

Kempeleen asemakaavan muutos, Rautatiealueen tarkistukset **Asemakaavaselostus**

Keskusta/Asemanseutu, Ristisuo, Riihivainio, Ollakka (101/002, 003,
005, 006)
Hakamaa/Hakamaa (103/011) Väärälänperä (210,024)

Sisällys

Asianumero: 244Dno-2024-15 Asemakaavaselostus 14.5.2025	1
1. Perus- ja tunnistetiedot	3
1.1 Tunnistetiedot	3
1.2 Kaava-alueen sijainti	3
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus	4
1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.5 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	5
2. Tiivistelmä	6
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	6
2.2 Asemakaava	6
2.3 Asemakaavan toteuttaminen	6
3. Lähtökohdat	7
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	7
3.2 Suunnittelutilanne.....	28
4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	36
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve.....	36
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	36
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö	37
4.4 Asemakaavan tavoitteet	38
4.5 Kaavaluonnos	38
4.6 Kaavaehdotus	39
4.7 Hyväksyntävaiheen kaavamuuos.....	40
5. Asemakaavan kuvaus	41
5.1 Kaavan rakenne ja aluevaraukset.....	41
5.2 Ympäristön laatu	47
5.3 Nimistö.....	47
5.4 Kaavamääräykset	49
6. Asemakaavan vaikutusten arviointi	53
6.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen.....	53
6.2 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin	54
6.3 Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistysalueisiin.....	54
6.4 Maisemavaikutukset.....	55
6.5 Vaikutukset vesistöihin ja pohjavesiin	55
6.6 Vaikutukset kulttuuriympäristöön	55
7. Asemakaavan toteutus	56

7.1 Toteuttamista ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	56
7.2 Kaavan toteuttaminen ja ajoitus.....	56
7.3 Toteutuksen seuranta.....	56

1. Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Kempeleen asemakaavan kortteleita 2008, 2014, 3026, korttelia 5000 ja niihin liittyviä katu- viheralueita. Lisäksi muutos koskee rautatiealuetta ja sen läheisyyteen sijoittuvia puisto-, lähivirkistys-, suojaviher- sekä maa- ja metsätalousalueita.

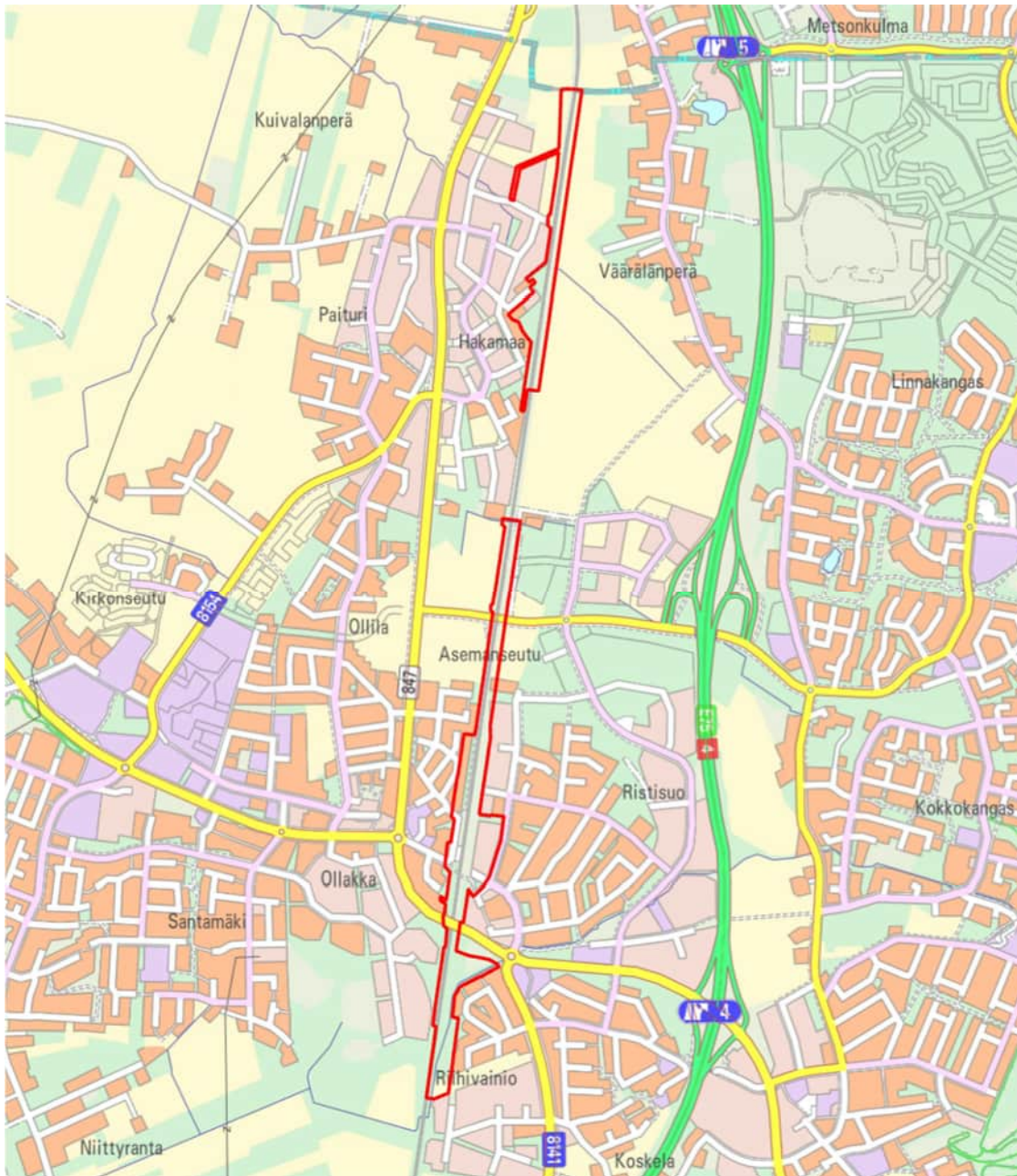
Asemakaava muuttaa kortteleita 2008, 2014, 3026 ja niihin liittyviä katu ja viheralueita sekä rautatiealueeseen liittyviä maa-, metsätalous- ja viheralueita.

Kaavaprosessin aikana rakentamislaki 75/2023 on tullut voimaan 1.1.2025 ja maankäyttö- ja rakennuslain (5.2.1999/132) alueidenkäyttöä koskevat pykälät on muutettu alueidenkäyttölainsi (752/2023). Muutoksesta ei ole seurannut sisällöllisiä muutoksia alueidenkäyttöä ohjaaviin pykäliin. Tämän kaavan valmistelu ja luonnosvaiheen nähtävilläolo on tapahtunut maankäyttö- ja rakennuslain voimassaolon aikana ja ehdotusvaiheen valmistelu alueidenkäyttölain voimaan tultua. Kaava-aineiston lakiviittaukset on tarkistettu informatiivisuuden vuoksi vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain uudistamisesta johtuvaa siirtymävaiheen tilannetta (MRL/AKL).

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava alue sijoittuu Keskustan tilastoalueen (101) pienalueille 002 Asemanseutu, 003 Ristisuo, 005 Riihivainio ja 006 Ollakka sekä Hakamaan tilastoalueen (103) pienalueelle 011 Hakamaa ja Väärälänperän tilastoalueen (210) pienalueelle 024 Väärälänperä. Suunnittelualueen koko on noin 30,2 ha.

Suunnittelualue jakautuu kahteen alueeseen. Suunnittelualue 1 on pohjoisempi Hakamaan osa-alue ja suunnittelualue 2 eteläiset osat Asemanseudulla, Ristisuolla, Ollakassa ja Riihivainiolla käsittävä alue.



Suunnittelualueen sijoittuminen opaskartalla.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavan nimi on Kempeleen asemakaavan muutos, rautatiealueen tarkistukset ja työnimi on Rautatiealueen tarkistukset. Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa Kempeleen aseman itäpuolisen laiturin rakentaminen ja liikennejärjestelyt Asemantie-Kaartotie kohdalla sekä melurakenteet radan varressa ratasuunnitelman mukaisesti kunnan maankäytön suunnitelmiin yhteensovittaen.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Tämä on tämänhetkinen luettelo liitteistä, liitteet riippuvat kaavan vaiheesta.

- LIITE 1: Asemakaavan seurantalomake
- LIITE 2: Ote rekisterikartasta
- LIITE 3: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- LIITE 4: Uusi asemakaava
- LIITE 5: Ote voimassa olevasta asemakaavasta
- LIITE 6: Valmisteluvaiheen kuulemisen palautteet ja vastineet
- LIITE 7: Kaavan ehdotusvaiheen kuulemisen palautteet ja vastineet

1.5 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Kaavan valmistelun aikana on laadittu seuraavat suunnittelualuetta koskevat selvitykset:

- Liikennetärinäselvitys, Liminka-Oulu kaksoisraide Ratasuunnitelma, Sitowise 2024
- Rautatiemeluselvitys, Liminka-Oulu kaksoisraide Ratasuunnitelma, Sitowise 2024
- Meluselvitys, Kempeleen rautatiealueen tarkistus, WSP 2024
- Rakennettavuus- ja sulfaattimaaselvitys, Komeetantien ympäristö, Afry 2024
- Luontoselvitys, Komeetantien ympäristö, Macon 2024 (Päivitetty 27.2.2025)

Lisäksi on hyödynnetty seuraavaa aineistoa:

- Liminka-Oulu -kaksoisraide ratasuunnitelma: <https://vayla.fi/ratasuunnittelu-tampere-oulu-liminka-oulu>
- Kempeleen aseman ympäristön kehittämissuunnitelma, Eemeli Nurmi arkkitehtuurin maisteriohjelman opinnäytetyö 2024
- Liito-orava- ja viitasammakkoselvitys, ratasuunnittelu Tampere-Oulu, Ramboll 2022
- Luonto- ja maisemaselvitys, Hakamaan ja Kuivalanperän alue, Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022
- Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 – päivitysinventointi, Pohjois-Pohjanmaan liitto 2016
- Pohjanmaan rantatie Pohjois-Pohjanmaalla, Inventointi, Aimo Kehusmaa, Oulu 2000 / PohjoisPohjanmaan liitto ja Tielaitoksen Oulun tiepiiri
- Liminka-Oulu pilaantuneet alueet, Sitowise 2023
- Haitta-ainetutkimus Liminka ja Kempele, Ratasuunnittelu Tampere-Oulu, WSP 2023
- Rakennettavuus ja sulfaattimaaselvitys, Hakamaan pohjoisosan ja Kuivalanperän alue, Afry 2022
- Kempeleen Asemanseudun liikenne, WSP 2023
- Kempele Asemanseudun kaavamuutoksen liikenneselvitys, luonnos, Plaana 2021
- Kempeleen taajaman osayleiskaavan raideliikennemeluselvitys, Promethor 2017
- Asemanseudun kaavan liikennemeluselvitys, Promethor 2021
- Kempeleen taajaman osayleiskaavan tärinäselvitys, A-insinöörit 2017
- Kempeleen kunnantalon ja Ollakan asemakaavojen tärinäselvitys, A-insinöörit 2019
- Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma, Hakamaa, Sitowise 2022
- Kiinteistöjen hulevesiohje, Kempeleen kunnan tekniset palvelut, Pöyry 2019
- Kempeleenharjun pohjavesialueen suojelusuunnitelman päivitys, Pöyry, 2018



- Kempeleen kunnan hulevesien hallintasuunnitelma, Kempeleen kunnan tekniset palvelut, Pöyry, 2016, rev.2019
- Asunto-ohjelma 2020-2025 (kvalt 1.9.2020)
- Maapoliittinen ohjelma (kvalt 8.4.2019)
- Kestävän liikkumisen suositukset, Kempeleen kunnan tekniset palvelut, Sitowise 2020
- Kempeleen liikennepoliittinen ohjelma 2021-2026 (kvalt 7.6.2021)
- Kempeleen keskusta-alueen visio KAVio (kvalt 4.5.2020 § 28)

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan muutokseen ja laajennukseen on ryhdytty Kempeleen kunnan aloitteesta. Asemakaava on kuulutettu vireille 15.1.2024 ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettu nähtäville 24.1.-23.2.2024 (khal 15.1.2024 § 4). Kaavaluonnos on asetettu nähtäville valmisteluvaiheen kuulemistä varten 20.11.-20.12.2024 (khal 12.11.2024 § 337). Kaavaehdotus on asetettu nähtäville kuulemistä varten 19.3. – 22.4.2025 (khal 10.3.2025 § 72). Asemakaava on viety hyväksyntäkäsittelyyn kunnanhallitukseen 19.5.2025 § 144 ja valtuustoon 27.5.2025 §20. Kaava on kuulutettu voimaan 16.7.2025.

Kaavaprosessin vaiheet on kuvattu tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

2.2 Asemakaava

Asemakaavalla osoitetaan Liminka-Oulu kaksoisraiteen ja siihen liittyvien liikenneväylien vaatimat rautatie- ja liikennealueet. Rautatiekäytöstä poistuville alueille osoitetaan uusi käyttötarkoitus.

Kaavalla muodostuu Kempeleen rautatieaseman ympäristöön uusi palvelurakennusten tontti, joka liittyy osaksi korttelia 2008. Suojelumerkintöjä tarkistetaan rautatieaseman ympäristössä. Teollisuusrakennusten kortteliin 3026 ja rautatiealueeseen kuuluvaa aluetta muuttuu katu- ja suojaviheralueiksi. Rautatien itäpuolelle syntyy muutosten vuoksi uusi katu. Kaartotien rautatien ja Suotien risteyksen väliin jäävä osa muuttuu joukkoliikennekaduksi sekä kävely- ja pyörätieksi.

Riihivainiolla rautatien itäpuolella lähivirkistysaluetta muuttuu rautatiealueeksi ja suojaviheralueeksi.

Hakamaalla rautatien länsipuolella lähivirkistysaluetta sekä maa- ja metsätalousaluetta muuttuu rautatiealueeksi ja suojaviheralueeksi.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

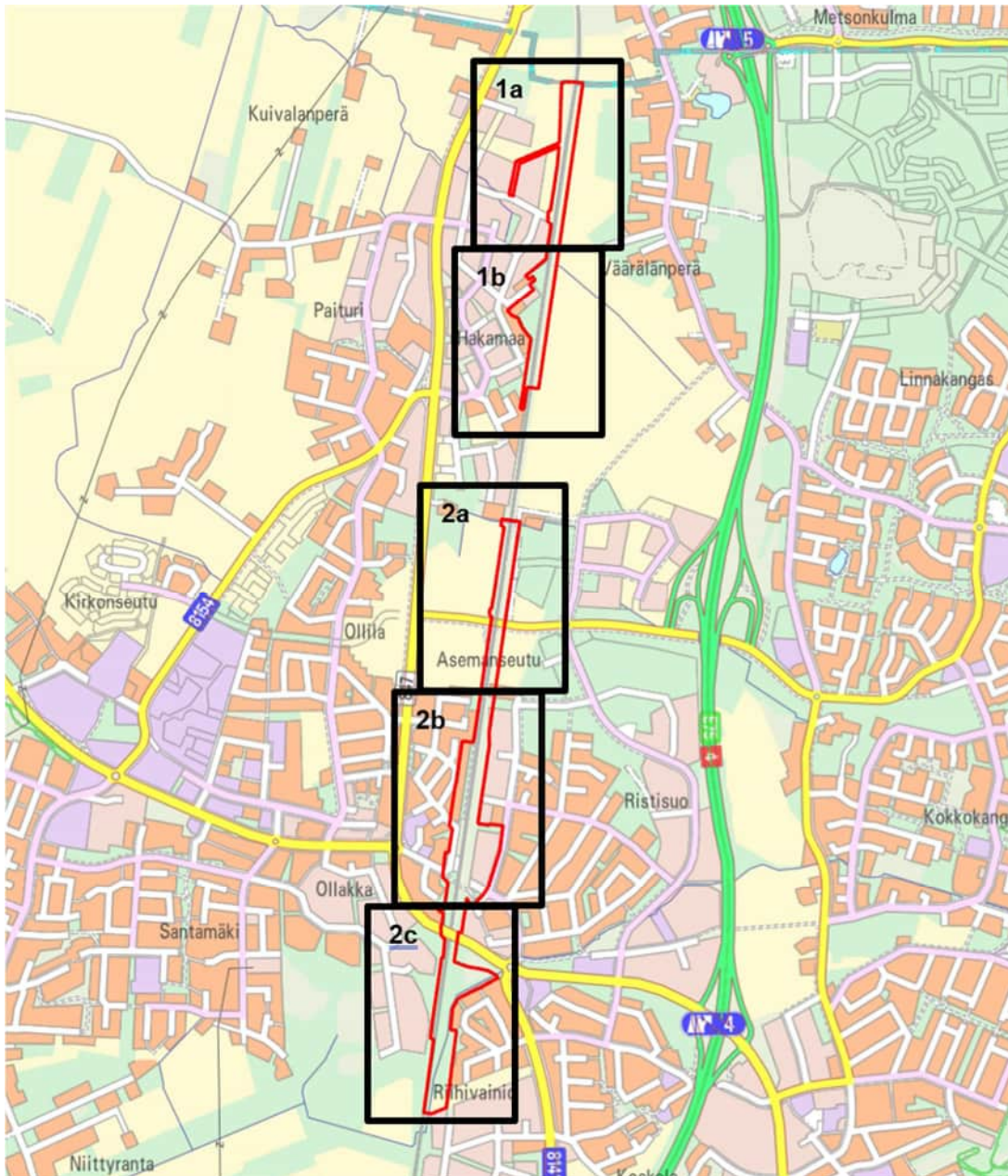
Asemantie-Kaartotie joukkoliikennealikulku toteutetaan kaksoisraidehankkeen toteutuksen yhteydessä tai sen jälkeen. Katuyhteys Suotieltä rautatieaseman liityntäpysäköintialueelle toteutetaan joukkoliikennealikulkuhankkeen yhteydessä. Rautatien itäpuolen uusi katuyhteys on varaus, jonka toteuttaminen vaatii liittyvien yhteyksien osoittamisen asemakaavassa Ristisuon pohjoisosassa ja korttelissa 3029. Ennen sitä alueelle sijoittuu rautatien huoltotie.

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

Kunnan teettämässä selvityksessä on keskitytty alueisiin, joihin ennakoidaan kohdistuvan vaikutuksia. Lisäksi on hyödynnetty Liminka-Oulu –ratasuunnittelun aineistoja.

Aluekuvausten helpottamiseksi kahdessa putkimaisessa osassa oleva suunnittelualue on jaettu osaluokkiin, jotka on numeroitu pohjoisesta etelään: 1a koskee Hakamaan pohjoisosaa ja 1b Hakamaan eteläosaa, 2a Komeetantien ympäristöä, 2b aseman ympäristöä ja 2c Riihivainion kohtaa.



Muutosalueiden numerointi. Kaavamutosalueen rajausta punaisella.

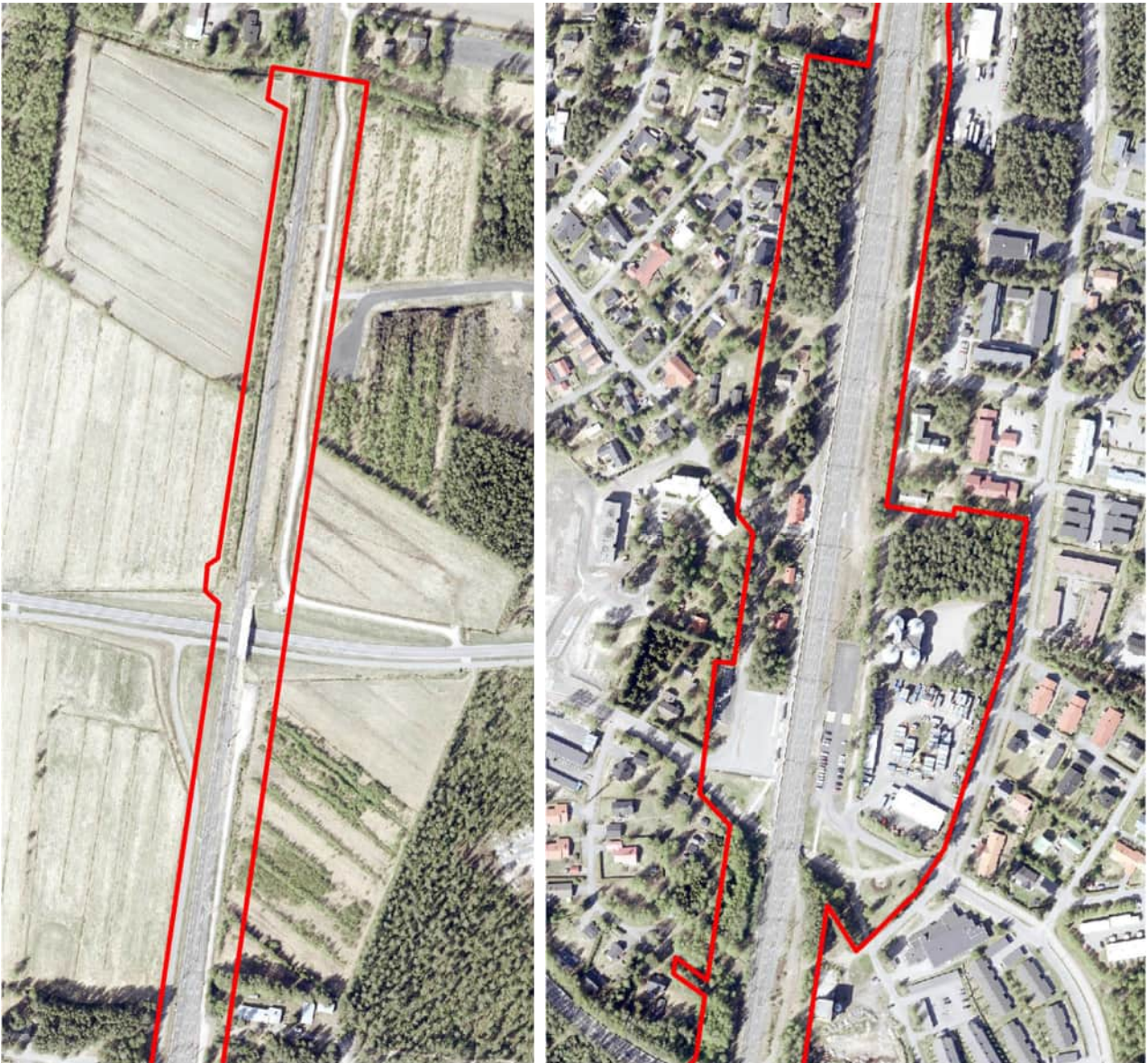
Suunnittelualue koostuu rautatiekäytössä olevien alueiden lisäksi pääasiassa erityyppisistä viheralueista. Rautatieaseman ympäristössä suunnittelualueeseen sisältyy lisäksi muita rakennettuja alueita.



Ilmakuvaotteet suunnittelualueista 1a ja 1b

Suunnittelualue 1a: Hakamaan pohjoisosan muutosalue on viljelyskäytössä olevaa peltoaluetta ja rautatiekäytössä olevaa aluetta. Lisäksi alueella on olemassa oleva rautatien huoltotieyhteys. Osa-alue rajautuu Hakamaan yrityskortteleiden alueeseen.

Suunnittelualue 1b: Hakamaan eteläosan muutosalue on omakotitontteihin rajautuvaa tiheäkasvuista lähivirkistysaluetta ja rautatiekäytössä olevaa aluetta.



Ilmakuvaotteet suunnittelualueista 2a ja 2b.

Suunnittelualue 2a: Komeetantien ympäristön muutosalue on pääosin rautatiekäytössä olevaa aluetta. Alueella on myös vähäisessä määrin viljelyskäytössä olevaa tai entistä peltoaluetta.

Suunnittelualue 2b: Asemanseudun ja Ristisuon muutosalue sisältää rautatie- ja teollisuuskäytössä olevia rakennettuja alueita. Näihin alueisiin liittyy myös rakentumattomia alueiden tai kortteleiden osia. Alueella on useita maakunnallisesti arvokkaita rakennuksia.



Ilmakuvaote suunnittelualueesta 2c.

Suunnittelualue 2c: Riihivainion muutosalue on pääasiassa tiheäkasvuista ja aukeammista niittyalueista koostuvaa lähivirkistysaluetta. Alueen halki virtaa Kissaaja koillisesta lounaaseen.

Luonnonympäristö ja luonnonsuojelu

Kaavamuutoksessa hyödynnetään selvityksiä, joita on teetetty tätä kaavaa laajempia suunnitteluhankkeita varten:

- Hakamaan ja Kuivalanperän luonto- ja maisemaselvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022) koskee suunnittelualueen osa-aluetta 1a.
- Komeetantien ympäristön luontoselvitys (Macon 2024) koskee pääosin Komeetantien ympäristöä sekä aseman ja radan itäpuolista aluetta osa-alueilla 1b, 2a, 2b, 2c
- Liito-orava- ja viitasammakkoselvitys (Ramboll 2022) koskee Tampere-Oulu -radan ratasuunnittelua.

Kasvillisuus ja luontotyytit

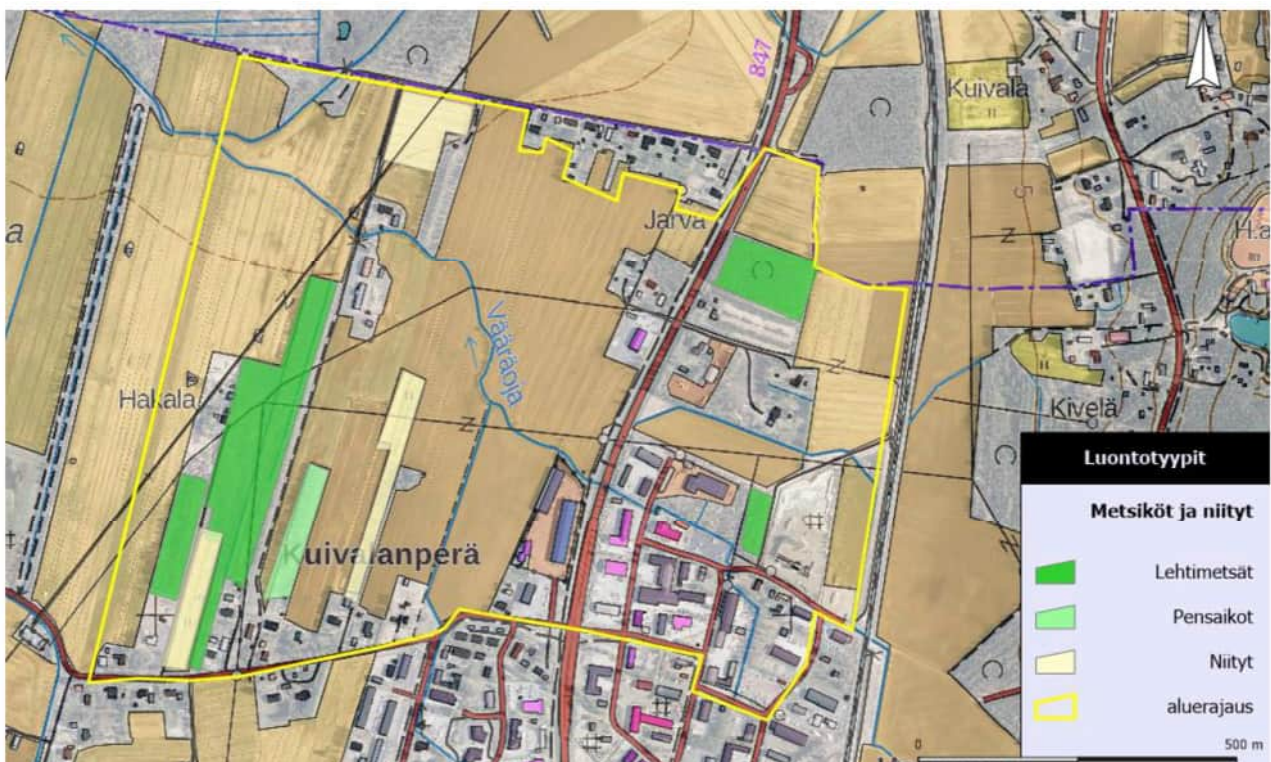
Suunnittelualue koostuu luonnoltaan monin osin pirstaloituneista ja ihmisvaikutteisista ympäristöistä. Alueet ovat pitkälti ojitettuja tai muilla tavoin vesitaloutensa osalta muokattuja, eivätkä täten täysin luonnontilaisia. Suuri osa alueesta on ihmisen muokkaamaa peltoympäristöä, jossa lajistoon vaikuttaa todennäköisesti alueilla tehtävät viljelytoimet. Alueet sijaitsevat myös kaikki asutuksen välittömässä läheisyydessä, jolloin ne ovat todennäköisesti jatkuvassa käytössä virkistysalueina. Hankealueella ja sen ympäristössä sijaitsee useita voimakkaasti liikennöityjä teitä, jotka heikentävät tai katkaisevat kokonaan alueen viheryhteyksiä ja ekologistia käytäviä.

Alueilla ei havaittu EU:n luontodirektiivin liitteen IV kasvilajeja, uhanalaisia kasvilajeja, vesilain kohteita tai luonnonsuojelulain luontotyyppejä. (Macon 2024)

Ratasuunnitelman kartoituksen mukaan vieraslaji viitapihlaja-angervoa löytyi Kempeleen ratakäytävän alueelta neljästä sijainnista, joista kolme esiintymää suunnittelualueelta (2c,2b): Ketolanperäntien, Rautatieaseman ja Kumpukujan kohdalta. Alueella 2c esiintyi vieraslaji jättipalsamia.

Ratasuunnitelman kartoituksen mukaan suunnittelualueesta n. 600 metriä etelään Tuohinonjojan kohdalle sijoittuu uhanalainen luontotyyppi (keskisuuret havumetsävyöhykkeen purot ja pikkujoet). Kaavamuuotosalueelta uhanalaisia luontotyyppejä tai huomionarvoisia lajeja ei havaittu.

Hakamaalla suunnittelualueella 1a on viljelyskäytössä olevaa peltoaluetta. Aiemmasta maankäytöstä johtuen alue ei sisällä luonnontilaisia tai luonnontilaisen kaltaisia luontotyyppejä. Alueen merellisyys ja kosteus näkyy kasvillisuudessa: pelto-ojissa kasvaa pääosin järviruokoa.



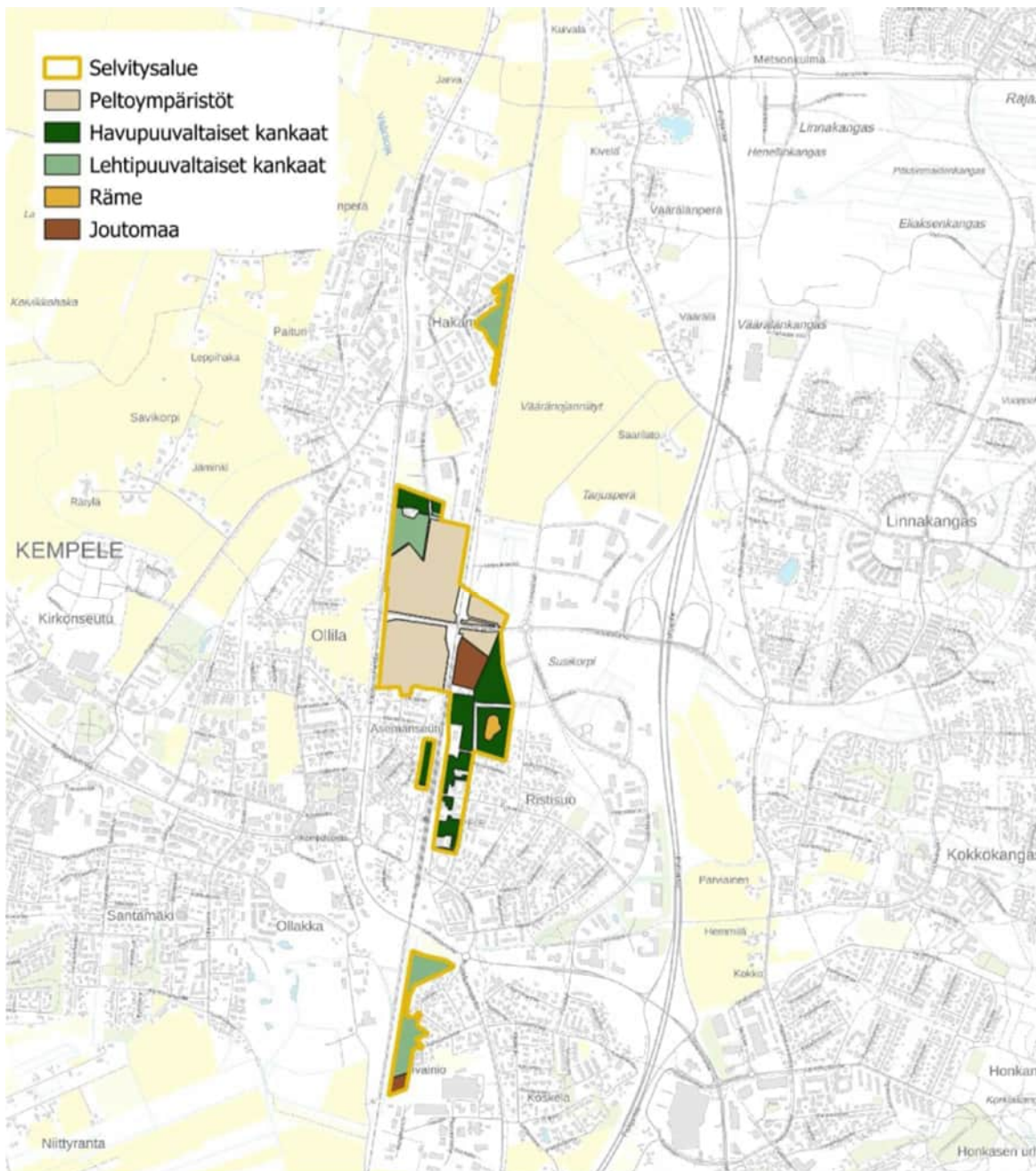
Hakamaan pohjoisosan luontotyytit (Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022)

Suunnittelualueella 1b Hakakujan ja Pulkkisentien itäpuolinen lähivirkistysalue on lehtipuuvaltaista ja lehtomaista kangasta, jonka kasvillisuudessa näkyy asutuksen läheisyys. Alueella esiintyy jonkin verran myös lahopuuta. Vanhoja sarkaojia reunustava kasvillisuus poikkeaa lehtomaisesta kasvillisuudesta. Alueen vesitalous ei ole täysin luonnontilainen. Rautatien varren kenttäkerros on joutomaan kasvillisuutta ja lajisto tavanomaista.

Alue 2a on peltoympäristöä. Komeetantien läheisyydessä sijaitsevat peltoalueet koostuvat kasvillisuudeltaan pääosin heinäkasveista. Peltoalueita reunustavien ojien ja teiden pientareet poikkeavat lajistoltaan hieman, ojissa kasvaa runsaina muun muassa pajut, järviruoko ja osmankäämi.

Alueen 2b rakentumattomat alueet aseman ympäristössä ovat pääasiassa havupuuvaltaista kangasta. 2b pohjoisosassa rautatien lähistössä on nuorta taimikkoa ja etelämpänä pääosin tuoretta kangasta saarekkeina rakennetun ympäristön väleissä. Alueilla kulkevat polut kertovat niiden olevan aktiivisessa virkistyskäytössä.

Riihivainiolla alueella 2c on lehtipuuvaltaista lehtomaista kangasta, johon sisältyy myös tiheäkasvuisia osia ja pajukkoa erityisesti rautatien varressa. Ojien väliin jäävät alueet kasvavat runsaana vieraslaji jättipalsamia. Pohjoisosassa on laajempia puuston reunustamia niittyaukeita. Aivan eteläosassa on joutomaata. (Macon 2024, Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022)

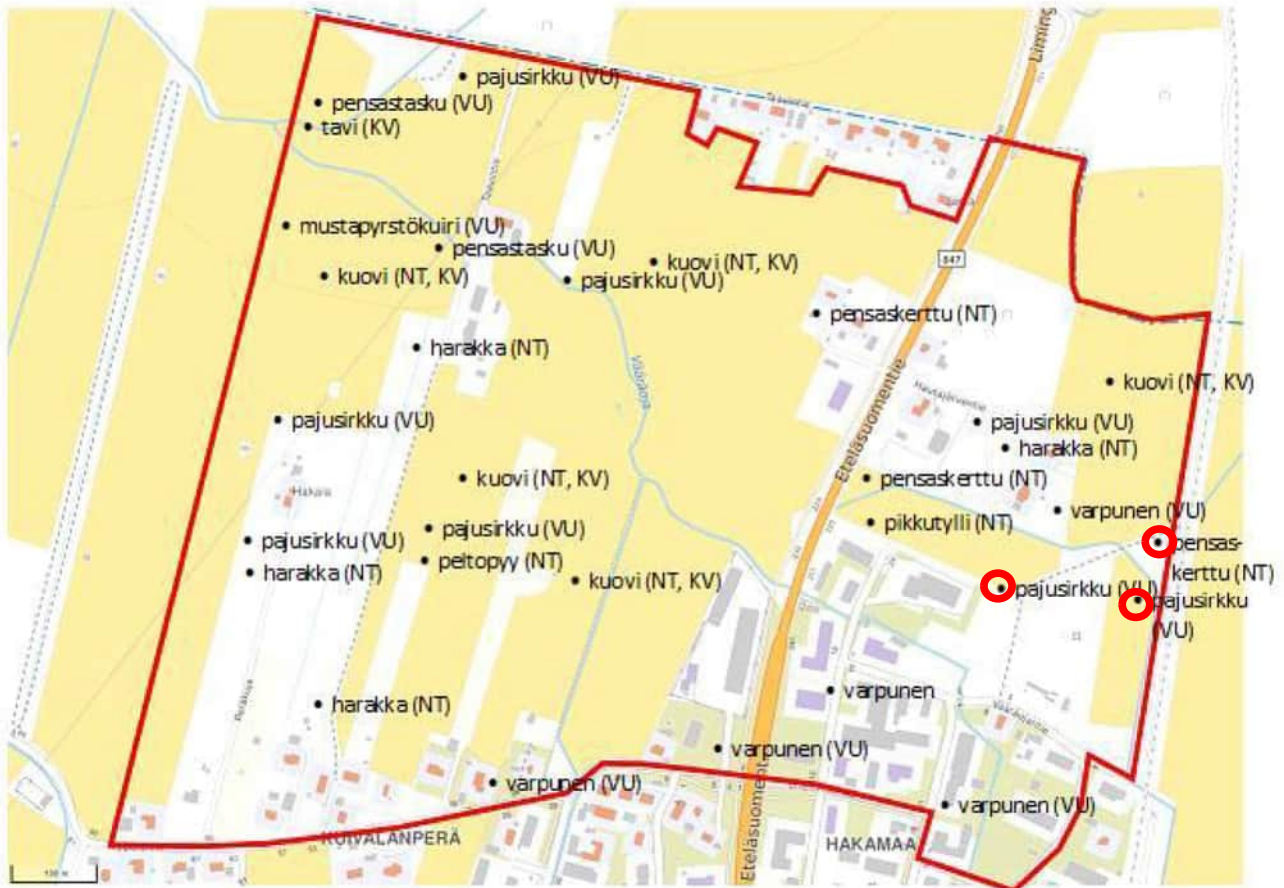


Luontotyypit. (Macon 2024, Taustakartta: Maanmittauslaitoksen Karttakuvapalvelu (WMTS), 2024

Linnusto

Linnustoa on kartoitettu myöhemmin vireille tulevan Komeetantien ympäristön asemakaavahankkeen luontoselvityksen yhteydessä kevään ja kesän 2024 aikana. (Macon 2024) Hakamaan pohjoisosan linnustoa on kartoitettu vuonna 2022 (Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022).

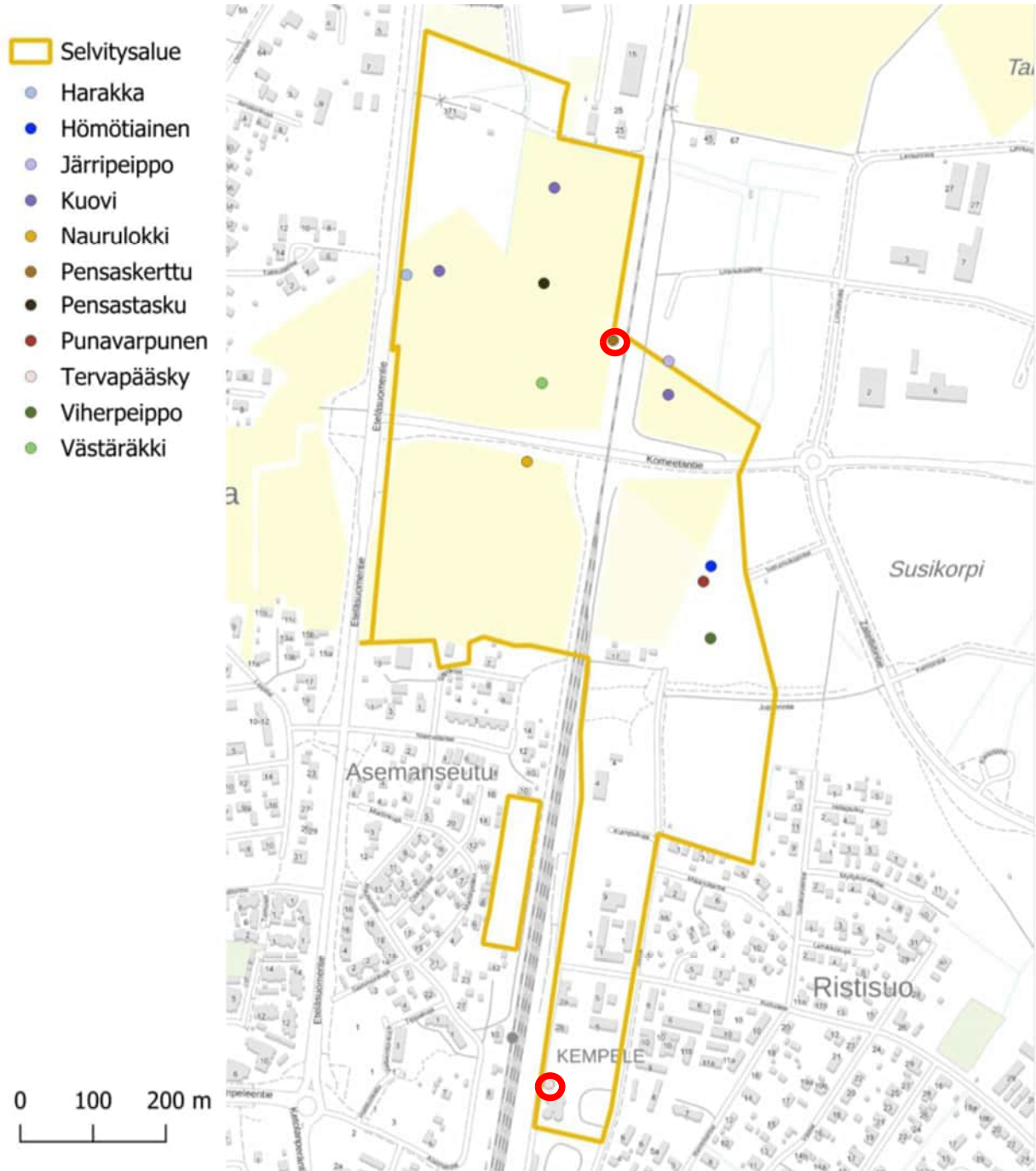
Selvitysalueen linnusto on pääosin tavanomaista lajistoa, vaikkakin alueelta havaittiin myös uhanalaisia tai muuten huomionarvoisempia lajeja. Huomionarvoisia lajeja kaavan suunnittelualueella 1a ovat pensaskerttu ja pajusirkku.



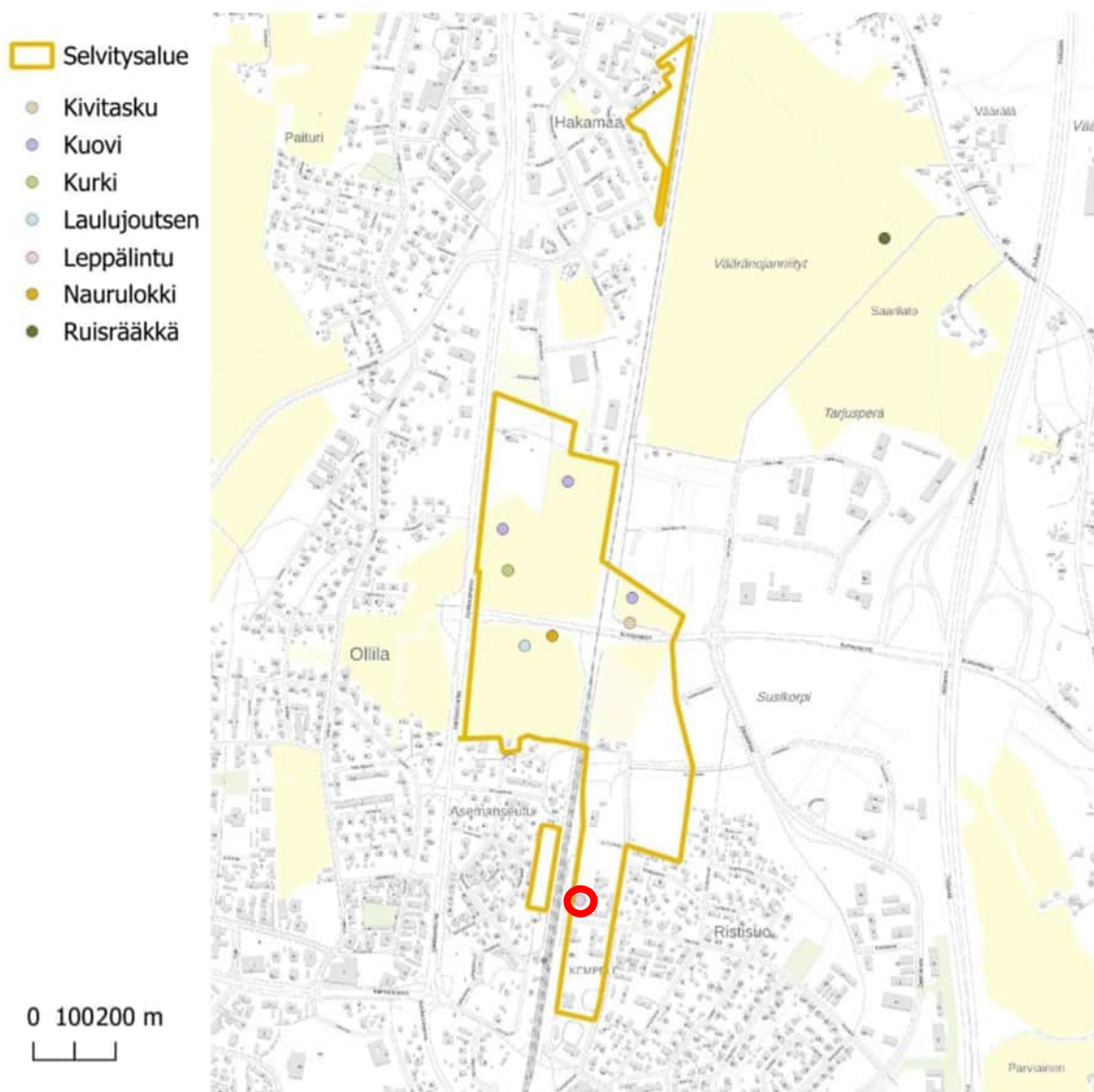
Hakamaan pohjoisosassa pesivät linnut (suunnittelualue 1a). Suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvat havainnot korostettu punaisella ympyrällä. (Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022)

Suunnittelualueella 2a havaittiin pensaskerttu, suunnittelualueella 2b tervapääsky ja sen välittömässä läheisyydessä leppälintu.

Laji.fi-sivuston mukaan havaintoja huomionarvoisista lajeista suunnittelualueelta tai sen läheisyydestä löytyi punavarpunen (2a, Uranuksentie), kanahaukka, punavarpunen, mustakurkku-uikku (2b, Suotien pää), tervapääsky (2b, meijerin ympäristö ja Kuivaamotie), hömötiainen (2b, meijerin männikkö).



Komeetantien selvitysalueelta kartoituskäynneillä havaitut uhanalaiset ja silmälläpidettävät lintulajit (suunnittelualueet 2a ja 2b). Lajeista alueella pesiviksi todettiin kaikki paitsi naurulokki ja tervapääsky. Suunnittelualueelle sijoittuvat havainnot (pensaskerttu ja tervapääsky) korostettu punaisella ympyrällä. (Macon 2024, Taustakartta: Maanmittauslaitoksen Karttakuvapalvelu (WMTS), 2024)

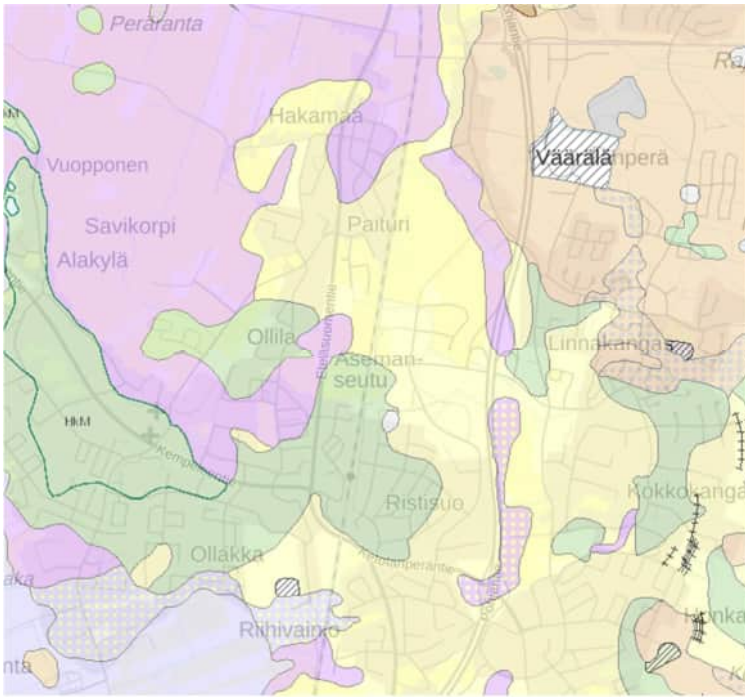


Selvitysalueelta ja sen lähistöltä kartoituskäynneillä havaitut direktiivilintulajit, direktiivilajeja vastaavat muuttolintulajit sekä Suomen vastuulintulajit. Lajeista alueella pesiviksi todettiin kivitasku, kuovi ja leppälintu. Suunnittelualueen lähelle sijoittuvat havainnot korostettu punaisella ympyrällä. (Macon 2024, Taustakartta: Maanmittauslaitoksen Karttakuvapalvelu (WMTS), 2024)

Liito-oravat, viitasammakot ja lepakot

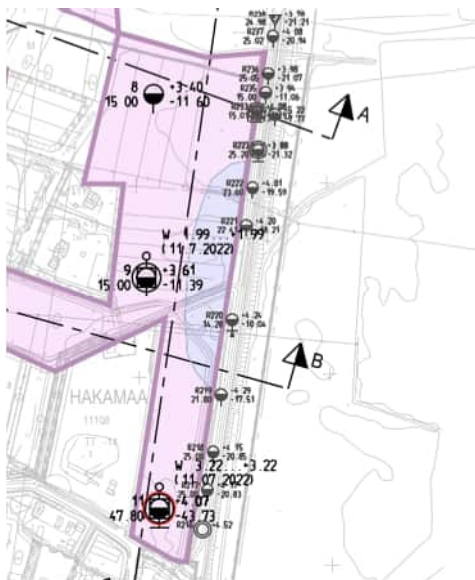
Liminka-Oulu -rataosuudella ei havaittu merkkejä liito-oravan tai viitasammakon esiintymisestä eikä osuudelle sijoitu näille lajeille erityisen soveltuvia elinympäristöjä. Alueelle ei myöskään sijoitu viitasammakolle lisääntymis- tai levähdyspaikaksi soveltuvia pysyvän veden alueita. Alueelle sijoittuu ojia, vesireittejä, joita viitasammakot voivat käyttää liikkumiseen, näin ollen viitasammakon tapaamista ei jatkossa voida täysin poissulkea. Liian pienet ja kuivat huoltotien ja radan vierusojat eivät sovellu viitasammakolle. Viitasammakon soidinta ei havaittu myöskään 2024 tehdyssä kartoituksessa. Selvitysalueelta ei ole tehty Laji.fi-havaintoja viitasammakosta. (Ramboll 2022, Maisema-arkkitehtitoimisto Väyrynen 2022, Macon 2024, Laji.fi)

Komeetantien hankealueella suoritetussa lepakoiden aktiivikartoituksessa ei tehty havaintoja lepakoista. Alueen läheisyydessä havaittiin lepakoille mahdollisesti soveltuvia päiväpiiloja ja levähdyspaikkoja, kuten vanhat rakennukset, mutta kartoituksen perusteella lepakoiden esiintymistä alueella ei todettu. (Macon 2024)

Maaperä ja rakennettavuus

GTK:n maaperäaineistojen mukaan suunnittelualueella on pääosin pinta- ja pohjamaalajeina karkea hietta (Keltainen alue). Komeetantien ja Ketolanperäntien välisellä alueella maalajeina on hiekka (vihreä). Hakamaan pohjoisosassa hieno hietta (pinkki).

Hakamaan pohjoisosaan alueelle 1a on tehty rakennettavuusselvitys vuonna 2022 (Afy). Alue on pääosin erittäin heikosti rakentamiseen soveltuvaa aluetta. Komeetantien ympäristöön alueille 2a ja 2b vuonna 2024 tehdyn rakennettavuusselvityksen mukaan myös kyseisen alueen rautatien varteen sijoittuvat maat ovat erittäin vaikeasti rakennettavia kuuluen rakennettavuusluokkaan 5. (Afy 2024)

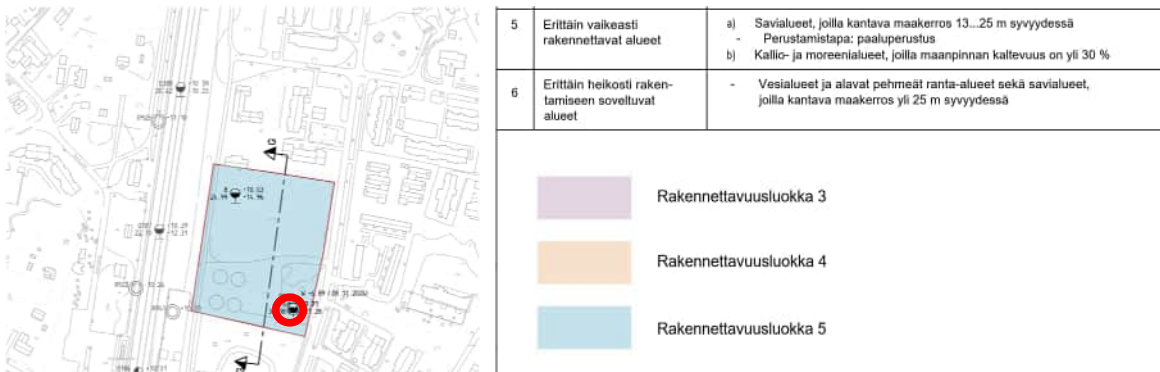
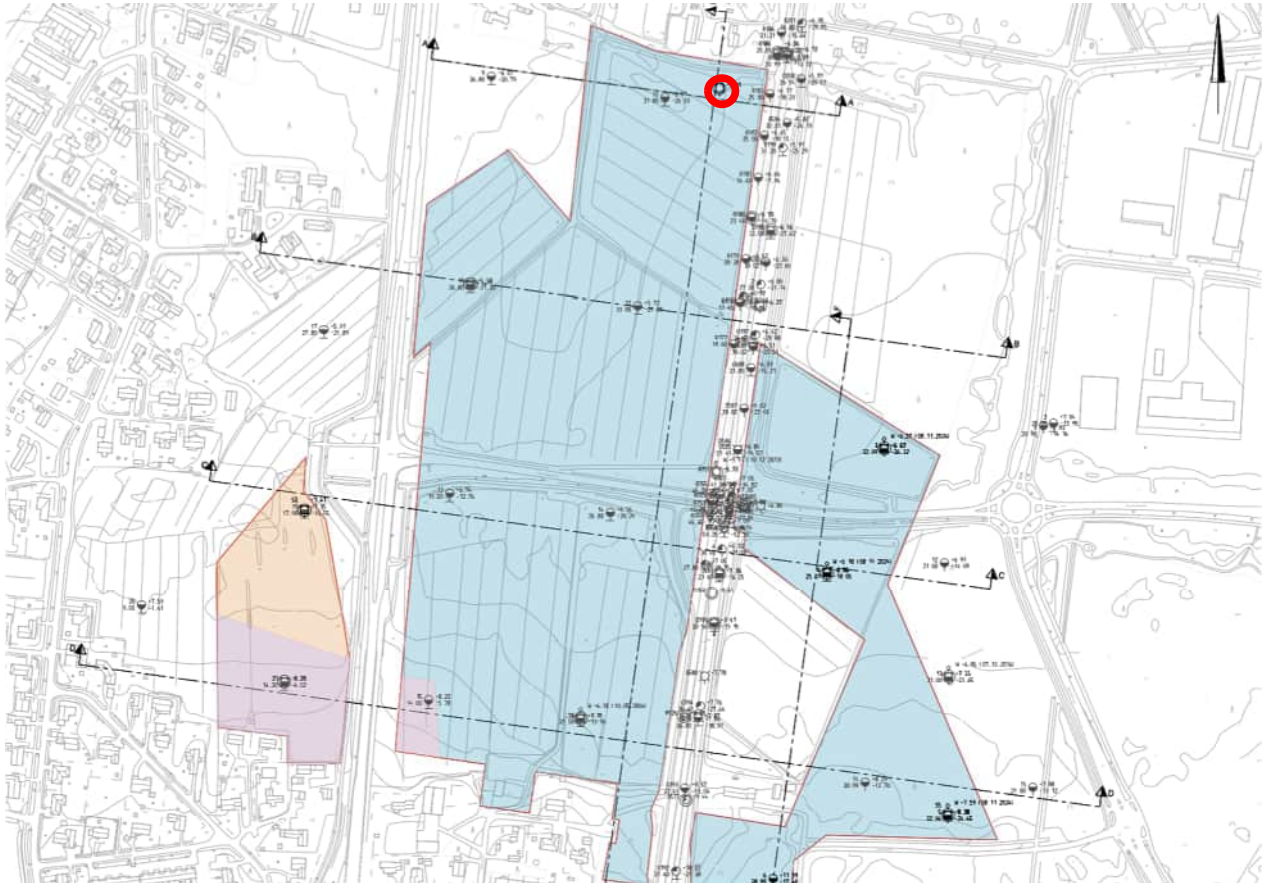


3	Vaikeasti rakennettava	a) Silti-, savi ja soistuneet alueet, joilla kantava maakerros 2,5-4,5 m syvyydessä - Vaikeasti rakennettava - Perustamistapa: pilari- ja anturaperustus tai lyhyet paalut b) Jyrkkierteiset kalliomaastot ja louhikko, maanpinnan kaltevuus 15-30 %
4	Paalutusta edellyttävät alueet	- Laaksomaiset savialueet, joilla kantava maakerros 4,5-13 m syvyydessä - Perustamistapa: paaluperustus
5	Erittäin vaikeasti rakennettavat alueet	a) Savialueet, joilla kantava maakerros 13-25 m syvyydessä - Perustamistapa: paaluperustus b) Kallio- ja moreenialueet, joilla maanpinnan kaltevuus on yli 30 %
6	Erittäin heikosti rakentamiseen soveltuvat alueet	- Vesialueet ja alavat pehmeät ranta-alueet sekä savialueet, joilla kantava maakerros yli 25 m syvyydessä

-  Rakennettavuusluokka 5
 Rakennettavuusluokka 6
 Potentiaalinen hapanta sulfaattimaata
 Ei hapanta sulfaattimaata

Ote Hakamaan pohjoisosan rakennettavuusselvityksestä Suunnittelualue 1a.

Suunnittelualue sijoittuu vanhalle jokisuistoalueelle, ns. Muhosmuodostumalle, jolle ovat tyypillisiä paksut hienojakoiset sedimentoituneet silttikerrokset ja karkeammat välikerrokset, jotka peittävät tiivistä ja moreenimaista pohjakerrostumaa ja sen alla olevaa savikivimuodostumaa. Pohjatutkimusten perusteella merkittävimmin rakennettavuuteen vaikuttavat silttikerrosten painumat, jotka syntyvät alueen rakentamisen yhteydessä ja sen jälkeen. Alueellisista täytoistä muodostuvat painumat on otettava huomioon piha-alueiden sekä viemäreiden yms. kaltevuuksia ja korkeustasoja suunniteltaessa. Muiden kuin keveiden puurakennusten rakentaminen edellyttää pohjanvahvistustoimia, joita ovat esikuormitus, kevennysperustus tai paalutus.



Otteet Komeetantien ympäristön rakennettavuusselvityksestä. Punaisella korostettu suunnittelualueen kannalta keskeiset sulfaattimaanäytepisteet, joissa molemmissa maa-ainesten arvioitiin aiheuttavan kohtalaista happamoitumista (suunnittelualueet 2a ja 2b) (Afy 2024).

Happamat sulfaattimaat

Suunnittelualue 1 sijaitsee kokonaisuudessaan alueella, jolla happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on suuri. Suunnittelualueella 2 esiintymisen todennäköisyys on pieni lukuun ottamatta sen pohjoisia osia Komeetantien ympäristössä ja eteläistä osaa Riihivainiolla. Hakamaan pohjoisosan rakennettavuusselvityksen mukaan alueen maat ovat potentiaalisia happamia sulfaattimaita. (Afry 2022)

Komeetantien ympäristön rakennettavuusselvityksessä havaittiin potentiaalisia happamia sulfaattimaita. Selvityksessä tarkastelluista suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvista näytepisteistä pisteiden NP1/2 m ja NP9/3 m maa-ainesten arvioidaan aiheuttavan kohtalaista happamoitumista. (Afry 2024).



Happamien sulfaattimaisen esiintymistodennäköisyydet. Sininen pieni, punainen suuri. GTK 5.11.2024

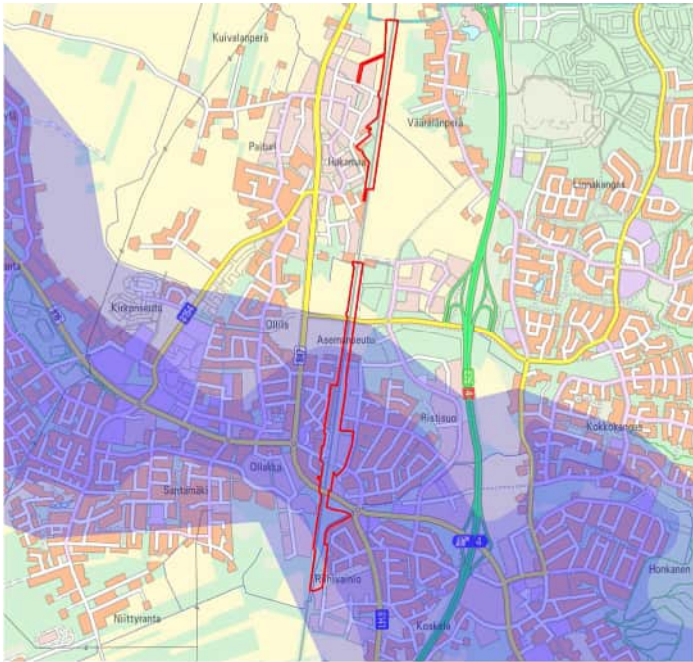
Pilaantuneet maat

Suunnittelualueelle ei sijoitu pilaantuneen maaperän riskikohteita (Sitowise 2023). Suunnittelualueen 1 pohjoisosaan sijoittuvan ratasuunnitelman mukaisen kaarreoikaisun haitta-ainepitoisuuksia on tutkittu vuonna 2023 (WSP). Alueelta ei todettu pilaantuneiksi luokiteltavia maita.

Pohja- ja pintavedet

Suunnittelualue 2 sijoittuu pohjoispäättään lukuun ottamatta vedenhankintaa varten tärkeälle Kempeleenharjun 1-luokan pohjavesialueelle. Kempeleenharju on monimuotoinen, kaakko-luode -suuntainen, useassa eri vaiheessa syntynyt harjumuodostuma. Harjukerrostumien paksuus on Tuohinon – Pitkänaronkankaan alueella noin 50 – 150 metriä, josta pohjavesivyöhykkeen paksuus on noin 30 – 150 metriä. Pohjavesi on pääosalla alueesta lähellä maanpintaa, noin 2-4 m syvyydellä, koillisosalla osin 4-10 m syvyydellä. Kempeleenharju on otettu lähes kauttaaltaan vedenhankintaan. Länsipuolella n. 2,5 kilometrin päässä suunnittelualueesta sijaitsee Monkkasen vedenottamo, jota kohti pohjaveden päävirtaussuunta on. Koska pohjavesialueelle on keskittynyt suuri osa kunnan taajamatoiminnoista, tulee alueella kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden laadun turvaamiseen ja toisaalta pohjaveden muodostumisen varmistamiseen.

Pohjavesialueilla tapahtuvaa rakentamista tai muuta maankäyttöä rajoittavat pohjaveden pilaamiskielto (YSL 8 §) ja pohjaveden muuttamiskielto (VL 3 luvun 2 §). Alueella ei sallita pohjaveden laatua tai määrää vaarantavia rakennustoimenpiteitä tai toimintoja.



Suunnittelualueen sijoittuminen suhteessa Kempeleenharjun pohjavesialueeseen. Pohjavesialue vaaleansinisellä ja pohjaveden muodostumisalue tummansinisellä.

Kempeleen hulevesien hallintasuunnitelman mukaisesti pohjaveden muodostumiseksi pohjavesialueella tulee imeyttää puhtaita hulevesiä ja ehkäistä hulevesien muodostumista.

- Kempeleessä ensisijainen toimenpide hulevesien hallinnassa on hulevesien muodostumisen ehkäiseminen. Toimenpidettä toteutetaan minimoimalla läpäisemättömien pintojen, kuten kattopintojen tai asfaltin, määrä sekä yleisillä alueilla että kiinteistöillä.
- Toissijaisesti pyritään vähentämään hulevesien määrää. Määrää vähennetään esimerkiksi keräämällä muodostuneet hulevedet ja imeyttämällä ne maahan.
- Kolmantena toimenpiteenä on huleveden johtaminen suodattavalla ja viivyttävällä järjestelmällä. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi hulevesien johtamista avojärjestelmissä, joihin kuuluu viivytysaltaita. Huleveden viivyttäminen tasaa hulevesivirtaamia sadetapahtumien aikana ja siten helpottaa huleveden johtamista pois alueilta.
- Viimeisenä vaihtoehtona on huleveden johtaminen hulevesiviemäreissä tai avo-ojissa suoraan vesistöihin. (Kempeleen kunnan hulevesien hallintasuunnitelma / Pöyry 2016, rev. 2019)

Yhdyskuntarakenne

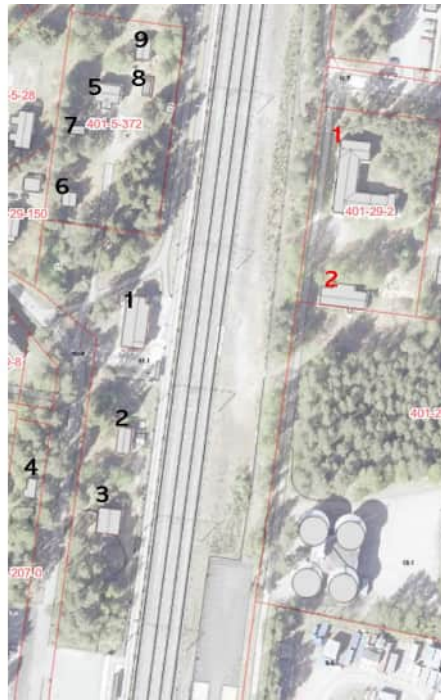
Suunnittelualue 1 liittyy länsipuolelta tiiviisti Hakamaan yhdyskuntarakenteeseen, länsipuoli on maatalouskäytössä. Alue 2 sijoittuu eteläisintä osaa lukuun ottamatta yhdyskuntarakenteen sisään.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Suunnittelualueelle sijoittuu maakunnallisesti arvokas Valtion rautatierakennusten alue. Kohteeseen kuuluu 9 rakennusta, joista asemarakennus on vuodelta 1904. Makasiini ja ratavartijan asunto ovat vuodelta 1886. Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015, päivitysinventointiraportissa kohdetta kuvataan seuraavasti: ”Historiallisesti ja rakennushistoriallisesti merkittävä kohde, jonka rakennuksia yhdistää maisemallisesti Asemantie. Makasiini ja ratavartijan asunto piharakennuksineen on rakennettu Pohjanmaan radan valmistumisen yhteydessä 1800-luvun lopussa, asemarakennus ja koristeellinen, kansallisromanttisia piirteitä ilmentävä VR:n henkilöstön käytössä ollut asuinrakennus 1900-luvun alussa. Eheä, rautatieliikenteen historiaa ilmentävä kokonaisuus.”

Valtion rautatiealueen rakennukset

1. Asemarakennus
2. Makasiini
3. Asuinrakennus
4. Navetta / liiteri
5. Ratavartijan asunto
6. Sauna
7. Kellari
8. Kellari
9. Varasto



Meijeripalsta

ent. Kempeleen-Salon
osuusmeijeri

1. Meijerirakennus
2. Asuinrakennus

Rautatiealueen rakennusten ja meijerirakennusten sijainti Kempeleen aseman alueella. Rautatierakennukset 1-3 sijaitsevat valtion omistamalla alueella ja 6-9 yksityisen omistamalla alueella. Rautatierakennus 4 ja meijeripalstan rakennukset ovat kunnan omistamalla maalla.



Rautatiealueen rakennukset: 1. Asemarakennus, 2. Makasiini, 3. Asuinrakennus, 4. Navetta / liiteri, 5. Ratavartijan asunto, 6. Sauna, 7. Kellari, 8. Kellari, 9. Varasto

Meijeripalstan rakennukset: 1. Meijerirakennus, 2. Asuinrakennus / Kuvat. PPL Kioski-inventointipalvelimelta.



Asemantien ympäristöä kuvattuna vuonna 2023 (Kuvat: Kempeleen kunta). Vasemmalla asuinrakennus ja navetta (3. ja 4.), oikealla asemarakennus ja ratavartijan asunto (1. ja 5.).

Välittömästi suunnittelualueen ulkopuolella on myös niin ikään maakunnallisesti arvokas Meijeripalsta, jonka meijerirakennus on rakennettu vuonna 1912. Meijerirakennus muodostaa yhdessä asema-alueen rakennusten kanssa kulttuurihistoriallisesti merkittävän kokonaisuuden. (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2016)

Suunnittelualueutta halkoo Pohjanmaan rantatienä tunnettu historiallinen tielinjaus, joka on sekin yksi maakunnallisesti arvokas rakennetun kulttuuriympäristön kohde. Ratsupolusta 1600-luvulla kehittynyt kesätie Turusta Tukholmaan Pohjanlahden ympäri on ollut Pohjanmaan tärkein tie, vanhan valtatie 4:n edeltäjä ja pitkään ainoa Kempeleen kautta kulkeva maantie. Kaavamuutosalueen kohdalla historiallinen tielinjaus sijaitsee Asemantien pyörätiealikulun kohdalla. Tiejakson säilyneisyysaste kaavamuutosalueen ulkopuolella Asemantien ja Kuivaamontien kohdalla on II (vanhan tien piirteitä jossain määrin säilynyt) ja suunnittelualueella radan kohdalla IV (tuhoutuneeksi todettu). Inventoinnissa tuhoutuneiksi tiejaksoiksi katsotaan paikallistamatta jääneet, rakentamisen alle jääneet, metsittyneet, umpeenkasvaneet tai perusparannus- ja uudisrakennustöiden tuhoamat tiejaksot. Tässä tasoristeysylitys on poistunut Ketolanperäntien maantiesillan rakennuttua eteläpuolelle 1960-luvulla. (Pohjanmaan rantatie Pohjois-Pohjanmaalla, Inventointi / Aimo Kehusmaa, Oulu 2000)

Suunnittelualueella ei ole muinaismuistokohteita. Asemanseudulla välittömästi suunnittelualueen ulkopuolella on muinaismuistokohde Kuusela (244040001), joka on rautakautinen löytö-/hautapaikka. (Kypfi.fi 5.11.2024)

Palvelut, työpaikat ja elinkeinotoiminta

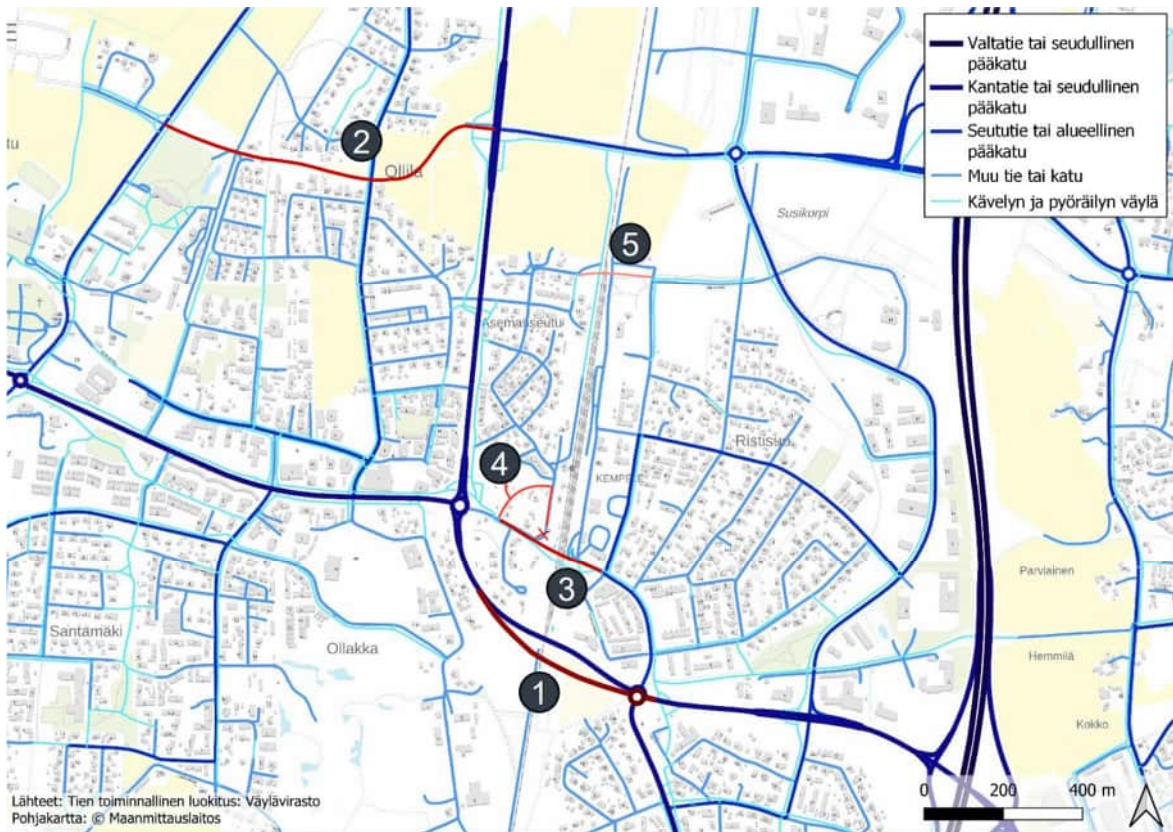
Merkittävin suunnittelualueelle sijoittuva toiminto on Kempeleen rautatieasema. Alueen läheisyyteen rakentuu Kempele-talo, johon sijoittuu kunnallishallinnon toimintoja, kahvila-ravintola sekä oleskelutilaa kuntalaisille. Kempeleen keskustan palvelut sijoittuvat myös alueen läheisyyteen. Suunnittelualueelle sijoittuvat rautatien itäpuolen teollisuustontit ovat pääasiassa varastointikäytössä.



Aseman ympäristön palveluita ja toimintoja.

Liikenne

Rautatieaseman saattoliikenne tapahtuu keskustan suunnasta asemantietä pitkin. Liityntäpysäköintialue sijoittuu rautatien itäpuolelle ja kulku sinne on Kaartotietä pitkin. Asemantie-Kaartotie -akselille suunniteltu joukkoliikennealikulku aiheuttaa muutostarpeita liikennejärjestelyihin. Kunnantalon alueen vuonna 2019 voimaan tullessa asemakaavanmuutoksessa saattoliikenne on ohjattu uuden Hallituskadun kautta. Itäpuolen liityntäpysäköintialueelle on aseman ympäristön kehittämissuunnitelmassa 2023 ja edelleen joukkoliikennealikulun yleissuunnitelmassa (Sweco 2024) tutkittu uusi kulkuyhteys Suotieltä. Suunniteltuja liikennejärjestelyjä on kuvattu tarkemmin kohdassa Suunnittelutilanne-liikennesuunnitelmat.



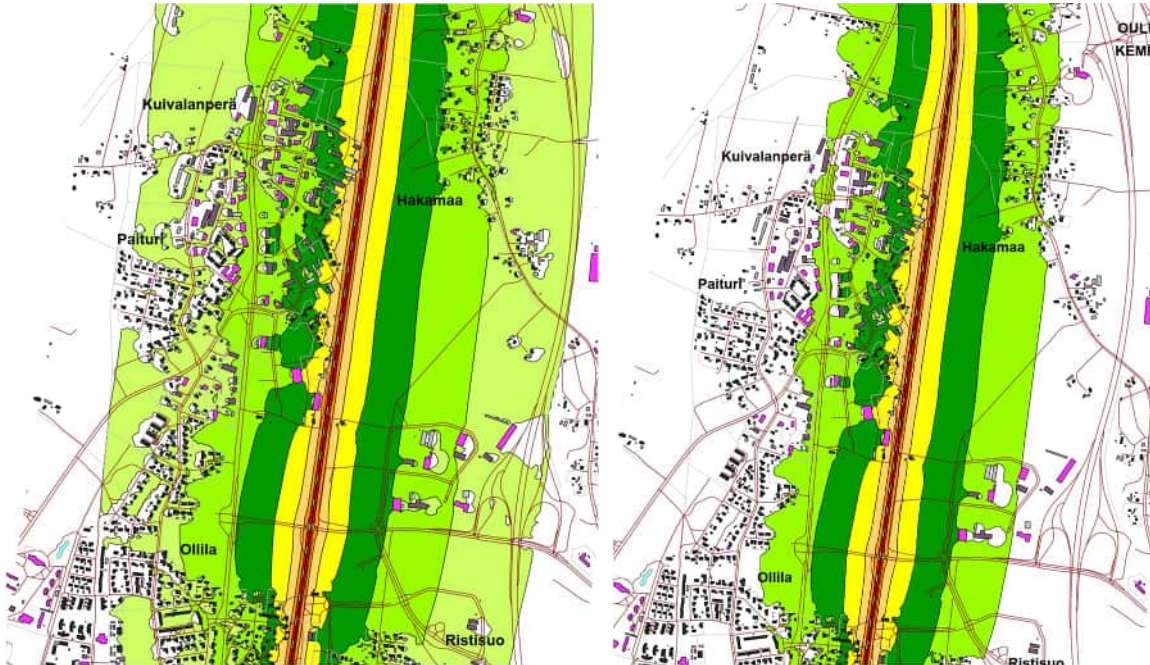
Aseman ympäristön nykytilan liikennejärjestelmä. Punaisena asemakaavassa tunnistetut uudet liikenneyhteydet: 1. Ketolanperäntie (seudullinen pääkatu) 2. Komeetantie (alueellinen pääkatu) 3. Asemantie-Kaartotie (joukkoliikennekatu ja baana) 4. Hallituskatu (katu) 5. Rumparin alikulku (kävelyn ja pyöräilyn väylä). (WSP 2023)

Ympäristöhäiriöt, melu ja värinä

Suunnittelualue sijoittuu rautatien meluvaikutusalueelle. Rautatieaseman eteläpuolella alueeseen vaikuttaa myös Ketolanperäntien melu. Ennustetilanteessa kaksoisraiteen myötä junaliikenteen liikennemäärät sekä henkilöjunien nopeudet kasvavat, mikä lisää raideliikenteen melua merkittävästi. Liminka-Oulu kaksoisraidehankkeen selvityksiin sisältyy rautatiemeluselvitys. Meluselvitysaineistoa on täydennetty Kempeleen kunnan toimesta Ketolanperäntien alituksen ja rautatieaseman ympäristössä yhteismeluselvityksellä, jossa huomioitiin myös tieliikenteen ja joukkoliikennealikulun aiheuttama melu. Selvityksessä tutkittiin myös mahdollisuus sijoittaa meluntorjuntarakenteita kunnan suunnitteleminen liikenneverkkomuutosten yhteyteen, ja näiden vaikutusta melutasoihin.

Melulaskennat

Suunnittelualueella 1 Hakamaalla nykytilanteessa erityisesti yöaikaisen keskiäänitason ohjearvot ylittyvät. Ennustetilanteessa kaksoisraidehankkeen meluntorjunnan toteutuessa useimmille alueen asuinkiinteistöistä jää alueita, joilla myös yöajan ohjearvoihin päästään.



Päiväajan (vas.) ja yöajan (oik.) keskiäänitaso nykytilanteessa Hakamaalla ja Asemanseudun pohjoisosissa. Tummanvihreä tasoa 50...55. (Sitowise 2023)



Päiväajan (vas.) ja yöajan (oik.) keskiäänitaso ennustetilanteessa Hakamaalla ja Asemanseudun pohjoisosissa. Tummanvihreä tasoa 50...55. (Sitowise 2023)

Suunnittelualueella 2 melun ohjearvot ylittyvät kaksoisraidehankkeen meluntorjunnasta huolimatta Saukkotien ja rautatien välisillä kiinteistöillä ja Asemantien pohjoispuolen rautatietä lähimpänä olevilla kiinteistöillä. Alueelle tarkasteltiin uuden joukkoliikennealikulun yhteyteen matalaa 1.05 metrin korkuista meluseinää, mutta tällä ei todettu olevan merkittävää suojausvaikutusta, koska suojausta ei voitu ulottaa asemalaiturin alueelle.



Päiväajan (vas.) ja yöajan (oik.) keskiäänitaso nykytilanteessa Aseman ympäristössä ja Riihivainiolla. Tummanvihreä tasoa 50...55. (WSP 2024)



Päiväajan (vas.) ja yöajan (oik.) keskiäänitaso ennustetilanteessa Aseman ympäristössä ja Riihivainiolla. Tummanvihreä tasoa 50...55. (WSP 2024)

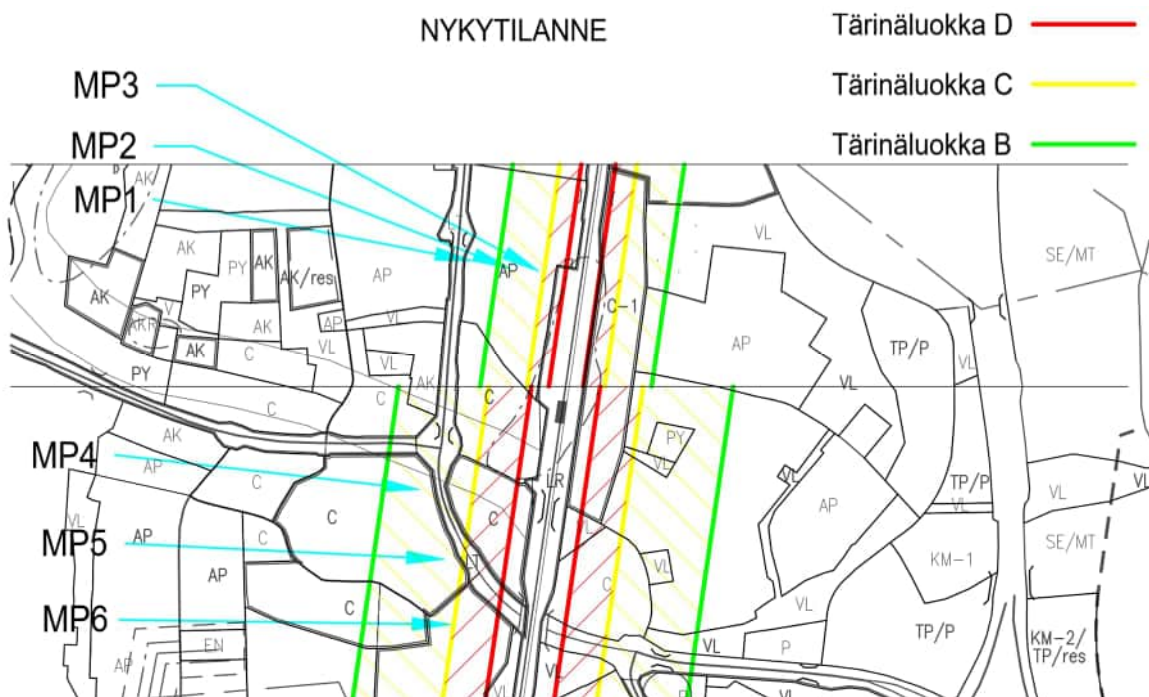
Melulaskentojen mukaan rautatien läheisyyteen sijoittuvien rakennusten julkisivuille kohdistuvat hetkelliset maksimitasot ovat korkeimmillaan 89 dB. Mikäli hetkellinen maksimitaso rakennuksen julkisivulla ylittää 75 dB, tulee rakennuksen julkisivulle antaa kaavamääräys äänitasoerosta, jotta hetkellinen maksimitaso ei ylitä sisällä rakennuksessa 45 dB, jota pidetään rajana nukkumiseen käytettävien tilojen yöaikaisille hetkellisille enimmäistasoille. (WSP 2024)

Runkomelu

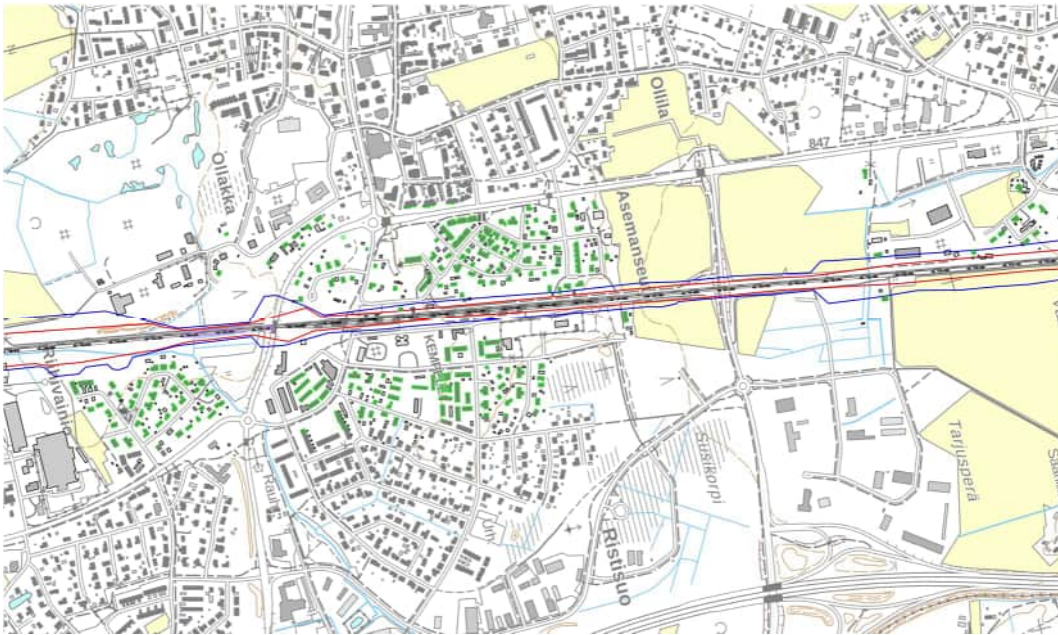
Runkomelun ei arvioida ylittävän missään asuinrakennuksessa VTT:n esittämää ohjearvoa L_{Prm} 35 dB. Nykyinen raide ja uusi kaksoisraide sekä niitä lähellä sijoittuvat rakennukset sijoittuvat hienorakeiselle maaperälle, joka ei mahdollista runkomelua aiheuttavan värähtelyn tehokasta leviämistä rautatiealueen ulkopuolelle. (Sitowise 2022)

Tärinä

Suunnittelualue sijaitsee rautatien tärinävaikutusalueella. Suunnittelualueita koskevia tärinämittauksia on tehty kunnantalon ja Ollakan kaavan tärinäselvityksessä (A-insinöörit 2019) sekä taajaman osayleiskaavan tärinäselvityksessä. (A-insinöörit 2017) Suunnittelualue sijaitsee tärinäalueilla C, D ja >D. Kaikille alueille on suunnittelusuosituksia. Tärinävaikutusalue on maaperäolosuhteiden takia laajin Ketolanperäntien eteläpuolella ja Komeetantien pohjoispuolella. Aseman ympäristössä, jonne tämän kaavamuutoksen rakentamiseen osoitettavat korttelialueet sijoittuvat on tärinäluokkaa >D vastaava alue 40 metriä radasta ja tärinäluokkaa D vastaava alue 40-90 metriä radasta. Kaksoisraidehankkeen yhteydessä on toteutettu tärinäselvitys koko Liminka-Oulu ratajaksolle. Selvityksessä on tutkittu myös tärinän vaimentamista paalulaatalla. (Sitowise 2024) Selvitykset tulokset ovat Kempeleen taajaman kohdalla vuoden 2017 selvitystä vastaavat. Radan itäpuolella tärinäalue laajenee Aseman tien ja Ketolanperäntien kohdalla radan länsipuolta loivemmin.



Tärinäluokat aseman ympäristössä. (A-insinöörit 2019)



Tärinä ennustetilanteessa kaksoisraidesuunnitelman tärinätorjunnalla. D-luokan laskennallinen vaikutusalue sinisellä, vaurioitumisriskialue punaisella. (Sitowise 2024)

Tekninen huolto

Alueella on olemassa vesi-, viemäri-, hulevesi-, sähkö- ja kaukolämpöverkko.

Maanomistus

Alue on pääosin kunnan ja valtion omistuksessa. Alueelle on yksittäisiä yksityisessä omistuksessa olevia kiinteistöjä voimassa olevassa asemakaavassa rautatie- tai lähivirkistysalueiksi osoitetuilla alueilla.



Maanomistustilanne. Kunnan omistuksessa olevat alueet vihreällä.

3.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017 ja ne tulivat voimaan 1.4.2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tämän kaavatyön osalta on huomioitava seuraavat valtakunnalliset tavoitteet:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
 - Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
 - Luodaan edellytykset vähähiiliseen ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
 - Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
 - Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
 - Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Tehokas liikennejärjestelmä
 - Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
 - Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja

Maakuntakaava

Maankäyttö- ja rakennuslain/alueidenkäyttölain 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa.

Energiantuotantoa ja -siirtoa, taajamia, kaupan palvelurakennetta, luonnonympäristöä ja liikennejärjestelmiä käsittelevä 1. vaihemaakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 23.11.2015. Pohjois-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 7.12.2016, päätös on saanut lainvoiman ja kaava on kuulutettu voimaan 2.2.2017. Maakuntahallitus päätti 5.11.2018 kokouksessaan (§ 232) määrätä 3. vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla. 3. vaihemaakuntakaava sai lainvoiman Korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) hylätessä hyväksymisestä tehdyt valitukset 17.1.2022.

Yleiskaava

Kempeleen taajaman osayleiskaava 2040 on hyväksytty kunnanvaltuustossa 11.3.2019 §14 ja se on kuulutettu voimaan 28.8.2019 ja 6.10.2021.

Suunnittelualueen osa-alue 1 Hakamaalla kuuluu asumista ja työpaikkoja sisältävään alueeseen (TP), johon liittyy myös virkistysaluetta (V) ja suojavihervyöhykettä radan varressa (vaaleanvihreä katkoviiva). Nykyinen säilytettävä reunapuusto tai uusi istutettava puustovyöhyke, joka rajaa ja peittää rakennettavaa aluetta. Puulajistossa tulee suosia luonnonmukaisia kasvupaikalle sopivia havupuita.

Suunnittelualueen 2 pohjoisosa on työpaikka-aluetta (TP). Osa-alueet Ristisuolla ja Asemanseudulla kuuluvat keskustamaisena kehitettävään alueeseen ja on pääkäyttötarkoitukseltaan keskustatoimintojen

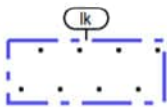


aluetta (C), virkistysaluetta (V) ja rautatieliikenteen aluetta. Suunnittelualueen läpi kulkee Asemantietä ja Kaartotietä pitkin jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä Baana, jonka Asemakaavasuunnittelussa ja reitin muussa tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tavoitteena tulee olla reitin sujuvuus, turvallisuus ja viihtyisä liikkumaan houkutteleva ympäristö. Reitiltä tulee olla esteetön yhteys joukkoliikennepysäkeille, joiden yhteyteen tulee tarkempaan tarvesuunnitteluun perustuen osoittaa hyvin varustellut pyöräpysäköintipaikat.

Rautatieaseman ympäristössä on määräys kult-2, kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue, jonka täydennysrakentamisen tulee tukea kulttuuriympäristöarvojen säilymistä. Alueelle sijoittuu kaksi maakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista kohdetta, näistä kohde 13. Valton rautatiealueen rakennukset sijaitsee suunnittelualueella ja kohde 17. Meijeripalsta välittömästi suunnittelualueen ulkopuolella. 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 suositeltavaa käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja ja rakennusosia. Kohteen purkaminen edellyttää MRL 127§:n mukaista purkamislupaa. Kohdeluettelo perustuu Pohjois-Pohjanmaan museon suorittamaan maastokäyntiin 28.3.2017 ja Kempeleen kulttuuriympäristöohjelmaan "Lakeuden äärellä, kaupungin naapurina" ja kohteiden numerointi on kulttuuriympäristöohjelman mukainen.

Asemantieltä rautatien poikki kulkee Pohjanmaan rantatien historiallinen tielinjaus, jonka linjaus tulee säilyttää ja tien kulttuurihistorialliset arvot sekä historiallinen luonne tulee ottaa huomioon tien kunnossapidossa. Tien säilyneiden osien käyttöä virkistysreittinä ja kevytliikenneyhteytenä tulee edistää kevyelle liikenteelle soveltuvilla osilla.

Suunnittelualue kuuluu Ketolanperäntien eteläpuolista aluetta lukuun ottamatta Oulun seudun laatukäytävään.

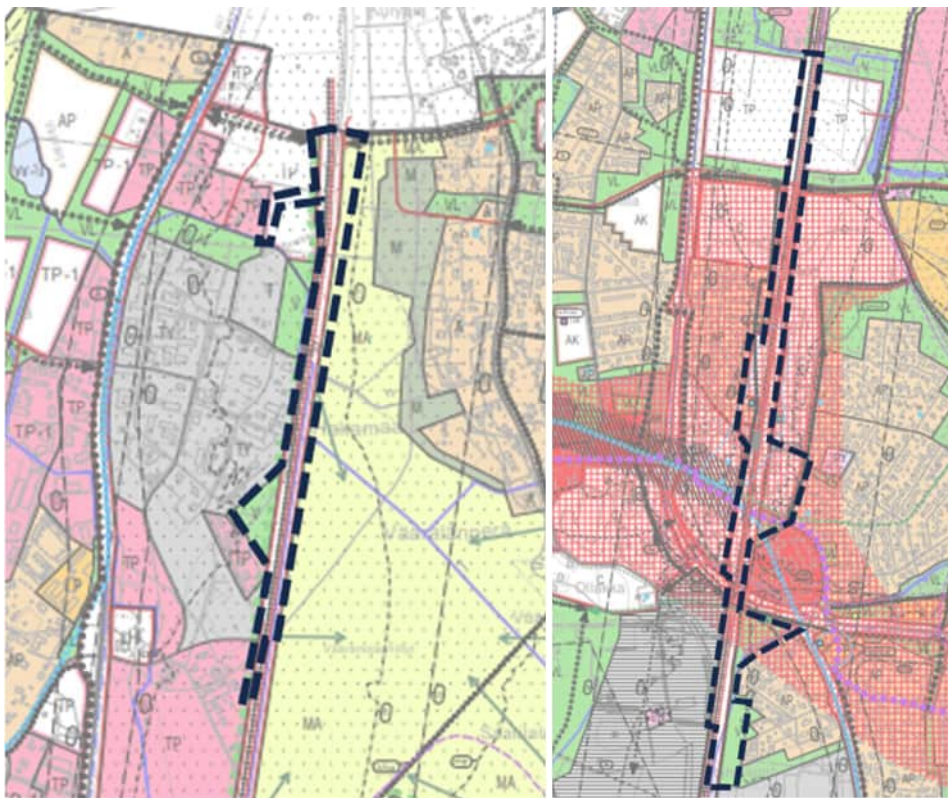


OULUN SEUDUN LAATUKÄYTÄVÄ.

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida kuntien välinen yhteistyö ja hankkeiden yhteensovittaminen. Kehittämiskäytävän varteen sijoitettava yhdyskuntarakennetta on tiivistettävä. Kehittämiskäytävän varrella on järjestettävä hyvät ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet joukkoliikennepysäkeille sekä ympäröiville viheralueille.

Suunnittelusuositus:

Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä seudun ominaispiirteitä vahvistamaan, vetovoimaiseen sekä korkeatasoiseen kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan. Erityistä huomiota tulee kiinnittää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimivuuteen. Alueella olevat ympäristöarvot on säilytettävä ja arvokkaat näkymät on pidettävä avoimina.



Suunnittelualueiden likimääräinen sijainti yleiskaavakartalla (musta rajaus). Suunnittelualue 1 oikealla ja 2 vasemmalla.

Voimassa oleva asemakaava

Suunnittelualueen 1 pohjoisosassa on voimassa 28.9.2009 hyväksytty ja 10.11.2009 lainvoiman saanut asemakaavan muutos (Dnro/Anro 503/60/602/2007). Muutosalue sijoittuu rautatiealueelle LR sekä maa ja metsätalousalueelle M.

Suunnittelualueen 1 eteläosassa on voimassa 24.1.2005 hyväksytty ja 9.3.2005 lainvoiman saanut asemakaavan muutos (Dnro/Anro 179/60/602/2004) sekä 12.12.2016 hyväksytty ja 22.2.2017 lainvoiman saanut asemakaavan muutos ja laajennus (Dnro/Anro 626/10.02.03/2015). Muutosalue sijoittuu rautatiealueelle LR, lähivirkistysalueelle VL ja suojaviheralueelle EV.

Suunnittelualueella 2 Ristisuon puolella on voimassa asemakaavan tekninen tarkistus, joka on hyväksytty 21.5.2007 ja saanut lainvoiman 10.6.2008 (Dnro/Anro 571/60/602/2004) sekä

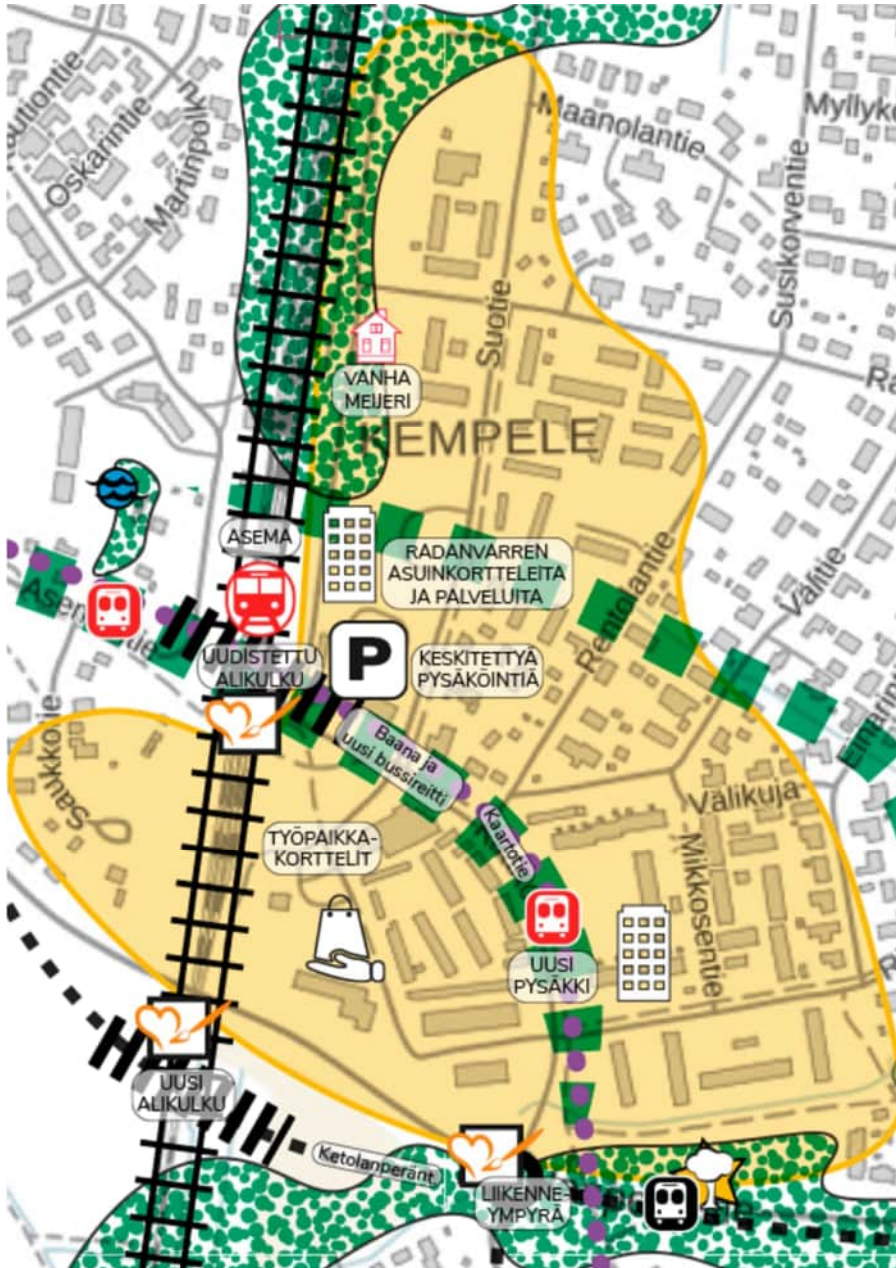
Rautatiealueella Komeetantien kohdalla on voimassa 8.9.2014 hyväksytty ja 12.11.2014 lainvoiman saanut asemakaavan muutos, laajennus ja osittainen kumoaminen (Dnro/Anro 51/10.02.03/2014). Rautatiealueella joukkoliikenne- ja pyörätiealikulun kohdalla on voimassa 7.6.2021 hyväksytty ja 4.8.2021 lainvoiman saanut kunnantalon alueen asemakaavan muutos (244Dno-2021-60). Alue on pääasiassa katu- ja puistoaluetta sekä teollisuusrakennusten korttelialuetta, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.

Suunnittelualueella 2 Asemanseudun puolella on voimassa asemakaavan tekninen tarkistus, joka on hyväksytty 17.1.2005 ja saanut lainvoiman 9.3.2005 (Dnro/Anro 204/60/602/2004). Muutostarvealueella voimassa olevassa asemakaavassa on suojaviheraluetta EV.

Suunnittelualueella 2 Riihivainiolla puolella asemakaavan tekninen tarkistus on hyväksytty 18.6.2007 ja saanut lainvoiman 2.8.2007 (Dnro/Anro 587/60/602/2004). Alue on nykyisessä asemakaavassa lähivirkistysaluetta VL ja maatalousaluetta MT. Alueen läpi kulkee Kissaoja valtuoja.

Keskusta-alueen visio

Keskustaan liittyvien alueiden suunnittelua kaikilla tasoilla ohjaa Kempeleen keskusta-alueen visio KAVio (kvalt 4.5.2020 § 28). KAViossa suunnittelualue kuuluu Aseman kehään, jonka pääkäyttötarkoituksia ovat asuminen, asumisten palvelut, työpaikat ja pysäköintipalvelut.



Keskusta alueen vision aseman kehän suunnittelukortti.

Kempeleen aseman ympäristön kehittämissuunnitelma

Kempeleen kunta on visioinut asemansa ympäristöä ja alueelle alkuvuodesta 2024 valmistuneessa arkkitehdin diplomityönä laaditussa Kempeleen aseman ympäristön kehittämissuunnitelmassa.

Suunnitelmassa ehdotetaan kehittyvää maankäyttöä palvelevan uuden kokoojakadun sijoittamista rautatien varteen melu- ja tärinäalueelle, jolloin Suotietä ja sen ympäristöä voidaan kehittää kävelyn ja pyöräilyn reittinä sekä virkistysympäristönä.

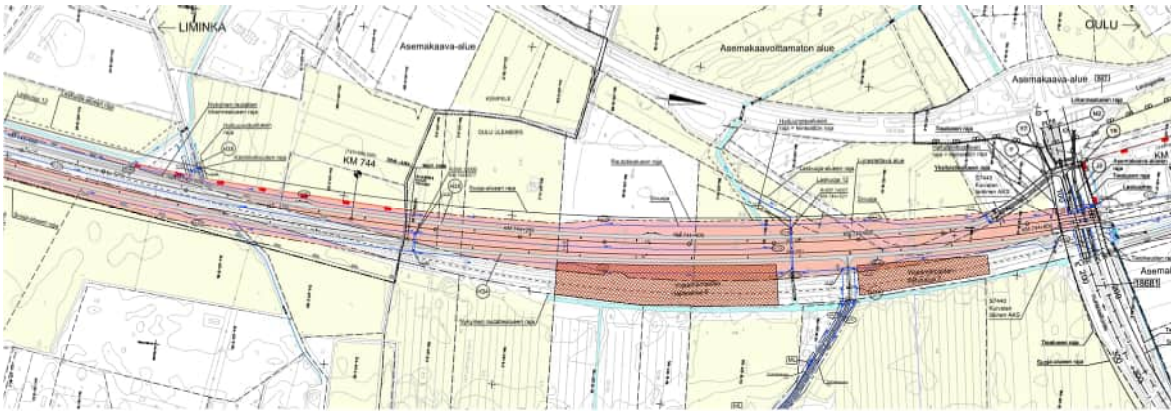


Ote aseman ympäristön kehittämissuunnitelman viitesuunnitelmasta.

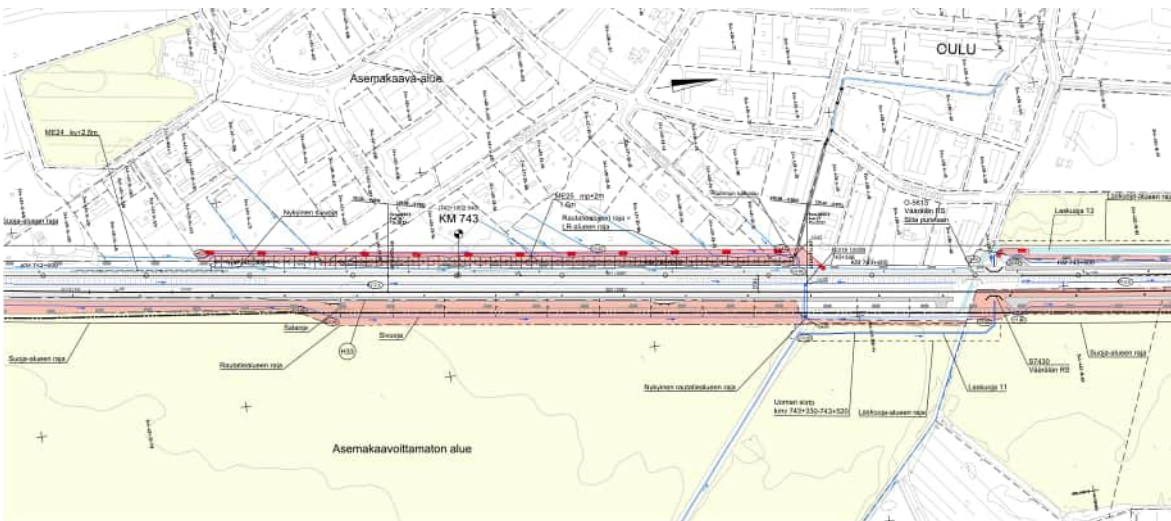
Liikenne

Liminka-Oulu-kaksoisraiteen ratasuunnitelma

Liminka-Oulu on yksi Tampere-Oulu rataosuudelle suunniteltavista kaksoisraideosuuksista. Väylävirasto on 2021 käynnistänyt ratasuunnitelman laatimisen, jonka tavoitteena on parantaa merkittävästi rataosan välityskykyä sekä helpottaa henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamista. Kempeleen aseman kohdalle on osoitettu 462 m pitkä itäpuolinen laiturirakennus, pysäkkikatos, katetut pyörätelineet, pysäköintialue pitkämatkalaisille sekä liikenneyhteydet näihin kohteisiin. Hakamaalla on suunnitelmassa esitetty kaarreoikaisua, joka mahdollistaa junien nopeamman liikennöinnin. Alla on otteita ratasuunnitelmassa esitetyistä keskeisistä muutoksista.

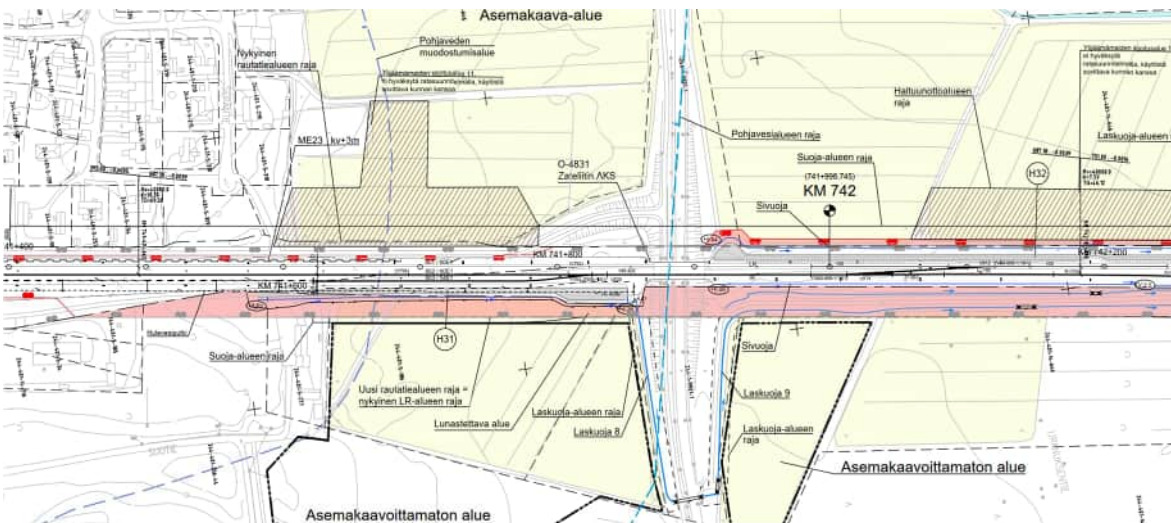


Hakamaan kaarreoikaisu. Suunnittelualue 1a.

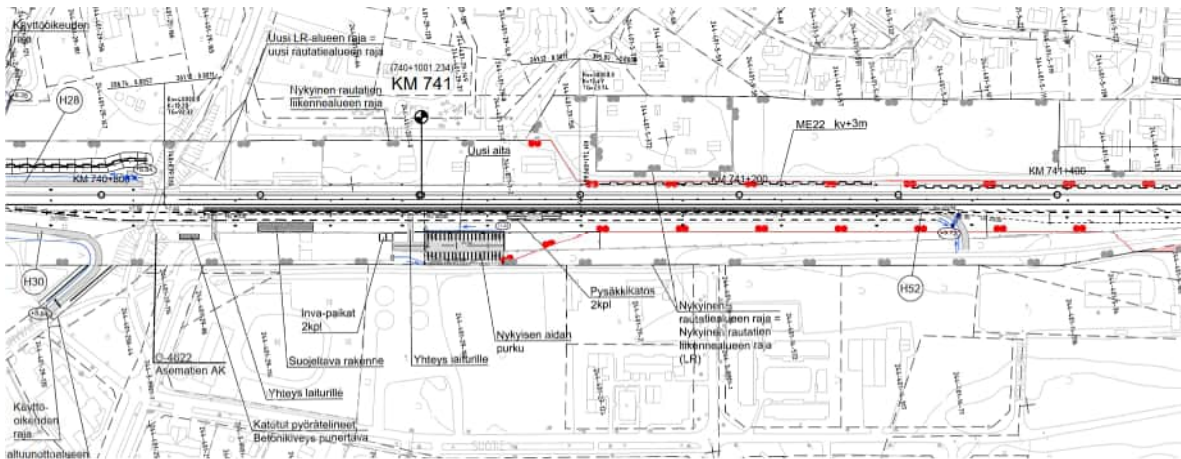


Meluntorjunta valli+aita (ME25, mp+2m) Hakakujan ja Pulkkisentien läheisyydessä. Suunnittelualue 1b.

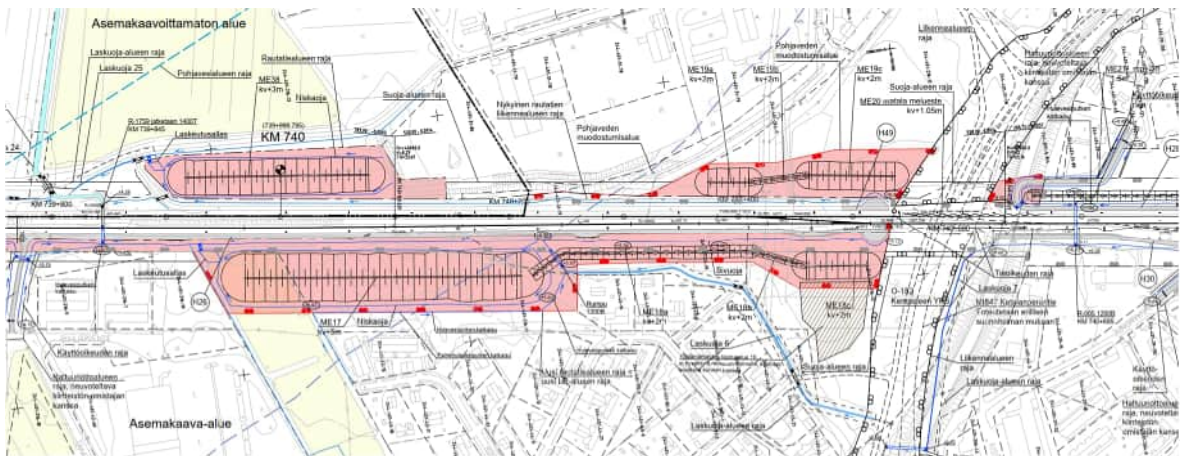
Meluestelyhenteissä korkeus on esitetty muodossa mp + eli korkeus maanpinnasta tai kv + eli korkeus keskiviivasta.



Huoltotieyhteys Komeetantien pohjoispuolella. Suunnittelualue 2a.



Radan itäpuolinen laiturijärjestelmä ja liityntäpysäköintialueen laajentaminen aseman kohdalla. (Meluseinät ME23, kv+3m ja ME22, kv+3m). Suunnittelualue 2b.

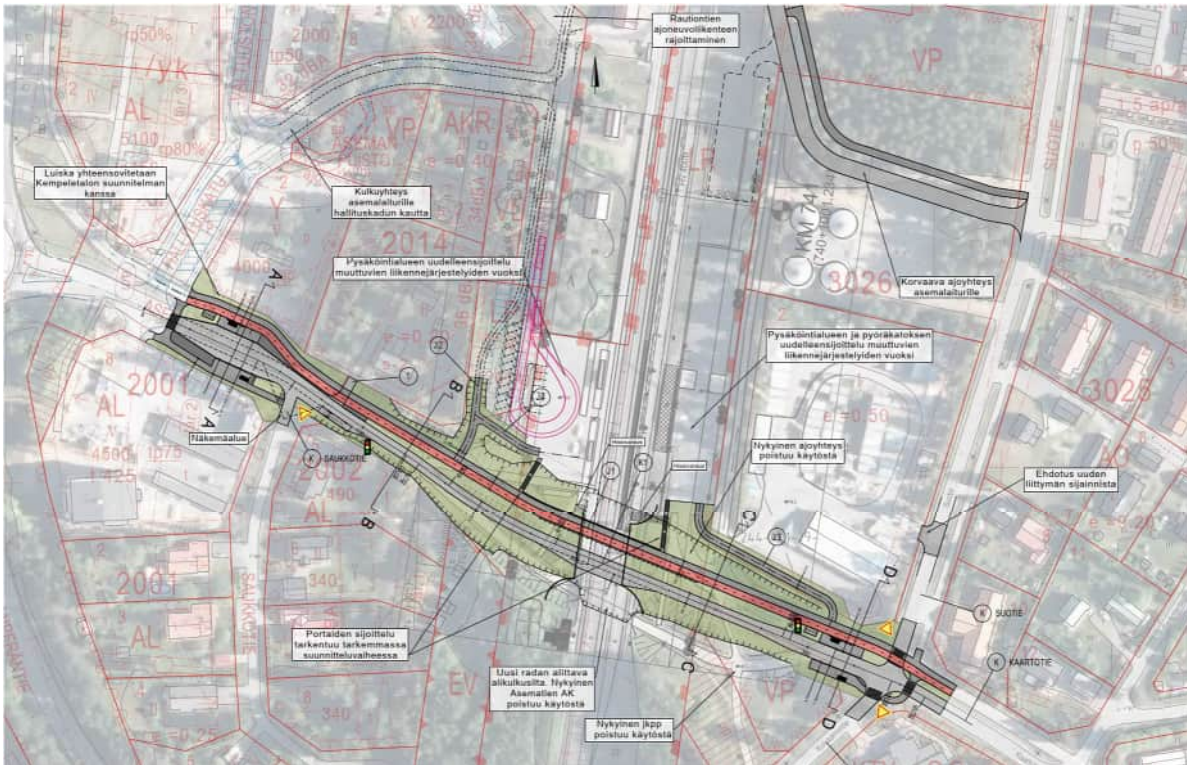


Meluvalleja ja valli+aita yhdistelmä (ME17, kv+5m; ME18a, kv+2m; ME18b, kv+2m ja ME18c, kv+2m) Riihivainion ja Ollakan alueella Ratasuunnitelmassa alueelle on osoitettu myös ylijäämämaiden sijoitusalue 10, jota ei hyväksytä ratasuunnitelmalla vaan käytöstä sovitaan erikseen kunnan kanssa. Suunnittelualue 2c.

Meluestelyhenteissä korkeus on esitetty muodossa $mp + eli$ korkeus maanpinnasta tai $kv + eli$ korkeus keskiviivasta.

Asemantie-Kaartotie-joukkoliikennealikulun yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmaluonnoksen mukaan radan ali osoitetaan uusi väylä joukkoliikenteelle. Kävelyn ja pyöräilyn baana siirretään kadun pohjoispuolelle, jolloin reitiltä poistuu kaksi kadunylitystä. Alikulun molemmin puolin on sijoitettu joukkoliikenteen pysäkit ja odotustila. Baanalta on tarkasteltu kävely- ja pyörätieyhteydet asemalaiturille. Uuden sillan yhteyteen on osoitettu varaus hissien toteuttamiselle.



Joukkoliikennealikulun yleissuunnitelmakartta, 8.11.2024 Sweco

Kempeleen aseman ympäristön liikennetarkastelut

Rautatien itäpuolella olevan kokoojakadun (Suotie) linjausta on tarkasteltu aseman ympäristön täydennysrakentamiseen liittyvissä liikennetarkasteluissa 2023 (WSP). Vaihtoehtoina tutkittiin Suotien kehittämistä nykyiselle paikalleen ja sen linjaamista uudelleen rautatien varteen. Kyseisen linjauksen ja kehittyvän maankäytön vaikutuksia melutasoihin tutkittiin vaihtoehtoisena ennustetilanteena rautatiealueen tarkistusten meluselvityksessä. (WSP 2024). Kokoojakadun linjaaminen radan varteen todettiin näiden tarkastelujen perusteella paremmaksi vaihtoehtoksi sen vähentäessä Ristisuon asuinalueelle kohdistuvia meluvaikutuksia ja mahdollistaen Suotien liikenteen rauhoittamisen ja kehittämisen kävelyn ja pyöräilyn yhteytenä.



Aseman ympäristön vaihtoehtoiset liikennetarkastelut, joissa on tarkasteltu rautatien itäpuolisen kokoojakadun linjausta. Moottoriajoneuvoliikenteen pääväylät mustalla viivalla, kävely- ja pyörätien punaisella (WSP 2023)

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Maankäyttö- ja rakennuslaki (1.1.2025 alkaen alueidenkäyttölaki) (132/1999) 51 § edellyttää, että asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla kunnan kehityksen edellyttämällä tavalla. Kaavan merkittävä toteutumatta jääminen luo keskeneräistä ympäristöä sekä jättää palvelut ja kunnallistekniikan vajaatehoisiksi. MRL/AKL 60 §:n mukaan kunnan tulee tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin vanhentuneiden asemakaavojen uudistamiseksi.

Kempeleen kunnan toimesta käynnistetylle asemakaavan muutokselle on tarve Väyläviraston käynnistämän kaksoisraidesuunnittelun ja Kempeleen maankäytön suunnitelmien yhteensovittamiseksi. Hanke on listattu käynnistyyiin hankkeisiin Kempeleen kunnan kaavoituskatsauksessa 2023.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kempeleen kunnanhallitus on 15.1.2024 § 4 tehnyt käynnistämispäätöksen kaavamutoksesta, jonka tavoitteena on mahdollistaa Kempeleen aseman kohdalla kaksoisraiteen vaatimat rakenteet ja liikennejärjestelyt sekä melurakenteet radan varressa ratasuunnitelman mukaisesti kunnan suunnitelmiin ja joukkoliikennealikulun toteuttamiseen yhteensovittaen.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osalliset, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely

Osalliset, osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (liite 3). Kaava-asiakirjat ovat kaavoituksen nettisivuilla (www.kempele.fi > Asuminen ja ympäristö > Suunnitelmapankki > Asemakaavahankkeet) koko kaavaprosessin ajan.

Viranomaisyhteistyö

Keskeiset viranomaiset on lueteltu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Kaavan suhteen on tehty viranomaisyhteistyötä Väyläviraston kanssa koskien kaksoisraiteen suunnitelmien vaikutusta kaavaan ja sen toteuttamiseen. Viranomaislausuntojen pohjalta on laadittu yhteismeluselvitys, jossa on huomioitu rautatiemelun lisäksi tieliikennemelu ja uusi joukkoliikennealikulku. Museolta on pyydetty lausunnot selvitystarpeista rautatiealueen rakennusten ja muinaismuistokohteen osalta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman palautteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 7 lausuntoa ja 1 mielipide.

- Kempeleen vesihuolto edellyttää nykyisten vesihuollon runkolinjojen ratasuunnittelusta johtuvien siirtotarpeiden huomioimista.
- Oulun seudun sähkö toimitti kaukolämmön verkostokartan ja ilmoitti, ettei alueella ole tiedossa olevia verkoston muutos tai laajentamistarpeita.
- Oulun seudun ympäristötoimi edellyttää meluselvitysten täydentämistä sekä happamien sulfaattimaiden ja pohjavesialueen huomioimista.
- Telia Finland Oyj huomauttaa suunnittelualueella olevista tietoliikennekaapeleista.
- DNA Tower Finland oy esittää suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevan teleaseman/maston sijainnin tarkastelua ja mahdollista siirtoa.
- Pohjois-Pohjois pohjanmaan museo lausui arkeologisen kulttuuriperinnön osalta, että selvitykset ovat arkeologisen kulttuuriperinnön osalta ajan tasalla eikä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ollut huomautettavaa.
- Pelastuslaitoksella ei ollut huomautettavaa vireilletulovaiheen asiakirjoihin.
- Osallisen mielipide koski rautatien varren ja laajemmin Ristisuon alueen luonto- ja virkistysarvoja sekä rautatieaseman ympäristön kulttuurihistoria-arvoja. Mielipiteessä otettiin yksityiskohtaisesti kantaa Kempeleen aseman ympäristön kehittämissuunnitelmaan.

OAS asetetaan luonnosvaiheen kuulemisen yhteydessä uudelleen nähtäville tarkentuneen asemakaavamuutosalueen rajauksen vuoksi.

Valiokuntaohjaukset

Elinvoimavaliokunnalle esiteltiin vireilletulovaiheessa saatua palautetta, kaavaratkaisun perusteena olevia suunnitelmia sekä alustavaa asemakaavaluonnosta. Valiokunnalta pyydettiin ohjausta kaavaluonnoksessa ja kaavamuutoksen jatkosuunnittelussa huomioon otettavaksi.

Elinvoimavaliokunta (31.10.2024):

Elinvoimavaliokunta ohjasi, että alustavan kaavaluonnoksen pohjalta voitaisiin edetä, mutta ei muutettaisi meijerin korttelin kaavamerkintää.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

Kempeleen kunnan tavoitteena on asemakaavan muutoksella mahdollistaa Kempeleen aseman itäpuolisen laiturin rakentaminen ja liikennejärjestelyt Asemantie-Kaartotie kohdalla sekä melurakenteet radan varressa ratasuunnitelman mukaisesti. Asemakaavahankkeessa osoitetaan asemakaavaan ratasuunnitelman mukainen rautatiealue, joka toimii kaksoisraiteen toteutusvaiheessa lunastusalueena.

Aseman ympäristöä kehitetään pitkällä tähtäimellä vetovoimaisena ja ympäristöltään keskustamaisena alueena joukkoliikennepalvelut ja kestävä liikunnan edellytykset huomioiden. Maankäytön jatkokehittämistä tutkitaan alueen seuraavissa kaavahankkeissa. Kempeleen kaavoituskatsauksessa 2024 on tulevana hankkeena mainittu asemakaavan tarkistukset rautatieaseman ympäristössä, josta kunnalle on tullut aloitteita ja tiedusteluita asemakaavan tarkastelemiseksi yksityisillä korttelialueilla.

Kaava-alue on lisäksi rautatiealueiden osalta rajattu Kempeleen ajantasakaavan sirpaleisuus huomioiden siten, että kaavamuutoksen osa-alueet muodostavat mahdollisimman yhtenäisen kokonaisuuden ja selkiyttävät ajantasa-asemakaavaa.

4.5 Kaavaluonnos

Kunnanhallituksen 12.11.2024 § 337 päätöksestä luonnosvaiheen aineisto asetettiin nähtäville 20.11.-20.12.2024. Kaavaluonnosaineistoa esiteltiin yleisötilaisuudessa 4.12.2024.

Luonnoksen pohjana ovat olleet Liminka-Oulu kaksoisraidehankkeen ratasuunnitelma, Asemantie-Kaartotie joukkoliikennealikulun yleissuunnitelma sekä Kempeleen aseman ympäristön kehittämissuunnitelma. Asemakaavaluonnoksen liikennealueet on osoitettu näiden suunnitelmien perusteella.

Valmisteluvaiheen palautteet

Kaavaluonnosaineistosta saatiin kymmenen (10) viranomaislausuntoa ja yksi mielipide. Lisäksi Oulun seudun Ympäristötoimi ilmoitti, että ei anna lausuntoa kaavahankkeeseen.

- Dna Tower Finland Oy ilmoitti hyväksyvänsä kaavaan osoitetun ET-alueen sijainnin mastolle, joka tulee sovitusti korvaamaan Asemantiellä sijaitsevan mastokohteen.
- Kempeleen Vesihuolto Oy edellytti nykyisten vesihuollon runkolinjojen ja mahdollisten ratasuunnittelusta johtuvien johdonsiirtotarpeiden huomioimista kaavassa.
- Oulun seudun liikenne näki alikulkukäytävän toteuttamisen joukkoliikenteen kannalta kaavan tärkeimpänä muutoksena.
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus kritisoi luontoselvitysten toteutusta ja raportointia ja edellytti tarkennuksia selostuksen lähtötietokuvauksiin ja vaikutustenarviointeihin, pohjavesimääräyksiin, happamien sulfaattimaiden käsittelyyn, läjitysalueen perusteluihin sekä melumerkintöihin.
- Pohjois-Pohjanmaan museo arkeologisen kulttuuriperinnön osalta arvioi, että kaavamuutoksella ei ole vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön.
- Pohjois-Pohjanmaan museo rakennetun kulttuuriympäristön osalta näki, että Valtion rautatiealueen rakennusten ja ympäristön säilyminen on turvattu riittäväillä suojelumerkinnöillä ja kaavamääräyksillä sekä rakennuskohtaisesti että ympäristön osalta.
- Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitoksella ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.
- Suomen Erillisverkot Oy:n mukaan kaavahankkeella ei ole vaikutusta heidän verkko-operaattoripalvelunsa liiketoimintaan.
- Telia Finland Oyj:llä ei ollut huomauttamista kaavaluonnosaineistosta.
- Väylävirasto antoi lausuntonsa rautateiden näkökulmasta ja edellytti rautatien suoja-alueen ja radan kuivatusrakenteiden huomioimista maankäytössä ja hulevesien hallinnassa.
- Mielipiteessä nostetaan esiin kaavamuutosalueen ja sen ulkopuolisen alueen luonto- ja viheralueisiin liittyviä arvoja ja tehdään tarkkoja huomioita hankkeessa käytettyihin luonto- ja taustaselvityksiin.

Palaute kokonaisuudessaan ja niihin laaditut vastineet on koostettu kaavaselostuksen liitteeseen 6. Luonnosvaiheen palaute ja vastineet on käsitelty kunnanhallituksessa 10.3.2025 § 72.



4.6 Kaavaehdotus

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen Liminka-Oulu –ratasuunnitelma on ollut julkisesti nähtävillä 17.12.2024 - 16.01.2025 välisen ajan sekä viranomaisille 28.2.2025 asti. Väyläviraston kanssa on pidetty ratasuunnitelmaa koskeva palaveri 17.2.2025. Ratavartijan tuvan omistajan kanssa on pidetty palaveri 25.2.2025. Ehdotusvaiheen aineistoon on valmistunut Komeetantien ympäristöä koskeva rakennettavuus- ja sulfaattimaaselvitys 20.12.2024. Myös kaavahanketta koskeva luontoselvitys on päivitetty 27.2.2025 raportoinnin ja kuvaviitteiden osalta.

Ehdotusvaiheessa kaavaan tehdyt muutokset

Kaavakartan muutokset:

- Lisätty puuttuvat eritasoristeysten merkinnät
- Lisätty meluntorjuntarakenteiden likimääräiset sijainnit
- Täydennetty johtovarausalueita
- Täydennetty ajoyhteyksien merkintöjä
- Lisätty rautatien suoja-alue
- Muutettu mastoalueen merkintä ohjeelliseksi
- Tarkennettu kaava-alueen rajausta Hakamaalla

Määräysten muutokset

- Lisätty happamia sulfaattimaita koskeva yleismääräys
- Tarkennettu ohjeellisen maanlajitysalueen määräystä
- Lisätty/tarkennettu pohjavesialuetta koskevia määräyksiä
- Lisätty rautatien suoja-aluetta koskeva määräys
- Täydennetty hulevesien hallintaa koskevia yleismääräyksiä
- Tarkennettu indeksia -81

Selostuksen muutokset:

- Kaavassa huomioitavien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden listaa täydennetty
- Täydennetty lähtökohtia koskevaa osiota mm. luonnonympäristön, rakennettavuuden, kulttuuriympäristön ja pohjavesialueen kuvauksen osalta
- Tarkennettu asemakaavan kuvausta koskevaa osiota
- Täydennetty kaavan vaikutusten arviointia

Ehdotusvaiheen palautteet

Kaavaehdotus oli nähtävillä 19.3. – 22.4.2025. Kaavaehdotusaineistosta saapui viisi (5) viranomaislausuntoa. Lisäksi Oulun seudun liikenne ja Kempeleen Vesihuolto ilmoittivat, että eivät anna lausuntoa kaavaehdotusvaiheessa. Väyläviraston lausunto saapui kuulemisajan ulkopuolella.

- Dna Tower Finland Oy:llä ei ollut huomautettavaa kaavaehdotukseen.
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ympäristösuojeluyksikkö edellytti meluntorjuntarakenteita koskevia kaavamääräyksiä ja kaavamerkintöjä niiden likimääräisen korkeusaseman osoittamiseksi kaavakartalla tai perusteluilla sille, miksi kaavamääräyksille ei ole tarvetta.
- Pohjois-Pohjanmaan museo esitti rakennetun kulttuuriympäristön osalta huolenaiheita liittyen lisärakentamiseen arvokohteiden ympäristössä sekä meluseinän sopivuuteen ja ympäristösuunnitelmien soveltuvuuteen kulttuurihistoriakohteiden läheisyydessä.
- Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitoksella ei ollut lisättävää aikaisemmassa vaiheessa muutosluonnoksesta annettuun lausuntoon.

- Suomen Erillisverkot Oy totesi, että kaavamuutoksella ei ole vaikutusta verkko-operaattoripalveluidensa liiketoimintaan.
- Väylävirasto lausui, että ratasuunnitelmassa osoitettavilla uusilla meluntorjuntaratkaisuilla alennetaan merkittävästi melutasoja, mutta niillä ei välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja.

Palaute kokonaisuudessaan ja niihin laaditut vastineet on koostettu kaavaselostuksen liitteeseen 7. Palaute ja vastineet on käsitelty kunnanhallituksessa 19.5.2025 § xx.

4.7 Hyväksyntävaiheen kaavamuutos

Hyväksyntävaiheessa kaavaan tehdyt muutokset

Kaavakartan muutokset:

- Tarkistettu selitteiden oikeinkirjoitus
- Lisätty nimistö

Selostuksen muutokset:

- Perusteltu meluntorjuntamerkintöjä ja -määräyksiä
- Muistutetaan ottamaan ympäristöä muuttavissa hankkeissa huomioon kulttuuriympäristö ja taajamakuvalliset tekijät

5. Asemakaavan kuvaus

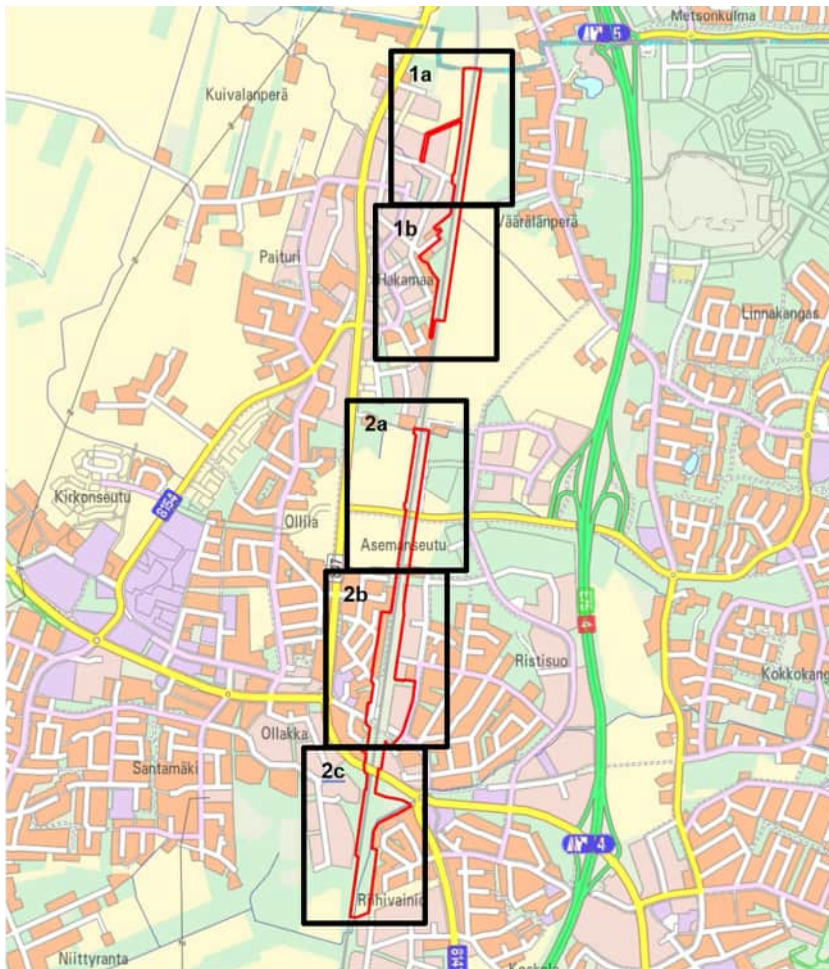
5.1 Kaavan rakenne ja aluevaraukset

Asemakaava muuttaa kortteleita 2008, 2014, 3026 ja niihin liittyviä katu- ja viheralueita sekä rautatiealueeseen liittyviä maa-, metsätalous- ja viheralueita.

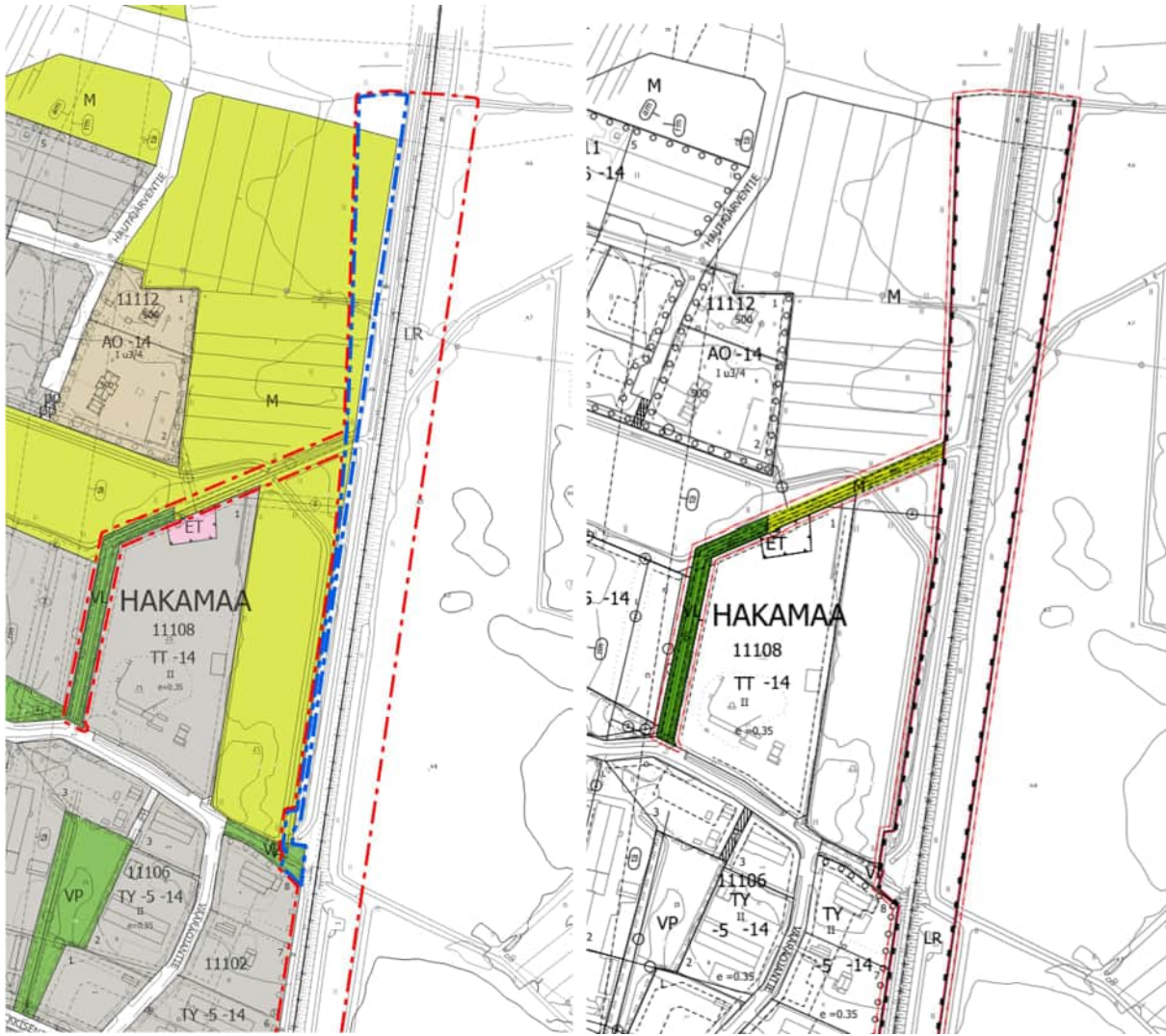
Suunnittelualueen koko on noin 30,2155 ha. Koko suunnittelualue on kaavamuuotosaluetta.

Kaavamuuotuksessa muodostuu eniten rautatie- ja muita liikennealueita (LR, LPA, kadut, pp) 23,5 ha ja uutta suojaviheraluetta EV 4,4 ha. Lisäksi kaavalla osoitetaan olevat teollisuustontit (TY) nykyistä pienempinä 1,4 ha, palvelutontti (P/s) 0,4 ha, viheralueita (VL) 0,25 ha sekä maa- ja metsätalousalueita (M) 0,13 ha.

Seuraavassa on kuvattu kaavan rakenne tarkemmin alueittain pohjoisesta etelään alla olevassa kuvassa esitetyn aluenumeroinnin mukaisesti.

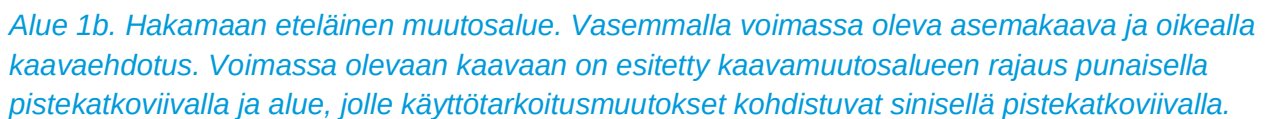


Muutosalueiden numerointi. Kaavamuuotosalueen rajausta punaisella.



Alue 1a. Hakamaan pohjoinen muutosalue. Vasemmalla voimassa oleva asemakaava ja oikealla kaavaehdotus. Voimassa olevaan kaavaan on esitetty kaavamuutosalueen rajausta punaisella pistekatkoviivalla ja alue, jolle käyttötarkoituksmuutokset kohdistuvat sinisellä pistekatkoviivalla.

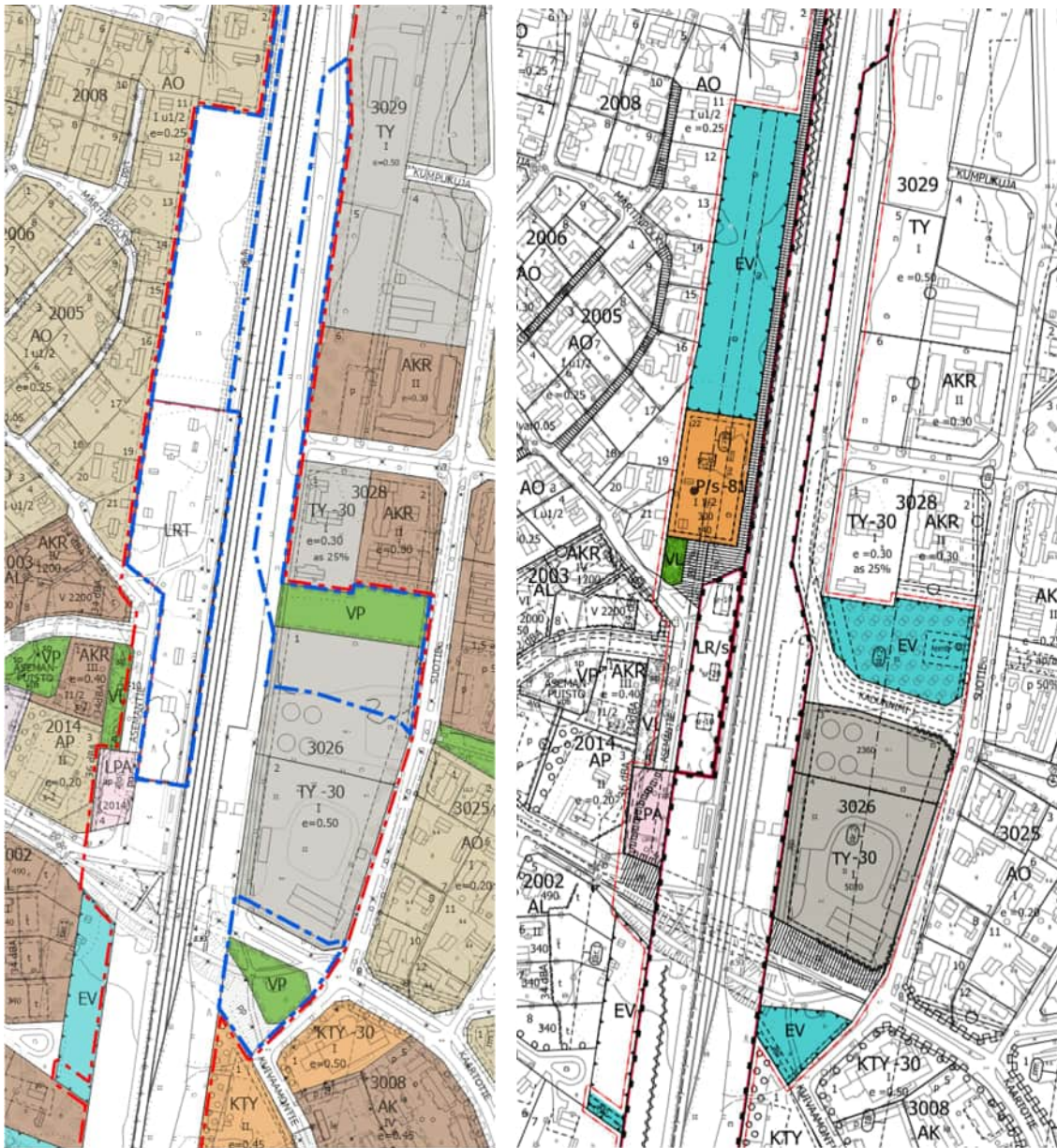
Hakamaan pohjoisosassa rautatien länsipuolella lähivirkistysaluetta sekä maa- ja metsätalousaluetta muuttuu rautatiealueeksi LR ja suojaviheralueeksi EV. Rautatiealuetta laajennetaan kaksoisraidehankkeen mukaisen kaarreoikaisun vuoksi. Rautatien itäpuolella rautatiealueen raja pysyy ennallaan. Korttelin 11108 ympäristössä todetaan oleva huoltotieyhteys asemakaavassa ajoyhteysmerkinnällä.





Alue 2a. Komeetantien muutosalue. Vasemmalla voimassa oleva asemakaava ja oikealla kaavaehdotus. Voimassa olevaan kaavaan on esitetty kaavamuutosalueen rajausta punaisella pistekatkoviivalla ja alue, jolle käyttötarkoituks muutokset kohdistuvat sinisellä pistekatkoviivalla.

Komeetantien pohjoispuolella maa- ja metsätalousaluetta muuttuu suojaviheralueeksi EV ja rautatiealueeksi LR. Rautatiealuetta laajennetaan huoltotien tilantarpeen vuoksi. Suojaviheralueelle osoitetaan ajoyhteys rautatien huoltotielle. Komeetantien eteläpuolella rautatiealuetta muuttuu jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi, jolla on huoltoajo sallittu pp/h alueelle toteutuneiden väylien mukaisesti. Rautatien itäpuolella rautatiealueen raja pysyy ennallaan.



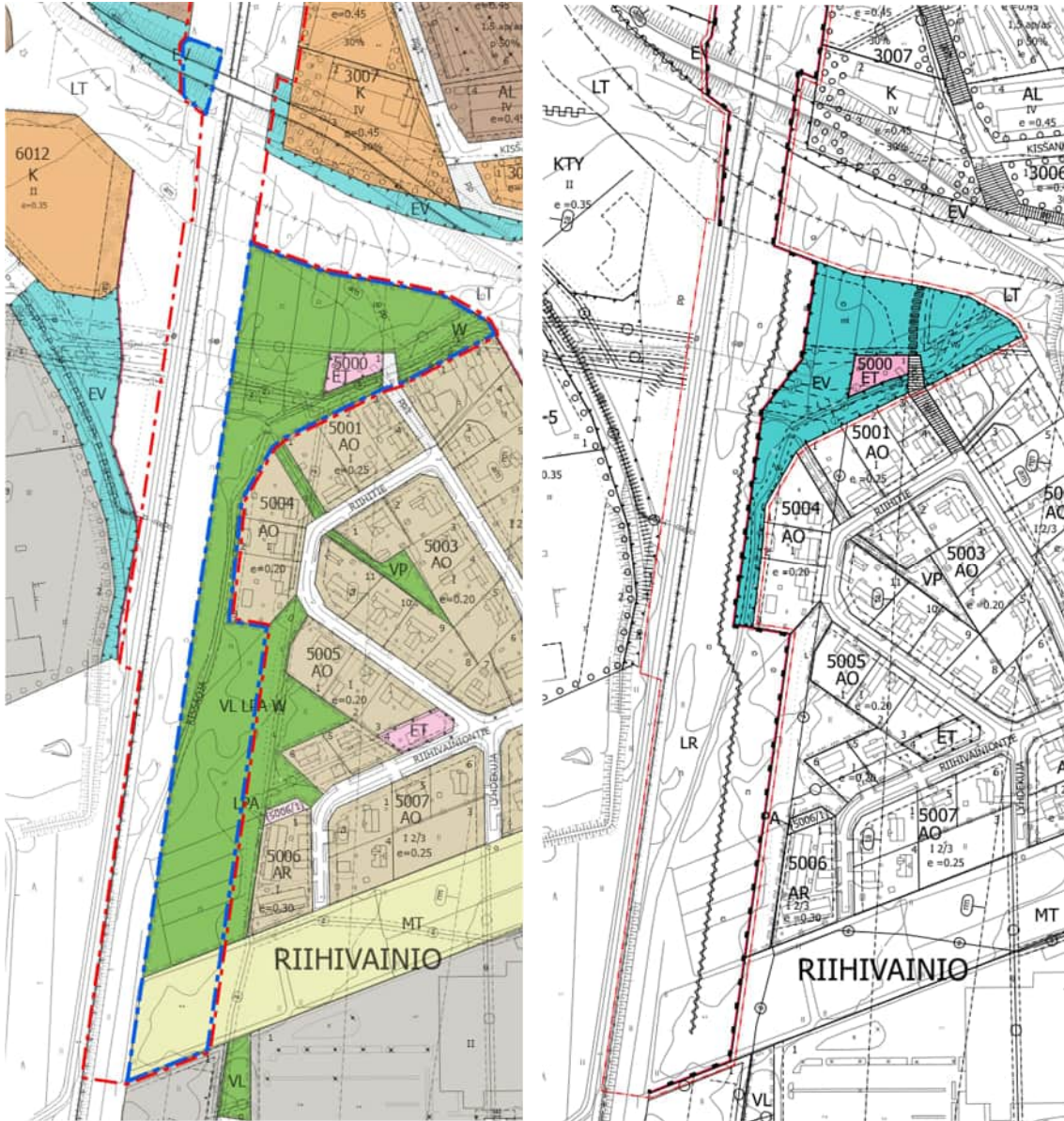
Alue 2b. Aseman ympäristön muutosalue. Vasemmalla voimassa oleva asemakaava ja oikealla kaavaehdotus. Voimassa olevaan kaavaan on esitetty kaavamuutosalueen rajausta punaisella pistekatkoviivalla ja alue, jolle käyttötarkoituksmuutokset kohdistuvat sinisellä pistekatkoviivalla.

Kaavalla muodostuu Kempeleen rautatieaseman ympäristöön uusi palvelurakennusten tontti P, joka liittyy osaksi kortteliä 2008. Pinta-ala 4018,1 ja rakennusoikeus 300 kem + t40. Suojelumerkintöjä tarkistetaan rautatieaseman ympäristössä. Rautatiealueen osa ja palvelurakennusten tontti on osoitettu alueeksi, jolla ympäristö säilytetään (/s). Päärakennuksille on annettu erilliset suojelumääräykset sr-10 ja sr-20. Nämä alueet korvaavat voimassa olevan asemakaavan LRT-alueen (rautatiealue, jolla ympäristö säilytetään. LRT-merkintää käytetään yleisesti muualla teollisuusraidealuetta osoittavana merkintänä, minkä vuoksi merkintää on syytä muuttaa.

Teollisuusrakennusten kortteliin 3026 ja rautatiealueeseen kuuluvaa aluetta muuttuu katu- ja suojaviheralueiksi. Suojaviheralueelle osoitetaan ohjeellinen maston rakennusala. Rautatien itäpuolelle syntyy muutosten vuoksi uusi katu. Kaartotien, rautatien ja Suotien risteysväliin jäävä osa muuttuu joukkoliikennekaduksi, jolla on kiinteistölle ajo sallittu sekä kävely- ja pyörätieksi (j/l ja pp).

Teollisuusrakennusten korttelialueella määräykset säilyvät voimassa olevan kaavan mukaisina. Olevaa

asumista aseman kohdalla suojataan ratasuunnitelman mukaisilla meluseinillä ME23 (kv+3m) ja ME22 (kv+3m), jotka mahtuvat nykyiselle LR-alueelle. (Meluestelyhenteissä korkeus on esitetty muodossa mp + eli korkeus maanpinnasta tai kv + eli korkeus keskiviivasta.)



Alue 2c. Riihivainion muutosalue. Vasemmalla voimassa oleva asemakaava ja oikealla kaavaehdotus. Voimassa olevaan kaavaan on esitetty kaavamuutosalueen rajausta punaisella pistekatkoviivalla ja alue, jolle käyttötarkoituksmuutokset kohdistuvat sinisellä pistekatkoviivalla.

Riihivainiolla rautatien itäpuolella lähivirkistysaluetta muuttuu rautatiealueeksi LR ja suojaviheralueeksi EV. Rautatiealuetta laajennetaan ratasuunnitelman mukaisten meluntorjuntarakenteiden tilantarpeen vuoksi (ME17, kv+5m; ME18a, kv+2m; ME18b, kv+2m ja ME18C, kv+2m). Suojaviheralue on perusteltu meluolosuhteiden vuoksi. Suojaviheralueelle osoitetaan ratasuunnitelman mukainen ylijäämämaiden sijoitusalue 10 merkinnällä ohjeellinen maanlajitusalue, jolle pilaantuneiden maiden ja happamien sulfaattimaiden läjitys on kielletty. Läjitys määrätään toteutettavaksi erillisen puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman mukaan.

5.2 Ympäristön laatu

Keskusta alueen vision tavoitteen mukaan aseman ympäristöä pyritään tiivistämään nykyisen infran piirissä tukeutuen jatkuvasti kehittyvään bussi- ja raideliikenteeseen. Seuraavassa on yksilöidymmin aluetta koskevia keskusta-alueen vision mukaisia suunnittelutavoitteita.

Vajaakäytöstä kohti tulevaisuuden tehokasta maankäyttöä

- Tehostetaan rakentamista joukkoliikennevyöhykkeellä: lisärakentamisen paikat tutkitaan asemakaavalla ja poistuvia kohteita voidaan korvata tehokkaammilla myös maankäyttösopimuksin.
- Viherympäristön riittävydestä tulee huolehtia myös alueen tiivistyessä ja katuvihreän merkitys korostuu.
- Omakotitalojen korvaaminen paritaloilla on jo mahdollista voimassa olevassa kaavassa.
- Rakentamisen tehokkuutta tavoitellaan myös edistämällä pysäköintilaitoksia ja muita keskitettyjä ratkaisuja.

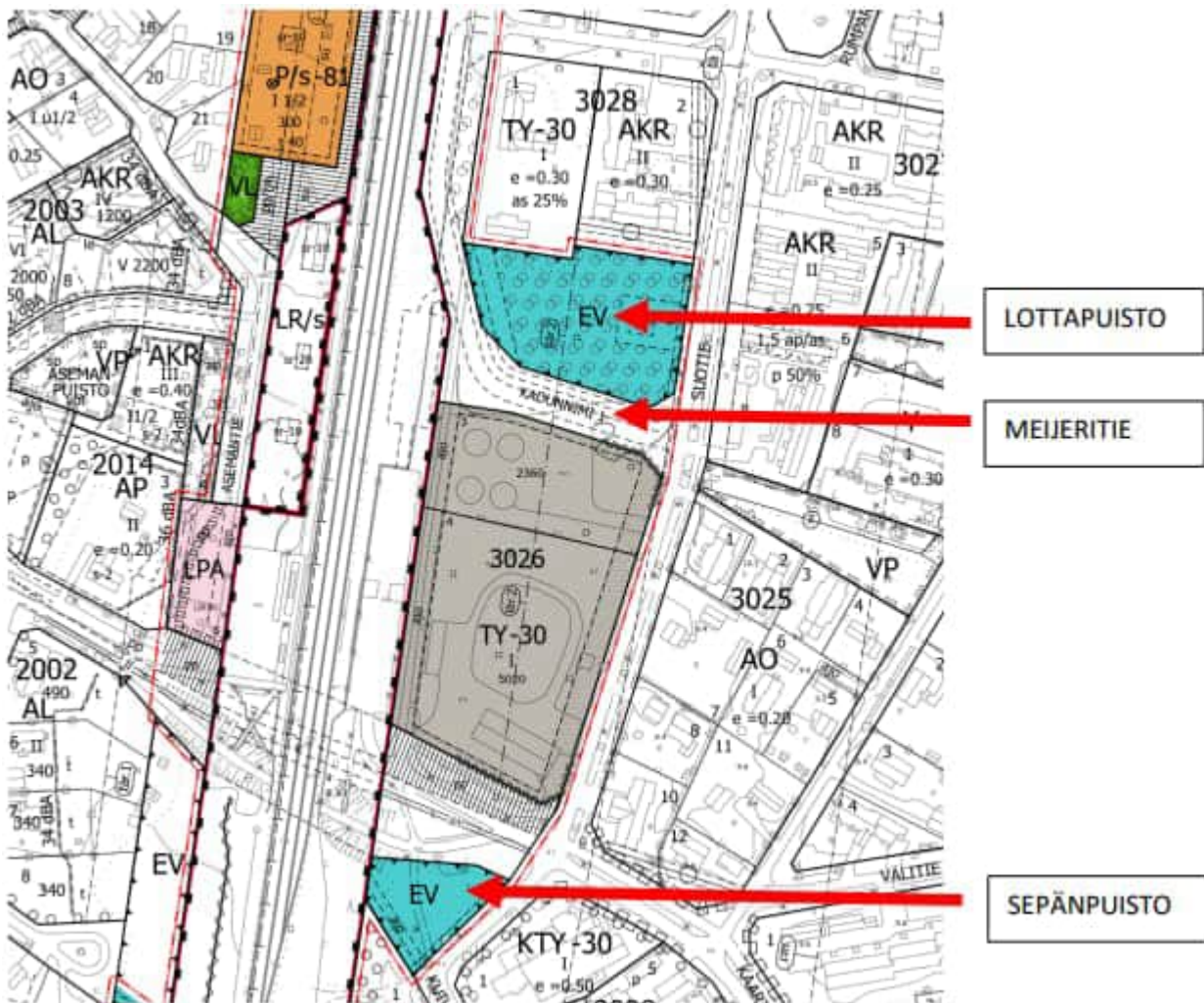
Lyhyt matka kotoa aseman työpaikka- ja palvelukeskittymään

- Aseman kehän ytimeen tulee uusia sekoittuneiden työpaikka- ja asuinrakennusten kortteleita.
- Kehän laidoilla ja siitä ulospäin jatkuu asumisen alue, jonka lomassa on asukkaiden lähipalveluita.
- Radan estevaikutuksen vähentyessä alue hyödyntää sujuvasti ydinkeskustan palveluita, ja mm. aseman kehän pysäköintilaitokset voivat palvella myös ydinkeskustaa.
- Tarkastellaan raiteen tärinästä kärsivien alueiden tilannetta pidemmällä aikavälillä, kun raideliikenteen tulevaisuus selkiytyy.

Kaavamuutos tukee sen tarkoituksen ja tavoitteen mahdollistamissa rajoissa keskusta-alueen vision tavoitteiden saavuttamista keskittyen erityisesti liikennejärjestelyjä koskeviin tavoitteisiin. Laatutavoitteiden toteutuminen korostuu liikenneväylien ja muiden yleisten alueiden jatkosuunnittelussa.

5.3 Nimistö

Alueelle syntyy uusi katu. Nimistötoimikunta on kokouksessaan 13.3.2025 päättänyt esittää uudelle kadulle nimeä Meijeritie alueella sijaitsevan, 1912-13 rakennetun Kempeleen-Salon osuusmeijerin muistoksi. Viheralueille esitetään nimiä Lottapuisto ja Sepänpuisto kohteisiin liittyvän historian esiin nostamiseksi.



Nimistötoimikunnan 13.3.2025 ehdotukset alueen nimistölle.

5.4 Kaavamääräykset

Käyttötarkoituserkinnät

	Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.
	Palvelurakennusten korttelialue, jolla ympäristö säilytetään. Aluetta tulee hoitaa siten, että ympäristön arvo säilyy. Ympäristöä muuttavia toimenpiteitä suunniteltaessa on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.
	Autopaikkojen korttelialue.
	Lahivirkistysalue.
	Suojaviheralue.
	Maa- ja metsätalousalue.
	Rautatiealue.
	Rautatiealue, jolla ympäristö säilytetään. Aluetta tulee hoitaa siten, että ympäristön arvo säilyy. Ympäristöä muuttavia toimenpiteitä suunniteltaessa on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.
	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.
	Ohjeellinen vesialue.

Rakentamisen sijoittumista, laatua ja rajoitteita koskevat määräykset

	Rakennusala.
	Istutettava alueen osa.

Suunnitteluvuosi sisältyy Oulun seudun laatuikäytävään, missä vaaditaan yksityiskohtaiselta suunnittelulta ja toteutukselta korkeatasoista ja vetovoimaista taajamarakennetta, ympäristörakentamista sekä joukkoliikenteen palvelutasoa. Alueella on kiinnitettävä erityistä huomiota valtatielle avautuviin julkisivuihin ja viherrakentamiseen. Käytävän varrella on järjestettävä hyvät ja turvalliset jalankulku- ja pyöräliikenneyhteydet joukkoliikenteen pysäkeille sekä ympäröiville viheralueille.

Asemakaava-alueella rakentamatta jäävät korttelialueen osat, joita ei käytetä ajoteinä eikä pysäköintiin, on hoidettava puistomaisessa kunnossa. Rakentamisluvan yhteydessä on esitettävä rakennuspaikkaa koskeva pihajärjestely- ja istutussuunnitelma, joka on toteutettava rakentamisen yhteydessä.

Yli 30 metriä merenpinnan yläpuolelle ulottuvan maston, tuulivoimalan, nosturin, valaistus-, radio- tai muun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamisesta tulee pyytää asianomaisen ilmailukäytävän palvelun tarjoajalta lausunto lentoesteluvan tarpeesta (ilmailulaki 158 §).

Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle uloimman raiteen keskilinjasta. Suoja-alueita koskevat määräykset ja toimenpiderajoitukset tulee huomioida aluetta rakennettaessa.

Rakennuksia tonteille sijoitettaessa on huomioitava pelastusteiden rakentaminen ja merkitseminen.

Kulttuuriympäristöä ja ympäristön suojelua koskevat määräykset

Kaavamerkinnot edellyttävät rautatierakennusten ympäristöä muuttavissa toimenpiteissä museoviranomaisen lausuntoa ja historiallisen tielinjauksen alueella kulttuurihistoriallisten arvojen ja historiallisen luonteen huomioon ottamista.

sr-20

Suojeltava rakennus. Rakennus on korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava sen kulttuurihistorialliset ja rakennustaiteelliset arvot säilyttäen. Julkisivukorjauksissa tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja. Sisätiloissa voidaan tehdä toiminnan vaatimia muutoksia. Mikäli rakennuksessa tai sen lähiympäristössä on aikaisemmin suoritettu tämän pyrkimyksen vastaisia toimenpiteitä, on ne rakennuksen korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava entistään tai muulla rakennukseen tai lähiympäristöön sopivalla tavalla. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

sr-10

Suojeltava rakennus. Rakennus on korjattava sen kulttuurihistorialliset ja rakennustaiteelliset arvot säilyttäen. Sisä- ja ulkopuolisissa korjaustöissä tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.



Säilytettävä puu.



Säilytettävää puustoa.

Maakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön kohteen Pohjanmaan rantatien historiallinen tielinjaus tulee säilyttää ja tien kulttuurihistorialliset arvot sekä historiallinen luonne tulee ottaa huomioon tieympäristöä muuttavissa hankkeissa sekä tien kunnossapidossa. Tien säilyneiden osien käyttöä virkistys-, jalankulku- ja pyöräilyreitteinä tulee edistää sille soveltuvilla osilla.

Pohja- ja pintavesiä koskevat määräykset

Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue

Alueella ei saa tehdä pohjaveden laatua ja määrää vaarantavia toimenpiteitä. Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto (YSL 17§) sekä vesilain säädökset hankkeiden luvanvaraisuudesta. Tarvittaessa toimenpiteistä tulee pyytää Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto

Pohjavesialueella öljysäiliöt sekä muut pohjaveden puhtautta vaarantavien aineiden säiliöt ja varastot tulee sijoittaa maan päälle ja varustaa katoksellisella suoja-altaalla. Tällä alueella ei sallita sellaista uutta teollisuutta tai muuta siihen verrattavaa toimintaa, jossa valmistetaan, varastoidaan tai käytetään toiminnassa pohjavettä vaarantavia kemikaaleja tai muita aineita. Maanalaiset öljysäiliöt tulee poistaa käytöstä 5 vuoden kuluessa kaavan vahvistamisesta.

Pohjavesialueella maalämpöjärjestelmän rakentaminen edellyttää vesilain mukaista lupaa Pohjois-Suomen aluehallintovirastolta (maalämpökaivot) tai lausuntoa Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (maalämpöpiirit).

Rakennukset on perustettava niin, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen eikä virtauksiin. Pohjavesialueelle suunniteltujen muutos- ja korjaustöiden mahdollisista vaikutuksista pohjaveden laatuun on oltava yhteydessä joko rakennusvalvontaan tai kunnalliseen ympäristönsuojeluviranomaiseen.

Katu- ja liikennealueet tulee suunnitella siten, että liikenteen mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan minimoida.

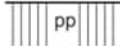
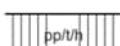
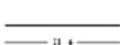
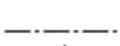
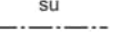
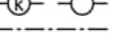
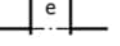
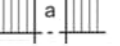
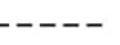
Pohjavesialueella muodostuvat puhtaat hulevedet tulee ensisijaisesti imeyttää pohjaveden muodostumisen turvaamiseksi ja likaiset hulevedet tulee johtaa viivytysrakenteiden kautta pois pohjavesialueelta tiiviissä rakenteessa.

Hulevedet tulee käsitellä kiinteistöjen hulevesiohjeen mukaisesti.

Pysäköimispaikkojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota hulevesien ennaltaehkäisyyn ja hallintaan.

Hulevedet tulee käsitellä siten, etteivät ne aiheuta haittaa rautatien kuivatukselle.

Liikenneväyliä ja verkostoja koskevat määräykset

	Ohjeellinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ja huoltoajo on sallittu.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.
	Joukkoliikenteelle varattu katu/tie, jolla on kiinteistölle ajo sallittu.
	Joukkoliikenteelle varattu katu/tie.
	Ajoyhteys.
	Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.
	Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa
	Rautatien suoja-alueeksi varattu alueen osa.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Eritasoristeys.
	Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.
	Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.
	Ohjeellinen ajorata tai kevyen liikenteen väylä.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää
	Alueelle on rakennettava melusuojaus. Merkintä osoittaa suojauksen likimääräisen sijainnin.

Asemakaavakartalla varataan tilaa Liminka-Oulu ratasuunnitelman mukaisille meluesteille. Meluntorjuntarakenteiden suunnittelu on asemakaavasuunnittelun kanssa rinnakkaisen, eri suunnitteluprosessin, toteutussuunnittelussa tarkentuvaa sisältöä, joten asemakaavakartalla osoitetaan ainoastaan meluntorjuntarakenteiden likimääräinen sijainti ja korkeusasemien osalta viitataan Liminka-Oulu ratasuunnitelmaan.

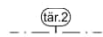
Yleisillä liikennealueilla hankkeiden toteuttamisjärjestyksestä, toteuttamisaikataulusta ja toteuttamistavasta sovitaan erikseen Kempeleen kunnan ja valtion ko. aluehallinnosta vastaavan viranomaisen kesken.

Maaperää ja rakennettavuutta koskevat yleismääräykset

Alueella edellytetään rakennuspaikkakohtaista perustamisselvitystä.

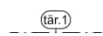
Asemakaava-alueella saattaa esiintyä/esiintyy todennäköisesti happamia sulfaattimaita. Rakennussuunnittelun yhteydessä tulee selvittää happamien sulfaattimaiden ja potentiaalisesti happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja niiden vaikutus suunnitelmaratkaisuihin. Happamoitumisriski on otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, kaivutöissä, massanvaihdoissa ja maa-aineksen läjityksessä happamoitumishaittojen ennaltaehkäisemiseksi. Alueelle ei saa rakentaa kellareita.

Ympäristöhäiriöiden torjuntaa koskevat määräykset



Tärinäluokan D-alue

Tärinäluokan D alueelle (90-40 m radasta) voidaan sijoittaa ei-tärinäherkkää rakentamista (toimistot, kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat sekä teollisuus). Yksittäisiä täydennysrakentamiskohteita lukuun ottamatta alueelle ei suositella tärinäherkkää rakentamista (asuminen, majoitus) ilman tärinäsuojustoimenpiteitä.



Tärinäluokan D yläraja

Tärinäluokan D ylärajaa (40 m radasta) lähemmäksi rataa on mahdollista sijoittaa ei-tärinäherkkää rakentamista, mikäli tarkemmalla suunnittelulla voidaan varmistaa, ettei rakenteille aiheudu vaurioitumisriskiä.

-30

Indeksi osoittaa, että korttelialueelle ei saa sijoittaa laitosta, joka aiheuttaa ympäristöön melua, tärinää, ilman pilaantumista tai muuta häiriötä.

Melulaskentojen mukaan rautatien läheisyyteen sijoittuvien rakennusten julkisivuille kohdistuvat hetkelliset maksimitasot ovat korkeimmillaan 89 dB. Aseman lähellä P-tontilla olevan ratavartijan tuvan julkisivuilla hetkellinen maksimitaso ylittää 75 dB. Julkisivulle tulee antaa kaavamääräys äänitasoerosta, jotta hetkellinen maksimitaso ei ylitä sisällä rakennuksessa 45 dB, jota pidetään rajana nukkumiseen käytettävien tilojen yöaikaisille hetkellisille enimmäistasoille (WSP 2024). Sosiaali- ja terveyspalveluita koskevalla yleismääräyksellä huomioidaan ympäristöministeriön asetus rakennusten ääniympäristöstä (796/2017, 5§).

-81

Indeksi osoittaa, että korttelialueen rakennuksissa, joiden käyttö on herkkää yöaikaiselle melulle, tulee ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristys liikennemelua vastaan toteuttaa siten, ettei hetkellisen maksimiäänitason raja 45 dB rakennuksen sisätiloissa ylitä.

Uudisrakentamisen yhteydessä tulee varmistua siitä, ettei resonanssi voimista rautatietärinän vaikutuksia rakennuksissa.

Tavoitearvona on asuntojen ja muiden tärinälle herkkien toimintojen osalta tärinän tunnusluku $v_{w,95}$ enintään 0,30 mm/s, joka vastaa tärinäluokituksen luokkaa c. Tavoitearvona on toimistojen ja muiden tärinälle vähemmän herkkien toimintojen osalta tärinän tunnusluku $v_{w,95}$ enintään 60mm/s, joka vastaa tärinäluokituksen luokkaa d.

Mikäli kortteliin sijoitetaan päiväkotia tai sosiaali- ja terveyspalveluita, tulee ulkovaipan ääneneristys suunnitella ja toteuttaa siten, että ääneneristys on sisätiloissa vähintään 30 desibeliä ja impulssimaisen, kapeakaistaisen tai pienitaajuisen melun keskiäänitaso ei ylitä nukkumiseen tai lepoon käytettävissä huoneissa 25 desibeliä.

Yleisiä alueita koskevat määräykset

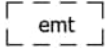
Kaavamuutoksessa laajennetaan LR-rautatiealueita ratasuunnitelman mukaisille, raidemeluselvityksen edellyttämille meluvalleille ja valli+aita –yhdistelmille. Ratasuunnitelmassa Riihivainion alueelle on osoitettu myös ylijäämämaiden sijoitusalue, jota ei hyväksytä ratasuunnitelmalla vaan käytöstä sovitaan erikseen kunnan kanssa.

Meluntorjuntarakenteiden suunnittelussa ja muussa ympäristörakentamisessa tulee ottaa huomioon taajamakuvalliset näkökohdat ja hankkeiden sopeutuminen ympäristöön. Meluvalleista tulee rakentaa maisemoituja ja istutettuja luonteva maaston osia.

Kunta on kaavamuutoksessa osoittamassa alueen ohjeelliseksi alueen osaksi, johon rakentamisen yhteydessä syntyviä ylijäämämaiden läjitys on sallittua vain hyväksytyn puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman mukaan. Pilaantuneita maita ja happamia sulfaattimaita ei saa käyttää maastonmuotoilun rakentamiseen alueella.



Ohjeellinen alueen osa, johon rakentamisen yhteydessä jäävien maamassojen läjitys on sallittua.



Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa maston ja siihen liittyviä tukiasematiloja.

Suojaviheralueelle osoitettuun maastonmuotoiluun voidaan käyttää rakentamisen yhteydessä syntyviä ylijäämämaita hyväksytyn puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman mukaan. Pilaantuneita maita ja happamia sulfaattimaita ei saa käyttää maastonmuotoilun rakentamiseen alueella.

Suojaviheralueille saa sijoittaa muuntamoita ja sähköjakeluverkkoon kuuluvia maakaapeleita.

6. Asemakaavan vaikutusten arviointi

Maankäyttö- ja rakennuslain/alueidenkäyttölain 9 §:n (6.3.2015/204) mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Ratarakentamisen vaikutuksia on käsitelty Liminka-Oulu – ratasuunnitelman ratasuunnitelmaselostuksessa.

6.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavasta ei aiheudu merkittäviä muutoksia yhdyskuntarakenteeseen. Kaava mahdollistaa maankäytön kehittämisen Kempeleen aseman ympäristössä. Kaava mahdollistaa siten Oulun seudun MAL-sopimuksessa tavoitteeksi asetetun kestävän ja vähäpäästöisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen Kempeleen alueella.

Asuminen, väestö ja elinolosuhteet

Kaavamuutoksella ei ole suoria vaikutuksia Kempeleen keskusta-alueen väestöön tai asuntotyyppijakaumaan. Pitkällä tähtäimellä joukkoliikenteen ohjaaminen tiiviimmin taajamarakenteen sisään mahdollistaa Kempeleen aseman ympäristön maankäytön tehostumisen.

Kaavamuutos mahdollistaa kaksoisraiteen toteuttamisen, jonka rakentaminen puolestaan lisää raidemelua ja tärinävaikutuksia kaavamuutosalueen ulkopuolelle. Ratasuunnitelmaprosessissa on arvioitu radan vaikutuksia. Ratasuunnitelmaselostuksen mukaan *“raideliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso kasvaa ympäristössä raideliikennemäärän ja ajonopeuden kasvun takia noin 1,3...2,8 dB ja yöajan keskiäänitaso noin 0,8...1,5 dB.”* Ratasuunnitelman mukaisten meluntorjuntaratkaisujen avulla raidemelusta kärsiviä kiinteistöjen määrä ei juuri lisäännä ennustemelutilanteessa. *“Kaksoisraiteen rakentamisella on hyvin pieni vaikutus liikennetärinän leviämisalueisiin. Käytännössä laskennalliset vaikutusalueet kasvavat uuden raiteen puolella sen verran kuin etäisyys vanhaan raiteeseen on.”*

Palvelut

Kaavasta ei aiheudu merkittäviä muutoksia tai kuormitusta palveluverkkoon. Rautatieaseman kehittäminen joukkoliikenteen solmupisteenä lisää alueella liikkuvien ihmisten määrää ja voi näin kasvattaa lähialueen palveluiden kysyntää.

Liikenne ja kunnallistekniikka

Kaavalla mahdollistetaan Liminka-Oulu -ratasuunnitelman mukaisen kaksoisraiteen toteuttaminen Kempeleen alueella. Kaavalla mahdollistetaan Asemantie-Kaartotie joukkoliikennealikulun rakentaminen. Toteutuessaan alikulku sujuvoittaa matkakettuja ja edesauttaa liikenteen solmupisteen kehittämisen aseman viereen.

6.2 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kaavalla mahdollistetaan Liminka-Oulu kaksoisraiteen toteuttaminen. Ratakapasiteetin lisäyksellä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia logistiikan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

6.3 Vaikutukset luonnonympäristöön ja virkistysalueisiin

Ratasuunnitelmassa osoitettujen kaksoisraiteen ja meluvallien alueella ei todettu olevan merkittäviä huomioitavia luontoarvoja. Kaavamuutosalueella ei havaittu merkkejä liito-oravan tai viitasammakon esiintymisestä. Osuudelle ei sijoitu näille lajeille erityisen hyvin soveltuvia elinympäristöjä esimerkiksi viitasammakon lisääntymis- tai levähdyspaikaksi soveltuvia pysyvän veden alueita. Koska alueelle sijoittuu kuitenkin ojia ja vesireittejä, joita viitasammakot voivat käyttää liikkumiseen, on potentiaalisten elinympäristöjen tarkistaminen uudelleen tulevissa suunnitteluvaiheissa aiheellista. Lepakoille suotuisiksi arvioituja rakennuksia tunnistettiin suunnittelualueella 2b ja sen lähistöltä. Aktiivikartoituksessa havaintoja lepakoista ei kuitenkaan tehty eikä alueella ole lepakoiden saalistusympäristöiksi sopivia vesistöjä, minkä vuoksi muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoihin.

Selvityksissä todettujen huomionarvoisten lintulajien elinympäristöön ei kaavamuutoksen vuoksi aiheudu merkittäviä vaikutuksia. Suunnittelualueella 1a tai sen läheisyydessä pesiviksi todettujen pensaskertun (NT) ja pajusirkun (VU) elinympäristöihin kohdistuu vaikutuksia rautatien kaarreoikaisun rakentamisen vuoksi. Kyseiset lajit pesivät avoimilla alueilla, joissa on matalaa lehtipensaikkaa. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi peltojen reunojen joutomaa-alueet, ojien ja uomien reunoilla kasvavat lehtipensait ja muut joutomaa-alueet. Kaarreoikaisun rakentamisen aikana sopivat ympäristöt voivat paikallisesti vähentyä, mutta uusien kaivettavien sivuojen ympäristöön syntyy myös uusia soveltuvia pesimisympäristöjä.

Suunnittelualueella 2a kohdistuu vastaavia rakentamisen aikaisia vaikutuksia uuden huoltotien rakentamisen vuoksi pensaskertulle (NT) soveltuvaan pesimäympäristöön. Edellä kuvattujen ympäristöjen ei voida arvioida olevan suunnittelualueella tai sen lähistöllä uhanalaisia tai harvinaisia, vaan tavallisia ja uudistuvia.

Suunnittelualueella 2b uusi katuyhteys Suotieltä sijoittuu huomionarvoisten tervapääskyn (EN) ja hömötiäisen (EN) havaintoalueelle. Lisäksi kaavamuutosalueen välittömässä läheisyydessä Rasvatien pohjoispuolella asuinkiinteistön alueella sijaitsevassa metsikössä havaittiin leppälintu (LC). Näistä leppälintu todettiin pesiväksi. Katuyhteyden sijoittelussa on huomioitu rautatiealueella ja teollisuuskorttelin alueella olevat avoimet alueet, kuten puustosta vapaana pidettävä rautatien suoja-alue ja oleva rautatienvarren huoltotieyhteys. Tämän vuoksi vaikutukset alueen puustoon ja leppälinnulle sopivaan elinympäristöön arvioidaan olevan vähäiset, sopivampien ympäristöjen sijoituessa välittömästi kaavamuutosalueen ulkopuolelle asuin- ja teollisuuskiinteistöjen alueille, joilla on varttuneempaa puustoa. Puuston säilymistä kaavamuutosalueeseen sisältyvällä suojaviheralueella turvataan säilytettävän puuston kaavamerkinnällä. Huomioimalla muutoksissa lintujen pesimärauha voidaan myös lieventää lajeihin kohdistuvia vaikutuksia.

Lähevirkistysalueiden pinta-ala pienenee paikoin meluntorjuntarakenteiden vuoksi. Kyseiset lähevirkistysalueet ovat luonteeltaan suojaviheralueen kaltaisia ja erityisesti rautatien läheisyydessä tiheäkasvuisia ja vaikeakulkuisia. Huomioiden meluntorjunnan myönteinen vaikutus ympäristön viihtyisyyteen alueiden virkistysarvot eivät merkittävästi heikkene. Meluvallien taustojen metsittäminen vähentää myös pitkällä tähtäimellä muutoksen vaikutuksia virkistys- ja luontoarvoihin.

6.4 Maisemavaikutukset

Kaavan merkittävimmät maisemavaikutukset liittyvät meluesteiden rakentamiseen. Meluesteet katkaisevat paikoin erityisesti rautatien poikki kulkevia näkymäakseleita. Uusi katulinjaus avaa myös uusia näkymäakseleita. Kaavamuutoksessa radan länsipuolinen ratapihavaraus aseman pohjoispuolella muuttuu rautatiealueesta suojaviheralueeksi turvaten alueen säilymisen puistomaisena ja viherpeitteisenä.

6.5 Vaikutukset vesistöihin ja pohjavesiin

Kaava ei merkittävästi lisää läpäisemättömän pinnan määrää nykytilasta. Kaavallisesti liikennealueiden määrä pohjavesialueella kasvaa n. 1,2 ha. Lisäys johtuu pääasiassa meluntorjuntarakenteiden tilantarpeesta. Meluesteiden toteuttamisella ei ole merkittävää vaikutusta läpäisevän pinnan määrään mutta niiden alueelta, meluvallien niskaojista, voi ohjautua rautatien kuivatusjärjestelmiin nykytilannetta suurempi määrä pintavesiä. Kaavassa ei osoiteta pohjavesialueelle uutta teollisuustoimintaa. Kaavamuutoksen myötä hulevesien käsittelyä ja pohjavesialueella sallittua rakentamista ohjataan voimassa olevaa kaavaa tarkemmin, mikä rajaa vaikutuksia myös olevan toiminnan osalta.

Kaksoisraidehankkeen tai joukkoliikennealikuluhankkeen rakentamisen aikana pohjaveteen voi kohdistua vaikutuksia: Ratasuunnitelmaselostuksen mukaan *“radan rakentamisesta voi aiheutua paikallisesti pohjaveden tilapäistä samentumista ja orgaanista kuormitusta, mutta se ei kuitenkaan vaikuta vedenhankintaan, koska Kempeleenharjun vedenottamot sijaitsevat yli kilometrin päässä ratalinjasta. Pohjaveden suojausrakenteille ei nähdä tarvetta. Tarkkailu (pohjaveden pinta ja laatu) pohjavesialueen lähimmistä havaintoputkista on rakennusaikana perusteltua. Ketolanperäntien alikulkua on käsitelty tiesuunnitelmassa. Kohteelle on tehty Geobotnia Oy:n toimesta pohjaveden virtausmalli. Alue edellyttää pohjaveden hallintaa painumariskin vuoksi. Alueelle on ehdotettu asennettavaksi uusia pohjavesiputkia ja pohjaveden tarkkailua sekä painumien seurantaa.”* Ehdotusvaiheessa lisätyn yleismääräyksen mukaan myös joukkoliikennealikulun katusuunnittelussa tulee huomioida pohjavedelle aiheutuvien haittojen minimointi.

6.6 Vaikutukset kulttuuriympäristöön

Kaavassa osoitetut suojelumerkinnot edistävät Valtion rautatiealueen rakennusten ja niiden ympäristön säilymistä. P-tontilla olevalle ratavartijan tuvalle osoitettu uusi käyttötarkoituksmerkintä ja lisärakennusoikeus mahdollistaa rakennuspaikan tarkoituksenmukaisen kehittämisen ja rakennusten säilymisen käytössä.

Ratasuunnitelmassa esitetty meluseinä sijoittuu aseman ympäristön maakunnallisesti arvokkaiden kulttuurihistoriakohteiden läheisyyteen heikentäen osittain kokonaisuuden hahmotettavuutta erityisesti ratavartijan asunnon ja meijeripalstan kohdalla. Toisaalta meluntorjuntarakenteilla mahdollistetaan uuden käyttötarkoituksen osoittaminen rautatiekäytöstä poistuneelle ratavartijan asunnolle.

Asemakaava mahdollistaa vanhan lastauslaiturin säilymisen rautatiealueella. Historiallisen tien linjaus säilyy joukkoliikennealikulun osana. Uusi katu korostaa linjauksellaan arvorakennuksia asemarakennusta ja meijerirakennuksen julkisivua. Viittauksia alueen historiaan ja kulttuuriympäristöön on mahdollista hyödyntää ympäristötaiteessa alikulun tai meluseinien kohdalla.

Kaavamerkinnot edellyttävät rautatierakennusten ympäristöä muuttavissa toimenpiteissä museoviranomaisen lausuntoa ja historiallisen tielinjauksen alueella kulttuurihistoriallisten arvojen ja historiallisen luonteen huomioon ottamista.

Kaavamuutoksella ei ole vaikutusta arkeologiseen kulttuuriperintöön.

7. Asemakaavan toteutus

7.1 Toteuttamista ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Alueen toteutusta ohjaa laadittu asemakaavakartta merkintöineen. Lisäksi noudatetaan yleisesti kunnassa voimassa olevia rakentamisen ohjaukseen liittyviä ohjeita ja määräyksiä.

Asemakaavan valmistuttua kaava liitetään Kempeleen kunnan ajantasa-asemakaavaan, joka löytyy Kempeleen kunnan nettisivuilta www.kempele.fi > Asuminen ja ympäristö > Kaavoitus ja maankäyttö > Asemakaavat.

7.2 Kaavan toteuttaminen ja ajoitus

Kempeleen kunta ohjaa alueen toteuttamista, raideliikennealueen osalta toteutumisesta vastaa radanpitäjä eli valtio. Valtion puolesta kaksoisraiteen toteuttaminen edellyttää ratasuunnitelman vahvistamista ja rahoituspäätöksiä. Kunnan puolesta asemakaavan toteuttamista ohjataan maankäytön toteutusohjelmassa ja kunnallistekniikan investointiohjelmassa.

Asemakaavassa osoitettujen alueiden rakentaminen voidaan aloittaa vaiheittain kaavan saatua lainvoiman toteutussuunnitelmien laatimisen jälkeen. Puistoalueiden toiminnot ja varaukset tarkentuvat puistosuunnitelmapiirustuksissa ja liikennealueet katusuunnitelmapiirustuksissa.

Kaksoisraidehankkeen toteutusaikataulu vaikuttaa kunnan hankkeiden aikatauluun. Asemantie-Kaartotie joukkoliikennealikulku voidaan rakentaa kaksoisraidehankkeen toteutuksen yhteydessä tai sen jälkeen. Katuyhteys Suotieltä rautatieaseman liityntäpysäköintialueelle toteutetaan joukkoliikennealikulkuhankkeen yhteydessä. Rautatien itäpuolen uusi katuyhteys on varaus, jonka toteuttaminen vaatii liittyvien yhteyksien osoittamisen asemakaavassa Ristisuon pohjoisosassa ja korttelissa 3029. Ennen sitä alueelle sijoittuu rautatien huoltotie.

7.3 Toteutuksen seuranta

Kunnan tekniset palvelut ja rakennusvalvonta valvovat kaavan toteutusta mm. maankäytön toteutusohjelmapäivitysten, tontinluovutuksen ja rakennuslupien myöntämisen yhteydessä. Kaavataloutta ja kunnallistekniikan investointeja tarkastellaan vuosittain talousarviossa ja sen seurannassa.

Kempeleessä 15.5.2025

Kaavoituspäällikkö Kaija Muraja

Yleiskaava-arkkitehti Eemeli Nurmi