



Suunnittelualuetta etelästä kuvattuna (Kempeleen kunta)

LUKKAROINEN
ARKKITEHTITOIMISTO



Selostus päivitetty 6.9.2017
HYVÄKSYNTÄÄN

SELOSTUS

Kempeleen kunta
KESKUSTAN KAAVARUNKO

MAANKÄYTÖN KONSULTTI**Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy**

Kauppurienkatu 12, 90100 Oulu
puh. 08 888 3300 (keskus)

Joona Koskelo, arkkitehti SAFA, YKS 518, projektin johtaja
puh. 044 728 3302
joona.koskelo@lukkaroinen.fi

Heini Kaskela, arkkitehti SAFA, YKS 534, projektipäällikkö
puh. 044 728 3309
heini.kaskela@lukkaroinen.fi

Sanni Leinonen, arkkitehti SAFA, YKS 613, vastaava projektiarkkitehti
puh. 044 728 3308
sanni.leinonen@lukkaroinen.fi

Hanna Jokela, tekniikan kandidaatti (Ark), avustava suunnittelija
hanna.jokela@lukkaroinen.fi

LIIKENNESUUNNITTELUN KONSULTTI**Sito Oy**

Lekatie 6, 90140 Oulu
puh. 020 747 6000 (vaihde)

Jani Karjalainen, projektipäällikkö
puh. 040 507 1674
jani.karjalainen@sito.fi

Pauliina Nissi, katusuunnittelija
puh. 040 653 1904
pauliina.nissi@sito.fi

KAAVARUNGON SUUNNITTELYRYHMÄ

Petri Joro, maankäyttöpäällikkö
Kaija Muraja, kaavoittaja
Mari Kuukasjärvi, kaavoittaja
Ruusa Degerman, kavasuunnittelija
Eelis Rankka, kunnallistekniikkapäällikkö
Sari Palo, kunnanpuutarhuri
Markku Taskinen
Matti Tarkianen
Joona Koskelo, arkkitehti
Heini Kaskela, arkkitehti
Sanni Leinonen, arkkitehti
Hanna Jokela, tekniikan kandidaatti (Ark)
Jani Karjalainen, liikennesuunnittelija

Kempeleen kunta
Kempeleen kunta
Kempeleen kunta (28.2.2017 saakka)
Kempeleen kunta
Kempeleen kunta
Kempeleen kunta
Hartela Pohjois-Suomi Oy
Hartela Pohjois-Suomi Oy
Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy
Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy
Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy
Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy
Sito Oy

JOHDANTO

Kempeleen kunta järjesti Kempeleen kuntakeskuksen kaavoitus- ja tontinluovutuskilpailun keväällä 2016 Ollakan alueelle. Ollakka sijaitsee Kempeleen ydinkeskustassa, nykyisen liikekeskustan eteläpuolella. Kilpailu oli luonteeltaan toteutukseen tähtäävä ja se suunnitettiin työyhteisöliittymälle, jonka muodostivat rakennuttava tai rakentava ja suunnitteleva osapuoli yhdessä. Kilpailuun jätettiin kaksi ehdotusta ja sen voitti työyhteisöliittymä Hartela Forum Oy (nykyään Hartela Pohjois-Suomi Oy), Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy ja Sito Oy ehdotuksella "Tiimalasi". Toiseksi sijoittui Rakennusliike Lapti Oy:n, Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy:n ja Plaana Oy:n ehdotus "Osista ehjäksi".

Jatkumona kaavoitus -ja tontinluovutuskilpailulle Kempeleen kunta on käynnistänyt kaavarungon laatimisen Ollakan alueelle. Kaavarunko on luonteeltaan yleispiirteinen maankäyttöä ohjaava suunnitelma, jonka tarkoituksena on ohjata alueen asemakaavoitusta. Kaavarungon laatimisen yhteydessä tarkastellaan myös suunnittelualueen jatkoyöstön vaiheistusta.

Kaavarunkotyö laaditaan konsulttityönä. Konsultit ovat voittajaehdotuksen tekijät: maankäytön suunnittelun konsulttina on Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy ja liikenne- ja ympäristösuunnittelun konsulttina Sito Oy. Kaavarunkotyötä ohjaa Kempeleen kunnan kaavoituksen ja ympäristöpalveluiden henkilöstö ja suunnittelua tehdään kiinteässä yhteistyössä myös Hartela Pohjois-Suomi Oy:n edustajien kanssa. Kaavarunkotyössä hyödynnetään molempien kilpailuehdotusten ideoita.

Kaavarungon tavoitteena on selventää keskustan rajausta sekä tuoda esille kunnan tahto- ja tavoitetila keskustan kehittämiseksi. Suunnittelualue on yksi Kempeleen kunnan strategisista kehittämiskohteista. Kunnan tavoitteena on laajentaa nykyistä liikekeskustaa Kempeleentien eteläpuolelle ja muodostaa Ollakan alueesta vetovoimainen liike- ja asutuskeskittymä. Kaavarunko mahdollistaa jatkokaavoituksen kautta nopean reagoinnin erityisesti asuin- ja liikerakentamisen tarpeisiin.

Suunnittelutyön lähtöaineistona on käytetty olemassa olevaa kartta-aineistoa, ilmakuvia ja molempia kilpailuehdotuksia. Kaavarungon suunnittelussa huomioidaan myös Kempeleen taajaman osayleiskaavatyön 2040 yhteydessä tehdyt selvitykset ja aineistot. Olemassa olevien lähtöaineistojen lisäksi kaavarunkotyön tueksi on laadittu analyysikarttoja, jotka ovat tämän selostuksen liitteenä.

Kaavarungon pohjaksi laadittiin kaksi vaihtoehtoista kaavarunkoluonnosta. Hankkeen aikana on pyritty avoimeen tiedottamiseen ja sitä kautta keskustelun herättämiseen. Kaavarunkovaihtoehtoja koskeva yleisötilaisuus pidettiin Kempeleen kunnantalolla 19.5.2017. Kaavarunkovaihtoehtot olivat kuntalaisten ja muiden osallisten kommentoitavana karttapohjaisessa Harava-kyselypalvelussa touko-kesäkuun aikana 2017. Lopullinen kaavarunko valmistui elokuussa 2017.

Oulussa 6.9.2017

Joona Koskelo
Arkkitehti SAFA, YKS 518

Sanni Leinonen
Arkkitehti SAFA, YKS 613

Heini Kaskela,
Arkkitehti SAFA, YKS 534

Hanna Jokela
Tekniikan kandidaatti (Ark)

SISÄLLYS

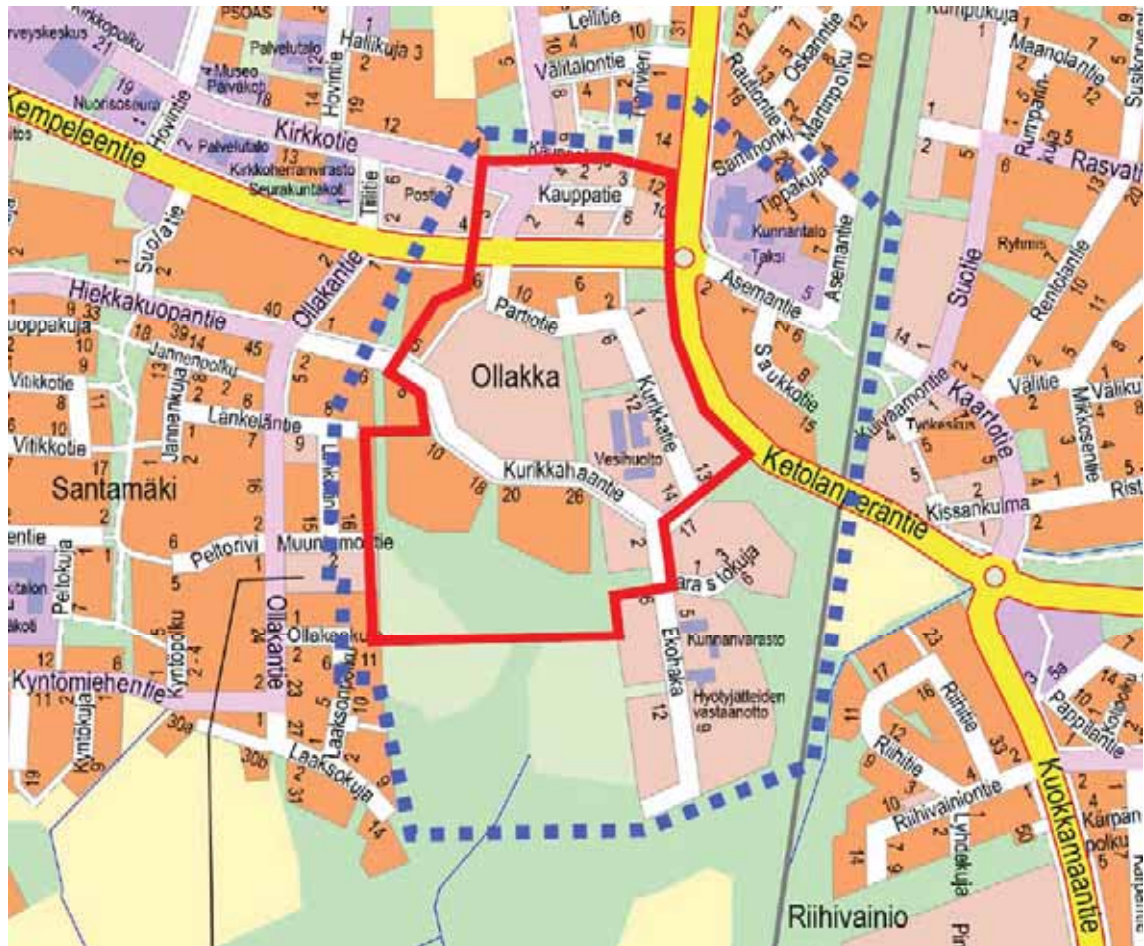
1 PERUSTIEDOT	4
1.1 SUUNNITTELUALUE JA SIJAINTI.....	4
1.2 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA	5
1.3 LUETTELO MUISTA KAAVARUNKOA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALEISTA.....	6
1.4 KAAVOITUS- JA TONTINLUOVUTUSKILPAILU	6
1.5 TYÖPAIKAT JA PALVELUT	11
1.5.1 Kempeleen liikekeskusta.....	11
1.5.2 Muut alueen palvelut	12
1.5.3 Kirkonkylä.....	13
1.5.4 Zeppelinin alue.....	13
1.5.5 Virkistys- ja viheralueet sekä muut liikuntapalvelut	14
1.6 MAISEMA JA LUONNONYMPÄRISTÖ SEKÄ LUONNONOLOSUHTEET	17
1.6.1 Maisema.....	17
1.6.2 Luonnonympäristö ja luonnonolosuhteet.....	17
1.7 LIIKENNE.....	20
1.7.1 Tie- ja katuverkko	20
1.7.2 Liikenne-ennuste 2040.....	21
1.7.3 Joukkoliikenne.....	23
1.7.4 Jalankulku ja pyöräily	23
1.7.5 Liikenteelliset lähtökohdat ja tavoitteet	24
1.8 KAAVOITUSTILANNE	26
1.9 POHJAKARTTA.....	30
2 TAAJAMAKUVA-ANALYYSI	31
2.1 YLEISTÄ	31
2.2 TAAJAMAKUVA.....	35
2.2.1 Yleistä	35
2.2.2 Taajaman rakenne	37
2.3 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ	38
2.3.1 Yleistä	38
2.3.2 Inventoidut kohteet suunnittelualueella	39
2.3.3 Suunnittelualan läheisyydessä olevat inventointikohteet	41
2.3.4 Ympäristöhäiriöt.....	42
2.3.5 Tekninen huolto	45
3 KAAVARUNKO.....	46
3.1 KAAVARUNKOVAIHTOEHDOT	46
3.1.1 Kaavarunkovaihtoehto Ve1.....	47
3.1.2 Kaavarunkovaihtoehto Ve2.....	48
3.1.3 TIIVISTELMÄ, kaavarunkovaihtoehtojen yhteenveto ja vertailu	49
3.1.4 Kaavarunkovaihtoehtojen liikenneneratkaisut.....	50
3.1.5 Kaavarunkojen liikenteellinen vaihtoehtoverailu	54
3.2 PALAUTE.....	56
3.2.1 Yleisötilaisuus ja Harava-kysely.....	56
3.2.2 Kyselyn tulokset.....	56
3.3 LOPULLINEN KAAVARUNKO	58
4 SUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN.....	61
4.1 TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS.....	61
4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	61
4.2.1 Tärinä.....	61
4.2.2 Melu	61
4.2.3 Rakennettavuus ja pilaantuneisuus	62

1 PERUSTIEDOT

1.1 SUUNNITTELUALUE JA SIJAINTI

Kempele on Suomen kunta, joka sijaitsee Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kempele kuuluu Oulun seutukuntaan. Kempeleen naapurikunnat ovat Liminka, Oulu ja Tyrnävä. Kempeleen taajama-alue muodostuu Keskustan, Sarkkirannan, Hakamaan, Honkasen ja Ylikylän alueista. Kempeleessä asuu 17 242 henkilöä. Väestötiheys on 156,5 asukasta/km².¹ Nykyisellään Ollakan alueella asuu vain 40 asukasta.²

Suunnittelualue, Ollakka, on asuin- ja teollisuusalue, joka sijaitsee Kempeleen keskustataajamassa Kempeleentien eteläpuolella ja Ketolanperäntien lounaispuolella. Alueella toimi ennen sotia Kempeleen tiilitehdas, joka sijaitsi keskellä asutusta, nykyisen Kempeleen Siirtokuljetus Oy:n tuntumassa. Tehdas joutui lopettamaan toimintansa sotien jälkeen saven saannin vaikeutumisen vuoksi.³ Kempeleentien pohjoispuolella sijaitsee kirkonkylän liikekeskusta. Kunnan suurin liikekeskittymä sijaitsee kuitenkin Zeppelinissä, linnuntietä parin kilometrin etäisyydellä suunnittelualueesta kaakkoon. Suunnittelualueen koko on noin 24 ha ja tarkastelualueen laajuus noin 63 ha.



Kuva 1. Ollakan alue opaskartalla. Kaavarungon suunnittelualue esitetty punaisella viivalla ja tarkastelualue sinisellä katkoviivalla (opaskartta, Kempeleen kunta).

¹ Pinta-alat kunnittain (Excel) 1.1.2016 1.1.2016. Maanmittauslaitos. Viitattu 19.2.2016.

² Kempeleen kunta, tietoja kaavarunkotyötä varten (Excel-taulukko, ei päivätty). Asukasmäärään laskettu korttelit 6003, 6004, 6005, 6006, 6008, 6009, 6010 ja 6011.

³ Oulun Viatek Oy Kempeleen maisemanhoitosuunnitelma 1991, s. 9

1.2 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Liite 1: Analyysikartta, taajamakuva-analyysi 1:6000 (A4)
- Liite 2: Analyysikartta, keskustan rakenne 1:8000 (A4)
- Liite 3: Analyysikartta, palvelut ja työpaikat 1:6000 (A4)
- Liite 4: Analyysikartta, viher- ja virkistysalueet 1:6000 (A4)
- Liite 5: Analyysikartta, inventointikohteet 1:4000 (A4)
- Liite 6: Kaavarunkovaihtoehto 1, 1:4000 (A3)
- Liite 7: Kaavarunkovaihtoehto 2, 1:4000 (A3)
- Liite 8: Kaavarunkokartta, 1:4000 (A3)
- Liite 9: Kaavarungon havainnekuvat (A4)
- Liite 10. Kaavarunkovaihtoehdon 1 Kempeleentien ja Ketolanperäntien liikenteen yleissuunnitelma 1:2000
- Liite 11. Kaavarunkovaihtoehdon 2 Kempeleentien ja Ketolanperäntien liikenteen yleissuunnitelma 1:2000
- Liite 12. Kempeleen keskustan pysäköintilaskennat, tammikuu ja toukokuu, Sito Oy, 31.05.2017
- Liite 13. Kaavarungon Kempeleentien ja Ketolanperäntien yleissuunnitelma 1:2000

1.3 LUETTELO MUISTA KAAVARUNKOA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALEISTA

- Kilpailuehdotus "Tiimalasi", Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 13.5.2016
- Kilpailuehdotus "Osista ehjäksi", Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy, 13.5.2016
- Kilpailuohjelma ja taustamateriaali, Kempeleen kunta, 15.3.2016.
- Kempele, taajaman osayleiskaava 2040, luonnos 2, Sweco Oy ja Kempeleen kunta, 3.4.2017
- Kempeleen taajaman osayleiskaava, tärinäselvitys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 15.5.2017
- Ollakan puistosuunnitelma, Kempeleen kunta, tekninen osasto, yhdyskuntasuunnittelu, Outi Tuomivaara, 28.1.2008
- Lausunto, Pohjois-Pohjanmaan museo, Inventointikohteiden arvottaminen asemakaavoitusta varten ydinkeskustan kehittämisalueella, 14.2.2017
- KIOSKI 2.0. Pohjois-Pohjanmaan liitto laaja kohderaportti, Kempeleen kulttuuriympäristöohjelma 2005, kohteet Eskola, Nurkkala, Tausta, Kesälä ja Pihlajaniemi (kortit tulostettu 25.2.2016)
- Mitoitustietoja suunnittelualueelta, käytettyjä rakennusoikeuksia ja asukasmääriä, Kempeleen kunta, Excel-taulukko, ei päivätty
- Veteraanipuiston puistosuunnitelma, Kempeleen kunta, tekninen osasto, yhdyskuntasuunnittelu, 22.3.2007
- Kempeleen kuntakeskuksen kaavoitus- ja tontinluovutuskilpailu, ympäristöanalyysikartta, Kempeleen kunta, ei päivätty
- Kempeleen Ollakan luontoselvitys, Kempeleen kunta, 3.9.2012
- Kempeleen maisemanhoitosuunnitelma, Oulun Viatek Oy, kesäkuu 1991
- Raideliikennemeluselvitys, Kempeleen taajaman osayleiskaava 2040, Promethor (luonnos, 16.6.2017)
- Maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuustutkimus, Kempeleen kunta, Ollakan alue, Pöyry, 3.3.2016
- Rakennettavuusselvitys, Kempeleen kunta, Ollakan alue, Pöyry, 4.3.2016
- Kempeleen taajaman osayleiskaava, tärinäselvitys, A-Insinöörit Oy, 1.6.2017
- Radan poikkikytydet - liikenneverkkotarkastelu, Ramboll Finland Oy, 27.8.2012
- Kempeleen liikenneverkko, simulointituloksia, Ramboll Finland Oy, 10/2016
- Kempeleentien ja Piriläntien toimenpidesuunnitelma, ELY-keskus ja Kempeleen kunta, 2014
- Kempeleen liikenneturvallisuuksuunnitelma, ELY-keskus ja Kempeleen kunta, 02/2014
- Kempeleen pyöräilyverkko – strategiasta konkretiaan, Ramboll Finland Oy, 8.4.2016
- Kempeleentien liikennejärjestelyt – suunnitelmavaihtoehdot, Solutra Oy, 10.12.2015

1.4 KAAVOITUS- JA TONTINLUOVUTUSKILPAILU

Kempeleen kunta järjesti Ollakan alueesta tontinluovutuskilpailun 15.3.-13.5.2016. Kuntakeskuksen kehittämisen yhteistyökumppaneiksi haettiin suunnittelija- ja rakentajatahoa, joka ideoi alueen tulevaa käyttöä. Kilpailuun jätettiin kaksi ehdotusta "Tiimalasi" ja "Osista ehjäksi".⁴

⁴Tontinluovutuskilpailu, julkistamistilaisuuden powerpoint-esitys, kaavoittaja Mari Kuukasjärvi, Kempeleen kunta 27.9.2016

Kilpailun tavoitteena oli laajentaa keskustatoimintoja Kempeleentien eteläpuoliselle alueelle, josta kunta on aiemmin ostanut teollisuushalleja tontteineen. Kilpailun tavoitteena oli löytää taajamakuvaltaan ja toiminnalliselta idealtaan korkeatasoinen ja liikenteellisesti toteutuskelpoinen suunnitelma, jonka pohjalta alueen kaavoitustyötä voidaan jatkaa.⁵



Kuva 2. Kempeleen kuntakeskuksen tontinluovutuskilpailun voitti ehdotus "Tiimalasi", ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 13.5.2016).

Kilpailun voitti ehdotus "Tiimalasi", jonka tekijät ovat Hartela Pohjois-Suomi Oy, Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy ja Sito Oy.⁶ Toiseksi sijoittuneen ehdotuksen "Osista ehjäksi" tekijät ovat työyhteisöliittymä Lapti Oy, Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy ja Plaana Oy.⁷ Ehdotuksissa on keskenään samankaltaisia piirteitä: ajoneuvoliikenteen hidastamiseen ja pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden

⁵ Tontinluovutuskilpailu, julkistamistilaisuuden powerpoint-esitys, kaavoittaja Mari Kuukasjärvi, Kempeleen kunta 27.9.2016

⁶ Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy:stä kilpailun suunnittelusta vastasivat arkkitehdit Pekka Lukkaroinen, Petri Pettersson ja Simo Rasmussen. Liikennesuunnittelusta vastasi Sito Oy:stä Jani Karjalainen.

⁷ Kanttia 2 Oy:stä suunnittelusta vastasivat arkkitehdit Johan Lindfors, Pertti Hartikainen ja Jenni Pitko. Liikennesuunnittelusta vastasi Plaana Oy:stä Jorma Hämäläinen.

parantamiseen tähtäävä *shared space* -periaate erilaisine sovellutuksineen, sisäpihojen ympärille muodostuvat suurkorttelit ja niiden rakentuminen keskuspuiston ympärille.⁸ ”Tiimalasi” -ehdotuksessa pysäköinti on järjestetty pääosin pihakansin, ehdotuksessa ”Osissa ehjäksi” puolestaan keskitetyn pysäköintilaitoksen ja kadunvarsipysäköinnin avulla. Arvostelutoimikunnan mukaan kumpikaan ehdotus ei käynyt sellaiseen kaavarungon pohjaksi. Kaavarunkotyössä hyödynnetään molempia kilpailuehdotuksia.⁹



Kuva 3. Toiseksi sijoittui ehdotus ”Osissa ehjäksi”, ei mittakaavassa (Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy, 13.5.2016).

Ehdotuksessa ”Tiimalasi” *”keskustan uuden sydämen muodostaa tiimalasin muotoinen aukio- ja puistosarja. Aukio liittää nykyisen Kempeleen torin uuteen asuinalueeseen ja muodostaa viihtyisän kulkuyhteyden läpi vihreän ja toiminnallisen puiston eteläiselle ulkoilu- ja lähiliikunta-alueelle asti. Keskustan laajennusalue on mittakaavaltaan inhimillinen ja viehättävä. Se luo identiteetiltään vahvan ja viihtyisän alueen, joka liittyy luontevasti ympäröiviin alueisiin. Asumiselle tarjotaan vaihtoehtoja, jotka sopivat eri elämäntilanteisiin.”*¹⁰

⁸Tontinluovutuskilpailu, julkistamistilaisuuden powerpoint-esitys, kaavoittaja Mari Kuukasjärvi, Kempeleen kunta 27.9.2016

⁹Tontinluovutuskilpailu, julkistamistilaisuuden powerpoint-esitys, kaavoittaja Mari Kuukasjärvi, Kempeleen kunta 27.9.2016

¹⁰ ”Tiimalasi” -kilpailuehdotuksen selostus, Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy

Ehdotuksessa "Osista ehjäksi" "Kempeleentien eteläpuolelle nousee kaupunkimaisen tiiviitä asuinkortteleita laadukkaine lähiympäristöineen. Elämää ja vilinää kaduille sekä torille saadaan rakentamalla asuinkerrostalojen maantasokerroksiin liike- ja työtiloja. Torin ja eteläpuolisen puiston yhdistää puistoalue, jonka monipuoliset toiminnot houkuttelevat viettämään vapaa-aikaa alueella. Kadunvarsipysäköinti palvelee päivisin kivijalkaliikkeiden asiakkaita ja iltaisin asukkaita. Perinteinen tapa rakentaa urbaania tilaa tuo mukanaan toimintojen ja palveluiden monipuolisuutta ja ympärivuorokautisuutta. Kilpailuehdotus muuttaa Kempeleen keskustan sarjaksi paikkoja."¹¹



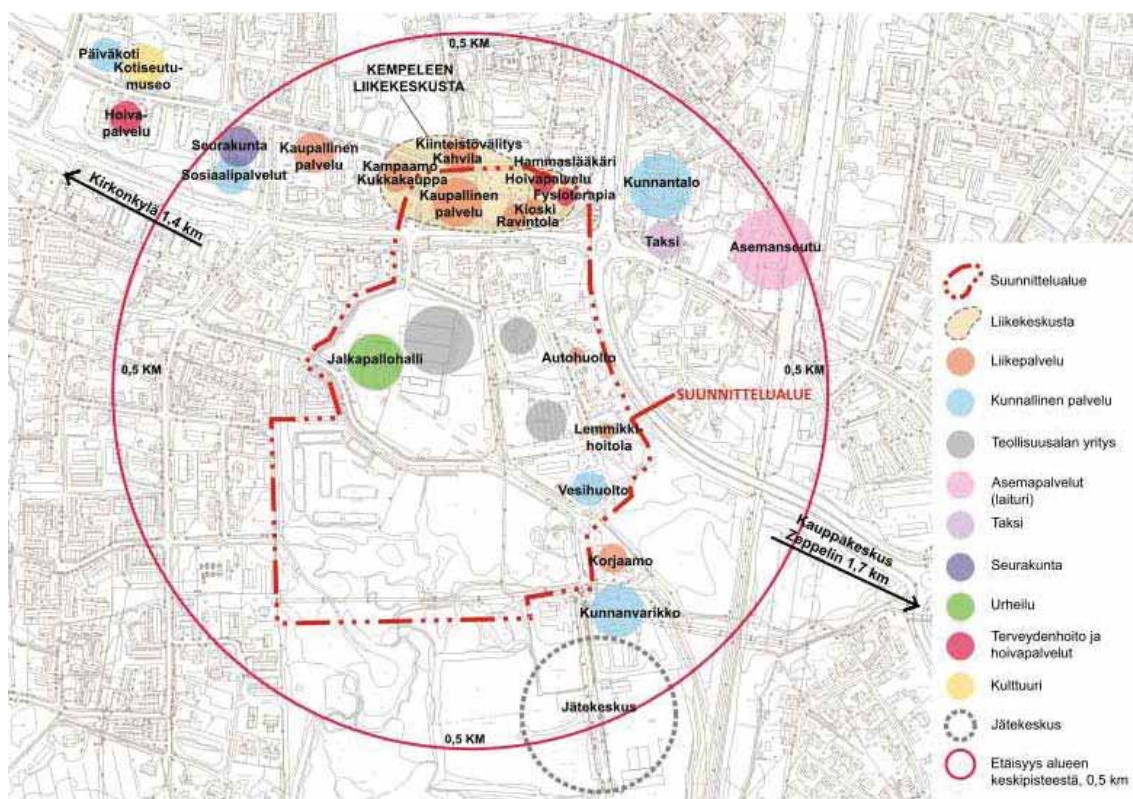
Kuva 4., vasemmalla: Ehdotuksen "Osista ehjäksi" näkymä Kempeleentieltä (kuva: Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy, 13.5.2016). Kuva 5., oikealla: Ehdotuksen "Tiimalasi" Kempeleentien uusi hidastealue (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 13.5.2016).

Ehdotuksen "Tiimalasi" liikennejärjestelyjen toiminta-ajatus pohjautuu nykyiseen liikenneverkkoon siten, että Kempeleentielle tulee kävelyalueen kohdalle korkealuokkainen shared space –tyyppinen katutila, jossa korostuu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden viihtyisä liikkumisympäristö. Ajoneuvoliikenteelle ja joukkoliikenteelle on kuitenkin osoitettu selkeä kulkuväylä ja pysäkkijärjestelyt, jossa katutilan keskustamaista hidaskatuluonnetta korostetaan korkealuokkaisilla materiaaleilla ja katukalusteilla. Liikennejärjestelyjen tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn asemaa, rauhoittaa ja sujuvoittaa Kempeleentien liikennettä ja luoda sujuvat ja houkuttelevat yhteydet lähialueille ja erityisesti Kempeleen aseman suuntaan. Uudelle asuinalueelle ei ohjata läpikulkuliikennettä, jolloin ensi vaiheessa alueen eteläpuolisen yritysalueen liikenne ohjataan Kurikkahaantielle ja lopputilanteessa uuden liittymän kautta suoraan Ketolanperäntielle.

¹¹ "Osista ehjäksi" -kilpailuehdotuksen selostus, Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy



1.5 TYÖPAIKAT JA PALVELUT



Kuva 7. Kempeleen keskustataajaman palvelut, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).

1.5.1 Kempeleen liikekeskusta

Kempeleen kunnan keskustaksi hahmotettava alue muodostuu Kempeleentien ja Eteläsuomentien risteyksen luoteiskulmaan. Kiertoliittymän koillispuolella sijaitsee Kempeleen kunnantalo. Keskusta-alue muodostuu päivittäistavarakaupasta (K-Supermarket), samassa rakennuksessa sijaitsevista liiketoiminnoista sekä pysäköintialueen itäpuolella olevasta pienemmästä rakennuksesta, jossa toimivat ravintola, kiinteistövälitysliike, hoivatiloja, kioski ja pizzeria. Keskustapalveluja, kuten kampaaja, on myös Ollilan tien molemmin puolin pienemmissä ja osaksi tyhjiillään olevissa liikerakennuksissa. Kempeleen Ykkösvahdin kerrostalon alakerrassa sijaitsevat fysioterapia, hammaslääkäri, kiinalainen ravintola sekä energiajärjestelmiä toimittava yritys. Kempeleen liikekeskustan ydinalue on otettu mukaan kaavarungon suunnittelualueeseen, jotta voidaan tutkia sen luontevaa liittymistä eteläpuoliseen uuteen alueeseen.



Kuva 8. (vasemmallä). Kempeleentien liikerakennukset rajautuvat kiinni katualueeseen. Ollakan puolella katualueen rajautuminen on puutteellista, sillä nykyiset omakotitalot sijaitsevat kaukana ja hajallaan Kempeleentiestä.

Kuva 9. (oikealla). Yksikerroksinen liikerakennus sijaitsee keskeisellä paikalla liikekeskustaa (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, tammikuu 2017).



Kuva 10. (vasemmalla). As Oy Kempeleen Ykkösvahdin talossa sijaitsee kiinalainen ravintola ja pieniä yritystiloja.

Kuva 11. (oikealla). Kempeleen nykyisen liikekeskustan yleisilmeeseen on panostettu muun muassa tyylikkäällä katuvalaisimilla ja istetuilla puilla. Toisaalta pysäköintialue hallitsee keskustaa (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

1.5.2 Muut alueen palvelut

Seurakunta, päiväkotia ja hoivapalvelut sijoittuvat liikekeskustasta länteen. Liikekeskustan luoteispuolella on lisäksi pienempi päivittäistavarakauppa. Samalla suunnalla, Kirkkotien varrella, sijaitsevilla tontilla on Kempeleen kotiseutumuseo.

Keskustapalvelujen lisäksi suunnittelualueella on paljon pieniä ja keskisuuria yrityksiä, joista osa sijaitsee omakotitalojen yhteydessä. Pinta-alaltaan suurin yritys on Electroplast Oy, jota on kutsuttu myös ”hehtaarihalliksi”. Yritys on lopettanut toimintansa alueella ja halli on tällä hetkellä tyhjillään. Hallia ympäröi laaja aidattu ja asfaltoitu hallipiha. Toiminta on aikeissa muuttaa alueelta lähitulevaisuudessa. Alueen eteläpuolella välittömässä läheisyydessä sijaitsee jätteenkäsittelyasema. Jätteenkeräyspihat levittyvät laajalle etelään. Jäteaseman yhteydessä on pienempiä hallirakennuksia, joissa toimii eri yrityksiä.



Kuva 12. (vasemmalla) ja kuva 13. (oikealla): Suuri teollisuushalli näkyy suunnittelualueella monesta suunnasta kuljettaessa (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, kuva 12. toukokuu 2016, kuva 13. helmikuu 2017).



Kuva 14. (vasemmalla) ja kuva 15. (oikealla). Osa pienemmistä yrityksistä sijaitsee omakotitalojen yhteydessä (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, kuva 14. tammikuu 2017 ja kuva 15. helmikuu 2017).

Suunnittelualueesta puoli kilometriä koilliseen sijaitsee Kempeleen rautatieasema, joka on Pohjanmaan radalla Seinäjoen ja Oulun välisellä rataosuudella. Asema otettiin uudestaan matkustajakäyttöön 20.6.2016. Aikaisemmin matkustajaliikennettä oli asemalla vuoteen 1990 asti. Taksiasema on lähellä raideliikenteen asema-aluetta. Tällä hetkellä asema-alueella ei ole muita palveluita.



Kuva 16. Kempeleen rautatieasema nähtynä kohti pohjoista (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).



Kuva 17. (vasemmalla). Asemalaituria etelään päin katsottuna. Kuva 18. (oikealla): Uusitun asemalaiturin pysäkkejä (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

1.5.3 Kirkonkylä

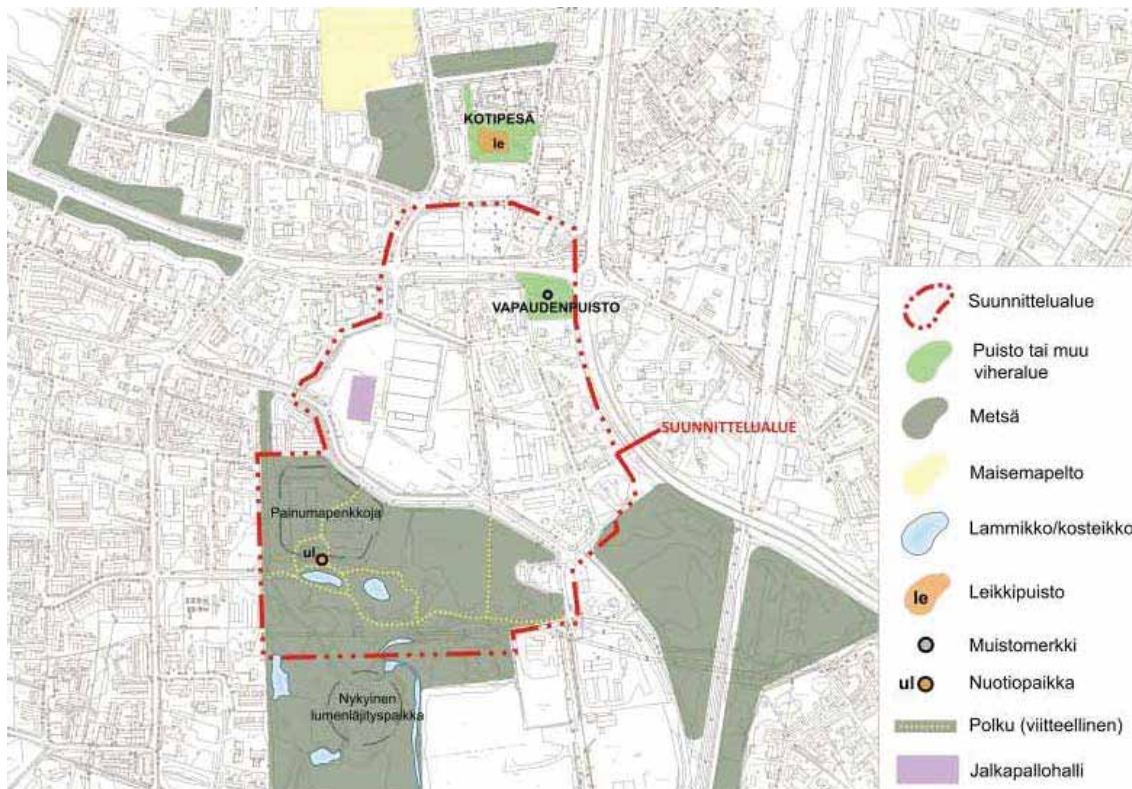
Kuljettaessa Kempeleentietä länteen saavutaan Kempeleen kirkonkylälle. Vanhan kirkon ja uuden Pyhän Kolminaisuuden kirkon kirkkomaan ympärille on rakentunut julkisten rakennusten keskittymä. Kirkonkylällä sijaitsevat Kirkonkylän yhtenäiskoulu ja lukio, terveyskeskus, Kempelehalli sekä kaksi Oulun seudun ammattiopiston yksikköä. Kempelehallin kupeessa on urheilukenttä. Ammattiopiston puutarhat ovat kirkkomaata vastapäätä.

1.5.4 Zeppelinin alue

Kempeleen keskustasta vajaat kaksi kilometriä itään päin, Pohjantien toisella puolen sijaitsee kauppakeskus Zeppelin. Kauppakeskus tarjoaa kaupanalan palveluita ja työpaikkoja Pohjois-

Suomen suurimpana kauppakeskuksena. Zeppeliinin kauppakeskusta vastapäätä on uimahallin lisäksi vapaa-ajankeskus Zemppi, johon sijoittuu hotelli, sisäliikuntahalli, keilahalli, ravintola, kuntosali sekä peli- ja tapahtuma-areena. Kauppakeskuksen lähistöltä löytyy myös tilaa vaativia erikoiskauppoja, huoltoasema ja päivittäistavarakauppa.

1.5.5 Virkistys- ja viheralueet sekä muut liikuntapalvelut



Kuva 19. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat viher- ja virkistysalueet, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).

Metsäalueet

Alueen merkittävin viheralue on luonnontilainen metsä suunnittelualueen eteläosassa, jonne läheisten asuinalueiden asukkaat ovat tehneet polkuja ja rakentaneet nuotiopaikkoja. Erityisen viihtyisän tästä metsästä tekevät entiset savenkaivuukuopat, joista on muodostunut ajan kuluessa lampia.



Kuva 20. (vasemmalla). Lammikoiden runsasta kasvillisuutta (kuva: Kempeleen kunta, Ollakan luontoselvitys, 2.9.2012).

Kuva 21. (oikealla). Nuotiopaikka Ollakan eteläpuolisessa metsässä (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, tammikuu 2017).



Kuva 22. ja 23. (vasemmalla) Suunnittelalueen eteläpuolisessa metsässä lammikoiden välillä virtaa oja, jonne on myös rakennettu lankuista tehtyjä siltoja (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, tammikuu 2017).

Kuva 24. (oikealla) Ajantasa-asemakaavan kortteli 6008 on rakentamaton, mutta sille on jo tehty perustuksia varten painumapenkat, joiden päällä kasvaa nuoria mäntyjä (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Suunnittelalueeseen sisältyy ajantasa-asemakaavan asuinkerrostalojen ja rivitalojen kortteli 6008 (AKR), jonne on valmisteltu perustuksia varten painumapenkkoja. Kortteli on tällä hetkellä virkistyskäytössä. Lumisella kaudella on havaittavissa aktiivisessa käytössä olevia reittejä. Penkkojen päällä kasvaa matalaa puustoa. Penkat toimivat myös mäenlaskupaikkoina.



Kuva 25. Paikalliset ovat ottaneet painumapenkoiksi jätetyn alueen virkistyskäyttöön (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).



Kuva 26. (vasemmalla): Lammikoita kevättalvella. Kuva 27. (oikealla) Lähivirkistysalueena toimivan metsän aluskasvillisuutta (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Puistot ja puistoalueet

Liikekeskustan läheisyydessä on kaavaan merkitty Keskuspuisto-niminen puistoalue, joka on tällä hetkellä metsää ilman selkeitä reittejä. Liikekeskustan pohjoispuolella kaavoitettujen asuinrakennusten keskellä on Kotipesä-niminen viheralue ja leikkipuisto. Kempeleentien ja Eteläsuomentien risteyskohdan kiertoliittymän kupeessa on Vapaudenpuisto-niminen puisto. Rauhatomalla paikalla sijaitsevan puiston keskellä on veteraanien muistomerkki. Suunnittelualueella tai sen lähiympäristössä ei ole muutoin selkeitä viheralueita, vaan yksittäisiä puita, pusikoituneita teiden varsia ja muutamia rakentamattomia metsittyneitä tontteja.



Kuva 28. Veteraanipuisto sijaitsee kiertoliittymän läheisyydessä. Sen keskellä on sotiemme veteraanien muistomerkki (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, toukokuu 2017).

Liikuntapalvelut

Suunnittelualueen liikuntapalveluiden tarjonta on vähäistä. Teollisuushallin vieressä on pienehkö pesäpallo- ja jalkapalloharjoitushalli. Aktiivisessa käytössä oleva harjoitushalli on kuitenkin vaikeasti löydettävissä, koska opasteita hallille ei ole ja sisäänkäynti on huomaamaton. Lähimmät muut liikuntapalvelut löytyvät kirkonkylältä sekä Pohjantien kaakkoispuolelta, missä sijaitsevat muun muassa uimahalli sekä keväällä 2017 valmistunut monitoimiareena.



Kuva 29. (vasemmalla). Teollisuushallien yhteydessä toimiva vihreä peltiverhoitu jalkapallohalli, taustalla uudehkoja asuinrakennuksia (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017). Kuva 30. (oikealla) Sama halli talviaikaan. (Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, tammikuu 2017).

1.6 MAISEMA JA LUONNONYMPÄRISTÖ SEKÄ LUONNONOLOSUHTEET

1.6.1 Maisema



Kuva 31. (vasemmalla), 32. (keskellä) ja 33. (oikealla) Ollakan eteläpuolisen virkistysalueen metsää talviaikaan (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Kempele sijoittuu Pohjois-Pohjanmaan maisemamaakuntaan. Maisemarakenteen perusrungon muodostavat selvärajaiset jokilaaksot ja näiden väliset vedenjakajaselänteet. Jokilaaksoissa on laakson suuntaisia harjujaksoja. Kempeleen keskustataajama on sijoittunut tällaiselle harjujaksolle. Maankohoamisen seurauksena alueella tavataan erityyppisiä ranta- ja rantavallimuodostumia.¹²

Kempeleen kunnan alueesta noin kolmasosa on 0-5 metrin korkeudessa sijaitsevaa tasankoa. Lakeutta on Kempeleenharjun länsireunalla sekä keskustan pohjoispuolella 5-10 metrin korkeudessa. Keskustan Kempeleenharju sekä Väärälänperän, Kokkokankaan, Haapamaan, Ketolanperän ja Ala-Murron kautta kulkeva metsäjakso on 10-20 metrin ulottuvaa mäkimaata. Laajat suoalueet kuuluvat yli 30 metrin korkeudessa olevaan selännealueeseen. Mourunginjärven luoteispuolella korkeimmat nyppylät ulottuvat aina 40 metrin korkeuteen saakka. Koillisosan mäkimaasto vaihtelee 25-30 metrin välillä.¹³ Suunnittelualueen maanpinta on tasainen vaihdellen noin +10 - +7 metriä. Alueen pohjoisosassa maanpinta on korkeimmillaan ja laskee tasaisesti etelää kohti.¹⁴

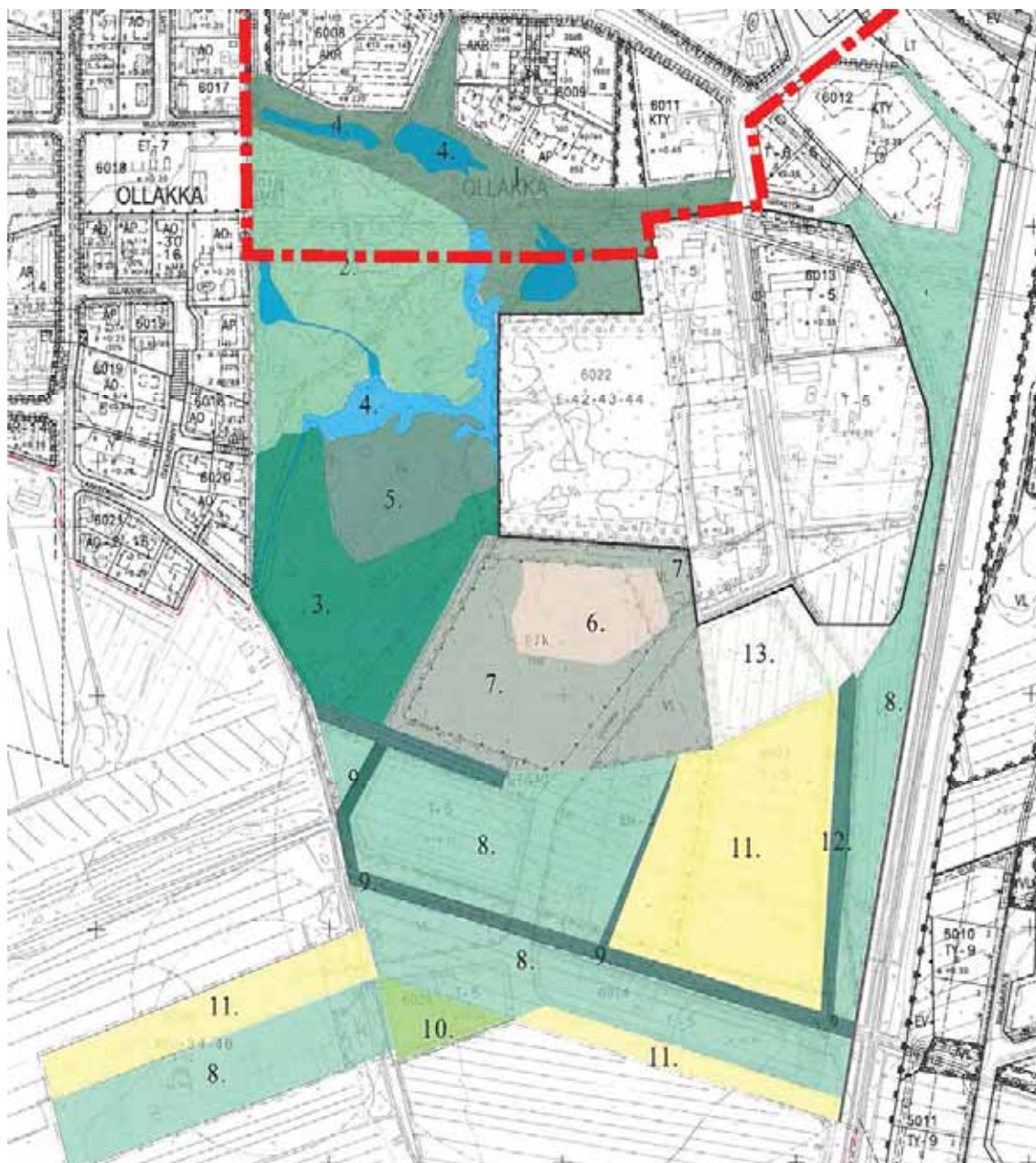
1.6.2 Luonnonympäristö ja luonnonolosuhteet

Suurin osa suunnittelualueesta on asuin- ja teollisuuspainotteista rakentamista ja luonnonympäristöksi voidaan lukea vasta suunnittelualueen eteläpuolisia alueita. Ollakan alueesta on tehty Kempeleen kunnan toimesta luontoselvitys vuonna 2012, jolloin selvitysalueeseen kuului suunnittelualueen eteläosa ja melko laajasti myös suunnittelualueen ulkopuolisia eteläpuolisia alueita.

¹² Oulun Viatek Oy, Kempeleen maisemanhoitosuunnitelma, kesäkuu 1991, s. 5.

¹³ Oulun Viatek Oy, Kempeleen maisemanhoitosuunnitelma, kesäkuu 1991, s. 5

¹⁴ Kempeleen kuntakeskuksen kaavoitus- ja tontinluovutuskilpailu, kilpailuohjelma 15.3.2016



Kuvio 1	Kuvio 5	Kuvio 9	Kuvio 13
Kuvio 2	Kuvio 6	Kuvio 10	
Kuvio 3	Kuvio 7	Kuvio 11	
Kuvio 4	Kuvio 8	Kuvio 12	

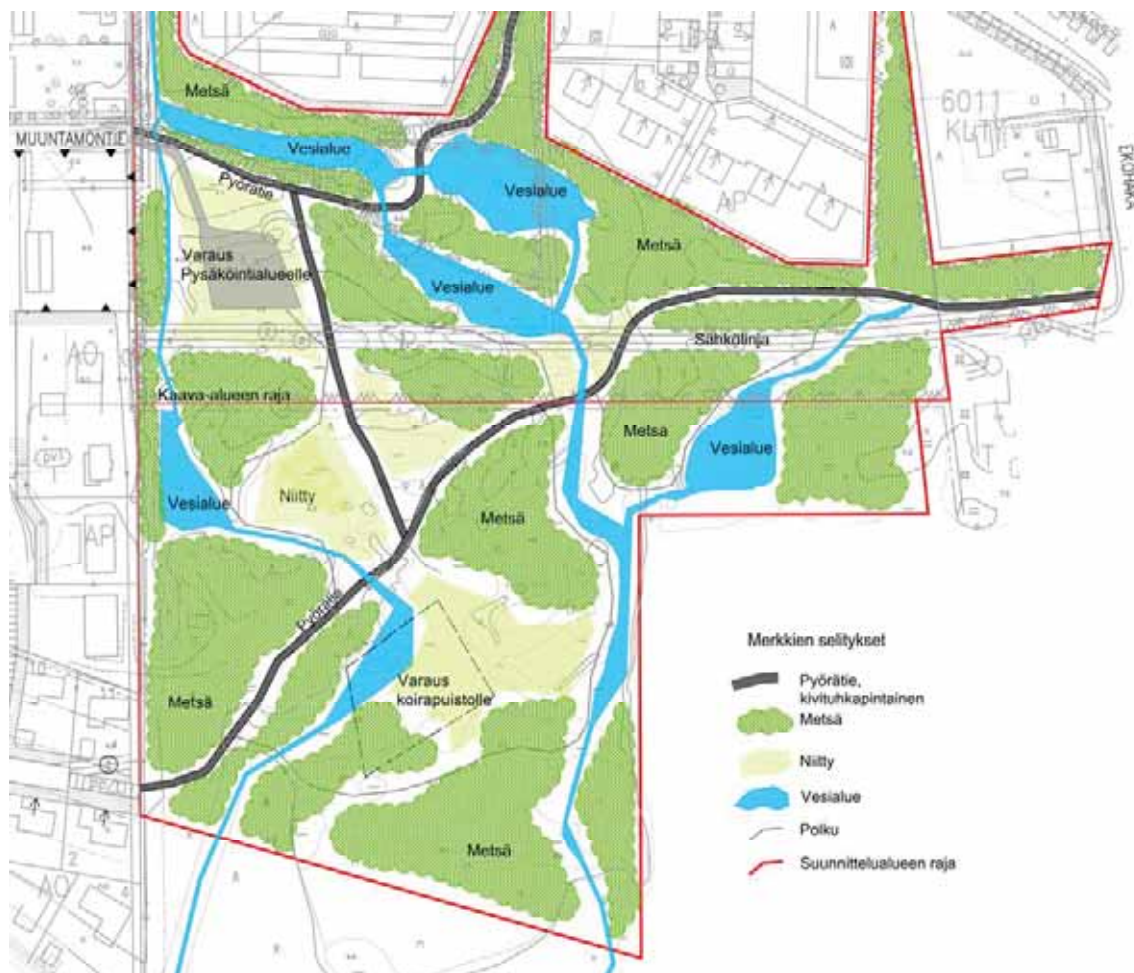
Kempeleen kunta, Ollakka, Luontoselvitys, Outi Tuomivaara 3.9.2012

Kuva 34. Ote Ollakan luontoselvityksen kartasta, johon on merkitty selvityksessä käytetyt eri kuviot eri värein. Suunnittelualueeseen sisältyvät kuviot 1, 2 ja 4, ei mittakaavassa. Suunnittelualueen eteläpuolinen raja esitetty punaisella pistekatkoviivalla (kuva: Kempeleen Ollakan luontoselvitys, 2012).

Tehdyn Ollakan luontoselvityksen mukaan suunnittelualueen eteläpuolinen lähivirkistysalue muodostuu vesialueista, joista on kaivettu savea lähistöllä sijainneeseen tiilitehtaaseen. Vesialueiden välissä on saarekkeita (kuvio 1), jotka ovat varttunutta, sekapuustoista, mäntyä ja koivua kasvavaa tuoretta kangasta. Kankaan aluspuusto on raivattua. Avovesialueet, kuvio 4, rajautuvat kankaaseen. Rannat ovat luhtaisia ja niissä on havaittavissa myös orastavaa umpeen kasvamista. Vesialueilla kasvaa mm. vehkaa, saroja, osmankäämiä ja kurjenjalkaa. Kasvillisuutta ei inventoitu.

tarkasti luontoselvityksen yhteydessä, koska alueiden on oletettu säilyvän luonnontilaisina puistoalueina ja ne toimivat samalla pintavesien viivytysaltaina.¹⁵

Kuvio 2 on luontoselvityksen mukaan rakenteilla olevaa puistoaluetta, josta on tehty myös puistosuunnitelma. Puistoalueelle on jätetty useita mätysaarekkeitä. Alueelle on muodostumassa monipuolinen niittykasvisto.¹⁶ Maastokäyntien perusteella suunnitelma ei ole kuitenkaan kokonaisuudessaan toteutunut. Esimerkiksi kivituhkapintaiset pyörätiet ja pysäköintialue ovat rakentamatta.



Kuva 35. Ollakan puistosuunnitelma, ei mittakaavassa (Kempeleen kunta, tekninen osasto, yhdyskuntasuunnittelu, 28.1.2008).

Ollakan eteläpuolisesta alueesta on laadittu puistosuunnitelma Kempeleen kunnan toimesta vuonna 2008. Puistosuunnitelman selostuksen mukaan puistoalue sijaitsee vanhalla savenotto-alueella. Puistosta tulee luonnonmukainen metsäpuisto, jossa metsät ja avoimet niityt vuorottelevat. Alueen puustoa harvennetaan ja uutta puustoa istutetaan jonkin verran. Asutuksen ja puiston väliin jää kaistale suojametsää. Muutamia vesialueita kunnostetaan ja rakennetaan alueen poikki oja, joilla turvataan vedenvaihtuvuus. Puistoon varataan alue koirapuistolle ja pysäköintialueelle.¹⁷ Tehty puistosuunnitelma otetaan soveltuvilta osin huomioon kaavarungon laadinnassa.

¹⁵ Kempeleen Ollakan luontoselvitys, ss. 3-9.

¹⁶ Kempeleen Ollakan luontoselvitys, ss. 3-9.

¹⁷ Ollakan puistosuunnitelma, Kempeleen kunta, 28.1.2008.

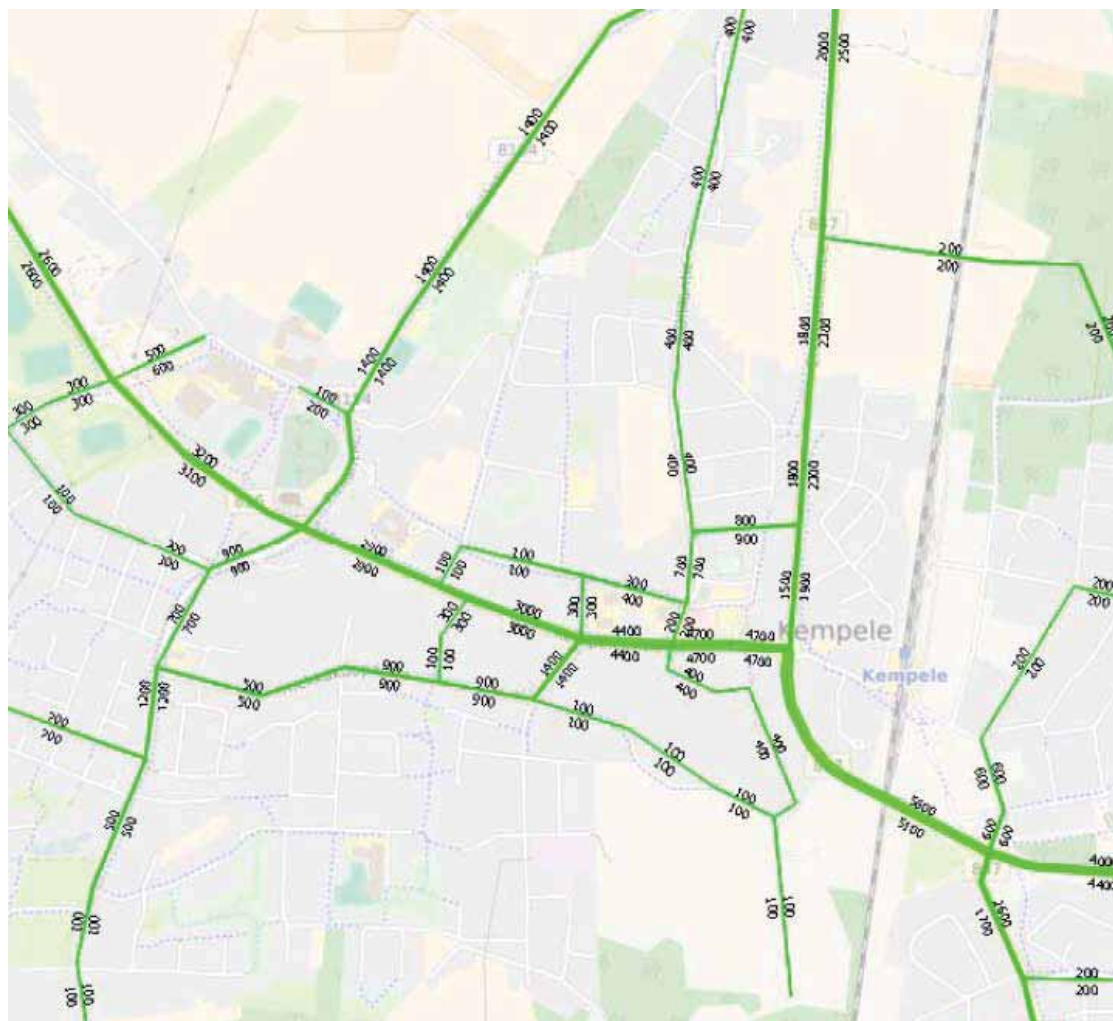
1.7 LIIKENNE

1.7.1 Tie- ja katuverkko

Liikenteellisesti suunnittelualue sijoittuu nykyiselle keskusta-alueelle, joka on merkittävä eri kulkumuotojen risteämiskohta. Alueella on luotu myös hyvät mahdollisuudet erityyppisten matkaketterien toteutumiselle hyvällä joukkoliikenteen palvelutasolla, reaaliaikaisella joukkoliikenneinformaatiolla sekä uudella henkilöraide liikenteen käynnistymisellä vuoden 2016 aikana. Alueelta on myös sujuvat yhteydet lentoasemalle.

Ajoneuvoliikenteen keskeisen päätieverkon muodostavat yleiset tiet Eteläsuomentie/Ketolanperäntien (mt 847) ja Kempeleentie (mt 816), joihin myös uuden maankäytön liikennetarkistukset tukeutuvat. Kempeleentien liikennemäärä on Liikenneviraston tierekisteritietojen mukaan noin 7000 ajon./vrk (KVL 2016), Eteläsuomentien 4450 ajon./vrk ja Ketolanperäntien 13 300 ajon./vrk. Eteläsuomentien/Ketolanperäntien nopeusrajoitus on 50/60 km/h ja Kempeleentien 40 km/h. Katuverkolla on alueellinen 30/40 km/h nopeusrajoitus. Kempeleentiellä on nykyisin runsaasti hidasteita ja korotettuja liittymiä.

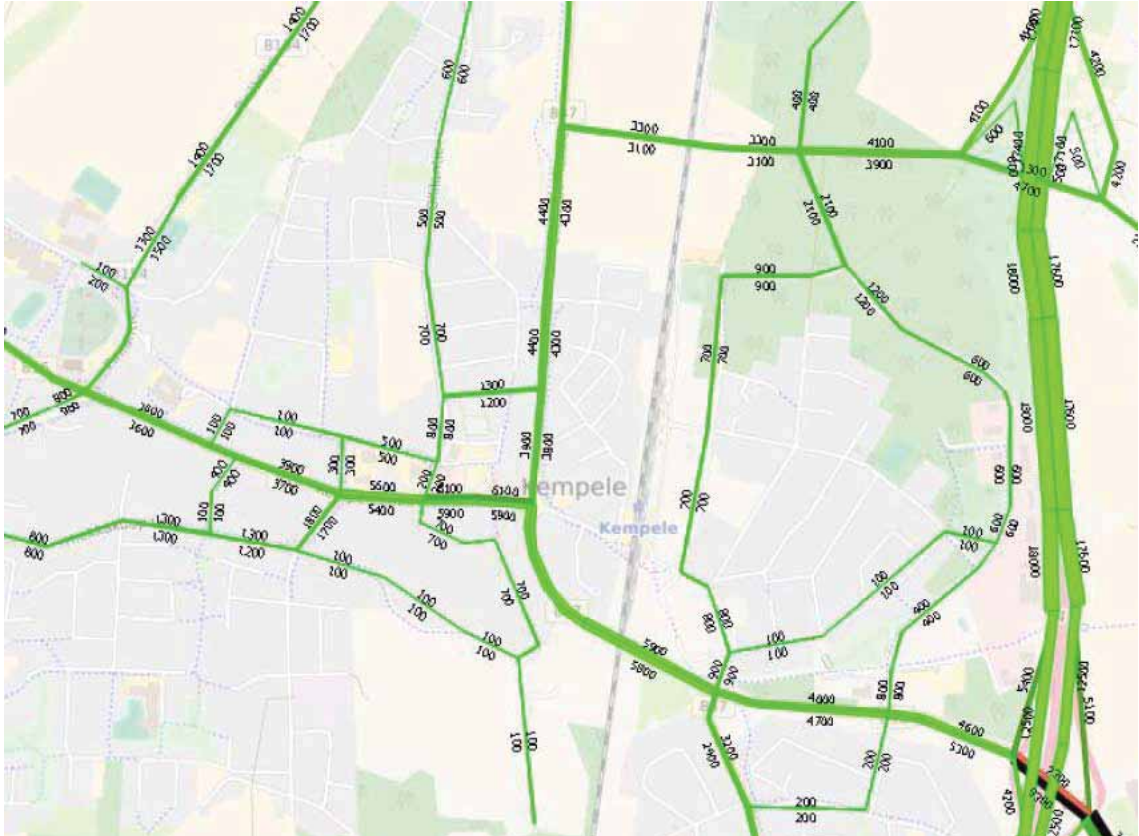
Eteläsuomentie on moottoritien (valtatie 4) rinnakkaistie, joka on myös merkittävässä roolissa Kempeleen keskustan, Oulun ja Ylikylän kaupallisen alueen (esim. Zeppeliinin kauppakeskus) välisessä liikenteessä. Kempeleentie palvelee pääsääntöisesti kunnan sisäistä liikennettä, mutta toimii myös yhteytenä Oulunsaloon ja Oulunsalon lentokentälle.



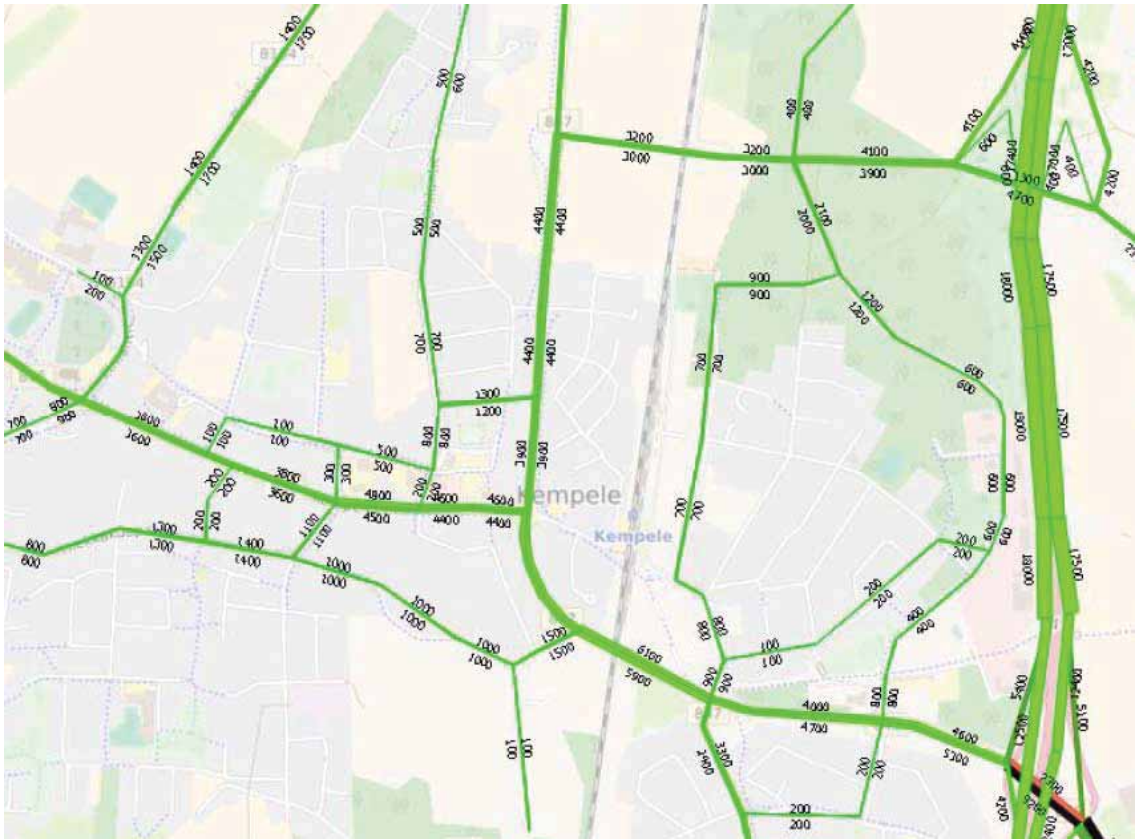
Kuva 36. Suunnittelualueen läheisen tie- ja katuverkon nykyiset arkivuorokausiliikennemäärät (KAVL, ajon./vrk) ajosuunnittain (lähde: Oulun seudun liikennemalli, Ramboll Finland Oy). Huom. Liikennemallin tuottamat määrät poikkeavat jonkin verran Liikenneviraston rekisteritiedoista.

1.7.2 Liikenne-ennuste 2040

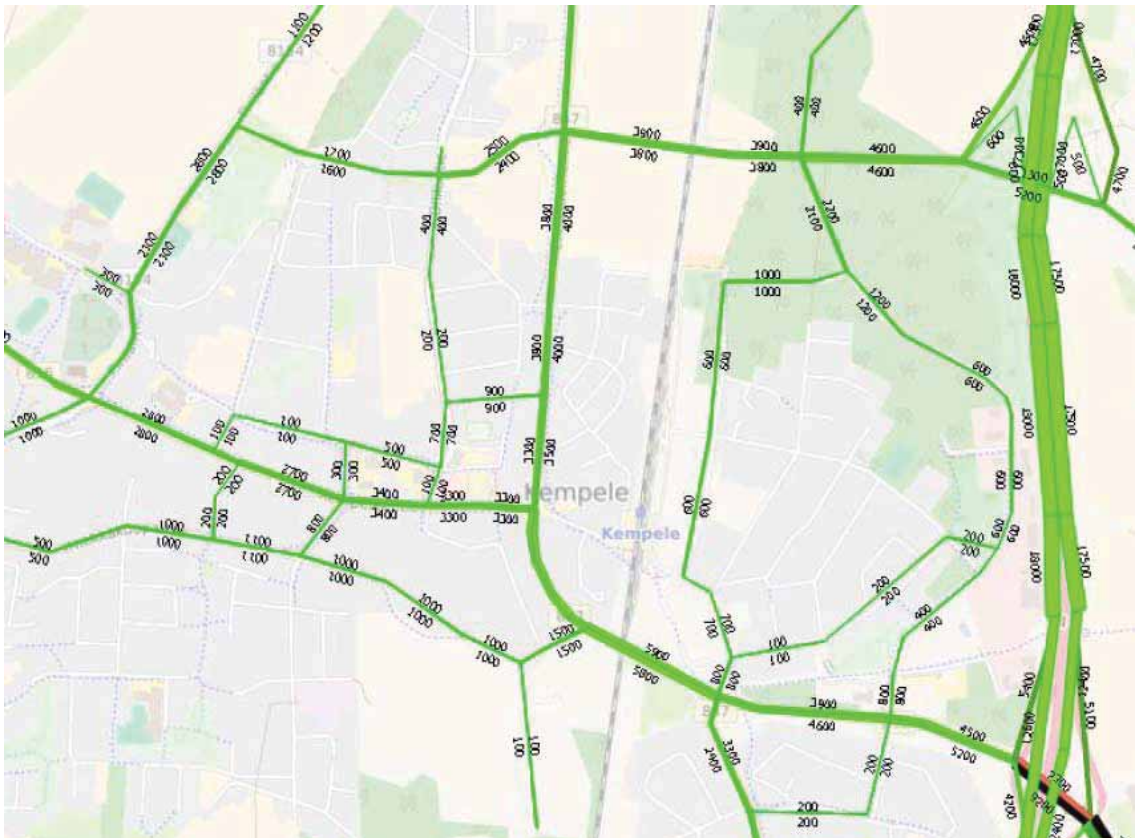
Suunnittelualan liikenneverkon liikenne-ennuste pohjautuu Kempeleen yleiskaavatyön yhteydessä tehtyyn liikenne-ennusteeseen vuodelle 2040. Liikenne-ennusteessa on kolme erilaista lopputulosta riippuen, minkälaiseksi suunnittelualan ulkopuolinen liikenneverkko kehittyi. Tämän suunnittelun kannalta tarkasteluissa ovat olleet kuvien 37-39 mukaiset vaihtoehdot, joissa moottoritille tulevaan uuteen eritasoliittymään liittyvän tie- ja katuverkon laajuus vaihtelee. Tämä ja uuden Ketolanperäntielle Ollakasta tuleva liittymä vaikuttaa oleellisesti Kempeleentien tuleviin liikennemääriin. Liikenneverkon kehittämisestä riippuen Kempeleentien ennustettu liikennemäärä (KAVL) vaihtelee välillä 6600-9000-12000 ajon./vrk. Ketolanperäntien liikennemääriin alueen ulkopuolisen liikenneverkon kehittämisellä ei ole niin suurta vaikutusta.



Kuva 37. Kempeleen vuodelle 2040 ennustetut arkivuorokausiliikennemäärät (KAVL, ajon./vrk) ajosuunnittain vaihtoehdossa, jossa Komeetantie liittyy Eteläsuomentielle (lähde: Oulun seudun liikennemalli, Ramboll Finland Oy).



Kuva 38. Kempeleen vuodelle 2040 ennustetut arkivuorokausiliikennemäärät (KAVL, ajon./vrk) ajosuunnittain vaihtoehdossa, jossa Komeetatantie liittyy Eteläsuomentielle ja Ollakasta tulee uusi liittymä Ketolanperäntielle (lähde: Oulun seudun liikennemalli, Ramboll Finland Oy).

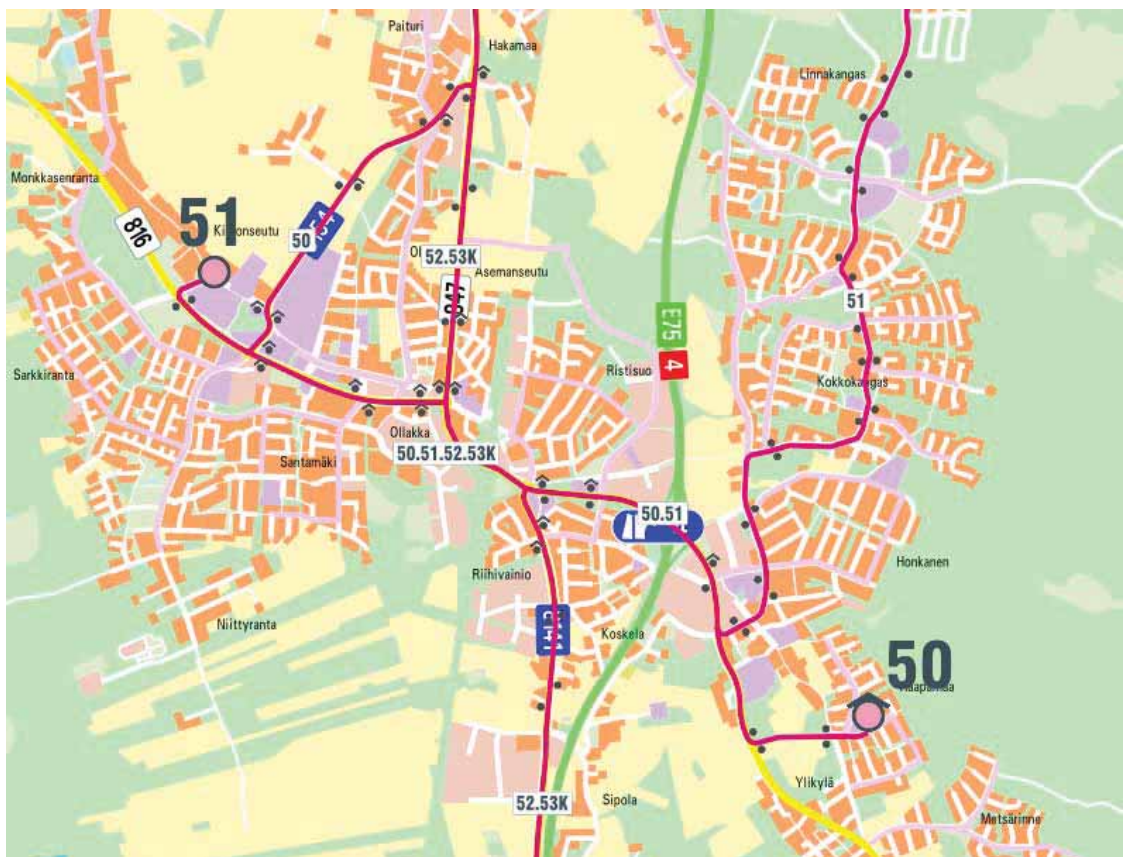


Kuva 39. Kempeleen vuodelle 2040 ennustetut arkivuorokausiliikennemäärät (KAVL, ajon./vrk) ajosuunnittain vaihtoehdossa, jossa Komeetatantie liittyy Eteläsuomentien yli jatkuen Piriläntielle ja Ollakasta tulee uusi liittymä Ketolanperäntielle (lähde: Oulun seudun liikennemalli, Ramboll Finland Oy).

1.7.3 Joukkoliikenne

Kempeleen joukkoliikenne muodostuu linja-auto- ja kaukojunaliikenteestä, joiden vuoroja on pysähtynyt Kempeleen asemalle kesästä 2016 alkaen. Paikallisliikenteen linja-autot kulkevat suunnittelualueella reittiä Kempeleentie – Ketolanperäntie ja kaukoliikenteen vuorot käyttävät pääsääntöisesti reittiä Eteläsuomentie - Ketolanperäntie. Palvelutasollisesti alue on hyvä, jossa paikallisliikenteen osalta ruuhka-aikoina päästään jopa 20 minuutin vuoroväleihin. Paikallisliikenteen vuorot ovat Oulun joukkoliikenteeseen kuuluvia, joten ne on suunniteltu palvelemaan lähinnä Oulun ja Kempeleen välistä liikennettä sekä koululaisliikennettä. Eräs tunnistettu ongelma linja-autoliikenteessä on se, että Ouluun suunnan vuorot lähtevät Kempeleentien molemman suunnan pysäkeiltä, mikä heikentää palvelutasoa käyttäjänäkökulmasta. Vihiluodon ja Oulun lentoaseman suuntaan ei kulje bussivuoroja Kempeleentietä pitkin (maantie 816).

Junavuoroja Oulun ja Kempeleen välillä kulkee päivittäin 9 kpl (molemmat suunnat yhteensä), mutta ne eivät toistaiseksi palvele kovin hyvin esimerkiksi työmatkaliikennettä.



Kuva 40. Kempeleen nykyiset paikallisliikenteen joukkoliikennereitit ja pysäkit (lähde: Oulun kaupungin karttapalvelu).

1.7.4 Jalankulku ja pyöräily

Alueella on hyvin monipuoliset ja kattavat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Pääväylien ja kokoojakatujen varsilla on vähintään toisella puolella erillinen jalankulku- ja pyörätie. Jalankulun ja pyöräilyn liikenteen merkittävimmät pääreitit kulkevat itä-länsi-suuntaisesti Kirkkotien ja Kempeleentien varrella. Kempeleen kaikki merkittävimmät palvelut ja toiminnot sijoittuvat suunnittelualueen länsipuolella olevan Koulukeskuksen ja Ylikylän yhtenäiskoulun välille, minkä vuoksi vuonna 2015 laaditussa Kempeleen pyöräilyverkkoselvityksessä määriteltiin erityinen laatukäytävä, joka kulkee suunnittelualueella Kempeleentien varrella. Laatukäytävään kytkeytyy myös Asemanseutu. Laatukäytävä on toteutettu vuonna 2016 ja se on yli 5 metriä leveä, jalankulun ja pyöräilyn

toisistaan erotteleva, esteetön, houkutteleva sekä hyvin opastettu yhteys kuntakeskuksen ja Zep-peliinin välillä. Eteläsuomentien risteäminen tapahtuu eritasossa alikulun kautta ja Kempeleen-tiellä ylitysjärjestelyt ovat suojateitä.



Kuva 41. Kempeleen pyöräilyn tavoiteverkko suunnitelman mukaan (lähde: Ramboll Finland Oy).

1.7.5 Liikenteelliset lähtökohdat ja tavoitteet

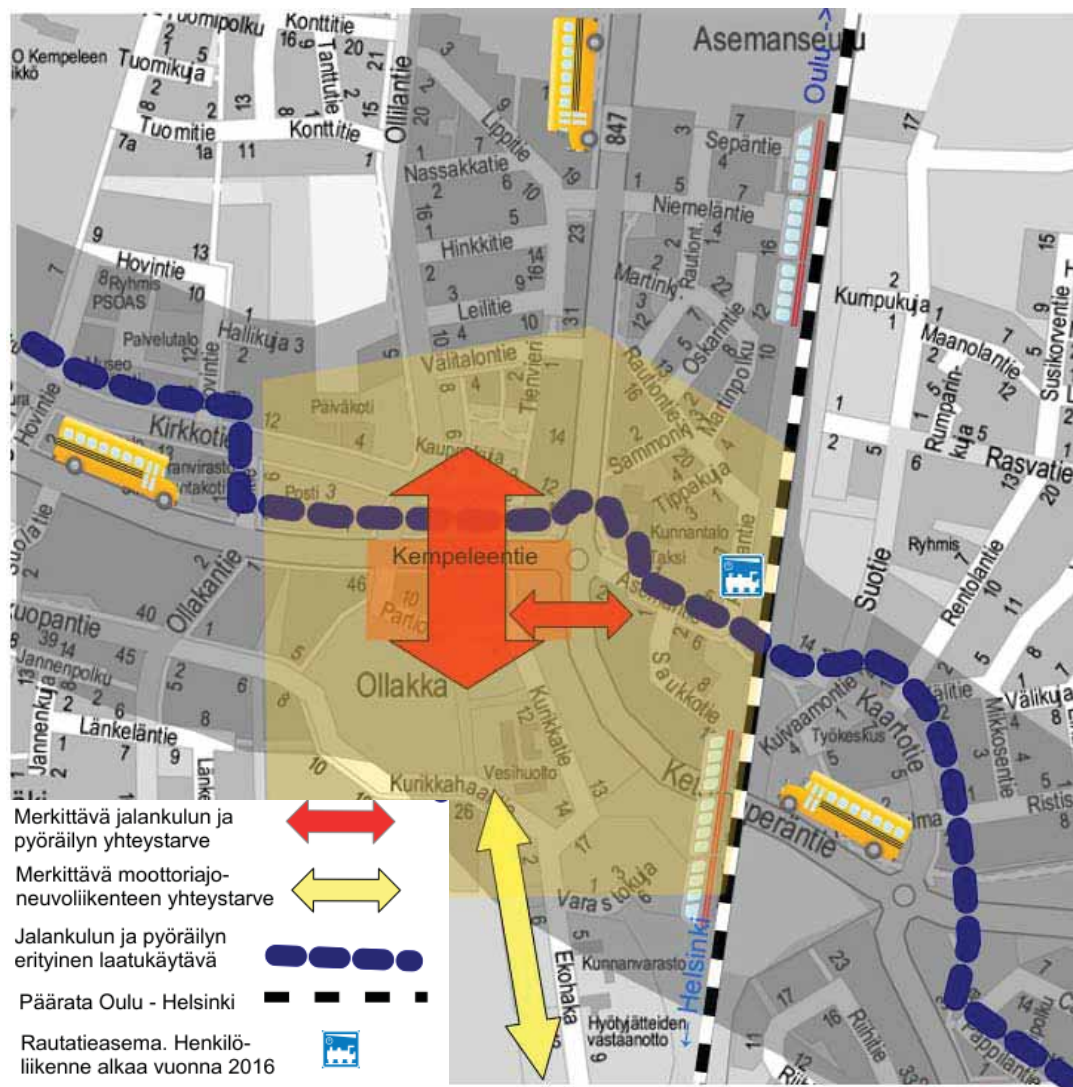
Suunnittelualueen rakentaminen keskittyy Kempeleentien eteläpuoliselle alueelle, mutta maankäytön kehittymisen liikenteelliset vaikutukset kohdistuvat koko ydinkeskustan alueelle, jonka toimintojen tarpeet tulee myös huomioida suunnittelualueen ratkaisuihin.

Suunnittelualueen liikenteen suunnittelussa keskeisessä asemassa ovat jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen ja kehittäminen sekä nykyisten liikenteellisten ongelmien poistaminen, mm. Partiotien ja Kempeleentien liittymän turvallisuus- ja sujuvuusongelma.

Suunnittelualue tulee olemaan osa keskustan kävelyvyöhykkeen keskipistettä, jonka kehittämistä maankäytön ja liikenteen ratkaisujen tulee tukea. Kävelykeskustan ydinalueena tulee toimimaan kesusaukio, joka toimii nykyisen ja uuden maankäyttöalueen keskeisenä yhdistävänä liikenteellisenä elementtinä. Kävelykeskustan toiminnallisuuden yhtenä suunnitteluhaasteena on Kempeleentien estevaikutuksen poistaminen tai pienentäminen uuden ja nykyisen alueen välillä.

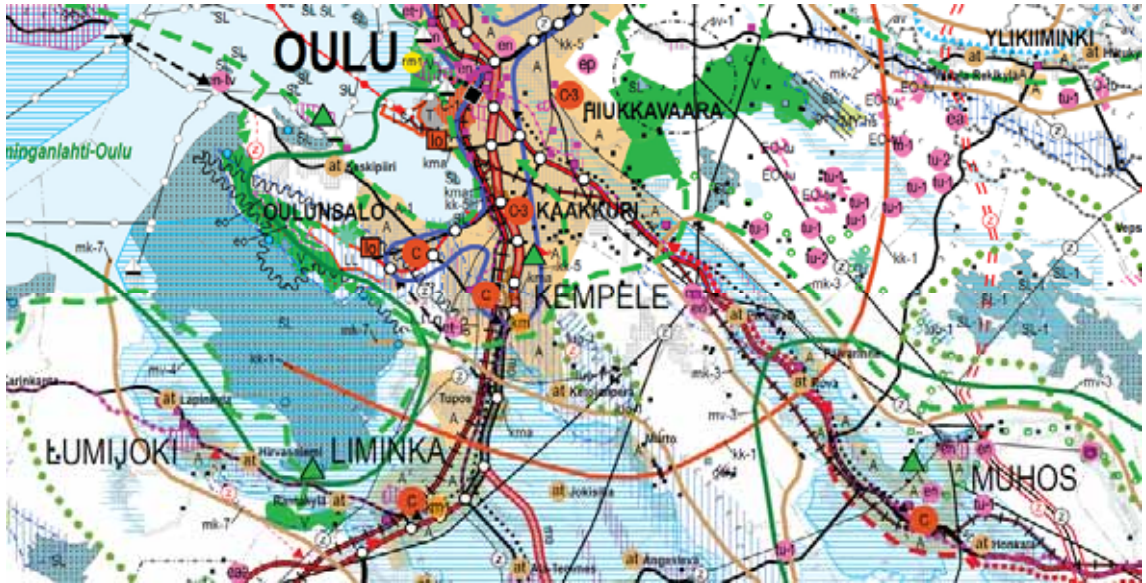
Jalankulku- ja polkupyöräliikenteen ratkaisujen tulee täydentää nykyistä väyläverkkoa ja parantaa joukkoliikennereittien ja kesällä 2016 avatun rautatieaseman saavutettavuutta sekä matkakettujen toimivuutta.

Ajoneuvoliikenteen osalta tavoitteena on integroida uusi alue luontevasti nykyiseen väyläverkkoon edistään liikenneturvallisuutta ja keskustamaista liikennöintiä, jossa jalankululla ja pyöräilyllä on päärooli. Pysäköinti toteutetaan Kempeleentiehen rajoittuvissa tonteissa lähtökohtaisesti rakenteellisella pysäköinnillä, mutta myös maanpäällinen pysäköinti on mahdollista. Lyhytaikaista asiointipysäköintiä voidaan sallia katujen varsille.



Kuva 42. Suunnittelualan liikenteellinen asema ja yhteystarpeet. Kempeleentiellä on pyrkimys pienentää ajoneuvoliikenteen estevaikutusta jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta. (lähde: Kempeleen kunta).

1.8 KAAVOITUSTILANNE

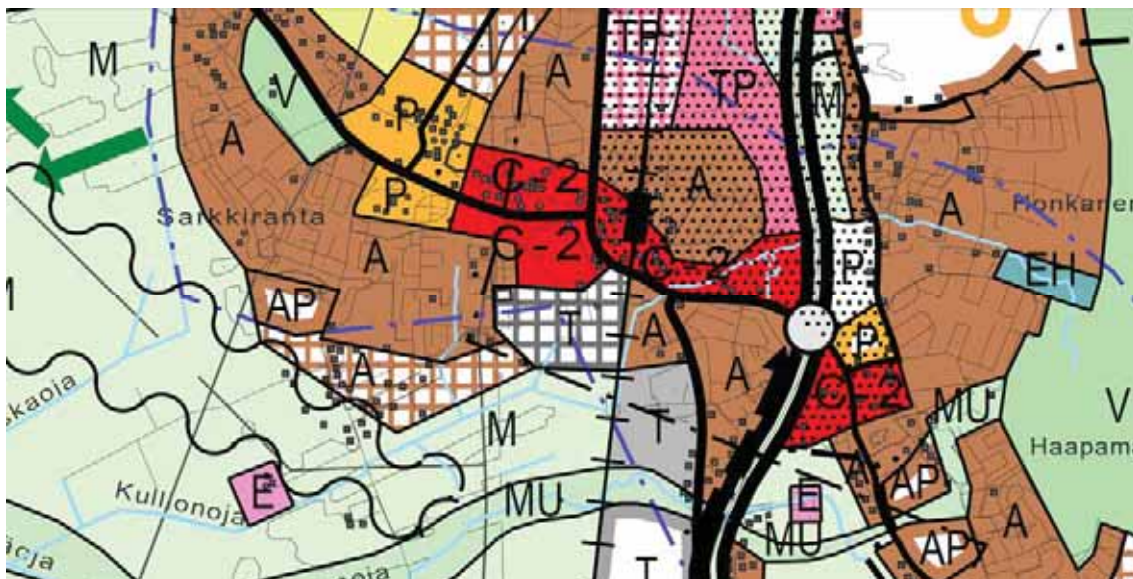


Kuva 43. Ote maakuntavaltuuston hyväksymästä 2. vaihemaakuntakaavan yhdistelmäkartasta, jonka maakuntavaltuusto hyväksyi 7.12.2016.

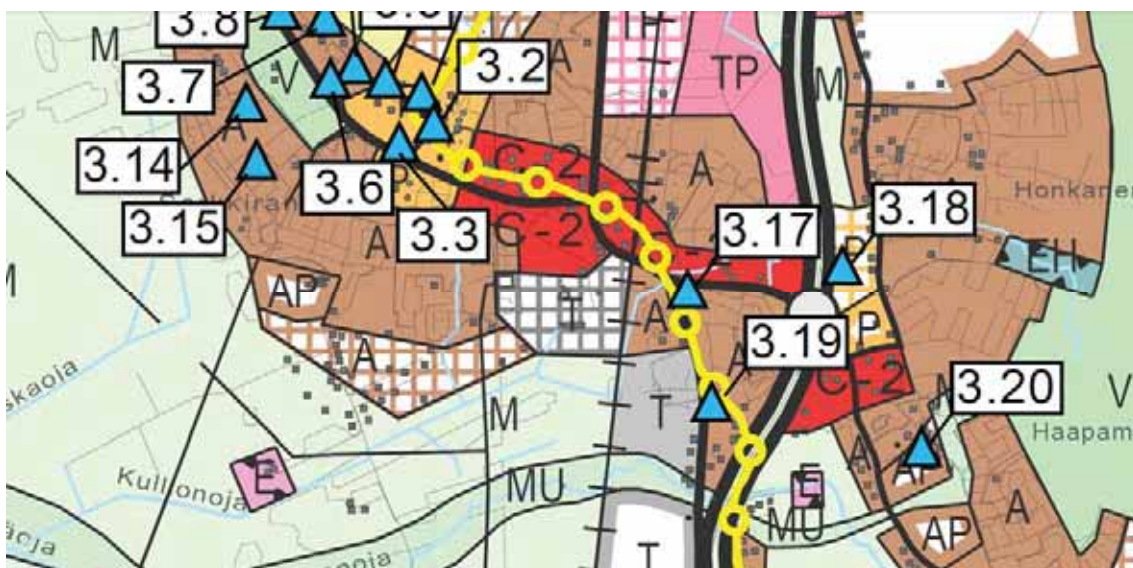
Maakuntakaava

Kempele kuuluu *Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan* alueeseen. Pohjois-Pohjanmaan voimassa olevia maakuntakaavoja täydennetään ja päivitetään kolmessa vaiheessa. Ympäristöministeriö on vahvistanut Pohjois-Pohjanmaan liiton laatiman maakuntakaavan 17.2.2005 ja 1. vaihemaakuntakaavan 23.11.2015. Maakuntavaltuusto hyväksyi 2. vaihemaakuntakaavan 7.12.2016 ja kaava astui voimaan 2.2.2017. 3. vaihemaakuntakaava on tullut vireille tammikuussa 2016. 3. vaihemaakuntakaavan valmisteluvaiheen aineisto oli julkisesti nähtävillä 10.4.-12.5.2017.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa Kempele kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen Oulun kaupunkiseutu (k-1). Suunnittelualue kuuluu maakuntakaavan taajamatoimintojen alueeseen (A), jossa kuntakeskus on osoitettu keskustatoimintojen kohdemerkinnällä (C). Oulun seudun laatuikäytävä (kk-5, sininen viiva) käsittää pääosan suunnittelualueesta.



Kuva 44. Ote Oulun seudun yleiskaavasta 2020, kaavakartasta 1.



Kuva 45. Ote Oulun seudun yleiskaavasta 2020, kaavakartasta 2.

Oulun seudun yleiskaava 2020

Kempeleessä on voimassa Oulun seudun yleiskaava 2020¹⁸. Yleiskaava astui voimaan 25.8.2006. Yleiskaavakartalla 1 on esitetty tavoitteellinen yhdyskuntarakenne, keskus- ja liikenneverkko, suojelu- ja virkistysalueet ja merkittävät seudulliset hankkeet. Yleiskaavakartalla 2 on esitetty luonnon- ja kulttuuriympäristön sekä maiseman kannalta arvokkaat kohteet ja alueet.

Suunnittelualue on yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C-2) ja taajamatoimintojen aluetta (A). Suunnittelualueen eteläosa on kehitettävää teollisuus- ja varastoaluetta (T, harmaa rasterimerkintä). Kehitettävä alue tarkoittaa, että alueen maankäyttö ratkaistaan yksityiskohtaisella oikeusvaikutteisella osayleiskaavalla tai asemakaavalla. Yleiskaavakartalla 2 suunnittelualueen itä- ja pohjoisosiin on merkitty keltaisella ympyräviivalla kulttuurihistoriallisesti merkittävä tie.

¹⁸ Hailuodon, Haukiputaan, Kempeleen, Kiimingin, Muhoksen ja Oulunsalon kunnat sekä Oulun kaupunki ovat laatineet yhteisen yleiskaavan.



Kuva 46. Ote Kempeleen taajaman osayleiskaavan 2040 luonnoksesta 2, ei mittakaavassa, 27.3.2017 (kuva: Sweco Oy, 2017).

Kempeleen taajaman osayleiskaava 2040, luonnos 2

Kempeleen kunta on laatimassa osayleiskaavan tarkistusta Kempeleen keskustataajaman alueelle. Osayleiskaavan tavoitevuosi on 2040. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti laadittava oikeusvaikutteinen osayleiskaava korvaa suunnittelualueella nyt voimassa olevan Oulun seudun yleiskaavan 2020 sekä Linnakankaan osayleiskaavan lounaisnurkan ja kunnan omistuksessa olevan pienen alueen Sipola-Rajakorven osayleiskaavan pohjoisosasta. Kaavahanke koskee Kempeleen keskustan, Hakamaan, Honkasen, Ylikylän, Linnakankaan ja Väärälänperän tilasto-alueita. Osayleiskaavan valmisteluvaiheen aineisto oli nähtävillä 6.6.-29.6. ja 30.7.-3.8.2012. Nyt osayleiskaavasta on laadittu toinen luonnos, joka pidettiin nähtävillä 12.4.-14.5.2017.

Laadittavan oikeusvaikutteisen osayleiskaavan tavoitteena on ohjata yleispiirteisesti maankäyttöä siten, että tiivistetään Kempeleen taajaman yhdyskuntarakennetta ja suunnataan väestönkasvua kestävästi raide- ja muun joukkoliikenteen varaan. Osayleiskaavan tarkoitus on ratkaista kasvusta aiheutuvat taajamakuvalliset ja liikenteelliset haasteet.

Ollakan alueella käytetyt merkinnät:

Keskustatoimintojen alue

"Joukkoliikenteeseen tukeutuva uusi keskustatoimintojen alue. Asemakaavasuunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimivuuteen, sekä kehittää vetovoimaista ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoista asumisen, yritystoiminnan, kaupallisten palveluiden ja vapaa-ajan palveluiden ympäristöä. Asumiseen varattujen alueen osien asukastiheystavoite on 100 asukasta /ha. Asemakaavasuunnittelussa tulee selvittää mahdollisuudet rakenteelliseen pysäköintiin ja pysäköintiratkaisun vaikutukset pohjaveden suojeluun.

Keskustatoimintojen alueilla C ja C/res saa merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosala olla yhteensä enintään 30 000 k-m²."

Kulttuurihistoriallisesti merkittävä kohde

"Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita ja niiden ympäristöä tulee hoitaa siten, että niiden arvo säilyy. Ulkoasua tai pihapiiriä muuttavia toimenpiteitä suunniteltaessa tulee pyytää museoviranomaisen lausunto. Julkisivukorjauksessa on suositeltavana käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja ja rakennusosia. Kohteen purkaminen edellyttää MRL 127§:n mukaista purkamislupaa. Kohdeluettelo perustuu Kempeleen kulttuuriympäristöohjelmaan "Lakeuden äärellä, kaupungin naapurina" ja sen kohdenumerointiin, kulttuuriympäristöohjelmaa täydentävää kohdetta 146 lukuun ottamatta."

Osayleiskaavaluonnoksen 2 kartalla kaavarungon suunnittelualueelle on merkitty yksi kulttuurihistoriallisesti merkittävä kohde, Pihlajaniemi, Kurikkahaantie 16.

Suunnittelualueen eteläosa on merkitty lähivirkistysalueeksi (VL). Suunnittelualueelle on osoitettu kaksi uutta tai merkittävästi parannettavaa tietä tai linjaa, joiden sijainti tarkentuu asemakaavotuksen ja muun tarkemman suunnittelun yhteydessä. Nämä ovat Kurikkahaantieltä etelää kohti oleva yhteys ja Kurikkahaantien jatke Ketolanperäntielle.

Nykyinen katualue, Kurikkahaantie, on merkitty kaavakartalle yhdystienä/kokoojakatuna. Suunnittelualueen eteläosaan on merkitty Kurikkahaantien eteläpuolelle mustalla palloviivalla jalankulun ja pyöräilyn pääreitti.

Osayleiskaavassaluonnoksessa 2 suunnittelualueen itäreuna on merkitty ajoneuvoliikenteen melu- ja vaikutusalueeksi:

Ajoneuvoliikenteen melualue

"Teoreettisiin laskelmiin perustuva 55 dB päivämelualue. Asuinrakennusten ulkoseinien, ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden tulee olla vähintään 38 dB, ja ulko-oleskelu tulee sijoittaa siten, että rakennukset suojaavat melulta, jos aluetta toteutetaan ennen melusuojausten toteuttamista. Asuinhuoneissa tulee alittaa päiväajan ohjearvo 35 dB."

Ajantasa-asemakaava

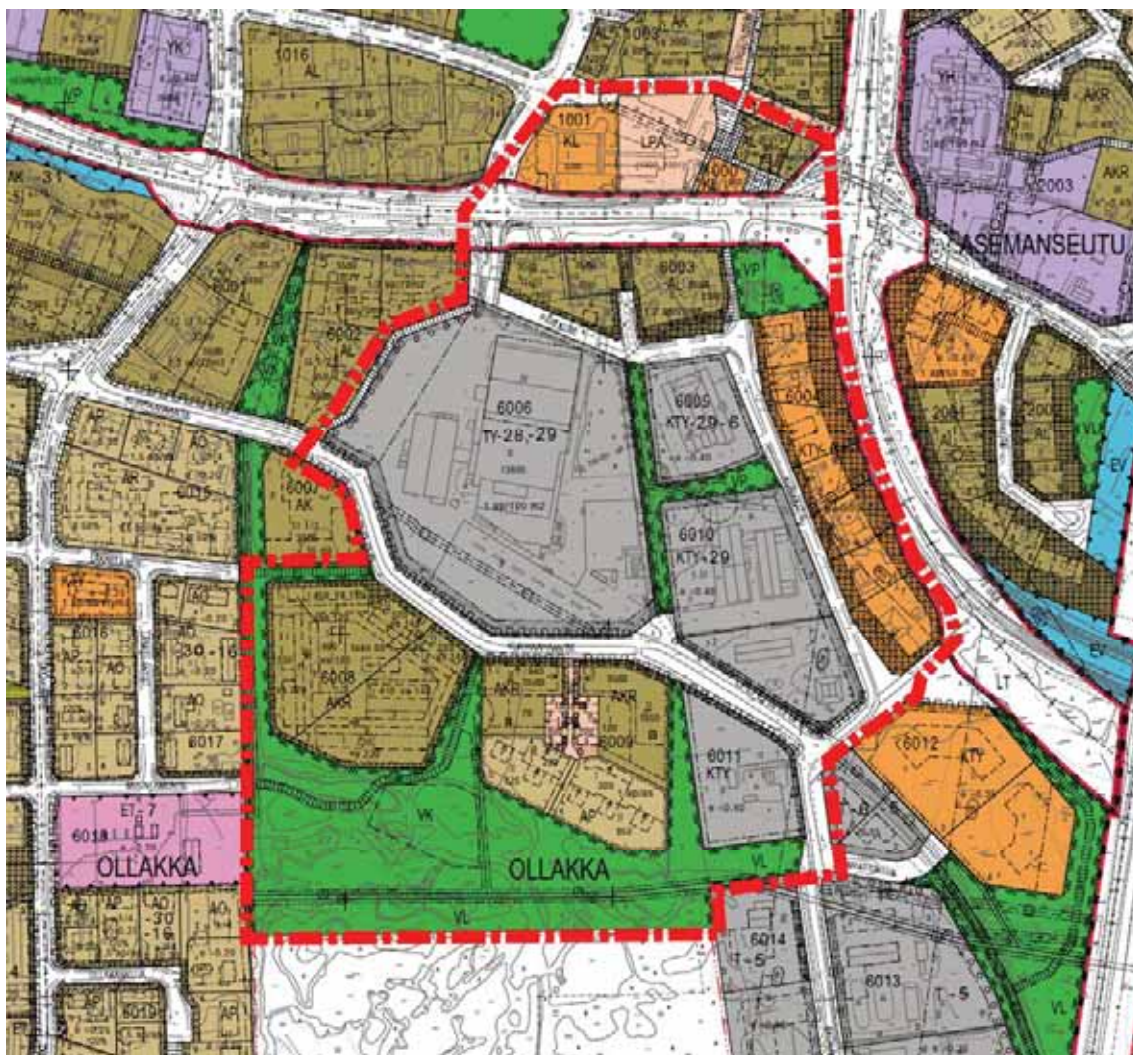
Suunnittelualueen asemakaava on tullut voimaan 19.1.2007. Suunnittelualueen pohjoisosan korttelit 1000 ja 1001 on osoitettu ajantasakaavassa liikerakennusten korttelialueeksi (KL). Näiden korttelien välissä on autopaikkojen korttelialue (LPA), joka palvelee molempia kortteleita. Suunnittelualueen koillisnurkassa on asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen tontti (AL). Alueelle on myös osoitettu katuaukio/tori ja kevyenliikenteen alueita.

Kempeleentien eteläpuolinen kortteli 6003 on asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL) ja sen itäpuolella on puistoalue (VP). Näiden korttelien välissä on jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie (pp).

Kortteli 6006 on osoitettu teollisuusrakennusten korttelialueeksi, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY). Indeks -28 osoittaa, että pintavedet on viemäritähtävä autopai-koitusalueilta ja johdettava tiiviissä putkessa pohjavesialueen ulkopuolelle. Indeks -29 osoittaa, että alueelle ei saa rakentaa asuntoja.

Korttelit 6004, 6005 ja 6010 on osoitettu toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY). Kortteleiden välissä on kapeat kaisteleet puistoaluetta (VP). Indeks -6 osoittaa, että kullekin rakennuspaikalle saadaan rakentaa yksi asunto laitoksen toiminnalle välttämätöntä henkilökuntaa varten, ei kuitenkaan teollisuus- tai varastotilojen ylä- tai alapuolelle.

Asunnon saa rakentaa aikaisintaan samanaikaisesti teollisuustilan rakentamisen kanssa ja asuinrakennus voidaan sijoittaa teollisuus- tai varastotiloista erilleen. Asuinhuoneistosta on oltava välitön yhteys sen yksinomaisessa käytössä olevaan pihaan, jonka pinta-alan on oltava vähintään 1 m2 jokaista huoneistoalan 1 m2 kohti.



Kuva 47. Suunnittelualue rajattu punaisella pistekatkoviivalla Kempeleen kunnan ajantasakaavayhdistelmässä, ei mittakaavassa.

Kurikkahaantien eteläpuoliset kortteli 6008 ja 6009 on osoitettu ajantasakaavassa asuinkerrostalojen ja rivitalojen korttelialueeksi (AKR). Korttelin 6009 eteläpuolinen osa on asuinpientalojen korttelialuetta (AP). Kortteli 6011 on osoitettu ajantasakaavassa toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY).

Näiden korttelien väliin ja eteläpuoliselle alueelle on osoitettu lähivirkistysalue (VL), jonne on myös osoitettu ohjeellinen leikkipuisto (VK). Lähivirkistysalueen eteläpuolella alueen läpi kulkevat nykyiset ilmajohdot, jotka on osoitettu ajantasakaavassa johtoa varten varattuna alueen osana. Lisäksi ajantasakaavassa on osoitettu katualueita.

1.9 POHJAKARTTA

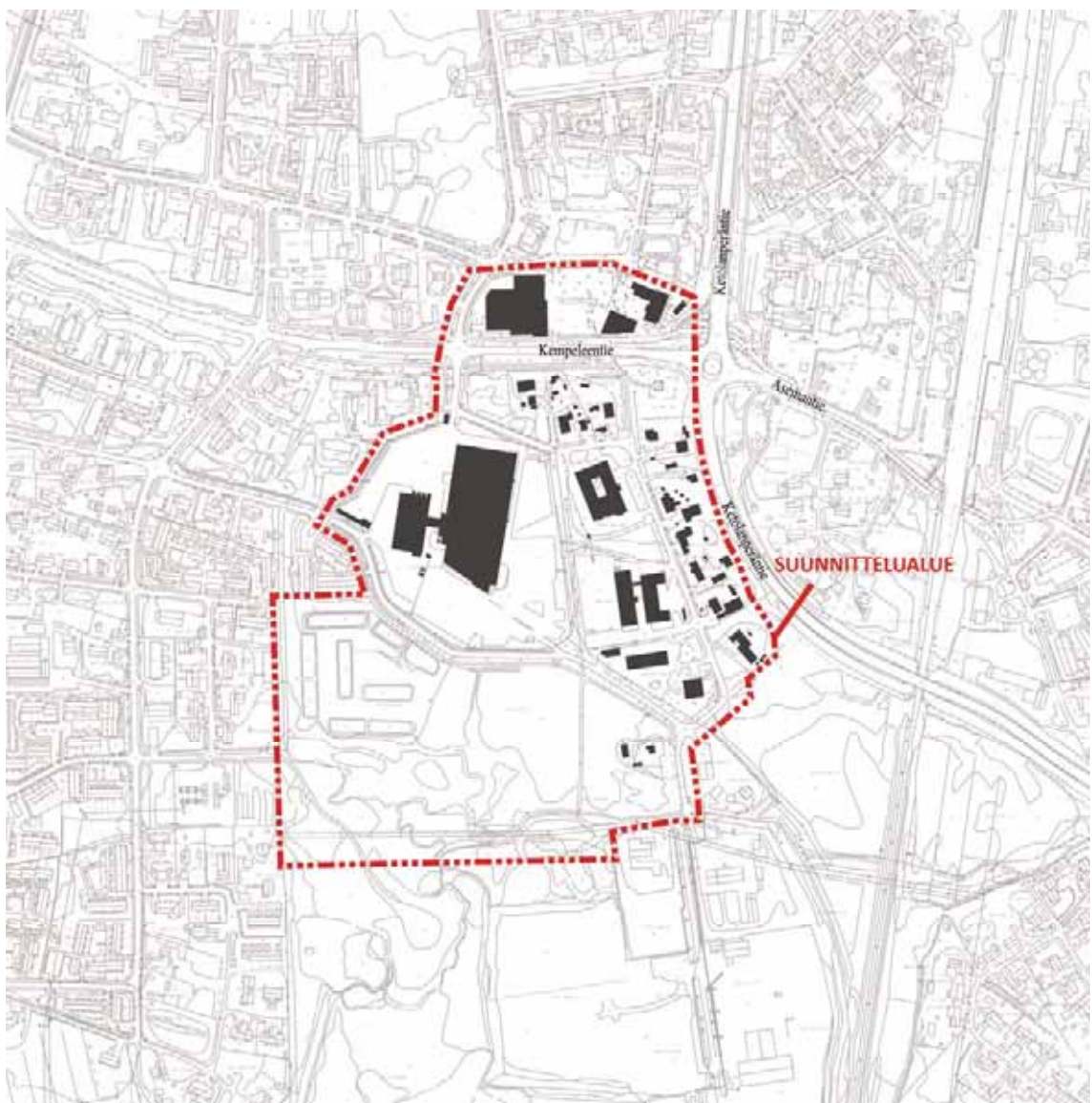
Kaavarunkotyössä on käytetty ajantasaista numeerista pohjakarttaa, joka on saatu Kempeleen kunnan Ympäristöpalveluista 16.1.2017.

2 TAAJAMAKUVA-ANALYYSI

2.1 YLEISTÄ

Taajamakuva-analyysi on laadittu pääasiassa 10.1.2017 ja 8.2.2017 tehtyjen maastokäyntien perusteella. Molempien maastokäyntien yhteydessä tehtiin myös lumijälkitarkastelu. Taajamakuva-analyysiä ja selostuksen valokuvia täydennettiin Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy:n kilpailuvaiheessa 6.5.2016 ottamalla valokuvilla.

Maastokäynneillä analysoitiin ja valokuvattiin suunnittelualuetta ja tarkastelualuetta: Kempeleen liikekeskustaa, Ollakan aluetta, metsäistä virkistysaluetta ja aseman seutua. Tehtyjen havaintojen perusteella on analyysissä keskitytty alueen mahdollisuuksiin kehittyä keskustamaiseksi asuinalueeksi. Analyysissä on otettu erityisesti huomioon nykyiset keskustapalvelut sekä eteläosan metsäinen virkistysalue, jotka ovat alueen selkeät voimavarat. Myös raideyhteyden saavutettavuuden parantamista on pohdittu osana analyysia.



Kuva 48: Suunnittelualan rakeisuuskartta, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).

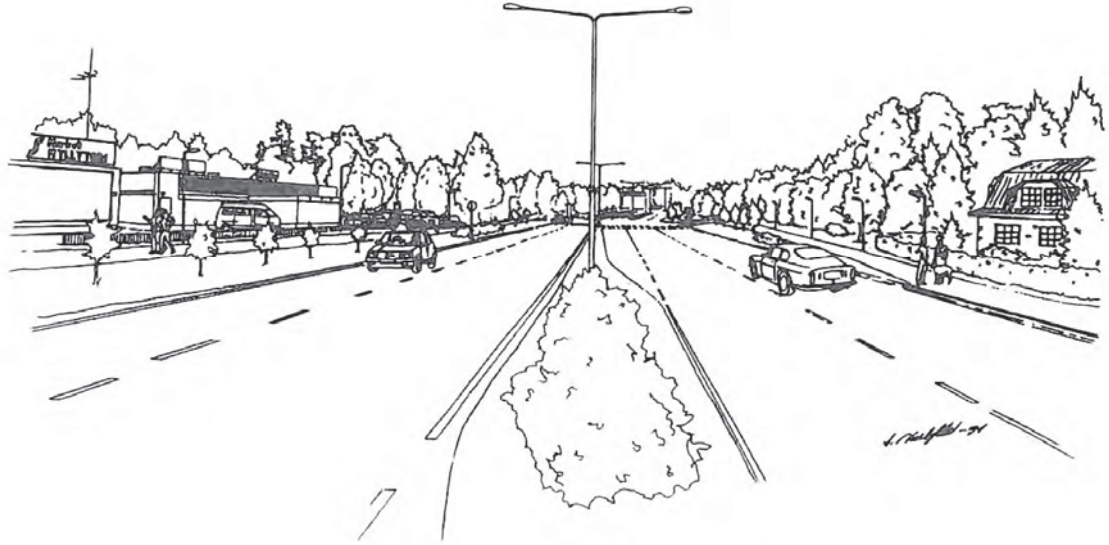


Kuva 49. Suurempi teollisuushalli ja siihen liittyvä jalkapallohalli sijaitsevat keskeisellä paikalla suunnittelualuetta. Kunta on ostanut teollisuushallit tontteineen. Kuvan vasemmassa laidassa näkyvät korttelin 6008 (AKR, asuinkerrostalojen ja rivitalojen korttelialue) painopenkat. Kuvan etualalla näkyy metsäistä virkistysaluetta (kuva: Kempeleen kunta).

Kempeleen keskustaksi muodostuva alue sijaitsee Kempeleentien-Asemantien ja Eteläsuomentien-Ketolanperäntien kiertoliittymän välittömässä läheisyydessä. Kiertoliittymästä neljään suuntaan lähtevät katualueet jakavat keskustan neljään keskenään eriluonteiseen osaan. Nykyinen keskusta on paikoitellen hankalasti hahmotettavissa sen hajanaisuudesta johtuen. Alueelta puuttuu keskustasta viestiviä maamerkkirakennuksia, liikenneympyrän luoteispuolella sijaitsevaa As Oy Kempeleen Ykkösvahtia lukuun ottamatta. Ykkösvahti on pohjamuodoltaan L-muotoinen rakennus, jonka korkein osa on kahdeksankerroksinen. Rakennus näkyy kauas taajamassa. Liikekeskusta sijaitsee kiertoliittymän luoteispuolella ja kunnantalo koillispuolella. Kunnantalon sisäilmaongelmista johtuen osa sen toiminnoista on siirtynyt muihin kiinteistöihin. Ollakan alue sijaitsee kiertoliittymän lounaispuolella. Kempeleentie sijaitsee lähes kohtisuorassa Eteläsuomentiehen nähden, kun taas Asemantie johdattaa mutkan kautta Kempeleen rautatieasemalle. Asemantien varsi on vanhahkoa pientalovaltaista asutusta, jonka seassa kasvaa puustoa.



Kuva 50. (vasemmalla). Näkymä Asemantieltä kohti asemarakennuksen ympäristöä, kohti pohjoista katsottuna. Kuva 51. (oikealla) Asemarakennus kohti koillista katsottuna. Asemarakennus on valmistunut vuonna 1886 ja sen on suunnitellut Valtionrautateiden rakennussuunnittelija Knut Nylander. Rakennuksen eteläpäähän on rakennettu laajennusosana poikkipääty vuonna 1904 arkkitehti Bruno Granholmin suunnitelmien mukaan. ((lähde: Mika Vähä-Lassila: Asemarakennukset Seinäjoki–Oulu (kohta "Kempele") Viitattu 16.6.2017.) (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017)).



Kuva 52. Piirustus, joka kuva visiota keskustan liikennenympäristöstä, päivätty vuonna 199 (ei toteutunut). Katselusuunta on Kempeleentieltä kohti itää. Vasemmalla näkyy liikekeskustaa ja oikealla Ollakan pientaloasutusta (kuva: Kempeleen maisemanhoitosuunnitelma, Oulun Viatek Oy, 1991, s. 31).



Kuva 53. (vasemmalla). Näkymä Kempeleentieltä saavuttaessa lännestä keskusta. As Oy Kempeleen Ykkösvahti on alueen maamerkkirakennus. Kuva 54. (oikealla). Näkymä Kempeleentieltä keskustasta kirkonkylälle päin (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Kempeleentien pohjoispuolen rakennuskanta muodostuu päivittäistavarakaupasta ja pienemmästä liikerakennuksesta, joiden välissä on laaja pysäköintikenttä. Pienemmän liikerakennuksen koillispuolella on kahdeksankerroksinen As Oy Kempeleen Ykkösvahdin kerrostalo. Liikerakennukset ja Ykkösvahti muodostavat nykyisen keskustan painopisteen. Keskusta-alueen pääliikenneväylä, Kempeleentie, ei nykyisillä nopeuksillaan ja katualueiden jäsentelyillään kannusta pysähtymään keskustassa. Myöskään Kempeleentien eteläpuolinen alue ei tue keskustan muodostumista.

Kempeleentien eteläpuolella on 1920-40-luvuilla rakennettuja pientaloja ja niihin liittyviä piharakennuksia sekä myös uudempia omakotitaloja. Vanhemmat rakennukset on inventoitu ja ne on merkitty violetilla värillä taajamakuva-analysikarttaan, joka on tämän selostuksen liitteenä 1. Ollakan ilmettä dominoi suuri teollisuushalli, joka aiotaan purkaa. Edellä mainitut rakennukset eivät muodosta keskustamaista ympäristöä, vaan ovat jäänteitä alueen erilaisista käyttötarkoituksista. Tarkastelualueella on lisäksi runsaasti uudempia 2000-luvulla rakennettuja kerrostaloja.



Kuva 55. (vasemmalla) ja 56. (oikealla). Tarkastelualueen uudempaa kerrostalorakentamista Kempeleentien varrella (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).



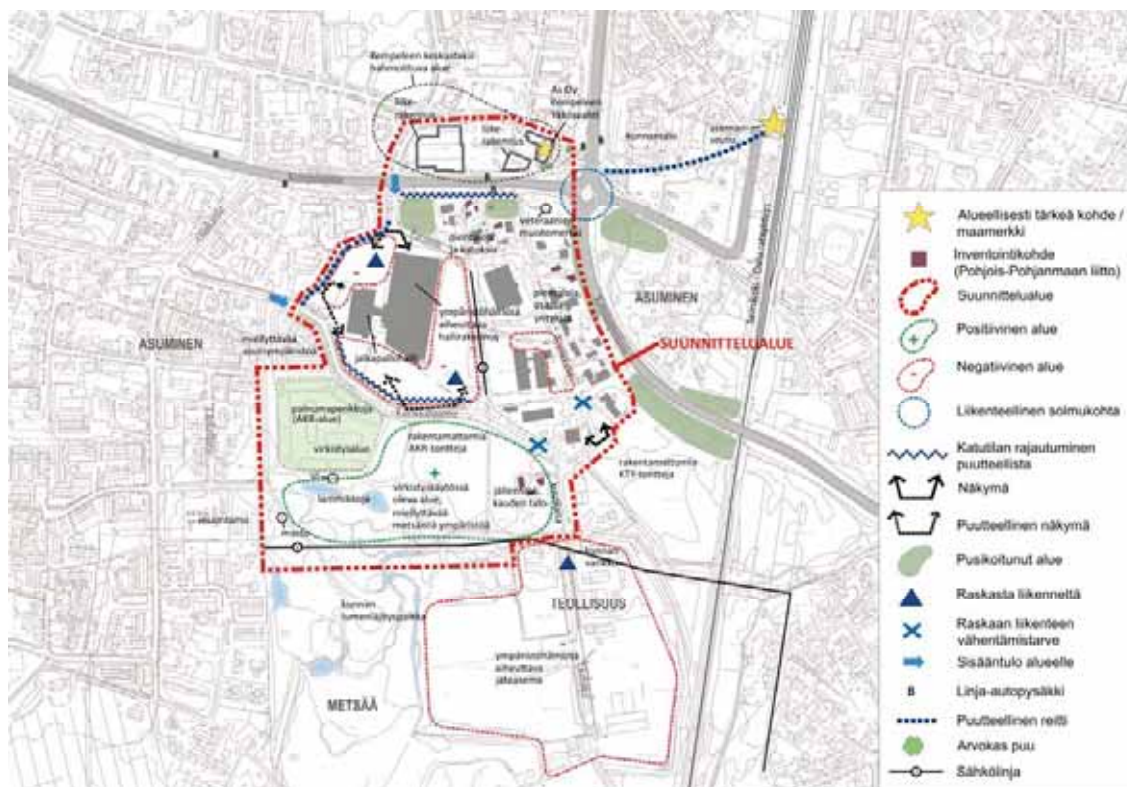
Kuva 57. Eteläsuomentien varren kerrostaloja (tammikuu 2017). Kuva 58. Kempeleen vanha asemarakennus on ulkopäin hyvässä kunnossa (helmikuu 2017; kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).



Kuva 59. Kempeleen liikekeskusta sijaitsee Kempeleentien pohjoispuolella (kuva: Kempeleen kunta).

2.2 TAAJAMAKUVA

2.2.1 Yleistä



Kuva 60. Taajamakuva-analyysi, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).

Kempeleen liikekeskustaksi hahmottuva alue sijaitsee Kempeleentien pohjoispuolella. Liikeraennukset tukeutuvat Kempeleentien katualueeseen, mikä luo alueelle keskustamaisen vaikutelman. Liikeraennusten välissä oleva pysäköintikenttä muodostaa aukon rakenteeseen. Katutilan rajautuminen Kempeleentien eteläpuolella on puolestaan puutteellista. As Oy Kempeleen Ykkös-vahti toimii maamerkkirakennuksena ja monen näkymän päätteenä sekä viestii saapumisesta keskusta.

Tarkastelualueen itälaidalla on Oulu-Seinäjoki- ratayhteys. Kempeleen vanha rautatieasema on muisto alueen menneisyydestä ja se on alueellisesti tärkeä kohde. Kempeleen asema on kunnostettu ja se avattiin jälleen matkustajaliikenteelle kesäkuussa 2016, mikä luo alueelle positiivista imagoa ja viestii kunnan elinvoimaisuudesta. Yhteys aseman seudulle on kuitenkin mutkainen ja tiealue on kapea, joten yhteyttä asemalle voidaan pitää puutteellisena. Reitin varrella on vanhoja pientaloja, jotka muistuttavat historiasta ja muodostavat kuitenkin miellyttävää ympäristöä.

Eteläsuomentie-Ketolanperäntien ja Kempeleentie-Asemantien kiertoliittymä on alueen liikenteellinen solmukohta. Tätä kohti saavutaan, kun tullaan Kempeleen keskustaa kohden, tulosuunnasta riippumatta. Liikenneympyrän lounaispuolella sijaitsee puistoalue, jossa on veteraanien muistomerkki. Ollakan alueelle saavutaan pohjoisesta Ollilantien liittymästä ja toinen saapumissuunta on Kurikkahaantieltä lännestä, joko Hiekkakuopantien tai Ollakantien kautta.

Suunnittelualueen eteläosan metsäinen virkistysalue on taajamakuvallisesti positiivista aluetta, ja se onkin paikallisten virkistyskäytössä. Alueella sijaitsee vuonna 1950 valmistunut asuinrakennus piharakennuksineen, jolla on kulttuurihistoriallisesti paikallista arvoa. "Hehtaarihalliksi" kutsutun suuren, moneen otteeseen laajennettu teollisuushallin ympäristö on epäsiistiä ja sitä hallitsevat

varastointiin käytetyt asfalttikentät, jotka on aidattu korkealla verkkoaidalla. Myös joidenkin pienempien yritysten pihat ovat epäsiistissä kunnossa, mikä vähentää alueen viihtyisyyttä. Tarkastelualueella sijaitseva Ekohaan alue on taajamakuvaan kannalta negatiivista aluetta, koska sillä sijaistee mm. kunnan jätteidenkäsittelylaitos. Teollisuusalueelta kantautuu myös ajoittaista melua ja raskasta liikennettä kulkee suunnittelualueen halki päivittäin.



Kuva 61. Suunnittelualueetta lännestä kuvattuna. Ketolanperäntien varsi on keskeistä suunnittelualueetta sen näkyvästä sijainnista johtuen (kuva: Kempeleen kunta).



Kuva 62. Suunnittelualueetta idästä nähtynä (kuva: Kempeleen kunta).



Kuva 63. (vasemmalla). As Oy Kempeleen Ykkösvahti nähtynä Asemantieltä (tammikuu 2017). Kuva 64. (oikealla) As Oy Kempeleen Ykkösvahti ja kevyenliikenteen alikulku (helmikuu 2017; kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).



Kuva 65. (vasemmalla) Kempeleen kunnantalo (helmikuu 2017). Kuva 66. (oikealla). Kempeleentieä lännestä nähtynä (helmikuu 2017; kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).

2.2.2 Taajaman rakenne

Suunnittelualue voidaan karkeasti jakaa neljään osaan. Eteläisin osa muodostuu metsästä ja painumapenkoille jätetyistä rivitalojen- ja kerrostalojen tonteista (AKR), jotka ovat tällä hetkellä lähi-alueen asukkaiden virkistyskäytössä. Toinen osa koostuu isosta hallirakennuksesta alueen keskellä. Kolmas alue on pientalojen ja pienempien yritysrakennusten muodostama alue. Neljäs osa on nykyinen liikekeskusta Kempeleentien pohjoispuolella.

Suunnittelualan yleisilme on kontrastinen. Toisaalta virkistysalueena toimivan eteläosan metsä on houkutteleva, mutta teollisuushallit ja yritysrakennusten piha-alueet eivät luo miellyttävää taajamakuva asuminen näkökulmasta. Alue vaikuttaa epäyhtenäiseltä, koska rakennuksien tyyli, koko ja käyttötarkoitus vaihtelevat paljon. Asuin- ja yritystoiminnot sekoittuvat keskenään, eikä pientaloilla ole nykyiseillään kovin rauhallista ja turvallista ympäristöä.

Alueelle luo rauhattomuutta teollisuudesta aiheutuvat paikoittainen melu, haju sekä raskas liikenne. Keskellä aluetta olevan suuren hallin piha-alueet ovat osin epäsiistejä ja niitä on käytetty varastointiin. Jäteasemalta kantautuu melua ja hajuja alueelle. Suurin häiriötekijä kuitenkin on raskaan liikenteen aiheuttamaa. Raskaan liikenteen reitti kulkee asuinrakennusten editse tonttikadulla, jota ei ole mitoitettu ko. käyttötarkoitukseen. Suuret ajoneuvot, vauhti ja niistä aiheutuva melu ja mahdollinen tärinä tekevät asuinympäristön turvattomaksi ja rauhattomaksi. Nämä seikat vaativat kaavarunon suunnittelussa erityistä huomiota.

2.3 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

2.3.1 Yleistä

Suunnittelualueen rakennettu ympäristö koostuu keskenään hyvinkin erityyppistä rakennuksista. Suunnittelualueen pohjoisosa on nykyinen Kempeleen kunnan liikekeskusta, jossa sijaitsee liikerakennuksia ja asuinkerrostaloja. Keskustan yleisilme on siisti ja jäsennelty, tosin nykyinen pysäköintialue on keskeisellä paikalla ja näkyy hyvin Kempeleentietä pitkin ajettaessa.



Kuva 67. (vasemmalla) As Oy Kempeleen Ykkösvahdin ympäristö on siistiä ja jäsenneltyä. Pieniä yrityksiä sijaitsee rakennuksen kivijalassa. Kuva 68. (oikealla) Yksikerroksinen liikerakennus on arkkitehtuuriltaan tavanomainen ja pohjamuodoltaan monikulmion muotoinen (kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, tammikuu 2017).

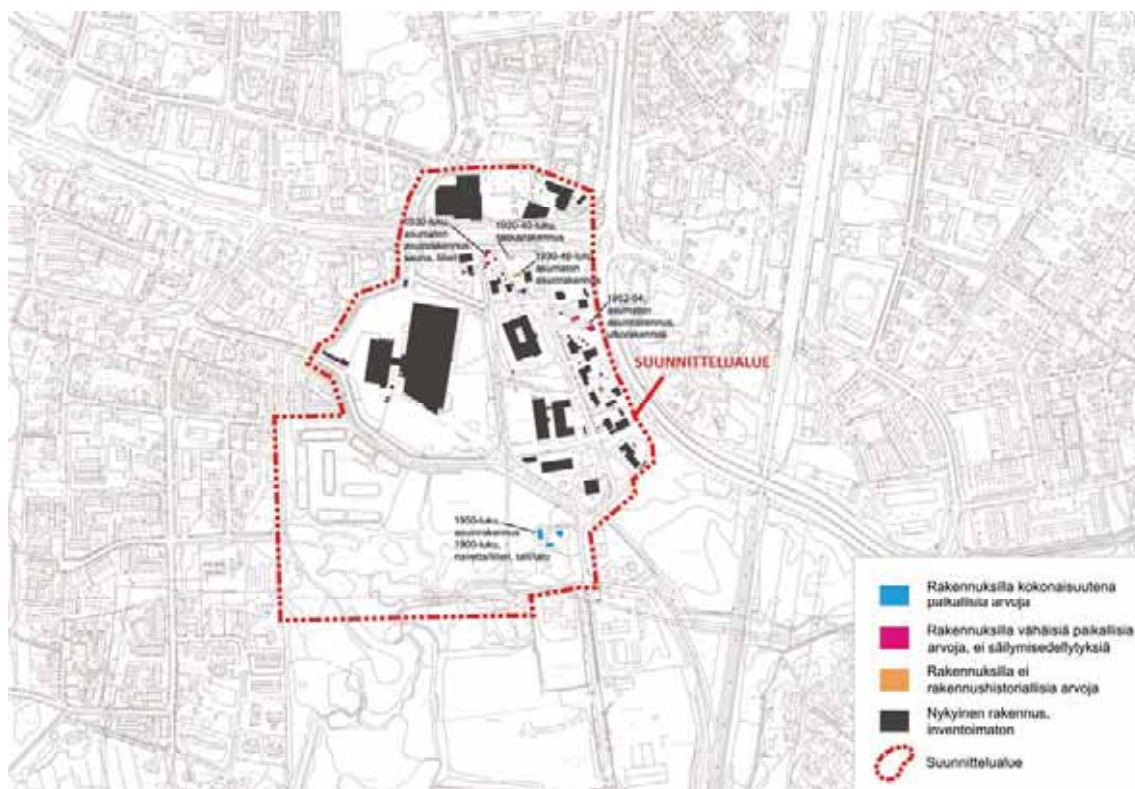


Kuva 69. (vasemmalla). Partiotien vanhempaa pientaloasutusta, taustalla näkyy As Oy Kempeleen Ykkösvahti (helmikuu 2017) Kuva 70. (oikealla). Partiotien ja Kurikkatien risteyksessä sijaitseva yksikerroksinen yritysraennus (helmikuu 2017, kuvat: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy)



Kuva 71. (vasemmalla). Partiotiellä sijaitseva valkoisella tiilellä verhoiltu omakotitalo (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017). Kuva 72. (oikealla). Näkymä Ekohakaan pohjoisesta päin katsottuna (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, tammikuu 2017).

2.3.2 Inventoidut kohteet suunnittelualueella



Kuva 73. Suunnittelualueen inventoidut rakennukset, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy).

Suunnittelu- ja tarkastelualueella sijaitsee inventoituja kohteita. Tässä selostuksessa on esitetty suunnittelualueella sijaitsevat kohteet tekstein ja valokuvin. Tarkastelualueella sijaitsevia kohteet on mainittu kirjallisesti.

Pohjois-Pohjanmaan museo on antanut keskustan inventointikohteista lausunnon 14.2.2017. Kohteiden esittelyt on kirjoitettu Pohjois-Pohjanmaan museon antaman lausunnon *Inventointikohteiden arvottaminen asemakaavoitusta varten ydinkeskustan kehittämisalueella* (2017), Pohjois-Pohjanmaan liiton Kempeleen kulttuuriympäristönohjelman laajan kohderaportin (2005) pohjalta sekä maastokäyntien ja kunnalta saadun pohjakartan ja ajantasakaavan perusteella.

Eskola (27), osoite: Partiotie 6



Kuva 74. Eskola (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Tontilla on asuinrakennus, liiteri-aitta ja sauna. Rakennukset on rakennettu 1930-luvulla. Päärakennuksen ja yhden piharakennuksen paikka on ajantasakaavassa osittain kevyenliikenteen väylän merkinnän päällä. Kempeleentien tasoa on nostettu rakennusta ylemmäs, jolloin se on jäänyt notkelmaan. Kiinteistöllä on Pohjois-Pohjanmaan museon lausunnon mukaan vähäisiä paikallisia historiallisia arvoja. Asumattomana kiinteistönä sillä ei ole säilymisedellytyksiä.

Nurkkala (28), osoite: Partiotie 2



Kuva 75. Nurkkala (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Vanhempi päärakennus on rakennettu 1930-40-luvuilla. Rakennus on uudemman tiilitalon pihapiirissä ja on yhteydessä viereisen Taustan kiinteistöön. Vanha rakennus toimii talousrakennuksena ja on asumaton. Taustasta on aikaisemmin purettu vanha rakennus. Pohjois-Pohjanmaan museon lausunnon mukaan olevilla rakennuksissa ei katsota olevan rakennushistoriallisia arvoja.

Tausta (29), osoite: Partiotie 2



Kuva 76. Tausta (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Taustan kiinteistö on yhteydessä Nurkkalan pihapiiriin, omalla tontilla. Talousrakennus on rakennettu 1930-40-luvuilla. Tontilla sijainnut asuinrakennus on purettu. Pohjois-Pohjanmaan museon lausunnon mukaan rakennuksilla ei ole rakennushistoriallisia arvoja.

Kesälä (30), osoite: Kurikantie 3

Kuva 77. Kesälä (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Kiinteistö on tyypillinen jälleenrakennuskauden 1 ½ -kerroksinen rakennus, jonka käytöstä ei ole tarkempaa tietoa, se on joko vajaalla käytöllä tai asumaton. Rakennus on rakennettu 1952-1954. Tontilla on myös ulkorakennus. Pohjois-Pohjanmaan museon lausunnon mukaan kiinteistöllä ei katsota olevan erityisiä rakennushistoriallisia arvoja ja sen säilymisedellytykset ovat vähäiset.

Pihlajaniemi (31), osoite: Kurikkahaantie 16

Kuva 78. Pihlajaniemi (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Pihlajaniemi on asuinkäytössä oleva pienehkö asuinrakennus, joka on rakennettu vuonna 1950. Pihapiirissä on lisäksi navetta/liiteri ja talli/lato. Piharakennukset ovat peräisin 1900-luvulta. Rakennukset ovat hoidetulla puutarhatontilla. Kiinteistön naapurissa on toimitila- ja pienteollisuusrakennuksia ja länsipuolella metsää. Hyväkuntoisen, jokseenkin vaatimattoman kiinteistön tulevaisuudesta ei ole tietoa ja sen säilyminen on epävarmaa. Pohjois-Pohjanmaan museon mukaan kohteella on kokonaisuutena paikallista arvoa ja asemakaavoituksessa tulisi harkita sille /s-merkintää.

2.3.3 Suunnittelualan läheisyydessä olevat inventointikohteet

Suunnittelualan itäpuolella sijaitsee Oulu-Seinäjoki välisen ratayhteyden Kempeleen asema. Vanhassa asemarakennuksessa ei ole tällä hetkellä asematoimintoja. Potentiaalinen kehityskohde on raideliikenteen saavutettavuuden sekä houkuttelevuuden parantaminen. Aseman seutu on hyvin hoidettua kulttuurihistoriallista ympäristöä. Mahdollisesti myöhemmän asemakaavamuutoksen alueella Asemantien varrella sijaitsee kolme inventoitua kohdetta:

- Päivölä, Asemantie 3, tontilla sijaitsee jälleenrakennuskauden asuinrakennus ja piharakennus. Asuttu. Ei ole erityisiä rakennushistoriallisia arvoja.
- Osuuskassa, Asemantie 5, tontilla sijaitsee 1900-luvulla rakennettu asuinrakennus ja piharakennus. Pihapiiri on hyvin hoidettu. Asuttu. Asemaseutu- ja rautatiemiljööseen ajallisesti liittyvä kohde on paikallisesti arvokas. Kohteella on kulttuuri- ja rakennushistoriallista arvoa.
- Metsärinne, Asemantie 7, tontilla asuinrakennus, joka jäljittelee asemarakennuksen tyyliä, sekä piharakennus. Kohteella on paikallista rakennushistoriallista arvoa osana asemaseudun vanhaa hoidettua rakennuskantaa.

2.3.4 Ympäristöhäiriöt

Tärinä

Kaavarungon suunnittelun tukena on käytetty Kempeleen taajaman osayleiskaavaa varten laadittua tärinäselvitystä (A-insinöörit 1.6.2017). Selvityksessä on arvioitu raideliikenteen tuottamia tärinätasoja Kempeleen taajaman osayleiskaava-alueelle. Selvitys perustuu tärinän leviämisen laskentamalliin ja tarkastelualueilla 3.-4.4.2017 tehtyihin maaperän värähtelymittauksiin, joita käytettiin laskentamallin kalibrointiin. Arviointi perustuu VTT:n ohjeessa *Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa* esitettyyn arviointitasoon 2 [1].¹⁹ Vaikka selvitys on laadittu yleispiirteisempää osayleiskaavaa varten, on ne todettu kaavarungon suunnittelualuetta koskevilta osiltaan riittävän yksityiskohtaiseksi.

VTT:n ohjeessa *Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta on annettu norjalaiseen standardiin perustuvat suositukset liikennetärinän ohjearvoiksi* [2], [3]. Taulukossa 1 on esitetty eri tärinäluokkien ylärajat värähtelyn nopeudelle sekä kuvaus luokkaan kuuluvan värähtelyn häiritsevyydestä. Koska kaavarunkotyössä suunnitellaan suurimmaksi osin uutta asuinalueita, tulee liikennetärinän osalta pyrkiä uusien asuinalueiden mukaiseen tärinäluokkaan C ($v_{w,95} \leq 0,30$ mm/s).

Taulukko tärinäluokka sekä kuvaus olosuhteista. (A-insinöörit, tärinäselvitys, s. 5)

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ [mm/s]
A	Hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää.</i>	$\leq 0,10$
B	Suhteellisen hyvät asuinolosuhteet. <i>Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää.</i>	$\leq 0,15$
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. <i>Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritseväenä ja voi valittaa häiriöstä.</i>	$\leq 0,30$
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. <i>Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritseväenä ja voi valittaa häiriöstä.</i>	$\leq 0,60$

¹⁹ Kempeleen taajaman osayleiskaava, tärinäselvitys, A-insinöörit Oy, 1.6.2017, s. 3.



Kuva 79. Kempeleen taajaman tärinäselvitys, ote yhteenvetokartasta (A-insinöörit Oy, tärinäselvitys, liite 1.) Kuvassa on merkitty kaavarunгон suunnittelualueen mittauspisteet MP7 ja MP8.

Suunnittelualueen halki kulkee tärinäluokan B yläraja (vw,95 ≤ 0,30 mm/s). Tärinäluokan C yläraja sivuaa suunnittelualueen itäosaa. Suunnittelualueen itäpuoli siis sijaitsee tärinäluokan C ylärajan alapuolella, mistä johtuen junaradan tärinä ei rajoita alueen suunnittelua tällä alueella. Kaavarunгон suunnittelualueen itäpuoli sijaitsee tärinäluokan C-alueella, mistä johtuen alueen toteutuksessa tulee huomioida mahdollisen tärinän aiheuttamat reunaehdot ja varautua siitä aiheutuviin toimenpiteisiin (ko. reunaehdot ja toimenpiteet on kuvattu tarkemmin kohdassa 4.2.1). C-luokan tärinä-alueelle sijoittuminen ei kuitenkaan kohtuuttomasti rajoita alueen käyttöä, vaikka alueen tulevassa asemakaavoituksessa ja toteutussuunnittelussa tärinäasiat on hyvä tutkia tarkemmin ja rakennuspaikkakohtaisella tärinämittauksella varmistaa alueen soveltuvuus aiottuun käyttötarkoitukseen. Alueen toteutussuunnittelussa tulee lisäksi kiinnittää huomiota raskaanliikenteen aiheuttamaan tärinätorjuntaan.

Melu (keskiäänitaso)

Alueella sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/92) mukaisia melutason ohjearvoja, jotka on esitetty alla olevassa taulukossa. Koska kyseessä on uusi asuinalue, melun osalta pyritään uusien asuinalueiden mukaiseen ohjearvoon (yöllä 45 dBA).

	Melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso), $L_{A,eq}$ enintään	
	Päivällä klo 7-22	Yöllä klo 22-7
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⁾
SISÄLLÄ		
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

¹⁾ uusilla alueilla käytetään melutason yöohjearvona 45 dB.

²⁾ Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.

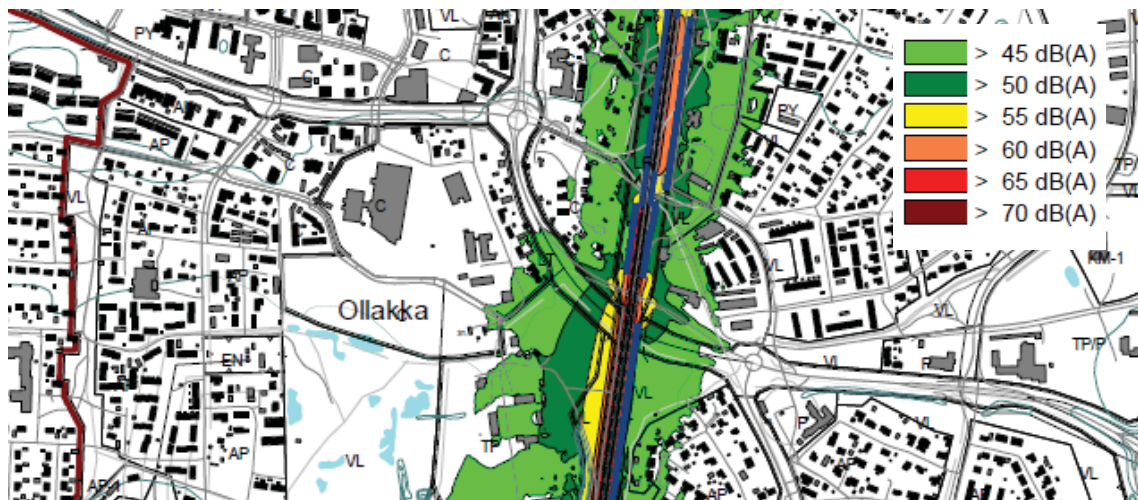
³⁾ Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

Suunnittelun tausta-aineistona on käytetty Kempeleen taajaman osayleiskaavaa 2040 varten tehtyä raideliikennemeluselvitystä (Promethor 16.6.2017). Tiealueiden osalta melualueita ei ole selvitetty, joten tiealueiden melu ja sen vaikutukset tulee selvittää alueen asemakaavoituksen ja muun jatkosuunnittelun yhteydessä. Oletettavasti ainakin Ketolanperäntien liikenteestä voi aiheutua meluhaittaa, joka on syytä huomioida.

Suunnittelualan ennustevuoden 2040 (selvityksessä huomioitu nykyinen rakennuskanta) 45 dBA:n yömelualan raja sijoittuu noin puoliväliin aluetta, jolloin alueen itäpuolella tulee va-rautua rakenteelliseen melusuojaukseen. Mikäli radan ympäristöön kuitenkin toteutetaan Li-minka–Oulu-kaksoisraiteen rakentamissuunnitelman mukaiset meluesteet, muuttuu tilanne Olla-kan alueen osalta alla olevan kuvaparin mukaisesti.



Kuva 80. Nykyinen maankäyttö ja ennustevuoden 2040 liikenne. Raideliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7 (Promethor 16.6.2017).



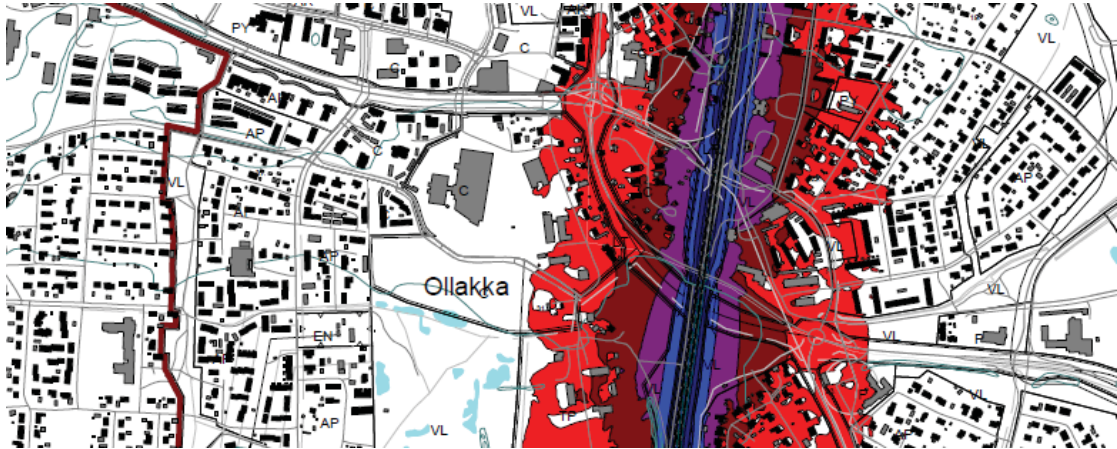
Kuva 81. Liminka–Oulu-kaksoisraiteen rakentamissuunnitelman mukaiset melusteet huomioitu. Raideliikenteen aiheuttama päiväjajan keskiäänitaso LAeq7-22 (Promethor 16.6.2017).

Melu (hetkellinen enimmäisäänitaso)

Hetkelliselle enimmäisäänitasolle ($L_{A,max}$) ei ole samanlaisia Valtioneuvoston päätöksessä asetettuja ohjearvotasoja kuin edellä esitetylle keskiäänitasolle ($L_{A,eq}$). Kuitenkin, koska suunnittelualue sijaitsee verrattain lähellä rautatietä on asemakaavoituksen yhteydessä syytä huomioida tilanne yleispiirteisellä tasolla myös hetkellisen enimmäisäänitason osalta.

Hetkellistä enimmäisäänitasa tulkittaessa huomioidaan yleisesti Maailman Terveysjärjestön WHO:n julkaisussa asetetut ympäristömelua koskevat suositukset. Näiden suositusten mukaan

hetkelliset, säännöllisesti toistuvat meluhuiput, eivät saisi ylittää asuinhuoneissa tasoa 45 dBA. Tavanomaisen asuinrakennuksen ulkovaipan voidaan olettaa laskevan äänitasoeroa ulko- ja sisätilan välillä 25dB. Näin ollen hetkellisen melutason ollessa ulkona yli 70dB, voidaan olettaa asuinrakennuksissa tarvittavan tavanomaista parempaa ääneneristystä ulkovaipan rakenteisiin.



Kuva 82. Nykyinen maankäyttö ja ennustevuoden 2040 liikenne. Raideliikenteen ohiajon aiheuttama hetkellinen maksimiäänitaso LAFmaks (Promethor 16.6.2017).

2.3.5 Tekninen huolto



Kuva 83. Suunnittelualueen eteläosassa on ilmajohtoja (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, helmikuu 2017).

Alueella on oleva kunnallistekniikka, johon suunnittelualue tukeutuu. Suunnittelualueen eteläosassa kulkee sähkölinja länsi-itäsuuntaisesti.

3 KAAVARUNKO

3.1 KAAVARUNKOVAIHTOEHDOT

Kaavarunkotyön tueksi laadittiin kaksi kaavarunkovaihtoehtoa, jotka esiteltiin yleisölle 19.5.2017 Kempeleen kunnantalolla järjestetyssä yleisötilaisuudessa. Molemmat vaihtoehdot perustuvat kilpailuehdotukseen ”Tiimalasi”. Vaihtoehdoissa on myös hyödynnetty ”Osista ehjäksi” ehdotuksen ideoita, mm. versiossa 2 Ollilantien jatkeen suhteen. Perusratkaisun keskeisenä teemana on Kempeleen keskustan uuden sydämen muodostava tiimalasin muotoinen aukio- ja puistosarja. Aukio liittyy Kempeleen nykyisen liikekeskustan/torin uuteen asuinalueeseen ja muodostaa viihtyisän kulkuyhteyden läpi vihreän ja toiminnallisen puiston aina eteläiselle ulkoilu- ja lähiliikunta-alueelle. Aukio liittyy nykyiseen liikekeskustaan Kempeleentien yli leveänä hidastealueena, jossa jalankulku ja pyöräily risteävät Kempeleentien tasossa. Kempeleentielle tehtävät katu ympäristön ratkaisut ovat molemmissa vaihtoehdoissa identtiset. Ketolanperäntielle tehtävät toimenpiteet eri vaihtoehdoissa poikkeavat toisistaan samoin kuin alueen sisäisen katuverkon rakentuminen.

Molemmille vaihtoehdoille yhteistä on, että Kempeleentien eteläpuolelle, aukion lännen puoleiselle sivulle, sijoittuu liikerakentamisen alue, sekä siihen liittyvä pysäköintialue (LPA). Aukion itäpuolella on hybridikorttelialue, johon voi sijoittua asumisen lisäksi liikerakentamista, toimistotiloja ja palveluasumista. Korttelin kulmaan, Ketolanperäntien ja Kempeleentien risteykseen, on sijoitettu yhdeksänkerroksinen rakennus, joka muodostaa nykyisen Ykkösvahdin kanssa portin Kempeleen keskustaan. Hybridikorttelin pysäköinti on ratkaistu kansipysäköintinä. Molemmissa vaihtoehdoissa myös aukion alle on tarpeen mukaan mahdollista sijoittaa kansipysäköintiä.

Rakentamisen kerrosluku ja tehokkuus kasvavat eteläosan pientaloista kohti Kempeleentien hybridikorttelin kerrostaloja molemmissa kaavarunkovaihtoehdoissa. Vaikka perusratkaisu on sama, vaihtoehdot eroavat toisistaan erityisesti tehokkuuden ja liikenneverkon osalta.

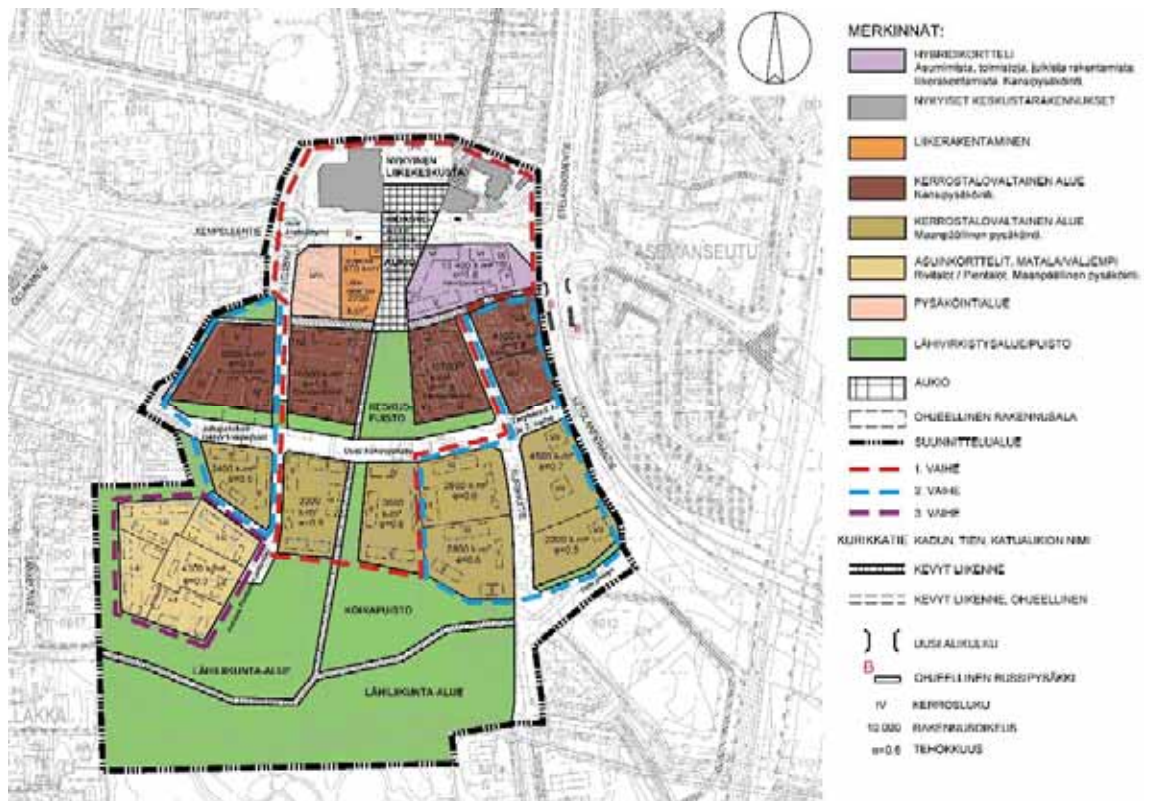


Kuva 84. Kaavarunkovaihtoehdon Ve1 havainnekuva etelästä katsottuna (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 17.5.2017).



Kuva 85. Kaavarunkovaihtoehdon Ve2 havainnekuva, etelästä katsottuna (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 17.5.2017).

3.1.1 Kaavarunkovaihtoehto Ve1



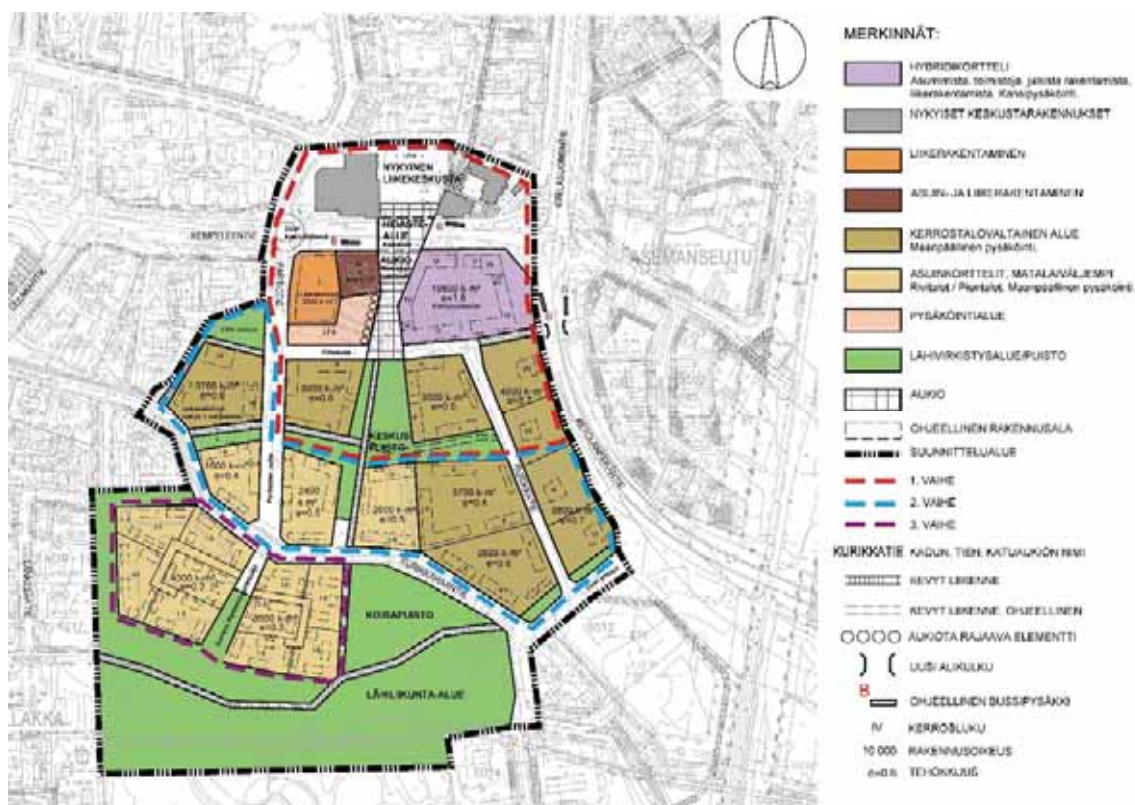
Kuva 86. Kaavarunkovaihtoehto Ve1, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 17.5.2017)

Vaihtoehto 1, "Tiivistävä Kempeleentie" on vaihtoehtoista tehokkaampi. Kaavarungossa on esitetty enemmän kerrostalorakentamista. Kansipysäköinti pohjoisimmissa kortteleissa mahdollistaa korkeamman rakentamisen. Korttelitehokkuuden keskiarvo (e) on 0.9. Tässä vaihtoehdossa aukio rajautuu hyvin toiselta sivulta hybridikortteliin ja toiselta sivulta liikerakennukseen. Liikerakennuksen Kempeleentien puoleiseen kulmaan, kaupunkikuvallisesti merkittävälle paikalle, on osoitettu kuusikerroksinen toimistotorni.

Kokoojakadun eteläpuoliset korttelit ovat kerrostalo- ja rivitalokortteleita, joissa on maanpäällinen pysäköinti. Ketolanperäntien läheiset kerrostalot ovat seitsemänkerroksisia pistetaloja.

Rakentamista vaihtoehdossa 1 on yhteensä 75 200 kem². Pelkästään asuinrakentamista on osoitettu 58 000 kem², sekä osa hybridikorttelista. Uusia asukkaita alueelle tulisi noin 1200. Suunnittelualueen toteutus on mahdollista vaiheittain, ensimmäisen vaiheen toteutusalue on hieman laajempi kuin toisessa vaihtoehdossa. Suunnitelman toteutuminen on riippuvainen maanomistussopimuksista, mutta toteutettavuuteen ei liity kolmansien osapuolien tekemiin ratkaisuihin liittyviä riskitekijöitä.

3.1.2 Kaavarunkovaihtoehto Ve2



Kuva 87. Kaavarunkovaihtoehto Ve2, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 17.5.2017)

Vaihtoehto 2, "Malti on valttia", on maltillisempi vaihtoehto. Kaavarungossa on esitetty vähemmän kerrostalorakentamista ja enemmän pienkerrostaloja, rivitaloja, kytkettyjä pientaloja sekä pientaloja. Vain hybridikortteliin on esitetty kansipysäköintiä, muissa kortteleissa autopaikat ovat maanpääliisiä. Korttelitehokkuuden keskiarvo on (e) 0.6. Aukio rajautuu hyvin hybridikorttelin katutasoon liiketiloihin, mutta länsipuolelta aukion rajausta on häilyvä omakotitontin ja LP-alueen kohdalla. Liikerakennus sijoittuu toisessa vaihtoehdossa kaupunkikuvallisesti paremmin Partiotien ja Kempeleentien kulmaan, jolloin pysäköinti alue ei näy Kempeleentielle.

Rakentamista on vaihtoehdossa 2 yhteensä 60 700 kem². Pelkästään asuinrakentamista on 38 600 kem², sekä osa hybridikorttelista. Uusia asukkaita alueelle tulisi 900. Suunnittelualan toteutus on mahdollista vaiheittain, kolmas vaihe on suurempi kuin vaihtoehdossa 1. Suunnitelman toteuttaminen on riippuvainen maanomistussopimuksista sekä kolmansien osapuolien tekemistä päätöksistä.

3.1.3 TIIVISTELMÄ, kaavarunkovaihtoehtojen yhteenvedo ja vertailu

Molemmat vaihtoehdot perustuvat kilpailuehdotukseen ”Tiimalasi”. Perusratkaisun keskeisenä teemana on Kempeleen keskustan uuden sydämen muodostava tiimalasin muotoinen aukio- ja puistosarja. Aukio liittyy Kempeleen nykyisen liikekeskustan/torin uuteen asuinalueeseen ja muodostaa viihtyisän kulkuyhteyden läpi vihreän ja toiminnallisen puiston aina eteläiselle ulkoilu- ja lähiliikunta-alueelle.

Suunnittelun keskeisenä tavoitteena on ollut luoda identiteetiltään omanlainen viihtyisä alue, joka liittyy luontevasti sitä ympäröiviin alueisiin.

Alueen liikenne on suunniteltu jalankulkijalle ja pyöräilijälle. Kempeleentien ylityksessä on hidas- tealue, jossa materiaalivalinnoilla, valaistuksella ja muilla maisemarakentamisen keinoilla jalan- kulkijan ja pyöräilijän on mahdollisimman helppo ja turvallinen ylittää tie. Alueen liikenneverkossa on kiinnitetty huomiota hyviin yhteyksiin ympäröiville alueille sekä erityisesti rautatieasemalle.

VE1 ”Tiivistävä Kempeleentie”	VE2 ”Malti on valttia”
- Vaihtoehtoista tehokkaampi, suu- rempi rakennustehokkuus on mah- dollistettu rakenteellisilla pysäköinti- ratkaisulla (pihakansilla) erityisesti Kempeleentietä lähinnä olevissa kortteleissa.	- Maltillisempi vaihtoehto, pysäköinti tapahtuu maantasossa, lukuun otta- matta Kempeleentien ja Ketolanpe- räntien risteysalueen lounaispuolelle muodostuvaa hybridikorttelia
- Molemmissa vaihtoehtoissa Kempe- leentien eteläpuolelle sijoittuu liikera- kentamisen alue sekä hybridikortteli, johon voi sijoittua mm. asumista, toi- mistotiloja, julkista rakentamista sekä liikerakentamista - Asumistoimintojen osalta rakentami- nen on kerrostalovaltaista rakenta- mista. Alueen eteläosiin kuitenkin si- joittuu myös kytkettyjä pientaloja ja rivitaloja sekä muutamia pientaloja - Rakentamisen kerrosluku ja tehok- kuus nousee kohti Kempeleentietä	- Molemmissa vaihtoehtoissa Kempe- leentien eteläpuolelle sijoittuu liikera- kentamisen alue sekä hybridikortteli, johon voi sijoittua mm. asumista, toi- mistotiloja, julkista rakentamista sekä liikerakentamista - Asumistoimintojen osalta rakentami- nen on kerrostalo- ja pienkerrostalo valtaista rakentamista. Lisäksi alu- een eteläosiin sijoittuu toisesta vaih- toehdosta poiketen runsaammin kyt- kettyjä pientaloja ja rivitaloja sekä useampia pientaloja - Rakentamisen kerrosluku ja tehok- kuus nousee kohti Kempeleentietä
- Rakentamista yhteensä 75 200 kem², korttelitehokkuuden keskiarvo on 0.9. - Asuinrakentamista 58 200 kem² (li- säksi hybridikorttelissa) - Uusia asukkaita noin 1 200	- Rakentamista yhteensä 60 700 kem², Korttelitehokkuuden keskiarvo 0.6. - Asuinrakentamista 38 600 kem² (li- säksi hybridikorttelissa) - Uusia asukkaita noin 900
- Liikenneverkon runkona toimii uusi kokoojakatu ja liittymä Ketolanperä- tielle.	- Liikenneverkko pohjautuu nykyiseen tieverkkoon, Partiotietä jatketaan.
- Uusi toriaukio rajautuu katutasossa molemmilta puoliltaan liiketiloihin. Toriaukion maamerkinä toimii liike- rakennusten korttelin kulmaukseen muodostuva tornimainen raken- nusosa	- Uusi toriaukio rajautuu hybridikortte- liin sijoittuviin kivijalkaliikkeisiin hyvin. Aukion rajautuminen länsipuoleiseen asuinkortteliin ja pysäköintialueeseen (LPA-alue) on ratkaistu istutuksilla.

- suunnitelman toteutuminen on riippuvainen maanomistussopimuksista, mutta toteutettavuuteen ei liity kolmansien osapuolten tekemiin ratkaisuihin liittyviä riskitekijöitä	- suunnitelman toteutuminen on riippuvainen maanomistussopimuksista sekä kolmansien osapuolien tekemistä päätöksistä (mm. Ketolanperäntien liittymän osalta)
- Alueen toteutus on mahdollista vaiheittain, ensimmäisen vaiheen toteutusalue on hieman laajempi kuin vaihtoehdossa 2.	- Alueen toteutus on mahdollista vaiheittain. Kolmannessa vaiheessa toteutettava pientaloalue on laajempi kuin vaihtoehdossa 1

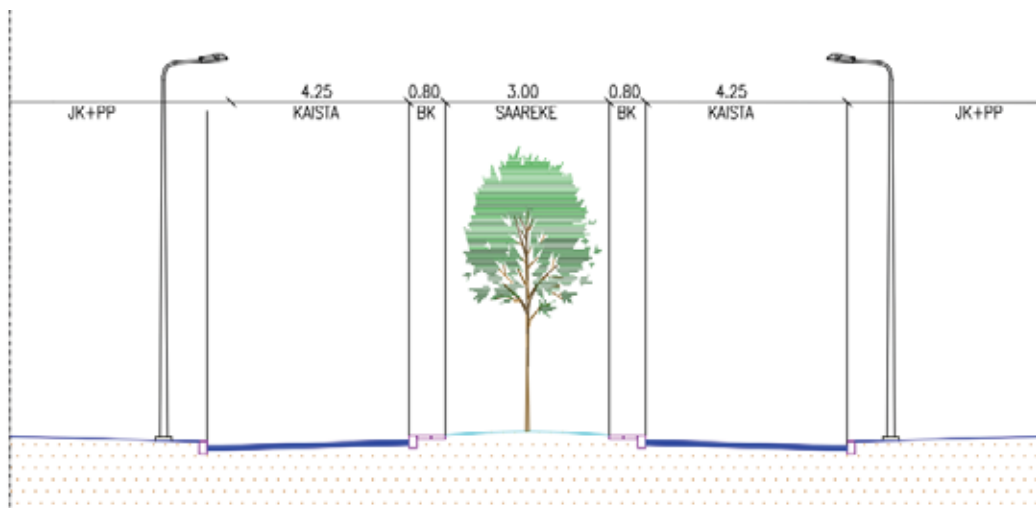
3.1.4 Kaavarunkovaihtoehtojen liikenneratkaisut

Molemmissa vaihtoehdoissa Kempeleentielle kohdistuvat toimenpiteet ovat identtiset. Kempeleentien nykyisistä liikennealuetta kavennetaan niin paljon kuin se on toiminnallisesti järkevää, jotta saavutetaan keskustamainen ja tiivis ja yhtenäinen katuilme.

Kempeleentien ja Partiotien/Ollilantien liittymä parannetaan kiertoliittymäksi, jossa on suojatiejärjestelyt. Kiertoliittymä toimii yhdessä nykyisen Ketolanperäntien kiertoliittymän kanssa luontevina rajaavina ja rauhoittavina elementteinä hidaskatujaksolle. Uuden ja nykyisen kiertoliittymän välille rakennetaan kivetetty keskisaareke, joka levenee keskusaukion hidasteosuudella 4,6 metriä leveäksi. Lisäksi keskusaukion kohta korotetaan kaikkien väylien osalta likimäärin samaan tasoon. Leveällä välikaistalla ja ajoneuvoliikenteen korotuksella turvataan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tienylitys. Liikennevalo-ohjausta ylityskohtaan ei lähtökohtaisesti tarvita, mutta siihen voidaan varautua. Ajokaistat erotetaan muista väylistä pollarein ja istutuksin. Pintamateriaalina hidasteosuudella käytetään kaupunkikuvallisesti korkeatasoista laattakiveä, joka on samaa kuin kävelyalueella käytetään. Nykyistä Ketolanperäntien kiertoliittymää ei ole tarve parantaa – muutoin kuin tulohaarojen mahdollisella uudelleen asemoinnilla tielinjauksen lievien muutosten vuoksi. Kempeleentien nykyiset linja-autopysäkit katoksineen siirretään siten, että ne sijaitsevat mahdollisimman keskeisesti hidasteosuuteen nähden. Päivittäistavarakaupan nykyinen P-alueen tuloliittymä poistetaan, joten kauppaliikkeen P-alueelle ajo tapahtuu muutostöiden jälkeen kokonaan Kauppatien kautta. Kempeleentielle asetetaan 30 km/h nopeusrajoitus nykyisen ja uuden kiertoliittymän väliselle osuudelle.

Kaavarunkovaihtoehtojen muut yhteiset liikenteelliset piirteet:

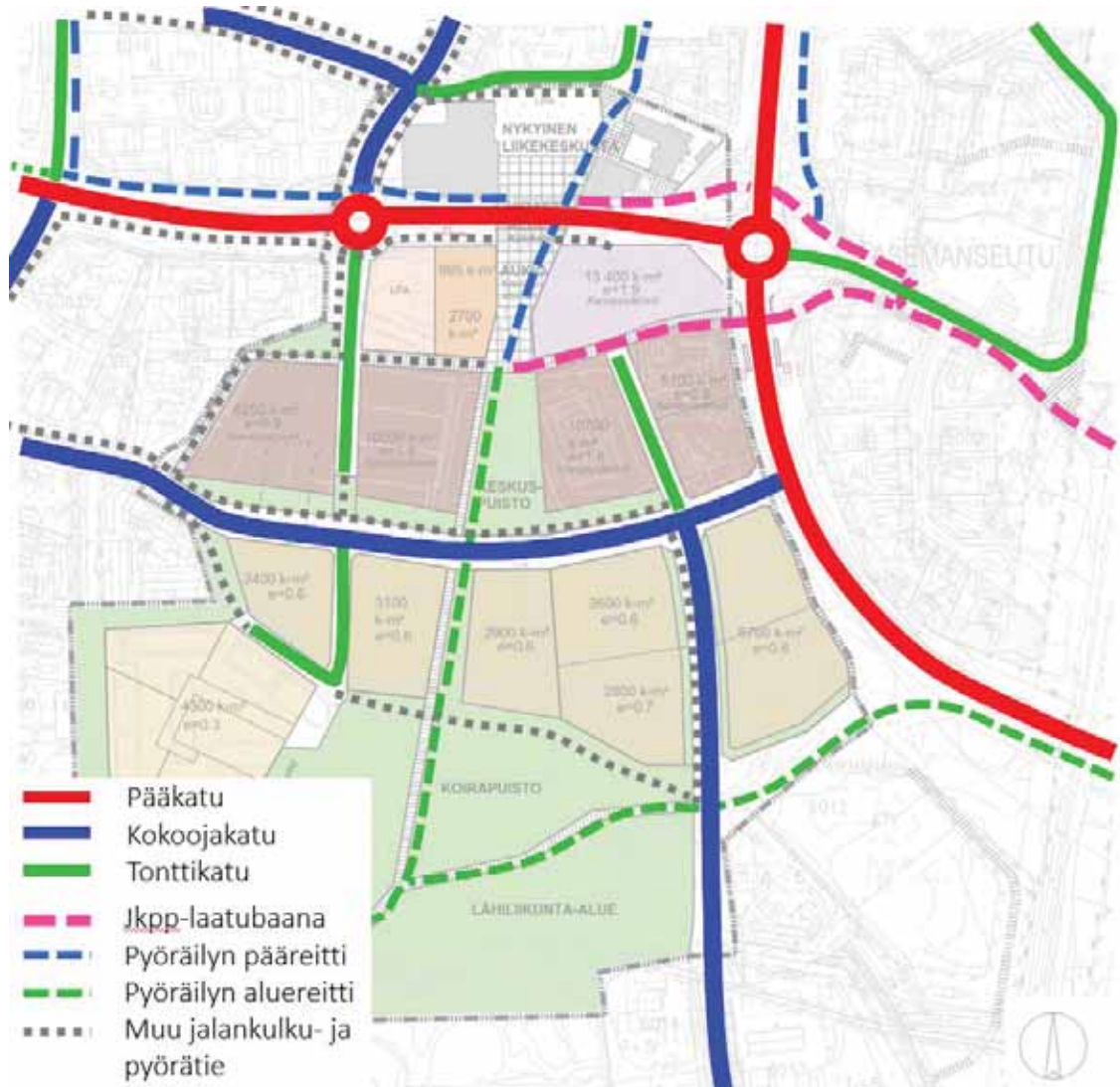
- Ketolanperäntien ja Kempeleentien kiertoliittymän eteläpuolelle varaudutaan uuteen alikulkuun, jonka yhteyteen uudet linja-autopysäkit. Uudet katokselliset pysäkit toimivat keskustan keskeisenä solmupisteenä, jonka kautta kulkee kaikki alueen paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autot
- Kempeleen pyöräilyn pääreittisuunnitelma huomioitu, mm. pyöräbaana Asemantieltä tulee myös uudelle aukiolle uuden alikulun kautta. Luodaan alueen eteläpuolisen virkistysalueen läpi luontevat kulkuyhteydet Ketolanperäntien varteen kaavaillulle uudelle pyöräilyn pääreitille
- Keskusaukio ja –puisto toimivat keskeisinä jalankulun ja pyöräilyn väylinä pohjois-eteläsuunnassa. Uudelta alikululta on suoraviivainen itä-länsisuuntainen yhteys Santamäen suuntaan
- kerrostaloasuntorakentamisessa tullaan velvoittamaan esteettömästi saavutettavia, lukittavia ja lämpimiä pyörävarastoja (50 % paikoista), joita on vaivatonta käyttää arki- liikkumisessa



Kuva 88. Kempeleentien tyypipoikkileikkaus molemmissa vaihtoehdoissa hidasteosuuden kohdalla, jossa keskisaarekkeen leveys on 4,6 metriä. (Kuva Sito Oy)

Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa 1 liikenneverkon keskeinen ajatus on uusi itä-länsisuuntainen kokoojakatu, joka liittyy Ketolanperäntielle noin 150 metriä nykyisestä kiertoliittymästä etelään. Uusi kokoojakatu liittyy Ketolanperäntielle kanavoituna T-liittymänä, joka on mahdollista varustaa tarvittaessa liikennevalo-ohjauksella. Simulointien perusteella liittymä toimii ennustevuoden 2040 liikennemäärillä valo-ohjaamattomana T-liittymänä ilman vapaa-ajajärjestelyjä (palvelutaso C). Suunnittelualueen eteläpuolinen raskasliikenne suuntautuu Kurikkatieltä uuden liittymän kautta Ketolanperäntielle, eikä merkittävästi rasita uusia asuinalueita. Alueen liikenneverkon toteuttaminen ei ole riippuvainen rautatien alikulun rakentamisesta, mutta voi myöhemmin johtaa liikenneverkollisiin ongelmiin, jos Niittyrajan alue ja sen liikenneverkko alkaa kehittyä Kempeleen yleiskaavan mukaisesti. Partiotieltä tai uudelta kokoojakadulta lähtevillä tonttikaduilla ei ole läpiajoliikennettä.



Kuva 89. Kaavarungon vaihtoehto 1 liikenneverkko. (Kuva Sito Oy)

Vaihtoehdossa 1 rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn alikulku Ketolanperäntielle nykyisen kiertoliittymän eteläpuolelle siten, ettei se vie tilaa alueen nykyisistä omakotitonteista Ketolanperäntien länsipuolella, mutta vaatii tontin lunastuksia Ketolanperäntien itäpuolella. Ratkaisu pienentää uuden hybridikorttelin kokoa. Uuden alikulun kautta kulkeva pyöräilyn erityinen laatukäytävä yhdistää Kempeleen aseman, Zeppelinin suunnan ja uuden aukion ja keskuspuiston sujuvasti ja turvallisesti toisiinsa. Pyöräilyn erityinen laatukäytävä jatkuu keskusaukiolta itään Partiotielle saakka. Pyöräily-yhteys muodostaa yhdessä keskuspuiston kanssa lähes autovapaan ja viihtyisän yhdyskäytävän ja solmukohtan.

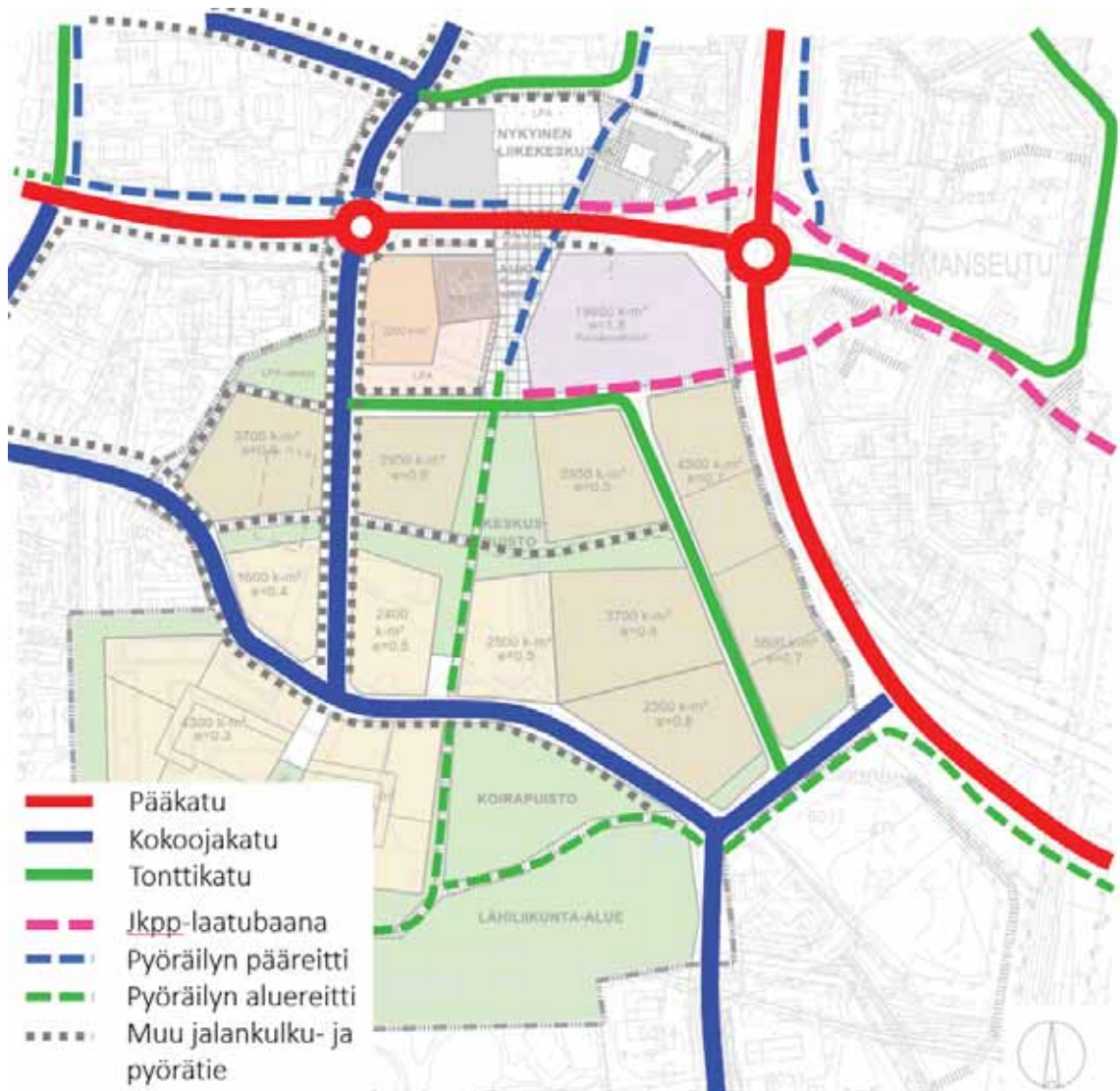
Uuden Ketolanperäntien alikulun eteläpuolelle rakennettavat linja-autopysäkit ja niiden kulkuyhteydet edellyttävät Ketolanperäntien linjauksen muuttamista noin 300 metrin matkalta sekä nykyisen kiertoliittymän Asemantien tulohaaran lieviä kohdistukseen liittyviä muutostöitä, jotta alikulku- ja pysäkkijärjestelyille saadaan riittävästi tilaa. Nykyinen asemakaavan mukainen liikennealue on sinänsä riittävä, mutta nykyinen Ketolanperäntie kulkee epäkeskeisesti liikennealueen toisessa reunassa. Asemakaavan mukaisella liikennealueella sijaitsee nykyisin kaksi omakotitaloa, joista vähintään toinen menee tielinjauksen siirron vuoksi lunastukseen.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehtoon 2 liikennesuunnitelma pohjautuu pitkälti olemassa olevaan katuverkostoon. Partiotietä jatketaan etelään, jolloin se yhdistyy Kurikkahaantiehen ja ne muodostavat yhdessä alueen kokoojakatuverkoston. Kurikkatie säilyy nykypaikallaan, mutta raskasliikenne ohjataan ensivaiheessa kokoojaväyliä (Kurikkahaantie ja Partiotie) pitkin Kempeleentielle. Kurikkatie perusrannetaan läpiajettavaksi tonttikaduksi, jonka vähäinen ajoneuvoliikenne katkaisee keskusaukion ja –puiston jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeen. Lopputilanteessa suunnittelualueen eteläpuolisen yrityskylän läpiajoliikenne ohjautuu Ekohakan uuden jatkeen kautta suoraan Ketolanperäntielle. Uuden Ketolanperäntien liittymän (noin 300 metriä nykyisestä kiertoliittymästä etelään) rakentaminen edellyttää läheisen rautatien alikulkujärjestelyjen rakentamista korkeuserojen hallitsemisen vuoksi. Lopputilanteessa alueen tie- ja katuverkko on selväpiirteinen ja kestää erinomaisen hyvin suunnittelualueen ulkopuolella olevan Niittyrannan alueen kehittymisen Kempeleen yleiskaavan mukaisesti. Ketolanperäntien liikenneverkolliset ratkaisut ovat voimassa olevan asemakaavan mukaisia uutta pyörätien alikulkua lukuun ottamatta.

Jos rautatien alikulkujärjestelyt viivästyvät alueen muuhun rakentumiseen verrattuna, tulee Partiotien poikkileikkauksen tilamitoituksessa varautua siihen, että se kestää raskaanliikenteen ja on turvallinen jalankulkijoille. Vaihtoehtoon 2 liikenneverkoston toimivuuden riskit sisältyvät rautatien alikulkuratkaisun toteutumiseen ja on näin ollen häiriöalttiimpi, koska läpiajava raskasliikenne saattaa rasittaa keskeistä osaa suunnittelualueita.

Pyörätien uusi alikulku Ketolanperäntiellä on etelämpänä kuin vaihtoehdossa 1, jolloin hybridikorttelille jää enemmän tilaa. Alikulun yhteydessä olevat linja-autopysäkit sijaitsevat nykyisen kiertoliittymän ja alikulun välissä, mikä vie jonkin verran tilaa hybridikorttelilta. Alikulun ja kevyen liikenteen kadun jatkeena oleva pihakatu yhdistää reitin aukioon ja Partiotiehen sekä edelleen luontevasti Santamäkeen. Uuden Ketolanperäntien alikulun eteläpuolelle rakennettavat linja-autopysäkit ja niiden kulkuyhteydet edellyttävät Ketolanperäntien linjauksen muuttamista sekä nykyisen kiertoliittymän Asemantien tulohaaran lieviä kohdistukseen liittyviä muutostöitä, jotta alikulku- ja pysäkkijärjestelyille saadaan riittävästi tilaa. Ketolanperäntien linjaus muuttuu käytännössä Kuokkamaantien kiertoliittymään saakka rautatien alikulkuratkaisun myötä yhteensä noin 700 metrin pituudelta.



Kuva 90. Kaavarungon vaihtoehto 2 liikenneverkko. (Kuva Sito Oy)

3.1.5 Kaavarunkojen liikenteellinen vaihtoehtoverailu

VE1 "Tiivistävä Kempeleentie"

- ei lisää oleellisesti Kempeleentien liikennemäärää ja näin ollen rauhoittaa uutta hi-daskatuympeiristää uuden Kempeleentien suuntaisen kokoojayhteyden vuoksi
- maankäytön katuverkkoon liittävät tonttitiet pistoteitä, mikä poistaa ylimääräisen läpi-ajoliikenteen
- keskusaukio ja -puisto selkeitä kävely- ja pyöräilyaluetta, mikä luo edellytykset viihtyisälle ja turvalliselle oleskelulle ja liikkumiselle
- Uusi kokoojatie tarjoaa Santamäeltä uuden vaihtoehto kulkea Zeppelinin suuntaan, mikä voi aiheuttaa parantamistarpeita myös Hiekkakuopantien katuympeiristöön
- Ollakan eteläisten osien yritysalueiden raskas liikenne kulkee lyhyellä matkalla uuden alueen läpi, mikä aiheuttaa jonkin verran häiriötä uudelle maankäytölle.
- Niittyranan alueen kehittyessä yleiskaavan mukaisesti, paine tehdä uusi liittymä Ketolanperäntielle kasvaa, mikä johtaa uuden kokoojaväylän liittymän siirron samaan paikkaan ja syö näin ollen perusteita kokoojaväylän rakentamiselle
- Rakennettavat tai perusparannettavat väylät:

o Pääkatujen/teiden täysparantaminen	700 m
o Uutta kokoojakatua	720 m
o Uutta/perusparannettavaa tonttikatua	450 m
o jkpp-tietä	2 030 m

- josta baanaa 350 m
 - o alikulkuja / siltoja 1 kpl
- vaihtoehdon maankäyttö synnyttää uutta liikennettä toimitila- ja liikerakentamisen osalta 3000 matkaa vuorokaudessa ja asumisen osalta 3000 matkaa vuorokaudessa. Ajoneuvoliikenne suuntautuu suurimmaksi osaksi uudelle kokoojaväylälle. Liikennetuotos ajoneuvoliikenteeksi muutettuna:
 - o asuminen: 1460 ajon./vrk
 - o muut toiminnot: 1200 ajon./vrk
 - o yhteensä: 2660 ajon./vrk

VE2 ”Malti on valttia”

- uusi maankäyttö kytkeytyy ympäristöönsä ennen rautatien alikulkujärjestelyjen toteutumista Partiotien liittymän kautta, mikä kuormittaa ei-toivotusti Kempeleentien hidas-
daskatujaksoa
- alueen liikenneverkko tukeutuu pääosin nykyisiin katuihin siten, että Partiotie jatketaan Kurikkahaantielle saakka ja Ekohaka Ketolanperäntielle. Kadut ovat läpiajettavia. Kadun rakentamiskustannukset ovat edullisemmat kuin vaihtoehdossa 1.
- Katuverkon toimivuus ja liikenneturvallisuus edellyttävät Ketolanperäntien rautatien alikulkuratkaisua ja uutta katuliittymää, muussa tapauksessa Ollakan eteläisten osien yritysalueen raskas liikenne kulkee koko suunnittelualueen läpi
- Rautatien alikulkuratkaisu ja sen mahdollistama uusi katuliittymä Ketolanperäntielle luovat hyvät edellytykset suunnittelualueen ulkopuolisen Niittyrannan kehittymisen Kempeleen yleiskaavan mukaisesti
- Kurikkatie toimii keskeisenä tonttikatuna, jonka ajoneuvoliikenne katkaisee keskusaukio- ja puistovyöhykkeen
- Keskuspuisto keskeisessä roolissa jalankulku- ja pyöräilykäytävänä itä-länsi ja pohjois-eteläsuuntaisissa yhteyksissä
- Rakennettavat tai perusparannettavat väylät:
 - o Pääkatujen/teiden täysparantaminen 1 050 m
 - o Uutta/perusparannettavaa kokoojakatua 570 m
 - o Uutta/perusparannettavaa tonttikatua 470 m
 - o jkpp-tietä 2 300 m
 - o josta baanaa 350 m
 - o alikulkuja / siltoja 2 kpl
- vaihtoehdon maankäyttö synnyttää uutta liikennettä toimitila- ja liikerakentamisen osalta 3500 matkaa vuorokaudessa ja asumisen osalta 2200 matkaa vuorokaudessa. Ajoneuvoliikenne jakaantuu tasaisesti Partiotie/Kempeleentie ja Ekohaka/Ketolanperäntielle. Liikennetuotos ajoneuvoliikenteeksi muutettuna:
 - o asuminen: 1100 ajon./vrk
 - o muut toiminnot: 1500 ajon./vrk
 - o yhteensä: 2600 ajon./vrk

3.2 PALAUTE

3.2.1 Yleisötilaisuus ja Harava-kysely

Kempeleen ydinkeskusta kehittyy

Kempeleen keskustan kehittämistä järjestetyn ideakilpailun voittajaksi valittiin viime syysynä Hartelan ja Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen ja Siton yhteinen "Tiimalasi" -ehdotus.

Asumista ja monipuolisia palveluja

Ehdotuksessa Kempeleen keskustan kehittämisen pohjana olevat alueet yhdistyivät viihtyisäksi kokonaisuudeksi tiimalasin muotoisella auliossaajalla. Tavoitteena kunnalla on saada alueella nykyisin sijaitsevien teollisuuslaitosten tilalle sekä liitetä asuin- ja palvelualueita, kun muun muassa nykyisin Ollakassa sijaitsevan palloliuhallin on tarkoitus siirtyä Linnankankaalle. Keskustan kehittäminen viihtyisäksi ja houkuttelevaksi asuin- ja palvelualueeksi edellyttää muun muassa rakentamisen tarkastelua osana koko kunnan alueen liikennejärjestelmää. Eräänä tärkeänä tavoitteena on tukea joukkoliikennettä ja hyödyntää juna-aseman sijaintia siten, että alueesta tulee kiinnostava eri väestöryhmien näkökulmasta. Suunnittelussa otetaan huomioon alueella toimivien yritysten raskaan liikenteen yhteydet moottoritille. Myös keskusta-alueen ulkopuolella tehtävillä maankäytön ratkaisuilla on merkitystä, sillä ne vaikuttavat esimerkiksi Kempeleen liikennemäärin. Esimerkiksi keskustan suunnittelun pohjoispuolella Taajaman osayleiskaavaluonnoksessa 2040 osoitettu Komeetantien poikkikytkemisen jatkaminen Piihläntielle asti tulee liikenneselvityksen perusteella huomattavasti parantamaan keskustan kehittämisen edellytyksiä.

Rohkeaa suunnittelua

Kempeleen kunta on imagoitunut raikas ja uudistuva kunta, jonka keskusta-alue tulee tulevaisuudessa heijastamaan Kempeleen asemaa kehittyvänä kasvukuntana. Kaavarunkoja laadittaessa on esitetty ideoita keskustan alueelle tulevista muutos- ja ratkaisuista. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi oppimiskeskustyyppinen kirjasto tai vuokratyötilojen toimintakortti, joka voisi toimia yrittäjien ja kuntalaisten kokous- ja kohtaamispaikkana erinomaisten kulkuyhteyksien äärellä. Ilmaan on heitetty myös ajatuksia monimuotoisuuden ja jopa yhteiskäytössä olevasta sähköautopalvelusta, jota alueella olevat työpaikat voisivat hyödyntää päivisin ja asukkaat iltoin. Alueelle kaavailut suunnitelmat toteutuvat seuraavalla vuosikymmenellä, mikä edellyttää tässä vaiheessa suunnittelua rohkeasti ja kauaskantoisilla näkemyksillä. Kaavarunkovaihtoehdoista saatavan palautteen pohjalta muodostetaan yhteinen näkemys siitä, millainen Kempeleen keskusta tulee 2020-luvulla olemaan.

Kerro mielipiteesi

Kempeleen kunnan tulevaisuutta suunnitellaan tänä keväänä kokonaisuutena ja kuntalaisilta toivotaan mielipiteitä siitä, millaiseksi Kempelettä kehitetään. Kempeleen taajaman alueella on viimeisten vuosien aikana tapahtunut paljon muutoksia. Vuonna 2011 nähtävillä ollut taajaman osayleiskaavaluonnosta on tarkistettu ja se asetetaan uudelleen nähtäville, jotta siitä annettava palaute voidaan hyödyntää syksyllä hyväksyntävaiheeseen etenevää kaavaehdotusta laadittaessa. Kempeleen taajaman osayleiskaava on pöydän alkavalla maankäytön suunnitelma, jolla ohjataan kunnan yhdyskuntarakenteen kehittämistä aina sen tavoitevuoteen 2040 asti. Taajaman osayleiskaavasta järjestetään yleisötilaisuus 2.5.2017 klo 17:30 kunnantalon valtuustosalissa ja mielipiteitä yleiskaavaluonnoksesta saa jättää koko nähtävillä oloajan 12.4.-14.5.2017.

Keskustan kehittämissuunnitelman vaihtoehtoja esitellään tarkemmin perjantaina 19.5.2017 klo 17 pidettävässä yleisötilaisuudessa Kempeleen kunnantalolla ja niitä on mahdollista kommentoida touko- ja kesäkuun aikana. Vaihtoehtoja kerätään palautetta karttopohjaisen Harava-kyselypalvelun avulla, jossa kuntalaiset pääsevät merkitsemään omat mielipiteensä suoraan kartalle.

Seuraa ilmoittelumme ja ota kantaa suunnitelmiin!

Ruusa Degerman
kaavasuunnittelija
Kempeleen kunta



Kuva 91. Keskustan kehittämistä koskeva teksti Kempeleen kuntatiedotteessa (3/2017, s. 1).

Keskustan kehittämistä koskeva yleisötilaisuus järjestettiin Kempeleen kunnantalolla perjantaina 19.5.2017. Yleisötilaisuuteen osallistui runsas parikymmentä taajaman kehittämisestä kiinnostunutta konsulttien ja kunnan edustajien lisäksi. Yleisötilaisuudessa esiteltiin Harava-kyselypalvelussa esillä olevat kaavarunkovaihtoehdot ja havainnekuvat. Aiheesta syntyi paljon keskustelua, mikä on positiivista. Kaavarunkovaihtoehdot pidettiin Harava-palvelussa nähtävillä 18.5.-16.6.2017.

3.2.2 Kyselyn tulokset

Harava-palveluun ladattuun kaavarunkomateriaaliin kävi tutustumassa 43 vastaajaa ja onnistuneesti kyselyn lähetti 8 vastaajaa²⁰. Pienen otannan takia vastauksien prosentuaalinen osa ei ole luotettava, mutta hyviä kommentteja ja huomioita kyselyn kautta saatiin. Kyselyyn pystyi jättämään nykytilanteesta ja kaavarunkovaihtoehdoista kommentteja kartalle osoitettuihin kohtiin. Kyselyssä kartoitettiin myös yleisesti, miten kuntalaiset haluaisivat asua ja mikä on heidän mielestään tärkeää asuinympäristössä.

Harvankyselyn pienen otannan perustella Kempeleessä asutaan mieluiten omakotitalossa tai rivitalossa. Tärkeintä on, että asuinympäristö on turvallinen ja että se on hyvien ajoneuvo- sekä

²⁰ Kempeleen keskustan kehittämisen yleisöpalautteen kooste, Kempeleen kunta, 28.6.2017

kevyenliikenteen yhteyksien varrella. Asuinalueen palveluita tulisi olla etenkin ruokakauppa ja kahvila, virkistyspalveluista lähelle kotia toivotaan eniten lähiliikunta-aluetta ja puistoa.

Kuntalaiset kommentoivat keskustan nykytilannetta ja toivoivat lisää viheralueita, leikkipuistoa ja koirapuistoa. Liikennettä kommentoitiin useassa vastauksessa ruuhkaiseksi ja sekavaksi. Kaavarunkovaihtoehtoista oli kommentteja, jotka koskivat molempia vaihtoehtoja. Kommenteissa toivottiin aktiivista, kaikenikäisille sopivaa toriaukiota. Liikenteelliset ratkaisut, kuten Kempeleentien uusi kiertoliittymä sekä uusi kokoojakatu alueen keskelle nähtiin selvänä parannuksena ja liikeneruuhkia vähentävinä tekijöinä. Alueen turhan tiivistä rakentamista kritisoitiin ja toivottiin avarampaa ja väljempää rakentamista koko alueelle.

Osassa kommenteista toivottiin lisää palveluita ja toimintoja alueelle, toisissa niitä todettiin olevan jo tarpeeksi. Tapahtumia toivottiin alueelle lisää. Kevyenliikenteen yhteyksiä toivottiin parannettavan suunnittelualueella ja yhteyksiä sieltä kohti kauppakeskusta ja lähialueen kouluja. Turvallisempia kevyenliikenteen väyliä ja autotienylityksiä toivotaan etenkin alueella liikkuvien pienten lasten ja koululaisten takia. Technocenterin teollisuusalue toivotaan rakennettavan asuinymistönä.

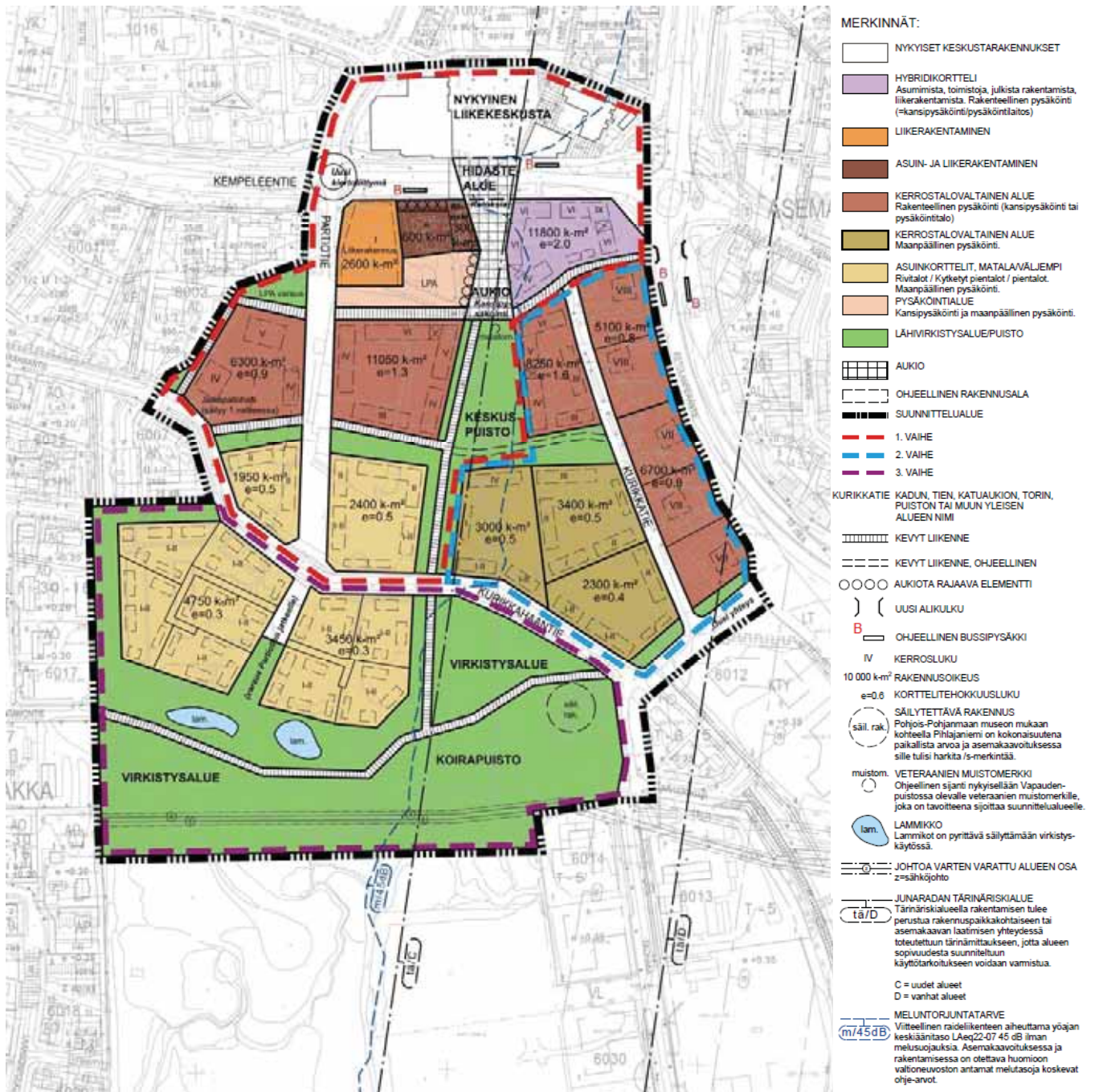
Muu palaute

Jukka Korhonen kirjoitti 1.5.2017 päivätyn palautteen Kempeleen kuntatiedotteessa 3/2017 julkaistusta artikkelista *Kempeleen ydinkeskusta kehittyy*²¹. Palautteessaan Korhonen kyseenalaistaa kaavarungon suunnittelutyön pohjalla olleen kilpailun, jonka voittajaehdotuksessa on hänen mielestään esitetty liikaa rakentamista liian pienelle alueelle. Kaavarunkovaihtoehtoja Korhonen kommentoi liian samankaltaisiksi. Hänen mukaansa vaihtoehtoissa esitetyillä ratkaisuilla Kempeleen keskusta rakentuu ahtaasti ja kaupunkimaisesti. Suunnitelmissa viheralueiden määrä jää hänen mielestään vähäiseksi ja alueen näkyvyys sekä avaruus heikkenee muodostaen keskusta-alueesta sumpun. Palautteen yhteenvetona Korhonen toteaa, että kuntakeskustaa pitää kehittää niin, että alueen yhtenäinen ilme säilyy ja asumisviihtyvyys on ensisijainen tavoite.

²¹ Palaute Kempeleen kuntatiedotteen juttuun "Kempeleen ydinkeskusta kehittyy", Jukka Korhonen, 1.5.2017

3.3 LOPULLINEN KAAVARUNKO

Lopullinen kaavarunko laadittiin kaavarunkovaihtoehtojen yhdistelmänä. Versioista 1 ja 2 poimitiin toteutuksen ja kunnan maapolitiikan kannalta kannalta sekä yleisötilaisuuden ja Haravapalvelun kautta saatujen kommenttien perusteella parhaat ratkaisut.



Kuva 92. Ote kaavarunkokartasta, ei mittakaavassa (kuva: Arkkitehtitoimisto Lukkaroinen Oy, 4.8.2017)

Rakentamistehokkuus

Lopulliseen kaavarunkoon otettiin pohjaksi vaihtoehto 1 rakentamistehokkuus. Korttelitehokkuuden keskiarvo (e) on 0.8. Huomioitavaa kuitenkin on, että näihin tehokkuuksiin päästään, jos kerrostalokorttelit toteutetaan kansipysäköinnillä. Jos kerrostalokorttelit toteutetaan maanpäällisillä pysäköintialueilla, korttelitehokkuus laskee. Kortteleissa, joissa tehokkuusluku on enemmän

kuin 0.5, on osoitettu rakenteellisen pysäköinnin mahdollisuus. Kortteleissa, joissa tehokkuus luku on 0.5 tai alle, on tutkittu, että vaaditut autopaikat voidaan toteuttaa maanpäällisinä.

Alueelle sijoittuu niin kaupunkimaista, tiivistä kerrostalorakentamista, kuin väljemmin rakennettuja rivitaloja ja erillisiä pientaloja. Suunnittelualueen kerroskorkeus ja tehokkuusluku kasvavat kohti pohjoista ja Kempeleentietä.

Kaavarungossa on uutta rakentamista osoitettu alueelle yhteensä 73 950 k-m², josta pelkästään asuinrakentamista on 58 650 k-m², liikerakentamista 2 600 k-m², yhdistettyä asuin- ja liikerakentamista 900 k-m² sekä hybridikortteliin on osoitettu 11 800 k-m², johon voi sijoittua asuin-, toimisto-, liike- ja palvelutoimintoja. Uusia asukkaita alueelle tulisi noin 1200.

Toimintojen sijoittuminen ja liikenne

Kempeleentien varressa, lähellä Kempeleen olevaa liikekeskustaa, on korkeampaa ja tehokkaampaa kerrostalorakentamista. Suunnittelualueen koillisnurkkaan sijoittuu hybridikortteli, jossa on tiloja toimistoille, liikkeille, palveluille sekä asumiselle. Hybridikortteli rajaa keskelle muodostuvaa uutta keskusaukiota. Hybridikorttelin katutasossa sijaitsevat liiketilat avautuvat aukiolle, mikä aktivoi aukiota.

Aukion länsipuolelle sijoittuva asuin- ja liikerakentamisen korttelialue rajaa keskusaukiota länsipuolelta. Nykytilanteessa osalla korttelia on nykyinen omakotitalo. Aukion ja omakotitalon väliin on esitetty rakentuvan esimerkiksi kioskina toimiva paviljonkirakennus, joka rajaa aukion länsipuolta. Aukion ja Kempeleentien rajautumista on pyritty parantamaan puuriveillä ja/tai istutuslaattikoilla. Keskusta-alueen kokonaisilmeen kannalta paras tilanne on, jos oleva omakotirakennus puretaan ja kortteliin voidaan rakentaa korkeampi asuinliikerakennus tai mahdollisesti länsipuoliseen liikekortteliin liittyvä kaupallinen rakennus. Toiminnallisesti ja taajamakuvallisesti parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi kyseisen korttelin käyttötarkoitusta ja toteuttamista on hyvä tutkia edelleen vielä asemakaavoituksen yhteydessä.

Asuin ja liikerakentamisen korttelialueen itäpuolen osaan, sekä Kempeleentien varteen on osoitettu aukiota rajaavia elementtejä, jotka voivat olla esimerkiksi istutuslaattoja tai istutettuja puurivejä. Kempeleentien eteläpuolelle Kempeleentien ja Partiotien risteyskaakkoispuolelle on varattu tila päivittäistavarakaupalle sekä siihen liittyvälle yleiselle pysäköintialueelle. Mikäli pysäköintipaikkojen määrä halutaan maksimoida, voidaan pysäköintialue toteuttaa kansipysäköintinä. Lisäksi pysäköintialueelle on osoitettu laajennusvaraus Partiotien vastakkaisella puolella sijaitsevalle viheralueelle.

Hybridikorttelin ja liikerakennuksen pysäköintialueen eteläpuolella kulkee itä-länsi-suuntainen kevyenliikenteenväylä, joka liittyy uuteen kevyenliikenteen Ketolanperäntien alittavaan alikulkuun. Kevyenliikenteenväylän eteläpuolelle ja Ketolanperäntien varteen on osoitettu kansipysäköintiratkaisuun tukeutuvia kerrostalokortteleita. Suunnittelualueen keskiosaan, keskusaukion jatkeeksi muodostuu uusi keskuspuisto, jonka kautta alue liittyy itä-länsi- ja pohjois-etelä-suuntaisten vihervyöhykkeiden sekä kevyenliikenteenyhteyksien kautta ympäröiviin asuinalueisiin ja suunnittelualueen eteläosassa olevaan laajempaan virkistysalueeseen. Lähellä alueen eteläosan laajaa virkistys- ja puistoaluetta, rakennuskanta madaltuu ja muuttuu pientalovaltaiseksi rivi- ja omakotitaloalueeksi.

Liikenteellisesti lopullinen kaavarunko pohjautuu vaihtoehtoon 2. Keskustelujen perusteella Kempeleen kunnan tavoitteena on saada Ketolanperäntien junaradan alikulku toteutettua mahdollisimman pian. Nykyinen junaradan ylittävä silta tulee elinkaarensa päähän lähitulevaisuudessa, jolloin sen korvaaminen alikulkutunnelilla voi tulla kyseeseen melko nopeallakin aikataululla.

Ympäristön häiriötekijät

Lopulliseen kaavarunkokarttaan lisättiin asemakaavoituksen tueksi Kempeleen osayleiskaavatyön pohjaksi laadittujen junaliikennettä koskevien melu- ja tärinäselvitysten mukaiset tärinä- ja melualueet. Ajoneuvoliikenteen aiheuttamaa melu- ja tärinävaikutusta ei ole perusselvityksissä arvioitu ja siihen on syytä kiinnittää huomiota asemakaavatyön yhteydessä.

Tärinää ja melua aiheutuu junaliikenteestä, jonka on tulevaisuudessa tarkoitus laajentua kaksoiraideliikennöidyksi. Tärinäaluetta on kaavarunkokartassa esitettyjen junaradan ja tä/C- ja tä/D-viivojen välinen alue. Tärinästä lisää kohdissa 2.3.4 sekä 4.2.1. Alue, jolla tulee varautua melusuojaukseen, jos erillistä raideliikenteen suunnitelmiin kuuluvia melusuojauksia ei toteutettaisi, sijoittuu junaradan ja kaavarunkokarttaan merkityn m/45dB-viivan väliin jäävä alue. Melusta lisää kohdissa 2.3.4 sekä 4.2.2.

4 SUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN

4.1 TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS

Kaavarungon tarkoituksena on toimia asemakaavoituksen pohjana. Asemakaavoitus etenee vaiheittain ja kunnan tavoitteiden ja aikataulujen mukaisesti. Maanomistuksesta käytävien neuvottelujen aikataulu ja toteutuminen ovat keskeisimpiä toteutusaikatauluun vaikuttavia seikkoja.

Kaavarunkokartalla on esitetty asemakaavoituksen alustava vaiheistus. Ensimmäinen vaihe käsittää Kempeleentien varren ja nykyisen Technocenterin teollisuusalueen (kaavarunkokartassa punainen katkoviiva). Toiseen vaiheeseen sisältyy Kurikkatien molemmiin puolin olevat kortteli-alueet (kaavarunkokartassa sininen katkoviiva). Kolmasvaihe kattaa suunnittelualueen eteläosan pientalokorttelit sekä metsäisen virkistysalueen (kaavarunkokartassa violetti katkoviiva).

Toteutuksessa on myös syytä huomioida, että erityisesti kaavarungon liikennejärjestelmien toteutuminen on riippuvainen kolmansien osapuolien tekemistä ratkaisuista. Alueen tuleva asukasmäärä riippuu asemakaavoituksen yhteydessä tehtävistä ratkaisuista ja mm. siitä, toteutetaanko alueen kerrostalokortteleiden pysäköinti rakenteellisena, mikä mahdollistaa maantassossa olevaa pysäköintiratkaisua suuremman rakentamistehokkuuden.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

4.2.1 Tärinä

Tehtyjen selvitysten perusteella erityisesti suunnittelualueen itäpuoliskolla on syytä varautua toimenpiteisiin liikennetärinän vaikutusten vähentämiseksi. Kaavarunkokartalla on osoitettu junaradan tärinäriskialueen C- ja D-tärinävyöhykkeet (ks. myös selvityksen kohta 2.3.4).

Tärinälle herkimpiä ovat yleensä puolitoista- ja kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinän ehkäisyyn voidaan myös vaikuttaa perustamalla paaluille tai maanvaraisella laadalla. D-alueella (lähinnä rataa oleva alue) rakentamisen tulee aina poikkeuksetta perustua rakennuspaikkakohtaiseen tärinämittaukseen, jonka avulla voidaan todeta alueen soveltuvuus aiottulle toiminnolle. C-alueella, johon noin puolet suunnittelualueesta kuuluu (itäosa) tärinämittausta ei välttämättä tarvita (uudet rakennuskohteet), niissä rakennuskohteissa, jotka ovat yli viisikerroksisia, niissä 1-2-kerroksisissa pientaloissa jotka on perustettu paaluille tai niissä 1-kerroksisissa pientaloissa, joissa on maanvarainen perustus. Myöskään liikerakennuksien osalta tärinämittaus ei ole välttämätön.

Asuinalueiden mahdollisia tärinähaittoja tulee käsitellä tarkemmin alueen asemakaavoituksen ja toteutussuunnittelun yhteydessä.

4.2.2 Melu

Promethor Oy on tehnyt Kempeleen raideliikennemeluselvityksen Kempeleen taajaman osayleiskaavaan liittyen (selostus, luonnos 16.6.2017). Selvityksen mukaan Ollakkaan suunnitellulla asuinalueella saattaa olla tarpeen suojata asuntoja ja oleskelualueita raideliikenteen melulta. Kaavarunkokartalla osoitettu meluntorjuntatarvemerkinä kuvaa raideliikenteen aiheuttamaa yöajan keskiäänitasoa $L_{Aeq,22-07}dB$ ilman Liminka–Oulu-kaksoisraiteen rakentamissuunnitelman mukaisia melunsuojauksia. Asuinalueiden meluntorjuntaa tulee käsitellä tarkemmin alueen asemakaavoituksen ja toteutussuunnittelun yhteydessä.

Liikennemeluselvityksessä Ollakan alue on osayleiskaavaluonnoksen mukaan merkitty uudeksi asuinalueeksi. Uusilla asuinalueilla meluntorjuntatarpeen määrittää yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22-}$

07dB, jonka tulisi valtioneuvoston päätöksen ohjearvon mukaan olla ≤ 45 dB. Promethor Oy:n tekemässä meluselvityksessä nykyisellä maankäytöllä ja ennustevuoden 2040 raideliikenteen aiheuttamalla melulla 45 dB aluetta on kartalla vaaleanvihreällä väritetty alue. Keskiäänitaso ylittää tällä alueella yöllisen ohjearvon (ks. myös selostuksen kohta 2.3.4).

Ilman mahdollisia meluntorjuntatoimenpiteitä raideliikenteestä aiheutuva melu vaikuttaa suunnittelualueen asemakaavoitukseen ja rakentamiseen. Ilman Liminka-Oulu-kaksoisraiteen rakentamissuunnitelman mukaisia meluesteitä asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa tulee huomioida melun estäminen pihoilta ja asuntoihin rakenteilla ja rakenteissa.

4.2.3 Rakennettavuus ja pilaantuneisuus

Suunnittelussa on hyödynnetty tehtyjä maaperän rakennettavuus- ja pilaantuneisuustutkimuksia (Maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuustutkimus, Kempeleen kunta, Ollakan alue, Pöyry, 3.3.2016. Rakennettavuusselvitys, Kempeleen kunta, Ollakan alue, Pöyry, 4.3.2016). Selvitykset ovat kuitenkin pääasiassa yleispiirteisiä ja etenkin pilaantuneisuuden osalta keskittyvät varsin pienelle alueelle (vain Tecnocentterin alueelle).

Pilaantuneisuuden osalta alueen jatkosuunnittelun yhteydessä teollisuuskiinteistön (Technoventer) alueella kannattaa tarkistaa, edustaako havaittu lievästi kohonnut öljyhiilivetypitoisuus alueen maksimipitoisuustasoa ennen alueen mahdollista asuinrakentamista.

Tehtyjen pohjatutkimusten perusteella merkittävimmin Ollakan alueen rakennettavuuteen vaikuttavat paksujen silttikerrosten painumat, jotka syntyvät alueen rakentamisen yhteydessä ja sen jälkeen. Painumista suuri osa muodostuu pihojen, teiden yms. alueellisista täytöistä, rakennettavien rakennusten täytöistä sekä alueellisesta pohjaveden alenemisesta. Yhteenvetona voidaan todeta, että käytännössä kevyetkin rakennukset edellyttävät maanvaraisessa perustamisessa esirakennustoimenpiteitä, jotta painumat pysyvät pohjarakennusohjeissa annetuissa raja-arvoissa. Perustamistavan lopullinen valinta edellyttää aina rakennuspaikkakohtaista painumatarkastelua.

Pohjavesiolosuhteiden puolesta maanalaisten tilojen rakentaminen ei ole välttämättä taloudellista.

Rakennettavuuden osalta selvityksissä todetaan, mm. että pintamaakerrokset ja täytöt, joissa esiintyy puujätettä, humusta ja muuta sekalaista täyttoa, on poistettava rakennuskäyttöön osoitettavilta alueilta. Leikkauspohjilla esiintyviä maakerroksia voidaan lähes kaikilla alueilla pitää routivina ja salaojitusta on pääsääntöisesti pidettävä tarpeellisena.

Asuinalueiden mahdollisia rakennettavuuteen vaikuttavia seikkoja tulee tarkastella yksityiskohtaisemmin alueen asemakaavoituksen ja toteutussuunnittelun yhteydessä.