

Kempeleen kuntakeskuksen kaavarunko

Liikenneverkon jäsentely
maankäytön vaihtoehtoisissa 1 ja 2

19.5.2017

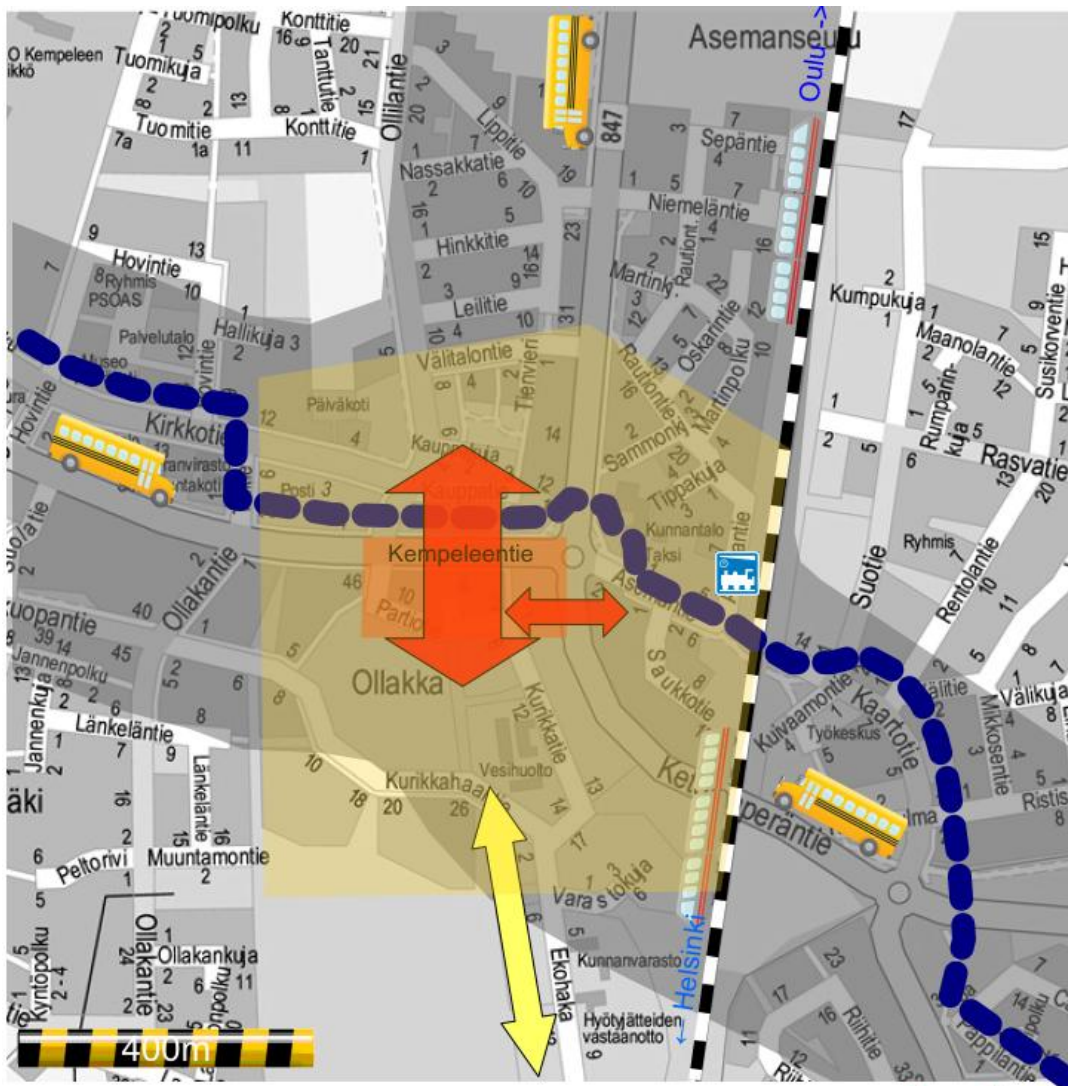
Jani Karjalainen



Sito – Parhaan ympäristön tekijät



Liikenteellisiä lähtökohtia



Joukkoliikennevyöhyke

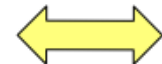
Kävelykeskusta

Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusalue, jossa pyritään pienentämään Kempeleentien autoliikenteen aiheuttamaan estevaikutusta etenkin jalankululle, mutta myös pyöräilylle

Merkittävä jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve



Merkittävä moottoriajoneuvoliikenteen yhteystarve



Jalankulun ja pyöräilyn erityinen laatuikäytävä



Päärata Oulu - Helsinki



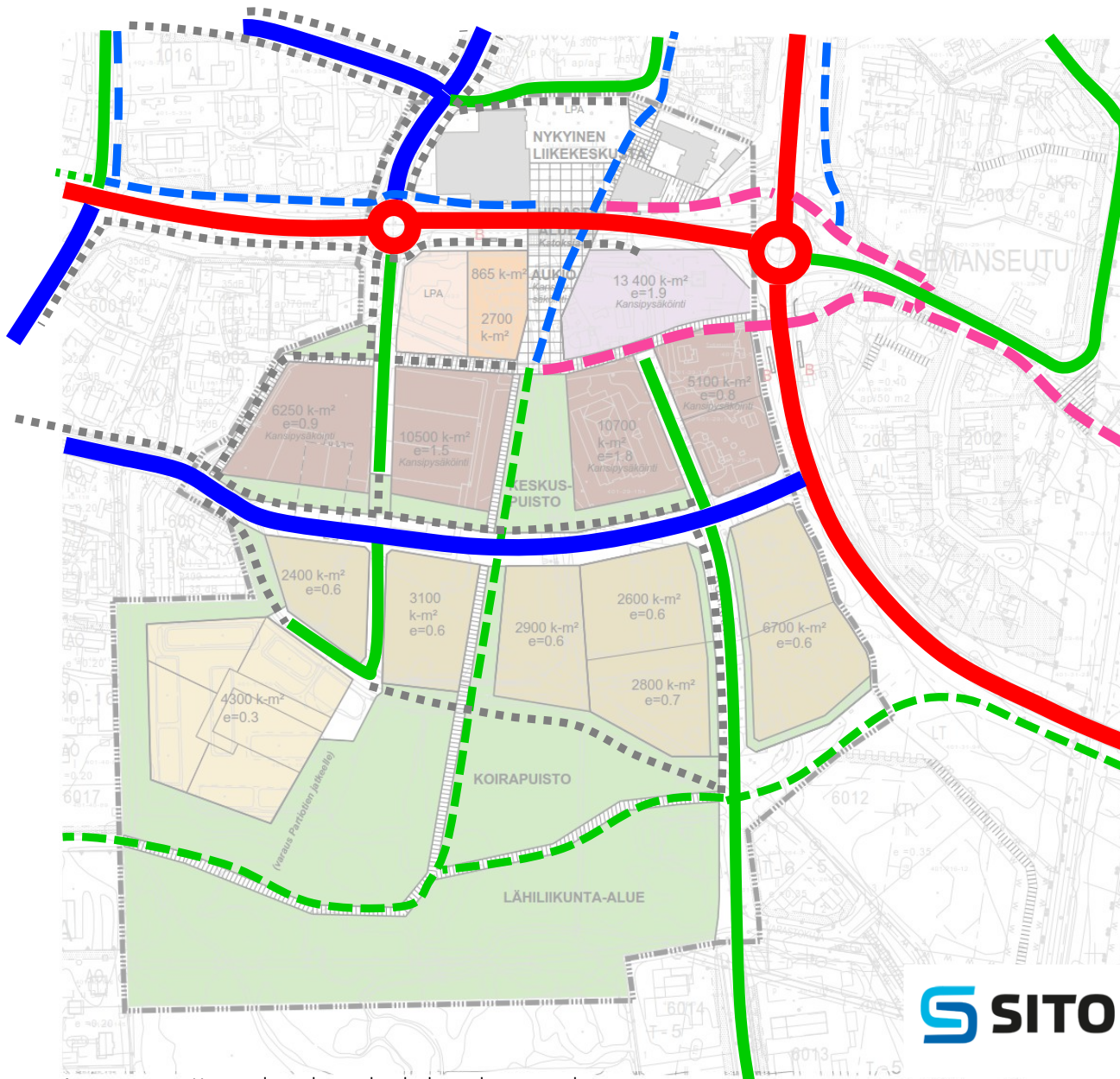
Rautatieasema. Henkilöliikenne alkaa vuonna 2016



Liikenteellisiä lähtökohtia



Liikenneverkko VE1



MERKINNÄT:

- HYBRIDIKORTTELI
Asuminista, toimistoja, julkista rakentamista, liikerakentamista. Kansipysäköinti.
- NYKYISET KESKUSTARAKENNUKSET
- LIIKERAKENTAMINEN
- KERROSTALOVALTAINEN ALUE
Kansipysäköinti.
- KERROSTALOVALTAINEN ALUE
Maanpäällinen pysäköinti.
- ASUINKORTTELIT, MATALANÄLJEMPI
Rivitalot / Pientalot, Maanpäällinen pysäköinti.
- PYSÄKÖINTIALUE
- LÄHIVIRKISTYSAUKE/PUISTO
- AUKIO

- Pääkatu
- Kokoojakatu
- Tonttikatu
- Jkpp-laatuvaana
- Pyöräilyn pääreitti
- Pyöräilyn alureitti
- Muu jalankulku- ja pyörätie

VE1 "Tiivistävä Kempeleentie"

1:2500

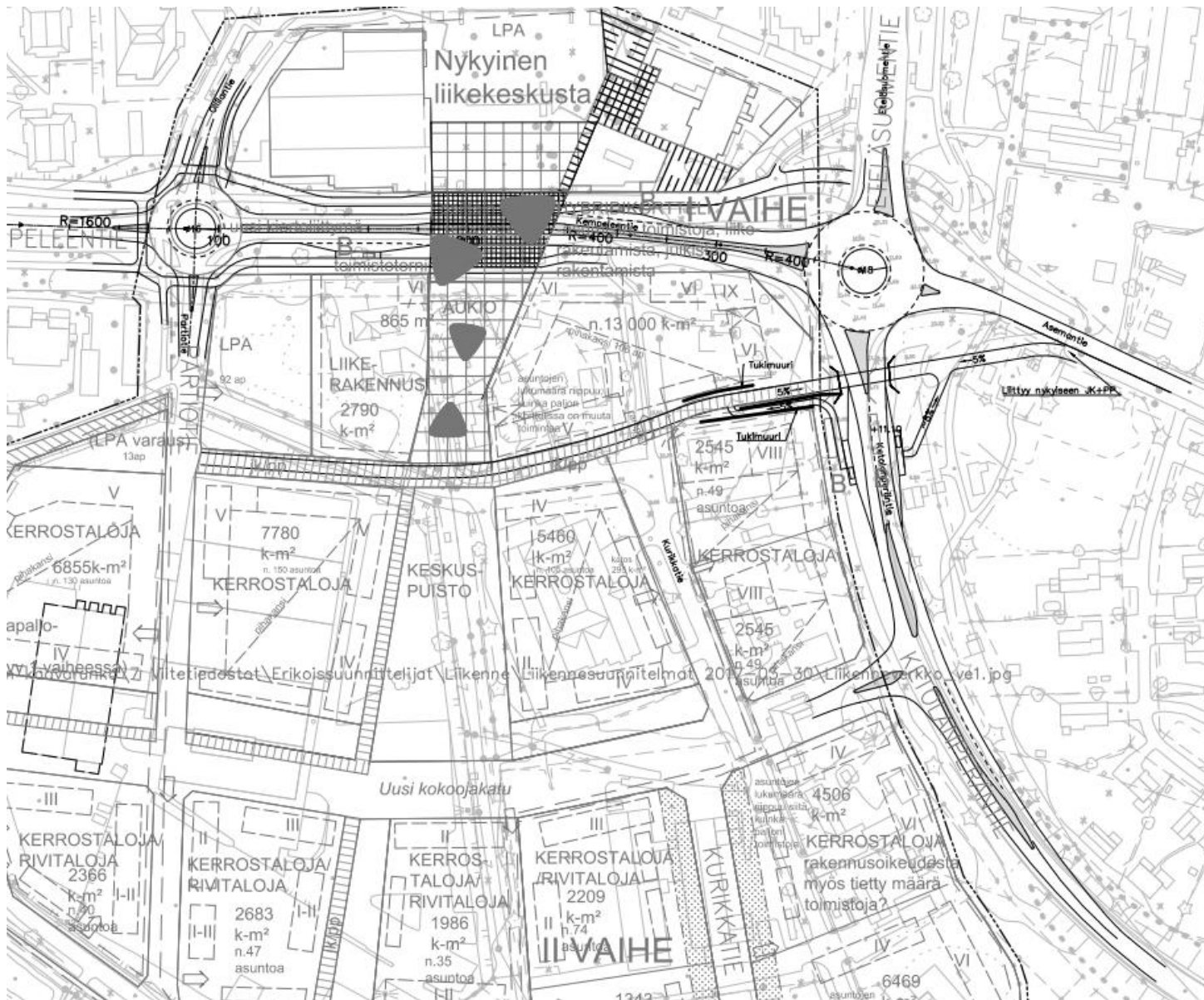
16.5.2017, ALUSTAVA LUONNOS (A3)

0 m 50 m 100 m 200 m

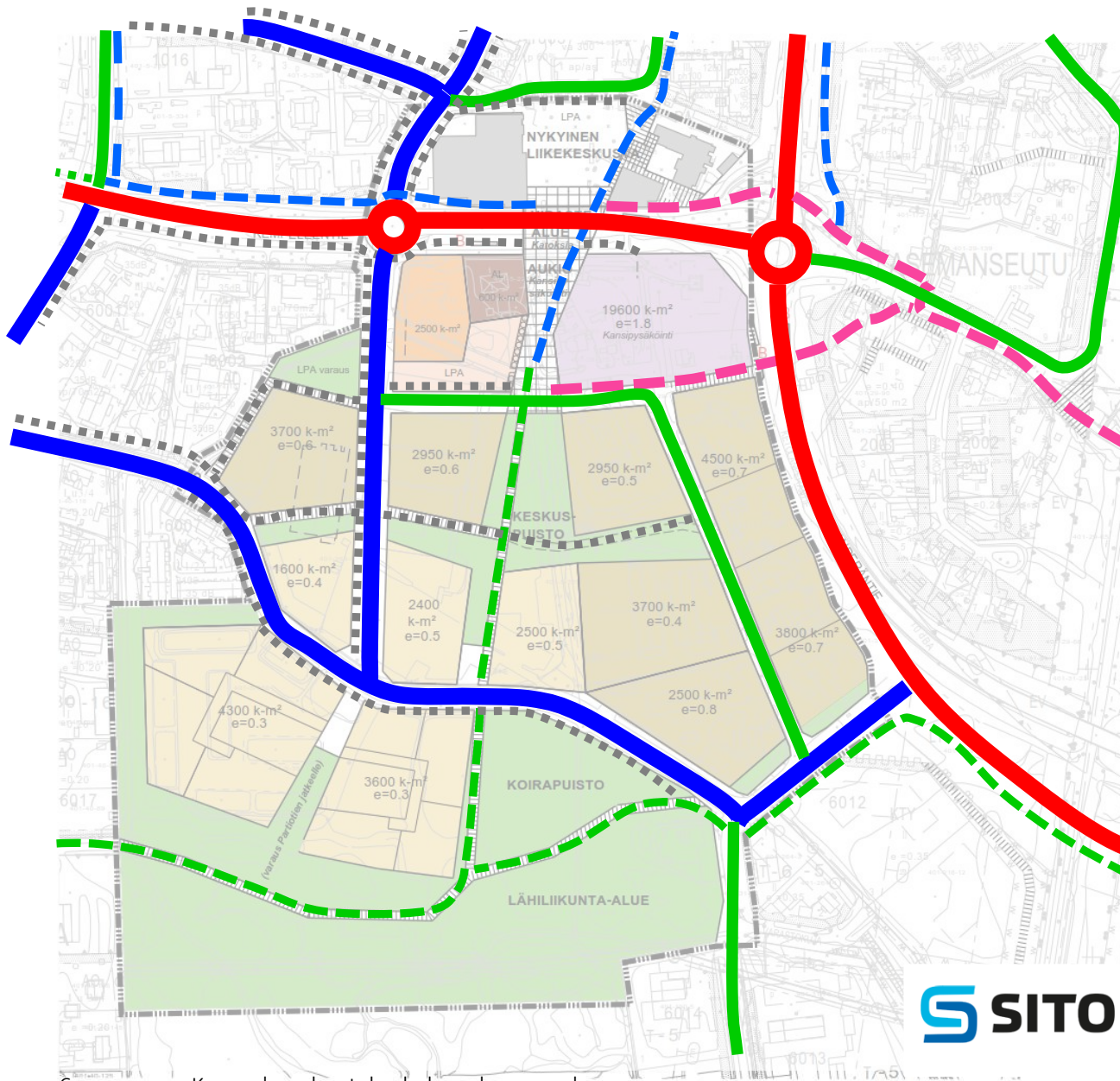
SITO

LUKKAROINEN
ARKKITEHTITOIMISTO

Liikenneverkko VE1



Liikenneverkko VE2



MERKINNÄT:

- HYBRIDIKORTTELI
Asumista, toimistoja, julkista rakentamista, liikerakentamista. Kansipysäköinti.
- NYKYISET KESKUSTARAKENNUKSET
- LIIKERAKENTAMINEN
- ASUIN- JA LIIKERAKENTAMINEN
- KERROSTALOVALTAINEN ALUE
Maanpäällinen pysäköinti.
- ASUINKORTTELIT, MATALAVÄLIEMPI
Rivitalot / Pientalot. Maanpäällinen pysäköinti.
- PYSÄKÖINTIALUE
- LÄHIVIRKISTYSLUO/PUISTO
- AUKIO

- Pääkatu
- Kokoojakatu
- Tonttikatu
- Jkpp-laatu baana
- Pyöräilyn pääreitti
- Pyöräilyn alureitti
- Muu jalankulku- ja pyörätie

VE2

"Matti on valtti" 1:2500

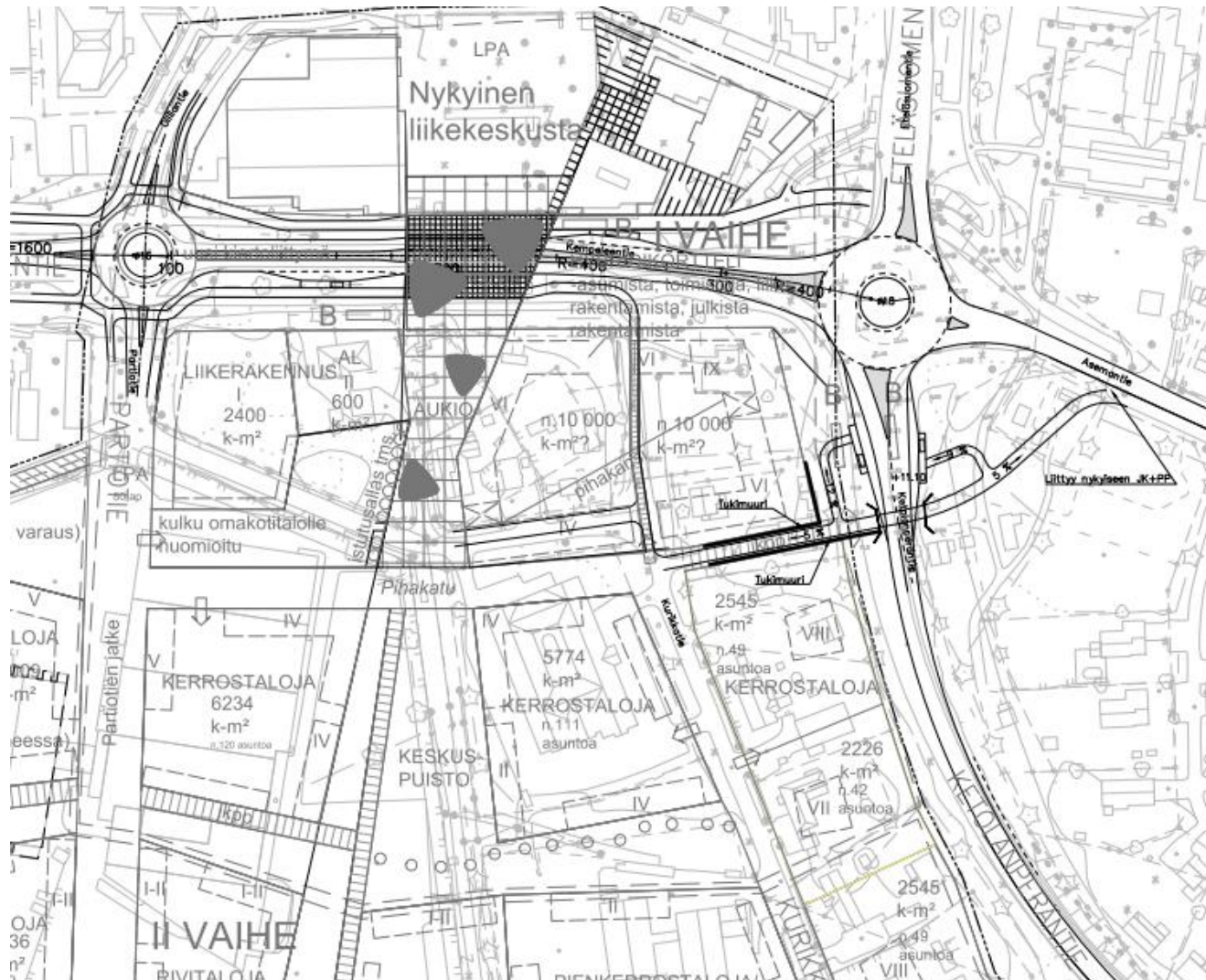
16.5.2017, ALUSTAVA LUONNOS (A3)

0 m 50 m 100 m 200 m

SITO

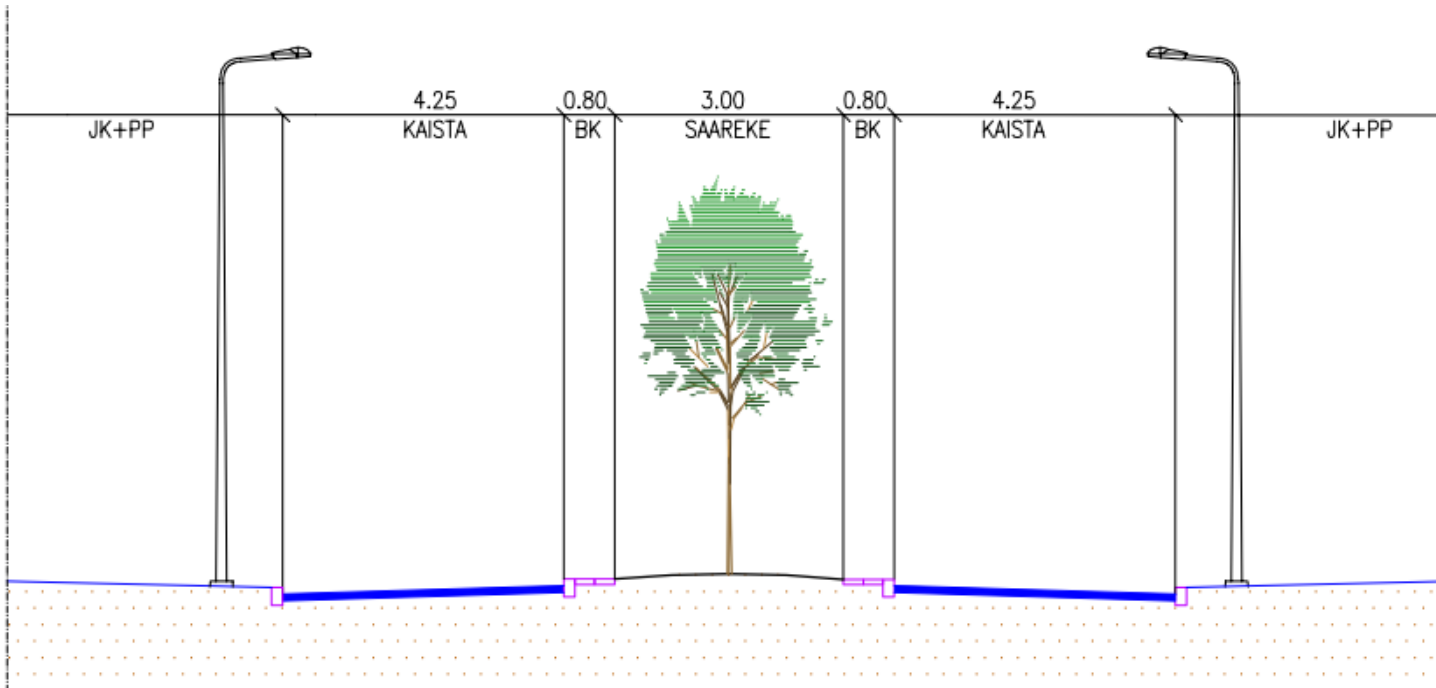
LUKKAROINEN
ARKKITEHTITOIMISTO

Liikenneverkko VE2



Tyypipoikkileikkaus

Kempeleentie



Vaihtoehtojen vertailua

Molemmille vaihtoehtoillemme yhteisiä piirteitä:

- Kempeleentien hidaskatujaksolle 30 km/h nopeusrajoitus (kiertoliittymien välinen osuus)
- Hidastealue on korotettu katujakso, jossa normaalia selkeästi leveämpi välikaista turvaamassa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tienylitystä
- Ketolanperäntielle uusi alikulku, jonka yhteyteen uudet linja-autopysäkit. Uudet katokselliset pysäkit toimivat keskustan keskeisenä solmupisteenä, jonka kautta kulkee kaikki alueen bussit
- Kempeleen pyöräilyn pääreittisuunnitelma otettu huomioon, mm. pyöräbaana Asemantieltä tulee myös uudelle aukiolle uuden alikulun kautta sekä luodaan luontevat kulkuyhteydet Ketolanperäntien varteen kaavallulle uudelle pääreitille
- kerrostaloasuntorakentamisessa tullaan velvoittamaan korkeatasoisia lämpimiä pyörävarastoja, joita on vaivatonta käyttää arkiliikumisessa

VE1 "Tiivistävä Kempeleentie"

- vähentää Kempeleentien liikennemäärää ja näin ollen rauhoittaa uutta hidaskatuympeiristöä uuden Kempeleentien suuntaisen kokoojayhteyden vuoksi
- maankäytön katuverkkoon liittävät tonttitiet umpiteitä, mikä poistaa ylimääräisen läpiajoliikenteen
- keskusaukio ja -puisto puhtaasti kävely- ja pyöräilyaluetta, mikä luo edellytykset viihtyisälle ja turvalliselle oleskelulle ja liikkumiselle
- Uusi kokoojatie tarjoaa Santamäeltä uuden vaihtoehdon kulkea Zeppelinin suuntaan, mikä voi aiheuttaa parantamistarpeita myös Hiekkakuopantien katuympeiristöön
- Ollakan eteläisten osien yritysalueiden raskas liikenne kulkee vain lyhyellä matkalla uuden alueen läpi, eikä merkittävästi aiheuta häiriötä uusille asuinkortteleille

VE2 "Malti on valttia"

- uusi maankäyttö kytkeytyy ympäristöön Partiotien liittymän kautta, mikä kuormittaa ei-toivotusti Kempeleentien hidaskatujaksoa (uusi liittymä Ketolanperäntielle edellyttää läheisen rautatien ylikulkusillan muuttamista alikuluksi, minkä toteutuminen voi olla epävarmaa)
- alueen liikenneverkko tukeutuu pääosin nykyisiin katuihin siten, että Partiotie jatketaan Kurikkahaantielle saakka. Kadut ovat läpiajettavia.
- Katuverkon hierarkia ei niin selkeä kuin vaihtoehdossa 1 ja Ollakan eteläisten osien yritysalueen raskas liikenne kulkee koko suunnittelualueen läpi (ennen uuden liittymän saamista Ketolanperäntielle)
- Kurikkatie toimii keskeisenä tonttikatuna, jonka ajoneuvoliikenne katkaisee keskusaukio- ja puistovyöhykkeen
- Keskuspuisto keskeisessä roolissa jalankulku- ja pyöräilykäytävänä itä-länsi ja pohjois-eteläsuuntaisissa yhteyksissä