



KEMPELE

TAAJAMAN OSAYLEISKAAVAN MUUTOS JA LAAJENNUS 2040

LUONNOS 21.5.2012



AIRIX Ympäristö
FMC GROUP

AIRIX Ympäristö Oy
Mäkelininkatu 17 A
90100 OULU
Puhelin 010 241 4600
Telefax 010 241 4601

Y-tunnus 0564810-5

www.airix.fi

Vireilletulokuulutus 31.8.2011

Hyväksytty kunnanhallituksessa __.__.2012 __ §

Hyväksytty kunnanvaltuustossa __.__.2013 __ §



KEMPELE

Työnumero E 23994

Kannen ilmakeu ja muut viistoilmakuvat©Vallas

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO	2
2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT.....	3
3 TAVOITTEET	4
3 LÄHTÖTIEDOT JA SELVITYKSET.....	6
3.1 Suunnittelutilanne, olevat tiedot ja selvitystarpeet	6
3.2 Luonnonympäristö	10
3.3 Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö	12
3.4 Maisema ja kaupunkikuva	15
3.5 Liikenne	16
3.6 Väestö ja työpaikat.....	20
3.7 Palvelut ja elinkeinot	20
3.8 Maanomistus	21
3.9 Rakentamista rajoittavia tekijöitä	22
4 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT.....	23
5 YLEISKAAVA.....	24
5.1 Kokonaisrakenne ja mitoitus	24
5.2 Kuvaus toiminnoittain	26
6 YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET	29
6.1 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan tavoitteiden ja seudullisen palveluverkon huomioon ottamisesta	29
6.2 Ympäristövaikutukset.....	29
7 YLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN.....	32
8 SEURANTA.....	33
9 SUUNNITTELUN VAIHEET.....	33

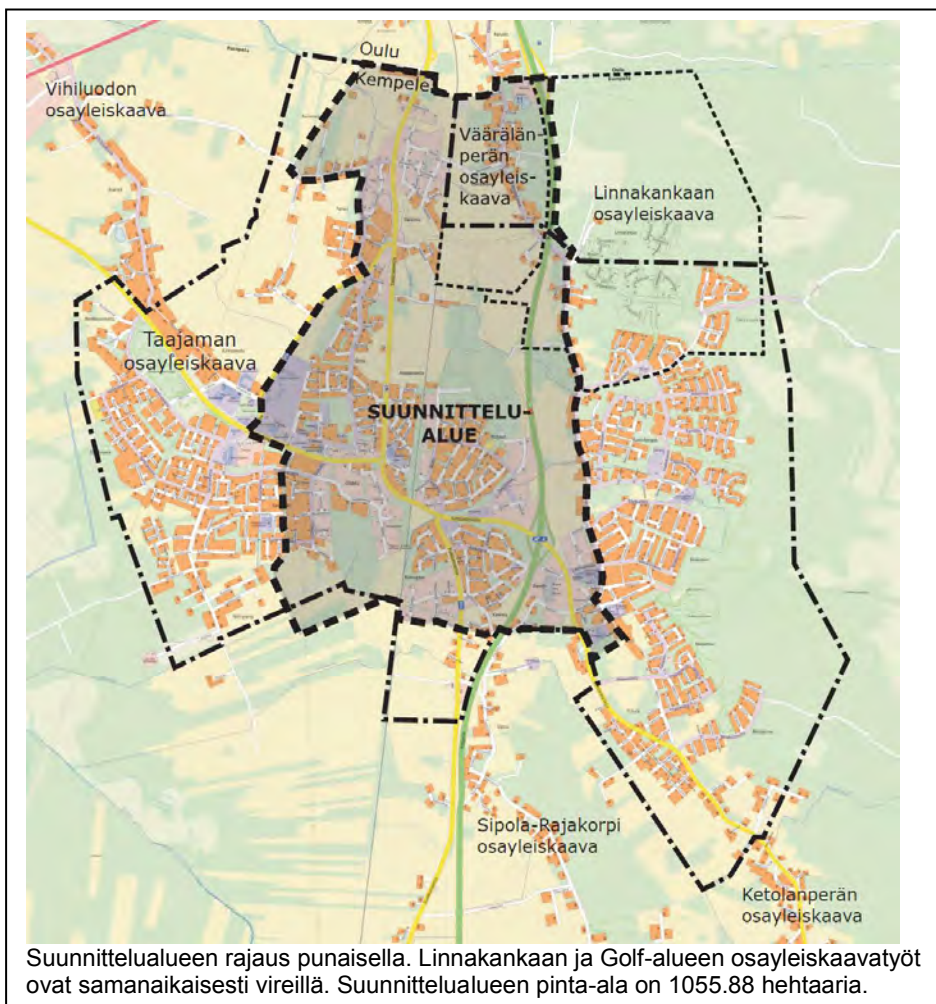
1 JOHDANTO

Kempeleen kunta muuttaa valtuuston vuonna 1992 hyväksymää ja 1994 kuntakeskustan osalta muutettua Kempeleen taajaman osayleiskaavaa, laatimalla oikeusvaikutteisen osayleiskaavan taajaman keskeisille alueille. Osayleiskaavalla muutetaan myös vähäisemmillä osin Väärälänperän, Linnakankaan ja Sipola-Rajakorven osayleiskaavoja.

Yleiskaavan tavoitteena on ohjata yleispiirteisesti taajaman keskeisen alueen maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen kehitystä. Nykyinen yleiskaava on vanhentunut eikä enää riittävästi ohjaa muuta maankäytön suunnittelua. Yleiskaavassa käsitellään tärkeitä ja periaatteellisia nopeaan joukkoliikenteeseen ja raideliikenteen kehittämiseen tukeutuvia maankäyttöratkaisuja, jotka toteutuvat mahdollisesti hyvinkin pitkän ajan kuluessa. Tästä johtuen tavoitevuodeksi on asetettu 2040. kauas tulevaisuuteen tähtäävä tavoitevuosi tarkoittaa sitä, että yleiskaavaan sisällytetään kaavaehdotusvaiheessa alueittainen toteuttamisjärjestys.

Yleiskaavaa muutetaan kunnan pitkän tähtäimen kehittämisvision (Kempele 2030) ja Oulun seudun yleiskaavassa osoitetun ns. laatuikäytävän toteuttamiseksi. Valtatien 4 yleissuunnitelmassa (2008) esitetty uusi Zateeliitin eritasoliittymä ja siihen liittyvä uusi itä-länsi – suuntainen kokoojaväylä mahdollistavat Linnakankaan, kuntakeskustan, keskustan laajennusalueen, sekä kunnan asutukseen nähden keskeisellä paikalla radan ja valtatie välissä sijaitsevan Ristisuon alueen yhdistämisen vahvaksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Kempeleen uuden aseman yhteyteen muodostettavan palvelukeskuksen ja tiiviin asuntoalueen tuleva sijainti rakentuu tämän liikenteellisen solmukohdan ympärille.

Tärkeä muutos on myös Liikenneviraston kustantama raideliikenteen tasoristeysten poistaminen (Vääräojantie-Risulinnantie ja Sohjanantie) ja korvaaminen radan alittavalla uudella yhteydellä.



Suunnittelualue käsittää Kempeleen keskeiset taajama-alueet kuntakeskustan ja valtatie 4 tuntumassa. Alue rajautuu pohjoisessa Kempeleen ja Oulun kuntarajaan. Lännessä rajana on Piriläntie, Paiturintie, Teppolantie ja Fingridin 110 kV:n voimalinja. Etelässä suunnittelualue rajautuu Sipola-Rajakorpi osayleiskaavaan Kokkokankaantien ja rautatien välissä ja rautatien länsipuolella Kurikkahaantiehen, Hiekkakuopantiehen ja Kempeleentiehen. Sipola-Rajakorven osayleiskaavan alueelle pieni kaupallisten palvelujen alueen laajennus.

Osayleiskaavan muutos koskee keskustan (101), Hakamaan (103), Honkasen (104), Ylikylän (105), Linnakankaan (112) ja Väärälänperän (210) tilastoalueita.

Laadittava osayleiskaava korvaa suunnittelualueella Oulun seudun yhteisen yleiskaavan sekä lounaisnurkan Linnakankaan osayleiskaavasta, eteläosan Väärälänperän osayleiskaavasta ja pienen alueen Sipola-Rajakorpi osayleiskaavan pohjoisosasta.

2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Taajaman osayleiskaavan tarkistamisen tärkeimpiä lähtökohtia ovat yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja väestönkasvun suuntaaminen kestävästi raide- ja muun joukkoliikenteen varaan, sekä Oulun seudun yhteisessä yleiskaavassa osoitetun laatukäytävän ja vireillä olevan maakuntakaavan muutoksen huomioon ottaminen ja tarkentaminen kunnan omalla osayleiskaavalla.

Ympäristöministeriön uuden ohjauksen mukaisesti kaupan suuryksiköiden sijainti määritellään maakuntakaavassa. Maakuntakaavan uudistaminen on aloitettu vuonna 2010. Kaupallinen palveluverkkoselvitys valmistuu tavoiteaikataulun mukaan lokakuussa 2011. Maakuntakaavaluonnos on tarkoitus asettaa nähtäville kesällä 2012 ja -ehdotus alkuvuodesta 2013.

Osayleiskaavan tarkoituksena on ratkaista kasvusta aiheutuvat taajamakuvalliset ja liikenteelliset haasteet. Kunta on laatinut skenaarioita maankäytön tiivistämisestä radan ja uuden taajaman sisäisen poikittaisyhteyden varressa. Poikittaisyhteyteen kuuluu valtatie 4 uusi liittymä, joka on edullista toteuttaa kokonaan samalla kertaa tien kanssa. Tätä taajaman pitkän tähtäimen kehittämistä varten laadittua skenaariota on esitelty Pohjois-Pohjanmaan liiton suunnittelujohtolle sekä ELY-keskuksen maankäytön vastuuhenkilöille vuotuisessa kehityskeskustelussa.

Osayleiskaavan tarkistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ovat muuttuneet ja kehittyneet edelliseen suunnitteluvaiheeseen verrattuna, ja maankäyttö- ja rakennuslakiin on tullut uusia säädöksiä mm. vähittäiskaupan suuryksiköiden osoittamisesta kaavoissa. Osayleiskaavan tarkistuksen pohjana oleva ajatus on sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden että maakunnan ilmastostrategian mukainen perustuessaan sekä raideliikenteeseen että linja-autoilla hoidettavaan joukkoliikenteeseen.

Pohjois-Pohjanmaan liitto on laatinut vuonna 2011 Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkkoselvityksen, joka toimii uudistettavan maakuntakaavan taustaselvityksenä. Maakuntahallitus on hyväksynyt selvityksen maakuntakaavan uudistamisen pohjaksi siten, että siitä saaduissa lausunnoissa esitetyt näkökohdat otetaan maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mahdollistamissa rajoissa huomioon kaavaluonnosta laadittaessa.

Palveluverkkoselvityksen yhteydessä on arvioitu, miten nykyisen maakuntakaavan ratkaisut vastaavat kaupan nykytilannetta ja kehittämistarpeita, selvitetty vähittäiskaupan keskeiset kehittämistarpeet maakunnan alueella, sekä esitetty suositukset vähittäiskaupan sijainnin ohjaukselle uudistettavassa maakuntakaavassa. Selvityksessä on esitetty suosituksena merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja, joka Oulun kaupungin ja

Kempeleen kunnan yhtenäisellä taajamatoimintojen alueella olisi päivittäistavarakaupassa 5000 k-m² ja erikoiskaupassa 10000 k-m².

Selvityksessä on esitetty, että keskustatoimintojen alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden merkintöjen lisäksi Oulun seudulle muodostettaisiin erikoiskaupan suuryksiköiden kehittämisvyöhyke, jolle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia paljon tilaa vaativan tai muun keskustatoimintojen alueille soveltumattoman erikoiskaupan suuryksiköitä. Vyöhykkeen lähökohtana selvityksessä esitettiin nykyisen maakuntakaavan mukainen Oulun seudun laatu-käytävä, joka ulottuu taajaman osayleiskaavan suunnittelualueelle. Erikoiskaupan suuryksiköiden kehittämisvyöhykkeen laajuus täsmentyy maakuntakaavan suunnittelun kuluessa.

3 TAVOITTEET

Yleiskaavan tavoitteena on ohjata yleispiirteisesti Kempeleen keskeisten alueiden maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen kehitystä tavoitevuoteen 2040 saakka ja vaiheistaa ennen ohjevuotta tapahtuvaa rakentamista. Tämä osayleiskaavan kehityspolku esitetään ehdotusvaiheessa liitekartalla.

Kempeleen kunnan väestönkasvusta suurin osa tapahtuu keskustassa ja valtatie itäpuolella Oulun rajan tuntumassa. Tavoitteena on parantaa taajaman sisäisiä yhteyksiä ja eheyttää taajamarakennetta, sekä mahdollistaa seudullisten palveluiden kehittyminen Kempeleen keskeisellä osa-alueella. Kempeleen taajaman pohjoisosaan on valtatie yleissuunnitelmassa varauduttu toteuttamaan uusi moottoritien eritasoliittymä, jonka yhteyteen on tavoitteena toteuttaa keskustan ja Linnakankaan-Kokkokankaan laajan asuinalueen yhdistävä pääkokoojatieyhteys.

Yleiskaavan tavoitteena on luoda mahdollisuuksia liike- ja työpaikkarakentamiseen Oulun seudun yleiskaavassa osoitetun ns. laatuikäytävän alueelle, joka on erityisen hyvin saavutettavissa. Tällä alueella tulee pyrkiä korkeatasoiseen rakentamiseen ja joukkoliikenteen palvelutasoon.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan Kempeleen taajaman osayleiskaavan tavoitteena on ohjata yleispiirteisesti taajaman keskeisen alueen maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen kehitystä tavoitevuoteen 2040 saakka:

- Osayleiskaava laaditaan tavoitevuoden 2040 vision mukaiseksi. Mitoituksen jaksottaminen, ts. osayleiskaavan kehityspolku esitetään liiteasiakirjoissa.
- Tarkastella Kempeleen kuntakeskuksen laajentamismahdollisuuksia ja liikenneyhteyksiä, jolloin varaudutaan mm. kaksoisraiteen ja moottoritien hyödyntämiseen joukkoliikenteessä.
- Osoittaa liike- ja työpaikka-alueita Oulun seudun yleiskaavassa osoitetun ns. laatuikäytävän varrelle. Yleiskaavamääräyksen mukaan valtatie 4:n varressa tulee pyrkiä korkeatasoiseen rakentamiseen ja joukkoliikenteen palvelutasoon.
- Moottoritien varsi on pääasiassa rakentamatonta aluetta yhdyskuntarakenteen keskellä. VT 4:n yleissuunnitelmassa on selvitetty uuden eritasoliittymän rakentamista valtatiehen ja vaikutuksia Kempeleen taajaman liikenneyhteyksiin. Valtatie itäpuoli on Oulun seudun yleiskaavassa merkitty pääosin maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M) Kempeleen eritasoliittymästä Ouluun päin. Tämän alueen maankäyttöä ja liikenneverkkoa selvitetään.
- Selvittää taajaman sisäisten kevyen liikenteen yhteyksien toteutumista ja tarvetta uusien yhteyksien osoittamiseen.
- Esittää säilytettävien maisema-alueiden rajausta ja mahdolliset suojelutarpeet rakennushistoriallisten kohteiden inventointien pohjalta.

Asukkaiden ja muiden osallisten tavoitteet täsmentyvät kuulemisten yhteydessä.

Maankäyttö- ja rakennuslain asettamat tavoitteet

Yleiskaavan tulee täyttää maankäyttö- ja rakennuslain asettamat vaatimukset. Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi.'

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon:

- yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus
- mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla
- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen
- ympäristöhaittojen vähentäminen
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- virkistykseen sopivien alueiden riittävyys

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), joita on tarkistettu lukujen 4.2-4.7 sekä 8 ja 9 osalta 1.3.2009 erityisesti ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoituksena on edistää hyvän elinympäristön ja kestävä kehityksen periaatteiden toteutumista alueiden käyttöä koskevissa päätöksissä. Tavoitteita tai niiden kohteita ovat 'Eheytyvä yhdyskuntarakenne', 'Kulttuuri- ja luonnonperintö' ja 'Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto', sekä 'Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet'. Maakuntakaava tarkentaa ja tuo karttaesityksenä esiin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Maakuntakaavan ja seudun yleiskaavan tavoitteet

Maakuntakaavan ja seudun yleiskaava tavoitteet on selostettu kohdassa 3.1 Suunnittelutilanne.

Kunnan tavoitteet ja suunnittelun tarve

Kempeleen kunta on yleisellä tasolla määritellyt maankäytön yleisinä tavoitteina viihtyisän ja turvallisen Kempeleen, sekä taajaman eheyttämisen ja hallitun kasvun. Uudet asunto- ja työpaikka-alueet suunnitellaan siten, että ne täydentävät yhdyskuntarakennetta ja että nykyisten liikenne- ja kunnallisteknisten verkkojen kapasiteetti käytetään tehokkaasti. Asuntorakentamista mitoitetaan ja suunnataan taajaman eri puolille siten, että palveluverkkoa voidaan hyödyntää optimaalisesti. Tavoitteet tähtäävät palveluiden parantamiseen ja liikenneyhteyksien sekä ympäristön monipuoliseen kehittämiseen.

Kunta on laatinut Kempele 2017 strategian, jonka visiona on Yhteisöllinen Kempele - elinvoimainen kasvukunta. Strategian päämäärinä ovat kuntalaisten hyvinvointi, toimintaympäristö monipuoliselle ja menestyvälle yritystoiminnalle, palveluiden joustavat järjestämistavat, yhdessä tekemisen toimintakulttuuri ja toimiva johtamisjärjestelmä, sekä hyvällä suunnittelulla turvattu palvelukyky ja elinvoimaisuus.

Lisäksi on laadittu kunnan pitkän tähtäimen kehittämisvisio Kempele 2030, jossa on esitetty Kempeleen uuden aseman sekä sen yhteyteen muodostettavan palvelukeskuksen ja tiiviin asuntoalueen tuleva sijainti rakentuu tämän liikenteellisen solmukohdan ympärille.

Ympäristöarvot

Ympäristön osalla tavoitteena on säilyttää perusselvityksissä havaitut arvot. Erityisen arvokkaita ympäristöjä ovat laaja peltoaukio moottoritien länsipuolella (näkymät Kempeleenlahdelle saakka ja kaukomaisemana Oulun satama- ja teollisuusalueet), Kiiesmetsä ja muut säilyneet havupuuvaltaiset taajamametsiköt. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt ja rakennuskohteet on esitetty Kempeleen kulttuuriympäristöohjelmassa.

3 LÄHTÖTIEDOT JA SELVITYKSET

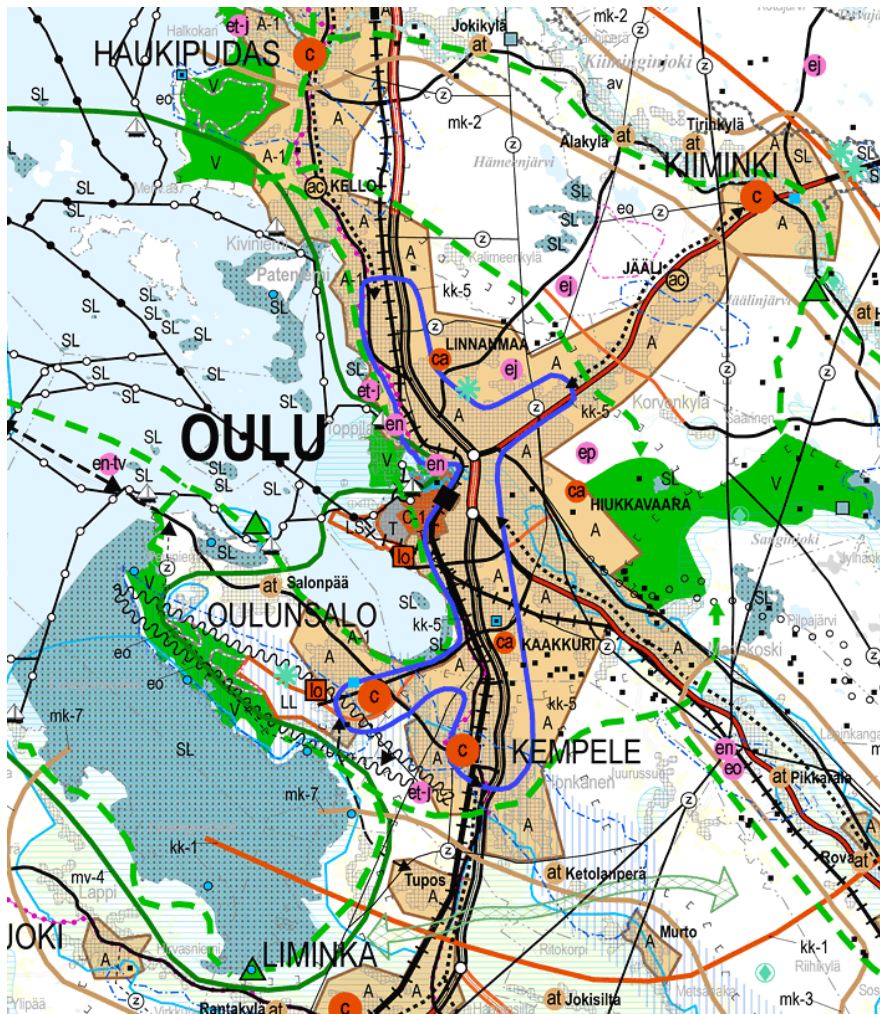
3.1 Suunnittelutilanne, olevat tiedot ja selvitystarpeet

Suunnittelun pohjana ja lähtötietoina käytetään mm. seuraavia suunnitelmia ja selvityksiä:

- Pohjois-Pohjanmaan liitto. Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava (maakuntavaltuusto hyväksynyt 11.6.2003, vahvistettu 17.2.2005). Maakuntakaavan muutos on vireillä.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto. Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030, Loppuraportti 31.10.2011.
- Oulun seudun yleiskaava 2020 ja sen merkintöjen soveltamisohjeet (seutuvaltuusto hyväksynyt 26.8.2003, vahvistettu 18.2.2005, laajennettu Oulun eteläpuolelle, Limingan, Tyrnävän ja Lumijoen kuntiin).
- Oulun seudun kaupallinen palveluverkko 2030 –selvityksen loppuraportit (24.6.2010, Osa 1. Nykytila, kehitysnäkymät, vaihtoehdot ja vaikutusten arviointi ja Osa 2. Esitys kaupan toimintojen sijoittamisesta), FCG Group Oy, Ramboll Finland Oy ja Insinööritoimisto Liidea Oy
- Oulun seudun maankäytön ja liikenteen aiesopimus 2009-2012, 2009. Aiesopimuksen ja sen toimenpideluettelon päivittäminen aikavälille 2013-2015 on vireillä.
- Oulun seudun maankäytön toteuttamisohjelma 2009-2012, 2009. Ohjelman päivittäminen on vireillä.
- Valtatien 4 yleissuunnitelma. Valtatien 4 parantaminen välillä Kempele – Kello. Kempele, Oulu, Haukipudas, Tiehallinto, 2008
- Seinäjoki-Oulu-radan palvelutason parantaminen, yleissuunnitelma. Ratahallintokeskus, 2006
- Seinäjoki-Oulu ratakäytävän asemien kehittämisohjelma (SOul). Insinööritoimisto Liidea, 2011
- Lakeuden äärellä, kaupungin naapurina, Kempeleen kulttuuriympäristöohjelma. Kempeleen kunta, 2008 (osana kulttuuriympäristöohjelmaa ajantasaistettiin ja tarkistettiin vuosina 1999 ja 2005 laaditut arkeologiset inventoinnit sekä etsittiin uusia muinaismuistokohteita perustuen topografiseen analysointiin)
- Kempele, Taajaman osayleiskaavan muutos ja laajennus / Maisema- ja viherverkko. Airix Ympäristö Oy, 2008
- Kempeleenharjun yhteistarkkailuohjelma, Kempeleen Vesihuolto Oy, Tiehallinto Oulun tiepiiri, 2009
- Kempeleenharjun pohjavesialueen suojelusuunnitelma. Kempeleen Vesihuolto Oy, PSV Maa ja Vesi Jaakko Pöyry Group, 1999
- Oulun seudun liikennetutkimus 2009: Osaraportit 1-3 ja Yhteenvetoraportti / Liikenteen nykytila Oulun seudulla. Oulun seutu, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tampereen teknillinen yliopisto, Destia Oy ja Liidea Oy, 2010
- Liikenne-ennuste Zateeliitin ja Zeppelinin alueille uuden tieverkon pohjalta. Insinööritoimisto Liidea Oy, 2010
- Oulun seudun ilmastostrategia: Oulu, Hailuoto, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulunsalo ja Tyrnävä, 2009
- Talousarvio 2012 toiminta- ja taloussuunnitelma 2013-2014. Kempeleen kunta.

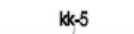
Maakuntakaava

Maakuntakaavan yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle asettamista yleistavoitteista korostuvat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja asutuksen, palvelujen ja työpaikkojen ohjaaminen olemassa oleviin kuntakeskuksiin, sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen. Kempele kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen Oulun kaupunkiseutu (k-1). Suunnittelualue kuuluu maakuntakaavan taajamatoimintojen alueeseen (A), jossa kuntakeskus on osoitettu keskustatoiminnoille kohdemerkinnällä (C). Oulun seudun laatukäytävä (kk-5) käsittää pääosan suunnittelualueesta.



Ote maakuntakaavasta

Maakuntakaavan Oulun seudun laatukäytävä ja joukkoliikenteen kehittämiskäytävä – merkinnöissä on annettu seuraavia suunnittelumääryksiä:



OULUN SEUDUN LAATUKÄYTÄVÄ

Merkinnällä osoitetaan Oulun lentoaseman, kaupungin keskustan, yliopiston ja muiden Oulun kaupunkiseudun suurten työpaikka- ja palvelualueiden välistä, kaupunkimaisesti rakennettavaa tie- ja yritys ympäristön vyöhykettä.

Suunnittelumääräys:

Alueelle tulee pyrkiä kuntien yhteistyöllä luomaan yhtenäisiä suunnitteluperiaatteita, joilla turvataan vyöhykkeen kehittämis edellytykset kansainvälisesti vetovoimaiseksi, yhdyskuntarakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoiseksi, pääosin yritystoiminnan, kaupallisten palvelujen ja vapaa-aikapalvelujen alueeksi. Vyöhykkeellä on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen edistämiseen.



JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄ

Merkinnällä osoitetaan Oulun seudun joukkoliikenteen korkean palvelutason pääreitit. Osa reiteistä sisältyy Oulun seudun laatukäytävään ja osa voi kulkea moottoriväylää pitkin.

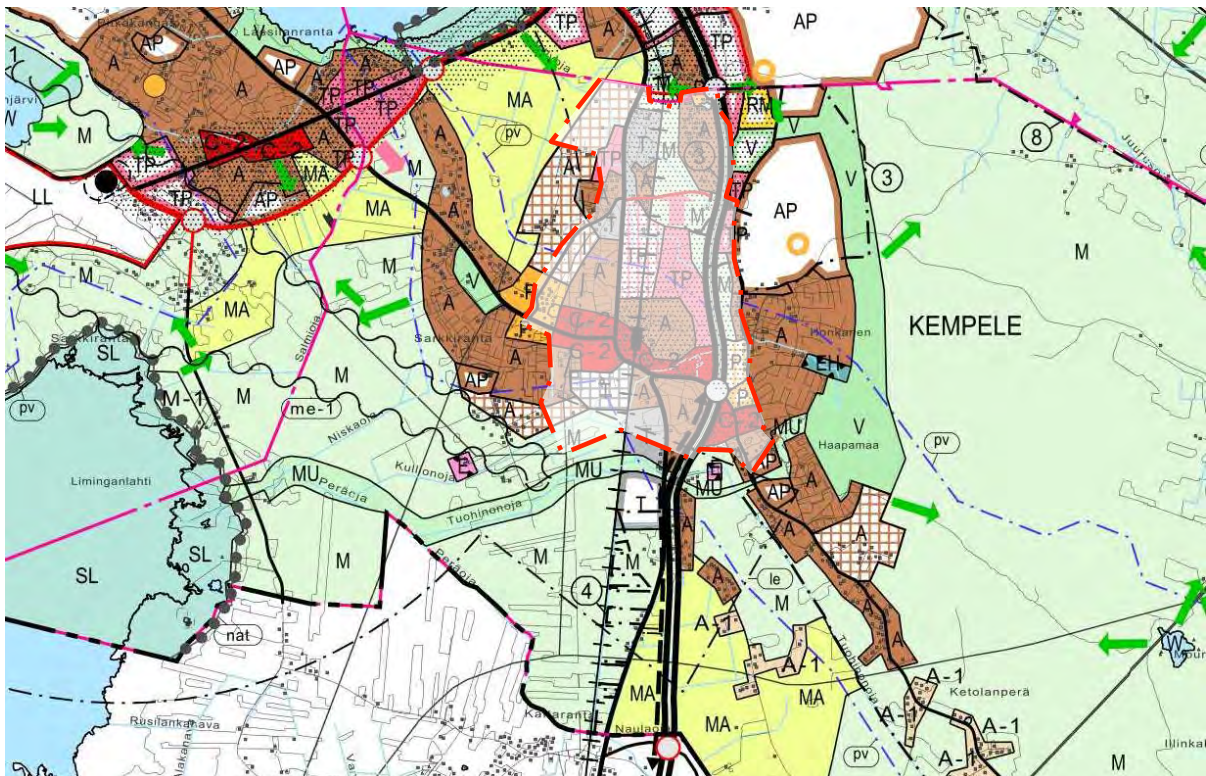
Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda yhdyskuntarakenteelliset edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Oulun seudun yhteinen yleiskaava

Oulun seudun yleiskaavassa on moottoritien länsipuolelle osoitettu työpaikka-alueita merkinnällä (TP) ja suunnittelualueen eteläosaan taajamatoimintojen aluetta (A) sekä keskustatoimintojen aluetta (C-2). Kokkokankaantien ja moottoritien väliin on osoitettu palvelutoimintojen aluetta (P) sekä maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M). Vanhan nelostien ja radan väliin on merkitty kehitettävää työpaikka-alueita (TP). Poikittaisyhteys Linnakankaalta radan länsipuolelle johtaa moottoritien alituksesta Pirläntien risteykseen.

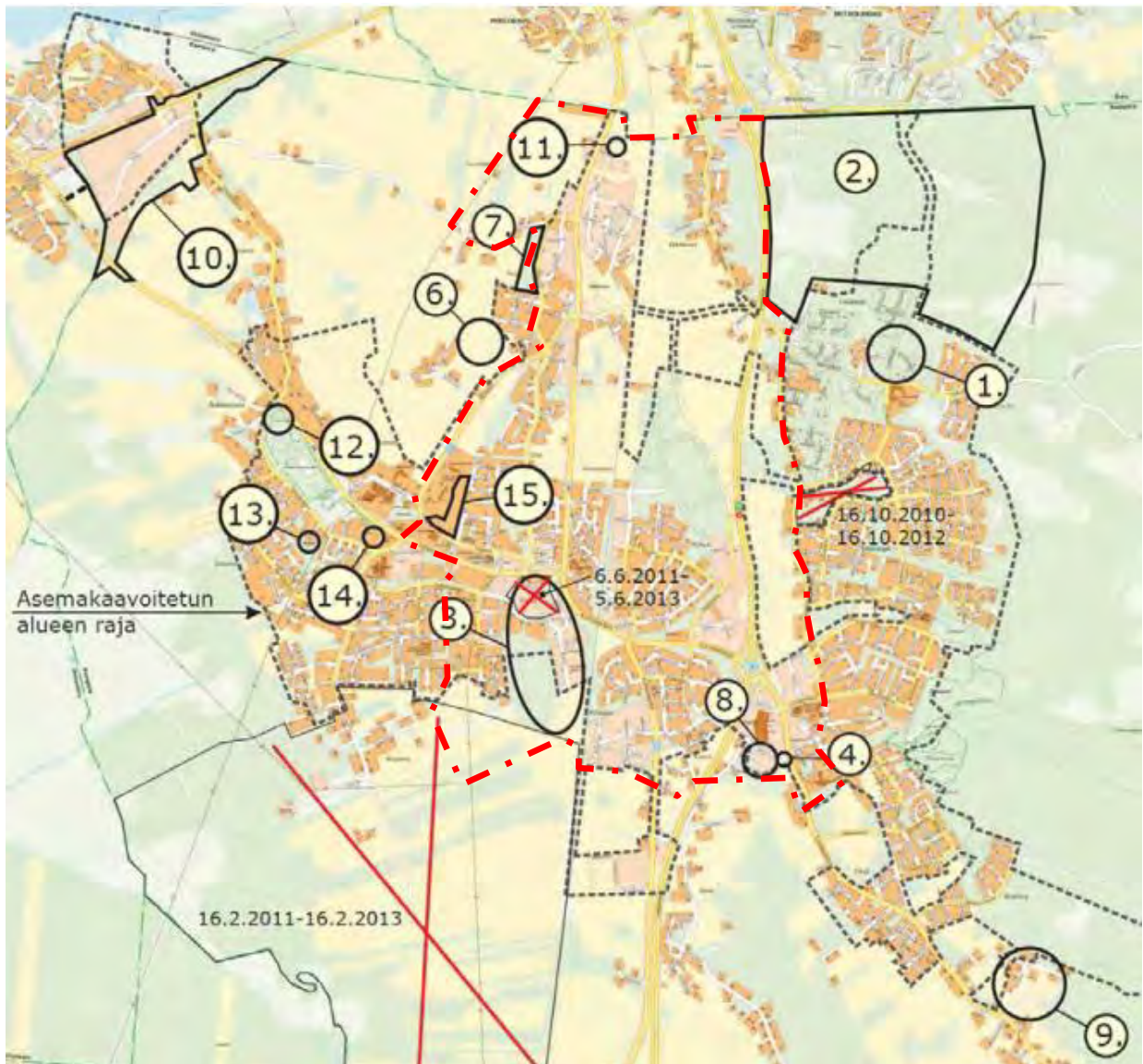
Eteläsuomentien ja Kokkokankaantien välinen pisterasterilla osoitettu alue valtatie ja rautatien ympäristössä sisältyy Oulun seudun laatukäytävään, jonka suunnittelussa ja toteutuksessa edellytetään kuntien välistä yhteistyötä ja hankkeiden yhteensovittamista, tavoitteena kansainvälisesti vetovoimainen, yhdyskuntarakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoinen, pääosin yritystoiminnan, kaupallisten ja vapaa-aikapalvelujen alue. Kehittämiskäytävän varteen sijoittuvaa yhdyskuntarakennetta on tiivistettävä ja sinne on järjestettävä hyvät ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet joukkoliikennepysäkeille sekä ympäröiville viheralueille. Joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/yhteystarve sisältyy laatukäytävään.



Ote Oulun seudun yhteisestä yleiskaavasta

Asemakaava

Suunnittelualue sisältää merkittävän osan Kempeleen asemakaava-alueesta. Alueella on vireillä useita asemakaavan muutos- ja laajennushankkeita, joista tärkeimpiä Ollakka (3), jonne on suunnitteilla keskustamaista asumista, työpaikka-alueen laajennus ja biovoimalaitos. Paiturin alueella (7) laajennetaan olevaa työpaikka-aluetta.



Kempeleen asemakaava-alue ja keväällä 2012 vireillä olevat asemakaavahankkeet.

3.2 Luonnonympäristö

Kempeleen luonnonympäristöä käsittelevä keskustaajaman maisema- ja viherverkkoselvitys on laadittu erillisselvityksenä aiemmin vireillä olleeseen taajaman osayleiskaavatyöhön liittyen (AIRIX Ympäristö 2007). Maisema- ja viherverkkoselvitys sisälsi alueen maaperän ja maisemakuvan analyysin sekä viherverkkotarkastelun.

Suunnittelualue on pääosin rakennettua aluetta ja toisaalta maatalousaluetta. Alueesta ei ole laadittu erillistä luontoselvitystä. Rakennettujen alueiden väliin on jäänyt muutamia taajamametsiä, joista Pirilän alueen pohjoispuolella sijaitseva Kiiesmetsä on Kempeleen kulttuuriympäristöohjelman mukainen säilytettävä alue. Yleiskaava-alueen poikki itä-länsi –suunnassa laskee meren suuntaan kaksi ojaa, Vääräoja ja Kissaoja, jotka ovat suunnittelualueella ihmisen muokkaamia.



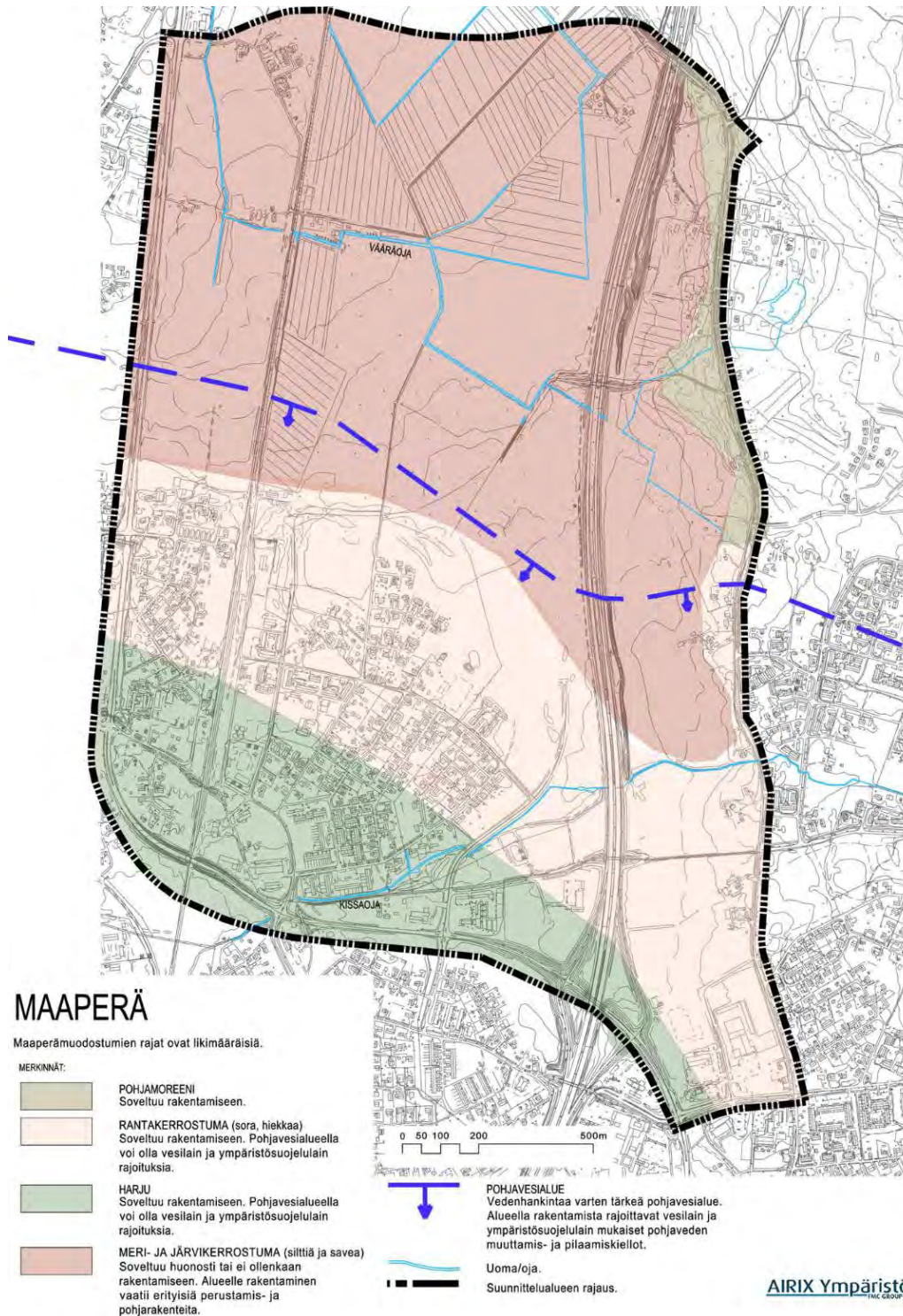
Kempeleen keskusta lähiympäristöineen kaakon suunnasta katsottuna.

Etuoikealla Ollakan alue, Valtatien itäpuolelle Oulun rajaa kohti on rakentumassa laaja Linnakankaan asuinalue.

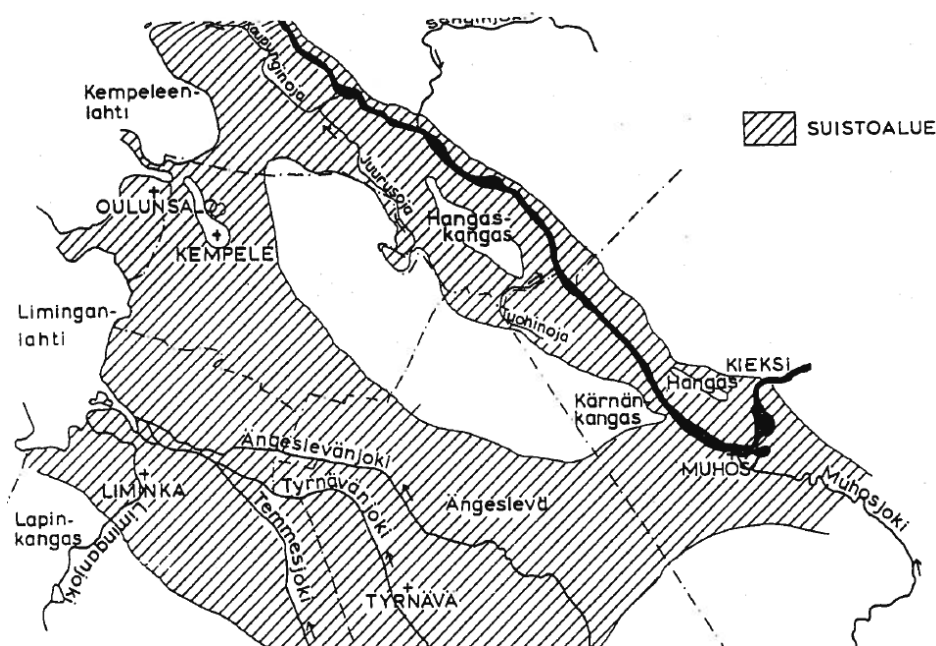


Kempeleen keskusta lähiympäristöineen pohjoisesta katsottuna.

Kuvassa näkyvät Kiiesmetsä ja Vanha Pohjanmaan rantatie.



Suunnittelualan eteläosa on vedenhankinnan kannalta merkittävää pohjavesialuetta. Jääkauden jälkeen Pohjanlahden nykyiset ranta-alueet olivat jäätikön sulamisvesien peitossa. Vielä vuonna 200 eKr vesi oli noin 50-60 metriä nykyistä korkeammalla ja ranta viiva Muhoksen Pyhäkosken tienoilla. Kempeleen alueen maaperä on muodostunut jääkauden aikana pohjamoreenin päälle jäätikköjoen kasaamasta harjasta (Kempeleenharju), mereen osittain myös harjun reuna-alueille kerrostuneesta sedimentistä ja Oulujoen kerrostamasta jokisementistä.



Alue, jolle Oulujoki on kuljettanut suistosedimenttiä (Ylimannila, Seppo 1970; Oulujoen alajuoksun kehityksestä). Sedimenttiä ei ole merkittävästi Kempeleenharjulla eikä Linnakankaan puoleisella selännealueella.



Valtatien lähiympäristö pohjoisesta kuvattuna. Maisemallisesti arvokkaat peltoalueet sijaitsevat rautatien ja valtatie välissä ja valtatie itäpuolella Zeppelinistä pohjoiseen. Varsinainen Limingan lakeus avautuu molemmin puolin valtatieä Kempeleen liittymän eteläpuolella.

3.3 Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö

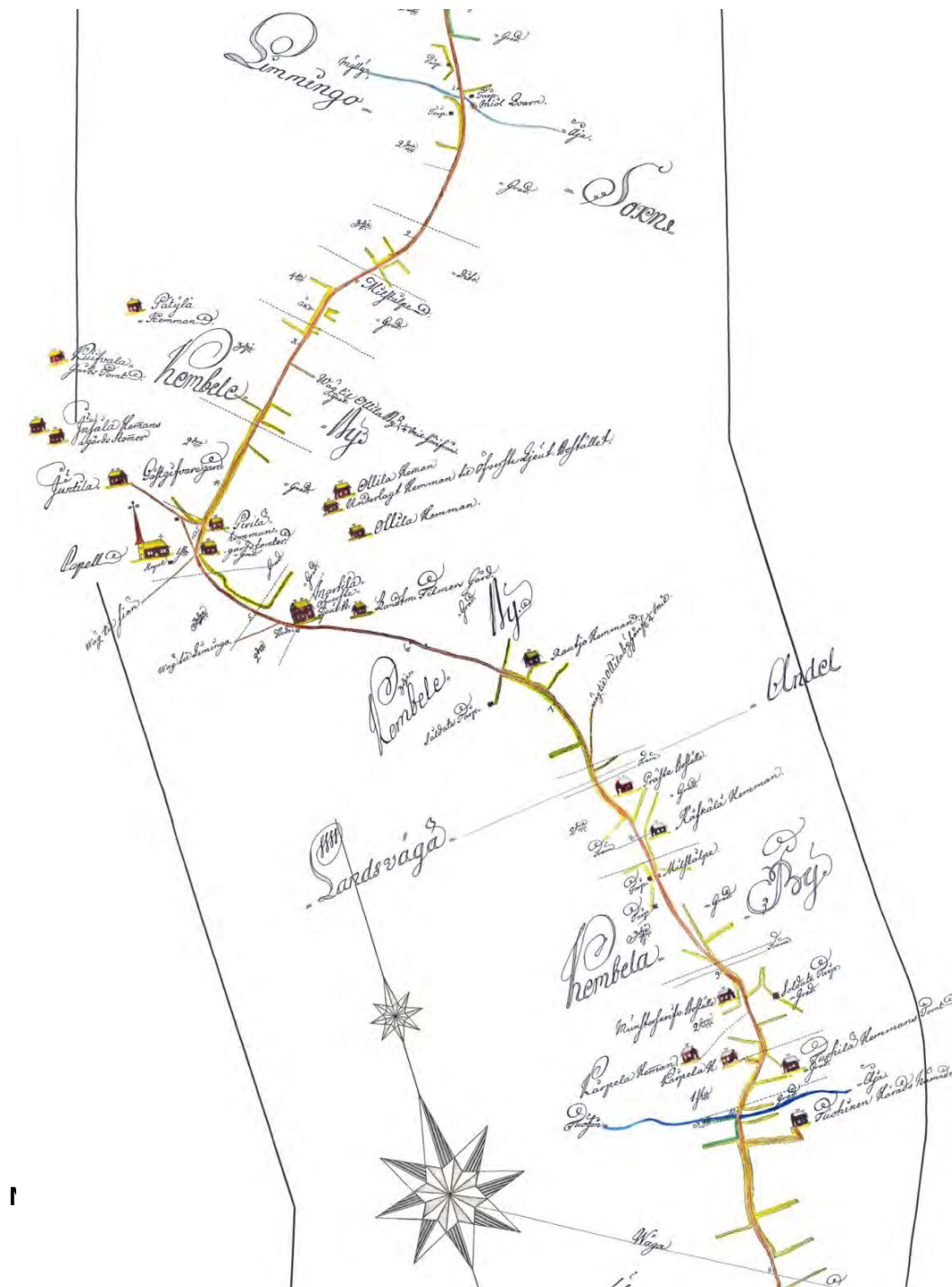
Esihistoriasta ja muinaisjäännöksistä

Ajanlaskumme alussa, varhaismetallikauden lopulla, meren ranta on ollut Kempeleessä suurin piirtein korkeustasolla + 20 m. Meren rannan, ilmansuunnan ja hiekkaisen maaperän ansiosta seutu on luultavasti ollut houkutteleva. Suunnittelualueelta ei kuitenkaan ole olemassa olevien raporttien (Pohjois-Pohjanmaan kiinteät muinaisjäännökset, osa 1, PP-L, Oulu 1995) mukaan ole löytynyt kiinteitä muinaisjäännöksiä. Yleiskaava rajoittuu vyöhykkeelle, jossa maaston korkeus on alle + 20,0 m, joten alue ei ole otollinen uusien muinaisjäännösten löytämisen kannalta. Kempeleen lähimmät kiinteät muinaisjäännökset sijaitsevat kunnan itä-

osassa korkeustasolla + 27 (Linnakangas) ja + 35 (Haukkasuo). Osana Kempeleen kulttuuriympäristöohjelmaa ajantasaistettiin ja tarkistettiin vuosina 1999 ja 2005 laaditut arkeologiset inventoinnit sekä etsittiin uusia muinaismuistokohteita perustuen topografiseen analysointiin. Kohteita ei löytynyt suunnittelualueelta.

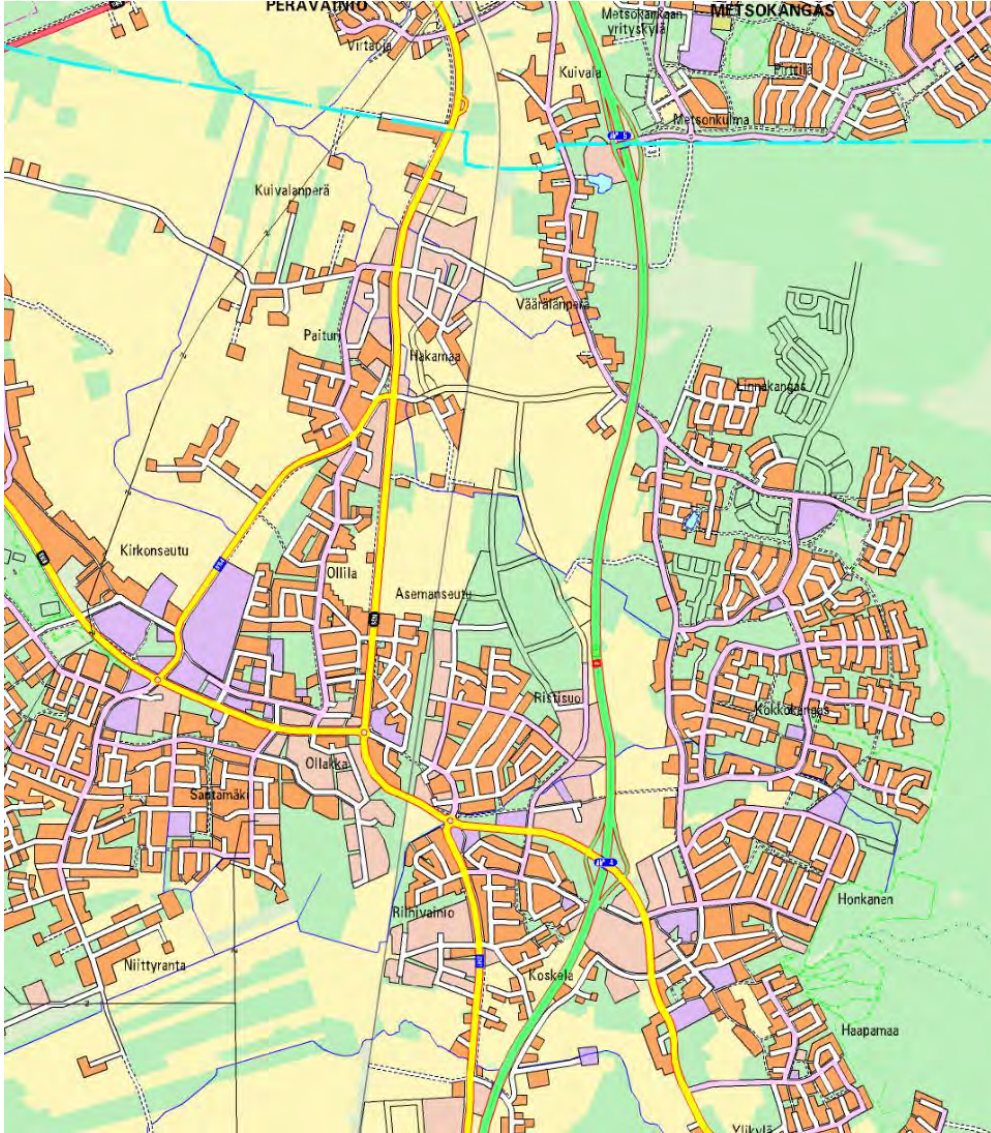
Kulttuuriympäristö

Suunnittelualue sijaitsee laajojen peltujen ja Kempeleenharjun rajavyöhykkeellä. Kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet ovat keskittyneet vanhan Pohjanmaan rantatien ja toisaalla Kokkokankaantien tuntumaan. Osuuskunta Aura on vuonna 2006 tehnyt Kempeleen rakennusinventoinnin. Inventoinnin tietoja hyväksi käyttäen on laadittu Kempeleen kulttuuriympäristöohjelma "Lakeuden äärellä, kaupungin naapurina", jonka mukaiset kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet ja alueet on merkitty suunnitelmakartalle. Pohjois-Pohjanmaan liiton luetteloimia maakunnallisesti arvokkaita rakennuskohteita ovat mm. valtion rautatiealue ja sen itäpuolella oleva entinen meijerirakennus, Pirilä, Kunnanmatti ja Parviaisen tilakeskus Kokkokankaantien varrella.



Pohjanmaan rantatie Kempeleessä (Wallenborgin tiekartta vuodelta 1785)

Nykyisestä maankäytöstä saa hyvän yleiskäsityksen uusimmasta opaskartasta. Kokkokankaantien varressa sijaitsee maatilojen talouskeskuksia peltoineen ja poikkeamisluvuin rakennettuja omakotitaloja, erityisesti Kokkokankaan asuntoalueen länsipuolella. Asemanseudun pohjoispuoli on maatalousaluetta. Alueella on hevostila ja viljelyksessä olevia peltoja. Radan ja moottoritien välissä on laaja peltoaukea suunnittelualan pohjoispäässä.



Kempeleen keskeisten alueiden maankäyttö peruskartalla (Oulun karttapalvelu).

Ristisuon pohjoispuolen tieverkkoa ei ole toteutettu rakentamattomilla alueilla. Oranssilla värillä on esitetty asumisen nykyisiä painopistealueita (keskusta (Ollila, Asemanseutu), Santamäki, Haapamaa, Honkanen, Kokkokangas ja rakenteilla oleva Linnakangas. Rautatien ja valtatieen väliin jäävät Ristisuon ja Koskelan pientaloalueet.)

Kempeleen taajaman kaupalliset palvelut sijaitsevat Zeppelinissä ja kuntakeskustassa, ja koulupalvelut suunnittelualan kaakkoisosassa Ylikylällä ja suunnittelualan ulkopuolella Kirkonseudulla ja Linnakankaalla.

Kempeleen eritasoliittymän luoteis- ja koillis-sektoreissa on liike- ja työpaikkarakentamista, ja Eteläsuomentien varressa Paituri-Hakamaan sekä Ollakan alueilla pienteollisuutta.

3.4 Maisema ja kaupunkikuva

Kempeleen keskustaaajaman maisema- ja viherverkkoselvitys on laadittu erillisselvityksenä aiemmin vireillä olleeseen taajaman osayleiskaavatyöhön liittyen (AIRIX Ympäristö 2007). Selvitys antoi lähtötietoja ja suosituksia alueen yleiskaavoitusta varten. Maisema- ja viherverkkoselvitys sisälsi alueen maaperän ja maisemakuvan analyysin sekä viherverkkotarkastelun. Selvitys keskittyi alueen kuvalliseen tarkasteluun, koska Kempeleen kuntaan on laadittu jo 1980-luvulla laaja, koko kunnan aluetta käsittelevä maisemaselvitys, jossa maisemarakennetta ja maiseman perustekijöitä on kuvattu tarkemmin.

Maisemarakenne

Maisemarakenne on maastorakenteen sekä siinä toimivien luonnonprosessien ja kulttuuri-prosessien muodostama dynaaminen kokonaisuus, jonka perusosia ovat maa- ja kallioperä, ilmasto, vesi, elollinen luonto ja kulttuurisysteemi. Sen visuaalinen ilmiasu muodostuu näiden perustekijöiden keskinäisestä suhteesta ja vaihtelusta, jota jäsentävät solmukohdat ja maa-merkit. (Ympäristöministeriön viherstrategia-luonnoksen mukainen määritelmä)

Kempele kuuluu Pohjanmaan maisemamaakuntaan ja tarkemmin Pohjois-Pohjanmaan joki- ja rannikkoseutuun. Kallioperä ja maaperä muodostavat maisemarakenteen perustan. Kunnan maisemarakenne on kaksijakoinen, selkeät laaksot ja selänteet voimakkailla reunavyöhykkeillä. Rakentaminen on keskittynyt kapeasti Vihiluotoon suuntautuvan harjanteen päälle ja reunoille. Harjanne jatkuu laakeana muodostumana etelä-pohjoinen suuntaiseen selänteen reunaan. Selänteen reunavyöhyke on tarjonnut hienoja rakennuspaikkoja pelto-laaksojen äärellä.

Kyläkuva

Kempeleen kyläkuva on uudistunut kaupunkimaiseen suuntaan kun keskustan alueelle on alettu rakentaa kerrostaloja. Vanhan Pohjanmaan rantatien sijainti on vielä havaittavissa Ete-läsuomentien ja Piriläntien välisellä Kirkkotielä.



Kempeleen keskusta lännestä katsottuna.

Kuvan yläosassa valtatie 4 ja oikeassa yläreunassa Zeppelinin alue.

Viherverkko

Oulun seudun yleiskaavan mukaisen viherverkon pääakselit ovat merenrantavyöhykkeet Kempeleenlahdella ja Liminganlahdella ja Kempeleen metsäselänteeseen suuntainen akseli Muhokselta Kempeleen kautta Ouluun. Tämä akseli sivuaa Kempeleessä Mourunginjärveä ja kytkee Honkasen liikunta- ja virkistysalueen Oulun Kaakkurin liikuntamaan kautta Oulun Kaupunginojan kautta Oulujoen suistoon. Selänteeltä merelle suuntautuva merkittävä viherakseli yhdistää Oulujoen laakson Liminganlahden merenrantaan. Kunnan sisäiset virkistys- ja viherreitit on esitetty liitekartassa kapeammilla nuoliviivoilla. Viherakselit ja paikallisesti merkittävät viheryhteydet toimivat samalla ekologisina käytävinä.



3.5 Liikenne

Nykytilanne

Kempeleen taajaman autoliikenneverkon rungon muodostavat Pohjantie (valtatie 4, moottoritie), sen rinnakkaistienä toimivat Eteläsuomentie (maantie 847) ja Kuokkamaantie (maantie 8141), lentoasemalle johtava Kempeleentie (maantie 816) sekä taajaman poikittainen yhteys eli Ketolanperäntie. Moottoritielle yhteydet hoidetaan Kempeleen eritasoliittymän kautta, joka sijoittuu Pohjantien/Ketolanperäntien risteämiskohtaan. Autoliikenneverkon runkoa täydentävät taajaman sisäiset pääkokoojatiet, joista tärkeimmät ovat Piriläntie-Niittyrauantie, Ollilantie-Paituritie, Lehmikentäntie-Kokkokankaantie.

Moottoritien liikennemäärä nykytilanteessa on Kempeleen kohdalla runsaat 25 000 autoa vuorokaudessa. Muilla pääväylillä liikennemäärät vaihtelevat 3 000- 12 000 ajon/vrk. Moottoritien ulkopuolella vilkkein tieosa on Ketolanperäntien radan ylittävä osuus, jossa vuoden 2010 vuorokausiliikenteen määrä on 12 200 ajon/vrk.

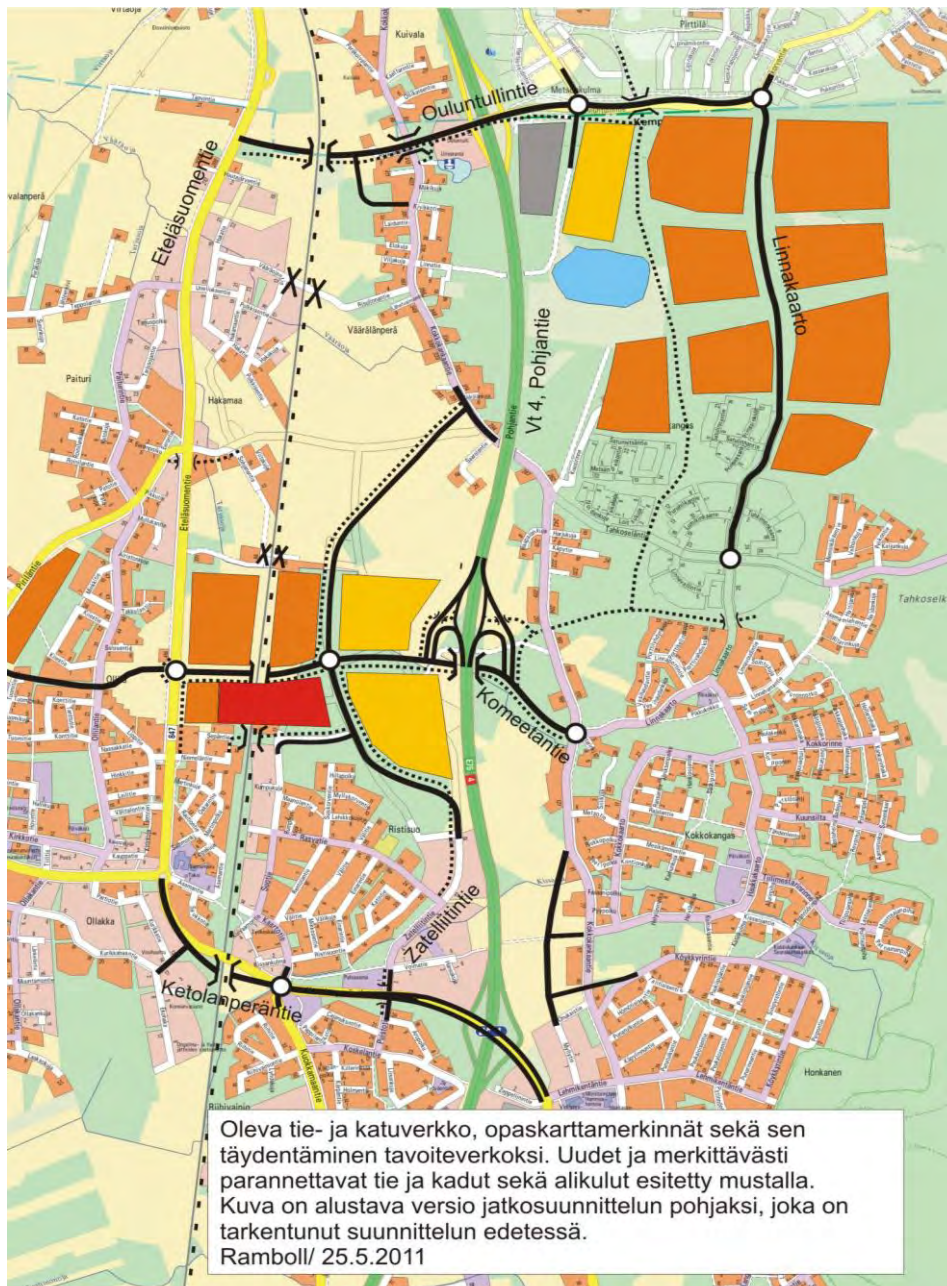
Nykyisen joukkoliikenteen ongelmana ovat Kokkokankaan ja Linnakankaan alueiden pitkät matka-ajat Oulun keskustaan ja heikko palvelutaso sekä Kempeleen alueen joukkoliikennetarjonnan jatkuva väheneminen.

Oulun seudun joukkoliikenteen linjastosuunnitelma on valmistunut keväällä 2012. Suunnitelmassa esitetään Kempeleen joukkoliikennetarjonnan lisäämistä ja uuden linjan perustamista Kempeleen koulukeskukselta Kokkokankaan ja Linnakankaan alueiden kautta Oulun keskustaan. Tämä linja nopeuttaisi merkittävästi edellä mainittujen alueiden kokonaismatka-aikaa ja parantaisi alueen joukkoliikenteen palvelutasoa.

Linjastosuunnitelman mukaan joukkoliikenteen tarjonta keskitetään Kempeleessä Pohjantien länsipuolella nykyisille reiteille ja itäpuolella uudelle Linnakankaan yhteydelle. Nopeat moottorietuvuorot ajetaan myös Zeppelinin eritasoliittymän pysäkkien kautta.

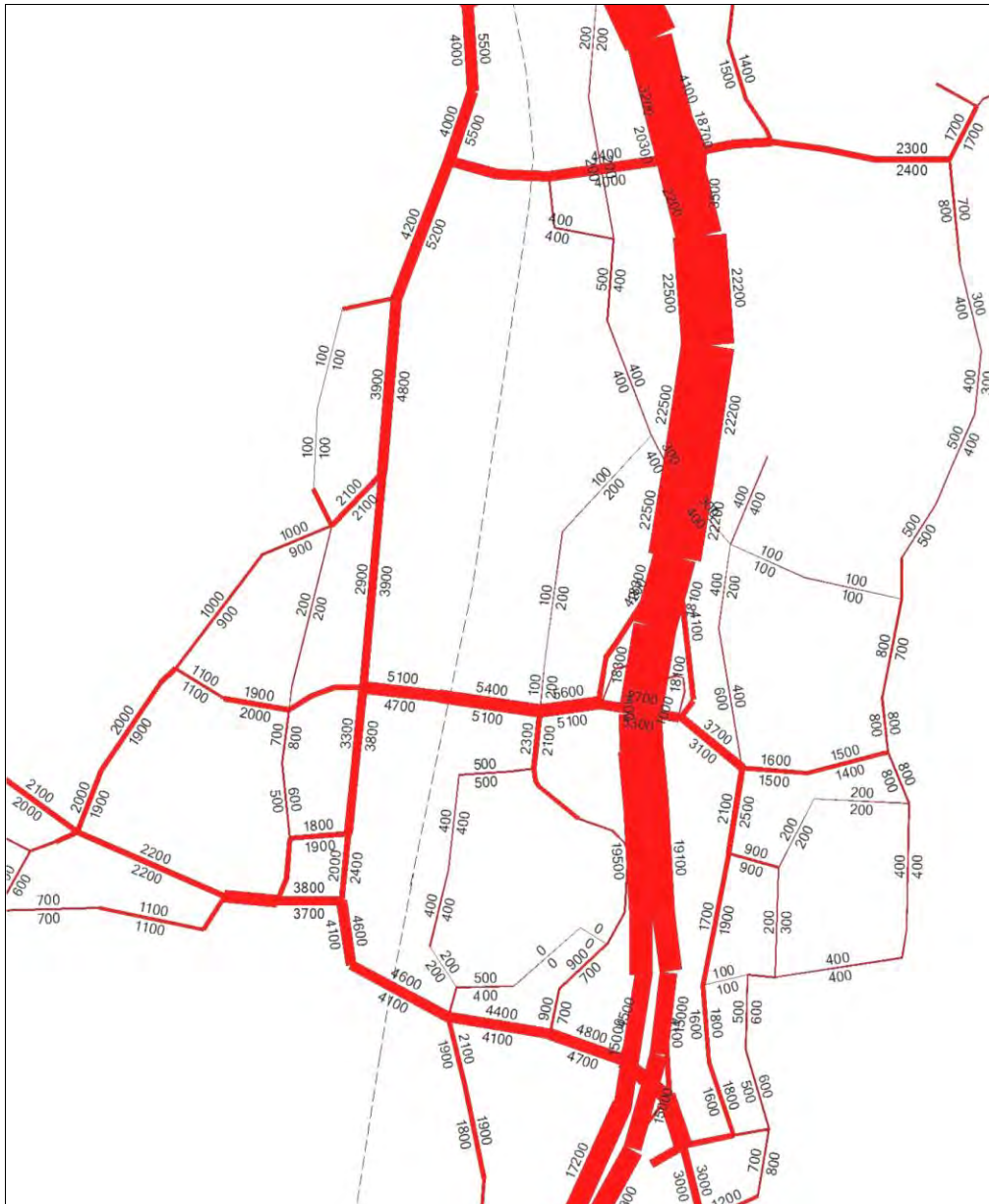
Liikenneverkon kehittämistarpeista

Liikenneverkon pitkän aikavälin kehittämistarpeita ja liikennemääriä on tarkasteltu suhteessa yleiskaavan tavoitteelliseen maankäyttöön, koska pelkkä nykytilaan vertaaminen ei ole riittävä.



Tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelma on syntynyt kiinteässä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa maankäytön kehittämistavoitteiden ja vaihtoehtotarkastelujen kautta. Keskeisinä liikenteellisinä lähtökohtina ovat olleet maankäytön kehittäminen Kempeleen uuden aseman suuntaan ja maankäytön laajentuminen radan ja valtatie 4 väliselle alueelle.

Tie- ja katuverkon vuoden 2040 ennusteliikennemäärät on esitetty alla olevassa kuvassa. Ennusteen lähtötiedot perustuvat kevään 2011 alustaviin maankäytön mitoitus tietoihin.



Liikenne-ennuste 2040 (ajon/vrk). Tarkastelussa on huomioitu uusi Zatelliitin eritasoliittymä.

Oleellisin muutos nykyverkkoon on uusi eritasoliittymä ns. Zatelliitin alueelle ja siitä länteen radan poikittainen katuyhteys Asemanseudun pohjoispuolitse Eteläsuomentielle sekä myös itään Linnakankaan alueelle. Poikittaisyhteys jatkuu Eteläsuomentieltä edelleen Piriläntielle.

Moottoritien liikennemäärä kasvaa seuraavan 30 vuoden kuluessa noin 1,7 –kertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna. Vuoden 2008 yleissuunnitelmassa liikenteen kasvuun on varauduttu siten, että tarvittaessa moottoritielle voidaan toteuttaa kolmannet kaistat. Ennusteen perusteella Kempeleen poikittainen tie- ja katuverkko kuormittuu tasaisesti. Sekä Ketolanpe-

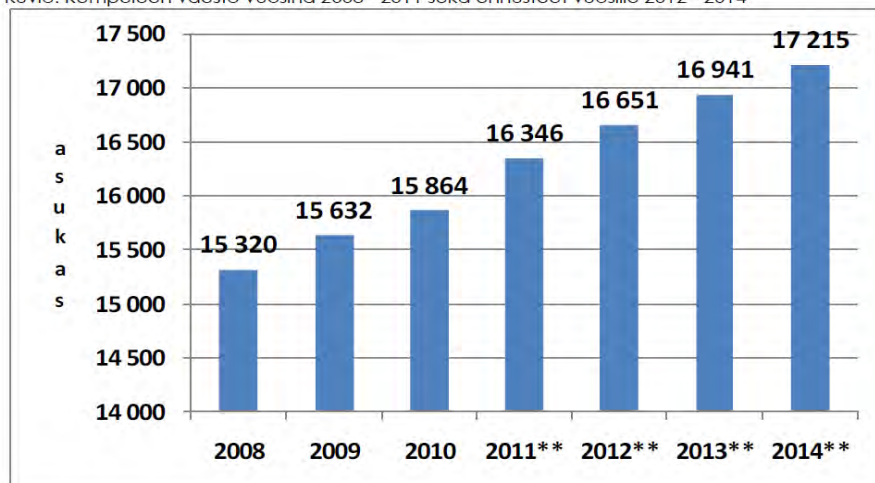
räntiellä että uudella poikittaisväylällä on ennustetilanteessa noin 10 000 autoa/vrk. Liikennemäärien perusteella radan poikittaisyhteyksien mitoitus on 1+1 –kaistainen poikkileikkaus. Myös Kempeleen eritasoliittymäalueella Ketolanperäntiellä pärjätään pitkälle tulevaisuuteen nykyisellä 1+1 –kaistaisella poikkileikkauksella, mikäli moottoritielle tehdään Zatelliitin kohdalle eritasoliittymä ja sen edellyttämät tie- ja katujärjestelyt. Uudet liikennejärjestelyt mahdollistavat maankäytön kehittämisen Asemanseudun pohjoispuolella ja Zatelliitin alueella sekä siirtävät Linnankankaan alueen liikennettä moottoritielle, mikä keventää Kempeleen eritasoliittymän kuormitusta.

3.6 Väestö ja työpaikat

Pohjois-Pohjanmaan liiton selvityksen mukaan Kempeleen kunnan väestömäärä oli vuonna 2010 noin 15860 henkilöä, mikä tarkoittaa 26,4 %:n lisäystä verrattuna vuoden 2000 asukaslukuun (12551 henkilöä). Maakuntaliiton ennusteen mukaan väestömäärä kasvaa edelleen niin, että se on 20815 henkeä vuonna 2040. Vuoteen 2010 verrattuna kasvu on 4790 henkilöä, eli n. 30 %. Näitä ennusteita on käytetty Oulun seudun maankäytön toteuttamisohjelma- ja liikennemallityössä. Kempeleen kasvusta suuri osa tapahtuu Oulun kaupungin vastaisella rajalla Linnankankaalla ja Eteläsuomentien länsipuolella, keskustan laajenemisalueilla, Metsärinteen alueella Ylikylän kaakkoispuolella ja Kempele 2030 –strategian mukaan myös uudella asemanseudulla nykyisen keskustan pohjoispuolella.

Väestömäärä on Kempeleessä kasvanut 2000 –luvulla keskimäärin 360 asukkaalla vuodessa. Kunta ennakoii kasvun jatkuvan noin 2 %:n vuosivauhdilla. Tämä on selvästi suurempi kuin tilastokeskuksen aikavälille 2010-2040 arvioima 4790 asukkaan kasvu. Kasvu aiheuttaa suuria haasteita palveluiden järjestämiselle sekä pitää investointitason edelleen korkeana.

Kuvio. Kempeleen väestö vuosina 2008 - 2011 sekä ennusteet vuosille 2012 - 2014



Kunnan talousarvion 2012 mukainen Kempeleen asukasluvun kasvu

Väestön nuori ikärakenne ja korkea syntyvyys ovat Kempeleen ominaispiirteitä. Muuttoliike tuo kuntaan nuoria lapsiperheitä, myös yli 64-vuotiaiden määrä kasvaa vuosittain tasaisesti ja vaikuttaa merkittävästi palveluiden kysyntään.

3.7 Palvelut ja elinkeinot

Suunnittelualue tukeutuu Kempeleen keskustan ja Zeppelinin kaupallisiin palveluihin. Koulupalvelut sijaitsevat suunnittelualueella Ylikylällä valtatie itäpuolella Ketolanperäntien varressa ja suunnittelualueen ulkopuolella kirkon pohjois- ja länsipuolella. Kauppakeskus Zeppelinissä on kaupallisten palvelujen lisäksi kunnan kirjasto. Virkistysuimala Zimmari on viereisellä tontilla.

Suunnittelualueella on työpaikkoja erityisesti kuntakeskuksessa, sekä radan ja valtatie välisellä alueella. Kempeleen eritasoliittymän luoteisneljänneksessä on Oulu-Koillismaan pelas-

tuslaitoksen aluepaloasema sekä Oulun Seudun Sähkön pääkonttori ja Eltel Networks Oy:n ja Ouman Oy:n toimitilat. Moottoritien varressa on mm. JP Caravan Oy:n, Lumon Oy:n ja Tekniseri Oy:n sekä DM Auton toimitilat. Moottoritien itäpuolella on liikekeskittymä, jossa on kauppakeskus Zeppelin sekä Ojan Raudan, Lidlin ja Biltteman myymälät ja McDonald'sin hampurilaisravintola ja huoltoasema.

3.8 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin yksityisomistuksessa. Kunta omistaa suunnittelualueelta merkittävästi maata mm. valtatie ja rautatie välillä, rautatie ja Ketolanperäntien länsi - lounaispuolelta Ollakan alueelta, keskustakortteleista sekä Paiturin teollisuusalueen vierestä. Myös Kiiesmetsä on kunnan omistuksessa. Suunnittelualueen ulkopuolella kunta omistaa Linna-kankaan alueen keskeiset osat.

Suunnittelualue on pääosin yksityisomistuksessa. Kunta omistaa suunnittelualueelta merkittävästi maata mm. valtatie ja rautatie välillä, rautatie ja Ketolanperäntien länsi - lounaispuolelta Ollakan alueelta, keskustakortteleista sekä Paiturin teollisuusalueen vierestä. Myös Kiiesmetsä on kunnan omistuksessa. Suunnittelualueen ulkopuolella kunta omistaa Linna-kankaan alueen keskeiset osat.



Kunnan maanomistus ilmakuvalla esitettynä (vihreät alueet).

3.9 Rakentamista rajoittavia tekijöitä

Raide- ja tieliikenteen meluvaikutusalueet ja rautatieliikenteen värinävaikutusalueet on esitetty yleiskaavakartalla kunnan asemakaavoissa käytettyjen teoreettisiin laskelmiin perustuvien rajausten mukaisina. Rautatien meluvyöhyke on Seinäjoki – Oulu rataosuuden perussparantamisen yleissuunnitelman mukainen.

Valtatien 4 melualue on selvitetty valtatien yleissuunnittelun yhteydessä jossa on myös esitetty tarpeelliset meluntorjuntatoimet.

Suunnittelualueen luoteisrajalla sijaitsevan 110 kV:n voimalinjan vaara-alue on 13+13 m ja johtoalue 23+23 m. Voimajohtoa varten varattavan osan kokonaisleveys on 50 m ja se sisältää em. vaara- ja johtoalueet.

Suunnittelualueen eteläosa sisältyy vedenhankinnalle tärkeään pohjavesialueeseen. Kunnan päävedenotto Tuohino sijaitsee noin 1,5 km etäisyydellä etelään suunnittelualueen rajasta.

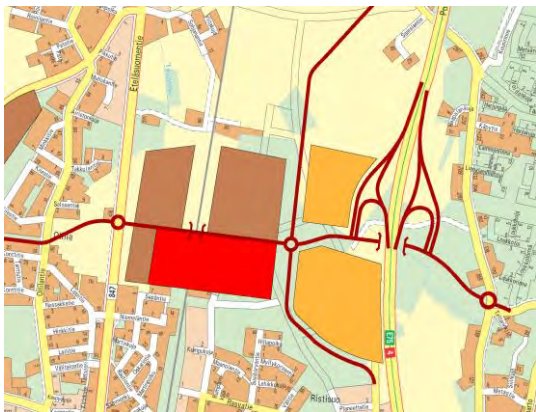
Kunta on määritellyt Tuohino-ojan ja uuden ja uudelle biovoimalaitoksen suojavyöhykkeeksi 300 m.

Kokkokankaantien ja moottoritien välisellä alueella on toimivia maatiloja. Suunnittelualueella ei sijaitse kotieläintalouden suuryksiköitä. Alueella on muutamia hevostiloja, joiden eläinsuojien lähiympäristöön (100 metrin säteellä) ei ole suositeltavaa sijoittaa tilan toimintaan liittymättömiä uusia asuinrakennuksia.

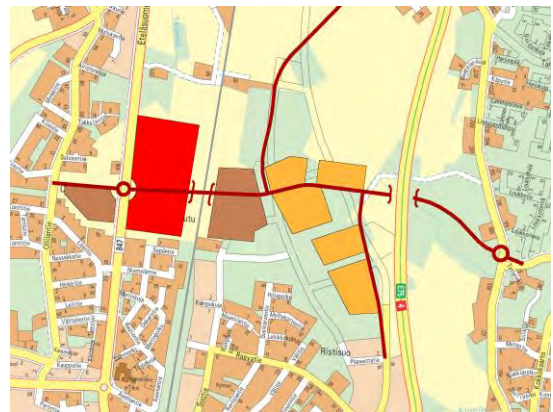
4 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT

Yleiskaavan laatimisen lähtökohdaksi on määritelty Kempeleen kunnan pitkän tähtäimen visio, valtatie 4 yleissuunnitelma, Linnakankaan ja keskustan yhdistävä uusi poikittainen tieyhteys ja uusi valtatie liittymä, sekä palveluiden täydentäminen Oulun seudun laatuikäytävän alueella, mitkä määrittävät maankäytön rakenteet varsin pitkälle. Alustavaa vaihtoehtotarkastelua tehtiin näihin uusiin liittymiin ja tieyhteyksiin liittyen. Vaihtoehdosta, jossa poikittais-tieyhteydeltä ei ole liittymää valtatielle luovuttiin, koska se ei riittävässä määrin toteuttanut asetettuja tavoitteita, eikä sen kautta saavuteta vastaavia hyötyjä kuin vaihtoehdossa 1. Osayleiskaavasta ei laadittu vaihtoehtoja alustavia rakennemalleja pidemmälle.

Vaihtoehtojen vertailussa vaihtoehtona käytetään nykytilan kehittymistä voimassa olevan yleiskaavan pohjalta.



VE1 "Pikku-Pasila" valittiin jatkokehittelyn pohjaksi



VE2 "Oikotie" ei toteuttanut asetettuja tavoitteita

Vaihtoehdon 1 hyväksi puoliksi todettiin mm:

- VT 4:n parantamissuunnitelman mukainen Zateeliitin eritasoliittymä vähentää Zeppelinin liittymän kuormitusta merkittävästi
- Mahdollistaa nopeat joukkoliikennetyhteydet moottoritien kautta ja painottaa raideliikenteen hyödyntämistä. Selkeät ja suorat yhteydet Oulusta/Ouluun.
- Taajaman sisäiset ajo- ja kevytliikennetyhteydet VT4:n itäpuolisten asuinalueiden ja keskustan välillä paranevat
- Täydentää yhdyskuntarakenteen keskellä olevan aukon
- Mahdollistaa lähes autottoman keskustan muodostamisen ja monipuoliset palvelut
- Nykyistä peltoa, alueella ei ole luontoarvoja
- Uudet rakentamisalueet eivät tule pohjavesialueelle
- Vaikuttaa toteutuessaan merkittävästi kunnan kehitykseen ja verotuloihin: asukasmäärän voimakas kasvu, työpaikkojen lisääntyminen

Vaihtoehdon 1 huonoiksi puoliksi ja huomioon otettaviksi tekijöiksi todettiin mm:

- Uuden eritasoliittymän rakentaminen ja huono maaperä aiheuttavat kunnalle kustannuksia
- Toteuttaminen vaatii yhteistyötä seudulla
- Edellyttää tehokasta rakentamista poikittaisyhteyden ja radan varressa - toisaalta riittävä tehokkuus kompensoi huonon maaperän aiheuttamia kustannuksia ja mahdollistaa esim. kalliin kansirakentamisen
- Toteuttamisen pitäisi tapahtua vaiheittain riittävän isoina, toimivina osina. Suunnittelukilpailun järjestäminen tarpeen.

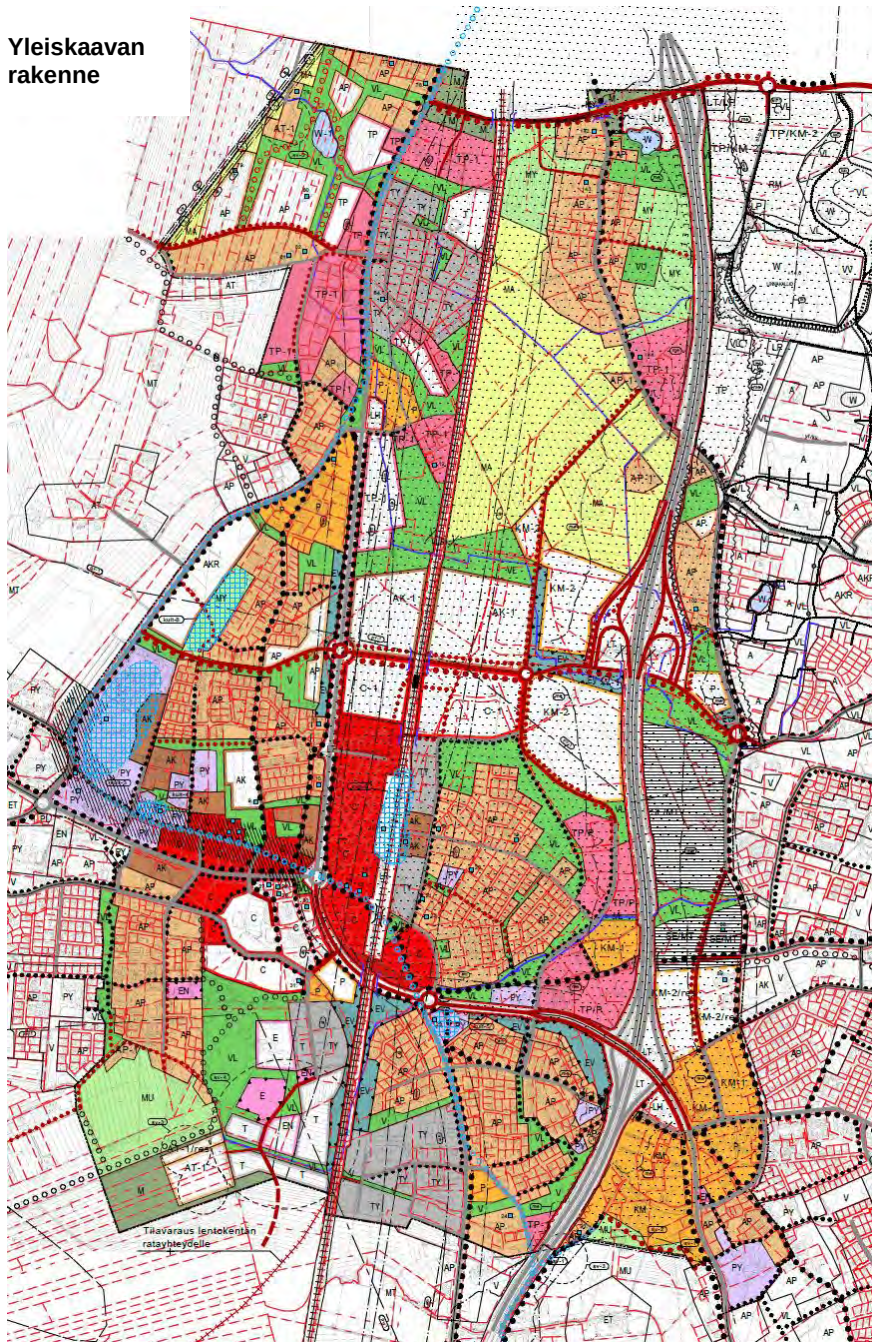
5 YLEISKAAVA

5.1 Kokonaisrakenne ja mitoitus

Keskustatoimintojen (C) alueet keskitetään selkeästi nykyisen kuntakeskuksen yhteyteen siten, että kuntakeskustoiminnot laajenevat pohjoiseen uuden asemanseudun ympärille. Radan varren C-2 ja AK-alueiden rakentamisen tulee olla tehokasta joukkoliikenteen palvelutarjonnan vahvistamiseksi, rakenteellisen pysäköinnin mahdollistamiseksi ja vaativan maaperän sekä meluntorjunnan aiheuttamien lisäkustannusten jakamiseksi.

Valtatien 4 yleissuunnitelmassa (2008) esitetty uusi Zateeliitin eritasoliittymä ja siihen liittyvä uusi itä-länsi –suuntainen kokoojaväylä mahdollistavat Linnakankaan, kuntakeskustan, keskustan laajennusalueen, sekä kunnan asutukseen nähden keskeisellä paikalla radan ja valtatie välissä sijaitsevan Ristisuon alueen yhdistämisen vahvaksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

Yleiskaavan rakenne



Kempeleen uuden aseman yhteyteen muodostetaan palvelukeskus ja tiivis asunto-alue tulevan liikenteellisen solmukohdan ympärille. Valtatien ja rautatien lähiympäristö Ete-läsuomentien ja Kokkokankaantien välillä sisältyy Oulun seudun yleiskaavassa osoitettuun laatuikäytävään (esitetty pisterasterilla), jonka toteuttamisen suuntaviivoja tällä yleiskaavalla tarkennetaan.

Liikenne ratkaisu tukeutuu tulevaan kaksoisraiteeseen, eritasoliittymään ja sen kautta kulkevaan poikittaisyhteyteen, jonka varrella parannetaan myös taajaman sisäisiä kevyen liikenteen yhteyksiä. Yleiskaavassa on osoitettu kaksoisraide ja sen vaatima tila sekä uuden matkakeskuksen tilatarve ja sijainti.

Vuonna 2008 valmistuneessa valtatie 4 yleissuunnitelmassa tutkittiin Zatelliitin eritasoliittymän toteuttamiskelpoisuutta moottoritien kannalta ja useita eritasoliittymävaihtoehtoja tie- ja katujärjestelyineen. Moottoritien standardia tarkasteltiin siitä lähtökohdasta, että valtatie 4 kehitetään Oulun kaupunkiseudulla korkealuokkaisena kaupunkimoottoritienä. Tarkastelujen perusteella valtatielle 4 voidaan osoittaa eritasoliittymä Zatelliitin kohdalle, kunhan ramppien sijoittelu toteutetaan osayleiskaavassa esitetyillä periaatteilla. Tällöin moottoritien peräkkäisten eritasoliittymien liittymis- ja erkanemisramppien välimatkat (nokkavälit) ovat sellaiset, että kaupunkimoottoritien vaatimukset toteutuvat.

Mikäli Oulun lentoasemalle rakennetaan raideyhteys, sen yksi mahdollinen linjaus voisi lähteä Ollakan alueen eteläpuolelta. Vaikka tämä alue ei kuulu suunnittelualueeseen, tulee maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa yleiskaava-alueen eteläosassa jättää raideliikenteen vaatima tilavaraus, joten yhteys on osoitettu ohjeellisena.

Zatelliitin eritasoliittymä helpottaisi jo nykytilanteessa Kempeleen eritasoliittymän toimivuutta, koska uusi eritasoliittymä johtaisi osan taajaman itäosan liikenteestä uuden eritasoliittymän kautta moottoritiele.

Osayleiskaavan tieverkossa on esitetty Ketolanperäntielle uusi linjaus radan alitse nykyisen ylikulkusillan lähelle sen eteläpuolelle. Uuden linjauksen toteuttaminen riippuu oleellisesti ylikulkusillan teknisestä kunnosta, jota selvitetään parhaillaan. Ketolanperäntien alikulkuvaihtoehto ja sen läheisyydessä oleva radan länsipuolen maankäytön kehittäminen ovat sidoksissa toisiinsa, koska alueelle johtavan kadun liittymää ei voida tehdä ylikulkusillan korkeaan penkereeseen.

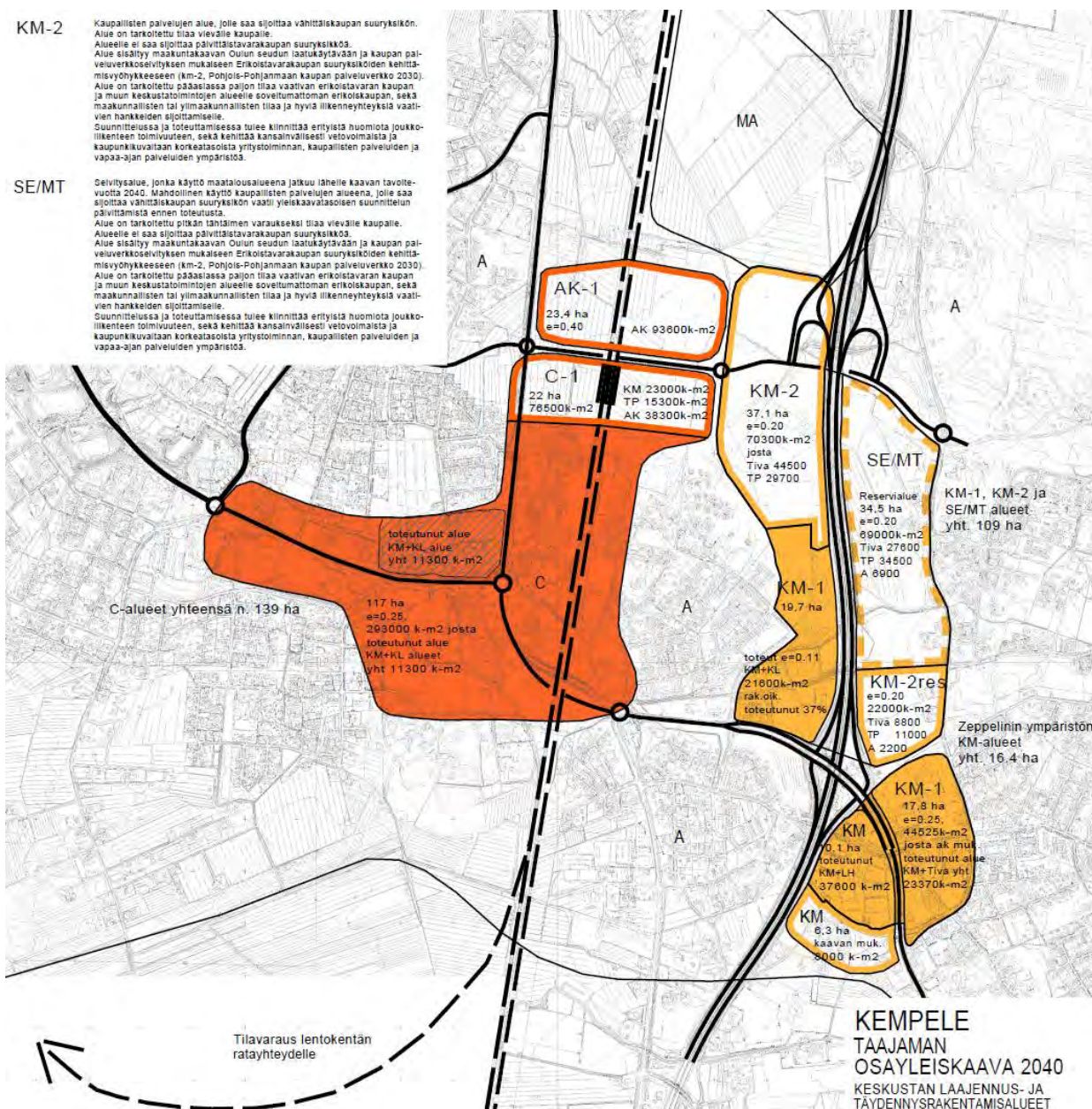
Zatelliitin uuden eritasoliittymän itäpuolella on tarkoitus katkaista läpiajoyhteys Kokkokankaantiellä, jolloin viheryhteys ja kevyen liikenteen pääraitti Linnakankaalta jatkuu keskeytymättömänä moottoritien nopean joukkoliikenteen pysäkeille sekä edelleen Kempeleen uuden aseman ympäristön palvelukeskukseen ja asuntoalueelle ja nykyiseen kuntakeskustaan.

Kempeleen asukasmitoitusta on tarkasteltu Oulun seudun maankäytön toteuttamisohjelmassa ja liikennejärjestelmätyössä (liite 1). Poikittaisyhteyden ja raideliikenteen aseman yhteyteen lisäksi osoitettu tehokas kerrostalorakentaminen yhteensä noin 132.000 k-m², tarkoittaisi mitoituksella 38 k-m²/asukas (n. 30 h-m²/asukas) noin 3475 uutta asukasta. Tämä mahdollistaa Tilastokeskuksen ennusteita suuremman asukasluvun kasvun.

Yleiskaavatyön yhteydessä on tehty kaavan ohjevuoteen 2040 asti tähtääviä kaupallisten palveluiden mitoitustarkasteluja maakuntakaavan uudistamiseen liittyen.

KM-2 Kaupallisten palvelujen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Alue on tarkoitettu tilaa vievälle kaupalle. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Alue sisältyy maakuntakaavan Oulun seudun laatuksytävään ja kaupan palveluverkkoselvityksen mukaiseen Erikoistavarakaupan suuryksiköiden kehittämisyhteykseen (km-2, Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030). Alue on tarkoitettu pääasiassa paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan ja muun keskuksatoimintojen alueelle soveltumattoman erikoiskaupan, sekä maakunnallisten tai ylimaakunnallisten tilaa ja hyviä liikenneyhteyksiä vaativien hankkeiden sijoittamiselle. Suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota joukkoliikenteen toimivuuteen, sekä kehittää kansainvälisesti vetovoimaista ja kaupunkikuvataan korkeatasoista yritystoiminnan, kaupallisten palveluiden ja vapaa-aajan palveluiden ympäristöä.

SE/MT Seivitysalue, jonka käyttö maatalousalueena jatkuu läheille kaavan tavoitevuotta 2040. Mahdollinen käyttö kaupallisten palveluiden alueena, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön vastuu yleiskaavatoimiston suunniteltiin päivittämistä ennen toteutusta. Alue on tarkoitettu pitkän tähtäimen varaukseksi tilaa vievälle kaupalle. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Alue sisältyy maakuntakaavan Oulun seudun laatuksytävään ja kaupan palveluverkkoselvityksen mukaiseen Erikoistavarakaupan suuryksiköiden kehittämisyhteykseen (km-2, Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030). Alue on tarkoitettu pääasiassa paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan ja muun keskuksatoimintojen alueelle soveltumattoman erikoiskaupan, sekä maakunnallisten tai ylimaakunnallisten tilaa ja hyviä liikenneyhteyksiä vaativien hankkeiden sijoittamiselle. Suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota joukkoliikenteen toimivuuteen, sekä kehittää kansainvälisesti vetovoimaista ja kaupunkikuvataan korkeatasoista yritystoiminnan, kaupallisten palveluiden ja vapaa-aajan palveluiden ympäristöä.



Kaupallisten palveluiden mitoitustarkastelu

5.2 Kuvaus toiminnoittain

Rakennettavien alueiden toiminnot

Yleiskaava-alueelle osoitetut toiminnot käyvät ilmi kaavamerkinnöistä. Selostusta täydennetään toimintojen osalta kaavaehdotusvaiheessa.

Tärkeimpiä uusia tai maankäytön muutoksia sisältäviä alueita ovat Kempele 2030 –visiota toteuttavat uuden poikittaisen päätien varren C-1, AK-1 –alueet, jotka tukeutuvat nopeaan seudulliseen joukkoliikenteeseen (linja-autoliikenne ja raideliikenne). Poikittaisyhteyden var-

ressa sijaitsee myös Oulun seudun laatukäytävään sisältyvät ja hyviä liikenneyhteyksiä vaativat kaupallisten palveluiden alueet KM-2, jotka on tarkoitettu tilaa vievälle kaupalle. Merkin-
töjen määräyksissä on asetettu vaatimuksia suunnittelusta ja toteutuksesta, joissa tulee eriy-
teisesti ottaa huomioon joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimivuuden edistäminen, es-
teettömyys ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoisen ympäristön luominen.

AK-1

Nopeaan joukkoliikenteeseen tukeutuva kerrostalovaltainen asuntoalue.
Alue tulee suunnitella ja rakentaa kaupunkikuvaltaan korkeatasoiseksi, viih-
tyisäksi esteettömän asumisen mallialueeksi eri rakennusvaiheet yhteen
sovittaen. Suunnittelussa tulee varautua siihen, että ainakin osa autopai-
koista järjestetään rakenteellisina. Piha- tai pihakansitasolta tulee järjestää
kadun ylittävä esteetön jalankulkuyhteys rautatieasemalle. Piha-alueille tulee
sijoittaa melulta suojattuja ulko-oleskelualueita.

C-1

Keskustatoimintojen alue.
Raideliikenteeseen ja muuhun nopeaan joukkoliikenteeseen tukeutuva
keskustatoimintojen alue.
Alue sisältyy maakuntakaavan Oulun seudun laatukäytävään ja kaupan
palveluverkkoselvityksen mukaiseen Erikoistavarakaupan suuryksiköiden kehittä-
misvyöhykkeeseen (km-2, Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030).
Suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota joukko-
liikenteen ja kevyen liikenteen toimivuuteen, sekä kehittää vetovoimaista ja
kaupunkikuvaltaan korkeatasoista asumisen, yritystoiminnan, kaupallisten
palveluiden ja vapaa-ajan palveluiden ympäristöä.

KM-2

Kaupallisten palvelujen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan
suuryksikön.
Alue on tarkoitettu tilaa vievälle kaupalle.
Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä.
Alue sisältyy maakuntakaavan Oulun seudun laatukäytävään ja kaupan pal-
veluverkkoselvityksen mukaiseen Erikoistavarakaupan suuryksiköiden kehittä-
misvyöhykkeeseen (km-2, Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030).
Alue on tarkoitettu pääasiassa paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan
ja muun keskustatoimintojen alueelle soveltumattoman erikoiskaupan, sekä
maakunnallisten tai ylimaakunnallisten tilaa ja hyviä liikenneyhteyksiä vaati-
vien hankkeiden sijoittamiselle.
Suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota joukko-
liikenteen toimivuuteen, sekä kehittää kansainvälisesti vetovoimaista ja
kaupunkikuvaltaan korkeatasoista yritystoiminnan, kaupallisten palveluiden ja
vapaa-ajan palveluiden ympäristöä.

Yleiskaavassa on osoitettu Zeppeliinin laajenemismahdollisuus etelään (KM) sekä Ollakan
teollisuusalueen laajennus, johon liittyy Eteläsuomentien radan alituksen tieyhteys. Suunnit-
telualueen pohjoisosassa Eteläsuomentien tuntumaan on osoitettu työpaikka-alueiden (TP)
ja teollisuusalueiden (T) laajennuksia.

Asumisen alueet laajenevat erityisesti nykyisen keskustan pohjoispuolelle uuden itä-länsi -
suuntaisen pääkokoojatieteyhteyden varteen kaupunkikuvaltaan korkeatasoisena ja nopeaan
joukkoliikenteeseen tukeutuvana tehokkaana kerrostaloalueena (AK-1) ja sekä Pirilän poh-
joispuolelle tiiviinä ja matalana, mahdollisesti pienkerrostaloja sisältävänä alueena (AKR).
Keskustan nykyisen rakennetun alueen sisälle on AK ja C –merkinnöillä osoitettu muutamia
täydennysrakennettavia alueita, sekä alueita, joilla maankäytön muutokset mahdollistavat
nykyistä tehokkaamman rakentamisen. Uudet pientalovaltaiset alueet (AP) keskittyvät suun-
nittelualueen pohjoisosaan Eteläsuomentien ja golfkenttää varten osoitetun uuden tieyhtey-
den tuntumaan.

Virkistäytyminen

Yleiskaavassa on päivitetty taajaman sisäisten kevyen liikenteen yhteyksien ja ulkoiluyhteyk-
sien nykytilanne ja osoitettu tarvittavat uudet yhteydet. Kaavamuutosalueelle on osoitettu
yhtenäiset jatkuvat viheralueverkostot, jotka sijoittuvat pääasiassa olevien luonnon vesiuomi-
en, pelto-ojien ja puustoisten alueiden yhteyteen.

Kulttuurimaisema

Rakennushistoriallisten kohteiden suojelutarpeet on osoitettu inventointeihin perustuvan Kempeleen kulttuuriympäristöohjelman pohjalta. Palanutta kohdetta (Onnela, Teppolantie 1) ei ole enää osoitettu. Kohteiden arvottaminen on kesken, mutta maakunnalliset kohteet on osoitettu alustavasti Pohjois-Pohjanmaan liiton raportteihin nojautuen.

Yleiskaavalla esitetään säilytettävien maisema-alueiden rajausta. Osa maisema-alueista on osoitettu selvitysalueena (SE), jonka käyttö määritellään yleiskaavatasoisella suunnittelulla sen jälkeen kun viereiset alueet on osayleiskaavan ohjevuoteen mennessä pääosin rakennettu.

Liikenne

Olemassa olevaa tie- ja katuverkkoa on täydennetty hyvien liikennesuunnitteluperiaatteiden mukaisesti, jotta liikenneverkosta saadaan toimiva ja turvallinen. Autoliikenteen tie- ja katuverkko on jäsennelty toiminnallisiin luokkiin ja verkosta on esitetty pää- ja kokoojaväylät sekä uudet yhteydet ja pääliittymät. Myös kevyen liikenteen verkko on jäsennelty ja nykyistä verkkoa täydennetty siten, että verkosto on mahdollisimman kattava työ-, koulu- ja asiointimatkoille. Osa kevyen liikenteen reiteistä kulkee vähäliikenteisten asuntokatuja kautta, joilla tulee olla enintään 30 km/h nopeusrajoitukset. Pää- ja kokoojaväylien yhteydessä on lähtökohtaisesti autoliikenteestä reunakivellä tai välikaistalla erotettu kevyen liikenteen väylä.

Rakentamista rajoittavat tekijät

Yleiskaavakartalla on esitetty raide- ja tieliikenteen meluvaikutusalueet ja rautatieliikenteen tärinävaikutusalueet kunnan asemakaavavaiheiden selvitysten mukaisesti teoreettisiin laskelmiin perustuen. Rautatien meluvyöhyke on Seinäjoki – Oulu rataosuuden perusparantamisen yleissuunnitelman mukainen. Merkinnoissa edellytetään haitallisten vaikutusten torjumista rakenteellisten toimenpiteiden avulla.

Valtatien 4 osalla on melualueena osoitettu maastomalliin ja valtatie yleissuunnitelman 2030 melusuojauxiin perustuva 55 dB melukäyrä v. 2030, eikä uutta asutusta ole osoitettu melualueelle.

Yleiskaavassa on osoitettu vedenhankinnalle tärkeä pohjavesialue ja vedenottamon suojavyöhyke. Suojavyöhykkeet on osoitettu myös Tuohino-ojalle (300 m), eläinsuojille (100m) ja uudelle biovoimalaitokselle (300m). Suunnittelualueen luoteisrajalla olevalle 110 kV:n voimalinjalle on osoitettu vaara-alueen ja johtoalueen rajat.

6 YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

6.1 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan tavoitteiden ja seudullisen palveluverkon huomioon ottamisesta

Kempeleen taajaman osayleiskaavaluonnoksessa täydennetään yhdyskuntarakennetta olevasta rakenteesta lähtien, mikä tukee kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamista ja on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan ja tavoitteiden mukaista.

Yleiskaavalla täydennetään kevyen liikenteen yhteyksiä, viheryhteyksiä ja ulkoilureittejä niin, että ne muodostavat jatkuvan verkoston. Yleiskaavalla myös parannetaan elinympäristön toimivuutta ja taloudellisuutta, sekä palveluiden saavutettavuutta uusilla liikennejärjestelyillä, jotka samalla vähentävät Kempeleen nykyisen eteläisen valtatieliittymän ruuhkaisuutta.

Osayleiskaavan kaavakartalla osoitetaan ja pyritään säilyttämään kulttuurihistorian kannalta merkittävät kohteet. Avoimet peltomaisema-alueet säilytetään mahdollisimman yhtenäisinä, joskin ne rakentamisen myötä jonkin verran vähenevät yleiskaavan ohjevuoteen mennessä.

Yleiskaavan muutoksen vaikutukset kohdistuvat kaava-alueen lisäksi läheisille asuinalueille. Kaupallisten palveluiden osalta vaikutusalue ulottuu myös naapurikuntien puolelle. Seudun kaupallinen palveluverkko määritellään nykyistä tarkemmin maakuntakaavan uudistuksen yhteydessä ja otetaan huomioon kaavaehdotusta tarkennettaessa.

6.2 Ympäristövaikutukset

Arvioinnissa on keskitytään tärkeimpiin kaupunkirakenteeseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, rakennettuun ympäristöön, palveluiden saatavuuteen, liikenteeseen ja joukkoliikenteen järjestämiseen, virkistysalueverkkoon, teknisen huollon järjestämiseen, ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, sekä kuntatalouteen kohdistuviin vaikutuksiin.

Arvioitavien asioiden merkittävyyttä ei laitetta arvojärjestykseen. Arviointi pohjautuu käytettyissä oleviin lähtötietoihin, perusselvityksiin, suunnittelutavoitteisiin ja aluetta koskeviin muihin erilliselvikityksiin sekä suunnitelmiin, joita ovat mm. seudun yleiskaava ja maakuntakaava. Arviointia täydennetään nähtävilläoloaikana saatujen mielipiteiden ja lausuntojen, sekä muun osallisilta saadun palautteen pohjalta.

Vaikutuksia kuvataan sanallisesti. Plusmerkki (+) kuvaa myönteistä ja miinusmerkki (-) kielteistä tai haitallista vaikutusta ja nolla (0) tilannetta, jossa hankkeella ei ole odotettavissa merkittävää vaikutusta. Kysymysmerkki (?) kuvaa tilannetta, jossa ei tiedetä hankkeen aiheuttaman vaikutuksen laatua. Vaikutusten arvioinnin yhteydessä voidaan pohtia uhkatekijöitä ja esittää haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja.

Suunnitelma toteuttaa Oulun seudun yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitetta valtatien suuntaisena jatkuvasta kaupunkirakenteesta ja tukee seudullisesti tärkeiden viheryhteyksien ja monipuolisten reitistöjen toteuttamista. (+) Yleiskaavalla on osoitettu uusi valtatie eritasoliittymä ja poikittaisyhteys, joita ei ole seudun yhteisessä yleiskaavassa. Tämän poikittaisyhteyden varteen on myös osoitettu myös rakentamista seudun yleiskaavaa laajemmalle

alueelle. Ratkaisu on kuitenkin perusteltu, koska se tukee joukkoliikenneyhteyksien – erityisesti raideliikenteen – kehittämistä, lisää merkittävästi keskusta-asumista palveluiden tuntumassa ja eheyttää yhdyskuntarakennetta, sekä antaa mahdollisuuksia ennakkoimattomienkin seudullisten hankkeiden toteuttamiselle (+).

Palvelut

Yleiskaavaluonnos tukee voimakkaasti palveluiden ja muunkin elinkeinoelämän kehittämistä ja lisää keskustamaista asumista palveluiden tuntumassa, sekä palveluiden saavutettavuutta (+). Palveluiden saavutettavuus kauempana kuntakeskustasta sijaitsevien asuinalueiden osalta paranee myös kevyen liikenteen reitistön täydentämisen ja joukkoliikenteen edellytysten parantumisen myötä (+). Kaava antaa mahdollisuuksia ennakkoimattomienkin seudullisten hankkeiden tai palveluiden toteuttamiselle (+). Kaupallisten palveluiden mitoitus sovitetaan yhteen maakuntakaavan muutoksen ja siihen sisältyvän kaupan suuryksiköiden sijainnin kanssa yleiskaavan ehdotusvaiheessa.

Zatelliitin liittymän kaupallisten palveluiden alueet varataan tilaa vievälle kaupalle, joten päivittäistavarakauppa ei siirry pois keskustatoimintojen alueelta kuntakeskustasta ja Zeppelinin alueelta (0). Uuden aseman yhteyteen varataan kerrosalaa tavaratalolle, mikä palvelee myös aseman alueen uutta kerrostaloaluetta (+).

Yleiskaavaluonnos antaa hyvät mahdollisuudet seudun eteläosan joukkoliikennepalveluiden parantamiseen, nopean linja-autoliikenteen ja myös mahdollisen pidemmällä aikavälillä toteutettavan kaksoisraiteen ja henkilöliikenneaseman toteuttamisen myötä (+). Yleiskaavassa esitetyt uudet kevyen liikenteen reitit tukevat joukkoliikennepalvelujen kehittämistä (+). Kokonaisuuksina paraneva joukkoliikennetarjonta vaikuttaa positiivisesti matkustustapojen valintaan ja parantaa muitakin palveluita joukkoliikenteen vaikutusalueella (+).

Liikenteelliset vaikutukset

Osayleiskaavassa esitetty voimakas maankäytön kehittäminen edellyttää sekä radan että tie- ja katuverkon merkittävää täydentämistä, joka on kuitenkin tehtävissä siten, että olemassa olevaa liikenneverkkoa kehitetään kestäväällä tavalla ja vaiheittain. Maankäytön kehittäminen pohjautuu radan, moottoritien ja muun olemassa olevan liikenneinfran mahdollisimman tehokkaaseen hyödyntämiseen kuitenkin niin, että toimenpiteet eivät heikennä pääväylien liikenteellistä roolia. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne ja lyhyet etäisyydet edistävät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön lisäämistä.

Keskeiset positiiviset liikenteelliset vaikutukset ovat:

- Zatelliitin eritasoliittymän ja poikittaisyhteyden läheisyyteen muodostuu liikenteellisesti erittäin houkutteleva alue, joka sijoittuu sekä päätieverkon että sisäisen liikenneverkon kannalta lähes optimaalisesti
- Tie- ja katuverkkoon syntyy uutta kapasiteettia ja uusia reittejä, jotka mahdollistavat maankäytön kehittämiselle isot volyymit ja uusi maankäyttö tukee mm. poikittaisyhteyden jatkamista Piriläntielle
- Zatelliitin eritasoliittymä keventää Kempeleen eritasoliittymän kuormitusta ja parantaa liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta
- Ouluntullin eritasoliittymän kohdalle esitetyn poikittaisyhteyden merkitys on Kempeleen kannalta vähäisempi, eritasoliittymän itäinen yhteys on välttämätön Linnakan kaan laajentumisen liikenneyhteyksien takia ja läntinen yhteys on tarpeen Oulunportin, Perävainion ja Vasaraperän takia
- Zatelliitin eritasoliittymä pysäkkijärjestelyineen tukee moottoritien hyödyntämistä nopean joukkoliikenteen reittinä
- Kevyen liikenteen yhteydet ja niiden täydentäminen lisäävät kevyen liikenteen houkuttelevuutta ja turvallisuutta

Suurin liikenneverkon kehittämisen haaste on uuden eritasoliittymän ja siihen liittyvien tie- ja katujärjestelyjen suuret kustannukset, jotka on sijoitettavat toimenpiteisiin etupainotteisesti ennen kuin alueella suunniteltua uutta maankäyttöä voidaan alkaa toteuttaa. Tämä on kuitenkin välttämätön, koska aluetta ei voida osoittaa ajateltuun käyttöön ilman hyviä liikenneyhteyksiä.

Virkistysalueverkko

Suunnitelma tukee seudullisen ja paikallisen virkistysalueverkon toteuttamista (+), eikä ole ristiriidassa seudun virkistys- ja vapaa-ajan alueiden suunnitelman (VIVA) kanssa (0). Pääulkoilureitit ovat hyvin uusien asukkaiden saavutettavissa (+). Uudet kevytliikennereitit täydentävät reitistöä ja jalankulku-pyörätiet ovat käytettävissä esimerkiksi kuntopyöräilyyn, saunakävelyyn ja rullaluisteluun. (+).

Luonnonympäristö, kulttuuriympäristö ja maisema

Avoimet peltomaisema-alueet säilytetään mahdollisimman yhtenäisinä (+), joskin ne rakentamisen myötä jonkin verran vähenevät yleiskaavan ohjevuoteen mennessä. Rakentaminen leviää kaavan ohjevuoteen mennessä jonkin verran nykyisille yhtenäisille peltoalueille keskusta-alueen pohjoispuolella, rautatien ja valtatie välissä sekä valtatie itäpuolella. (-) Kaava-alue ei kuitenkaan ulotu valtakunnallisesti merkittävälle Limingan lakeuden maisema-alueelle.

Tärkeimmät ovat taajamametsät säilytetään (+). Metsien ja peltojen määrä vähenee rakentamisen myötä ja säilyville peltoalueille tulee muodostaa uudet reunavyöhykkeet rakentamisen edetessä. Metsävyöhyke Ristisuon pohjoisosassa muuttuu täysin rakennetuksi alueeksi. (- 0).

Osayleiskaavan kaavakartalla osoitetaan ja pyritään säilyttämään kulttuurihistorian kannalta merkittävät kohteet (+).

Rakennettu ympäristö ja kaupunkikuva

Kempeleen kyläkuva ja rakennettu ympäristö uudistuu voimakkaasti nykyisen keskustan pohjoispuolen ja keskustan tuntumassa olevien käyttötarkoitukseltaan muuttuvien alueiden toteuttamisen myötä kaupunkimaiseen suuntaan. Keskustan uudistaminen luo tähän asti toteutuneiden hankkeiden nojalla tarkastellen hyvää kyläkuva ja antaa mahdollisuuksia tehokkaaseen keskustamaiseen rakentamiseen (+). Uuden aseman ympäristö tulee rakentaa tehokkaasti ja kaupunkikuvaltaan korkeatasoisesti. Riskitekijöinä voivat olla alueen jääminen pitkäksi aikaa keskeneräiseksi tai suunnittelun taikka toteutuksen epäonnistuminen (?).

Kerroksisuuden ja historian tunnun säilyttäminen rikastuttaa kyläkuva, mikä tulee yleiskaavamerkintöjen mukaan ottaa huomioon positiivisena sisältönä esimerkiksi vanhan Pohjanmaan rantatien ympäristöä kauppakujana suunniteltaessa (+).

Elinympäristön turvallisuus ja terveellisyys

Rakentamista rajoittavat tekijät, kuten valtatie melualueet, voimalinjojen suoja-alueet ja laajat peltoalueet on pääosin otettu huomioon suunnittelussa (+). Rautatien lähiympäristöön osoitettu rakentaminen sijaitsee uuden aseman lähellä osittain melu- ja tärinävaikutusalueella (-). Tämä on otettava huomioon toteutuksen - mm. rakennusten perustusten ja jäykistykseen sekä rakenteiden ääneneristävyyden - suunnittelussa sekä varaamalla melulta suojattuja ulko-oleskelualueita asukkaiden käyttöön.

Rautatien tasoristeykset voidaan poistaa kun uusi poikittainen yhteys Linnakankaalta radan ali kuntakeskukseen rakennetaan (+).

Radan varsi tulee rakentaa niin tehokkaasti, että rakentamiskustannukset kerrosalaneliötä kohti eivät muodostu kohtuuttoman korkeiksi. Vaativissa rakennushankkeissa saattaa olla epävarmuustekijöitä ja riskejä (?-), joten suunnittelu ja toteutus vaativat erityistä osaamista.

Rakentamista rajoittavat tekijät

Rakentamista rajoittavat tekijät, kuten valtatie melualueet, voimalinjojen suoja-alueet ja laajat peltoalueet on pääosin otettu huomioon suunnittelussa (+). Rautatien lähiympäristöön osoitettu rakentaminen sijaitsee uuden aseman lähellä kuitenkin osittain melu- ja värinävaikutusalueella (-). Tämä on otettava huomioon toteutuksen (mm. rakennusten perustusten ja jäykistyksen sekä rakenteiden ääneneristävyyden) suunnittelussa sekä varaamalla melulta suojattuja ulko-oleskelualueita asukkaiden käyttöön. Rakentaminen radan varressa tulee olemaan tavanomaista kalliimpaa edellä mainitusta ja myös perustamisolosuhteista johtuen (-). Rakentamisen hintaa voidaan kompensoida riittävän tehokkaalla rakentamisella, joka sopiikin erittäin hyvin alueelle, joka tukeutuu joukkoliikenteen kehittämiseen (+?).

Rakentaminen leviää kaavan ohjevuoteen mennessä yhtenäisille peltoalueille keskusta-alueen pohjoispuolella, rautatien ja valtatie välissä sekä valtatie itäpuolella. Perustamisolosuhteet ovat näillä peltoalueilla huonot verrattuna taajaman jo rakennettuun osaan (-). Näiden alueiden osoittaminen rakentamiseen pitkällä tähtäimellä on kuitenkin perusteltua yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta.

Taloudelliset vaikutukset

Yleiskaava antaa hyvät mahdollisuudet elinkeinoelämän kehittämiseen ja uusien – jopa seudullisesti tai valtakunnallisesti merkittävien – hankkeiden sijoittamiseen, mikä lisää taloudellista toimeliaisuutta ja antaa työmahdollisuuksia laajalti koko seudulla (+). Uuden poikittaisyhteyden ja eritasoliittymän toteuttamiskustannukset ovat suuret ja investoinnit tulee tehdä etupainotteisesti, jotta alue rakentuisi sen merkittävyys huomioon ottaen riittävän rohkealla tavalla (-?). Toteutumisen myötä positiiviset taloudelliset vaikutukset ovat kuitenkin erittäin merkittäviä (+). Yleiskaavassa varataan myös pienimuotoisemmalle yritystoiminnalle uusia teollisuus- ja työpaikka-alueita, mikä tuo mukanaan merkittäviä positiivisia vaikutuksia talouden kannalta (+).

Sosiaaliset vaikutukset ja ihmisten elinolosuhteet sekä viihtyisyys

Kevyen ja joukkoliikenteen olosuhteiden ja yhteyksien paraneminen yleiskaavan toteuttamisen myötä parantaa arjen toimivuutta (+). Uudet asuinalueet tarjoavat erityisesti keskuksellisia asuinmahdollisuuksia palveluiden piirissä (+). Joukkoliikenteen kannalta keskeisistä rakennuspaikoista johtuen asuinalueiden toteutus on haasteellinen tehtävä liikennemelusta ja värinästä kärsivillä alueilla (?).

Ihmisten arkielämän kannalta yritystoiminnan edellytysten parantaminen ja sen kautta syntyvät työmahdollisuudet, sekä hyvä palveluiden saavutettavuus ovat perustavaa laatua olevia positiivisia tekijöitä, joiden toteutumista tällä strategislouenteisella yleiskaavalla voimakkaasti tuetaan (+).

7 YLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Yleiskaava toteuttaminen vaiheistetaan kaavaehdotusvaiheessa.

8 SEURANTA

Yleiskaava seuranta määritellään kaavaehdotusvaiheessa.

9 SUUNNITTELUN VAIHEET

Kunnassa on ollut aiemmin 2007-2008 vireillä taajaman osayleiskaavan tarkistaminen suppeammalla valtatie 4 ympäristön käsittävällä alueella, mutta Oulun hallinto-oikeus kumosi yleiskaavan muutosta ja Zatelliin eritasoliittymän kaakkoispuolen asemakaavaa koskevat hyväksymispäätökset 6.4.2010.

Kunnanhallitus päätti 3.5.2010 § 159 taajaman osayleiskaavan tarkistamisesta aiempaa laajemmalla alueella niin, että rautatien varteen laadittu maankäyttövisio ja valtatie 4 yleisuunnitelmaan liittyvä uusi moottoriteliittymä otetaan suunnittelun lähtökohdiksi. Myös Kuivalanperän asuntorakentamiseen osoitettu alue sisällytetään taajaman osayleiskaavaan eikä vireillä olevaan golf-alueen osayleiskaavaan.

Kempeleen taajaman osayleiskaavan tarkistamisesta järjestettiin ensimmäinen viranomaisneuvottelu 14.6.2011. Suunnittelualue laajennettiin Oulun rajalle.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (MRL 63 §) nähtävilläpito 7.9.-7.10.2011, samalla kuulutettiin kaavan vireilletulo.

Neuvottelut maakuntakaavaprosessin ja yleiskaavaprosessin yhteensovittamisesta sekä mitoituksesta 6.10.2011, 29.2.2012 ja 10.4.2012.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma uudelleen nähtäville yhtä aikaa kaavaluonnoksen kanssa 6.6.-29.6. ja 30.7.-3.8.2012.

Kaavan valmisteluvaiheen kuuleminen (MRL 62 §, MRA 30 §) ja kaavaluonnoksen nähtävilläpito 6.6.-29.6. ja 30.7.-3.8.2012. Yleisötilaisuus 6.6.2012 Kempeleen kunnan valtuustosalissa.

Oulussa 21.5.2012

AIRIX Ympäristö Oy

Kristiina Strömmer
arkkitehti, YKS-260

Ilkka Ranta
arkkitehti, YKS-298

Liitteet:

- 1) Kempeleen liikennejärjestelmätyössä käytetty asukasennuste vuoteen 2030 ja kartta vanhan liikenneennusteen asuinalueiden sijoittuminen
- 2) Pohjois-Pohjanmaan toteutuneet väestömäärät 2000-2010 ja väestöennuste kunnittain 2010 – 2040 (Pohjois-Pohjanmaan liitto, Tilastokeskus)
- 3) Yleiskaavaluonnos ilmakuvapohjalla (AIRIX Ympäristö Oy)
- 4) Yleiskaavan liikenneverkko (AIRIX Ympäristö Oy)

Liite 1. Kempeleen liikennejärjestelmätyössä käytetty asukasennuste vuoteen 2030 ja kartta vanhan liikenne-ennusteen asuinalueiden sijoittuminen

Asukasennuste kunnittain liikenne-ennustetta varten

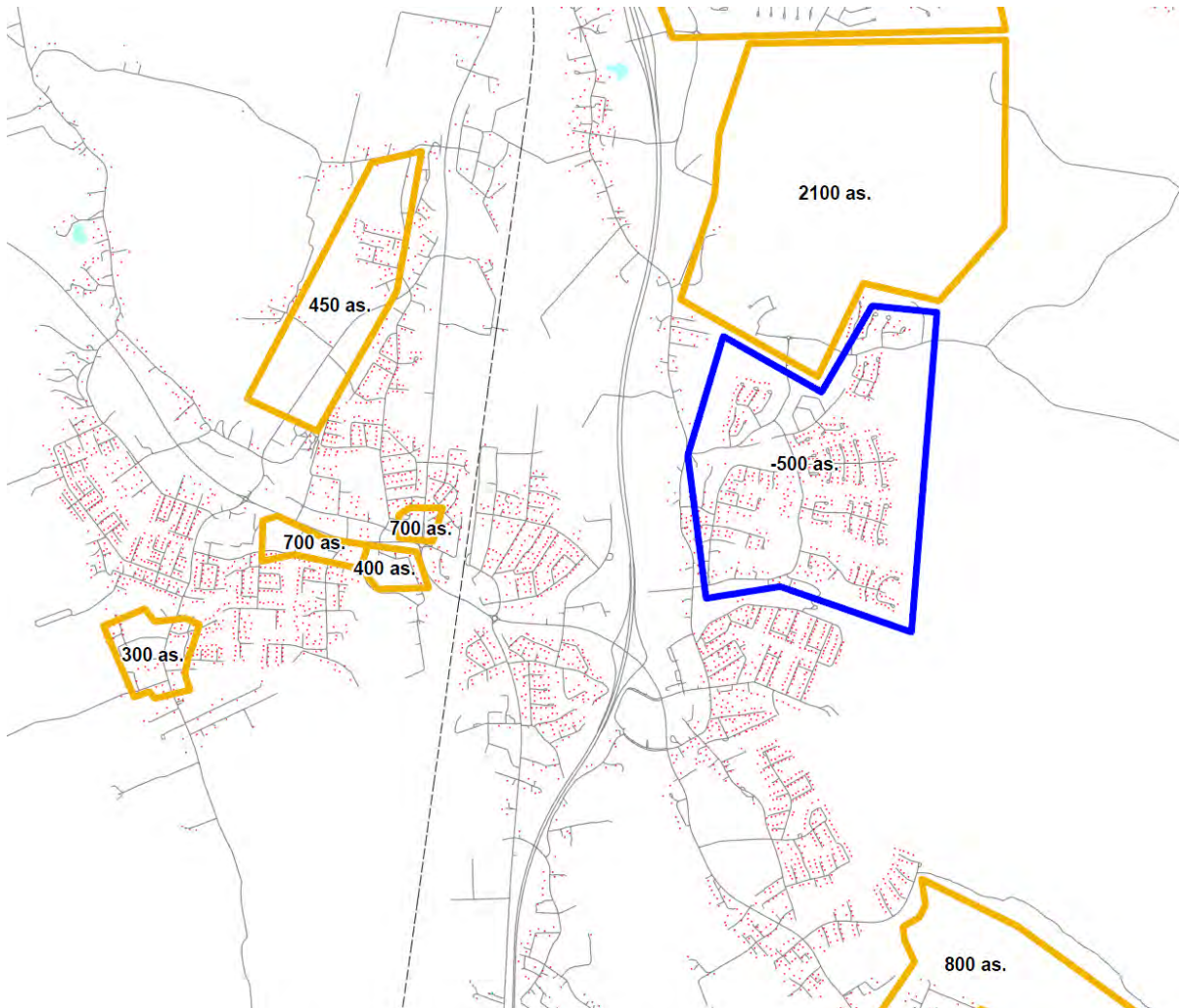
Tavoitevuosi 2030

	asukkaita		Lisäys	kasvu- pros.	Lisäys ***	
	2009 *	2030 **	2009->2030		2006 -> 2030	ero
HAILUOTO	1 002	1 271	269	27 %	420	-151
HAUKIPUDAS	18 232	23 822	5 590	31 %	7 784	-2 194
KEMPELE	15 149	20 071	4 922	32 %	7 000	-2 078
KIIMINKI	12 540	16 273	3 733	30 %	3 801	-68
LIMINKA	8 438	14 263	5 825	69 %	3 575	2 250
LUMIJOKI	1 910	2 402	492	26 %	249	243
MUHOS	8 507	10 750	2 243	26 %	1 975	268
OULU	134 380	163 491	29 111	22 %	55 846	-26 735
OULUNSALO	9 404	11 823	2 419	26 %	6 613	-4 194
TYRNÄVÄ	6 085	8 312	2 227	37 %	1 470	757
Yht.	215 647	272 478	56 831	26 %	88 733	

* Vuoden 2009 rakennus- ja huoneistorekisteristä

** Tilastokeskuksen ennuste vuodelle 2030

*** Asukaslisäys vanhassa liikenne ennustessa, joka on kartalle piirrettyä



Liite 2. Pohjois-Pohjanmaan toteutuneet väestömäärät 2000-2010 ja väestöennuste kunnittain 2010 – 2040 (vuoden 2011 aluerajoilla). Lähde P-P liitto (19.5.2011).

POHJOIS-POHJANMAAN TOTEUTUNEET VÄESTÖMÄÄRÄT 2000-2010 P-P liitto/RM 19.5.2011
JA VÄESTÖENNUSTEET KUNNITTAIN 2010 - 2040 (vuoden 2011 aluerajoilla)

	Toteutuneet		Muutos % 2000-2010	Ennusteet				Muutos 2010-2040	
	2000	2010		2010	2020	2030	2040	lkm	%
OULUN SK	192263	226402	17,8	226569	254763	272478	283619	57050	25,2
Hailuoto	966	1004	3,9	1056	1187	1271	1309	253	24,0
Haukipudas	15779	18872	19,6	19103	22084	23822	24818	5715	29,9
Kempele	12551	15864	26,4	16025	18645	20071	20815	4790	29,9
Kiiminki	10453	13088	25,2	13310	15291	16273	16751	3441	25,9
Liminka	5735	9037	57,6	9371	12571	14263	15161	5790	61,8
Lumijoki	1686	1994	18,3	2002	2251	2402	2478	476	23,8
Muhos	7799	8857	13,6	9027	10167	10750	11062	2035	22,5
Oulu (sis. Ylikiiminki)	124063	141671	14,2	140375	153755	163491	170425	30050	21,4
Oulunsalo	8196	9599	17,1	9858	11135	11823	12155	2297	23,3
Tyrnävä	5035	6416	27,4	6442	7677	8312	8645	2203	34,2
OULUNKAAREN SK	24177	23396	-3,2	23297	23081	23095	23024	-273	-1,2
Ii (sis. Kuivaniemi)	8439	9382	11,2	9401	10389	10940	11204	1803	19,2
Pudasjärvi	10044	8827	-12,1	8794	8034	7678	7429	-1365	-15,5
Utajärvi	3334	2998	-10,1	2967	2715	2608	2560	-407	-13,7
Yli-Ii	2360	2189	-7,2	2135	1943	1869	1831	-304	-14,2
RAAHEN SK	36444	34731	-4,7	34845	35153	35338	35146	301	0,9
Pyhäjoki	3617	3393	-6,2	3312	3178	3107	3040	-272	-8,2
Raahe	23171	22562	-2,6	22636	23209	23504	23437	801	3,5
Siikajoki (sis. Ruukki)	6061	5682	-6,3	5721	5728	5751	5746	25	0,4
Vihanti	3595	3094	-13,9	3176	3038	2976	2923	-253	-8,0
HAAPAVEDEN-SIIKALATVAN SK	17040	15230	-10,6	15321	14549	14234	13996	-1325	-8,6
Haapavesi	7983	7418	-7,1	7422	7248	7195	7142	-280	-3,8
Pyhäntä	1911	1633	-14,5	1639	1448	1374	1318	-321	-19,6
Siikalatva	7146	6179	-13,5	6260	5853	5665	5536	-724	-11,6
NIVALAN-HAAPAJÄRVEN SK	32530	30455	-6,4	30489	29583	29185	28837	-1652	-5,4
Haapajärvi	8236	7639	-7,2	7697	7442	7360	7284	-413	-5,4
Kärsämäki	3207	2872	-10,4	2916	2765	2692	2641	-275	-9,4
Nivala	11079	11025	-0,5	10971	10996	11012	10986	15	0,1
Pyhäjärvi	6734	5946	-11,7	5987	5691	5561	5459	-528	-8,8
Reisjärvi	3274	2973	-9,2	2918	2689	2560	2467	-451	-15,5
YLIVIESKAN SK	43288	43800	1,2	43823	45187	46352	46851	3028	6,9
Alavieska	2940	2770	-5,8	2736	2632	2603	2587	-149	-5,4
Kalajoki (sis. Himanka)	12376	12562	1,5	12637	13278	13796	14018	1381	10,9
Merijärvi	1370	1202	-12,3	1145	1025	968	936	-209	-18,3
Oulainen	8203	7889	-3,8	7966	7758	7720	7638	-328	-4,1
Sievi	5151	5310	3,1	5287	5273	5300	5315	28	0,5
Ylivieska	13248	14067	6,2	14052	15221	15965	16357	2305	16,4
KOILLISMAAN SK	22856	20951	-8,3	20977	19965	19597	19277	-1700	-8,1
Kuusamo	17729	16492	-7,0	16567	15972	15776	15576	-991	-6,0
Taivalkoski	5127	4459	-13,0	4410	3993	3821	3701	-709	-16,1
POHJOIS-POHJANMAA	368598	394965	7,2	395321	422281	440279	450750	55429	14,0

"UUSI OULU"	160851	185419	15,3	184781	204208	217278	225980	41199	22,3
Haukipudas	15779	18872	19,6	19103	22084	23822	24818	5715	29,9
Kiiminki	10453	13088	25,2	13310	15291	16273	16751	3441	25,9
Oulu (sis. Ylikiiminki)	124063	141671	14,2	140375	153755	163491	170425	30050	21,4
Oulunsalo	8196	9599	17,1	9858	11135	11823	12155	2297	23,3
Yli-Ii	2360	2189	-7,2	2135	1943	1869	1831	-304	-14,2

Lähde: Tilastokeskus väestötilastot (2011) ja väestöennusteet (2009)

OULUSSA 21.5.2012

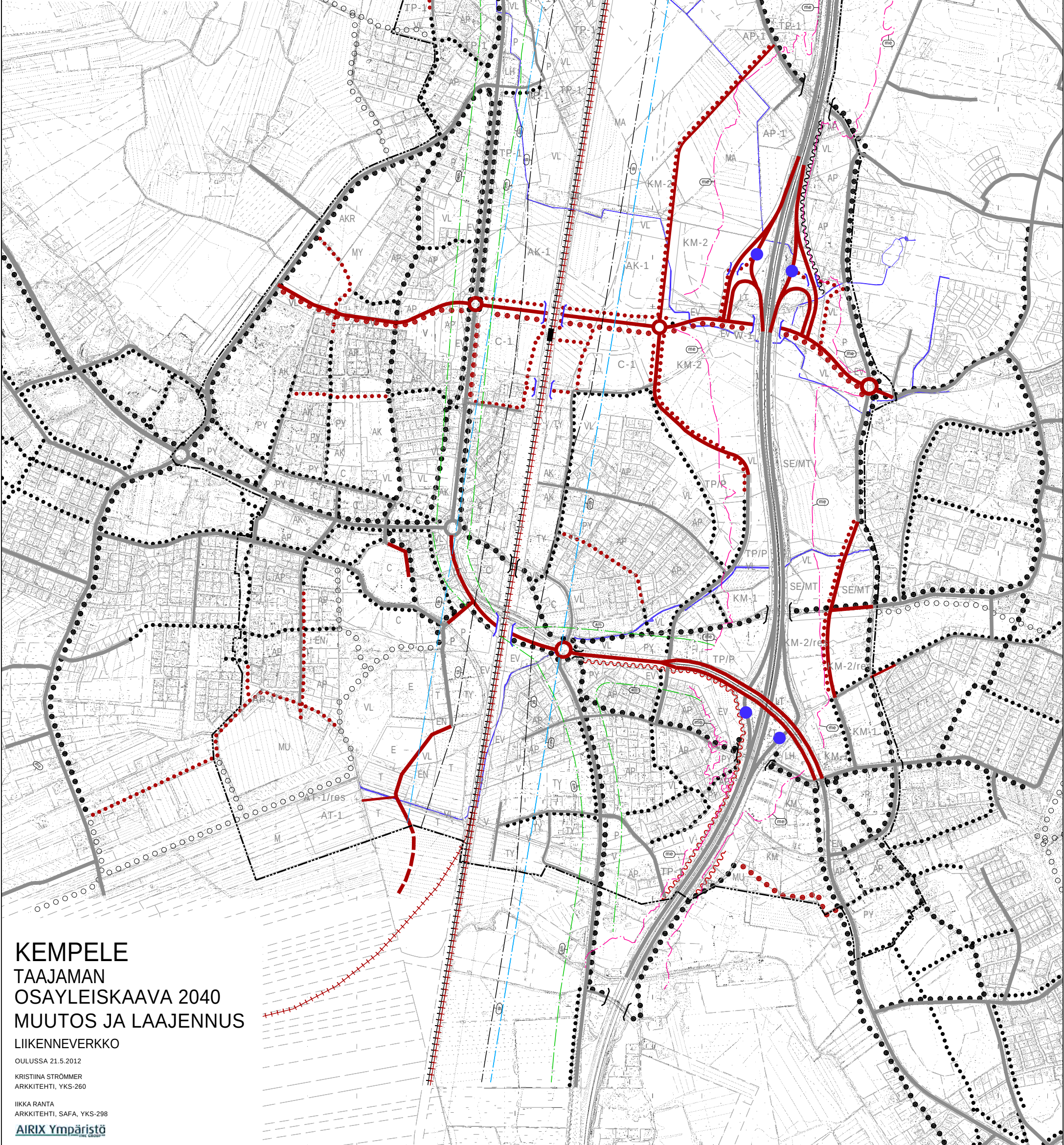
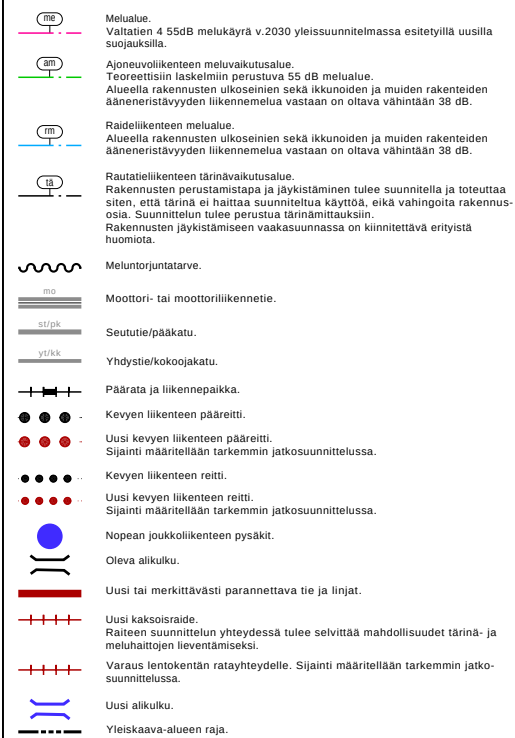
KRISTIINA STRÖMMER
ARKKITEHTI, YKS-260

IIKKA RANTA
ARKKITEHTI, SAFA, YKS-298

AIRIX Ympäristö

IIKKA RANTA
ARKKITEHTI, SAFA, YKS-298

AIRIX Ympäristö



KEMPELE
TAAJAMAN
OSAYLEISKAAVA 2040
MUUTOS JA LAAJENNUS
LIIKENNEVERKKO

OULUSSA 21.5.2012

KRISTINA STRÖMMER
ARKKITEHTI, YKS-260

IIKKA RANTA
ARKKITEHTI, SAFA, YKS-298

AIRIX Ympäristö