



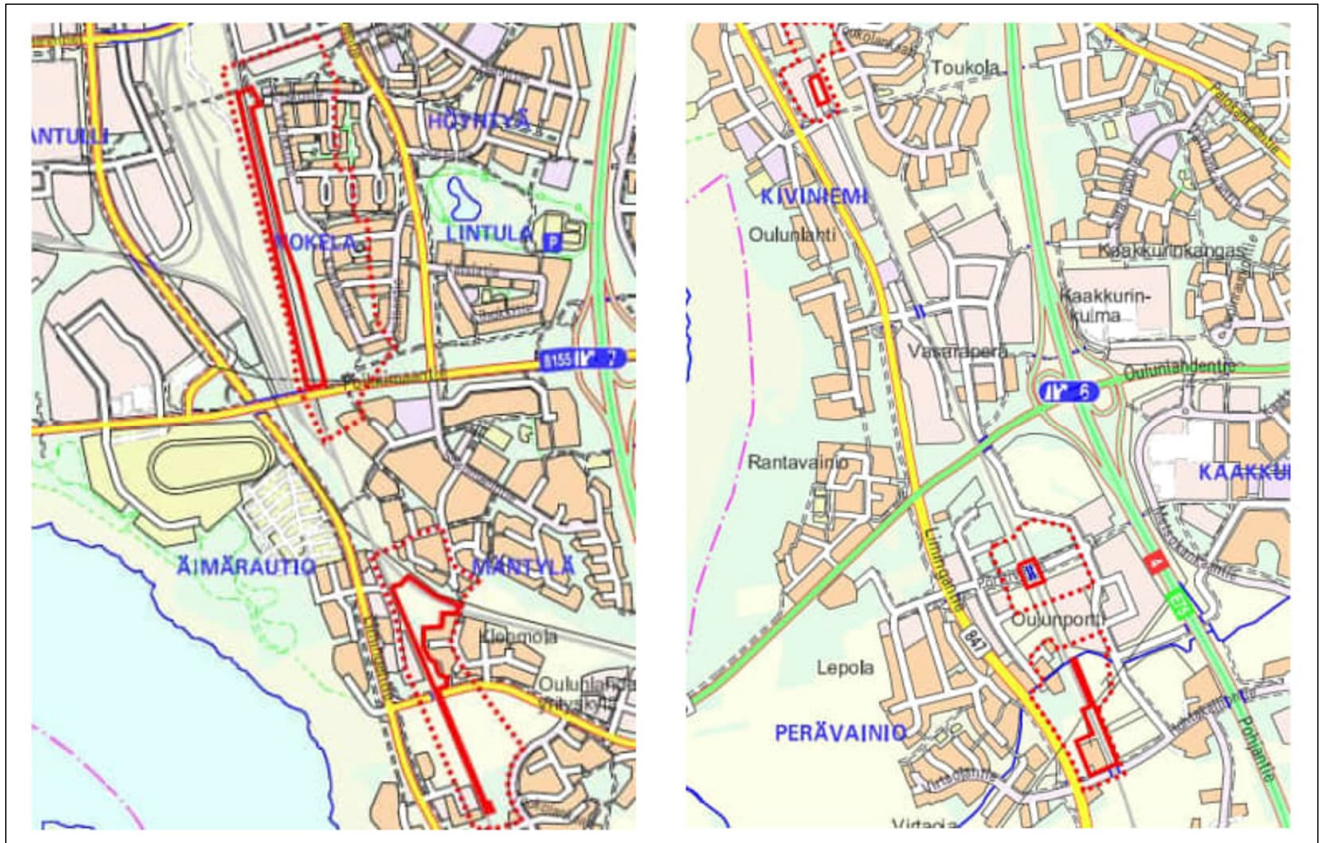
Asemakaavan selostus

28.3.2025 päivättyyn ja 11.6.2025 korjattuun Oulun kaupungin Nokelan, Limingantullin, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien rautatie-, suojaviher-, lähivirkistys-, puisto- ja katualueita sekä autopaikkojen korttelialuetta ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta koskevaan asemakaavan muutokseen ja asemakaavaan osalle Kiviniemen kaupunginosaa.

Kaksoisraide

Kaavatunnus 564–2583

Diaarinumero OUKA/1051/2024



Kuva 1. Opaskarttaotteille on rajattu ehyillä viivoilla alueet, joilla asemakaavaa muutetaan. Katkoviivoilla on rajattu kaavamuutoksen vaikutusalueet.

Sisältö

1. Perus ja tunnistetiedot.....	3
1.1 Tunnistetiedot.....	3
1.2 Kaava-alueen sijainti.....	3
1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	3
2. Tiivistelmä.....	5
2.1 Asemakaavan sisältö	5
2.2 Kaavaprosessin vaiheet	5
2.3 Asemakaavan toteutus	5
3. Lähtökohdat.....	5
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	5
3.2 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset	6
3.3 Kaava-aluetta koskevat selvitykset.....	11
4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	17
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	17
4.2 Osallistuminen ja yhteistyö	17
4.3 Asemakaavan tavoitteet.....	18
4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja vuorovaikutus.....	18
5. Asemakaavan kuvaus	20
5.1 Kaavan rakenne	20
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	21
5.3 Aluevaraukset.....	21
5.4 Kaavan vaikutukset.....	21
5.5 Ympäristön häiriötekijät	25
5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset	25
6. Asemakaavan toteutus	28
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	28
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus	28

1. Perus ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Oulun kaupungin Nokelan kaupunginosan katu-, lähivirkistys- ja puistoaluetta, Limingantullin kaupunginosan rautatiealuetta, Kiviniemen kaupunginosan lähivirkistys-, rautatie-, suojaviher- ja autopaikkojen korttelialuetta (kortteli 68 tontti nro 7) sekä Perävainion kaupunginosan katu-, lähivirkistys-, rautatie- ja yhdyskuntateknistä huolto palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta. Asemakaavaa koskee osaa Kiviniemen kaupunginosaa.

Kaavan nimi:	Kaksoisraide
Kaavatunnus:	564–2583
Kaavan laatija:	Tuula-Mari Kurikka, Virpi Rajala Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus Solistinkatu 2, PL 32, 90015 Oulun kaupunki sähköposti: etunimi.sukunimi(a)ouka.fi, virpi.e.rajala(a)ouka.fi
Kaavan vireilletulo:	Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kirjeellä ja lehti-ilmoituksella 14.5.2024
Hyväksyminen:	Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan muutoksen 25.8.2025 Asemakaava on tullut voimaan __.__.2025 (Täydennetään hyväksymisvaiheessa)

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijoittuu Oulun keskustasta etelään Nokelan, Limingantullin, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien rautatiealueille sekä radan välittömään läheisyyteen. Kiviniemen kaupunginosassa kaavamuuotos koskee myös korttelin 68 autopaikkojen korttelialuetta. Asemakaavan muutos käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuuotosalueita, jotka rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Toukolan kohdalla kaava-alue laajenee vähäisessä määrin asemakaavoittamattomalle alueelle.

1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavan seurantalomake
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 28.3.2025
3. Vuorovaikutusraportti 26.5.2025
4. Ratasuunnitelma Kmv743-752, Sitowise 31.5.2024, 18.3. ja 31.3.2025
5. Ympäristösuunnitelma Sitowise 18.11.2024, 26.3. ja 31.3.2025
6. Asemakaavakartta ja asemakaavamerkinnät ja -määräykset 28.3.2025, korj. 11.6.2025

Kaavaselostuksen erillisliitteet:

7. Liminka-Oulu ratasuunnitelmaselostus 10.12.2024
8. Kaksoisraide Oulu-Liminka Linnusto 2024, Envineer Oy 11.11.2024
9. Liminka-Oulu Kasvillisuus- ja luontokartoitukset, Sitowise 2023, 22.10.2024
10. Kaksoisraide, Metsäkuviot ja puustokartoitus v.2024, Albus Luontopalvelut Oy 20.10.2024
11. Liminka-Oulu ratasuunnitelma liikennetärintäselvitysraportti Sitowise 31.5.2024

12. Liminka-Oulu ratasuunnitelma meluselvitysraportti Sitowise 26.2.2024
13. Ratasuunnittelu Tampere-Oulu. Oulun, Tupoksen ja Limingan lisäpisteet. Pilaantuneiden maiden tutkimusraportti, WSP 20.12.2023
14. Ratasuunnittelu Tampere-Oulu haitta-ainetutkimus Liminka ja Kempele, WSP 12.9.2023
15. Pilaantuneiden maiden selvitys Sitowise 19.4.2023
16. Ratasuunnittelu Tampere-Oulu, Liito-orava- ja viitasammakkoselvitys 2022, Ramboll Finland Oy, 7.11.2022

2. Tiivistelmä

2.1 Asemakaavan sisältö

Asemakaavan muutos ja asemakaava laaditaan Väyläviraston Liminka-Oulu-kaksoisraiteen rata-suunnitelman mukaisesti. Kaavan suunnittelualue käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuu-tosalueita. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Rautatiealueen laajentamis-tarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista. Kaavassa laajennetaan rautatiealuetta (LR) vähäisessä määrin. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista. Pe-rävainiolla pääosa yhdyskuntateknistä huolto palvelevien rakennusten ja laitosten alue liitetään rautatiealueeseen. Kaavassa osoitetaan ratasuunnitelman mukaiset melusuojaus- ja tärinäsuo-jaustarpeet ja huoltotierasitteet kaavan suunnittelualueen osalta. Oulunlahdessa autopaikkojen korttelialueen LPA-4-tontille osoitetaan ajoyhteys rautatiealueen huoltoa varten. Varikonpuis-tossa sijaitsevalle mastolle laitetiloineen on osoitettu uusi sijainti.

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

2.2 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavoitustyö on käynnistetty Väyläviraston aloitteesta. Asemakaavan muutos on käynnistetty yh-dyskuntalautakunnan päätöksellä 23.4.2024 § 182.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.5.–13.6.2024. Nähtävilläolon aikana esitet-tiin yksi lausunto ja 7 mielipidettä.

Asemakaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 28.1.-27.2.2024. Nähtävilläolon aikana esitettiin yksi lausunto ja 11 mielipidettä.

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 22.4.-22.5.2025. Nähtävilläolon aikana esitettiin 2 lausuntoa.

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi vastineet ja päätti esittää kaavan hyväksymistä kaupunginhalli-tukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle 10.6.2025 § 293.

Yhdyskuntalautakunta kumosi 10.6.2025 § 293 tehdyn asiaa koskevan päätöksen, hyväksyi vasti-neet ja päätti esittää kaavan hyväksymistä kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuus-tolle 17.6.2025 § 327. Uusi käsittely tarvittiin, koska kaavaan piti tehdä vielä yksi lisäkorjaus.

2.3 Asemakaavan toteutus

Kaksoisraiteen toteutuksen ajankohtaa ei ole vielä määritelty.

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaavan muutosalue käsittää rautatien lähialueita: Nokelan kaupunginosan katu-, lähivir-kistys- ja puistoaluetta, Limingantullin kaupunginosan rautatiealuetta, Kiviniemen kaupungin-osan lähivirkistys-, rautatie- ja suojaviheraluetta sekä autopaikkojen korttelialueen korttelin 68 tonttia nro 7 ja Perävainion kaupunginosan katu-, lähivirkistys- ja rautatiealueita sekä yhdyskun-tateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta. Suunnittelualue rajautuu

asemakaavan mukaisiin yleisiin alueisiin, Kleemolassa asuinkortteliin ja Kiviniemessä asemakaavoittamattomiin peltoalueisiin.

3.1.2 Luonnonympäristö

Luonnonympäristön osalta suunnittelualue käsittää pääasiassa radan reunapuuston. Nokelassa suunnittelualueen puusto on osa asuinalueen metsäistä lähivirkistysaluetta.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Taka-Nokelan kohdalla masto, maston laitetila ja radanpiitoon liittyvä rakennus sekä Perävainiolla Väyläviraston laitetila.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueen omistaa pääosin valtio. Yleiset alueet ja Kiviniemen kaupunginosassa auto-paikkojen korttelialueen tontin omistaa Oulun kaupunki.

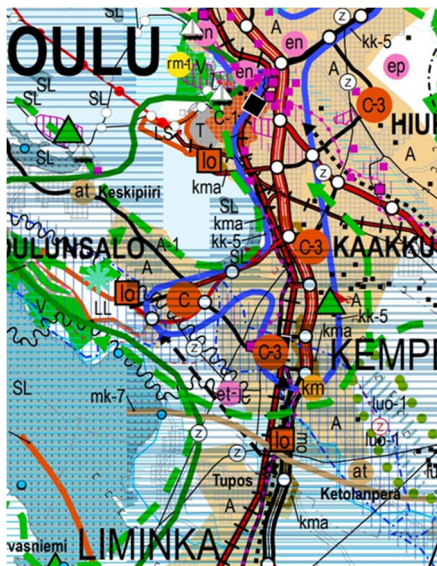
3.2 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat ja päätökset

3.2.1 Maakuntakaava

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

3.2.2 Yleiskaava

Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääradaksi ja kaksoisraide on merkitty pääradan varteen punaisella uuden rautatien merkinnällä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon raideliikenteestä aiheutuva melu ja värinä. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on myös maisemallisesti arvokas peltoalue ja itäpuolella pientalovaltaisia asuntoalueita.



Kuvat 2. Ote maakuntakaavakartasta.



Kuva 3. Ote yleiskaavakartasta.

3.2.3 Voimassa olevat asemakaavat

Alueella on voimassa 25.6.1953 (73), 15.2.1955 (89), 30.3.1961 (246), 13.10.1988 (1253), 18.5.1993 (1395), 21.10.1997 (1546), 26.8.2002 (1752), 23.9.2002 (1759), 9.11.2015 (2096), 1.4.2019 (2375), 24.2.2020 (2329) ja 14.4.2020 (2390) hyväksytyt/vahvistetut asemakaavat.

3.2.4 Rakennusjärjestys

Oulun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.9.2017.

3.2.5 Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Oulun kaupunki toimii kiinteistörekisterin pitäjänä asemakaava-alueella.

3.2.6 Pohjakartta

Pohjakartta on alueidenkäyttölain 54a § mukainen ja vastaa olosuhteita 20.3.2025.

3.2.7 Maankäyttösopimukset

Maankäyttösopimusta ei laadita.

3.2.8 Oulun kaupunkistrategia 2030

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

3.2.9 Oulun kaupunki Ympäristöohjelma 2026

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

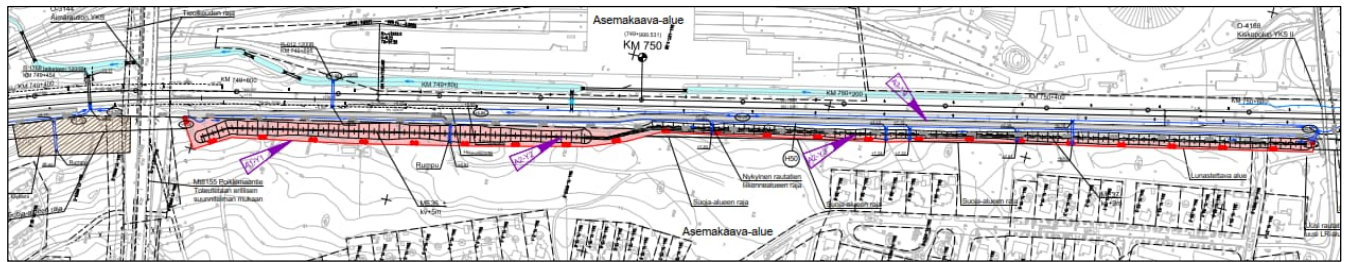
3.2.10 Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimus

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

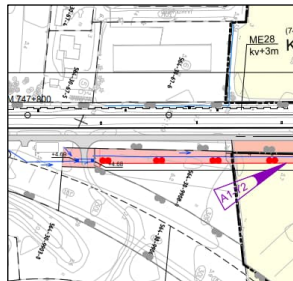
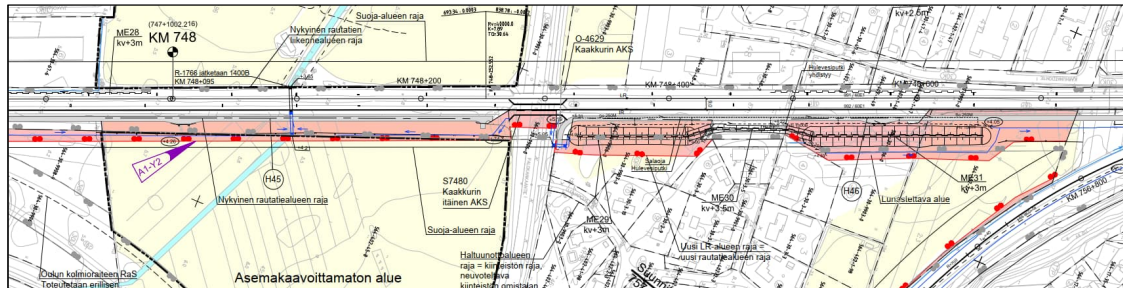
3.2.11 Liminka-Oulu-kaksoisraiteen ratasuunnitelma

Kaksoisraiteen asemakaavan muutos pohjautuu Liminka-Oulu-kaksoisraiteen ratasuunnitelmaan. Liminka-Oulu-kaksoisraide on osa Tampere-Oulu-rataosuuden suunnittelukokonaisuutta. Tampere-Oulu-rataosuus on yksi Suomen merkittävimmistä ratayhteyksistä. Suunnittelun lähtökohdaksi on rakentaa uusi raide nykyisen raiteen viereen ja tehdä kaksi rataoikaisua tavoitenopeuden mahdollistamiseksi. Toinen rataoikaisuista sijoittuu Ouluun Perävainiolle osittain laadittavan kaavam muutoksen alueelle. Hankkeen tavoitteena on lisätä rataosuuden välityskykyä ja rataverkon käytettävyyttä ja vähentää häiriöherkkyyttä. Hanke sujuvoittaa henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista sekä poistaa Liminka-Oulu-rataosuuden pullonkaulat.

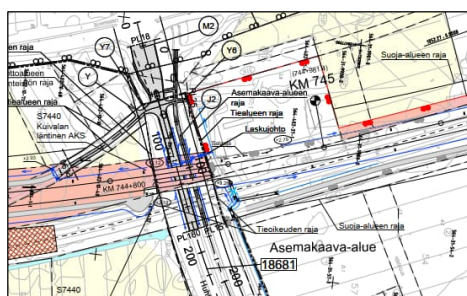
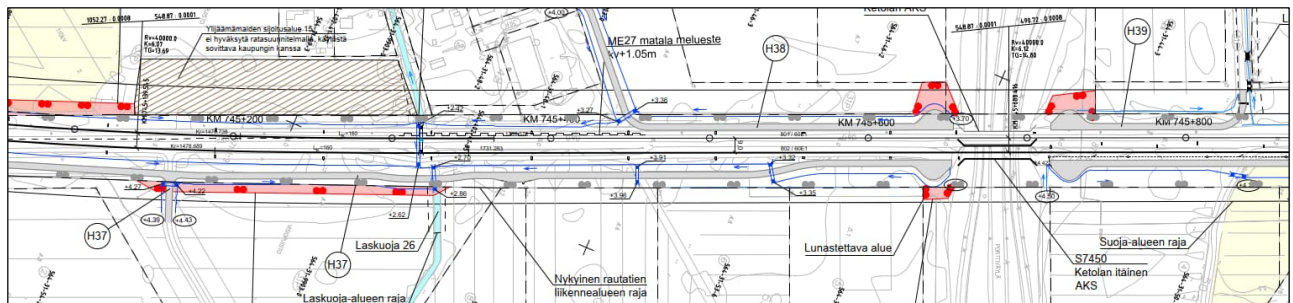
Seuraavan sivun ratasuunnitelmakartat ovat myös kaavaselostuksen liitteenä 4. Ratasuunnitelmaselostus on kaavaselostuksen erillisliitteenä nro 8.



Kuva 4. Ote ratasuunnitelmasta Varikonpuiston kohdalta Nokelasta (Kmv 749+400 – 750+700).

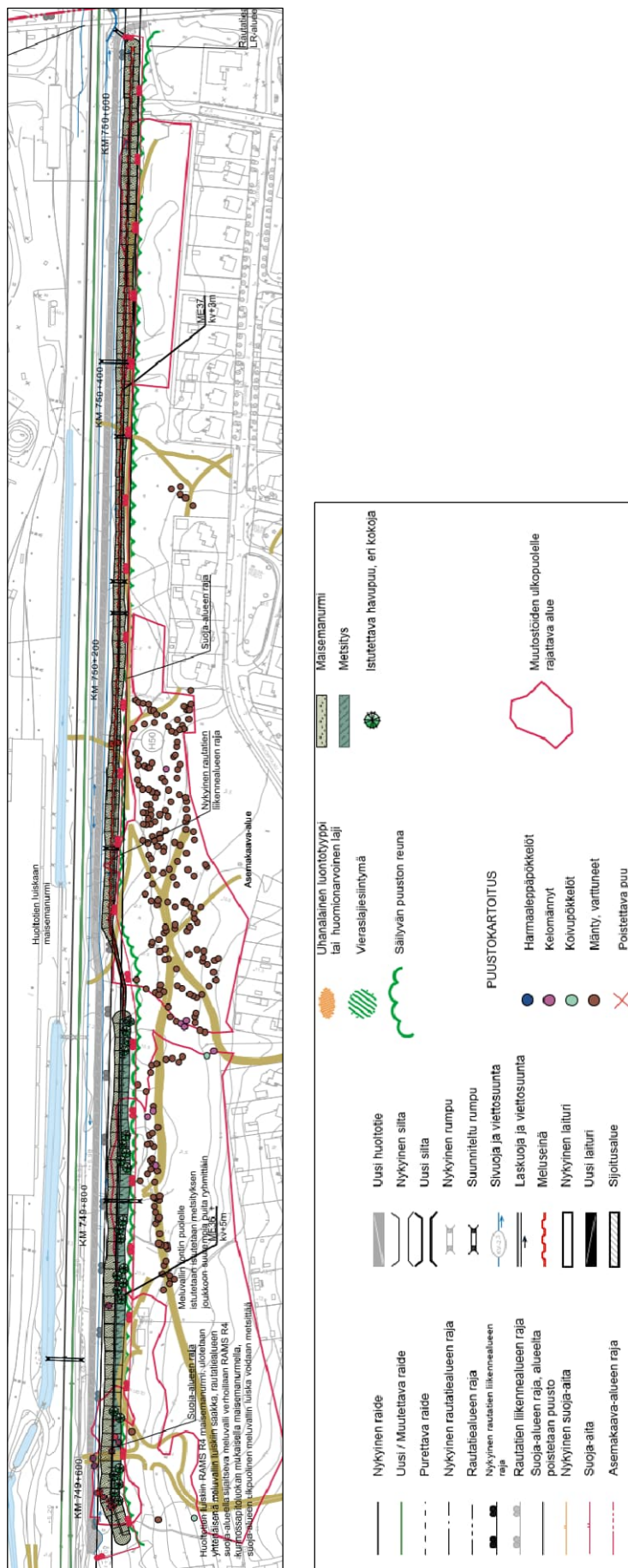


Kuvat 5 ja 6. Otteet ratasuunnitelmasta Kleemolan ja Toukolan kohdalta (Kmv 747+900 – 748+800).



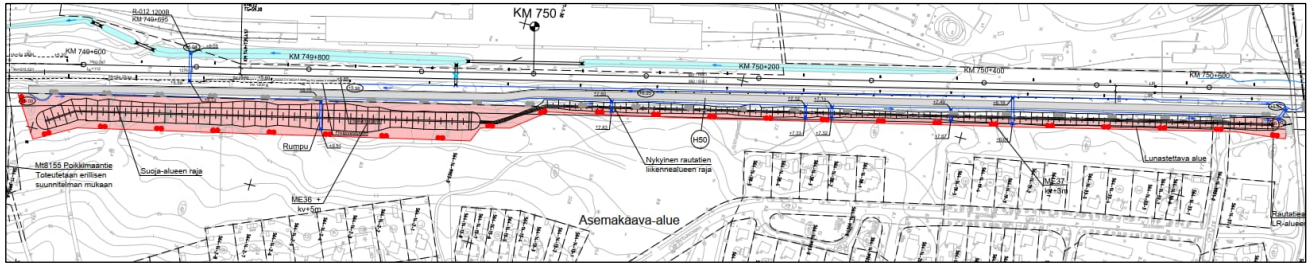
Kuvat 7 ja 8. Ote ratasuunnitelmasta Perävainion kohdalta. Ylempi Porttiväylän ja Visiopuiston ja alempi Maaniitynpuiston ja Huhtakalliontien alikulun kohdalta. (Kmv 744+800 – 745+800).

Seuraavalla sivulla on Nokelan kohdalta ratasuunnitelman ympäristösuunnitelmakartta, jossa on esitetty mm. meluvallien istutussuunnitelma. Toisessa kartassa on puustokartoitus tuotu ympäristösuunnitelmakartan kanssa samaan kuvaan, jotta voidaan nähdä mikä vaikutus hankkeella on Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon. Ympäristösuunnitelmakartat ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 5.

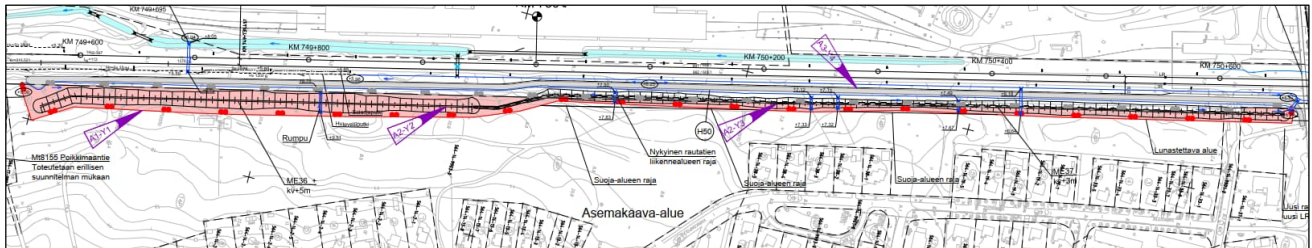


Kuvat 9 ja 10. Ote Nokelan kohdan ratasuunnitelman ympäristösuunnitelmakartasta puustokartoituksen kanssa merkintöjen selityksineen

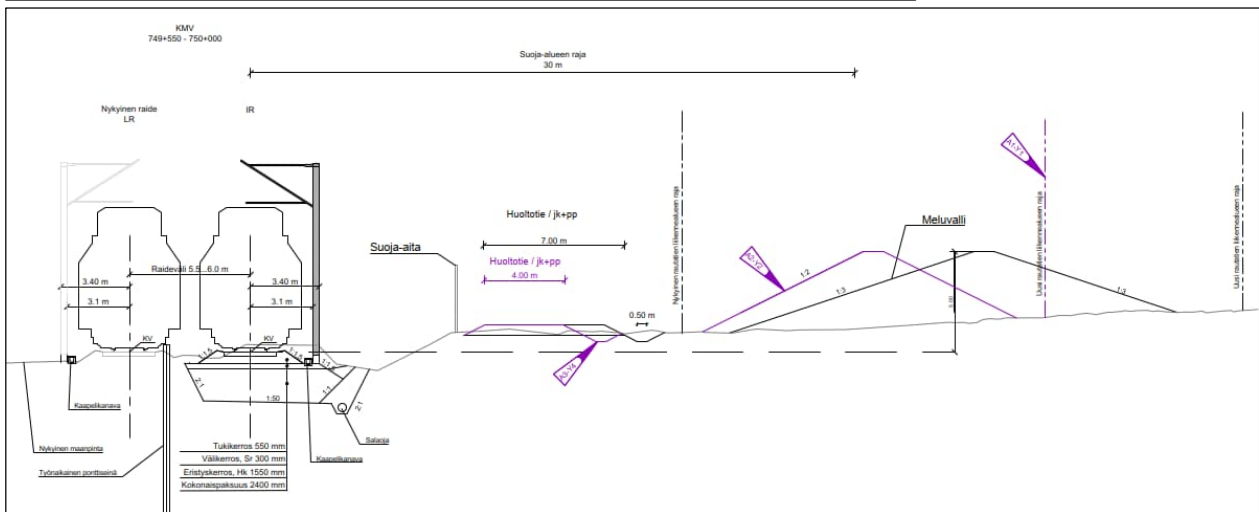
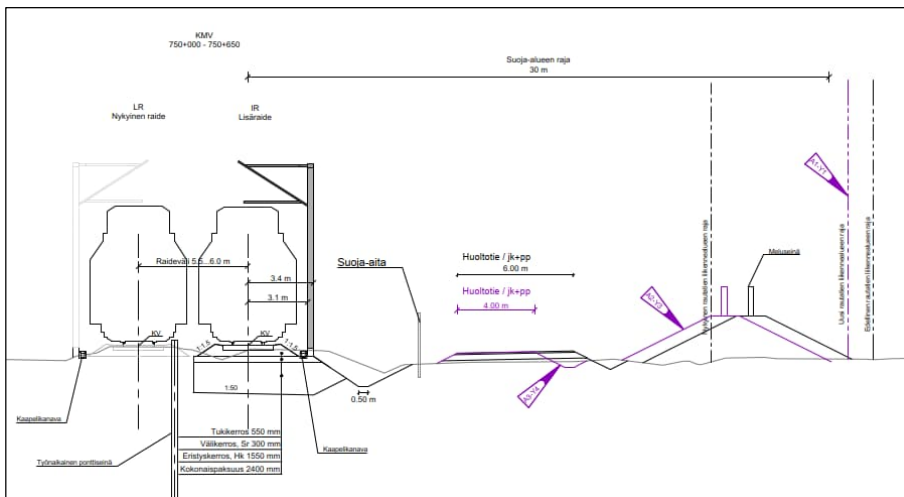
Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen ratasuunnitelmaa muutettiin Nokelan kohdalla. Rautatie-alueelle kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, kavennettiin 4 metriä leveäksi, melusuojausta siirrettiin lähemmäksi rataa ja isompi meluvalli muotoiltiin jyrkemmäksi. Toimenpiteiden ansiosta rautatiealueen vaatima tila kapeni Taka-Nokelan kohdalla 10...15 m ja Etu-Nokelan kohdalla 0,5...1 m.



Kuva 11. Ratasuunnitelma Nokelan kohdalla kaavaluonnosvaiheessa.



Kuva 12. Ratasuunnitelma Nokelan kohdalla kaavaehdotusvaiheessa, jolloin rautatiealue on kaventunut.



Kuvat 13 ja 14. Tyyppipoikkileikkaukset Nokelan kohdalla. Kuvassa esitetty kaavaluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset ratasuunnitelmassa sinisellä pienemmän ja isomman meluvallin kohdalla.

3.3 Kaava-aluetta koskevat selvitykset

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

Ohessa seuraavaksi on esitetty tiivistelmät kaavamuutosalueelle tehdyistä selvityksistä.

3.3.1 Pilaantunut maaperä

Selvityksen pilaantuneen maaperän riskikohteista ratasuunnitelmaa varten on laatinut Sitowise (raportti päivätty 19.4.2023) ja Selvityksen Oulun, Tupoksen ja Limingan lisäpisteistä on laatinut WSP Finland Oy (raportti päivätty 20.12.2023). Rata-alueella on tehty maaperätutkimuksia, joiden mukaan kaavamuutosalueella ei esiinny pilaantuneita maa-alueita.

3.3.2 Happamat sulfaattimaat

Geologisen tutkimuskeskuksen selvityksen mukaan kaksoisraiteen kaavamuutosalueella esiintyy happamia sulfaattimaat.

Happamat sulfaattimaat aiheuttavat tyypillisesti pintavalunnan happamoitumista erityisesti pitkän kuivan jakson jälkeen tulevan sateen aikana ja pohjaveden pinnan vaihdellessa. Happamoitumisesta johtuva metallien liikkeellelähtö voi aiheuttaa pintavesien kemiallisen ja ekologisen tilan heikkenemistä sekä mm. kalakuolemia. Lisäksi happamista sulfaattimaista aiheutuu haittoja kasvillisuuden monimuotoisuudelle ja pohjaveden pilaantumisesta.

Alla karttaote Oulun seudun hienorakeisten sulfaattimaiden ennustemallista, jossa kuvattu happaman sulfaattimaan todennäköiset esiintymisalueet. Luokka 1 (punainen) on erittäin todennäköinen ja Luokka 2 (keltainen) on todennäköinen esiintymisalue.



Kuva 15. Ote GTK:n selvityksestä koskien Oulun alueen hienorakeisten sulfaattimaiden ennustemallia.

3.3.3 Melu

Meluselvityksen ratasuunnitelmaa varten on laatinut Sitowise (raportti päivätty 26.2.2024).

Suunnittelun tavoitteeksi on esitetty torjua melua siten, että se ei aiheuta merkittävää viihtyisyyshaittaa mm. asuinrakennusten ulkoalueilla. Meluntorjunnan suunnittelussa tavoitearvoina on sovellettu valtioneuvoston päätöksessä 993/92 esitettyjä melutason ohjearvoja.

Meluntorjuntatoimenpiteitä ovat matalat meluesteet, meluseinät, meluvallit ja niiden yhdistelmät. Meluseinien enimmäiskorkeutena on ratasuunnitelman meluntorjunnassa käytetty 3 m raitteen keskiviivasta, sillä meluseinän suojausteho-kustannussuhde laskee erittäin nopeasti noin 3 m korkeuden jälkeen. Meluvallit voivat olla korkeampia.

Ratasuunnitelmaratkaisussa nykyisen raitteen viereen toteutetaan toinen raide ja kasvanut välityskyky mahdollistaa rataosalla lisääntyvän liikennemäärän. Kasvanut liikennemäärä vaikuttaa syntyvään keskiäänitasoon kasvattavasti riippuen kuitenkin junanopeuksista kyseisellä alueella. Meluntorjunnan taso on yhdenmukainen Limingan ja Kempeleen kuntien sekä Oulun kaupungin alueilla. Ylijäämämailla toteutettavia meluvalleja on sijoitettu paikkoihin, joissa niistä on meluntorjunnallista hyötyä. Ratasuunnitelmassa taajamien välisten jaksojen on tulkittu sijoittuvan taajamien välittömään läheisyyteen, mistä syystä melutason ohjearvoina on koko jaksolla sovellettu 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä.

Kaavamuutosalueella Etu-Nokelan kohdalle on melusuojaukseksi esitetty ME37: meluvalli + seinä, kv+3,0 m ja Taka-Nokelan kohdalle ME36: meluvalli, kv+5,0 m. Kleemolan kohdalle on esitetty ME31: meluvalli, kv+3,0 m, ME30: meluvalli + seinä, kv+3,5 m ja ME29: meluvalli, kv+3,0 m.

Melumallinnukset nykytilanteessa, ennustetilanteessa ilman melusuojausta ja ennustetilanteessa melusuojauksella löytyvät kaavaselostuksen erillisliitteenä 12 olevasta meluselvitysraportista.

3.3.4 Tärinä

Tärinäselvityksen ratasuunnitelmaa varten on laatinut Sitowise (raportti päivätty 31.5.2024). Liikennetärinän osalta on hankkeessa todettu tavoitteeksi, että haittaa ei pahenneta, vaan suunnitelmien mahdollistamalla tavalla sitä pyritään vähentämään.

Liminka-Oulu väli on kokonaisuutena arvioiden hienorakeisten maalajien aluetta. Pitkien pehmeikköjen välillä on joitakin yksittäisiä karkearakeisia alueita. Nykyinen raide on pääasiallisesti perustettu maanvaraisesti lyhyiden paalulaattojen ja vastapenkereiden avulla. Maaperää voidaan kuvata liikennetärinän leviämisen jokseenkin kannalta otolliseksi. Runkomelun osalta hienorakeinen maaperä ei juurikaan mahdollista sen vaikutusta rata-alueen ulkopuolelle.

Ratasuunnitelmassa nykyisen raitteen viereen toteutetaan uusi raide. Kasvanut välityskyky nostaa liikennetärinätaapahtumien määrää, mutta ei välttämättä vaikuta juurikaan liikennetärinätaapahtuman kokemuksen tuntemukseen. Tapahtumien määriä ei huomioida liikennetärinää arvioitaessa.

Liikennetärinän vähentämiseksi on selvityksen yhteydessä tehty suunnitelmia, jotka perustuvat aikaisempien vuosien tärinämittaustietoihin. Ennustetilanteessa ratasuunnitelmassa esitettävät pohjanvahvistusratkaisut on huomioitu. Runkomelu on lähinnä karkearakeisten ja kallioalueiden ongelma. Tässä hankkeessa raiteet ja läheiset rakennukset sijaitsevat hienorakeisella maaperällä, joka ei välitä runkomelua tehokkaasti. Siksi runkomelua ei ole tarkasteltu erikseen. Runkomelun ei arvioida ylittävän missään asuinrakennuksessa VTT:n suosittelemaa ohjearvoa 35 dB.

Raiteiden paalulaattaperustus on tehokas keino vähentää liikennetärinää. Uudelle kaksoisraiteelle ja nykyisen raitteen parannustöihin toteutetaan noin 1400 metriä paalulaatalle perustettua raidetta. Paalulaatan laajuudessa on pyritty huomioimaan liikennetärinälle altistuvat kohteet paalulaattaa vaativien pehmeikköjen läheisyydessä.

Raiteen paalulaattaperustus on tehokas keino vähentää liikennetärinää. Väyläviraston kesällä 2023 teettämässä tutkimuksessa paalulaatan liikennetärinää vaimentava vaikutus todettiin huomattavaksi. Vaimennusvaikutuksen tehokkuus on tutkimuksen perusteella suurin radan läheisyydessä ja pehmeillä maaperillä. Tärinäselvityksessä osoitetaan liikennetärinän vaimennuskohteet Oulussa paalulaattana molemmille raiteille Perävainiolle Huhtakalliontien eteläpuolelle ja Huhtakalliontien ja Porttiväylän väliselle rataosuudelle. Oleva tärinänsuojausrakenne on tehty Oululahden liikennepaikalle radan itäpuolelle Toukolan kohdalle liikennepaikan rakentamisen yhteydessä.

3.3.5 Linnusto

Linnustoselvityksen kaavahanketta varten on laatinut Envineer Oy (raportti päivätty 11.11.2024).

Kartoituslaskenta suoritettiin kaksi kertaa kaikilla kohteilla 17.5. ja 30.5.2024. Sääolosuhteet olivat hyvät molempina aamuina ja linnut olivat aktiivisesti äänessä tai muutoin löydettävissä. Kartoitukset kattoivat alueet kokonaisuudessaan. Lisäksi 28.6. tehtiin vielä yksi käynti Nokelan radanvarsimetsään, mutta tämä käynti ei enää tuottanut merkittäviä lisähavaintoja kohteelta.

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

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

3.3.6 Puusto ja maisema

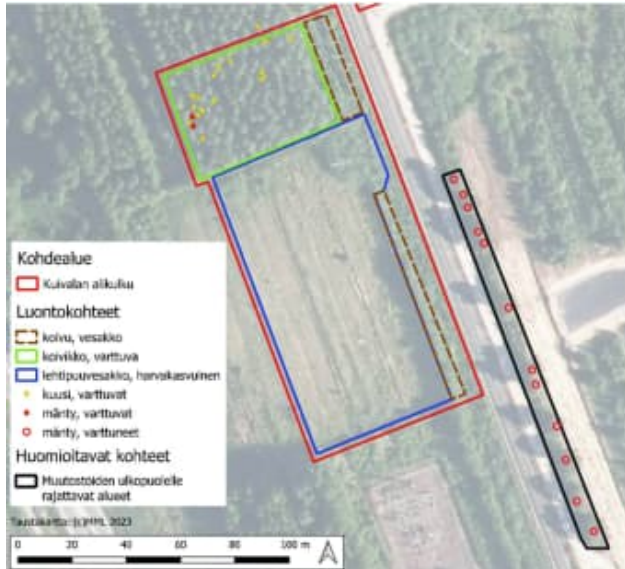
Albus Luontopalvelut Oy laati puustokartoituksen kaavoituksen tarpeisiin (raportti päivätty 20.10.2024). Puustokartoituksessa selvitettiin alueiden puusto, ja arvioitiin puuston merkitystä sekä maisemallista arvoa ja vaikutuksia.



Kuva 16. Puusto- ja maisemaselvityksen kohdealueet.

Kartoitus kohdistui seuraaville alueille:

1. Kuivalan alikulun pohjoispuolinen alue (2 kuviota)
2. Ketolan alikulun risteysalue (1 kuvio) (Oulunportissa Porttiväylän alikulku)
3. Kaakkurin itäisen alikulun (Toukola) eteläpuolinen pelto (1 kuvio) (Kiviniemen Toukolassa)
4. Kleemolan radanvarsi Palokankaantien ja Kontiomäen raiteen välialueella (1 kuvio)
5. Nokelan radanvarsimetsä (1 kuvio)



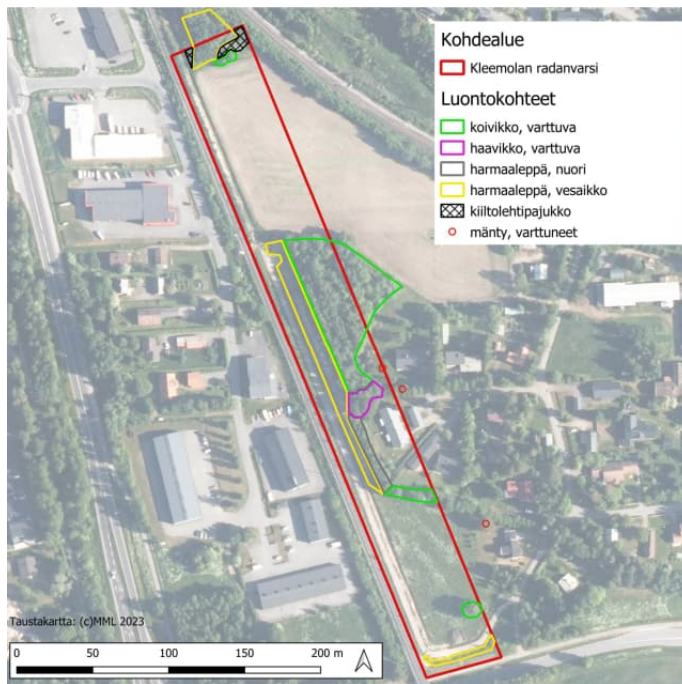
Kuva 17. Kuivalan alikulun pohjoispuolisen ratajakson länsipuoleiset puustokuviot ja radan itäpuolen varttuneiden mäntyjen sijoittuminen (kohde 1).

Perävainiolla Kuivalan alikulun pohjoispuolisen alueen länsi- ja itälaidat ovat aikanaan olleet maanviljelysalueita. Nykyisin alueella kasvaa nuoria hieskoivuja, kiiltolehtipajuja ja mäntyjä. Maisema-arvoltaan huomionarvoisina puina Kuivalan alikulun lähiympäristössä edustavat ainoastaan Kuivalan suunnittelualueiden ulkopuolisella jaksolla junaradan itäpuolella kasvavat varttuvat männyt. Mäntyriivin puuston säilyminen on suositeltavaa varmistaa junaradan kaksoisraiteen suunnittelu- ja rakennustyövaiheessa.

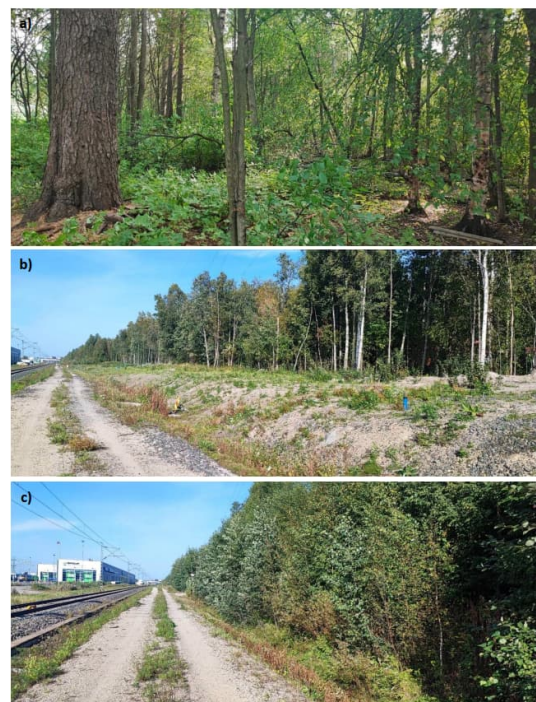
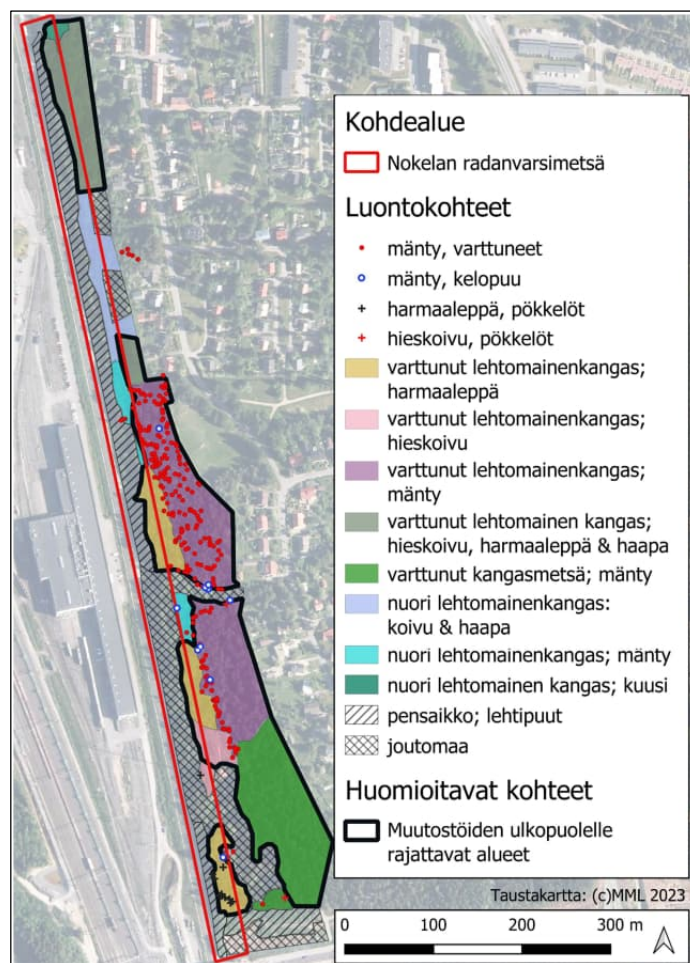
Perävainiolla Porttiväylän (selvityskartalla Ketolan) alikulun risteysalue on ollut aikoinaan maanviljelykäytössä. Nykyisin alueella kasvaa nuoria hieskoivuja ja mäntyjä. Alueen puusto on pääosin nuorta ja matalaa. Alue ei sisällä maisemallisesti olennaisia puustoelementtejä.

Kiviniemessä (selvityskartalla Kaakkurin) Toukolan peltoalueella kasvaa nuoria hieskoivuja, kiiltolehtipajuja ja pihlajan taimia. Alueen pohjoispäässä on tiheäkasvuinen harmaalepikkö. Toukolan laidunniityn länsilaitaa seuraava suunnittelualue ei sisällä maisemallisesti olennaisia puustoelementtejä.

Kleemolan radanvarsi-alue on metsittynyt 1980-luvun alusta alkaen. Alueella kasvaa ensisijaisesti hieskoivuja, mutta myös yksittäisiä mäntyjä ja kuusia. Pensaskerroksessa on hieskoivun lisäksi pihlajaa. Maisema-arvoltaan huomionarvoisina puina Kleemolan suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä, ja myös laajemmin suunnittelualueen itäpuolen pientaloalueella, kasvaa varttuneita mäntyjä (kuva 9). Kleemolan kookkaiden mäntyjen säilyminen on suositeltavaa varmistaa junaradan kaksoisraiteen suunnittelu- ja rakennustyövaiheessa.



Kuva 18. Kleemolan suunnittelalueen puustokuviot.



Kuvat 19 ja 20. Kuvassa 19 on Nokelan radanvarsimetsän suunnittelalueen puustokuviot v. 2024. Kuvassa 20 on Nokelan radanvarsimetsikön suunnittelalueen (a) itäpuolista mäntyvaltaista lehtomaista kangasmetsää, radanvierustan (b) eteläosan aiemmin raivattua metsää ja (c) pohjoisosan harmaaleppän hallitsemaa pensaikkoa.

Nokelan radanvarsimetsän käsittävän suunnittelualueen ja sen lähiympäristön olennaisiin puustoelementteihin sisältyvät suunnittelualueen pohjoiskärjen varttuneiden lehtipuiden hallitsema lehtomainen kangasmetsäkuvio, keskiosan itälaidalle sijoittuva varttuneiden mäntyjen leimaama lehtomainen kangasmetsäkuvio sekä kolme lähemmäs nykyistä ratalinjaa sijoittuvaa lehtipuustosta harmaalepän hallitsemaa maapuiden ja/tai pystypötkkelöiden leimaamaa nuorempaa lehtomaista kangasmetsäkuviota. Edellä mainittujen kuvioden ja niiden puuston säilyminen on suositeltavaa varmistaa junaradan kaksoisraiteen suunnittelu- ja rakennustyövaiheessa.

Nokelassa kaavamuuotosalueen eteläosassa on Poikkimaantien asemakaavan (564–2329) kasvillisuus selvityksessä (Ramboll Finland Oy, 10.11.2017) todettu pienalainen lehtomainen metsikkö, jossa on kohtalaisesti lahoppuuta. Kyseistä monimuotoista metsäosaa suositellaan säilyttäväksi paikallisena luonnon monimuotoisuuskohteena.

3.3.7 Liito-orava ja viitasammakko

Liito-orava- ja viitasammakko selvityksen ratasuunnitelmaa varten on laatinut Ramboll Finland Oy (raportti päivätty 7.11.2022).

Liito-orava on luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu ja EU:n luontodirektiivin liitteiden II ja IV (92/43/EEC) laji. Uhanalaisluokituksestaan liito-orava on arvioitu vaarantuneeksi (VU = Vulnerable) (Hyvärinen ym. 2019). Luonnonsuojelulain 49 §:n mukaan luontodirektiivin liitteen IV lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kiellettyä.

Kaikki maamme sammakkolajit ovat rauhoitettuja, eikä niitä saa pyydystää tai tappaa (Luonnonsuojeluasetus 471/2013). Viitasammakko on lisäksi Luonnonsuojelulain 49 §:n tarkoittama EU:n luontodirektiivin liitteen IV laji. Tämä tarkoittaa, että lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kielletty. Suomessa viitasammakkoa tavataan lähes koko maassa, eikä se ole Suomessa uhanalainen.

Rataosuudelta ei havaittu merkkejä kummankaan lajin esiintymisestä, eikä osuudelle sijoitu kummallekaan lajille erityisen soveltuvaa elinympäristöä. Alueelle sijoittuvat metsäiset alueet ovat pienialaisia ja ekologisella maisematasolla eristäytyneitä. Alueelle ei myöskään sijoitu viitasammakolle lisääntymis- tai levähdyspaikaksi soveltuvia pysyvän veden alueita. Alueelle sijoittuu runsaasti ojia, joita viitasammakot voivat käyttää liikkumiseen, näin ollen viitasammakon tapaan mista ei jatkossa voida täysin poissulkea.

3.3.8 Kasvillisuus

Ratasuunnitelmaa varten on laadittu kasvillisuus selvitys (2023), jonka tuloksia on esitetty ratasuunnitelmaselostuksessa. Suunnittelualueen luontotyytit, huomionarvoiset lajit sekä vieraslajit on kartoitettu suunnittelualueella tehdyillä maastokäynillä. Selvityksessä havaittiin vain yksi huomionarvoinen taksoni eli ketomarunan erityisesti suojeltava ja äärimmäisen uhanalaiseksi (CR) luokiteltu alalaji perämerenketomaruna (*Artemisia campestris* subsp. *bottnica*), joka on rauhoitettu EU-direktiivien IV ja II liitteiden laji. Hankealueella perämerenmarunaa tavattiin ainoastaan ratakäytävän alueella ja lähinnä radan reunoilla ja luiskilla. Lajia oli Oulussa Villiperänpolun AKK:n kohdalta pohjoiseen (Kiviniemi-Toukola: paaluvälit 747+500–747+650) 30 yksilöä.

Ratasuunnitelman yhteydessä laadittu Kasvillisuus- ja luontokartoitukset-selvitys on kohdennettu seuraavasti: luontotyytit ja huomionarvoinen lajisto, luontodirektiivin liitteen IV a lajien potentiaaliset elinympäristöt, maa-aineksen sijoitusalueet, meluesteet sekä lunastettavat kohteet. Maastokäynit selvitystä varten on tehty 15.–16.6., 18.6., 31.7. ja 1.8.2024. Huomionarvoisia kohteita selvityksen mukaan on Nokelan eteläosa, jossa on iäkkäitä järeitä kilpikaarnamäntyjä. Nokelan kohde on paikallisesti arvokasta kaupunkimetsää, jossa on sekundääristä lehtoa (mm. iäkkäät männyt, pienlahoppuuta ja virkistysarvot).

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve, käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

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

Asemakaavan muutosta on hakenut Väylävirasto.

Asemakaavan muutos on käynnistetty yhdyskuntalautakunnan päätöksellä 23.4.2024 § 182.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

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

Viranomaisten välinen vuorovaikutus tapahtuu pääasiassa kokousten sekä lausuntojen muodossa.

Osallisia kaavahankkeessa ovat:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| - Oulun seudun ympäristötoimi | - Digita Oy |
| - Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus | - Oulun polkupyöräilijät ry |
| - Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos | - Suomen luonnonsuojeluliitto,
Pohjois-Pohjanmaan piiri |
| - Oulun kaupungin vammaisneuvosto | - Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun
yhdistys ry |
| - Oulun kaupungin vanhusneuvosto | - Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen
yhdistys (PPLY) |
| - DNA Oyj | - Kaakkurin suuralueen asukasyhdistys ry |
| - Elisa Oyj | - Nuorisovaltuusto ONE |
| - Telia Finland Oyj | - Lintulammen asukasyhdistys ry |
| - Suomen Yhteisverkko Oy | - vaikutusalueen kiinteistönomistajat |
| - Yhdyskuntasuunnittelun seura ry | |
| - Oulun Vesi | |
| - Oulun Energia | |
| - Telia Towers Finland Oy | |

4.2.2 Vireilletulo, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

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

Asemakaavan valmisteluaineisto on ollut mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä 28.1.-27.2.2025 alueidenkäyttölain 62 § tarkoituksessa ja maankäyttö- ja rakennusasetuksessa 30 § säädetyllä tavalla. Mielipiteitä esitettiin 11 kpl sekä yksi lausunto.

Luonnosvaiheen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin 10.2.2025. Tilaisuudessa oli läsnä 41 osallista, Väylävirastosta 2 henkeä ja yhdyskunta- ja ympäristöpalveluiden kaavoitus- ja kadut ja liikenne -yksiköistä yhteensä 6 henkeä. Tilaisuudessa esitetyt kysymykset koskivat melusuojausta, rautatiealueen huoltotietä ja sille sijoitettavaa jalankulku- ja pyörätietä, Nokelan Varikonpuiston puustoa ja mastoa, radan rakennustöitä, luontoselvitystä ja tärinähaittaa.

Asemakaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 22.4.-22.5.2025 alueidenkäyttölain 65 § tarkoituksessa ja maankäyttö- ja rakennusasetuksessa 27 § säädetyllä tavalla. Lausuntoja esitettiin kaksi. Muistutuksia ei esitetty.

Ehdotusvaiheen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin 12.5.2025. Tilaisuudessa oli läsnä 17 osallista sekä yhdyskunta- ja ympäristöpalveluiden kaavoitus- ja kadut ja liikenne -yksiköistä yhteensä 4 henkeä. Tilaisuudessa esitetyt kysymykset koskivat pääasiassa Nokelassa meluvallien ratkaisuja, meluvallien puustutuksia ja viitasammakkoselvityksen ajankohtaa. Osalliset esittivät kiitoksensa siitä, että osallisten antama palaute oli otettu niin hyvin huomioon ratasuunnitelmassa ja kaavaehdotuksessa.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan muutoksella ja rautatien ratasuunnitelmalla varmistetaan, että kaksoisraiteen rakentaminen on mahdollista Oulun kaupungin alueella Liminka-Oulu välisen kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti. Suunniteltavan kaksoisraiteen tavoitteena on parantaa rataosan välityskykyä, sujuvoittaa nopean henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen yhteensovittamista sekä vähentää Liminka -Oulu välillä esiintyviä melu- ja tärinäongelmia suunnitelmien laajuuden mahdollistamalla tavalla.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja vuorovaikutus

4.4.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus

Kaavaa varten ei ole laadittu vaihtoehtoja. Asemakaavamuutos laaditaan Väyläviraston ratasuunnitelman mukaisesti.

4.4.2 Esitetyt mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtävilläolon aikana jätettiin seitsemän mielipidettä, joista yksi oli 1456 allekirjoittaneen adressi, sekä annettiin yksi lausunto. Saatu palaute ja vastineet on esitetty kaavaselostuksen liitteenä 3 olevassa vuorovaikutusraportissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana esitetyt mielipiteet kohdistuivat tarkempiin suunnitelmiin eivät osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyyteen. Selkeimpänä esille nousi radan läheisyydessä olevan puuston säilyttämistä vaativat mielipiteet. Perusselvitykset, kuten maisema- ja puustoselvitys, valmistuivat kaavan luonnosvaiheeseen, eivätkä olleet käytettävissä OAS-vaiheessa. Selvityksissä tarkastellaan muun muassa poistuvan puuston määrää ja arvoa. Laaditut selvitykset ovat osa kaava-aineistoa ja nähtävillä yhdessä muun valmisteluaineiston kanssa.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana saatiin yksi lausunto ja 11 mielipidettä. Saatu palaute ja vastineet on esitetty kaavaselostuksen liitteenä 3 olevassa vuorovaikutusraportissa.

4.4.3 Esitetyt muistutukset ja niiden huomioon ottaminen

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon aikana saatiin kaksi lausuntoa, joissa ei ollut huomautettavaa kaavaehdotukseen. Saatu palaute ja vastineet on esitetty kaavaselostuksen liitteenä 3 olevassa vuorovaikutusraportissa.

4.4.4 Suunnitelmiin nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on kaavaan tehty seuraavat muutokset:

- rautatiealuetta kavennettiin Nokelassa ratasuunnitelmaan tehtyjen muutosten mukaisesti
- Varikonpuiston mastolle osoitettiin uusi paikka nykyisen maston eteläpuolelta, tarve uudelle sijaintipaikalle syntyy, jos masto joudutaan siirtämään kaksoisraiteen rakentamisen takia; samalla maston rakennusalan t-merkintä (talousrakennuksen rakennusala) korvattiin et-merkinnällä (yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten rakennusala), maston emt-merkintä säilyy edelleen; rakennusala muutettiin ohjeellisesta määrääväksi
- Nokelan kohdalla rautatiealueella kulkevaa pp/h-reittiä jatkettiin pohjoispäässä Kiskopuiston olevaan pyörätiehen asti, joka muutettiin pp/h:ksi, jotta mahdollistettiin yhteys rautatiealueen huoltotieltä Kiskotien katualueelle; tämä edellytti kaavamuutosalueen laajentamista
- Nokelan kohdalla vastaavaa pp/h-reittiä jatkettiin eteläosassa VL-alueen rajalle asti; VL-alueella sijaitsevan luo-merkinnän selitys lisätään kaavaan
- Kleemolanpuisto muutettiin suojaviheralueeksi (EV), koska alue ei toimi lähivirkistysalueena liikennemelun ja huonon saavutettavuuden takia
- Kleemolan eteläosassa laajennettiin kaava-aluetta lähivirkistysalueelle, jotta saatiin lisättyä puuttuva ajoyhteysmerkintä Luuvapolulta rautatiealueen huoltotielle nykyisin käytössä olevaa ajoyhteyttä pitkin
- Toukolan kohdalla korjattiin hieman rautatiealuetta ratasuunnitelman mukaiseksi
- kaavaan lisättiin uusi kolmiomääräys (2-raide/2), jossa on happamia sulfaattimaita koskeva määräys sekä määräys, jonka mukaan jos Varikonpuiston masto joudutaan siirtämään, uuden maston tulee olla harukseton ja sen rakentamisen yhteydessä tulee välttää puuston poistoa.
- Perävainiolla kaavan tärinäsuojausmerkintää jatkettiin tärinäselvityksen mukaisesti Huhtakalliontien alikulkuun asti.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen on kaavaan tehty seuraavat muutokset:

- Nokelan kohdalla alueen eteläosassa virheellinen kaavamerkintä 'ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa' korjattiin merkinnälle 'ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa'. Muutos ei ole olennainen.
- Perävainiolla Oulunportin eteläosassa rautatiealueen itärajaa korjattiin vastaamaan ratasuunnitelmaa. Korjauksen myötä rautatiealue laajenee Visiopuistoon lisää 0,1 ha. Muutos ei ole olennainen.

4.4.5 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Yhdyskuntalautakunta päätti hankkeen käynnistämisestä ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville asettamisesta 23.4.2024 § 182.

Yhdyskuntalautakunta päätti asettaa valmisteluaineiston 14.1.2025 § 9 mielipiteiden esittämistä varten nähtäville alueidenkäyttölain 62 § tarkoituksessa ja MRA 30 § säädetyllä tavalla.

Yhdyskuntalautakunta päätti asettaa asemakaavaehdotuksen 8.4.2025 § 190 julkisesti nähtäville alueidenkäyttölain 65 § tarkoituksessa ja MRA 27 § säädetyllä tavalla.

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi vastineet ja päätti esittää kaavan hyväksymistä kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle 10.6.2025 § 293.

Yhdyskuntalautakunta kumosi 10.6.2025 § 293 tehdyn asiaa koskevan päätöksen, hyväksyi vastineet ja päätti esittää kaavan hyväksymistä kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle 17.6.2025 § 327. Uusi käsittely tarvittiin, koska kaavaan piti tehdä vielä yksi lisäkorjaus.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutoksessa laajennetaan nykyisen rautatiealueen rajaa Väyläviraston laatiman Liminka–Oulu-kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti. Asemakaavan muutosalue käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuuotosalueita. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista.

Nokelan kaupunginosa

Nokelassa rautatiealue laajenee Varikonpuistoon. Siellä laajentuminen on Etu-Nokelan kohdalla noin 5–8 m ja Taka-Nokelan kohdalla noin 3–22 m (ihan eteläpäässä noin 30 m) voimassa olevan asemakaavan rautatiealueen rajaan verrattuna. Rautatiealueelle osoitetaan ohjeellisella merkinnällä 4 metriä leveä yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h). Reitti yhtyy pohjoispäässä Kiskopuiston olevaan jalankulku- ja pyörätiehen, jonka merkintä muutetaan pp/h:ksi radan huoltoajon ohjaamiseksi katuverkkoon Kiskotien kautta. Rautatiealueen eteläpäässä jalankulku- ja pyörätiereitti ohjataan lähivirkistysalueen rajalle, josta se voidaan erillisen suunnitelman mukaisesti liittää olevaan jalankulku- ja pyörätieverkostoon. Varikonpuiston olevalle mastolle laitetiloineen osoitetaan uuden sijainnin mahdollistama paikka nykyisen eteläpuolelle laajentamalla etelään päin emt-rakennusala. Nykyinen masto on haruksellinen, ja jos masto joudutaan siirtämään kaksoisraiteen rakentamisen takia, mahdollistaa kaava maston siirron uuteen paikkaan nykyisen eteläpuolelle. Samalla rakennusallalla maston kanssa sijaitsee myös toinen pieni rakennus, joka on radanpidon käytössä ja jossa on myös mastoon liittyviä asiakkaiden laitteita. Maston rakennusala on tämän vuoksi merkitty myös et-merkinnällä (rakennusala yhdyskuntateknistä huoltoa palveleville rakennuksille).

Kiviniemen kaupunginosa, Kleemola

Kleemolan kohdalla melusuojausten tarvitseman tilantarpeen takia laajennetaan rautatiealuetta kahdessa kohtaa lähivirkistysalueelle noin 6–14 m. Myös itäradan rautatiealuetta laajennetaan pohjoisessa hieman Kleemolanpuistoon. Kleemolanpuiston VL-alue muutetaan suojaviheralueeksi (EV), koska se toimii huonosti lähivirkistysalueena liikennemelun ja huonon saavutettavuuden takia. Kleemolan eteläosassa on kaavaa laajennettu lähivirkistysalueelle, jotta on saatu rautatiealueelle johtavalle huoltotielle ajoyhteys merkittyä kaavaan.

Kiviniemen kaupunginosa, Toukola

Toukolan maisemapeltojen kohdalla rautatiealuetta laajennetaan asemakaavoittamattomalle alueelle vähäisessä määrin sekä peltojen eteläpuolella suojaviheralueelle. Palokankaantien alikulun kohdalla rautatiealue kapenee hieman nykyisestään.

Kiviniemen kaupunginosa, Oulunlahti

Korttelin 68 tontti nro 7, joka on autopaikojen korttelialuetta (LPA-4), on mukana kaavamuutoksessa, jotta sen läpi on saatu osoitettua ajoyhteysrasite Jukolankujalta rautatiealueelle.

Perävainion kaupunginosa, Oulunportti

Perävainion kaupunginosassa Oulunportin alueella Porttiväylän alikulun kohdalla laajennetaan rautatiealuetta vähäisessä määrin molemmiin puolin rataa huoltotien ja kuivatuksen takia. Etelämpänä rautatiealue laajenee itärajastaan vähäisessä määrin Visiipuistoon ja länsirajastaan Maaniitynpuistoon. Huhtakalliontien pohjoispuolella rautatiealue laajenee valtion omistamalle voimassa olevan asemakaavan ET-alueelle (yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue), joka muutetaan LR-alueeksi. Pohjoisosa ET-alueesta muutetaan

lähivirkistysalueeksi (VL), joka liitetään Maaniitynpuistoon. Samalla myös asemakaavan tärinäsuojaus-merkintää jatketaan ratasuunnitelman tärinäselvityksen mukaisesti Huhtakalliontien alikulkuun asti.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavamuutoksessa mahdollistetaan ratasuunnitelman mukaiset melusuojaukset rautatie-alueelle. Samoin kaavassa jatketaan tärinäsuojausta edellyttävää kaavamääräystä Perävainiolle ratasuunnitelman tärinäselvityksen mukaisessa laajuudessa. Kaavassa on melun ja tärinän torjuntaa koskevia kaavamääräyksiä. Kaavan kolmiomääräyksessä on myös ympäristön laadukkuutta edistäviä määräyksiä koskien happamia sulfaattimaita sekä Varikonpuiston mastoa koskevia määräyksiä.

5.3 Aluevaraukset

VP Puisto.

Merkinnällä on osoitettu Nokelan pohjoisosassa Kiskopuiston pieni alue, jolla kulkee kaavan mukainen rautatiealueelta Kiskotielle johtava huoltotiereitti.

VL Lähivirkistysalue.

Merkinnällä on osoitettu Nokelassa kaksi pientä Varikonpuiston osa-aluetta, joista toisessa sijaitsee maston rakennusala. Merkinnällä on osoitettu Kleemolan ja Perävainion pienialaiset viheralueet.

LR Rautatiealue.

Merkinnällä on osoitettu ratasuunnitelman mukaiset rautatiealueet kaavamuutosalueella. Perävainiolla voimassa olevan asemakaavan ET-alue (valtion omistuksessa) on muutettu LR-merkinnälle.

LPA-4 Autopaikkojen korttelialue. Korttelialueen kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajoittuville korttelialueille.

Merkinnällä on osoitettu Kiviniemen kaupunginosan korttelin 68 tontti nro 7, jonka kautta on osoitettu huoltoajolle ajoyhteys Jukolankujalta rautatiealueelle.

EV Suojaviheralue.

Merkinnälle on muutettu Kleemolan lähivirkistysalue (VL), koska alue ei toimi lähivirkistysalueena liikennemelun ja huonon saavutettavuuden takia.

5.4 Kaavan vaikutukset

Kaksoisraiteen asemakaavamuutos on laadittu Oulu-Liminka ratasuunnitelman mukaisesti. Ratasuunnitelmaselostuksessa on esitetty ratasuunnitelman vaikutuksia. Oheista vaikutusten arviointia on joiltakin osin täydennetty ratasuunnitelmaselostuksen mukaisesti.

5.4.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaava toteuttaa maakunta- ja yleiskaavan tavoitteita, joissa päärata on osoitettu merkittävästi parannettavaksi radaksi. Hankkeella ei ole vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, koska uusi kaksoisraide sijoittuu olevan radan yhteyteen sen itäpuolelle.

5.4.2 Vaikutukset liikenteeseen

Kaavahankkeessa mahdollistetaan valtakunnallisesti merkittävän radan kehittäminen, mikä palvelee sekä asukkaiden että elinkeinoelämän liikkumisen tarpeita, tukee kestävästä kehitystä vähentämällä mm. henkilöautoliikenteen tarvetta ja edistämällä ympäristöystävällisiä

liikennemuotoja. Kaavahanke on Oulun kaupunkistrategian, kaupungin ympäristöohjelman sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksen liikennettä koskevien tavoitteiden mukainen.

Nokelan kohdalla kaava mahdollistaa rautatien huoltotien käytön osana radan varren jalankulku- ja pyörätieyhteyttä. Kaavamerkinnällä osoitetaan oikeus jalankulku- ja pyörätieitin rakentamiselle rautatiealueelle erillisen katusuunnitelman mukaisesti. Katusuunnitelmassa otetaan huomioon muun muassa radan edellyttämät turvallisuusnäkökohdat. Yhteystarve osoitetaan kaavassa ohjeellisella pp/h-merkinnällä rautatiealueelle. Huoltotien rinnalla on kunnallistekniikkaa, mikä otetaan huomioon huoltotien sekä meluntorjuntarakenteiden suunnittelussa. Radan huoltotien johtaminen rautatiealueelta katuverkkoon edellyttää ajorasitteita Nokelan Kiskopuistoon, Kleemolan VL-alueelle ja Oulunlahden LPA-4-alueelle.

Ratasuunnitelmaselostus: Kaksoisraiteen rakentamisella on vaikutusta henkilö- ja tavaraliikenteen kapasiteettiin. Kaksoisraide parantaa välityskykyä ja täsmällisyyttä rataosuudella.

5.4.3 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Suurin vaikutus kasvillisuuteen ja puustoon on melusuojuukseksi toteutettavilla meluvalleilla. Meluntorjuntarakenteiden suunnittelulla on mahdollista vaikuttaa siihen, miten paljon puustoa ja muuta kasvillisuutta joudutaan poistamaan.

Kaavahanketta varten laaditussa puustokartoituksessa on tuotu esille säilytettäväksi suositellut puustoalueet. Niitä ovat Nokelan Varikonpuistossa ja Perävainiolla Huhtakalliontien alikulun pohjoispuolella.

Nokelassa Varikonpuistoon on osoitettu ympäristösuunnitelmassa muutostöiden ulkopuolelle jätettäväksi alueita, joista osa jää rautatiealueen puolelle ja sen melusuojausten alle. Selvityksen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpökökelä, 2 mäntyä ja kelomänty. Myös pieni osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaalepän ja haapapuun alueesta jää melusuojuuksen alle. Poistettavan puuston määrä on merkittävästi vähentynyt kaavaehdotusvaiheessa. Varikonpuisto säilyy edelleen yhtenäisenä puistoalueena ja sinne jää yhä runsaasti varttuneita mäntyjä, joten suurin osa iäkkäämmäksi ehtineestä puustosta säilyy. Meluvallit maisemoidaan maisemanurmella ja radan suoja-alueen ulkopuolella metsittämällä. Metsittämällä voidaan korvata poistettavia puita, joskin niiden varttuminen ottaa aikaa.

Nokelan eteläosassa on kaavassa säilytetty VL-alueella luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä pienalainen lehtomainen metsikkö.

Huhtakalliontien pohjoispuolelle on osoitettu puustokartoituksessa radan itäpuolella muutostöiden ulkopuolelle jätettäväksi varttuneiden kahdentoista männyn rivistö, jonka säilyttäminen ei kuitenkaan ole mahdollista radan huoltotien rakentamisen ja radan kuivatuksen vaatiman tilan takia.

Ratasuunnitelman kasvillisuus selvityksen mukaan kaavamuutosalueella ei esiinny huomionarvoisia lajeja. Suojeltavaa ja äärimmäisen uhanalaiseksi (CR) luokiteltua perämerenketomarunaa esiintyy lähimmillään kaavamuutosaluetta Kiviniemen kaupunginosan LPA-4-tontin kohdalla ratikäytävän alueella ja lähinnä radan reunoilla ja luiskilla. Samoin ratasuunnitelman kasvillisuus selvityksessä todetut vanhat kilpikaarnamännyn Nokelan eteläosassa jäävät kaavamuutosalueen ulkopuolelle.

Linnustoselvityksessä tarkastellut kohteet ovat osa suurempia elinympäristöjä tai kapeita reuna- vyöhykkeitä, joten kaavamuutokset eivät aiheuta merkittäviä menetyksiä lintujen elinympäristöille. Kaksoisraiteen ratasuunnitelman alueelta ei havaittu merkkejä liito-oravan tai

viitasammakon esiintymisestä, eikä osuudelle sijoitu kummallekaan lajille erityisen soveltuvaa elinympäristöä.

5.4.4 Vaikutukset maaperään ja ilmanlaatuun

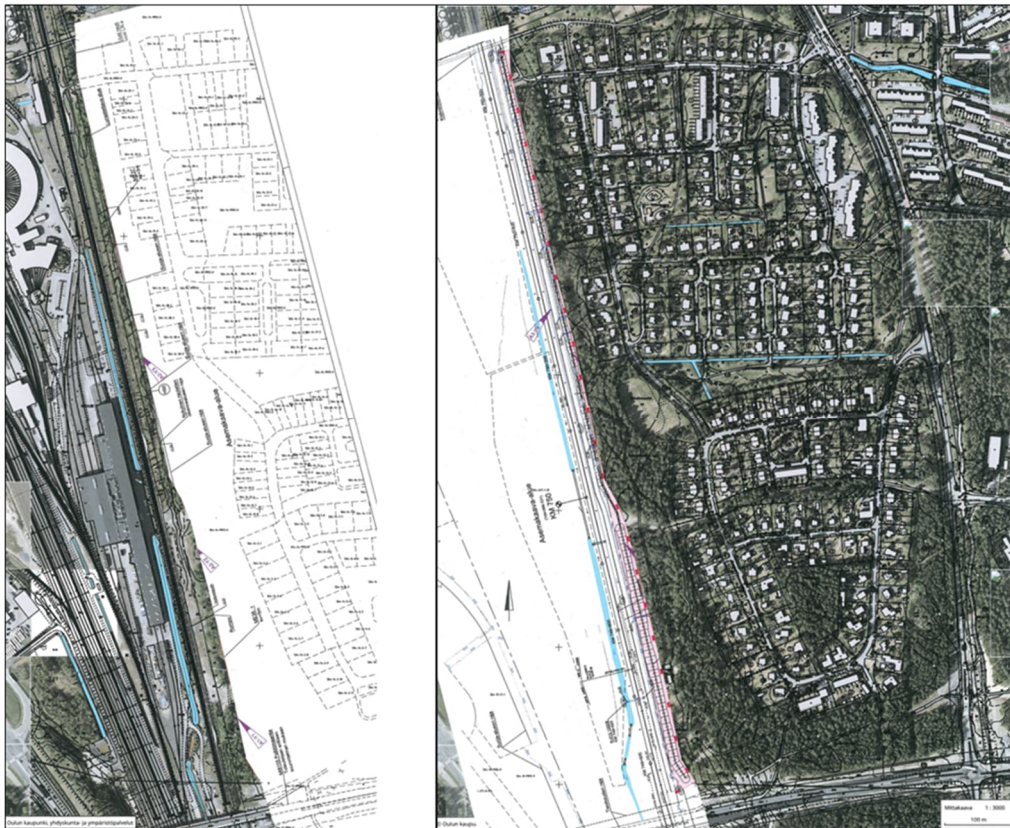
Ratasuunnitelman alueella voi esiintyä happamia sulfaattimaita, mikä on otettu huomioon kaavan kolmiomääräyksessä. Pilaantuneita maita ei alueella esiinny.

Ratasuunnitelmaselostus: Hankearvioinnin mukaan rataosan junien käyttövoima on sähkö. Sähkövetoinen junaliikenne oletetaan päästöttömäksi, joten hankkeella liikennöinnin aikaiset vaikutukset ilmanlaatuun muodostuvat lähinnä kulkutapamuutoksista ja niistä aiheutuvasta tieliikennesuorituksen vähenemästä. Haitallisia vaikutuksia ilmanlaatuun hanke aiheuttaa rakentamisen aikana. Rakentamisen aikaiset vaikutukset muodostuvat esim. maarakennustöistä ja liikenteestä.

5.4.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Ratasuunnitelman mukaisen meluntorjunnan toteuttaminen parantaa alueen asukkaiden elinolosuhteita ja melulle altistuvien määrää vähenee. Elinympäristön viihtyisyyteen melusuojaukset voivat vaikuttaa myös kielteisesti, jos puustoa joudutaan poistamaan metsistä, joissa asukkaat ovat tottuneet virkistäytymään päivittäin. Kaavamuutosalueen lähituntumaan sijoittuvat Nokelan ja Kleemolan asuntoalueet. Molemmilla kaavamuutosalueen osilla on jo voimassa olevassa asemakaavassa melusuojausvaatimus. Nokelan alue on paikallisesti arvokas lähivirkistysalue. Kielteisiä vaikutuksia on ratasuunnitelmassa vähennetty Nokelan kohdalla kaavaehdotusvaiheessa ratkaisulla, jotka kaventavat tarvittavaa rautatiealuetta ja siten vähentävät merkittävästi tarvetta poistaa Varikonpuiston puustoa.

Alla olevista kuvista voi nähdä, että Nokelan Varikonpuisto säilyy melusuojauksista huolimatta valtaosaltaan edelleen alkuperäisen kaltaisena puistoalueena.



Kuva 21. Kuvassa esitetty vasemmalla rautatiealueeksi muuttuva osa Varikonpuistosta Nokelassa ja oikealla säilyvä osa Varikonpuistoa.



Kuva 22. Kuvassa Nokelan ja Limingantullin kaupunginosien kohdalla voimassa oleva asemakaava, jonka päälle sijoitettu kaavamuutosalue vihreällä. Kuvasta voi nähdä kaavamuutoksen laajentumisalueen Varikonpuistoon suhteessa voimassa olevan asemakaavan rautatiealueen rajaan.

Varikonpuiston mastolle osoitettu uusi sijaintipaikka siirtyy kaavaehdotusvaiheessa kauemmaksi asuintonteista ja siten mahdollisen siirron jälkeen haittaa asukkaita vähemmän. Lisäksi jos masto joudutaan siirtämään, tulee se rakentaa haruksettomana, mikä myös jättää enemmän tilaa liikkua vapaasti puistoalueella.

Ratasuunnitelmaselostus: Hankkeella ei ole tunnistettu olevan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen. Sen sijaan kaksoisraiteen rakentamisen myötä radan välittömään läheisyyteen toteutettava meluntorjunta parantaa merkittävästi ihmisten elinoloja sekä alueiden viihtyvyyttä.

5.4.6 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön

Radan varren melusuojuuksilla ja puiden poistamiselle voi olla vaikutuksia kaupunkikuvaan ja maisemaan. Kaksoisraiteen voimassa oleva asemakaava on laadittu kaksoisraiteen

yleissuunnitelman mukaisena, ja jo siinä osoitettiin tilavaraukset radan varren melusuojuuksille. Vireillä olevassa asemakaavan muutoksessa tarkennetaan aiempia melusuojuuksen tarvitsemia tilavaroja. Siten kaavamuutoksen mukaisilla toimenpiteillä ei merkittävästi vaikuteta kaupunkikuvaan. Toukolan maisemapelioille ei osoiteta melusuojausta. Muualla melusuojuukset eivät sijoitu maisemallisesti arvokkaille alueille, vaan jäävät asuntoalueiden ja rautatiealueen väliin.

Kaavassa Varikonpuiston mastolle ja laittiloille osoitetaan uusi mahdollinen sijaintipaikka nykyisen maston eteläpuolelta. Rakennettava uusi meluvalli tulee osittain nykyisen maston harusten kanssa päällekkäin. Jos masto joudutaan siirtämään kaksoisraiteen rakentamisen takia, tulee uuden maston olla harukseton. Tilavarauksessa on otettu huomioon se, että uuden maston tulee olla käytössä ennen kuin vanhaa voidaan purkaa. Nykyinen masto voi kuitenkin olla ennallaan toistaiseksi, kaava ei edellytä sen siirtoa.

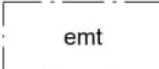
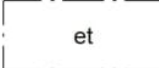
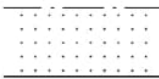
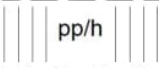
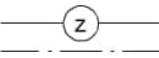
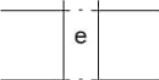
Ratasuunnitelmaselostus: Maiseman ja kulttuuriympäristön osalta vaikutusten painopistealueina ovat maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet sekä mahdolliset maisemavaurioita aiheuttavat toimenpiteet. Maisemavaurioita aiheuttavat maisematilaa rajaavan puuston poistaminen, meluvallien ja -suojauksen toteuttaminen sekä maamassojen sijoitusalueet. Rakentamisesta aiheutuvat vaikutukset voivat olla joko suoria tai välillisiä lähi- tai kaukoympäristöön kohdistuvia maisemakuvaa muuttavia vaikutuksia. Melusuojuukset sijoittuvat kuitenkin rakennettujen alueiden yhteyteen, jolloin niiden vaikutus avoimeen maisematilaan on vähäisempi.

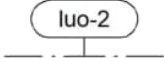
5.5 Ympäristön häiriötekijät

Asutuksen kannalta raideliikenne asuntoalueen vieressä on ympäristön häiriötekijä. Sen melun ja tärinän häiritseviä vaikutuksia asutukselle pyritään asemakaavamuutoksessa vähentämään kaavamääräyksillä.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

33		Puisto.
34		Lähivirkistysalue.
47		Rautatiealue.
57-4		Autopaikkojen korttelialue. Korttelialueen kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajoituville korttelialueille.
68		Suojaviheralue.
82		3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
83-1		Kaupunginosan raja.
84		Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

85-1		Eri asemakaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.
86-1		Ohjeellinen eri asemakaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.
91-1	30	Kaupunginosan numero, joka ei vahvistu.
92-1	KIVI	Kaupunginosan nimi.
93	68	Korttelin numero.
95	KLEEMOLA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
113-7		Rakennusala, jolle saa sijoittaa maston ja siihen liittyviä tukiasematiloja.
113-17		Rakennusala, jolle saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia.
134		Istutettava alueen osa.
135-1		Istutettava puurivi.
135-2		Alueen osa, jolle on istutettava puita.
140-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
141-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.
147-101		Ohjeellinen ajoyhteys.
151		Pysäköimispaikka.
154-4		Sähkölinjaa varten varattu alueen osa.
155		Eritasoristeys.
160-3		Alueelle on rakennettava melusuojaus. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.
160-4		Alueelle on rakennettava värinäsuojauk. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.
165-9	(68)	Suluissa olevat numerot osoittavat sen korttelin ja tontin, jonka autopaikkoja alueelle saa sijoittaa.
174		Vaara-alue.

174-1		Muuntajan vaara-alue.
189-3		Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Alueen luontotyyppien ominaispiirteiden muuttaminen on kielletty.
200-129		2-raide- merkinnällä varustetulla alueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Melusuojauksessa tulee ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat. Meluvalleista tulee rakentaa maisemoitu ja istutettu luonteva maaston osa. Tarkemmat melu- ja tärinäselvitykset tulee laatia ennen raiteen rakentamista laadittavien tarkempien suunnitelmien yhteydessä.
200-395		2-raide/2- merkinnällä varustetulla alueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Jos Nokelan kaupunginosan Varikonpuistossa sijaitseva masto joudutaan siirtämään, tulee uuden maston olla harukseton. Maston uudella sijaintipaikalla tulee välttää puiden poistoa. Asemakaava-alueella esiintyy todennäköisesti happamia sulfaattimaita. Rakennussuunnittelun yhteydessä tulee selvittää happamien sulfaattimaiden ja potentiaalisesti happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja niiden vaikutus suunnitelmaratkaisuihin. Happamoitumisriski on otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, kaivutöissä, massanvaihdossa ja maa-aineksen läjityksessä happamoitumishaittojen ennaltaehkäisemiseksi.
300-7		Asemakaava-alueella radan läheisyydessä saattaa esiintyä sellaista rautatieliikenteestä aiheutuvaa tärinää, joka tulee ottaa huomioon rakennusten suunnittelussa ja sijoittamisessa.

emt Rakennusala, jolle saa sijoittaa maston ja siihen liittyviä tukiasematiloja. Merkinnällä on osoitettu Varikonpuistossa sijaitsevan maston rakennusala. Rakennusala on riittävän laaja, jotta jos masto joudutaan siirtämään kaksoisraiteen rakentamisen takia, voi vanha masto olla toiminnassa siihen asti kunnes uusi masto otetaan käyttöön. Nykyinen masto on haruksellinen ja harukset ulottuvat osittain ratasuunnitelman mukaisen meluvallin päälle. Kaava edellyttää, että jos masto joudutaan uusimaan, uuden maston tulee olla harukseton. Kaava ei määrää mastoa siirrettäväksi.

et Rakennusala, jolle saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia. Merkintä on osoitettu maston kanssa samalle rakennusalalle, jolla sijaitsee myös radanpiitoon liittyvä rakennus.

pp/h Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu. Merkinnällä on osoitettu Limingantullin kaupunginosassa rautatiealueella kulkeva huoltotie sekä Kiskopuistossa kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jonka kautta mahdollistuu rautatien huoltotieltä liittyminen katuverkkoon.

ajo Ohjeellinen ajoyhteys. Merkinnällä on osoitettu ajorasitteet Kleemolan VL-alueelle ja Kiviniemen LPA-4-tontille.

Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa. Merkinnällä on osoitettu Nokelassa rautatiealueella kulkevan pp/h:n jatkuminen eteläosassa tavallisena jalankulku- ja pyörätienä lähivirkistysalueen rajalle, josta se saadaan liitettyä muuhun pyörätieverkostoon.

6. Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaava on laadittu Väyläviraston Liminka-Oulun-kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti. Ratasuunnitelmakartat ovat kaavaselostuksen liitteenä 4. Karttaotteet ratasuunnitelmasta kaavamuuotosalueen osalta on esitetty myös kaavaselostuksen kohdassa 3.2.11.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaksoisraiteen toteutuksen ajankohtaa ei ole vielä määritelty.

Oulussa 28. päivänä maaliskuuta 2025

Kari Nykänen
kaavoitusjohtaja

Virpi Rajala
asemakaava-arkkitehti

Oulussa 11. päivänä kesäkuuta 2025

Kari Nykänen
kaavoitusjohtaja

Virpi Rajala
asemakaava-arkkitehti



**YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT**

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Oulu	Täyttämispvm	27.8.2025
Kaavan nimi	Nokelan, Limingantullin, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien rautatie-, suojaviher-, lähivirkistys-, puisto- ja katualueita sekä autopaikkojen korttelialuetta ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta koskeva asemakaavan muutos ja asemakaava.		
Hyväksymispvm	25.8.2025	Ehdotuspvm	11.6.2025
Hyväksyjä	V - kunnanvaltuusto	Vireilletulosta ilm. pvm	14.5.2024
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	564-2583
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	13,6640	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,1474
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	13,5166

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	13,6637	100,00	0	0,00	0,1474	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,5721	4,2			-3,0683	
R yhteensä						
L yhteensä	11,6252	85,1			2,7601	
E yhteensä	1,4664	10,7			0,4556	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
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	13,6637	100,00	0	0,00	0,1474	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,5721	4,2			-3,0683	
VP	0,0731	12,8			-0,2522	
VL	0,4990	87,2			-2,8161	
R yhteensä						
L yhteensä	11,6252	85,1			2,7601	
Kadut	0,0355	0,3			-0,0350	
LR	11,0750	95,3			2,7951	
LPA-4	0,5147	4,4				
E yhteensä	1,4664	10,7			0,4556	
ET					-0,9163	
EV	1,4664	100,0			1,3719	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Kaksoisraide

Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Oulun kaupungin Nokelan, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosissa, on tullut vireille asemakaavan muutos. Asemakaavan muutosalue käsittää ratasuunnitelman mukaisesti useita erillisiä pienempiä kaavamuutosalueita, joista pisin sijaitsee Nokelan kohdalla. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista. Asemakaavan on tarkoitus valmistua syksyllä 2025.



Kartoille on rajattu punaisella ehyillä viivoilla alueet, joille suunnitellaan asemakaavan muuttamista. Vaikutusalueet on rajattu katkoviivoilla.

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 arviointisuunnitelma päivitetty 28.3.2025: kaavamuutoksen aluerajaukset.

LIITE 2

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on mahdollista esittää mielipiteitä nähtävilläolon aikana. Ohje mielipiteiden ja palautteen antoon on sivulla neljä.

Kaavaa koskevat aineistot ovat esillä verkkosivulla:

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

Hankkeeseen liittyvät kartat ja selostukset löytyvät kaavatunnuksella **564-2583**

Kuulutukset valmisteluaineiston ja kaavaehdotuksen nähtäville asettamisista sekä kaavan voimaantulosta julkaistaan kaupungin verkkosivuilla osoitteessa <http://www.ouka.fi/kuulutukset>

Suunnittelualue ja kaavamuutoksen tavoitteet

Asemakaavan muutosalueella on osia rautatiealueista Nokelan, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosissa sekä alueita sen välittömässä läheisyydessä olevista katu-, lähivirkistys-, puisto- ja suojaviheralueista. Asemakaavan muutos laaditaan niin, että sen pohjana on Väyläviraston ratasuunnitelma.

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

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan vaikutukset, joita kaavan toteuttaminen voi aiheuttaa kaavan muutosalueella ja sen lähiympäristössä. Arvioitavana on mm. rakennettuun ympäristöön, luontoon, asumiseen ja elinoloihin sekä liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen kohdistuvat vaikutukset. Kaavatyössä hyödynnetään ratasuunnitelman yhteydessä laadittuja perusselvityksiä, joita täydennetään tarvittaessa. Vaikutusten arvioinnin tekee kaavoittaja yhteistyössä eri asiantuntijoiden kanssa. Arviot vaikutuksista liitetään asemakaavan selostukseen.

Suunnittelun lähtökohdat

Suunnittelualan omistaa pääosin Väylävirasto. Oulun kaupunki omistaa katu-, lähivirkistys-, puisto- ja suojaviheralueet.



LIITE 2**Taustalla vaikuttavat kaavat ja suunnitelmat**

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

Maakuntakaava ja Uuden Oulun yleiskaava

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

Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääradaksi rautatie-merkinnällä.

Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja. Muutostarve kohdistuu pienille maa-alueille, jotka ovat pääasiassa katu-, lähivirkistys-, suojaviher- ja puistoalueita sekä osia rautatiealueista.

Selvitykset ja suunnitelmat

- Liminka-Oulu ratasuunnitelma meluselvitysraportti
- Liminka-Oulu ratasuunnitelma liikennetärinäselvitysraportti
- Pilaantuneiden maiden selvitys Sitowise 19.4.2023
- Ratasuunnittelu Tampere-Oulu. Oulun, Tupoksen ja Limingan lisäpisteet. Pilaantuneiden maiden tutkimusraportti, WSP 20.12.2023
- Ratasuunnittelu Tampere-Oulu haitta-ainetutkimus Liminka ja Kempele, WSP 12.9.2023



LIITE 2

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/1051/2024.**

Sähköiseen kaava-aineistoon voi tutustua myös Oulu 10 asiakaspalvelupisteessä (käyntiosoite Torikatu 10). 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 viimeisellä sivulla on kuvattu kaavoituksen eteneminen ja vuorovaikutusmahdollisuudet sen eri vaiheissa.

Osalliset

Alueidenkäyttölain 62 § mukaan kaavan osallisia ovat lähialueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työnteekoon 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:

- Oulun seudun ympäristötoimi
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos
- Oulun kaupungin vammaisneuvosto
- Oulun kaupungin vanhusneuvosto
- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Telia Finland Oyj
- Suomen Yhteisverkko Oy
- Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
- Oulun Vesi
- Oulun Energia
- Telia Towers Finland Oy
- Digita Oy
- Oulun polkupyöräilijät ry
- Suomen Luonnonsuojeluliitto, Pohjois-Pohjanmaan piiri
- Suomen Luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry
- Pohjois-Pohjanmaan lintutieteellinen yhdistys (PPLY)
- Kaakkurin suuralueen asukasyhdistys ry
- Nuorisovaltuusto ONE
- Lintulammen asukasyhdistys ry



Miten kaavatyö etenee?

Vireilletulo

Kaavan muuttaminen on tullut vireille tammikuussa 2024.

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 <http://www.ouka.fi/kuulutukset>.

Valmisteluvaihe

Kaavan valmisteluaineisto pidetään nähtävillä neljän viikon ajan vuoden 2025 tammikuussa. Tänä aikana osallisten on mahdollista ottaa kantaa suunnitelmiin ja esittää niistä mielipiteensä. Hankkeen yleisötilaisuus järjestetään nähtävillä olon aikana. Tarkempi ajankohta ilmoitetaan myöhemmin.

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

Ehdotusvaihe

Tavoitteena on, että kaavaehdotus valmistuu keväällä 2025, 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

Asemakaava-arkkitehti Virpi Rajala, puh. 044 7032422, virpi.e.rajala@ouka.fi

Käyntiosoite: Ympäristötalo, Solistinkatu 2, 90140 Oulu

Sähköpostit ovat muodossa etunimi.sukunimi@ouka.fi

Asemakaavan vuorovaikutusraportti

26.5.2025 LIITE 3

Kaksoisraide

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.5.-13.6.2024

Asemakaavaluonnos oli nähtävillä 28.1.-27.2.2024

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 22.4.-22.5.2025

Kaavatunnus 564-2583

Diaarinumero 1051/2024

Sisällysluettelo

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

6. Mielipide	15
Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 6	16
7. Mielipide	16
Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 7	16
8. Mielipide	17
Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 8	17
9. Mielipide, Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry	18
Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 9	18
10. Mielipide	19
Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 10	21
11. Mielipide	22
Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 11	23
Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastineet	24
1. Lausunto / Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos	24
Kaavoituksen vastine lausuntoon 1	24
2. Lausunto / Pohjois-Pohjanmaan museo	24
Kaavoituksen vastine lausuntoon 2	24

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute ja vastineet

nähtävillä 14.5.–13.6.2024, yksi lausunto ja 7 mielipidettä, joista yksi 1456 nimen adressi

Lausunto Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos (15.5.2024)

”Kaksoisraide. Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma

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

Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos on tutustunut esillä olevaan asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, eikä siitä ole tässä vaiheessa lausuttavaa. Pelastuslaitos antaa pyydettyä lausunnon kaavan seuraavissa vaiheissa (valmisteluvaihe / ehdotusvaihe).”

Kaavoituksen vastine lausuntoon

Lausunto ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

MIELIPITEET

1. Mielipide (18.5.2024)

”Suunnitelma tuhota lähiluontoa järkyttää. Alueella pitkään asuneena olen huomannut miten tärkeä radan varren luonto polkuineen on. Luonnon positiivinen vaikutus hyvinvointiin on tutkittua ja tuntuu todella surulliselta, että elementti joka antaa tasa-arvoisesti mielenrauhaa ihmisille, halutaan riistää. Puhumatta-kaan ekologisista vaikutuksista. Nyt toivoisin viisautta ja pitkäjäköisyyttä. Tuhottua luontoa ei saa takaisin. Pyöräreittejä kyllä löytyy vierestäkin.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 1

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

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

2. Mielipide (22.5.2024)

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

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 2

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

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

3. Mielipide (22.5.2024)

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

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 3

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

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

4. Mielipide (6.6.2024)

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

Nokelan pieni metsikkö tulee säästää ratatöissä

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

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

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

Melu ja valosaaste

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

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

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

Baana

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 4

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

Varikonpuisto ei kuulu itäosastaan kaavamuutosalueeseen, joten puuston lisäistutuksiin ei voida ottaa kantaa tässä kaavahankkeessa. Ratasuunnitelman ympäristösuunnitelma on kaavaselostuksen liitteessä 5, josta näkee mitä istutuksia meluvallille on suunniteltu. Ratasuunnitelma ja kaava-aineisto asetetaan

julkisesti nähtäville ja niistä voi antaa palautetta. Lisäksi kaavaprosessin aikana järjestetään tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia.

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

5. Mielipide (13.6.2024)

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 5

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

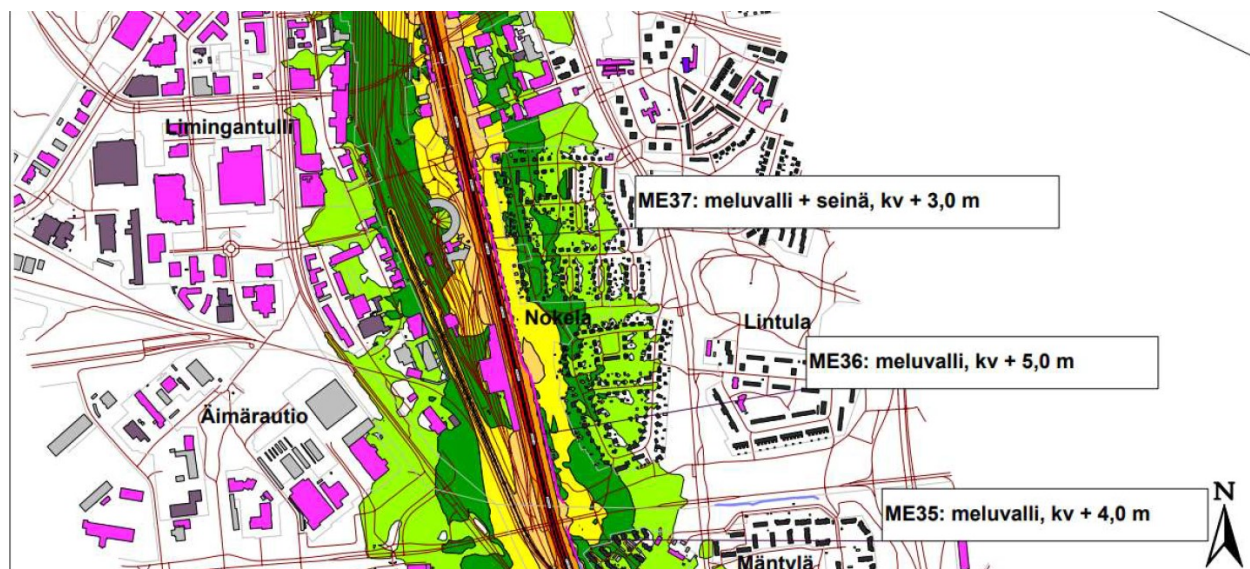
Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

6. Mielipide (13.6.2024)

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

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

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



Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 6

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

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

7. Mielipide, addressi (13.6.2025)

"Oulun Nokelan asuinalueen radanvarren metsä on säilytettävä luonnontilaisena ulkoilualueena

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

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

Tärkeä virkistys- ja suoja-alue

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

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

Monimuotoinen lähiluonto ja ihmisten hyvinvointi

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

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

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

Ratabaana-pyöräilykatu

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

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

Oulu on hieno pyöräilykaupunki. Olemme tyytyväisiä nykyisiin pyöräilyreitteihin. Alueelta löytyy jo loistavat pyörätiet ja kaksi baanaa: Mäntybaana radan itäpuolella ja Kembaana II radan länsipuolella. Olemassa oleva Krankantie-Varikkotie katuyhteys palvelee nykyisinkin hyvin osana pyöräilyn pääreitistöä. Metsäaluetta käytetään usein metsäisempänä maastopyöräreittinä ja sellaisena haluamme sen säilyvän. Nokelan

kohdalla Ratabaanaa ei tarvita sujuvaan pyörällä liikkumiseen, sen rakentaminen olisi rahan ja resurssien tuhlausta sekä korvien sulkemista asukkaiden toiveilta.

Kaksoisraide ja melusteet

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

Vaadimme asukkaiden toiveen huomioon ottamista

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

Vetoomuksessa mukana olevat yhteisöt:

- Lintulammen asukasyhdistys
- Suomen luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys

Asteen verran paremman Oulun ja sen asukkaiden puolesta,

1456 adressin allekirjoittanutta (5.6.2024).

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 7

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

Mielipide ei aiheuta osallistumis- ja arviointisuunnitelman muutostarvetta.

Kaavaluonnoksesta saatu palaute ja vastineet

nähtävillä 28.1.-27.2.2024, yksi lausunto ja 11 mielipidettä

Lausunto, Väylävirasto (27.2.2025)

”Nokela, Kiviniemi ja Perävainio, Kaksoisraide, asemakaavan muutosluonnos

Taustaa

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

Väyläviraston lausunto

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

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

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta.”

Kaavoituksen ja kadut ja liikenne -yksikön vastine lausuntoon

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

Lausunto ei aiheuta kaavan muutostarvetta.

MIELIPITEET

1. Mielipide (18.2.2025)

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

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

1. Ratabaana / huoltotie

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

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

2. Melusuojaus

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

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

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

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

3. Valosaaste

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

4. Rakentamistyöt ja asukkaiden tiedottaminen

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

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

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 1

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Mielipide (20.2.2025)

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

”Asemakaavan selostuskohta, 4.5.1 Muut vaikutukset:

Varikonpuistossa sijaitsee mastoja sen laitetilat. Kaavassa mastolle osoitetaan uusi sijainti nykyisen maston vierestä. Rakennettava uusi meluste tulee osittain nykyisen maston harusten kanssa päällekkäin. Uusi masto voidaan toteuttaa vapaasti seisovana, ilman haruksia.”

- Nykyinen sanamuoto kaavan selostuskohdassa, ”voidaan toteuttaa”, on liian epätasällinen. Haruksellista mastoa ei voida sijoittaa uudelle osoitetulle paikalle. Mastoon menevät harukset tulisivat liian lähelle asuintontteja, aivan asuintontin rajaan kiinni, joten asuintontin turvallisuus vaarantuu oleellisesti.

Myös maston itäpuolella kasvaa mahtavaa mäntymetsää, jonka kaataminen uuden maston rakentamisen vuoksi on alueen luonnon monimuotoisuuden takia tarkkaan selvítettävä asia. On tärkeää, että kaavassa määritelty uuden maston paikka on ainoastaan haruksettomalle mastolle määriteltyjä määrittelyssä myös tämä kerrotaan täsmällisesti.

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

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

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

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

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

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

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

Laitan tähän vielä Maanmittauslaitoksen karttapaikan linkin, tästä kohdasta löytyy purettu rivitalon sijainti:

<https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/?lang=fi&share=customMarker&n>

=7207758.52412567&e=428457.1904346331&title=Purettu%20rivitalon%20paikka&desc=&zoom=11&layers=W3siaWQiQilsm9wYWNpdHkiQjEwMH1d-z”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 2

Päivitetyn ratasuunnitelman ansiosta nykyinen masto laiteloineen jää rautatiealueen ulkopuolelle. Jos masto joudutaan kaksoisraiteen rakentamisen takia siirtämään esim. haruksista johtuen, osoitetaan mastolle uusi sijaintipaikka nykyisen maston eteläpuolelle, jolloin se haittaa asukkaita vähemmän. Rivitalon paikka sijaitsee liian kaukana nykyisestä maston paikasta. Asia varmistettu mastotoimijoilta. Kaavaan lisätään määräys, jonka mukaan jos masto joudutaan uusimaan, tulee uuden maston olla harukseton. Kaavaan lisätään myös määräys, jonka mukaan maston uudella sijaintipaikalla tulee välttää puiden poistoa. Kaavamuutosalue ei koske Varikonpuistoa muilta osin kuin rautatiealueen laajentamisen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Päivitetty ratasuunnitelma supistaa kaavamuutosaluetta ja Varikonpuistoa jää entistä enemmän kaavamuutosalueen ulkopuolelle. Oleva polkuverkosto sijaitsee kaavamuutosalueen ulkopuolella maston itäpuolella ja säilyy siellä entisellään eikä sen säilymiseen vaikuta se, miten se on kuvattu kan-

takartassa. Etu-Nokelassa osa polusta jää melusuojauksen alle. Kaavaselostuksen sivulta 9 ja liitteen 5 ympäristösuunnitelman viimeiseltä sivulta voi nähdä muutoksen vaikutukset Varikonpuiston puustoon ja polkuverkostoon.

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

3. Mielipide (26.2.2025)

”Huoltotielle minimileveys

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

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

Melusuojaus metsää säästää

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

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

Ei ennakollisia toimenpiteitä

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

Kaavaan on määriteltävä vaatimukset meluiden toteutuksesta

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

Onko melusuojaus tarpeen?

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

Merkintä: Luonnontilaisena säilytettävä metsä

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

Ihmisten viihtyvyys on huomioitava kaavoituksessa

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 3

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

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

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

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

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

Kaava-aluetta ei ole syytä laajentaa, koska kaksoisraiteen kaavamuutos ei sitä edellytä. Laajentaminen edellyttäisi mm. luontoselvitysten merkittävää laajentamista. Oulun yliopisto on laatinut Oulun kaupungille keskeiseltä kaupunkialueelta hömötiaisen elinympäristömallinnuksen, joka valmistui vuoden 2025 alussa. Elinympäristömallinnusta käytetään asemakaavoituksen ja maankäytön suunnittelun lähtötietona. Hömötiaisen elinympäristön pääverkosto turvataan ja säilytetään, sillä hömötiainen on monimuotoisen metsäluonnon yksi indikaattorilaji. Hömötiainen tarvitsee elinympäristökseen sopivia pesimäalueita, joiden läheisyydessä sijaitsee myös talvehtimisalueet. Kaksoisraiteen asemakaavan alueella on hömötiaiselle soveltuvia pesimis- ja talvehtimisalueita Taka-Nokelan metsäkaistaleella. Taka-Nokelan alueella suuri osa metsästä säilyy. Hömötiaisen elinympäristön pääverkostoa ei ole kaavamuuotosalueella, sillä pääverkosto sijaitsee laajoilla metsäverkoston alueilla kauempana rakennetuista alueista.

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

4. Mielipide (26.2.2025)

”Kaksoisraide on tervetullut.

Sen huoltotie minimileveydellä.

Kaavaan on määriteltävä vaatimukset meluaidan toteutuksesta.

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

Melusuojaus metsää säästää, mikäli tämä todella on tarpeellinen.

Ei ennakollisia toimenpiteitä.

Merkintä luonnontilaisena säilytettävästä metsästä.

Ihmisten viihtyvyys huomioitava kaavoituksessa.

Olisiko vaikka kysely alueen asukailta.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 4

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

Meluaitojen ulkonäkö tarkentuu seuraavissa suunnitteluvaiheissa laatuvaatimukset ja kunnossapito huomioon ottaen.

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

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

Väylävirastolle välitetään toive, ettei rautatiealueelta poisteta puustoa ennakkoon ennen kuin kaksoisrai-teen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi.

Asemakaavamuutos ei koske Varikkopuistoa kuin rautatiealueen laajentamisen ja mastoalueen osalta. Si-ten Varikonpuistoa koskevia kaavamääräyksiä ei voida osoittaa kaavamuuotuksessa.

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

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

5. Mieliipide (27.2.2025)

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

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

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

"Melunsuojauksen" toteutus metsää säästää.

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 5

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

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

6. Mieliipide (27.2.2025)

"NÄKYMÄ KEMPELEENLAHDELLE

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

MAATALOUSMAA

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

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

TILUSVAIHTO

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 6

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

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

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

7. Mielipide (27.2.2025)

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 7

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

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

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

8. Mieliipide (27.2.2025)

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

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 8

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

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

Kaksoisraide ei aiheuta valohäiriötä alueelle.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lisäksi esitämme, että jäljelle jäävän metsän luontoarvot turvattaisiin kaavamerkinnällä VL-4, jotta alue py-syisi mahdollisimman luonnontilaisena virkistyskehtana ja sen monimuotoisuus pääsisi edelleen rauhas-sa kehittymään. Myös radan rakentamistöiden yhteydessä tulee huolehtia, ettei metsää kaadeta yhtään enempää kuin tarpeen. Kulun työmaalle tulee tapahtua pelkästään rakennettavaa huoltotietä pitkin eikä metsän kautta.”

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 9

Kaavamuutosalue ei koske Varikonpuistoa muilta osin kuin rautatiealueen laajentamisen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Eli puisto säilyy ehyenä ja kokonaisuena merkittävimältä osaltaan. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen on ratasuunnitelmaa ja sen melusuojauksia muutettu Nokelan kohdalla siten, että kaavamuutosalue kapenee ja samalla tarve poistaa Varikonpuiston puustoa vähenee merkittävästi. Rata-suunnitelmassa rautatiealueella kulkeva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, on kavennettu 4 m leveäksi. Taka-Nokelan (ison meluvallin) kohdalla on meluvallia siirretty lähemmäksi huoltotietä ja melu-valli on muutettu jyrkemmäksi, jolloin rautatiealue kapenee noin 10...15 m. Etu-Nokelan (pienen meluval-lin) kohdalla meluvallia on siirretty hieman lähemmäksi rataa ja rautatiealue kapenee 0,5...1,0 m. Selvityk-sen mukaan Varikonpuistosta poistuu noin 10 harmaaleppäpötkelöä, 2 mäntyä ja kelomänty. Myös pieni

osa pohjoisessa olevaa hieskoivun, harmaalepän ja haapapuun alueesta jää melusuojauksen alle. Muutosten myötä etäisyys rautatiealueesta lähimpiin asuintontteihin kasvaa siten, että Taka-Nokelan kohdalla etäisyys on pienimmillään noin 60 m ja Etu-Nokelan kohdalla noin 30 m.

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

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

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

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

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

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

10. Mielipide (27.2.2025)

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

Oulun kaupunki on julkaissut 17.09.2024:

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

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

Luonto- ja maisemaselvitykset

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

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

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

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

Linnust selvitys (Envineer Oy)

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

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

Parasta alueen asukkaille ja luonnolle asemakaavan muutoksessa

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

Nokelan metsä on toiminut alusta asti suoja-alueena asuinalueen ja varikon välissä, ja on nykyään aktiivisessa käytössä työmatka- ja vapaa-ajan reittinä, muillekin kuin nokelalaisille. Luken tuoreessa selvityksessä luontoympäristöillä on todistetuksi terveyshyötyjä. Hyödyt tulevat tavallisimmin asuin- ja työympäristöjen lähiluonnosta (Luke, 29.10.2024). Lisäksi jokaisen viheralueen merkitys osana luonnon monimuotoisuutta ja luontokadon ehkäisyä on merkityksellinen.

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

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

Jokainen metri säästettyä Nokelan metsää on hyväksi:

1. Huoltotien minimileveys ja mahdollinen pyöräbaana -varaus poistettava

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

2. Melusuojaus alueen arvo säilyttäen

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

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

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

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

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

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

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

4. Merkintä: Luonnontilaisena säilytettävä metsä

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

5. Ihmisten viihtyvyys on huomioitava kaavoituksessa

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 10

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

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

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

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

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

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

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

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

Nokelassa Varikonpuisto ei ole mukana asemakaavamuutoksessa muilta osin kuin rautatien melusuojauksen ja maston uuden sijaintipaikan osalta. Siksi puistoalueelle ei voida osoittaa kaavamääräyksiä. Oulun yliopisto on laatinut Oulun kaupungille keskeiseltä kaupunkialueelta hömötiaisen elinympäristömallinnuksen, joka valmistui vuoden 2025 alussa. Elinympäristömallinnusta käytetään asemakaavoituksen ja maankäytön suunnittelun lähtötietona. Hömötiaisen elinympäristön pääverkosto turvataan ja säilytetään, sillä hömötiainen on monimuotoisen metsäluonnon yksi indikaattorilaji. Hömötiainen tarvitsee elinympäristökseen sopivia pesimäalueita, joiden läheisyydessä sijaitsee myös talvehtimisalueet. Kaksoisraiteen asemakaavan alueella on hömötiaiselle soveltuvia pesimis- ja talvehtimisalueita Taka-Nokelan metsäkaistaleella. Taka-Nokelan alueella suuri osa metsästä säilyy. Hömötiaisen elinympäristön pääverkostoa ei ole kaavamuutosalueella, sillä pääverkosto sijaitsee laajoilla metsäverkoston alueille kauempana rakennetuista alueista. Viitasammakkoselvitys on laadittu. Se tulee nähtäville kaavaehdotuksen kanssa yhtä aikaa.

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

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

11. Mielipide (27.2.2025)

”Huoltotielle minimileveys

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

Melusuojaus metsää säästäen

Melusuojauksen kannalta olennaista on esteen korkeus, ei sen leveys. Alueen asukkaana koen tärkeäksi, että Väylävirastolta edellytetään nykyistä suunnitelmaa tilatehokkaampaa toteutusta melusuojauksen osalta, eli suunnitelmaa, jossa minimoidaan tai vähintään kohtuullistetaan vaikutukset nykyiseen metsään rakennettavien melusteiden osalta. Asukastilaisuudessa kuulinme Väyläviraston kertomana, että melutaso tai liikennemäärät eivät tule nykyisestä merkittävästi kasvamaan. Nyt Väyläviraston suunnitelmissa melusuojaus on toteutettu meluvalli + aita (Etu-Nokela) ja melluvallina (Taka-Nokela). Kumpikin näistä toteutustavoista tulee syömään merkittävästi enemmän metsää kuin melusuojauksen kannalta olisi tarpeen. Käytännössä vallin leveydet on nyt määritelty ylijäämämaiden läjittämistarve edellä, ei alueen luontoa

säästään. Erityisesti Etu-Nokelan kohdalle ei tulisi rakentaa meluvalleja ylijäämämaiden hävittämiseksi, vaan ratkaista melusuojaus aitaratkaisuna. Meluaitojen osalta tulisi antaa Väylävirastolle tarkemmat ohjeet kaavassa esteiden ulkonäön suhteen. Esteiden tulee olla sekä toiminnalliset, sekä upota ympäröivään luontoon visuaalisesti.

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

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

Ei ennakollisia toimenpiteitä

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

Merkintä: Luonnontilaisena säilytettävä metsä

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

Kaavoituksen vastine mielipiteeseen 11

Rautatiealueella sijaitseva jalankulku- ja pyörätie, jolla huoltoajo sallittu, kavennetaan 4 metriä leveäksi.

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

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

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

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

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

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

Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja vastineet

Nähtävillä 22.4.-22.5.2025, kaksi lausuntoa

1. Lausunto / Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitos

”Asemakaavan muutos ja asemakaava laaditaan Väyläviraston Liminka-Oulu-kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti. Kaavan suunnittelualue käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuuotosalueita. Muutosalueet rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista.

Rautatiealueen laajentamistarve johtuu melusuojausten, huoltoteiden, kuivatuksen ja radan linjausmuutoksen tilantarpeista. Perävainiolla pääosa yhdyskuntateknistä huolto palvelevien rakennusten ja laitosten alue liitetään rautatiealueeseen. Kaavassa osoitetaan ratasuunnitelman mukaiset melusuojaus- ja tärinäsuojauksitarpeet ja huoltotierasitteet kaavan suunnittelualueen osalta. Oulunlahdessa autopaikkojen korttelialueen LPA-4-tontille osoitetaan ajoyhteys rautatiealueen huoltoa varten. Varikonpuistossa sijaitsevalle mastolle laitetiloihin on osoitettu uusi sijainti.

Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitoksella ei ole lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.”

Kaavoituksen vastine lausuntoon 1

Lausunto ei aiheuta kaavan muutostarvetta.

2. Lausunto / Pohjois-Pohjanmaan museo

”Oulun kaupunki / ympäristöpalvelut on pyytänyt Oulun museo- ja tiedekeskuksen lausuntoa Nokelan, Limingantullin, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien osia koskeva asemakaava ja asemakaavan muutos (Kaksoisraide) -asemakaavaehdotuksesta. Tämä lausunto koskee rakennettua kulttuuriympäristöä.

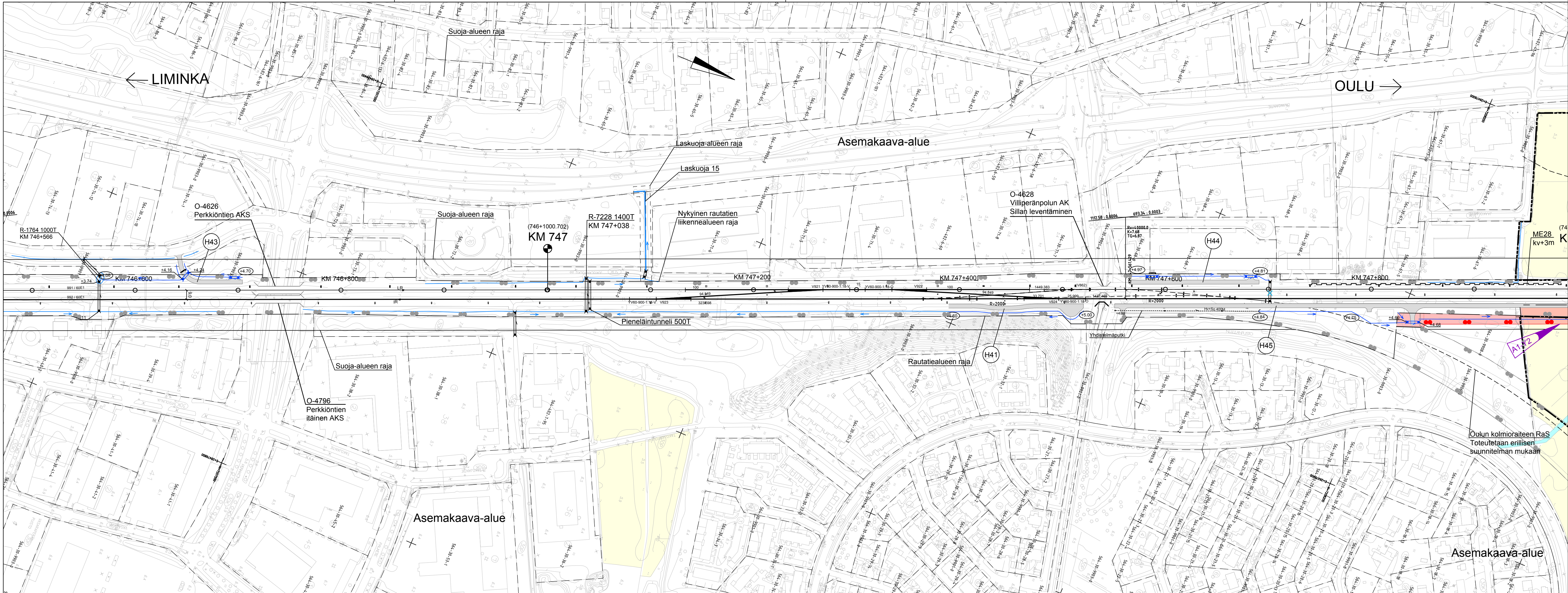
Asemakaavan muutos koskee Oulun kaupungin Nokelan kaupunginosan katu-, lähivirkistys- ja puistoaluetta, Limingantullin kaupunginosan rautatiealuetta, Kiviniemen kaupunginosan lähivirkistys-, rautatie-, suojaviher- ja autopaikkojen korttelialuetta (kortteli 68 tontti nro 7) sekä Perävainion kaupunginosan katu-, lähivirkistys-, rautatie- ja yhdyskuntateknistä huolto palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta. Asemakaavan muutos käsittää useita erillisiä pienempiä kaavamuuotosalueita, jotka rajautuvat radan välittömään läheisyyteen. Toukolan kohdalla kaava-alue laajenee vähäisessä määrin asemakaavoittamattomalle alueelle.

Suunnittelun lähtökohtana on rakentaa uusi raide nykyisen raiteen viereen ja tehdä kaksi rataoikaisua taivoitenopeuden mahdollistamiseksi. Asemakaavan muutos ja asemakaava laaditaan Väyläviraston Liminka-Oulu-kaksoisraiteen ratasuunnitelman mukaisesti.

Hankealueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee VR:n Nokelan maakunnallisesti arvokkaat varikkoalue ja Etu-Nokelan jälleenrakennuskauden kaupunkiympäristö. Asemakaavamuutoksen kriittisin muutos kohdistuu Etu-Nokelan asuinalueeseen rajautuvaan metsikkö-/puistoalueeseen, jota laajeneva rautatiealue supistaa 3-22 metriä. Museo pitää kuitenkin hyvänä sitä, että luonnosvaiheesta metsäiseen puistoalueeseen kohdistuva laajennus on supistunut alkuperäisestä ja että meluvallin leveyttä kavennettiin. Museolla ei ole huomautettavaa Nokelan, Limingantullin, Kiviniemen ja Perävainion kaupunginosien osia koskeva asemakaava ja asemakaavan muutos (Kaksoisraide) -asemakaavaehdotuksesta kulttuuriympäristön osalta.”

Kaavoituksen vastine lausuntoon 2

Lausunto ei aiheuta kaavan muutostarvetta.



- Nykyinen raide

Uusi / Muutettava raide

Purettava raide

Nykyinen vaihde

Uusi vaihde

Purettava vaihde

Nykyinen rautatiealueen raja

Rautatiealueen raja

Nykyinen rautatien liikennealueen raja

Rautatien liikennealueen raja

Suoja-alueen raja

Nykyinen suoja-aita

Suoja-aita

Työnaikaisen haltuunottoalueen raja

Käyttöoikeuden raja

Kuntaraja

Asemakaava-alueen raja

Nykyinen ratasähköpölyvä portaaliorella/ilman

Uusi ratasähköpölyvä portaaliorella/ilman

Uusi huoltotie

Nykyinen silta

Uusi silta

Nykyinen rumpu

Suunniteltu rumpu

Hulevesiputki ja kaivo

Salaoja ja kaivo

Sivuoja ja viettosuunta

Laskuoja ja viettosuunta

Meluseinä

Nykyinen laitur

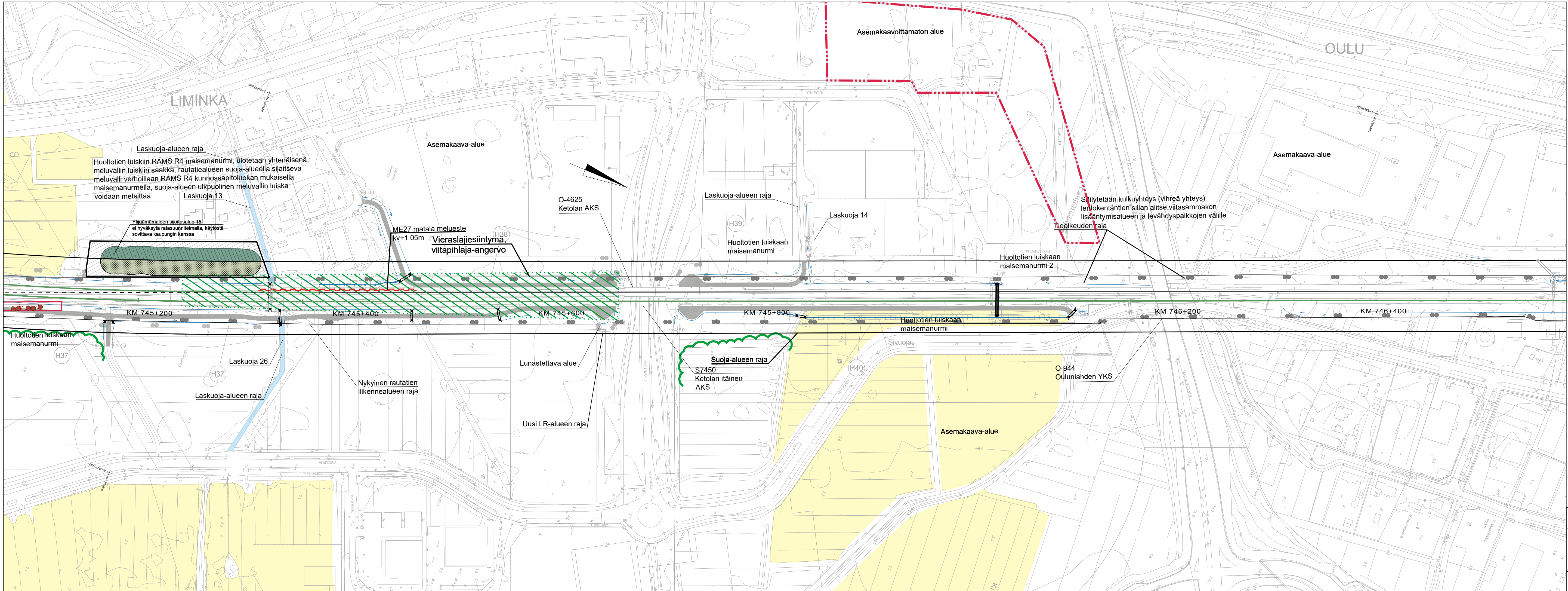
Uusi laitur

Sijotusalue

Lunastettava alue

Suojakaide
- | | | | | | | | | | |
|------------|---|--|--|---------------|-------------------------------|-------|---------------|--------|------|
| Muut. A1 | Selitys | LR-alueen siirto vastaamaan lunastustarvetta | | Pvm 31.3.2025 | Tehnyt | E.N. | Pvm 31.3.2025 | Hyv. | P.H. |
| Tilaaaja | <div><div><div></div><div>Väylävirasto</div><div>Trafikledsverket</div></div><div><div></div><div>Euroopan unionin rahoittama</div></div></div> | | Hanke tai rataosa
RATAHANKE TAMPERE–OULU
Kaksoisraiteen ratasuunnitelma
Rataosuus Liminka–Oulu | | | | | | |
| Toimittaja | <div><div><div></div><div>SITOWISE</div></div></div> | | Suunnitteluvaihe
Ratasuunnitelma
Piirustuksen sisältö

LIMINKA–OULU
Suunnitelmakartta | | | | | | |
| Piirt. | 31.5.2024 | Sofia Ala-Ketola | | | | | | | |
| Suunn. | 31.5.2024 | Elmeri Nick | | | | | | | |
| Tark. | 31.5.2024 | Teppo Rauhala | | | | | | | |
| Hyv. | 31.5.2024 | Janne Tuovinen | | | | | | | |
| Tarkastaja | | | <div><div><div></div><div>WV</div><div>WELADO</div></div></div> | | Mittakaava
1:2000 | | | | |
| | | | | | Koordinaatti- ja korkeusjärj. | | | | |
| | | | | | Rataosan nro | | | | |
| | | | | | 008 | | | | |
| Tark. | 31.5.2024 | Janne Takkinen / Welado | Paikka | Laji | Numero | Muut. | Lehti | Lehtiä | |
| Hyv. | 31.5.2024 | Eero Virtanen / Väylävirasto | 3600 | 72 | 7746 | - | 14 | 17 | |



- | | | | |
|--|---|--|--------------------------|
| | Nykyinen raide | | Uusi huoltotie |
| | Uusi / Muutettava raide | | Nykyinen silta |
| | Purettava raide | | Uusi silta |
| | Nykyinen rautatiealueen raja | | Nykyinen rumpu |
| | Rautatiealueen raja | | Suunniteltu rumpu |
| | Nykyinen rautatien liikennealueen raja | | Sivuoja ja viettosuunta |
| | Rautatien liikennealueen raja | | Laskuoja ja viettosuunta |
| | Suoja-alueen raja, alueelta poistetaan puusto | | Meluseinä |
| | Nykyinen suoja-aita | | Nykyinen laitur |
| | Suoja-aita | | Uusi laitur |
| | Asemakaava-alueen raja | | Sijoitusalue |

- | | | | |
|--|---|--|---------------------------------|
| | Uhanalainen luontotyyppi tai huomionarvoinen laji | | Maisemanurmi |
| | Vieraslajiesiintymä | | Metsitys |
| | Säilyvän puuston reuna | | Istutettava havupuu, eri kokoja |

PUUSTOKARTOITUS

- | | | | |
|--|---------------------|--|--|
| | Harmaaleppäpökkölöt | | Muutostöiden ulkopuolelle rajattava alue |
| | Kelomännyn | | |
| | Koivupökkölöt | | |
| | Mänty, varttuneet | | |
| | Poistettava puu | | |

14 NOKELA, 30 KIVINIEMI, 31 PERÄVAINIO

Kaksoisraide, asemakaavan muutos
Ratasuunnitteluvaiheen ympäristösuunnitelma,
puustoselvitys

Koordinaattijärjestelmä
ETRS-GK26

Korkeusjärjestelmä
N2000

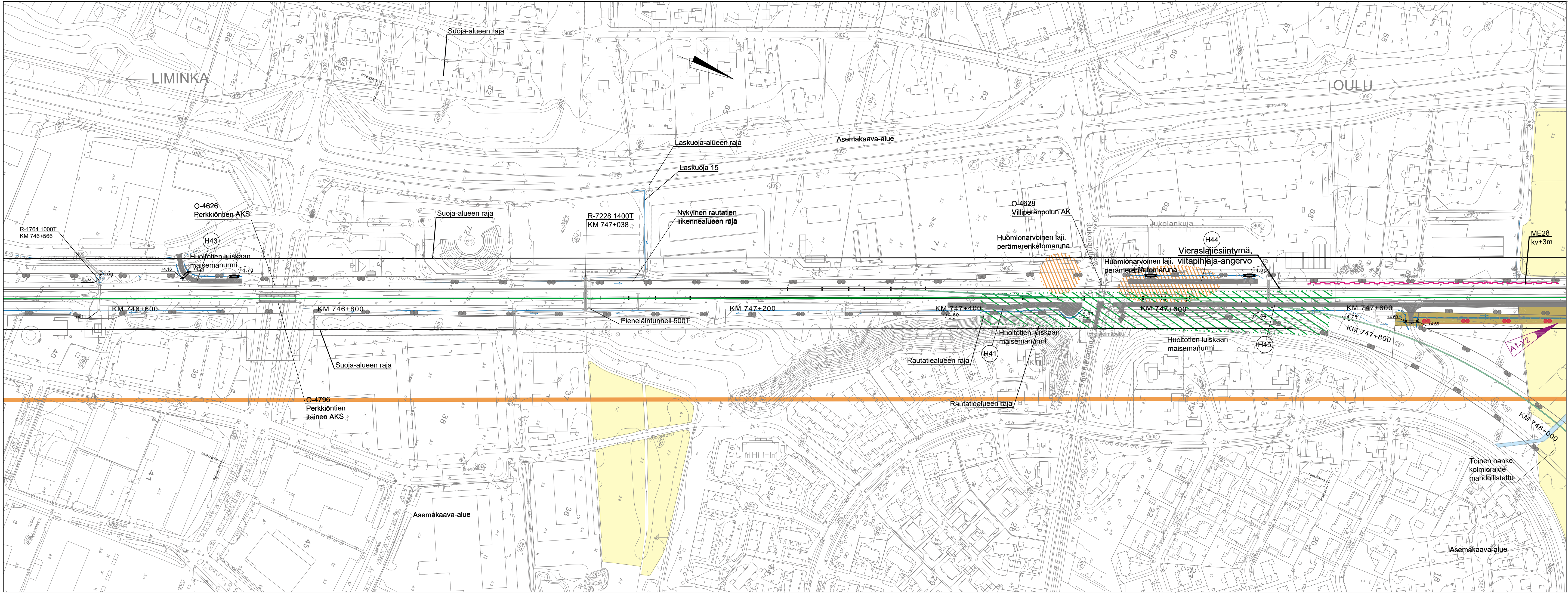
Mittakaava
1:2000

PVM
18.11.2024

SITOWISE

Lehti
2

Lehtiä
6



- Nykyinen raide

Uusi / Muutettava raide

Purettava raide

Vxxx

Nykyinen vaihde

Vxxx

Uusi vaihde

Vxxx

Purettava vaihde

Nykyinen rautatiealueen raja

Rautatiealueen raja

Nykyinen rautatien liikennealueen raja

Rautatien liikennealueen raja

Suoja-alueen raja

Nykyinen suoja-aita

Suoja-aita

Työnaikaisen haltuunottoalueen raja

Käyttöoikeuden raja

Kuntaraja

Asemakaava-alueen raja

Uhanalainen luontotyyppi tai huomionarvoinen laji

Vieraslajiesiintymä

Maisemanurmi

Metsitys

Uusi huoltotie

Nykyinen silta

Uusi silta

Nykyinen rumpu

Suunniteltu rumpu

Sivuoja ja viettosuunta

Laskuoja ja viettosuunta

Meluseinä

Nykyinen laitur

Uusi laitur

Sijoitusalue

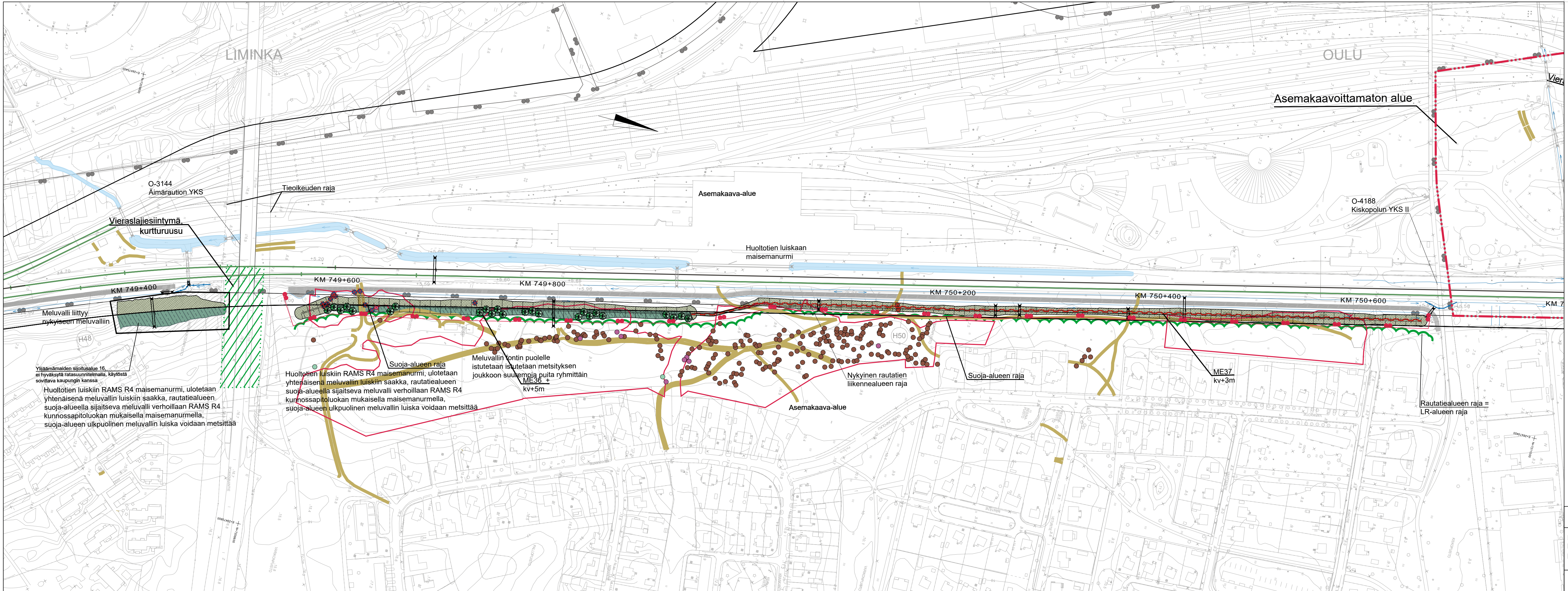
Lunastettava alue

Maisemajaksot

Pelto-/kulttuurimaisemamajakso

Taajamajakso

Muut. A1	LR-alueen siirto			Pvm 31.3.2025	Tehnyt R.V.	Pvm 31.3.2025	Hyv.	P.H.
Tilaaja	V Väylävirasto Trafikledsverket  Euroopan unionin rahoittama Hanke tai rataosa							
Toimittaja	SITOWISE Suunnitteluvaihe							
Piirt.	31.5.2024	Risto Väisänen	RATAHANKE TAMPERE–OULU					
Suunn.	31.5.2024	Risto Väisänen	Kaksoisraiteen ratasuunnitelma					
Tark.	31.5.2024	Anne Kangasaho	Rataosuus Liminka–Oulu					
Hyv.	31.5.2024	Janne Tuovinen	Ratasuunnitelma					
Tarkastaja			Piirustuksen sisältö					
Tark.			LIMINKA–OULU					
Hyv.			Ympäristösuunnitelmakartta					
Mittakaava			Kmv 746+500 - 747+950					
Koordinaatti- ja korkeusjärj.			1:2000					
Rataosan nro			GK26/N2000					
Paikka			008					
Tark.			Paikka	Laji	Numero	Muut.	Lehti	Lehtiä
Hyv.			3600	73	7767	-	14	17



Nykyinen raide	Uusi huoltotie
Uusi / Muutettava raide	Nykyinen silta
Purettava raide	Uusi silta
Nykyinen rautatiealueen raja	Nykyinen rumpu
Rautatiealueen raja	Suunniteltu rumpu
Nykyinen rautatien liikennealueen raja	Sivu- ja viettosuunta
Rautatien liikennealueen raja	Laskuoja ja viettosuunta
Suoja-alueen raja, alueelta poistetaan puusto	Meluseinä
Nykyinen suoja-aita	Nykyinen laitur
Suoja-aita	Uusi laitur
Asemakaava-alueen raja	Sijoitusalue

Uhanalainen luontotyyppi tai huomionarvoinen laji	Maisemanurmi
Vieraslajiesiintymä	Metsitys
Säilyvän puuston reuna	Istutettava havupuu, eri kokoja

PUUSTOKARTOITUS

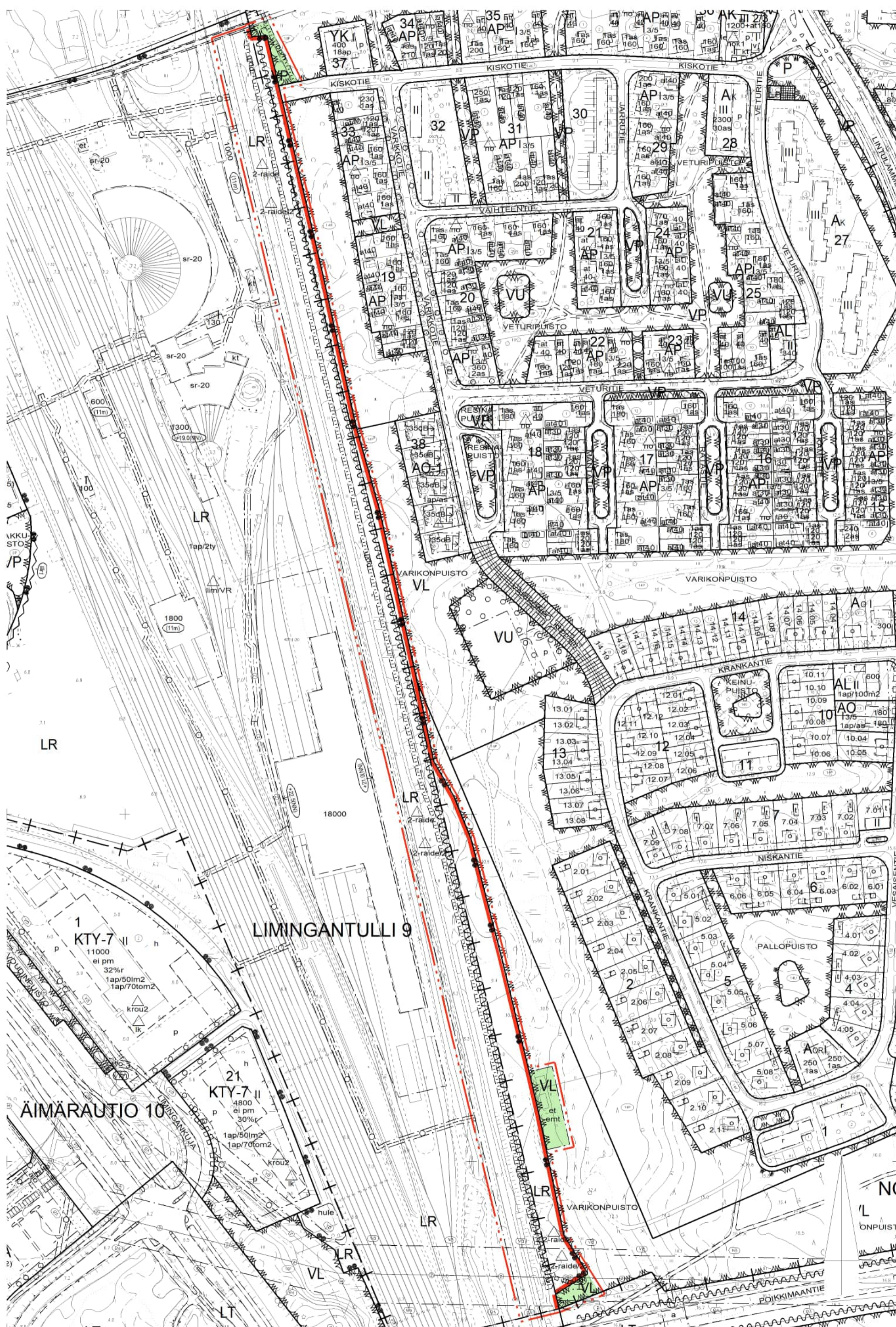
Harmaaleppäpökkölöt	Muutostöiden ulkopuolelle rajattava alue
Kelomännnyt	
Koivupökkölöt	
Mänty, varttuneet	
Poistettava puu	

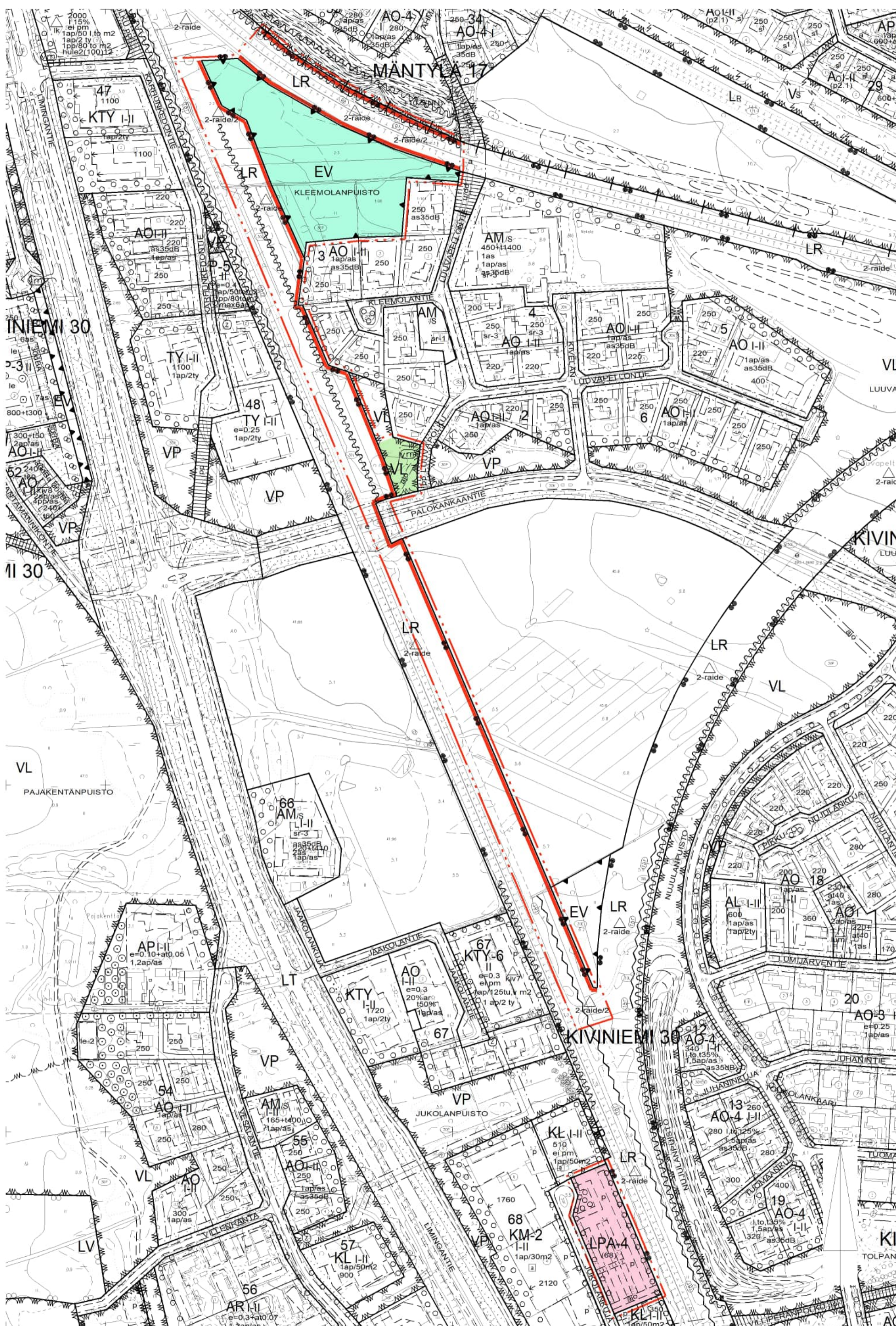
14 NOKELA, 30 KIVINIEMI, 31 PERÄVAINIO

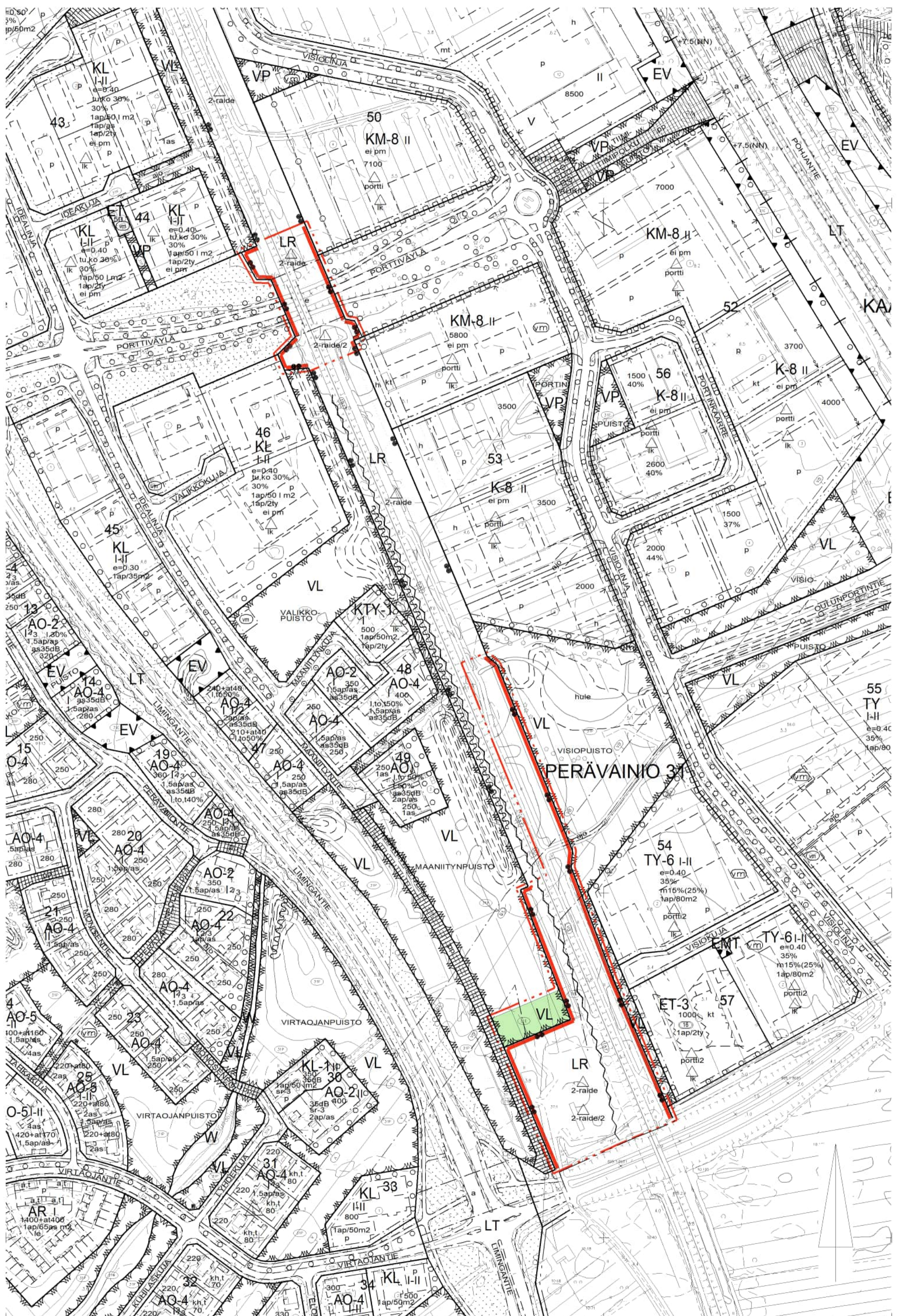
Kaksoisraide, asemakaavan muutos
Ratasuunnitteluvaiheen ympäristösuunnitelma, puustoselvitys

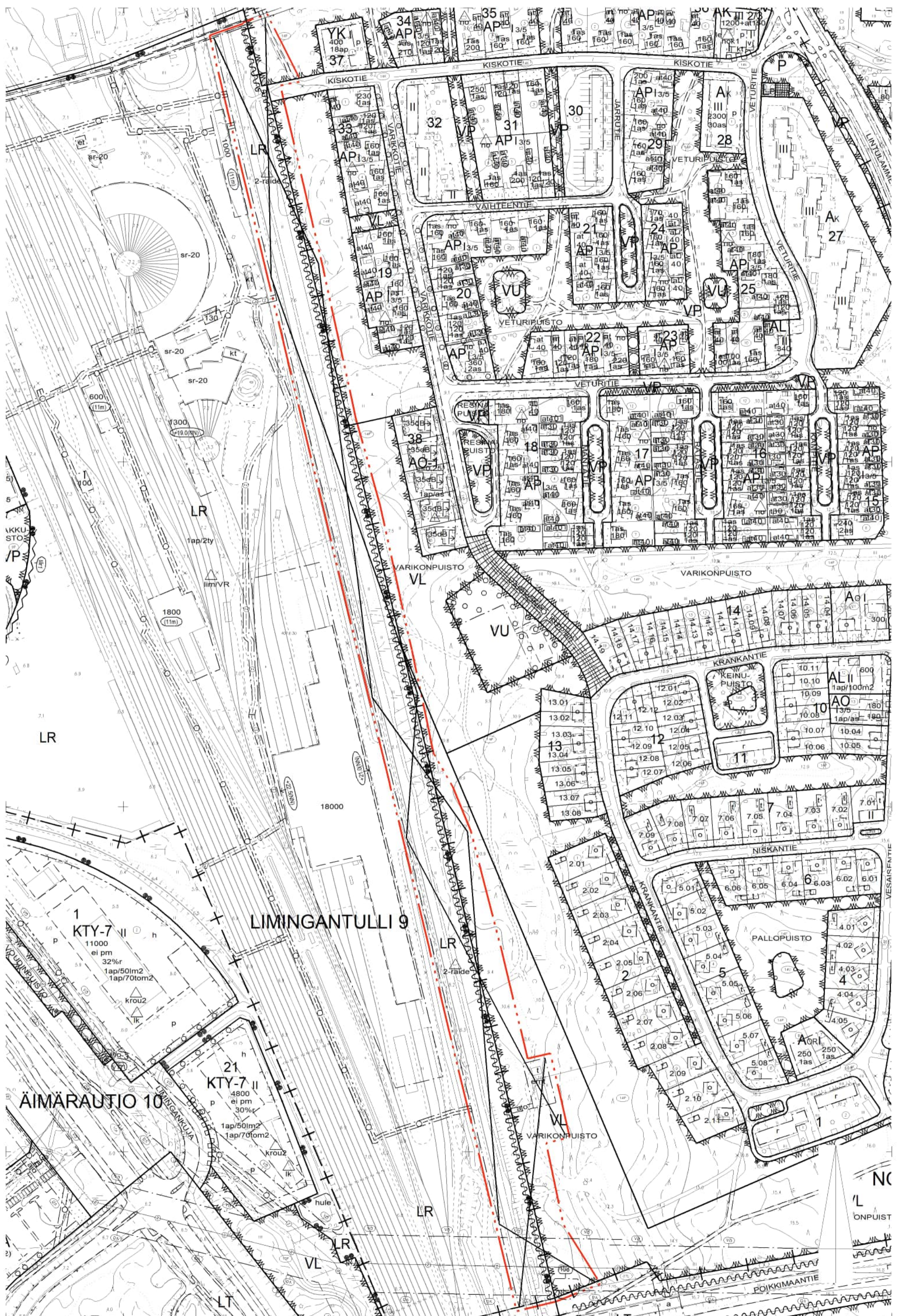
Koordinaattijärjestelmä ETRS-GK26 Korkeusjärjestelmä N2000 Mittakaava 1:2000 PVM 18.11.2024 Lehti 5 Lehtiä 6

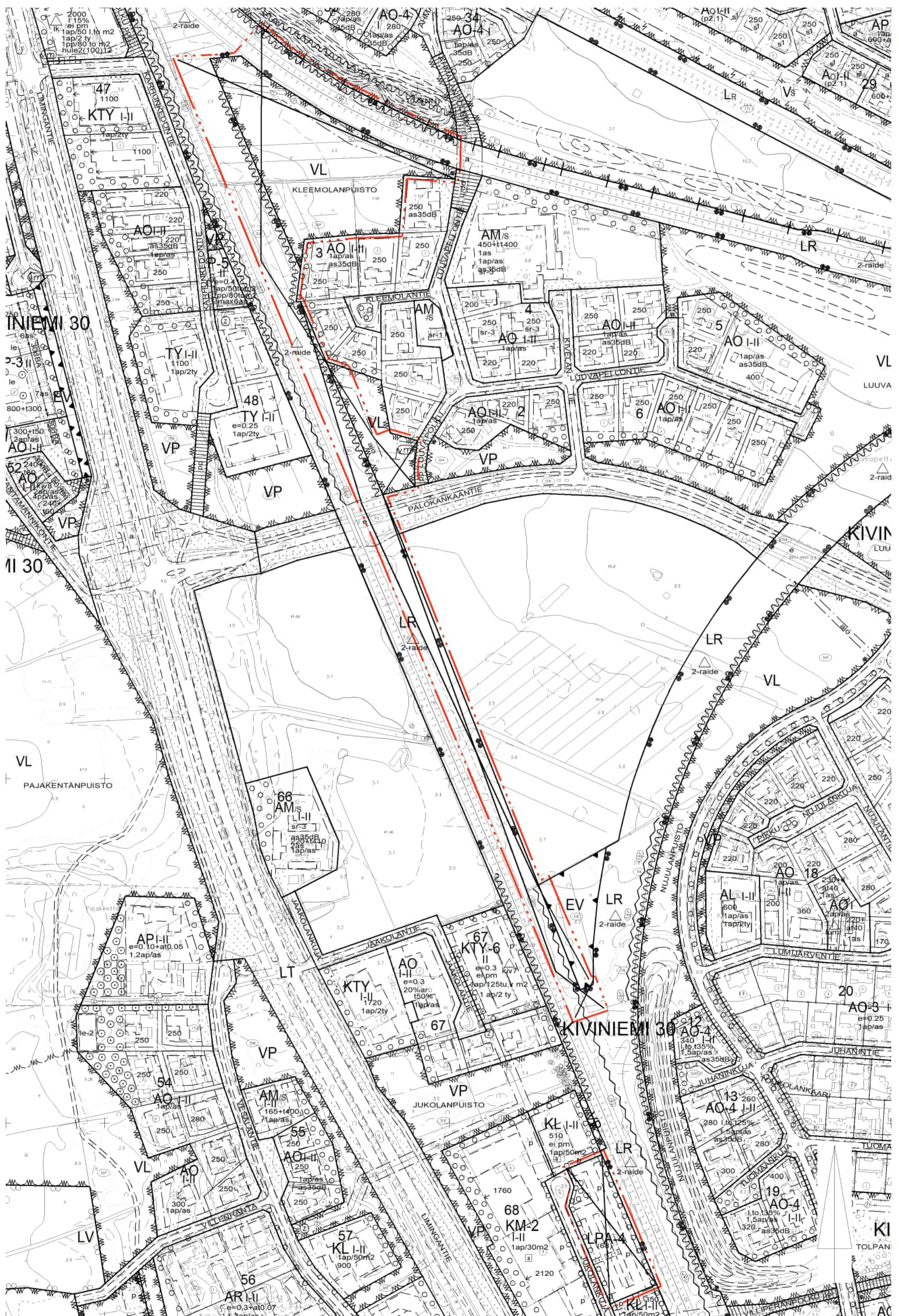
SITOWISE

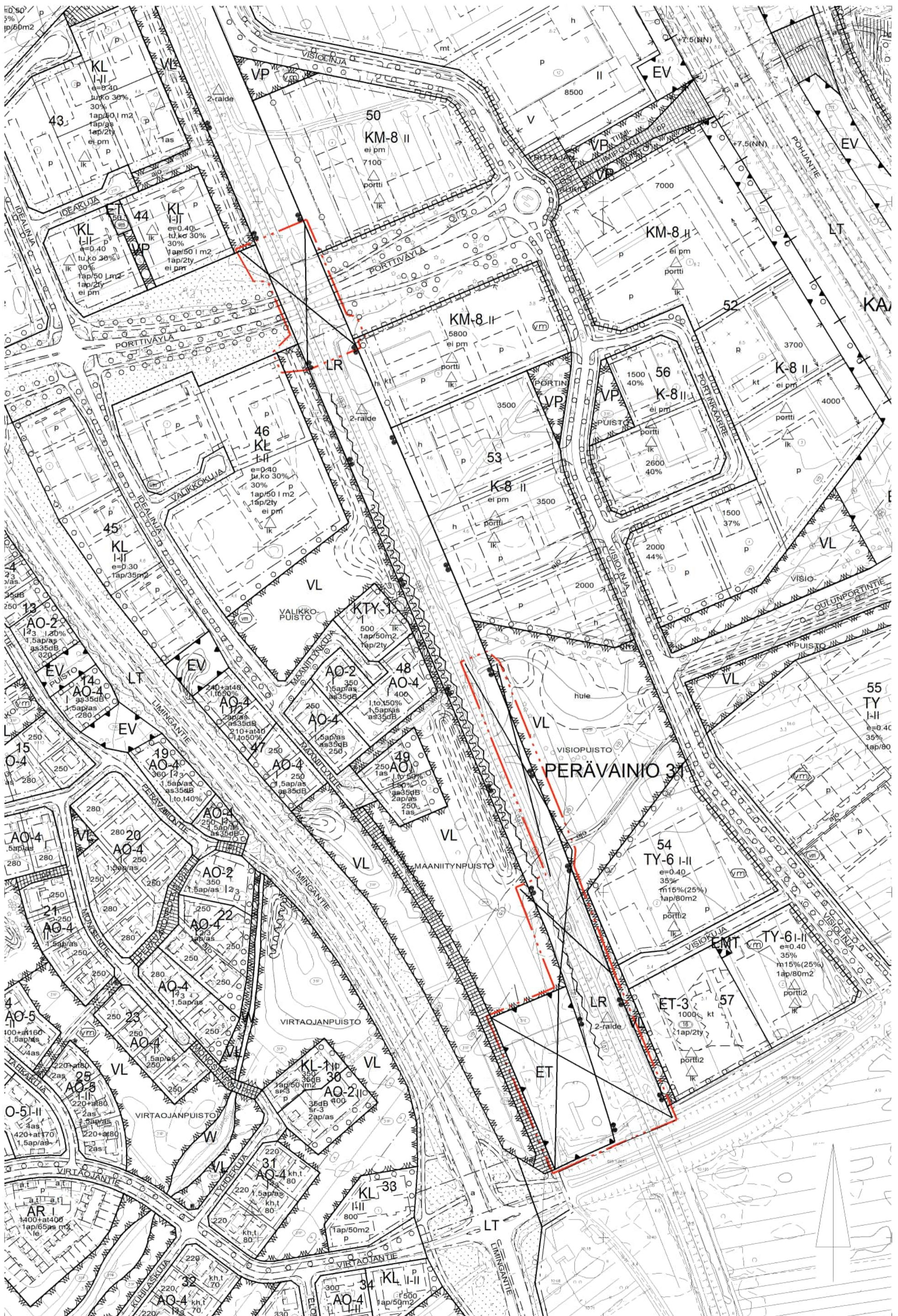


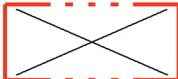
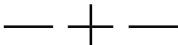
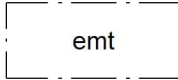
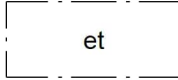
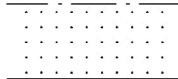


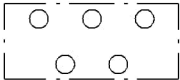
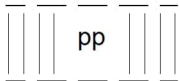
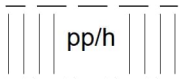
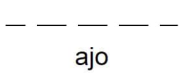
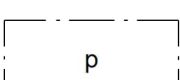
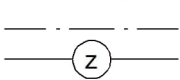
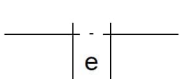
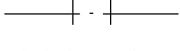
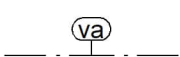
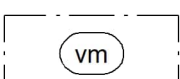
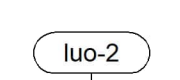
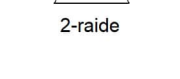








33		Puisto.
34		Lähivirkistysalue.
47		Rautatiealue.
57-4		Autopaikkojen korttelialue. Korttelialueen kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajoittuville korttelialueille.
68		Suojaviheralue.
82		3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
82-1		3 m sen asemakaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, 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.
91-1	30	Kaupunginosan numero, joka ei vahvistu.
92-1	KIVI	Kaupunginosan nimi.
93	68	Korttelin numero.
95	KLEEMOLA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
113-7		Rakennusala, jolle saa sijoittaa maston ja siihen liittyviä tukiasematiloja.
113-17		Rakennusala, jolle saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia.
134		Istutettava alueen osa.
135-1		Istutettava puurivi.

135-2		Alueen osa, jolle on istutettava puita.
140-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
141-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.
147-101		Ohjeellinen ajoyhteys.
151		Pysäköimispaikka.
154-4		Sähkölinjau varten varattu alueen osa.
155		Eritasoristeys.
160-3		Alueelle on rakennettava melusuojaus. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.
160-4		Alueelle on rakennettava värinäsuojauus. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.
165-9	(68)	Suluissa olevat numerot osoittavat sen korttelin ja tontin, jonka autopaikkoja alueelle saa sijoittaa.
174		Vaara-alue.
174-1		Muuntajan vaara-alue.
189-3		Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Alueen luontotyyppien ominaispiirteiden muuttaminen on kielletty.
200-129		2-raide- merkinnällä varustetulla alueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Melusuojuuksessa tulee ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat. Meluvalleista tulee rakentaa maisemoitu ja istutettu luonteva maaston osa. Tarkemmat melu- ja värinäselvitykset tulee laatia ennen raiteen rakentamista laadittavien tarkempien suunnitelmien yhteydessä.
200-395		2-raide/2- merkinnällä varustetulla alueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Jos Nokelan kaupunginosan Varikonpuistossa sijaitseva masto joudutaan siirtämään, tulee uuden maston olla harukseton. Maston uudella sijaintipaikalla tulee välttää puiden poistoa. Asemakaava-alueella esiintyy todennäköisesti happamia sulfaattimaita. Rakennussuunnittelun yhteydessä tulee selvittää happamien sulfaattimaiden ja potentiaalisesti happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja niiden vaikutus suunnitelmataratkaisuihin. Happpamotumisriski on otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, kaivutöissä, massanvaihdossa ja maa-aineksen läjityksessä happamotumishaittojen ennaltaehkäisemiseksi.
300-7		Asemakaava-alueella radan läheisyydessä saattaa esiintyä sellaista rautatieliikenteestä aiheutuvaa värinää, joka tulee ottaa huomioon rakennusten suunnittelussa ja sijoittamisessa.