



OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA SAATU PALAUTE JA VASTINEET

KIRKONKYLÄN YDINKESKUSTAN ASEMAKAAVAMUUTOS, UUSI ASEMANSEUTU

8.5.2023



1 JOHDANTO

Limingan Asemanseudun asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 24.2. – 24.3.2021 Lakeustalolla ja kunnan internet-sivulla. Nähtävilläoloaikana saatiin kolme lausuntoa ja kolme mielipidettä asemakaavan suunnittelun lähtökohdista. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus kommentoi sähköpostitse kaavan selvitystarpeita ja viranomaisneuvottelun järjestämistä.

2 LAUSUNNOT

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin lausunnot viranomaisilta ja yhteisöiltä, joiden toimialaa suunnittelu koskee.

Lausunto pyydetty	Lausunto saapunut
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus	kommentti s-postilla
Pohjois-Pohjanmaan museo, arkeologia	24.3.2021
Väylävirasto	30.3.2021
Oulun seudun ympäristötoimi	15.3.2021

2.1 Pohjois-Pohjanmaan museo

”Limingan kunnassa on tullut nähtäville Limingan Kirkonkylän Asemanseudun asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Asemakaavan muutos koskee kortteleita 20B, 21-24, 28, 44, 46, 249-252, korttelin 29 tonttia 1 sekä niihin liittyviä katu-, liikenne-, rautatie-, virkistys- ja maatalousalueita. Tämä lausunto koskee arkeologista kulttuuriperintöä.

Suunnittelualue (noin 34 ha) sijaitsee Limingan keskustaajamassa rautatien molemmin puolin. Liminganraittiin, Kauppakatuun, Peräkyläntiehen ja Lumijoentiehen rajoittuva suunnittelualue sisältää lisäksi alueen Pappilantien varrella Lumijoentien eteläpuolella. Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa uusien liike-, toimisto- ja asuinrakennusten rakentaminen. Muutoksessa tarkastellaan myös mahdollista lähiliikenteen raideyhteyttä ja rautatieaseman sijoittumista keskusta-alueelle. Liminganjoen itäpuolella oleva suunnittelualue on noin 5 metriä tai hieman enemmän nykyisestä merenpinnasta. Alueelta ei tunneta kiinteitä muinaisjäänneksiä ja pääosa alueesta onkin sekä maastoltaan että myöhemmältä maankäytöltään epäsuotuisaa muinaisjäänneksen esiintymistä ja löytymistä ajatellen. Kartta-aineiston perusteella erityisesti viereisen Pappilan ja siitä etelään oleva jokiranta on ollut 1700-luvulla keskeisintä kylän aluetta. Tällä nykyään rakennetulla alueella on tehty pienimuotoisia tutkimuksia sekä kaivutöiden arkeologista valvontaa vuosina 2019 ja 2020. Näissä tehdyt havainnot ovat pääosin 1800-luvulta, mutta myös vanhemmasta 1600- ja 1700-luvun asutuksesta on joitakin viitteitä.

Suunnittelualueen lounaisosa sijoittuu välittömästi historiallisista 1700-luvun alun kartoista tunnetun historiallisen ajan asutuksen viereen. Maastollisesti tuolla alueella olevat, Lumijoentien molemmin puolin sijoittuvat peltoalueet ovat perus- ja maastokarttojen mukaan jokseenkin viiden metrin korkeudella merenpinnasta. Vaikka 1500-lukua vanhemman asutuksen löytäminen peltojen alueelta ei ole todennäköistä, ei näillä rakentamattomilla alueilla kuitenkaan voida kokonaan sulkea pois 1700-luvun asutusta vanhemman asutuksen esiintymistä. Tällaiseen 1500- tai 1600- asutukseen voi viitata Lumijoentien pohjoispuolelta paloaseman länsipuoliselta pellolta tehty metalliesinelöytöjen kokonaisuus, johon nelimäisen kehäsoljen, sormuksen ja mahdollisen helan lisäksi kuuluu kaksi rahaa, joista toinen 1500-luvun lopulta ja toinen 1600-luvun alusta (löytöpaikka Liminka, Kramsu, muinaisjäänneosrekisterin kohdetunnus 1000037290, ks. <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.1000037290>).

Edellä todetun perusteella Pohjois-Pohjanmaan museo edellyttää kaavoituksen yhteydessä selvitettäväksi onko alueella sellaisia kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muuta arkeologista kulttuuriperintöä, joka tulee kaavassa ottaa huomioon. Tämän vuoksi tulee tehdä arkeologinen tarkkuusinventointi paitsi mainitun löytöpellon alueella myös Lumijoen eteläpuolella olevalla peltoalueella (ks. kartta alla). Koska alue on ollut pitkään viljelys- käytössä, ovat pintakerrokset ja mahdollisesti pinnassa olleet rakenteet tuhoutuneet. Tarkkuusinventoinnissa tulee selvittää, onko peltokerroksen alta löydettävissä säilyneitä rakenteita tai arkeologia kerroksia. Luontevinta tämä on tehdä poistamalla peltokerros koneellisesti koekuoppien/-ojien kohdalta. Mikäli alueelta tavataan muinaisjäännöksiä, tulee näiden rajat määritellä.

Muinaismuistolain (295/639) 15 §:n perusteella hankkeen toteuttaja vastaa arkeologisten tutkimusten kustannuksista. Tietoa arkeologisten kenttätöiden tilaamisesta sekä arkeologisista toimijoista on Museoviraston verkkosivuilla osoitteessa (http://www.nba.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen_kulttuuriperinto/arkeologisten_kenttatoiden_tilaaminen). Tämä museon lausunto tulee liittää tarjouspyyntöön.

Tutkimuksen tulee noudattaa Suomen arkeologisten kenttätöiden laatuohjetta, johon voi tutustua osoitteessa (http://www.nba.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen_perinto/laatuohjeet)

Tutkimusten toteuttaminen ei edellytä tutkimusluvan hakemista Museovirastosta. Valitun toimijan tulee ilmoittaa töiden alkamisesta Pohjois-Pohjanmaan museoon.”



Kuva 1 Karttaote Pohjois-Pohjanmaan museon lausunnosta, johon on merkitty viivarasterilla arkeologisen tarkkuusinventoinnin alueet.

Kaavoittajan vastine

Suunnittelualueelle tehdään arkeologinen tarkkuusinventointi lausunnossa mainituille alueille. Tehtävän selvityksen tulokset huomioidaan asemakaavan muutoksen suunnittelussa ja selvitys julkaistaan asemakaavaselostuksen liitteenä.

2.2 Väylävirasto

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

Suunnittelualue sijaitsee Limingan ydinkeskustassa ja ulottuu Ylivieska – Oulu -rataosan molemmille puolille. Alue rajautuu Liminganraittiin, Kauppakatuun, Peräkyläntiehen ja Lumijoen tiehen ja sisältää lisäksi alueen Pappilantien ympärillä. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on kasvattaa Limingan keskustan vetovoimaa ja mahdollistaa uusien liike-, toimisto- ja asuinrakennusten rakentaminen Limingan ydinkeskustaan. Asemakaavamuutoksessa tarkastellaan mahdollista lähiliikenteen raideyhteyttä ja rautatieaseman sijoittumista keskusta-alueelle. Asemakaavamuutoksen suunnittelussa huomioidaan alueella sijaitseva kulttuurihistoriallisesti arvokas Limingan Osuusmeijeri.

Ylivieska – Oulu -rataosan kehittäminen ja lisäraidevaraukset

Ylivieska – Oulu -rataosa on kaavan suunnittelualueen kohdalla nykytilanteessa yksiraiteinen. Väyläviraston linjauksen mukaisesti rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua yhteen lisäraiteeseen (yhteensä kaksi raidetta). Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Rautatien läheisyyteen sijoittuvissa kaavoissa on turvattava lisäraiteen toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa.

Väylävirasto on laatinut vuonna 2021 selvityksen Tampere – Oulu -rataosuuden kehittämisestä (Rataosuuden Tampere – Oulu tarveselvitys, Väyläviraston julkaisuja 12/2021, saatavilla: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2021-12_tampere-oulu_web.pdf). Tarveselvityksen tavoitteena on ollut muodostaa yhtenäinen näkemys rataosuuden Tampere – Oulu kehittämisestä huomioiden erityisesti välityskyvyn riittävyys sekä matka- ja kuljetusajat. Selvityksen aikana on käyty läpi tarkastelualueetta koskevat aikaisemmat selvitykset ja suunnitelmat sekä selvitetty ratakapasiteetin pullonkaulat ja radan suurinta nopeutta rajoittavat tekijät. Selvityksen lopputuloksena on esitetty kehittämisspolku, joka ulottuu vuoteen 2050 saakka. Selvityksessä on tutkittu kaksoisraideosuuksien rakentamista vaiheittain Tampereen ja Seinäjoen välille sekä Ylivieskan ja Oulun välille. Ylivieska – Oulu -rataosan osalta selvityksessä on esitetty ensimmäisessä vaiheessa 2020-luvulla toteutettavaksi kaksoisraide Liminka – Oulu -välille sekä Hirvinevan ja Kankaan liikennepaikkojen parantamista. Ylivieska – Oulu -rataosan toteuttaminen kokonaisuudessaan kaksiraiteiseksi on arvioitu tarpeelliseksi toisessa vaiheessa 2030- ja 2050-lukujen välillä.

Väylävirasto on laatinut Liminka – Oulu -rataosan kaksoisraiteesta yleissuunnitelman vuonna 2010 (Liminka – Oulu kaksoisraiteen ja Oulun kolmioraiteen yleissuunnitelma 2010), jota ei ole ratalain mukaisesti hyväksytty. Oulun seudun MAL-sopimukseen 2020-2031 kirjatun pääradan kehittämistoimenpiteiden mukaisesti Väylävirasto on käynnistämässä syksyllä 2021 Liminka – Oulu -kaksoisraiteen ratalain mukaista suunnittelua. Kaksoisraiteen suunnittelu vaatii tiivistä vuoropuhelua ja yhteensovitusta Limingan kunnan kanssa myös Kirkonkylän asemanseudun asemakaavatyön osalta.

Limingan uusi henkilöliikenteen asema

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kuvattu, että kaavatyön yhtenä tavoitteena on tarkastella mahdollista lähiliikenteen raideyhteyttä ja rautatieaseman sijoittumista keskusta-alueelle. Väylävirasto ei näe estettä varautua henkilöjunaliikenteen palautumiseen Liminkaan. Mikäli henkilöjunaliikenteeseen halutaan varautua, tulee asemakaavatyön yhteydessä selvittää ratateknisistä lähtökohdista aseman vaatimia järjestelyitä ja niiden tilavarauksia. Aseman osalta tulee tutkia sen raide- ja laituriratkaisuja, aseman liityntä- ja saattoyhteyksiä, liityntäpysäköintiä sekä aseman kytkeytymistä alueen muuhun liikennejärjestelmään. Aseman

jatkosuunnittelussa tulee noudattaa Väyläviraston ohjetta Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 16 Väylät ja laiturit (Liikenneviraston ohjeita 43/2017, saatavilla:

https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2017-43_rato16_web.pdf)

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, rautapihan 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 (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä 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 tärinästä 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 tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuumainen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

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

Kaavoittajan vastine

Asemakaavan muutoksen suunnittelussa tehdään yhteistyötä Liminka – Oulu -kaksoisraiteen suunnittelijoiden kanssa. Hankkeessa on mukana tarvittavat liikenteen asiantuntijat, jotka selvittävät ja suunnittelevat henkilöliikenteen aseman järjestelyitä ja tilavarauksia.

Asemakaavan suunnittelua varten tehdään liikennemeluserveys sekä tärinä- ja runkomeluserveys, joiden tulokset huomioidaan asemakaavan suunnitteluratkaisuissa ja kaavamerkinnoissä.

2.3 Oulun seudun ympäristötoimi

”Limingan kunta on pyytänyt Oulun seudun ympäristötoimen lausuntoa kirkonkylän asemaseudun asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 24.3.2021 mennessä.

Alue rajautuu Liminganraittiin, Kauppakatuun, Peräkyläntiehen ja Lumijoentiehen ja sisältää lisäksi alueen Pappilantien ympärillä. Kaavamuutosalueen koko on noin 34 ha. Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on kasvattaa Limingan keskustan vetovoimaa ja mahdollistaa uusien liike-, toimisto- ja asuinrakennusten rakentaminen Limingan ydinkeskustaan. Asemakaavan muutoksessa tarkastellaan mahdollista lähiliikenteen raideyhteyttä ja rautatieaseman sijoittumista keskusta-alueelle.

Oulun seudun ympäristötoimen ympäristönsuojeluyksikön mielestä asemakaavamuutoksen alueella on selvitettävä raideliikenteestä aiheutuva melu- ja tärinä sekä tieliikenteen osalta erityisesti Lumijoentieltä kantautuva melu. Suunnittelualueella maalajit vaihtelevat, minkä vuoksi raideliikenteen tärinävaikutus voi vaihdella alueen sisällä ja vaikuttaa rakennusten perustamistapaan. Raideliikenteen oletetaan kasvavan tulevaisuudessa ja mahdollinen rautatieasema voi lisätä melu- ja tärinävaikutusta ympäristössä. Lumijoentien ylikululta tieliikenteen melu leviää laajemmalle ympäristöön.

Kaavan laadinnassa on selvitettävä tarpeellisessa määrin alueen kasvillisuus, linnut ja mahdolliset direktiivilajit, vaikka kaavamuutoksen alue on pitkälle ihmistoiminnan muuttamaa. Hap-pamien sulfaattimaiden esiintyminen tulisi myös selvittää yksityiskohtaisesti.

Suunnittelualueella on valtakunnalliseen maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI-rekisteri) merkittyjä kohteita, jotka tulee huomioida suunnittelussa. Kauppakadun varressa radan eteläpuolella on sijainnut kaksi kyläkauppaa, joissa on ollut polttoaineen jakelua. Lisäksi Limingan Osuusmeijerin kohdalle on merkitty selvitystarvetta.”

Kaavoittajan vastine

Asemakaavan muutoksen suunnittelua varten tehdään liikennemeluserveys, tärinä- ja runkomeluserveys, luontoselvitys, sulfaattimaaselvitys ja PIMA-selvitys. Selvitysten tulokset huomioidaan asemakaavan suunnitteluratkaisuissa ja kaavamerkinnoissä.

3 MIELIPITEET

3.1 Limingan seurakunta

”Limingan seurakunta esittää liitteen mukaisen alueen liittämistä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Lisäksi Limingan seurakunta pyytää, että se liitettäisiin osallisten luetteloon. Pyydämme keväälle lisää aikaa näiden prosessointiin.

Seurakunnan alueella voimassa oleva kaava on laadittu v. 1979 hyväksytylle pohjakartalle. Digitoitaessa ajantasakaavaa uudelle kartalle on voinut syntyä epätarkkuuksia esimerkiksi rakennusalojen suhteen johtuen pohjakarttojen tarkkuusasteista. Onkin siis välttämätöntä käydä läpi koko seurakunnan omistama alue samanaikaisesti eli myös korttelin 41 tontti 1 sekä

viereiset Aabramintie, LP- ja VP-alueet. Kokonaisuutta on tarkasteltava vielä kunnan ja seurakunnan yhteistyönä.

Esitetyllä alueella sijaitsee myös katu, joka on seurakunnan maalla, mutta jota ei ole erotettu tai lunastettu katualueeksi. Näihin asioihin voidaan palata piakkoin.

Seurakunnan tulevaisuuden tarpeet vaativat koko alueen tutkimista. Katsomme toiveikkaasti lähitulevaisuuteen, jossa myös siintävät investoinnit seurakuntatalon osalta. Tätä ennen kaava-asia olisi hyvä ratkaista kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla. Tähän myös kunnanjohtaja ja kunnanarkkitehti ovat meitä kehottaneet. Välittömästi tämän tekstin jälkeen samassa dokumentissa esitetään alue, joka tulisi liittää osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan. Sen jälkeen palaamme muihin yksityiskohtiin tämän kevään aikana. Tästäkin on jo suullisesti ollut puhetta kunnanjohtajan ja -arkkitehdin kanssa. Yhteistyö on näyttäytynyt meille päin joustavana, josta suuret kiitokset. Kaavan päivittäminen on yhteinen etumme.”

Kaavoittajan vastine

Seuranunnan esittämä alue otetaan mukaan asemakaavan muutoksen suunnittelualueeseen. Seurakunnan alueen suunnittelussa tehdään yhteistyötä, ja maanomistajan näkemykset otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon asemakaavan ratkaisuihin. Seurakunnan omistamalla alueella tulee suunnittelussa ottaa huomioon Limingan rannan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvot sekä rautatien aiheuttama melu, tärinä ja runkomelu.

3.2 Kiinteistöosakeyhtiö

”Toivoisimme, että asemakaavamuutoksessa otettaisiin huomioon autopaikoitus ja lumien säilytys sekä kaavamerkintä.

Jo nyt Linnukkatien toisella puolella olevat koulun opiskelijat ja henkilökunta sekä liikuntahallin käyttäjät pysäköivät välillä autonsa Linnukkatie 4:n ja viereisten kiinteistöjen paikoitusalueille, niin päivällä kuin illallakin. Illalla tuo käyttö ei niin haittaa, mutta päivällä se vie asiakaspaikkoja liikkeiden yrityksiltä. Olemme miettineet, onko koulun ja liikuntahallin ympäristössä parkkipaikkoja liian vähän rakennusten päiväkäyttäjille. Nuoret opiskelijat saavat ajokortin tänä päivänä myös aiemmin ja sekin voi näkyä autopaikkojen lisääntyvänä tarpeena harrastustilojen ja koulun ympäristössä.

Liikkeille täytyy uudessakin kaavassa säilyttää asiakaspaikat tien varteen, liikkeiden edustalle. Ei niin, että rakennukset ovat tien vieressä ja kaikki autopaikat talon takana tai jossain kauempana. Osa asiakkaistakin on iäkkäämpiä tai heidän kulkunsa on muuten vaikeutunut ja heillä voi olla tarve asioinnin yhteydessä päästä lähelle liikkeen ulko-ovea. Ei asiakkaalle sellaista tunnetta, että tuossa se liike on, mutta mihinkähän minä auton jätän.

Lumille pitäisi olla säilytyspaikat niin, ettei ihmisten kulku talvella esty kiinteistöstä/liikkeestä toiseen mentäessä ja että mahdollisimman vähän autopaikkoja jouduttaisiin ottamaan lumien säilytykseen. Pyöräteiden ja ajokaistojen väliin on jätettävä riittävästi tilaa lumien auraamiseen niin, ettei niitä tarvitse aurata kiinteistöjen pihoilta. Voisiko miettiä, olisiko kiinteistöille mahdollista osoittaa myös yhteisiä lumenlajitysalueita.

Toivoisimme, että uudessa asemakaavassa kaavamerkintä sallisi kiinteistöllämme asuinliiketoimintojen rakentamisen esim. niin, että ensimmäisessä kerroksessa olisi liiketiloja, toisessa ja siitä ylemmissä kerroksissa toimistoja ja/tai asuntoja.

PS. Teams-linkit etätalouksien voisi olla paremmin näkyvillä kunnan kotisivuilla esim. ajan-kohtaisissa, tapahtumissa tai tässä tapauksessa, vireillä olevan kaavan kohdalla. Tähän

kaavaan liittyvää linkkiä kunnan verkkosivuilta emme vaan löytäneet. Voisi kutsussakin tarkemmin mainita mistä se sieltä verkkosivuilta löytyy.”

Kaavoittajan vastine

Tonttien riittävät pysäköinti- ja lumialueet ovat tärkeitä asemakaavassa suunniteltavia asioita. Tonttien rakennusoikeuksien määrittämisessä huomioidaan autopaikkojen tarve kaava-alueella yhtenäisten autopaikkojen mitoituslukujen avulla. Tontin toimintojen vaatimat autopaikat tulee rakentaa omalle tontille. Katujen varsille voidaan mahdollisuuksien mukaan suunnitella autopaikkoja esim. liikehuoneistoissa asioivia henkilöitä varten.

Lumitilat pyritään mitoittamaan siten, että kaduilta aurattavat lumet mahtuvat katualueille tai lumelle erikseen varatuille paikoille ja tonteilta aurattavat lumet tonteille. Lumen kuljettaminen pois on kallista ja ympäristöä kuormittavaa. Asemakaavan suunnittelualue on kuitenkin jo rakennettua Limingan ydinkeskustaa, minkä vuoksi lumitilojen mitoittaminen jo tiiviisti rakennetuille tonteille voi olla haastavaa.

Kiinteistönomistajien toiveet asemakaavamerkintöjen sisällöstä otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon. Ko. tontilla kiinteistönomistajan esittämä kaavamerkintä on asemakaavan tavoitteiden mukainen.

3.3 Yksityishenkilö

”Kaavamuutuskartalla (KH 8.2.2021) ei näy asemanseutua, joten kaavamuutoksen nimi on harhaanjohtava. Rehellisempi nimi olisi Meijerialue, joka on ollut tunnettu jo toista sataa vuotta. Ilmeisesti kunta ei olekaan muuttamassa Asemanseudun kaavaa, vaan Ydinkeskustan kaavaa vuodelta 2009.

Kaavanimistössä ja suunnittelussa on suositeltavaa käyttää pitkällä aikajänteellä tutuksi tullutta nimistöä väärinkäsitysten välttämiseksi. Asemanseuduksi mielletään paikkakunnalla asema-alue, joka on Asemakadun ja radan välissä. Alue on n. 200 metriä nyt esitetyltä kaavamuutosalueelta koilliseen. Alueelle on osoitettu junaliikenteen liikennepaikka Oulun Seudun yleiskaavassa.

K.o. alueella on vv. 1884-86 rakennettu rautatieasema, joka oli junaliikenteen käytössä n. 100 vuotta ja on sen jälkeen ollut ravintolakäytössä. Rakennus on suojeltu. Asemapubille myönnettiin Oulun läänin rakennussuojelupalkinto v. 1990. Asemalle on v. 1990 jälkeenkin ollut satunnaista paikallisliikennettä, eikä mikään estäisi sen lisäämistä. Aseman ympärillä on laajalti rautatiealueeksi kaavoitettua maata molemmin puolin radan asemapuistoiheen.

Meijerirakennus on myös suojeltu ja tontti on SR-aluetta, joten käyttötarkoitus on valittavissa tarpeen mukaan. Ote nykyisestä asemakaavasta (Lukkaroinen 2009):

SR-1 Rakennussuojelualue.

Limingan Osuusmeijerin alue. Alueelle voidaan osoittaa lähipalveluja, asumista, työpajoja, liiketilaa, toimistoja, kulttuuritoimintaa palvelevia rakennuksia tai urheilupalveluja. Kulttuurihistoriallisesti ja taajamakuvan kannalta arvokas rakennus, jonka ominaispiirteet tulee korjaus- ja muutostöissä säilyttää. Alueella suojeltavat rakennukset ja alueen osat on osoitettu sr3-merkinnällä. Alueelle saa sijoittaa myös raideliikenteen lähiliikenneaseman.

Kaavoitukseen pitäisi tuoda rehellisyyttä ja avoimuutta. Limingan junaliikenne on pääosin valtakunnallisista toimijoista kiinni, eikä uutta asemaa tarvita varmaan kymmeneen vuosiin. Lähijunaliikenteelle resurssit ovat hyvät nykyisilläänkin rautatiealueilla. Jos kaavaa uusitaan yksityisten maanomistajien toimeksiannosta, tulee heidän maksaa kaavamuutoksesta aiheutuvat kehittämiskorvaukset.

Asemakaavan muutos ei ole edes välttämätön tässä vaiheessa. Hankekaavaksi on alue aika iso, ja osayleiskaavaksi liian suppea. Nykyisen trendin mukaan rakennusten elinikä kunnassa on n. 20-40 vuotta, joten keskustan nykyinen rakennuskanta on mahdollisesti poistunut ennen kaksoisraiteen tuloa.

Esillä ollut torivisio ei edellyttänyt koko ydinkeskustan asemakaavan muutosta, vaan asia voidaan hoitaa muutoin. Kaavamuutosalue on osittain vuodelta 2017, siis aika nuori.”

Kaavoittajan vastine

Liminka - Oulu -kaksoisraiteen ratasuunnittelu on parhaillaan käynnissä, ja Limingan henkilöliikenteen pysäkki on mukana suunnittelussa. Limingan vanha asemarakennus sijaitsee asuinalueella selvästi ydinkeskustan ulkopuolella, eikä siten palvele parhaalla mahdollisella tavalla mahdollisen Oulun seudun lähijunaliikenteen asiakkaita. Henkilöliikenteen junapysäkin luonteva paikka on ydinkeskustassa, missä ihmiset liikkuvat ja muut liikennemuodot yhdistyvät rai-
deliikenteeseen.

Asemakaavasta käytetään nimeä *Asemanseudun asemakaavamuutos* suunnittelun tavoitteiden ja tulevan asemakaavaratkaisun perusteella. Asemakaavan virallista nimeä on toki mahdollista vielä pohtia.

Asemanseudun asemakaavamuutos ei ole hankekaava, vaan koko Limingan ydinkeskustaa koskeva suunnitelma, jonka avulla mahdollistetaan kunnan kehittyminen ja elinvoimaisuus pitkällä tähtäimellä.