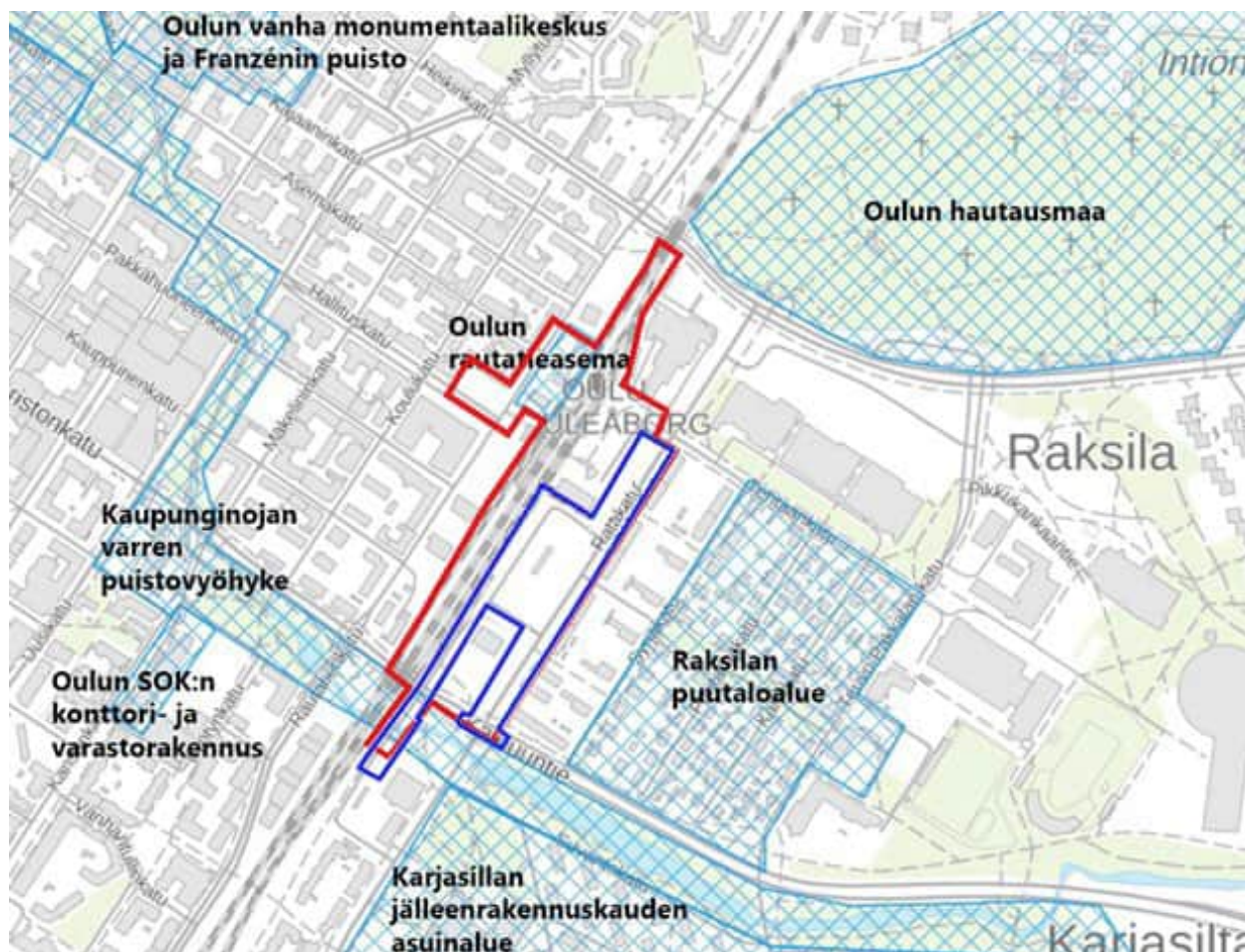
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö *Oulun rautatieasema* sisältyy asemakaavan muutosalueeseen. Oulun rautatieaseman kuvaus: Oulun rautatieasema on Seinäjoki-Oulu-rataosuuden ainoa II luokan asema. Knut Nylanderin tyyppipiirustuksien mukainen asema on hyvin säilynyt. Uusrenessanssiasema muodostaa asemaravintolarakennuksen kanssa komean parin Asemakadun päätteenä Oulun keskustassa.

Asemakaavan muutosalue rajautuu lounaan puolella valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön *Kaupunginon varren puistovyöhyke*. Raksilan kohtaa koskeva ote kohteen kuvauksesta: Rautatien itäpuolella Kaupunginon laajenee suvannoksi, jonka ympärillä on Karjasillan puisto. Martti Tarvaisen lintuaiheinen Siivet on pystytetty Karjasillan puiston suvantoon 1965.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö *Oulun hautausmaa* sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä koillisen puolella. Kohteen kuvaus: Oulun puistomainen hautausmaa ja sen eriaikaiset osat ilmentävät paitsi muutoksia hautaustavoissa myös puutarhataiteellisissa ja hautamuistomerkkien kauneushanteissa. Hautausmaan eri aikakausina syntyneet osat erottuvat ympäristön ja muistomerkkien osalta toisistaan. Oulun hautausmaa sijaitsee Intiön kaupunginosassa lähellä Oulun ydinkeskustaa ja tuomiokirkkoa. Useaan otteeseen laajennetun

hautausmaan vanhimman alueen muodostaa sen länsiosa. Hautausmaalla on kaksi kappelia, joista vanhempi edustaa 1920-luvun klassismia. Uuden hautausmaan siunauskappeli- ja krematoriorakennus on 1970-luvulta. Hautausmaan portin vieressä on puinen hautajaishuoneisto, 1880-luvulla rakennettu hautausmaan vahtitupa. Hautausmaalle on haudattu lukuisia Oulun sivistys-, teollisuus- ja liike-elämään vaikuttaneita henkilöitä ja hautausmaalla on mm. kirkkomaalari Mikael Toppeliuksen, kirjailijoiden Teuvo Pakkalan, Tatu Vaaskiven ja Samuli Paulaharjun hautamuistomerkit. Sankaripatsas "Taistelu on päättynyt" vuodelta 1952 on Oskari Jauhiaisen tekemä. Alueella on myös Oulun diakonissakodin sisarten hauta-alue, jossa on Kalervo Kallion muistomerkki "Hoitavat Kädet" vuodelta 1959.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö *Raksilan puutaloalue* sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä kaakon puolella. Kohteen kuvaus: Puu-Raksila on rakennut 1920-luvulta lähtien ja alueen suunnitteluperiaatteena on ollut yhtenäinen kaupunkikuva. Kuusi suurta ruutukaavakorttelia muodostava Raksila on puutaloalue, josta säännöllinen rakennustapa luo yhtenäisen esikaupungin. Rakentaminen ajoittuu pääosin 1930-1940 -luville. Asuinrakennukset edustavat aikansa suhteikasta klassistishenkistä puutaloarkkitehtuuria. Joissakin kerrostaloissa on funktionalismin piirteitä. Rakennuksissa on useita asuntoja, joita on ajan myötä osin yhdistetty suuremmiksi. Aluetta leimaa yksinkertainen mutta eloisa yhtenäisyys ja sääntillinen katukuva. Pihat ovat lehteviä ja pihan perällä on aina pienehkö ulkorakennus. Tontit ovat kaupungin vuokratontteja. Keskeistä Puistikkokatua, jonka varrella on vanhoja liikerakennuksia ja kaksinkertaiset puuistutukset, hallitsee kadun päätesommitelmana 1950 valmistunut Teuvo Pakkalan koulu.



Kuva 7 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Aiemman asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) suunnittelualue on rajattu punaisella ja nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen (kaavatunnus 564-2608) suunnittelualue sinisellä. Kuva: Museovirasto.

3.3.2. Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi 2016

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman alueen, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet. Alla kuvatut modernin arkkitehtuurin kohteet eivät sijaitse asemakaavan muutosehdotuksen 564-2608 suunnittelualueella.

Oulun ruutukaavakeskustan modernin rakennuskannan inventoinnin 2016 tarkoitus oli kerätä ja välittää tietoa Oulun ruutukaava-alueen modernista rakennuskannasta ja siihen liittyvistä arvoista. Oulun kaupunkikuvan kannalta on tärkeää, että tiivistettäessä ja täydennettäessä alueita voimistetaan niitä keskustan alueiden ja rakennusten ominaisuuksia, jotka on todettu arvokkaiksi. Raportissa nostetaan esiin Oulun keskusta-alueen kannalta arvokkaiksi tunnistettuja moderneja rakennuksia ja rakennuskokonaisuuksia ja annetaan niitä koskevia suosituksia jatkosuunnittelua varten.

Asemakaavan muutoksen suunnittelualue rajautuu arvokkaisiin moderneihin C (Rautatiekadun rakennusrivistö) sekä K (Hallituskatu). Suurin osa pienalueiden rakennuksista Rautatiekadun varressa on osoitettu paikallisesti arvokkaiksi.

Selvitys löytyy verkko-osoitteesta <https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet/uuden-oulun-yleiskaava>.

Pienalue C, Rautatiekadun rakennusrivistö

Ruutukaava-alueen koilliskulmassa sijaitseva, usean eri vuosikymmenen asuin- ja liikerakennuksista muodostuva ryhdikäs julkisivujen sarja rajaa Rautatiekadun katutilaa. Yhtenäinen katufasadi jatkaa Hallituskadun pohjoislaidan rakentamista ja ottaa kantaa rautatieaseman väljempään tilaan. Kokonaisuus käsittää rakennuksia 1930-luvun funkiskerrostaloista 2000-luvun moderniin rakentamiseen.

ARVOT: kaupunkikuvallinen merkitys, intensiteetti, kerroksisuus

SUOSITUKSET: Rakennusrivistön yhtenäinen mittakaava tulee säilyttää. Mahdolliset muutostyöt, kuten ullakkorakentaminen, tulee toteuttaa maltillisesti.



Kuva 8 Pienalue C, Rautatiekadun rakennusrivistö. Oulun ruutukaavakeskustan modernin rakennuskannan inventointi 2016.

Pienalue K, Hallituskatu

Hallituskadun luonne Uusikadun ja rautatieaseman välillä on leveä puistokatu puuriveineen. Kadun eteläpuolta reunustaa Ervin-Meurmanin kaavan mukainen rytmikäs tornitalojen rivi, jota yhdistävät kaksikerroksiset liiketilat. Modernismin periaatteita noudattava tornien suuntaus ilman-suuntien mukaan maksimoi valonsaannin kadulle ja rakennuksiin, vaikka Niemelän talot ja Klubi-talo toteutuivat vuoden 1947 asemakaavamääräyksiä korkeampina. Kadun pohjoispuoli noudattaa niin ikään kaavaa viisikerroksisine liike- ja asuinrakennuksineen. Oulun

keskustarakentamiselle tyypillinen, kaupunkipuutalojen aikaiseen tonttijakoon perustuva julkisivujen yksilöllisyys tuo vaihtelua massoiltaan yhtenäiseen pohjoispuolen rakennusrivistöön. Rautatieasemalle tultaessa Hallituskatu laajenee Postiaukioksi. Hallituskatu muodostaa kaupunkikuvallisesti merkittävän akselin rautatieasemalta Kaupungintalolle.

ARVOT: rakennustaiteellinen merkitys, kaupunkikuvallinen merkitys, tyypillisuus, kerroksisuus, yhtenäisyys, identiteetti

SUOSITUKSET: Pohjoispuolen fasadien yhtenäisyys ja tonttikohtainen vaihtelu sekä eteläpuolen rytmi on huomioitava jatkosuunnittelussa. Rakennuskannan arvot on selvitettävä ja huomioitava lisärakentamisessa tai korjauksissa.



Kuva 9 Pienalue K, Hallituskatu. Oulun ruutukaavakeskustan modernin rakennuskannan inventointi 2016.

3.3.3. Oulun rautatieaseman rakennushistoriallinen selvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet. Kappaleessa kuvatut Oulun rautatieaseman rakennukset eivät sijaitse asemakaavan muutosehdotuksen 564-2608 suunnittelualueella.

Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo on laatinut Oulun rautatieaseman rakennushistoriallisen selvityksen 27.6.2003. Sen jatkotyönä Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo on laatinut Oulun asema-alueen Asema- puiston inventoinnin 28.11.2003.

Rakennushistorialliseen selvitykseen sisältyy tiedot asemanseudun kiinteistöistä, niiden rakennus- ja suunnitteluvaiheista ja muutoksista, alueen kaavallisen historian tarkastelu sekä arvio rakennusten ja alueen säilyneisyydestä.

Asemakaavan muutosalueelle sijoittuvat selvityksen rakennukset nro 04 asemarakennus sekä 05 asemaravintola.

Asemarakennus

Todennäköisesti Knut Nylanderin suunnittelema asemarakennus valmistui vuonna 1886. Oulun asema oli rataosuutensa ainoa toisen luokan asema. Se sijoittui asema-alueen pohjoisosaan nykyisen Asemakadun päätteeksi. Aseman edessä avautui symmetrinen, piazzamainen alun perin sorattu aukio. Uusrenessanssi-tyylinen rakennus edustaa aikakauden asemarakennuksille tyypillistä muotokieltä.

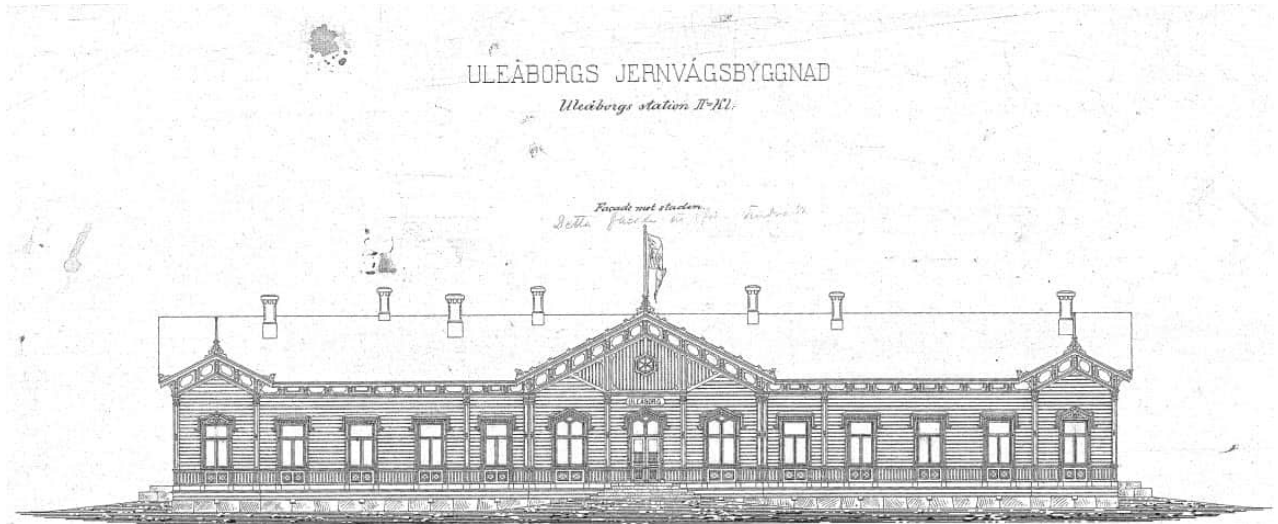
Asemarakennukseen sijoittuivat normaalit aseman toiminnot: odotussalit, lipunmyynti, matkatavaransäilytys lennätin ja postitoimisto. Asemapäällikön asunto oli pohjoispäädyssä ilmeisesti siihen asti, kun asemapäällikön talo valmistui vuonna 1904 nykyisen alikulkutunnelin paikalle.

Asemaa laajennettiin vuonna 1922. Pohjoispäätyyn lisättiin tila saapuvan matkatavaran käsittelyä varten. Laajennusosa on muuta rakennusta matalampi 1920-luvun henkeen rakennettu, hirsirakenteinen ja pystylaudoitettu.

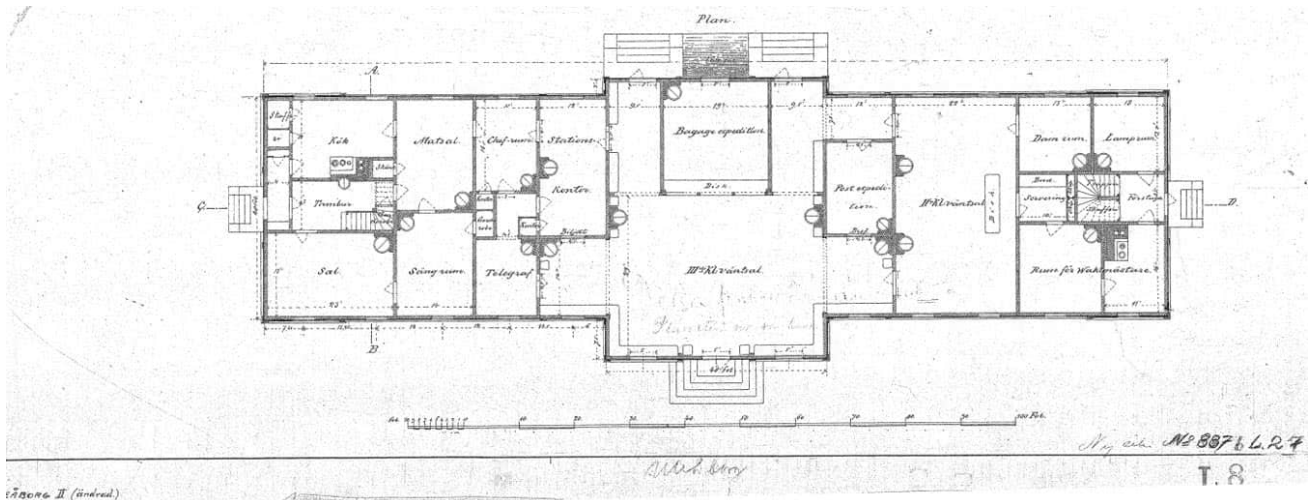
Asemarakennuksen katteena oli alun perin pelti, mikä on muutettu 1930-40 -lukujen taitteessa tiilikatteeksi. Uusrenessanssikoristeet, kattoratsastajat räystäillä ja salot fasadien päätykolmioissa on myös poistettu todennäköisesti katon korjauksen yhteydessä. Myös räystääslistoitus on tiilikatteen myötä muutettu raskaammaksi, kun jalkaränni on vaihdettu kouruun.

Säilyneisyys: Oulun asemarakennus on säilyttänyt ominaispiirteensä selkeinä muutoksista huolimatta. Se on erityisesti julkisivun ja keskeisten sisätilojen osalta hyvin materiaaleiltaan säilynyt. Kaikki muutokset (esim. katemateriaali, raskaat räystäät ja sisätilan toiminnallinen logiikka) eivät tue aseman arkkitehtuurin luonnetta. Aseman käyttötarkoitus on säilynyt alkuperäisenä ja sen asema kokonaisuudessa on alkuperäisen kaltainen. Sen eteen sijoittuva aukio ja laiturialue radan puolella vastaavat myös alkuperäisiä toimintoja. Asemarakennus sijoittuu edelleen Asemakadun päätteeksi.

Arvotus: Oulun rautatieasema on aikaansa ja rakennustyyppinsä nähden edustava. Sitä ei ole toteutettu tyyppipiirustuksen mukaan, vaan se on ainutlaatuinen. Sen julkisivuverhous edustaa ajalleen tyyppillistä koristeellista nikkarityyliä. Se on mukautunut muuttuviin tarpeisiin. Asemarakennus puhuttelee materiaalisuudellaan. Aseman merkitys ympäristön osana on toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä.



Kuva 10 Asemarakennuksen julkisivu. Kuva: rakennushistoriaselvitys.



Kuva 11 Asemarakennuksen pohjapiirustus. Kuva: rakennushistoriaselvitys.

Asemaravintola

Hirsirakenteinen ravintola valmistui asemarakennuksen välittömään läheisyyteen sen eteläpuolelle vuonna 1929. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Thure Hellström. Oulun asemaravintolan lisäksi ainoastaan Kontiomäellä on toinen, edelleen käytössä oleva vastaavan tyyppinen, Hellströmin vuonna 1926 suunnittelema asemaravintola. Ylivieskan tulipalossa tuhoutunut kooltaan suurempi ravintola oli vuodelta 1924.

Tyylillisesti rakennus edustaa 1920-luvun klassismia. Julkisivujen jäsentely on harmonista ja symmetristä. Kulmissa ja pitkien sivujen ikkunoiden väliset pilasteriaiheet samoin kuin sisäänkäyntikatosten pylväät maalattiin seinäpintaa vaaleammiksi. Seinäpaneloinnin väritys vaikuttaa ainakin 1940-luvun valokuviissa nykyistä tummemmalta.

Ravintolaan oli kaksi sisäänkäyntiä kuisteineen radan puolelta. Ravintolasalia jäsennöivät puiset pylväät, jotka kannattivat välipohjarakennetta. Ravintolasalin paneloitu katto oli jaettu pylväiden rajaamiin kenttiin.

Keittiötilat sijoituivat kadun puoleiseen päätyyn. Maan alla oli kellari ja ullakolla lämmitettyjä majoitushuoneita sekä kylmää varastotilaa.

Kadun puolelle lisättiin vuonna 1952 yksikerroksinen laajennusosa, johon sijoituivat kabinetti ja keittiötiloja. Myös kellaritiloja laajennettiin. Tyyllisesti uudisosa noudatti vanhan rakennuksen muotokieltä. Sen kalteva katto jää räystäään päälle tehdyn kaiteen taakse.

Ravintola muutettiin 1970-luvun lopussa kauko-ohjauskeskukseksi, joka muutti 2003 uuteen rakennukseen asema-alueen eteläpäähän.

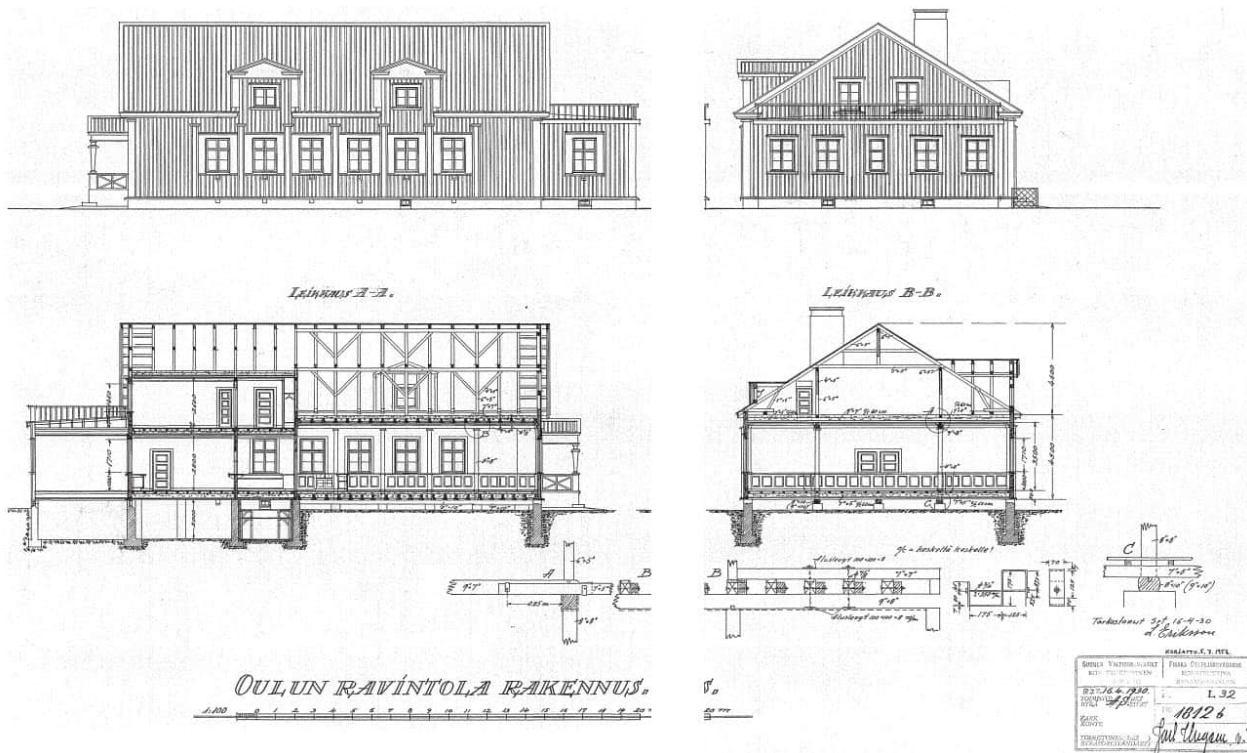
Sisätiloissa on säilynyt runsaasti vanhoja rakenteita ja rakennusosia kuten listoituksia, panelointeja ja ovia. Vanhoja lautalattioita on peitetty muovimatoilla. Ravintolasalissa toimiva kauko-ohjauskeskus on varustettu toimintojen vaatimalla tekniikalla ja kalustuksella. Alkuperäinen tilaratkaisu on yhä näkyvissä.

Oulun asemaravintola on yksi harvoista yhä jäljellä olevista asemaravintoloista Suomessa.

Säilyneisyys: Arkkitehtuuri on hyvin säilynyt ulkoasun ja keskeisten sisätilojen osalta. Laajennusosa ei tue rakennuksen arkkitehtuuria. Rakennuksen käyttö on muutettu. Materiaalinen todistusvoima on tallessa. Nykyinen käyttö kauko-ohjauskeskukseksi ei kommunikoi matkustajien kanssa. Sen merkitys sosiaalisen ympäristön osana on vähentynyt ravintolatoiminnan lakattua. Toisaalta sen merkitys alueen identiteetin kannalta on säilynyt.

Asemaravintolan käyttö on selvityksen laatimisen jälkeen muuttunut, ja sen maantasokerroksessa sijaitsee liiketila kahviloineen.

Arvotus: Asemaravintola on toinen kahdesta säilyneestä oman rakennustyyppinsä edustajasta ja edustava esimerkki 1920-luvun puutalosta. Majoitus ja muonitus ovat aina liittyneet läheisesti rautateiden toimintaan. Siten tämän rakennuksen historiallinen todistusvoima liikenteen ja turismin kannalta on ainutlaatuinen. Rakennuksen käyttö olisi tulevaisuudessa ratkaistava alueen sisäisen toiminnallisen logiikan kannalta. Vailla käyttötarkoitusta se on tuhoutumisen uhan alainen. Materiaalit ovat hyvin säilyneet, laajennusosaa lukuun ottamatta. Rakennus on alueen identiteetin kannalta merkittävä.



Kuva 12 Asemaravintolan julkisivut ja leikkaukset. Kuva: rakennushistoriaselvitys.

3.3.4. Linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten ominaispiirteiden selvitys

Sitowise Oy on laatinut Oulun linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten ominaispiirteiden selvityksen.

Linja-autoliikenne ja kaukoliikenne keskitettiin alkuun Oulun toriympäristöön 1930-luvun lopulla. Funktionalismin tyyliä edustava linja-autoasema valmistui vuonna 1937. Suomessa linja-autoasemien rakennustyyppiä ja asema-alueita kehitti erityisesti asemakaava-arkkitehti Otto-livari Meurman. Hän vaikutti merkittävästi asema-tilaohjelman mallien luomiseen. Aikakaudelle ominaista oli asemien sijoittaminen keskeiselle paikalle kaupungissa, jotta matkailijat pääsivät vaihtamatta keskustaan.

Vuonna 1933 perustetulla Matkahuollolla oli vuosikymmenen lopulla Suomessa 12 asemaa. Matkahuoltorakennus sijoitettiin asemien yhteyteen huolehtimaan matka- ja rahtitavarasta, kahvila- ja ravintolatoiminnasta.

Liikennöinnin ja matkustajamäärien kasvaessa sotien jälkeen 1950-luvulla Oulun linja-autoasema asema jäi ruutukaavakeskusta-alueella ahtaaksi ja vanhanaikaiseksi. Samaan aikaan myös ratapihan ahtaus aiheutti ongelmia, erityisesti talviakaan, jolloin raskaat kuljetukset lisääntyivät.

Oulussa virisi 1960-luvun vaihteessa keskustelujä uuden linja-autoaseman saamiseksi. Aikakauden liikennöinnin ilmiö - keskusliikenneasema - oli vastaus ratkaisuun. Matkahuollon ja VR:n rahdin sekä postiliikenteen yhdistäminen toisi säästöjä eri toimijoille, koska keskittäminen tehostaisi tavarankäsittelyä. Lisäksi henkilöliikenne olisi sujuvampaa, kun matkustajat vaihtaisivat helposti kulkuvälineestä toiseen. Kaupunki taas hyötyisi, kun keskustan maankäyttö tehostuu.

Vuonna 1963 Oulun kaupunginhallitus päätti uuden linja-autoaseman rakentamisesta. Päätös ei kuitenkaan johtanut toteutukseen. Sen sijaan 1960-1970-luvun vaihteessa vanha linja-auto-asema korjattiin perusteellisesti.

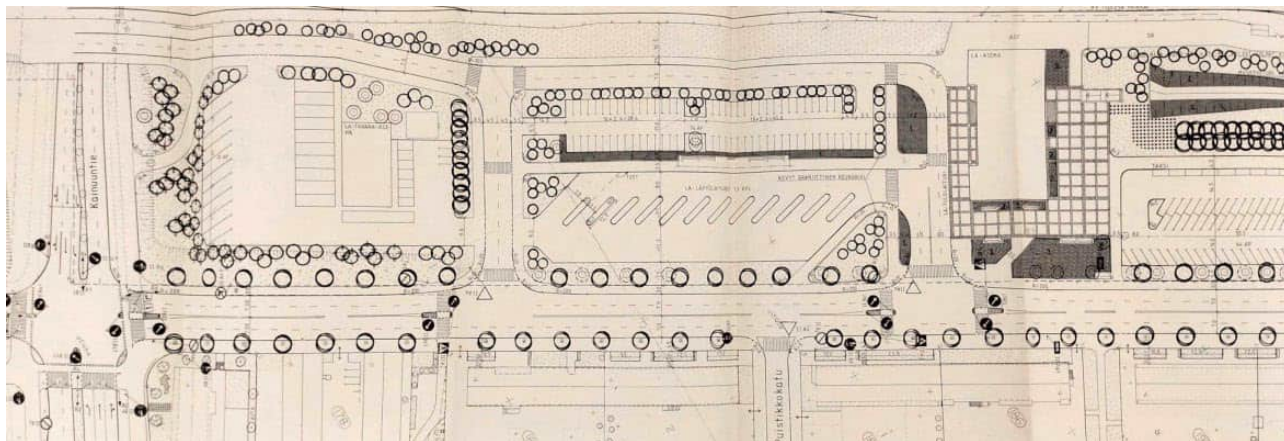
Ratapihan varikkoalueen purkautuessa 1970-1980-luvulla radan itäpuolinen alue alkoi näyttää hylätyltä joutomaalta varsinkin, kun aluetta vertasi Ratakadun varteen nouseviin Raksilan uusiin modernin ajan kerrostaloihin. Radan itäpuolelle oli pyrkimys jäsentää ruutukaavaa ja mittakaavaa, joka yhdistäisi Raksilan länsireunan keskusta-alueen uudistuvaan ja tiiviiseen kaupunkikuvaan.

Yleissuunnitelmassa keskusliikenneaseman ideaan kuului 1970-luvulla ja 1980-luvun alussa radan molemmiin puoliin kehittäminen. Tämän vuoksi perustettiin kiinteistöyhtiö, joka otti tehtäväkseen uuden linja-autoaseman hankkimisen. Linja-autoaseman paikaksi valittiin Hallituskadun päässä rautatien itäpuolella oleva VR:n entisen konepajan alue. Paikan valinta ja kuvaus siitä Hallituskadun päässä osoittaa, että sijoittumista ja saavutettavuutta on 1970-luvulla tarkasteltu kaupunkikuvassa erityisesti ruutukaavakeskustasta käsin.

Vuonna 1979 rautatieaseman ja Raksilan välille kaivettiin asematunneli. Alikulkuna toteutettu asematunneli tuli keskeiselle paikalle aseman päärakennuksen eteläpuolelle ja Hallituskadun jatkeeksi ruutukaavakeskustaan nähden. Tunneli toimi kevyen liikenteen väylänä keskustan, asemanseudun ja Raksilan välillä.

Valtion Rautatiet, Oy Matkahuolto Ab, Liikenneravintolat Oy ja Oulun kaupunki neuvottelivat 1981 uuden linja-autoaseman rakentamisesta ja ylläpidosta. Oulun Keskusliikenneasemakiinteistö Oy perustettiin. Perustamissopimuksen mukaan yhtiö vuokrasi Oulun kaupungilta n. 1800 m² tontin Ratakadun ja rautatien välistä. Suunnitelman mukaan tuli perustettavaksi asemarakennus, johon tuli yleisöhalli, wc:t, matkalippujen myynti ja matkatavaroiden säilytystilat, asemanhoitajan toimisto, asemaravintola, pankki, kaksi kioskia, asemapoliisin tilat, väestönsuojat, VR:n laitesuoja ja kiinteistön tekniset tilat. Oulun kaupunki sitoutui sopimuksella rakentamaan liikennealueen tiet, laiturit, jalkakäytävät, paikoitusalueet sekä alueen valaistuksen. Rakentamisen toisen vaiheen arvioitiin toteutuvan 15 vuoden kuluttua. Tässä laajennusvaiheessa huomioitaisiin erityisesti VR:n toimintojen hoitaminen keskusliikenneasemalla. Yhteistyökumppanit huomasivat kuitenkin pian, että rautatieaseman rakentaminen siirtyisi tuntemattomaan tulevaisuuteen. 1981 keskityttiin jo pelkästään rakennuksen 1. vaiheen, eli linja-autoaseman ja Matkahuollon toteuttamiseen.

Matkahuollon tehtäväksi tuli perustamissopimuksen mukaan hoitaa linja-autoliikenteen palveluun liittyvät tehtävät ja harjoittaa yleiskioskitoimintaa. Lisäksi Matkahuolto sijoittaisi odotushalliin peliautomaatteja. Rakennuksen 1. vaiheen aikana (linja-autoasema) Matkahuollon tehtävä oli ylläpitää säilytystavaralokeroita. Liikenneravintolat Oy:n tehtäväksi sovittiin harjoittaa kahvila- ja ravintola- sekä siihen liittyvää grillikioskitoimintaa.



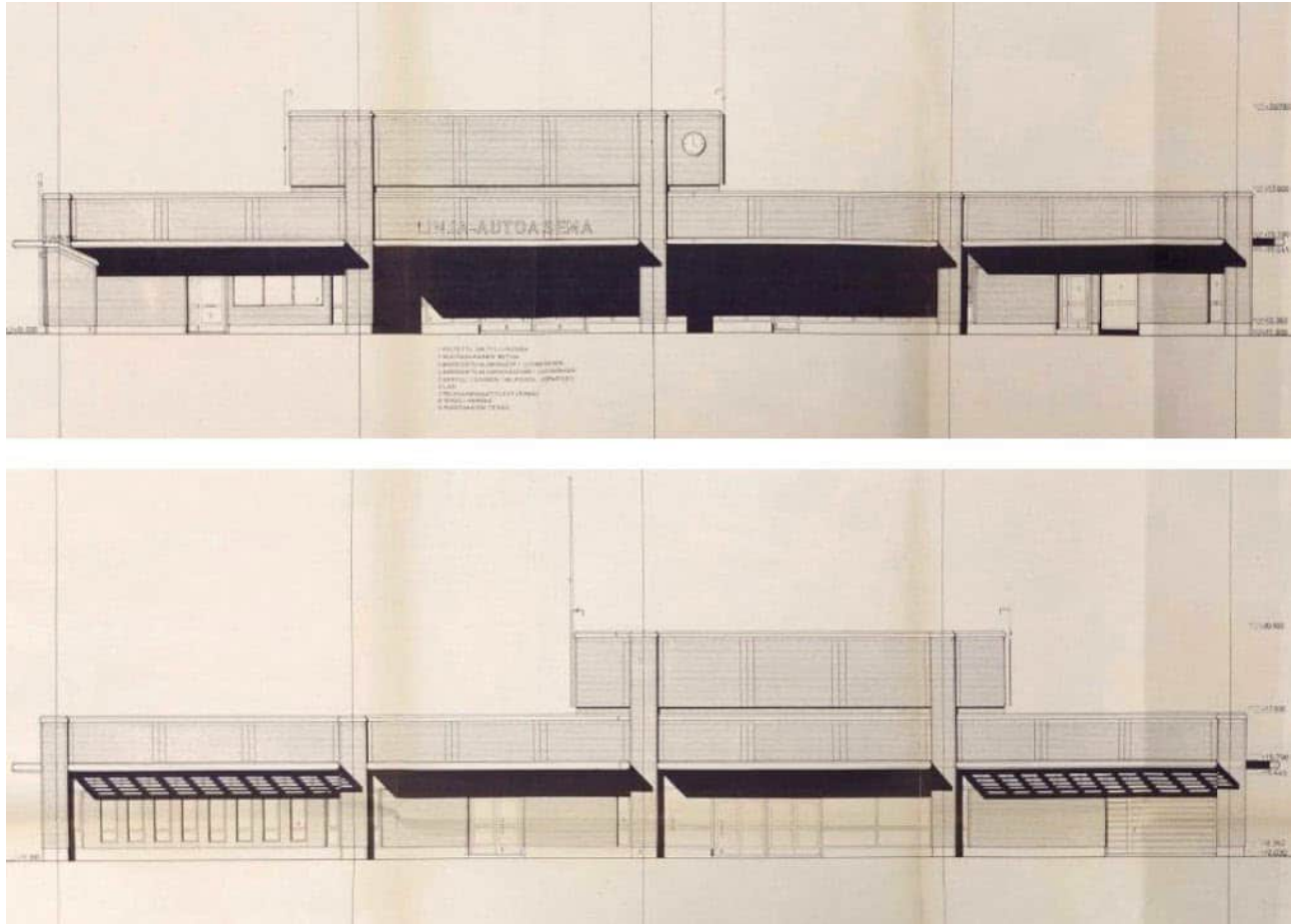
Kuva 13 Asemapiirros 1979-1980 koskien pihasuunnittelua ja Ratakadun istutuksia sekä liikennettä. Kuva: Oulun kaupungin rakennusvirasto.

Uusi linja-autoasema otettiin käyttöön marraskuussa 1983. Sen suunnitteli professori Seppo Valjus. Myös vuonna 1983 valmistuneen alueen eteläosassa sijaitsevan linja-auto- ja rahtiaseman / matkahuollon pakettipalveluiden rakennuksen suunnitteli Arkins Sunnittelu Oy. Matkahuollon rakennus perustuu linja-autoaseman rakennusmalliin. Pohjaratkaisu on yksinkertainen: keskellä taloa on läpikuljettava halli, jonka toisella puolella on tavaravarasto ja toisella sosiaali- ja toimistotiloja.

Oulun linja-autoasema jää arkkitehtonisesti ja tyyllisesti modernin murroskohtaan. Se muistuttaa arkipäiväisyydellään jopa aikakauden liike- ja marketrakennuksia. Linja-autoaseman perushahmossa ei korostu rakenteiden monumentaalisuus eivätkä huomiota herättävät materiaalipinnat strukturalismin tapaan. Hahmo on laatikkomainen ja horisontaalinen. Linja-autoaseman tilaohjelma on lähes perinteinen ratkaisu siirtymineen, jossa korostuu ulko- ja sisätilan visuaalinen yhteys läpi rakennuksen. Uutuus ovat asemaan liitetyt liiketilat ja luonnonvalon käyttö. Symmetriset sisäänkäynnit halliin on merkitty korotetulla rakennusosalla. Halli on läpikuljettava. Ylävaloa halliin antavat korotusosan länsi- ja itäisivulla katon tasalla olevat ikkunat sekä pääkerroksen muissa huoneissa ylänauhaikkunat.

2010-luvulla linja-autoasemarakennuksessa toimi vielä asemaravintola ja myöhemmin sen tiloissa jatkoi Pelastusarmeija. Nyt ravintolatila on tyhjillään ja osin purettuna pinnoiltaan sekä lattiasta. 2010-luvun puolivälissä Matkahuolto lopetti toimintansa linja-autoasemalla. Samalla lopui linja-autoliikenteen lipunmyynti. Matkahuollon matkapalvelut muuttivat samoihin tiloihin Matkahuollon pakettipalveluiden kanssa, bussilaitureiden ja pysäköintialueen taakse Ratakadun varrella. Vuonna 2021 asemarakennus on ollut auki vain arkisin rajoitetun ajan. Asemarakennuksessa toimii vielä kahvila-ravintola.

Linja-autoasema ja matkahuolto ovat avoimen rata-alueen välittömässä läheisyydessä ja yhteydessä rautatieaseman keskeiselle alueelle toiminnoin sekä näkymin. Tila on puoliavointa liikenneväyliltä ja puistopuiden lomasta näkymin kohti linja-autoasemaa tai matkahuoltoa. Linja-autoaseman ja Rata-aukion yhteisellä oleskelualueella on kuvataiteilija Martti Aihan veistos Futura – Tuntematon vuodelta 1986. Asema- ja Matkahuoltoalueet on suunniteltu pitkälti liikennöinnin ja liikenteen vaatimusten mukaan. Tästä johtuu, että tilasta ei ole muodostunut eheää kokonaisuutta.



Kuva 14 Linja-autoaseman pääjulkisivut etelään (yllä) ja pohjoiseen (alla). Pääpiirustukset 1.7.1981, arkkitehti Seppo Valjus.

Oulun linja-autoasema sekä Matkahuollon rakennus sijaitsevat osittain asemakaavan muutoksen 564-2608 suunnittelualueella. Linja-autoaseman rakennus tullaan purkamaan ennen asemakaavan muutoksen mahdollistaman rakennuksen toteuttamista. Matkahuollon rakennus tullaan purkamaan myöhemmin, ja toimii linja-autoaseman rakennuksen purkamisen jälkeen väistötilana linja-automatkustajien tarpeisiin.

3.3.5. Oulun keskustavisio 2040

Kaupunginvaltuuston 3.4.2017 hyväksymä Oulun keskustavisio 2040 on ruutukaavakeskustaa käsittelevä strateginen suunnitelma, joka ohjaa Oulun kaupunkikeskustan kehittämistä. Sen tarkoituksena on muodostaa tulevaisuudenkuva elinvoimaisesta ja omaleimaisesta Oulun keskustasta. Siinä määritellään keskeiset linjaukset ja toimenpiteet keskustan kehittämiseksi. Suunnitelma ohjaa periaatteillaan keskustan maankäytön kehittämistä.

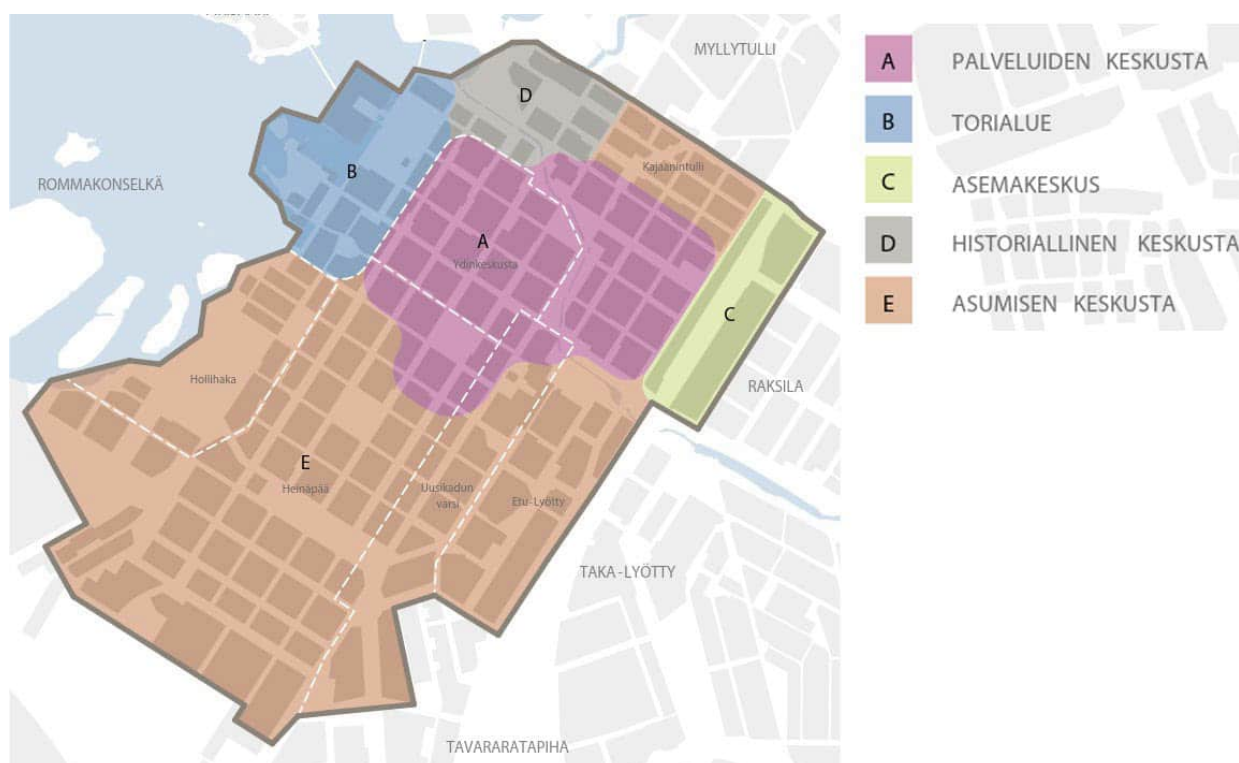
Keskustavision päätavoitteet on hyväksytty Oulun kaupunginhallituksessa 3.4.2017. Päätavoitteet:

- Oulun keskustan asukasmäärä kasvaa ja keskustassa liikutaan yhä enemmän kävellen.
- Puistoja kehitetään, tapahtumien järjestämistä helpotetaan ja kaikkien neljän vuodenajan erilaisuutta hyödynnetään.
- Oulun sijaintia veden äärellä hyödynnetään monin tavoin nykyistä tehokkaammin.

- Keskustaan luodaan työn ja oppimisen keskittymä ja mahdollisuuksia erilaisten älykkäiden ja käyttäjien tarpeiden mukaan muuntuvien työ- ja oppimisympäristöjen syntymiselle.
- Oulun keskustan puitteet ovat ajanmukaiset ja houkuttelevat niin yrityksille, kaupunkilaisille kuin matkailijoillekin.

Keskustavision päävisiolauseeksi on valittu Elävä monimuotoinen kohtaamispaikka.

Keskustavisiassa asemakaavan muutoksen suunnittelualue on osa keskustan täydentyvää kaupunkirakennetta. Asemakeskus on uudistuva liikenteen solmukohta sekä työpaikkojen palveluiden ja asumisen keskittymä, joka yhdistää Raksilan keskustaan. Asemakeskus liittyy välittömästi palveluiden ja asumisen keskustaan.



Kuva 15 Oulun keskustavision 2040, keskustan osa-alueet. Asemakeskuksen alue on osoitettu merkinnällä C.

3.3.6. Oulun korkean rakentamisen selvitys 2014

Oulun korkean rakentamisen selvitys on hyväksytty kaupunginhallituksessa ohjeellisena noudatettavaksi 11.8.2014. Selvitys liittyi Uuden Oulun yleiskaavatyöhön. Kyseessä on yleispiirteinen perusselvitys, jonka pohjalta ei voi suoraan käynnistää rakennushankkeita. Jokainen korkean rakentamisen hanke vaatii tapauskohtaisen harkinnan ja arvion toteuttamisen edellytyksistä, mm. asemakaavan muutoksen mahdollisuudesta. Selvitys luo kuitenkin yhteisiä pelisääntöjä korkealle rakentamiselle ja sen tavoitteena on helpottaa yksittäisten rakennushankkeiden arviointia. Korkea rakentaminen on selvityksessä määritelty Oulun pääosin matalahkon rakennuskannan ansiosta koskemaan rakennuksia, joissa on vähintään yhdeksän asuinkerrosta tai sitä vastaava korkeus muissa rakennustyypeissä: julkisivun korkeus on 27 metriä tai yli.

Suunnittelualue kuuluu vyöhykkeeseen B, josta todetaan selvityksessä: Alueelle tulee laatia laajempi yleissuunnitelma, jossa osoitetaan korkean rakentamisen (vähintään 9 asuinkerrosta tai vastaava korkeus muissa rakennustyypeissä) toivottavat ja mahdolliset sijoituspaikat.

Suunnitelmassa otetaan huomioon korkeaan rakentamiseen liittyvät toiminnalliset, taloudelliset ja kaupunkikuvalliset näkökohdat sekä kulttuuriympäristön arvot ja muut rajoittavat tekijät. Ennen yleissuunnitelman valmistumista tulee jokaisen nykyisestä korkeusmittakaavasta merkittävästi korkeamman rakennuksen kaavasunnitelmasta tehdä selvitys rakentamisen taloudellisista, toiminnallisista ja kaupunkikuvallisista edellytyksistä.

Selvitys löytyy verkko-osoitteesta <https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet/uuden-oulun-yleiskaava>.

Asemakaavan muutosalueelle ei ole suunniteltu korkeaa rakentamista.

3.3.7. Luontoselvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet. Alla kuvatut luontoalueet jäävät nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen (kaavatunnus 564-2608) suunnittelualueen ulkopuolelle.

Eurofins Ahma Oy on laatinut Oulun asemakohteiden luontoselvitykset 2019.

Työssä toteutettiin Oulun asemakiinteistöjen alueella luontoarvio, jossa arvioitiin ja selvitettiin ennakkotietojen ja maastoselvitysten perusteella alueen eri eliöryhmiin kuuluvan huomionarvoisen lajiston esiintymispotentiaalia sekä luontotyyppien yleiskuvaa ja eri eliö- ja lajiryhmien jatko-selvitystarvetta. Eri tietokantaselvitysten, tausta-aineistojen sekä ilmakuva- ja karttatarkastelujen ohella alueelle tehtiin maastokäyntejä, joilla erityishuomio kiinnitettiin alueen luontotyypeihin, kasvillisuuteen ja lepakoihin.

Maastokäyntien yhteydessä havainnoitiin erityisesti mahdollisten silmälläpidettävien ja uhanalaisten lajien esiintymiä. Selvitysalue osoittautui luonnonolosuhteiltaan hyvin voimakkaasti muutetuksi, ja esimerkiksi maastokäyntien aikana ei tavattu ainuttakaan luonnontilaista tai edes sen kaltaista luontotyyppiä.

3.3.8. Maisemaselvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen olosuhteet.

Nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen 564-2608 suunnittelualueeseen ei sisälly osa selvitysalueeseen kuuluvasta kortteli- ja liikennealueesta Ratakadun ja rautatiealueen välillä eikä Ratakadun osuus Tehtaankadun ja Kajaanintien välillä.

WSP Finland Oy on laatinut maisemaselvityksen 23.7.2021. Selvityksen tavoitteena on kartoittaa alueen maiseman ominaispiirteet ja arvot. Selvityksen pohjalta on koottu suosituksia alueen maankäytölle maiseman ominaispiirteet huomioiden. Maisemaselvityksessä on kuvattu alueen historiallisen kehityksen vaiheet, nykytilanne, maisemarakenne ja maisemakuva. Lisäksi aluetta on tarkasteltu osana laajempaa viheralueverkostoa.

Oulussa rautatiealueen istutukset ovat muodostaneet puistomaisen vyöhykkeen ruutukaava-alueen reunalle. Kerrostalorakentamisen myötä kaupunkitalojen rehevät pihat hävisivät, ja asema-alueen puista ja pensasistutuksista tuli entistä tärkeämpi vihervyöhyke. Linja-autoaseman

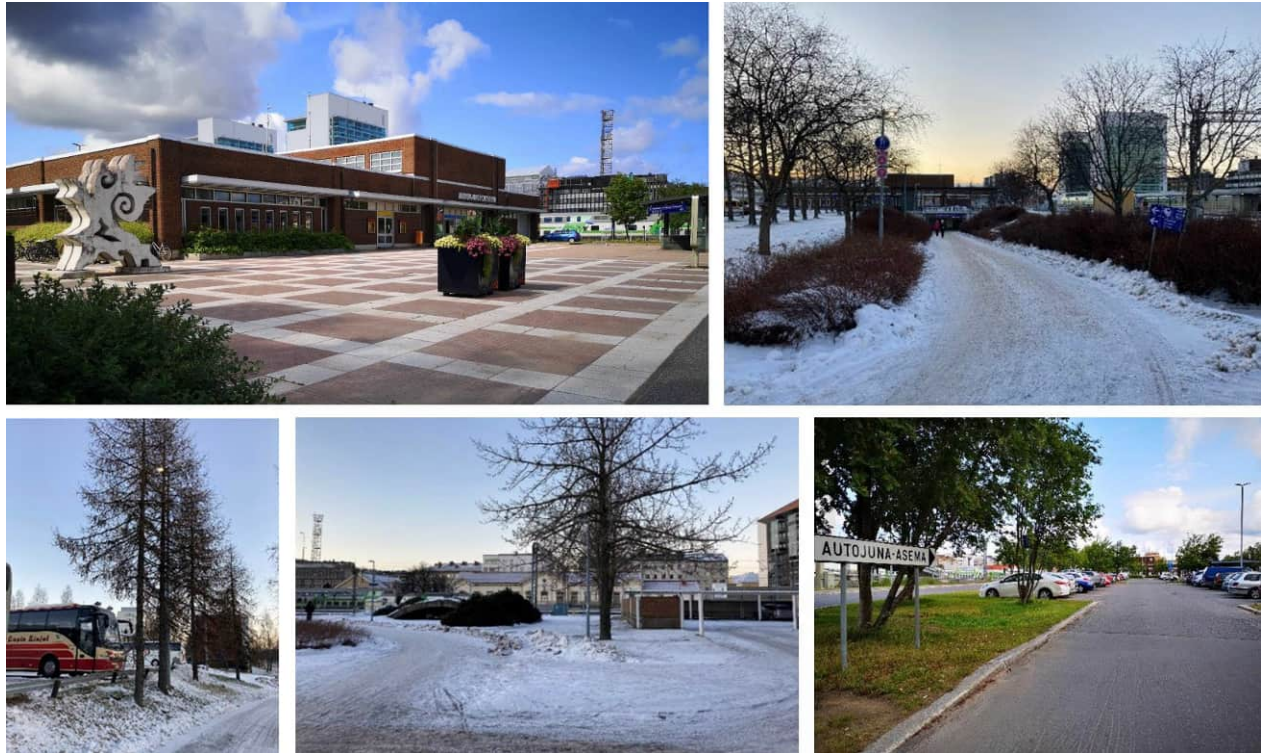
ympäristö on muotoutunut liikennesuunnittelun ehdoilla. Pysäköinti- ja laiturialueiden ympärille on istutettu rajaavia pensas- ja puuistutuksia. Pääosa alueen pinta-alasta on asfalttia.

Selvitysalue rajautuu tilallisesti Rautatienkadun länsipuolella ja Ratakadun itäpuolella oleviin kerrostalorakennuksiin. Lisäksi tilaa rajaavat Rautatienkadun itäpuolen uudet rakennukset sekä alueen pohjoisosassa oleva oikeustalo. Alue on liikennettä palvelevaa puoliavointa tilaa, eivätkä näkymät alueelle ole merkittäviä. Tarkastelualueelta on muutama merkittävä sekä joitakin kiinnostavia, mahdollisesti kehitettäviä näkymiä alueen läpi sekä alueelta ulospäin. Suunnittelualue rajautuu fyysisesti suoraan nykyiseen ratapihaan. Ratapihan toiselle puolelle pääsee alikulkukäytävää pitkin. Suora näköyhteys ratapihalle on elämyksellinen, mutta toisaalta junaliikenne aiheuttaa myös meluhaittoja.

Pysäköinti-, laituri- ja odotusalueita reunustavat puu- ja pensasistutukset luovat vehreää suojaviheraluetta ratapihan ja asutuksen välille. Alue on suunniteltu ja kehittynyt liikenteen vaatiman tilan tarpeisiin. Tästä johtuen tilasta ei ole muodostunut eheää kokonaisuutta, vaan sitä hallitsevat pysäköintikentät ja kääntöreitit. Ratakadulla kulkija on kasvillisuuden suojassa, joten näköyhteys ratapihalle ja radan yli on satunnaista eikä suunniteltua.

Tärkeimpiä säilytettäviä ja kehitettäviä näkymiä ovat näkymät Tehtaankadulta vanhalle asemarakennukselle, Ratakadulta pohjoiseen puistopuutarhurin talolle sekä Rata-kadun ja Puistikkokadun risteyksestä näkymä Raksilaan päin. Puistikkokadun risteysalueen ympäristön käsittelyssä on kehittämisen varaa. Vaikka kasvillisuudesta ei löydy merkittäviä yksittäisiä puita tai pensaita, ovat nykyiset puurivistöt Ratakadun jäsentymisen kannalta tärkeitä. Tämän lisäksi alueen kasvillisuuden viherpeittävyydestä on tullut entistä tärkeämpi, kun radan länsipuolella oleva juna-asemaan liittyvä perinteinen puistovyöhyke on pienentynyt.

Maisemallisia häiriöpaikkoja ovat Ratakadun länsipuolella sijaitseva matkahuollon kenttä, jossa pysäköidyt linja-autot ovat kadun korkoon nähden kulkijan katseen korkeudella. Matkahuollon rakennuksen etupihalla tila on jäsentymätön. Makasiininkadun puolella on koivurivi, mutta radan sekä rakennuksen välinen alue on varikkomainen.

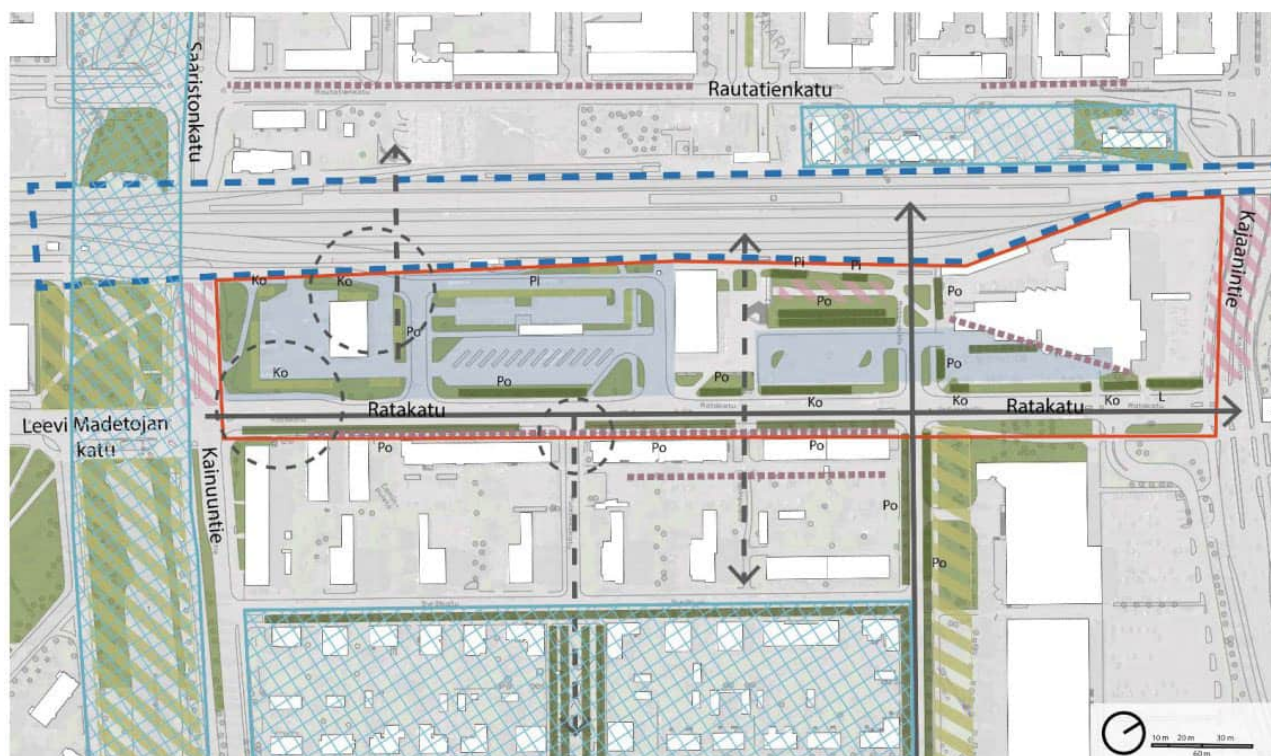


Kuva 16 Valokuvia alueelta 2021. Kuvat: WSP Finland Oy.

Maankäytön suositukset:

Alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen kulttuurihistorialliset arvot. Näkymät vanhalle asemarakennukselle ja puistopuutarhurin talolle tulisi säilyttää. Asemarakennuksen ympäristön tulee kunnioittaa kulttuurihistoriallisia arvoja. Ratakadun puurivit ovat maisemallisesti merkittäviä, vaikka puiden kunto on paikoin heikko ja osa rivistöä puuttuu. Puurivit tulisi säilyttää ja nykyinen vallitseva puulaji poppeli olisi suositeltavaa vaihtaa kestävämpään katupuulajiin. Poppelit ovat suhteellisen lyhytikäisiä ja suuret oksat katkeilevat herkästi tuulessa. Vahva juuristo voi rikkoa liian lähellä olevia päällystettyjä pintoja. Keväisin poppelit tiputtavat suuret tahmaiset kukintonsa, mikä hieman roskaa ympäristöä. Kasvillisuuden ja viherpeittävyys määrän tulisi olla jatkossakin hyvä, huolimatta ympäristön rakennetusta luonteesta. Kasvillisuus mm. viilentää ilman lämpötilaa helteillä, luo varjoja sekä tasaa tulvahuippuja imeyttämällä hulevesiä.

Alueesta on suositeltavaa suunnitella jäsentynyt kokonaisuus, jossa huomioidaan liikenneyhteyksien lisäksi viheryhteydet sekä historialliset yhteydet. Näkymät historiallisesti arvokkaisiin kohteisiin tulee huomioida. Ympäristön laatutason tulisi olla alueella korkea.



- SELVITYSALUE
- JÄSENTYMÄTÖN, KEHITETTÄVÄ ALUE
- - - POTENTIAALINEN NÄKYMÄ
- NYKYINEN PUURIVI
- - - RATAYMPÄRISTÖ

WSP 23.7.2021

ARVOKOhteet

- VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ (RKY 2009)
- MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ PUURIVI
Ko - Koivu
L - Lehmus
Pi - Pihlaja
Po - Poppeli
- MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ NÄKYMÄ

MAISEMATILAT

- KORKEAN LUISKAN RAJAAMA TILA
- PUISTOMAINEN ALUE
- LIIKENNETTÄ PALVELEVA PUOLIAVOIN TILA
- VIHERALUE
- - - - - RAKENNUKSELLA TAI RAKENTEELLA SULJETTU MAISEMATILA

Kuva 17 Analyysikartta, tunnistetut arvot ja maisemakuvaan vaikuttavat tekijät. Kuva: WSP Finland Oy.

3.3.9. Rakennettavuusselvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet.

Rakennettavuusselvitys, asemakaavan muutosluonnosvaihe (kaavatunnus 564-2484)

- Lisäpohjatutkimusten tekeminen ja maaperän pilaantuneisuuden selvittäminen.

Rakennettavuusselvitys, asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608)

Asemakaavan muutosehdotusvaiheen havainnot sisältyvät ympäristötekniiseen raporttiin, joka on kuvattu selostuksen kappaleessa 3.3.10.

3.3.10. Pilaantuneet maat sekä happamat sulfaattimaat

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet.

Pilaantuneiden maiden selvitys, asemakaavan muutosluonnosvaihe (kaavatunnus 564-2484)

Golder Associates Oy laati pilaantuneiden maiden selvityksen 29.1.2020.

Linja-autoaseman ja matkahuollon alueella (kiinteistö 564-407-1-4 todettiin maaperän täyttökerroksessa paikoin VNa 214/2007 ylemmän ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia raskasmetalleja ja PAH-yhdisteitä. Lisäksi aiemassa tutkimuksessa matkahuollon alueella on todettu VNa 214/2007 ylemmän ohjearvon ylittäviä öljyhiilivetyjen, PAH-yhdisteiden ja raskasmetallien pitoisuuksia.

Tutkimusten yhteydessä alueilla todettiin monin paikoin jätetäyttöä tai maaperän seassa yksittäisiä jätekappaleita. Linja-autoaseman alueen pohjavesiputkista otetuissa vesinäytteissä todettiin orgaanisista haitta-aineista laboratorion määritysrajan ylittäviä pitoisuuksia PAH-yhdisteitä (fenantreeni, fluoreeni ja pyreeni) ja matkahuollon alueen pohjavesiputkesta otetussa vesinäytteessä laboratorion määritysrajan ylittäviä pitoisuuksia fenantreenia, MTBE:ä, 1,2-dikloorietaania ja vinyylidikloridia.

Maaperän kunnostustavoitteet tulee asettaa alueille suunnitellun käytön mukaan. Koska tutkimusalueilla todettiin VNa 214/2007 alemman ja ylemmän ohjearvon ylittäviä haitta-aineiden pitoisuuksia, tulee kohteen haitta-aineista aiheutuvista riskeistä laatia tarkennettu riskinarviointi, jolla arvioidaan kunkin alueen kunnostustarvetta huomioiden tuleva käyttötarkoitus. Tarkennetun arvioinnin avulla voidaan määrittää eri haitta-aineille kullakin alueella ne pitoisuustasot, jotka voidaan hyväksyä ilman ympäristölle ja terveydelle aiheutuvia riskejä/haittoja.

Pohjatutkimus ja ympäristötekniinen raportti, asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608), sisältää pilaantuneiden maiden ja happamien sulfaattimaiden selvityksen

Ramboll Finland Oy on laatinut pohjatutkimuksen ja ympäristötekniisen raportin 21.3.2025.

Koko rakennusalueella on maanpinnassa vaihtelevan paksuiset täyttömaakerrokset, jotka ovat pääosin liikennealueiden rakennekerroksia. Viheralueilla on kasvukerros. Täyttömaakerroksen alla on kiviä ja /tai tiivisrakenteista hiekkaa, siltistä hiekkaa sisältä kerros ja tämän alapuolella kivinen hiekkamoreeni, moreeni tai sorakerros. Maaperän tiiveys vaihtelee erittäin keskitiivistä tiiviiseen. Lähellä maanpinta sijaitsevat silttisen kerrokset ovat rakenteeltaan löyhiä. Rakennusalueen eteläpään aikaisemmin tehdyissä tutkimuksissa kallionpinta havaittiin tasolla +2.84.

Kallionpinta havaittiin tutkimuspisteessä 1 tasolla +2.47, pisteessä 7 tasolla +3.34, pisteessä 9 tasolla +4.73, pisteessä 11 tasolla +3.06. Kallionpinta on varsin tasainen. Kallio on laadultaan yläosastaan erittäin rikkonaista. Kairatangot kiilautuivat rikkonaiseen kallioon.

Aiemmin tehdyissä ympäristöteknisissä tutkimuksissa alueen länsiosalla on havaittu täyttömaassa betonia ja jätetäyttöjä.

Laboratoriossa tutkittujen maanäytteiden mukaan maaperä on pääosin routivaa. Hienohiekka, ja hiekkamoreenikerrokset ovat paikoin routimattomia tai lievästi routivia. Maaperän vesipitoisuus oli alhainen, vaihdellen välillä 4.29 – 17.72 % kuivatilavuuspainoon verrattuna.

Kairaukset ovat päättyneet kiveen, lohkareseen tai tiiviiseen maakerrokseen n. 2.0...6.0 metrin syvyydelle olevasta maanpinnasta. Tutkimuksia analysoitaessa tulee huomioida, että merkittävä osa kairauksista päättyi tulevan kellarikerroksen lattiatason yläpuolelle.

Aiemmin suoritettujen maaperätutkimusten perusteella pohjavedenpinta alueella on vaihdellut välillä +7.20...+8.98 eli 4.0...5.0 m syvyydellä nykyisestä maanpinnasta. Kairauspisteeseen 6 asennetussa työnaikaisessa pohjavesiputkessa havaittiin pohjavedenpinta tasolla +8.20 eli n. 4.0 m syvyydellä maanpinnasta. Kairauspisteeseen 1 asennetussa työnaikaisessa pohjavesiputkessa havaittiin pohjavedenpinta tasolla +7.30 eli n. 5.3 m syvyydellä maanpinnasta.

Ramboll Finland Oy toteutti kohteessa maaperätutkimuksia, joiden yhteydessä otettiin maanäytteitä 2.12.2024 sekä 27.2.2025 maaperän haitta-aineidenpitoisuuksien selvittämiseksi. 2.12.2024 tehdyn näytteenoton tarkoituksena oli laatia alustava maaperän pilaantuneisuusselvitys, jota tarkennettiin 27.2.2025 otetuilla näytteillä. Näytteenoton yhteydessä tehtiin maalajia, maaperän kerrosrakennetta sekä mahdollisten haitta-aineiden ja/tai jätejakeiden esiintymistä koskevat aistinvaraiset havainnot (haju/ulkonäkö).

Maaperän pilaantuneisuus:

Mikäli tutkimuspisteen TP12 alueen pintamaata (0-0,5m) ei poisteta rakentamisen aikana kaivamalla tai aluetta ei pinnoiteta tulevan rakentamisen yhteydessä, luokitellaan pintamaa tutkimuspisteen TP12 alueella pilaantuneiksi alueelle annetun ns. pima-päätöksen (POPELY/306/2021, 5.6.2023) mukaisesti. Päätöksessä on asetettu puhdistustavoitteeksi pintamaalle Vna214/2007 kynnysarvo asfaltoitavaa aluetta lukuun ottamatta.

Lisäksi tutkimuspisteissä TP1 ja TP12 pintamaassa todettiin kynnysarvon ylittävä pitoisuus dikloorimetaania, jolle ei ole määritetty kunnostustavoitetta. Alueelle annetun pima-päätöksen määräyksen 1 mukaisesti maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava kyseisen haitta-aineen osalta, mikäli kyseiset maa-ainekset eivät tule poistettua alueelta alueelle annettujen määräysten mukaisten kunnostustavoitteiden saavuttamiseksi. Kynnysarvotason ylittävien maa-ainesten hyötykäytölle ja sijoitukselle on rajoituksia, mikäli nämä massat tulevat kaivettaviksi.

Tutkimuspisteessä TP1(0,5-1) todettiin pintamaan alapuolelta (0,5m>) otetussa näytteessä Vna214/2007 määritetyn ylemmän ohjearvon ylittävät pitoisuudet kuparia (Cu) ja sinkkiä (Zn) sekä alemman ohjearvon ylittävät pitoisuudet lyijyä (Pb) ja antimonia (Sb). Lisäksi muutamissa näytteissä todettiin kynnysarvon ylittäviä pitoisuuksia metalleja ja PAH-yhdisteitä. Pitoisuudet eivät ylitä alueelle annetun ns. pima-päätöksen (POPELY/306/2021, 5.6.2023) mukaisia puhdistustavoitteita eikä maaperää luokitella näiden pitoisuuksien perusteella pilaantuneeksi. Kynnysarvon, alemman ohjearvon sekä ylemmän ohjearvon ylittävien maa-ainesten hyötykäytölle ja sijoitukselle on rajoituksia, mikäli nämä massat tulevat kaivettaviksi rakentamisen yhteydessä.

Tehdyissä tutkimuksissa haitta-aineiden kohonneet pitoisuudet esiintyivät useimmiten täyttökerroksissa Täyttömassoissa kohonneet haitta-aineiden pitoisuudet voivat myös vaihdella merkittävästi pienelläkin alueella riippuen täyttömateriaalin laadusta. Osa tutkimuspisteistä on päättynyt

maalaiseen tuntemattomaan rakenteeseen. Suurin osa alueelle tehdyistä tutkimuspisteistä on tehty kairaamalla, jolloin maa-aineksen sisältämien jätteiden määrän ja laadun arviointi on haastavaa johtuen pienestä näyttemäärästä sekä jättejakeiden mahdollisesta kulkeutumisesta kerroksesta toiseen näytteenoton yhteydessä.

Happamat sulfaattimaat:

Rakennusalue sijoittuu alueelle, jossa GTK on arvioinut sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyyden olevan kohtalainen. Mahdolliset sulfidiset maa eivät estä rakentamista alueelle, mutta maiden käsittelyyn tulee kiinnittää huomiota.

Näytteenoton yhteydessä ei aistinvaraisesti havaittu viitteitä sulfaattimaiden esiintymisestä (väri, haju, koostumus). Aistinvaraisen arvion perusteella näytteet olivat pääasiassa kitkamaalajeja. Kenttämittausten tulokset sekä rikin kokonaispitoisuudet on esitetty taulukossa 1. Kenttä-pH oli neutraali tai emäksinen vaihdellen välillä 7...9,55. Laboratorio-pH oli kaikissa analysoiduissa näytteissä emäksinen vaihdellen välillä 7,1...9,7. Näytteiden kokonaisrikkipitoisuudet olivat välillä 18...695 mg/kg.

Näytteestä "TP8 1-1,8" määritettiin todetun rikkipitoisuuden (695 mg/kg) vuoksi hapontuottopotentiaali. Näytteen TPA-pH oli 7,5, joten näytteen edustamalla maakerroksella ei ole hapontuottopotentiaalia. pH:n muutos hapetuksessa on kuitenkin iso (pH 9,7 -> 7,5). Alueella on maaperässä todettu mm. betonia, tuhkaa ja puuta, joten on mahdollista, että analysoidussa näytteessä on ollut pH-arvoon vaikuttanutta jätettä (esim. betonimurskaa).

Kokonaisrikkipitoisuuden perusteella maalajikerrokset voidaan luokitella potentiaalisesti happamaksi sulfaattimaaksi, jos koheesiomaalajeilla rikkipitoisuus on yli 2000 mg/kg ja kitkamaalajeilla yli 600 mg/kg. Tämän selvityksen näytteistä vain kitkamaalajia (HkMr) edustaneen näytteen "TP8 1-1,8" rikkipitoisuus ylitti kitkamaalajien raja-arvon 600 mg/kg. Näytteellä ei kuitenkaan tarkemmissa analyysissä todettu olevan hapontuottopotentiaalia. Happamien sulfaattimaiden selvityksessä ei todettu potentiaalisesti happamia sulfaattimaita otetuissa näytteissä.

3.3.11. Hulevesiselvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet.

Hulevesiselvitys, asemakaavan muutosluonnosvaihe (kaavatunnus 564-2484)

WSP Finland Oy on laatinut hulevesiselvityksen 18.10.2021. Hulevesien viivyttäminen tullaan suunnittelemaan tonttikohtaisesti sekä Ratakadulla erikseen. Hulevesiselvityksessä määritetään asemakaavan muutoksen vaikutus syntyviin hulevesiin, arvioituun luonnontilaan verrattuna.

Kiinteistön alueella sijaitsee Oulun linja-autoasema, asemarakennus, matkahuollon rakennus ja pysäköintialuetta. Rakennusten välinen piha-alue, terminaalialue ja pysäköintialue ovat pääsääntöisesti pinnoitettu asfaltilla. Nurmi- ja istutusalueita on tonttien ja kadun välisillä sekä reuna-alueilla. Asemakaavan muutoksen yhteydessä kattopinta-ala tulee kasvamaan nykytilaan verrattuna ja suuri osa piha-alueesta tulee pysymään pinnoitettuna. Rakennusten sisäpihan ovat suunnitelmien mukaan kansi- tai kattopihaa. Viheralueiden määrä pienenee nykytilasta huomattavasti.



Kuva 18 Oulun asemanseudun ympäristön pintavirtausreitit ja tulvivat alueet Scalgo Live -palvelusta. (Oulun kaupunki)

Suunnittelualueen hulevedet purkautuvat nykytilassa Ratakadun runkoputken kautta Kaupunginojaan. Ratakadun runkoputki on halkaisijaltaan 400 mm betoniputki ja sen pituuskaltevuus vaihtelee 0,3-0,6 % välillä. Sen kapasiteetti on arvion mukaan enintään 200 l/s.

Matkahuollon eteläpuolen piha-alueelta on oma hulevesien purku 500 mm betoniviemärin kautta Kaupunginojaan. Koko Kaupunginojaan johtavan, Ratakadun runkoviemärin kautta kulkevan verkoston valuma-alue on yhteensä noin 16,6 hehtaaria. Siihen kuuluu suunnittelualueen lisäksi Raksilan markettien alue, Ratakadun itäpuolisten kortteleiden alue ja osa Kajaanintietä. Alueella syntyy kerran viidessä vuodessa toistuvassa 10 minuutin sadantilanteessa noin 1,5-1,8 m³/s hulevettä. Hulevesien virtaussuunnat pinnalla ja verkostossa ovat Ratakadun suuntaisesti kohti etelää ja Kaupunginojaa.

Suunnittelualueella syntyy mitoitussadannalla 444 m³ hulevettä. Kasvu luonnontilaiseen verrattuna ja siten viivytettävä hulevesimäärä on 334 m³. Oulun kaupungin hulevesien hallinnan ohjeistuksen mukaisesti hulevesien hallinnan prioriteettijärjestys on; haittojen ja vahinkojen ehkäisy, hulevesien syntymisen ehkäisy, hulevesien käsittely ja hyötykäyttö tontilla, hulevesien viivyttäminen tontilla sekä hulevesien johtaminen verkostoon viivyttämättä. Suunnittelualue on rakennettu täyttömaalle. Täyttömaa on tyypillisesti soveltumatonta imeyttämiseen tiiviytensä johdosta. Hulevesiä tulee viivyttää tonttien sekä kadun alueella. Tonttien viivytetyt hulevedet johdetaan Ratakadun runkoputkeen. Katujen hulevesiä johdetaan mahdollisuuksien mukaan viheralueiden kautta hulevesiviemäriin. Ratakadun hulevesiviemäriin rakennetaan suurempaan putkikokoon ja virtaamansäätökaivoihin perustuva viivytysjärjestelmä. Viivytys hajautetaan 3-5 osaan koko Ratakadun pituudelle. Viivytystilavuus lasketaan mitoitussadannan johtamiseen tarvittavan ja viivytykseen käytetyn putken tilavuuden erotuksena. Esimerkiksi sisähalkaisijaltaan 600 mm putken tilavuus on 0,3 m³/m ja 1200 mm putken tilavuus 1,1 m³/m, jolloin viivytystilavuus olisi 0,8 m³/m.

Hulevesiä tulee viivyttää kiinteistön alueella ennen johtamista hulevesiverkostoon. Hulevesien viivyttämiseksi suositellaan arvioidusta luonnontilaisesta lisääntyneeseen hulevesien muodostumiseen perustuvaa viivytystä 0,7 m³ jokaista valumakertoimella painotettua sataa neliometriä kohti. Viivytyksrakenteiden tulee tyhjentyä 12-24 tunnin kuluessa ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Hulevesiselvitys, asemakaavan muutosehdotusvaihe (kaavatunnus 564-2608)

Sitowise Oy on laatinut selvityksen 3.4.2025.

Asemakaava-alueen muutoksen myötä tulee alueen vettä läpäisemättömän pinnan määrä säilymään nykyisellään tai vähäisissä määrin muuttumaan. Selvitysalue on jo nykyisellään lähes kokonaan läpäisemätöntä pintaa, minkä vuoksi alueella muodostuu paljon pintavaluntaa. Maankäytön kehittymisen myötä on mahdollista kehittää alueella nykyisellään olevaa hulevesien hallintaa ja siten parantaa myös vastaanottavien hulevesiverkoston toimintaa.

Asemakaava-alueella maankäyttö muuttuu maltillisesti, minkä vuoksi veden laatuun ja kuormitukseen kohdistuvat muutokset ovat maltillisempia. Ajoneuvoliikenteen määrä kasvaa lisääntyneiden pysäköintipaikkojen myötä, mikä heikentää alueen hulevesien laatua.

Alueen hulevesien hallinnalla voidaan vaikuttaa positiivisesti hulevesien veden laatuun. Erityistä tarkkaavaisuutta edellyttää alueen rakentamisen aikainen eroosion ehkäisy ja kiintoaineen kulkeutumisen vähentäminen. Rakentamisen aikainen maaperän häirintä aiheuttaa hulevesien samentumista, jota voidaan ehkäistä esimerkiksi hulevettä laskeuttamalla ja eroosiosuojauksin.

Puhtaat kattovedet voidaan johtaa vastaanottavaan hulevesiverkostoon pelkän viivytyksen kautta. Kiinteistön sisäisen linja-autotermiinalin ja pysäköintialueen hulevedet tulee johtaa lisäksi hiekan ja öljynerotuksen kautta.

Selvitysalueen nykyinen tulvareitti kulkee Ratakadulla, jota pitkin tulvareitti myös tulevassa tilanteessa ohjataan. Selvitysalueen eteläosassa, Ratakadun ja Kainuuntien risteyksessä, tulvareitti kääntyy radan ali kulkevaan eteläiseen alikulkuun, joka on ajoittain altis tulvimiselle. Kainuuntien alikulun suuntaan ei voida johtaa selvitysalueelta nykytilaa suurempaa virtaamaa, ettei alikulun nykyinen tila heikkene. Tulvariskin pienentämiseksi voisi Ratakadun hulevesiviemärin saneerata suuremmaksi, tulvamotoitetuksi tai viivyttäväksi, jotta siinä olisi kapasiteettia johtaa myös tulva-vedet verkostoa pitkin Kaupunginojaan. Tällöin Kainuuntien alikulun tulviminen voisi vähetä.

Suunnittelualueen hulevedet johdetaan viivyttävään rakenteeseen ja sieltä edelleen Ratakadulla kulkevaan nykyiseen hulevesiverkostoon. Suunnittelualueen hulevesisuunnitelmassa esitetyllä viivytyksellä saadaan Ratakadun nykyisen hulevesiverkoston kapasiteetin ylitystä pienennettyä, mutta virtaamat silti ylittävät nykyisen hulevesiverkoston kapasiteetin.

Rakentamisen aikana on kiinnitettävä huomiota hulevesien laatuun. Alueella tulee välttää eroosion syntymistä ja kiintoaineen liikkeelle lähtöä. Rakentamisen aikaisten hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Oulun kaupungin työmaavesiohjetta sekä Rakennustyömaan hulevesien hallinta-ohjetta.

Suosittelavat kaavamääräykset, kiinteistöjen hulevesien hallinta:

- Viivytys vähintään 0,95 m³ / 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden.
- Tontilta sallittavaksi enimmäispurkuvirtaamaksi hulevesiverkostoon esitetään luonnollista tilanetta vastaavaa virtaamaa, joka on noin 30 l/s/ha.

- Viivytysrakenteen tulee tyhjentyä viimeistään 12 h kuluessa. Tontin hulevesijärjestelmässä tulee olla suunniteltu ja toteutettu ylivuoto sekä tulvareitti.
- Tonttien liikennöityjen alueiden hulevedet on johdettava lisäksi laadullisen hallinnan rakenteen kautta.

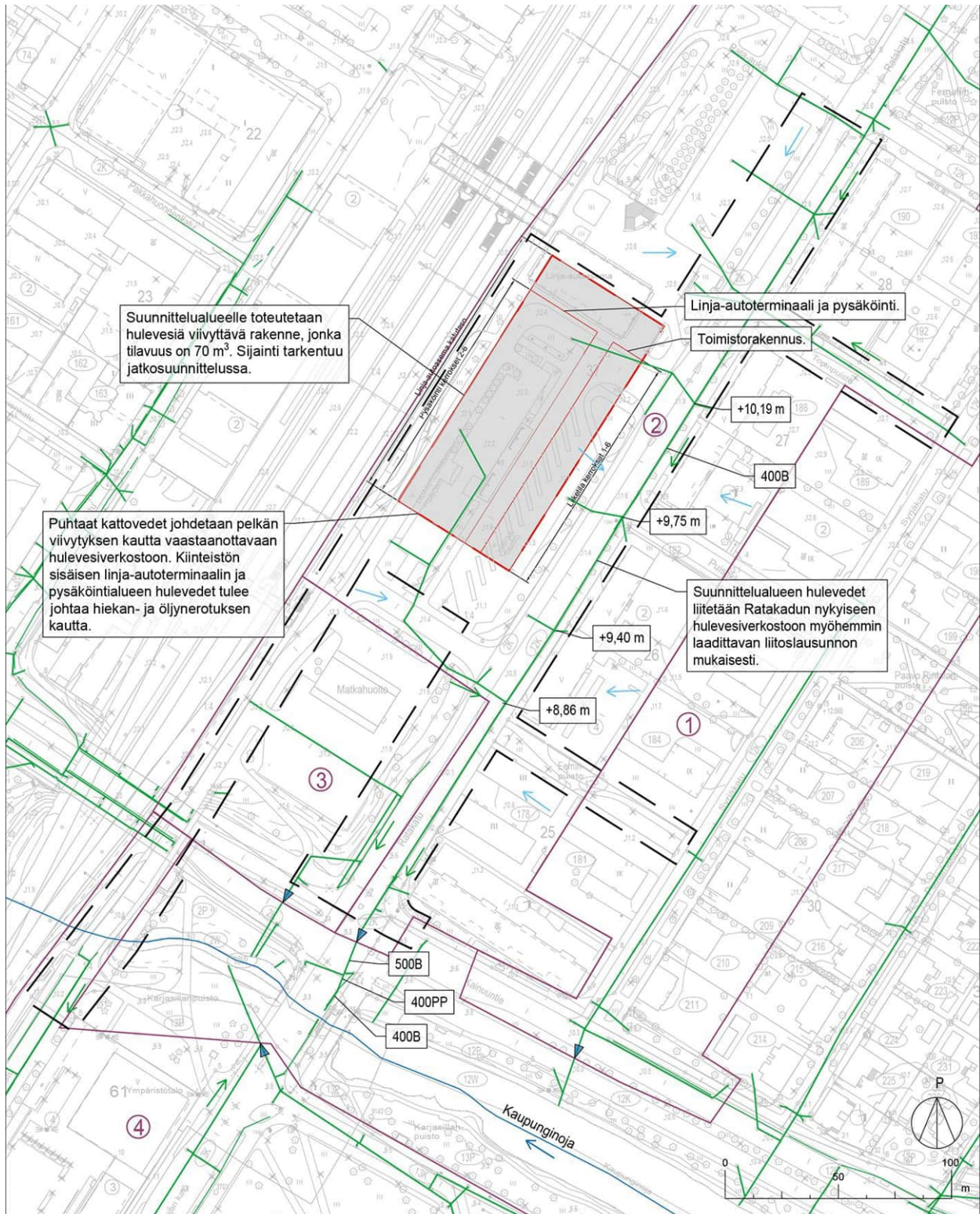
Päätelmät ja suositukset:

Asemakaava-alue on jo nykytilassaan rakennettua, minkä vuoksi vettä läpäisemätöntä pintaa on paljon. Tulevan maankäytön myötä voidaan alueella kehittää nykyistä hulevesien hallintaa sekä parantaa vastaanottavan hulevesiverkoston kapasiteettia.

Asemakaava-alueen hulevesien hallinta perustuu kiinteistökohtaiseen hallintaan.

Kiinteistön hulevedet hallitaan kiinteistön sisäisillä järjestelmillä, joiden tarvittava viivytystilavuus suunnittelualueella on 70 m³ kerran viidessä vuodessa tapahtuvalla 10 min kestoisella mitoitus-sateella. Liikennöityjen alueiden hulevedet tulee johtaa lisäksi vähintään öljyn- ja hiekanerotuk-sen kautta.

Mikäli suunnittelualueen hulevesien hallinnalla halutaan parantaa alapuolisen alueen tulvaherk-kyttä, tulisi viivytystilavuuden olla 80 m³ (kerran kymmenessä vuodessa toistuva 10 min sadeta-pahtuma). Tällöin suositeltavan kaavamääräyksen viivytys olisi 1,1 m³ / 100 m² vettä läpäisemä-töntä pintaa kohden. Ratakadun ja Kainuuntien alikulun tulvaherkkyyden pienentämiseksi voisi Ratakadun hulevesiviemäriä saneerata suuremmaksi, jotta siinä olisi kapasiteettia myös tulvave-sille.



Asemakeskuksen hulevesiselvitys, Oulu
LIITE 2. Suunnitelmakartta
1:1500 (A3), 1.4.2025
Tekijä: S. Keskinen
Tarkastaja: S. Tammela
Hyväksyjä: S. Tammela

MERKINNÄT

- | | | | |
|---|----------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Selvitysalue/kaava-alue |  | Oja, nykyinen |
|  | Suunnittelualue |  | Ojan virtausuunta |
|  | Osavalmu-alue |  | Pintavalun virtausuunta |
|  | Osavalmu-alueen purkupiste |  | Hulevesiverkoston korko, nykyinen |
| | Hulevesiverkosto, nykyinen | | |
| | Hulevesiverkosto, nykyinen | | |



Kuva 19 Hulevesiselvitys, suunnitelmakartta. Kuva: Sitowise Oy.

3.3.12. Ympäristömeluselvitykset

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet.

Ympäristömeluselvitys, asemakaavan muutosluonnosvaihe (kaavatunnus 564-2484)

WSP Finland Oy on laatinut selvityksen 7.12.2021. Laskennallisessa meluselvityksessä on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen aiheuttamia päivä- ja yöaikaisia keskiäänitasoja ($L_{Aeq\ 7-22}$ ja $L_{Aeq\ 22-7}$) suunniteltujen asuinrakennusten piha-alueilla sekä julkisivuilla. Lisäksi tarkasteltiin junien ohitusten aiheuttamia hetkellisiä enimmäistasoja (L_{AFmax}) suunniteltujen rakennusten julkisivuilla. Meluselvitys on selostuksen liitteenä.

Tieliikenteelle käytettiin vuoden 2040 ennusteliikennettä ja raideliikenteelle nykytilanteen liikennetietoja vuodelta 2017.

Väylävirasto laatii parhaillaan suunnitelmaa aseman kohdan liikennöintijärjestelyistä. Ympäristömeluselvitystä täydennetään asemakaavan muutosehdotusvaiheessa, kun raidealueen kehittämissuunnitelma on edennyt.

Laskennoissa rakennusten absorptiosuhteena on käytetty arvoa 0,2 eli 80 % äänestä heijastuu rakennuksista. Laskennoissa on otettu huomioon ensimmäisen kertaluokan heijastukset. Suunniteltujen kohteiden piha-alueille kohdistuvia melutasoja verrattiin Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvotasoihin.

Suunnitellussa kohteessa asuinrakennusten piha- ja oleskelualueiden päiväajan ohjearvotaso ($L_{Aeq7-22}$) on 55 dB. Aluetta voidaan pitää kaupungilta saadun tiedon mukaan vanhana asuinalueena, joten yöajan ohjearvotaso ($L_{Aeq22-7}$) on piha- ja oleskelualueilla 50 dB. Sisätiloissa asuinhuoneille sovelletaan päiväaikana ohjearvotasoa 35 dB ja yöllä ohjearvotasoa 30 dB.

Piha-alueiden melutasot

Asuinrakennusten sijoittelun ansiosta sisäpihat muodostuvat suojaisiksi ja sisäpihoilla melutasot ovat alle ohjearvotason. Myös yöaikana keskiäänitasot ovat sisäpihoilla alle ohjearvotason.

Julkisivujen melutasot

Rakennusten julkisivuille kohdistuvat päiväajan keskiäänitasot ($L_{Aeq,7-22}$) ylittävät 65 dB Saarikadun/Kainuuntien ja osittain myös Ratakadun puoleisilla julkisivuilla (Liite 1, kartta 1). Siten asuntojen avautumisesta hiljaisemmalle puolelle tai parvekkeiden sijoittamisesta on tarpeen harkita erillisiä kaavamääräyksiä hyvän ääniympäristön takaamiseksi.

Hetkelliset enimmäisäänitasot L_{AFmax} : Junien ohitukset aiheuttavat korkeita hetkellisiä enimmäismelutasoja (L_{max}) suunniteltujen asuinrakennusten radan puoleisille julkisivuille. Korkeimmillaan asuinrakennusten julkisivuille kohdistuvat hetkelliset enimmäistasot ovat 79 dB (Liite 2). Tällöin julkisivulta tulee vaatia 34 dB äänitasoeroa, jotta sisällä ei ylitetä 45 dB hetkellistä enimmäistasoa. Radan puoleisten julkisivujen riittävään ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa.

Hetkelliset enimmäisäänitasot L_{AFmax}

Junien ohitukset aiheuttavat korkeita hetkellisiä enimmäismelutasoja (L_{max}) suunniteltujen asuinrakennusten radan puoleisille julkisivuille. Korkeimmillaan asuinrakennusten julkisivuille

kohdistuvat hetkelliset enimmäistasot ovat 79 dB. Tällöin julkisivulta tulee vaatia 34 dB äänitasoeroa, jotta sisällä ei ylitetä 45 dB hetkellistä enimmäistasoa. Radan puoleisten julkisivujen riittävään ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa.

Julkisivujen ääneneristävyys

Kaavamerkin­nän ja -määräyksen ääneneristävyydellä tarkoitetaan koko tarkasteltavalta julkisivurakenteelta, siinä olevine rakenneosineen, vaadittavaa ulko- ja sisämelun keskiäänitason erotusta eli äänitasoeroa. Vaatimus ei siten tarkoita yksittäistä ikkunaa tai muuta rakenneosaa. Suurin äänitasoero­vaatimus, $\Delta L = 34$ dB, muodostuu sekä rautatien suuntaan että Saaristonkadun/Kainuuntien puolelle oleville julkisivuille.

Kuvassa 17 on esitetty rakennusten julkisivuille kohdistuvien enimmäis- ja keskiäänitasojen perusteella määritetyt äänitasoero­vaatimukset julkisivukohtaisesti. 30 dB äänitasoero­vaatimus on osoitettu asuinrakennusten julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ylittää 55 dB. Parvekkeet tulee lasittaa siltä osin kuin niitä sijoitetaan julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ylittää ohjearvon 55 dB.

Johtopäätökset, asemakaavan muutosluonnosvaihe

Asuinrakennusten sisäpihojen melutasot ovat hyväksyttävällä tasolla. Rautatien ja Saaristonkadun puoleisten julkisivujen ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Myös asuntojen avautumista ja parvekkeiden sijoittamista tulee miettiä Saaristonkatuun/Kainuuntiehen sekä Saaristonkadun/Kainuuntien ja Ratakadun kulmaukseen rajoittuvien rakennusten osalta. Parvekkeet tulee lasittaa siltä osin kuin niitä sijoitetaan julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ylittää ohjearvon 55 dB.

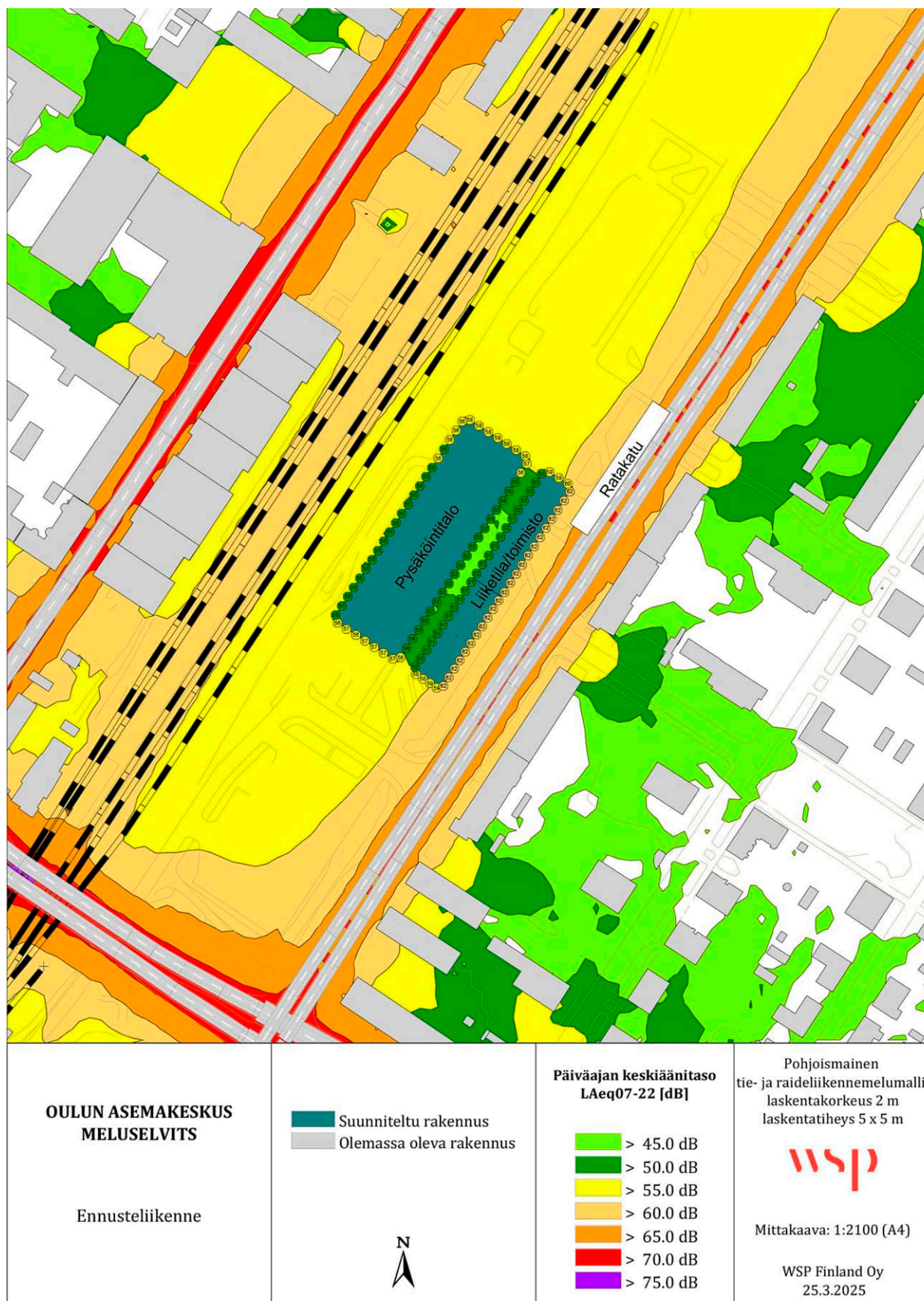
Ympäristömeluselvitys, asemakaavan muutosehdotusvaihe (kaavatunnus 564-2608)

WSP Finland Oy on laatinut asemakaavan muutosehdotusvaiheen ympäristömeluselvityksen 25.3.2025.

Selvityksessä on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen aiheuttamia päiväaikaisia keskiäänitasoja ($L_{Aeq,7-22}$) suunniteltujen rakennusten läheisyydessä sekä julkisivuilla. Lisäksi tarkasteltiin junien ohitusten aiheuttamia hetkellisiä enimmäistasoja (L_{AFmax}) suunniteltujen rakennusten julkisivuilla.

Suunnitellun liiketilarakennuksen Ratakadun puoleiselle julkisivulle kohdistuu päiväaikana ($L_{Aeq,7-22}$) suurimmillaan 62 dB keskiäänitaso. Radan puoleisella julkisivulla päiväaikainen keskiäänitaso on alle 55 dB, sillä suunnitellun pysäköintirakennuksen rakennusmassa suojaa näitä julkisivuja. Junien ohituksen aiheuttamat hetkelliset enimmäisäänitasot jäävät verrattain matalaksi. Liikerakennukseen kohdistuu suurimmillaan 69 dB hetkellinen enimmäistaso (L_{AFmax}).

Suunniteltujen rakennusten julkisivuille kohdistuvat päiväaikaiset melutasot ovat suhteellisen pieniä. Liiketilarakennuksen Ratakadun puoleiselle julkisivulle kohdistuu suurimmillaan 62 dB päiväaikainen keskiäänitaso. Äänitasoero­vaatimus tälle julkisivulle on $\Delta L = 17$ dB. Julkisivuille kohdistuvat melutasojen ollessa suhteellisen pieniä, ei julkisivuille ole tarpeen esittää erillistä äänieristysvaatimusta.



Kuva 20 Ympäristömeluselvitys, päiväajan keskiäänitaso. Kuva: WSP Finland Oy.

3.3.13. Runkomeluselvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet.

Runkomeluselvitys, asemakaavan muutosluonnosvaihe (kaavatunnus 564-2484)

WSP Finland Oy on laatinut selvityksen 4.11.2021. Juna- ja raitiovaunuliikenteen aiheuttamia runkomelutasoja on arvioitu VTT:n ohjeen ”Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi – Esiselvitys” arviointitason 2 mukaisella menetelmällä (Talja & Saarinen 2009). Edellä mainitussa VTT:n julkaisussa on myös esitetty suositukset runkomelun ohjearvoiksi.

Runkomeluselvitystä täydennetään asemakaavan muutosehdotusvaiheessa, kun raidealueen kehittämissuunnitelma on edennyt.

Laskennallisessa tarkastelussa on otettu huomioon Oulun asemanseudun rataosuuden junaliikenteen raidekohtaiset tiedot (junien tyyppi, nopeus), radan ja tarkastelukohteen välinen etäisyys sekä maaperäolosuhteet.

Runkomelua syntyy tilanteessa, jossa rakenteita pitkin etenevä värähtely muuttuu kuultavaksi ääneksi. Liikenteen aiheuttama runkomelu saa siis alkunsa liikennevälineen aiheuttamasta värähtelystä, joka etenee maaperän kautta rakennuksen perustuksiin ja edelleen runkorakenteisiin. Runkomeluun liittyvä värähtely on voimakkuudeltaan niin pientä, ettei sitä voi havaita rakennuksessa tärinänä. Maaliikenteen aiheuttama runkomelu kuuluu tyypillisesti pienitaajuisena jyrinänä, joka on havaittavissa melun aiheuttajan liikkuaessa havaintopaikan läheisyydessä. Runkomelutapahduma on yleensä siis lyhytaikainen liikennevälineen ohituksen aikana havaittava ääni.

Runkomeluarvioinnissa mitoittavana junatyyppinä on käytetty IC-junaa, jonka nopeus on 30 km/h. Laskentapisteidensä ja lähimmän raiteen väliset etäisyydet vaihtelevat välillä 15–24 metriä.

Maaperä on alueella tehtyjen pohjatutkimusten perusteella pinnassa olevien rakennettujen kerrosten alapuolella hiekkaa, silttiä, hiekkamoreenia ja moreenia kallion päällä. Paino- ja puristinheijarikairaukset ovat päättyneet kiviin, kallioon tai tiiviiseen maakerrokseen. Kallion pinta on alimmillaan keskimäärin tasolla -5 m. Näillä perusteilla maaperä on luokiteltu runkomeluarvioinnissa keskitaajuualueen luokkaan, 30 Hz – 60 Hz, tyypillinen taajuualue koviin savi, siltti ja moreenimaille ($200 \text{ m/s} < v_s < 500 \text{ m/s}$).

Suunnittelualueen asuinrakennuksiin kohdistuvien runkomelutasojen arvioidaan jäävän alle 35 dB tason, joka on asuinrakennuksilla esitetty suositus runkomelun raja-arvosta. Kohteen jatko-suunnittelussa on tarpeellista varmistaa junaliikenteen aiheuttamia runkomelutasoja maaperästä tehtävillä värähtelymittauksilla tai olemassa rakennuksessa tehtävillä runkomelutasojen mittauksilla.

Runkomeluselvitys, asemakaavan muutosehdotusvaihe (kaavatunnus 564-2608)

WSP Finland Oy on laatinut asemakaavan muutosehdotusvaiheen selvityksen 26.3.2025.

Junaliikenteen aiheuttamia runkomelutasoja on arvioitu VTT:n ohjeen ”Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi – Esiselvitys” arviointitason 2 mukaisella menetelmällä (Talja & Saarinen 2009). Edellä mainitussa VTT:n julkaisussa on myös esitetty suositukset runkomelun ohjearvoiksi. Laskennallisessa tarkastelussa on otettu huomioon Oulun asemanseudun rataosuuden

junaliikenteen raidekohtaiset tiedot (junien tyyppi, nopeus), radan ja tarkastelukohteen välinen etäisyys sekä maaperäolosuhteet.

Kohteen toimistorakennus sijaitsee noin 78 metrin etäisyydellä raiteen 003 keskilinjasta ja 83 metrin etäisyydellä raiteen 004 keskilinjasta. Kohteen 1. kerrokseen laskennallisesti arvioitu runkomelutaso on suurimmillaan noin 25 dB. Siten kohteessa toimistotiloille sovelletut runkomelutason ohjearvot 40/45 dB eivät ylitä.

3.3.14. Ratatärinäselvitys

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen olosuhteet.

Ratatärinäselvitys, asemakaavan muutosluonnosvaihe (kaavatunnus 564-2484)

WSP Finland Oy on laatinut selvityksen 30.11.2021. Selvitys perustuu olettamukseen raideliikenteen kehittämisestä. Tärinäselvitystä täydennetään asemakaavan muutosehdotusvaiheessa, kun raidealueen kehittämissuunnitelma on edennyt.

VTT:n julkaisussa (Talja ja Törnqvist 2006) on esitetty suositus rakennusten värähtelyluokituksista, jota käytetään yleisesti ohjearvona maankäytön suunnittelussa. Luokitus perustuu ihmisen kokeman tärinän häiritsevyyteen. Tärinän mahdollisesti aiheuttamien rakenteellisten vaurioiden arviointiin sovelletaan eri vertailuarvoja.

Suunnittelualueeseen kohdistuvaa tärinää on tarkasteltu FEM-laskennan tulosten perusteella poikkileikkauksessa. Laskennallisessa tarkastelussa tärinän herätteen (lähtötaso) värähtelytaso on arvioitu raiteilla liikennöivän junavaunun akselipainon ja nopeuden perusteella. Värähtelyn etenemisen laskennassa on otettu huomioon alueen maaperäolosuhteet, rakennusten perustamistapa, mallinnetun rakennuksen ominaisuudet ja tarkasteltavan pisteen korkeusasema (kerros) suunnitellussa rakennuksessa. Lisäksi laskennassa on huomioitu kaluston ns. lovipyöräheräte, joka aiheuttaa normaalia voimakkaampia tärinän lähtötasoja, jolloin niiden vaikutus voi olla 5...10-kertainen normaalin kaluston aiheuttamaan herätteeseen verrattuna.

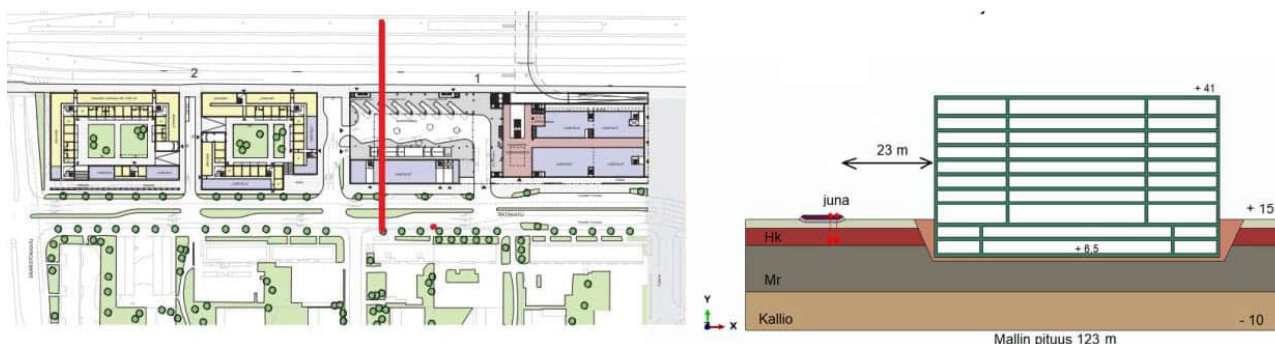
Pohjasuhteiden arvioinnissa on käytetty alueen maaperätietojen perusteella muodostettua geoteknistä poikkileikkausta. Tarkastelun laskennat olivat luonteeltaan dynaamisia ”pakkovärähtely-analyysijä”. Mallissa materiaalikäyttäytyminen on lineaarista ilman myötöehtoa. Laskentaelämentin koko valittu siten, että jokaisen elementin dimensiot vastaavat suurinta muodostuvaa tärinän aallonpituutta. Tärinän vasteita on havainnoitu rakennuksen eri kerroksissa.

Dynaamisessa analyysissä raitiotien kiskoja kuvaaviin solmuihin kytkettiin arvioidun tärinäimpulssin mukainen kuorma-amplitudi. Laskennassa käytetyn kuorman amplitudi on saatu empiirisen mittaustiedon perusteella, jossa on otettu huomioon akselipaino ja lovipyöräefekti. Laskennan aikajaksoksi valittiin 1 s, koska vasteen suppeneminen on tällöin jo havaittavissa. Nopeutena käytettiin 80 km/h ja akselipainona 22 tonnia.

Rakennuksen jäykistykseen oletetaan tapahtuvan hissikuilun ja osittaisen runkojäykistämisen kautta. Rakennus perustetaan kovaan pohjaan ulottuvilla betonipaaluilla. Mallin tukipaaluperustus on toteutettu muodostamalla elementaariset sidosyhtälöt rakennuksen alapinnan ja alimman maakerroksen välille.

Laskennallisen tarkastelun tuloksena on esitetty rakennukseen kohdistuvien värähtelyn vaaka- ja pystysuuntaisten nopeuskomponenttien kehittyminen tarkkailupisteissä kunkin kerroksen tasalla.

Laskennallisen tarkastelun perusteella värähtelyn maksimitasot laskentapisteissä ovat suurimmillaan noin 0,041 mm/s. Tarkastelujakson aikana on nähtävissä värähtelyn vaimentuminen. Suositeltuun ohjearvoon (0,3 mm/s) verrannollinen tulos ($V_{w,95}$) on 0,021 mm/s ja alittaa uusille asuin-kohteille esitetyn suositusarvon 0,3 mm/s. Poikkileikkauksiin tehtyjen värähtelölaskentojen tulokset (vaaka- ja pystysuuntainen) alittavat kohteessa värähtelylle suositellun ohjearvon mukaisen tason. Siten myöskään vaurioitumisalttiutta ei ole. Laskennan tulosten suhteen tulee huomioida, että alueellisia pohjanvahvistuksia suunniteltaessa ei tehtyjen arvioiden mukaan tarvitse huomioida raideliikenteen värähtelyn vaikutuksia. Tehdyt laskennat ovat koko linjauksen suhteen edustavia poikkileikkauksia.



Kuva 21 Värähtelölaskennan leikkauksen sijainti ja laskentapoikkileikkaus mallinnuksessa. Kuva: WSP Finland Oy.

Ratavärähtelyselvitys, asemakaavan muutosehdotusvaihe (kaavatunnus 564-2608)

WSP Finland Oy on laatinut asemakaavan muutosehdotusvaiheen selvityksen 14.1.2025.

Rataliikenteen aiheuttamia värähtelötasoja on arvioitu poikkileikkaukseen numeerista 2D FEM -laskentaa käyttäen.

Laskennallisen tarkastelun tuloksena on esitetty rakennukseen kohdistuvien värähtelyn vaaka- ja pystysuuntaisten nopeuskomponenttien kehittyminen tarkkailupisteissä, joita ovat kunkin kerroksen tasalla edustavissa pisteissä. Näiden perusteella voidaan todeta seuraavaa:

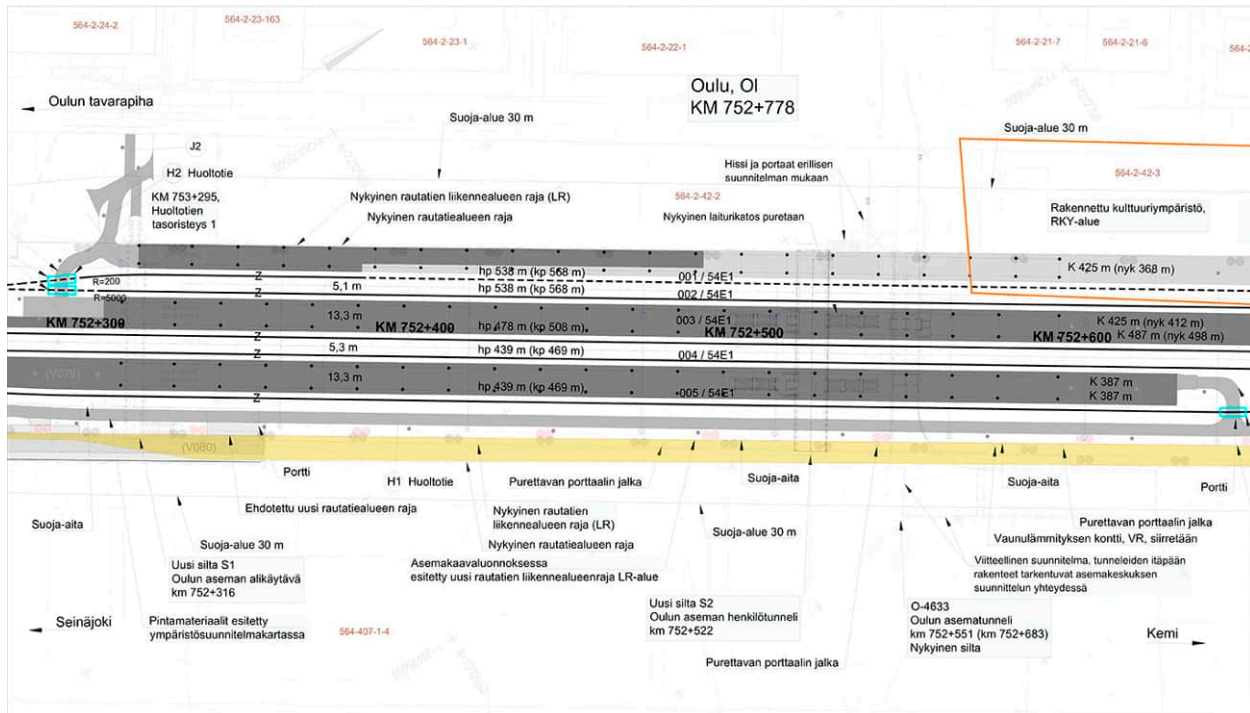
Laskennallisen tarkastelun perusteella värähtelyn maksimitasot laskentapisteissä ovat suurimmillaan noin 0,07 mm/s. Tarkastelujakson (1 s) aikana on nähtävissä värähtelyn vaimentuminen. Suositeltuun ohjearvoon (0,6 mm/s) verrannollinen tulos ($v_{w,95}$) on 0,035 mm/s ja alittaa selvästi uusille liike- ja toimistokohteille esitetyn suositusarvon. Alhaiset vasteet johtuvat suhteellisen hyvistä pohjasuhteista. Poikkileikkauksiin tehtyjen värähtelölaskentojen tulokset (vaaka- ja pystysuuntainen) alittavat kohteessa värähtelylle suositellun ohjearvon mukaisen tason. Siten myöskään vaurioitumisalttiutta ei ole.

3.3.15. Ratapihan kehittäminen

Väylävirasto on laatinut Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelman, joka on ollut nähtävillä 20.12.2024-19.1.2025. Ratasuunnitelma sisältää parantamis- ja uudistamistoimenpiteitä kuten autolastaustoimintojen siirto, nykyisten laitureiden uudistaminen sekä uusi välilaituri. Lisäksi ratasuunnitelma sisältää ratapihan raideyhteyksien tarvittavat muutokset, ratapihan alittavat yhteydet (alikulutunnelit), kulkuyhteydet laitureille sekä alueen yhteydet katuverkkoon.

Asemakaavan muutosalueen läheisyydessä rata-alueelle toteutetaan erilliset asematunnelit kävelylle ja pyöräilylle Hallituskadun suunnasta sekä kävelytunneli Kauppurienkadun suunnasta. Nämä ratkaisut parantavat rautatiealueen saavutettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.

Ratasuunnitelma toteuttaa Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 kärkitoimenpiteen tavoitetta Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan toteuttaminen.



Kuva 22 Ote Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelmasta, Kuva: Väylävirasto.

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen tavoitteet ja suunnittelun tarve.

Asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2484) on käynnistetty maanomistajan (Senaatin Asema-alueet Oy, Senaatti-kiinteistöt) hakemuksesta. Väylävirasto on ilmoittanut sähköpostitse olevansa mukana asemakaavan muutoksen laatimisessa. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asu- mista. Suunnittelun aikana voidaan tutkia myös muiden toimintojen sijoittumiseen alueelle.

Suunnittelun yhteydessä on tutkittu alueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, joukkoliikenteeseen, katuihin ja sujuva yhteys keskustasta Raksilaan rautatiealueen alitse.

Oulun kaupunki ja Senaatin Asema-alueet Oy allekirjoittivat 28.12.2023 kiinteistökaupan koskien Asemakeskuksen aluetta. Oulun kaupungin omistukseen siirtyivät junaradan itäpuolella oleva maa-alue ja alueella sijaitsevat linja-autoaseman rakennukset.

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutosalue on jaettu osa-alueisiin kappa-
leessa 1.1 kuvatulla tavalla.

Nyt ensimmäisenä Asemakeskuksen osa-alueena asemakaavan muutosehdotuksena etenevän
hankkeen (kaavatunnus 564-2608) asemakaavoitusta varten ja alueen toteuttamisen käynnistä-
miseksi yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut esitti, että Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti
Oy:lle alueelle (määräalan kiinteistötunnus 564-407-1-4-M601) suunnitteluvaraus. Suunnitteluva-
rauksen aikana osapuolet neuvottelevat kaavoitukseen liittyvästä yhteistoimintasopimuksesta
sekä kaavoituksen edetessä ehdotusvaiheeseen toteuttamissopimuksesta. Korttelin eteläosaan
muodostuvat tontit/tontti luovutetaan toteuttamissopimuksen mukaisilla menettelyillä asema-
kaavan lainvoimaistumisen jälkeen Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle. Kaupungin-
hallitus päätti 6.5.2024, että alueelle tehdään suunnitteluvaraus Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun
Pysäköinti Oy:lle 31.12.2025 saakka.

Asemakaavan muutosehdotusta valmisteltaessa alueelle on suunniteltu toimisto- ja liiketilaa,
joukkoliikenneterminaali sekä pysäköintirakennus.

4.2. Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2484) on käynnistetty yhdyskuntalautakunnan päätök-
sellä 27.10.2020 § 479.

4.3. Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1. Osalliset

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

Viranomaisten välinen vuorovaikutus tapahtuu pääasiassa kokousten sekä lausuntojen muo-
dossa.

Osallisia kaavahankkeessa ovat:

- Rakennuslautakunta
- Joukkoliikennejaosto
- Oulun seudun ympäristötoimi liikelaitos
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjois-Pohjanmaan maakuntaliitto
- Traficom
- Väylävirasto
- Oulu-Koillismaan pelastusliikelaitos
- Pohjois-Pohjanmaan museo
- Business Oulu
- Oulun Vesi liikelaitos
- Oulun Energia Oy
- Oy Matkahuolto Ab
- Oulun keskusliikenneasema Oy
- VR-Yhtymä

- Linja-autoliitto
- Osuuskauppa Arina
- Kesko
- Oulun kaupungin vammaisneuvosto
- Oulun kaupungin vanhusneuvosto
- Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry
- Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri
- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Telia Finland Oyj
- Oulun Ydinkeskustan asukasyhdistys ry
- Raksilan asukasyhdistys ry
- Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
- Oulun keskustan alueen Vaikuttajat
- Oulun polkupyöräilijät ry
- Rakennusteollisuus RT
- Oulun kaupakamarin rakennusalan valiokunta
- Digita Oy

4.3.2. Vireilletulo, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kirjeellä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma pidettiin mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä 13.11. - 18.12.2020. Asiasta esitettiin kuusi lausuntoa sekä kolme mielipidettä, joista yksi on esitetty ennen nähtävilläolon alkamista. Lausunnot ja mielipiteet ovat vastineineen selostuksen liitteenä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana järjestettiin tiedotus- ja keskustelutilaisuus 3.12.2020. Tilaisuudessa oli 83 osallistujaa. Tilaisuuden muistio on selostuksen liitteenä.

Asemakaavan muutosluonnos on ollut mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä 25.3. - 25.4.2022 MRL 62 § tarkoituksessa ja MRA 30 § säädetyllä tavalla. Asiasta esitettiin kahdeksan lausuntoa ja neljä mielipidettä.

Luonnosvaiheen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin 13.4.2022. Tilaisuudessa oli 54 osallistujaa. Tilaisuuden muistio on selostuksen liitteenä.

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään se hyväksyttäväksi osa-alueittain. Nyt laadittavan ensimmäisen osa-alueen (kaavatunnus 564-2608) asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä __.-___.20__ MRL 65 § tarkoituksessa ja MRA 27 § säädetyllä tavalla. Muistutuksia esitettiin __ kpl.

Työtä ohjaamaan on perustettu asemaavan muutoksen ohjausryhmä, joka on kokoontunut kaavoitusprosessin aikana oleellisissa vaiheissa. Ohjausryhmässä ovat olleet edustettuna yhdyskunta- ja ympäristöpalveluiden johtaja, kaavoitus, maa ja mittaus, kadut ja liikenne, Oulun Infra, rakennusvalvonta, Senaatin Asema-alueet Oy, Senaattikiinteistöt, Väylävirasto, Oulun seudun ympäristötoimi, Oulun Vesi, Oulun Energia, Oulu-Kollisimaan pelastuslaitos, Business Oulu, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus sekä Pohjois-Pohjanmaan liitto. Asemakaavan

muutosehdotusvaiheessa (kaavatunnus 564-2608) ohjausryhmän kokoonpanoon on täydennetty edustajat Sivakka yhtymältä ja Oulun Pysäköinti Oy:ltä.

4.3.3. Viranomaisyhteistyö

Hanketta on esitelty ELY-keskuksen kuukausitapaamisessa 18.10.2021. Asemakaavan muutoksen yhteydessä järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvotteluita. Asemakaavan muutoksen käsittelyvaiheista pyydetään lausunnot viranomaisilta.

Asemakaavan muutoksen ohjausryhmässä ovat mukana viranomaisohje Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Väylävirasto sekä Oulu-Koillismaan pelastuslaitos.

4.4. Asemakaavan tavoitteet

Asemakeskus (asemakaavan muutosluonnos 564-2484)

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu ensin laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen aluerajauksen tavoitteet ja suunnittelun tarve.

Asemakaavan muutos on käynnistetty maanomistajan (Senaatin Asema-alueet Oy, Senaatti-kiinteistöt) hakemuksesta. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on korttelin 37 ja käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa keskusliikenneasema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista. Suunnittelun aikana voidaan tutkia myös muiden toimintojen sijoittumiseen alueelle. Suunnittelun yhteydessä tutkitaan alueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, joukkoliikenteeseen, katuihin ja sujuvaan yhteyteen keskustasta Raksilaan rautatiealueen alitse.

Rautatieasema ja asemarakennus on tavoitteena säilyttää ja päivittää niiden suojelumerkinnot, rakennusoikeudet sekä pysäköintiratkaisut.

Väyläviraston tavoitteena on mahdollistaa laadittavan raideliikenteen suunnitelman toteuttaminen sekä auto-junalastauslaiturin siirto uuteen paikkaan.

Hallituskadun suunnitelmia on tavoitteena päivittää siten, että mahdollistetaan radan alittavan alikulkuyhteyden toteuttaminen leveämpänä.

Tavoitteena on myös mahdollistaa ja osoittaa asemakaavassa tulevaisuuden varaukset joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteyksille radan alitse.

Oulun kaupunkistrategian 2026 mukaan Oulun kaupungin strategisena tavoitteena on mm. elinvoimainen Oulu kasvaa ja kansainvälistyy. Kasvamme kestävästi. Tiivistämme kaupunkirakennetta ja edistämme ympäristöystävällistä liikkumista.

Suunnitelman tavoitteet toteuttavat Oulun maanäytön toteuttamissuunnitelmaa 2020-2024 (MATO), jonka tavoitteena on lisätä keskustaan asukkaita ja palveluita.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Oulun arkkitehtuuriohjelman 3.4.2017. Arkkitehtuuriohjelman visio: Oulu on pohjoinen arkkitehtuurikaupunki. Arkkitehtuuriohjelmassa on esitetty tahtotila vetovoimaisesta, monimuotoisesta, yhteisestä ja laadukkaasta Oulusta sekä toimenpiteet tahtotilan saavuttamiseksi. Ohjelmassa mainittuja kulttuuriympäristöä koskevia toimenpiteitä ovat kulttuuriympäristön arvojen tunnistaminen ajankohtaisin inventoinnein ja selvityksin. Lisäksi suunnitellun ja päätöksenteon pohjaksi edellytetään ajantasaista kulttuuriympäristön arvottamista.

Oululaisista rakennuksista ja ympäristöistä huolehditaan niin, että ne säilyttävät arvonsa ja ominaisuutensa. Rakennusten ylläpito ja korjaaminen on suunnitelmallista ja perustuu riittäviin selvityksiin ja tutkimuksiin.

Suunnitelman laadukas toteuttaminen sekä Oulun rautatieaseman suojelumerkintöjen päivittäminen (valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö, RKY 2009-alue) tukevat arkkitehtuuriohjelman tavoitteita.

Aiesopimuksessa 14.11.2019 osapuolet sitoutuivat edistämään sopimusalueella seuraavia yhteiskunnallisia tavoitteita:

- hiilineutraalisuus
- kiertotalouden tukeminen
- muovin järkevä ja vähentämiseen tähtäävä käyttö rakentamisessa
- sosiaalisesti kestävä kaupunki ja elinkaariajattelu
- monipuolinen ja monimuotoinen kaupunkiympäristö: asuntotyypit, asuntojen hallintamuodot, asuntokoot, asukasrakenne sekä sekoittuneiden toimintojen kortteliratkaisut.

Aiesopimuksessa 14.11.2019 osapuolet sitoutuivat seuraaviin maankäytöllisiin tavoitteisiin:

- eheyttämään kaupunkirakennetta ja tukemaan keskustan elinvoimaisuutta
- suunnittelemaan ja toteuttamaan toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoisen asemakeskusalueen
- luomaan eri joukkoliikennemuotoja palvelevan alueen
- edistämään alueen hyvää liikenteellistä saavutettavuutta eri kulkumuodoilla
- huomioidaan suunnittelussa tarpeen ydinkeskustan ja Raksilan toimivalle yhdistämiselle
- luomaan viihtyisää kaupunkitilaa
- rakentamaan korkeatasoisia tiloja työpaikoille, palveluille, kaupalle ja asumiselle sekä muille toiminnoille
- ottamaan suunnittelussa huomioon tarvittavat erityistoimintojen tarpeet alueella (kauko- ja paikallinen joukkoliikenne, matkustajapalvelut ja terminaalitoiminnot, kaukoliikenteen rahtitilat, Matkakeskusyhteys sekä muut yhteistyösopimuksessa tarkemmin määriteltävät toiminnot)
- yhdistämään korkeatasoisesti julkisen ja yksityisen tilojen käyttöä.



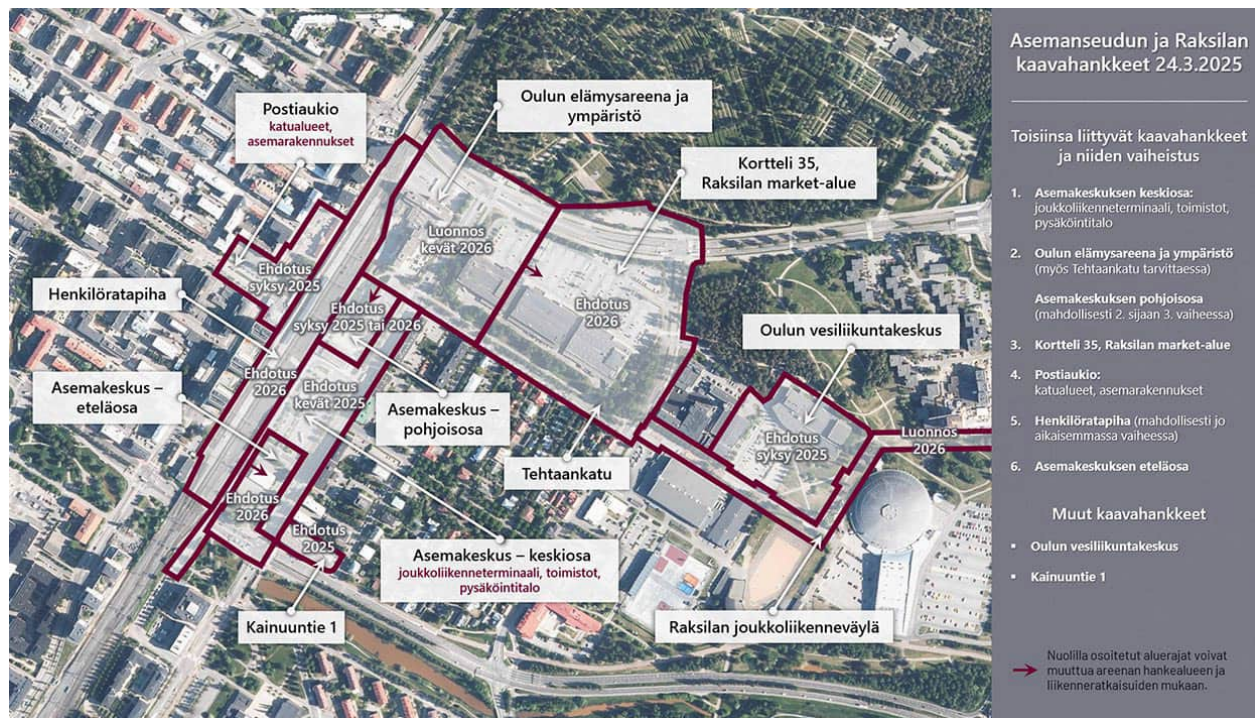
Kuva 23 Asemakaavan muutosluonnos (kaavatunnus 564-2484) 14.12.2021

Asemakaavan muutos 564-2608, joukkoliikenneterminaali, toimistotila ja pysäköintirakennus

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutosalue on jaettu osa-alueisiin kappaleessa 1.1 kuvatulla tavalla.

Nyt ensimmäisenä Asemakeskuksen osa-alueena asemakaavan muutosehdotuksena etenevän hankkeen (kaavatunnus 564-2608) asemakaavoitusta varten ja alueen toteuttamisen käynnistämiseksi yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut esitti, että Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle alueelle (määräalan kiinteistötunnus 564-407-1-4-M601) suunnitteluvaraus. Suunnitteluvarauksen aikana osapuolet neuvottelevat kaavoitukseen liittyvästä yhteistoimintasopimuksesta sekä kaavoituksen edetessä ehdotusvaiheeseen toteuttamissopimuksesta. Korttelin eteläosaan muodostuvat tontit/tontti luovutetaan toteuttamissopimuksen mukaisilla menettelyillä asemakaavan lainvoimaistumisen jälkeen Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle. Kaupungin-hallitus päätti 6.5.2024, että alueelle tehdään suunnitteluvaraus Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle 31.12.2025 saakka.

Asemakaavan muutosehdotusta valmisteltaessa alueelle on suunniteltu toimisto- ja liiketilaa, joukkoliikenneterminaali sekä pysäköintirakennus.



Kuva 24 Raksilan alueen ajankohtaiset kaava- ja rakennushankkeet opaskartalla, aikataulutilanne 24.3.2025

Raksilan muut alueet; kortteli 36, entinen poliisi- ja oikeustalo, Oulun elämysareena ja ympäristö (kaavatunnus 564-2586)

Oulun kaupunki päätti kesäkuussa 2020 käynnistää asemakaavan muutosalueen koillispuolella sijaitsevaa poliisi- ja oikeustalon korttelia 36 koskevan hankesuunnitelman. Tehtävänä on selvittää, voitaisiinko tontille rakentaa areena. Toinen tutkittava vaihtoehto on areenan sijoittuminen Raksilan urheilupuiston alueelle. Hankesuunnitelmassa on tarkoitus myös määritellä areenan tekninen toteutusmalli, kustannukset ja mahdollisten sijoittajien mukaantulo. Tarkoitus on

hankesuunnitelman ja selvityksen jälkeen tehdä päätös jommankumman paikkavaihtoehdon välillä vuoden 2022 aikana. Areenaa koskeva selvitys valmistuu tammikuun 2022 loppuun mennessä.

Alun perin Asemakeskuksen asemakaavan muutosalueeseen sisältynyt kortteli 36 on rajattu pois asemakaavan (kaavatunnus 564-2484) muutosalueesta asemakaavan muutosluonnoksen valmistuvaiheessa.

Alueella on käynnissä asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2586).

Oulun elämysareenahanke on edennyt 11.4.2025 tarjousvaiheeseen. Kaupunki on kesästä 2024 asti neuvotellut kolmen areenahankkeen toteuttamisesta kiinnostuneen yritysryhmittymän kanssa hankkeen yksityiskohdista. Ryhmittymille on lähetetty lopullinen tarjouspyyntö, ja tarjousten jättämisen määräaika on elokuun 2025 puolivälissä. Asemakaavan muutos etenee kaavaluonnosvaiheeseen 2026.

Raksilan muut alueet; Raksilan market-alue (kaavatunnus 564-2179)

Raksilan market-alueella korttelissa 35 lähiympäristöineen on ollut käynnissä asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2179), jossa on tutkittu kaupan alueen kehittämistä sekä asuntoalueen sijoittamista market-alueelle. Asemakaavan muutosluonnos on ollut nähtävillä 28.1.-6.3.2020. Asemakaavan muutos on keskeytetty. Oulun yliopisto, Osuuskauppa Arina ja Kesko ovat jättäneet Oulun kaupungille hakemuksen suunnitteluvarauksen myöntämisestä Oulun yliopistolle, millä mahdollistetaan yliopiston liittäminen alueen suunnitteluun.

Oulun yliopisto, Osuuskauppa Arina ja Kesko ovat esitelleet Oulun kaupungille Raksilan marketaluetta koskevan suunnitteluvaraus selvityksen huhtikuussa 2021. Selvityksessä on tarkasteltu maankäyttöä, toimintojen sijoittelua tontille ja liikennejärjestelyjä. Selvityksessä esitettiin, että yliopistorakennus, kauppojen rakennukset ja pysäköinti sijoitetaan alueelle. Aluetta voidaan kehittää kaupungin keskustavision sekä maakunta- ja yleiskaavan mukaisesti.

Kaupunginhallitus päätti 19.4.2022 122, että Oulun yliopiston suunnitteluvarausta tonteille 564-12-35-2, 564-12-35-3, 564-12-35-4, 564-12-35-5 ja tontteihin rajoittuvalle puistoalueelle 564-12-35-0 ei jatketa. Kaupunginvaltuusto on 28.2.2022 §16 käynyt keskustelun Oulun yliopiston hankesuunnitelmasta ja hyväksynyt äänestyksen jälkeen asiasta ponnen. Kaupunki tukee jatkossa yliopiston vision ja kiinteistöstrategian valmistelua sekä toteuttamista muilla alueilla. Valmisteluun tulee varata riittävästi aikaa.

Raksilan market-alueen asemakaavan muutoksen valmistelua jatketaan. Asemakaavan muotosehdotuksen on tavoitteena valmistua vuonna 2026.

Raksilan muut alueet; Puu-Raksilan alue

Puu-Raksilan alueella on tullut voimaan 5.7.2023 asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2425), jonka tavoitteena oli tukea Puu-Raksilan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilymistä ja kehittymistä. Työn yhteydessä laadittiin Puu-Raksilan korjaus- ja rakentamistapaohje.

Raksilan muut alueet; Raksilan visiosuunnitelmat

Asemakeskushankkeen vaikutus koko kaupungissa on merkittävä. Keskustamainen kaupunkirakennus tulee jatkumaan radan toiselle puolelle, ja radan erottava vaikutus kaupunkirakenteessa vähenee merkittävästi. Raksilan alueen kaupunkirakenteen ja toimintojen muutosten yhteisvaikutukset vahvistuvat edelleen mahdollisen areenan sekä yliopiston ja kaupan keskusliikkeiden suunnitelmien myötä.

Raksilan alueella on käynnissä tai käynnistymässä useita kaava- ja suunnitteluhankkeita, jotka ovat mitoitukseltaan suuria, rakennushankkeina laajoja sekä käyttötarkoituksiltaan osittain alueella uusia. Osa-alueittain asemakaavan muutosehdotusvaiheeseen etenevän Asemakeskuksen alueen ohella alueella on käynnissä seuraavat maankäytön suunnitelmat ja kaavahankkeet:

- Oulun Elämysareena ja ympäristö -hanke (kaavatunnus 564-2586)
- Raksilan market -alueen asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2179)
- Puu-Raksilan asemakaavan muutos, jonka tavoitteena on tukea Puu-Raksilan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilymistä ja kehittymistä. Työn ohessa tarkastellaan asemakaavan ajanmukaisuutta. (kaavatunnus 564-2425)
- Areenaselvitykset, joissa tutkitaan tapahtuma- ja elämysareenan sijoittumista poliisi- ja oikeustalon paikalle sekä vaihtoehtoisesti Raksilan urheilualueelle. (KH §263, 26.10.2020)

Näiden huomattavien suunnitteluhankkeiden ja niiden toimintojen yhteensovittamiseksi kaavoituksessa on laadittu vaihtoehtoisia Raksilan maankäytön visioluonnoksia, joiden avulla on tutkittu alueen toimintojen sijoittumista, korttelialueiden massoittelemista, kaupunkikuvallista ilmettä, toimintojen toteuttamisen vaiheistamista, liikenteen ja paikoituksen järjestelyjä sekä niiden liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Maankäytön vaihtoehtoja on tarkasteltu pääasiassa tapahtuma- ja elämysareenan erilaisiin sijaintivaihtoehtoihin sekä Raksilan urheilualueen maankäytön tehostamiseen sekä monipuolistamiseen liittyen. Kaikkia kaava- ja suunnitteluhankkeita on pyritty sovittamaan yhteen siten, että niiden tekninen toteuttaminen olisi mahdollista erilaisilla aikajänneillä ilman merkittävää keskinäistä riippuvuutta.

Raksilan maankäytön tehostuminen ja monipuolistuminen vaikuttaa merkittävästi alueen liikenteellisiin järjestelyihin. Visiotyön yhteydessä on liitetty vaihtoehtoihin liikenneverkon, yhteystarpeiden, tilanvarausten, kulkumuotojen sekä pysäköintiratkaisujen periaatteellinen tarkastelu. Tehtaankatu on kaikissa vaihtoehdossa esitetty kehitettäväksi kestävä liikumisen käytävänä keskustan suunnasta Raksilan urheilualueen läpi ja edelleen Kontinkantaan suuntaan. Teuvo Pakkanen kadun autoliikennettä on vaihtoehdossa tutkittu rajoitettavaksi ja esitetty uusi liittymä Kaiuuntielle urheilualueen saavuttamiseksi.

Vaihtoehdossa Asemakeskuksen korttelit ovat asemakaavan muutosluonnoksen viitesuunnitelman mukaisia, ja myös market-korttelin maankäyttö vastaa yliopiston ja kaupan toimijoiden tämän hetkistä viitesuunnitelmaa korttelin maankäytöstä massoittelemineen sekä liikennejärjestelyineen. Vaihtoehdossa 1 Tapahtuma- ja elämysareena sijoittuu Asemakeskuksen paikalle, ja urheilualuetta on kehitetty julkisten ja yksityisten urheilupalveluiden alueena. Vaihtoehdossa 2 areena sijoittuu urheilualueelle muiden liikuntapalveluiden joukkoon ja vastaavasti poliisi- ja oikeustalon paikkaa on kehitetty työpaikkojen alueena, hallinnon, toimistojen ja liiketilarakentamisen suhteen.

Raksilan maankäytön visiot eivät ole MRL:n tarkoittamia oikeusvaikutteisia asemakaavoja tai suunnitelmia, eikä niitä ole hyväksytty ohjeellisena luottamuselimissä. Rakennusten sekä toimintojen sijainteja on tarkasteltu periaatteellisina tilanvarauksina, eikä niiden poistamista, siirtämistä tai toteuttamista koskevia päätöksiä ole välttämättä olemassa. Uusin visiosuunnitelma on selostuksen liitteenä.



Kuva 25 Raksilan visiosuunnitelma 18.3.2025. Kuva: Oulun kaupunki / LUO arkkitehdit

4.4.1. Prosessin aikana syntyneet tavoitteet / tavoitteiden tarkentuminen

Oulun kaupunki ja Senaatin Asema-alueet Oy allekirjoittivat 28.12.2023 kiinteistökaupan koskien Asemakeskuksen aluetta. Oulun kaupungin omistukseen siirtyivät junaradan itäpuolella oleva maa-alue ja alueella sijaitsevat linja-autostasman rakennukset.

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa Asemakeskuksen asemakaavan muutos jaettiin useampaan osa-alueeseen kappaleessa 1.1 kuvatulla tavalla.

Nyt ensimmäisenä Asemakeskuksen osa-alueena asemakaavan muutosehdotuksena etenevän hankkeen (kaavatunnus 564-2608) asemakaavoitusta varten ja alueen toteuttamisen käynnistämiseksi yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut esitti, että Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle alueelle (määräalan kiinteistötunnus 564-407-1-4-M601) suunnitteluvaraus. Suunnitteluvarauksen aikana osapuolet neuvottelevat kaavoitukseen liittyvästä yhteistoimintasopimuksesta sekä kaavoituksen edetessä ehdotusvaiheeseen toteuttamissopimuksesta. Korttelin eteläosaan muodostuvat tontit/tontti luovutetaan toteuttamissopimuksen mukaisilla menettelyillä asemakaavan lainvoimaistumisen jälkeen Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle. Kaupungin hallitus päätti 6.5.2024, että alueelle tehdään suunnitteluvaraus Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle 31.12.2025 saakka.

Asemakaavan muutosehdotusta valmisteltaessa alueelle on suunniteltu toimisto- ja liiketilaa, joukkoliikenneterminaali sekä pysäköintirakennus.

4.5. Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1. Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Raksilan radanvarren alueen kehittämisajatukset 1970-luvusta alkaen

1970-luvulla ryhdyttiin Oulussa puhumaan linja-auto- ja raideliikenteen asematoimintojen yhdistämisestä Raksilaan. Tuloksena laadittiin suunnitelmat keskusliikenneasemasta, jota voidaan pitää Oulun ensimmäisenä matkakeskushankkeena. Vuonna 1979 rautatieaseman ja Raksilan välille rakennettiin asematunneli. 1983 Raksilaan valmistui linja-autoasema. Rautatieasemaa suunniteltiin toisena vaiheena linja-autoaseman jatkoksi, mutta suunnitelma ei toteutunut.

1990-luvun alussa rakentamista soviteltiin ratapihan päälle keskustan ja Raksilan väliin. Arkkitehti Esko Puijolan suunnitelmassa molemmiin puolin rataa oli 15–18-kerroksiset tornit. Kaupungin puolelle suunniteltiin hotellia, Raksilan puolelle liike- ja toimistotiloja sekä opiskelija-asuntoja, jotka toimisivat myös kesähotellina. Pohjoisen alikulun puoleiseen päähän kiitoliikenneaseman paikalle suunniteltiin matkailuinstituuttia. Hanke ei toteutunut.

Vuonna 1997 laadittiin uusi matkakeskussuunnitelma, joka sisälsi liikekeskuksen ja asuntoja. Vanhan asemarakennuksen lisäksi säilytettäisiin myös vanha asemaravintola. Matkakeskus sijoitui keskustan puolelle Hallituskadun päähän. Asemakaavan muutos sai lainvoiman 2007. Oulun kaupunki ja VR-Yhtymä Oy tekivät maankäyttösopimuksen matkakeskuksesta.



Kuva 26 Matkakeskus, näkymä Hallituskadulta. (kuva: Esko Puijola)

2011 VR-Yhtymä Oy myi rautatieaseman ympäristön Lemminkäinen Talo Oy:lle perustettujen yhtiöiden lukuun. Asemakaavan muutos tuli voimaan 2017, ja aluetta on rakennettu vaiheittain.

Oulun asemakeskuksen suunnittelukilpailu

Oulun Asemakeskuksen alueen kehittäminen sai alkusysäyksen kevättalvella 2016 alkaneen arkkitehtuurikilpailun muodossa. Kilpailussa käytettiin ilmoittautumismenettelyä ja arkkitehdit saivat

suunnittelukilpailussa kertoa omat visionsa alueen tulevaisuudesta. Kilpailun järjestivät Oulun kaupungin kanssa yhdessä Väylävirasto, Senaatti -kiinteistöt sekä VR-Yhtymä Oy.

Asemakeskuksen suunnittelukilpailussa oli tehtävänä suunnitella toiminnallisesti monipuolinen kokonaisuus, jolla on selkeä identiteetti ja joka yhdistää Raksilan kaupunginosan keskustan ruutukaava-alueeseen. Arkkitehtuurikilpailun kautta etsittiin vastausta siihen, miten alueen tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla. Asiantuntijatyöryhmien tuli ratkaista kaupan, palvelujen, matkustamisen ja asumisen sijoittuminen alueelle.

Jatkoon valittiin toukokuussa 2016 viisi asiantuntijatyöryhmää, joiden piti laatia kilpailuesityksensä syyskuun 2016 loppuun mennessä. Asiantuntijatyöryhmien töiden arviointi perustui kokonaisarviointiin Hilma-ilmoituksessa kerrottujen laatuarvioinnin kriteereihin mukaisesti. Palkintoraadin aiemmin osallistumishakemuksien perusteella valitsemat viisi ryhmää palauttivat kilpailutyöt nimimerkeillä Riekko, Tervahauta 2020, Go, Onnikka ja Tervatynnyrit.

Kilpailun voitti nimimerkki Tervatynnyrit. Voittaja julkistettiin 18.1.2017. Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy Helsingistä sekä Arkkitehdit m3 Oulusta työryhmineen olivat voittaneen kilpailuehdotuksen takana. Työryhmän maisemasuunnittelusta vastasi Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, liikennesuunnittelusta Plaana Oy sekä kustannuslaskennasta ja kiinteistöliiketoiminnasta Rakennusinsinööritoimisto Rimako Oy.



Kuva 27 Havainnekuva suunnittelukilpailun voittaneesta ehdotuksesta Tervatynnyrit. Kuva: Arkkitehti-toimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy, Arkkitehdit M3 Oy.

Ote kilpailun arvostelupöytäkirjasta, nimimerkin "Tervatynnyrit" kaupunkikuva ja arkkitehtuuri:

Kaupunkikuvallinen ja asemakaavallinen ratkaisu on selkeä ja luonteva. Ruutukaavaa noudatteleva suunnitelma muodostaa radan itäpuolelle kompaktin nauhamaisen korttelialueen, joka sopeutuu hyvin ympäröivän kaupungin mittakaavaan. Muista ehdotuksista poiketen Tervatynnyrin rakennukset jäävät ympäröivän kaupungin korkeimpia torneja matalammaksi. Esitetty rakentaminen on tehokasta ilman tornejakin. Rakennusten arkkitehtuuri viittaa persoonallisella tavalla Oulun menneisyyteen tervakaupunkina. Suunnitelma jatkaa Oulun keskustan tiiviiden korttelien rakennetta ja intensiivisiä katutiloja. Viitteet vanhaan rakennuskulttuuriin ja historiaan tuovat

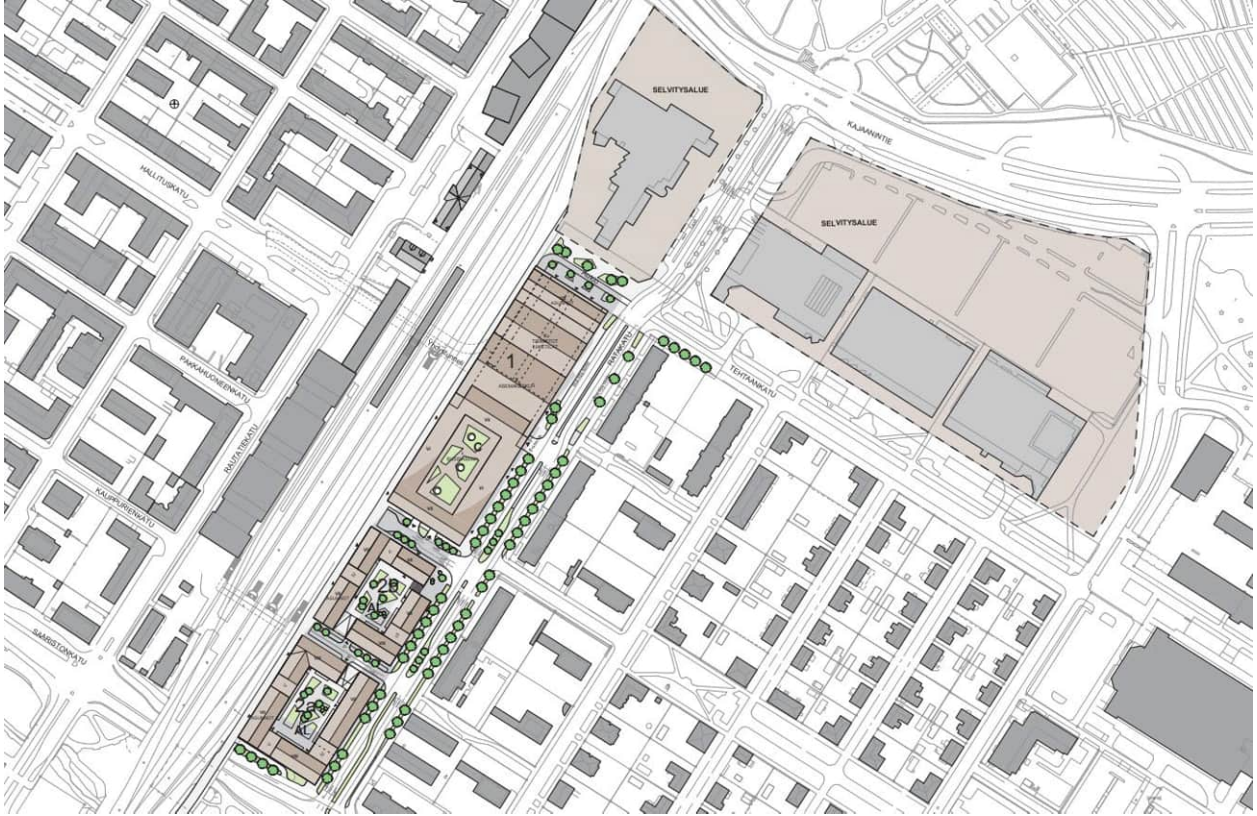
suunnitelman esittämään kaupunkikuvaan omintakeisuutta ja tukevat paikallisen identiteetin muodostumista. Ehdotuksessa voidaan nähdä myös viittauksia Itämeren alueen Hansakaupunkien urbaaneihin tiiviisti rakennettuihin kortteleihin ja jyrkkäkattoisiin porvaristaloihin. Tervatynnyrit ja jyrkät harjakattoiset asuinkorttelit muodostavat kiinnostavan kombinaation. Asuinkorttelien mittakaava on urbaania ja pienimittakaavaisen kodikasta. Palvelukeskuksen rooli kaupunkikuvassa korostuu kahden parabolisen holvin avulla, jotka vertautuvat vanhoihin kaariasemahalleihin. Lasipäätyiset holvit laajoine harjakattoisine rakennelmineen muodostavat Hallituskadun jalankulkuakselille mielenkiintoisen ja houkuttelevan päätteen radan toiselle puolelle. Ratkaisu edellyttää, ettei Lemminkäisen matkakeskusta toteuteta. Muussa tapauksessa näkymä estyy. Ehdotuksessa on paljon kiinnostavia sisä- ja ulkotiloja. Laajat säältä suojaisat sisätilat ja tiiviit ulkotilat syys-talvi-kevätaikaan ovat erittäin käyttökelpoisia. Julkiset ulkotilat ovat mittakaavaltaan onnistuneita ja viihtyisiä. Asuinkorttelit luovat polveilevaa, mielenkiintoista asuinympäristöä, jonka mittakaava on inhimillinen. Tiivistä ja kompaktia jalankulkijan mittakaavaan sovitettua ympäristöä on paljon. Oulun keskustan kauppakatujen mittakaavaa on tuotu myös radan itäpuolelle.

Asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2484) viitesuunnitelmat asemakaavan muutosluonnosvaiheessa

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu laajemman, asemakaavan muutosluonnoksen 564-2484, mukaisen alue-rajauksen viitesuunnitelmat.

Suunnittelukilpailun jälkeen asemakaavan muutosluonnosta valmisteltaessa viitesuunnitelmia on tarkennettu, kuitenkin siten, että suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen (nimimerkki "Tervatynnyrit") keskeiset kaupunkikuvalliset ideat ovat säilyneet.

Jatkosuunnittelussa on tarkennettu rakennettavuutta, toimintoja ja mitoitus. Keskeisiä muutoksia kilpailuvaiheen jälkeen ovat olleet aukiotilan (Rata-aukio) jättäminen suunnittelualueen koillisreunaan, mikä mahdollistaa poliisi- ja oikeustalon kehittämistä paremmin jatkossa uuteen käyttöön, sekä asuntovaltaisten korttelien rakenteen tarkentaminen kaupunkikuvallisesti eheämmiksi. Hallituskadun alueelle esitetty laaja alikulkuyhteys Raksilan puolelle ei ollut mahdollista toteuttaa, koska alueelle oli jo suunnitteilla voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennushanke. Liike- ja toimistotilojen sijoittaminen radan alle ei ole osoittautunut realistiseksi. Ratakadun luonne on tarkentunut jatkosuunnittelussa siten, että ajoramppien sijoittuminen katualueelle ei ole ollut mahdollista. Alueen uusi kokonaiskerrosala oli arvioitu kilpailuohjelmassa maksimissaan 75 000 kerrosneliömetriksi. Jatkosuunnittelun pohjalta asemakaavan muutosluonnoksessa on osoitettu kerrosalaa aputiloineen 98 200 kerrosalaneliömetriä.



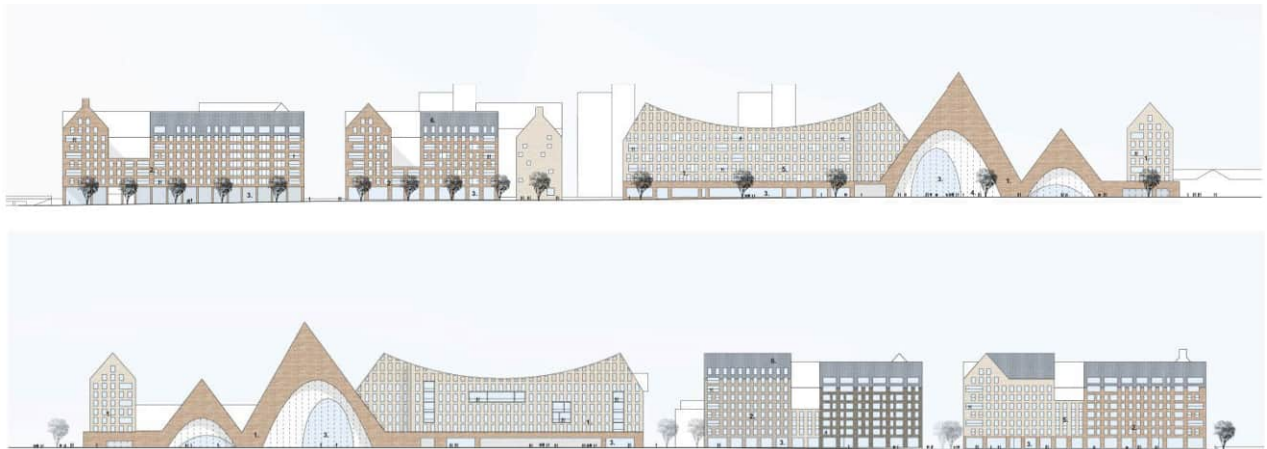
Kuva 28 Asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) viitesuunnitelma 30.11.2021, asemapiirros, kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy



Kuva 29 Asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) viitesuunnitelma 30.11.2021, ilmakehän kuva pohjoiseen, kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy



Kuva 30 Asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) viitesuunnitelma 30.11.2021, näkymä Ratakadulta lounaaseen, kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy



Kuva 31 Asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) viitesuunnitelma 30.11.2021, aluejulkisivut Ratakadulle ja rautatiealueelle. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy



Kuva 32 Asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) viitesuunnitelma 30.11.2021, ilmakuva kaakkoon, kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy

Asemakaavan muutosehdotuksen (kaavatunnus 564-2608) viitesuunnitelmat

Asemakaavan muutosehdotusvaiheen viitesuunnitelmiin sisältyy joukkoliikenneterminaali, toimistorakennus liiketiloineen sekä pysäköintitalo. Asemakaavan muutosalueeseen sisältyy korttelin lähiympäristön katualueita, Topinpuiston puistoalue sekä pieni osa rautatiealuetta.

Viitesuunnitelmat on laatinut Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

Rakennus muodostuu Ratakadun varteen sijoittuvasta toimistorakennusosasta sekä rautatiealueen suuntaan sijoittuvasta pysäköintirakennuksesta. Pysäköintirakennuksen maantasoon sijoittuu joukkoliikenneterminaali. Kellarikerroksessa on toimistotilan toimintoja, teknisiä ja aputiloja, pysäköintiä sekä huoltoajo- ja henkilökulkuyhteydet koillisen puolelle myöhemmin toteutettavalle Asemakeskuksen pohjoisosalle.

Viitesuunnitelmien mukaan toimistotila sijoittuu kuuteen kerrokseen siten, että rakennusmassa on rakennuksen koillisen puoleisessa päädyssä viistetty neljännessä kerroksesta alkaen. Massoitelu mukailee koillisen puolelle myöhemmin toteutettavan, laajemman alueen asemakaavan muutosluonnoksen mukaisen ns. Tervatynnyrit -suunnitelman muodonantoa. Toimistotilan ja pysäköintirakennuksen väliin muodostuu valokuilu, jonka kautta toimistotilan ikkunoihin saadaan valoa. Toimistorakennuksen maantasokerrokseen sijoittuu ravintola/kahvila.

Joukkoliikenneterminaali sijaitsee maantasossa. Terminaalin mitoitustarpeeksi on liikenneselvityksen yhteydessä lähtökohtaisesti arvioitu 6-7 lähtölaituria joustavasti paikallis-, kauko- ja tilausajoliikenteelle toimien, tulolaituri(t) kahdelle bussille sekä 4-6 pikapysäköintipaikkaa.

Bussiliikenne kiertää korttelin maantasokerrosta vastapäivään siten, että tulolaiturit ovat rakennuksen pohjoispäässä lähellä aseman tulevaa uutta alikulkua jalankululle. Tulolaiturit ovat viistettyjä siten, että niitä voidaan käyttää toisistaan riippumatta. Pikapysäköinti ja lähtölaiturit sijoittuvat tulolaiturien jälkeen.

Jalankulku busseilta alikulkuun ja pohjosiin kortteleihin sekä päinvastaiseen suuntaan on turvallinen ja mahdollisimman suora. Laituripaikkamäärä on enimmillään kymmenen, joista esim. kaksi laituria voi toimia pikapysäköintipaikkoina. Pitkittäisessä pikapysäköinnissä on lisäksi tilaa kolmelle bussille siten, että etummaiselta paikalta päästään vielä viimeisille lähtölaitureille.

Kahden kerroksen mittaiset pysäköinnin tasonvaihtorampit sijoittuvat terminaalin ja toimisto-osan väliin ristikkäisinä, jolloin niiden viemä tilantarve on minimoitu kolmessa alimmassa kerroksessa. Tasonvaihtoperiaatteen muuttuminen ylemmissä kerroksissa kaltevaksi pysäköintitasoksi mahdollistaa toimisto- ja pysäköintiosan väliin toteutettavan valokuilun tasonvaihtoramppien päälle.

Terminaalin yläpuolella radan puolelle sijoittuu jokaisessa pysäköintikerroksessa puolikas vaakatasossa oleva kerros ja toimisto-osan puolelle kalteva pysäköintitaso, jota käytetään tasonvaihtoon ylempien kerrosten välillä. Myös terminaalin alapuolella kellarikerroksessa on pysäköintiä, joka voi jatkossa palvella myös asema-alueen saattoliikennettä. Ramppiratkaisu aiheuttaa melko lyhyen sekoittumisalueen ulosajossa ennen Ratakadun liittymää, mutta suunnitelmaversio todettiin muutoin vaihtoehtojen vertailussa toimivimmaksi autoliikennevirtojen risteämättömyyden osalta tontin sisällä.

Pysäköintirakennukseen on suunniteltu 650 autopaikkaa. Rakennuksen toimintojen pinta-alat: toimistotilat noin 8000 kerrosalaneliömetriä, liiketilat noin 500 kerrosalaneliömetriä sekä odotustilat n. 250 kerrosalaneliömetriä.

Pysäköintitalon käyttö:

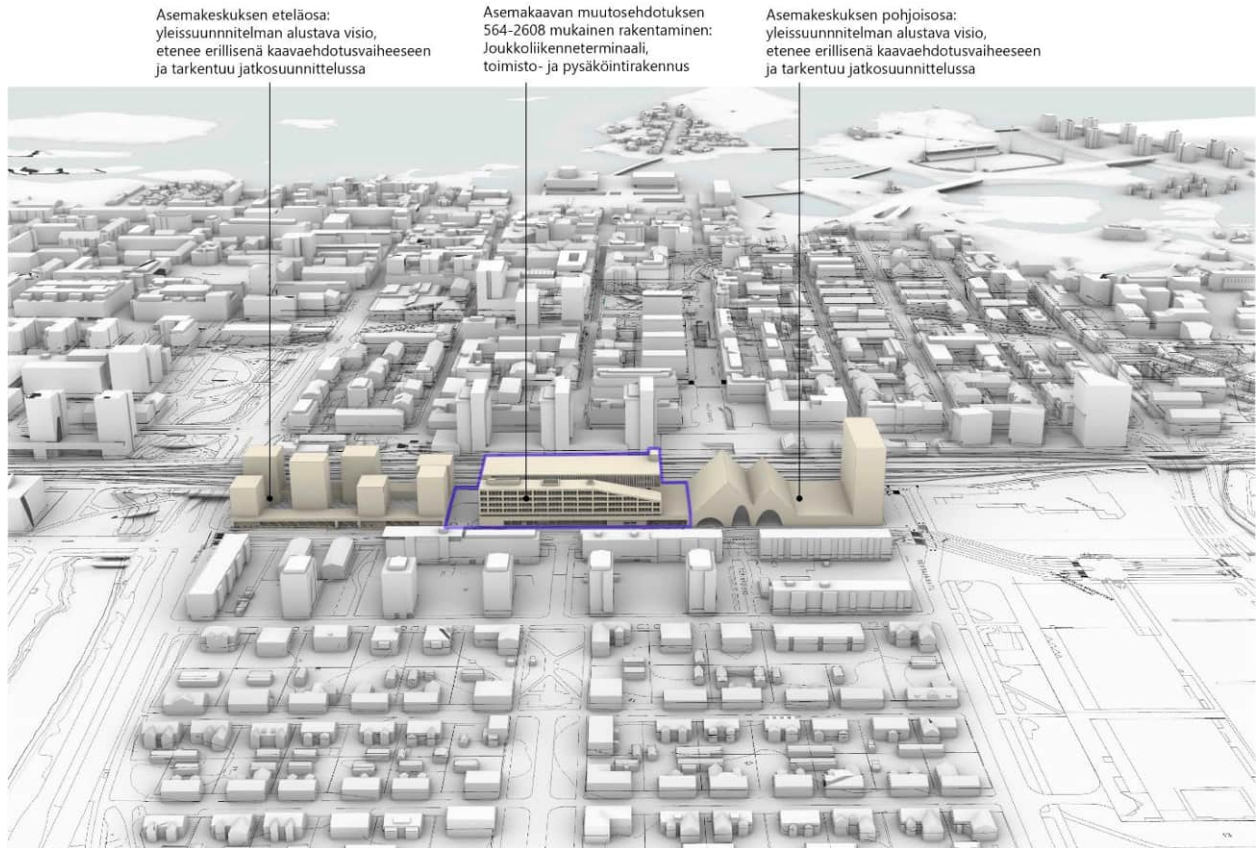
- Rakennuksen toimintojen velvoitepaikat, noin 100 autopaikkaa
- Oulun Elämysareena-hankkeen velvoitepaikat, 60 autopaikkaa
- Rautatietoimintojen liityntäpysäköinti, 150 autopaikkaa
- Esteettömät pysäköintipaikat, noin seitsemän autopaikkaa
- Muu kapasiteetti n. 330 autopaikkaa palvelee esim. Asemakeskuksen toteuttamista ja alueen tapahtumia

Korttelialueen koillispuolelle on osoitettu yksikerroksinen rakennusala, joka ei sisälly joukkoliikenneterminaalin, toimistorakennuksen ja pysäköintitalon hankkeeseen. Rakennusala on siltä varalta, mikäli tulee tarvetta toteuttaa asemaa palveleva aulatilaa ennen Asemakeskuksen alueen muuta toteuttamista. Tämän osalta asemakaavaa tullaan tarkentamaan asemakaavan muutoksen laatimisen jälkeen, kun koillispuolella sijaitsevan osa-alueen asemakaavan muutosehdotusta laaditaan. Tavoitteena on radanvarren rakennuskannan sujuva liittyminen toiminnallisesti sekä kaupunkikuvallisesti.

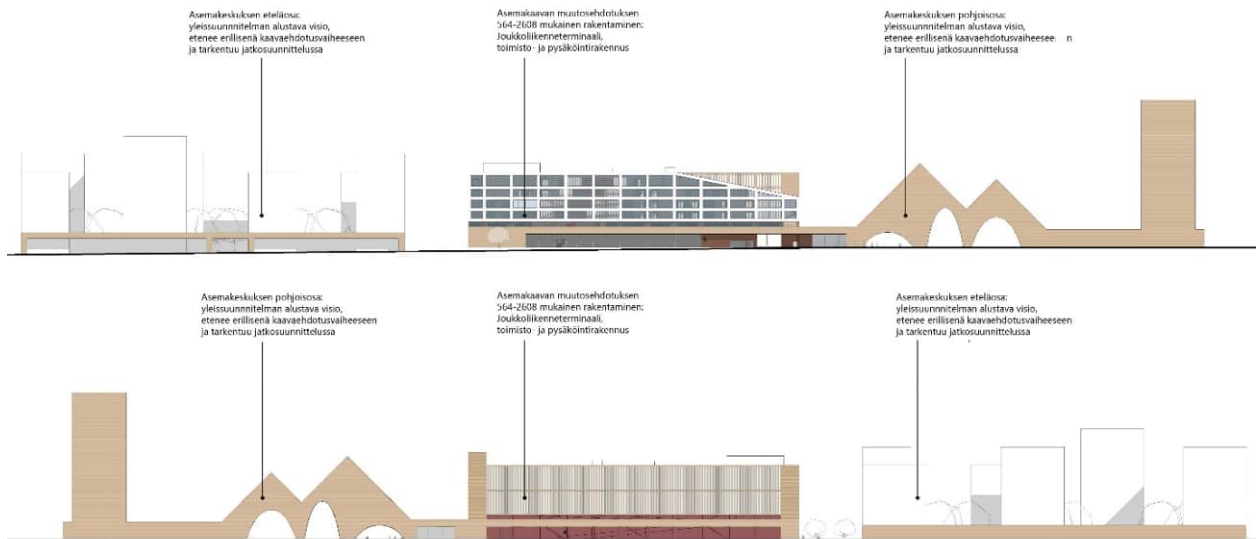


Kuva 33 Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, näkymä rautatien suunnasta. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

564-2608 Asemakaavan muutos 17.4.2025
Asemakeskus, joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja pysäköintirakennus



Kuva 34 Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, viistonäkymä kaakon suunnasta. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.



Kuva 35 Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, aluejulkisivut. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

4.5.2. Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

Oulun Asemakeskuksen suunnittelukilpailun 2016 kilpailutoilla saatiin vaihtoehtoja alueen rakentamiseen ja kaupunkikuvaan. Jatkosuunnitelmat on laadittu suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen perusteella. Suunnittelukilpailu sekä jatkosuunnittelussa tehdyt tarkennukset on kuvattu kappaleessa 4.5.1.

Asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu rajatulle alueelle laajempaa suunnittelualuetta (kaavatunnus 564-2484), jolle järjestettiin suunnittelukilpailu.

4.5.3. Esitetyt mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2484) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettiin nähtävilläolonaikana 13.11.-18.12.2020 kuusi lausuntoa sekä kolme mielipidettä, joista yksi on esitetty ennen nähtävilläolon alkamista. Ne eivät antaneet aihetta muuttaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa muilta osin, mutta kaavamuutoksen vaikutusalueeseen täydennettiin Puu-Raksilan alue ja lähtötietoihin baanaverkkosuunnitelma 2030 sekä Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 14.12.2021 osallisten, suunnittelualueen ja vaikutusalueen osalta. Poliisi- ja oikeustalon kortteli 36 poistettiin asemakaavan muutosalueesta. Puu-Raksilan alue sisällytettiin vaikutusalueeseen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty asemakaavan muutosehdotusvaihetta varten (kaavatunnus 564-2608) 17.4.2025.

Asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2484) asemakaavan muutosluonnoksesta jätettiin nähtävilläolonaikana 25.3. -25.4.2022 viisi lausuntoa ja seitsemän mielipidettä.

Osa palautteista koski laajempaa kaavaluonnoksen aluetta. Tälle hankealueelle kohdistuvissa palautteissa mainittuja tarpeita joukkoliikenteen ja muun liikenteen kehittämisen osalta on otettu huomioon asemakaavan muutosehdotuksessa, jossa suunnittelualueelle on osoitettu linja-autotermiäli. Lisäksi on neuvoteltu Väyläviraston kanssa asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen sisältyvästä osasta rautatiealuetta. Tavoitteena on, että maa-alue siirtyy Oulun kaupungin omistukseen ennen asemakaavan muutoksen hyväksymistä.

4.5.4. Esitetyt muistutukset ja niiden huomioon ottaminen

Täydennetään hyväksymisvaiheessa

4.5.5. Suunnitelmiin nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos 564-2484 on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Tässä kappaleessa on kuvattu suunnitelmiin asemakaavan muutosehdotusta (kaavatunnus 564-2608) valmisteltaessa tehdyt muutokset.

Asemakaavan muutosluonnoksessa (kaavatunnus 564-2484) tämän asemakaavan muutosehdotuksen alueelle oli osoitettu osa keskustatoimintojen korttelialueesta (kortteli 45, kaavamerkintä C), osa asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueesta (kortteli 46, kaavamerkintä AL) sekä katualuetta. Korttelin 45 korttelialueelle oli osoitettu korttelia rajaavaa 6-7-kerroksista rakentamista sekä korttelin keskelle yksikerroksinen rakennusala. Korttelin 46 alueelle oli osoitettu 5-8-kerroksista rakentamista.

Asemakaavan muutosluonnoksessa korttelia 45 vastaavalle alueelle oli osoitettu rakentamista yhteensä 28 000 kerrosalaneliömetriä. Asemakaavan muutosehdotuksessa kortteliin 45 sijoittuu rakentamista 33 050 kerrosalaneliömetriä, josta 27 % (8640 kerrosalaneliömetriä) saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja varten. Suurin osa rakennusoikeudesta muodostuu pysäköintirakennuksesta, joka on mahdollista toteuttaa seinillä varustettuna ja siten muodostaa kerrosalaa. Asemakaavan muutosehdotuksen alueen rakennusoikeus on lisääntynyt asemakaavan muutosluonnoksesta noin 18 %. Toisaalta asemakaavan muutoksen myötä Asemakeskuksen eteläpäähän muodostuu selvästi asemakaavan muutosluonnosta vähemmän rakennettavaa maa-alaa. Tältä osin suunnitelma tarkentuu kyseisen osa-alueen edetessä kaavaehdotusvaiheeseen.

Asemakaavan muutosehdotuksessa suunnittelualueelle on osoitettu toimisto- ja liikerakentamista, joukkoliikenneterminaali ja pysäköintirakennus. Rakennuksen suurin sallittu kerrosluku on kuusi kerrosta, joka ei eroa merkittävästi asemakaavan muutosluonnosvaiheen suunnitelmista. Lisäksi asemakaavaehdotuksessa on esitetty yksikerroksinen rakennusosa aulatiloja varten. Ratakadulta lähtevän tonttikadun sijainti on muuttunut jatkosuunnittelussa asemakaavan muutosluonnosvaiheeseen nähden etelämmäs. Suunnittelualueelle ei sijoitu asumista.

Täydennetään tarvittaessa hyväksymisvaiheessa

4.5.6. Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Yhdyskuntalautakunta päätti asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2484) käynnistämisestä ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 27.10.2020 § 479.

Yhdyskuntalautakunta päätti 22.2.2022 § 111 asettaa asemakaavan muutosluonnoksen (kaavatunnus 564-2484) mielipiteiden esittämistä varten nähtäville MRL 62 § tarkoituksessa ja MRA 30 § säädetyllä tavalla.

Yhdyskuntalautakunta päätti __.__.2025 § __ asettaa asemakaavan muutosehdotuksen (kaavatunnus 564-2608) julkisesti nähtäville MRL 65 § tarkoituksessa ja MRA 27 § säädetyllä tavalla.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1. Kaavan rakenne

Asemakeskuksen asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2484) tavoitteena on ollut korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista.

Tämä asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) koskee Asemakeskuksen keskimäistä osa-aluetta, jolle on suunniteltu joukkoliikenneterminaali, toimistorakennus liiketiloineen sekä pysäköintitalo. Asemakaavan muutosalueeseen sisältyy korttelin lähiympäristön katualueita, Topinpuiston puistoalue sekä pieni osa rautatiealuetta.

Asemakaavan muutoksella muodostuu Oulun kaupungin II kaupunginosan kortteli 45, joka on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Korttelialueelle ei sallita sijoitettavan asuntoja. Korttelialuetta ja sen viereistä osaa Ratakujan katualueesta koskee merkintä ma-3, maanalainen tila, johon saadaan sijoittaa kaksi maanalaista kellarikerrosta. Viitesuunnitelmien mukaan alueelle sijoittuu yksi kellarikerros, johon on suunniteltu pysäköinti- ja toimistorakennuksen toimintaa tukevia tiloja sekä yhteys koillisen puolelle myöhemmin toteutettavalle Asemakeskuksen alueelle.

Suurin sallittu kerrosluku on kuusi kerrosta korttelialueen osalla, jolle sijoittuu joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja liiketilaa sekä pysäköintitalo. Tällä rakennuslalla rakennusoikeus on 32 000 kerrosalaneliömetriä, josta 27 % (8640 kerrosalaneliömetriä) saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja varten. Rakennuslalle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta häiritsemätöntä myymälä- tai liiketilaa maantasokerrokseen. Liiketilaa vähimmäiskerrosala on 450 kerrosalaneliömetriä. Viitesuunnitelmien mukaan maantasokerrokseen on suunniteltu ravintolatilaa. Rakennuslalle on osoitettu kaksi muuntamo (kaavamerkintä vm).

Korttelialueen koillispuolelle on osoitettu yksikerroksinen rakennusala, jonka rakennusoikeus on 1050 kerrosalaneliömetriä. Tämä rakennusala ei sisällä joukkoliikenneterminaalin, toimistorakennuksen ja pysäköintitalon hankkeeseen. Rakennusala on osoitettu siltä varalta, mikäli tulee tarvetta toteuttaa rautatieasemalle saapumista palveleva aulatala ennen Asemakeskuksen alueen muuta toteuttamista. Tämän yksikerroksisen rakennusalan osalta asemakaavaa tullaan tarkentamaan tämän asemakaavan muutoksen laatimisen jälkeen, kun alueen koillispuolella sijaitsevan Asemakeskuksen osa-alueen asemakaavan muutosehdotusta laaditaan. Tavoitteena on radanvarren rakennuskannan sujuva liittyminen toiminnallisesti sekä kaupunkikuvallisesti.

Osa voimassa olevan asemakaavan keskusliikenneaseman korttelialueesta (LAR-1) on osoitettu Solistinkadun ja Ratakujan katualueeksi. Solistinkatu toteutetaan hidaskatuna. Kadun mitoituksessa on varauduttu etelän puoleisen korttelin osan kohdalla ja läheisyydessä saattoliikenteeseen, jota voidaan osoittaa katualueelle. Solistinkadulle, Ratakadulle sekä Kainuuntien ja Ratakadun liittymään on osoitettu asemakaavan muutoksessa katualueen toimintojen rajoja ohjeellisilla merkinnöillä, joihin sisältyy istutusalueita ja istutettavia puurivejä. Ratakatua laajennetaan luoteen suuntaan Matkahuollon rakennuksen kohdalla ja lähiympäristössä liikenteen toimivuuden ja katuympäristön kehittämisen takia.

Korttelin 45 ja rautatiealueen väliin on osoitettu jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu (kaavamerkintä pp/h). Kadun nimeksi tulee Asemanraitti.

Topinpuisto osoitetaan katualueeksi, jonka nimeksi tulee Topinkatu. Henkilöautoilla ajoyhteys korttelin 27 tontille nro 186 sekä korttelin 28 tontille nro 191 järjestetään Syrjäkadulta tämän alueen kautta. Nykyinen ajoyhteys Ratakadulta muuttuu jalankulku- ja pyöräily-yhteydeksi,

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu kolmiomerkintä vaa9. Kolmiomerkinnässä on esitetty määräyksiä koskien kaupunkikuvaa ja rakentamista, pysäköintiä, teknisiä laitteita ja tiloja, maaperän puhtautta sekä happamia sulfaattimaita.

Korttelin 45 rakentamisen tehokkuudeksi muodostuu noin 4,44 sekä koko asemakaavan muutosalueen rakentamisen tehokkuudeksi noin 1,06.

5.1.1. Palvelut

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Oulun keskustassa lukuisien palveluiden välittömässä läheisyydessä. Asemakeskuksen alueen toteuttaminen lisää uusien asukkaiden myötä palveluiden käyttäjiä keskustan alueella, millä on merkitystä alueen palveluiden kehittymiselle laajemmin. Asemakeskuksen alueen toteuttamisen myötä liike- ja palvelutila suunnittelualueella täydentyy merkittävästi.

Nyt laadittavan asemakaavan muutoksen (kaavatunnus 564-2608) alueelle rakennetaan joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja liiketilaa ravintoloihin sekä pysäköintirakennus, joka palvelee laajemmin Asemakeskuksen alueen toimintoja sekä tapahtumia.



Kuva 36 Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, näkymä joukkoliikenneterminaalista. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Hankkeen keskeinen sijainti edellyttää erityisen korkeatasoista suunnittelua ja rakentamista. Suunniteltavien rakennusten yhteyteen muodostuvat julkiset ulkoalueet tulee suunnitella saumattomaksi osaksi laadukasta keskustan katu ympäristöä.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu asemakaavamerkintöjä tarkentava kolmiomääräys vaa9, jossa on määriteltä asemakaavan muutoksella muodostuvan rakentamisen kaupunkikuvalliset laatutekijät.

5.3. Aluevaraukset

5.3.1. Katu- ja liikennealueet

Asemakaavan muutos sisältää Ratakadun osuuden välillä Saaristonkatu – Tehtaankatu. Katu parannetaan kokonaan. Ratakadulle on laadittu kaksi yleissuunnitelmaa: vaihtoehto 1 ja vaihtoehto 2. Vaihtoehto 1 toimii katusuunnittelun pohjana korttelin toteutuessa. Vaihtoehto 2 on suunniteltu tilanteeseen, jossa Raksilan vision mukainen joukkoliikenteen tunneli on toteutunut. Suunnitelmat ovat selostuksen liitteenä.

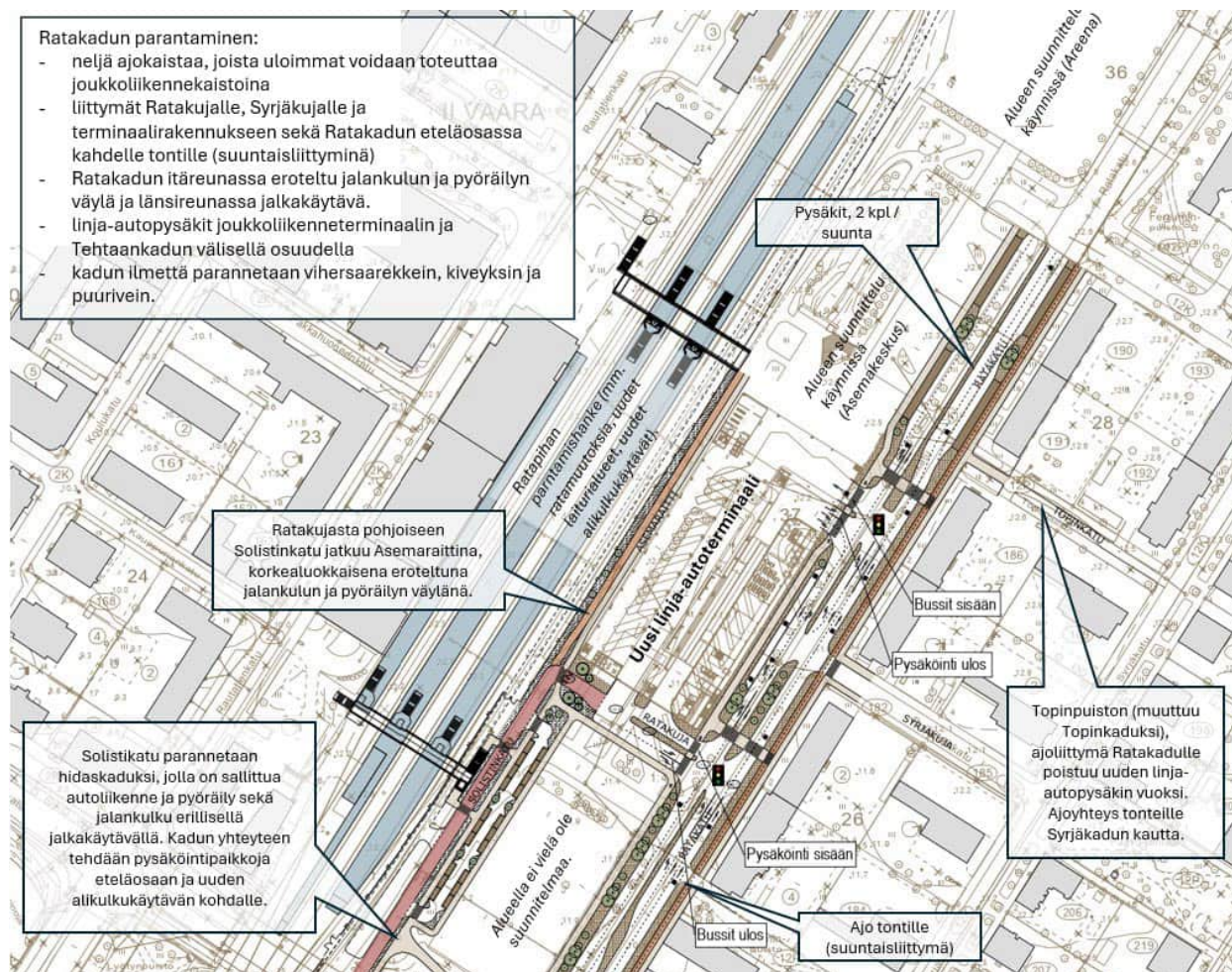
Vaihtoehdossa 1 Ratakadulla on 2+2 ajokaistaa, joiden leveys on 3,25 m. Ulommat kaistat voidaan osoittaa joukkoliikenteen käyttöön. Joukkoliikennepysäkit ovat pysäkkitaskuina, joiden leveys on 3 m. Ajosuunnat on eroteltu toisistaan keskisaarekkeella. Ratakadun länsipuolella on jalkakäytävä, jonka leveys on 3 m sekä itäpuolella eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka leveys on 4,5 m. Liittymät on varustettu liikennevaloin.

Vaihtoehdossa 2 Ratakadulla on 1+1 ajokaistaa, jotka ovat sekä joukkoliikenteen että muun liikenteen käytössä. Joukkoliikennepysäkit ovat pysäkkitaskuina, joiden leveys on 3 m. Ajosuunnat on eroteltu toisistaan keskisaarekkeella. Ratakadun länsipuolella on jalkakäytävä, jonka leveys on 3 m sekä itäpuolella eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka leveys on 4,5 m. Liittymät on varustettu liikennevaloin.

Solistinkatu parannetaan hidaskaduksi, jolla on sallittua autoliikenne ja pyöräily sekä jalankulku erillisellä jalkakäytävällä. Kadun yhteyteen tehdään pysäköintipaikkoja eteläosaan ja uuden alkukäytävän kohdalle.

Ratakujasta pohjoiseen Solistinkatu jatkuu Asemaraittina, korkealuokkaisena eroteltuna jalankulun ja pyöräilyn väylänä.

Topinpuiston ajoliittymä Ratakadulle poistuu uuden linja-autopysäkin vuoksi. Puisto muutetaan kaduksi (Topinkatu). Ajoyhteys tonteille kortteleihin järjestetään Syriäkadun kautta.



Kuva 37 Liikenteen yleissuunnitelmaluonnos 10.4.2024, ote. Kuva: WSP Finland Oy.

Alueelle toteutetaan korkealuokkainen joukkoliikenneterminaali, johon kuuluu linja-autojen tulo-
laiturit, lyhytaikaisen pysäköinnin paikat sekä lähtölaiturit. Pienrahdin purku busseista ja lastaus
busseihin tapahtuu pääsääntöisesti bussien pysäköintipaikoilla. Ratakadulla on kaksi pysäkkipa-
ria. Pysäkit n mitoitettu kahdelle teliautolle. Taksiasema sijoittuu linja-autotermiinalin kohdalle
Ratakadun varteen. Takseille on mahdollista myös järjestää nouto- ja tuontipaikka asemakeskuk-
sen pysäköintilaitokseen. Henkilautoilla tapahtuvalle saattoliikenne tapahtuu Solistinkadun var-
ressa Asemakeskuksen alueen eteläisimmän alueen kohdalla sekä linja-autotermiinalin kellari-
kerroksen kautta. Asemakaavassa on myös varauduttu tehokkaan joukkoliikenteen linjaukseen
Kontinkankaan suunnalta Raksilan läpi joko ratapihan ali (tunneli Tehtaankadulta Hallituskadulle)
tai katuja pitkin Tehtaankadulta Ratakadulle ja edelleen Saaristonkadulle. Tehokkaan joukkoli-
ikenteen ratkaisusta, johon on varauduttu yleiskaavassa, ei ole tehty päätöksiä. Parhaillaan on

käynnissä keskustan liikenteen yleissuunnitelman laadinta, missä tutkitaan tehokkaan joukkoliikenteen linjauksia.

Pyöräilyn verkkoa kehitetään rakentamalla jalankulun ja pyöräilyn eroteltu väylä Ratakadun varteen Raksilan puolelle sekä pyöräilyn pääreitti radan varteen pyöräkatuna ja eroteltuna kävelyn ja pyöräilyn väylänä. Pyöräilyn pääreitti kulkee Ratakadun yli Tehtaankadun kohdalta ja sukeltaa luiskalla Rata-aukiolta asemakeskuksen alle. Nykyinen asematunneli muutetaan pelkästään pyöräilyä palvelevaksi tunneliksi, ja nykyisen tunnelin eteläpuolelle rakennetaan erillinen jalankuljoita sekä matkustajia palveleva tunneli.

Jalankulun verkoston muodostaa katujen yhteyteen sijoittuvat pyöräilyn ja jalankulun väylät, erilliset jalkakäytävät sekä erittäin tärkeänä uusi jalankulun alikulkutunneli. Kyseisestä tunnelista voidaan varata hissi- ja porrasyhteydet uusituille ja uusille asemalaitureille, asemakeskukseen ja kortteliin 42. Esteettömyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota koko suunnittelualueella.

Alueelle tulee osoittaa vähintään 250 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa lukittavaan ja katettuun tilaan.

Väylävirasto on laatinut Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelman, joka on ollut nähtävillä 20.12.2024-19.1.2025. Ratasuunnitelma sisältää parantamis- ja uudistamistoimenpiteitä kuten autolastaustoimintojen siirto, nykyisten laitureiden uudistaminen sekä uusi välilaituri. Lisäksi ratasuunnitelma sisältää ratapihan raideyhteyksien tarvittavat muutokset, ratapihan alittavat yhteydet (alikulkutunnelit), kulkuyhteydet laitureille sekä alueen yhteydet katuverkkoon.

Asemakaavan muutosalueen läheisyydessä rata-alueelle toteutetaan erilliset asematunnelit kävelylle ja pyöräilylle Hallituskadun suunnasta sekä kävelytunneli Kauppurienkadun suunnasta. Nämä ratkaisut parantavat rautatiealueen saavutettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.

Ratasuunnitelma toteuttaa Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 kärkitoimenpiteen tavoitetta Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan toteuttaminen.

5.3.2. Ympäristö

Asemakaava-alueen ympäristön käsittelyn periaatteista on laadittu asemakaavan muutosluonnosvaiheessa (kaavatunnus 564-2484) yleissuunnitelmaluonnos. Siinä on esitetty katualueiden, Rata-aukion ja korttelipihojen ympäristölliset periaatteet. Asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) koskee osaa tästä suunnittelualueesta. Tälle osa-alueelle ei kohdistu asuntoja eikä piha-alueita. Asemakaavan muutosehdotuksen yleisten alueiden viherympäristö puuistutukseen tarkentuu jatkossa katusuunnittelun yhteydessä.

Kaavaluonnosvaiheen yleissuunnitelmaluonnoksen lähtökohtia:

Pintamateriaalit:

Aukiolla ja odotusalueilla käytetään maatiiltä. Kadun välikaistoilla ja pysäköintiruuduissa käytetään luonnonkiveä. Lämpimät, murretut, elävät sävyt ja selkeät rauhalliset ladontamallit.

Kasvillisuus:

Voimakkaasti rajattu kasvillisuus. Kovan ja pehmeän kontrasti. Radanvarsikasvillisuuden käyttö ja hyödyntäminen. Käytetään Oulun tavara-asema- alueen radanvarren siemenpankkia.

Aikiolla ja oleskelualueilla käytetään pieniä lehtipuita. Ratakadun varrella isoja lehtipuita.

Tonttikatujen katutila:

Pienet aukiotilat istutusten väleissä. "Heinälaarit" ja pienet pensaat/puut. Katutilassa välikais-toilla "heinälaari" – ajatus.

5.3.3. Vesihuolto ja hulevedet

Asemakaavan muutosalueen pohjoispuolelle Kajaanintien läheisyyteen on radan ali rakennettu vesijohto (250 SG) ja jätevesiviemäri (315 PVC), jotka on tarpeen säilyttää ja varata jatkossa asemakaavaan johdoille johtoalue.

Asemakaavan muutosalue tullaan liittämään Ratakadun katualueelle sijoitettaviin vesihuollon verkostoihin. Asemakaavan toteuttaminen edellyttää vesihuollon verkostojen uusimista Ratakadulla kokonaisuudessaan. Tontit liitetään tonttijohdoilla Ratakadun vesihuoltolinjoihin, eikä johtoaluevarauksia tarvita kaava-alueen sisällä.

Asemakaavan muutosalueelle ja sen läheisyyteen on tulossa mittavaa rakentamista, mikä lisää alueen vedenkulutusta. Vesijohtoverkostojen yleissuunnittelussa tulee lisäksi huomioitavaksi mm. automaattisten sammutusjärjestelmien vaatimukset vesijohtojen runkolinjojen kapasiteetille sekä verkoston rakenteelle (suunniteltava riittävät kiertoyhteydet).

Oulun Vesi tulee tarkastelemaan asemakaavoituksen yhteydessä laajemmin myös lähialueen vesijohto- ja jätevesiverkostojen kapasiteetteja ja verkostojen toiminnallisuutta. Tarkastelussa tulee huomioida myös muut mahdolliset lähialueelle suunnitellut muutokset.

5.3.4. Energiahuolto, kaukolämpöverkko

Kaikki alueen rakennukset ovat liitettyinä kaukolämpöverkkoon. Kaukolämpöverkko uusitaan alueen rakentamisen yhteydessä. Kaikille uusille rakennuksille tarjotaan mahdollisuutta liittyä kaukolämpöverkkoon.

5.3.5. Energiahuolto, sähköverkko

Suunnittelualueella sijaitsee nykyisellään 80-luvulla rakennettu keskijänniteverkko. Sähköverkkoa tullaan saneeraamaan asemakaavan muutoksen mahdollistamien rakennustöiden yhteydessä. Uudet muuntamot integroidaan rakennuksiin. Muuntamoiden ohjeellinen sijainti on merkitty asemakaavaan. Sähköverkon liittyjillä on mahdollisuus tilata keskijänniteliittymä, jolloin liittyjä hankkii ja omistaa muuntamon.



Kuva 38 Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, näkymä Ratakadulta.
Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

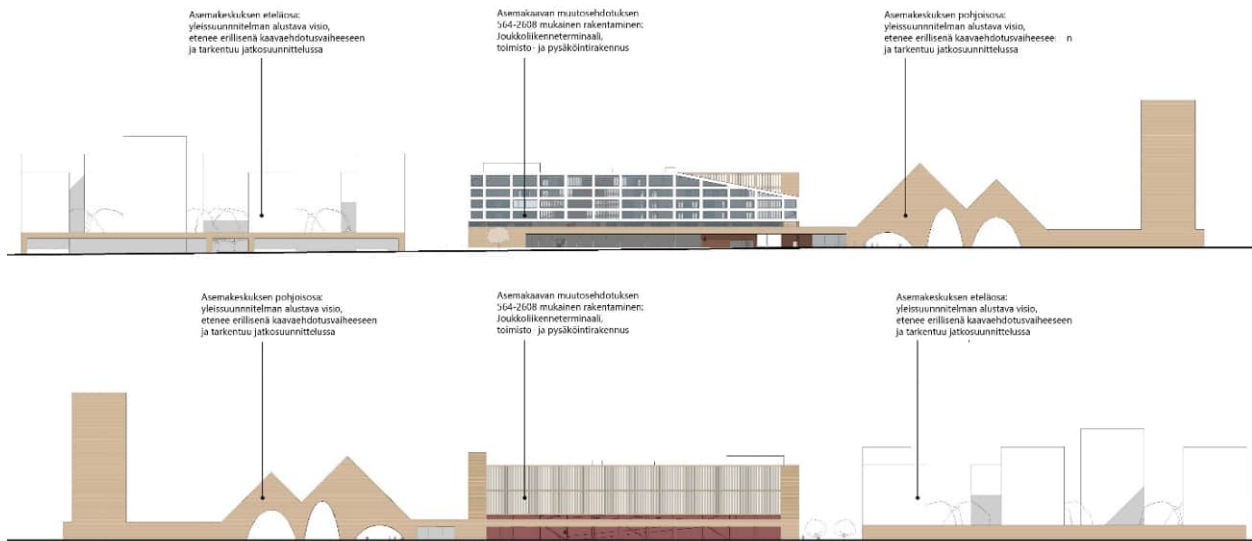
5.4. Kaavan vaikutukset

5.4.1. Vaikutukset kaupunkirakenteeseen

Asemakaavan muutos toteuttaa Uuden Oulun yleiskaavaa, Oulun keskustavisiota 2040 ja muita alueelle asetettuja tavoitteita. Kaava-alue sijaitsee merkittävällä paikalla Oulun kaupungin kaupunkirakenteen solmukohdassa ja täydentää alueen kaupunkirakennetta. Alueen käyttötarkoitus muuttuu laajemmalla Asemakeskuksen suunnittelualueella keskusliikenneaseman korttelialueesta keskustatoimintojen sekä asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi. Alueen kaavamuuksa laajemmin toteuttaa erityisesti kaupungin strategista tavoitetta vahvistaa elinvoimaisuutta, lisätä Oulun keskustan asukkaita, ottaa huomioon kestävä kehitys sekä hyödyntää olevia asemakaava-alueita, infrastruktuuria ja palveluverkostoa.

Asemakeskushankkeen vaikutus koko kaupungissa on merkittävä. Keskustamainen kaupunkirakenne tulee jatkumaan radan toiselle puolelle, ja radan erottava vaikutus kaupunkirakenteeseen vähenee merkittävästi. Raksilan alueen kaupunkirakenteen ja toimintojen muutosten yhteisvaikutukset vahvistuvat edelleen mahdollisen areenan sekä yliopiston ja kaupan keskusliikkeiden suunnitelmien myötä. Suunnitelma luo edellytykset joukkoliikenteen palvelutason merkittäväälle parantamiselle.

Nyt laadittavassa Asemakeskuksen keskimmäisen osa-alueen asemakaavan muutosehdotuksessa on suunniteltu toimisto- ja liikerakennus, joukkoliikenneterminaali sekä pysäköintirakennus, jotka toteutuessaan käynnistävät Asemakeskuksen alueen maankäytön muutokset ja lisäävät alueen elinvoimaa, vetovoimaisuutta sekä toiminnallisuutta, mahdollistaen ympäröivän alueen kehittymistä.



Kuva 39 Asemakaavan muutosehdotuksen viitesuunnitelma 21.3.2025, aluejulkisivut Ratakadulle ja rautatiealueelle. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy.

5.4.2. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Suunnittelualue on kapeahko vyöhyke ratapiha-alueen ja Ratakadun välissä, jolla sijaitsee tällä hetkellä lähinnä asfalttikenttä sekä matalat rakennukset linja-autoaseman ja matkahuollon tarpeisiin. Uusi rakentaminen täyttää tämän alueen keskustatoimintojen korttelialueilla. Suunnittelulla rakentamisella on merkittävä vaikutus kaupunkikuvaan.

Alue sijoittuu rautatien varteen, Oulun kaupunkirakenteen saumakohtaan, jossa matala ja pienimittakaavainen Puu-Raksilan alue kohtaa korkeammin rakennetun keskusta-alueen. Suunnitelmassa liitetään yhteen nämä kaksi erilaista mittakaavaa ja rakentamistapaa, jolloin samalla syntyy identiteetiltään omaleimainen ja vetovoimainen aluekokonaisuus. Suunnitelman rakentaminen mukautuu Oulun keskustan ruutukaavaan ja noudattaa pääosin olemassa olevia katulinjauksia. Koko alueen rakentamisen tulee muodostaa yhtenäinen, mutta vaihteleva kokonaisuus ja luoda kaupunkimaista ympäristöä.

Nyt laadittavalle osa-alueelle kortteliin 45 sijoittuu toimisto- ja liiketilaa, joukkoliikenneterminaali sekä pysäköintirakennus. Viitesuunnitelmien mukaan rakennuksen maantasokerros on Ratakadun suuntaan julkisivultaan avoin. Massoittelu ottaa toimisto-osan viisteellä huomioon viereen suunniteltavan Asemakeskuksen pohjoispään teemaan kuuluvan ns. tervatynnyrimuodon.

Asemakeskuksen kokonaisuus hahmottuu laajemmalla suunnittelualueella polveilevaksi kokonaisuudeksi, joka palvelee erityyppisiä toimintoja. Kerrosluku vaihtelee alueen eri osissa ja on tällä kohdalla enintään kuusi kerrosta.

Asemakeskus muodostaa luontevan joukkoliikenteen keskuspuheen, jossa eri liikkumismuotojen väliset vaihtojärjestelyt ovat sujuvia. Rautatiealueen alikulut toimivat sekä kävely- ja pyöräily-yhteytenä että rautatieaseman reittinä junalaitureille. Asemakeskuksen maantasoon sijoittuu keskusliikenneasema linja-autotermiinaaleineen.

Koko alueen rakentamisen määrä ja ympäristö muuttuvat voimakkaasti nykyisestä. Hankkeen keskeinen sijainti edellyttää erityisen korkeatasoista suunnittelua ja rakentamista. Suunniteltavien rakennusten yhteyteen muodostuvat julkiset ulkoalueet tulee suunnitella saumattomaksi osaksi laadukasta keskustan katu ympäristöä.

Asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueella rakennusoikeus kasvaa voimassa olevasta asemakaavasta, jossa alueelle sijoittuu osa nykyisten linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten rakennusalueesta, 3444 kerrosalaneliömetristä 33050 kerrosalaneliömetriin.

5.4.3. Vaikutukset kulttuurihistoriallisiin arvoihin

Valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sisältyvät asemarakennukset säilyvät. Ne on osoitettu asemakaavassa suojeltaviksi ja osaksi valtakunnallisesti merkittävää RKY 2009-alueetta. Ne eivät sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutoksen suunnittelualueeseen.

1980-luvulla rakennetut Oulun linja-autoasema sekä Matkahuollon rakennus sijaitsevat osittain asemakaavan muutoksen 564-2608 suunnittelualueella. Linja-autoaseman rakennus tullaan purkamaan ennen asemakaavan muutoksen mahdollistaman rakennuksen toteuttamista. Matkahuollon rakennus tullaan purkamaan myöhemmin, ja toimii linja-autoaseman rakennuksen purkamisen jälkeen väistötilana linja-automatkustajien tarpeisiin. Rakennuksen ominaispiirteiden selvityksen perusteella linja-autoasemalla ja Matkahuollon rakennuksella ei ole todettu olevan suojeluarvoja.

Laajemmalla Asemakeskuksen asemakaavan muutosluonnoksen suunnittelualueella linja-autoaseman lähellä sijaitsee Radan rakentajien muistomerkki (1986). Hallituskadulla sijaitsee Laila Pullisen veistos Koheesio (1994). Taideteoksille suunnitellaan uudet sijoituspaikat, ja ne tullaan siirtämään uusiin sijainteihinsa rakentamisen edetessä. Nämä taideteokset eivät sijoitu asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueelle.

Linja-autoaseman lähellä sijaitsi Martti Aihan veistos Futura – Tuntematon (1986). Oulun taidemuseo poisti huonokuntoisen veistoksen vuonna 2023.

Rakentamiselle osoitettu alue rautatiealueen varressa on nykytilanteessa pääosin avointa tilaa, joten asemarakennukset näkyvät laajalle alueelle eri suunnista Raksilan suunnasta katsoen. Suunniteltu rakentaminen muuttaa radanvarren näkymiä Raksilan suunnasta katsoen siten, että asemarakennukset ovat jatkossa näkyvissä radanvarren lisäksi rajatuista kohdista Raksilan suunnasta. Rautatieasema toimii kuitenkin jatkossakin Raksilan suunnasta Tehtaankadulta katsoen merkittävänä näkymän päättänä, ja asemakeskuksen rakentaminen kehystää tätä näkymää.

Keskustan suunnasta Rautatienkadulta katsoen uusi rakentaminen muodostaa rautatiealueelle taustan sekä muuttaa ja täydentää kaupunkitilaa sekä näkymiä.

Asemakaavan muutosalue rajautuu lounaan puolella valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön Kaupunginojan varren puistovyöhyke. Suunnitelma täydentää ja rajaa puistovyöhykkeen koillisen puoleista reunaa jatkossa rakentamisella. Tämä Asemakeskuksen osa-alue viedään asemakaavan muutosehdotusvaiheeseen erillisenä osa-alueena. Nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen (564-2608) suunnittelualueen rakentaminen jää etäälle Kaupunginojan varren puistovyöhykkeestä. Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö on osoitettu asemakaavamerkinillä Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, jonka arvot tulee säilyttää. RKY on Museoviraston laatima valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi (valtioneuvoston päätös 22.12.2009).

Valtakunnallisesti merkittävän alueen raja on Kainuuntien lounaan puoleisella reunalla, joten Kainuuntien koillispuolelle rajoittuva suunnitelma ei sijoitu kiinni merkittävään alueeseen.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Oulun hautausmaa sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä koillisen puolella. Suunniteltu rakentaminen vaikuttaa näky-miin hautausmaan alueelta, mutta jää kohtalaisen etäälle hautausmaasta. Kortteli 36, jossa sijaitsee poliisi- ja oikeustalo ja jolle suunnitellaan erillisen asemakaavan muutoksen yhteydessä Oulun elämysareenaa, sijaitsee Asemakeskuksen ja Rata-aukion sekä hautausmaan välissä. Sen alueella on käynnissä erillinen Elämysareenan ja ympäristön asemakaavan muutos.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Raksilan puutaloalue sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä kaakon puolella. Suunniteltu rakentaminen vaikuttaa Puu-Raksilan alueen katunäkymiin siten, että rakentaminen näkyy vaihtelevasti paikoitellen Syrjäkadun ja Ratakadun välisten korttelien läpi. Rakentaminen rajaa näkymää Puistikkokadulta ja Paavo Rintalan puistosta rautatiealueen suuntaan.

Kaavoituksen näkemyksen mukaan suunnitelma täydentää aluetta uudella mielenkiintoisella kaupunkirakenteen kerrostumalla, joka on sovitettu ympäristön kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

5.4.4. Vaikutukset liikenteeseen

Ratakadun nykyinen liikennemäärä on noin 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen katuverkon toimivuutta on tutkittu vuoden 2040 ennustetilanteessa Vissim-simulointimallin avulla (Ramboll Finland Oy), ja liikenneverkko on toimiva esitetyillä kaista- ja liittymäratkaisuilla.

Suunnittelualueelle toteutetaan keskusliikenneasema, johon sisältyy kauko- ja seutuliikennettä palveleva joukkoliikenneterminaali. Ratakadulle toteutetaan korkealuokkaiset paikallisliikenteen pysäkit. Lisäksi ratapihaa kehitetään parantamalla asemalaitureita ja tekemällä uusia. Kaava-alueen eteläosaan on Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelmassa esitetty uutta radan alittavaa kävelytunnelia ja siitä yhteyksiä asemalaitureille. Kaikki nämä toimenpiteet parantavat merkittävästi Oulun asemanseudun joukkoliikenteen palvelutasoa ja matkaketurua.

Asemakaavamerkinnoissä on otettu huomioon polkupyöräpysäköinnin riittävä mitoitus sekä laatu-tekijät.

Uusi joukkoliikenneterminaali parantaa terminaaliin suuntautuvan bussiliikenteen matkustajien palvelutasoa sekä matkaketurujen toimivuutta. Matkustajat voivat sääsuojatusti poistua busseista ja toisaalta odottaa bussien lähtöä väliaikaisessa odotustilassa terminaalin sisällä lähellä radan alikulkua. Pysäköintitalon liityntäpysäköintipaikat parantavat myös liityntäpysäköinnin palvelutasoa määrän, laadun ja etäisyyden osalta sekä siten voivat vaikuttaa positiivisesti liityntäpysäköinnin käyttöön osana matkaketuruja.

Asemakaavan ratkaisu vaikuttaa myös koko Asemakeskuksen alueen kokonaisratkaisuun, jossa autoliikennettä ja sen vaikutuksia keskitetään yhteen paikkaan. Tällöin muilla alueilla jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita voidaan parantaa merkittävästi lisäten turvallisuutta sekä mahdollista näiden kulkutapajakautuksen kasvun.

Suunnittelualueen jäsentymisellä on vaikutuksia alueen liikenneturvallisuuteen. Katuverkon autoliikenteen toimivuuteen suunnitelmaratkaisulla ei alustavien tässä työssä laadittujen toimivuustarkasteluiden perusteella ole merkittäviä vaikutuksia. Nämä vaikutukset on tarkennettu kuitenkin erillisessä alueellisessa toimivuustarkastelutyössä. Hetkellistä jonoutumista voi esiintyä

pysäköintilaitoksen sisällä ulosajon yhteydessä, mutta kolmella kääntymiskaistalla Ratakadulle on jonoutumisen todennäköisyyttä pystytty pienentämään.

Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin parantuminen alueella lisänee näiden osuutta kulkumuotojakaumassa ja vähentää samalla päästöjä. Autoliikenteen vaihtoehtoisten energialähteiden ja liikennemäärän kasvun toisiaan mahdollisesti kumoavia vaikutuksia paikallisissa päästöissä ei tässä ole arvioitu tarkemmin. Alueen rakentuminen ja siistiytyminen vaikuttanee myös sosiaaliseen turvallisuuteen, erityisesti kun kaava-alueen lisäksi muu alueen rakentaminen on valmistunut.

5.4.5. Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Koko ratapihan ja Ratakadun välinen alue muuttuu tulevaisuudessa rakentamisalueeksi, ja myös Ratakatu uusitaan. Ratakatua laajennetaan luoteen suuntaan Matkahuollon rakennuksen kohdalla ja lähiympäristössä liikenteen toimivuuden ja katu ympäristön kehittämisen takia. Tällöin alueilta poistuu nykyistä kasvillisuutta. Maisemaselvityksen maankäyttösuositusten mukaan Ratakadun puurivit ovat maisemallisesti merkittäviä, vaikka puiden kunto on paikoin heikko ja osa rivistöä puuttuu. Suunnitelmissa on esitetty puurivejä tonttikatujen yhteyteen sekä Ratakadulle molemmin puolin. Tältä osin suunnitelma tarkentuu katusuunnittelun yhteydessä. Alueella ei ole erityisiä luontoarvoja.

Ratakadun varren korttelin 27 tontille nro 186 sekä korttelin 28 tontille nro 191 on nykytilanteessa ajoyhteys Ratakadulta Topinpuiston kautta. Ratakadulle suunnitellun linja-autopysäkin takia joudutaan jatkossa järjestämään ajoyhteys näille tonteille Syrjäkadun suunnalta siten, että nykyinen kävely-yhteys puistoalueella muuttuu henkilöautoyhteydeksi. Alueelta arvioidaan jouduttavan poistettavan yksi puu muutostöiden yhteydessä.

Joukkoliikenneterminaalin sekä toimisto- ja pysäköintitiloja sisältävä rakennus täyttää koko sille osoitetun korttelialueen, joten viherkerrointa ei ole voitu noudattaa.

5.4.6. Vaikutukset talouteen

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on varmistettu hankkeen toteutuskelpoisuutta. Asemakaavan muutos mahdollistaa täydennysrakentamista, johon kuuluu toimisto-, liike- ja palvelutilaa. Rakentamisella on merkittävä työllistävä vaikutus.

5.4.7. Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Palveluiden lisääminen keskustassa palveluiden ja virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä mahdollistaa liikkumisen kestäväillä kulkumuodoilla ja luo edellytyksiä kaupungin strategian mukaiselle liikunnallisen ja terveellisen elämäntavan vahvistumiselle. Suunnittelualue sisältää linja-autoille tarkoitetun joukkoliikenneterminaalin ja sijoittuu Oulun rautatieaseman välittömään läheisyyteen, joten kohde on erinomaisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä.

5.4.8. Vaikutukset asumiseen ja sosiaalisiin oloihin

Asemakaavan muutos mahdollistaa Oulun keskustaan keskeiselle alueelle toiminnoiltaan monimuotoista rakentamista. Laajemmalle Asemakeskuksen alueelle sijoittuu asuntoja. Niiltä osin suunnitelmat tarkentuvat tämän hankkeen viereisten asemakaavojen edettyä asemakaavan muutosehdotusvaiheeseen.

Asemakaavan muutoksen 564-2608 alueelle ei sijoitu asumista; toimintoina ovat joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja liiketilat sekä pysäköintitalo. Rakentamisella on vaikutusta läheisten asuntojen näkymiin erityisesti Ratakadun ja Rautatienkadun varren asuinrakennuksille.

5.4.9. Lapsivaikutusten arviointi

Lapsivaikutusten arvioinnin tarkoitus on tunnistaa ja tarkemmin arvioida hankkeen vaikutuksia lapsiin ja lapsiperheisiin. Suunnitteluprosessin aikana tunnistettuja kielteisiä vaikutuksia pyritään hillitsemään tai poistamaan jatkosuunnittelussa. Lapsivaikutusten arviointia voidaan täydentää suunnittelun edetessä. Arviointimenettely on käytössä Oulun kaupungin kaikilla toimialoilla kaupunginhallituksen linjauksen mukaisesti (kaupunginhallitus 20.12.2021 § 417).

Lapsivaikutusten arvioinnin ovat tehneet kaavoitusarkkitehdit Jere Klami ja Karita Lahti, ja siihen on osallistunut asiantuntijana kaavoitusarkkitehti Suvi Jänkälä.

Kaavahankkeessa ei ole kuultu erikseen nimenomaan lapsia ja nuoria. Asemakaavan muutoksen nähtävilläoloaikoina kaikilla kuntalaisilla, lapset ja nuoret mukaan lukien, on mahdollisuus vaikuttaa hankkeeseen esittämällä mielipiteensä. Lapsia ja nuoria tiedotetaan hankkeesta samalla tavalla kuin muitakin kuntalaisia.

Lapsivaikutuksia arvioidaan suhteessa Yleissopimukseen lapsen oikeuksista. Asemakaavoilla on tunnistettu olevan mahdollisesti vaikutuksia koskien seuraavia aihealueita ja artikloja:

- Lapsen hyvinvointi, vapaa-aika ja arki (LOS 26 art., 27 art., 31 art.)
- Huolenpito, suojaaminen ja turvallisuus (LOS 6 art., 16 art., 19 art., 33 art, 34 art., 36 art., 37 art.)
- Ihmissuhteet, identiteetti ja haavoittuva asema (LOS 2 art., 8 art, 14 art., 30 art., 9 art., 10 art., 15 art., 22 art., 23 art., 30 art.)
- Terveys (LOS 24 art.)
- Koulutus ja varhaiskasvatus (28 art., 29 art.)

Asemakaavan muutosta valmisteltaessa tunnistetut vaikutukset ja toimenpiteet:

Asemakaavan muutosalueelle ei sijoitu asumista, Asemakaavan muutosalueelle ei sijoitu asumista tai muita erityisesti lapsille suunnattuja toimintoja, kuten leikkipaikkoja, päiväkotia, varhaispalvelu- tai koulutiloja. Lapset toimivat alueella ensisijaisesti joukkoliikenneterminaalin asiakkaina.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä parannetaan joukkoliikenteen olosuhteita uuden joukkoliikenneterminaalin myötä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Suunnitellut ratkaisut parantavat liikenneturvallisuutta. Alueen siistiminen ja aktiivinen käyttö lisää turvallisuuden tunnetta. Suunnitelman myötä linja-autojen odotustila siirtyy ulkotilasta katettuun tilaan, mikä vähentää altistumista tuulisuudelle, melulle ja pölylle.

Kokonaisarvion perusteella asemakaavan tunnistetut vaikutukset lapsiin ja perheisiin ovat hyväksyttäviä suhteessa asemakaavan tavoitteisiin. Asemakaavan muutoksella ei ole arvioitu olevan negatiivisia vaikutuksia. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa erikoistason esteettömyysratkaisut.

5.4.10. Vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen

Ilmastonmuutoksen hillitseminen

Kaavoituksella voidaan vaikuttaa kasvihuonekaasupäästöihin, jotka syntyvät mm. rakennusten lämmitysenergian kulutuksesta sekä ajoneuvoliikenteestä. Asemakaavoitusvaiheessa ilmastovaikutuksiin vaikuttavia tekijöitä ovat maaperän rakennettavuus, rakennustyyppi, asumisväljyys, rakennusten sijainti ja saavutettavuus suhteessa palveluihin ja työpaikkoihin sekä joustavuus energiantuotantotavan valinnassa. Asemakaavoituksessa luodaan edellytyksiä vähäpäästöisen suunnitteluratkaisun toteuttamiselle. Alue tukeutuu hyvän ilmastopolitiikan mukaisesti olemassa olevaan kunnallistekniikan, liikenteen sekä palvelujen verkostoon. Alueen rakentuminen tukee Oulun keskustan alueen täydennysrakentamista. Alueen sijainti tukee joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä liikkumismuotoina. Alueen kävely- ja pyöräily-yhteydet ovat sujuvat sekä kattavat. Asemakaavaratkaisussa ja kaavamääräyksissä on otettu ilmastovaikutuksia huomioon mm. suunnitteleamalla ympäristömelulta suojattuja korttelipihoja sekä varaamalla tilaa hulevesien käsittelylle. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomiota vähähiilisyyteen ja kestävään kehitykseen rakentamisessa sekä rakennusten käytössä.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmaston muutosennusteiden mukaan Oulun seudulla sateisuus ja kovemmat sateet lisääntyvät. Tämä on otettu huomioon alueen hulevesien hallinnan suunnittelussa.

Hulevedet johdetaan hulevesiverkoston kautta hulevesiviemäriin, jonka kapasiteetti on tarkastelun perusteella vain noin 15 % valuma-alueella syntyvästä mitoitussadannan hulevesimäärästä. Hulevedet johdetaan Kaupunginojaan, joka on nykytilassaan tulvaherkkä. Nykytilan laajat pinnoitetut terminaali- ja pysäköintialueet korvaantuvat katoilla sekä osittain vettä läpäisevillä kansi- ja kattopihoilla. Suunnittelualueella syntyvien hulevesien määrä ei merkittävästi muutu nykytilasta, mutta hulevesiverkoston ja Kaupunginojan tulvaherkkyyden vuoksi syntyviä hulevesiä on viivytettävä.

Ilmastovaikutukset

Kaavan toteuttamisen ilmastovaikutuksia on tutkittu KILVA-työkalun avulla sekä alueesta on tehty hiilijalanjälkilaskelma Planect-ohjelmalla.

KILVA-työkalun mukaan valittu sijainti mahdollistaa toteuttamisen ilmastokestävästi. Seuraavien valintojesi vaikutusmahdollisuus ilmastokestävyyteen on suuri. Arvio kaavan ilmastokestävyydestä teemoittain: vahvuuksia ovat mm. kulkumuotojakauman painottuminen kestäväksi, alueen uusiutuvan energian tuotantopotentiaalin selvittäminen ja alueen ilmastoriskeille alttiiden ominaispiirteiden tunnistaminen. Heikkouksia ovat mm. hiilen säilyminen tulevassa rakenteessa ja liikkumisen tarpeen vähentäminen.

Planect-ohjelman mukaan asemakaavan muutokseen liittyvän rakentamisen hiilipäästöt ovat 50 vuoden elinkaaren aikana 72,2 hiilidioksidiekvivalenttitonnia kerrosalaneliömetriä kohti. Siitä noin 79 % koostuu rakennuksesta ja tontista, 17 % energiasta sekä loput infrasta ja yleisistä alueista. Lukuun sisältyvät peruskorjaukset. Hiilikädenjälki on -6,19 hiilidioksidiekvivalenttitonnia kerrosalaneliömetriä kohti.

5.4.11. Kestävien liikkumismuotojen edistäminen

Kestäviä liikkumismuotoja edistetään Asemakeskuksen alueella ja lähiympäristössä mm. joukkoliikenteen palveluja parantamalla (moderni joukkoliikenneterminaali, Ratakadun

joukkoliikennekaistat, korkealuokkaiset esteettömät pysäkit, rata-alueen ja asemalaiturien kehittäminen), joukkoliikenteen käyttäjien matkaketjuja ja kulkureittejä kehittämällä, pyöräilyn olosuhteita kehittämällä (korkealuokkaiset pyöräily-yhteydet, korkealuokkainen ja riittävä pyöräpysäköinti) sekä toteuttamalla esteettömyyden erikoistasoa.

Suunnittelualue sisältää linja-autoille tarkoitetun joukkoliikenneterminaalin ja sijoittuu Oulun rautatieaseman välittömään läheisyyteen, joten kohde on erinomaisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä.

5.5. Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelun yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu-, värinä- ja maaperäselvitykset, joiden pohjalta on arvioitu ympäristön häiriötekijöitä ja päivitetty asemakaavamääräykset koskien asemakaavan muutosehdotusta, johon sisältyy joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja liiketilaa sekä pysäköintitilaa ympäröivine yleisine alueineen.

Ympäristömeluselvityksen perusteella rakennukselle ei ole tarvetta osoittaa asemakaavassa äänitasoero vaatimuksia. Runkomeluselvityksen perusteella kohteessa toimistotiloille sovelletut runkomelutason ohjearvot eivät ylity.

Ratavärinäselvityksen mukaan suositeltuun ohjearvoon verrannollinen tulos alittaa selvästi uusille liike- ja toimistokohteille esitetyn suositusarvon. Alhaiset vasteet johtuvat suhteellisen hyvistä pohjasuhteista. Poikkileikkauksiin tehtyjen värinälaskentojen tulokset (vaaka- ja pystysuuntainen) alittavat kohteessa värinälle suositellun ohjearvon mukaisen tason. Siten myöskään vaurioitumisalttiutta ei ole.

Happamien sulfaattimaiden selvityksessä ei todettu potentiaalisesti happamia sulfaattimaita ote- tuissa näytteissä. Niihin on kuitenkin syytä varautua alueen jatkosuunnittelussa ja toteuttami- sessa, mikä on otettu huomioon asemakaavamääräyksissä.

Pilaantuneet maat on otettu laadittujen selvitysten perusteella huomioon asemakaavamääräyk- sissä.

5.6. Kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavan muutosluonnosvaiheessa (kaavatunnus 564-2484) on laadittu kaavamerkintöjä tarkentava kolmiomerkintä vaa6, joka koski muodostuvia kortteleita 45-47. Tämän asemakaavan muutoksen (564-2608) yhteydessä on laadittu kolmiomerkintä vaa9. Kolmiomerkinnässä on esi- tetty määräyksiä koskien kaupunkikuvaa ja rakentamista, pysäköintiä, teknisiä laitteita ja tiloja, maaperän puhtautta sekä happamia sulfaattimaita.

5.7. Nimistö

Asemakaavan muutosalueelle sijoittuvat kadut Solistinkatu sekä Ratakatu, joilla on jo nimet.

Nimistötoimikunta on päättänyt 11.4.2025 alueen uusista nimistä. Topinpuisto muuttuu Topin- kaduksi. Muodostuvan korttelin 45 korttelin 37 välille sijoittuvan kadun nimeksi tulee Ratakuja.

Korttelin 45 ja rautatiealueen välisen jalankululle ja polkupyöräilylle kadun, jolla huoltoajo on sallittu, nimeksi tulee Asemanraitti.

6. Asemakaavan toteutus

6.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavaselostuksen liitteenä ovat Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy:n laatimat viitesuunnitelmat havainnekuvineen sekä WSP Finland Oy:n laatimat liikenteen yleissuunnitelma-luonnokset.

6.2. Toteuttaminen ja ajoitus

Alue toteutetaan asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman. Linja-autoasemarakennus on tavoitteena purkaa loppuvuodesta 2025. Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen on tavoitteena aloittaa vuonna 2026, ja rakennuksen on tavoitteena valmistua vuonna 2028.

6.3. Toteutuksen seuranta

Rakentamisen aloituskokous pidetään asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman.

Oulussa 17. päivänä huhtikuuta 2025

Kari Nykänen
asemakaavapäällikkö

Jere Klami
vs. asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Oulu	Täyttämispvm	17.4.2025
Kaavan nimi	II kaupunginosa osa korttelia 37 sekä liikenne- ja katualue		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	17.4.2025
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	13.11.2020
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	564-2608
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,1121	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	3,1121

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	3,1121	100,00	33050	1,06	0,0000	29606
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	0,7441	23,9	33050	4,44	0,7441	33050
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,1123	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3680	76,1	0	0,00	-0,6318	-3444
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm ±]	[k-m ² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	3,1121	100,00	33050	1,06	0,0000	29606
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	0,7441	23,9	33050	4,44	0,7441	33050
C	0,7441	100,0	33050	4,44	0,7441	33050
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,1123	0
VP	0,0000	0,0	0		-0,1123	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3680	76,1	0	0,00	-0,6318	-3444
Kadut	2,2400	94,6	0	0,00	1,3378	0
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,1280	5,4	0	0,00	0,1280	0
LAR-1	0,0000	0,0	0		-2,0586	-3444
LR-1	0,0000	0,0	0		-0,0390	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Päivitetty 17.4.2025

II kaupunginosan korttelin 37 osa ja rautatiealue sekä II ja Raksilan kaupunginosan katualue (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie)

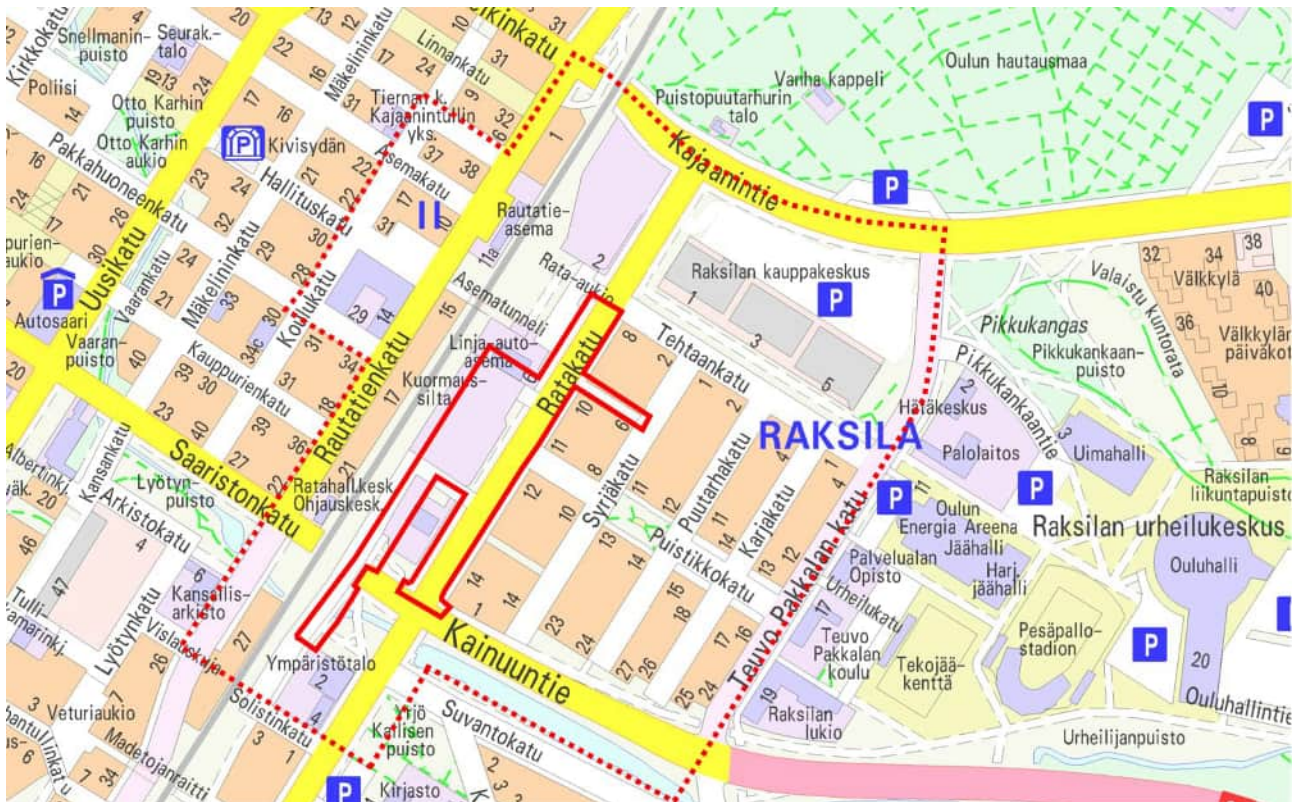
Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Asemakaavan muutos on käsitelty asemakaavan muutosluonnosvaiheeseen asti kaavatunnuksella 564-2484. Asemakaavan muutosluonnos koski Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelia 37, korttelin 42 tonttia nro 3, Hallituskadun katualuetta, Rata-aukiota ja rautatiealuetta sekä lisäksi Kainuuntien ja Ratakadun katualueiden osia, jotka sijaitsevat osittain II kaupunginosassa ja osittain Raksilan kaupunginosassa. Asemakaavan muutosalueen osoitteet olivat Ratakatu 6 ja 6a sekä Rautatienkatu 11a ja 11b.

Asemakaavan muutos ehdotusvaiheessa Asemakeskuksen asemakaavan muutos (kaavatunnus 564-2484) on päädytty käsittelemään asemakaavan muutos ehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. **Tämä asemakaavan muutos ehdotus, kaavatunnus 564-2608, koskee osaa II kaupunginosan korttelista 37, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie, Topinpuisto).**



Kuva 1 Kartalle on rajattu asemakaavan muutoksen (kaavaluonnosvaihe, kaavatunnus 564-2484) suunnittelualue sekä vaikutusalue.



Kuva 2 Kartalle on rajattu asemakaavan muutoksen (asemakaavan muutosehdotus, kaavatunnus 564-2608) suunnittelualue sekä vaikutusalue.

Suunnittelun alkuvaiheessa on tehty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jossa kerrotaan kaavahankkeesta, siihen liittyvistä vaikutusten arvioinneista ja vuorovaikutuksesta. **Kiinteistöjen isännöitsijöiden tulee tiedottaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta asukkaille ja toimitilojen haltijoille.**

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on mahdollista esittää mielipiteitä nähtävilläoloaikana. Ohje palautteen antoon on sivulla 7.

Kaavaa koskevat aineistot ovat esillä verkkosivulla:

<https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet>

Hankkeeseen liittyvät kartat ja selostukset löytyvät kaavatunnuksella **564-2608**

Kuulutukset valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen nähtäville asettamisista sekä kaavan voimaantulosta julkaistaan kaupungin verkkosivuilla osoitteessa **www.ouka.fi/kuulutukset**.

Suunnittelualue ja kaavamuutoksen tavoitteet

Asemakeskuksen suunnittelun tavoitteena on korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, matkahuolto, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista. Suunnittelun aikana voidaan tutkia myös muiden toimintojen sijoittumiseen alueelle. Suunnittelun yhteydessä tutkitaan alueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, joukkoliikenteeseen, katuihin ja sujuvaan yhteyteen keskustasta Raksilaan rautatiealueen alitse.

Asemakaavan muutosehdotusvaiheessa asemakaavan muutos on päädytty käsittelemään asemakaavan muutosehdotuksena sekä viemään hyväksyttäväksi osa-alueittain. Kaupunginhallitus päätti 6.5.2024, että alueelle tehdään suunnitteluvaraus Oulun Sivakka Oy:lle ja Oulun Pysäköinti Oy:lle 31.12.2025 saakka. Tämän asemakaavan muutosehdotuksen (kaavatunnus 564-2608) tavoitteena on suunnitteluvarauksen mukaisesti toteuttaa alueelle joukkoliikenneterminaali, toimisto- ja liiketilaa sekä pysäköintitilaa.

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan vaikutukset, joita kaavan toteuttaminen voi aiheuttaa kaavan muutosalueella, sen lähiympäristössä ja koko kaupunkirakenteessa. Arvioitavana ovat muun muassa liittyminen kaupunkirakenteeseen (liittyminen ympäröivään ja laajemmin keskustan kaupunkirakenteeseen), kaupunkikuvaan, asumiseen, palveluihin, liikenteeseen (liittyminen ympäröivään ja laajemmin keskustan kaupunkirakenteeseen), kestävien kulkumuotojen edistämiseen, hiilineutraalisuuteen ja muut mahdolliset vaikutukset. Vaikutusten arvioinnin tekee kaavoittaja yhteistyössä eri asiantuntijoiden kanssa. Arviot vaikutuksista liitetään asemakaavan selostukseen. Suunnittelualueelle on laadittu muun muassa maaperäselvitys, luontoselvitys, maisemaselvitys, kaupallinen selvitys, henkilöratapihaselvitys, liikenneselvitys, hulevesiselvitys ja hulevesien hallintasuunnitelma, rakennushistoriallinen selvitys sekä raidealueen värinä-, melu- ja runkomeluselvityksiä.

Suunnittelun lähtökohdat



Kuva 2 Ilmakuva alueelta, Oulun kaupunki / Röni-Kuva Oy 2024

Hankkeesta on laadittu aiesopimus 14.11.2019 kaupunginhallituksen päätöksellä 28.10.2019 § 347 (asemakaavan muutos 564-2484).

Hankkeesta laaditaan toteuttamissopimus (asemakaavan muutos 564-2608).

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa alue on osoitettu merkinnällä C-1. Merkinnällä osoitetaan Oulun kaupunkikeskustan palvelutoimintojen alue, johon sijoittuu keskustahakuisia hallinto-, kauppa-, hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluja sekä asumista. Alueella olevat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöalueet ja -kohteet on esitetty 2. vaihemaakuntakaavan selostuksen liitteessä. Alueeseen sisältyy Museoviraston määrittelemä Oulun kaupunkiarkeologinen alue, jolla tunnetaan muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia maanpinnan alla olevia kulttuurikerroksia ja rakenteita.

Suunnittelumääräykset: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee luoda edellytyksiä kansainvälisen, kaupallisesti vetovoimaisen ja viihtyisän kaupunkikeskustan kehittymiselle varaamalla alueita tiivistä kaupunkirakentamista ja monipuolisia palveluja varten sekä määrittelemällä korkeatasoisen kaupunkikuvan kehittämisen periaatteet.

Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät.

Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa keskustatoimintojen alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä siten, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

Oulun keskustatoimintojen aluetta tulee kehittää Pohjois-Suomen kaupallisena pääkeskuksena ja alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupan toiminta- ja kehitysedellytysten ja palveluiden saavutettavuuden kehittämiseen.

Rautatiealue on merkittävästi parannettava päärata.

Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tasoristeysten poistamiseen ja liikenteen kapasiteetin lisäämiseen.

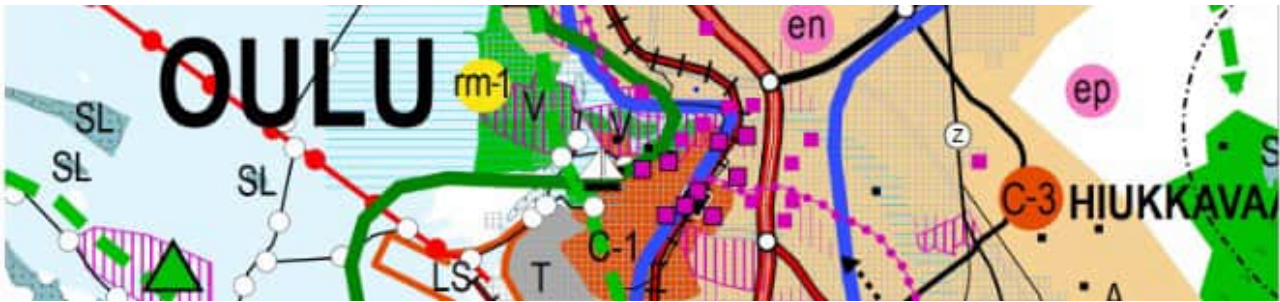
Rautatiealue on merkitty merkittävästi parannettava nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen päärata.

Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjunaliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen, mm. tasoristeysten poistamiseen sekä kaksoisraiteeseen.

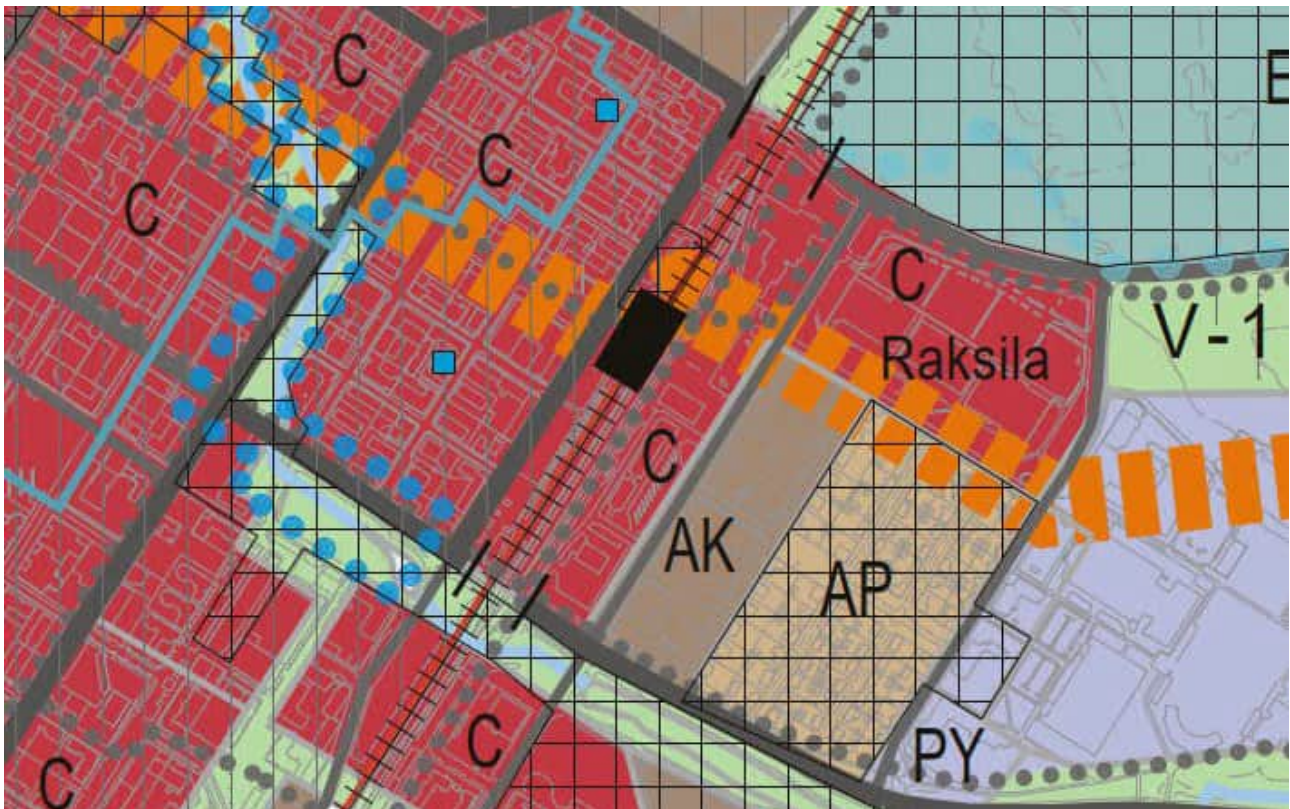
Suunnittelualueella on merkintä matkakeskus.

Suunnittelualueella on merkintä Oulun seudun laatukäytävä. Merkinnällä osoitetaan Oulun lentoaseman, kaupungin keskustan, yliopiston ja muiden Oulun kaupunkiseudun suurten työpaikka- ja palvelualueiden välistä, kaupunkimaisesti rakennettavaa tie- ja yritys ympäristön vyöhykettä.

Suunnittelumääräykset: Alueelle tulee pyrkiä kuntien yhteistyöllä luomaan yhtenäisiä suunnitteluperiaatteita, joilla turvataan vyöhykkeen kehittämisedellytykset kansainvälisesti vetovoimaiseksi, yhdyskuntarakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoiseksi, pääosin yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alueeksi kulttuuriympäristöt ja maiseman arvot huomioiden. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda yhdyskuntarakenteelliset edellytykset korkean palvelutason joukkoliikenteen kehittämiseksi.



Kuva 4 Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta
Uuden Oulun yleiskaava



Kuva 5 Ote Uuden Oulun yleiskaavasta
Yleiskaava

Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu merkinnällä pääkeskus, keskustatoimintojen alue (C). Alueelle varataan Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutusaluetta palveleville keskustatoiminnoille, kuten kaupalle, julkiselle ja yksityisille palveluille, hallinnolle, keskusta soveltuvalle asumiselle ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustoimintojen alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Suunnittelualueen läpi on osoitettu kaupunkiraitiotien kehittämiskäytävä. Merkinnällä on osoitettu tavoitteellisen kaupunkiraitiotien kehittämiskäytävä, jonka varrella maankäyttöä tulee tiivistää ja monipuolistaa niin, että tuetaan kaupunkiraitiotien toteuttamismahdollisuuksia. Kaupunkiraitiotien linjaus on ohjeellinen ja se tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Alueelle on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti. Rautatienkatu ja Kajaanintie on merkitty alueellinen pääväylä/ yhdystie ja Kainuuntie pääkatu/seututie. Suunnittelualueella on päärata ja asema/asemavaraus.

Voimassa olevat asemakaavat

Suunnittelualueella korttelissa 37, rautatiealueella sekä osalla katualueita on voimassa 6.3.1986 vahvistettu asemakaava 564-1112. Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli 37 on osoitettu keskusliikenneaseman korttelialueeksi (LAR-1). Kortteliin saa sijoittaa kaksi eri rakennusta, joiden rakennusoikeudet ovat 6 200 kerrosalaneliömetriä ja 600 kerrosalaneliömetriä. Autopaikkoja tulee olla 145. Lisäksi korttelissa 37 on yleiselle jalankululle varattu osa eritasoristeyksellä (e).

Osalla Ratakadun katualuetta sekä Topinpuiston alueella on voimassa 2.3.1965 vahvistettu asemakaava (kaavatunnus 379), jonka mukaan kadut ovat katualuetta ja Topinpuisto puistoaluetta (kaavamerkintä P).

Oulun kaupunkistrategia 2026

Oulun kaupungin strategisena tavoitteena on mm. elinvoimainen Oulu kasvaa ja kansainvälistyy. Kasvamme kestävästi. Tiivistämme kaupunkirakennetta ja edistämme ympäristöystävällistä liikkumista.

Oulun keskustavisio 2040

Kaupunginvaltuuston 3.4.2017 hyväksymä Oulun keskustavisio 2040 on ruutukaavakeskustaa käsittelevä strateginen suunnitelma, joka ohjaa Oulun kaupunkikeskustan kehittämistä. Sen tarkoituksena on muodostaa tulevaisuudenkuva elinvoimaisesta ja omaleimaisesta Oulun keskustasta. Siinä määritellään keskeiset linjaukset ja toimenpiteet keskustan kehittämiseksi. Suunnitelma ohjaa periaatteillaan keskustan maankäytön kehittämistä. Keskustavisiossa asemakaavan muutoksen suunnittelualue on osa keskustan täydentyvää kaupunkirakennetta. Asemakeskus on uudistuva liikenteen solmukohta sekä työpaikkojen palveluiden ja asumisen keskittymä, joka yhdistää Raksilan keskustaan.

Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031

Oulun seudun MAL-sopimuksessa 2020–2031 Oulun kaupunki on sitoutunut konkreettisiin toimiin asemakaavan muutosalueen suhteen niin, että vuonna 2031: "Oulun seutu on Pohjoisen-Suomen logistinen keskus, jonka toimivat liikenneyhteydet ja maankäyttö tukee koko pohjoisen kasvua. Seudun saavutettavuus, toimivuus ja viihtyisyys tukevat työvoiman saatavuutta. Seutu on pääkaupunkiseudulta ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Oulun seudulla matka- ja kuljetusketjut ovat toimivia ja kestäviä. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia." Suunnitteluvuosien 2020-2023 osalta Oulu on sitoutunut seuraavaan: "Oulun kaupunki kehittää Oulun asemakeskuksen aluetta yhteistyössä valtion toimijoiden kanssa. Kohteena Matkakeskuksen rakentaminen, Raksilan ja keskustan alueiden yhdistäminen ja sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen että kaupunkiliikenteen ja pysäköinnin ratkaiseminen."

Oulun maankäytön toteuttamisohjelma 2020-2024

Suunnitelman tavoitteet toteuttavat Oulun maankäytön toteuttamisohjelmaa 2020-2024 (MATO), jossa on tavoitteena muun muassa lisätä keskustaan palveluita.

Oulun asemakeskuksen suunnittelukilpailu

Oulun asemakeskuksen suunnittelukilpailussa oli tehtävänä suunnitella toiminnallisesti monipuolinen kokonaisuus, jolla on selkeä identiteetti ja joka yhdistää Raksilan kaupunginosan keskustan ruutukaava-alueeseen. Arkkitehtuurikilpailun kautta etsittiin vastausta siihen, miten alueen tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla.

Asiantuntijatyöryhmien tuli ratkaista kaupan, palvelujen, matkustamisen ja asumisen sijoittuminen alueelle. Kilpailun voitti nimimerkki Tervatynnyrit, ja voittaja julkistettiin 18.1.2017.



Kuva 6 Kuva suunnittelukilpailun voittaneesta ehdotuksesta Tervatynnyrit

Osallistuminen

Kirjalliset mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, asemakaavan valmisteluaineistosta ja muistutukset asemakaavaehdotuksesta toimitetaan postiosoitteeseen: **Kirjaamo PL 71 90015**

Oulun kaupunki, käyntiosoite: Kansankatu 55A, tai sähköpostilla osoitteeseen: kirjaamo@ouka.fi.

Tieto yhdyskuntalautakunnan päätöksestä ja vastineista toimitetaan niille, jotka ovat toimittaneet osoitteensa mielipiteen tai muistutuksen esittämisen yhteydessä. **Hankkeen diaarinumero on OUKA/5054/2024.**

Kaavoitustyö on käynnistetty kiinteistön omistajan aloitteesta.

Oulun kaupungin sähköinen ilmoitustaulu on osoitteessa https://asiakirjat.ouka.fi/ktwebscr/kuullist_tweb.htm. Kaavaa koskeva aineisto on ollut esillä myös verkkosivulla: <https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-kaavahankkeet>. Tarvittaessa lisätietoja saa hankkeen suunnittelijoilta. Yhteystiedot ovat asiakirjan viimeisellä sivulla.

Kun osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja valmisteluaineistosta on saatu mielipiteet, suunnittelu etenee ehdotuksen laatimiseen. Tämän suunnitelman lopussa on kuvattu kaavoituksen eteneminen ja vuorovaikutusmahdollisuudet sen eri vaiheissa.

Osalliset

Alueidenkäyttölain 62 § mukaan kaavan osallisia ovat lähialueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan



valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. Viranomaisten ja yhteisöjen osalta osallisia tässä hankkeessa ovat mm. seuraavat tahot:

- Rakennuslautakunta
- Joukkoliikennejaosto
- Oulun seudun ympäristötoimi liikelaitos
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjois-Pohjanmaan maakuntaliitto
- Traficom
- Väylävirasto
- Oulu-Koillismaan pelastusliikelaitos
- Pohjois-Pohjanmaan museo
- Business Oulu
- Oulun Vesi liikelaitos
- Oulun Energia Oy
- Oy Matkahuolto Ab
- Oulun keskusliikenneasema Oy
- VR-Yhtymä
- Linja-autoliitto
- Osuuskauppa Arina
- Kesko
- Oulun kaupungin vammaisneuvosto
- Oulun kaupungin vanhusneuvosto
- Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry
- Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys (PPLY)
- Pohjois-Pohjanmaan luonnonsuojelupiiri
- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Telia Finland Oyj
- Digita Oy
- Oulun Ydinkeskustan asukasyhdistys ry
- Raksilan asukasyhdistys ry
- Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
- Oulun keskustan alueen Vaikuttajat
- Oulun polkupyöräilijät ry
- Rakennusteollisuus RT
- Oulun kauppakamarin rakennusalan valiokunta

Miten kaavatyö etenee?

Vireilletulo

Kaavan muuttaminen on tullut vireille tammikuussa 2021.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavan laatiminen on käynnistetty lähtökohtien selvittämisellä ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma pidetään nähtävillä neljän viikon ajan. Tänä aikana osallisten on mahdollista esittää mielipiteitä. Nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, lehti-ilmoituksella ja verkkosivulla www.ouka.fi/kuulutukset.

Valmisteluvaihe

Kaavan valmisteluaineisto pidetään nähtävillä neljän viikon ajan vuonna 2021. Tänä aikana osallisten on mahdollista ottaa kantaa suunnitelmiin ja esittää niistä mielipiteensä.

Kaava-asiakirjojen nähtävilläolosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla ja lehti-ilmoituksella Kalevassa.

Ehdotusvaihe

Tavoitteena on, että kaavan muutosehdotus valmistuu keväällä 2026, jolloin kaavaehdotus asetetaan nähtäville 30 päivän ajaksi.

Nähtävilläolosta ja mahdollisuudesta muistutuksen tekemiseen kuulutetaan kaupungin verkkosivulla ja lehti-ilmoituksella Kalevassa. Kaavanmuutosalueen maanomistajille ja –haltijoille,



joiden kotikuntana ei ole Oulu, ilmoitetaan nähtävilläolosta kirjeellä. Viranomaisia ja yhteisöjä tiedotetaan sähköpostitse.

Toimita muistutus kirjallisena Oulun kaupungin kirjaamoon kuulutuksessa mainitussa aikataulussa. Muistutuksen tehneille toimitetaan muistutukseen vastine, mikäli he ovat sitä kaavan nähtävilläoloaikana pyytäneet ja toimittaneet kirjaamoon osoitteensa. Vastineet toimitetaan sen jälkeen, kun yhdyskuntalautakunta on ne hyväksynyt.

Hyväksymisvaihe

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto. Kaavan hyväksymisestä lähetetään tieto niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen nähtävilläolon aikana (maankäyttö- ja rakennusasetus 94 §). Hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen (alueidenkäyttölaki 191 § ja kuntalaki 137 §). Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Voimaantulosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla valitusajan päätyttyä.

Lisätietoja suunnittelijoilta:

Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus

Vs. asemakaava-arkkitehti Jere Klami, puh. 044 703 2412

Kaavoitusassistentti Outi Colliander, puh. 040 664 2838

Kaavoituksen käyntiosoite: Ympäristötalo, Solistinkatu 2, 90140 Oulu

Sähköpostit ovat muodossa etunimi.sukunimi(at)ouka.fi

Liite 3

Asemakaavan muutosluonnos (kaavatunnus 564-2484) on pidetty nähtävillä mielipiteitä ja lausuntoja varten 25.3.–25.4.2022. Asiasta esitettiin viisi lausuntoa ja seitsemän mielipidettä.

Lausunto 1, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa)

Oulun kaupungin yhdyskunta- ja rakennuspalvelut on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa koskien Asia-kohdassa mainittua asemakaavan muutosta. Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

Kaavoituksen vastine

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Lausunto 2, Linja-autoliitto

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on ollut korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-auto-asema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista. Asemakaavan muutoksella muodostuvat Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelit 45-47.

Joukkoliikenteen osalta asemakeskus sisältää korkealuokkaisen bussiterminaalin, johon kuuluu bussien tulolaiturit, bussien lyhytaikaisen pysäköinnin paikat sekä lähtölaiturit. Pidämme tärkeänä, että suunnittelualueelle toteutetaan keskusliikenneasema, johon sisältyy kauko- ja seutuliikennettä palveleva joukkoliikenneterminaali.

Nykytilanteessa linja-autoaseman aluetta on käytetty linja-autojen lyhyt ja pitkäaikaiseen pysäköintiin. Myös tilausliikenteen linja-autot ovat hyödyntäneet aluetta pysäköinnissä. Nykyisen alueen poistamisella on liikenteellisiä vaikutuksia linja-autojen osalta. Jatkosuunnittelussa tulee osoittaa kaukoliikenteen linja-autoille pysäköintialue lyhyt ja pitkäaikaista pysäköintiä varten mahdollisimman läheltä asemakeskusta ylimääräisen liikenteen minimoimiseksi. Alueen osoittamalla pysäköinti on organisoitua.

Tuleva asemakeskus on jatkossa merkittävä myös matkailu- ja tilausliikenteen linja-autojen kannalta. Asemakeskuksen läheisyyteen tulee osoittaa katuverkkoon matkailuliikenteen pysäkkejä asiakasryhmien noutoa ja hakua varten. Matkailu- ja tilausliikenne tulee nähdä osana joukkoliikenteen matkaketjuja ja tämä tulee huomioida kaupunki- ja liikennesuunnittelussa myös asemakeskuksen ympäristössä.

Kaavoituksen vastine

Asemakaavan muutoksessa on osoitettu joukkoliikenneterminaali... Asemakaavan keskeisin toiminto on joukkoliikenneterminaali maantasossa. Terminaalin mitoitusarpeeksi on liikenneselvityksessä lähtökohtaisesti arvioitu 6-7 lähtölaituria joustavasti paikallis-, kauko- ja tilausajoliikenteelle toimien, tulolaituri(t) kahdelle bussille sekä 4-6 pikapysäköintipaikkaa. Ratakadulle on osoitettu linja-autopysäkit paikallisliikenteen käyttöön.

Lausunnossa mainittuja tarpeita joukkoliikenteen kehittämisen osalta on otettu huomioon asemakaavan muutosehdotuksessa, jossa suunnittelualueelle on osoitettu linja-autotermiinali.

Lausunto 3, VR-Yhtymä Oy

Oulun kaupunki on asettanut nähtäville asemakaavan muutosluonnoksen koskien kaupungin asemakeskushanketta. VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta tutustua kaavaluonnokseen ja lausuu siitä seuraavaa.

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen raideliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. MAL-sopimuksen tavoitteiden mukaisesti työpaikkojen ja asumisen kasvu tulee ohjata joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille kestävän liikkumisen alueille nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistäen.

Asemakaavan suunnitteluperiaatteet kaupunkirakenteen tiivistämisestä merkittävällä asemanseudulla sekä kasvun ohjaaminen raideliikenteen äärelle ovat erittäin kannatettavia. Kasvusta ja tiivistämisestä huolimatta asemanseudun saavutettavuus, viihtyisyys ja houkuttelevuus tulee taata sekä asemanseudun palvelutasoa tulee pyrkiä kasvattamaan. Asemanseutujen ja matkakeskusten tulee olla käyttäjilleen turvallisia, esteettömiä ja viihtyisiä. Samalla asemanseutujen tulee pystyä vastaamaan kasvaviin asiakas- ja matkamääriin.

Oulun asemakeskuksen asemakaavahanke on kaupungin ja asemanseudun kehityksen kannalta merkittävä. Kaupunkikehittämisen tavoitteiden lisäksi asemakaavan valmistelussa tulee huomioida myös rautatie- ja liikennejärjestelmäasiat, ja tehdä huolella niihin liittyvät selvitykset. Asemakeskuksen asemakaavaprosessissa tarvitaan vielä lisäsuunnittelua korkeatasoisen ja houkuttelevan joukkoliikenneaseman, henkilöratapihakehittämisen ja aseman kulkuyhteysjärjestelyiden onnistumiseksi.

Liikennejärjestelmän näkökulmasta mm. seuraavat asiat edellyttävät vielä tarkistamisesta ja lisäselvityksiä.

Yleisesti ottaen maakuntakaavassa, yleiskaavassa, valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa ja Väyläviraston antamissa lausunnoissa on hyviä teemoja ja tavoitteita suunnittelussa noudatettavaksi, jotka tulee pyrkiä viemään valmiiseen asemakaavaan asti.

Lisääntyneen asemanseudun rakennusoikeuden johdosta tulee myös varmistaa jatkossa ratapiharannusten onnistuminen, sisältäen tarvittavat muutokset autojuna-asemaan, ratapihan huoltoyhteyksiin ja junahuolloille, sekä myös saattoliikenteelle, liityntäpysäköinnille ja pyöräpysäköinnille.

Ratapihan kehittämisselvitystä ei ole tässä yhteydessä riittävällä tavalla tehty ja läpikäyty. Vuoden 2015 selvitys on riittämätön ja osittain tänä päivänä vanhentunut. Ratapihan muutos vaatii onnistuakseen LR-alueen leveyssuunnassa muuntojoustopuoleksi n. 2 m leveyspuolelta.

Matkustajaraiteita tulee osittain pystyä myös jatkamaan. Junien ja asemapalveluiden esteetön saavutettavuus ja matkakäyttäjien sujuvuudet eri suunnista on tärkeää varmistaa koko kaava-alueella ja myös sen ulkopuolella. Esteettömyys tulee huomioida katkeamattomasti paitsi asemakeskuksessa, myös sen yhdistymisessä ympäröivään katuverkkoon tärkeimmissä kulkusuunnissa. Merkittävä kehitettävä kohta on aseman saattoliikenteen ja lyhytaikaisen pysäköimisen mitoitus, toimivuus ja sujuvuus. Erityisesti Ratakadun puolen toimivuus jää epäselväksi ja liikennemäärien ennustetaan siellä myös merkittävästi lisääntyvän ja keskittyvän. Junaliikenteen solmukohdissa matkustajia junille ja junilta voi olla yhtä aikaa paljon liikkeellä.

Polkupyöräpysäköintiin varatut alueet ja paikkamäärät jäävät kaava-aineistossa osittain epäselväksi. Hybridiasemilla, ja erityisesti Oulussa, sijoituspaikkoja pitäisi olla sopivasti eri tulosuunnissa ja jakautuminen olisi syytä esittää kaava-aineistossa. Kokonaismäärä 2450 kpl vaikuttaa riittävältä, mutta katettujen ja lukittavien paikkojen määrä 250 kpl on taas mitoitettu turhan niukasti.

Autojen liityntäpysäköintipaikkojen määrä oli kaavaselostuksessa 150 kpl, mikä on parannus nykyiseen tilanteeseen, mutta lienee silti riittämätön pidemmällä tähtäimellä. Autojuna-aseman sijoittuminen tulee sisällyttää tähän asemakaavaan, eikä jättää epämääräiseksi tai myöhemmin määriteltäväksi. Autojuna-aseman paikka eteläisen alikulun päällä on läpikäyty vuoden 2021 lopussa ja se tulee huomioida riittävästi jo tässä asemakaavassa. Kaavaratkaisua on kehitettävä erityisesti Solistikadun, Kainuuntien, korttelin 47 ja LR:n alueella, jotta varmistetaan autojuna-aseman onnistuminen ja tarvittavat pysäköinti-, huolto- ja kulkuyhteydet. Melu-, tärinä-, ja runkomeluselvitykset ja näistä seuraavat kaavavaatimukset tulee vielä tarkistaa. Melulaskennassa oli käytetty v. 2017 rautatieliikenteen määrää, joka tulisi päivittää ajan tasalle, samoin arvioinnissa käytetty kalusto.

Yleisesti ottaen kaava-aineiston osalta puutteena voi nähdä riittämättömät rautatiejärjestelmäselvitykset. Liikennejärjestelmäteeman kuvaukset ovat jääneet kaavaselostuksessa melko vähäisiksi. Selvitysten täydentämisen lisäksi kokonaisuutta olisi hyvä käydä läpi palaverissa kaavoittajan ja kaupungin liikennesuunnittelun sekä VR:n matkustajaliikenteen kesken. VR jatkaa mielellään keskustelua Oulun asemakeskuksen kehittämisestä entistä paremmin matkustajia palvelevaksi.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Rata-alueen suunnittelusta vastaa Väylävirasto. Laadittu ratasuunnitelma on ollut nähtävillä 20.12.2024-19.1.2025. Ratasuunnitelma on sovitettu yhteen asemakaavan muutoksen kanssa. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 on strateginen pitkän aikavälin suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä Oulun seudun MAL-sopimuskuntien eli Hailuodon, Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän kuntien alueella. Suunnitelma on valmistunut vuoden vaihteessa 2023–2024. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman yhdeksi kärkitoimenpiteeksi on kirjattu Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan toteuttaminen. Nämä on kuvattu kaavaselostuksessa.

Pysäköintilaitoksessa on varauduttu 150 autojen liityntäpysäköintipaikkaan sekä 250 liityntäpyöräpaikkaan. Liityntäpysäköintiin voidaan hyödyntää myös nyt asemakaavan muutoksessa olevan alueen ulkopuolella olevia julkisia auto- ja pyöräpysäköintipaikkoja.

Ratasuunnitelmassa on osoitettu uusi paikka autojunalastaukselle. Autojunalastaus sijoittuu eteläisen alikulun kohdalle. Ratasuunnitelmassa on osoitettu jonotustilat sekä pysäköintipaikat, jotka palvelevat autojunalastausta.

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Lausunto 4, Väylävirasto

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Oulun rautatieaseman ympäristössä rajautuen pohjoisessa Kajaanintiehen, pohjoiseen alikulkuun ja Oulun hautausmaahan, idässä Ratakatuun, market alueeseen ja asuinkerrostaloihin, etelässä Kainuuntiehen ja eteläiseen alikulkuun sekä lännessä rautatiealueeseen, asuin-, liike- ja toimistorakennuksiin ja rautatieasemaan. Suunnittelualue käsittää Vaaran (2.) kaupunginosan korttelit 36 ja 37, katu- ja rautatiealuetta sekä kortteli 42 tontti 3. Korttelissa 36 sijaitsee poliisi- ja oikeustalo ja korttelissa 37 linja-autoasema, matkahuolto ja osittain junien autolastauslaituri sekä korttelissa 42 tontilla 3 rautatieasema. Alueella on kevyen liikenteen yhteys rata-alueen alikulkuun ja edelleen Hallituskadulle. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on korttelin 37 ja 36 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, matkahuolto, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista. Suunnittelun aikana voidaan tutkia myös muiden toimintojen sijoittumiseen alueelle. Suunnittelun yhteydessä tutkitaan alueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, joukkoliikenteeseen, katuihin ja sujuvaan yhteyteen keskustasta Raksilaan rautatiealueen alitse.

Väylävirasto on antanut 4.12.2020 lausunnon kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on pääosin huomioitu kaavatyössä. Väylävirasto pyytää kiinnittämään huomiota vielä seuraaviin näkökohtiin

Rautatiealueen raja

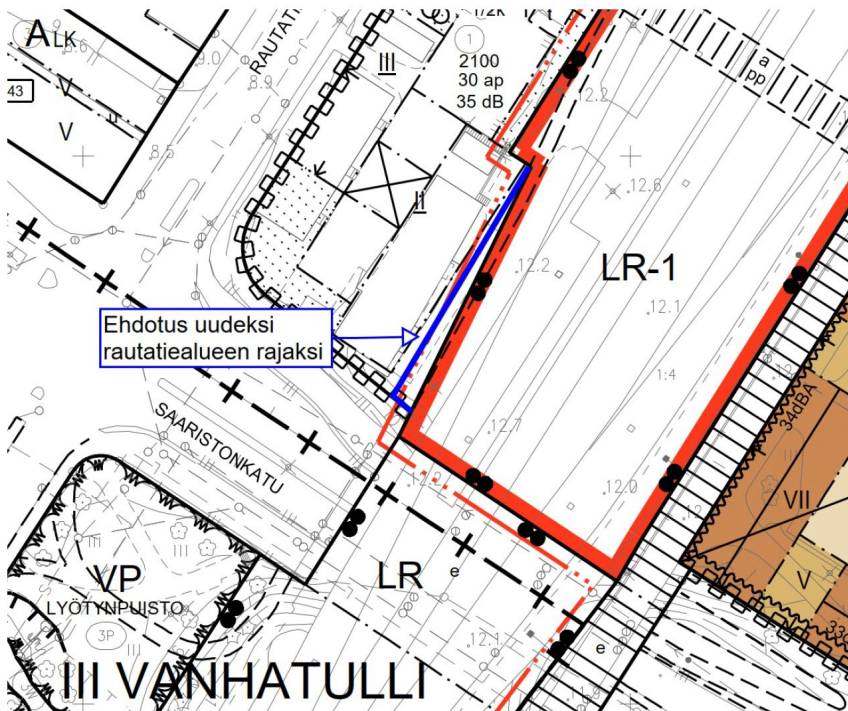
Asemakaavan muutosluonnoksessa rautatiealuetta on kavennettu radan itäpuolella muutamilla metreillä nykytilanteeseen nähden. Kaavaluonnoksen mukaisella rautatiealueen rajauksella useampi sähkörataportaali/pylväs ja ratapihan valaisintolppa sekä muita radan laitteita ja rakenteita on jäämässä rautatiealueen ulkopuolelle.

Asemakaavassa on sovittu noudatettavan nykyistä rautatiekäytössä olevan alueen rajausta siten, että kaikki radan rakenteet sijoittuvat rautatiealueen puolelle. Rautatiealueen rajaa tulee radan itäpuolella korjata sovitun mukaiseksi ja uusi rajausta tulee toimittaa Väyläviraston tarkastettavaksi.

Radan länsipuolella kaavaluonnoksessa osoitettu rautatiealueen rajausta noudattaa voimassa olevan asemakaavan mukaista rajausta. Suunnittelualueen lounaisosassa sijaitsevan korttelin 42 KT-tontin 1 kohdalla Väylävirastolla on tarvetta laajentaa nykyistä rautatiealuetta vähäisessä määrin tontin puolelle. Väyläviraston omistamalla tontilla 1 sijaitsevan ohjauskeskusrakennuksen kohdalla rautatiealueen raja tulisi osoittaa nykyisen rajapyykin 6 ja Saaristonkadun välillä yhdensuuntaisesti ohjauskeskusrakennuksen kanssa. Rautatiealueen rajausehdotus on tämän lausunnon liitteenä.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Liite 1. Ehdotus uudeksi rautatiealueen rajaksi



Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Oulun kaupunki ja Senaatin Asema-alueet Oy allekirjoittivat 28.12.2023 kiinteistökaupan koskien Asemakeskuksen aluetta. Oulun kaupungin omistukseen siirtyivät junaradan itäpuolella oleva maa-alue ja alueella sijaitsevat linja-autoaseman rakennukset.

Oulun kaupunki neuvottelee Väyläviraston kanssa asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen sisältyvästä osasta rautatiealuetta. Tavoitteena on, että maa-alue siirtyy Oulun kaupungin omistukseen ennen asemakaavan muutoksen hyväksymistä.

Lausunnossa esitetty ehdotus uudeksi rautatiealueen rajaksi korttelissa 42 ei sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen.

Lausunnon perusteella on neuvoteltu Väyläviraston kanssa asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen sisältyvästä osasta rautatiealuetta. Tavoitteena on, että maa-alue siirtyy Oulun kaupungin omistukseen ennen asemakaavan muutoksen hyväksymistä.

Lausunto ei anna muilta osin aihetta muuttaa asemakaavaa.

Lausunto 5, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on muuttaa korttelin 37 käyttötarkoitus asemakeskukseksi ja mahdollistaa alueelle monipuolisia keskustamaisia toimintoja, kuten mm. keskusliikenneasema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista.

Suunnittelualue on osoitettu Uuden Oulun yleiskaavassa kaavamerkinnällä pääkeskus, keskustatoimintojen alue (C). Alue on varattu yleiskaavassa koko Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutusalueita palveleville toiminnoille, mm. kaupalle, palveluille, hallinnolle, asumiselle ja työpaikoille. Suunnittelualueella on päärata ja asemarakennus. Suunnittelualueen läpi on osoitettu kaupunkiraitiotien kehittämiskäytävä sekä kevyen liikenteen pääreitti.

ELY-keskus toteaa, että asemakaavan muutosluonnos toteuttaa alueella voimassa olevaa yleiskaavaa. Asemakaavahanke edistää merkittäväällä tavalla Oulun kaupungin elinvoimaa. Se toteuttaa MAL-sopimuksen 2023-2030 tavoitteita ja edistää Baanaverkkoselvityksen 2030 toteutumista.

Kaavamuutoksella on merkittäviä vaikutuksia Oulun kaupunkirakenteeseen ja kaupunkikuvaan. Rautatieaseman ja matkakeskuksen alue kaupunkirakenteen solmukohtana on odottanut jo pitkään kehittämistoimenpiteitä. Kaavamuutos mahdollistaa suuren määrän uutta rakentamista ja monipuolisia toimintoja, jotka täydentävät ydinkeskustan kaupunkirakennetta ja palveluverkostoa, mutta samalla myös muuttavat ympäristöä voimakkaasti nykyisestä.

Kaavoituksen tavoitteena on yhdistää Raksilan ja keskustan alueet sekä mahdollistaa radan ali sujuva yhteys nykyistä leveämpänä. Nykyinen tunneli osoitetaan pyöräliikenteelle ja nykyisen tunnelin eteläpuolelle rakennetaan jalankulkijoita ja matkustajia palveleva uusi tunneli. Kaavaluonnos luo myös edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason merkittäväälle parantamiselle. ELY-keskus toteaa, että kaavaluonnos edistää kestävästä liikkumisesta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Yhteyden laajentaminen luo samalla mahdollisuuden tiivistää keskustan ja Raksilan välistä kaupunkirakennetta.

Uusi asuinrakentaminen tuo lisää asukkaita, mikä elävöittää Oulun keskustaa erityisesti Hallituskadun ja aseman seudulla. Kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota elinympäristön viihtyisyyteen ja varmistaa, että asuin- ja kansipihat toteutetaan laadukkaasti viherrakentamisella.

ELY-keskus nostaa lausunnossaan lisäksi esiin seuraavat teemat:

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueeseen sisältyy valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009), Oulun rautatieasema sekä pieni osa Kaupunginojan varren suistovyöhykettä, johon suunnittelualue myös osin rajautuu. Lisäksi läheisyydessä sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävät Raksilan puutaloalue, Oulun hautausmaa sekä Karjasillan jälleenrakennuskauden asuinalue. Selostuksen mukaan kaavoituksen tavoitteena on säilyttää ja päivittää rautatieaseman ja asemaravintolan suojelumerkinnot.

ELY-keskus toteaa, että suunnittelualueella sijaitsee ja sitä ympäröi erityisen arvokkaita alueita. Nämä kulttuuriympäristön arvot on tunnistettu kaavaa laadittaessa ja ne on tuotu esiin kaavaselostuksessa sekä kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä. Rautatieasema ja asemaravintola on osoitettu rakennussuojelualueeksi merkinnällä SR. Lisäksi molemmat on osoitettu suojeltavaksi rakennukseksi merkinnällä sr-20. Rakennus on korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava sen kulttuurihistorialliset ja rakennustaiteelliset arvot säilyttäen. Julkisivukorjauksissa tulee käyttää

alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja. Sisätiloissa voidaan tehdä toiminnan vaatimia muutoksia. Kohteiden korjaus- ja muutostöiden toteutuksesta tulee pyytää maakuntamuseon/ Museoviraston lausunto. Asemarakennuksen odotussalin ja lipputoimiston sekä asemaravintolan ravintolasalin korjaus- ja muutostöissä tulee käyttää alkuperäisiä tai vastaavia materiaaleja (vaa/mat-1).

Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Korttelissa 45 sijaitsevaan asemakeskuksen hybridirakennukseen sijoittuu monia erilaisia toimintoja. Se on valikoitunut arkkitehtuurikilpailun perusteella suunnittelun pohjaksi. Rakennuksella on mielenkiintoinen massoittelu, jota korostaa mm. kaareva poikkileikkaus ja terävät kattomuodot. Asemakeskuksen ytimenä on julkinen avoin kaupunkitila, tervatynnyri. Hankkeen keskeinen sijainti edellyttää erityisen korkeatasoista suunnittelua ja rakentamista. Asemakaavamääräyksiä tarkentavalla kolmiomääräyksellä (vaa6) on määritelty korttelien 45-47 rakentamisen kaupunkikuvalliset laatutekijät. Asemakaavaluonnoksessa on annettu piha-alueiden suunnittelun laatua koskevat tavoitteet ja niitä koskevat kaavamääräykset.

ELY-keskus pitää erittäin tärkeänä varmistaa, että ympäristön laatua koskevat tavoitteet toteutetaan myös kaavahankkeen rakentamista koskevassa suunnittelussa ja rakentamistoimissa. On hyvä, että kaavaluonnoksessa on annettu varsin tarkkoja ja yksityiskohtaisia kaupunkikuvaa ja rakentamista koskevia kaavamääräyksiä. Yksi tapa varmistaa rakentamisen laatu myös toteutuksessa on laatia tarkat ja velvoittavat rakentamistapaohjeet.

Melu

Suunnittelualueen rakennusten äänitasoerovaatimukset on esitetty julkisivukohtaisesti meluselvityksen liitteessä 5. Suurin äänitasoerovaatimus, $\Delta L = 34$ dB, muodostuu rautatien suuntaan. Saaristonkadun puolelle olevilla julkisivuilla suurin äänitasoerovaatimus on 33 dB. 30 dB äänitasoerovaatimus on osoitettu asuinrakennusten julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ylittää 55 dB. Meluselvityksen mukaan myös parvekkeet tulee lasittaa siltä osin kuin niitä sijoitetaan julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ylittää ohjearvon 55 dB. Meluselvityksen mukaan rautatien ja Saaristonkadun puoleisten julkisivujen ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Myös asuntojen avautumista ja parvekkeiden sijoittamista tulee miettiä Saaristonkatuun sekä Saaristonkadun ja Ratakadun kulmaukseen rajoittuvien rakennusten osalta.

Kaavatyön yhteydessä on tarpeen varmistaa, että kaavakartalla osoitetaan myös 30 dB äänitasoerovaatimukset meluselvityksen liitteen 5 mukaisesti ja näille julkisivuille myös parvekkeiden lasitusvaatimus. Ympäristömelua koskevaa yleismääräystä on tarpeen täydentää meluselvityksen johtopäätösten mukaisesti siten, että myös rautatien puoleisten julkisivujen ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Kaavamääräyksiin olisi hyvä merkitä tavoitteelliset tärinäsuojauksen tasot, joihin pyritään ja suositukset runkomelutasojen suunnitteluarvoiksi.

Pilaantuneet maat

Kaavaselostuksen mukaan linja-autoaseman ja matkahuollon alueella on todettu VNa 214/2007 alemman ja ylemmän ohjearvon ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia, minkä vuoksi kohteen haitta-aineista aiheutuvista riskeistä tulee laatia tarkennettu riskinarviointi. Sen avulla voidaan määrittää eri haitta-aineille kullakin alueella ne pitoisuustasot, jotka voidaan hyväksyä ilman ympäristölle ja terveydelle aiheutuvia riskejä tai haittoja.

ELY-keskus toteaa, että em. tarkennettu riskinarviointi olisi hyvä laatia ennen kaavan ehdotusvaihetta ja varmistaa jo kaavoituksella, ettei suunnittelualueelle jää pilaantuneiden maiden vuoksi ympäristölle tai terveydelle aiheutuvaa vaaraa. Viimeistään pilaantuneiden maiden riskiarviointi tulee tehdä rakentamisen lupavaiheessa.

Hulevedet

Asemakeskuksen alue on rakennettu merkittävältä osin läpäisemättömillä pintamateriaaleilla ja hulevedet ohjataan Kaupunginojaan, joka on tulvaherkkä. Kaavaselostuksen mukaan suunnittelualueella syntyvien hulevesien määrä ei merkittävästi muutu nykytilasta, mutta hulevesiverkoston ja Kaupunginojan tulvaherkkyiden vuoksi syntyviä hulevesiä on viivytettävä.

ELY-keskus korostaa, että sään ääri-ilmiöt lisääntyvät ja ilmastomuutokseen sopeutumisen merkitys tulee entisestään kasvamaan. Kaupunginojan varren valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvot eivät saa vaarantua hulevesimäärän aiheuttaman riskin kasvaessa asemakaavaluonnoksessa osoitetun suuren uudisrakentamisen määrän myötä. Laadukkaalla suunnittelulla ja sitovilla kaavamääräyksillä voidaan varmistaa riittävät keinot hallita hulevesiä. Kun hulevesien suunnittelu yhdistetään vihersuunnittelun keinoin katu- ja pihasuunnitteluun, saadaan aikaan houkuttelevaa ja laadukasta julkista katutilaa sekä asumisviihtyisyyttä lisääviä yksityisiä pihatiloja. ELY-keskus pitää hyvänä, että kaavaluonnoksessa on annettu piha-alueiden ja hulevesien suunnittelusta kattavat ja yksityiskohtaiset kaavamääräykset. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä vihersuunnittelun asiantuntijan laatima pihajärjestely-, istutus- ja hulevesien käsittelysuunnitelma, joka on toteutettava rakentamisen yhteydessä. Myös lumen käsittelystä ja varastoinnista on annettu tarvittava määräys.

Selvitykset ja vaikutusten arviointi

Kaavamuutoksen pohjaksi on laadittu kattavat selvitykset, mm. asema-alueen kulttuuriympäristöarvoja koskevat rakennushistorialliset selvitykset, luontoselvitys, maisemaselvitys, kaupallinen selvitys, maaperäselvitys, raidealueen tärinä-, melu- ja runkomeluselvitykset, hulevesiselvitys sekä liikenteelliset selvitykset. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan laaditut selvitykset ovat riittäviä hankkeen jatkosuunnittelulle.

Kaavamuutoksen vaikutusten merkittävyys on tunnistettu ja vaikutuksia on arvioitu laaja-alaisesti. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat mm. kaupunkirakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön sekä kaava-alueen ja sen lähiympäristön kulttuuriympäristön arvoihin. Vaikutukset asumiseen ja sosiaalisiin oloihin sekä terveyteen ja turvallisuuteen korostuvat, kun yhteensovitetään asumista muiden keskustatoimintojen kanssa. Erityisen ilahduttavaa on se, että kaavoituksessa on arvioitu monipuolisesti vaikutuksia ilmastomuutoksen ja siihen sopeutumiseen sekä kestävien liikkumismuotojen edistämiseen.

Jatkotoimenpiteet

ELY-keskus toteaa, että asemakeskuksen kaavahanke on tärkeä Oulun kaupungin kehittämisen kannalta ja sillä on hyvin merkittäviä vaikutuksia ympäristöön, minkä vuoksi kaavahankkeesta tulee järjestää MRL 66 §:n tarkoittama viranomaisneuvottelu ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtäville.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston

puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Rautatieasema ja asemaravintola eivät sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutoksen suunnittelualueeseen tai sen läheisyyteen.

Suunnitelmien ympäristön laatua, esimerkiksi kaupunkikuvaa, koskevat tavoitteet on osoitettu kaavamerkintöihin sisältyvässä kolmiomääräyksessä.

Asemakaavan muutosehdotuksen alueelle on laadittu asemakaavan muutosluonnosvaiheessa laadittuja selvityksiä täydentävät ympäristömelu-, runkomelu- sekä tärinäselvitykset, joissa on otettu huomioon alueelle suunniteltu pysäköinti-, toimisto- sekä joukkoliikenneterminaalirakennus. Näiden selvitysten perusteella ei ole ollut tarvetta osoittaa asemakaavamääräyksiä. Asemakaavan muutosehdotuksen alueelle ei toteuteta asuntoja, parvekkeita eikä asuntopihoja.

Pilaantuneet maat on otettu huomioon asemakaavamääräyksissä.

ELY-keskuksen kanssa on sovittu, että viranomaisneuvottelua ei ole tarvetta pitää tästä nyt laadittavan pienemmän Asemakeskuksen osa-alueen asemakaavan muutosehdotuksesta. ELY-keskuksen edustaja on mukana asemakaavan muutoksen ohjausryhmässä.

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Mielipide 1, Raksilan asukasyhdistys

Raksilan asukasyhdistys haluaa tuoda oman panoksensa Raksilassa ja sen läheisyydessä vireillä olevien ja tulevien kaavamuutoshankkeisiin sellaisten asemakaavaratkaisujen aikaansaamiseksi, jotka turvaavat Raksilan valtakunnallisesti arvokkaan miljöönsä säilymisen sekä sen asuin ympäristön kehittymisen entistä paremmaksi.

Kuten aiemmin olemme tuoneet esille, asemakaavan valmisteluvaiheessa on tärkeää osallistaa laaja-alaisesti asukkaita, yhteisöitä ja toimijoita, jotta luodaan vahva pohja menestykselliselle kaavaprosessille. Raksilan asukasyhdistys haluaa kiittää siitä, että olemme saaneet olla mukana tässä prosessissa ja tuoda esille raxsilalaisille tärkeitä näkökantoja.

Nyt nähtävillä oleva kaavaselostus on jo sellaisenaan hyvin laadittu ja sisältää useita kohtia, jotka ovat tärkeitä myös raxsilalaisille. Raksilan asukasyhdistys haluaa myös todeta, että myös raxsilalaisille Asemakeskuksen toteutuminen on tärkeää ja se tulee nivoa osaksi kokonaisuutta siten, että se ei jää toteutumatta.

Yhdistys on tutustunut nähtävillä olevaan asemakaavan muutosluonnokseen sekä sen valmisteluaineistoon ja haluaa esittää siihen jäljempänä esitettäviä täydennyksiä ja huomioita.

Suunnittelualue ja sen nykytila

Kaavamuutoksen kohde sijaitsee keskeisellä paikalla koko Oulun kaupunkia ja myös Raksilaa ajatellen. Asemakeskuksen kautta Oulun keskusta kytkeytyy Raksilaan.

Asemakeskus on Ouluun tulemisen ja Oulusta lähtemisen sekä kaupungin joukkoliikenteen keskipiste. Sellaisena se on merkittävä Oulun houkuttelevuuden ja kaupunkikuvan tekijä.

Nykyisellään asemakeskus aluetta ei voi pitää houkuttelevana ja positiivisena kaupunkikuvan edistäjänä, eikä sen toiminnallisuus ole nykypäivän vaatimusten tasalla.

Puu-Raksilan valtioneuvoston vahvistaman valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön mukainen kaavamuutos on vielä valmisteluvaiheessa. Rakennettua kulttuuriympäristöä ovat paitsi rakennukset ja rakennetut alueet, myös niitä yhdistävät liikenneväylät ja energiaverkot. Asemakeskus liittyy erityisesti liikenteellisesti Raksilaan.

Asemakaavan muutoksen vaikutusaluearajaus on tehty siten, että erityisesti Puu-Raksilan tulevan kaavan vaikutukset on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Valmisteilla oleva suojelukaava on lähinnä mainittu muutamassa eri kohdassa.

Kaavamuutoksen vaikutukset

Kaavaselostuksesta ei käy ilmi missä määrin suunnittelua on tehty siten, että kielteiset vaikutukset vältetään tai ne ovat mahdollisimman vähäisiä. Kielteisiä vaikutuksia määritettäessä tulee ottaa huomioon Asemakeskuksen ja sen tilojen käyttö ei-toivottuihin tarkoituksiin.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa kommentoidessaan Raksilan asukasyhdistys esitti, että suunnittelualuetta koskevien osallisten käsityksistä ja arvioista saadaan suunnitteluun arvokasta lisätietoa. Raksilan asukasyhdistys toi myös esille halunsa olla alueen kehittämiseen liittyvissä työprosesseissa aktiivinen toimija.

Kaavan vaikutusten selvittäminen ja arvioiminen

Selvitys ja vaikutusarvio liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen

Liikenne on Raksilan asumisviihtyisyyden ja turvallisuuden kannalta keskeisin ongelmakohta. Asemakeskuksen kaavamuutoksen perusteella on todennäköistä, että siltäkin osin liikennemäärät kasvavat. Kaavamuutoksen vaikutukset liikenteeseen on käsitelty pintapuolisesti viitaten tehtyyn simulaatioon ja tiettyihin kevyenliikenteen väylien muutoksiin.

Esitämme edelleen, että erillisten asemakaavahankkeiden rinnalla laaditaan koko Raksilan ja Asemakeskuksen suunnittelualueen käsittävä liikenteen ja katujen yleissuunnitelma, jossa huomioidaan myös Asemakeskuksen kaavan mahdollistama liikenteen lisäys. Tässä työssä tulee selvittää vireillä olevien ja tiedossa olevien kaavahankkeiden vaikutukset alueeseemme. Työkokonaisuuteen sisältyvät luonnollisesti myös vaikutusarviot asemakaavan eri käsittelyvaiheissa.

Selvitys ja vaikutusarvio valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen

Puu-Raksilan RKY-alueella toteutetaan laajamittainen selvitystyö sitä koskevan kaavamuutoksen yhteydessä. Sen lisäksi toivomme, että asemakeskusta koskevassa kaavamuutoksessa selvitetään ja huomioidaan muutoksen vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Puu-Raksilan tonttivuokria on päätetty korottaa ja korotukset on vaiheittain alkaneet. Asukasyhdistys toteaa, että korotettujen tonttivuokrien vastineena on kohtuullista olettaa, että alueen infrastruktuurin peruskunnostus, Raksilan alueen liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen asiallinen järjestäminen sekä Asemakeskuksen ei-toivottujen vaikutusten minimointi tulevat toteutukseen osana laajempaa Raksilan alueen kehittämistä, johon Asemakeskus olennaisesti liittyy.

Liikenteen ja katujen yleissuunnitelmassa huomioitavia asioita

Keskeinen tehtävä kaikkien Raksilan alueen kehittämishankkeiden osalta on löytää Raksilan arvoa kunnioittavat pysäköintiratkaisut, joilla Syrjäkatu, Puutarhakatu ja Karjakatu palautetaan asutokaduiksi nykyisestä roolistaan Oulun keskustaa, rautatie- ja linja-autoasemaa sekä urheilu- ja koulualueita palvelevina ilmaisina pysäköintialueina.

Asemakeskuksen yhteyteen tulee toteuttaa korkeatasoiset sisäpysäköintitilat. Mahdollisuus rakentaa yhteys Kivisydän pysäköintitilaan tulee selvittää. Pysäköintipaikkojen määrää arvioitaessa tulee ottaa huomioon paitsi alueelle tulevien toimintojen (mm. asemakeskus, liiketilat, hotelli, asuinrakennukset) myös urheilu- ja muiden tapahtumien tarpeet, osana kokonaisvaltaista Raksilan alueen pysäköintiratkaisua yhdessä Raksilan alueen muiden hankkeiden kanssa.

Joukkoliikennneratkaisu, joka toisi ihmisiä kauempana sijaitsevilta pysäköinti- ja matkustajienjättöpaikoilta ja kulkisi myös asemakeskuksen kautta Raksilan liikuntakeskukseen olisi hyvä ratkaisu. Tällä voitaisiin vähentää yksityisautoilla kulkemista Raksilan alueella järjestettäviin massatapahtumiin kuten messuille ja urheilutapahtumiin. Esimerkiksi Tampereella on nonstop kuljetus rautatieasemalta messuhallille massatapahtumien aikaan.

Tällainen (kevyt) joukkoliikennneratkaisu ratkaisisi osaltaan Puu-Raksilan pysäköinti- ja liikennevaikutusten vähentämistarvetta. Voitaisiin edellyttää, että kustannukset kuljetuksesta peritään tapahtumien järjestäjiltä, jolloin bussikuljetuksia voitaisiin markkinoida ilmaiskuljetuksina.

Keskustan ja Raksilan yhdistävä nykyinen asematunneli on ahdas. Pidämmekin erittäin tervetulleena esitettyä erillistä tunnelia pyöräliikenteelle ja nykyisen tunnelin jättämistä jalankululle. Toivomme tunnelin laajennukselle pikaista toteuttamista.

Vuorovaikutuksen järjestäminen

Osallistuminen suunnitteluprosessiin, vuorovaikutus ja yhteistyö suunnittelun eri vaiheissa ovat mahdollisia vain, mikäli osalliset saavat riittävästi tietoa hankkeesta ja sen vaikutuksista. Kommentoidessaan ko. kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa yhdistyksemme totesi, että esitetty vuorovaikutus perustui pelkkään valmistelu- ja suunnitteluaineiston nähtävillä oloon. Tällainen vuorovaikutus ei parhaalla tavalla hyödynnä asukkaiden asiantuntemusta alueestaan. Esitämmekin työn alkuvaiheeseen lisättäväksi proaktiivisia tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia, jollaisista mm. Lahdessa on saatu hyviä kokemuksia. Proaktiivista keskustelua valmisteluvaiheessa ei ole toteutettu toivottavissa määrin, osin vallinneesta pandemiatilanteesta johtuen.

Edelleenkin asukasyhdistys pyrkii omalta osaltaan avustamaan kaupunkia asukastilaisuuksien järjestämisessä ja tiedottamisessa. Asioiden ymmärtämisen kannalta on havainnollinen esittämistapa tärkeää. Kulttuuriympäristöön liittyvien arvojen esittäminen sekä vaihtoehtojen merkityksen ja vaikutusten kuvaaminen havainnollisesti on erityisen tärkeää.

Kaavatyön eteneminen

Uuden asemakeskuksen toteuttaminen on yksi kaupungin tärkeimmistä hankkeista Oulun vetovoiman kannalta. Kokonaisuutena Raksilan asukasyhdistys tukee esitetyn kaavaselostuksen mukaista alueen kehittämistä ja toivoo, että kaavan valmistumisen ei olisi riippuvainen alueeseen liittyvien kaupallisten hankkeiden, kuten monitoimiareenahankkeen, etenemisestä.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakotiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Mielipiteessä mainittu Puu-Raksilan asemakaavan muutos on tullut voimaan 5.7.2023. Sen yhteydessä on käsitelty Puu-Raksilan alueen katu-, liikenne- ja pysäköintiratkaisut. Nyt laadittavalla asemakaavan muutosehdotuksella ei arvioida olevan vaikutuksia Puu-Raksilan alueen arvojen säilymiseen.

Raksilan suunnitteluhankkeiden ja niiden toimintojen yhteensovittamiseksi kaavoituksessa on laadittu vaihtoehtoisia Raksilan maankäytön visioluonnoksia, joiden avulla on tutkittu alueen toimintojen sijoittumista, korttelialueiden massoittelua, kaupunkikuvallista ilmettä, toimintojen toteuttamisen vaiheistamista, liikenteen ja paikoituksen järjestelyjä sekä niiden liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Visiosuunnitelma on kuvattu kaavaselostuksessa ja on sen liitteenä.

Asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä on laadittu liikenteen yleissuunnitelmavaihtoehdot.

Asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueelle on suunniteltu pysäköintilaitos, joukkoliikenneterminaali sekä toimisto- ja liiketilaa.

Väylävirasto on laatinut Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelman, joka on ollut nähtävillä 20.12.2024-19.1.2025. Ratasuunnitelma sisältää parantamis- ja uudistamistoimenpiteitä kuten autolastaustoimintojen siirto, nykyisten laitureiden uudistaminen sekä uusi välilaituri. Lisäksi ratasuunnitelma sisältää ratapihan raideyhteyksien tarvittavat muutokset, ratapihan alittavat yhteydet (alikulutunnelit), kulkuyhteydet laitureille sekä alueen yhteydet katuverkkoon. Rautatiealueen liikennejärjestelyt eivät sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen, ja asemakaavan muutosehdotus tältä alueelta laaditaan erikseen.

Asemakaavan muutoksen edetessä kaavaehdotusvaiheeseen osa-alueittain ei ole katsottu tarpeelliseksi järjestää erillistä muuta vuorovaikutusta tästä, kooltaan suhteellisen pienestä laajemman alueen osasta. Asemakaavan muutosehdotuksesta järjestetään nähtävilläoloaikana tiedotus- ja keskustelutilaisuus.

Mielipide ei anna aiheutta muutusta asemakaavaa.

Mielipide 2, Taito Pohjois-Pohjanmaa -yhdistys

Taito Pohjois-Pohjanmaa -yhdistys on käsityökulttuurista, -taitoja ja -elinkeinoja edistävä yhdistys, jonka toimialueena on Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueet. Yhdistyksen päätoimipaikka on vuodesta 2004 sijainnut Oulun rautatieasemalla, entisessä asemaravintolassa. Rakennuksessa sijaitsee yhdistyksen hallinto, toimistotilat, kurssi- ja koulutustilat, kutomo sekä Taito Shop -myymälä ja sen yhteydessä sijaitseva kahvila Hanna. Lisäksi rakennuksessa on yhdistyksen varastotilat. Yhdistyksellä ei ole suunnitelmaa näiden toimintojen sijoittamisesta toisaalle.

Nyt nähtävillä oleva asemakeskuksen asemakaavan muutosluonnoksen selosteessa otetaan kantaa myös tämän entisen asemarakennuksen tulevaisuuteen. Luonnoksen kaavaselostuksessa esitetään rakennuksen olevan tuhoutumisen uhanalainen, mikäli sillä ei ole käyttötarkoitusta.

Kaavaluonnoksessa on muutos nykyisen asemaravintolarakennuksen sisäpiha-alueen ajoneuvoliittymässä. Nykyisten pysäköintipaikkojen poistuessa, myös ajoneuvoliittymä on esitetty poistettavaksi. Nykyisessä käytössään rakennuksessa käy jakeluauto päivittäin. Liittymää asemarakennuksen puolelta asemaravintolarakennukseen ei ole.

Pyydämme, että asemakaavaluonnokseen tehdään muutos ajoneuvoliittymän osalta ja mahdollistetaan ajoneuvoliittymä rakennuksen välittömään läheisyyteen. Mikäli rakennus halutaan pitää käytössä, on huolehdittava logistiikan toimimisesta myös tämän rakennuksen osalta.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakointiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Mielipide kohdistuu asemaravintolan alueeseen, joka ei sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen.

Mielipide ei anna aiheutta muuttoa asemakaavaa.

Mielipide 3, Oulun polkupyöräilijät ry

Olemme tutustuneet Asemakeskuksen asemakaavan luonnokseen. Olemme huolissamme liikennemuotojen painoarvoista alueen katutiloissa, pyöräliikenteenliityntäpysäköinnin riittävydestä ja pyöräilyn pääreittien laatutasosta.

Ratakadun suunnittelu

Ratakadulla on asemakaavaluonnoksen perusteella katualueen tilanjako muuttumassa kohtalaisen paljon nykyisestä. Molemmille puolille Ratakatua lisättäisiin jalkakäytävät, kuten nykyaikaisessa kaupungissa tulee ollakin. Ikäväksemme havaitsemme, että moottoriajoneuvoliikenteelle oltaisiin lisäämässä poikkileikkaukseen nykyiseen tilaan nähden saarekkeineen noin 6 metriä lisää tilaa ja nähdäksemme toimivista ja keskustaympäristöön sopivista Ratakadun ajoratapysäkeistä oltaisiin luopumassa. Pyöräliikenteen käytössä oleva tila kutistuisi nykyisestä 6 metristä (3-metriset pyörätiet molemmin puolin) arviolta 2,5 metriin (4,5-metrinen eroteltu jkpp, josta pyörätie 2,5 metriä).

Ratakadun suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota viihtyisyyteen. Autoliikenteen määrää kannattaa hallita eikä kasvattaa, jotta katualueen melu ja ilman epäpuhtauksien määrä ei kasva nykyisestä ja jotta tilaa voidaan kadulla varata muille toiminnoille, kuten oleskelulle ja kestäväälle liikkumiselle. Liikenteen sähköistys poistaa vain osan melu- ja lähipäästöongelmista eikä lainkaan vähennä yksityisautoilun tilantarvetta ahtaassa keskustassa. Tiiviin kaupunkialueen liikennejärjestelmä ei voi perustua autoiluun ja toimivissa kaupungeissa panostetaan tilatehokkaisiin liikkumismuotoihin.

Alueen suunnittelussa olisi nähtävä pyöräily merkittävänä osana alueen asukkaiden ja asiakkaiden kulkutapaa, kuten se jo nykyiselläänkin on. Vaikutelma on, että pyöräliikenteen ajatellaan olevan suunnittelualueella ohikulkevaa.

Pyöräliikenteen tilaa ei missään tapauksessa tule vähentää Ratakadulla. Etenkin kadun itäreunalla pyörätie on jo nykytilanteessa herkästi ruuhkautuva ja sujuvuudeltaan huono. Raksilan alueen kehittyessä pyöräliikenteen ja jalankulun määrä alueella tulee kasvamaan huomattavasti. Myös Ratakadun länsireunalle on suunniteltava pyörätie. Ratakadun länsilaidan uusiin rakennuksiin olisi asemakaavan luonnoksen perusteella syntymässä liikenteen palveluiden lisäksi runsaasti uutta liiketilaa ja asutusta, joiden äärelle tulee johtaa sujuva pyöräliikenteen reitti myös Ratakadun länsilaidalla. Pyörällä ajetaan jalkakäytävällä hyvin suurella todennäköisyydellä, jos rakennusten kohteet eivät ole saavutettavissa pyörätien kautta. Tämä heikentäisi puolestaan merkittävästi

Ratakadun jalankulun olosuhteita. Suunnitteluohjeen mukaan kaksisuuntainen pyörätie on toteutettava molemmille puolille katu myös sen vuoksi, että pyöräilijän on mahdollista ajaa oikeanpuoleisen liikenteen periaatteiden mukaisesti samaan suuntaan muun liikenteen kanssa (Pyöräliikenteen suunnittelu, s. 78).

Ratakadun itä laidalla taas olisi luonnoksen selostuksen perusteella eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä (kartoilla ja poikkileikkauksessa erottelua ei ole esitetty), mutta tilanvarauksen perusteella molempien poikkileikkaus jää aivan liian kapeaksi. Jos esimerkiksi pyöräliikenteen tila Ratakadun itäreunassa on vain 2,5 metriä, kyse olisi vilkkaassa paikassa hyvästä yksisuuntaisen eikä suinkaan kaksisuuntaisen pyörätien leveydestä. Suunnitelman lähtökohdaksi tulee ottaa nykyaikainen pyöräliikenteen mitoitus.

Ratakadun itäreunan pyörätie ei kuulu varsinaiseen baanaverkkosuunnitelmaan, mutta se on luonnollisin reitti etenkin etelästä Mäntybaanan suunnasta Raksilan kasvavalle alueelle. Kaksisuuntaisen pyörätien leveyden miniminä voitaisiin pitää kolmea metriä alueen tuottama pyöräliikenteen kysyntä ja liikenneturvallisuus huomioiden, mutta kuten 4-metrisillä baanoilla on huomattu, kolmea metriä leveämpi pyörätie lisää huomattavasti pyörätien turvallisuutta, turvallisuuden tunnetta ja mahdollisuuksia käydä ajaessa keskustelua. Sama koskee Ratakadun länsilaitaa.

Jalkakäytävien leveyden suunnittelussa tulee pitää huolta, että leveys mitoitetaan rinnakkaiselle eikä peräkkäiselle kävelyllä. Esimerkiksi 2,5-metrisellä jalkakäytävällä kaksi rinnatusten kävelevää paria eivät mahdu kohtaamaan vaan ainakin toisen pareista on väistettävä ja käveltävä perätysten. Jos poikkileikkaukseen halutaan mahdollistaa kahden jalan kulkevan pariskunnan kohtaaminen, jalkakäytävän on oltava mieluusti 3,5 metriä leveä tai vähintään 3 metriä. Eläväisessä kaupunkitilassa on yleistä kävellä kolme, neljä tai viisikin rinnan. On myös huomattava, että yhdistetyllä pyörätieellä ja jalkakäytävällä täytyy lain mukaan kävellä reunassa, joten jalankulun olosuhteita ei voi parantaa muuttamalla jalkakäytävä yhdistetyksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Yhdistetty väylä on ensisijaisesti pyöräliikenteen väylätyyppi. Jalankulku ja pyöräily ansaitsevat ja tarvitsevat toimiakseen kaupunkialueella riittävän leveät ja riittävällä tavalla erotellut alueet.

Ratakadun poikkileikkauksessa on varattava vähintään nykyisen verran tilaa pyöräliikenteelle (> 6 metriä, >= 3 metriä molemmin puolin) ja samoin riittävät tilat jalkakäytävälle. Jalankulun ja pyöräilyn tilavarauksissa tulee huomioida myös kulkumuotojen erottelun vaatima tila. Kadun molemmilla puolilla jalkakäytävät rajautuvat rakennusten ja liiketilojen seiniin, joten pyörätie ja jalkakäytävä tulee erotella rakenteellisesti Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen suosituksen mukaisesti. Tiiviisti rakennettu liikennenympäristö sijaitsee yleensä kaupungin tai kunnan keskusta-alueella tai aluekeskuksessa. Rakennus tai pysäköintialue rajaa katutilaa. Pyöräliikenteen väylän ja tontin välissä ei yleensä ole viherkaistia. Tiiviisti rakennetussa liikennenympäristössä on paljon määränpäitä ja toimintoja, joihin tulee päästä pyörällä. Katutilassa on yleensä paljon jalankulun kohteita, mikä korostaa tarvetta jalankulun rakenteelliselle erottelulle. (Pyöräliikenteen suunnitteluohje. 4.1.2. Liikennenympäristön määrittelyt)

Liityntäpyöräpysäköinti

Kaavaluonnoksen perusteella alueella tulee olla vähintään 250 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa. Oulun rautatieasema on henkilöliikenteeltään hyvin vilkas, Oupo ry:n tietojen mukaan noin miljoona nousijaa vuodessa, ja on odotettavissa, että henkilöliikenne rautateilla ainoastaan lisääntyy muun muassa ilmastosyistä ja rautatieliikenteen kilpailukyvyyn kohentuessa suhteessa yksityisautoiluun. Pyöräliikenteen valtakunnallisen suunnitteluohjeen (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väylävirasto 18/2020) mukaan joukkoliikenneasemilla tulisi olla liityntäpyöräpysäköintiä 20-30 % päivittäisestä nousijamäärästä, eli noin 1 000 liityntäpysäköintipaikkaa, mutta valtakunnallinen ohje

on todennäköisesti mitoitettu Ouluun nähden hieman alakanttiin. 250 paikkaa olisi heti valmistuttuaan aivan liian vähäinen määrä eikä millään muotoa sopiva määrä maan vilkkaimpaan pyöräilykaupunkiin. Helsingin Kaisantunneliin ollaan rakentamassa 1500 pyöräpaikan pysäköintilaitosta.

Liityntäpyöräpysäköinti tulee nähdä autoliikenteen hallinnan välineenä. Vuonna 2015, kun alueella kaavoitettiin Matkakeskusta, Oupo ry teki internetkyselyn pyöräilijöiden halusta pysäköidä pyörä matkansa ajaksi asemalle. Tulosten perusteella lähes 100 % vastanneista haluaisi ajaa pyörällä asemalle, mutta vain joka toinen on niin tehnyt, sillä nykyistä pysäköintiä ei koettu riittävän turvallisesti. Liityntäpyöräpysäköinnissä on valtava piilevä kysyntä. Pyörällä tullaan asemalle, jos on olemassa sujuva, helppo ja turvallinen tapa pysäköidä pyörä matkan ajaksi. Olisi Oulun kaupungin etu, että asemalle saavutaan polkupyörällä eikä autolla saattaen, koska saattoliikenne autolla vaatii valtavasti tilaa, tuottaa vaarallisia tilanteita läheisillä suojateilla ja tuottaa melua sekä ilman epäpuhtauksia. Riittävällä määrällä laadukasta liityntäpysäköintiä voidaan välttää satoja automattoja alueelle joka päivä.

Liityntäpyöräpysäköinti ei voi olla yksinomaan kaksikerrostelinettä. Pysäköinnin suunnittelussa on otettava huomioon myös erikoispyörät kuten laatikkopyörät ja pyörien perävaunut. Niin sanotuilla perhepyörillä on helppo kuljettaa kokonainen perhe matkatavaroineen asemalle, joten niille on varattava turvallista pysäköintitilaa. Tyypillinen rahti- tai perhepyörä ei sovi kaksikerrostelineeseen. Suunnitteluohje (Pyöräliikenteen suunnittelu, s. 199): "Liityntäpyöräpysäköinnissä tulee kiinnittää erityistä huomioita myös erikoispyörien, kuten sähkö- ja laatikkopyörien, pysäköinnin suunnitteluun." Kaksikerrostelineen on oltava sellainen, että siihen voi kiinnittää pyörän turvallisesti. Kaavamääräykseen tulee lisätä myös määräys liityntäpysäköinnin sijoittelusta esimerkiksi tähän tapaan: "Liityntäpysäköintiin tulee olla helppo pääsy pyöräilyn pääreiteiltä ja pysäköintitilasta tulee olla helppo ja esteetön pääsy joukkoliikennevälineisiin." Viitesuunnitelmissa liityntäpysäköinti oli sijoitettu asematunnelin mutkaan, joka on saavutettavuudeltaan hyvä paikka. Turvallisen liittymän rakentaminen ahtaaseen mutkaan on kuitenkin vaativaa. Viitesuunnitelmassa rakennuksen lattiatasot olivat myös hankalilla korkeuksilla asematunnelin mutkan tasoon nähden.

Pyöräilyn pääreitit

Suunnittelualueella keskellä risteää kaksi pyöräilyn pääreittiä, Ratabaana ja Nallibaana. Lisäksi suunnittelualueen reunoilla kulkevat myös Mäntybaana, Maikkubaana sekä Hiukkabaana. Suunnitelmassa Nallibaana ja Ratabaana ovat periaatteessa mitoitettut nykyisten baanojen poikkileikkausmitoilla.

Ratabaana on osan matkaa suunnittelualueella piirretty pyöräkatuna ilmeisesti autovaunujen lastausliikenteen vuoksi. Ratabaanalle varattu 8 metrin levyinen tila on matkakeskuksen ja lähtölaiturin välissä liian kapea laadukkaan ratkaisun saavuttamiseksi etenkin jalankulun tarpeiden kannalta. Nykyisten Oulun baanojen pyörätieosan leveys on lähtökohtaisesti 4,0 metriä, mikä olisi pyöräliikenteen tarpeisiin todennäköisesti riittävä pyörätien leveys myös Ratabaanalla. Jalkakäytävälle ja lumitiloille jää 4 metrin levyinen tila, mikä ei tällä paikalla ole riittävä. Ratabaanalla, kuten muillakin asemakeskuksen alueen jalkakäytävillä, jalankulkuliikenteen määrä tulee aaltoilemaan paljon. Junista, linja-autoista ja asemakeskuksen viereen todennäköisesti myöhemmin rakentuvalta monitoimiareenalta purkautuu usein kerralla isoja määriä jalankulkijoita. Jalankululle varattu tila tulisikin mitoittaa niin, ettei joukkoliikenteen matkustajien purkautuminen asemalta ruuhkauta ympäröiviä jalkakäytäviä. Tämä edellyttää, että Ratabaanin jalkakäytävä tulee olla vähintään 4 metrin levyinen asemakeskuksen alueella, mieluummin sitäkin leveämpi.

Pyöräkatuna toteutetulla osalla jalkakäytävän on oltava lain mukaan rakenteellisesti erotettu, maaliviiva ei riitä, joten on voitava varmistaa riittävä tila lumen auraukselle lumitiloineen myös

jalkakäytävällä. Jalkakäytävä ei tosin ole pakollinen pyöräkadulla. Jalan saa kulkea pyöräkadun reunassakin siinä tilanteessa, että jalkakäytävää ei ole.

Ratabaanin ja Nallibaanan risteys

Rata-aukiolla on asemakaavan puolesta hyvin tilaa Ratabaanin ja Nallibaanan risteykselle. Suunnitelmamateriaaleista ei saa selkeää kuvaa siitä, millaiseksi risteysjärjestely on suunniteltu, sillä liikennesuunnitelmissa ei ole piirretty baanojen risteysjärjestelyä. Suunnitelmakartoista ei saa varmuutta edes siitä, onko Asematunnelista (Nallibaanalta) ollenkaan pyöräliikenteen yhteyttä Ratabaanelle. Näiden kahden baanan välille tulee saada sujuva ja mahdollisen Areenan jalankulusta erotettu risteysjärjestely. Risteyksen tärkeyttä kuvaa se, että tällä suunnittelualueella olevat Ratabaanin ja Nallibaanan osuudet tulevat todennäköisesti olemaan tulevaisuudessa Oulun vilkkaimpia pyöräteitä. Ratabaana muodostaa parhaan pohjois-eteläsuuntaisen pyöräliikenteen reitin Oulun keskustan ohitse ja Nallibaana tulee olemaan lähitulevaisuudessa sujuvin pyöräliikenteen reitti keskustan läpi itä-länsisuunnassa.

Nallibaanan tunneli

Pyöräliikenteen asematunnelissa on pyöräbaanassa mutkia, joista toinen vaikuttaa erityisen jyrkältä. Vilkaassa tunnelissa suunnittelua tulee tehdä turvallisuus edellä. Jyrkässä mutkassa ilman kohtaamisnäkemää on törmäys- ja kaatumisvaara. Normaali baanan pyörätien leveys on 4,0 metriä, ja Väyläviraston suunnitteluohjeen (4.4.1. Väylien mitoitusperiaatteet) mukaisesti pyörätien reunan ja tunnelin seinän väliin on jätävä molemmin puolin 0,5 metriä leveä vapaa tila. Asematunnelin molemmat mutkat ovat kaarresäteeltään niin jyrkkiä, että suunnitteluohje vaatii näihin mutkiin sisäkaarteiden puolelle vähintään 1,0 metriä leveän vapaan tilan. Myös itse pyörätien leveyttä on syytä leventää mutkien kohdalla ja varata tilaa kulkusuuntien väliin maalattavalle saarekkeelle, jotta kulkusuuntien väliin jää mutkassa turvallinen kohtaamistila.

Ratabaanin liittyminen Maikkubaanaan ja Mäntybaanaan

Kainuuntien pohjoispuolen pyörätie liittyy Ratabaanaan yhdistetyllä pyörätieellä ja jalkakäytävällä. Tälle on asemakaavaluonnoksessa jätetty huomattavasti nykyistä liityntäpyörätietä niukempi tilavaraus. Katualueen niukkuus on johtanut nykyistä jyrkempään nousuun ja nykyistä jyrkempään käännykseen Kainuuntieltä sekä siihen, että tämä liityntäpyörätie on jouduttu viemään aivan eteläisimmän asuinrakennuksen seinän vieressä. Rakennuksen nurkalla pyöräilijän näkemäalue Ratabaanin jalkakäytävälle olisi käytännössä nolla. Tämä pyörätie on vilkkaiden Maikkubaanan ja Mäntybaanan yhdyslinkki Ratabaanaan. Useita baanoja yhdistävältä pyörätieltä tulee edellyttää selvästi nyt esitettyä parempaa laatua ja turvallisuustasoa. Esitämme, että korttelin rajaa siirretään pohjoiseen vähintään 8 metrillä. Silloin yhdyspyörätien pituuskaltevuus ja liittymän muotoilu Kainuuntien pyörätiehen voitaisiin pitää edes nykyisellään ja Ratabaanin liittymässä voitaisiin taata turvallinen näkemäalue.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Asemakaavan muutos sisältää Ratakadun osuuden välillä Saaristonkatu – Tehtaankatu. Katu parannetaan kokonaan. Ratakadulle on laadittu kaksi yleissuunnitelmaa: vaihtoehto 1 ja vaihtoehto 2. Vaihtoehto 1 toimii katusuunnittelun pohjana korttelin toteutuessa. Vaihtoehto 2 on suunniteltu tilanteeseen, jossa Raksilan vision mukainen joukkoliikenteen tunneli on toteutunut. Suunnitelmat ovat selostuksen liitteenä.

Vaihtoehdossa 1 Ratakadulla on 2+2 ajokaistaa, joiden leveys on 3,25 m. Ulommat kaistat voidaan osoittaa joukkoliikenteen käyttöön. Joukkoliikennepysäkit ovat pysäkkitaskuina, joiden leveys on 3 m. Ajosuunnat on eroteltu toisistaan keskisaarekkeella. Ratakadun länsipuolella on jalkakäytävä, jonka leveys on 3 m sekä itäpuolella eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka leveys on 4,5 m. Liittymät on varustettu liikennevaloin.

Vaihtoehdossa 2 Ratakadulla on 1+1 ajokaistaa, jotka ovat sekä joukkoliikenteen että muun liikenteen käytössä. Joukkoliikennepysäkit ovat pysäkkitaskuina, joiden leveys on 3 m. Ajosuunnat on eroteltu toisistaan keskisaarekkeella. Ratakadun länsipuolella on jalkakäytävä, jonka leveys on 3 m sekä itäpuolella eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka leveys on 4,5 m. Liittymät on varustettu liikennevaloin.

Ratakadun itäpuolelle on osoitettu eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä. Ratakadun länsipuolella on jalkakäytävä. Radan varteen on osoitettu varaus pyöräilyn pääreitille.

Katualueen ympäristösuunnittelu tarkentuu katusuunnitteluvaiheessa. Molemmissa vaihtoehdoissa katualueelle voidaan sijoittaa puita.

Pysäköintilaitoksessa on varauduttu 250 liityntäpyöräpaikkaan lukittavaan ja katettuun tilaan. Liityntäpysäköintiin voidaan hyödyntää myös nyt asemakaavan muutoksessa olevan alueen ulkopuolella olevia julkisia pyöräpysäköintipaikkoja.

Radan varressa kulkeva pyöräilyn pääreitti toteutetaan hidaskatuna ja eroteltuna jalankulun ja pyöräilyn väylänä. Tilavaraus on kymmenen metriä, mikä mahdollistaa tarvittavat lumitilat ja viherrakentamisen.

Alueelle toteutetaan korkealuokkainen joukkoliikenneterminaali, johon kuuluu linja-autojen tulolaiturit, lyhytaikaisen pysäköinnin paikat sekä lähtölaiturit. Pienrahdin purku busseista ja lastaus busseihin tapahtuu pääsääntöisesti bussien pysäköintipaikoilla. Ratakadulla on kaksi pysäkkiparia. Pysäkit on mitoitettu kahdelle teliautolle. Taksiasema sijoittuu linja-autotermiinin kohdalle Ratakadun varteen. Takseille on mahdollista myös järjestää nouto- ja tuontipaikka asemakeskuksen pysäköintilaitokseen. Henkiläutoilla tapahtuvalle saattoliikenne tapahtuu Solistinkadun varressa Asemakeskuksen alueen eteläisimmän alueen kohdalla sekä linja-autotermiinin kellarikerroksen kautta. Asemakaavassa on myös varauduttu tehokkaan joukkoliikenteen linjaukseen Kontinkankaan suunnalta Raksilan läpi joko ratapihan ali (tunneli Tehtaankadulta Hallituskadulle) tai katuja pitkin Tehtaankadulta Ratakadulle ja edelleen Saaristonkadulle. Tehokkaan joukkoliikenteen ratkaisusta, johon on varauduttu yleiskaavassa, ei ole tehty päätöksiä. Parhaillaan on käynnissä keskustan liikenteen yleissuunnitelman laadinta, missä tutkitaan tehokkaan joukkoliikenteen linjauksia.

Pyöräilyn verkkoa kehitetään rakentamalla jalankulun ja pyöräilyn eroteltu väylä Ratakadun varteen Raksilan puolelle sekä pyöräilyn pääreitti radan varteen pyöräkatuna ja eroteltuna kävelyn ja pyöräilyn väylänä. Pyöräilyn pääreitti kulkee Ratakadun yli Tehtaankadun kohdalta ja sukeltaa luiskalla Rata-aukiolta asemakeskuksen alle. Nykyinen asematunneli muutetaan pelkästään pyöräilyä palvelevaksi tunneliksi, ja nykyisen tunnelin eteläpuolelle rakennetaan erillinen jalankulkijoita sekä matkustajia palveleva tunneli.

Jalankulun verkoston muodostaa katujen yhteyteen sijoittuvat pyöräilyn ja jalankulun väylät, erilliset jalkakäytävät sekä erittäin tärkeänä uusi jalankulun alikulkutunneli. Kyseisestä tunnelista voidaan varata hissi- ja porrasyhteydet uusituille ja uusille asemalaitureille, asemakeskukseen ja kortteliin 42. Esteettömyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota koko suunnittelualueella.

Väylävirasto on laatinut Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelman, joka on ollut nähtävillä 20.12.2024-19.1.2025. Ratasuunnitelma sisältää parantamis- ja uudistamistoimenpiteitä kuten autolastaustoimintojen siirto, nykyisten laitureiden uudistaminen sekä uusi välilaituri. Lisäksi ratasuunnitelma sisältää ratapihan raideyhteyksien tarvittavat muutokset, ratapihan alittavat yhteydet (alikulutunnelit), kulkuyhteydet laitureille sekä alueen yhteydet katuverkkoon. Rautatiealueen liikennejärjestelyt eivät sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen, ja asemakaavan muutosehdotus tältä alueelta laaditaan erikseen.

Asemakaavan muutosalueen läheisyydessä rata-alueelle toteutetaan erilliset asematunnelit kävelyille ja pyöräilylle Hallituskadun suunnasta sekä kävelytunneli Kauppurienkadun suunnasta. Nämä ratkaisut parantavat rautatiealueen saavutettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.

Ratasuunnitelma toteuttaa Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 kärkitoimenpiteen tavoitetta Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan toteuttaminen.

Asemakaavan muutosehdotuksessa ja asemakaavan muutosehdotusvaiheessa tarkennetuissa liikenteen yleissuunnitelmissa on otettu huomioon mielipiteessä mainittuja liikennesuunnittelun näkökohtia. Mielipide ei muilta osin anna aiheutta muuttaa asemakaavaa.

Mielipide 4.

Erinomaista, että aluetta kehitetään. Ohessa muutama kommentti alueen kasvillisuudesta.

Maisemaselvityksessä ei puhuttu mitään Kainuuntien suuntaisesti olevasta viheralueesta. Siinä kasvaa kaksi riippapoppelia (*Populus 'Woobstii'*) sekä ryhmä hovijasmikkeita (*Philadelphus pubescens*). Nämä tulisi säilyttää, koska molemmilla on historiallista arvoa. Hovijasmikkeita on istutettu viimeksi 1950-luvulla ja julkisissa istutuksissa niitä on näiden lisäksi jäljellä vain Toivoniemessä pari pensasta.

Ratakadun puista puhutaan vain "poppeleina". Nämä ovat palsamipoppelia (*Populus balsamifera* 'Elongata'). Kyllä niitäkin on kaupungissa hyvä säilyttää aikakautensa merkinä jossain, jos nämä Ratakadun puut poistetaan. Tämä on hedeklooni ja ei aiheuta siemenhahtuvahaittaa. Silmusuomut putoavat lehtien avautumisen jälkeen, mutta ne lähtevät normaalisti kadun puhdistustyössä. Ainoa varsinainen haitta palsamipoppelilla ovat juurivesat, jotka voivat nostella asfalttia.

Useat poppelit eivät ole lyhytikäisiä, kuten raportissa väitetään, eikä kaikista tipu merkittävästi oksia. Kaupungissa on useita jopa 1800-luvulla istutettuja laakeripoppeleita (*Populus laurifolia*) sekä riippapoppeleita (*Populus 'Woobstii'*). Laakeripoppeli on myrskyherkkä, mutta riippapoppeli ei. Kaupungissa menestyy myös berliinipoppeli (*Populus × berolinensis*), jollainen hävitettiin kauppahallin kulmalta, ja jonka viimeinen iso yksilö kaatui Raatinsaaresta kesän 2021 myrskyssä. Kaikki kolme viimeksi mainittua ovat hedeklooneja, joten siemenhahtuvahaittaa ei ole. Katupuiksi nämä eivät kylläkään sovi.

Poliisi- ja oikeustalon kohdalla Ratakadun varrella on puistolehmus (*Tilia × europaea*) ja kynäjalava (*Ulmus laevis*) -istutus. Tällä on historiallista merkitystä. Pohjoisen alikäytävän levennyksessä laitimmainen kynäjalava kaadettiin. Kynäjalava on rauhoitettu luonnonvaraisena, mutta kyllä istutettujakin on syytä suojella.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakointiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Koko ratapihan ja Ratakadun välinen alue muuttuu tulevaisuudessa rakentamisalueeksi, ja myös Ratakatu uusitaan. Ratakatua laajennetaan luoteen suuntaan Matkahuollon rakennuksen kohdalla ja lähiympäristössä liikenteen toimivuuden ja katu ympäristön kehittämisen takia. Tällöin alueilta poistuu nykyistä kasvillisuutta. Maisemaselvityksen maankäyttösuositusten mukaan Ratakadun puurivit ovat maisemallisesti merkittäviä, vaikka puiden kunto on paikoin heikko ja osa rivistöstä puuttuu. Suunnitelmissa on esitetty puurivejä tonttikatujen yhteyteen sekä Ratakadulle molemmin puolin. Tältä osin suunnitelma tarkentuu katusuunnittelun yhteydessä.

Poliisi- ja oikeustalon kohta Ratakadusta ei sisälly tähän asemakaavan muutokseen.

Mielipide ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Mielipide 5.

On ensiarvoisen tärkeää että asemakeskus rakennetaan vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin, ei pelkästään korjaamaan nykyisiä ongelmia. Tilanne jossa lähijunat kulkevat sekä välillä li – Liminka, että Kiiminki – Muhos voi hyvinkin olla todellisuutta jo parissa kymmenessä vuodessa. Asemakeskuksen tilakapasiteetti, ja henkilöratapihan laiturikapasiteetti pitää suunnitella riittävän suureksi. Asemakeskuksen ilmeen kannalta olisi hyväksi jos myös asemakeskuksesta pääsee yhdelle raiteelle ilman asematunneliin menemistä. Tämä myös selkeyttäisi keskuksen roolia liikkumisen keskittymänä. Näin raiteita olisi yhteensä kuusi kappaletta. Hienoiseksi ongelmaksi muodostuu suunniteltu rataaana, mutta se olisi mahdollista laittaa kulkemaan asemakeskuksen itäpuolta, jos autotietä ei levennetä.

Ratakadulle ei tule tehdä kääntymiskaistoja tai bussipysäkkien levennyksiä. Ruuhkatilanteessa kääntymiskaistat tukkivat suoraan kulkevan liikenteen, kun kääntyvien autojen jono jatkuu suoraan kulkevalle kaistalle. Kääntymiskaistat myös leventävät autoille varattua katutilaa ja siten vähentävät jalkakäytävätilaa mikä vähentää kävelyn houkuttelevuutta alueella. Katukapasiteetti ei myöskään muodostu ongelmaksi tilanteessa jossa lähijuna liikennöi Oulun seudulla, ja ihmiset voivat tulla monitoimiareenalle junalla. Myös rataaana ja muut pyöräilyä edistävät toimet siirtävät liikkujia käyttämään pyörää auton sijaan. Levennyksettömät bussipysäkit rauhoittavat autoliikennettä ja niiden talvikunnossapito on huomattavasti ongelmattomampaa. Autotilan kasvattaminen antaa ihmisille viestin että alueella on tarkoitus liikkua autolla, jolloin autojen määrä kasvaa ja ruuhkautuminen vain pahenee. Autoilun lisääntyessä myös pysäköinnin tarve kasvaa, jolloin keskusta-alueen maankäyttö heikkenee. Heikko maankäyttö tarkoittaa heikkoja verotuloja, kun arvokkaat alueet on varattu autoille eikä yrityksille ja asunnoille jotka tuottaisivat verotuloja.

Ehdotan että pyörien maanalaista pysäköintitilaa kasvatetaan huomattavasti suunnitellusta, autojen pysäköinnin kustannuksella. Turvallinen pyörien pysäköinti lisää pyöräilyn houkuttelevuutta, kun nykyään esimerkiksi sähköpyöräillessä monia pelottaa jättää arvokas pyörä ulkoilmaan varkaiden

armoille. Esimerkiksi Alankomaissa rautatieasemilla on usein valvottuja pysäköintihalleja pyörille, joissa pyörää saa säilyttää maksutta 24 tunnin ajan. Korkeatasoinen pysäköintiratkaisu kasvattaisi Oulun imagoa pyöräilykaupunkina, mikä on ainoa asia josta Oulu saa positiivista huomiota maailmalla.

Alkuperäisessä Tervatynnyrit -kilpailuehdotuksen rakennus oli nykyistä luonnosta kauniimpi ja tasapainoisempi. Uudessa luonnoksessa korkeamman kolmionmuotoisen rakennusosan korkeus suhteessa leveyteen on liian suuri, mikä yhdessä epäsymmetrian kanssa luo levottoman ja epävakaan tunnelman. Rakennus näyttäisi kokonaisuudessaan paremmalta jos korkeinta huippua siirrettäisiin etelään niin että sen katto muodostaisi yhtenäisen linjan bussiterminalin katon kanssa. Myöskään uudessa luonnoksessa esitetty vaalea pintamateriaali ei ole yhteensopiva alueen yleisilmeen tai rakennuksen käyttötarkoituksen kanssa.

Ehdotan myös että asuinkorttelin A alimpaan kerrokseen sijoitetaan liiketiloja parantamaan palveluiden saavutettavuutta Raksilan eteläosissa. Kävelyn edistämisen kannalta on tärkeää että laajemmalla alueella on saatavilla palveluita joihin on mahdollista ja miellyttävää kävellä.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Pyöräilyn verkkoa kehitetään rakentamalla jalankulun ja pyöräilyn eroteltu väylä Ratakadun varteen Raksilan puolelle sekä pyöräilyn pääreitti radan varteen pyöräkatuna ja eroteltuna kävelyn ja pyöräilyn väylänä. Pyöräilyn pääreitti kulkee Ratakadun yli Tehtaankadun kohdalta ja sukeltaa luiskalla Rata-aukiolta asemakeskuksen alle. Nykyinen asematunneli muutetaan pelkästään pyöräilyä palvelevaksi tunneliksi, ja nykyisen tunnelin eteläpuolelle rakennetaan erillinen jalankulkijoita sekä matkustajia palveleva tunneli.

Jalankulun verkoston muodostaa katujen yhteyteen sijoittuvat pyöräilyn ja jalankulun väylät, erilliset jalkakäytävät sekä erittäin tärkeänä uusi jalankulun alikulkutunneli. Kyseisestä tunnelista voidaan varata hissi- ja porrasyhteydet uusituille ja uusille asemalaitureille, asemakeskukseen ja kortteliin 42. Esteettömyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota koko suunnittelualueella.

Asemakaavan muutosehdotuksessa on osoitettu rakennuksen velvoitepolkupyöräpaikat rakennukseen sekä veloitettu toteuttamaan liityntäpyöräpysäköinti.

Mielipiteessä mainitut Asemakeskuksen kolmion muotoinen rakennusosa sekä asuinkortteli eivät sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen. Tämän alueen suunnittelu tarkentuu jatkossa suunnitelman osa-alueen edetessä asemakaavan muutosehdotusvaiheeseen.

Mielipide ei anna aiheutta muuttoa asemakaavaa.

Mielipide 6.

toivottavasti hankesuunnitelmassa on huomioitu nykyisten kevyen liikenteen järjestelyjen ongelmakohdat, joita ovat:

1. Asematunneli

Asematunnelissa on todella paljon läheltä piti tilanteita, etenkin junaliikenteen aikaan. Tunnelissa on sekä pyöräilijöitä että kävelijöitä. Junalaitureilta tuleville matkustajille voi tulla yllätyksenä, että asematunnelissa kulkee myös pyöräilijät.

2. Hallituskadun pyöräliikenne

Ajokaistojen suuntaiset pyöräkaistat ovat hyvä ajatus, mutta ongelma on pyöräilijöiden piittaamaton käytös. Rautatienkadun suuntaan ajavia pyöräilijöitä on valitettavasti vähän sen suuntaisella pyöräkaistalla. Pääosa pyöräilijöistä ajaa edelleen joko Uudenkadun suuntaista pyöräkaistaa vastoin liikennettä tai sen viereisellä jalkakäytävällä.

Etenkin jalkakäytävällä pyöräilijät aiheuttavat läheltä piti tilanteita liikkeistä poistuville asiakkaille.

3. Palokunnan puiston pyöräliikenne

Uudenkadun ylityksen jälkeen pyöräilijät usein jatkavat matkaa Palokunnan puiston läpi kävelijöiden joukossa.

Erityisesti Kahvila-ravintola Makian kohdalla oleva aukio on paikka, jossa syntyy myös paljon läheltä piti tilanteita. Olisiko aukio syytä rauhoittaa täysin pyöräliikenteeltä?

Kalevan artikkelissa 2.3.2022 kerrotaan, että Pakkahuoneenkadun kohdalle suunnitellaan myös jalankulkutunnelia. <https://www.kaleva.fi/oulun-keskustan-liikennejarjestelyt-pohdinnassa-as/4393216>

Pakkahuoneenkatu on jo osittain muutettu pyöräilykaduksi välillä Uusikatu - Rantakatu.

Pakkahuoneenkadun muuttaminen pyöräilykaduksi myös Uudenkadun ja Rautatienkadun väliltä sekä jalankulkutunnelin varaaminen sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille voisivat omalta osaltaan vähentää pyöräliikennettä Hallituskadulla, koska Tehtaankadulta keskustaan suuntaavat pyöräilijät voisi hyvin ohjata uuteen tunneliin asematunnelin sijasta. Uusi tunneli ja pyöräkatu olisivat luonteva jatke myös Raksilan läpi kulkeville Puistikkokadun kevyenliikenteen väyliä käyttäville pyöräilijöille.

Asemakeskuksen matkustajat ja pyöräilijät eivät ole hyvä yhdistelmä käyttämään samaa reittiä. Toki siitäkin saa kohtuullisen turvallista, mikäli pyöräilijöille on selkeästi varattu omat kaistat, joiden poikki ei ole tarvetta kulkea junalaitureille.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Väylävirasto on laatinut Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelman, joka on ollut nähtävillä 20.12.2024-19.1.2025. Ratasuunnitelma sisältää parantamis- ja uudistamistoimenpiteitä kuten

autolastaustoimintojen siirto, nykyisten laitureiden uudistaminen sekä uusi välilaituri. Lisäksi ratasuunnitelma sisältää ratapihan raideyhteyksien tarvittavat muutokset, ratapihan alittavat yhteydet (alikulutunnelit), kulkuyhteydet laitureille sekä alueen yhteydet katuverkkoon.

Asemakaavan muutosalueen läheisyydessä rata-alueelle toteutetaan erilliset asematunnelit kävelyille ja pyöräilylle Hallituskadun suunnasta sekä kävelytunneli Kauppurienkadun suunnasta. Nämä ratkaisut parantavat rautatiealueen saavutettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.

Pakkahuoneenkatu, Hallituskatu ja Otto Karhin puisto, jota Palokunnanpuistolla tarkoitettaneen, eivät sisälly nyt laadittavan asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueeseen.

Mielipide ei anna aiheutta muuttoa asemakaavaa.

Mielipide 7.

Osallistuin etänä Oulun asemakeskuksen tiedotus- ja esittelytilasuuteen 13.4.2022. Suunniteltava alue on suuri ja keskeinen paikka, sekä liikenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti. Alueen rakennuskanta tulee luomaan uutta Oulun silhuettia vuosisadoksi, mikäli rakennusteknillisesti kestävästä rakentamisesta ja jatkuvaa kunnossapitoa pidetään arvossa. Erityisesti rakennusten ulkonäkö luo kaupungille uutta kaupunkimaisemaa. Aikanaan arkkitehtikilpailun perusteissakin painotettiin kaupunkikuvallisesti harmonisesti nivoutuvaa ja Oulun historiaan liittyvää suunnitelmaa.

Asema-alueen rakentamisen pohjaksi valittiin Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäen ehdotus, Tervatynnyrit. Nimi viittaa Oulun kaupungin vaurauden perustaan, tervakauppaan. Ehdotus oli mielestäni onnistunein, erityisesti korttelirakentaminen luo aitoa kaupunkimaisesta rakennuskantaa. Korttelien rakennukset sekä julkisivumateriaalit liittyvät linjakkaasti toisiinsa peltikattoineen. Kerrostalojen taitekatot miellyttävät silmää näinä aikoina, jolloin kaupungin kerrostalot muistuttavat suurelta osin yksitoikkoista legopalikkarakentamista. Kaupunkien arkkitehtuurissakin pitää olla yksityiskohtia, värejä ja linjoja, mitä silmäillä ja ihailla.

Asemarakennuksen näyttävin osa on piirustuksiin merkitty kortteli 1. Tämä kortteli on koko alueen keskeisin, Oulun asema-alueen ”käyntikortti”. Tämän rakennuksen ulkoasu pysäytti minut aikanaan tutustuessani eri ehdotuksiin, ja pysäytti taas esittelytilaisuudessa. Tervatynnyrit-suunnitelma viittaa oululaiseen tervatynnyrien historiaan, mutta tämä päärakennus näyttää egyptiläiseltä pyramidilta! Voin vain kuvitella kuinka tämä asemarakennus tullaan tällaisena tuntemaan pyramidina, mitä sen ulkonäkö kuvastaa. Teräväsuippoinen rakennus on kuin replikaatio tuhansia vuosia sitten rakennetuista egyptiläisistä hautakammioista. Ei mitään viitettä Oulun historiaan. Sisääntulona on onnistunut, kaareva oviaukko. Sisällä on kuulemani mukaan puuta ja tervatynnyrien pyöreää mallia. Miksi ulkoasu sotii noin suurellessti sisäosan ajatusmaailmaa? Tässä on koko suunnitelman heikon lenkki. Paikallisuus on kaukana tämän rakennuksen silhuetissa. Julkisivumateriaaliksi on merkitty puhtaaksi paikalla muurattu tiili. Eikä tässä olisi syytä yhdistää tervatynnyrin pyöreää mallia, vaikka muuraamalla erilaisella tekniikalla julkisivua. Pyöreämpi, mansardimainen tai mikä tahansa pehmeyttä lisäävä tyyli antaisi rakennukselle sen kaipaamaa paikallista leimaa! Lisäksi huomasi viereisen, kaarevan rakennuksen julkisivumateriaalin olevan metallia. Eikö kuumat kesät ole tukahduttavia ko. rakennuksessa? Metallin heijastusvaikutukset voivat lisäksi olla lähialueen asukkaille kiusallinen haitta.

Yleensäkin toivoisin, että näiden isojen rakennuskompleksien suunnittelussa ja toteutuksessa ei unohdettaisi kasvillisuuden, puiden ja puistojen merkitystä. Vihreys, vehreys ja varjopaikat ovat kaupunkien keitaita. Kaupunkeihin tarvitaan viilentäviä ja mielialaa kohottavia, muuttuvaa luonnon kauneutta.

Näiden havaintojen myötä toivon, että asema-alueen rakentaminen ja kehittäminen onnistuu. Pyramidirakennusta en tunnista oululaiseksi tervatynnyriksi. Toivon että suunnitelmaa kehitettäessä tämä oululaisten ”käyntikortti” eli asemarakennuksen tervatynnyri-ulkoasu olisi ajatukseltaan juurevampi ja sulautuisi kauniimmin ympäristöönsä ja oululaisten ajatusmaailmaan.

Kaavoituksen vastine

Nähtävillä ollut asemakaavan muutosluonnos koski laajempaa Asemakeskuksen aluetta (kaavatunnus 564-2484). Alueen asemakaavoittamista jatketaan osa-alueittain. Tässä vaiheessa asemakaavan muutosehdotus (kaavatunnus 564-2608) on laadittu koskien II kaupunginosan korttelin 37 osaa, rautatiealuetta, II ja Raksilan kaupunginosan katualueita sekä Topinpuiston puistoaluetta (Ratakatu 6, Rata-aukio, Solistinkatu, Ratakatu, Kainuuntie ja Topinpuisto). Vastineessa keskitytään tähän alueeseen. Laajempaa asemakaava-aluetta (kaavatunnus 564-2484) koskeviin lausunnon asiakohtiin tullaan vastaamaan tarkemmin jatkossa, kun alueen vaiheittain kaavoittaminen etenee.

Ns. Tervatynnyrin osa-alue Asemakeskuksesta ei kuulu suunnittelualueeseen. Rakennusten muodoissa on selvä viite Oulun historiaan ja Toppilan tervahovin rakennuksiin. Tämän alueen suunnittelu tarkentuu jatkossa suunnitelman osa-alueen edetessä asemakaavan muutosehdotusvaiheeseen.

Suunnitelmissa on esitetty puurivejä tonttikatujen yhteyteen sekä Ratakadulle molemmin puolin. Tältä osin suunnitelma tarkentuu katusuunnittelun yhteydessä.

Mielipide ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

MUISTIO

Asemakeskuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma, tiedotus- ja keskustelutilaisuus

Aika: 3.12.2020 klo 17-18.30

Paikka: Teams -etäkokous

Osallistujia: 83 henkilöä

Esittelyt

Tilaisuuden puheenjohtaja Martti Korhonen toivotti osallistujat tervetulleiksi ja kertoi kokouskäytännöistä.

Päivi Laajala aloitti puheenvuorojen sarjan kertomalla kaupungin yleisistä kehittämisperiaatteista strategiaan ja keskustavision pohjautuen. Matti Matinheikki kertoi kaikista Raksilassa tällä hetkellä käynnissä olevista hankkeista. Leena Kallioniemi esitteli Asemakeskus -hankkeen tämänhetkistä tilannetta. Hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu nähtäville ja hanke on virallisesti käynnistetty. Senaatin Asema-alueet Oy:n puolesta puheenvuoron piti Mauri Sahi sekä Väyläviraston osalta Seppo Serola. Senaatin asema-alueet oy:n osalta lisätietoja www.senaatti.fi/asema-alueet/.

Keskustelu

Kommentti 1: Edustan Oulun vanhusneuvostoa. Rata-alue ja sen toimivuus ovat erittäin kiinnostavia kysymyksiä. Alueen tulee olla esteetön ja asiakaspaikoitukseen, myös pitempiaikaiseen, on kiinnitettävä huomiota. Myös autojen lastaus junaan toimivasti on huomioitava suunnittelussa. Lisäksi lähiliikenteen toimintamahdollisuudet on turvattava joka suunnasta. Mikä on tulevaisuuden Matkahuollon tilanne? Taattava sen toimintaedellytykset muuttuvissa olosuhteissa. Viimeisenä vielä, milloin kaksoisraide tänne saadaan?

Vastaus 1: Puheenvuorossa nostettiin esille hyviä huomioita, joita selvitetään hankkeen aikana. Kaksoisraide, joka on hyvin merkittävä koko Pohjois-Suomelle, etenee omaa polkuaan. Kaksoisraide on kirjattu MAL-sopimukseen valtion kanssa. Raiteen peruskuntoselvitys tehdään vuoden 2020 loppuun mennessä. Tavoitteena on toteuttaa kaksoisraide ensin Liminka-Oulu välille.

Kommentti 2: Lähestyn asiaa matkustajan näkökulmasta. Keskusliikenneasemaa on odotettu jo kauan. Nyt tarvitaan realistisia suunnitelmia. Miten hankkeessa huomioidaan odotustilat, siirtymiset liikennemuodosta toiseen yms.?

Vastaus 2: Nämä asiat ovat olennainen osa matkaketjua, josta halutaan sujuva laitureineen ja siirtymineen. Asemakeskuksen toteutus on usean toimijan yhteistyötä, missä kaupunki toimii vetäjänä erityisesti kaavoitusvaiheessa. Tavoite laadukkaista odotustiloista on keskeinen osa kokonaisuutta.

Kommentti 3: Matkahuolto on ollut jo varhaisesta vaiheesta mukana hankkeessa. Myös linja-autojen ja matkahuollon tarpeet tulee ottaa huomioon. Joukkoliikenne on tulevaisuuden liikkumismuoto yhä enenevässä määrin. Nykyiset tilat alueella ovat aikansa eläneitä; mm. siirtymiset kulkumuodosta toiseen ovat hankalia. Linja-autojen ruumatiloissa kuljetetaan jatkossakin myös

rahtia. Asemakeskuksen hanke on hieno juttu; sen päämääriin on helppo yhtyä. Tehdään yhdessä maailman paras matkakeskus Ouluun.

Vastaus 3: Toiveeseen on kaikkien helppo yhtyä ja sitä päämäärää tavoitellaan. Suurimmat odotukset liittyvät matkustuspalveluihin. Asemakeskuksesta tulee korkeatasoinen paikallis-, seutu- ja kaukoliikenteen solmukohta muiden keskustamaisten palvelujen kera. Tila on tiukka, mutta hyvällä suunnittelullisella ratkaisulla ja yhteistyöllä päästään kaikkia palvelevaan lopputulokseen.

Kommentti 4: Mistä löytyisi henkilöratapihaselvitys 2015?

Vastaus 4: Destian tekemä selvitys 2018 sisältää tuon selvityksen.

Kommentti 5: Kun tilaa on vähän, miksei hyödynnetä radan päällä olevaa tilaa kuten Tampereella? Jos Tampereella osataan rakentaa radan päälle, niin miksei meilläkin?

Vastaus 5: Radan yläpuolisen tilan hyödyntäminen on mm. junaratojen sähköjohtojen vuoksi haastavaa. Uudet kantavat rakenteet ratapihalla olisivat teknisesti hankalia, ja myös turvallisuusnäkökohdat on huomioitava.

Kommentti 6: Aiemmin on ollut puhetta kaupunkiraid Hankkeesta, onko sellainen vielä suunnitteilla ja miten sijoittuu tähän alueeseen?

Vastaus 6: Uuden Oulun yleiskaavassa on esitetty ohjeellinen varaus kaupunkiraitiotielle, ja tuo varaus pyritään kaavassa huomioimaan. Mitään päätöstä sen toteuttamisesta tai suunnittelun aloittamisesta ei ole vielä tehty.

Kommentti 7: Kuntalaiset ovat olleet pettyneitä asemakeskuksen edistämiseen ja sen hitauteen asemaa käyttävien näkökulmasta. Jos kaavoitus valmistuu vuonna 2022, niin aika monta vuotta vielä täytyy odottaa. Voisiko saada tarkennusta, milloin asemakeskus on kaikkien käytössä? Kuntalaisten olisi tärkeää saada tietoa prosessin kulusta ja aikatauluista.

Vastaus 7: Tässä vaiheessa on vielä vaikea sanoa tarkkaa vuotta, sillä kaavahanke on haastava, jolloin sen suunnittelu ja yhteistyö eri osapuolien kanssa vie aikansa. Ensimmäisenä alueesta tullee rakennettavaksi asemakeskus, jonka kaavan pitäisi olla valmis näillä näkymin vuonna 2022. Myös maanomistajan tavoitteena on, että rakentamisessa päästäisiin sujuvasti eteenpäin. Kaavoittamisen aikana etsitään toteuttajia, jotta kaavan valmistuttua päästäisiin heti toteuttamiseen kiinni.

Kommentti 8: Nyt olisi äärettömän tärkeää, että oululaisille saataisiin kerrottua, miten prosessi menee ja millä aikataululla on mahdollista päästä eteenpäin. Tiedottamiseen tulee kiinnittää huomiota.

Vastaus 8: Hankkeen aikana tullaan kiinnittämään huomiota tiedottamiseen. Epävarmuus on pahin olotila, jota pyritään hälventämään monipuolisella tiedottamisella. Kaavoituksen osalta aikataulu on aika selkeä. Myös rakentamisen osalta tehdään valmisteluja, jotta se mahdollistuisi mahdollisimman sujuvasti kaavan valmistuttua. Hanke on kuitenkin riippuvainen monesta osapuolesta, joten sen tarkka aikatauluttaminen ei vielä ole kaikilta osin mahdollista.

Kommentti 9: Olemme kehittäneet yrityksessämme uusia palveluja, joista yksi perustuu hiilidioksidipäästöjen kompensatiomalliin liittyen tavoitteena hiilineutraalisuuteen. Voisivatko palvelumme esim. kompensatio olla yksi osa asemakeskuksen tulevaisuuden toimintaa?

Vastaus 9: Tärkeä näkökulma. Hiilineutraalisuus on tulevaisuuden juttu, johon liittyen informaatiota aina tarvitaan.

Kommentti 10: Aseman alueelle kaavaillaan monentyyppistä toimintaa aina asumisesta, liikenteen solmukohdasta, matkahuoltoon sekä liike- ja toimistotiloihin. Vaikutusten arvioinnin tulee olla keskiössä. Tällä hetkellä on suunnitelmissa vielä jopa Areenan mahdollinen sijoituspaikka tähän lähialueeseen (oikeustalon alue). Tampereen areena vetää yli 13 000 henkilöä, Hartwall-areena 7500 henkilöä. Hartwall-areenaan on liitetty 1400 parkkipaikkaa. Matkustaminen, oli se sitten bussi tai juna, tarvitsee matkustajien jättö- ja noutopaikkaa - joka nyt on esim. Tampereella iso ongelma. Sitä on nyt ratkaistu maanalaisella parkkihallilla. Miten pysäköinti on jo tässä vaiheessa huomioitu? Eli tuleeko kyseeseen Kallioparkin laajennus?

Vastaus 10: Pysäköintipaikkojen määrä (autot ja polkupyörät) ratkaistaan hankkeen suunnittelussa ja asemakaavoissa. Paikkojen määrä perustuu käyttötarkoituksen (esim. asunnot, toimitilat, palvelut) ja rakentamisen laajuuteen.

Kommentti 11: Matkahuollon ja linja-autoaseman osalta viime vuosina on tehty pientä pintaremonttia. Tarve uudelle on hyvin ajankohtainen, joten toiveissa olisi, että hanke voisi edetä joutuisasti. Tarpeita matkahuollon palveluille on yhä enemmän mm. koronan vaikutukset näkyvät kysynnän kasvuna. Matkahuollolla on jatkossakin tarkoitus olla lähellä ihmistä.

Vastaus 11: Sama toive on kaikilla osapuolilla.

Kommentti 12: Asemakeskusta on odotettu jo pitkään ja tämäkin hanke vie vielä aikansa. Voisiko joitakin pieniä korjauksia tehdä vielä hankeaikanakin uutta odotellessa? Mm. tarvetta olisi kuoppien tasaamiselle, valojen korjaamiselle ja talvikunnossapidon parantamiselle.

Vastaus 12: Nämä kirjataan ylös. Eivät ole kovin isoja toiveita.

Kommentti 13: On upeaa, että yhdessä viedään eteenpäin tätä isoa ja mielenkiintoista hanketta. Asiakasnäkökulman huomioon ottaminen on tärkeää niin paikallisten kuin kaukomatkustajien osalta. Tulevaisuudessa siirrytään yhä enemmän kestäviin liikkumismuotoihin. Toivon, että suunnittelussa heidän näkökulmansa pidetään koko ajan mukana. Ouluun tarvitaan arvoisensa asemakeskus.

Vastaus 13: Tämä on meidän kaikkien tavoite.

Yhteenveto

Tilaisuuden yhteenvedossa Kari Nykänen kertoi, että tilaisuudessa on saatu arvokasta lähtötietoa. Kaikki mielipiteet kirjataan ylös huomioitavaksi jatkosuunnittelussa. Viestintä on erittäin tärkeää, mihin varaudutaan yhdessä kaikkien toimijoiden kanssa. Tällä hetkellä on hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä, johon toivotaan kirjallisia mielipiteitä kirjaamon kautta. Edessä on alueen maankäytön konkreettinen suunnittelu, jonka lopputulos on toimijoiden yhteinen. Raksilan alueella on paljon hankkeita käynnissä; niitä yhteensovitetään, eikä mikään niistä saa estää tulevaisuuden ratkaisuja. Luonnosvaiheessa on sitten esillä konkreettisempia luonnoksia ja suunnitelmia.

Tilaisuuden päätös

Tilaisuuden päätti Martti Korhonen klo 18.30. Liikkuminen, ympäristö, saavutettavuus ja hiilineutraalisuus ovat kaikki tärkeitä päämääriä. Asemakeskuksessa tavoitteena on korkealaatuinen

arkkitehtuuri tulevaisuuden ihmisille. Hanke on massiivinen ja tärkeä saada onnistumaan. Teams on verraton työkalu etätilaisuuksien järjestämiselle. Kiitos kaikille osallistujille hienosta tilaisuudesta!

Muisto: Mervi Uusimäki / kaavoitus

TIEDOTUS- JA KESKUSTELUTILAISUUS

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN LUONNOSVAIHE

Hanke: **Oulun Asemakeskus -hanke**

Aika: 13.4.2022 klo 17.00-18.05

Paikka: Microsoft Teams -kokous

TILAISUUDEN OSALLISTUJAT

Asiantuntijat

Oulun kaupunki	Päivi Laajala	kaupunginjohtaja
	Marko Kilpeläinen	yhdyskuntajohtaja
	Kari Nykänen	asemakaavapäällikkö
	Leena Kallioniemi	asemakaava-arkkitehti
	Saija Räinen	liikennepäällikkö
	Anu Mäkelä	projekti-insinööri
	Mari Paavola	projektikoordinaattori
Senaatin Asema-alueet Oy	Janne Marttinen	kiinteistökehityspäällikkö

Kuntalaiset ja muut osalliset

Tilaisuuteen osallistui etäyhteydellä yhtä aikaa enintään 46 henkilöä.

1. TIEDOTUS- JA KESKUSTELUTILAISUUDEN AVAUS

Avattiin kokous klo 17.00. Tilaisuuden puheenjohtajana toimi yhdyskuntalautakunnan puheenjohtaja Jani Törmi. Käytiin läpi tilaisuuden tekniset asiat ja tilaisuuden alustava aikataulu.

2. ESITTELYT

Oulun kaupunginjohtaja Päivi Laajala piti avauspuheenvuoron. Kaupunginjohtaja totesi, että Asemakeskuksen kaavamuutosprosessi on yksi Oulun kaupungin tärkeimmistä. Asemakeskuksen rakentamisen tarkoituksena on laajentaa Oulun keskustamaista kaupunkirakennetta junaradan yli Raksilan puolelle. Alueelle syntyy monipuolinen matkustuksen, palveluiden ja asumisen keskus, joka rakentaminen toteuttaa myös Oulun kaupungin keskustavision tavoitteita.

Yhdyskuntajohtaja Marko Kilpeläinen kertoi hankkeen toimijoiden välisestä yhteistyöstä liitteen 1 mukaisesti.

Asemakaava-arkkitehti Leena Kallioniemi esitteli asemakaavan muutosluonnosta liitteen 1 mukaisesti.

Liikennepäällikkö Saija Ränä esitteli Asemakeskuksen liikenteeseen ja katuihin liittyviä suunnitelmia liitteen 1 mukaisesti.

Kiinteistökehityspäällikkö Janne Marttinen esitteli suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailua liitteen 1 mukaisesti.

Esittelyiden loppuun katsottiin Asemakeskuksen alueen suunnitelmia havainnollistava video.

3. KESKUSTELU

Kommentti 1: Miten tontinluovutuksessa varmistetaan, että Asemakeskus ja bussiasema -kokonaisuus toteutuu?

- Vastaus 1 (vastaajana Janne Marttinen): Suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailun ensisijainen kilpailukohde on nimenoman bussiterminaali. Bussiterminaalin toteuttaminen on integroitu muuhun rakentamiseen niin, että se on käytännössä pakko toteuttaa alueelle, jos haluaa tehdä muutakin rakentamista.

Kommentti 2: Kauanko Asemakeskuksen rakentaminen kestää?

- Vastaus 2a (vastaajana Janne Marttinen): Näin isossa kohteessa korttelin 45 osalta rakentaminen kestää varmasti yli 2 vuotta. Lopullista rakentamisen kestoa on tässä vaiheessa hankala arvioida tarkasti.
- Vastaus 2b (vastaajana Kari Nykänen): Rakentamisen kesto riippuu myös siitä, millainen alueen lopullinen toteutus on. Myös suhdanteilla on merkitystä rakentamisen etenemiseen. Koko alueen rakentumisessa kestää useampi vuosi.

Kommentti 3: Minkä kokoiset vakuudet kaupunki vaatii, että rakentaminen ei jää kesken?

- Vastaus 3 (vastaajana Janne Marttinen): Vaadittavista vakuuksista ei ole vielä olemassa esitystä.

Kommentti 4: Onko monitoimiareenan koosta mitään käsitystä vielä? Kulkeeko tämä hanke omana kokonaisuutena?

- Vastaus 4 (vastaajana Marko Kilpeläinen): Tapahtuma- ja elämysareena on oma hankkeensa ja oma kokonaisuutensa, eikä se liity tähän asemakaavahankkeeseen eikä tontinluovutuskilpailuun. Oulun kaupunki käsittelee seuraavaksi työryhmän selvitystä tapahtuma- ja elämysareenasta, ja linjaa myöhemmin siitä, onko hanke toteutettavissa ja mikä on kaupungin rooli hankkeessa.

Kommentti 5: Miten kaavoituksessa huomioidaan esimerkiksi Oulun hiilineutraaliustavoitteet, muun muassa alueen energiajärjestelmien ja rakennusmateriaalien osalta?

- Vastaus 5 (vastaajana Kari Nykänen): Asia on mukana suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailun yhtenä arviointikriteerinä. Kilpailussa arvioidaan hiilineutraalisuustavoitteiden ja muiden ympäristötavoitteiden toteutumista.

Kommentti 6: Liikennesuunnitelma ei ole nähtävillä olevissa asiakirjoissa. Saisiko sen sinne?

- Vastaus 6 (vastaajana Leena Kallioniemi): Suunnitelma tulisi olla asemakaavan muutosluonnoksen selostuksessa. Toimitamme suunnitelman nähtäville.

Kommentti 7: Katetaanko junarata-alue? Ei enää avoimen taivaan alla.

- Vastaus 7 (vastaajana Marko Kilpeläinen): Tämän hetken suunnitelmiin ei kuulu koko alueen kattaminen, vaan lähtökohtana on normaalitasoinen asema-alueiden katosrakenne. Rautatiealueista huolehtivan Väyläviraston lähtökohta on, että mikäli normaalia tasoa lähdetäisiin nostamaan, kustannuksista vastaa Oulun kaupunki.

4. YHTEENVETO

Yhteenvedon tilaisuuden kulusta teki asemakaavapäällikkö Kari Nykänen.

Nykänen totesi, että kysymyksiä voi esittää myöhemmin Oulun kaupungille hankkeen aikana ja niihin vastataan kaavaprosessin mukaisesti. Tilaisuudessa esitellyistä suunnitelmista kävi ilmi, että Oulun Asemakeskus -hanke on haastava tehtävä niin suunnittelun kuin toteutuksen kannalta, sillä alueella on useita maanomistajia ja useita eri toimijoita.

Asemakaavan muutosluonnosprosessissa on tavoitteena laatia toiminnallisesti, arkkitehtuurisesti ja kaupunkiympäristöarvoiltaan korkeatasoinen suunnitelma keskeisellä sijainnilla olevan Asemakeskuksen alueen kehittämiseksi. Nykyinen suunnitelma on laadittu hyvässä yhteistyössä Senaatin Asema-alueet Oy:n kanssa.

Asemakaavan muutosluonnos on nähtävillä 25.3.-25.4.2022 välisen ajan. Lisätietoja kaavasta löytyy Oulun kaupungin verkkosivuilta osoitteesta [www.ouka.fi/oulu/kaupunkisuunnittelu/suunnitelmat ja hankkeet](http://www.ouka.fi/oulu/kaupunkisuunnittelu/suunnitelmat_ja_hankkeet). Sanahaku-kohtaan tulee kirjoittaa hakusanaksi "564 2484".

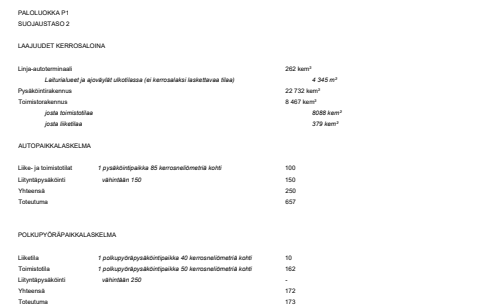
Kuntalaisilla on mahdollisuus toimittaa kirjallista palautetta suunnitelmista yhdyskuntalautakunnalle 25.4.2022 klo 15.30 mennessä osoitteella Kirjaamo, PL 71, 90015 OULUN KAUPUNKI, käyntiosoite Kansankatu 55 A tai sähköpostitse osoitteeseen kirjaamo@ouka.fi. Annettu palaute on julkista.

Kaavahanke etenee seuraavasti tavoiteohjelman mukaan seuraavasti:

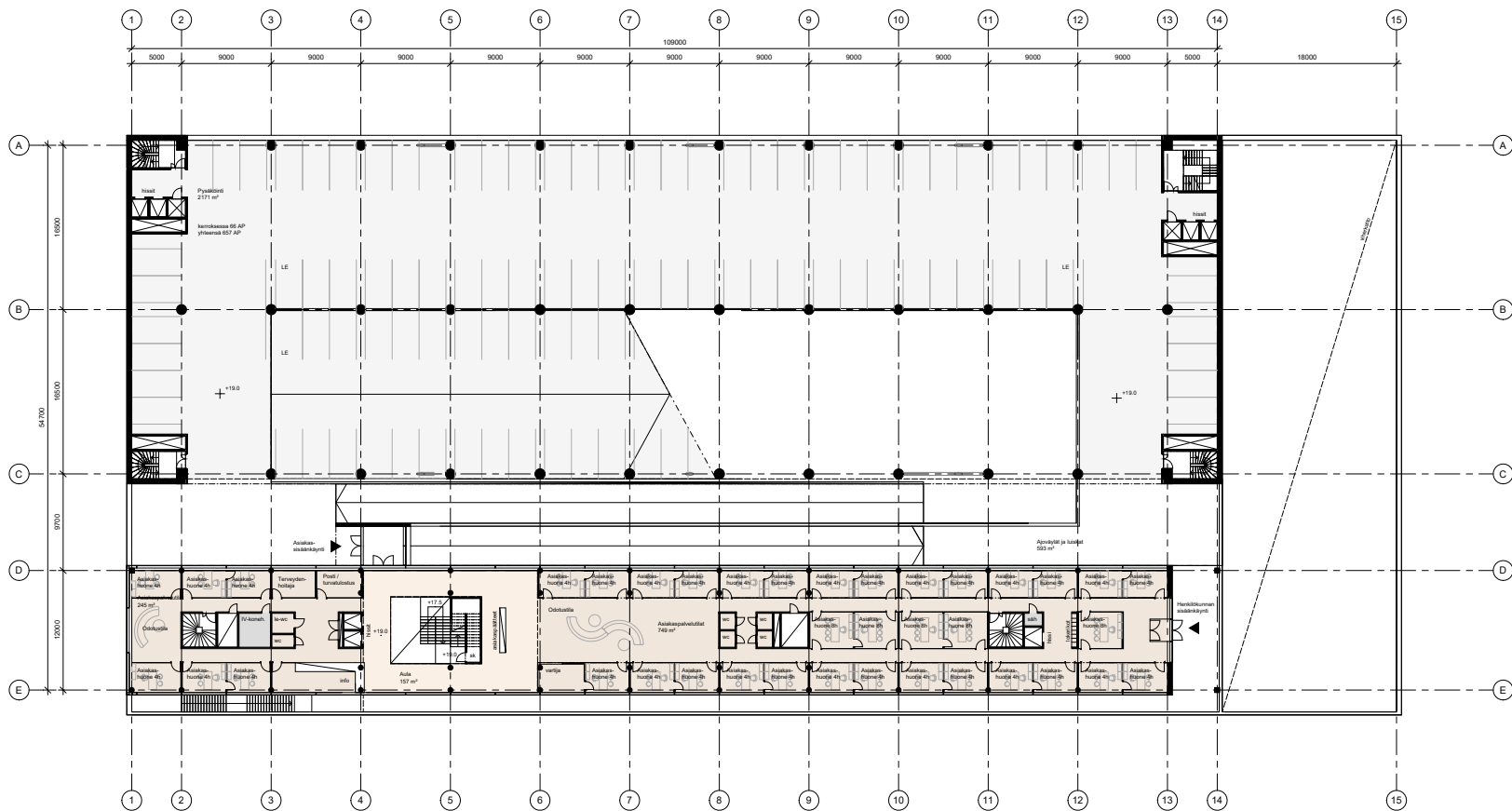
- Suunnittelu ja tontinluovutuskilpailu päättyy – loppuvuosi 2022
- Asemakaavan muutosehdotus nähtäville – loppuvuosi 2023

5. TILAISUUDEN PÄÄTTÄMINEN

Tilaisuuden puheenjohtaja Jani Törmi päätti kokouksen kello 18.05.



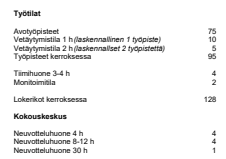
K:OSA	KORTTELUSTA	TONTTI	RÄVENHÄNNÄN TUNNUS
Rakella			
RÄVENHÄNNÄNMADE Uudistakennus		PIIRUSTUKSIA Liuonos	JOKSEENA ANNI
RÄVENHÄNNÄN KORTTEEN NIMI JA OSOITE		PIIRUSTUKSEN SÄÄLTÖ Asemapiirustus	1:1000
OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat			
Ratatuksi 6, 00130 Oulu			
TAIDOKKAAKORTTELUSTA ETINUS-GÄRDET		KORJELUJÄRJESTELMÄ KODIN	
SÄÄNNÖTTELLÄNNÄ		TEOSTO	MAUTORMIN
WITTEHÄNNÄ	REKISTRI	SÄÄNNÖTTELLÄNNÄ	MAUTORMIN
	21.3.2025	ARK	008-01



Asiakaspalvelu
Asiakasruuvenet 4h
Asiakasruuvenet 8h

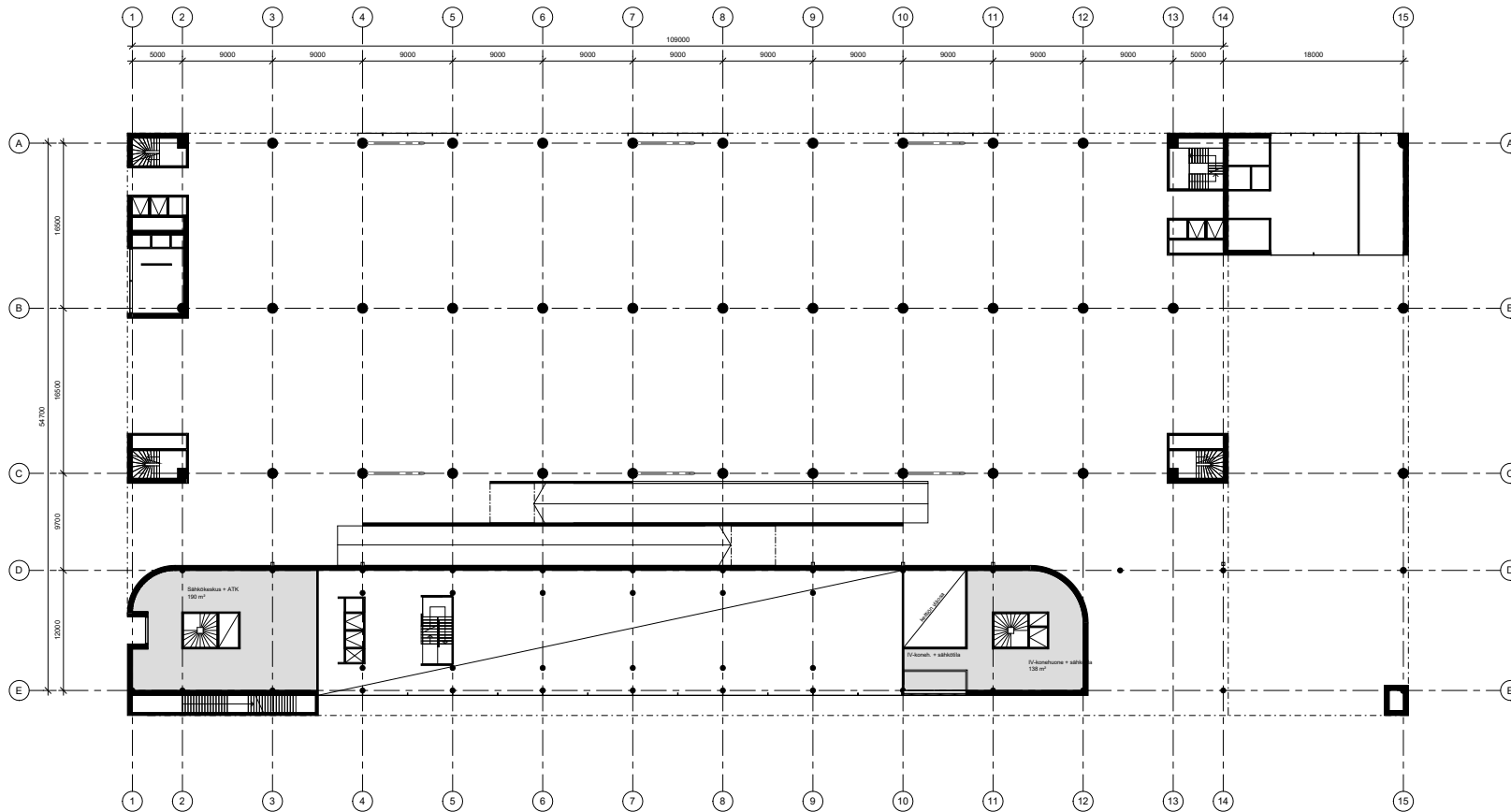
33
5

PROJEKTI	KORTTELITILA	LOUNTU	RAKENTAMISALUEEN TUNNUS
Rakente			
RAKENTAMISALUEEN TUNNUS	PROJEKTI	LOUNTU	RAKENTAMISALUEEN TUNNUS
Uusi rakennus			
RAKENTAMISALUEEN TUNNUS	PROJEKTI	LOUNTU	RAKENTAMISALUEEN TUNNUS
OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat			
Rakente 6, 90130 Oulu			
RAKENTAMISALUEEN TUNNUS	PROJEKTI	LOUNTU	RAKENTAMISALUEEN TUNNUS
ETPIS-GK25			
RAKENTAMISALUEEN TUNNUS	PROJEKTI	LOUNTU	RAKENTAMISALUEEN TUNNUS
21.3.2025	ARK	003-02	
Arkkitehtitoimisto LAHDELA & MAHLAMÄKI OY	Tietokone 20 A	FI-00100 HELSINKI	+358 10 315 4300 www.arkki.fi



8414	KOTI/ETELÄ	120701	RAKENTAMISEN TUENNA	
Rakela				
RAKENTAMISTOIMISTE		PERUSTUSALUA		JOOKKA/VA
Luovutuskirje		LUOVUTUS		
RAKENTAMISLUPA NIM. JA LOVUTUS		RAKENTAMISEN KÄSÄLÄ		MTW/RAK
		3. karnos		1.2000
OAK Linja-autosema, pysäköinti- ja liikettilat				
Rakatako 6, 90130 Oulu				
RAKENTAMISTOIMISTE/RAKENTAMISALUE				
ETI/RA-0435		NO/000		
RAKENTETILALU NIMI		TOIKO/030		MAITIO/000
RAKENTAMISALUE	RAKENTETILALU	PERUSTUSALUA		MAITIO/000/000
21.2.2025		ARK	003.030	
Arkitehtimisto LAHTELMA & MARJAMÄKI OY				
Tietosuojatunnus: 21- A- FI-001020 HELSINKI -080 10 315 400 www.arh.fi				

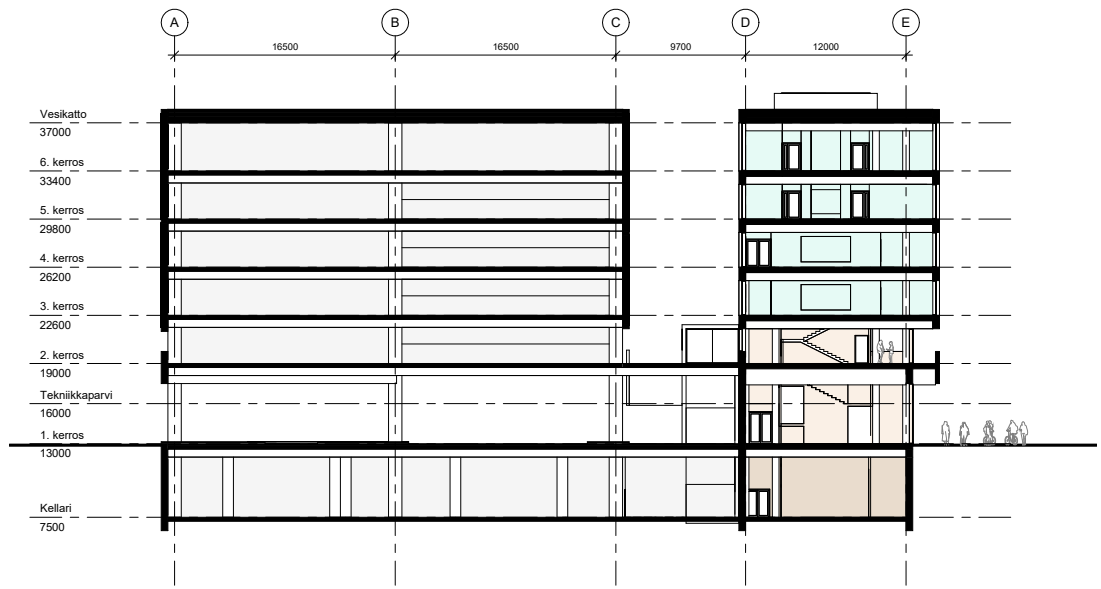
[illegible]



PROJEKTI	KORTTELITILA	LOUNAS	RAKENTAMISEN TILAA
Rakente			
Rakennuskomitea	Projekti	Projekti	Järjestelmä
Uusi rakennus			
Rakennuskomitea ja Järjestelmä			
OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat			
Rakente 6, 90130 Oulu			
Rakennuskomitea ja Järjestelmä			
ETRS-GK25			
Rakennuskomitea			
PROJEKTI	PROJEKTI	PROJEKTI	PROJEKTI
21.3.2025	ARK	003-0T	
Arkkitehtitoimisto LAHDELA & MAHLAMÄKI OY	Tuusulankatu 20 A, FI-00100 HELSINKI	+358 10 315 4300	www.arkki.fi



WÄRTÄKÄRKÖ	PÄIVÄ	JOHTAJA	POHJOINEN	MOYTOINEN
	21.3.2025	ARK	004-01	
Arkkitehtitoimisto LAHNELMA & MAHLAMÄKI OY Tehtaankatu 29 A FI-00150 HELSINKI +358 10 315 4300 www.arkk.				



KLOSA	KORTTELITILA	TONTTI	RAKENNUSLUVAN TUNNUS
Rakolla	Uudisrakennus	Uudisrakennus	Uudisrakennus
RAKENNUSKORTTELIN NIMI JA Osoite	RAKENNUSKORTTELIN NIMI JA Osoite	RAKENNUSKORTTELIN NIMI JA Osoite	RAKENNUSKORTTELIN NIMI JA Osoite
OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat	OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat	OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat	OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat
Ratakatu 6, 90130 Oulu	Ratakatu 6, 90130 Oulu	Ratakatu 6, 90130 Oulu	Ratakatu 6, 90130 Oulu
YHTEYSHenkilö	YHTEYSHenkilö	YHTEYSHenkilö	YHTEYSHenkilö
21.3.2025	21.3.2025	21.3.2025	21.3.2025
ARK	ARK	ARK	ARK
004-02	004-02	004-02	004-02
Arkitehtijätoimisto LAHDELMA & MAHLAMÄKI OY	Arkitehtijätoimisto LAHDELMA & MAHLAMÄKI OY	Arkitehtijätoimisto LAHDELMA & MAHLAMÄKI OY	Arkitehtijätoimisto LAHDELMA & MAHLAMÄKI OY
Tehtaankatu 28 A	Tehtaankatu 28 A	Tehtaankatu 28 A	Tehtaankatu 28 A
F1-00150 HELSINKI	F1-00150 HELSINKI	F1-00150 HELSINKI	F1-00150 HELSINKI
+358 10 315 4300	+358 10 315 4300	+358 10 315 4300	+358 10 315 4300
www.arkim.fi	www.arkim.fi	www.arkim.fi	www.arkim.fi

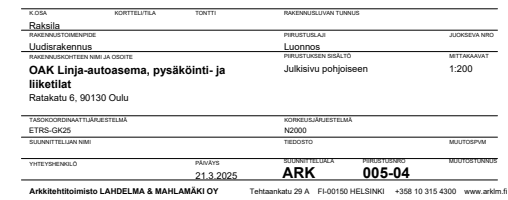




1. Tiili
2. Tiili, harvialadonta
3. Keraaminen laatta / levy
4. Metallikasetti / levy
5. Lasi
6. Metallikasetti / levy, perforoitu
7. Betoni

KLOSA	KORTTELITILA	TOINTI	RAKENNUSLUOVAN TUNNUS	
Rakallia				
RAKENNUSKORTTELINPIDE	PURUSTUSLAA	JAKOSEVA NRO		
Uudisrakennus	Luonnos			
RAKENNUSKORTTELIN NIMI JA OSIO	PURUSTUSSEN SISÄLTÖ	MITTAAKAAVAT		
OAK Linja-autoasema, pysäköinti- ja liiketilat	Julkisivu etelään	1:200		
Ratakatu 6, 90130 Oulu				
YHTEISÖKORVAUTUSJÄRJESTELMÄ	KORTTELIJÄRJESTELMÄ			
ETTES-GRCDS	NZ000			
SUUNNITTELUUN NIMI	TIEDOSTO	MAUTOSPAM		
YHTEISÖKORVAUTUS	RAKASTUS	SUUNNITTELUKOKO	YHTEISÖKORVAUTUS	MAUTOSPAM
21.3.2025	ARK	005-02		
Arkkiitehtitoimisto LAHDELMA & MAHLAMÄKI OY				
Tehtaankatu 28 A FI-00150 HELSINKI +358 10 315 4300 www.arkim.fi				

[illegible]

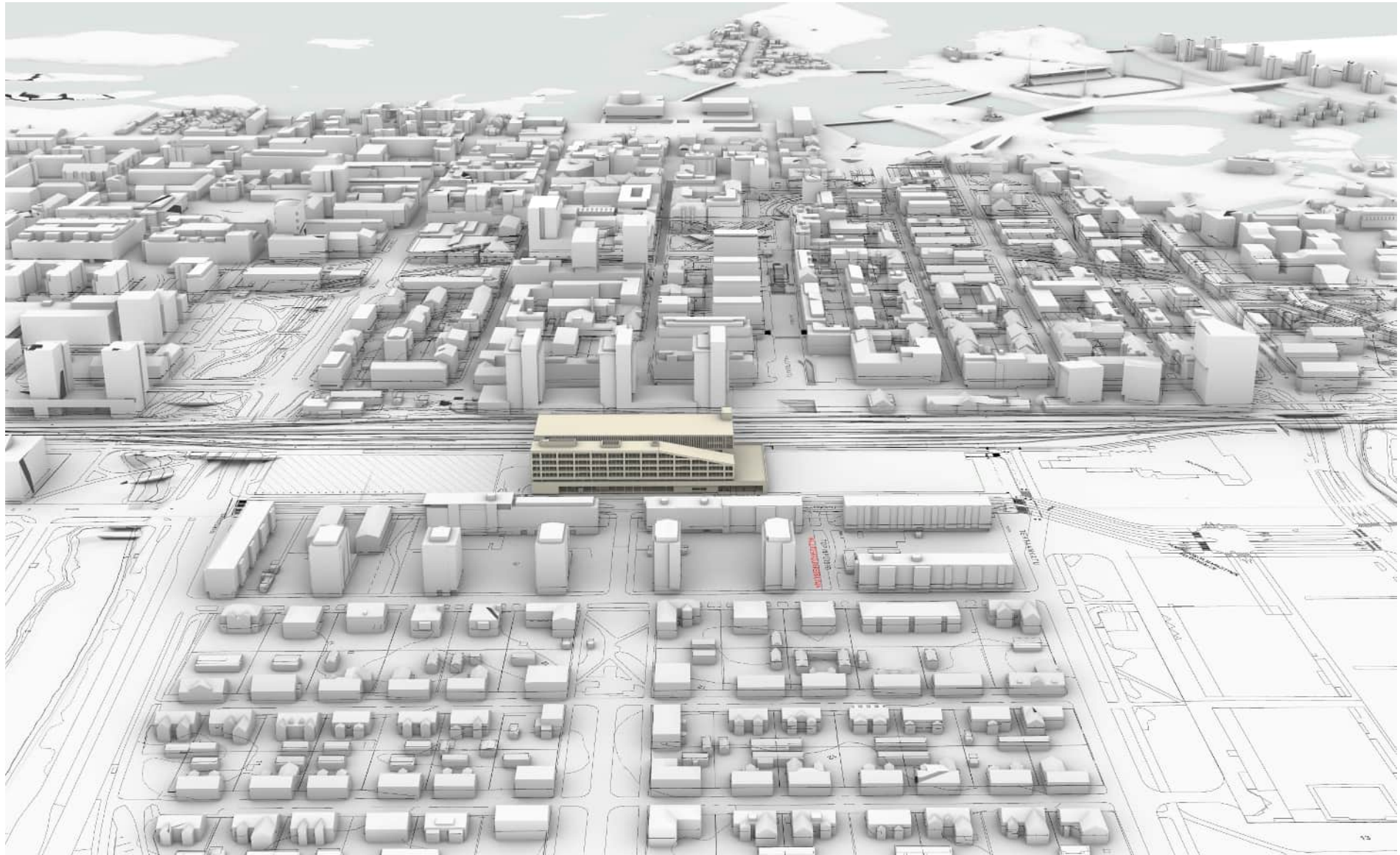








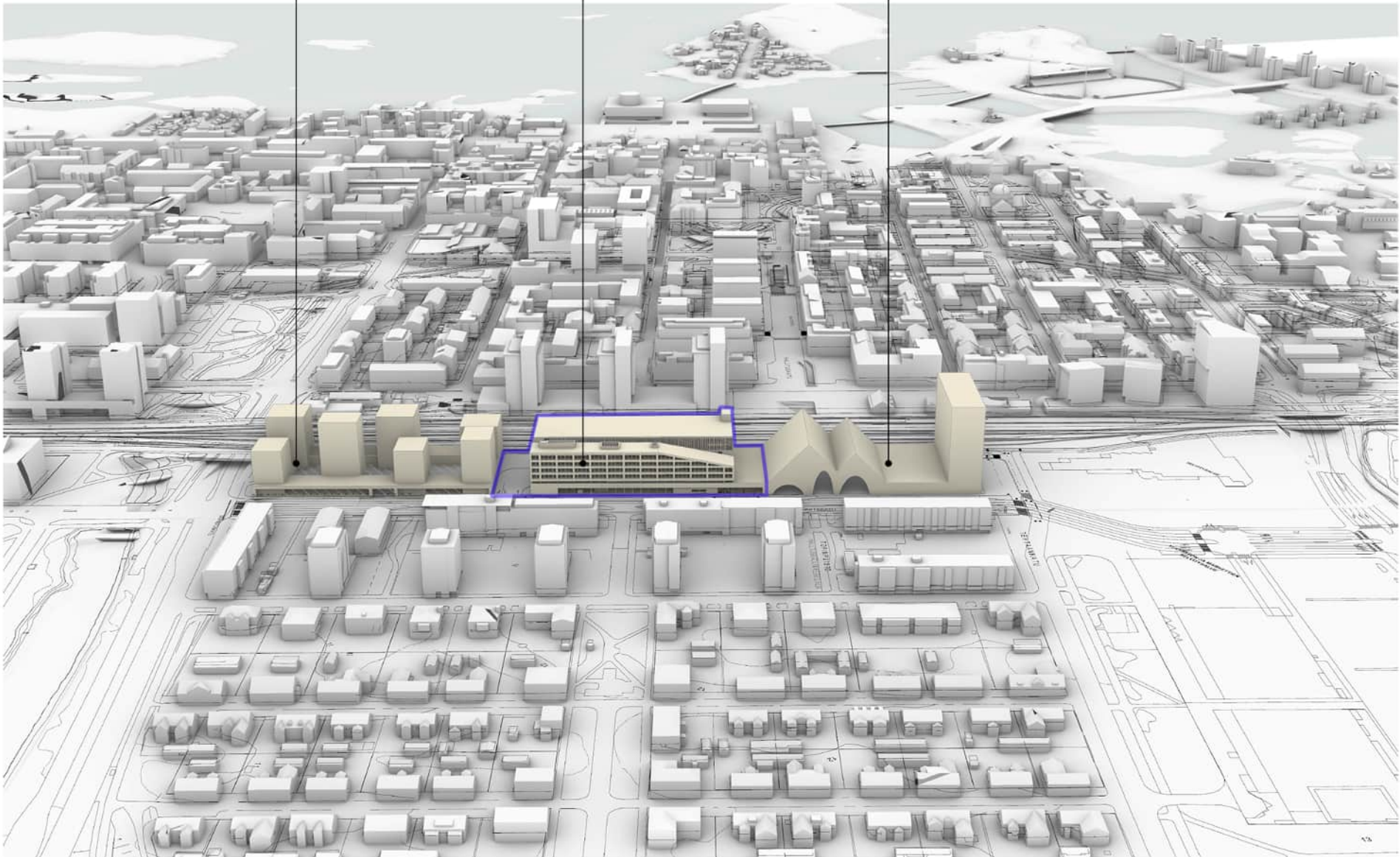




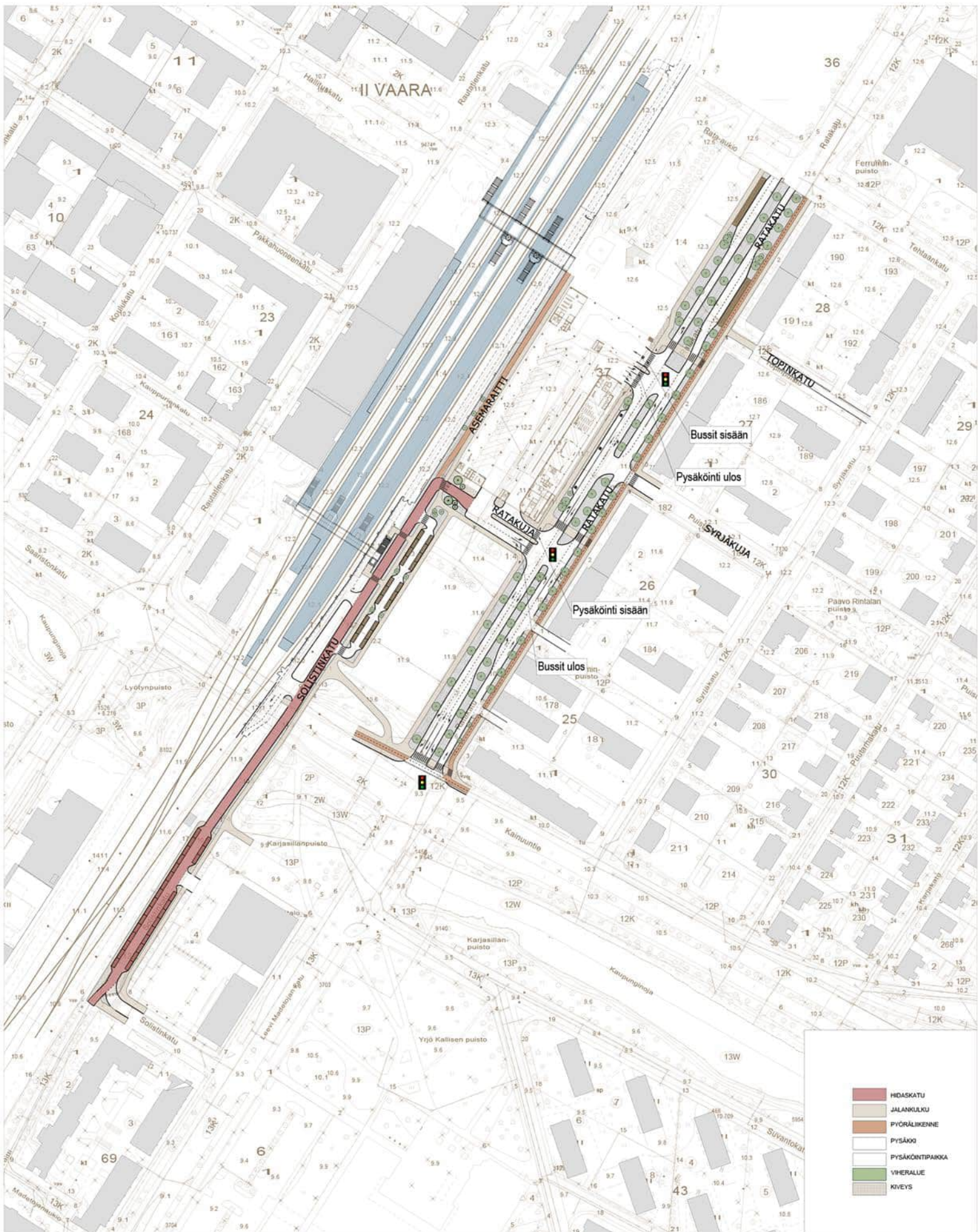
Asemakeskuksen eteläosa:
yleissuunnitelman alustava visio,
etenee erillisenä kaavaehdotusvaiheeseen
ja tarkentuu jatkosuunnittelussa

Asemakaavan muutosehdotuksen
564-2608 mukainen rakentaminen:
Joukkoliikenneterminaali,
toimisto- ja pysäköintirakennus

Asemakeskuksen pohjoisosa:
yleissuunnitelman alustava visio,
etenee erillisenä kaavaehdotusvaiheeseen
ja tarkentuu jatkosuunnittelussa



WSP 10.04.2025 mk 1:1000 (A1)

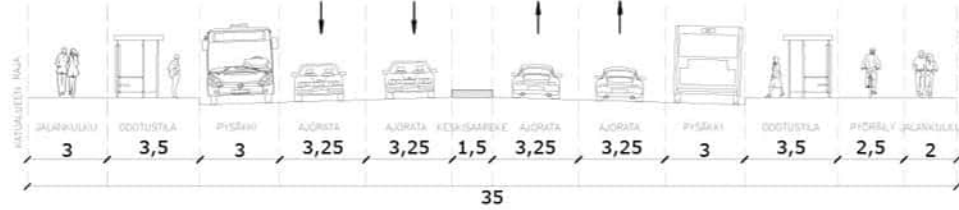


Raksilan liikennejärjestelykokonaisuus VE2

WSP 10.04.2025 mk 1:1000 (A1)

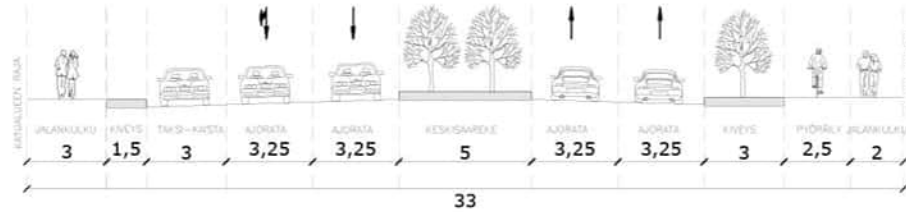
VAIHTOEHTO 1

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – RATAKATU A-A (PYSÄKKIEN KOHTA)



VAIHTOEHTO 1

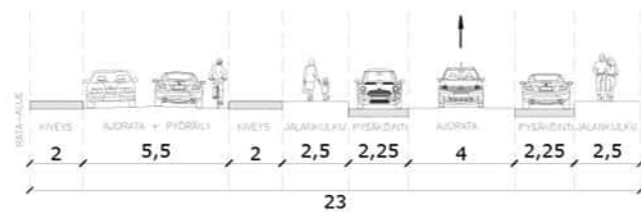
TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – RATAKATU B-B (TERMINAALIN KOHTA)



TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – RATAKUJA C-C



TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – SOLISTINKATU D-D

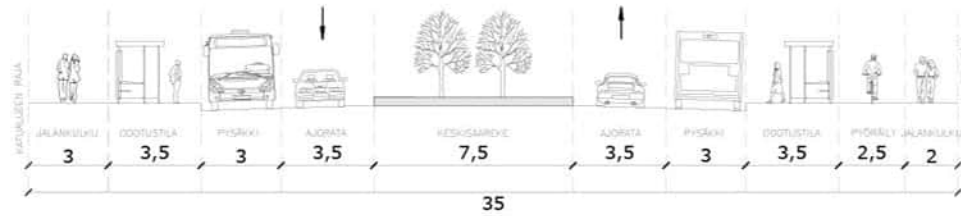


LUONNOS 09.04.2025

RAKSILAN TEHOTUNNELI	PIIRUSTUSNUMERO	-
TYYPPIPOIKKILEIKKAUKSET	PÄIVÄMÄÄRÄ	-
VE1	KOORDINAATISTO	-
	KORKEUSJÄRJESTELMÄ	-
	PAPERIKOKO	A4
	MITTAKAAVA	1:300
wsp	SUUNNITTELIJA	Vitali Matveev
	TARKASTAJA	-
	PROJEKTIPÄÄLLIKKÖ	Jouni Ikäheimo

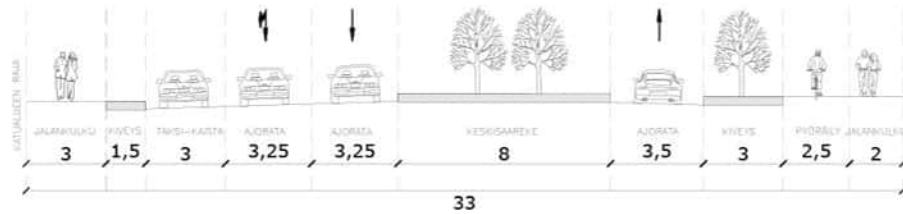
VAIHTOEHTO 2

TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – RATAKATU A-A (PYSÄKKIEN KOHTA)



VAIHTOEHTO 2

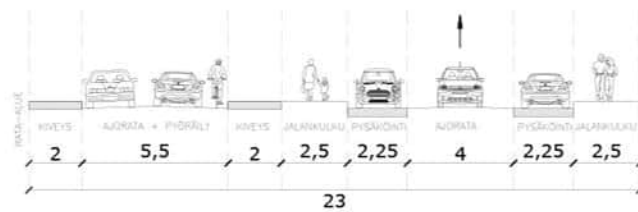
TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – RATAKATU B-B (TERMINAALIN KOHTA)



TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – RATAKUJA C-C



TYYPPIPOIKKILEIKKAUS – SOLISTINKATU D-D



LUONNOS 09.04.2025

RAKSILAN TEHOTUNNELI	PIIRUSTUSNUMERO	-
TYYPPIPOIKKILEIKKAUKSET	PÄIVÄMÄÄRÄ	-
VE2	KOORDINAATISTO	-
	KORKEUSJÄRJESTELMÄ	-
	PAPERIKOKO	A4
	MITTAKAAVA	1:300
wsp	SUUNNITTELIJA	Vitali Matveev
	TARKASTAJA	-
	PROJEKTIPÄÄLLIKKÖ	Jouni Ikäheimo



Asemakaavan muutos 564-2608, joukkoliikenneterminaali, liikenneselvitys

10.4.2025



OULU



Sisällysluettelo

1. Johdanto
2. Kaavatilanne
3. Alueelle tehtyt aikaisemmat suunnitelmat
4. Liikenteelliset olosuhteet
5. Kohteen erityispiirteet
6. Suunnitteluratkaisu
7. Vaikutukset
8. Jatkotoimenpiteet

Tiivistelmä kaavaselostukseen

1. Johdanto

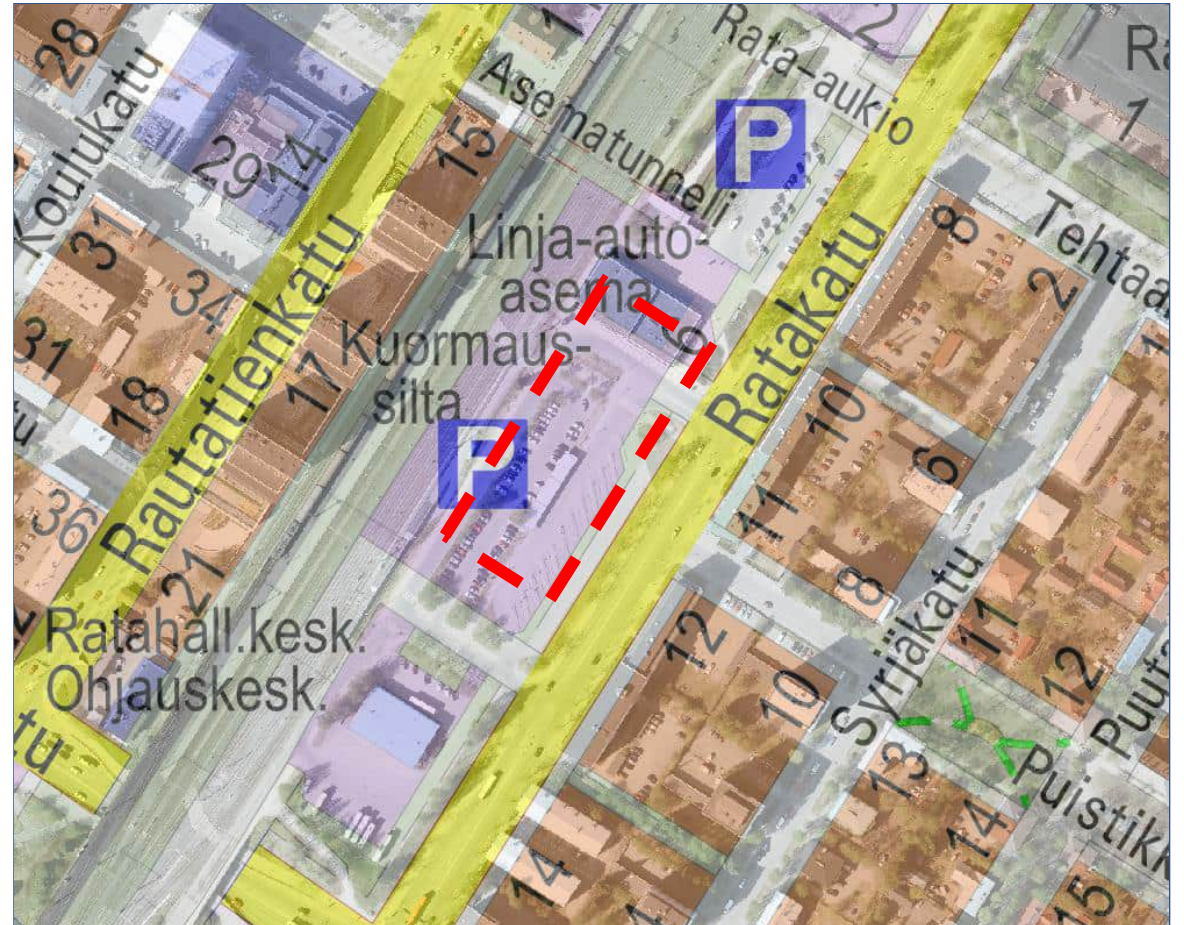


Tämä liikenneselvitys koskee Oulun asemakeskuksen korttelialueen joukkoliikenneterminaalin asemakaava-aluetta. Suunnittelukohde sisältää terminaalin lisäksi pysäköintitalon, maanalaisen huoltopihan ja mahdollisen saattoliikenteen alueen sekä Ratakadun varrelle sijoittuvan toimisto-osan.

Liikenneselvityksessä käydään läpi eri liikennemuotojen toimintaperiaatteet ja reitit asemakaava-alueella sekä yhdistyen ympäröiviin alueisiin ja suunnitelmiin.

Suunnittelualueen sijainti ja raja-alue on esitetty viereisessä kuvassa (karttakuva Oulun kaupungin karttapalvelu 1/2025). Alueella on nykyisin kaukoliikenteen linja-autoasemarakennus, asemanseudun pysäköintiä sekä autojunan lastausalue.

Liikenneselvityksen laati Olli Haveri WSP Finland Oy:stä. Rakennuksen autoliikenteen liittymien toimivuustarkastelut laati selvityksen tueksi Riku Nevala.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti (karttapohja: Oulun kaupunki 03/2025).



2. Kaavatilanne

Alueella on voimassa Uuden Oulun yleiskaava (564-2011/1), jossa suunnittelukohde sijaitsee kaupunkikehittämisyöhykkeellä 1, kaupunkikeskusta. Vireillä ja valmisteluvaiheessa on Oulun keskeisen kaupunkialueen yleiskaava.

Rautatien ja Ratakadun rajaamalla alueella on voimassa oleva asemakaava (564-1112).

Alueella on ollut vireillä Asemakeskuksen asemakaava (564-2484). Alueen pohjoispuolella on vireillä Oulun elämysareena ja ympäristö, Rata-aukio 2 -asemakaava (564-2586) ja koillispuolella Raksilan market-alueen asemakaava (564-2179).



3. Alueelle tehty aikaisemmat suunnitelmat

- Oulun Asemakeskuksen arkkitehtuurikilpailu 2016-2017
 - Oulun Asemakeskuksen alueen kehittäminen sai alkusysäyksen kevättalvella 2016 alkaneen arkkitehtuurikilpailun muodossa. Kilpailussa käytettiin ilmoittautumismenettelyä ja arkkitehdit saivat suunnittelukilpailussa esittää omat visionsa alueen tulevaisuudesta. Kilpailun järjestivät yhdessä Oulun kaupungin kanssa Väylävirasto, Senaatti-kiinteistöt sekä VR-Yhtymä Oy. Kilpailun voitti nimimerkki Tervatynnyrit. Voittaja julkistettiin 18.1.2017. Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy Helsingistä sekä Arkkitehdit M3 Oy Oulusta työryhmineen olivat voittaneen kilpailuehdotuksen takana.
- Asemakeskuksen kaavaluonnos 2020-2021
 - Asemakaavan muutos käynnistettiin yhdyskuntalautakunnan päätöksellä 27.10.2020. Asemakaavan luonnos on laadittu päivämäärällä 14.12.2021. Kaavatunnus on 564-2484.
 - Em. kaavaluonnoksen pohjalta Senaatti-kiinteistöt haki kaavalle toteuttajaa mutta toteuttajaa ei tällöin löydetty.
- Viitesuunnitteluvaihe 2023 =>
 - Senaatin Asema-alueet Oy ja Oulun kaupunki allekirjoittivat 28.12.2023 kiinteistökaupan koskien Asemakeskuksen aluetta. Kiinteistökaupan myötä Oulun kaupungin omistukseen siirtyi junaradan itäpuolella oleva maa-alue ja alueella sijaitsevat linja-autoaseman rakennukset.
 - Kaupan jälkeen kaupunki käynnisti uudelleen Asemakeskusalueen viitesuunnittelun uuden asemakaavan laadintaa varten.
- Ratakadun, Kainuuntien ja Kajaanintien rajaamalle alueelle on kaavailtu mm. asumista, joukkoliikenneterminaalia, pysäköintiä, toimistoja, pt-kauppaa ja muuta kauppaa, hotellia sekä monitoimiareenaa.



4. Liikenteelliset olosuhteet

Ratakatu on 2+2-kaistainen alueellinen kokoojakatu. Autoliikenteen liikennemäärä on Ratakadulla Oulun seudun liikennemallin mukaan (v. 2021) arviolta 6 500 – 7 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Ratakadun itäpuolella on Raksilan asuinalue ja kauppakeskusalue. Länsipuolella Ratakatua on kaukoliikenteen linja-autoasema, autojuna-asema, entinen Matkahuollon toimipisteen rakennus sekä pysäköintialueita. Kadun pohjoispäästä on purettu poliisi- ja oikeustalo.

Ratakadulla on nykyisin molemmin puolin yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät. Näistä länsipuolen väylä on selkeästi alimittainen (leveys monin paikoin n. 2,5-2,7 m).

Asemakaava-alueella sijaitsee nykyisin asema-alueen maantasopysäköintiä arviolta 66 paikkaa, joista 30 paikkaa on vapaasti käytettävissä ja 36 paikkaa on käytettävissä arkisin ja lauantaisin päiväaikaan kahden tunnin aikarajoituksella ja muulloin vapaasti. Pysäköintialueen vieressä sijaitsee nykyinen autojunien lastausramppi.

Taksiasema sijaitsee asemakaavamuutosalueen ulkopuolella linja-autoaseman pohjoispuolella.



Kuvat: Valokuvat Ratakadulta pohjoisen suuntaan sekä autojen pysäköintialueelta (Olli Haveri / 8.11.2024).



4. Liikenteelliset olosuhteet

Nykyisin Ratakadulla on paikallisliikenteen pysäkit, joilla on noin 30 lähtöä talviarkipäivän huipputunnissa suuntaansa. Ratakatua käyttävät Oulun paikallisliikenteen linjat, jotka liikennöivät esimerkiksi Heikinharjun, Kivikkokankaan, Herukan, Muhoksen ja OYS:n kautta Kaukovainioon ja Kaakkuriin. Näihin sisältyvät runkolinjat 2, 4 ja 5. Lisäksi Ratakatua käyttävät eteläisten kuntien linjat.

Linja-autoasemalla on asemakaava-alueella kaksi tulolaituria sekä 12 lähtölaituria. Noin puolet laitureista on kaukoliikenteen käytössä (laiturit 3, 8, 9, 10 ja 12). Kaukoliikenteen lähtöjä on yhteensä 59 arkipäivässä, ja vilkkain aika on klo 16.10-15.30, jolloin terminaalista lähtee 6 vuoroa. Linja-autoaseman laitureilta operoi lisäksi OSL:n paikallisliikenteen vuoroja.

Linja-autoasemarakennuksen itäreunalla on maanpäällinen pyöräpysäköintialue. Välittömästi suunnittelualan pohjoispuolella on radan alittava asematunneli, joka on yhdistetty jkpp-väylä. Tunnelin kautta on porras - ja hissiyhteydet junalaitureille.

Tilausajoliikenteelle on varattu alue radan vierustalta, mutta liikenteen määrästä ei ole tarkkaa tietoa.



Kuvat: Valokuvat linja-autoaseman pyöräpysäköintialueelta sekä linja-autolaitureilta (Olli Haveri / 8.11.2024).



5. Kohteen erityispiirteet

Suunnitellun joukkoliikenneterminaalin rakennuksen erityispiirteitä on terminaalin lisäksi sen päälle ja osin myös alle sijoittuva pysäköintilaitos, joka palvelee liityntäpysäköintiä, mutta myös alueen tulevaa muuta maankäyttöä. Rakennus palvelee pääosaltaan liikenteellistä tarkoitusta, ja Ratakadun varteen sijoittuu myös toimisto-osa.

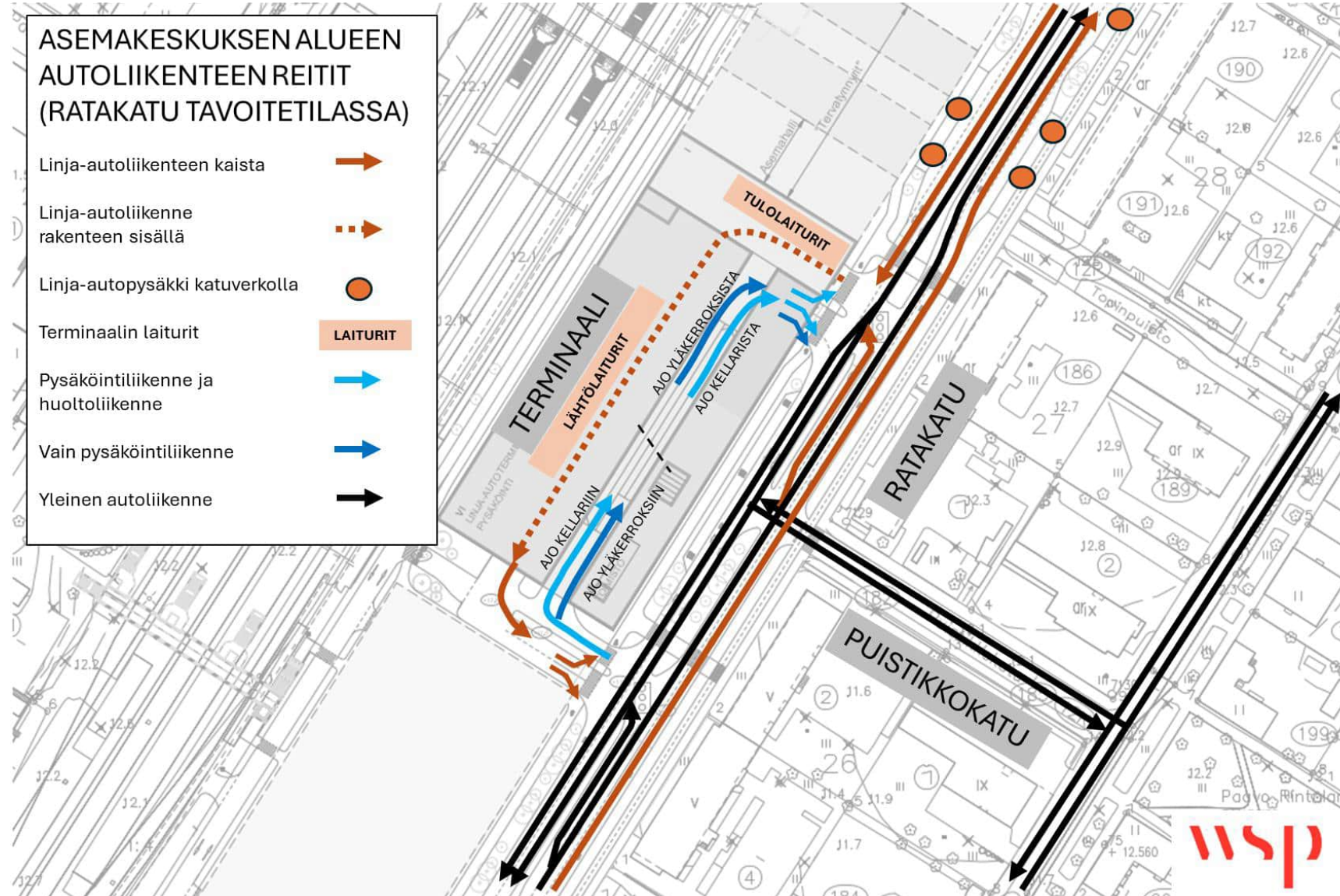
Bussiterminaalitoiminnan ja suurehkon pysäköintipaikkamäärän myötä rakennuksessa ja sen ympäristössä on jatkossa kasvavan auto- ja bussiliikenteen lisäksi merkittävästi jalankulkuliikennettä. Lisäksi läheiset pyöräliikenteen pääväylät välittävät pyöräliikennettä asemakeskuksen alueelle ja sen ohi.



Kuva: Rakennuksen leikkaus länsi-itäsuunnassa, jolloin Ratakatu on kuvassa oikealla (Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy 14.3.2025).



6. Suunnitteluratkaisu



Kuva: Liikennekaavio
autoliikenteen reiteistä.

6. Suunnitteluratkaisu

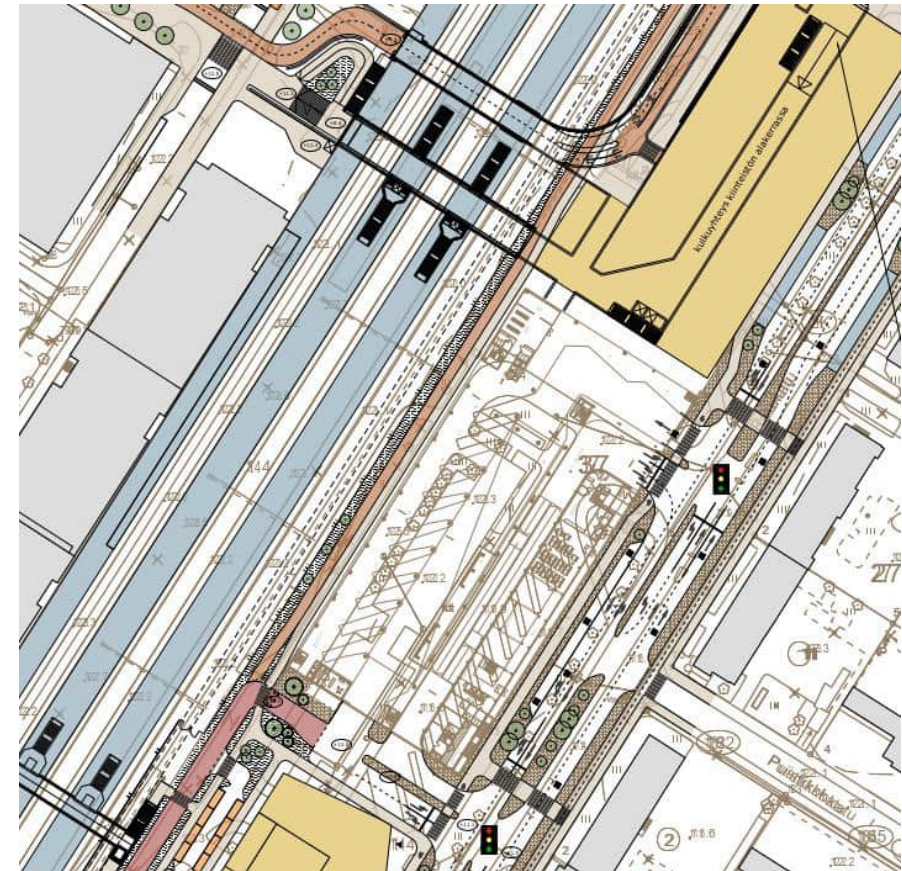


Katualueiden esisuunnittelu on ollut käynnissä yhtäaikaaisesti joukkoliikenneterminaalirakennuksen suunnittelun kanssa, ja yhteensovitusta on siten tehty esisuunnittelutasolla. Tavoitetilassa Ratakadulla on 1+1 -kaistaa autoliikenteelle sekä lisäksi bussikaistat molempiin suuntiin. Liikenneennusteessa vuodelle 2024 liikennemäärä on arviolta 7 600 – 8 800 ajoneuvoa arkivuorokaudessa.

Ratakadun uudet bussipysäkit sijoittuvat suunnitelmassa rakennusta pohjoisemmaksi, samoin tehokkaan joukkoliikenteen tunnelivaraus. Bussilinjoja varten on varauduttu toteuttamaan Ratakadulle molemmiin puoliin katua kahdet pysäkit, joille molemmille mahtuu kaksi telilinja-autoa peräkkäin.

Mikäli Raksilan alueen visiossa esitetty kaavailtu Raksilan tehokkaan joukkoliikenteen tunneli toteutuu, pääosa Ratakadun linjastosta siirtyy käyttämään tunnelia. Tällöin Ratakadulle jäävän joukkoliikenteen määrä on vähäinen ja tarve bussikaistoille pienenee. Suunnitteluratkaisusta riippuen Ratakatua käyttäisivät esimerkiksi eteläisten kuntien linjat.

Taksiliikenteen alueen on kaavailtu sijoittuvan joukkoliikenneterminaalin edustalle Ratakadulla.



Kuva: Ote WSP:n laatimasta katualueiden esisuunnitelmaluonnoksesta, johon on yhdistetty rata-alueen suunnitelmia (WSP 20.3.2025).

6. Suunnitteluratkaisu

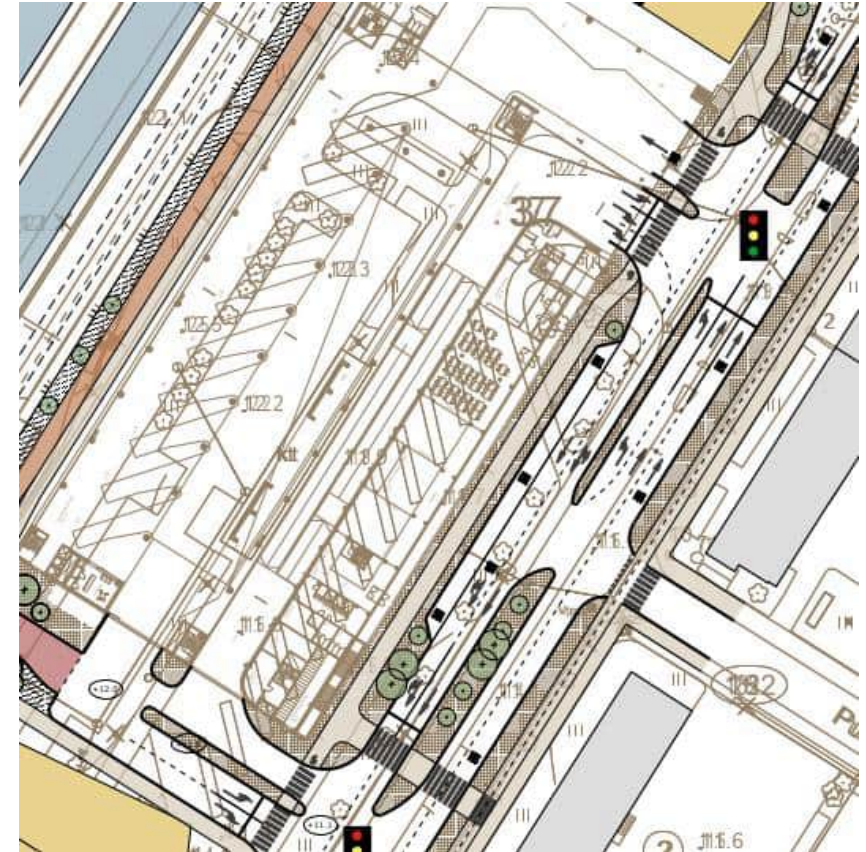


Terminaalikorttelin bussi- ja autoliikenteen kaksi liittymää katuverkolle on kaavailtu toteutettavan vastasuuntaisina siten, että näiden liikennevirrat eivät risteä korttelialueella tai sen eteläpuoleisella Ratakujalla.

Pysäköinnin ulosajossa on kolme kääntymiskaistaa, joista kaksi suuntautuu etelään. Oletuksena on, että Ratakadulle kaavailtu bussikaista etelän suuntaan päättyy ennen pysäköinnin ulosajoliittymää ja jatkuu normaalina autoliikenteen kaistana etelään kohti Kainuuntietä. Tällöin pysäköintitalo saadaan tyhjennettyä tehokkaammin Kainuuntien suuntaan kahdelle kaistalle. Pohjoisen suuntaan pysäköinnistä kääntyy yksi kaista.

Rakennuksen liittymisessä Ratakujaan tulee jatkosuunnittelussa varmistaa korkotasot ja että kellarin tasonvaihtorampit eivät pitene tässä viitesuunnitelmavaiheessa esitetystä, jottei 13-metrisen mitoitusajoneuvon kääntyminen rampille ulosajossa vaikeudu tai muutu jopa mahdottomaksi.

Ajoyhteyksien vaihtoehtotarkastelussa tutkittiin Ratakadun liittymissä yhteisiä sisään- ja ulosajosuuntia auto- ja bussiliikenteelle. Vaihtoehtoinen ratkaisu kuitenkin hylättiin mahdollisten rakennuksen tulevaisuuden poistumistietarpeiden aiheuttamien hankaluuksien sekä oletetun bussiliikenteelle kohdistuvan suuremman häiriöriskin takia.



Kuva: Ote WSP:n laatimasta katualueiden esisuunnitelmaluonnoksesta (WSP 20.3.2025).

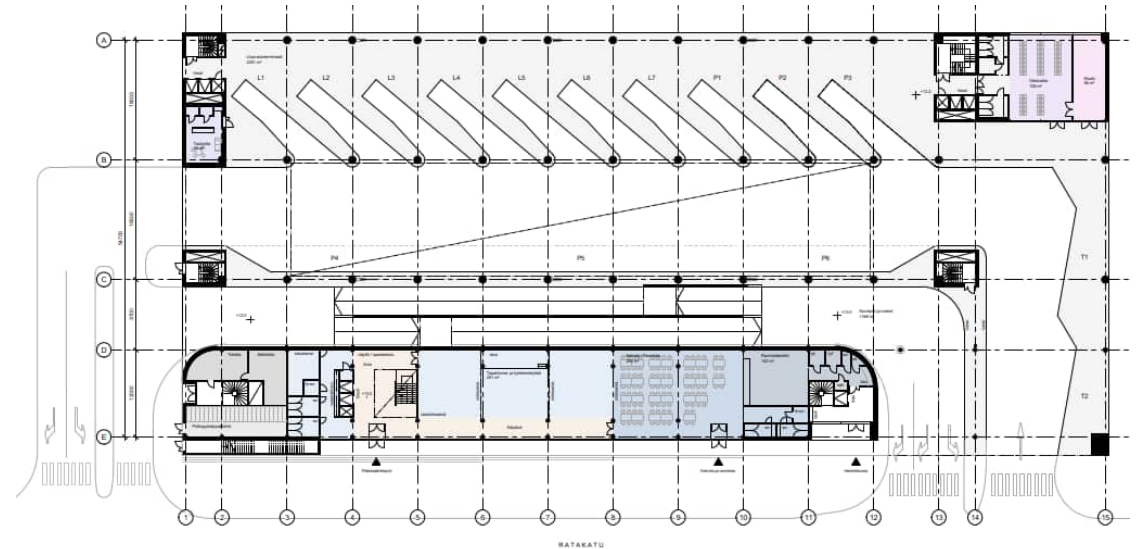
6. Suunnitteluratkaisu



Rakennuksen keskeisin toiminto on joukkoliikenneterminaali maantasossa. Terminaalin mitoitusarpeeksi on lähtökohtaisesti arvioitu 6-7 lähtölaituria joustavasti paikallis-, kauko- ja tilausajoliikenteelle toimien, tulolaituri(t) kahdelle bussille sekä 4-6 pikapysäköintipaikkaa. (WSP 18.6.2024).

Bussiliikenne kiertää korttelin maantasokerrosta vastapäivään siten, että tulolaiturit ovat rakennuksen pohjoispäässä lähellä aseman tulevaa uutta alikulkua jalankululle. Tulolaiturit ovat viistettyjä siten, että niitä voidaan käyttää toisistaan riippumatta.

Pikapysäköinti ja lähtölaiturit sijoittuvat tulolaiturien jälkeen. Jalankulku busseilta alikulkuun ja pohjoisiin kortteleihin sekä päinvastaiseen suuntaan on turvallinen ja mahdollisimman suora. Laituripaikkamäärä on enimmillään 10, joista esim. kaksi laituria voi toimia pikapysäköintipaikkoina. Pitkittäisessä pikapysäköinnissä on lisäksi tilaa kolmelle bussille siten, että etummaiselta paikalta päästään vielä viimeisille lähtölaitureille.



Kuva: Maantasokerroksen sisään-ulosajot, terminaalin tilat sekä liike- ja toimistotilat (Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy 21.3.2025)

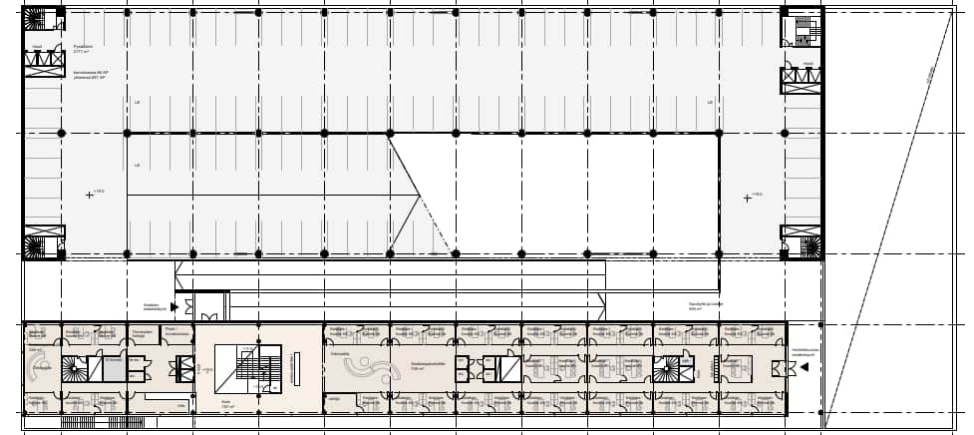


6. Suunnitteluratkaisu

Kahden kerroksen mittaiset pysäköinnin tasonvaihtorampit sijoittuvat terminaalin ja toimisto-osan väliin ristikkäisinä, jolloin niiden viemä tilantarve on minimoitu kolmessa alimmassa kerroksessa. Tasonvaihtoperiaatteen muuttuminen ylemmissä kerroksissa kaltevaksi pysäköintitasoksi mahdollistaa toimisto- ja pysäköintiosan väliin toteutettavan valokuilun tasonvaihtoramppien päälle.

Terminaalin yläpuolella radan puolelle sijoittuu jokaisessa pysäköintikerroksessa puolikas vaakatasossa oleva kerros ja toimisto-osan puolelle kalteva pysäköintitaso, jota käytetään tasonvaihtoon ylempien kerrosten välillä. Myös terminaalin alapuolella kellarikerroksessa on pysäköintiä, joka voi jatkossa palvella myös asema-alueen saattoliikennettä.

Ramppiratkaisu aiheuttaa melko lyhyen sekoittumisalueen ulosajossa ennen Ratakadun liittymää, mutta suunnitelmaversio todettiin muutoin vaihtoehtojen vertailussa toimivimmaksi autoliikennevirtojen risteämättömyyden osalta tontin sisällä.



*Kuva: Toisen kerroksen pysäköinti sekä liike- ja toimistotilat
(Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy 21.3.2025)*

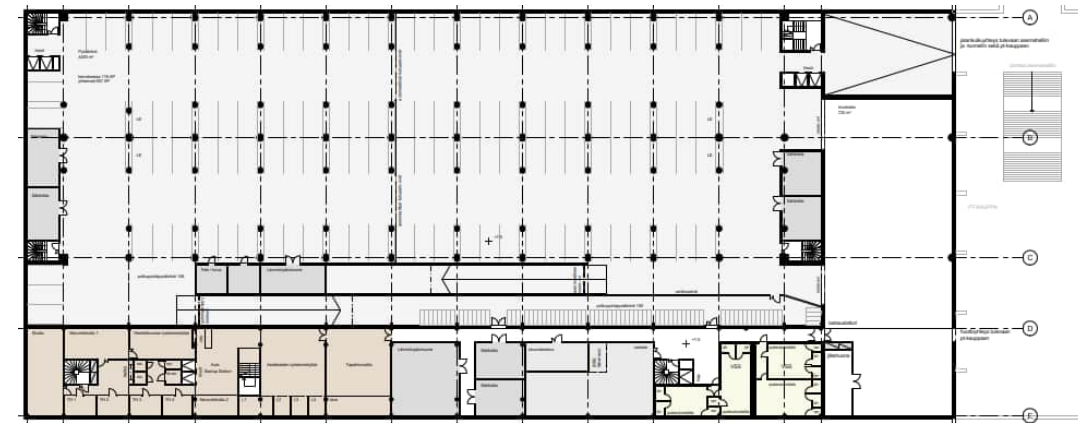
6. Suunnitteluratkaisu



Pysäköintipaikkamäärän vaikutuksia liikenteen toimivuuteen tutkittiin noin 500 ja 700 autopaikan vaihtoehdoilla. Kaupunki on päättänyt ratkaisuun, jossa on 650 autopaikkaa. Tontin autoliikenteen liittymien toimivuustarkastelun perusteella ulosajoon suunniteltiin kolme kaistaa, joista kaksi suuntautuu etelään Kainuuntien suuntaan ja yksi pohjoiseen Kajaanintien suuntaan. Tällä pyritään vähentämään iltapäivän ruuhkatunnin ulosajossa autojen jonoutumista laitoksen sisällä jyrkälle (12,5 %) ja melko pitkälle tasonvaihtorampille erityisesti kellarista maantasolle ajettaessa.

Autopaikat jakautuvat alustavasti siten, että 150 autopaikkaa on laskennallisesti kohdistettu liityntäpysäköintiin. Loput paikat jakautuvat toimistojen, hotellin, päivittäistavarakaupan, saattoliikenteen ja mahdollisesti areenan toimintojen sekä muun yleisen käytön kesken. Päivittäistavarakaupan ja saattoliikenteen pysäköintipaikkoja on alustavasti kaavailtu kellaritiloihin.

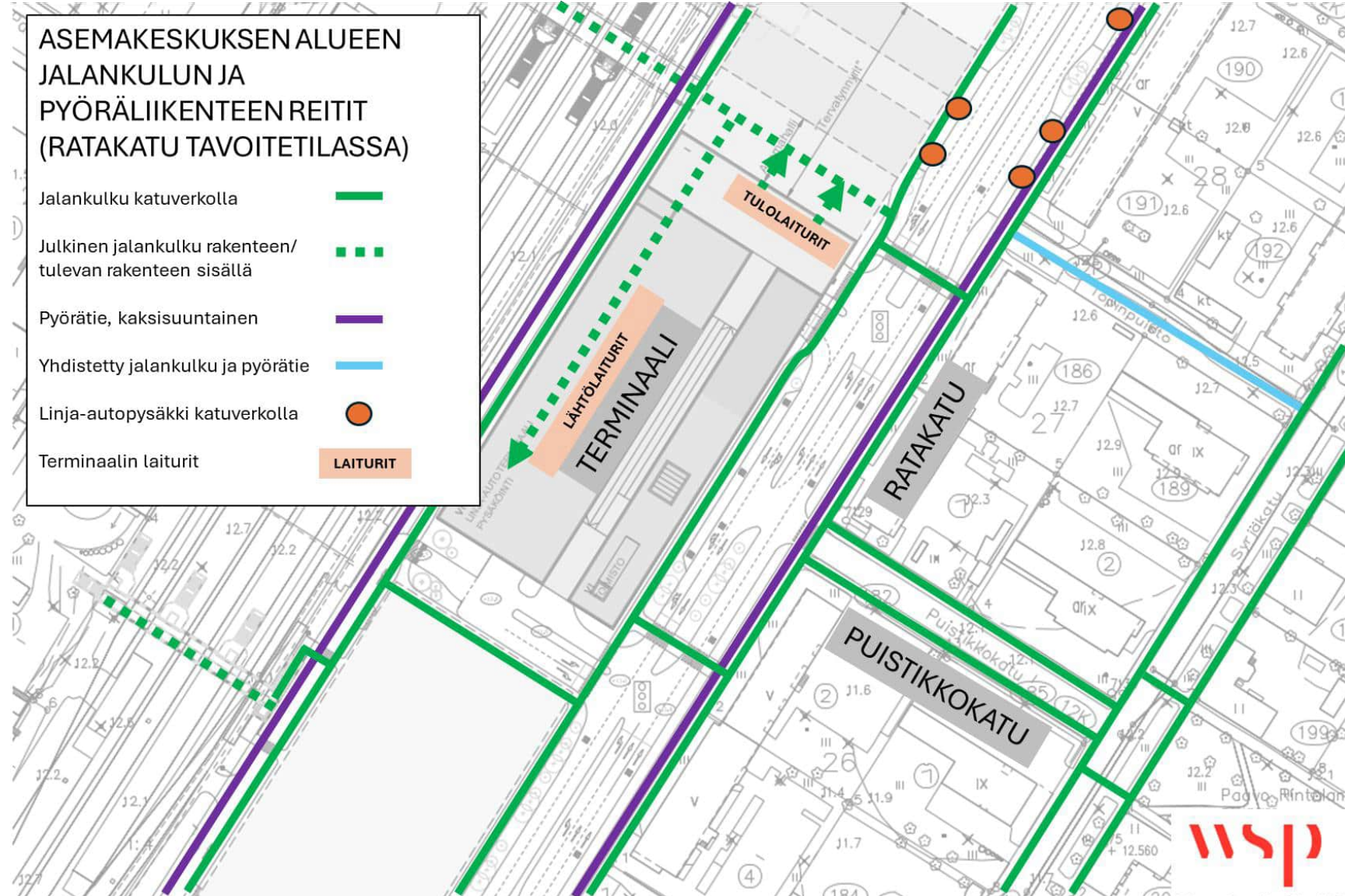
Rakennuksen kellarin pohjoispäähän sijoittuu myös toimistoa sekä asemakaava-alueen pohjoispuolelle kaavailtuja kortteleita palveleva huoltopiha. Huoltopiha on mitoitettu 13-metrisellä kuorma-autolla operoitavaksi. Mitoitusajoneuvo määrittelee myös pysäköinnin sisään- ja ulosajoyhteyksien leveydet sekä tasonvaihtoramppien sijainnin mahdollisimman keskellä rakennusta, jotta ajoneuvo mahtuu kääntymään rampeille/rampeilta maantaso- ja kellarikerroksissa.



Kuva: Kellarikerroksen pysäköinti-, saatto- ja huoltotilat
(Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy 21.3.2025)



6. Suunnitteluratkaisu



Kuva: Liikennekaavio jalankulun ja pyöräliikenteen reiteistä.

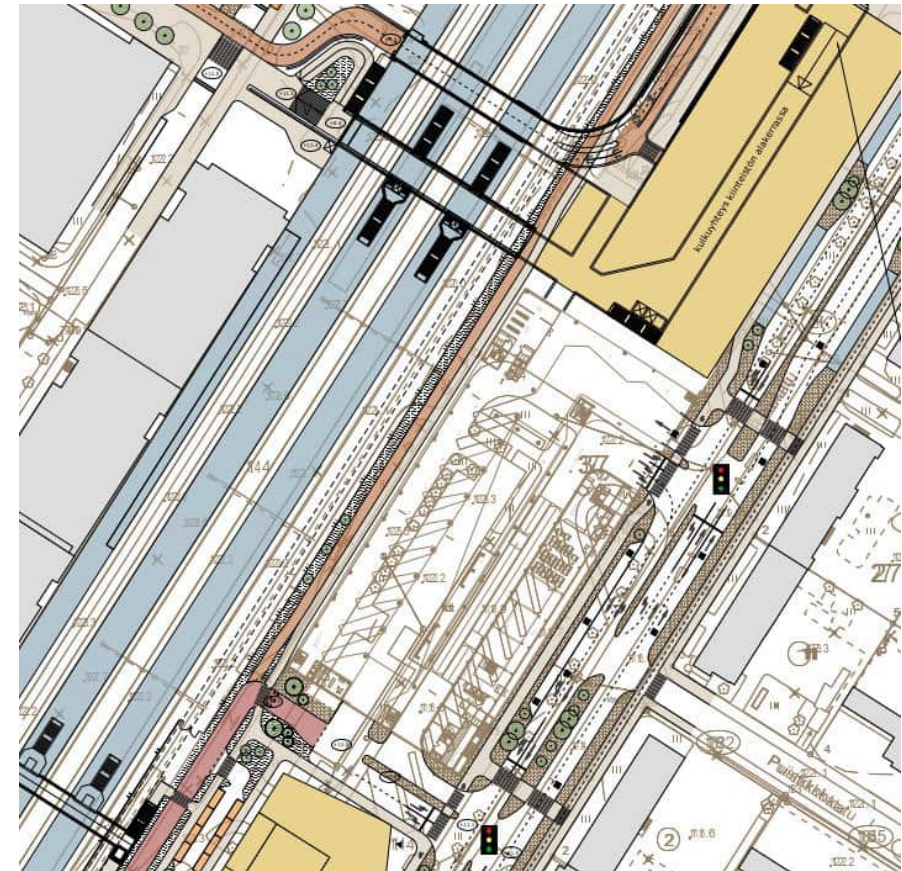
6. Suunnitteluratkaisu



Oulun seudun pyöräilyn tavoiteverkossa radan varrelle ja Ratakadulle sijoittuvat pyöräilyn pääreitit. Lisäksi radan ali kulkee tulevaisuudessa itä-länsisuuntainen pyöräilyn pääreitti. Katutasolle on esitetty toimistotalon asiakkaiden pyöräpysäköintiä.

Jalkakäytävät molemmin puolin Ratakatua, Ratakujalla ja radan varressa sekä valo-ohjatut suojatiet rakennuksen liittymien pohjoispuolilla palvelevat jalankulkijoita. Lisäksi rakennuksen sisään- ja ulosajoliittymissä on esitetty valo-ohjatut suojatiet.

Oulun ratapihan ratasuunnitelmassa on esitetty jalankululle ja pyöräilylle omat tunnelit radan alitse. Uusi jalankulun tunneli tulee sijoittumaan nykyisen tunnelin eteläpuolelle. Lisäksi myös terminaalin eteläpuolelle on kaavailtu uutta jalankulkuyhteyttä radan ali.



Kuva: Ote WSP:n laatimasta katualueiden esisuunnitelmaluonnoksesta, johon on yhdistetty rata-alueen suunnitelmia (WSP 20.3.2025).

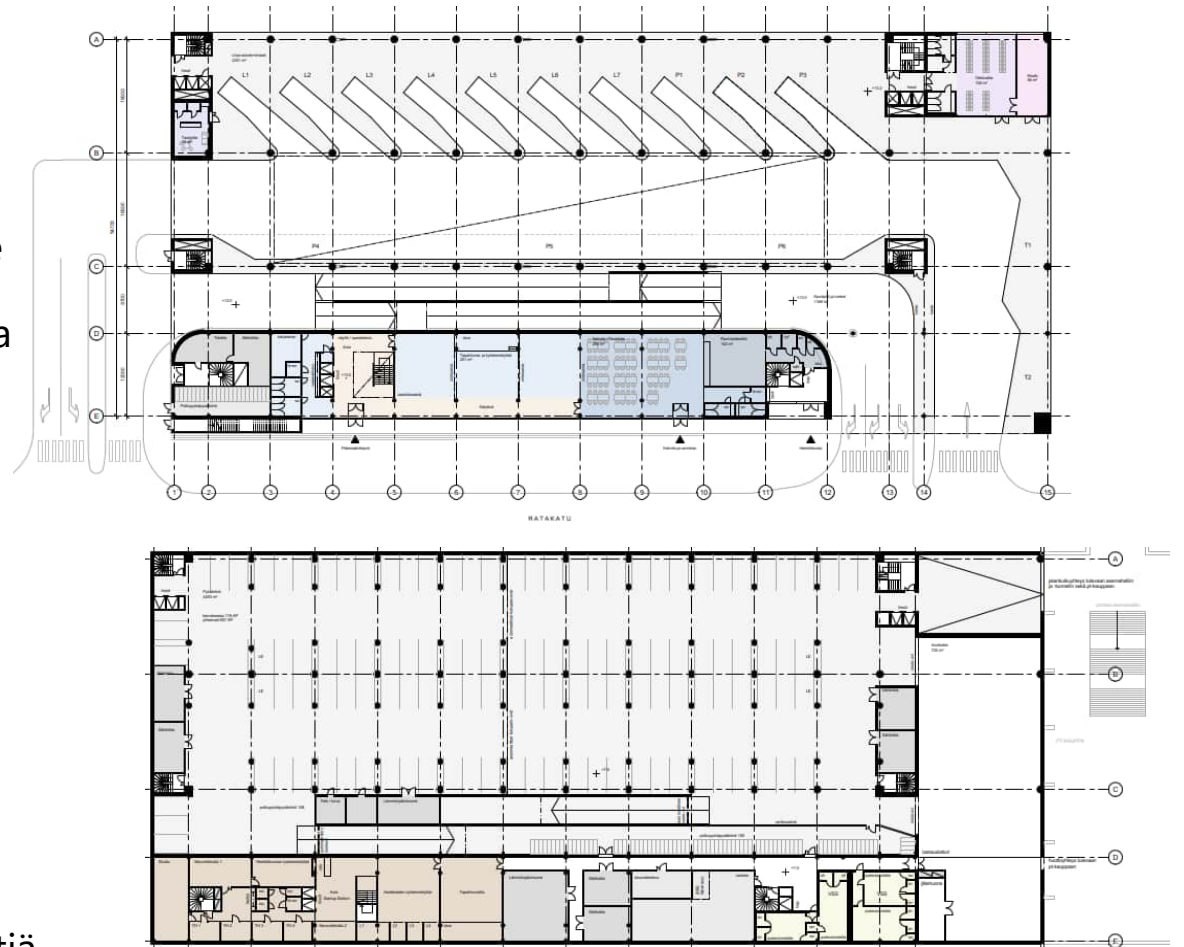
6. Suunnitteluratkaisu



Terminaalirakennuksen jalankulkualueet sijaitsevat laitureiden yhteydessä rakennuksen pohjois- ja länsireunoilla. Terminaali on esteettömyyden erikoistason aluetta. Suorin kulkuyhteys terminaalitasolta junalaitureille tapahtuu hissi- ja porrasyhteydellä rakennuksen luoteisnurkasta, jossa sijaitsee myös väliaikainen odotustila ennen terminaalirakennuksen pohjoispuolisten odotustilojen rakentamista. Rakennuksen ulkopuolelle sijoittuvat myös nykyiset tai tulevaisuudessa rakentuvat muut yhteydet junalaitureille.

Kellaritason luoteisnurkasta on tulevaisuudessa yhteys uuteen radan ali kulkevaan jalankulkutunneliin ja myös hieman kauempana olevaan pyöräliikenteen tunneliin. Laajaa julkista pyöräpysäköintiä (esim. asemakeskuksen liityntäpysäköinti) ei ole kaavailtu tähän rakennukseen, mutta toimistoille toteutetaan kellaritilaan henkilökunnan pyöräpysäköintiä 172 paikkaa kaksikerrospysäköintinä.

Liityntäpyöräpysäköinnin 250 pyöräpaikkaa edellytetään esitettäväksi asemakaavan muutosalueelle. Pyöräpysäköintiä voidaan sijoittaa mm. Ratakujan alle.



Kuvat: Rakennuksen maantas- ja kellarikerrokset
(Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy 21.23.2025)



7. Vaikutukset

Uusi joukkoliikenneterminaali parantaa terminaaliin suuntautuvan bussiliikenteen matkustajien palvelutasoa sekä matkaketjujen toimivuutta. Matkustajat voivat sääsuojatusti poistua busseista ja toisaalta odottaa bussien lähtöä väliaikaisessa odotustilassa terminaalin sisällä lähellä radan alikulkua. Pysäköintitalon liityntäpysäköintipaikat parantavat myös liityntäpysäköinnin palvelutasoa määrän, laadun ja etäisyyden osalta sekä siten voivat vaikuttaa positiivisesti liityntäpysäköinnin käyttöön osana matkaketjuja.

Asemakaavan ratkaisu vaikuttaa myös koko Asemakeskuksen alueen kokonaisratkaisuun, jossa autoliikennettä ja sen vaikutuksia keskitetään yhteen paikkaan. Tällöin muilla alueilla jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita voidaan parantaa merkittävästi lisäten turvallisuutta sekä mahdollistaen näiden kulkutapajakauman kasvun.

Suunnittelualueen jäsentymisellä on vaikutuksia alueen liikenneturvallisuuteen. Katuverkon autoliikenteen toimivuuteen suunnitelmaratkaisulla ei alustavien tässä työssä laadittujen toimivuustarkasteluiden perusteella ole merkittäviä vaikutuksia. Nämä vaikutukset on tarkennettu kuitenkin erillisessä alueellisessa toimivuustarkastelutyössä. Hetkellistä jonoutumista voi esiintyä pysäköintilaitoksen sisällä ulosajon yhteydessä, mutta kolmella kääntymiskaistalla Ratakadulle on jonoutumisen todennäköisyyttä pystytty pienentämään.

Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin parantuminen alueella lisännee näiden osuutta kulkumuotojakaumassa ja vähentää samalla päästöjä. Autoliikenteen vaihtoehtoisten energialähteiden ja liikennemäärän kasvun toisiaan mahdollisesti kumoavia vaikutuksia paikallisissa päästöissä ei tässä ole arvioitu tarkemmin. Alueen rakentuminen ja siistiytyminen vaikuttanee myös sosiaaliseen turvallisuuteen, erityisesti kun kaava-alueen lisäksi muu alueen rakentaminen on valmistunut.

Liikenneratkaistuista ei ole laadittu erillistä kustannuslaskentaa, vaan se sisältyy rakennuksen kustannuslaskentaan. Katualueille kohdistuvat liittymä-, valo-ohjaus- ym. kustannukset kohdistuvat katualueiden suunnitelmiin. Rakennuksen vaiheittain toteuttaminen ei ole todennäköistä, mutta rakennus kytkeytyy muutoin koko Asemakeskuksen alueen vaiheittaiseen toteuttamiseen.



Tiivistelmä kaavaselostukseen

Joukkoliikenneterminaalin rakennus on asemakeskuksen alueen liikenteellisesti merkittävin rakennus, joka palvelee maantasokerroksessa jalankulkua ja bussiliikennettä sekä kellarissa ja terminaalin päällä olevissa kerroksissa pysäköintiä ja saattoliikennettä. Rakennuksen toiminnot muodostavat merkittävän määrän erilaisiin matkaketjuihin liittyvää jalankulkuliikennettä ja myös polkupyöräliikennettä. Pyöräpysäköintiä rakennuksessa on vain henkilökunnalle, ja liityntäpysäköinnin tilat keskittyvät alueelle tuleviin muihin rakennuksiin.

Rakennuksen liikenne ei vaikuta merkittävästi autoliikenteen toimivuuteen Ratakadulla. Rakennuksen sisällä on varmistettu, että bussiliikenne ja muu autoliikenne eivät risteä keskenään. Pysäköinnin osalta tulee kuitenkin ottaa huomioon, että lyhyehkö tasaiselle pinnalle sijoittuva pysäköinnin ulosajon alue, jossa eri kerrosten liikenne sekoittuu, voi tarkoittaa hetkellistä jonoutumista laitoksen sisällä jyrkille rampeille asti.

Rakennuksen sisällä jalankulkuliikenne ohjataan bussiterminaali- ja pysäköintikerroksissa luoteiskulmaan, josta on esteetön yhteys radan uuteen jalankulun alikulkuun ja edelleen junalaitureille.

Ratakadun ja rakennuksen eteläpuolella olevan Ratakujan suunnittelussa tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon bussi-, huolto- ja pysäköintiliikenteen vaatimukset sekä kadun ja rakennuksen korkotasojen yhdistyminen.



LUO ARKKITEHDIT

www.luoarkkitehdit.fi
info@luoarkkitehdit.fi

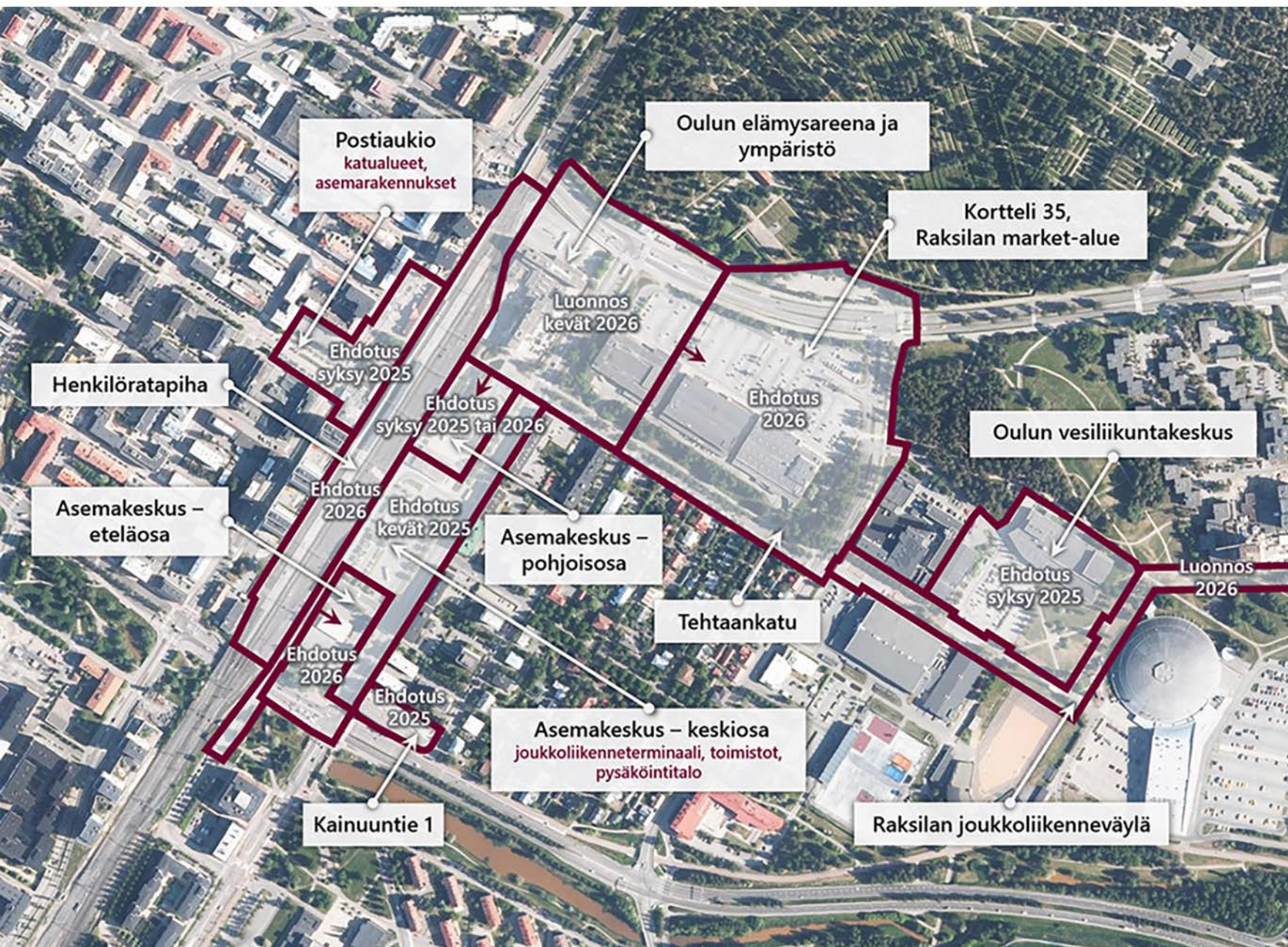
18.3.2025

Vaihtoehto C

1:3000

Rakasilan alueen visiosuunnitelma

Liite 8. Rakasilan visiosuunnitelma 18.3.2025, Oulun kaupunki / LUO arkkitehdit



Asemanseudun ja Raksilan kaavahankkeet 24.3.2025

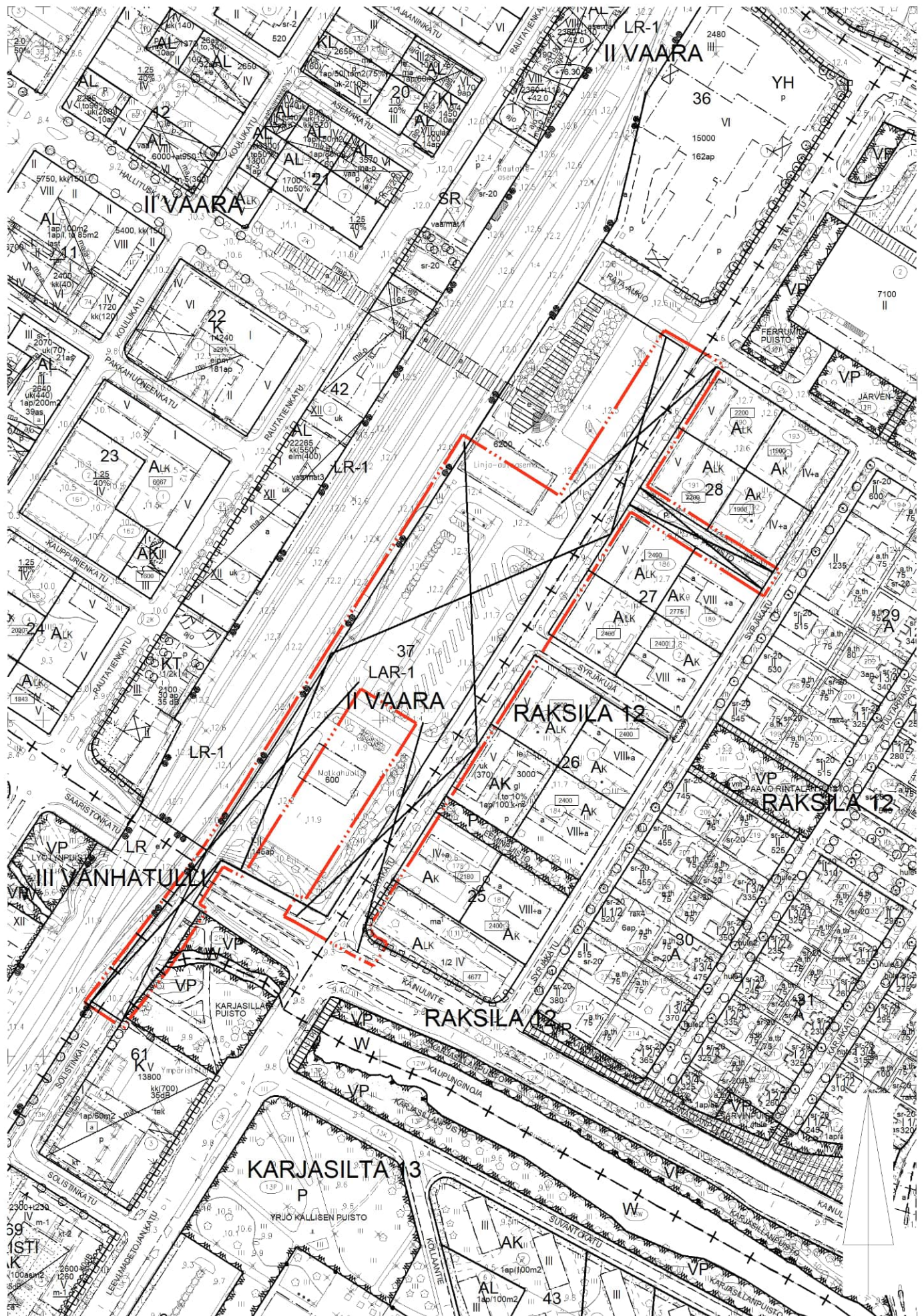
Toisiinsa liittyvät kaavahankkeet ja niiden vaiheistus

1. Asemakeskuksen keskiosa: joukkoliikenneterminaali, toimistot, pysäköintitalo
2. Oulun elämysareena ja ympäristö (myös Tehtaankatu tarvittaessa)
Asemakeskuksen pohjoisosa (mahdollisesti 2. sijaan 3. vaiheessa)
3. Kortteli 35, Raksilan market-alue
4. Postiaukio: katualueet, asemarakennukset
5. Henkilöratapiha (mahdollisesti jo aikaisemmassa vaiheessa)
6. Asemakeskuksen eteläosa

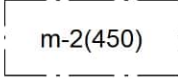
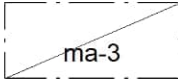
Muut kaavahankkeet

- Oulun vesiliikuntakeskus
- Kainuuntie 1

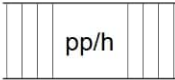
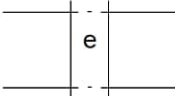
→ Nuolilla osoitetut aluerajat voivat muuttua areenan hankealueen ja liikennetarkaisuiden mukaan.





21		Keskustatoimintojen korttelialue.
82		3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
82-1		3 m sen asemakaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jonka sisäpuolelta asemakaavamerkinnot ja -määräykset poistetaan.
83-1		Kaupunginosan raja.
84		Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
85-1		Eri asemakaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.
86-1		Ohjeellinen eri asemakaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.
91-2		Kaupunginosan numero.
92-2		Kaupunginosan nimi, joka ei vahvistu.
93		Korttelin numero.
95		Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
96		Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
98-1		Merkintä osoittaa rakennusallalle sallittujen asuntojen lukumäärän.
99-1		Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennusallalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja varten.
100		Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
113		Rakennusala.
115-4		Rakennusala, jolle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta häiritsemätöntä myymälä- tai liiketilaa maantasokerrokseen. Suluissa oleva luku ilmoittaa rakennusallalla sallitun vähimmäiskerrosalan neliömetreinä.
120-2		Maanalainen tila, johon saadaan sijoittaa kaksi maanalaista kellarikerrosta.
135-1		Istutettava puurivi.
136		Katu.

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, 17.4.2025

141-1		Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu.
155		Eritasoristeys.
159-1		Korttelialueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
163-1	1ap/85 l,to m2	Merkintä osoittaa, kuinka monta liike- ja toimistokerrosalaneliometriä kohti on rakennettava yksi autopaikka.
169-9		Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, jonka arvot tulee säilyttää. RKY on Museoviraston laatima valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi (valtioneuvoston päätös 22.12.2009).
174-2		Muuntaja.
200-396		vaa9-merkinnällä varustetuilla korttelialueilla on noudatettava seuraavia määräyksiä: Kaupunkikuva ja rakentaminen Rakennuksen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota sen keskeiseen rooliin kaupunkikuvassa. Rakennuksen julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoista massoittelun, sommittelun sekä materiaalien osalta. Massoittelun, julkisivujen ja tilajärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava, että rakennus liittyy saumattomasti koillisen puolelle rakentuvaan Asemakeskukseen. Rakennuksen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulkijan näkökulmaan ja varmistaa, että maantasokerros muodostaa miellyttävää kaupunkikuvaa. Ratakadun sekä rautatiealueen puoleisista julkisivuista maantasossa korttelikohtaisesti tulee olla vähintään 50 % ikkunapintaa tai aukkoa. Maantason umpipintojen tulee olla materiaaleiltaan ja artikuloinniltaan katutilan julkista ilmettä tukevaa. Julkisivujen tulee olla pääosin paikalla muurattua poltettua tiiltä, ripustusjärjestelmään kiinnitettyä keraamista laattaa, tiililaattaa tai rapattua pintaa. Julkisivun mahdolliset elementtisaumat eivät saa olla erottuvia. Korttelialueelle tulee sijoittaa joukkoliikenneterminaali. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä hulevesien käsittelysuunnitelma, joka on toteutettava rakentamisen yhteydessä. Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa kiinteistön alueella ennen johtamista hulevesiverkostoon. Viivytysrakenteiden mitoitustilavuuden tulee olla 0,9 kuutiometriä jokaista sataa vettä läpäisemättömää neliometriä kohti. Tontilta sallittavaksi enimmäispurkuvirtaamaksi hulevesiverkostoon esitetään luonnollista tilannetta vastaavaa virtaamaa noin 35 l/s/hehtaari. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa. Tontin hulevesijärjestelmässä tulee olla suunniteltu ja toteutettu ylivuoto ja tulvareitti. Lattia- ja pihakorot tulee sovittaa katualueiden tasauksiin. Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennusmassan yhteyteen helposti saavutettavalle ja huollettavalle paikalle. Väestönsuojatilat toteutetaan rakennuksen kellarikerrokseen. Rakennuksen kellarikerroksessa tulee varautua huoltoreittiin koillisen suunnalle sekä järjestää esteetön henkilöyhteys asematunneleihin. Kellarikerroksen suunnittelussa tulee varautua yhtenäisen maanalaisen tilan toteuttamiseen Asemakeskuksen koillisen ja lounaan puolella sijaitseville alueille. Pysäköinti Rakennukseen tulee toteuttaa asemakaavamääräyksissä osoitetun pysäköintipaikkavelvoitteen lisäksi vähintään 150 liityntäpysäköintipaikkaa. Pysäköintitiloissa ja -alueilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin. Korttelialueen tilankäyttö mitoitetaan tämän pysäköintinormin mukaisesti. Toteutettavan kohteen pysäköintinormin mukaisista velvoitepaikoista voidaan erillisen pysäköintiselvityksen perusteella harkita joustoja. Joustolaskelmat ja palvelun toimivuus osoitetaan rakennusluvan yhteydessä erillisillä selvityksillä ja mahdollisilla sopimuksilla. Velvoiteautopaikkoja tulee toteuttaa yllä mainitusta lukumäärästä vähintään 75 %, jos pysäköinnin järjestämisessä käytetään joustotekijöitä.

Tapauskohtaiset joustomahdollisuudet pysäköintinormiin:

- Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan enemmän kuin normi edellyttää: viisi polkupyöräpaikkaa korvaa yhden autopaikan. Lisäpyöräpaikkojen tulee sijaita esteettömässä ja lukittavassa sisätilassa. Jousto enintään -10 %.
- Yhteiskäyttöautot: Yksi yhteiskäyttöauto korvaa viisi autopaikkaa, jousto enintään -10 %. Lupaa hakevan tulee osoittaa rakennusluvan yhteydessä palvelun toimivuus ja pysyvyys kohteessa. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä.
- Keskifetty pysäköintilaitos, vähennys nimikoimattomiksi osoitettavasta paikkamäärästä: nimikoimattomuus -10...20 % tai vuorottaispysäköinti -20...30 %

Liiketilalle on osoitettava vähintään yksi polkupyöräpysäköintipaikka jokaista 40 kerrosalaneliometriä kohti ja toimistotilalle vähintään yksi polkupyöräpysäköintipaikka jokaista 50 kerrosalaneliometriä kohti. Liike- ja toimistotilan polkupyöräpysäköintipaikat tulee sijoittaa katettuun tilaan tai sisätilaan. Polkupyöräpaikat tulee sijoittaa ulko-oven läheisyyteen.

Helposti saavutettava tila on lukittu ja katettu tila, johon pyörä voidaan taluttaa renkaillaan. Tilan ovien tulee olla helposti avattavia ja mitoituksen mahdollistaa talutus ulkoa pyöräpysäköintipaikalle. Kynnyksen enimmäiskorkeus on 20 mm. Pyöräpysäköinti voi sijaita muualla kuin maantasokerroksessa, jos rakennuksessa on joko hissi, johon pyörä mahtuu pyörilleen, tai luiska, jonka enimmäiskaltevuus on 8 %. Polkupyörän pysäköintitilaan ei kohdistu autopaikkavelvoitetta.

Korttelialueelle ja/tai viereisen Ratakujan alueelle maanalaiseen tilaan tulee lisäksi osoittaa vähintään 250 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa lukittavaan ja katettuun tilaan. Liityntäpyöräpysäköinnissä voidaan käyttää kaksikerrospyörätelineitä.

Tekniset laitteet ja tilat

Ilmanvaihtokonehuoneita tai muita teknisiä tiloja ei saa sijoittaa rakennuksen ylimmän kerroksen yläpuolelle. Välttämättömät tekniset laitteet vesikatkon yläpuolella on sovitettava rakennuksen kokonaishahmoon ja julkisivuarkkitehtuuriin. Kerroksissa oleviin teknisiin tiloihin ei kohdistu autopaikkavelvoitetta. Ilmanvaihto- ja jäähdytystekniikan aiheuttaman melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Rakennukseen on mahdollista sijoittaa aurinkopaneeleita ja aurinkokeräimiä, jotka on sijoitettava ja suunniteltava hallituksi osaksi rakennuksen arkkitehtuuria.

Muuntamot tulee integroida rakennuksiin alueen sähköjakeluverkonhaltijan hyväksymällä tavalla. Muuntamot on voitava rakentaa ensimmäisessä rakennusvaiheessa.

Maaperän puhtaus

Alueella esiintyy maaperän pilaantuneisuutta. Maarakentamisen ja muun rakentamisen yhteydessä on oltava yhteydessä ympäristösuojeluviranomaiseen. Maaperän puhtaus tulee varmistaa ja pilaantunut maaperä on tarvittaessa puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Kynnysarvotason ylittäviä maita ei voida siirtää tontin ulkopuolelle hyödynnettäväksi ilman tarkempaa riskitarkastelua.

Happamat sulfaattimaat

Asemakaava-alueella saattaa esiintyä happamia sulfaattimaita. Rakennussuunnittelun yhteydessä tulee selvittää happamien sulfaattimaiden ja potentiaalisesti happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja niiden vaikutus suunnitelmataratkaisuihin. Happamoitumisriski on otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, kaivutöissä, massanvaihdossa ja maa-aineksen läjityksessä happamoitumishaittojen ennaltaehkäisemiseksi. Mahdolliset happamat sulfaattimaat tulee ottaa huomioon kellarien suunnittelussa ja rakentamisessa.

TONTTIJAKOMERKINNÄT:

1.

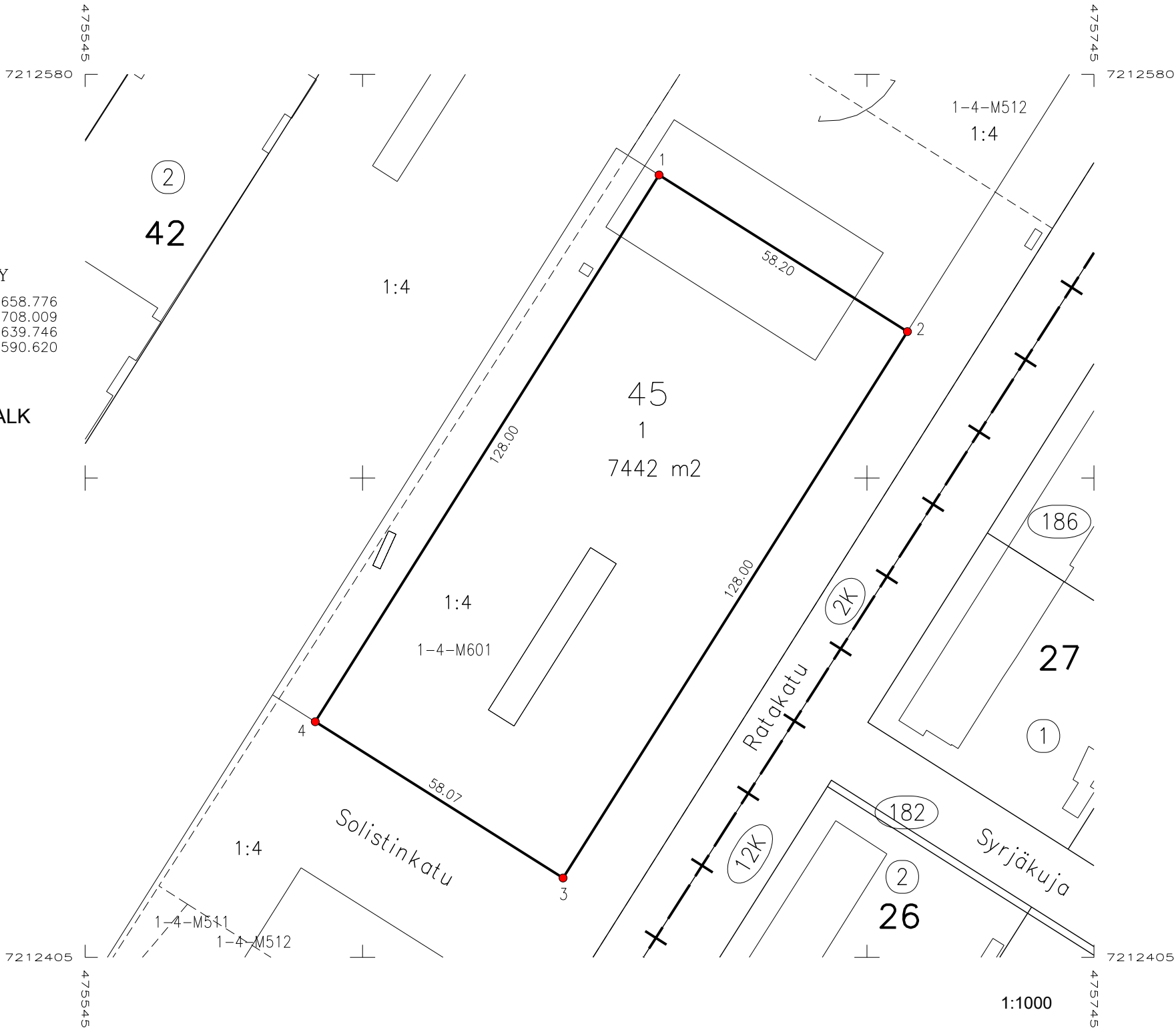
Sitovan tonttijaon mukainen tontti.

II (Vaara)
Kortteli 45
Tontti 1

KOORDINAATTILUETTELO

N:o	X	Y
1	7212560.058	475658.776
2	7212529.019	475708.009
3	7212420.741	475639.746
4	7212451.712	475590.620

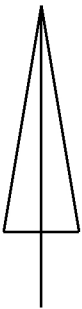
3.4.2025 ALK



TONTTIJAKO		1:1000	OULU	
ASEMAKAAVA 564-2608		HYVÄKSYTTY/VAHVISTETTU		TJNRO 5647045
				EDELLINEN TONTTIJAKO
POHJAKARTAN HYVÄKSYI JA TONTTIJAON LAATI		17.04.2025	KAUP. OSA	2
			Vaara	
LASKI	ALK	KIINTEISTÖINSINÖÖRIN MÄÄRÄYKSESTÄ PAIKKATIE TOINSINÖÖRI	KORTTELI	45
PIIRSI	JS		TONTIT	1
TARK	PM		MUUTT. TONTIT	
Anna-Liisa Kylätie				
HYVÄKSYTTY				
VOIMAANTULO				

KOORDINAATTILUETTELO

N:o	X	Y
1	7212560.058	475658.776
2	7212529.019	475708.009
3	7212420.741	475639.746
4	7212451.712	475590.620



MUODOSTUMINEN

TONTTI	P-ALA	OSAP-ALA	KIINTEISTÖ	M-ALA
564-2-45-1	7442	7442	564-407-1-4	M601

