

Asemakaavan selostus

Luonnos 14.12.2021

14.12.2021 päivättyyn Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelia 37, korttelin 42 tonttia nro 3 sekä katu- ja rautatiealuetta koskevaan asemakaavan muutokseen

(Ratakatu 6 ja 6a, Rautatienkatu 11a ja 11b, Rata-aukio, Hallituskatu)

ASEMAKESKUS

Kaavatunnus 564-2484

Diaarinumero OUKA/9286/2020

Selostus päivitetty xx.xx.xxxx



Kansikuva: Havainnekuva, viistokuva kaakkoon, viitesuunnitelmat 30.11.2021. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

Sisältö

1. Perus- ja tunnistetiedot.....	4
1.1. Tunnistetiedot.....	4
1.2. Kaava-alueen sijainti.....	4
1.3. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	5
1.4. Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	5
2. Tiivistelmä.....	6
2.1. Asemakaavan sisältö.....	6
2.2. Kaavaprosessin vaiheet.....	6
2.3. Asemakaavan toteutus.....	7
3. Lähtökohdat.....	7
3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista.....	7
3.1.1. Alueen yleiskuvaus.....	7
3.1.2. Maisema ja ympäristö.....	8
3.1.3. Rakennettu ympäristö.....	9
3.1.4. Maanomistus.....	9
3.2. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset.....	9
3.2.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	9
3.2.2. Maakuntakaava.....	10
3.2.3. Yleiskaava.....	11
3.2.4. Voimassa olevat asemakaavat.....	12
3.2.5. Rakennusjärjestys.....	12
3.2.6. Tonttijako ja kiinteistörekisteri.....	12
3.2.7. Pohjakartta.....	12
3.2.8. Suojelupäätökset.....	12
3.2.9. Maankäytösopimukset.....	12
3.2.10. Muut aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat ja ohjelmat, jotka ovat tulleet voimaan tai ovat suunnitteilla.....	12
3.3. Kaava-aluetta koskevat selvitykset.....	13
3.3.1. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY.....	13
3.3.2. Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi 2016.....	14
3.3.3. Oulun rautatieaseman rakennushistoriallinen selvitys.....	16
3.3.4. Linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten ominaispiirteiden selvitys.....	19
3.3.5. Oulun keskustavisio 2040.....	19
3.3.6. Oulun korkean rakentamisen selvitys 2014.....	23
3.3.7. Luontoselvitys.....	24
3.3.8. Maisemaselvitys.....	24
3.3.9. Rakennettavuusselvitys.....	26
3.3.10. Pilaantuneet maat.....	27
3.3.11. Hulevesiselvitys.....	28
3.3.12. Ympäristömeluselvitykset.....	29
3.3.13. Runkomeluselvitys.....	32
3.3.14. Ratatärinäselvitys.....	32
3.3.15. Ratapihan kehittäminen.....	34
4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	34
4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve.....	34

4.2. Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	34
4.3. Osallistuminen ja yhteistyö.....	34
4.3.1. Osalliset.....	34
4.3.2. Vireilletulo, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	35
4.3.3. Viranomaisyhteistyö.....	36
4.4. Asemakaavan tavoitteet.....	36
4.4.1. Prosessin aikana syntyneet tavoitteet / tavoitteiden tarkentuminen.....	41
4.5. Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	41
4.5.1. Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta.....	41
4.5.2. Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu.....	44
4.5.3. Esitetyt mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen.....	45
4.5.4. Esitetyt muistutukset ja niiden huomioon ottaminen.....	45
4.5.5. Suunnitelmiin nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset.....	45
4.5.6. Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset.....	45
5. Asemakaavan kuvaus.....	45
5.1. Kaavan rakenne.....	45
5.1.1. Palvelut.....	47
5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....	48
5.3. Aluevaraukset.....	48
5.3.1. Katu- ja liikennealueet.....	48
5.3.2. Ympäristö.....	52
5.3.3. Vesihuolto ja hulevedet.....	54
5.3.4. Energiahuolto, kaukolämpöverkko.....	55
5.3.5. Energiahuolto, sähköverkko.....	55
5.4. Kaavan vaikutukset.....	55
5.4.1. Vaikutukset kaupunkirakenteeseen.....	55
5.4.2. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	56
5.4.3. Vaikutukset kulttuurihistoriallisiin arvoihin.....	58
5.4.4. Vaikutukset liikenteeseen.....	59
5.4.5. Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön.....	59
5.4.6. Vaikutukset talouteen.....	59
5.4.7. Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen.....	59
5.4.8. Vaikutukset asumiseen ja sosiaalisiin oloihin.....	59
5.4.9. Vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen.....	60
5.4.10. Kestävien liikkumismuotojen edistäminen.....	60
5.5. Ympäristön häiriötekijät.....	60
5.6. Kaavamerkinnot ja määräykset.....	61
5.7. Nimistö.....	61
6. Asemakaavan toteutus.....	61
6.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	61
6.2. Toteuttaminen ja ajoitus.....	61
6.3. Toteutuksen seuranta.....	61

1. Perus- ja tunnistetiedot

1.1. Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelia 37, korttelin 42 tonttia nro 3, Hallituskadun katualuetta, Rata-aukiota ja rautatiealuetta sekä lisäksi Kainuuntien ja Ratakadun katualueiden osia, jotka sijaitsevat osittain II kaupunginosassa ja osittain Raksilan kaupunginosassa. Asemakaavan muutosalueen osoitteet ovat Ratakatu 6 ja 6a sekä Rautatienkatu 11a ja 11b. Asemakaavan muutoksella muodostuvat Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelit 45-47. Tonttijako hyväksytään asemakaavan muutoksen yhteydessä.

Kaavan nimi: Asemakeskus

Kaavatunnus: 564-2484

Kaavan laatija: Leena Kallioniemi
Oulun kaupunki
Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus
Solistinkatu 2, PL 32, 90015 Oulun kaupunki
sähköposti: etunimi.sukunimi@ouka.fi

Kaavan vireilletulosta ilmoitettu:

Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kirjeellä 9.11.2020.

Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu lehti-ilmoituksella 13.11.2020.

Hyväksyminen:

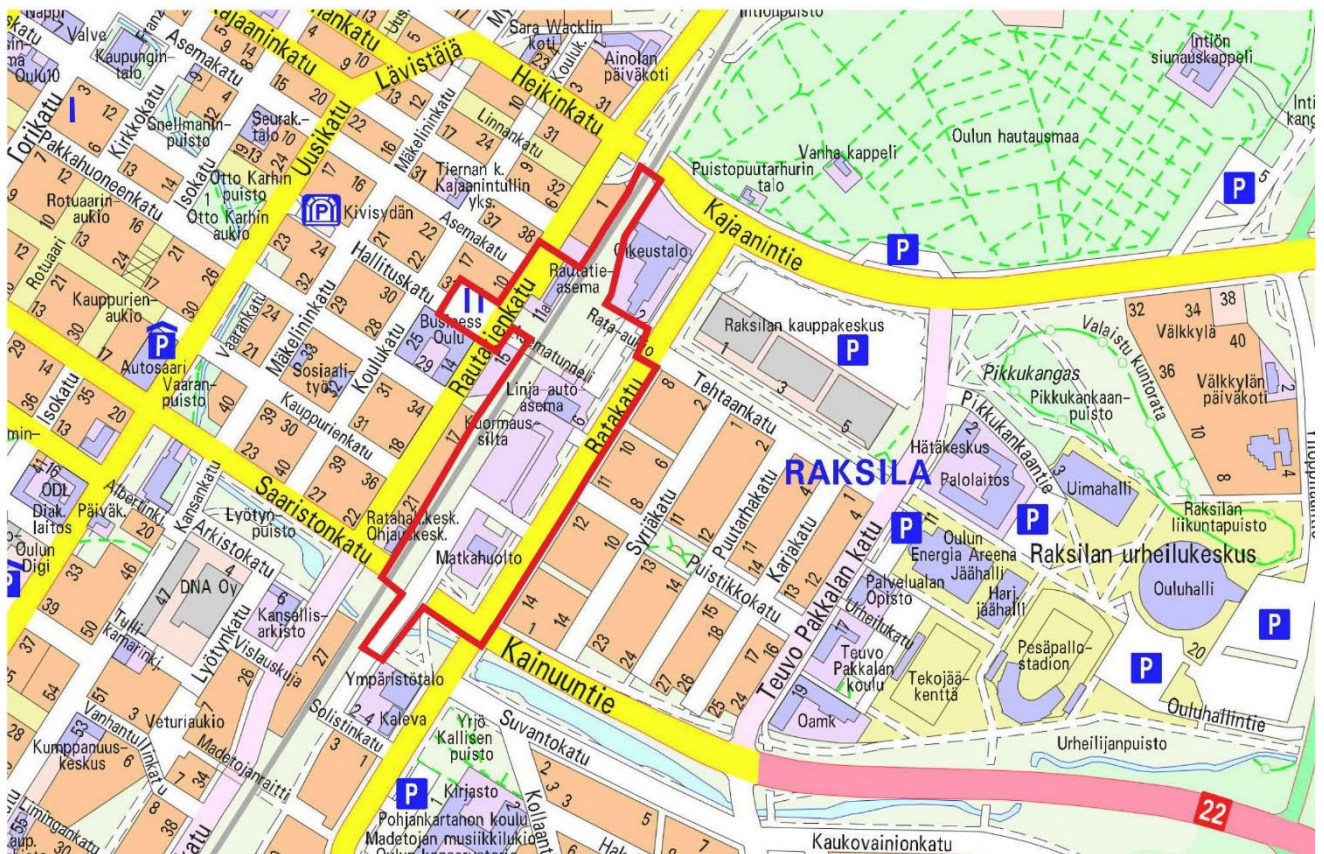
Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan muutoksen __.__.20xx

Asemakaava on tullut voimaan __.__.20xx

1.2. Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalueeseen kuuluvat II kaupunginosan (Vaara) kortteli 37, korttelin 42 tontti nro 3, osa rautatiealuetta sekä osa Ratakadun, Rautatienkadun ja Hallituskadun katualueita II kaupunginosan ja Raksilan kaupunginosan alueella. Korttelissa 37 sijaitsevat linja-autoasema, matkahuolto ja osittain junien autolastauslaituri. Korttelissa 42 tontilla 3 sijaitsee Oulun rautatieasema. Alueella on kävely- ja pyöräily-yhteys rata-alueen alikulkuun ja edelleen Hallituskadulle. Suunnittelualueen pinta-ala on 92 397 neliometriä.

Suunnittelualue rajautuu pohjoispuolella kortteliin 36 sekä idässä Ratakatuun, marketalueeseen ja asuinkerrostaloihin (Raksilan kaupunginosan korttelit 26-28). Etelässä suunnittelualue rajautuu Kainuuntiehen ja eteläiseen alikulkuun sekä lännessä rautatiealueeseen, asuin-, liike- ja toimistorakennuksiin ja rautatieasemaan (II kaupunginosan korttelit 20-22 sekä 42).



Kuva 1 Asemakaavan muutosalueen sijainti

1.3. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Liite 1. Asemakaavan seurantalomake (lisätään kaavaehdotusvaiheessa)

Liite 2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Liite 3. Asemakaavan muutoksesta jätetyt mielipiteet ja lausunnot vastineinen

Liite 4. Tiedotus- ja keskustelutilaisuuden 3.12.2020 muistio

Liite 5. Viitesuunnitelmat 30.11.2021, Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit

Liite 6. Liikenteen yleissuunnitelmaluonnos sekä ympäristön yleissuunnitelmaluonnos 13.12.2021, WSP Finland Oy

Liite 7. Raksilan visiosuunnitelmat sekä Raksilan alueen hankkeiden tilanne 14.12.2021

Liite 8. Ympäristömeluselvitys 7.12.2021

Liite 9. Asemakaavakartta merkintöjen selityksineen

laskentakuvat

1.4. Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Oulun keskustavisio 2040

Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi (2016)

Oulun korkean rakentamisen selvitys (2014)

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

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

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

2. Tiivistelmä

2.1. Asemakaavan sisältö

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on ollut korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista.

Asemakaavan muutoksella muodostuvat Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelit 45-47.

Kortteli 45 suunnittelualueen pohjoisosassa on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Kerrosluku vaihtelee yhdestä kymmeneen kerrokseen. C-korttelialueen eteläosassa kuusi- ja seitsemänkerroksinen umpikorttelimainen rakentaminen ympäröi yksikerroksista osaa. C-korttelialueen pohjoisosassa rakentamisen korkeus vaihtelee yhdestä kymmeneen kerrokseen siten, että muodostuu vaihteleva ja omaleimainen kokonaisuus.

Korttelit 46 ja 47 suunnittelualueen eteläosassa on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL). Korttelialue muodostaa kaksi umpikorttelimaista osaa, joiden väliin on osoitettu ajoyhteys. Kerrosluku vaihtelee kolmesta kahdeksaan kerrokseen.

Asemakaavan muutosalueelle muodostuvien korttelien 45-47 kokonaisrakennusoikeus on 95 200 kerrosalaneliömetriä, minkä lisäksi alueelle sijoittuu talousrakennusten ja autosuojan rakennusoikeutta 3000 kerrosalaneliömetriä. Korttelin 42 tontilla nro 3 sijaitsevien rautatieaseman suojelurakennusten (asemarakennus ja asemaravintola) rakennusoikeus on yhteensä 1345 kerrosalaneliömetriä. Korttelien 45-47 alueelle arvioidaan muodostuvan 773 asuntoa 1161 asukkaalle.

2.2. Kaavaprosessin vaiheet

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

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty selostuksen liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettiin kaksi mielipidettä ja seitsemän lausuntoa. Asemakaavan valmisteluaineisto on pidetty nähtävänä kaupungin virallisella ilmoitustaululla Oulu 10-palveluissa. Muutosluonnoksesta esitettiin xxx mielipidettä.

2.3. Asemakaavan toteutus

Asemakaavan muutoksen mahdollistama rakentaminen toteutetaan vaiheittain asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman. Maanomistaja järjestää kilpailun alueen toteuttamisesta asemakaavan muutoksen laatimisen ehdotusvaiheeseen mennessä.

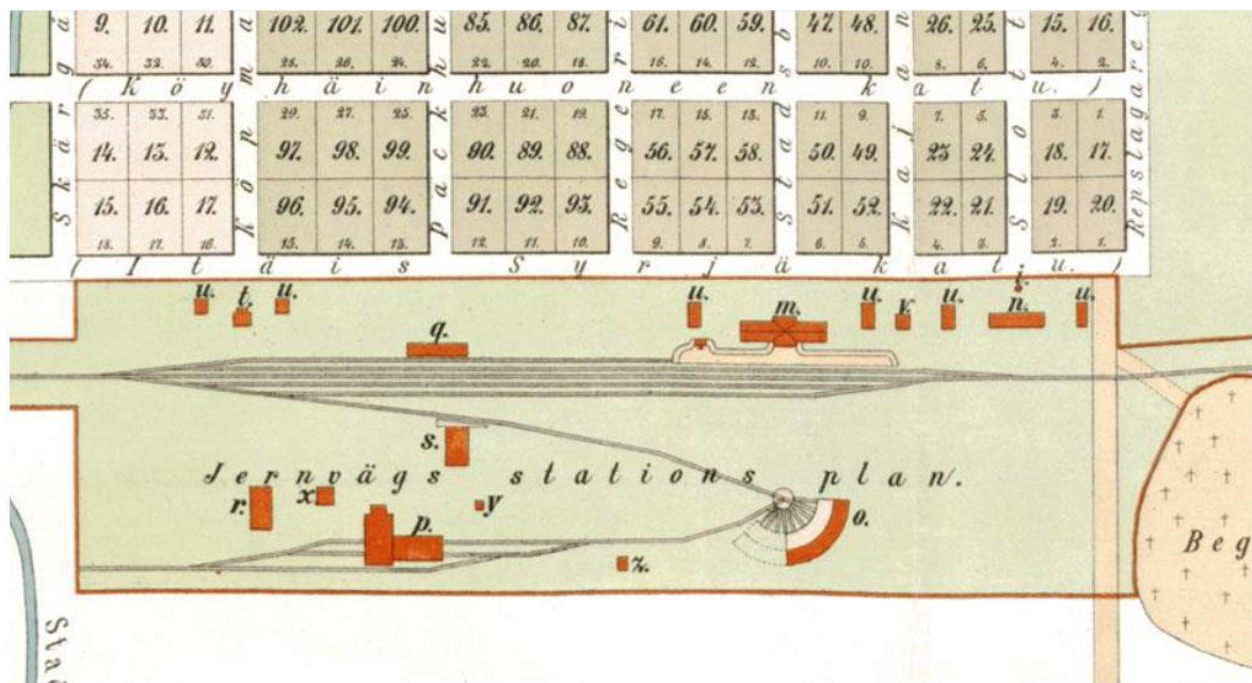
3. Lähtökohdat

3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1. Alueen yleiskuvaus

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

Rautatien rakentaminen Ouluun 1886 siirsi osan torinrannan tavara- ja henkilöliikenteestä itään. Rautatieasema rakennettiin entisen köysitehtaan paikalle. Köysitehdas oli ollut toiminnassa vielä 1860-luvulla. Köysipunomon rakennukset olivat ulottuneet nykyisen Rautatienkadun suuntaisesti Kajaaninkadulta aina Kauppurienkadulle asti. Köysitehtaan toiminta oli hiipunut 1870-luvulle mentäessä purjelaivakauden päättymisen myötä. Rautatielle varattu alue asettui Kaupunginojan ja Kainuuntien väliin Rautatienkadun suuntaisesti, ja alueella oli rautatierakennusten lisäksi tiloja makasiineille sekä puutavaran varastoinnille. Vuonna 1887 asemakarttaan merkittiin toteutunut rautatieaseman alue. Radan länsipuolelle sijoittui varsinainen asema-alue ja radan itäpuolelle teknisempi puoli, kuten ratapiha, veturitalli ja konepaja. Tätä aluetta rajasi nykyinen Ratakatu. Ratakadun ja Syrjäkadun välinen alue asutettiin ja kaavoitettiin 1900-luvun alussa. Syrjäkadun ja Teuvo Pakkalan kadun välinen alue kaavoitettiin 1924.



Kuva 2. Ote vuoden 1886 asemakaavasta. Karttaan on lueteltu rautatieaseman toimintaan liittyneet rakennukset. Radan itäpuolella sijaitsivat varikkoalueen rakennukset: r. varistorakennus, x. paja, p. rautatiepaja, s. polttopuuvarasto, y. puusaha, z. öljyvarasto, o. veturitallit ja kääntöpöytä.

Nykyisen Raksilan vanhimmat korttelit sijaitsivat Ratakadun ja Syrjäkadun välisellä alueella. Ne rakennettiin pääosin 1890-luvulla ja purettiin, minkä jälkeen Ratakadun ja Syrjäkadun väliset

korttelit kaavoitettiin kerrostaloiksi asemakaavassa 1965. Raksilan marketit, jäähalli, uimahalli ja Välkylä on rakennettu lähialueelle 1970-luvulla.

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

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



Kuva 3. Ilmakuva 2018 © Blom.

3.1.2. Maisema ja ympäristö

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

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

Maisema on kuvattu tarkemmin selostuksen kappaleessa 3.3.8 maisemaselvitys.

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat 1886 ja 1929 valmistuneet rautatieaseman rakennukset, jotka on kuvattu tarkemmin kappaleessa 3.3.3 rakennushistoriaselvitys, sekä 1980-luvulla rakennetut linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennukset, joista on tehty rakennusten ominaispiirteiden selvitys. Se on kuvattu kappaleessa 3.3.4.

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

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

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

3.1.4. Maanomistus

Korttelia 37 ja korttelia 42 tonttia 3 hallinnoi Senaatin Asema-alueet Oy. Rautatiealuetta ja autojen lastauslaituria hallinnoi Väylävirasto. Korttelia ympäröivät katualueet ovat Oulun kaupungin omistuksessa.

3.2. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset

3.2.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Suunnitelmassa edistetään erityisesti näitä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita: Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

3.2.2. Maakuntakaava

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

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

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

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

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

Rautatiealue on merkittävästi parannettava päärata.

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

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

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

Suunnittelualueella on merkintä matkakeskus.

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



Kuva 4. Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta

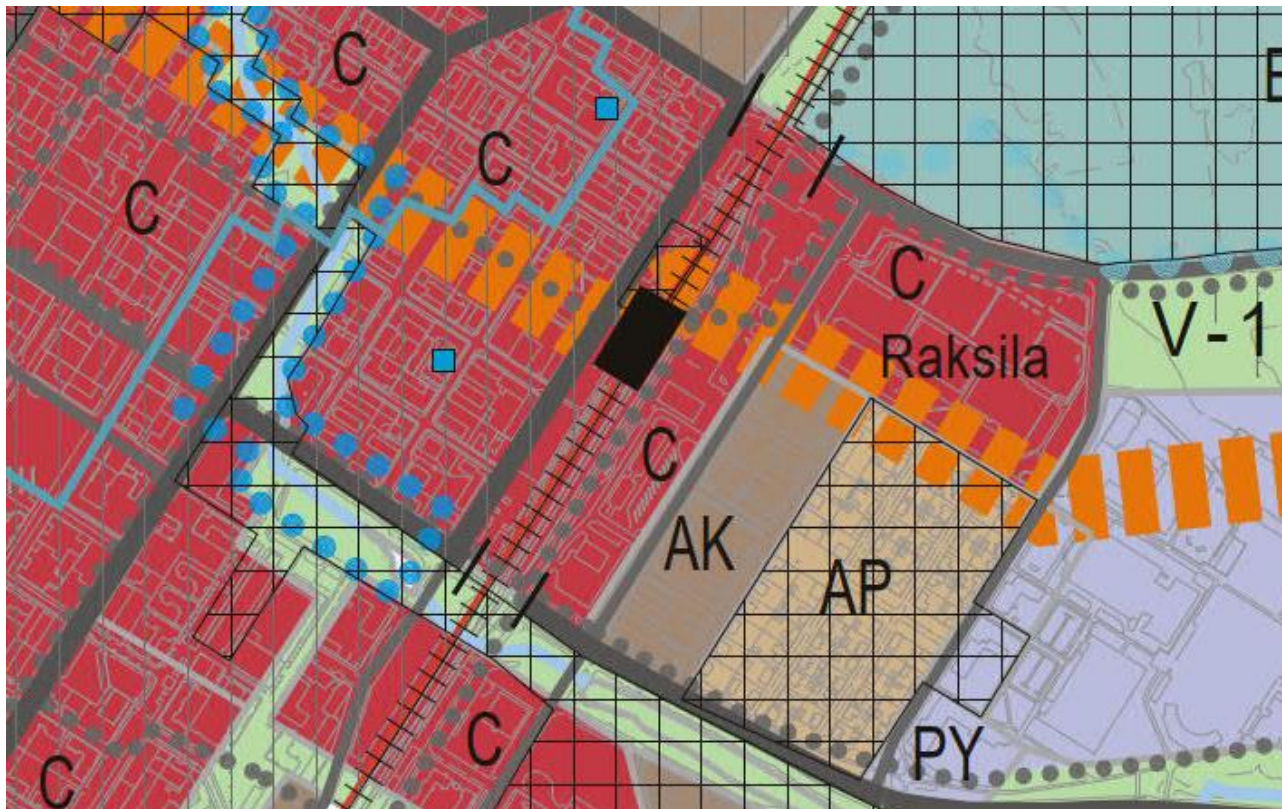
3.2.3. Yleiskaava

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

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

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

Suunnittelualueella on päärata ja asema/ asemavaraus.



Kuva 5. Ote Uuden Oulun yleiskaavasta.

3.2.4. Voimassa olevat asemakaavat

Suunnittelualueella korttelissa 37 sekä rautatiealueella on voimassa 6.3.1986 voimaan tullut asemakaava 564-1112. Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli 37 on osoitettu keskusliikenne-aseman korttelialueeksi (LAR-1), kortteliin saa sijoittaa kaksi eri rakennusta, joiden rakennusoi-keudet ovat 6 200 kerrosalaneliömetriä ja 600 kerrosalaneliömetriä, autopaikkoja tulee olla 145. Lisäksi korttelissa 37 on yleiselle jalankululle varattu osa eritasoristeyksellä (e).

Korttelissa 42 tontilla 3 on voimassa 3.7.2007 voimaan tullut asemakaava 564-1792. Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli on osoitettu rakennussuojelualueeksi (SR), jossa sijaitsee kaksi suojeltua rakennusta (sr-20).

3.2.5. Rakennusjärjestys

Oulun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.9.2017.

3.2.6. Tonttijako ja kiinteistörekisteri

Oulun kaupunki toimii kiinteistörekisterin pitäjänä asemakaava-alueella.

Korttelialueelle laaditaan tonttijako asemakaavan muutoksen yhteydessä.

3.2.7. Pohjakartta

Pohjakartta on maankäyttö- ja rakennuslain 54a § mukainen ja vastaa olosuhteita xx.xx.2022 (tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa).

3.2.8. Suojelupäätökset

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

3.2.9. Maankäytösopimukset

Hankkeesta on laadittu aiesopimus 14.11.2019. Kaupunginhallitus on päättänyt aiesopimuksesta 28.10.2019 § 347.

Hankkeesta laaditaan yhteistoimintasopimus sekä maankäytösopimus.

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

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

Oulun seudun MAL-sopimuksessa 2020–2031 Oulun kaupunki on sitoutunut konkreettisiin toimiin asemakaavan muutosalueen suhteen niin, että vuonna 2031: "Oulun seutu on Pohjoisen-Suomen logistinen keskus, jonka toimivat liikenneyhteydet ja maankäyttö tukee koko pohjoisen kasvua. Seudun saavutettavuus, toimivuus ja viihtyisyys tukevat työvoiman saatavuutta. Seutu on pääkaupunkiseudulta ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Oulun seudulla matka- ja kuljetusketjut ovat toimivia ja kestäviä. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia." Suunnitteluvuosien 2020-2023 osalta Oulu on sitoutunut seuraavaan: "Oulun

kaupunki kehittää Oulun asemakeskuksen aluetta yhteistyössä valtion toimijoiden kanssa. Kohteenä Matkakeskuksen rakentaminen, Raksilan ja keskustan alueiden yhdistäminen ja sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen että kaupunkiliikenteen ja pysäköinnin ratkaiseminen.”

Baanaverkkosuunnitelma 2030: Pyöräilyn edistämiseksi ja pyörävylien laatutason parantamiseksi on suunniteltu toteutettavan useita pyöräilyn laatukäytäviä eli niin sanottuja Baanoja. Baanaverkkosuunnitelma 2030 (yhdyskuntalautakunta 10.12.2019) on verkkotason yleissuunnitelma, jota käytetään apuna toteutukseen tähtäävässä tarkemmassa suunnitellussa. Baanaverkkosuunnitelmassa on esitetty yhteensä 11 Baanaa, joiden yhteispituus on 76 kilometriä. Vuoden 2019 loppuun mennessä Baanaverkosta on toteutettu yhteensä 7 kilometriä. Baanaverkko rakentuu suurimmaksi osaksi olemassa olevia yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä hyödyntäen. Lisäksi Baanaverkkosuunnitelmassa esitetään muutamia uusia yhteystarpeita, jotka esitetään rakennettavaksi maankäytön kehittyessä tai vuoden 2030 jälkeen. Varsinaiset Baana-kohtaiset toteutussuunnitelmat tuodaan hyväksymiskäsittelyyn ja julkisesti nähtäville normaalin prosessin mukaisesti vuosittain.

3.3. Kaava-aluetta koskevat selvitykset

3.3.1. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY

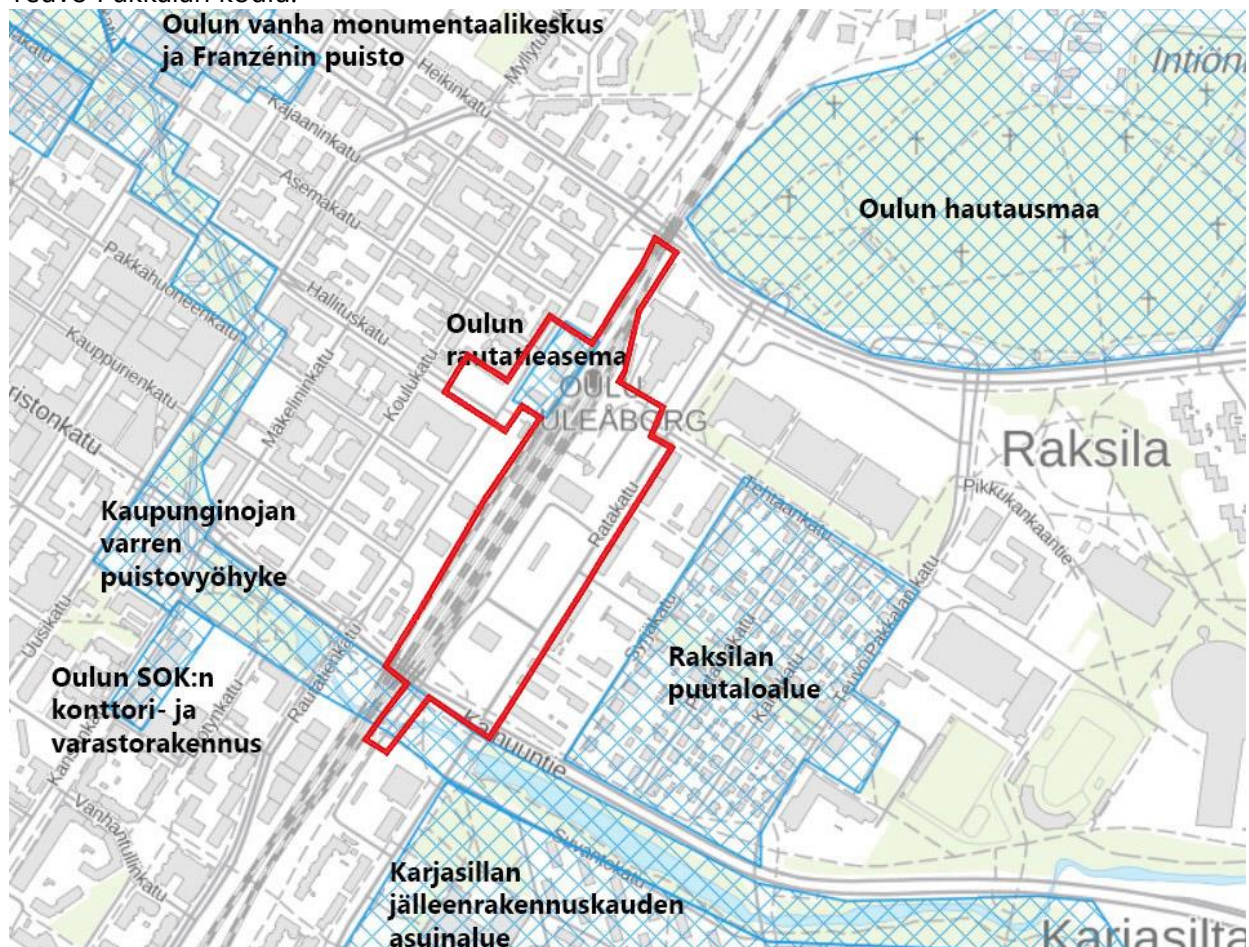
RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.

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

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

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö *Oulun hautausmaa* sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä koillisen puolella. Kohteen kuvaus: Oulun puistomainen hautausmaa ja sen eriaikaiset osat ilmentävät paitsi muutoksia hautaustavoissa myös puutarhataiteellisissa ja hautamuistomerkkien kauneushanteissa. Hautausmaan eri aikakausina syntyneet osat erottuvat ympäristön ja muistomerkkien osalta toisistaan. Oulun hautausmaa sijaitsee Intiön kaupunginosassa lähellä Oulun ydinkeskustaa ja tuomiokirkkoa. Useaan otteeseen laajennetun hautausmaan vanhimman alueen muodostaa sen länsiosa. Hautausmaalla on kaksi kappelia, joista vanhempi edustaa 1920-luvun klassismia. Uuden hautausmaan siunauskappeli- ja krematoriorakennus on 1970-luvulta. Hautausmaan portin vieressä on puinen hautajaishuoneisto, 1880-luvulla rakennettu hautausmaan vahtitupa. Hautausmaalle on haudattu lukuisia Oulun sivistys-, teollisuus- ja liike-elämään vaikuttaneita henkilöitä ja hautausmaalla on mm. kirkkomaalari Mikael Toppeliuksen, kirjailijoiden Teuvo Pakkalan, Tatu Vaaskiven ja Samuli Paulaharjun hautamuistomerkit. Sankaripatsas "Taistelu on päättynyt" vuodelta 1952 on Oskari Jauhiaisen tekemä. Alueella on myös Oulun diakonissakodin sisarten hautaus-alue, jossa on Kalervo Kallion muistomerkki "Hoitavat Kädet" vuodelta 1959.

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



Kuva 6. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Suunnittelualue on rajattu punaisella. Kuva: Museovirasto.

3.3.2. Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi 2016

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

noudattaa niin ikään kaavaa viisikerroksisine liike- ja asuinrakennuksineen. Oulun keskustarakentamiselle tyypillinen, kaupunkipuutalojen aikaiseen tonttijakoon perustuva julkisivujen yksilöllisyys tuo vaihtelua massoiltaan yhtenäiseen pohjoispuolen rakennusrivistöön. Rautatieasemalle tultaessa Hallituskatu laajenee Postiaukioksi. Hallituskatu muodostaa kaupunkikuvallisesti merkittävän akselin rautatieasemalta Kaupungintalolle.

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

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



Kuva 8. Pienalue K, Hallituskatu. Oulun ruutukaavakeskustan modernin rakennuskannan inventointi 2016.

3.3.3. Oulun rautatieaseman rakennushistoriallinen selvitys

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

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

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

Asemarakennus

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

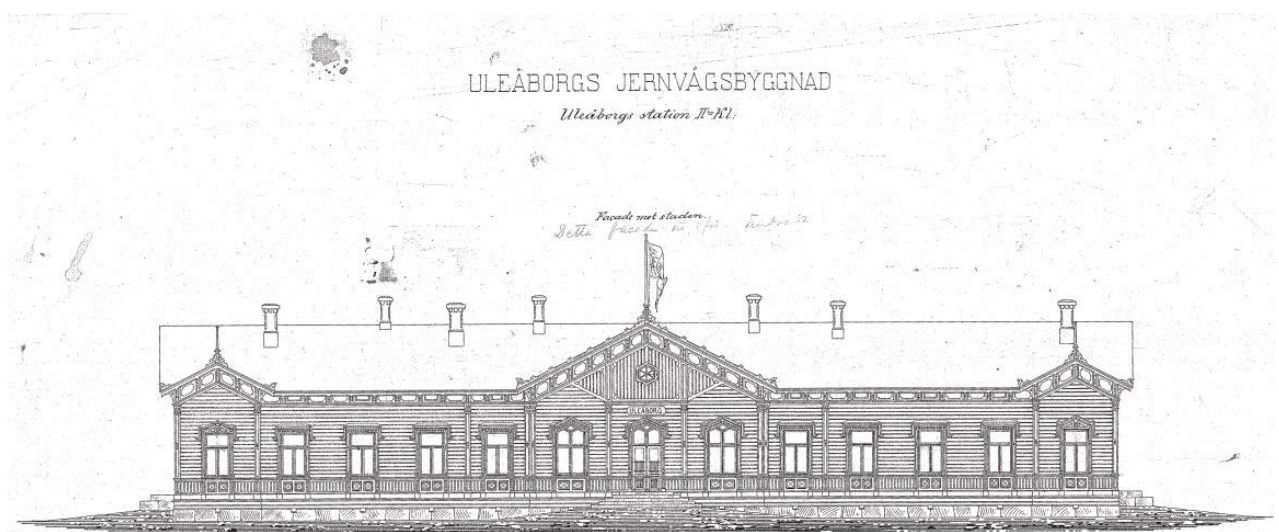
Asemarakennukseen sijoittuivat normaalit aseman toiminnot: odotussalit, lipunmyynti, matkatarvaransäilytys lennätin ja postitoimisto. Asemapäällikön asunto oli pohjoispäädystä ilmeisesti siihen asti, kun asemapäällikön talo valmistui vuonna 1904 nykyisen alikulkutunnelin paikalle.

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

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

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

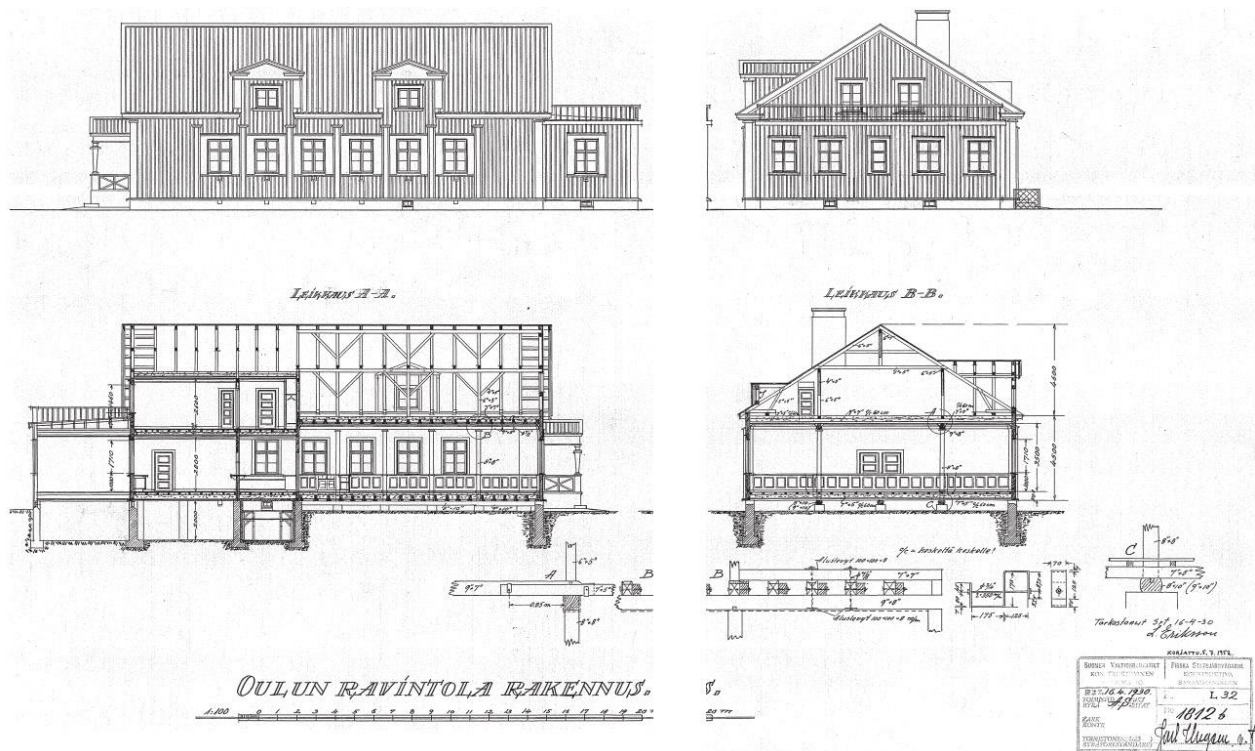
Arvotus: Oulun rautatieasema on aikaansa ja rakennustyyppinsä nähden edustava. Sitä ei ole toteutettu tyyppipiirustuksen mukaan, vaan se on ainutlaatuinen. Sen julkisivuverhous edustaa ajalleen tyyppillistä koristeellista nikkarityyliä. Se on mukautunut muuttuviin tarpeisiin. Asemarakennus puhuttelee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



Kuva 9. Asemarakennuksen julkisivu. Kuva: rakennushistoriaselvitys.

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

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



Kuva 11. Asemaravintolan julkisivut ja leikkaukset. Kuva: rakennushistoriaselvitys.

3.3.4. Linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennusten ominaispiirteiden selvitys

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

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

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

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

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

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

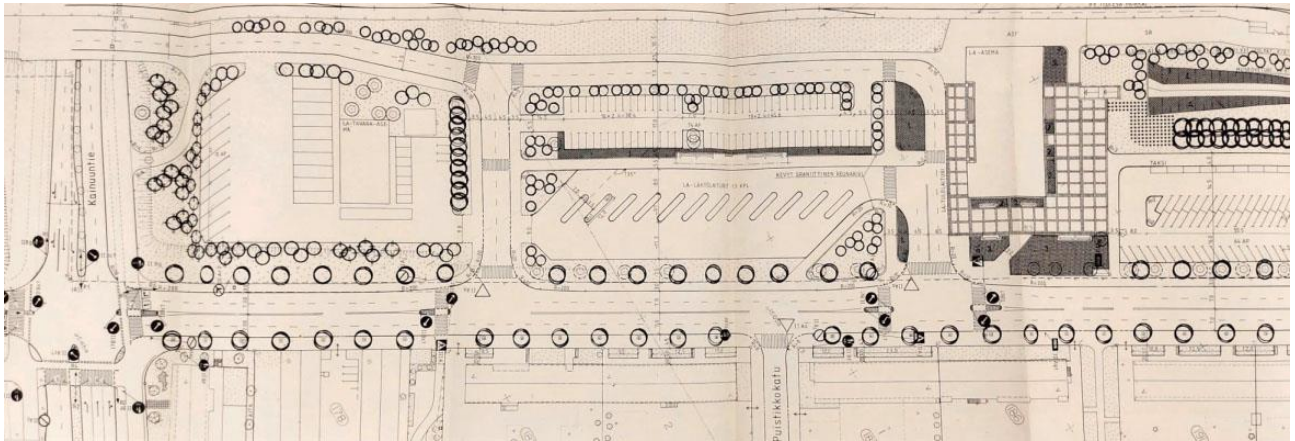
Ratapihan varikkoalueen purkautuessa 1970-1980-luvulla radan itäpuolinen alue alkoi näyttää hylätyltä joutomaalta varsinkin, kun aluetta vertasi Ratakadun varteen nouseviin Raksilan uusiin modernin ajan kerrostaloihin. Radan itäpuolelle oli pyrkimys jäsentää ruutukaavaa ja mittakaavaa, joka yhdistäisi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

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

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

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

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



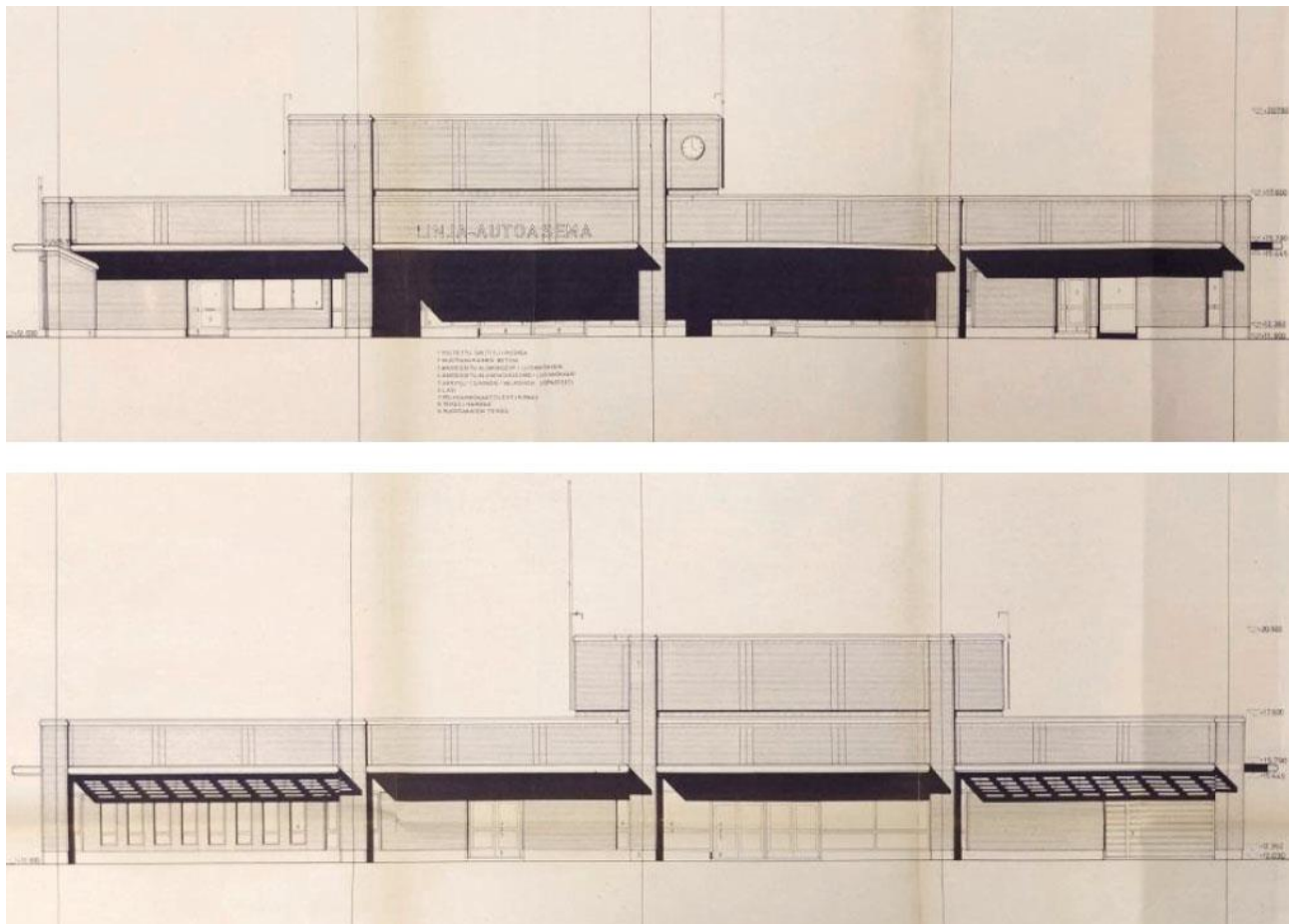
Kuva 12. Asemapiirros 1979-1980 koskien pihasuunnittelua ja Ratakadun istutuksia sekä liikennettä. Kuva: Oulun kaupungin rakennusvirasto.

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

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

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

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



Kuva 13. Linja-autoaseman pääjulkisivut etelään (yllä) ja pohjoiseen (alla). Pääpiirustukset 1.7.1981, arkkitehti Seppo Valjus.

3.3.5. Oulun keskustavisio 2040

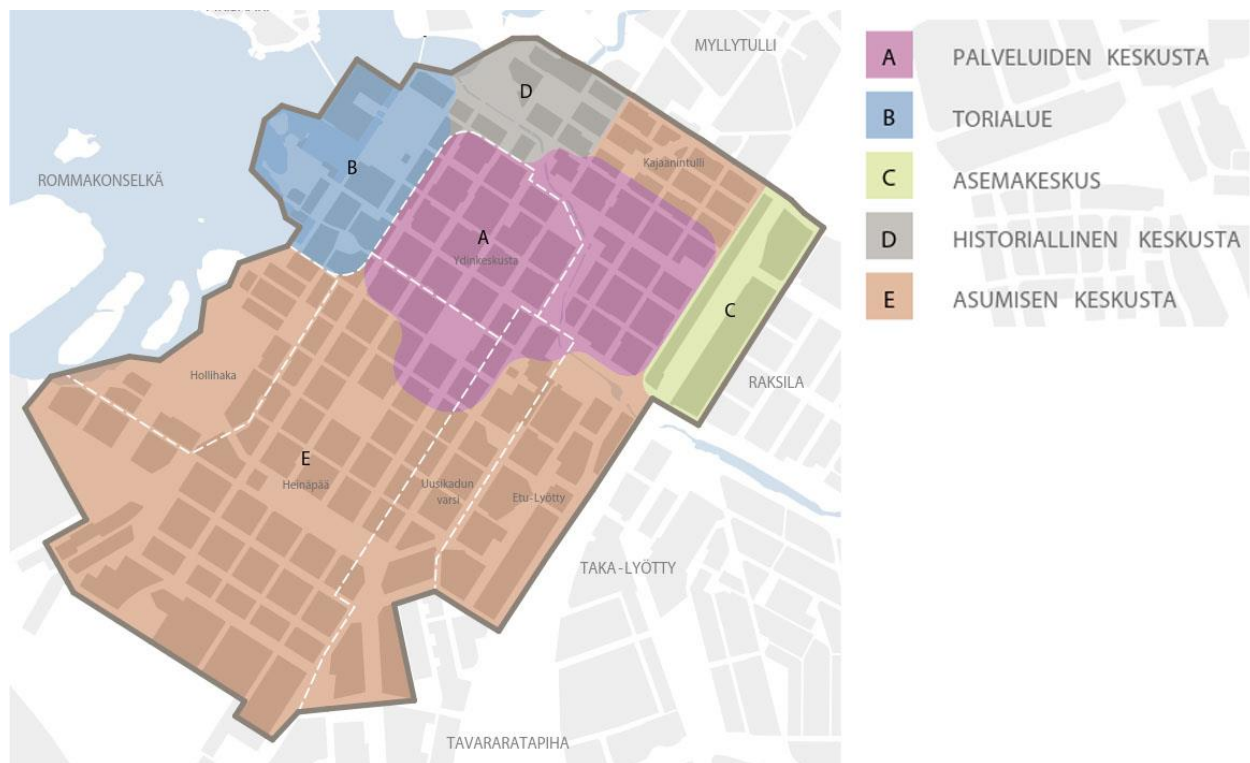
Kaupunginvaltuuston 3.4.2017 hyväksymä Oulun keskustavisio 2040 on ruutukaavakeskustaa käsittelevä strateginen suunnitelma, joka ohjaa Oulun kaupunkikeskustan kehittämistä. Sen tarkoituksena on muodostaa tulevaisuudenkuva elinvoimaisesta ja omaleimaisesta Oulun keskustasta. Siinä määritellään keskeiset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

Keskustavision päätavoitteet on hyväksytty Oulun kaupunginhallituksessa 3.4.2017. Päätavoitteet:

- Oulun keskustan asukasmäärä kasvaa ja keskustassa liikutaan yhä enemmän kävellen.
- Puistoja kehitetään, tapahtumien järjestämistä helpotetaan ja kaikkien neljän vuodenajan erilaisuutta hyödynnetään.
- Oulun sijaintia veden äärellä hyödynnetään monin tavoin nykyistä tehokkaammin.
- Keskustaan luodaan työn ja oppimisen keskittymä ja mahdollisuuksia erilaisten älykkäiden ja käyttäjien tarpeiden mukaan muuntuvien työ- ja oppimisympäristöjen syntymiselle.
- Oulun keskustan puitteet ovat ajanmukaiset ja houkuttelevat niin yrityksille, kaupunkilaisille kuin matkailijoillekin.

Keskustavision päävisiolauseeksi on valittu Elävä monimuotoinen kohtaamispaikka.

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



Kuva 14. Oulun keskustavisio 2040, keskustan osa-alueet. Asemakeskuksen alue on osoitettu merkinnällä C.

3.3.6. Oulun korkean rakentamisen selvitys 2014

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

Suunnittelualue kuuluu vyöhykkeeseen B, josta todetaan selvityksessä: Alueelle tulee laatia laajempi yleissuunnitelma, jossa osoitetaan korkean rakentamisen (vähintään 9 asuinkerrosta tai vastaava korkeus muissa rakennustyypeissä) toivottavat ja mahdolliset sijoituspaikat. Suunnitelmassa otetaan huomioon korkeaan rakentamiseen liittyvät toiminnalliset, taloudelliset ja kaupunkikuvalliset näkökohdat sekä kulttuuriympäristön arvot ja muut rajoittavat tekijät. Ennen yleissuunnitelman valmistumista tulee jokaisen nykyisestä korkeusmittakaavasta merkittävästi korkeamman rakennuksen kaavasuunnitelmasta tehdä selvitys rakentamisen taloudellisista, toiminnallisista ja kaupunkikuvallisista edellytyksistä.

Selvitys löytyy verkko-osoitteesta <https://www.ouka.fi/oulu/kaupunkisuunnittelu/muut-suunnitelmat-ja-selvitykset>.

3.3.7. Luontoselvitys

Eurofins Ahma Oy on laatinut Oulun asemakohteiden luontoselvitykset 2019.

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

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

3.3.8. Maisemaselvitys

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

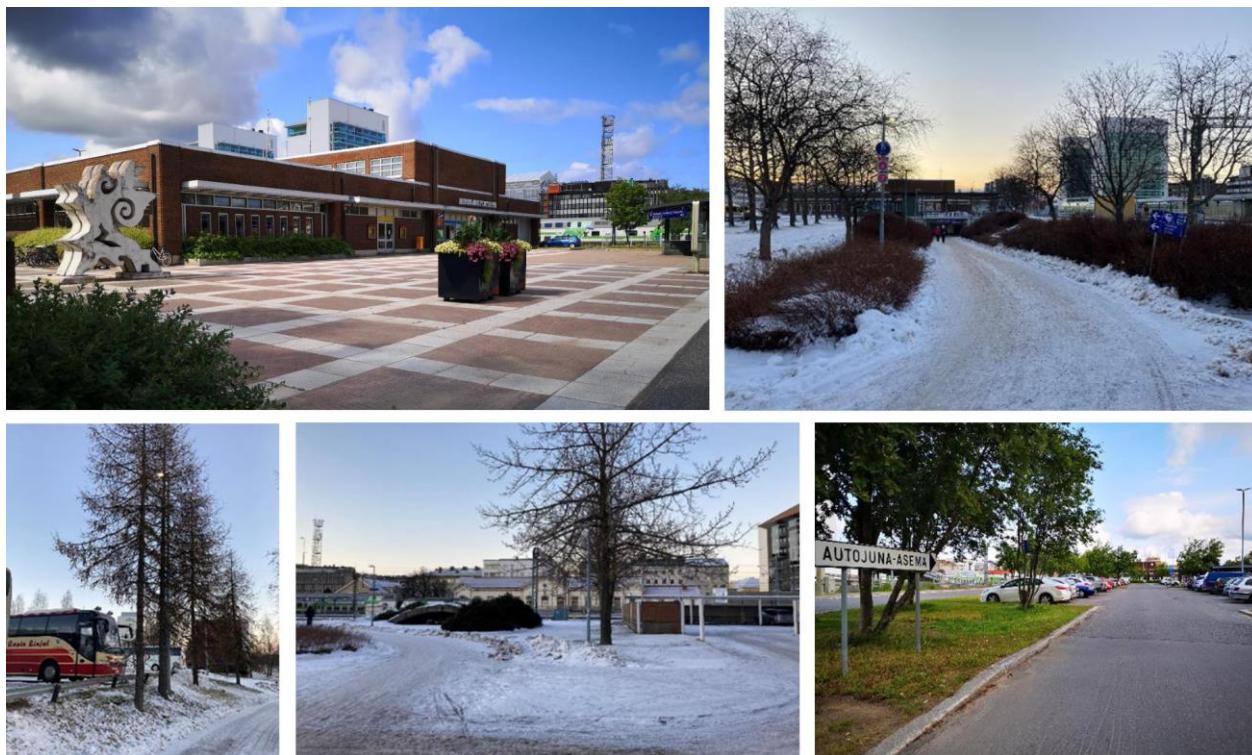
Oulussa rautatiealueen istutukset ovat muodostaneet puistomaisen vyöhykkeen ruutukaava-alueen reunalle. Kerrostalorakentamisen myötä kaupunkitalojen rehevät pihat hävisivät, ja asema-alueen puista ja pensasistutuksista tuli entistä tärkeämpi vihervyöhyke. Linja-autoaseman ympäristö on muotoutunut liikennesuunnittelun ehdoilla. Pysäköinti- ja laituri-alueiden ympärille on istutettu rajaavia pensas- ja puuistutuksia. Pääosa alueen pinta-alasta on asfalttia.

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

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

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

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

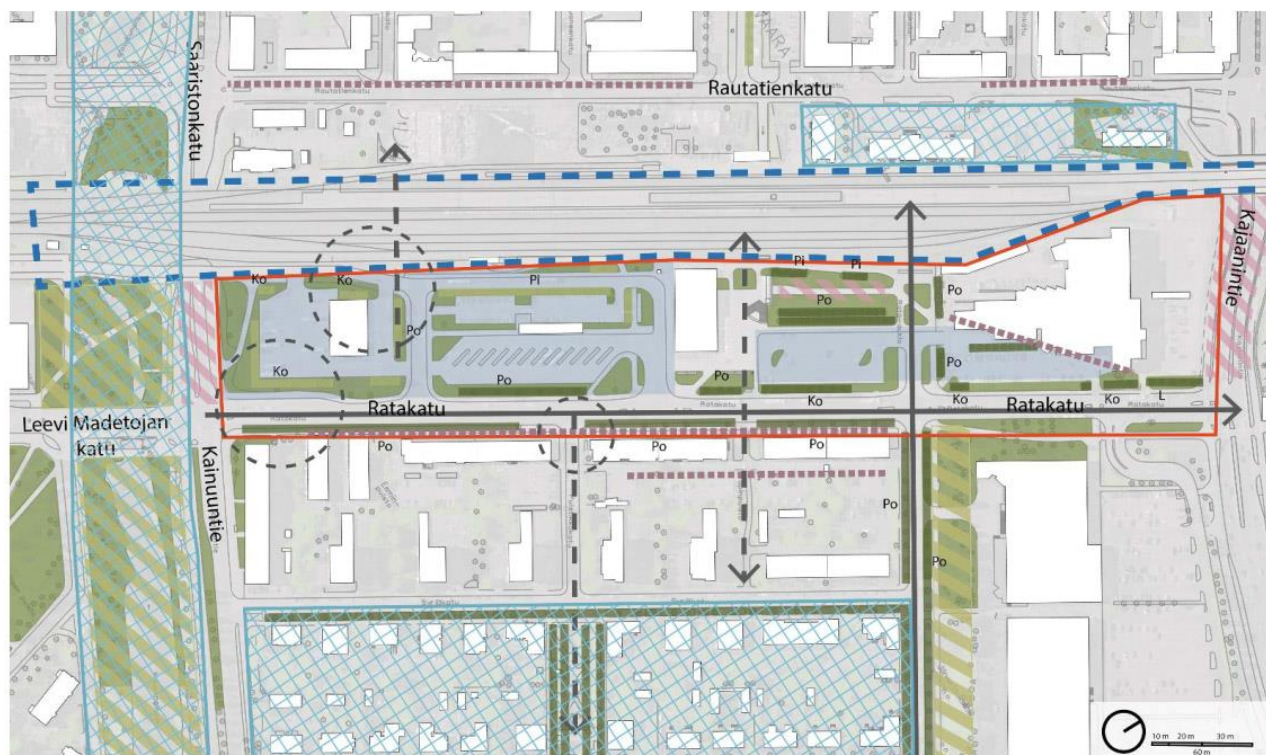


Kuva 15. Valokuvia alueelta. Kuvat: WSP Finland Oy.

Maankäytön suositukset:

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

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



— SELVITYSALUE



JÄSENTYMÄTÖN, KEHITETTÄVÄ ALUE



POTENTIAALINEN NÄKYMÄ

— NYKYINEN PUURIVI

— RATAYMPÄRISTÖ

ARVOKOHTTEET



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ (RKY 2009)



MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ PUURIVI

Ko - Koivu
L - Lehmus
Pi - Pihlaja
Po - Poppeli



MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ NÄKYMÄ

MAISEMATILAT



KORKEAN LUISKAN RAJAAMA TILA



PUISTOMAINEN ALUE



LIIKENNETTÄ PALVELEVA PUOLIAVOIN TILA



VIHERALUE



RAKENNUKSELLA TAI RAKENTEELLA SULJETTU MAISEMATILA

WSP 23.7.2021

Kuva 16. Analysikartta, tunnistetut arvot ja maisemakuvaan vaikuttavat tekijät. Kuva: WSP Finland Oy.

3.3.9. Rakennettavuusselvitys

Korttelialueet

Golder Associates Oy laati rakennettavuusselvityksen 4.2.2020. Pohjatutkimuksien perusteella tutkittu alue kuuluu Oulun kaupungin ohjeiden mukaiseen rakennettavuusluokkaan 1.

Suunnittelualan pohjaolosuhteet ovat rakennettavuuden näkökulmasta helposti rakennettavia. Alueelle suunnitellut rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti kantavan pohjamaan varaan. Rakennusalueelta tulee poistaa pintamaakerroksen mahdollinen humus-/eloperäinen maa-aines. Linjahuoltoaseman ja matkahuollon kiinteistön alueella on pohjatutkimusten mukaan laajalti

sora- ja hiekkamoreenitäyttöä, jonka seassa on jätettä. Kellarillisten/maanpinnan alapuolisten kerrosten suunnittelussa tulee ottaa huomioon pohjaveden korkeus.

Alueilta tulee poistaa pinnassa mahdollisesti oleva humuspitoinen/eloperäinen maa-aines. Piha-alueet ja kunnallistekniikka voidaan perustaa tiiviin pohjamaan päälle kiviaineksista rakennetulle asennusalueelle. Tiivistettävän asennusalueen vähimmäispaksuus on 300 mm.

Oulun asematunneli

WSP Finland Oy on laatinut selvityksen 24.6.2021. Selvityksessä tarkastellaan, voidaanko nykyisen tunnelin viereen rakentaa toinen tunneli ja mitä toimenpiteitä rakentaminen edellyttää.

Nykyinen tunneli päättyy keskustan päässä (länsipää) Rautatienkadulle päättyvään luiskaan ja Raksilan päässä (itäpää) Rata-aukiolle. Uusi tunneli on tarkoitettu rakentaa nykyisen tunnelin eteläpuolelle. Nykyinen tunneli on suunniteltu varattavaksi pyöräliikenteelle ja uusi tunneli jalankulkuliikenteelle. Aluetta ollaan tulevaisuudessa kehittämässä niin, että tunnelit päättyvät molemmissa päissä uusien rakennettävien kiinteistöjen alle.

Uusi tunneli on rakennettavissa nykyisen tunnelin eteläpuolelle esimerkiksi rakenteella, jossa tunnelin seinät rakennetaan kallioon porattavilla porapaaluilla. Porapaalut betonoidaan, porapaaluseinän sisäpuolelle valetaan betonikuori ja sisäpintaan asennetaan eristelevyt ja verhoukset. Sillan kansi voidaan valaa paalujen päälle paikallavaluna tai valaa kansi vieressä ja siirtää paikalleen. Tunnelin sisäkaivut voitaisiin tehdä porapaalujen asentamisen ja kannen valamisen jälkeen, jolloin työaikaisten tuentojen tarve on vähäisempi. Tunnelia rakennetaan jaksoittain sen mukaan, miten raideliikenne työaikana järjestetään.

Uusien laitureille johtavien portaikkojen seinärakenteet voidaan valmistaa samalla tavoin kuin tunnelin seinät asentaen porapaaluseinää tai pysyvää ponttiseinää, jotka jäävät osaksi lopullista rakennetta, tai tehdä erilliset työaikaisten tuennat, joiden sisällä rakenteet rakennetaan.

Pohjavedenpinta on niin alhaalla, että tunneliin ei tarvitse rakentaa pohjalaattaa. Rakenne tulee kuitenkin kuivattaa salaojilla pohja- ja suotovesien kuivattamiseksi.

Jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa huomioitavaa

- Uuden tunnelin kohdalla on radan portaali. Sen työaikaisten tuentojen eri työvaiheiden mukaisesti suunniteltava. Tai portaalin siirtomahdollisuus selvítettävä.
- Tunneli liittyy molemmissa päissä uusiin rakennuksiin. Etenkin Raksilan päässä tunnelin päälle rakennettavat rakenteet vaikuttavat suuresti tunnelin rakenteiden paikkoihin, rakenteiden mittoihin ja rakennetyyppeihin.
- Työvaiheiden ja työaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelu
- Lisäpohjatutkimusten tekeminen ja maaperän pilaantuneisuuden selvittäminen.

3.3.10. Pilaantuneet maat

Golder Associates Oy laati pilaantuneiden maiden selvityksen 29.1.2020.

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

Tutkimusten yhteydessä alueilla todettiin monin paikoin jätetäyttöä tai maaperän seassa yksittäisiä jätekappaleita. Linja-autoaseman alueen pohjavesiputkista otetuissa vesinäytteissä todettiin orgaanisista haitta-aineista laboratorion määritysrajan ylittäviä pitoisuuksia PAH-yhdisteitä

(fenantreeni, fluoreeni ja pyreeni) ja matkahuollon alueen pohjavesiputkesta otetussa vesinäytteessä laboratorion määrittämien ylittäviä pitoisuuksia fenantreenia, MTBE:ä, 1,2-dikloorietaania ja vinyylifluoridia.

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

3.3.11. Hulevesiselvitys

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

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



Kuva 17. Oulun asemanseudun ympäristön pintavirtausreitit ja tulvivat alueet Scalgo Live -palvelusta. (Oulun kaupunki)

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

Matkahuollon eteläpuolen piha-alueelta on oma hulevesien purku 500 mm betoniviemärin kautta Kaupunginojaan. Koko Kaupunginojaan johtavan, Ratakadun runkoviemärin kautta

kulkevan verkoston valuma-alue on yhteensä noin 16,6 hehtaaria. Siihen kuuluu suunnittelualueen lisäksi Raksilan markettien alue, Ratakadun itäpuolisten kortteleiden alue ja osa Kajaanintietä. Alueella syntyy kerran viidessä vuodessa toistuvassa 10 minuutin sadantatilanteessa noin 1,5-1,8 m³/s hulevettä. Hulevesien virtaussuunnat pinnalla ja verkostossa ovat Ratakadun suuntaisesti kohti etelää ja Kaupunginojaa.

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

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

3.3.12. Ympäristömeluselvitykset

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

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

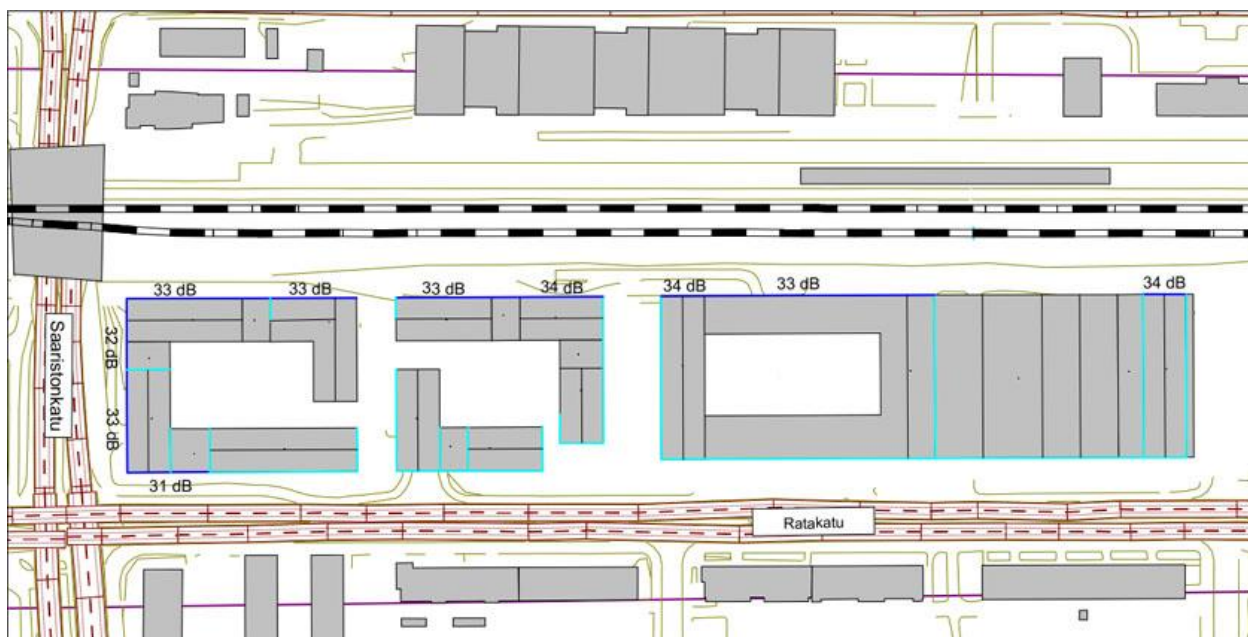
Väylävirasto laatii parhaillaan suunnitelmaa aseman kohdan liikennöintijärjestelyistä. Ympäristömeluselvitystä täydennetään asemakaavan muutosehdotusvaiheessa, kun raidealueen kehittämissuunnitelma on edennyt.

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

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

Piha-alueiden melutasot

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

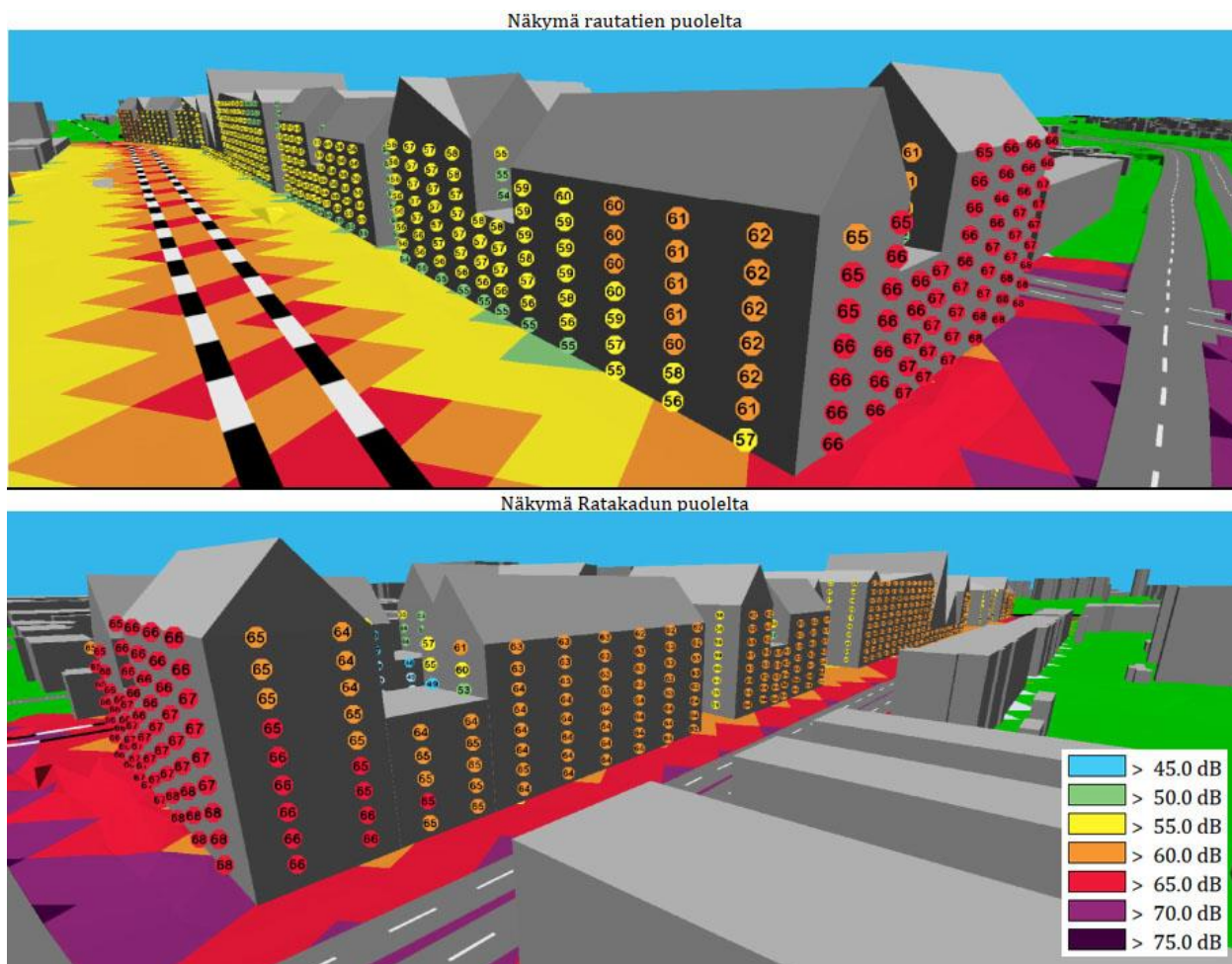


Kuva 18. Julkisivun äänitasoerovaatimukset. Kuva: WSP Finland Oy.

Julkisivujen melutasot

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

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



Kuva 19. Päiväajan keskiäänitaso, 3D-näkymät alueen länsipäästä rautatien ja Ratakadun puolelta. Kuva: WSP Finland Oy.

Hetkelliset enimmäisäänitasot L_{AFmax}

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

Julkisivujen ääneneristävyys

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

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

Johtopäätökset

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

3.3.13. Runkomeluserivitys

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

Runkomeluserivitystä täydennetään asemakaavan muutosehdotusvaiheessa, kun raidealueen kehittämissuunnitelma on edennyt.

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

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

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

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

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

3.3.14. Ratatärinäselvitys

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

VTT:n julkaisussa (Talja ja Törnqvist 2006) on esitetty suositus rakennusten värähtelyluokitukselta, jota käytetään yleisesti ohjearvona maankäytön suunnittelussa. Luokitus perustuu ihmisen

kokeman tärinän häiritsevyyteen. Tärinän mahdollisesti aiheuttamien rakenteellisten vaurioiden arviointiin sovelletaan eri vertailuarvoja.

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

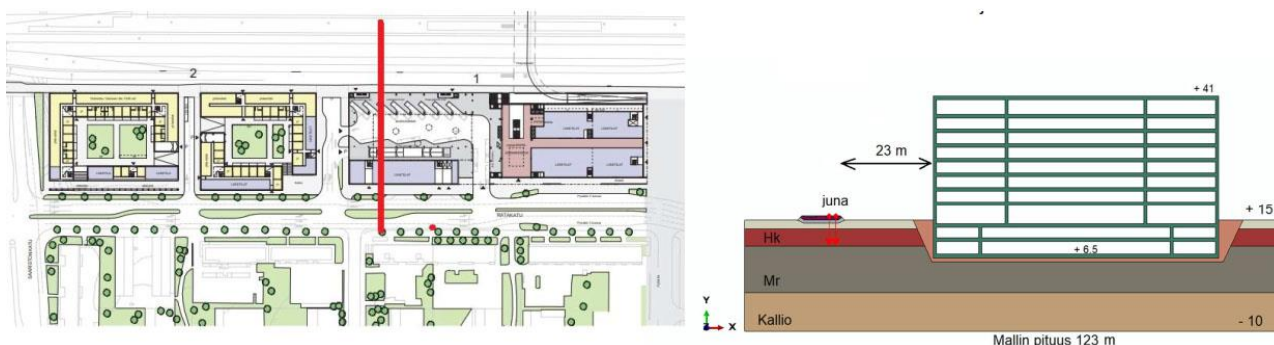
Pohjasuhteiden arvioinnissa on käytetty alueen maaperätietojen perusteella muodostettua geoteknistä poikkileikkausta. Tarkastelun laskennat olivat luonteeltaan dynaamisia "pakkovärähtely-analyysijä". Mallissa materiaalikäyttäytyminen on lineaarista ilman myötöehtoa. Laskentaelementin koko valittu siten,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

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

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

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

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



Kuva 20. Tärinälaskennan leikkauksen sijainti ja laskentapoikkileikkaus mallinnuksessa. Kuva: WSP Finland Oy.

3.3.15. Ratapihan kehittäminen

Raidealueen kehittämissuunnitelma on tekeillä, ja suunnitelmia tullaan tarkistamaan tältä osin asemakaavan muutosehdotusvaiheessa.

Autojen junalastaus tulee siirtymään nykyiseltä paikaltaan alueen toteuttamisen myötä. Selvitys junalastauspaikasta on käynnissä, ja suunnitelmia tullaan tarkistamaan tältä osin asemakaavan muutosehdotusvaiheessa.

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve

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

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

4.2. Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Asemakaavan muutos on käynnistetty yhdyskuntalautakunnan päätöksellä 27.10.2020 § 479.

4.3. Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1. 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:

- Rakennuslautakunta
- Joukkoliikennejaosto
- Oulun seudun ympäristötoimi liikelaitos
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjois-Pohjanmaan maakuntaliitto
- Traficom
- Väylävirasto
- Oulu-Koillismaan pelastusliikelaitos
- Pohjois-Pohjanmaan museo
- Business Oulu

- Oulun Vesi liikelaitos
- Oulun Energia Oy
- Oy Matkahuolto Ab
- Oulun keskusliikenneasema Oy
- VR-Yhtymä
- Linja-autoliitto
- Osuuskauppa Arina
- Kesko
- Oulun kaupungin vammaisneuvosto
- Oulun kaupungin vanhusneuvosto
- Suomen Luonnonsuojeluliiton Oulun yhdistys ry
- Pohjois-Pohjanmaan Luonnonsuojelupiiri
- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Telia Finland Oyj
- Oulun Ydinkeskustan asukasyhdistys ry
- Raksilan asukasyhdistys ry
- Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
- Oulun keskustan alueen Vaikuttajat
- Oulun polkupyöräilijät ry
- Digita Oy

4.3.2. Vireilletulo, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kirjeellä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma pidettiin mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä 13.11.2020 - 18.12.2020. Asiasta esitettiin kuusi lausuntoa sekä kolme mielipidettä, joista yksi on esitetty ennen nähtävilläolon alkamista. Lausunnot ja mielipiteet ovat vastineineen selostuksen liitteenä.

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

Asemakaavan muutosluonnos on ollut mielipiteiden esittämistä varten nähtävillä __. __. __.20__ MRL 62 § tarkoituksessa ja MRA 30 § säädetyllä tavalla. Mielipiteitä esitettiin __ kpl.

Luonnosvaiheen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin __. __.20__.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä __. __. __.20__ MRL 65 § tarkoituksessa ja MRA 27 § säädetyllä tavalla. Muistutuksia esitettiin __ kpl.

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

4.3.3. Viranomaisyhteistyö

Asemakaavan muutoksen yhteydessä järjestetään viranomaisneuvotteluita. Ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidetään asemakaavan muutosluonnoksen nähtävilläolon aikana. Hanketta on esitelty ELY-keskuksen kuukausitapaamisissa 18.10.2021.

Asemakaavan muutoksen käsittelyvaiheista pyydetään lausunnot viranomaisilta.

Asemakaavan muutoksen ohjausryhmässä ovat mukana viranomaistahot ELY-keskus, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan museo, Oulu-Koillismaan pelastuslaitos.

4.4. Asemakaavan tavoitteet

Asemakeskus

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

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

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

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

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

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

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

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Oulun arkkitehtuuriohjelman 3.4.2017. Arkkitehtuuriohjelman visio: Oulu on pohjoinen arkkitehtuurikaupunki. Arkkitehtuuriohjelmassa on esitetty tahtotila vetovoimaisesta, monimuotoisesta, yhteisestä ja laadukkaasta Oulusta sekä toimenpiteet tahtotilan saavuttamiseksi. Ohjelmassa mainittuja kulttuuriympäristöä koskevia toimenpiteitä ovat kulttuuriympäristön arvojen tunnistaminen ajankohtaisin inventoinnein ja selvityksin. Lisäksi suunnittelun ja päätöksenteon pohjaksi edellytetään ajantasaista kulttuuriympäristön arvottamista. Oululaisista rakennuksista ja ympäristöistä huolehditaan niin, että ne säilyttävät arvonsa ja ominaisuutensa. Rakennusten ylläpito ja korjaaminen on suunnitelmallista ja perustuu riittäviin selvityksiin ja tutkimuksiin.

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

Aiesopimuksessa 14.11.2019 osapuolet sitoutuivat edistämään sopimusalueella seuraavia yhteiskunnallisia tavoitteita:

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

Aiesopimuksessa 14.11.2019 osapuolet sitoutuivat seuraaviin maankäyttöllisiin tavoitteisiin:

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

Raksilan muut alueet; kortteli 36, poliisi- ja oikeustalo

Oulun kaupunki päätti kesäkuussa 2020 käynnistää asemakaavan muutosalueen koillispuolella sijaitsevaa poliisi- ja oikeustalon korttelia 36 koskevan hankesuunnitelman. Tehtävänä on selvittää, voitaisiinko tontille rakentaa arena. Toinen tutkittava vaihtoehto on areenan sijoittuminen Raksilan urheilupuiston alueelle. Hankesuunnitelmassa on tarkoitus myös määritellä areenan tekninen toteutusmalli, kustannukset ja mahdollisten sijoittajien mukaantulo. Tarkoitus on hankesuunnitelman ja selvityksen jälkeen tehdä päätös jommankumman paikkavaihtoehdon välillä vuoden 2022 aikana. Areenaa koskeva selvitys valmistuu tammikuun 2022 loppuun mennessä.

Alun perin Asemakeskuksen asemakaavan muutosalueeseen sisältynyt kortteli 36 on rajattu pois asemakaavan muutosalueesta asemakaavan muutosluonnoksen valmisteluvaiheessa.

Raksilan muut alueet; Raksilan market-alue

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

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

Raksilan muut alueet; Puu-Raksilan alue

Puu-Raksilan alueella on käynnissä asemakaavan muutos (kaavatunnus) 564-2425, jonka tavoitteena on tukea Puu-Raksilan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilymistä ja kehittymistä. Työn ohessa tarkastellaan asemakaavan ajanmukaisuutta myös muilta osin. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 27.8.-30.9.2019. Asemakaavan muutosluonnoksen arvioidaan valmistuvan loppukeväästä 2022.

Raksilan muut alueet; Raksilan visiosuunnitelmat

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

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

- Keskustakampuksen ja market -korttelin maankäytön suunnittelu, jossa tutkitaan yliopiston sekä kaupan yksiköiden sijoittumista kortteliin. Suunnitteluvaraus on myönnetty Oulun yliopistolle, Keskolle sekä Arinalle, ja suunnitteluvarausaika on vuoden 2021 loppuun asti. (KH§ 261, 26.10.2020),
- Suunnitteluvarauksen vuoksi vireillä oleva Raksilan market -alueen asemakaavan muutos on toistaiseksi keskeytetty. (kaavatunnus 564-2179)
- Puu-Raksilan asemakaavan muutos, jonka tavoitteena on tukea Puu-Raksilan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilymistä ja kehittymistä. Työn ohessa tarkastellaan asemakaavan ajanmukaisuutta. (kaavatunnus 564-2425)
- Areenaselvitykset, joissa tutkitaan tapahtuma- ja elämysareenan sijoittumista poliisi- ja oikeustalon paikalle sekä vaihtoehtoisesti Raksilan urheilualueelle. (KH §263, 26.10.2020)

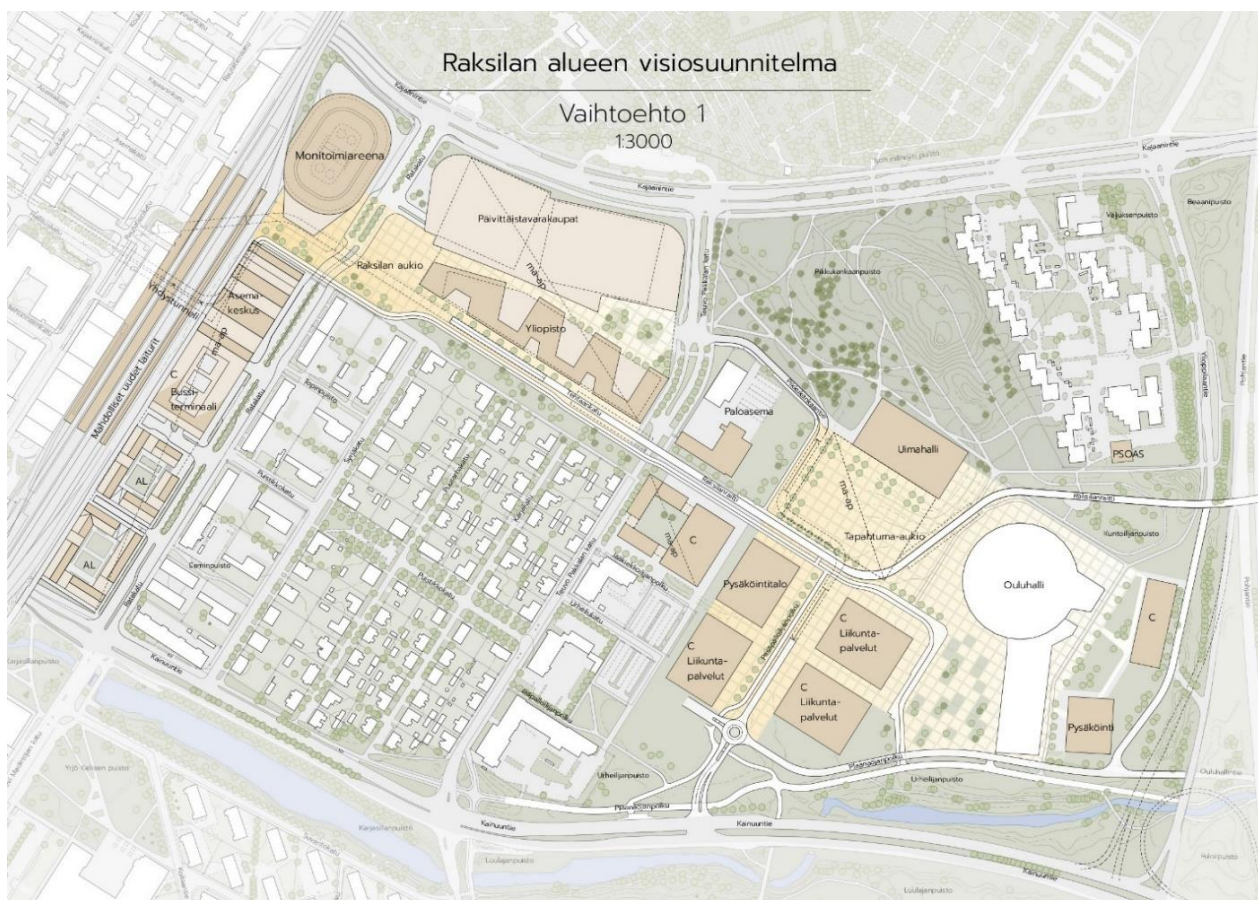
Näiden huomattavien suunnitteluhankkeiden ja niiden toimintojen yhteensovittamiseksi kaavoituksessa on laadittu vaihtoehtoisia Raksilan maankäytön visioluonnoksia, joiden avulla on tutkittu alueen toimintojen sijoittumista, korttelialueiden massoittelua, kaupunkikuvallista ilmettä, toimintojen toteuttamisen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

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

Vaihtoehtoissa Asemakeskuksen korttelit ovat asemakaavan muutosluonnoksen viitesuunnitelman mukaisia, ja myös market-korttelin maankäyttö vastaa yliopiston ja kaupan toimijoiden

tämän hetkistä viitesuunnitelmaa korttelin maankäytöstä massoitteeluineen sekä liikennejärjestelyineen. Vaihtoehdossa 1 Tapahtuma- ja elämysareena sijoittuu Asemakeskuksen paikalle, ja urheilualuetta on kehitetty julkisten ja yksityisten urheilupalveluiden alueena. Vaihtoehdossa 2 areena sijoittuu urheilualueelle muiden liikuntapalveluiden joukkoon ja vastaavasti poliisi- ja oikeustalon paikkaa on kehitetty työpaikkojen alueena, hallinnon, toimistojen ja liiketilarakentamisen suhteen.

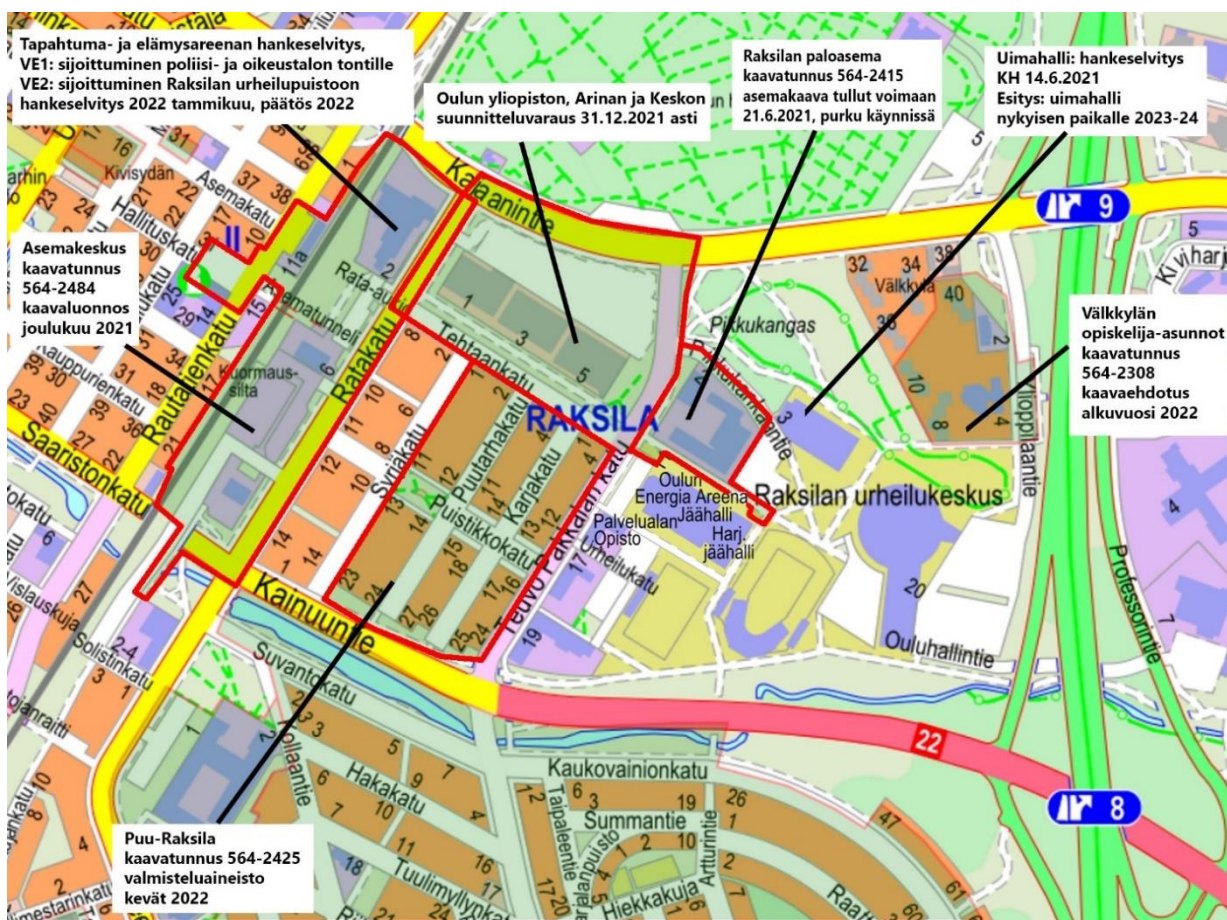
Raksilan maankäytön visiot eivät ole MRL:n tarkoittamia oikeusvaikutteisia asemakaavoja tai suunnitelmia, eikä niitä ole hyväksytty ohjeellisena luottamuselimissä. Rakennusten sekä toimintojen sijainteja on tarkasteltu periaatteellisina tilanvarauksina, eikä niiden poistamista, siirtämistä tai toteuttamista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



Kuva 21. Raksilan visiosuunnitelma, vaihtoehto 1. Kuva: Oulun kaupunki.



Kuva 22. Raksilan visuosuunnitelma, vaihtoehto 2. Kuva: Oulun kaupunki.



Kuva 23. Raksilan alueen ajankohtaiset kaava- ja rakennushankkeet opaskartalla, aikataulutilanne 14.12.2021.

4.4.1. Prosessin aikana syntyneet tavoitteet / tavoitteiden tarkentuminen

Täydennetään tarvittaessa.

4.5. Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1. Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Raksilan radanvarren alueen kehittämisajatukset 1970-luvusta alkaen

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

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

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



Kuva 24. Matkakeskus, näkymä Hallituskadulta. (kuva: Esko Puijola)

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

Oulun asemakeskuksen suunnittelukilpailu

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

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

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

Jatkoon valittiin toukokuussa 2016 viisi asiantuntijatyöryhmää, joiden piti laatia kilpailuesityksensä syyskuun 2016 loppuun mennessä. Asiantuntijatyöryhmien töiden arviointi perustui kokonaisarviointiin Hilma-ilmoituksessa kerrottujen laatuarvioinnin kriteereihin mukaisesti. Palkintoraadin aiemmin osallistumishakemuksien perusteella valitsemat viisi ryhmää palauttivat kilpailutyöt nimimerkeillä Riekko, Tervahauta 2020, Go, Onnikka ja Tervatynnyrit. Kuvia kilpailuehdotuksista löytyy verkkosivulta <https://www.ouka.fi/oulu/uudistuva-oulu/aseakeskuksen-arkkitehtikilpailutyot>.

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



Kuva 25. Havainnekuva suunnittelukilpailun voittaneesta ehdotuksesta Tervatynnyrit. Kuva: Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy, Arkkitehdit M3 Oy.

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

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

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



Kuva 26. Asemapiirros, viitesuunnitelmat, 30.11.2021. Kuva: Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

Asemakaavan muutoksen viitesuunnitelmat

Maankäytön jatkosuunnittelussa viitesuunnitelmiä on tarkennettu, kuitenkin siten, että suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen (nimimerkki "Tervatynnyrit") keskeiset kaupunkikuvalliset ideat ovat säilyneet.

Jatkosuunnittelussa on tarkennettu rakennettavuutta, toimintoja ja mitoitusta. Keskeisiä muutoksia kilpailuvaiheen jälkeen ovat olleet aukiotilan (Rata-aukio) jättäminen suunnittelualueen koillisreunaan, mikä mahdollistaa poliisi- ja oikeustalon kehittämistä paremmin jatkossa uuteen käyttöön, sekä asuntovaltaisten korttelien rakenteen tarkentaminen kaupunkikuvallisesti eheämmiksi. Hallituskadun alueelle esitetty laaja alikulkuyhteys Raksilan puolelle ei ollut mahdollista toteuttaa, koska alueelle oli jo suunnitteilla voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennushanke. Liike- ja toimistotilojen sijoittaminen radan alle ei ole osoittautunut realistiseksi.

Ratakadun luonne on tarkentunut jatkosuunnittelussa siten, että ajoramppien sijoittuminen katualueelle ei ole ollut mahdollista. Alueen uusi kokonaiskerrosala oli arvioitu kilpailuohjelmassa maksimissaan 75 000 kerrosneliömetriksi. Jatkosuunnittelun pohjalta asemakaavan muutoslunnoksessa on osoitettu kerrosalaa aputiloineen 98 200 kerrosalanelömetriä.



Kuva 27. Aluejulkisivut Ratakadulle ja rautatiealueelle, viitesuunnitelmat 30.11.2021. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.



Kuva 28. Ilmakuva kaakkoon, viitesuunnitelmat 30.11.2021. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

4.5.2. Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

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

4.5.3. Esitetyt mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettiin nähtävilläoloaikana 13.11.-18.12.2020 kuusi lausuntoa sekä kolme mielipidettä, joista yksi on esitetty ennen nähtävilläolon alkamista. Ne eivät antaneet aihetta muuttaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa muilta osin, mutta kaava-muutoksen vaikutusalueeseen täydennettiin Puu-Raksilan alue ja lähtötietoihin baanaverkko-suunnitelma 2030 sekä Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 14.12.2021 osallisten, suunnittelualueen ja vaikutusalueen osalta. Poliisi- ja oikeustalon kortteli 36 poistettiin asemakaavan muutosalueesta. Puu-Raksilan alue sisällytettiin vaikutusalueeseen.

Asemakaavan muutosluonnoksesta jätetyt mielipiteet, täydennetään kaavaehdotusvaiheessa

4.5.4. Esitetyt muistutukset ja niiden huomioon ottaminen

Täydennetään hyväksymisvaiheessa

4.5.5. Suunnitelmiin nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Täydennetään ehdotusvaiheessa

4.5.6. Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Yhdyskuntalautakunta päätti hankkeen käynnistämisestä ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 27.10.2020 § 479.

Yhdyskuntalautakunta päätti __.__.2022 § __ asettaa asemakaavan muutosluonnoksen mielipiteiden esittämistä varten nähtäville MRL 62 § tarkoituksessa ja MRA 30 § säädetyllä tavalla.

Yhdyskuntalautakunta päätti __.__.2022 § __ asettaa asemakaavan muutosehdotuksen julkisesti nähtäville MRL 65 § tarkoituksessa ja MRA 27 § säädetyllä tavalla.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1. Kaavan rakenne

Asemakaavan muutoksella muodostuvat Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelit 45-47.

Kortteli 45 suunnittelualueen pohjoisosassa on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Kerrosluku vaihtelee yhdestä kymmeneen kerrokseen. C-korttelialueen eteläosassa kuusi- ja seitsemänkerroksinen umpikorttelimainen rakentaminen ympäröi yksikerroksista osaa. C-korttelialueen pohjoisosassa rakentamisen korkeus vaihtelee yhdestä kymmeneen kerrokseen siten, että muodostuu vaihteleva ja omaleimainen kokonaisuus. Rautatien puolelle korttelia on merkitty maantasokerroksen kulkuaukko, jonka kohdalla järjestetään yhteys radan alittavaan alikulkutunneliin. Ratakadun puolelle on osoitettu maantasokerroksen kulkuaukko, jolla muodostuu arkadi-käytävä. Pysäköinti sijoittuu maan alle kahteen tasoon. Korttelin 45 rakennusoikeudesta enintään 30 % voi olla asumista.

Korttelia 45 koskee määräys erikoistason esteettömyydestä. EE-merkinnällä varustetulla korttelialueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Alueen osa tai rakennusala jolla on noudatettava erikoistason esteettömyyttä. Suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota liikkumisen lisäksi näkemiseen, kuulemiseen ja hahmottamiseen liittyviin seikkoihin. Esteettömyyden toteutuminen on osoitettava riittävän kattavan esteettömyyselvityksen avulla.

Korttelit 46 ja 47 suunnittelualan eteläosassa on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL). Korttelialue muodostaa kaksi umpikorttelimaista osaa, joiden väliin on osoitettu ajoyhteys. Kerrosluku vaihtelee kolmesta kahdeksaan kerrokseen. Asemakaavakartassa on osoitettu kulkuaukot ajoyhteyden suuntaan sekä rakennusalan sivut, joilla rakennus on rakennettava rajaan kiinni. Ratakadun varteen on osoitettu uloke, jonka alapuolella olevalle katualueelle on rakennettava pilareiden kannattama arkadikäytävä. Pysäköinti sijoittuu maan alle kahden tasoon.

Korttelien 45, 46 ja 47 väleihin muodostuu kaksi katualuetta, joille määritellään nimet asemakaavan muutoksen ehdotusvaiheessa.

Korttelien 45-47, korttelien välisille katualueille sekä Rata-aukiolle on osoitettu maanalainen tila, johon saadaan sijoittaa kaksi maanalaisista kellarikerrosta (kaavamerkintä ma-3).

Korttelien 45-47 luoteen puolelle rautatiealueen varteen on osoitettu jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu (kaavamerkintä pp/h).

Korttelin 45 koillisen puolella sijaitsee katuaukio/tori, Rata-aukio, joka rajautuu koillisreunaltaan kortteliin 36.

Asemakaavaan on merkitty muuntamoiden sijainnit kortteleihin 45-47.

Rautatiealue on osoitettu merkinnällä LR-1, rautatiealue, jolle saadaan rakentaa rautateitä palvelevia rakennuksia ja laitteita. Rautatiealueen (LR-1) sekä yleisten alueiden välistä korttelialueen rajaa kaakon puolella on siirretty hieman rautatiealueen suuntaan siten, että rautatiealueen reunaan muodostuu tilaa kävelylle ja pyöräilylle. Raidealueen ja korttelialueen rajaa tarkistetaan jatkosuunnittelussa.

Rata-aukiolta Hallituskadulle Postiaukiolle on osoitettu sijainniltaan ohjeelliset alikulkuyhteydet rautatiealueen alitse kaavamerkinnöillä e, eritasoristeys sekä a, kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys. Radan alitse on osoitettu yhteys ohjeellisella sijainnilla, merkintä jl-2, ohjeellinen joukkoliikenteelle, jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa. Alueen kautta voidaan tarvittaessa järjestää myös muu ajo- tai huoltoyhteys.

Hallituskadulle Postiaukiolle on osoitettu ohjeellinen maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska sekä sen yhteyteen kaavamerkintä map1, alueen osa, jolle saa rakentaa maanalaisen pysäköintilaitoksen henkilöliikenteen sisäänkäyntirakennuksen ja raitisilmakuilun. Rakennuksen tulee olla kaupunkikuvallisesti keskustan keskeiselle paikalle sopiva ja ilmeeltään kevyt.

Asemakaavassa on osoitettu katuyhteys Solistinkadun jatkeeksi sekä eritasoristeys (kaavamerkintä e) Kainuuntien ylitse.

Oulun rautatieaseman alue korttelin 42 tontilla nro 3 on osoitettu rakennussuojelun alueeksi (SR). Asemarakennus ja asemaravintola on osoitettu merkinnällä sr-20, suojeltava rakennus. Rakennus on korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava sen kulttuurihistorialliset ja rakennustaiteelliset arvot säilyttäen. Julkisivukorjauksissa tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja. Sisätiloissa voidaan tehdä toiminnan vaatimia muutoksia. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto. Asemarakennuksen rakennusoikeus on 775 neliometriä ja asemaravintolan rakennusoikeus 570 neliometriä. Korttelialueelle ei ole mahdollista sijoittaa asuintilaa, mikä on osoitettu asemakaavamerkinnällä As 00 % (nolla prosenttia rakennuslalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää asuinhuoneistoja varten).

Oulun rautatieaseman korttelialueelle on osoitettu pysäköintialue, istutettavat alueen osat sekä säilytettävää puustoa. Pysäköintivelvoite on 16 autopaikkaa.

Oulun rautatieaseman alue on osoitettu merkinnällä rky2009, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, jonka arvot tulee säilyttää. RKY on Museoviraston laatima valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi (valtioneuvoston päätös 22.12.2009).

Mitoitus

Korttelin 42 tontilla nro 3 sijaitsevien rautatieaseman suojelurakennusten (asemarakennus ja asemaravintola) rakennusoikeus on yhteensä 1345 kerrosalaneliömetriä.

Korttelin 45 rakennusoikeus on yhteensä 50 000 kerrosalaneliömetriä. Siitä asuinkerrosalaa on arvioitu olevan 13 900 kerrosalaneliömetriä, liike- ja palvelutilaa 31 600 kerrosalaneliömetriä sekä joukkoliikenneterminalitiloja 4 500 kerrosalaneliömetriä. Korttelin 45 rakennusoikeudesta enintään 30 % voi olla asumista.

Korttelin 46 rakennusoikeus on yhteensä 22 150 kerrosalaneliömetriä. Siitä asuinkerrosalaa on arvioitu olevan 20 000 kerrosalaneliömetriä, liike- ja palvelutilaa vähintään 650 kerrosalaneliömetriä sekä talousrakennusten ja autosuojan rakennusoikeutta 1500 kerrosalaneliömetriä.

Korttelin 47 rakennusoikeus on yhteensä 26 050 kerrosalaneliömetriä. Siitä asuinkerrosalaa on arvioitu olevan 24 100 kerrosalaneliömetriä, liike- ja palvelutilaa vähintään 450 kerrosalaneliömetriä sekä talousrakennusten ja autosuojan rakennusoikeutta 1500 kerrosalaneliömetriä.

Korttelien 45-47 yhteenlaskettu kerrosala on 95 200 kerrosalaneliömetriä sekä talousrakennusten ja autosuojan rakennusoikeutta 3000 kerrosalaneliömetriä.

Korttelien 45-47 rakentamisen tehokkuudeksi muodostuu noin 4,43 sekä koko asemakaavan muutosalueen rakentamisen tehokkuudeksi noin 1,08.

Kerrosalat, laajuustiedot

Arvio suunnittelualueen asuntomääristä ja asukasluvuista on esitetty taulukossa.

Kortteli	käyttötarkoitus	asumisen kerrosala	k-m ² /asunto	hlö/asunto	asuntomäärä	asukasmäärä
45	C	13900	75	1,5	185	278
46	AL	20000	75	1,5	267	401
47	AL	24100	75	1,5	321	482
yhteensä		58000			773	1161

5.1.1. Palvelut

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Oulun keskustassa lukuisien palveluiden välittömässä läheisyydessä. Suunnitelma lisää uusien asukkaiden myötä palveluiden käyttäjiä keskustan alueella, millä on merkitystä alueen palveluiden kehittymiselle laajemmin. Suunnitelman myötä liike- ja palvelutila suunnittelualueella täydentyy merkittävästi. Alueelle toteutetaan joukkoliikennetermiinali sekä merkittävä palvelu-, liike- ja työpaikkakokonaisuus. Alueelle osoitettavien palvelutilojen vähimmäismäärät on osoitettu asemakaavakartassa.



Kuva 29. Näkymä pohjoiseen, viitesuunnitelmat 30.11.2021. Kuva: Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Hankkeen keskeinen sijainti edellyttää erityisen korkeatasoista suunnittelua ja rakentamista. Suunniteltavien rakennusten yhteyteen muodostuvat julkiset ulkoalueet tulee suunnitella saumattomaksi osaksi laadukasta keskustan katu ympäristöä. Kansirakentaminen, ympäröivät liikenneväylät ja korkea tonttitehokkuus edellyttävät myös asuinpihojen laatuun, viihtyisyyteen ja toimivuuteen panostamista.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu asemakaavamerkintöjä tarkentava kolmiomääräys vaa6, jossa on määritelty asemakaavan muutoksella muodostuvien korttelien 45-47 rakentamisen kaupunkikuvalliset laatutekijät. Hallituskatua ja muita yleisiä alueita koskeva yleisten alueiden kolmiomääräys laaditaan erikseen asemakaavan muutoksen ehdotusvaiheessa.

Esteettömyys on otettu huomioon suunnitelmissa osoittamalla korttelia 45 asemakaavamääräyksellä erikoistason esteettömyydestä. EE-merkinnällä varustetulla korttelialueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Alueen osa tai rakennusala jolla on noudatettava erikoistason esteettömyyttä. Suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota liikkumisen lisäksi näkemiseen, kuulemiseen ja hahmottamiseen liittyviin seikkoihin. Esteettömyyden toteutuminen on osoitettava riittävän kattavan esteettömyyselvytyksen avulla.

Muilta osin suunnitelman esteettömyysratkaisuja tullaan tarkentamaan suunnittelun edetessä asemakaavan muutoksen ehdotusvaiheessa.

5.3. Aluevaraukset

5.3.1. Katu- ja liikennealueet

Asemakaavan muutosalueeseen kuuluu Raksilan puolella autoliikenteen kaduista Ratakatu ja kaksi tonttikatua sekä ydinkeskustan puolella osuus Hallituskatua ja Rautatienkatua.

Ratakatu parannetaan kokonaan. Ratakadun peruspoikkileikkauksen ajoradat ovat yhteensä 6,5 metriä leveitä, Raksilan puolen erotettu jalankulku- ja pyörätien 4,5 metriä ja aseman puolen jalkakäytävä 3 metriä, keskisaareke on 5 metriä ja kääntymiskaistojen kohdalla 1,75 metriä (kääntymiskaista 3,25 metriä), Raksilan puolen ajoradan ja jalankulku- ja pyörätien väli 2,25 metriä (puurivi) ja asemanpuolen ajoradan ja jalkakäytävän väli 3 metriä. Lisäksi Ratakadun varrella on asemakeskuksen puolella arkaditilaa, mikä tuo väljyyttä jalankulkuun. Tonttikadut ovat ajoradan perusmitaltaan 6-6,5 metriä ja jalkakäytävät 2,5-3 metriä. Hallituskadusta ja Rautatienkadusta on laadittu erillinen katusuunnitelma ja poikkileikkausmitat, joissa on esitetty suunnitelman periaatteet.



Kuva 30. Liikenteen yleissuunnitelmaluonnos 13.12.2021. Kuva: WSP Finland Oy.

Joukkoliikenteen osalta asemakeskus sisältää korkealuokkaisen bussiterminaalin, johon kuuluu bussien tulolaiturit, bussien lyhytaikaisen pysäköinnin paikat sekä lähtölaiturit. Pienrahdin purku busseista ja lastaus busseihin tapahtuu pääsääntöisesti bussien pysäköintipaikoilla. Ratakadulle on sijoitettu asemakeskuksen kohdalle pysäkkipari kolmelle bussille mitoitettuna. Taksit on sijoitettu Rata-aukion pohjoispuolelle Ratakadun varteen. Takseille on mahdollista myös järjestää nouto- ja tuontipaikka asemakeskuksen pysäköintilaitokseen. Myös matkustajien saattopaikat voidaan järjestää pysäköintilaitokseen. Asemakaavassa on myös varauduttu tehokkaan joukkoliikenteen linjaukseen Kontinkankaan suunnalta Raksilan läpi joko ratapihan ali (tunneli Tehtaan kadulta Hallituskadulle) tai katuja pitkin Tehtaankadulta Ratakadulle ja edelleen Saaristonkadulle. Tehokkaan joukkoliikenteen ratkaisusta, johon on varauduttu yleiskaavassa, ei ole tehty päätöksiä. Parhaillaan on käynnissä keskustan liikenteen yleissuunnitelman laadinta, missä tutkitaan tehokkaan joukkoliikenteen linjauksia.

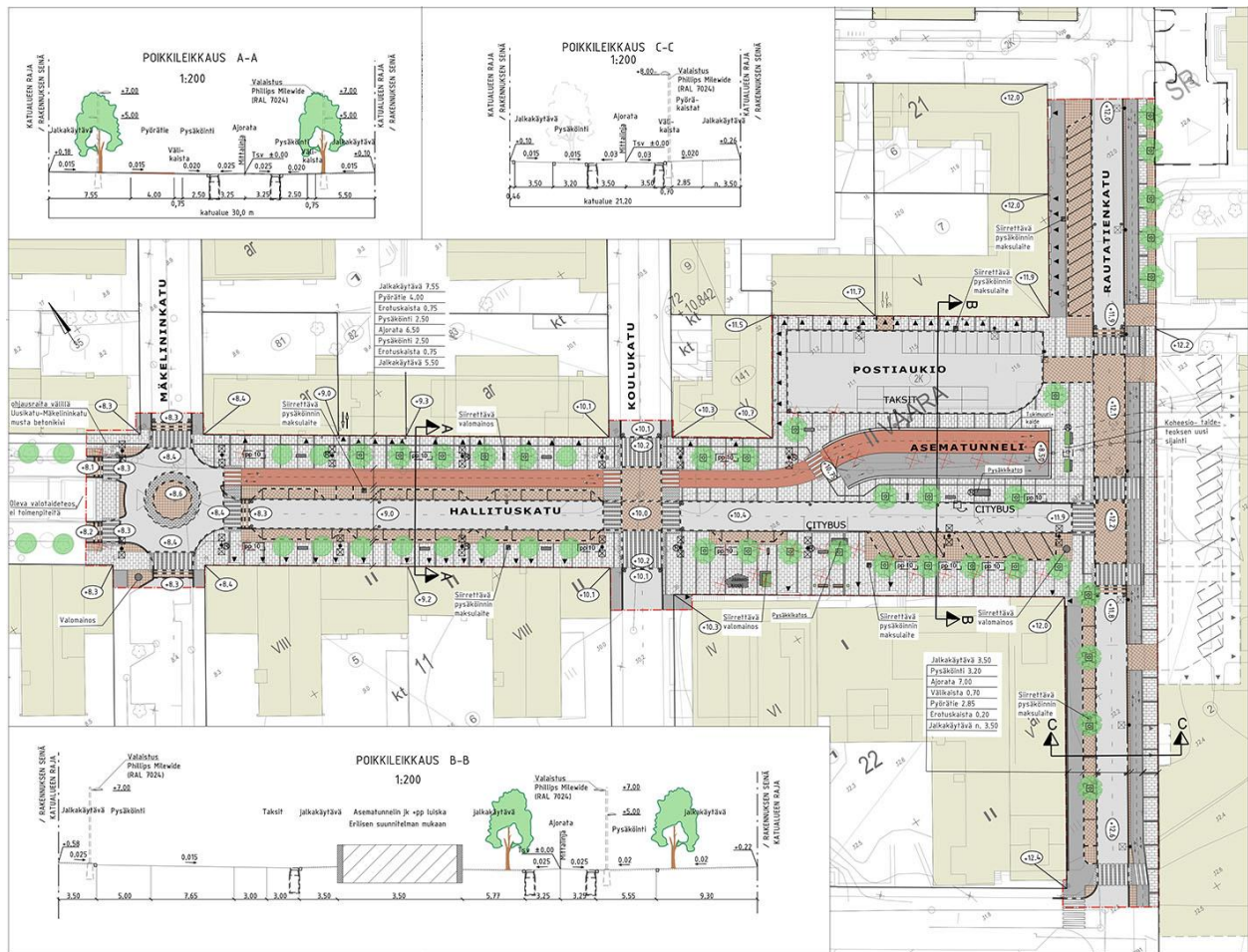
Pyöräilyn verkkoa kehitetään rakentamalla jalankulun ja pyöräilyn eroteltu väylä Ratakadun varteen Raksilan puolelle, baanamainen pyöräilyn yhteys radan varteen pyöräkatuna ja eroteltuna kävelyn ja pyöräilyn väylänä sekä toteuttamalla baana Raksilasta ydinkeskustaan Hallituskadulle. Baana kulkee Ratakadun yli Tehtaankadun kohdalta ja sukeltaa luiskalla Rata-aukiolta asemakeskuksen alle. Nykyinen asematunneli muutetaan pelkästään pyöräilyä palvelevaksi tunneliksi, ja rinnalle rakennetaan erillinen jalankulkijoita sekä matkustajia palveleva tunneli. Ydinkeskustan puolella molemmat tunnelit alittavat Rautatienkadun ja nousevat luiskalla pintaan Postiaukion kulmalla. Koko Hallituskadun poikkileikkaus uusitaan välillä Rautatienkatu-Mäkelininkatu. Rautatienkadun varrella kulkee radan puolella eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä. Asuinkortteleita palveleva pyöräpysäköinti sijoitetaan asuinkortteissa katutasoon. Asemakeskuksessa pyöräpysäköinti sijoittuu maanalaiseen pyöräpysäköintilaitokseen pyöräilyn ja jalankulun luiskan yhteyteen. Tarpeen mukaan pyöräpysäköintiä on sijoitettavissa myös muualle pysäköintilaitoksen yhteyteen, kunhan tiloihin on helppo pääsy radan alittavalta baanalta. Lisäksi pyöräpysäköintiä on sijoitettu Rata-aukiolle. Kyseiset paikat palvelevat pääosin asiointia asemakeskuksessa.

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

Autojen pysäköinti on sijoitettu koko rakennuskokonaisuuden alle pysäköintilaitoksiin, jotka on mahdollista kytkeä yhteen. Asemakeskuksen alla pysäköintilaitos on kahdessa tasossa ja asuinkortteiden alla yhdessä. Tarpeen mukaan koko pysäköintikokonaisuus on toteutettavissa kaksitasoisena, mutta kaavallinen pysäköintivelvoite saadaan toteutumaan myös esitetyllä tavalla. Pysäköintipaikkoja on viitesuunnitelmassa esitetty yhteensä 624 autopaikkaa ja kaavallinen tarve on alustavasti 641 autopaikkaa. Autopaikoista 150 on oltava mahdollista käyttää liityntäpysäköintiin.

Asemakeskuksen alueelle kortteleihin 45-47 on arvioitu asemakaavan muutosluonnoksen viitesuunnitelmien perusteella tarvittavan näiden liityntäpyöräpysäköintipaikkojen lisäksi noin 2450 polkupyöräpysäköintipaikkaa. Alueelle tulee lisäksi osoittaa vähintään 250 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa lukittavaan ja katettuun tilaan.

Pysäköintipaikkamäärät riippuvat toimintojen keskinäisistä suhteista ja varmistuvat rakennusluovapaiheessa.



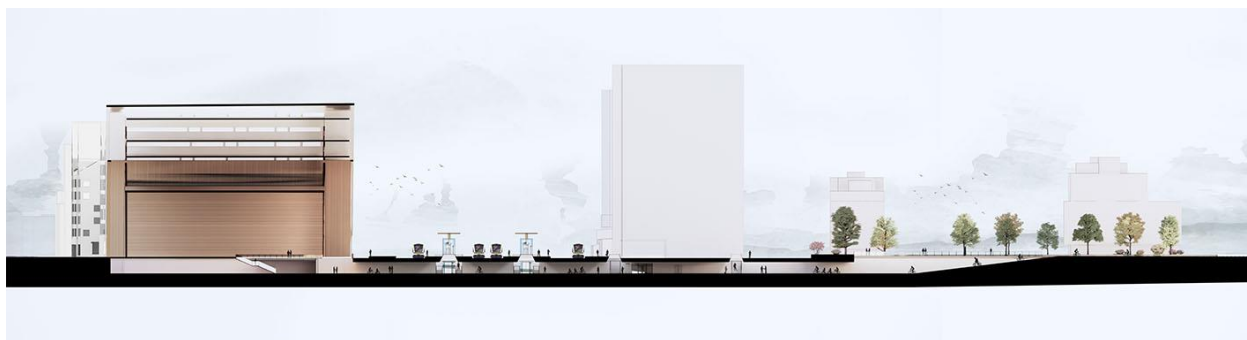
Kuva 31. Hallituskatu välillä Mäkelininkatu–Rautatienkatu ja Rautatienkatu välillä Pakkahuoneenkatu–Asemakatu, katusuunnitelma. Kuva: WSP Finland Oy.

Hallituskadun peruskorjataan seinästä seinään -periaatteella välillä Mäkelininkatu-Rautatienkatu ja Rautatienkatu välillä Pakkahuoneenkatu-Asemakatu. Peruskorjaus käsittää ajoradan ja jalkakäytävien sekä yhdistetyn jalankulkuväylän ja pyörätien rakennekerrosten ja pintarakenteiden, katuviheralueiden ja katuväläistuksen uusimisen sekä katukuivatuksen rakentamisen. Peruskorjauksen yhteydessä katualueella saneerataan myös vesihuolto-, kaukolämpö-, sähkö- ja tietoliikenneverkkoja. Peruskorjauksen yhteydessä katualueella olevat kiinteistöjen rakenteet poistetaan.

Hallituskadun, väli Mäkelininkatu-Rautatienkatu, ja Rautatienkadun, väli Pakkahuoneenkatu-Asemakatu, katu- ja ympäristösuunnitelmat ovat nähtävillä 10.-27.12.2021.

Linkki suunnitelmien projektiportille: https://www.oukapalvelut.fi/tekninen/Suunnitelmat/Projektikortti_2019.asp?ID=1394

Katusuunnittelun kanssa samaan aikaan laaditaan suunnitelmia KOy Asemanportille ja As Oy Asemantorni III:lle korttelin 42 tontilla nro 2 sekä asematunnelille. Asematunnelin suunnitelmassa asematunneli esitetään jatkettavaksi Rautatienkadun alitse Postiaukiolle. Asematunneliin suunnitellaan jalankulku ja pyöräily -kulkumuotojen erottelu. Asematunneli sijoittuu Hallituskadun ja Postiaukion väliselle alueelle. KOy Asemanportti ja As Oy Asemantorni III sijoittuvat Rautatienkadun itäpuolelle.



Kuva 32. Alustava visiokuva, pituusleikkaus alikulusta. Vasemmalla Asemakeskus, oikealla Hallituskatu. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.



Kuva 33. Alustava visiokuva, Hallituskadun visuaalinen ilme, näkymä Hallituskadulta kohti Asemakeskusta. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

Autojen junalastaus tulee siirtymään nykyiseltä paikaltaan alueen toteuttamisen myötä. Selvitys junalastauspaikasta on käynnissä, ja suunnitelmia tullaan tarkistamaan tältä osin asemakaavan muutosehdotusvaiheessa.

Raidealueen kehittämissuunnitelma on tekeillä, ja suunnitelmia tullaan tarkistamaan tältä osin asemakaavan muutosehdotusvaiheessa.

5.3.2. Ympäristö

Asemakaava-alueen ympäristön käsittelyn periaatteista on laadittu yleissuunnitelmaluonnos. Siinä on esitetty katualueiden, Rata-aukion ja korttelipihojen ympäristölliset periaatteet.

Pintamateriaalit:

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

Kasvillisuus:

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

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

Korttelipihat ja tonttikatujen katutila:

Pienet aukiotilat istutusten väleissä. "Heinälaarit" ja pienet pensaat/puut. Pihat erottuvat toisistaan esim. pinnan tai kalusteiden väriyksellä. Oleskeludivaanit. Katutilassa välikaistoilla toistuu "heinälaari" – ajatus.

Aukiolla on oleskelua sekä läpikulkua pyöräillen ja kävellen. Reitit tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Ratakadun tulisi olla osa laajempaa aukiotilaa. Säilytetään näkymä Raksilasta rautatieasemalle. Istutukset mahdollisesti kumpuihin ja istutusaltaisiin.

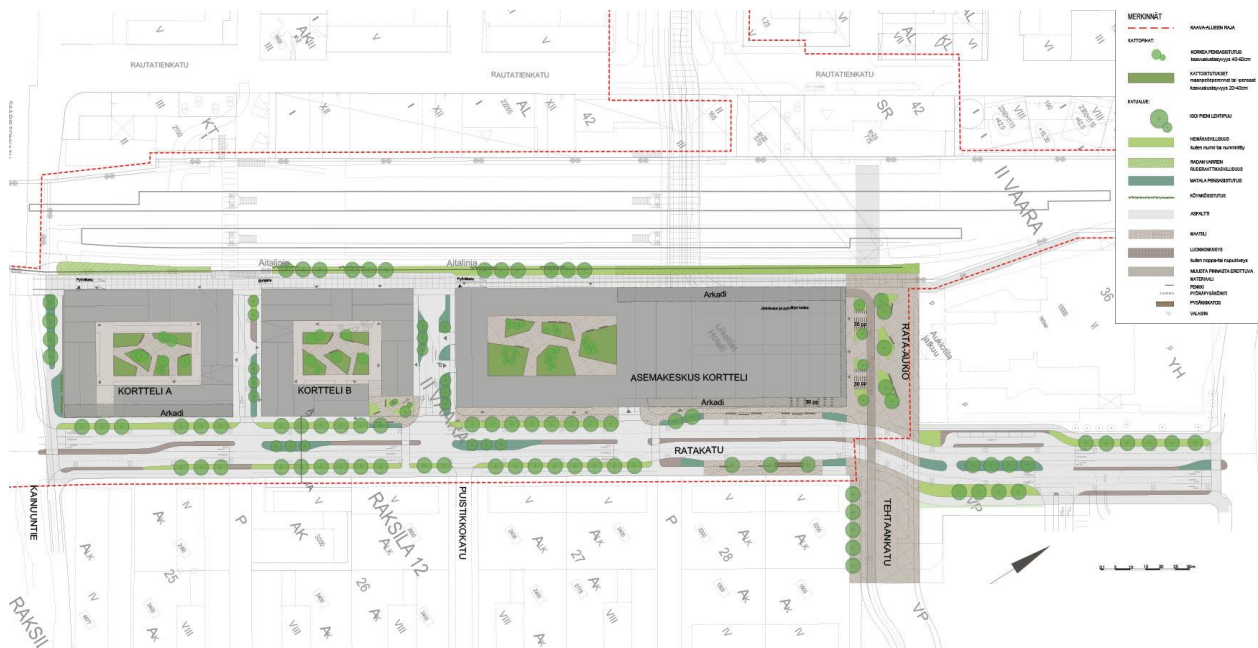
Asemakaavamääräyksissä on edellytetty piha-alueiden suunnittelun laatutasoa seuraavasti:

Piha-alueiden toiminnallisuudesta, turvallisuudesta, esteettömyydestä, viihtyisyydestä ja esteettisyydestä tulee huolehtia toimintojen selkeällä sijoittelulla ja rajauksilla, erilaisilla ja korkeatasoisilla piha- ja viherrakentamisen materiaaleille sekä vaativiin kasvuolosuhteisiin sopivilla istutuksilla. Kulkureittien ja oleskelualueiden ulkopuoliset alueet kansipihalla tulee istuttaa. Kansipihalla tulee varmistaa istutusten kasvuedellytykset riittävän paksuilla istutuslustoilla. Istutettaviksi tulevista alueista vähintään puolet on oltava paksua kasvualustaa, paksuus vähintään 0,6–0,9 metriä, johon voidaan istuttaa erikokoisia perennoja/heinäkasvillisuutta, pensaita ja pieniä puita. Istutuslustojen korkeudet voivat vaihdella luonnonmukaisen lopputuloksen aikaansaamiseksi. Kasvillisuuden, kasvualustan sekä kastelu- ja kuivatusjärjestelmien paino ja tilantarve sekä huomaamaton ylimääräisen veden poisto kasvualustasta tulee ottaa huomioon rakenteiden mitoituksessa. Istutusalueiden vedensaantiin tulee hyödyntää ensisijaisesti hulevesiä. Istutukset tulee toteuttaa siten, etteivät ne tarpeettomasti korota pihan korkoa tai rakennuksia. Pihojen oleskelualueita tulee suojata pensaille ja puilla. Lattia- ja pihakorkeudet tulee korttelialueen reunoilla sovittaa ympäröivien alueiden korkeusasemiin siten, etteivät ne tarpeettomasti korota rakennuksia.

Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä vihersuunnittelun asiantuntijan laatima pihajärjestely-, istutus- ja hulevesien käsittelysuunnitelma, joka on toteutettava rakentamisen yhteydessä. Piha-alueilla on varattava riittävästi tilaa lumenkäsittelyyn ja varastointiin.



Kuva 34. Esimerkkikuvia ympäristön yleissuunnitelman periaatteista. Kuvat: WSP Finland Oy.



Kuva 35. Ympäristön yleissuunnitelmaluonnos. Kuva: WSP Finland Oy.

5.3.3. Vesihuolto ja hulevedet

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

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

Asemakaavan muutosalueelle ja sen läheisyyteen on tulossa mittavaa rakentamista, mikä lisää alueen vedenkulutusta. Vesijohtoverkostojen yleissuunnittelussa tulee lisäksi huomioida automaattisten sammuksjärjestelmien vaatimukset vesijohtojen runkolinjojen kapasiteetille sekä verkoston rakenteelle (suunniteltava riittävät kierto-yhteydet).

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

Asemakeskuksen alueen hulevedet johdetaan viivytämisen jälkeen kaupungin läpi virtaavan Kaupunginojan kautta Pokkisenväylän kohdalla Oulujoen suistoon. Kaupunginojaa kutsutaan myös Plaanaojaksi (Laanaoja) ja Hiirosojaksi. Nimi Plaanaoja viittaa puistoaukioihin eli plaanoihin. Kaupunginojan varren puistovyöhyke on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Se kaavoitettiin 1820-luvulla puukaupungin palon jälkeen parantamaan paloturvallisuutta. Kanavan pohja ja laidat kivettiin 1830-luvulla. Kaupunginoja on muodostunut Oulujoen vanhaan kuiville jääneeseen sivu-uomaan. Ojan virtausoloja on muutettu aikojen saatossa syventämällä ja suoristamalla, eikä luonnontilaisia osuuksia juuri ole. Kaupunginojassa on useita pajoja. Juurusojan vesien johtamisen Kaupunginojaan ja hulevesiviemäroinnin myötä valuma-alue on kasvanut noin seitsemänkertaiseksi alkuperäiseen verrattuna.

Rankkasateen aiheuttama hulevesitulva johdetaan tonteilta kaduille ja katuja pitkin eteenpäin. Tämän alueen hulevesitulva kulkeutuu suurelta osin eteläiseen alikulkukäytävään ja sieltä verkostoa eteenpäin Kaupunginojaan.

Asemakeskuksen alue on nykytilassaan rakennettu merkittävilta osin vettä läpäisemättömillä pintamateriaaleilla. Hulevedet johdetaan hulevesiverkoston kautta hulevesiviemäriin, jonka kapasiteetti on tarkastelun perusteella vain noin 15 % valuma-alueella syntyvästä mitoitussadannan hulevesimäärästä. Hulevedet johdetaan Kaupunginojaan, joka on nykytilassaan tulvaherkkä. Nykytilan laajat pinnoitetut terminaali- ja pysäköintialueet korvaantuvat katoilla sekä osittain vettä läpäisevillä kansi- ja kattopihhoilla. Suunnittelualueella syntyvien hulevesien määrä ei merkittävästi muutu nykytilasta, mutta hulevesiverkoston ja Kaupunginojan tulvaherkkyiden vuoksi syntyviä hulevesiä on viivytettävä. Hulevettä syntyy luonnontilaan verrattuna noin 0,7 kuutiometriä valumakertoimella painotettua sataa neliometriä kohti, joka on suositeltava vaatimus hulevesien viivyttämiseksi.

5.3.4. Energiahuolto, kaukolämpöverkko

Alueen eteläpäässä Asemakadun länsireunassa on vuonna 1973 rakennettu kaukolämmön DN 300 -runkolinja.

Kaikki alueen vanhat rakennukset ovat liitettynä kaukolämpöverkkoon.

Kaukolämpöverkko uusitaan alueen rakentamisen yhteydessä. Kaikille uusille rakennuksille tarjotaan mahdollisuutta liittyä kaukolämpöverkkoon.

5.3.5. Energiahuolto, sähköverkko

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

5.4. Kaavan vaikutukset

5.4.1. Vaikutukset kaupunkirakenteeseen

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

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



Kuva 36. Havainnekuva, näkymä Ratakadulta lounaaseen, viitesuunnitelmat 30.11.2021. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

5.4.2. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

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

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

Kortteliin 45 sijoittuu asemakeskuksen hybridirakennus, joka sisältää asemakeskushallin, linja-autoaseman, palvelu- ja liiketiloja, toimistotilaa, asuntoja ja hotellitoimintaa. Kokonaisuus on massoiteltu polveilevaksi kokonaisuudeksi, joka palvelee näitä erityyppisiä toimintoja. Kerrosluku vaihtelee korttelin eri osissa yhdestä kymmeneen.

Asemakeskuksen ytimenä on julkinen, avoin kaupunkitila, tervatynnyri. Sen kaareva poikkileikkausmuoto ja katon korkea harja muodostavat alueelle kaupunkirakenteellisen keskipisteen, joka heijastaa kaupunkikuvallista vaikutustaan pitkälle radan molemmin puolin. Koko korttelin julkisivut kootaan yhtenäisellä, tiilipintaisella jalustaosalla yhteen. Jalusta nousee jyrkkäharjaisen tervatynnyrimassan julkisivuksi, korostaen sen keskeistä roolia kaupunkikuvassa. Jalustan päälle sijoittuu materiaaaliltaan ja värisävyiltään kevyempiä ja vaaleampia rakennusosia, joiden julkisivumateriaalit ja -sommittelut voivat olla vaihtelevampia. Korttelissa 45 koko korttelin maantasokerroksen jalustaosan ja jyrkkäharjaisen keskushalliosan julkisivujen tulee olla pääosin lasia sekä paikalla muurattua tiiltä, ripustusjärjestelmään kiinnitettyä keraamista laattaa tai säänkestävää terästä. Muilla osilla julkisivumateriaalit tulee sovittaa yhteen jalustaosan kanssa ottaen huomioon

asuinkorttelien julkisivumateriaalit. Materiaali- ja värimaailman tulee olla harmoninen ja lämminsävyinen.



Kuva 37. Havainnekuva, näkymä laiturialueelta etelään, viitesuunnitelmat 30.11.2021. Kuva: Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.

Asemakeskus muodostaa luontevan joukkoliikenteen keskuspiirteen, jossa eri liikkumismuotojen väliset vaihtojärjestelyt ovat sujuvia. Asemakeskuksen päätila, tervatyynyri, sijoittuu Hallituskadun ja radan alikulun keskilinjalle. Alikulku toimii sekä kävely- ja pyöräily-yhteytenä että rautatieaseman reittinä junalaitureille. Asemakeskuksen maantasoon sijoittuu keskusliikenneasema linja-autoterminaaleineen aivan tervatyynyriin kupeeseen. Lisäksi paikallisbussien pysäkit ja taksiasema sijoittuvat rakennuksen viereen Ratakadun varteen.

Asemakeskuskorttelin joukkoliikennepalveluiden yhteyteen maantasoon ja alikulun viereen sijoittuu liiketiloja nopean asioinnin kaupallisiin palveluihin. Joukkoliikenneterminaalin ja liiketilojen päälle, 2.-10. kerrokseen, sijoittuu asuntoja, toimisto- ja hotellitilaa sekä palvelutoimintoja. Korttelia palveleva huoltoliikenne ja pysäköinti sijoittuu maanalaisiin kerroksiin. Polkupyöräpysäköinnille varataan tiloja sekä maantasosta että kellarikerroksesta alikulun yhteydestä.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelit 46 ja 47 sijoittuvat Asemakeskuskorttelin lounaan puolelle. Asuinkortteleissa yhdistyvät lähialueen kerrostalojen mittakaava, johon on yhdistelty ideoita pienimuotoisten asuinrakennusten arkkitehtuurista. Korttelit muodostuvat mittakaavaltaan vaihtelevista, enintään kahdeksan kerrosta korkeista harjakattoisista rakennuksista, jotka rajaavat intiimejä, tuulilta suojattuja korttelipihoja. Osa asunnoista ja mahdollisista parvituloista sijoittuu kattolappeiden alle. Katutasossa on tiloja palveluille, liikkeille ja asuntojen aputiloille. Pihakansien alla on korttelien pysäköintihallit, joista on mahdollista muodostaa myös maanalainen yhteys Asemakeskuskorttelin maanalaiseen pysäköintihalliin.

Asuinrakennusten katujulkisivut ovat puhtaaksimuurattua tiiltä tai rappausta, mahdollisen elementtirakenteen saumat eivät saa olla näkyvillä. Tiilityyppien tai murrettujen, lämminsävyisten värisävyjen sommittelulla rakennusmassat jaetaan pienempiin osiin. Kaltevien vesikattojen pintaan on maalattu, konesaumattu pelti. Parvekkeet on kadun ja radan puolella sisäänvedettyjä,

rungon sisällä. Sisäpihan puolella julkisivujen käsittely on samanlaista kuin katujulkisivuilla, korostaen rakennusmassojen yhteneväisyyttä, mutta antaen myös enemmän vapauksia elementtirakentamiselle. Sisäpihoille on mahdollista sijoittaa myös ulokeparvekkeita.

Koko alueen rakentamisen määrä ja ympäristö muuttuvat voimakkaasti nykyisestä. Hankkeen keskeinen sijainti edellyttää erityisen korkeatasoista suunnittelua ja rakentamista. Suunniteltavien rakennusten yhteyteen muodostuvat julkiset ulkoalueet tulee suunnitella saumattomaksi osaksi laadukasta keskustan katu ympäristöä. Kansirakentaminen, ympäröivät liikenneväylät ja korkea tonttitehokkuus edellyttävät myös asuinpihojen laatuun, viihtyisyyteen ja toimivuuteen panostamista.

5.4.3. Vaikutukset kulttuurihistoriallisiin arvoihin

Valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sisältyvät asemarakennukset säilyvät. Ne on osoitettu asemakaavassa suojeltaviksi ja osaksi valtakunnallisesti merkittävää RKY 2009-alueita.

Alueen rakentamisen myötä 1980-luvulla rakennetut linja-autoasema ja Matkahuollon rakennus puretaan. Niistä on käynnissä rakennuksen ominaispiirteiden selvityksen laatiminen.

Linja-autoaseman lähellä sijaitsevat Martti Aihan veistos Futura – Tuntematon (1986) sekä Radan rakentajien muistomerkki (1986). Hallituskadulla sijaitsee Laila Pullisen veistos Koheesio (1994). Taideteoksille suunnitellaan uudet sijoituspaikat, ja ne tullaan siirtämään uusiin sijainteihinsa rakentamisen edetessä.

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

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

Asemakaavan muutosalue rajautuu lounaan puolella valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön Kaupunginojan varren puistovyöhyke. Suunnitelma täydentää ja rajaa puistovyöhykkeen koillisen puoleista reunaa asuin- ja liikerakennusten korttelialueella. Valtakunnallisesti merkittävän alueen raja on Kainuuntien lounaan puoleisella reunalla, joten Kainuuntien koillispuolelle rajoittuva suunnitelma ei sijoitu kiinni merkittävään alueeseen.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Oulun hautausmaa sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä koillisen puolella. Suunniteltu rakentaminen vaikuttaa näkymiin hautausmaan alueelta, mutta jää kohtalaisen etäälle hautausmaasta. Kortteli 36, jossa sijaitsee poliisi- ja oikeustalo, sijaitsee Asemakeskuksen ja Rata-aukion sekä hautausmaan välissä.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Raksilan puutaloalue sijaitsee asemakaavan muutosalueen läheisyydessä kaakon puolella. Syrjäkadun ja Ratakadun väliset kerrostalokorttelit sijaitsevat Asemakeskuksen ja Puu-Raksilan välissä. Suunniteltu rakentaminen vaikuttaa Puu-Raksilan alueen katunäkymiin siten, että rakentaminen näkyy vaihtelevasti paikoitellen Syrjäkadun ja Ratakadun välisten korttelien läpi. Lisäksi rakentaminen rajaa näkymää Puistikokadulta rautatiealueelle, kuitenkin koko näkymää peittämättä.

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

5.4.4. Vaikutukset liikenteeseen

Asemakaavassa esitetyn maankäytön on ennustettu lisäävän autoliikennettä noin 3500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ratakadun nykyinen liikennemäärä on noin 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa, eli Ratakadulla liikenteen lisäys on noin 37 %. Alueen katuverkon toimivuutta on tutkittu vuoden 2040 ennustetilanteessa Vissim-simulointimallin avulla (Ramboll Finland Oy), ja liikenneverkko on toimiva esitetyillä kaista- ja liittymäratkaisuilla. Jalankulun ja pyöräilyn on arvioitu kasvavan asematunnelissa vuoteen 2040 mennessä jalankulkuvirtojen osalta noin 40-45 % ja pyöräilyvirtojen osalta noin 90 %. Ennusteissa on huomioitu mm. asematunneliin esitetyt parannukset sekä pyöräily- ja kävelyverkoston parantaminen. Jalankulun ja pyöräilyn verkoston ja laatutason merkittävä parantaminen parantaa molempien liikkumismuotojen houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä.

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

Asemakaavamerkinnöissä on otettu huomioon polkupyöräpysäköinnin riittävä mitoitus sekä laatekijät.

5.4.5. Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Koko ratapihan ja Ratakadun välinen alue muuttuu rakentamisalueeksi ja myös Ratakatu ja Rataaukio uusitaan. Tällöin kaikki em. alueiden nykyinen kasvillisuus poistuu. Maisemaselvityksen maankäyttösuositusten mukaan Ratakadun puurivit ovat maisemallisesti merkittäviä, vaikka puiden kunto on paikoin heikko ja osa rivistöä puuttuu. Suunnitelmissa on esitetty uutta kasvillisuutta ja mm. puurivejä ja -ryhmiä tonttikatujen yhteyteen, Ratakadulle molemmin puolin sekä Rata-aukiolle sekä korttelipihoille. Jatkosuunnittelussa on tarkoitus käyttää viherkerrointa. Alueella ei ole erityisiä luontoarvoja.

5.4.6. Vaikutukset talouteen

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on varmistettu hankkeen toteutuskelpoisuutta. Asemakaavan muutos mahdollistaa täydennysrakentamista, johon kuuluu asunto- ja palvelutilaa. Kaupunkikeskustan asukasmäärän lisääntyminen luo kysyntää palveluille parantaen näiden kannattavuutta ja luo sitä kautta mahdollisuuksia myös palvelutarjonnan paranemiselle. Rakentamisella on merkittävä työllistävä vaikutus.

5.4.7. Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Asumisen lisääminen keskustassa palveluiden ja virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä mahdollistaa liikkumisen kestäville kulkumuodoilla ja luo edellytyksiä kaupungin strategian mukaiselle liikunnallisen ja terveellisen elämäntavan vahvistumiselle.

5.4.8. Vaikutukset asumiseen ja sosiaalisiin oloihin

Asemakaavan muutos mahdollistaa Oulun keskustaan keskeiselle alueelle toiminnoiltaan monimuotoista rakentamista, johon sisältyy asuntoja. Suunnittelualueelle arvioidaan sijoittuvan

asemakaavan muutosluonnoksen viitesuunnitelmien mukaan noin 773 asuntoa 1161 asukkaalle. Tavoitteena on monipuoliset asumisen muodot alueella. Rakentamisella on vaikutusta läheisten asuntojen näkymiin erityisesti Ratakadun ja Rautatienkadun varren asuinrakennuksille.

5.4.9. Vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen

Ilmastonmuutoksen hillitseminen

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

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

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

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

5.4.10. Kestävien liikkumismuotojen edistäminen

Kestäviä liikkumismuotoja edistetään mm. joukkoliikenteen palveluja parantamalla (moderni joukkoliikenneterminaali, joukkoliikennekaistat, korkealuokkaiset esteettömät pysäkit, rata-alueen ja asemalaiturein kehittäminen), joukkoliikenteen käyttäjien matkaketjuja ja kulkureittejä kehittämällä sekä pyöräilyn olosuhteita kehittämällä (baanat ja muut korkealuokkaiset pyöräily-yhteydet, korkealuokkainen ja riittävä pyöräpysäköinti). Oulun asemanseudusta muodostuu esitetyllä tavalla kehittämällä korkealuokkainen matkakeskuskokonaisuus, mikä edistää merkittävästi kestävien liikkumismuotojen käyttöä ja kestäväa liikumista yleisesti.

5.5. Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelun yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu-, tärinä- ja maaperäselvitykset, joiden pohjalta on arvioitu ympäristön häiriötekijöitä.

Ympäristömeluselvityksen perusteella on osoitettu asemakaavakarttaan julkisivujen äänitasoero- vaatimukset. Parvekkeet tulee lasittaa. Ympäristömelun huomioon ottaminen suunnittelussa on kuvattu asemakaavamääräyksiin kuuluvassa kolmiomääräyksessä. Ympäristömeluselvitystä

tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä, kun raideliikenteen kehittämissuunnitelmat tarkentuvat.

Tärinä- ja runkomeluselvitysten perusteella alueen rakentamisessa ei tarvita eritystoimenpiteitä. Selvityksiä tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä, kun raideliikenteen kehittämissuunnitelmat sekä rakennusten ja rakenteiden ratkaisut tarkentuvat.

GTK:n lähtötietojen perusteella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on pieni. Niihin on kuitenkin syytä varautua alueen jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa.

Maaperätutkimusten yhteydessä alueella todettiin monin paikoin jätetäyttöä tai maaperän seassa yksittäisiä jätekappaleita. Linja-autoaseman alueen pohjavesiputkista otetuissa vesinäytteissä todettiin orgaanisista haitta-aineista laboratorion määritysrajan ylittäviä pitoisuuksia PAH-yhdisteitä (fenantreeni, fluoreeni ja pyreeni) ja matkahuollon alueen pohjavesiputkesta otetussa vesinäytteessä laboratorion määritysrajan ylittäviä pitoisuuksia fenantreenia, MTBE:ä, 1,2-dikloorietaania ja vinyylidikloridia. Maaperän kunnostustavoitteet tulee asettaa alueille suunnitellun käytön mukaan. Koska tutkimusalueilla todettiin alemman ja ylemmän ohjearvon ylittäviä haitta-aineiden pitoisuuksia, tulee kohteen haitta-aineista aiheutuvista riskeistä laatia tarkennettu riskinarviointi, jolla arvioidaan kunkin alueen kunnostustarvetta huomioiden tuleva käyttötarkoitus. Tarkennetun arvioinnin avulla voidaan määrittää eri haitta-aineille kullakin alueella ne pitoisuustasot, jotka voidaan hyväksyä ilman ympäristölle ja terveydelle aiheutuvia riskejä/haittoja.

5.6. Kaavamerkinnät ja määräykset

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu kaavamerkintöjä tarkentava kolmiomerkintä vaa6, joka koskee muodostuvia kortteleita 45-47. Kolmiomerkintä yleisille alueille laaditaan kaavaehdotusvaiheessa.

5.7. Nimistö

Asemakaavan muutosalueelle muodostuu kaksi tonttikatua sekä radan varren kävely- ja pyöräily-yhteys, joille määritellään nimet. Nimistötoimikunta on päättänyt kaava-alueen katujen nimestä kokouksessaan __. __.2022 § __ (täydennetään kaavaehdotusvaiheessa).

6. Asemakaavan toteutus

6.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavaselostuksen liitteenä ovat Lahdelma & Mahlamäki arkkitehtien laatimat viitesuunnitelmat havainnekuvineen sekä WSP Finland Oy:n laatimat liikenne- ja ympäristösuunnitelmat.

6.2. Toteuttaminen ja ajoitus

Alue toteutetaan vaiheittain asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman.

6.3. Toteutuksen seuranta

Rakentamisen aloituskokous pidetään asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman.

Oulussa 14. päivänä joulukuuta 2021

Kari Nykänen
asemakaavapäällikkö

Leena Kallioniemi
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Täydennetään kaavaehdotusvaiheessa

Asemakeskus, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Tiedoksi osallisille

Oulun kaupungin II (Vaara) kaupunginosassa kortteleissa 37, korttelin 42 tontilla 3, osalla rautatiealuetta sekä niitä ympäröiviä II ja Raksilan kaupunginosien katualueita on tullut vireille asemakaavan muutos. Kortteli 36 sijaitsee osoitteessa Rata-aukio 2, kortteli 37 osoitteessa Ratakatu 6 ja korttelin 42 tontti 3 osoitteessa Rautatienkatu 11 a.

Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on mahdollistaa asemakeskuksen sijoittuminen korttelin 37 alueelle. Suunnittelun aikana tutkitaan sujuvat liikenteelliset yhteydet ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Asemakaavan muutoksen on tavoitteena valmistua vuoden 2022 loppuun mennessä.



Kuva 1 Kartalle on rajattuna alue, jolle asemakaavan muuttamista suunnitellaan, sekä katkoviivalla vaikutusalue.

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on mahdollista esittää mielipiteitä nähtävilläoloaikana. Ohje palautteen antoon on sivulla 10.

Kaavaa koskevat aineistot ovat esillä verkkosivulla:

www.ouka.fi/oulu/kaupunkisuunnittelu/suunnitelmat-ja-hankkeet

Hankkeeseen liittyvät asiakirjat ja kartat löytyvät kaavatunnuksella **564-2484**.

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

Suunnittelualue

Asemakaavan muutosalueeseen kuuluvat II kaupunginosan (Vaara) kortteli 37, korttelin 42 tontti nro 3, osa rautatiealuetta sekä osa Ratakadun, Rautatienkadun ja Hallituskadun katualueita II ja Raksilan kaupunginosissa. Korttelissa 37 sijaitsevat linja-autoasema, matkahuolto ja osittain junien autolastauslaituri. Korttelissa 42 tontilla 3 sijaitsee Oulun rautatieasema. Alueella on kävely- ja pyöräily-yhteys rata-alueen alikulkuun ja edelleen Hallituskadulle. Suunnittelualueen pinta-ala on 92 397 neliometriä.

Suunnittelualue rajautuu pohjoispuolella kortteliin 36 sekä idässä Ratakatuun, marketalueeseen ja asuinkerrostaloihin (Raksilan kaupunginosan korttelit 26-28). Etelässä suunnittelualue rajautuu Kainuuntiehen ja eteläiseen alikulkuun sekä lännessä rautatiealueeseen, asuin-, liike- ja toimistorakennuksiin ja rautatieasemaan (II kaupunginosan korttelit 20-22 sekä 42).

Tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, matkahuolto, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista. Suunnittelun aikana voidaan tutkia myös muiden toimintojen sijoittumiseen alueelle.

Suunnittelun yhteydessä tutkitaan alueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, joukkoliikenteeseen, katuihin ja sujuvaan yhteyteen keskustasta Raksilaan rautatiealueen alitse.

Vaikutusten arviointi sekä laaditut ja laadittavat selvitykset

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan vaikutukset, joita kaavan toteuttaminen voi aiheuttaa kaavan muutosalueella, sen lähiympäristössä ja koko kaupunkirakenteessa. Arvioitavana ovat muun muassa liittyminen kaupunkirakenteeseen (liittyminen ympäröivään ja laajemmin keskustan kaupunkirakenteeseen) kaupunkikuvaan, asumiseen, palveluihin, liikenteeseen (liittyminen ympäröivään ja laajemmin keskustan kaupunkirakenteeseen), kestävien kulkumuotojen edistämiseen, hiilineutraalisuuteen ja muut mahdolliset vaikutukset.

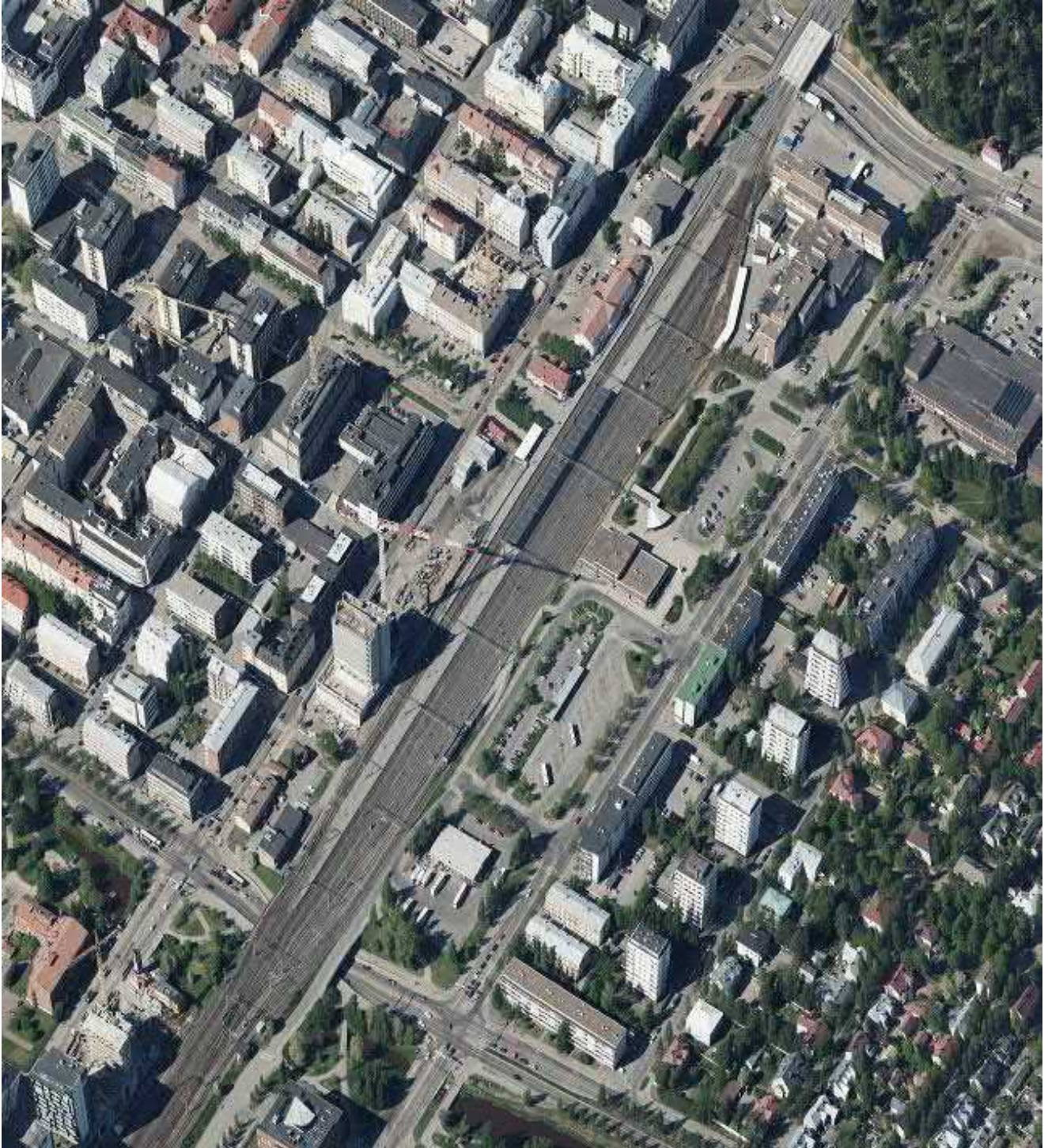
Vaikutusten arvioinnin tekee kaavoittaja yhteistyössä eri asiantuntijoiden kanssa. Arviot vaikutuksista liitetään asemakaavan selostukseen.

Suunnittelualueelle on laadittu muun muassa maaperäselvitys, luontoselvitys, kaupallinen selvitys, henkilöratapihaselvitys, asema-alueen rakennushistoriallinen selvitys, sekä raidealueen värinä-, melu- ja runkomeluselvityksiä.

Suunnittelualueelle laaditaan maisemaselvitys, hulevesiselvitys, hulevesien hallintasuunnitelma, liikenneselvitys, liikennemeluselvitys, autolastauslaiturin siirron selvitys sekä tarvittaessa muita esiin tulevia selvityksiä. Suunnittelualueelle täydennetään raidealueen värinä-, melu- ja runkomeluselvityksiä.

Suunnittelun lähtökohdat

Kuva 2 Viistoilmakuva suunnittelualueesta (Blom 2018)



Korttelia 37 ja korttelin 42 tonttia 3 hallinnoi Senaatin Asema-alueet Oy.

Ratatiealuetta ja autojen lastauslaituria hallinnoi Väylävirasto. Korttelia ympäröivät katualueet ovat Oulun kaupungin omistuksessa.

Hankeesta on laadittu aiesopimus 14.11.2019 kaupunginhallituksen päätöksellä 28.10.2019 § 347. Hankkeesta laaditaan maankäyttösopimus.

Taustalla vaikuttavat kaavat ja suunnitelmat

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava



Kuva 3 Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta

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

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

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

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

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

Rautatiealue on merkittävästi parannettava päärata.

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

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

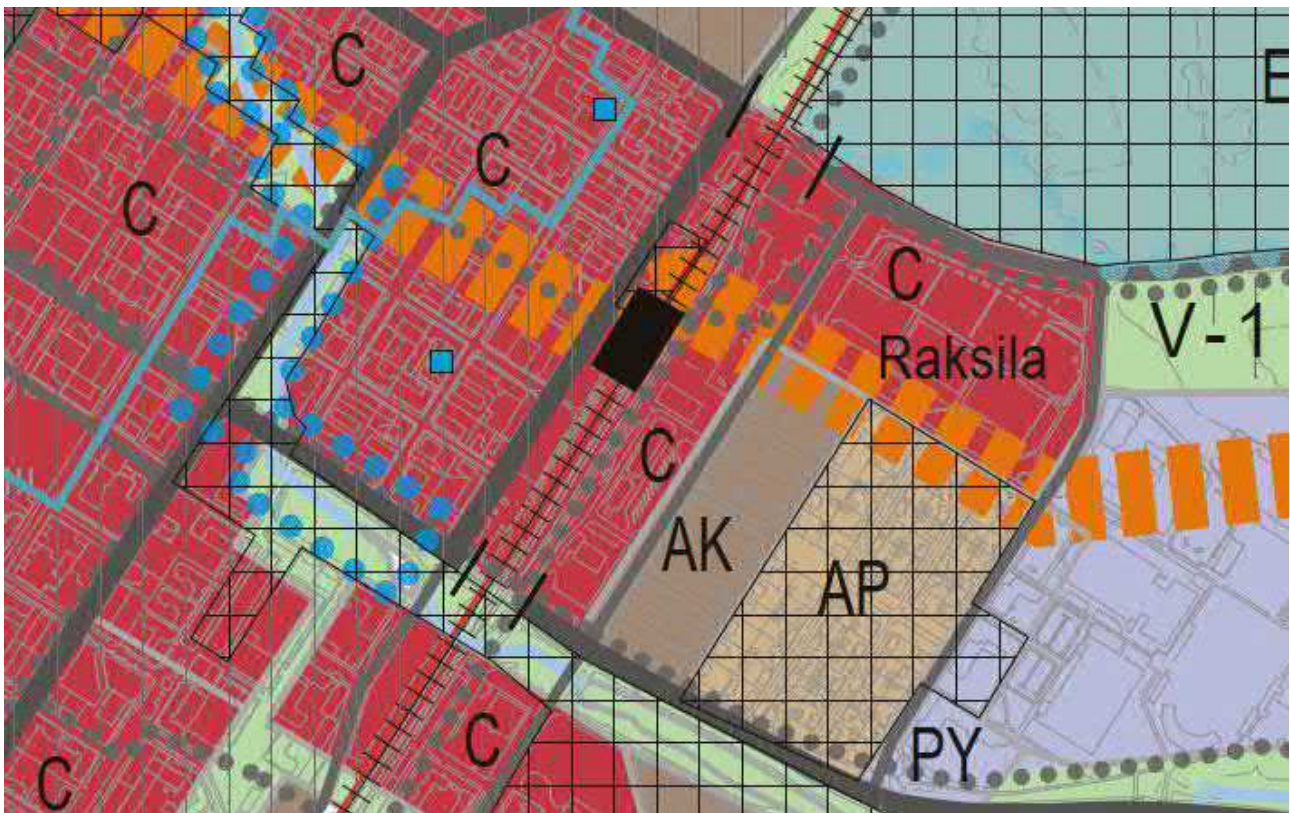
Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjunaliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen, mm. tasoristeysten poistamiseen sekä kaksoisraiteeseen.

Suunnittelualueella on merkintä matkakeskus.

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

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

Uuden Oulun yleiskaava



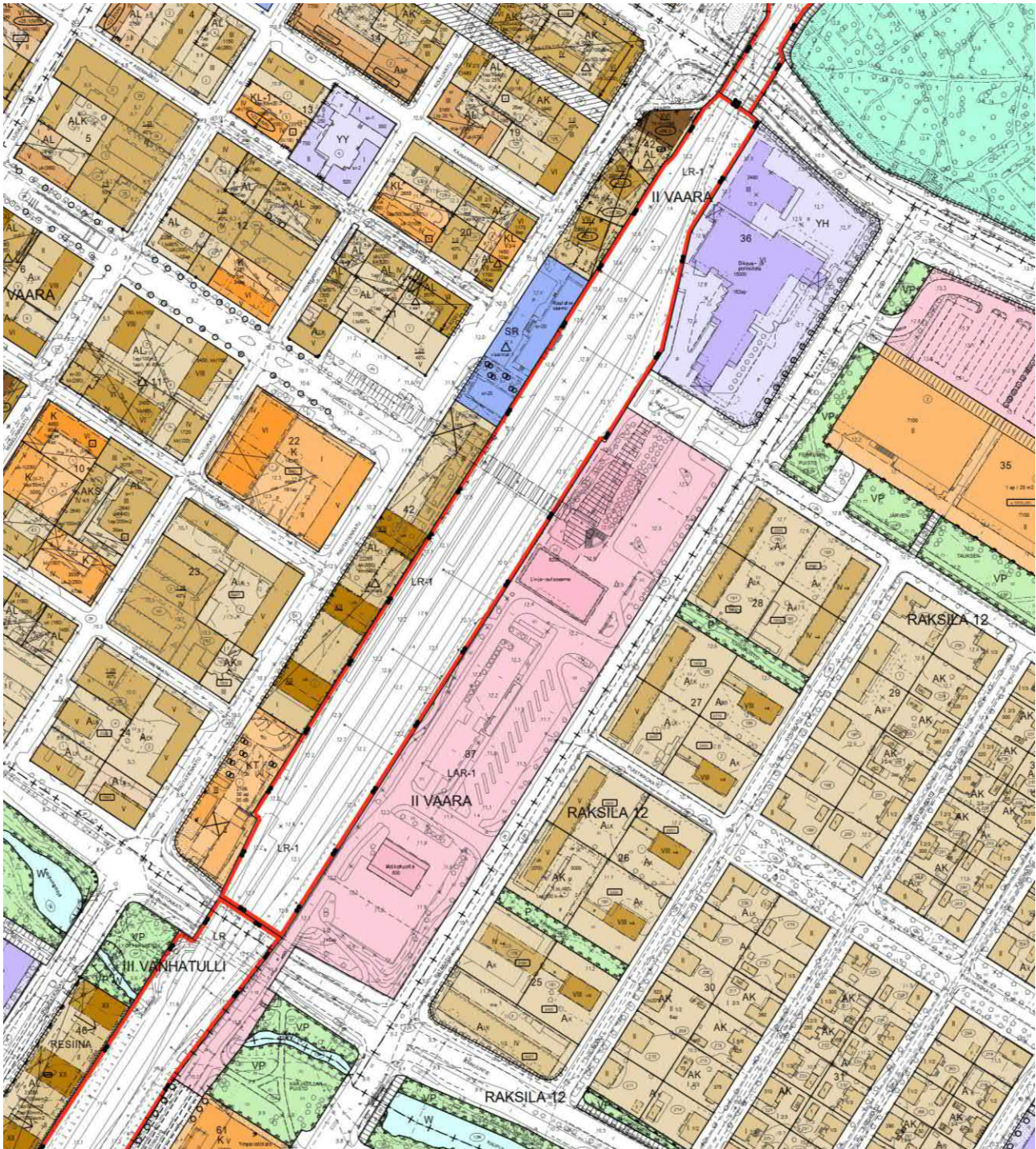
Kuva 4 Ote Uuden Oulun yleiskaavasta

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

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

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

Voimassa olevat asemakaavat



Kuva 5 Ote voimassa olevasta asemakaavasta

Suunnittelualueella korttelissa 37 sekä rautatiealueella on voimassa 6.3.1986 voimaan tullut asemakaava 564-1112.

Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli 37 on osoitettu keskusliikenneaseman korttelialueeksi (LAR-1), kortteliin saa sijoittaa kaksi eri rakennusta, joiden rakennusoikeudet ovat 6 200 kem² ja 600 kem², autopaikkoja tulee olla 145. Lisäksi korttelissa 37 on yleiselle jalankululle varattu osa eritasoristeyksellä (e). Korttelin 37 pinta-ala on 3,4 hehtaaria.

Korttelissa 42 tontilla 3 on voimassa 3.7.2007 voimaan tullut asemakaava 564-1792. Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli on osoitettu rakennussuojelualueeksi (SR), jossa sijaitsee kaksi suojeltua rakennusta (sr-20).

Oulun kaupunkistrategia 2026

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

Oulun keskustavisio 2040

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

Baanaverkkosuunnitelma 2030

Pyöräilyn edistämiseksi ja pyörävylien laatutason parantamiseksi on suunniteltu toteutettavan useita pyöräilyn laatuikäytäviä eli niin sanottuja Baanoja. Baanaverkkosuunnitelma 2030 (yhdyskuntalautakunta 10.12.2019) on verkkotason yleissuunnitelma, jota käytetään apuna toteutukseen tähtäävässä tarkemmassa suunnitellussa.

Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031

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

Oulun maanäytön toteuttamisohjelma 2020-2024

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

Oulun asemakeskuksen suunnittelukilpailu

Oulun asemakeskuksen suunnittelukilpailussa oli tehtävänä suunnitella toiminnallisesti monipuolinen kokonaisuus, jolla on selkeä identiteetti ja joka yhdistää Raksilan kaupunginosan keskustan ruutukaava-alueeseen. Arkkitehtuurikilpailun kautta etsittiin vastausta siihen, miten alueen tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla. Asiantuntijatyöryhmien tuli ratkaista kaupan, palvelujen, matkustamisen ja asumisen sijoittuminen alueelle. Kilpailun voitti nimimerkki Tervatynnyrit ja voittaja julkistettiin 18.1.2017.



Kuva 6 Kuva suunnittelukilpailun voittaneesta ehdotuksesta Tervatynnyrit

Raksilan marketalue

Raksilan marketalueella on käynnissä asemakaavan muutos korttelissa 35, kaavatunnus 564-2179. Asemakaavan muutos mahdollistaa kaupan alueen kehittämisen sekä asuntoalueen sijoittamisen market-alueelle. Rautatiekadun pohjoisosa kuuluu myös tähän asemakaavan muutosalueeseen, joka huomioidaan hankkeiden edetessä.

Yhdyskuntalautakunta on 13.10.2020 § 3 esittänyt kaupunginhallitukselle Oulun yliopiston, Arinan ja Keskon esityksestä yhteistä suunnitteluvarausta alueelle.

Puu-Raksila

Puu-Raksilan alueella on käynnissä asemakaavan muutos, kaavatunnus 564-2425. Asemakaavan muutos on käynnistetty Raksilan asukas yhdistys ry:n aloitteesta. Työn tavoitteena on tukea Puu-Raksilan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilymistä ja kehittymistä. Työn ohessa tarkastellaan asemakaavan ajanmukaisuutta myös muilta osin.

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/9286/2020.**

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

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaan kaavan osallisia ovat lähialueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. Viranomaisten ja yhteisöjen osalta osallisia tässä hankkeessa ovat mm. seuraavat tahot:

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

Miten kaavatyö etenee?

Vireilletulo

Kaavan muuttaminen on tullut vireille maanomistajien hakemuksesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

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

Valmisteluvaihe

Kaavan valmisteluaineisto pidetään tavoiteaikataulun mukaan nähtävillä neljän viikon ajan alkuvuodesta 2022. Tänä aikana osallisten on mahdollista ottaa kantaa suunnitelmiin ja esittää niihin muutoksia.

Kaava-asiakirjojen nähtävilläolosta ja mahdollisuudesta mielipiteen esittämiseen kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla ja lehti-ilmoituksella Kalevassa. Valmisteluvaiheen nähtävilläolon aikana järjestetään tiedotus- ja keskustelutilaisuus.

Ehdotusvaihe

Kun valmisteluaineisto on pidetty nähtävillä ja siitä on saatu mahdolliset mielipiteet, suunnittelu etenee kaavaehdotuksen laatimiseen. Tavoitteena on, että kaavaehdotus valmistuu syksyllä 2022, jolloin kaavaehdotus asetetaan nähtäville 30 päivän ajaksi. Ehdotusvaiheen nähtävilläolon aikana järjestetään tiedotus- ja keskustelutilaisuus.

Nähtävilläolosta ja oikeudesta muistutuksen tekemiseen kuulutetaan kaupungin verkkosivulla ja lehti-ilmoituksella Kalevassa. Niille kaavanmuutosalueen maanomistajille ja –haltijoille, joiden kotikuntana ei ole Oulu, ilmoitetaan nähtävilläolosta kirjeellä. Viranomaisia ja yhteisöjä tiedotetaan sähköpostitse.

Mielipiteet ja muistutukset tulee toimittaa kirjallisena Oulun kaupungin kirjaamoon kuulutuksessa mainitussa aikataulussa. Muistutuksen tehneille toimitetaan muistutukseen vastine, mikäli he ovat sitä kaavan nähtävilläoloaikana pyytäneet ja toimittaneet kirjaamoon osoitteensa. Vastine toimitetaan yhdyskuntalautakunnan käsittelyn jälkeen.

Hyväksymisvaihe

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto. Hyväksymispäätöksestä ilmoitetaan maankäyttö- ja rakennusasetuksen 94 §:n mukaisesti. Oikeudesta valittaa kaavan hyväksymispäätöksestä säädetään maankäyttö ja rakennuslain 191 §:ssä. Voimaantulosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla valitusajan päätyttyä.

Lisätietoja

Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut:

Asemakaavapäällikkö Kari Nykänen | puh. 0406637760 | kari.p.nykanen(at)ouka.fi

Asemakaava-arkkitehti Leena Kallioniemi | puh. 0447032425 | leena.k.kallioniemi(at)ouka.fi

Kaavoituksen käyntiosoite: Ympäristötalo, Solistinkatu 2, 90140 Oulu

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitettiin nähtävilläoloaikana 13.11.2020 - 18.12.2020 kuusi lausuntoa sekä kolme mielipidettä, joista yksi on esitetty ennen nähtävilläolon alkamista.

Mielipide 1, 12.11.2020:

Paljon on kirjoitettu uuden matkakeskuksen tekemisestä,

oli taannoin kirjoitus joltain, eikö sen uuden matkakeskuksen ja aseman voisi tehdä hallituskadun kohdalle, tehdä sellainen rakennus mikä ylittää ratapihan yli liukuportaita tai reilun kokoiset hissit, niillä voi laskeutua sille lähtö tasolle mihin on milloinkin menossa, ratapihan toisella puolella linja-autoasema vm tarvittavaa, ja uusi terveystakeskus kaupunkilaisille välittömään läheisyyteen, yläkerroksiin toimisto ym. tiloja suunnittelijat asialle, ja jättää se yliopisto sinne Linnanmaalle siellä on vielä rakennus tilaa monenlaiselle rakentamiselle.

Kaavoitus:

Asemakaavan muutoksen viitesuunnitelmat perustuvat alueen suunnittelusta järjestettyyn arkkitehtuurikutsukilpailuun ja sen voittaneeseen ehdotukseen, jota on tarkennettu jatkosuunnittelussa. Ratapihan ylittävää rakennusta ei ole pidetty realistisena toteuttaa eikä valtakunnallisesti arvokkaaseen alueeseen kuuluvan rautatieaseman rakennusten yhteyteen soveltavana. Suunnitelmiin ei sisälly hyvinvointikeskusta. Yliopiston sijoittumismahdollisuuksia Raksilaan tarkastellaan erillisin selvityksin muussa yhteydessä, eikä se sisälly tämän asemakaavan muutoksen suunnittelualueeseen.

Mielipide ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Marjut Ahlstedt, kirjoittaa 19.11.2020:

Oulun kaupunki on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom) lausuntoa koskien II (Vaara) Asemakeskuksen asemakaavan muutoksen vireilletuloa.

Todetaan, että Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole asiaan liittyen lausuttavaa.

Kaavoitus:

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Telia Finland Oyj, Teemu Mustonen, kirjoittaa 23.11.2020:

Hei,

Telia Finland Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutokseen.

Alueella on Telia Finland Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Teliaan ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Lisätietoja asiasta antaa: production-desk@teliacompany.com

Kaavoitus:

Tieto tietoliikennekaapeleista on toimitettu asemakaavan muutoksen hakijalle. Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Elisa Oyj, Mika Björkqvist, kirjoittaa 6.11.2020:

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutokseen

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennetarvikkeita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta.

Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Lisätietoja asiasta antaa: verkontuki@elisa.fi

Kaavoitus:

Tieto tietoliikennetarvikkeista on toimitettu asemakaavan muutoksen hakijalle.

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Väylävirasto, Ville Vuokko ja Jaakko Knuutila, kirjoittavat 4.12.2020:

Väylävirasto on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnitteluala sijaitsee Oulun rautatieaseman ympäristössä rajautuen pohjoisessa Kajaanintiehen, pohjoiseen alikulkuun ja Oulun hautausmaahan, idässä Ratakatuun, market alueeseen ja asuinkerrostaloihin, etelässä Kainuuntiehen ja eteläiseen alikulkuun sekä lännessä rautatiealueeseen, asuin-, liike- ja toimistorakennuksiin ja rautatieasemaan. Suunnitteluala käsittää Vaaran (2.) kaupunginosan korttelit 36 ja 37, katu- ja rautatiealuetta sekä kortteli 42 tontti 3. Korttelissa 36 sijaitsee poliisi- ja oikeustalo ja korttelissa 37 linja-autoasema, matkahuolto ja osittain junien autolastauslaituri sekä korttelissa 42 tontilla 3 rautatieasema. Alueella on kevyen liikenteen yhteys rata-alueen alikulkuun ja edelleen Hallituskadulle.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on korttelin 37 ja 36 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja, muun muassa linja-autoasema, matkahuolto, liike- ja toimistotiloja, hotelli sekä asumista. Suunnittelun aikana voidaan tutkia myös muiden toimintojen sijoittumiseen alueelle. Suunnittelun yhteydessä tutkitaan alueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, joukkoliikenteeseen, katuihin ja sujuvaan yhteyteen keskustasta Raksilaan rautatiealueen alitse.

Henkilöratapihan kehittäminen

Asemakaavamuutoksessa on tarpeen huomioida viereisen Oulun henkilöratapihan tulevaisuuden kehitystarpeet. Väylävirasto on viime vuosien aikana selvittänyt ratapihan kehittämistoimenpiteitä mm. seuraavissa selvityksissä: Oulun henkilöratapihaselvitys (Destia Oy 2015), Oulun raiteiston tarveselvitys (Ramboll Finland Oy 2018) ja Oulun ratapihan raiteistoselvitys (Ramboll Finland Oy 2020). Oulun henkilöratapihan osalta selvityksissä on tunnistettu tarve nykyisten laiturien pidentämiselle, matalan keskilaiturin korottamiselle sekä varaukset uudelle keskilaiturille ja uudelle itäiselle reunalaiturille.

Lisäksi on tunnistettu tarve matkustajien kulkuyhteyksien parantamiselle sekä ratapihan huolto- ja pelastusteyhteyksien kehittämiseksi. Selvityksissä on tutkittu myös uutta sijaintia suunnittelualueelle nykytilanteessa sijoittuvalle autojunalastaukselle. Toistaiseksi autojunalastaukselle ei kuitenkaan ole löydetty korvaavaa sijaintia aseman läheisyydestä.

Henkilöratapihan viereistä aluetta asemakaavoitettaessa tulee nämä ratapihan parantamistoimenpiteet tilavarauksineen huomioida sekä sovittaa alueelle osoitettava uusi maakäyttö yhteen ratapihalle nykytilanteessa sijoittuvien ja tulevaisuudessa toteutettavien toimintojen kanssa.

Aseman liityntä- ja saattoyhteydet

Asemakaavamuutoksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota sujuvien vaihto- ja liityntäyhteyksien järjestämiseen eri kulkumuotojen välillä. Kaavatyön yhteydessä on tarpeen selvittää matkakeskuksen alueelle tarvittavien polkupyörien ja ajoneuvojen liityntäpysäköintipaikkamäärätarpeet.

Radan läheisyyteen rakentaminen

Asemakaavamuutoksessa radan läheisyyteen osoitettavan uuden rakentamisen sijoittamista on arvioitava myös rautatien kannalta. Radan läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lisäksi on tarpeen huomioida rautatiestä ja sen rakenteista rakennusten rakentamiselle sekä niiden elinkaaren aikaiselle käytölle ja kunnossapidolle aiheutuvat rajoitteet. Uusien rakennusten sijoittumisen osalta on tarpeen huomioida mm. riittävät turvaetäisyydet sähköratarakenteisiin, selvittää mahdolliset muutostarpeet nykyisessä rataanfrassa (alueella sijaitsevat mahdolliset rakenteet, laitteet ja kaapelit) sekä arvioida rakentamisen vaikutukset radan stabiliteettiin. Lähtökohtaisesti radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla rakennettavissa ja kunnossapidettävissä täysin korttelialueiden puolelta. Kaavatyön yhteydessä on myös hyvä arvioida rautatiestä uudelle maankäytölle aiheutuvia riskejä.

Keskusliikenneaseman laitetila

Suunnittelualueella sijaitsee keskusliikenneaseman kiinteistö, joka on Senaatin asema-alueet Oy:n hallinnassa. Entisen linja-autoasemarakennuksen kellaritiloissa sijaitsee laitetila, jossa on useiden eri toimijoiden laitteita ja kaapeleita. Kellarissa sijaitsee mm. muuntaja, joka syöttää ratapihan vahvavirtajärjestelmiä (valaistus, pistorasiakeskukset) sekä Senaatin asema-alueet Oy:n hallinnassa olevaa Oulun asemarakennusta. Lisäksi kellarissa on esim. Oulun Energian, Cinia Oy:n, DNA Oy:n, Elisa Oy:n ja Telia Oy:n laitteita. Väylävirasto on käynnistänyt omiin sähköjärjestelmiinsä liittyvän verkostonselvityksen valmistelun Oulun henkilöratapiha-alueella. Laitetilassa olevien sähkö- ja telelaitteiden tila-, yhteys- ja siirtotarpeet tulee kartoittaa ja selvittää yhdessä laitteiden omistajien kanssa.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.

Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lp_{rm}) 30/35 dB.

Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen värähtely aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Värähtelylle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa värähtelyherkille alueille ilman värähtelyvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Värähtelylle herkällä maaperällä kuten savikolla värähtely voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta.

Rautatieliikenteestä johtuvalle värähtelylle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot.

Värähtelyherkkyyden riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyominaisuuksista. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Värähtelyhaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdollista ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Värähtelyherkkyyden osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen värähtely ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen värähtelyä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu värähtelyä liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja värähtelytorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja värähtelytorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja värähtelytorjuntavastuun kustannuksiin.

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

Kaavoitus:

Oulun henkilöratapihan tulevaisuuden kehitystarpeet otetaan huomioon asemakaavan muutoksen jatkosuunnittelussa.

Oulun kaupunki on teettänyt selvityksen autolastauksen toteuttamisesta Väylän mahdolliseksi toteamaan sijaintiin.

Väylävirasto on käynnistänyt henkilöratapihan raiteisto- ja laiturikaavioiden laadinnan ratasuunnittelun pohjaksi. Väylävirasto ja Oulun kaupunki valmistelevat yhdessä henkilöratapihan ratasuunnittelun hankinnan sisältöä, aikataulua ja kustannusjakoa.

Sujuvat vaihto- ja liityntäyhteydet sekä liityntäpysäköinnin tavoitemitoitus on otettu huomioon suunnitelmissa. Alueelle tulee toteuttaa vähintään 150 liityntäpysäköintipaikkaa autoille sekä vähintään 250 liityntäpysäköintipaikkaa lukittavaan ja katettuun tilaan.

Oulun kaupungin ja Väylän omistamien maa-alueiden rajan tarkistus tehdään ratapihan suunnittelun edettyä tilavarausten osalta riittävään tarkkuuteen. Rautatiealue on osoitettu merkinnällä LR-1, rautatiealue, jolle saadaan rakentaa rautateitä palvelevia rakennuksia ja laitteita.

Rautatiealueen (LR-1) sekä yleisten alueiden välistä korttelialueen rajaa on siirretty Rata-aukion kohdalla hieman rautatiealueen suuntaan.

Turvallisuusriskeistä ja turvaetäisyyksistä pyydetään lausunnot Oulu-Koillismaan pelastusliikelaitokselta.

Keskusaseman laittilan asennusten kartoitus on käynnissä, ja sen tulokset huomioidaan ratapihan jatkosuunnittelussa sekä kaavan valmistelussa.

Ympäristömelusta, runkomelusta ja tärinästä on laadittu selvitykset. Selvityksiä täydennetään asemakaavan muutosehdotusvaiheessa, kun raidealueen kehittämissuunnitelma on edennyt.

Suunnittelualueen asuinrakennuksiin kohdistuvien runkomelutasojen arvioidaan jäävän alle 35 dB tason, joka on asuinrakennuksilla esitetty suositus runkomelun raja-arvosta. Tärinäselvityksessä tehtyjen tärinälaskentojen tulokset alittavat kohteessa tärinälle suositellun ohjearvon mukaisen tason.

Asemakaavassa on otettu huomioon suunniteltujen rakennusten ja piha-alueiden meluntorjunta sekä tärinä. Asemakaavamerkintöihin sisältyy äänitasoerovaatimuksia ja kolmiomääräykseen tarkentavia määräyksiä melun huomioon ottamisesta sekä merkintä: "Asemakaava-alueella radan läheisyydessä esiintyy sellaista raideliikenteestä aiheutuvaa runkomelua ja tärinää, joka voi heikentää asumisviihtyisyyttä. Runkomelu ja tärinä tulee ottaa huomioon rakennusten ja rakenteiden suunnittelussa."

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Pohjois-Pohjanmaan museo, Pasi Kovalainen ja Anita Yli-Suutala, kirjoittavat 16.12.2020:

Oulun kaupungissa on tullut nähtäville Raksilan ja osaa Vaaran kaupungin osassa 'Asemakeskusta' (kaavatunnus 564-2484) koskeva asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Muutos koskee Raksilassa korttelia 36 (osoitteessa Rata-aukio 2), korttelia 37 (osoitteessa Ratakatu 6) sekä Vaarassa korttelia 42 tonttia 3 (osoitteessa Rautatienkatu 11a). Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden asemakeskuksen sijoittuminen kortteleihin 36 ja 37. Suunnittelun aikana tutkitaan sujuvat liikenteelliset yhteydet ympäröivään kaupunkirakenteeseen, yhteydet rautatien molemmin puolin.

Asemakaavan muutosalueen on määritelty ulottuvaksi pohjoiselta eteläiselle alikäytävälle, Kainuuntieltä Kajaanintielle. Hanke ulottuu varsinaista asemakeskusta laajemmalle alueelle, jossa rakennuskanta on eri-ikäistä ja vain osittain käytössä tai kokonaan tyhjiillään. Pohjois-Pohjanmaan museon näkemyksen mukaan kohdealueelta laadittujen selvitysten ajantasaisuus ja riittävyys tulee tarkistaa. Rakennuksissa todettujen sisäilmaongelmien vuoksi niiden alkuperäinen toiminta on siirtynyt muualle korvaaviin tiloihin. Tyhjiillään olevien tai osittain käytössä olevien rakennusten korjaaminen/purkaminen tulee kyseeseen muutoksen alaisen kaavan mahdollistavan rakentamisen myötä. Niiden osalta museo edellyttää näiden hankealueella olevien purettaviksi tarkoitettujen, korvattavien rakennusten rakennuksen ominaispiirteiden selvitystä, dokumentointia.

Muutosalue ulottuu idässä Ratakatuun ja lännessä ulottuu maakunnallisesti arvokkaalle Hallituskadulle, kadun aseman puoliseen päähän. Myös rautatieaseman alue on liitetty kaavamuuotosalueeseen, jossa asema- ja ravintolarakennus on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu sr-20 suojelumerkinnöillä ja kortteli 42 merkitty SR-kortteliksi, suojelukohteet ja kortteli tule muutoksissa erityisesti ottaa huomioon. Pohjois-Pohjanmaan museolla ei ole muuta huomautettavaa Asemakeskuksen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta rakennetun kulttuuriympäristön osalta.

Kaavoitus:

Oulun rautatieaseman alue on osoitettu merkinnällä rky2009, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, jonka arvot tulee säilyttää. RKY on Museoviraston laatima valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi (valtioneuvoston päätös 22.12.2009). Alueen rakennukset on osoitettu suojelumerkinnällä sr-20.

Asemakaavan muutos mahdollistaa 1980-luvulla rakennettujen linja-autoaseman ja Matkahuollon rakennuksen purkamisen. Rakennusten ominaispiirteiden selvitys on tekeillä, ja sen luonnosversio on toimitettu Pohjois-Pohjanmaan museolle kommentoitavaksi joulukuussa 2021.

Uusi linja-autoasema otettiin käyttöön marraskuussa 1983. Sen suunnitteli professori Seppo Valjus. Myös vuonna 1983 valmistuneen alueen eteläosassa sijaitsevan linja-auto- ja rahtiaseman / matkahuollon pakettipalveluiden rakennuksen suunnitteli Arkins Sunnittelu Oy. Matkahuollon rakennus perustuu linja-autoaseman rakennusmalliin.

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

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Oulun vanhusneuvosto kirjoittaa 16.12.2020:

Asemakeskuksen tulee olla keskeinen paikka alueen liikenteelle. Sen esteettömyyteen tulee kiinnittää suurta huomiota. Asemakeskukseen tarvitaan hyvin toimiva hissijärjestelmä ja liukuportaat raidealueelle. Odotustilat tulee olla viihtyisät ja aukiolo aikataulujen mukaan. Autojen junalastauspaikka kävelymatkan päähän asemakeskuksesta

Asiakaspaikoitus tulee olla riittävä ja huomioitava myös pidempiaikainen pysäköinti.

Lähiliikenteen käyttömahdollisuuden tulee olla sujuvaa, pysäkit ja taksiasema lähellä asemakeskusta. Matkahuollolle riittävät tilat ja asiakaspysäköinti sekä linja-autojen lähtölaiturit. Huomioitava kaksoisraiteen tulo ja kaupunki raide.

Vanhan asemarakennuksen tuleva käyttötarkoitus tulee selvittämään pikaisesti. On hyvin tärkeää saada rakennus palvelemaan matkustajia välittömästi, koska uuden valmistumiseen menee useita vuosia.

Kaavoitus:

Suunnittelualueelle toteutettava keskustatoimintojen korttelialue (kortteli 45) on osoitettu asemakaavan muutosluonnoksessa esteettömyyden erikoistason alueeksi. Kaavamääräys EE: Alueen osa tai rakennusala jolla on noudatettava erikoistason esteettömyyttä. Suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota liikkumisen lisäksi näkemiseen, kuulemiseen ja hahmottamiseen liittyviin seikkoihin. Esteettömyyden toteutuminen on osoitettava riittävän kattavan esteettömyysselvityksen avulla.

Muilta osin esteettömyyttä tullaan tarkentamaan asemakaavan muutoksen ehdotusvaiheessa.

Asemakaavassa on osoitettu muun pysäköintivelvoitteen lisäksi vähimmäisvaatimus autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnille sekä laadittu liikennesuunnitelmat, joissa on tarkasteltu liikenteen sujuvuutta.

Rautatieasemarakennus sekä asemaravintola on osoitettu asemakaavassa rakennussuojelualueeksi, ja rakennuksille on osoitettu suojelumerkintä. Asemakaava mahdollistaa rakennuksille erilaisia käyttötarkoituksia. Asemarakennus säilyy nykyisessä käytössä uusien tilojen valmistumiseen asti. Suojelurakennusten mahdollista muuta käyttöä ei ole tässä vaiheessa selvitetty tarkemmin.

Lausunto ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Raksilan asukasyhdistys kirjoittaa 18.12.2020:

Raksilan asukasyhdistys haluaa tuoda oman panoksensa Raksilassa ja sen läheisyydessä vireillä olevien ja tulevien kaavamuutoshankkeisiin sellaisen asemakaavan aikaansaamiseksi, joka turvaa valtakunnallisesti arvokkaan miljöön säilymisen sekä Raksilan asuinympäristön kehittymisen entistä paremmaksi.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tärkeä asemakaavan työsuunnitelma, joka luo pohjan menestykselliselle kaavaprosessille. Nyt nähtävillä oleva suunnitelma on jo sellaisenaan hyvin laadittu ja sisältää useita kohtia jotka ovat tärkeitä myös raxsilalaisille. Yhdistys on käynyt läpi kaupungin suunnitelman ja haluaa esittää siihen jäljempänä esitettäviä täydennyksiä.

Suunnittelualue ja sen nykytila

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

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

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

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

Esitämme, että asemakaavan muutoksen vaikutusalueajaukseen otetaan ainakin työn selvitys- ja luonnosvaiheessa mukaan koko Raksilan alue, sekä erityisesti Puu-Raksilan tulevan kaavan vaikutukset.

Suunnittelun toteutus: Suunnittelutyön organisointi

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on ohjata suunnittelua siten, että kielteiset vaikutukset vältetään tai ne ovat mahdollisimman vähäisiä. Kielteisiä vaikutuksia määritettäessä tulee ottaa huomioon Asemakeskuksen ja sen tilojen käyttö ei-toivottuihin tarkoituksiin.

Suunnittelualueutta koskevien osallisten käsityksistä ja arvioista saadaan suunnitteluun arvokasta lisätietoa. Raksilan asukasyhdistys haluaa olla alueen kehittämiseen liittyvissä työprosesseissa aktiivinen toimija.

Kaavan vaikutusten selvittäminen ja arvioiminen

jotta suunnittelu perustuisi tarpeellisiin tutkimuksiin ja selvityksiin esitämme osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan erikseen kirjattavaksi seuraavat laadittavat tutkimukset ja selvitykset:

Selvitys ja vaikutusarvio liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen

Liikenne on Raksilan asumisviihtyisyyden ja turvallisuuden kannalta keskeisin ongelmakohta. Asemakeskuksen kaavamuutoksen Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyn perusteella on todennäköistä, että liikennemäärät kasvavat.

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

Työkokonaisuuteen sisältyvät luonnollisesti myös vaikutusarviot asemakaavan eri käsittelyvaiheissa.

Selvitys ja vaikutusarvio valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen

Puu-Raksilan RKY-alueella toteutetaan laajamittainen selvitystyö sitä koskevan kaavamuutoksen yhteydessä. Sen lisäksi esitämme, että asemakeskusta koskevassa kaavamuutoksessa selvitetään perusteellisesti sen toiminnan vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Liikenteen ja katujen yleissuunnitelmassa huomioitavia asioita

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

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

Keskustan ja Raksilan yhdistävä nykyinen kevyenliikenteen alikulkutunneli on ahdas. Tunnelin uusinta väljempänä ja turvallisempana tulee huomioida kaavaa laadittaessa.

Vuorovaikutuksen järjestäminen

Osallistuminen suunnitteluprosessiin, vuorovaikutus ja yhteistyö suunnittelun eri vaiheissa ovat mahdollisia vain, mikäli osalliset saavat riittävästi tietoa hankkeesta ja sen vaikutuksista.

Esitetty vuorovaikutus perustuu pelkkään valmistelu- ja suunnitteluaineiston nähtävillä oloon.

Tällainen vuorovaikutus ei parhaalla tavalla hyödynnä asukkaiden asiantuntemusta alueestaan. Esitämmekin työn alkuvaiheeseen lisättäväksi proaktiivisia tiedoitus- ja keskustelutilaisuuksia, jollaisista mm. Lahdessa on saatu hyviä kokemuksia.

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

Kaavatyön aikataulu

Valmisteluvaihe on kaavatyön tärkein ja keskeisin työvaihe, jossa tiedotuksen tulee tavoittaa kaikki asianosaiset. Yhdistys pitääkin välttämättömänä, että tämän vaiheen tilaisuuksista ja luonnosten nähtävillä olosta tiedotetaan kattavasti. Raksilan asukasyhdistys on valmis avustamaan tiedottamisen järjestämisessä raxsilalaisille

Uuden asemakeskuksen toteuttaminen on yksi kaupungin tärkeimmistä hankkeista Oulun vetovoiman kannalta. Niinpä toteuttamisen edellytyksenä olevan asemakaavamuutoksen

valmistumisen ei pitäisi olla riippuvainen alueeseen liittyvien kaupallisten hankkeiden, kuten monitoimiareenahanke, etenemisestä.

Kaavoitus:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman vaikutusaluetta on laajennettu mielipiteen perusteella Puu-Raksilan alueelle. Asemakaavan muutoksella on vaikutuksia laajemmin koko kaupungin alueelle.

Asemakaavan muutoksia liikenteeseen on selvitetty tähän asemakaavan muutokseen liittyviä liikennesuunnitelmia laadittaessa sekä arvioitu asemakaavaselostuksessa.

Puu-Raksilan asemakaavan muutoksessa laaditaan erilliset katu- ja liikennesuunnitelmat. Syrjäkadun, Puutarhakadun ja Karjakadun suunnitelmia tarkastellaan siinä yhteydessä, eivätkä ne kuulu Asemakeskuksen asemakaavan muutoksen suunnittelualueeseen.

Puu-Raksilan asemakaavan muutoksessa laaditaan rakennushistoriaselvitys. Asemakeskuksen asemakaavaselostuksessa on arvioitu suunnitelmien vaikutuksia RKY-alueisiin.

Suunnitelmissa on osoitettu rakenteellinen pysäköinti Oulun kaupungin käyttämien pysäköintinormien mukaan.

Kivisydämen yhdistäminen tälle alueelle ei ole mahdollista. Maanalainen asemakaava ei sitä mahdollista.

Suunnitelmiin sisältyy asematunnelin leventäminen ja erillinen radan alittava polkupyöräkaista sekä varaukset mahdolliselle joukkoliikenteen alikululle ja uudelle kävelyalikululle.

Asemakaavan muutoksesta on järjestetty tiedotus- ja keskustelutilaisuus osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana. Myös asemakaavan valmisteluaineiston ja asemakaavan muutosehdotuksen nähtävilläoloaikoina järjestetään tiedotus- ja keskustelutilaisuudet. Tilaisuuksista tiedotetaan lehti-ilmoituksissa ja verkkosivuilla. Tarvetta muille mahdollisille tilaisuuksille arvioidaan suunnittelun edetessä.

Mielipide ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

Oulun polkupyöräilijät RY, Otto Simola, kirjoittaa 17.12.2020:

Joukkoliikenteen ominaisuuteen kuuluvat vaihdot liikennevälineestä toiseen. Vaihtojen kitkattomuus onkin joukkoliikenteen kilpailukyvyyn kannalta aivan avainasemassa. Käsillä olevan asemakaavamuutoksen onnistuneella ratkaisulla tulee olemaan suuri vaikutus joukkoliikenteen vaihtojen sujuvuuteen ja sitä kautta vähähiilisten liikennemuotojen osuuteen matkoista. Oulun polkupyöräilijät ry haluaa tuoda oman panoksensa hyvän ratkaisun löytämiseen tälle tärkeälle liikenteen solmukohdalle. Kiitämme, että yhdistyksemme on otettu asemakaavamuutoksen osallisten joukkoon.

Taustalla vaikuttavat kaavat ja suunnitelmat

Baanaverkkosuunnitelma 2030

Esitämme osallistumis- ja arviointisuunnitelman osaan "Taustalla vaikuttavat kaavat ja suunnitelmat" lisättäväksi yhdyskuntalautakunnan 10.12.2019 hyväksymän baanaverkkosuunnitelman 2030. Asemakaavan muutosalue on baanaverkkosuunnitelmassa tärkeä pyörätieverkon solmupiste, joten se on syytä ottaa huomioon keskeisenä reunaehtona asemakeskuksen suunnittelussa.

Asemakaavan muutosalueen kautta tai sen sivuitse on baanaverkkosuunnitelmassa osoitettu neljä itä- länsisuuntaista baanaa: Maikku-, Mänty-, Hiukka-, ja Nallibaanat.

Pohjois-eteläsuunnassa Asemakeskuksen tulee lävistämään Ratabaana, joka valmistuttuaan on baanaverkkomme todellinen superbaana.

Ratabaana tulee olemaan hyvin suora ja häiriötön vieressä sijaitsevan rautatien ansiosta, joten siitä on saatavissa nopea väylä suoraan asematerminaliin. Mikäli pyöräpysäköinti asemalla järjestetään hyvin, tulee Ratabaanasta laajalta alueelta nopein reitti junalle.

Ratabaanin rakentaminen on ohjelmoitu vuodelle 2031. Sen rakentaminen tulee osumaan siten alueen toteutuksen kannalta sopivaan ajankohtaan. Ratabaana ja sen liityntäjärjestelyt muihin baanoihin sekä aseman pyöräpysäköintiin ovat keskeisiä huomioita otettavia elementtejä alueen suunnittelussa.



Kuva 1. Nallibaanan toinen vaihe yhdistää asemakeskuksen kautta menevällä yhteydellä toisiinsa Maikkulan suunnan ja keskustan. Ratabaana on violetilla pistekatkoviivalla merkitty pohjois-eteläsuuntainen baana.

Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031

Taustalla vaikuttavat kaavat ja suunnitelmat -otsikon alle tulee lisätä myös Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031. Oulun kaupunki on siinä sitoutunut konkreettisiin toimiin asemakaavan muutosalueen suhteen niin, että vuonna 2031:

“Oulun seutu on Pohjoisen-Suomen logistinen keskus, jonka toimivat liikenneyhteydet ja maankäyttö tukee koko pohjoisen kasvua. Seudun saavutettavuus, toimivuus ja viihtyisyys tukevat työvoiman saatavuutta. Seutu on pääkaupunkiseudulta ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Oulun seudulla matka- ja kuljetusketjut ovat toimivia ja kestäviä. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia.”

Suunnitteluvuosien 2020–2023 osalta Oulu on sitoutunut seuraavaan:

Oulun kaupunki kehittää Oulun asemakeskuksen aluetta yhteistyössä valtion toimijoiden kanssa. Kohteena Matkakeskuksen rakentaminen, Raksilan ja keskustan alueiden yhdistäminen ja sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen että kaupunkiliikenteen ja pysäköinnin ratkaiseminen.

Sitoutumiset MAL- suunnitelmassa merkitsevät sitä, että linja-autojen kaukoliikenteen terminaali ja pyöräilyn järjestelyjen tulee olla valmiina vuoteen 2031 mennessä. Tämä tarkoittaa, että niiden tulee olla rakennettavissa muusta alueen rakentamisesta riippumattomasti ja että kaavamuutoksen rinnalla laaditaan myös matkakeskuksen konkreettinen hankesuunnitelma.

Pyöräpysäköinti

Polkupyörä voi olla, kuten todettua, varsinkin Ratabaanin rakentamisen jälkeen merkittäväkin liityntäväline juniin ja kaukoliikenteen busseihin. Polkupyörän käyttöä liityntämatkoilla ja muillakin keskustaan suuntautuvilla matkoilla rajoittaa nykyisin pelko pyörän katoamisesta matkan aikana. Eikä tämä pelko ole aiheeton. Asemakeskukseen tulee suunnitella turvalliset, vartioidut ja tarpeeksi isot tilat pyörien säilyttämiseen mahdollisimman lähelle lähtölaitureita.

Pyöräpysäköinnin mitoitus

Liikenneviraston ohjeen 11/2014 "Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu" mukaan asema-alueilla tarvitaan pyöräpaikkoja 20–30 % päivittäisestä matkustajamäärästä. Juna- ja linja-autoliikenteen matkustajamääräennusteet laadittaneen suunnittelutyön kuluessa. Kyse on kuitenkin suuruusluokaltaan vähintään tuhannesta pyöräpaikasta koko asema-alueelle. Rautatienkadun puolen asemakaavaan Oupo esitti veloitteeksi 450 pyöräpaikkaa, mikä olisi jakanut pyöräpysäköintiä tasapainoisesti radan molemmille puolille. Voimassa oleva asemakaava valitettavasti velvoittaa rakentamaan kaupungin puolelle vain 200 pyöräpaikkaa, joten pyöräpysäköinti on toteutettava nyt pääosin Raksilan puolelle.

Hankesuunnitelmassa tuhat pyöräpaikkaa voi olla sopiva mitoitusluku.

Matkakeskukselle tulee kuitenkin varata aluetta niin, että rautatieliikenteen, linja-autojen kaukoliikenteen, paikallisliikenteen sekä pyöräilyn matkaosuuksien huomattavallekin kasvulle jää mahdollisuuksia. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaosuuksien tuntuva kasvattaminen saattaa olla tarpeen maamme päästösitoumusten saavuttamisessa.

Sujuva pyöräilyn integroiminen muuhun matkaketjuun ja tarpeeksi suuri pyöräpysäköinnin määrä asemalla lisäävät liikennejärjestelmän sujuvuutta ja tehokkuutta.

Kaavoitus:

Baanaverkkosuunnitelma 2030 sekä Oulun seudun MAL-sopimus 2020–2031 on kuvattu asemakaavaselostuksessa sekä täydennetty mielipiteen perusteella osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan lähtötiedoiksi.

Suunnitelmissa on osoitettu veloitteet polkupyörien pysäköinnille, ja ne noudattavat Oulun kaupungin voimassa olevia pysäköintinormeja. Lopullinen polkupyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä tarkentuu jatkosuunnittelussa, koska eri toiminnoille on eri pysäköintinormeja ja kokonaisuus on riippuvainen toimintojen suhteista. Alueelle tulee lisäksi osoittaa vähintään 250 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa lukittavaan ja katettuun tilaan. Asemakeskuksen alueelle kortteleihin 45-47 on arvioitu asemakaavan muutosluonnoksen viitesuunnitelmien perusteella tarvittavan näiden liityntäpyöräpysäköintipaikkojen lisäksi noin 2450 polkupyöräpysäköintipaikkaa.

Mielipide ei anna aihetta muuttaa asemakaavaa.

MUISTIO

Asemakeskuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma, tiedotus- ja keskustelutilaisuus

Aika: 3.12.2020 klo 17-18.30

Paikka: Teams -etäkokous

Osallistujia: 83 henkilöä

Esittelyt

Tilaisuuden puheenjohtaja Martti Korhonen toivotti osallistujat tervetulleiksi ja kertoi kokouskäytänteistä.

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

Keskustelu

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

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

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

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

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

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

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

Kommentti 4: Mistä löytyisi henkilöratapihaselvitys 2015?

Vastaus 4: Destian tekemä selvitys 2018 sisältää tuon selvityksen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vastaus 11: Sama toive on kaikilla osapuolilla.

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

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

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

Vastaus 13: Tämä on meidän kaikkien tavoite.

Yhteenveto

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

Tilaisuuden päätös

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

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

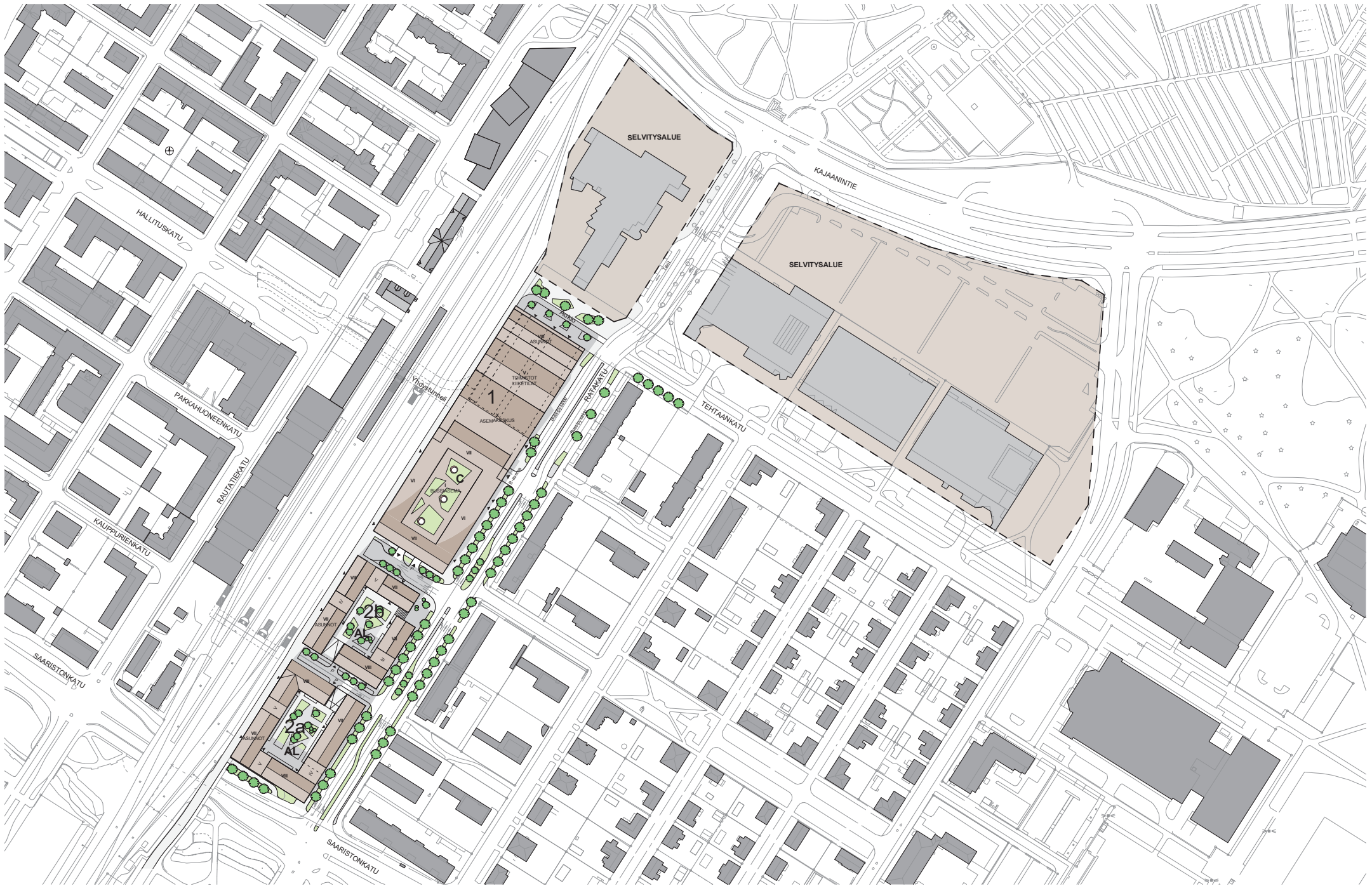
Muisto: Mervi Uusimäki / kaavoitus

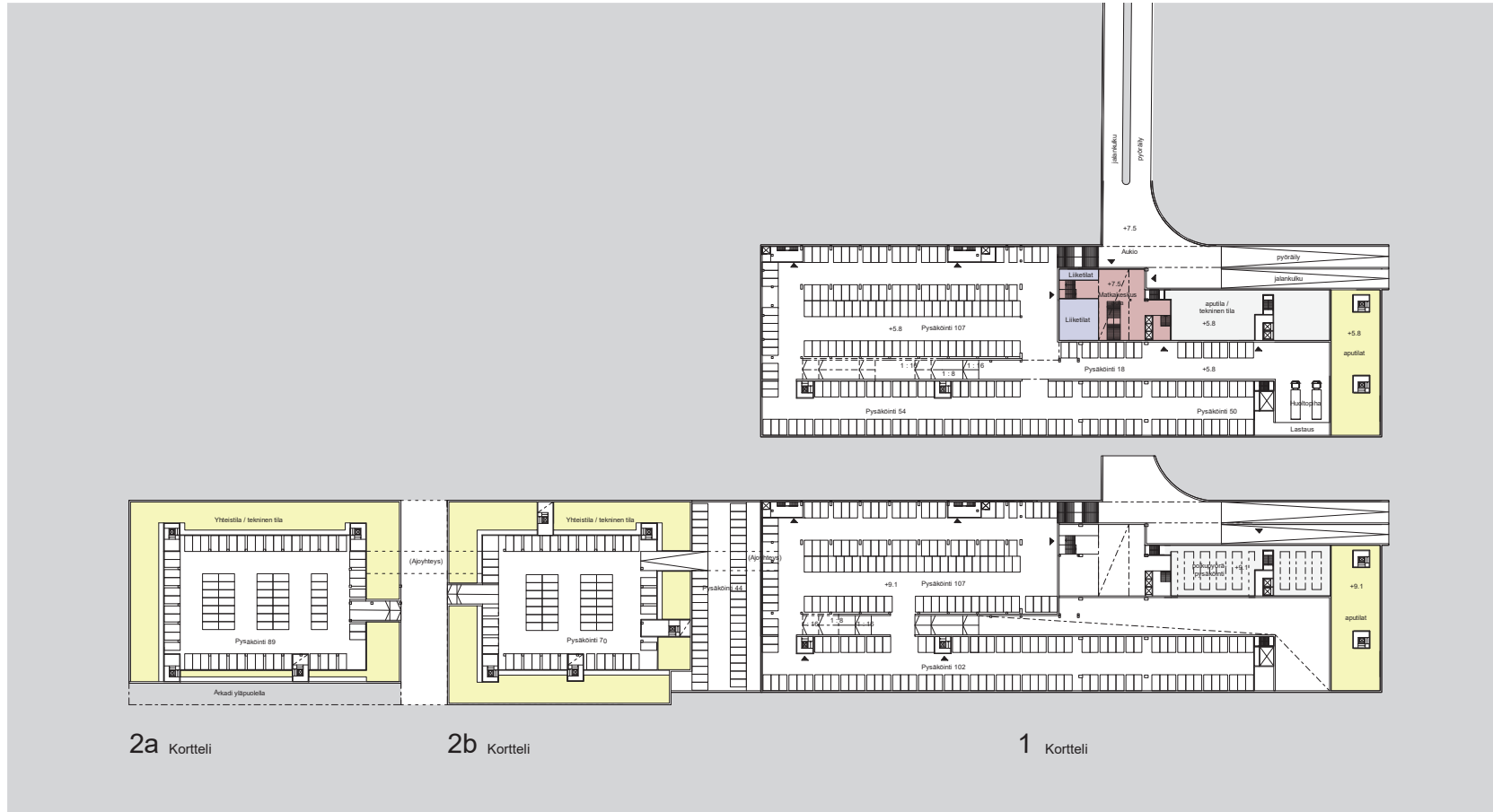


Oulun asemakeskus

Asemakaavan viitesuunnitelma

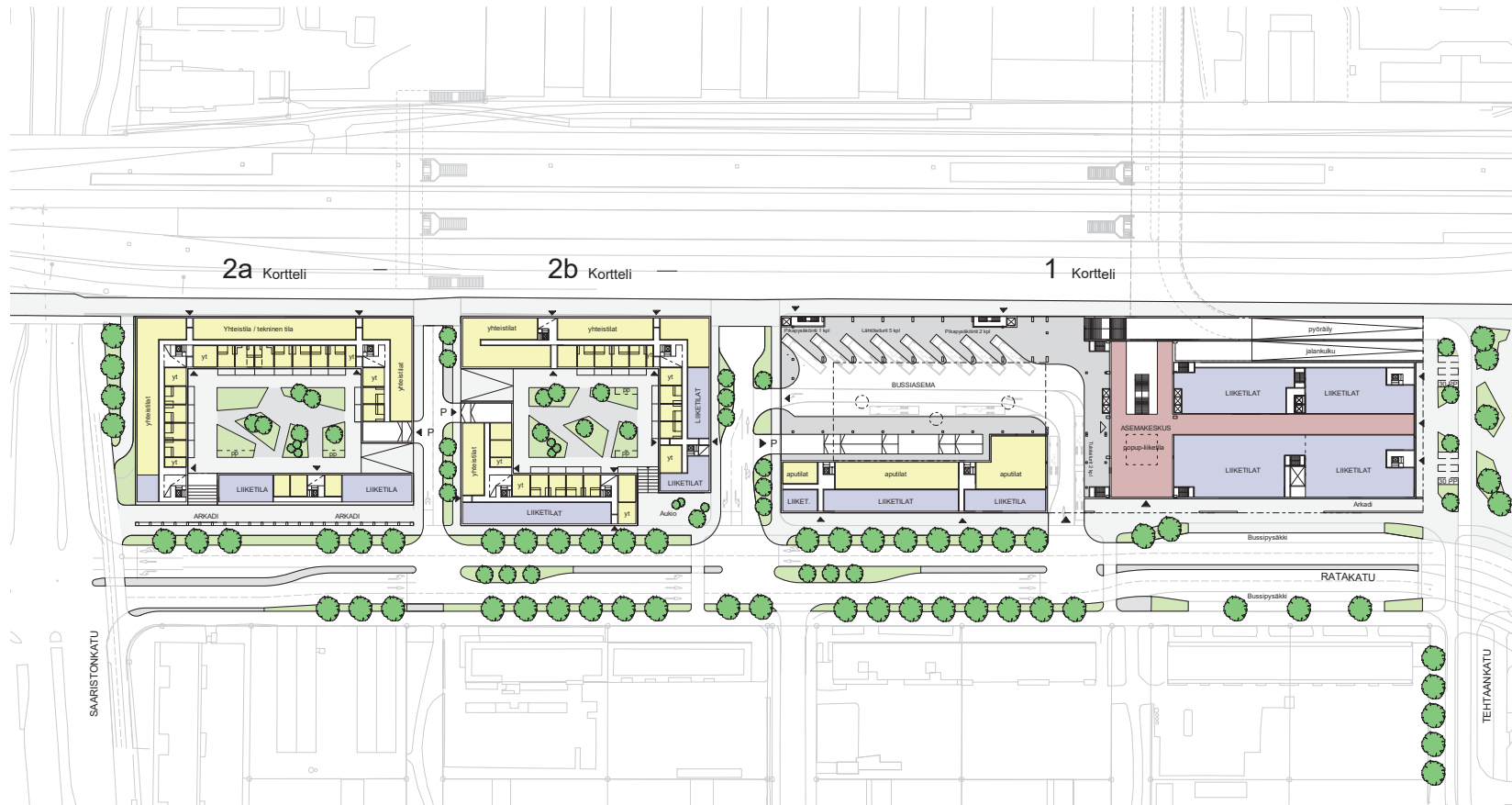
30.11.2021

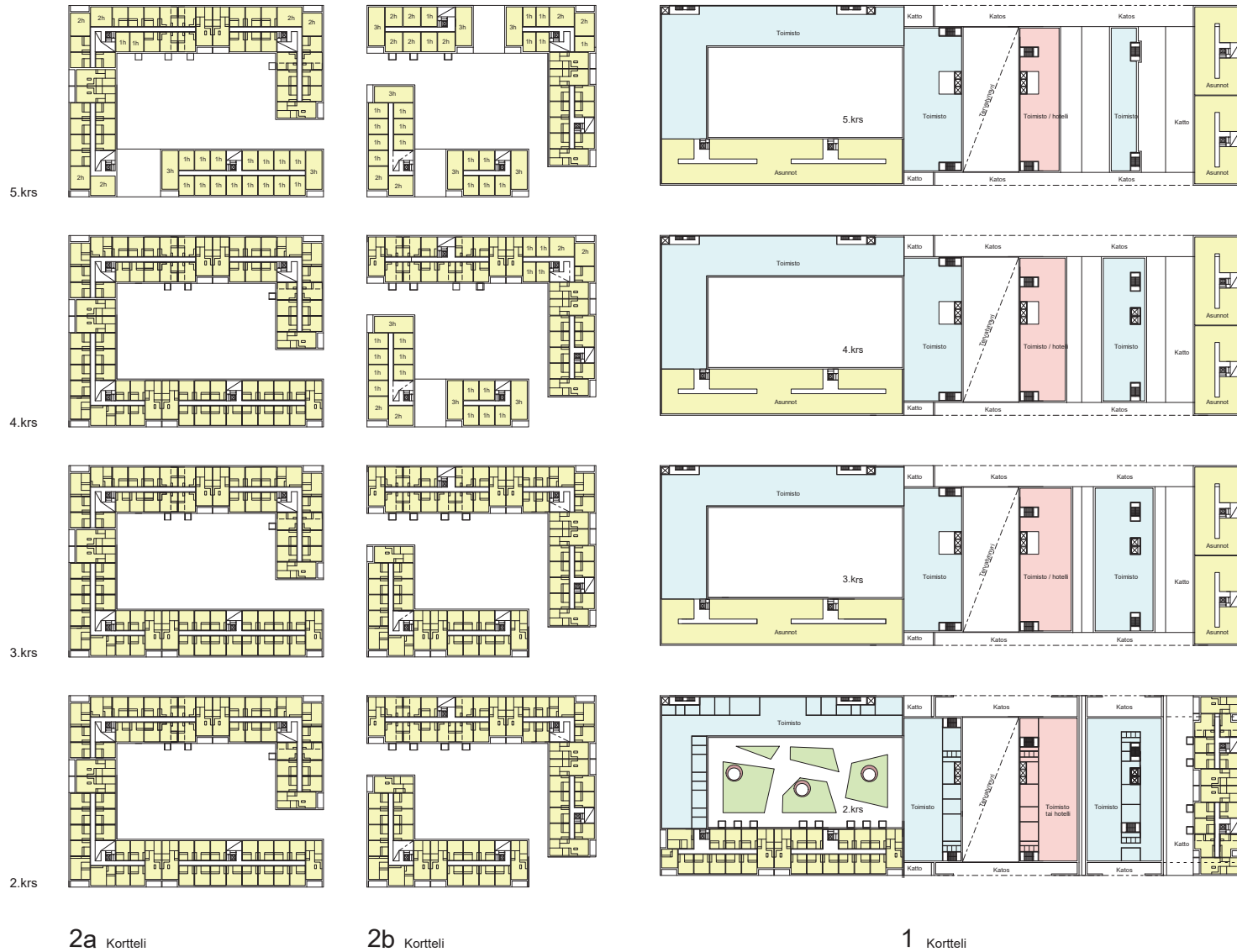




AP Paikat

1	438 kpl
2A	89 kpl
2B	114 kpl
yht.	641 kpl







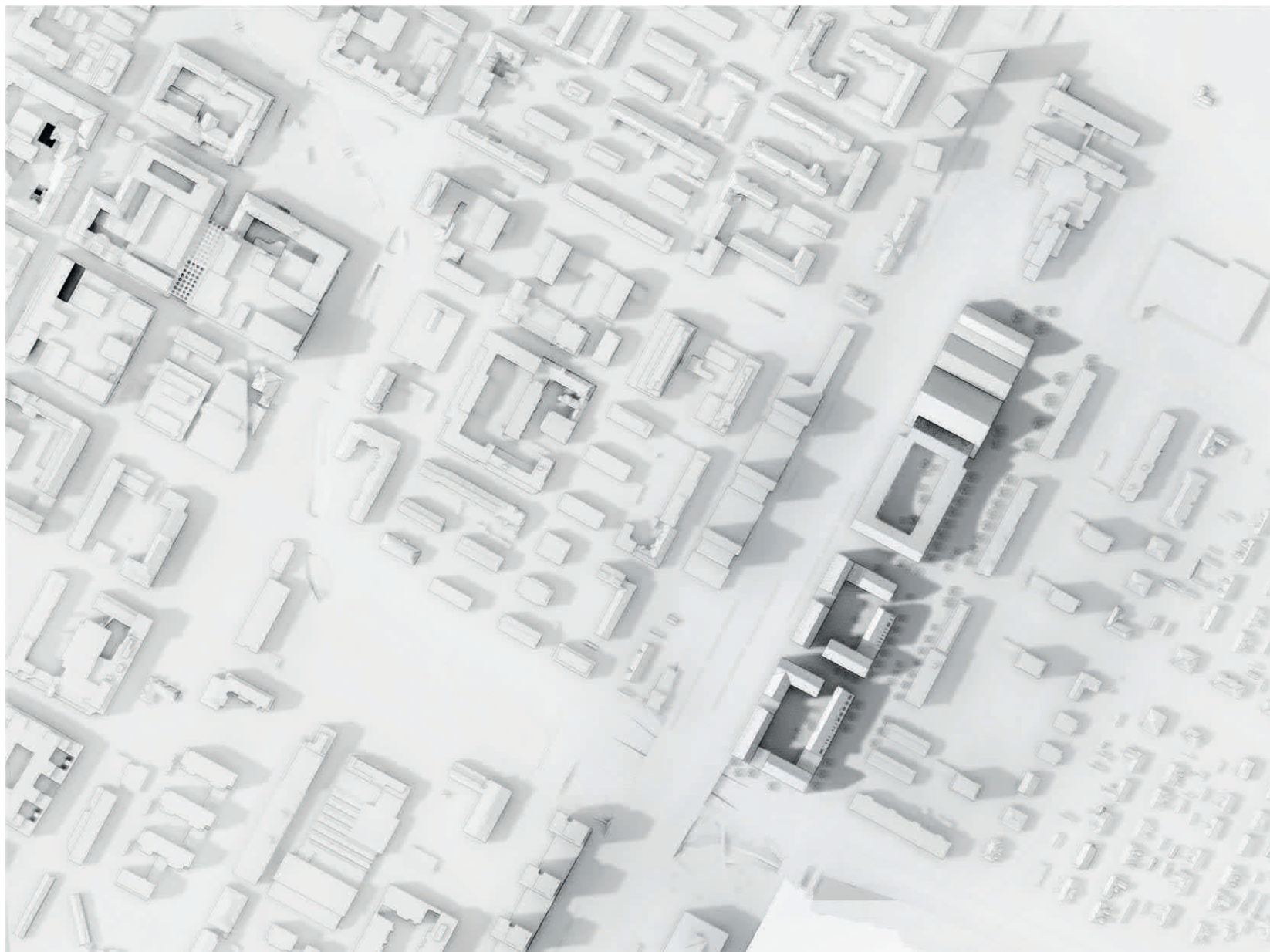
Julkisivumateriaalit:

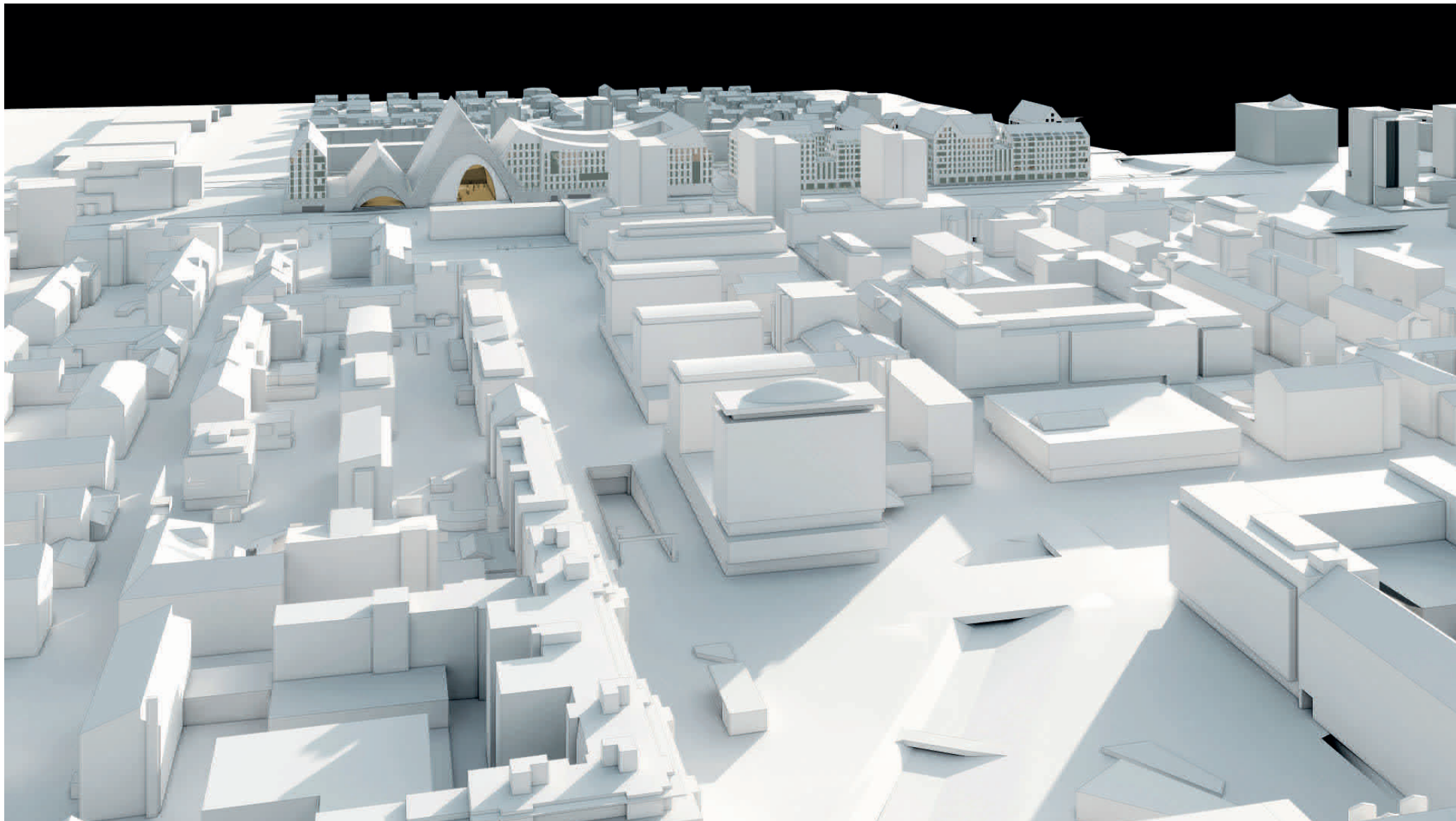
1. Puhtaaksi paikalla muurattu tiili
2. Poltettu tiili tai tiililaatta
3. Lasi
4. Silkkipainettu lasi
5. Julkisivulevy, metalli
6. Konesaumattu pelti, maalattu



Julkisivumateriaalit:

1. Puhtaaksi paikalla muurattu tiili
2. Poltettu tiili tai tiililaatta
3. Lasi
4. Silkkipainettu lasi
5. Julkisivulevy, metalli
6. Konesaumattu pelti, maalattu









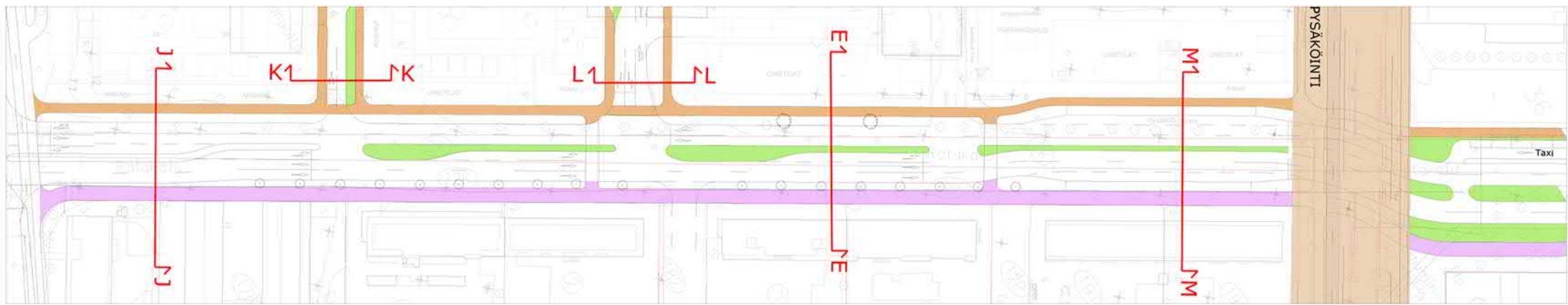




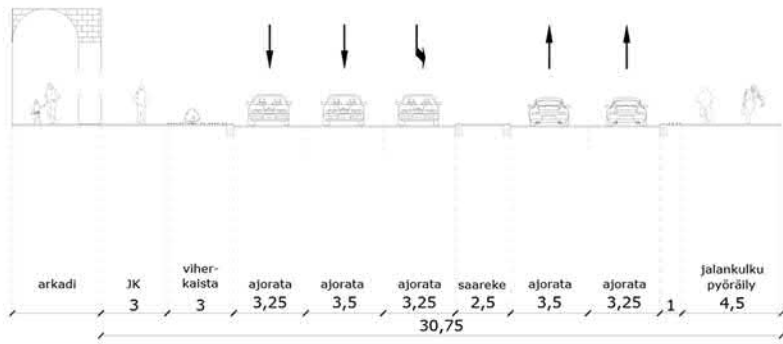




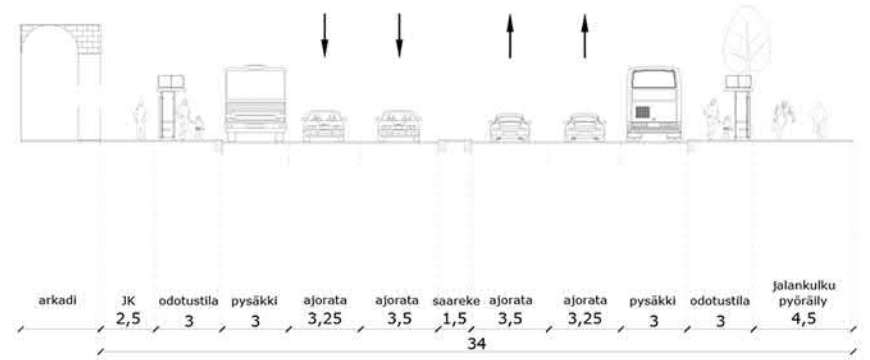
Oulu, asemanseudun asemakaavamuutos
 Liikennesuunnitelma (luonnos)
 WSP Finland Oy 13.12.2021



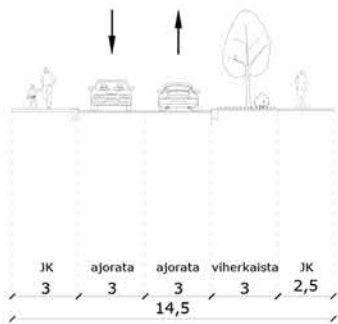
LEIKKAUS J-J
RATAKATU E



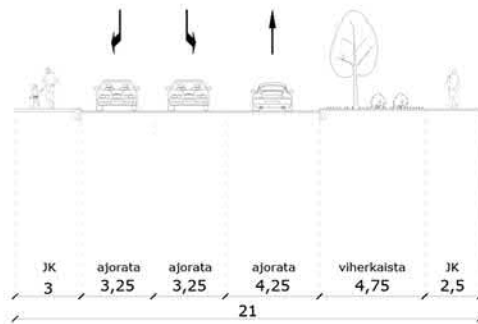
LEIKKAUS M-M
RATAKATU LINJA-AUTOPYSÄKIT



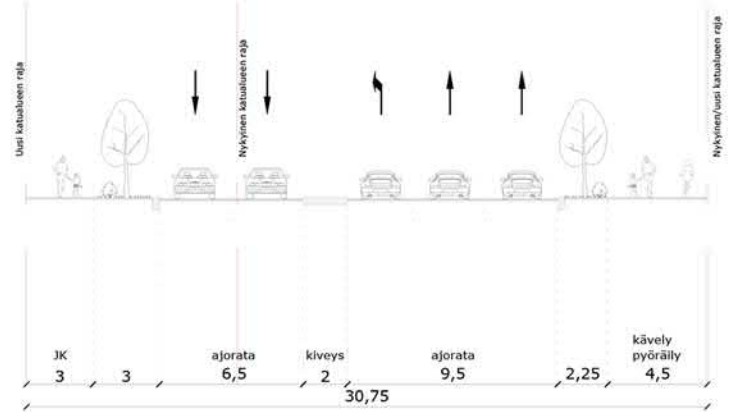
LEIKKAUS K-K
TONTTIKATU

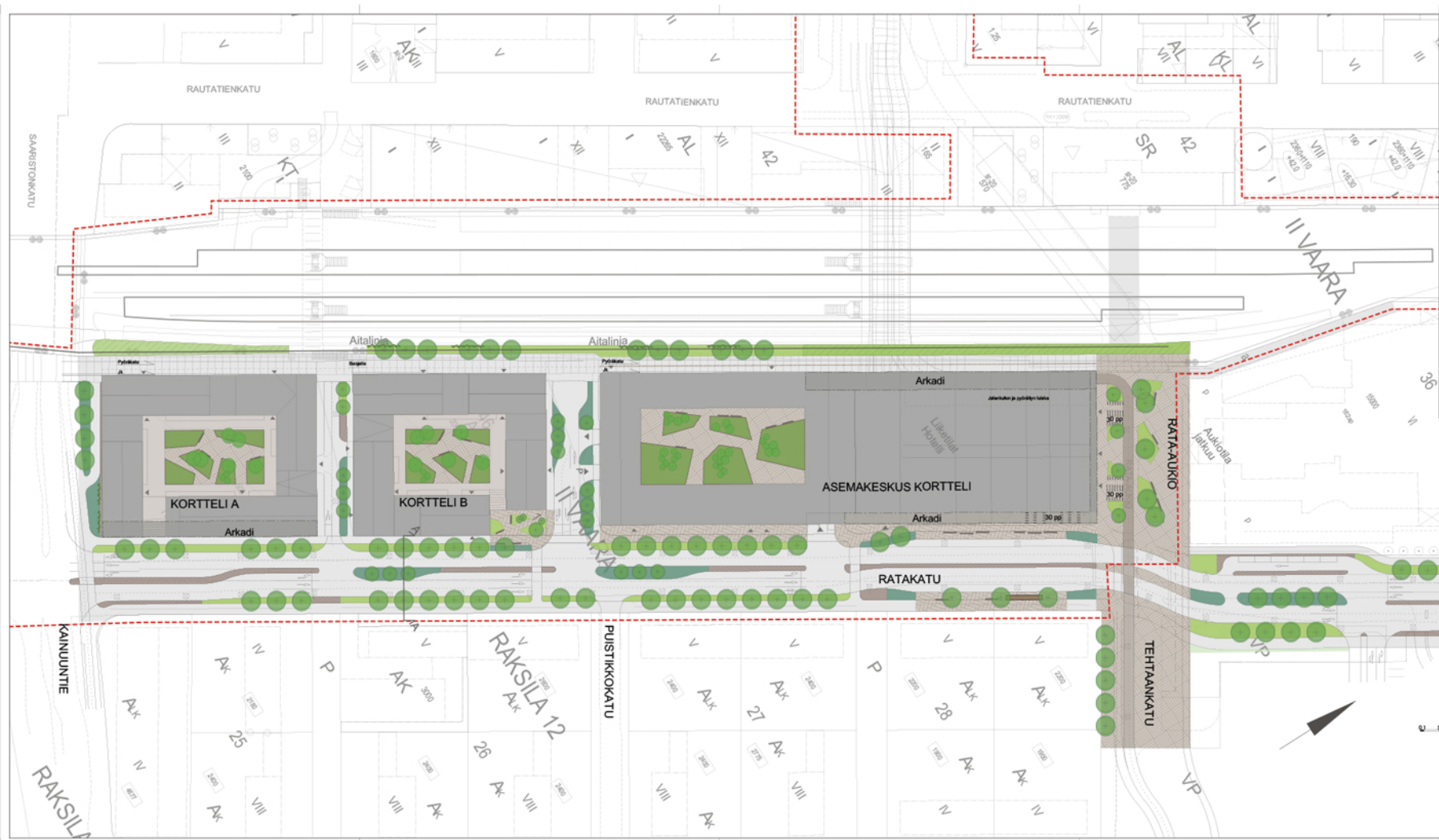


LEIKKAUS L-L
TONTTIKATU



LEIKKAUS E-E
RATAKATU





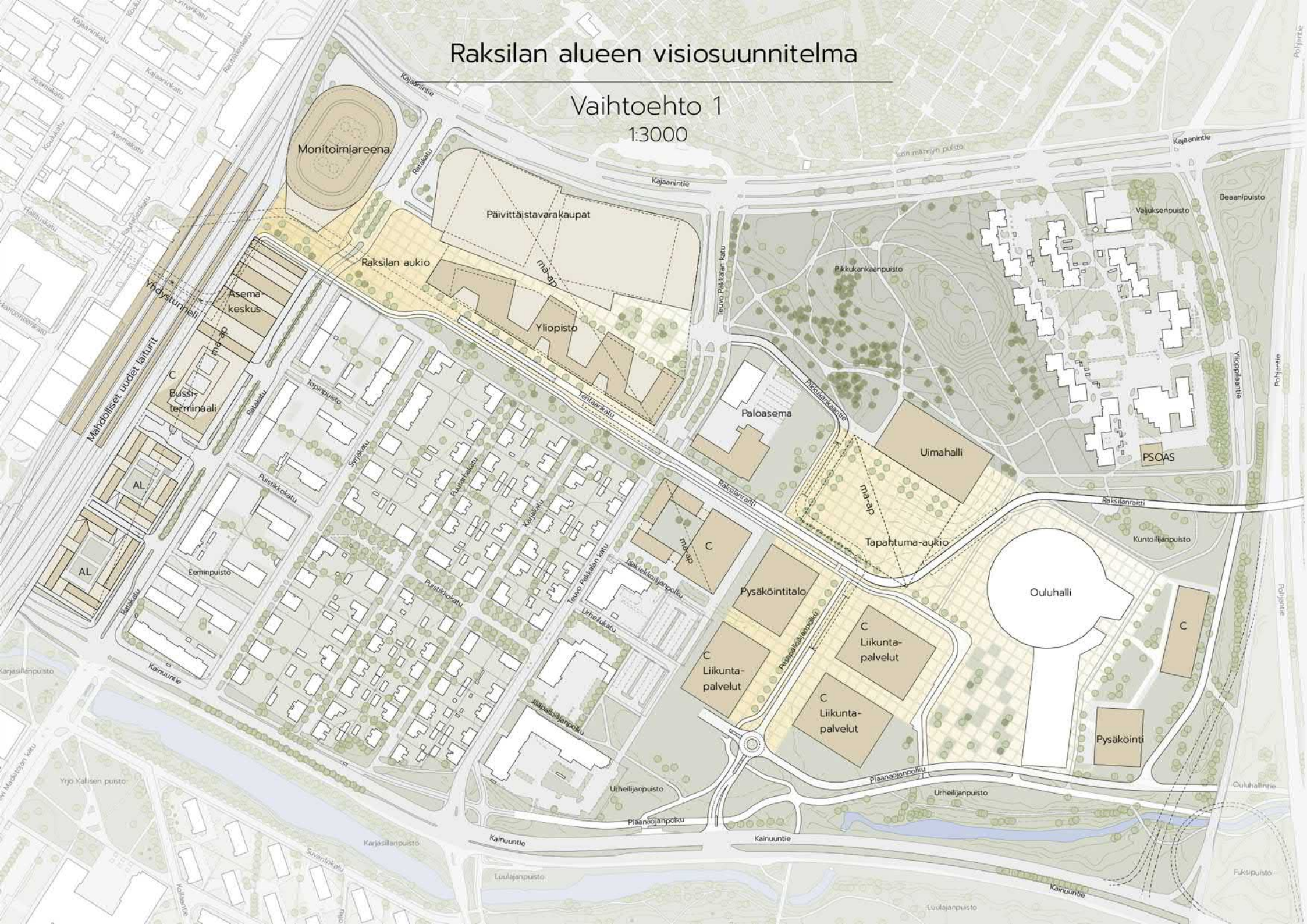
MERKINNÄT

	KAAVA-ALUEEN RAJA
	KATTOPIHAT: KORKEA PENSAISTUTUS kasvialustaympyys 40-60cm
	KATTOPIHAT: MATALA PENSAISTUTUS kasvialustaympyys 20-40cm
	KATUVALUE: ISO PIEN LEHTIPU
	HENKÄKASVILLISUUS kuten nurmi tai nummi
	RADIAN VÄRSKÄ RUISKESÄÄTTÄKÄSIVILLISUUS
	MATALA PENSAISTUTUS
	KÖYHÄKASVITUTUS
	ASFALTTI
	MAATTU
	LUONNONKIVEYS kuten noppa- tai ruusukiveys
	MUSTA FINNASTA EROITTLUNA MATERIAALI
	PENKIN PYÖRÄPYSÄKÖINTI
	PYSÄKÖKATOS VALAISIN



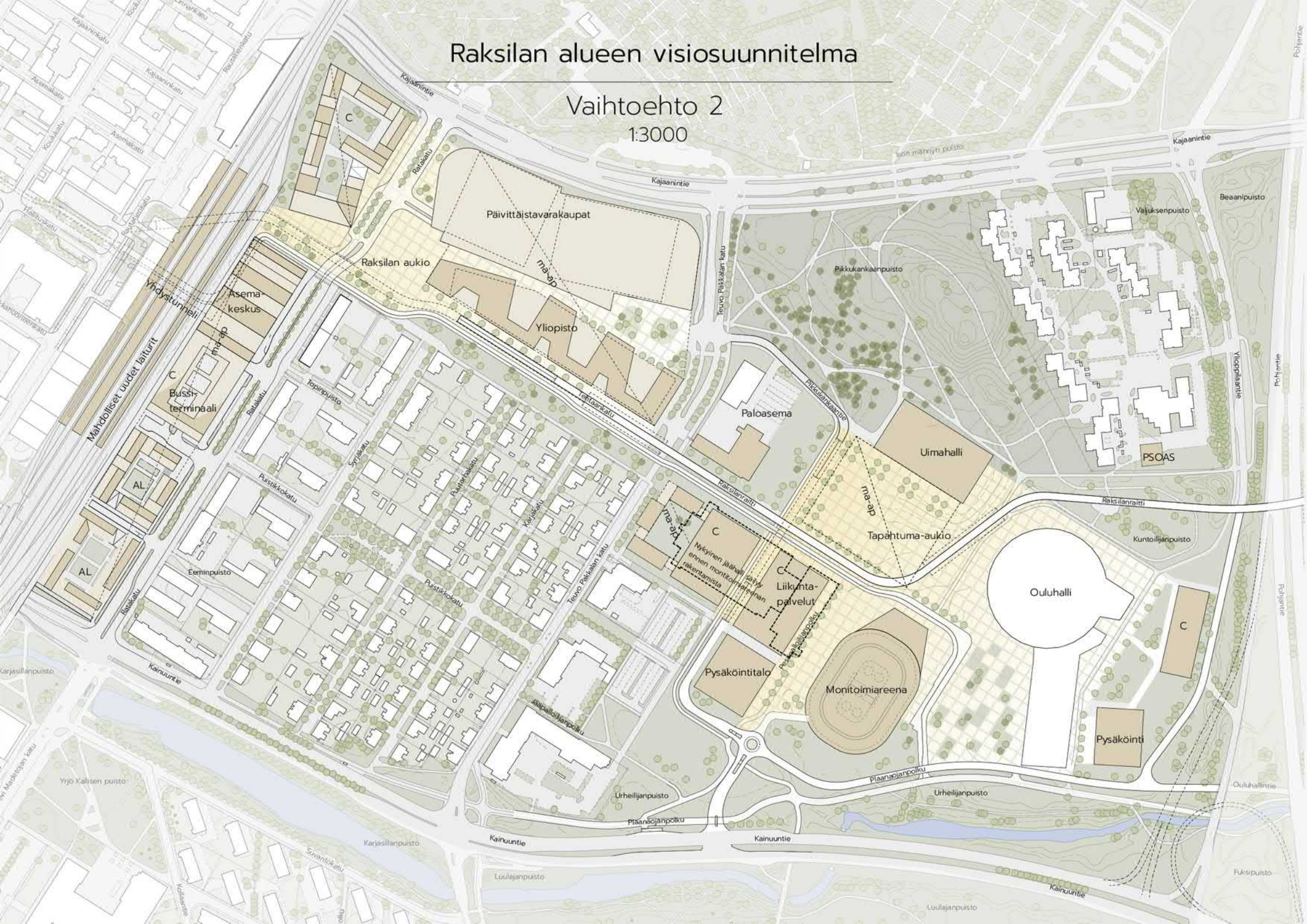
Raksilan alueen visiosuunnitelma

Vaihtoehto 1
1:3000

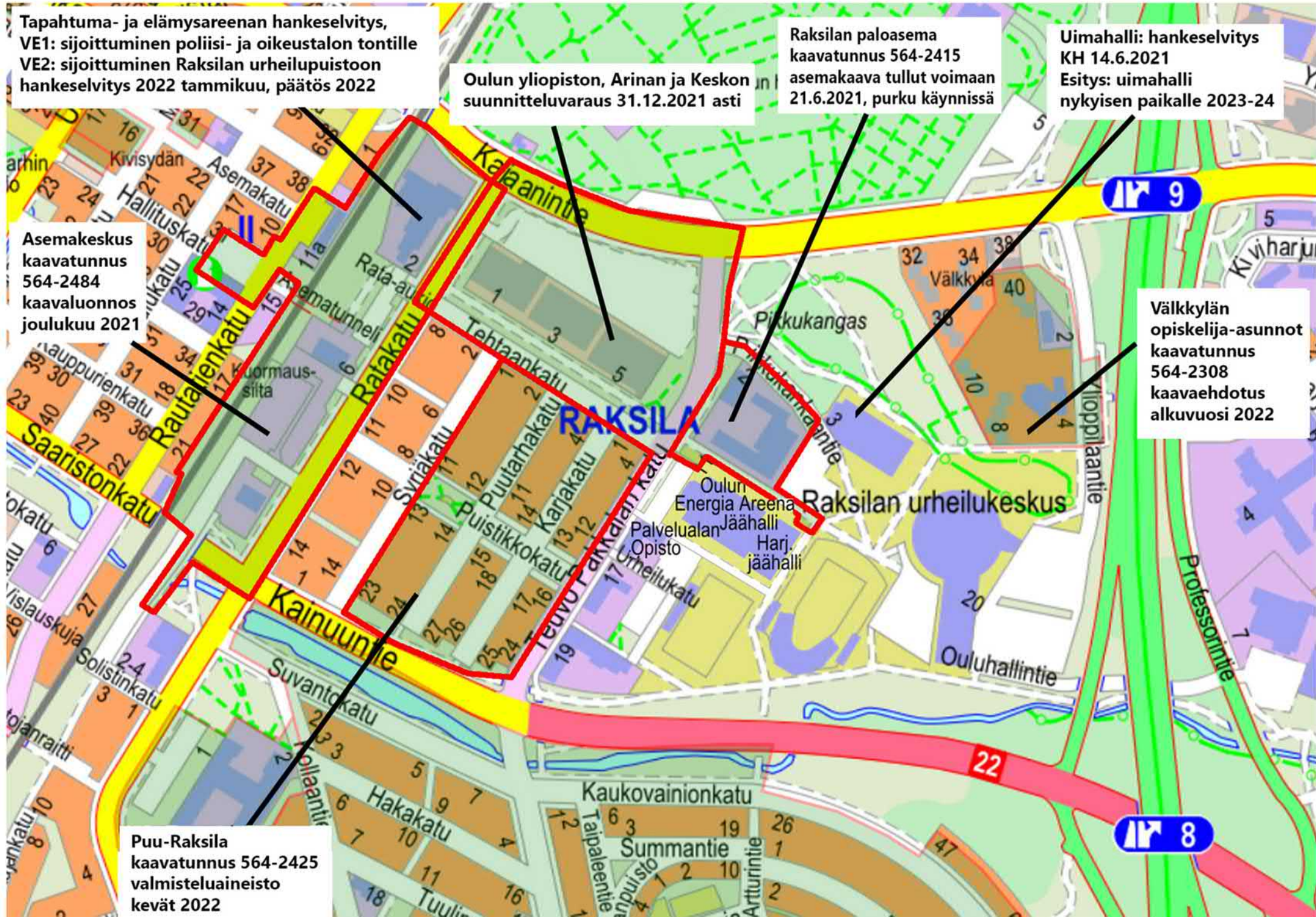


Raksilan alueen visiosuunnitelma

Vaihtoehto 2 1:3000



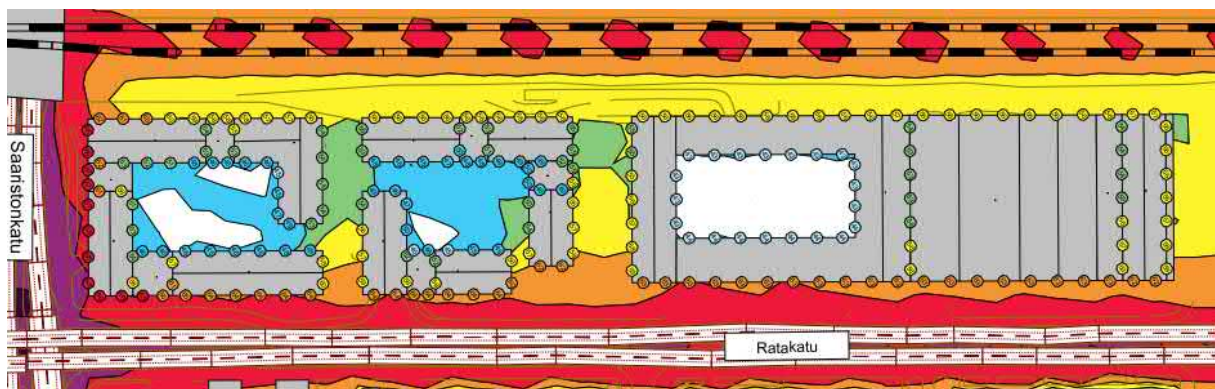
Raksilan alueen ajankohtaiset kaava- ja rakennushankkeet opaskartalla, aikataulutilanne 14.12.2021



OULUN KAUPUNKI

OULUN ASEMANSEUTU MELUSELVITYS

7.12.2021



314655

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	3
2. Lähtötiedot ja menetelmät.....	3
2.1. Laskentamalli.....	3
2.2. Laskennassa käytetyt liikennemäärät	3
2.3. Laskentamallin epävarmuus	5
3. Ohjearvot ja määräykset.....	5
3.1. Ympäristömelun yleiset ohjearvot	5
3.1.1. Melun hetkellisten maksimitasojen vertailuarvot	6
3.2. Sovellettavat ohjearvot	7
4. Melulaskentojen tulokset	8
4.1. Piha-alueiden melutasot	8
4.2. Julkisivuihin kohdistuvat melutasot	8
4.3. Rakennusten julkisivujen ääneneristävyys.....	8
5. Johtopäätökset	9
Viitteet	9
Liitteet.....	10

1. Johdanto

WSP Finland Oy on laatinut laskennallisen meluselvityksen Oulun asemanseudun alueelle. Alueelle suunnitellaan uusia asuinrakennuksia, toimisto- ja liiketiloja sekä bussiterminaalia.

Selvityksessä on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen aiheuttamia päivä- ja yöaikaisia keskiäänitasoja ($L_{Aeq\ 7-22}$ ja $L_{Aeq\ 22-7}$) suunniteltujen asuinrakennusten piha-alueilla sekä julkisivuilla. Lisäksi tarkasteltiin junien ohitusten aiheuttamia hetkellisiä enimmäistasoja (L_{AFmax}) suunniteltujen rakennusten julkisivuilla.

Laskennallisen mallinnuksen ja tämän raportin on laatinut meluasiantuntija Sirpa Lappalainen.

2. Lähtötiedot ja menetelmät

2.1. Laskentamalli

Suunnittelualueen laskennallinen meluarviointi on tehty CadnaA (versio 2021) ympäristömelun laskentaohjelmiston pohjoismaisilla tie- ja raideliikennemelun laskentamalleilla. Laskentamalli ottaa huomioon maaston ja rakenteiden muodostamien esteiden vaikutukset äänen etenemiseen sekä maanpinnan ja ilman absorption aiheuttamat vaimennukset.

Melulaskennan maastomalli perustuu Oulun kaupungin kantakartta-aineistoon. Laskentamalliin lisättiin suunnitellut rakennusmassat. Tieliikenteelle käytettiin vuoden 2040 ennusteliikennettä ja raideliikenteelle nykytilanteen liikennetietoja (tiedot vuodelta 2017).

Laskennallinen meluselvitys on tehty noin 200 m x 450 m laajuiselle alueelle, johon laskentapisteitä on sijoitettu tasaisin välein 10 metrin etäisyydelle ja 2 metrin korkeudelle maan pinnan tasosta. Laskennan tulokset on esitetty keskiäänivyöhykkeinä 5 dB luokissa.

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

2.2. Laskennassa käytetyt liikennemäärät

Tieliikenteen osalta laskentamallissa käytettiin vuoden 2040 ennustetilanteen tietoja, jotka on esitetty kuvassa 2. Saaristonkadun ja Ratakadun nopeusrajoituksina on käytetty 40 km/h.

7.12.2021



Kuva 2. Melulaskennassa käytetyt vuodelle 2040 ennustetut tieliikennetiedot.

Raideliikenteen osalta käytettiin vuoden 2017 junaliikennemääriä. Junaliikenne on nykytilanteesta poiketen asetettu kulkemaan keskiraiteita aseman kohdalla. Liikennemäärä on jaettu tasan kahdelle keskimmaiselle raiteelle (nykyiset raiteet 4 ja 5). Junien nopeutena on tarkastelualueen kohdalla käytetty 30 km/h juliadatista ([Julia - Junaliikenteen havaintojärjestelmä \(juliadata.fi\)](http://Julia - Junaliikenteen havaintojärjestelmä (juliadata.fi))) saatujen tietojen perusteella.

Taulukko 1. Melulaskennassa käytetyt junaliikennemäärät.

Asemalta etelään					
	Päivä	Yö	Nopeus	Pituus	
PEND	4	2	30	160	
SR12	5	4	30	244	
IC2	10	3	30	201	
FTAJ	6	4	30	480	
RTAJ	0	0	0	0	
Asemalta pohjoiseen					
	Päivä	Yö	Nopeus	Pituus	
PEND	0	0	0	0	
SR12	6	1	30	216	
IC2	5	1	30	275	
FTAJ	6	4	30	480	
RTAJ	0	0	0	0	

7.12.2021

Väylävirasto laatii parhaillaan suunnitelmaa aseman kohdan liikennöintijärjestelyistä. Kyseisen selvityksen yhteydessä laaditaan liikennöintiennusteet ja kun ne ovat saatavissa, päivitetään meluselvitys (asemakaavan ehdotusvaiheessa).

Vastakkaisella puolella rataa on tehty vuonna 2016 asematalon asemakaavan meluselvitys. Tämän selvityksen mukaisilla ennusteliikennemäärillä (ennustevuosi 2035) tarkasteltuna raideliikenteen aiheuttamat päivänajan keskiäänitasot kasvaisivat alle 1 dB ja yöajan keskiäänitaso kasvaisivat vajaa 3 dB. Enimmäistasoihin liikennemäärän kasvulla ei ole vaikutusta.

2.3. Laskentamallin epävarmuus

Tieliikennemelun laskentamallin tulokset ja mittaustulokset ovat hyvin vertailukelpoisia silloin, kun maasto on tasainen ja sääolosuhteet vastaavat mallissa asetettuja sääolosuhdevaatimuksia. Tällöin tulokset eroavat ± 1 dB toisistaan. Mitä monimutkaisempi maasto on, sitä enemmän lasketut ja mitatut tulokset eroavat toisistaan.

Laskentamallivertailussa tieliikenteen aiheuttamalle melulle mitatut ja lasketut tasot mäkiessä maastossa erosivat suurimmillaan 5 – 6 dB (Eurasto 2005). Arvioimme, että laskentamallin tarkkuus on tieliikennemelun mallintamisen osalta noin ± 2 dB.

Raideliikennemelun laskennassa selvästi suurin melupäästötietoihin liittyvä virhelähde on ollut junien nopeuksien epävarmuus. Junien nopeuksissa saisi olla vain noin 10 % virhe, jos halutaan päästä 1 dB tarkkuuteen lasketuissa tuloksissa. Epätarkkojen nopeustietojen takia joillakin rataosilla on voinut aiheutua jopa 5 dB virhe laskentatuloksissa.

Muita raideliikennemelun arviointiin liittyvää epävarmuutta aiheuttavat mm. kiskojen pinnan kunnosta johtuva epävarmuus ja junien liikennemääristä ja junien väärästä sijoittamisesta eri raiteille aiheutuvat virheet (Eurasto 2009).

Edellä mainituista tekijöistä johtuen voidaan arvioida, että melulaskentojen tarkkuus on ± 3 dB raideliikennemelun osalta.

3. Ohjearvot ja määräykset

3.1. Ympäristömelun yleiset ohjearvot

Valtioneuvoston päätöksessä (993/1992) on annettu maankäytön ja rakentamisen, liikenteen suunnittelussa ja rakentamisen lupamenettelyssä sovellettavat melutasojen ohjearvot (taulukko 2). Näitä ohjearvoja sovelletaan myös ympäristölupaharkinnassa. Melutasojen ohjearvot on annettu erikseen päiväaikaiselle keskiäänitasolle (klo 7 – 22) ja yöaikaiselle keskiäänitasolle (klo 22 – 7). Valtioneuvoston päätöksen mukaan melutaso ei saa ylittää taulukossa 2 esitettyjä tasoja.

7.12.2021

Taulukko 2. Melutason yleiset ohjearvot (Vnp 993/1992).

Alueen kuvaus	Päiväajan (klo 7 – 22) keskiäänitason ohjearvot	Yöajan (klo 22 – 7) keskiäänitason ohjearvot
Ulkona		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- ja oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45 – 50 dB ^{1) 2)}
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB ^{3) 4)}
Sisällä		
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoustilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

1) Uusilla alueilla melutason yöohjearvo on 45 dB.

2) Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.

3) Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleensä käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

4) Taajamissa loma-asumiseen käytettävillä alueilla voidaan soveltaa asumiseen käytettävien $L_{Aeq07-22} = 55$ dB ja $L_{Aeq22-07} = 50$ dB (vanhat alueet), 45 dB (uudet alueet).

Jos melu on luonteeltaan iskumaista tai kapeakaistaista, mittaus- tai laskentatulokseen lisätään 5 dB ennen sen vertaamista ohjearvoon.

3.1.1. Melun hetkellisten maksimitasojen vertailuarvot

Suomessa ei ole annettu ohjearvotasoja liikenteen aiheuttamille hetkellisille maksimitasoille (L_{AFmax}). Melun hetkellisten maksimitasojen vertailuarvoa 45 dB (L_{AFmax}) käytetään mm. Ympäristöministeriön ohjeessa rakennusten julkisivurakenteiden mitoittamiseksi (Ympäristöministeriö 2003). Edellä mainitussa oppaassa todetaan seuraavaa:

*”Joissakin tapauksissa toistuvat tie- tai raideliikenteen meluhiiput saatetaan kokea häiritseviksi. Kaavamerkinnän ja -määräyksen perusteena voi käyttää tällöin useamman yöaikaisen äänitasoltaan voimakkaimman toistuvan tyypillisen ohiajon enimmäisäänitason $L_{A,max,u}$ keskiarvoa. Tällöin vaadittava äänitasoero ΔL muodostetaan korvaamalla kaavassa 1 ulkomelun keskiäänitaso $L_{A,eq,u}$ ohiajon keskimääräisellä enimmäisäänitasolla $A_{max,u}$ ja sallittava sisämelun keskiäänitaso $L_{A,eq,s}$ korvataan asumiseen tarkoitettujen tilojen osalta **lukuarvolla 45 dB.**”*

Myös Asumisterveysasetuksessa (Sosiaali- ja terveysministeriö 2015) melun hetkellinen maksimitaso 45 dB (L_{AFmax}) on otettu terveydellisten vaikutusten arvioinnissa kriteeriksi (12§):

”Teknisten laitteiden aiheuttama melu asuinhuoneissa ei saa ylittää liitteen 2 taulukoiden 1 ja 2 arvoja. Teknisten laitteiden yöaikaisen melun enimmäistaso L_{AFmax} (klo 22–7) ei saa ylittää 33 dB. Jos melua esiintyy yöaikaan satunnaisesti tai harvoin,

7.12.2021

*arvot saavat olla tätä suurempia kuitenkin siten, että yli **45 dB tasoja** ei esiinny lainkaan. Samassa huoneistossa laskettavan veden aiheuttamaa ääntä ei oteta huomioon mitattaessa tässä momentissa tarkoitettua melua.”*

Ympäristöministeriön ohjeessa (Ympäristöministeriö 2018) rakennuksen ääniympäristöstä todetaan melun hetkellisistä maksimitasoista ja niiden huomioon ottamisesta seuraavaa:

”Rakennuspaikka voi sijaita alueella, missä asumisterveys tai –viihtyisyys vaarantuvat yksittäisistä voimakkaista melutapahtumista johtuen, vaikka ohjearvopäätöksen lukuarvot eivät ylittyisi. Esimerkiksi raideliikenteen lähelle tai lentoasemien lähelle kiitoteiden jatkeille sijoittuvien rakennusten ulkovaippaan voi kohdistua ohiajossa tai ylilennon aikana voimakas äänenpaine. Suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota, ettei ohjearvopäätöksen mukaisten sisämelutasojen lisäksi A-painotettu enimmäisäänitaso L_{AFmax} rakennuksen asuinhuoneissa ylittäisi 45 dB.”

Yöaikaiset hetkelliset melutapahtumat vaikuttavat erityisesti unen tasoon sekä aiheuttavat heräämisiä. Maailman terveysjärjestö WHO on listannut yöaikaisen melun vaikutuksia ja niiden kynnystasoja, joille vahva tutkimuksellinen näyttö (taulukko 4).

Taulukko 4. Yöaikaisten hetkellisten melutapahtumien aiheuttamia vaikutuksia ja kynnystasoja.

VAIKUTUS	MITTARI	KYNNYSTASO
EEG-herääminen	L_{Amax} , sisällä	35 dB
Kehon liikkeet, liikkeiden alkaminen (nukkuja)	L_{Amax} , sisällä	32 dB
Unen rakenteen pirstaloituminen	L_{Amax} , sisällä	35 dB
Yölliset heräämiset	L_{Amax} , sisällä	42 dB

Tässä selvityksessä laskettuja hetkellisiä maksitasoja verrataan 45 dB (L_{AFmax}) tasoihin, jotka on mainittu eräänlaisina terveydellisinä kriteereinä voimassa olevissa säädöksissä ja ohjeistuksessa.

3.2. Sovellettavat ohjearvot

Edellä esitettyjä valtioneuvoston päätöksen koskevia ohjearvoja käytetään suunnittelua ohjaavina arvoina. Suunnittelussa kohteessa asuinrakennusten piha- ja oleskelualueiden päiväajan ohjearvotaso ($L_{Aeq7-22}$) on 55 dB. Aluetta voidaan pitää kaupungilta saadun tiedon mukaan vanhana asuinalueena, joten yöajan ohjearvotaso ($L_{Aeq22-7}$) on piha- ja oleskelualueilla 50 dB.

Sisätiloissa asuinhuoneille sovelletaan päiväaikana ohjearvotasoa 35 dB ja yöllä ohjearvotasoa 30 dB.

Parvekkeiden ja huoneistojen sijoittaminen rakennuksessa

Valtioneuvoston päätöksen melutasojen ohjearvojen soveltamista on ohjeistettu julkaisussa ”Melun- ja värinän torjunta maankäytön suunnittelussa” (Airola 2013). Edellä mainitun ohjeen mukaan parvekkeita ei tulisi rakentaa julkisivulle, johon kohdistuva päiväajan

keskiäänitaso on yli 65 dB. Lisäksi jos asuinrakennuksen julkisivulla ylittyy päivällä keskiäänitaso 65 dB, tulee kaavassa määrätä asunnot aukeamaan myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät (ns. läpitalon huoneisto) (Airola 2013).

4. Melulaskentojen tulokset

Laskennallisen selvityksen tulokset on esitetty tarkemmin seuraavissa liitteissä:

- Liite 1: Päivä- ja yöajan keskiäänitasovyöhykkeet ($L_{Aeq,7-22}$ ja $L_{Aeq,22-7}$)
- Liite 2: Raideliikenteen aiheuttamat hetkelliset enimmäistasot (L_{Amax}) rakennusten julkisivuilla
- Liite 3: 3D-kuvat julkisivuihin kohdistuvista päiväajan keskiäänitasoista ($L_{Aeq,7-22}$)
- Liite 4: 3D-kuvat julkisivuihin kohdistuvista hetkellisistä enimmäisäänitasoista (L_{Amax})
- Liite 5: Julkisivuilta vaadittavat äänitasoerot

Alla on avattu selvityksen tuloksia sanallisesti.

4.1. Piha-alueiden melutasot

Asuinrakennusten sijoittelun ansiosta sisäpihat muodostuvat suojaisiksi ja sisäpihoilla melutasot ovat alle ohjearvotason (liite 1, kartta 1). Myös yöaikana keskiäänitasot ovat sisäpihoilla alle ohjearvotason (liite 1, kartta 2).

4.2. Julkisivuihin kohdistuvat melutasot

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

Hetkelliset enimmäisäänitasot L_{AFmax}

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

4.3. Rakennusten julkisivujen ääneneneristävyys

Sisämelutasoille annettujen ohjearvotason (V_{np} 993/1992) perusteella määritetään äänitasoero ΔL , joka muodostetaan vähentämällä laskennallisesti arvioidusta julkisivuun kohdistuvasta keskiäänitasosta ($L_{Aeq,u}$) vastaavan ajanjakson sisämelun ohjearvotaso ($L_{Aeq,s}$):

$$\Delta L = L_{Aeq,u} - L_{Aeq,s}$$

7.12.2021

Kaavamerkinnän ja -määräyksen ääneneristävyydellä tarkoitetaan koko tarkasteltavalta julkisivurakenteelta, siinä olevine rakenneosineen, vaadittavaa ulko- ja sisämelun keskiäänitason erotusta eli äänitasoeroa. Vaatimus ei siten tarkoita yksittäistä ikkunaa tai muuta rakenneosaa.

Suunnittelualueen rakennusten äänitasoerovaatimukset on esitetty liitteessä 5. Suurin äänitasoerovaatimus, $\Delta L = 34$ dB, muodostuu rautatien suuntaan. Saaristonkadun puolelle olevilla julkisivuilla suurin äänitasoerovaatimus on 33 dB.

Liitteessä 5 on esitetty rakennusten julkisivuille kohdistuvien enimmäis- ja keskiäänitasojen perusteella määritetyt äänitasoerovaatimukset julkisivukohtaisesti. 30 dB äänitasoerovaatimus on osoitettu asuinrakennusten julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ylittää 55 dB. Parvekkeet tulee lasittaa siltä osin kuin niitä sijoitetaan julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ylittää ohjearvon 55 dB.

5. Johtopäätökset

Asuinrakennusten sisäpihojen melutasot ovat hyväksyttävällä tasolla.

Rautatien ja Saaristonkadun puoleisten julkisivujen ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Myös asuntojen avautumista ja parvekkeiden sijoittamista tulee miettiä Saaristonkatuun sekä Saaristonkadun ja Ratakadun kulmaukseen rajoittuvien rakennusten osalta.

Parvekkeet tulee lasittaa siltä osin kuin niitä sijoitetaan julkisivuille, joilla päiväajan keskiäänitaso ylittää ohjearvon 55 dB.

Oulussa 7.12.2021

WSP Finland Oy

Laatinut:



Sirpa Lappalainen
Meluasiantuntija
Akustiikka ja ympäristömelu

Viitteet

Nordic Council of Ministers 1996: Road Traffic Noise – Nordic Prediction Method.
– TemaNord 1996: 525.

Nordic Council of Ministers 1996: Railway Traffic Noise – Nordic Prediction Method.
– TemaNord 1996: 524.

7.12.2021

Eurasto, Raimo. Ympäristöministeriö 2005. Ympäristömeludirektiivin täytäntöön panoon liittyvät laskentamallivertailut.

Eurasto, Raimo. Ympäristöministeriö 2009. Meluselvityksen tarkkuuden parantaminen, Suomen ympäristö 26/2009.

Valtioneuvoston päätös 993/1992

Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä 796/2017

Airola 2013: Melun- ja värinäntorjunta maankäytön suunnittelussa – Opas 02/2013. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus.

Liitteet

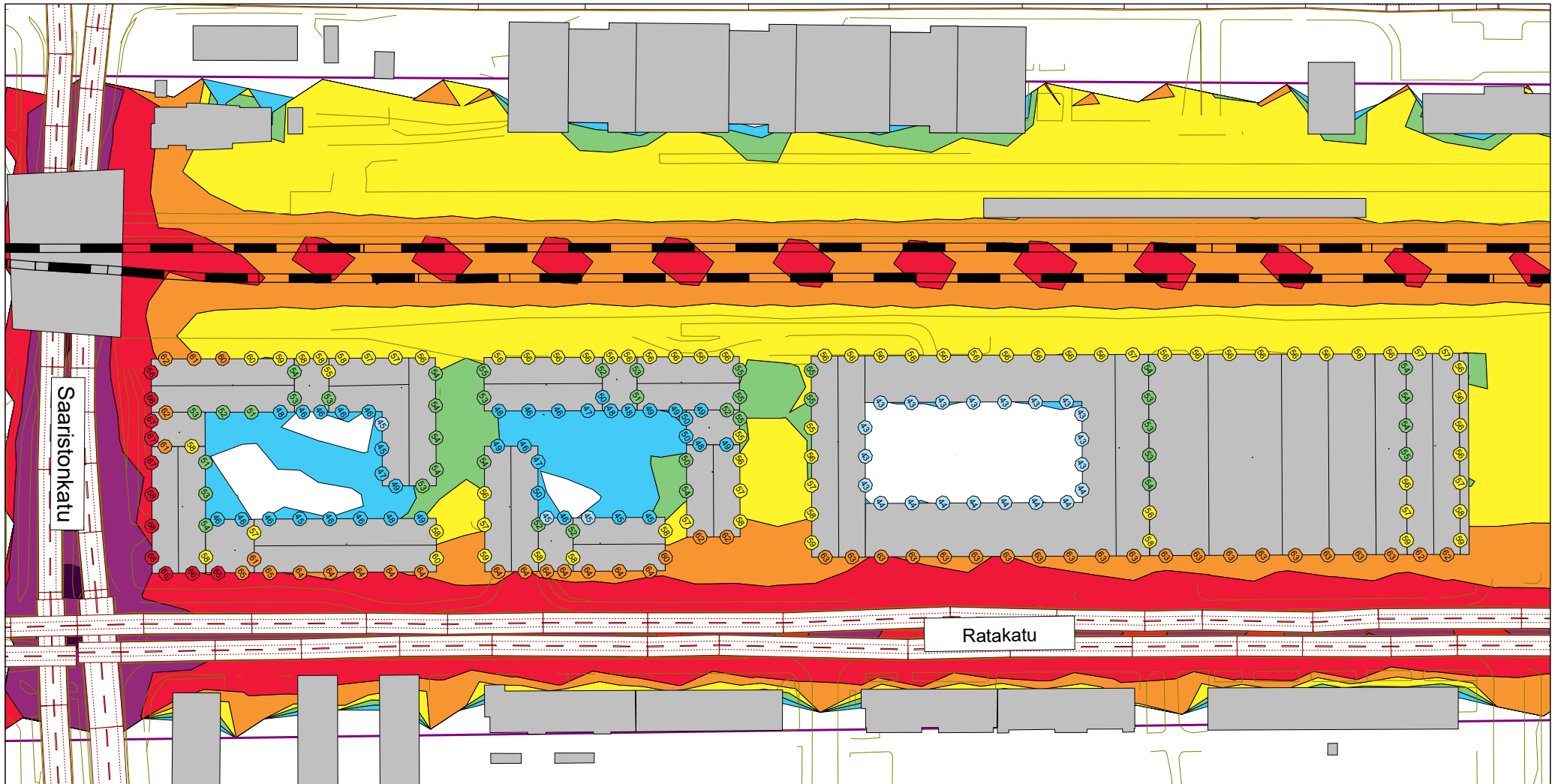
Liite 1: Päivä- ja yöajan keskiäänitasovyöhykkeet ($L_{Aeq,7-22}$ ja $L_{Aeq,22-7}$)

Liite 2: Raideliikenteen aiheuttamat hetkelliset enimmäistasot (L_{Amax}) rakennusten julkisivuilla

Liite 3: 3D-kuvat julkisivuihin kohdistuvista päiväajan keskiäänitasoista ($L_{Aeq,7-22}$)

Liite 4: 3D-kuvat julkisivuihin kohdistuvista hetkellisistä enimmäisäänitasoista (L_{Amax})

Liite 5: Julkisivuilta vaadittavat äänitasoerot



OULUN ASEMANSEUTU

Tieliikenne, ennuste v 2040
Raideliikenne, nykyliikenne



**Päiväajan keskiäänitaso
L_{Aeq,7-22}**

- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB
- > 80.0 dB
- > 85.0 dB

Pohjoismainen
tieliikenne- ja raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m

Mittakaava: 1:1200 (A3)



7.12.2021



OULUN ASEMANSEUTU

Tieliikenne, ennuste v 2040
Raideliikenne, nykyliikenne



**Yöajan keskiäänitaso
L_{Aeq,22-7}**

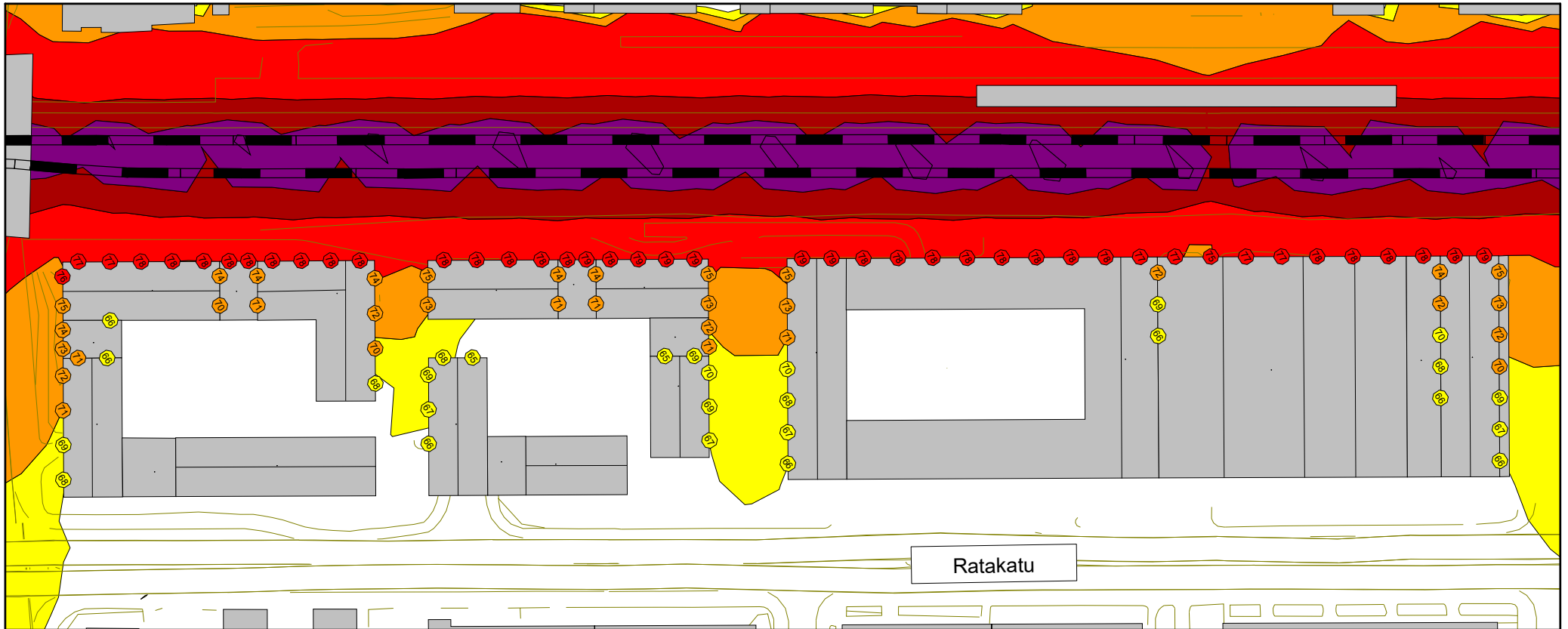
- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB
- > 80.0 dB
- > 85.0 dB

Pohjoismainen
tieliikenne- ja raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 10 x 10 m

Mittakaava: 1:1200 (A3)



7.12.2021

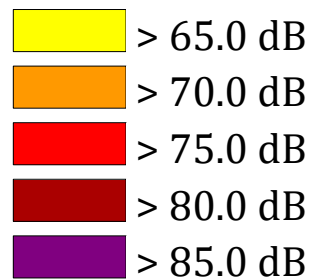


OULUN ASEMANSEUTU

Raideliikenteen aiheuttamat
hetkelliset enimmäistasot



**Junan ohituksen aiheuttama
hetkellinen enimmäistaso
L_{Amax} (dB)**



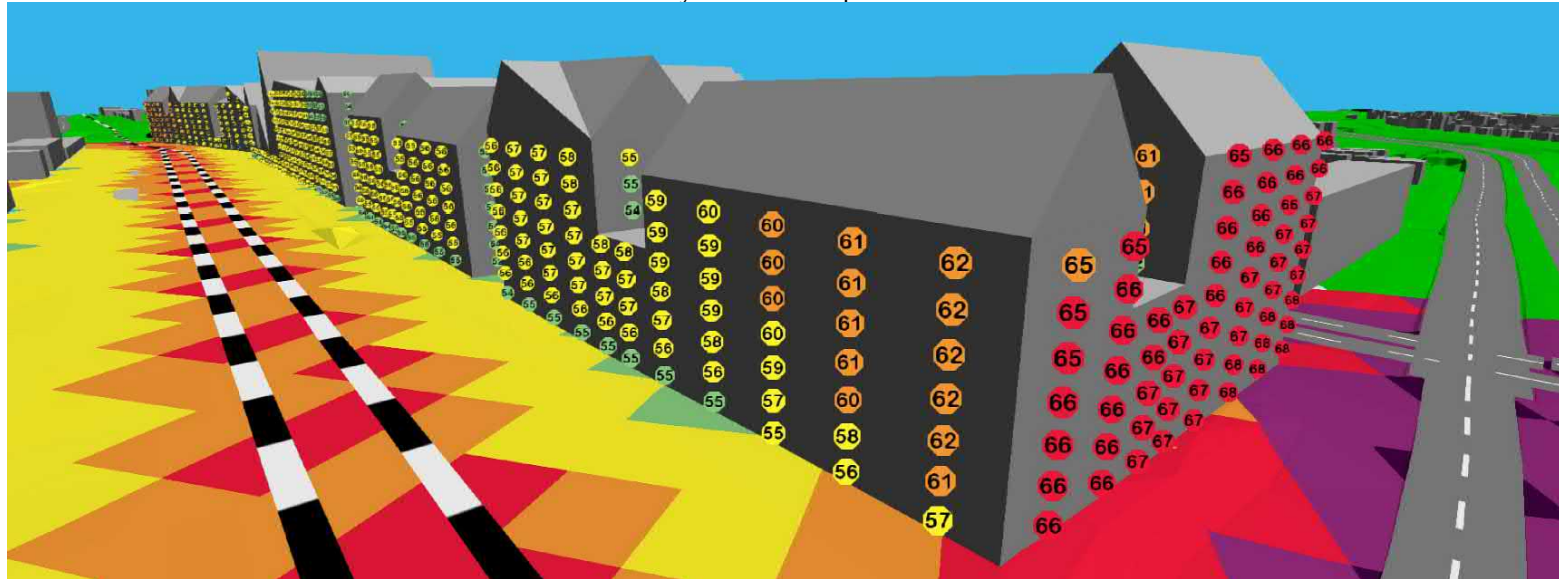
Pohjoismainen
raideliikennemelumalli

Mittakaava: 1:1100 (A3)



7.12.2021

Näkymä rautatien puolelta



Näkymä Ratakadun puolelta

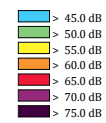


OULUN ASEMANSEUTU

Raideliikenteen aiheuttamat
melutasot julkisivuilla

3D-näkymä
alueen länsipäästä

Päiväajan keskiäänitaso LAeq,7-22

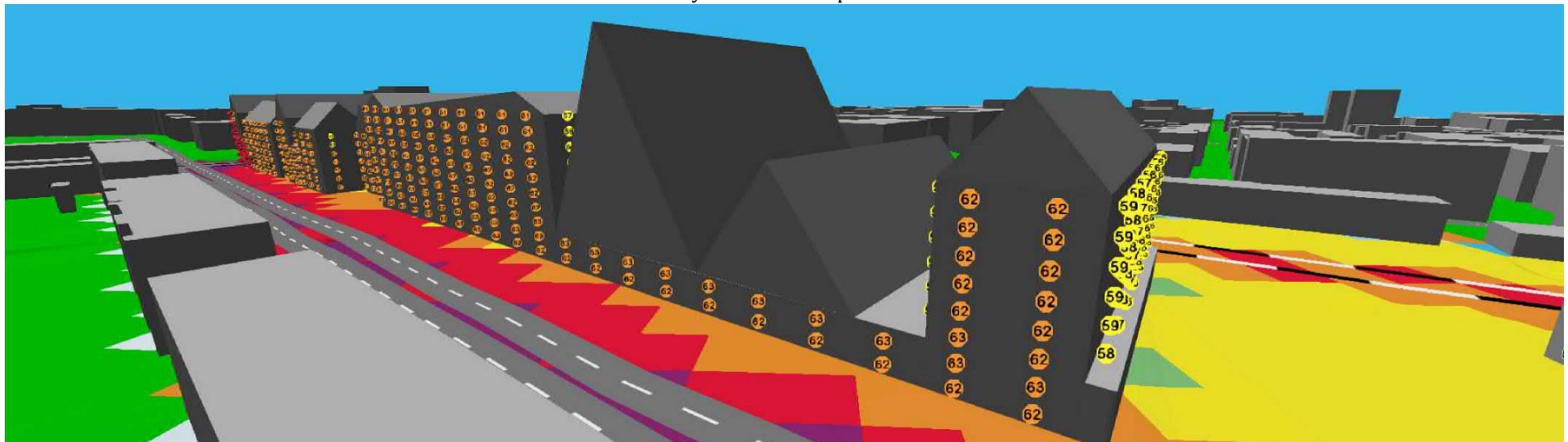


7.12.2021

Näkymä rautatien puolelta



Näkymä Ratakadun puolelta

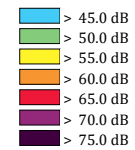


OULUN ASEMANSEUTU

Raideliikenteen aiheuttamat melutasot julkisivuilla

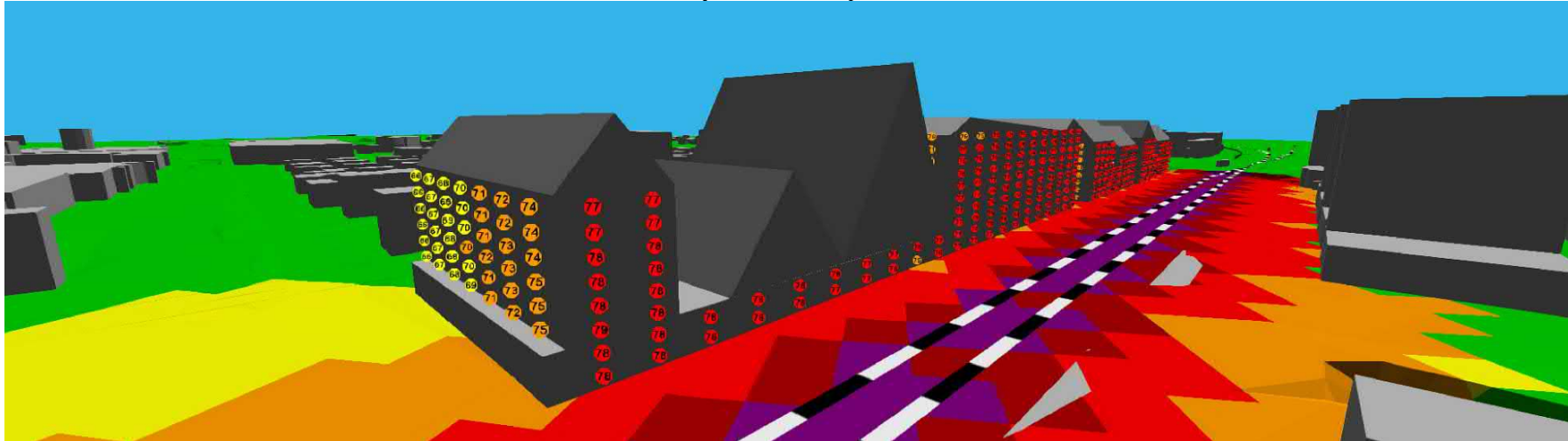
3D-näkymä alueen itäpäästä

Päiväajan keskiäänitaso LAeq,7-22

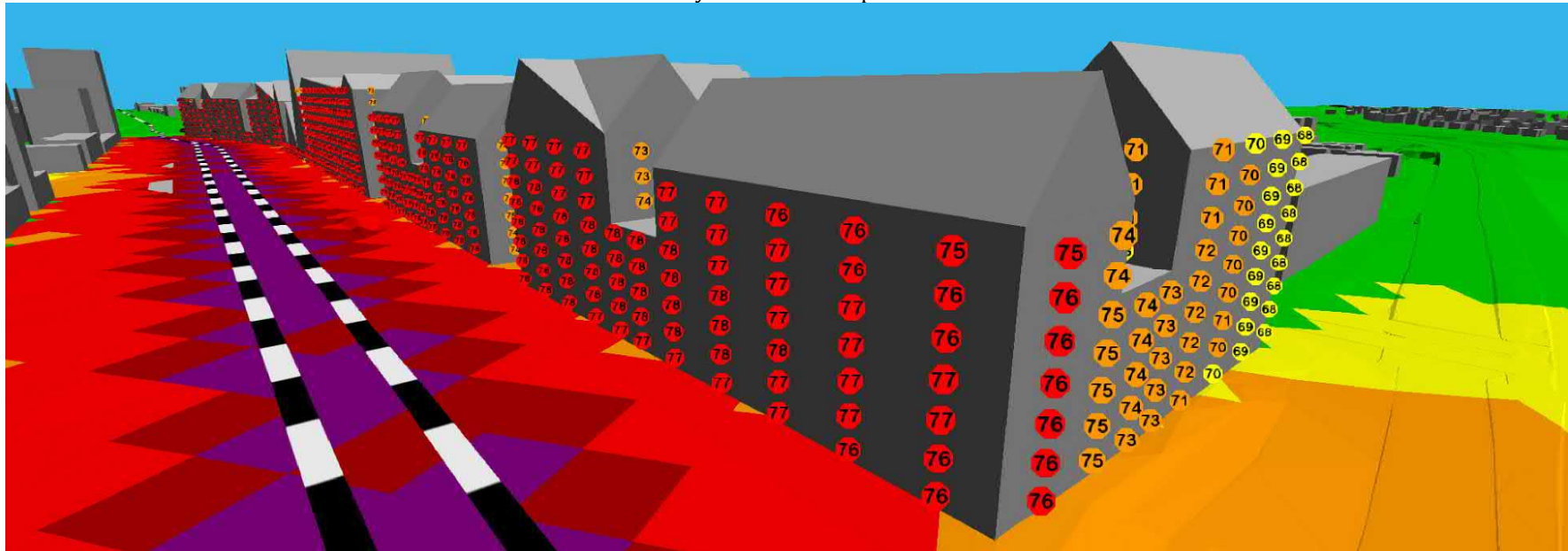


7.12.2021

Näkymä alueen itäpäästä



Näkymä alueen länsipäästä



OULUN ASEMANSEUTU

Raideliikenteen aiheuttamat
hetkelliset enimmäistasot

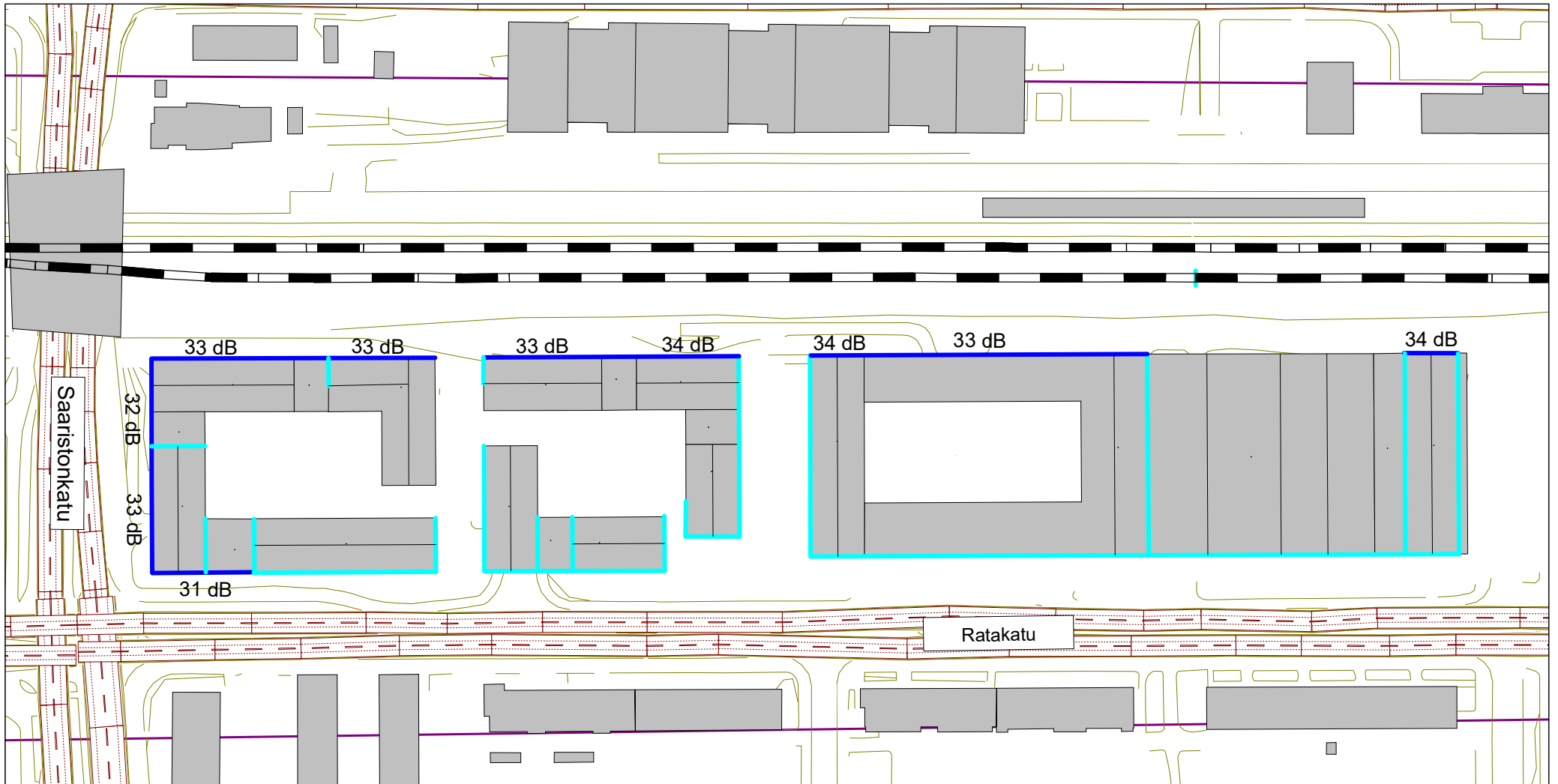
3D-näkymä
Rautatieltä etelään

**Hetkellinen enimmäistaso
LAFmax**

- > 65.0 dB
- > 70.0 dB
- > 75.0 dB
- > 80.0 dB
- > 85.0 dB



7.12.2021



OULUN ASEMANSEUTU

Julkisivun ääneneristävyyttä koskevat kaavamääräykset



- kaavamääräys julkisivun äänitasoerosta xx dB
- kaavamääräys julkisivun äänitasoerosta 30 dB

Mittakaava: 1:1200 (A3)













7.12.2021



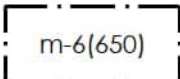
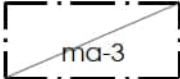
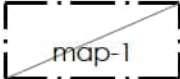



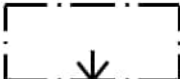
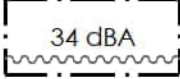



Ote voimassa olevasta asemakaavasta 1:3000, 14.12.2021



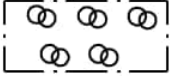

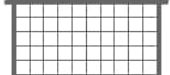
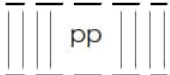
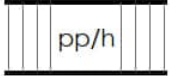
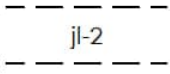

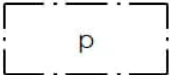
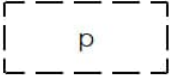
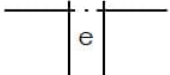



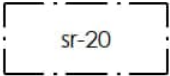

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, 14.12.2021

6		Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
21		Keskustatoimintojen korttelialue.
47-2		Rautatiealue, jolle saadaan rakentaa rautateitä palvelevia rakennuksia ja laitteita.
72		Rakennussuojelualue.
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.
89-1		Ohjeellinen tontin raja.
91-1	12	Kaupunginosan numero, joka ei vahvistu.
91-2	II	Kaupunginosan numero.
92-1	RAKSI	Kaupunginosan nimi.
92-2	VAARA	Kaupunginosan nimi, joka ei vahvistu.
93	45	Korttelin numero.
94-1	1	Ohjeellisen tontin numero.
95	RATAKATU	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
96	50000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Asemakaavamerkinntät ja -määräykset, 14.12.2021

96-3	20650+at1500	Lukusarja, jossa edellinen luku osoittaa sallitun asuntokerrosalan neliömetreissä ja jälkimmäinen luku sallitun autosuojan, talous- ja huoltotilojen kerrosalan neliömetreinä.
98	as 30%	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennusosalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää asuinhuoneistoja varten.
100	VIII	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
113		Rakennusala.
113-101		Ohjeellinen rakennusala.
115-9		Rakennusala, jolle tulee sijoittaa pääkäyttötarkoitusta häiritsemätöntä myymälä- tai liiketilaa. Suluissa oleva luku ilmoittaa ko. toimintojen vähimmäiskerrosalan neliömetreinä. Luku sisältyy kokonaiskerrosalaan.
120-2		Maanalainen tila, johon saadaan sijoittaa kaksi maanalaisista kellarikerrosta.
120-6		Maanalainen tila, johon saa sijoittaa maanalaisista tiloista maan pinnalle tai rakennukseen johtavan porras- ja hissiyhteyden suojavyöhykkeineen.
125-4		Uloke, jonka alapuolella olevalle katualueelle on rakennettava pilareiden kannattama arkadikäytävä.
126		Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.
127		Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.
129		Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
132-6		Merkintä osoittaa alueen tai rakennusalan, jolla rakennusten äänitasoerovaatimus on 34 dB(A).
134		Istutettava alueen osa.
134-101		Ohjeellinen istutettava alueen osa.
135-1		Istutettava puurivi.

Asemakaavamerkinntät ja -määräykset, 14.12.2021

135-3		Säilytettävää puustoa.
136		Katu.
137		Katuaukio/tori.
140-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
141-1		Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu.
144-101		Ohjeellinen joukkoliikenteelle, jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa. Alueen kautta voidaan tarvittaessa järjestää myös muu ajo- tai huoltoyhteys.
150-101		Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
151		Pysäköimispaikka.
151-101		Ohjeellinen pysäköimispaikka.
155		Eritasoristeys.
157-104		Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys, jonka sijainti on ohjeellinen.
159		Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
164-1	16 ap	Merkintä osoittaa, kuinka monta autopaikkaa tonttia varten on rakennettava.
169-9		Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, jonka arvot tulee säilyttää. RKY on Museoviraston laatima valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama inventointi (valtioneuvoston päätös 22.12.2009).
171-20		Suojeltava rakennus. Rakennus on korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava sen kulttuurihistorialliset ja rakennustaiteelliset arvot säilyttäen. Julkisivukorjauksissa tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja. Sisätiloissa voidaan tehdä toiminnan vaatimia muutoksia. Korjaus- ja muutostöiden yhteydessä tulee pyytää maakuntamuseon/museoviraston lausunto.
174-2		Muuntaja.
190-84	EE	EE-merkinnällä varustetulla korttelialueella on noudatettava seuraavia määräyksiä: Alueen osa tai rakennusala jolla on noudatettava erikoistason esteettömyyttä. Suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota liikkumisen lisäksi näkemiseen, kuulemiseen ja hahmottamiseen liittyviin seikkoihin. Esteettömyyden toteutuminen on osoitettava riittävän kattavan esteettömyys selvityksen avulla.

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, 14.12.2021

200-34



vaa/mat1- MERKINNÄLLÄ VARUSTETULLA KORTTELIALUEELLA ON NOUDATETTAVA SEURAAVIA MÄÄRÄYKSIÄ:

SR-20 -MERKINNÄLLÄ VARUSTETUN ASEMARAKENNUKSEN ODOTUSSALISSA JA LIPPUTOIMISTOSSA TEHTÄVISSÄ KORJAUS- JA MUUTOSTOISSA TULEE KÄYTTÄÄ ALKUPERÄISIÄ TAI NIITÄ VASTAAVIA MATERIAALEJA. ODOTUSSALIIN EI SAA TEHDÄ TOIMINNAN VAATIMIA TILAMUUTOKSIA.

SR-20 -MERKINNÄLLÄ VARUSTETUN ASEMARAVINTOLAN RAVINTOLASALISSA TEHTÄVISSÄ KORJAUS- JA MUUTOSTOISSA TULEE KÄYTTÄÄ ALKUPERÄISIÄ TAI NIITÄ VASTAAVIA MATERIAALEJA. MUUTOSTOISSA VANHA RAVINTOLASALITILA TULEE PALAUTTAA ALKUPERÄISEEN LAAJUUTEEN. RAVINTOLASALIN YHTEYDESSÄ OLEVAT SANITEETTITILAT VOIDAAN SÄILYTTÄÄ.

vaa6-merkinnällä varustetuilla korttelialueilla on noudatettava seuraavia määräyksiä:

Kaupunkikuva ja rakentaminen:

Rakennusten tulee muodostaa arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti laadukas kokonaisuus. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulkijan näkökulmaan ja varmistaa, että rakennusten maantasokerros muodostaa miellyttävää kaupunkikuvaa. Varastot tai muut katutasen julkisivua passivoivat tilat tulee sijoittaa pääosin muualle kuin Ratakadun puolelle korttelialueita ja varustaa ikkunoin vähintään muilla kuin korttelialueiden sisäpuolelta avautuvilla julkisivuilla.

Kortteleissa 45-47 tulee olla Ratakadun sekä rautatiealueen puoleisista julkisivuista maantasossa korttelikohtaisesti vähintään 50 % ikkunapintaa tai aukkoa. Korttelissa 45 tulee olla Rata-aukion puoleisesta julkisivusta maantasossa vähintään 50 % ikkunapintaa tai aukkoa. Rautatiealueen puoleisten maantasokerroksen julkisivujen tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia, julkisivumaisia ja ympäristöä elävöittäviä. Maantasokerroksen umpipintojen tulee olla materiaaleiltaan ja artikuloinniltaan katutilan julkista ilmettä tukevaa.

Korttelissa 45 koko korttelin maantasokerroksen jalustaosan ja jyrkkäharjaisen keskushalliosan julkisivujen tulee olla pääosin lasia sekä paikalla muurattua tiiltä, ripustusjärjestelmään kiinnitettyä keraamista laattaa tai säänkestävää terästä. Muilla osilla julkisivumateriaalit tulee sovittaa yhteen jalustaosan kanssa ottaen huomioon korttelien 46 ja 47 julkisivumateriaalit. Rakennusmassoja tulee jäsentää kortteli- tai rakennuskohtaisesti pienempiin osiin erivärisillä pinnoilla tai materiaaleilla siten, että materiaali- ja värimaailma on harmoninen ja lämminsävyinen. Korttelin 45 kattomuotojen tulee olla vaihtelevia ja muodostaa yhtenäinen vaihtelevakorkuinen kokonaisuus, jossa keskushallin massa korostuu selvästi. Katemateriaalina tulee olla kaltevilla kattopinnoilla peltikate tai tiilikate. Vaakasuuntaisten kattopinnojen tulee olla viherkattoja ja/tai kattoterasseja.

Korttelin 45 keskushallin massan tulee olla korttelin korkein osa. Keskushallilla tulee olla muodoltaan yhtenäinen, jyrkkälappeinen harjakatto, jonka lakipisteen korkeusasema on vähintään +57 (korkeusjärjestelmä N2000). Katon harjan suunnan tulee olla poikittainen suhteessa Ratakatuun. Keskushallin sisätilan kattopinnan tulee olla yhtenäinen kaarihalli, jonka lakipisteen korkeus on vähintään +30 (korkeusjärjestelmä N2000). Keskushallin muodon tulee näkyä sekä Ratakadun että ratapihan puolen julkisivussa.

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, 14.12.2021

Kortteleissa 46 ja 47 rakennusten julkisivumateriaalina tulee käyttää paikalla muurattua poltettua tiiltä, tiililaattaa tai rapattua pintaa. Julkisivun elementtisaumat eivät saa olla näkyviä. Rakennusmassoja tulee jäsentää kortteli- tai rakennuskohtaisesti pienempiin osiin tiilityyppien, saumaustapojen, tiililadontojen tai murrettujen, lämminsävyisten värisävyjen sommittelulla. Parvekkeiden tausta- ja sivuseinät voivat olla muuta materiaalia ja värisävyä kuin muut seinäpinnat. Korttelien 46 ja 47 rakennusten vesikaton tulee olla harjakatto ja katemateriaalina peltikate tai tiilikate. Matalammilla rakennusosilla voi kattomuoto olla tasakatto, jolle on mahdollista sijoittaa kattoterasseja.

Maantasokerrokseen voi sijoittaa asuntotiloja ainoastaan siten, että ne avautuvat sisäpihan suuntaan.

Kortteliin 45 tulee sijoittaa asemakeskus ja joukkoliikenneterminaali.

Korttelin 45 rakennusoikeudesta enintään 30 % voi olla asumista.

Kansipihaille saa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi rakentaa asumista palvelevia tiloja, kuten varastoja, polkupyöräpysäköintitiloja, harraste-, yhteis- ja kiinteistönhoidon tiloja. Niiden mittakaava, julkisivumateriaalit ja värisävyt tulee sovittaa alueen arkkitehtuuriin. Näihin tiloihin ei kohdistu autopaikkavelvoitetta.

Parvekkeet:

Kerrostalojen parvekkeet on toteutettava katujen sekä rautatiealueen puoleisilla julkisivuilla sekä päätyjulkisivuilla sisäänvedettyinä ja/tai ranskalaisina parvekkeina. Sisäpihan puolella voidaan toteuttaa myös ripustettuja tai ulkonevia parvekkeita. Kaikki asuntojen parvekkeet on lasitettava. Ranskalaisia parvekkeita ei tarvitse lasittaa.

Piha-alueet ja hulevedet:

Piha-alueiden toiminnallisuudesta, turvallisuudesta, esteettömyydestä, viihtyisyydestä ja esteettisyydestä tulee huolehtia toimintojen selkeällä sijoittelulla ja rajauksilla, erilaisilla ja korkeatasoisilla piha- ja viherrakentamisen materiaaleille sekä vaativiin kasvuolosuhteisiin sopivilla istutuksilla. Kulkureittien ja oleskelualueiden ulkopuoliset alueet kansipihalla tulee istuttaa. Kansipihalla tulee varmistaa istutusten kasvuedellytykset riittävän paksuilla istutusaloilla. Istutettaviksi tulevista alueista vähintään puolet on oltava paksua kasvualustaa, paksuus vähintään 0,6-0,9 metriä, johon voidaan istuttaa erikokoisia perennoja/heinäkasvillisuutta, pensaita ja pieniä puita. Istutusalojen korkeudet voivat vaihdella luonnonmukaisen lopputuloksen aikaansaamiseksi. Kasvillisuuden, kasvualustan sekä kastelu- ja kuivatusjärjestelmien paino ja tilantarve sekä huomaamaton ylimääräisen veden poisto kasvualustasta tulee ottaa huomioon rakenteiden mitoituksessa. Istutusalueiden vedensaantiin tulee hyödyntää ensisijaisesti hulevesiä. Istutukset tulee toteuttaa siten, etteivät ne tarpeettomasti korota pihan korkoa tai rakennuksia. Pihojen oleskelualueita tulee suojata pensaille ja puilla. Lattia- ja pihakorkeudet tulee korttelialueen reunoilla sovittaa ympäröivien alueiden korkeusasemiin siten, etteivät ne tarpeettomasti korota rakennuksia.

Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä vihersuunnittelun asiantuntijan laatima pihajärjestely-, istutus- ja hulevesien käsittelysuunnitelma, joka on toteutettava rakentamisen yhteydessä. Piha-alueilla on varattava riittävästi tilaa lumenkäsittelyyn ja varastointiin.

Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa kiinteistön alueella ennen johtamista hulevesiverkostoon. Viivytyksrakenteiden mitoituslajuuden tulee olla 0,7 kuutiometriä jokaista sataa vettä läpäisemättömä neliometriä kohti. Viivytyksrakenteiden tulee tyhjentyä 12-24 tunnin kuluessa ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, 14.12.2021

Lattia- ja pihakorot tulee sovittaa katualueiden tasauksiin maanpinnan muotoilua, tukimuureja ja istutuksia käyttäen.

Pysäköinti:

Asuntojen pysäköintipaikkojen mitoituksessa huomioidaan vain asuinrakennusten asuinkerrosala, ei talusrakennuksia tai yhteistiloja. Pysäköintipaikkoja on varattava seuraavasti:

- asunnot: yksi pysäköintipaikka 210 asuntokerrosalaneliometriä kohti
- palveluasuminen: yksi pysäköintipaikka 300 palveluasumisen kerrosalaneliometriä kohti
- liike- ja toimistotila: yksi pysäköintipaikka 85 kerrosalaneliometriä kohti
- majoitustila: yksi pysäköintipaikka 200 majoitustilan kerrosalaneliometriä kohti

Kortteliin 45 tulee lisäksi toteuttaa vähintään 150 liityntäpysäköintipaikkaa, joista enintään 10 voidaan sijoittaa korttelin 42 tontille nro 3.

Pysäköintitiloissa ja -alueilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Korttelialueen tilankäyttö mitoitetaan tämän pysäköintinormin mukaisesti. Toteutettavan kohteen pysäköintinormin mukaisista velvoitepaikoista voidaan erillisen pysäköintiselvityksen perusteella harkita joustoja. Joustolaskelmat ja palvelun toimivuus osoitetaan rakennusluvan yhteydessä erillisillä selvityksillä ja mahdollisilla sopimuksilla. Velvoiteautopaikkoja tulee toteuttaa yllä mainitusta lukumäärästä vähintään 75 %, jos pysäköinnin järjestämisessä käytetään joustotekijöitä.

Tapauskohtaiset joustomahdollisuudet pysäköintinormiin:

- Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan enemmän kuin normi edellyttää: viisi polkupyöräpaikkaa korvaa yhden autopaikan. Lisäpyöräpaikkojen tulee sijaita esteettömässä ja lukittavassa sisätilassa. Jousto enintään -10 %.
- Yhteiskäyttöautot: Yksi yhteiskäyttöauto korvaa viisi autopaikkaa, jousto enintään -10 %. Lupaa hakevan tulee osoittaa rakennusluvan yhteydessä palvelun toimivuus ja pysyvyys kohteessa. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä.
- Keskitetty pysäköintilaitos, vähennys nimikoimattomiksi osoitettavasta paikkamäärästä: nimikoimattomuus -10...20 % tai vuorottaispysäköinti -20...30 %

Polkupyörien pysäköinti:

Alueelle on osoitettava asukkaita varten vähintään yksi polkupyöräpysäköintipaikka jokaista 30 asuntokerrosalaneliometriä kohti. Asuntojen polkupyöräpaikoista vähintään 50 % on sijoitettava lukittavaan ja katettuun tilaan, joka on helposti saavutettavissa ja jossa osa paikoista on runkolukittavia. Muut pyöräpaikat tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Nämä pyöräpaikat eivät saa olla kaksikerrostelineissä tai seinätelineissä. Pyöräpaikat tulee sijoittaa ulko-oven läheisyyteen. Mikäli käytetään pysäköintinormin joustotekijöitä, 50 % sijaan vähintään 75 % polkupyöräpaikoista tulee toteuttaa edellä mainitulla tavalla. Muut polkupyöräpaikat voidaan osoittaa esimerkiksi kaksikerrostelineisiin tai seinätelineisiin. Kaikki ulkona olevat pyöräpaikat tulee varustaa runkolukittavilla telineillä.

Helposti saavutettava tila on lukittu ja katettu tila, johon pyörä voidaan taluttaa renkaillaan. Tilan ovien tulee olla helposti avattavia ja mitoituksen mahdollistaa talutus ulkoa pyöräpysäköintipaikalle. Kynnyksen enimmäiskorkeus on 20 mm. Pyöräpysäköinti voi sijaita muualla kuin maantasokerroksessa, jos rakennuksessa on joko hissi, johon pyörä mahtuu pyörilleen, tai luiska, jonka enimmäiskaltevyys on 8 %. Polkupyörien pysäköintitilaan ei kohdistu autopaikkavelvoitetta. Asuinkerrostalojen ulkoiluvälinevarastoissa tulee lisäksi varata tila yhdelle erikoispyörälle, polkupyörän perävaunulle tai muulle liikkumisen apuvälineelle alkavaa tuhatta asuntokerrosalan kerrosalaneliometriä kohti.

Asemakaavamerkinnot ja -määräykset, 14.12.2021

Liiketilalle on osoitettava vähintään yksi polkupyöräpysäköintipaikka jokaista 40 kerrosalaneliometriä kohti ja toimistotilalle vähintään yksi polkupyöräpysäköintipaikka jokaista 50 kerrosalaneliometriä kohti. Liike- ja toimistotilan polkupyöräpysäköintipaikoista vähintään 30 % tulee sijoittaa katettuun tilaan tai sisätilaan.

Kortteliin 45 tulee lisäksi osoittaa vähintään 250 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa lukittavaan ja katettuun tilaan. Liityntäpyöräpysäköinnissä voidaan käyttää kaksikerrospyörätelineitä.

Tekniset laitteet ja tilat:

Ilmanvaihtokonehuoneita tai muita teknisiä tiloja ei saa sijoittaa rakennuksien ylimmän kerroksen yläpuolelle. Välttämättömät tekniset laitteet vesikaton yläpuolella on sovitettava rakennuksen kokonaishahmoon ja julkisivuarkkitehtuuriin. Kerroksissa oleviin teknisiin tiloihin ei kohdistu autopaikkavelvoitetta. Ilmanvaihto- ja jäähdytystekniikan aiheuttaman melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Muuntamot tulee integroida rakennuksiin alueen sähköjakeluverkonhaltijan hyväksymällä tavalla. Muuntamot tulee sijoittaa Ratakadun puoleiselle seinälle. Muuntamot on voitava rakentaa korttelikohtaisesti ensimmäisessä rakennusvaiheessa.

Jätehuolto:

Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennusmassojen yhteyteen helposti saavutettavalle ja huollettavalle paikalle.

Väestönsuoja:

Väestönsuojatilat toteutetaan rakennusten kellarikerroksiin.

Runkomelu ja tärinä:

Asemakaava-alueella radan läheisyydessä esiintyy sellaista raideliikenteestä aiheutuvaa runkomelua ja tärinää, joka voi heikentää asumisviihtyisyyttä. Runkomelu ja tärinä tulee ottaa huomioon rakennusten ja rakenteiden suunnittelussa.

Ympäristömelu:

Kainuuntien puoleisten julkisivujen ääneneristävyyteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Ympäristömelu tulee ottaa huomioon asuntojen avautumisessa ja sijoittelussa sekä parvekeratkaisuissa Kainuuntiehen sekä Kainuuntien ja Ratakadun kulmaukseen rajoittuvien rakennusalojen osalta.

Maaperän puhtaus:

Maaperän puhtaus tulee selvittää. Pilaantunut maaperä on kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

TONTTIJAKOMERKINNÄT:

1.

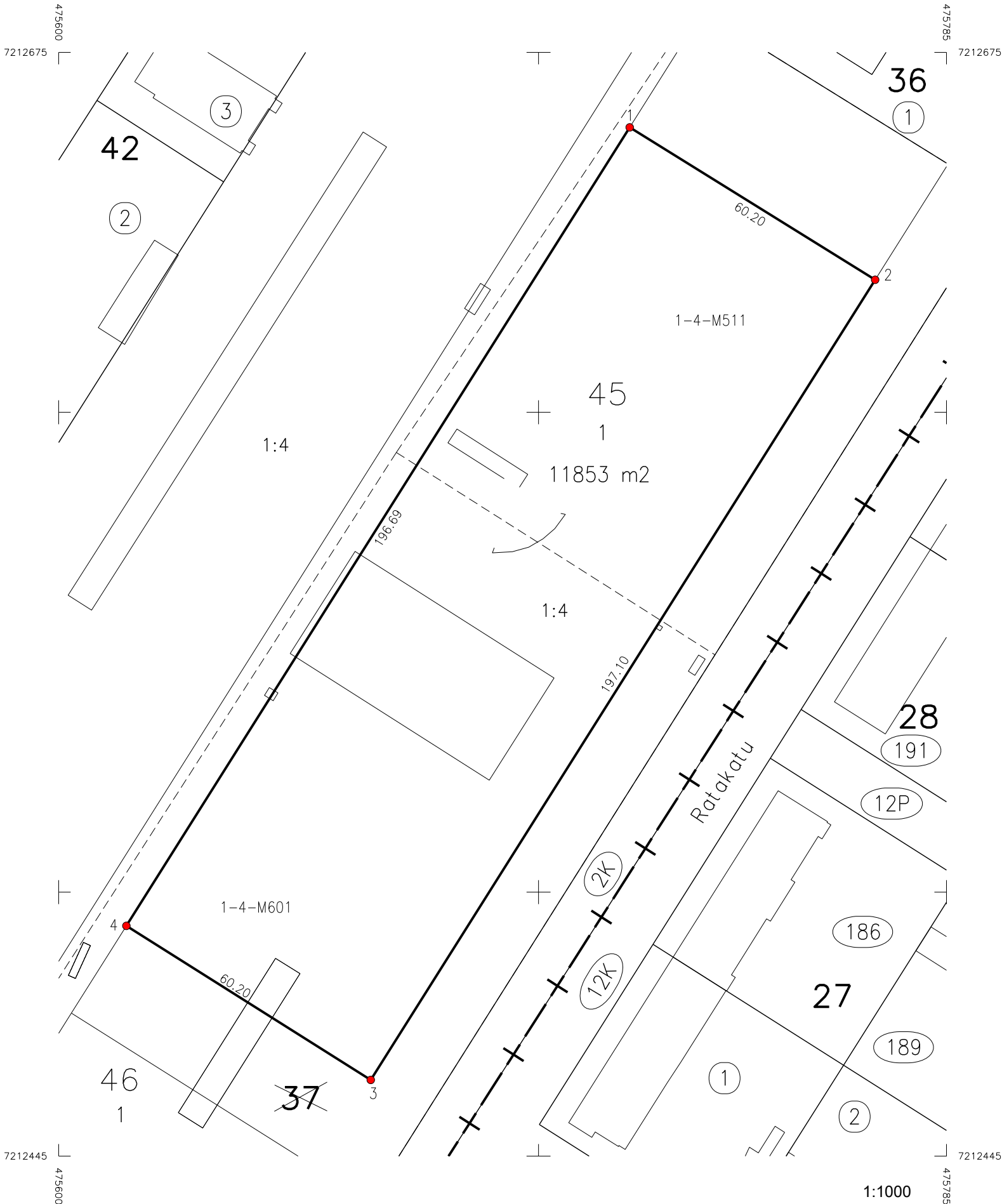
Sitovan tonttijaon mukainen tontti.

II (Vaara)
Kortteli 45
Tontti 1

KOORDINAATTILUETTELO

N:o	X	Y
1	7212659.365	475718.999
2	7212627.608	475770.144
3	7212460.875	475665.040
4	7212492.977	475614.114

13.12.2021 ALK



II (Vaara) Kortteli 46 Tontti 1

KOORDINAATTILUETTELO

N:o	X	Y
1	7212474.789	475602.649
2	7212440.625	475656.845
3	7212375.995	475616.104
4	7212410.158	475561.908

13.12.2021 ALK



