

Vireilletulo: khal 17.11.2008, § 387
(kuulutus 8.12.2008, asianumerolla 337/60.602/2005)

Hyväksytty: kvalt: x.9.2017, § xx

Voimaantulopäivä: xx.10.2017



Kempeleen asemakaavan muutos ja laajennus Vihiluodon yritysalue

VIHILUOTO / Vihiluoto (113 / 023),
ALAKYLÄ / Alakylä (209 / 022),
SARKKIRANTA / Sarkkiranta (102 / 008)

Asemakaavan muutos koskee Vihiluodon osa-alueen kortteleita 2322, 2324 - 2328 sekä niihin liittyviä puisto-, erityis-, liikenne-, katu- ja kevyenliikenteen alueita.

Asemakaavan laajennus koskee Vihiluodon ja Alakylän osa-alueilla tiloja RN:o 4:423, 2:94, 2:96, 2:123, 2:130, 2:131, 2:171, 2:174, 3:93, 13:60, 21:126 ja 21:5. Lisäksi laajennus koskee Lentokentäntien (Mt 815) liikennealuetta. Sarkkirannan osa-alueella laajennus koskee tiloja RN:ot 2:18 ja 2:121 sekä Kempeleentien (Mt 816) liikennealuetta.

Kannen viistoilmakuva kuvattu 6.6.2011. (Lentokuva Vallas Oy)



SISÄLLYSLUETTELO

SISÄLLYSLUETTELO	3
1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 TUNNISTETIEDOT	4
1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI	4
1.3 KAAVAN NIMI JA TARKOITUS	4
1.4 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA	5
1.5 LUETTELO MUISTA 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	6
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	7
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	7
3.1.2 Luonnonympäristö ja maisema.....	7
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	10
3.1.4 Maanomistus	14
3.2 SUUNNITTELUTILANNE.....	14
3.2.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	14
3.2.2. Maakuntakaava	15
3.2.3. Yleiskaava	17
4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET.....	20
4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE.....	20
4.2 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET.....	20
4.3 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	21
4.3.2 Vireilletulo ja asemakaavan tavoitteet.....	21
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	21
4.3.4 Viranomaisyhteistyö.....	22
4.4 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	23
4.4.1 Lähtökohhta-aineiston antamat tavoitteet.....	23
4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen.....	23
4.5 ASEMAKAAVAN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET.....	24
4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta	24
4.5.2 – 4.5.4 Valitun kaavaehdotuksen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu	24
4.5.5 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset	24
5. ASEMAKAAVAN KUVAUS	25
5.1 KAAVAN RAKENNE	25
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	25
5.3 ALUEVARAUKSET	25
5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET	26
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön.....	27
Sosiaalinen ympäristö.....	30
5.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT	32
6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	36
6.1 TOTEUTTAMISTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT	36
6.3 TOTEUTUKSEN SEURANTA	36

1. Perus- ja tunnistetiedot

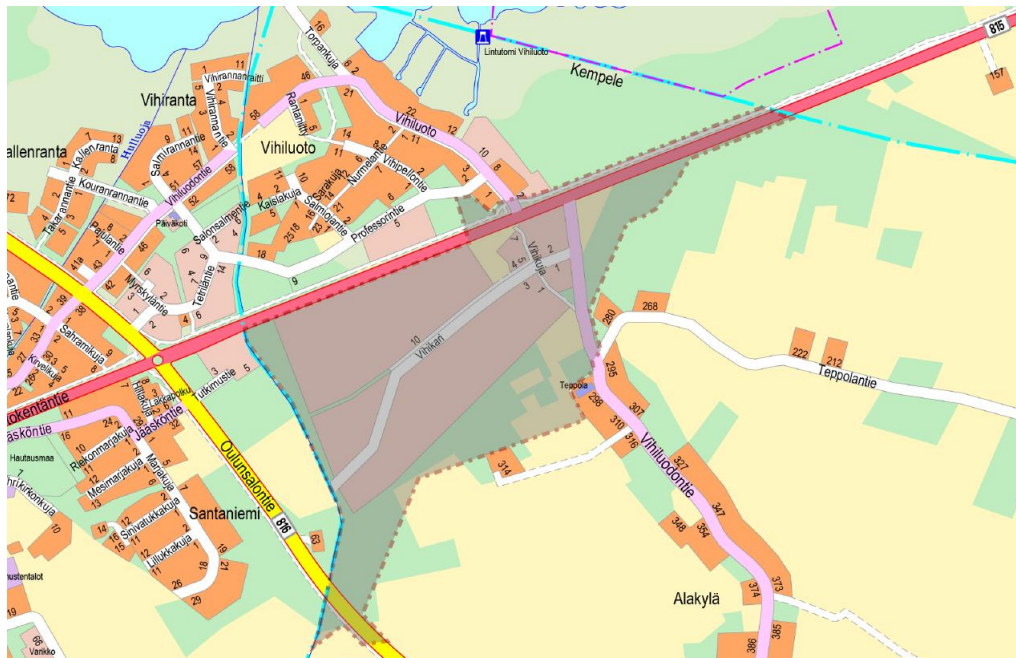
1.1 Tunnistetiedot

Tunnistetiedot on esitetty asemakaavan selostuksen kannessa.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Kempeleen Vihiluodon osa-alueella (113 / 023) Lentokentäntien (Mt 815) eteläpuolella ulottuen Alakylän osa-alueelle sekä Sarkkirannan osa-alueelle Kempeleen kunnan ja Oulun kaupungin väliselle rajalle.

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on toisessa vaiheessa noin 61 hehtaaria.



Asemakaavamuutoksen ja laajennuksen aluerajaus Kempeleen opaskartalla.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Vihiluodon yritysalueen asemakaavamuutoksella ja laajennuksella mahdollistetaan Oulun seudun yleiskaavassa ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa osoitetun Uuden Lentokentäntien rakentaminen sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmaan perustuvan kehittämisselvityksen mukaiset Lentokentäntien eli maantien 815 nykypaikallaan kehittämisen edellyttämät toimenpiteet Lentokentäntien ja Vihiluodontien risteysalueella. Vihikari-katua jatketaan siten, että mahdollistetaan sen yhdistäminen Kempeleentiehen Oulun kaupungin puolella. Lisäksi, kaavamuutoksella tarkistetaan voimassa olevien yritystonttien aluerajauksia ja määräyksiä paremmin muuttunutta kysyntää vastaavaksi.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Täydentyä ehdotusvaiheessa (harmaalla esitetyt liitteet eivät ole luonnoksen liitteinä)

LIITE 1	Asemakaavan seurantalomake.
LIITE 2	Ote voimassa olevasta asemakaavasta.
LIITE 3	Ote rekisterikartasta.
LIITE 4	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 28.3.2017.
LIITE 5	Asemakaavan muutos ja laajennus kaavaluonnos 28.3.2017
LIITE 6	Kaavaluonnosvaihtoehdot 20.3.2017
LIITE 7	Asemakaavan muutos ja laajennus / 2-vaiheen hyväksymiskäsittely (khal x.x.2017, § xx ja kvalt x.x.2017, § xx)
LIITE 8	Kaavan ehdotusvaiheen kuulemisen lausunnot ja vastineet (khal x.x.2017, § xxx).
LIITE 9	Kunnanhallituksen ehdotusvaiheen käsittelyn pöytäkirjaote (khal XX.XX.2017, § XXX)

1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Käsillä oleva Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutos ja laajennus perustuu muutoksen kohteena olevan Vihiluodon asemakaavan yhteydessä tehtyihin selvityksiin ja lähteisiin, joita täydennetään tarpeen mukaan kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan muutoksen ja laajennuksen valmistelussa on huomioitu taustaselvityksinä ja lähdemateriaalina:

- Lentokentäntien nykypaikallaan kehittämisselvitys (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Oulun kaupunki ja Kempeleen kunta, Plaana, valmistuu toukokuu 2017)
- Kempeleen kunnan aluetta koskeva kaupallinen selvitys (Ramboll, valmistuu huhtikuu 2017).
- Kempeleen kunnan hulevesien hallintasuunnitelma (Pöyry, 2016)
- Kempeleen pyöräilyverkko – strategiasta konkretiaan (Ramboll, 2016)
- Oulun lentoaseman liikenneyhteyksien arviointi Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, muistio (Strafica & Waystep consulting, 2015)
- Oulun lentoaseman raideliikenne – selvitys kysyntäpotentiaalista ja palvelutasosta (Waystep consulting, 2014)
- Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030 (Oulun kaupunkisuunnittelu. Sarja A 220, ISSN 0357-8194)
- Kempeleen liikenneturvallisuuksuunnitelma (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus ja Ramboll Finland Oy, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen raportteja 36/2013)
- Oulun seudun raideliikenteen esiselvitys (Oulu, tekninen keskus, 2009)
- Kempeleenharjun yhteistarkkailuohjelma (Kempeleen Vesihuolto Oy, Tiehallinto Oulun tiepiiri, 2009)
- Oulun seudun ilmastostrategia (Oulu, Hailuoto, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulunsalo ja Tyrnävä, 2009)
- Uusi Lentoasemantie (mt 815) välillä lentoasema – vt 4, aluevaraussuunnitelma (Tiehallinto, 2004)
- Kempeleenharjun pohjavesialueen suojelusuunnitelma. (Kempeleen Vesihuolto Oy, PSV Maa ja Vesi Jaakko Pöyry Group, 1999)
- Rakennettavuusselvitys (Geobotnia Oy, 1990)

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan muutokseen ja laajennukseen on ryhdytty kunnan toimesta.

- 5.11.2007 (409 §) kunnanhallituksen päätös Vihiluodon yritysalueen liikennejärjestelyiden kaavamuutoksen aloittamisesta
- 2.12.2008 asemakaavamuutoksen ja laajennuksen vireilletulo kuulutuksella
- 8.-19.12.2008 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnoskartta nähtävillä
- 11.2.2009 Asemakaavan muutosta ja laajennusta koskeva viranomaisneuvottelu
- 21.9.2016 Asemakaavan muutosta ja laajennusta koskeva työneuvottelu Kempeleen kunnan ja Oulun kaupungin välillä
- 1.11.2016 – 4.2017 Lentokentäntien paikallaan kehittämisselvityksen laatiminen
- 3.4.2017 Kunnanhallituksen päätös Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutoksen ja laajennuksen luonnoksen uudelleen nähtäville asettamisesta
- 12.4.–14.5.2017 Kaavaluonnos ja päivitetty OAS nähtävillä
- vko 21 viranomaisneuvottelu (tarvittaessa)
- 5.6.2017 Kunnanhallituksen päätös kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta
- 12.6.–2.8.2017 Kaavaehdotus nähtävillä
- Elokuu 2017 kaavaehdotuksen hyväksyminen
- Lokakuu 2017 lainvoimainen kaava

2.2 Asemakaava

Kaavahankkeella mahdollistetaan maakuntakaavassa ja yleiskaavassa esitetty aluevaraus mahdolliselle uudelle lentokentäntielle sekä osoitetaan paremmin kysyntää vastaavia yritystontteja Vihiluodon alueelle. Vihikari-katua jatketaan siten, että mahdollistetaan sen yhdistäminen Kempeleentiehen Oulun kaupungin puolella.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaava-alueella on osittain toteutunut kunnallistekniikka. Yritystontit voidaan luovuttaa kaavan saatua lainvoiman. Vihikari-kadunvarressa olevat tontit ovat heti rakennettavissa. Vihikarin jatke ja siitä etelään suuntautuva uusi tonttikatu, sekä uusi Vihiluodontieltä länteen suuntautuva ”Varpulaakso”-katu on tarkoitus toteuttaa aikaisintaan vuonna 2018.

Lentokentäntien kehittämisselvityksessä esitetyt muutokset alueen liikennejärjestelyihin tullaan toteuttamaan mahdollisesti 2020-luvun aikana. Liikennejärjestelyiden muutoksia varten on asemakaavassa varattu riittävät alueet, joten ne eivät tule vaikuttamaan asemakaavassa osoitettujen tonttien käytettävyyteen.

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualan pinta-ala on noin 61 ha. Tästä alueesta yritysalueeksi esitetään noin 30 hehtaaria (muuttuvassa asemakaavassa yritysalueita on osoitettu noin 29 hehtaaria).

Vihiluodon yritysalue sijoittuu vilkkaasti liikennöidyn Lentokentätien (mt 815) eteläpuolelle. Sijaintinsa puolesta alue soveltuu hyvin työpaikkarakentamiseen, sillä alueelle on hyvät liikenneyhteydet Kempeleen keskustajamasta, Oulusta ja Oulunsalon taajamasta sekä lentokentältä.

3.1.2 Luonnonympäristö ja maisema

Luonnonympäristö

Suunnittelualan luonnonympäristö on pääasiassa rakentamatonta sekametsää ja umpeenkasvanutta pusikkoa. Alueella on suoritettu metsänkorjuu talvella 2017. Suunnittelualan eteläosaan sijoittuu avoimia peltoalueita. Suunnitteluala on pinnanmuodoiltaan tasaista maankohoamisrannikkoa, joka kuuluu maisemamaakuntajaossa Pohjois-Pohjanmaan jokiseutuun ja rannikkoon. Merenranta on lähimmillään noin 400 metrin etäisyydellä Lentokentäntiestä suunnittelualan pohjoispuolella.

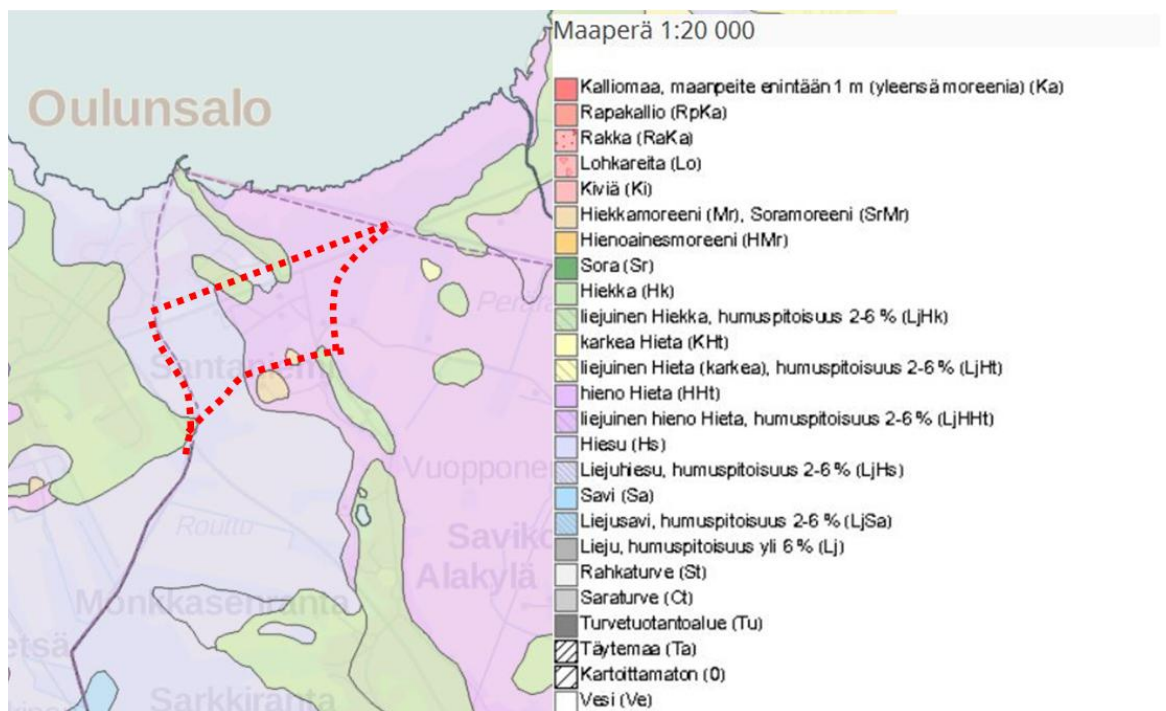
Maaperä ja rakennettavuus

Kempeleenharju alkaa Vihiluodosta Kempeleenlahden rannikolta suunnittelualan itäosassa ja jatkuu Kempeleen kunnan keskustajaman läpi kaakkoon kohti Rokuaa. Harjun päällä ja sivuilla on siltikerrostumaa. Geologian tutkimuslaitoksen yleispiirteisten kartta-aineistojen perusteella suunnittelualan itäosissa vallitseva maalaji on hieno hieta ja länsiosassa hiesu.

Geobotnia Oy on tehnyt Kempeleen kunnan toimeksiannosta alueelle pohjatutkimuksen alueen maankäytön suunnittelua varten rakennettavuusselvityksen laatimiseksi vuonna 1990. Suunnittelualaella moreenin yläpinnan taso vaihtelee huomattavasti. Maankerrosjärjestys on alueella routivaa savista silttiä, routivaa löyhää silttiä ja routivaa keskitiivistä moreenia. Selvityksen mukaan pohjasuhteet vaihtelevat alueella voimakkaasti, minkä johdosta perustamistavat on tarkistettava tapauskohtaisesti. Tarvittaessa on tehtävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus ja geotekniset laskelmat / suunnitelmat. Mikäli rakennus sijoittuu alueelle, jossa pohjasuhteet muuttuvat nopeasti, määräytyy perustamistapa pääsääntöisesti paksuimman painuvan kerroksen mukaan koko rakennuksen alueella.



Kuva 2. geologiset kerrostumaluokat (Lähde: Paikkatietoikkuna, maaperä 1:1 000 000, aineisto: Geologian tutkimuskeskus).



Kuva 3. Suunnittelualan maaperän geologiset kerrostumaluokat (Lähde: Paikkatietoikkuna, maaperä 1:20 000, aineisto: Geologian tutkimuskeskus).

Pohja- ja pintavedet

Suunnittelualan itäpuoli sijoittuu Kempeleenharjun pohjavesialueelle.

Suunnitteluala rajautuu Kempeleen kunnan ja Oulun kaupungin rajalle sijoittuvaan Salmiojaan. Vihiluodontien ja Sarkkirannantien länsipuoli Kempeleen urheilukeskukseen saakka sijaitsee Perämeren lähivaluma-alueella. Vihiluodon alueella muodostuvat hulevedet johtuvat Salmiojaa pitkin Kempeleenlahteen (Hulevesisuunnitelma s. 24).

Suunnittelualueen lounaisnurkka, missä uusi lentoaseman ohitustien aluevaraus yhdistyisi Kempeleentiehen, sijaitsee Suomen ympäristökeskuksen määrittelemän melko harvinaisen eli kerran viidessäkymmenessä vuodessa (1/50a) esiintyvän meritulvan tulvavaaravyöhykkeellä. Erittäin harvinainen (1/1000a) meritulva ulottuisi laajemmalle alueelle ja myös Vihiluodontien itäpuolelle, kun tulva-alue ennustetaan merivedenkorkeudella $N2000 + 2,55\text{m}$, joka vastaa suositeltavaa rakentamiskorkeutta pienimmällä aaltoiluvalla (30 cm).

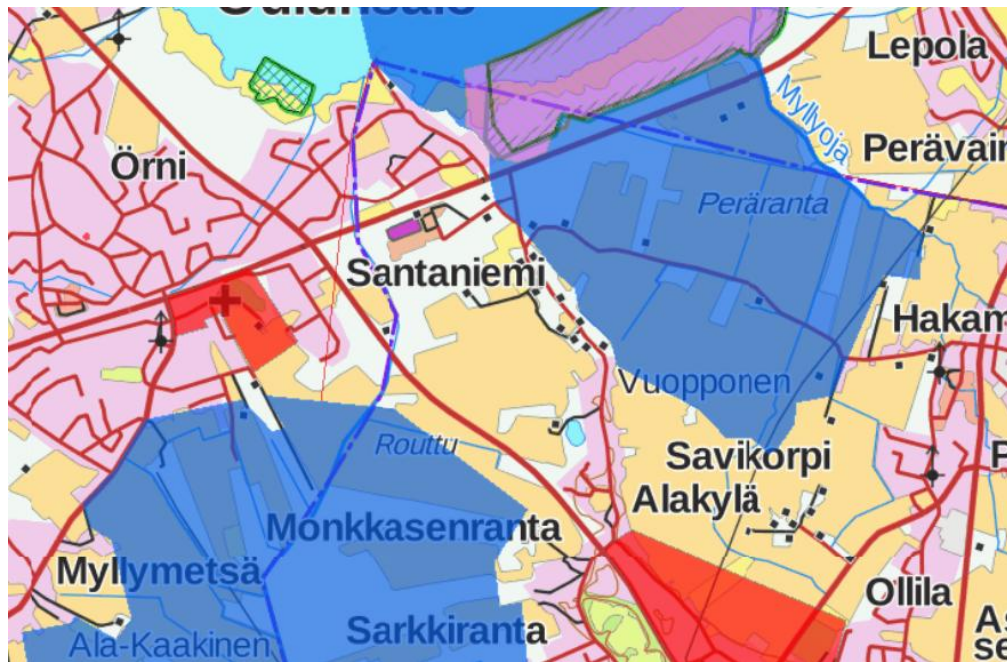
Kempeleen kunnan hulevesisuunnitelman mukaan Vihiluodon alueella on ilmennyt ongelmia hulevesien johtamisessa. Alueella ei ole huleveden imeyttämiseen tai viivyttämiseen tarkoitettuja järjestelmiä. Valuma-alueella sijaitsee työpaikka-alue Technopolis. Alueella on jo nykyisellään paljon kattopintaa sekä laajoja asfalttikenttiä.

Huleveden johtamiseen liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi hulevesisuunnitelmassa ehdotetaan huleveden imeyttämistä ja viivyttämistä joko kiinteistökohtaisissa tai alueellisissa järjestelmissä. Technopoliksen alue sijaitsee hulevesisuunnitelman yhteydessä tehdyn maaperätarkastelun perusteella osittain imeyttämiskelpoisella maaperällä (hiekk). Suunnittelualueen maaperä on kuitenkin Geologian tutkimuslaitoksen yleispiirteisen kartta-aineistojen perusteella pääasiassa hiesua ja hienoa hietaa, jotka eivät sovellu imeyttämiseen. Hulevesisuunnitelmassa todetaan, että imeyttämiseen soveltuvien alueiden vähäisyyden vuoksi on tarpeen varata alueita myös korttelikohtaisille tai alueellisille viivytysjärjestelmille.

Hulevesisuunnitelman mukaan alueella lisärakentamista suunniteltaessa on selvitettävä mahdollisuus imeyttää alueella syntyviä puhtaita hulevesiä sekä vähentää hulevesien syntyä viherkatoilla ja läpäisevien pintojen maksimoinnilla (parkkitalot + viheralueet). Mikäli imeyttäminen ei onnistu, on hulevesiä tarpeen viivyttää esimerkiksi asfalttikenttien alle sijoitettavissa hulevesikaseteissa.

Luonnonsuojelu

Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelukohteita. Kempeleenlahden yksityinen luonnonsuojelualue (YSA112527) sijaitsee koillispuolella noin 100 metrin päässä suunnittelualueen rajasta. Kempeleenlahden ranta on myös Natura2000 -aluetta (FI1103000), joka on lintudirektiivin (SPA) ja luontodirektiivin (SCI) mukaista aluetta. Sekä suunnittelualueen itä- että lounaispuolella sijaitsevat peltoalueet ovat kansainvälisesti arvokasta lintujen (IBA 28) Oulun seudun kerääntymisaluetta.



Kuva 4. Suunnittelualueen sijainti suhteessa IBA-alueisiin (sininen alue) ja RKY-alueisiin (punainen alue).

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee Kempeleen keskustaajaman luoteispuolella. Yhdyskuntarakenteen aluejaossa suunnittelualue luokitellaan tiheäksi taajama-alueeksi (YKR 2014).

Suunnittelualueella sijaitsevat rakennukset ovat pääasiassa työpaikkarakennuksia lukuun ottamatta muutamaa asuinrakennusta. Lähiympäristön asutus on keskittynyt Kempeleen puolella Lentokentätien pohjoispuolelle, Vihiluodontien varteen sekä Oulun kaupungin puolella Oulunsalon taajama-alueelle.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteita tai inventoituja muinaismuistoja.

Lähin rakennushistoriallisesti arvokas kohde, Oulunsalon kirkko (RKY 1993), sijaitsee Oulun kaupungin puolella Oulunsalon taajamassa noin 620 metrin etäisyydellä suunnittelualueen länsirajasta.

Kempeleessä lähimmät rakennushistoriallisesti arvokkaat paikalliset kohteet ovat Vihiluodontien varressa, jota reunustavat useat perinteikkäät maatilat. Vihiluodontie on vanha Kempeleenharjulla kulkeva kylätie, joka on yhdistänyt Kempeleen kirkon seudun Oulunsalon kirkolle 1700-luvulta lähtien. Vihiluodontien maisemaa leimaavat laajat viljelykset sekä pienet metsäpalstat. Kempeleen kulttuuriympäristöohjelman laatimisen yhteydessä Vihiluodontien varresta inventoitiin kahdeksan paikallisesti arvokasta kohdetta.

Taajamakuva

Lentokentätie on yksi sisään tuloväylistä Oulun seudulle ja tien vartta on 2000-luvun alusta asti kehitetty teknologiayritysten sijaintipaikkana, jolloin Oulu, Kempele ja Oulunsalo ovat yhteistyössä ideoineet Oulu AirTown - konseptia, jonka oli toteutuessaan tarkoitus mahdollistaa tuhansien työpaikkojen syntyminen alueelle.

Vihikarin varteen on toteutunut muutamia yritystontteja. Lentokentätien tienvarsimaisemassa erottuu selvästi suunnittelualueella sijaitseva kuusikerroksinen toimistorakennus ja siihen liittyvä suuri hallirakennus. Suunnittelualueen ulkopuolella Lentokentätien pohjoispuolella sijaitsee Polar Electron toimitilat sekä omakotitaloasutusta. Vihiluodontien varrella sijaitsee Tekne Kiinteistöt Oy:n omistama entinen hoivakoti sekä rivitaloja.

Suunnittelualueen taajamakuva nojautuu Lentokentätien varteen. Kehittyvä yritysalue muodostaa vastinparin Vihiluodontienvarressa suunnittelualueen eteläpuolella alkavalle perinteiselle maatala-asutukselle sekä suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevalle maisemapellolle, jotka on osoitettu Oulun seudun yleiskaavassa 2020 MA-merkinnällä.

Palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminta

Suunnittelualue sijoittuu noin 3 kilometrin etäisyydelle Oulunsalon taajaman palveluista ja noin 5 kilometrin päähän Oulun kaupungin puolella sijaitsevasta Kaakkurin liikekeskuksesta. Kempeleen kuntakeskuksen palvelut ja Kempeleen juna-asema sijaitsevat noin 5,5 kilometrin päässä suunnittelualueesta. Oulun lentoasema sijaitsee 4,5 kilometrin etäisyydellä suunnittelualueen länsipuolella.

Entisen Technopoliksen tiloissa toimii useita yrityksiä ja niitä palveleva työpaikkaravintola. Suunnittelualueen korttelissa 23021 tontilla 1 ja korttelin 23024 tontilla 6 sijaitsee myös toiminnassa olevia yrityksiä. Suunnittelualueen ulkopuolella, Lentokentätien toisella on asuin- ja työpaikka-alueita, jolla sijaitsee muun muassa teknologiayrityksen toimitilat sekä hotelli.

Liikenne

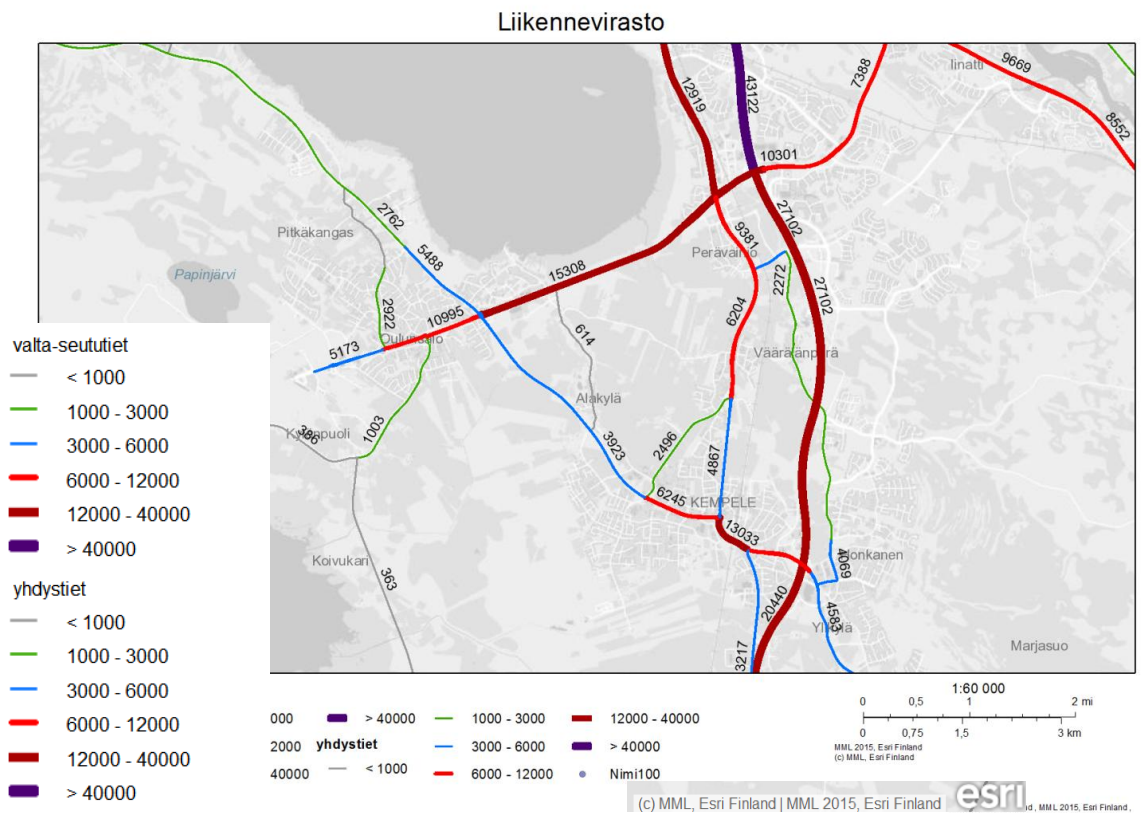
Oulunsalosta ja Kempeleestä pendelöidään Ouluun Lentokentätien kautta. Lisäksi tien varressa on useita työpaikkoja, joille tullaan muun muassa Kempeleestä ja Oulusta päin. Oulun lentokentälle suuntautuva liikenne kulkee tällä hetkellä Lentokentätietä (mt 815), jonka varressa on myös joukkoliikenteen pysäkkejä.

Vihiluoto P pysäkki on yksi Lentokentätien vilkkaimpia ja siltä laskettiin vuoden 2015 helmikuussa 704 nousijaa. Lentokentätien pohjoispuolella kulkee kevyenliikenteenväylä, joka on merkitty Oulun seudun pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkon pääreitiksi. Lentokentätien eteläpuolella ei ole kevyen liikenteen väylää, vaikka voimassa olevassa kaavassa toimitilarakennusten korttelialueet on ohjattu sijoitettavaksi lähelle tiealuetta. Vihiluoto P pysäkillä tultaessa Technopoliksen työpaikkarakennuksesta päin jalankulkijoiden on kierrettävä Vihikari-kadun rinnalla kulkevaa kevyenliikenteenväylä. Jalankulkijat suosivat mahdollisimman lyhyitä ja suoria reittejä, minkä takia osa bussipysäkillä suuntaavista ihmisistä oikaisee kävelemällä Lentokentätien vartta pitkin pysäkillä.

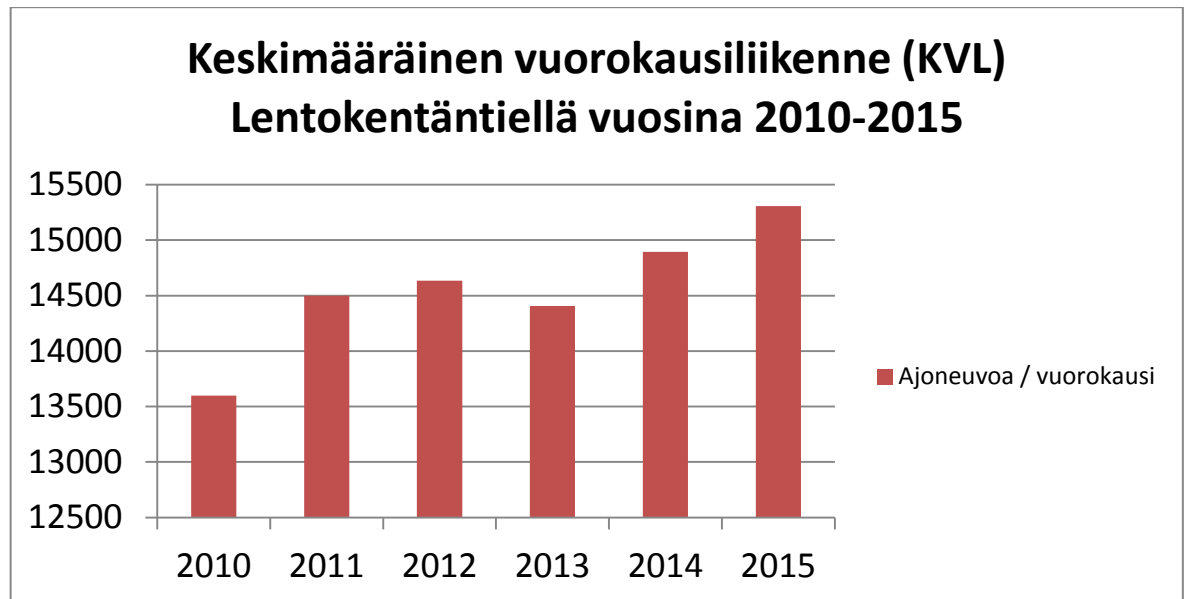
Kempeleen kunta ja Oulun tiepiiri laativat yhteistyönä Kempeleen tieverkko- ja liikenneturvallisuuksuunnitelman kesällä 2000. Suunnitelman toimenpide-esityksessä todettiin, että Lentokentäntiellä porrastetaan Vihiluodontien liittymät tien saneerauksen yhteydessä (v. 2001–2003). Samalla rakennetaan kevyen liikenteen alikulkukäytävä. Myöhemmin tarvittaessa liittymä muutetaan suuntaisliittymäksi ja Lentokentätien ali rakennetaan alikulkukäytävä. Voimassa olevassa asemakaavassa Kempeleen kunnan ja Oulun kaupungin välisen rajan viereen on osoitettu lähivirkistysalue, jonka läpi kulkisi Vihikarin ja Lentokentätien yhdistävä alikulkuyhteys. Kyseinen Karikujaksi nimetty alikulkuyhteys ei ole kuitenkaan toteutunut.

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee Vihiluodontien vanha kylänraitti, jonka varrelle sijoittuu perinteistä haja-asutusta. Vihiluodontien kautta kulkee jonkin verran työmatkaliikennettä. Lisäksi tietä käyttävät jalankulkijat sekä pyöräilijät. Kempeleen vanhan tieverkko- ja liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpide-esityksessä todettiin, että Vihiluodontie on ympäristöltään raittimainen tie, jolle ei kannata rakentaa erillistä kevyen liikenteen väylää. Se on kuitenkin tärkeä kevyen liikenteen reitti.

Liikenneviraston tietojen mukaan vuonna 2015 Lentokentäntien keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 15 308 ajoneuvoa. Verrattuna vuoteen 2010 liikenne on kasvanut yli 1700 ajoneuvolla vuorokaudessa. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Lentokentäntien liikenteen on arvioitu kasvavan 20 500 ajoneuvon vuoteen 2030 mennessä. Kempeleentiellä keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 3900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja sen on ennakoitu nousevan 5 300 ajoneuvon vuoteen 2030 mennessä. Vihiluodontiella keskimääräinen vuorokausiliikenne on ollut viimeisten viiden vuoden aikana reilut 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 8. Liikennemäärät suunnittelualueen läheisyydessä (Lähde: Liikennevirasto, <http://www.liikennevirasto.fi/tilastot/tietilastot/liikennemaarakartat1#.V9fY0DX3hz8> päiv. 22.8.2016)

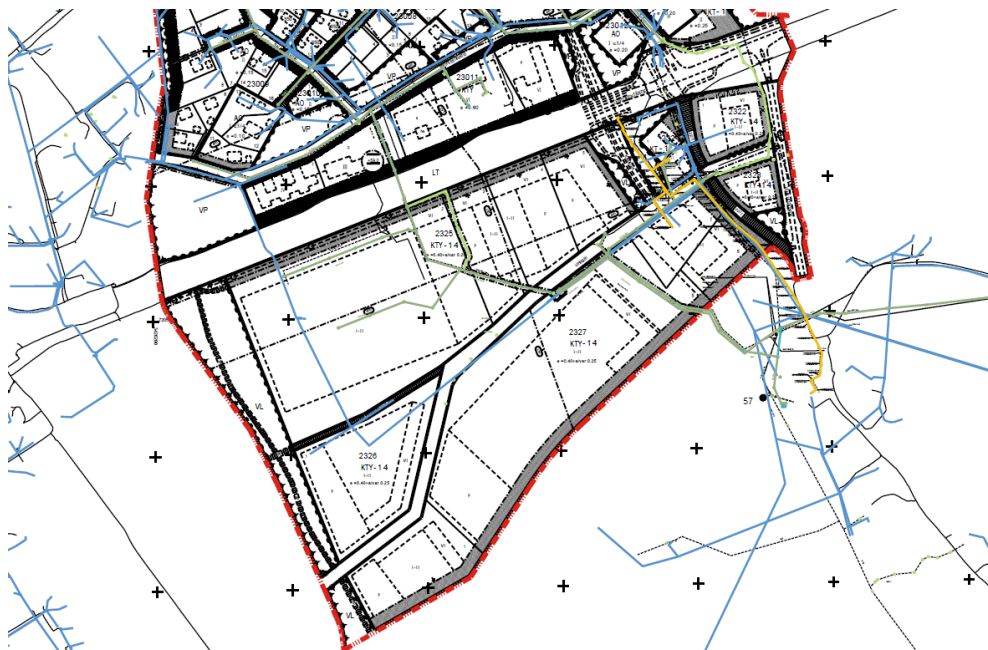


Taulukko 1. Liikennemäärien kehitys Lentokentäntiellä vuoden keskimääräisellä vuorokausiliikenteellä (KVL) 2010-2015 (Lähde: Liikennevirasto <http://www.liikennevirasto.fi/tilastot/tietilastot/liikennemaarakartat1#.V9fY0DX3hz8> päiv. 22.8.2016)

Kempeleen kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman (ELY-keskus raporteja 36|2013) yhteydessä teetetyn kyselyn mukaan Kempeleen alueella kaikista vaarallisimmaksi tieosuudeksi koettiin Vihiluodontie.

Tekninen huolto

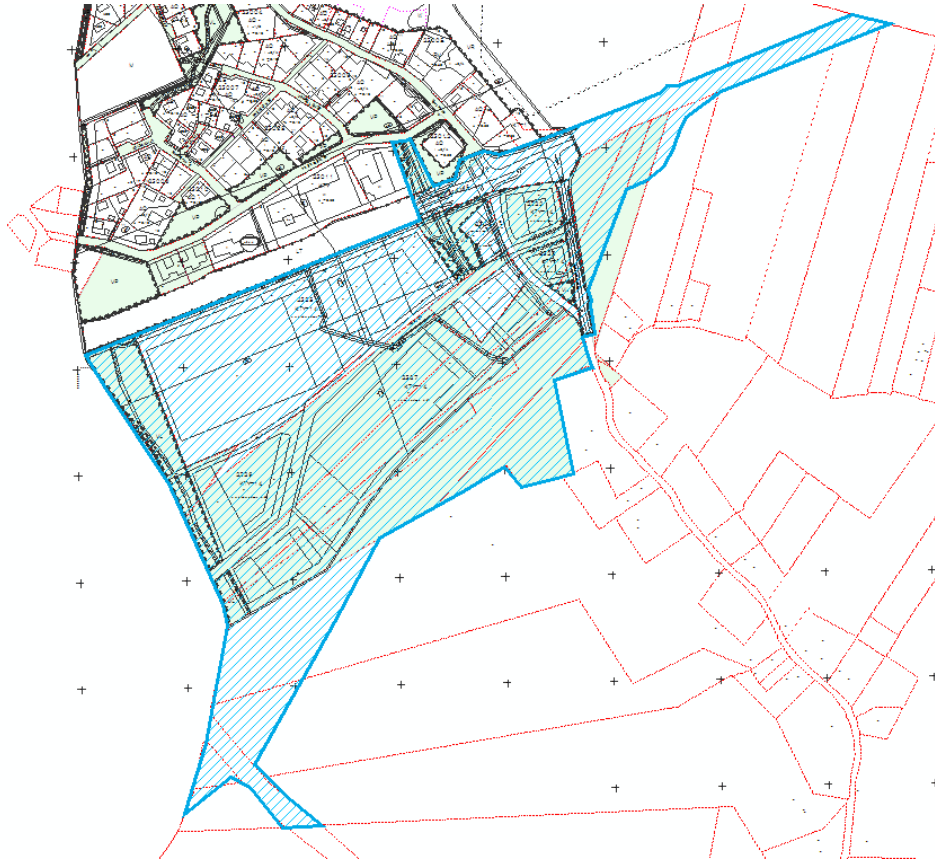
Suunnittelualue sijoittuu pääosin asemakaavoitetulle alueelle, jolla on Kempeleen Vesihuolto Oy:n jätevesiviemäröinti ja vesihuolto. Monkkasen vedenottamo sijaitsee suunnittelualueen kaakkoispuolella noin kahden kilometrin etäisyydellä. Ohitustien eteläpuolelle jäävät alueet ovat osa vesijohtoverkon toiminta-alueita ja entisen hoivakodin kiinteistön alue on määrä liittää vuoden 2017 loppuun mennessä vesijohto- ja jätevesiviemäriverkon toiminta-alueeseen. Suunnittelualueen asemakaavoitetut osat kuuluvat hulevesiviemäröidylle alueelle.



Kuva 9. Alueen tekniset verkostot (ote verkostokartasta 2016).

3.1.4 Maanomistus

Kempeleen kunta omistaa noin 33 ha suunnittelualueesta. Toimistorakennusten ja toimitilarakennusten korttelialueeksi osoitettava suunnittelualue ja lähivirkistysalueet sekä osa yleisen tien aluetta on Kempeleen kunnan omistuksessa. Jo rakentunut toimistorakennusten korttelialue on yksityisessä omistuksessa. Alla olevassa otteessa kunnan FactaMap -paikkatietokannasta Kempeleen kunnan maanomistus on merkitty vihreällä ja suunnittelualueen sinisellä rasterilla. Lentokentäntie (mt 815) ja Vihiluodontie ovat valtion ja loppuosa alueesta yksityisten omistuksessa.



Kuva 11. Suunnittelualueen maanomistus (kunnan omistamat maat vihreällä)

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto on päättänyt valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, jotka ovat tulleet voimaan 1.6.2001 ja joita on tarkistettu 1.3.2009. Tämän kaavatyön osalta on huomioitava seuraavat valtakunnalliset tavoitteet:

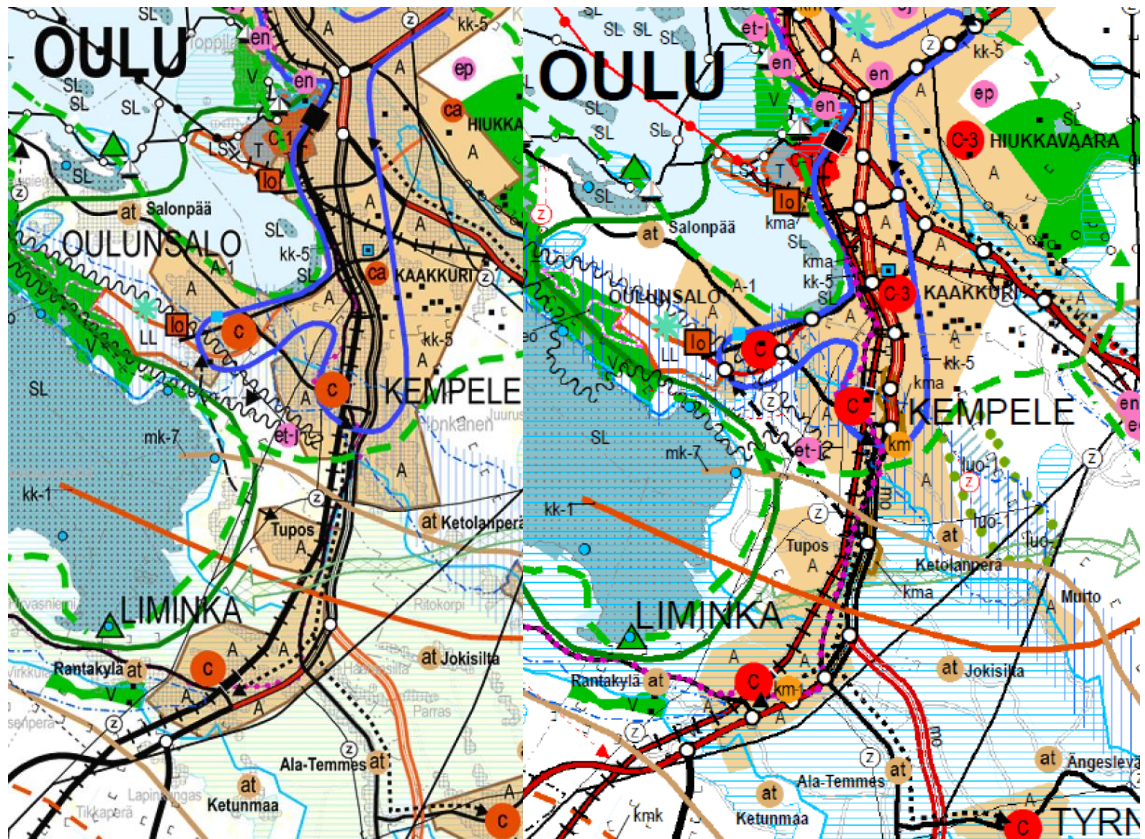
- **Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu (erityistavoitteet):**
 - o Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.
 - o Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

- Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- **Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat (erityistavoitteet):**
 - Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamiskaskeja aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.
- **Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto (erityistavoitteet):**
 - Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattu edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle.

3.2.2. Maakuntakaava

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa. Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava on koko maakunnan ja kaikki maankäyttökysymykset käsittävä ns. kokonaismaakuntakaava. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 11.6.2003. Ympäristöministeriö vahvisti sen 17.2.2005 ja kaava on tullut lainvoimaiseksi Korkeimman hallinto-oikeuden 25.8.2006 tekemällä päätöksellä.

Energiantuotantoa ja -siirtoa, taajamia, kaupan palvelurakennetta, luonnonympäristöä ja liikennejärjestelmiä käsittelevä 1. vaihemaakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 23.11.2015. Korkein hallinto-oikeus 3.3.2017 hylkäsi maakuntakaavasta tehdyt valitukset ja ympäristöministeriön 23.11.2015 tekemä vahvistuspäätös pysyi voimassa.



Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta (vasemmalla) sekä Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan ja 1.vaihemaakuntakaavan yhdistelmäkartasta (oikealla).

1. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu taajamatoimintojen alueelle (A). Merkinnällä osoitetaan asumisen, palvelujen, teollisuus- ja muiden työpaikka-alueiden ym. taajamatoimintojen sijoittumisalue ja laajentumisalueita. Nykyinen lentokentäntie on 1. vaihemaakuntakaavassa osoitettu valtatieksi (vt) / kantatieksi (kt), jota koskevan suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä edistämään kevyen liikenteen väylien toteuttamista erityisesti taajamien kyläkeskusten ja koulujen läheisyydessä. Uusi lentoaseman ohitustie ja siihen liittyvät eritasoliittymät on myös osoitettu 1. vaihemaakuntakaavassa.

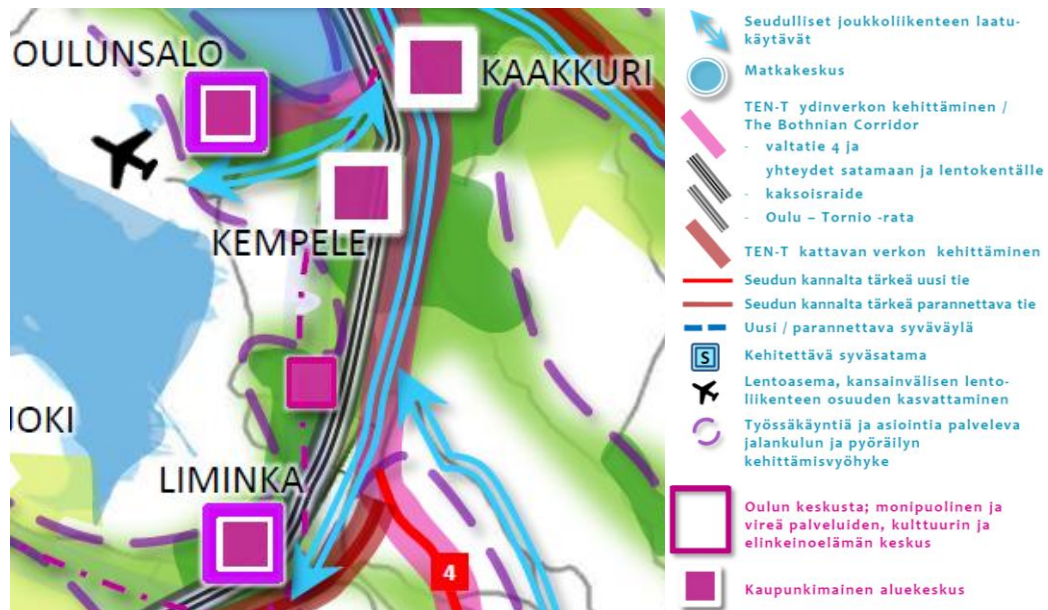
1. vaihemaakuntakaavan selostuksen (s. 81–82) mukaan ”tavoitteena on kehittää Oulun lentoasemaa ns. kauttakulkulentoasemana, josta on monipuolisia kansainvälisiä yhteyksiä ja suijuvat matkaketjut. Matkaketjujen kehittämisen edellytyksiä tutkitaan tarkemmin osana käynnissä olevaa Oulun seudun liikennejärjestelmän uudistamista.

Tähän liittyen Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Oulun kaupunki ja Kempeleen kunta ovat yhteistyössä laatimassa Lentokentäntien maantie 815 nykypaikan kehittämisselvitystä. Suunnittelutyön tavoitteena on selvittää Lentokentäntien sujuvuuden ja liittymäjärjestelyjen parantamiseksi tarvittavat toimenpiteet huomioiden liikenteen ja maankäytön tuleva kehitys.

Kulttuuriympäristöä, maaseudun asutusrakennetta, virkistystä ja matkailua sekä jätteenkäsittelyä koskeva 2. vaihemaakuntakaavassa ei ole osoitettu voimassa olevasta maakuntakaavasta poikkeavia tavoitteita Vihiluodon alueelle.

Oulun seudun kuntien yhteistyönä allekirjoitettiin valtion ja seudun kuntien välinen MALPE-sopimus 9.6.2016. Sopimus perustuu sopimusosapuolien yhteiseen tahtotilaan maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinojen kehittämisestä. Oulun

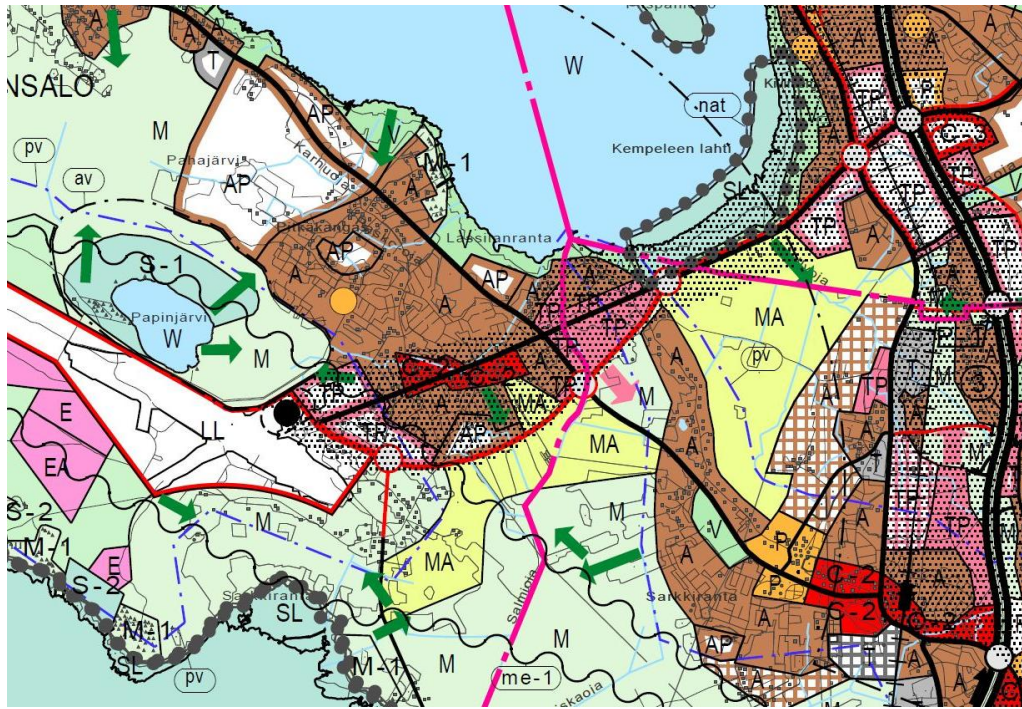
kaupunkiseudun rakennemalli 2040 konkretisoi sopimuksen tavoitteita, joista tärkeimmät on koottu rakennemallin maankäyttökarttaan. Kempelettä koskettavia tavoitteita ovat logistiikka-alueen kehittäminen, kaksoisraiteen toteuttaminen Ouluun asti, työssäkäyntiä ja asiointia palvelevien jalankulun ja pyöräilyn kehittämisvyöhykkeiden sekä seudullisten joukkoliikenteen laatuikäytävien kehittäminen aluekeskusten välillä. Kempeleeseen on osoitettu kaupunkimainen aluekeskus (valkoreunainen neliö). Vihiluodon yritysalueen asemakaavamuutoksen ja laajennuksessa on otettava huomioon merkinnät seudullisen joukkoliikenteen laatuikäytävästä sekä Euroopan eri liikennemuodoista koostuvaa ydinverkkoa tukevasta Botnian käytävästä (TEN-T ydinverkon kehittäminen). Lisäksi koko Kempeleen kunta kuuluu työssäkäyntiä ja asiointia palvelemaan jalankulun ja pyöräilyn kehittämisvyöhykkeeseen, jota toteutetaan vuonna 2016 laaditun Kempeleen pyöräilyverkko-suunnitelman pohjalta.



Ote Oulun kaupunkiseudun rakennemallista 2040, Maankäytön koostekartasta.

3.2.3. Yleiskaava

Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa. Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutosta ohjaa kokonaan oikeusvaikutteinen Oulun seudun yleiskaava 2020, joka on saanut lainvoiman 25.8.2006.



Kuva 13. Ote Oulun seudun yleiskaavasta 2020. Ote kaavakartasta 1/2, jossa on kuvattu tavoitteellinen yhdyskuntarakenne, keskus- ja liikenneverkko, suojelu- ja virkistysalueet ja merkittävät seudulliset hankkeet.

Oulun seudun yleiskaavassa 2020 suunnittelualue on osoitettu pääasiassa työpaikka-alueeksi (TP). Yleiskaavassa esitetyn määräyksen mukaan alue on tarkoitettu vähän tilaa vaativaa, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta palvelu- ja työpaikkatoimintaa varten. Alue sisältää myös työpaikkatoiminnalle tarpeelliset palvelut, alueen sisäiset liikenneväylät, pysäköinti- ja virkistysalueet. Lisäksi alue on osa yleiskaavassa esitettyä Oulun seudun laatukäytävää, jonka suunnittelussa ja toteutuksessa edellytetään kaavamääräyksen mukaan tiivistä kuntien välistä yhteistyötä ja hankkeiden yhteensovittamista. Joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/yhteystarve ja sitä koskeva suunnitteluosuus sisältävät laatukäytävään. Joukkoliikenteen kehittämiskäytävän suunnitteluosuituksen mukaan reitit on johdettava seudun keskusten kautta ja kehittämiskäytävän varteen sijoittuvaa yhdyskuntarakennetta on tiivistettävä. Kehittämiskäytävän varrella on järjestettävä hyvät ja turvalliset kevytliikenneyhteydet joukkoliikennepysäkeille ja sekä ympäröiville viheralueille. Kehittämiskäytävää koskevan suunnitteluosuituksen mukaan yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä seudun ominaispiirteitä vahvistamaan, vetovoimaiseen sekä korkeatasoiseen kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan. Alueella olevat ympäristöarvot on säilytettävä ja arvokkaat näkymät pidettävä avoimina.

Suunnittelualue sijoittuu yleiskaavassa osoitetulle lentoliikenteen estevapaalle vyöhykkeelle. Vyöhykkeellä rakennusten ja rakennelmien suurin sallittu korkeus vaihtelee sijaintipaikasta riippuen. Vyöhykkeelle tulevista tavanomaista korkeammista rakennushankkeista on neuvoteltava ilmailulaitoksen kanssa.

Osa suunnittelualueesta sijoittuu yleiskaavaan merkitylle tärkeälle tai vedenhankintaan soveltuvalla pohjavesialueelle. Määräyksen mukaan pohjavesialueelle ei saa sijoittaa laitoksia, rakenteita tai toimintoja, jotka saattavat vaikuttaa haitallisesti pohjaveden laatuun (YSL pohjaveden pilaamiskielto). Pohjaveden määrään tai korkeustasoon vaikuttavaa rakentamista tai muuta toimintaa saattaa rajoittaa pohjaveden

muuttamiskielto (VL 1:18). Tarvittaessa asiasta on pyydettävä alueellisen ympäristökeskuksen lausunto.

Lentokentäntie on esitetty valtatieksi / kantatienä, jota koskevan suunnittelusuosituksen mukaan yksityiskohtaisessa suunnittelussa on selvittävä tien melualueen laajuus. Lentokentätien melualueen laajuus on tutkittu Lentokentätien nykypaikallaan kehittämisselvityksen yhteydessä. Uusi lentoaseman ohitustie ja siihen liittyvät uudet eritasoliittymät on osoitettu yleiskaavassa.

Oulun seudun yleiskaavan 2020 selostuksessa todetaan, että Oulun ulkopuolella liikenteen välityskyky riittää ennustetuillekin liikennemäärille keskimäärin hyvin. Kuitenkin työmatkaliikenteen huippuaikoina pääteihin liittymisessä ongelmat lisääntyvät synnyttäen tarvetta sekä liikkumistottumusten muutoksiin että liittymäjärjestelyjen kehittämiseen. Tilannetta pahentaa se, että joukkoliikenne hidastuu muun liikenteen mukana. Kunnissa suurimmat ongelmat syntyvät Oulunsalossa, jossa paitsi liikenteen kasvu on suurta myös liikenteen erityispiirteet, kuten lentokentän liikenne, aiheuttavat liikenteellisiä ristiriitoja.

3.2.4. Voimassa oleva asemakaava

Suunnittelualue on osittain asemakaava-alueella, jonka mukaiset liikennejärjestelyt on toteutettu lukuun ottamatta Lentokentätien ali johtavaa katuyhteyttä. Suunnittelualue on voimassa olevassa asemakaavassa varattu toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY) ja kuntarajalle on osoitettu viherkaista (VL) kevytliikenteen yhteyksineen. Vihikariminen katu jatkuu voimassa olevassa asemakaavassa kuntarajalle saakka vanhan Vihiluodon osayleiskaavan mukaisesti. Oulun seudun yleiskaava on syrjäyttänyt vuonna 2006 voimaan tullessaan kyseisen osayleiskaavan. Uuden lentoaseman ohitustien suunniteltu linjaus sijoittuu voimassa olevan asemakaavan eteläreunaan. Käsillä olevalla asemakaavamuutoksella asemakaavoitettu alue laajenee tielinjauksen eteläpuolelle.



Kuva 14. Yhdistelmä Kempeleen kunnan ajantasa-asemakaavasta ja lentokentäntien ohitustien aluevaraussuunnitelmasta.

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Välille VT 4 - lentoasema on laadittu aluevaraussuunnitelma 2000-luvun alussa Uutta Lentoasemantietä varten. Tien linjaus erkanee nykyisestä Lentokentäntiestä kuntarajalla, kääntyy etelään päin ohi Vihiluodon yritysalueen, ylittää Kempeleen ja Oulunsalon välisen rajan Kempeleentien kohdalla ja kaartuu Oulunsalon taajaman eteläpuolelta lentoasemalle. Vihiluodon yritysalueen asemakaavassa ei ole otettu huomioon aluevarausta ja siksi kaavaa tulee muuttaa ja laajentaa tämän seudullisen suunnitelman mukaiseksi.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kempeleen kunnanhallitus on 5.7.2007 tehnyt päätöksen kaavamuutoksesta, jonka tavoitteena on mahdollistaa aluevaraussuunnitelman mukainen tielinjaus uudeksi lentoaseman ohitustieksi. Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutos ja laajennus on

kuulutettu vireille 2.12.2008. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu nähtäville yhdessä ensimmäisen kaavaluonnoksen kanssa 8.-19.12.2008.

Kunnan kaavoituskatsauksessa 2016 Vihiluodon asemakaavamuutoksen ja laajennuksen osalta on todettu etenevän syksyllä 2016. Toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten ja Lentokentätien kehittämisselvityksen takia asemakaava päätettiin asettaa uudestaan luonnoksena nähtäville keväällä 2017.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaan kaavoitukseen osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Tarkempi kuvaus osallistumisesta ja yhteistyöstä on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (liite 4).

Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutoksen ja laajennuksessa osallisia ovat:

- Alueen ja lähiympäristön maanomistajat, asukkaat, yritykset ja yhdistykset
- Kempeleen kunta (Kempeleen kunnan itsehallinto-, elinvoima-, palvelu- ja resurssivaliokunta)
- Kempeleen Vesihuolto Oy
- Kempeleen - Oulunsalon luonnonsuojeluyhdistys
- Oulun Seudun Sähkö
- Oulun seudun ympäristötoimi
- Naapurikunnat (Oulu kaupunki)
- Seuturakennetiimi / Oulun seudun kunnanjohtajat
- Pohjois-Pohjanmaan museo
- Pohjois-Pohjanmaan liitto
- Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Oulu-Koillismaa pelastuslaitos
- Puhelin- ja tele-yhtiöt / Dna Palvelut Oy ja TeliaSonera Finland Oy, Elisa
- Finavia
- Puolustusvoimat
- Tulvakeskus

4.3.2 Vireilletulo ja asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan vireille tulo kuulutettiin 2.12.2008. Asemakaavan tavoitteena on parantaa Vihiluodon alueen liikennejärjestelyitä ja tonttitarjontaa sekä osoittaa yleiskaavassa ja maakuntakaavassa esitetty Lentoasemantien uusi ohitustie.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Asemakaavahankkeiden vireille tulosta ilmoitetaan Kempeleessä alueen asukkaille kirjeitse, vaikkei maankäyttö- ja rakennuslaki sitä edellytä. Kaava-asiakirjat ovat kaavoituksen nettisivuilla (www.kempele.fi > Kaavoitus > Käynnissä olevat kaavahankkeet) koko kaavaprosessin ajan.

Vireilletulon ja kuulemisvaiheiden vuorovaikutusmenettelyt ovat seuraavanlaiset:

- Vireilletulo (MRL 63 §), valmisteluvaiheen (MRL 62 § ja MRA 30 §) ja kaavaehdotusvaiheen (MRL 65 §, MRA 27 §) kuuleminen käsitellään kunnanhallituksessa ja niistä ilmoitetaan virallisessa lehdessä, nettisivuilla ja

- kunnan ilmoitustaululla. Ulkopaikkakuntalaisille ja muille osallisille lähetetään kirje kuulemisesta ja viranomaisille lausuntopyyntö.
- OAS, kaavaluonnos- ja kaavaehdotusasiakirjat ovat kunnanhallituksen käsittelyn jälkeen nähtävillä kunnan ympäristöpalveluissa ja kunnan kaavoituksen nettisivuilla.
 - Lentokentänkehittämistien selvityksestä pidettiin yleisötilaisuus tammikuussa 2017.
 - Kuntalaisten ja osallisten yhteydenottoihin vastataan koko kaavaprosessin ajan.
 - Kaavahanke esitellään kuulemisvaiheissa pyynnöstä Kempeleen kunnan valiokunnille.
 - Työpalavereita eri tahojen kanssa pidetään kaavahankkeen kuluessa tarvittaessa.
 - Kuulemisvaiheiden palaute käsitellään kunnanhallituksessa.
 - Tieto kunnanvaltuuston hyväksymisestä toimitetaan välittömästi Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (POP-ELY).
 - Lainvoimaisen kaavan voimaantulo kuulutetaan valitusajan päätyttyä kunnan virallisessa lehdessä. Tieto voimaantulosta toimitetaan Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskukselle, Pohjois-Pohjanmaan liitolle ja Oulun maanmittaustoimistolle sekä Oulun seudun ympäristötoimelle.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Keskeiset viranomaiset on lueteltu kohdassa 4.3.1. "Osalliset".

Kempeleen kunta on 13.11.2007 lähestynyt Oulunsalon kuntaa kirjeellä yhteisen kaavoitushankkeen käynnistämiseksi. Kempeleen kunnanhallituksen esityksen mukaan tavoitteena esitettiin kuntien yhteistyötä kaavahankkeessa. Laaditussa luonnoksessa Vihikarin katualuetta oli jatkettu Oulunsalon kunnan alueelle. Kempele esitti, että osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja muut kaava-asiakirjat voidaan tuottaa Kempeleen kaavoitusyksikössä, mikäli kunnat vievät kaavoitushanketta eteenpäin yhteistyössä.

Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutoksesta ja laajennuksesta on pidetty ensimmäisen vaiheen viranomaisneuvottelu 11.2.2009. Viranomaisneuvottelussa todettiin muun muassa, että Oulunsalon puolelle ulottuvan katuyhteyden olevan tärkeä, sillä se vähentäisi oleellisesti raskasta liikennettä ja työmatkaliikennettä Vihiluodontieltä. Lisäksi todettiin, että kevyen liikenteen verkkoa tulee selvittää laajemmin yhdessä Oulunsalon kanssa (nyk. Oulun kaupunki) ja voimassa olevassa asemakaavassa osoitettua Lentokentäntien alituksen realistisuutta tutkia. Neuvottelussa todettiin jatkotoimien osalta, ettei kaavahanketta voi viedä eteenpäin ennen kuin Oulunsalon kunta saa omalla puolellaan selvitettyä maankäyttöä kuntarajan ja Kempeleentien välisellä alueella.

1.12.2010 käydyssä Oulunsalon kaupallisten palvelujen vaiheyleiskaavan ehdotusvaiheen kaavaneuvottelun yhteydessä sivuttiin kuntarajat ylittävää yhteyttä Vihikarin-kadun ja kevyen liikenteen väylien osalta. Ongelmallisena koettiin Oulunsalon kylänpuolen ja Kempeleentien välisen turvallisen kevyen liikenteen puuttuminen Lentokentäntien eteläpuolella, joka yhdistyisi Kempeleen Vihikarin työpaikka-alueeseen. Asiaa oli määrä tarkastella Oulunsalon puolelle tehtävän yleiskaavatyön yhteydessä.

7.12.2010 laadittiin sopimusluonnos, jonka osapuolina olivat Oulunsalon ja Kempeleen kunnat. Sopimuksen tarkoituksena oli määritellä ne toimintaperiaatteet ja ehdot, joiden mukaisesti suunnitellaan ja rakennetaan katuverkkoa ja kevyen liikenteen yhteyksiä kuntien välisen rajan läheisyydessä. Kunnat olivat sopimusluonnoksen mukaan jo Vihiluodon osayleiskaavan suunnittelun yhteydessä hyväksyneet, että Lentokentäntielle

suunnitellaan rinnakkaiset katuyhteydet kuntarajan yli. Tavoitteena oli, että katuyhteys Vihiluodon yritysalueelta Kempeleentielle rakennetaan vuonna 2012.

Kempeleen kunnan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen välisessä liikennejärjestelmäpalaverissa 7.11.2012 todettiin, että Vihikarin tielinjaus voisi kulkea suoraan nykyistä kevyen liikenteen väylää pitkin noin puoliväliin nykyistä ja vanhaa Lentokentäntien linjausta Oulunsalontielle ja jatkua siitä suoraan Marjakujalle. Samassa palaverissa nostettiin esiin myös Lentokentäntielle pohjoisesta yhdistyvän Vihiluoto-tien sekä Lentokentäntien eteläpuolelta liittyvän Vihiluodontien risteysalueen ongelmallisuus, jossa voisi olla tarkoituksenmukaista olla vain yksi risteysalue kahden sijaan.

Uuden Oulun kuntaliitoksen myötä 1.1.2013 Oulunsalon kunnasta tuli osa Oulun kaupunkia. Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutos ja laajennus on edennyt Kempeleen kunnan omana kaavahankkeessa.

21.9.2016 Kempeleen kunnan ja Oulun kaupungin välisessä tilannekatsauksessa käsiteltiin Vihikarin alueen asemakaavamuutosta. Oulun kaupunki totesi, että Vihikarikadun jatkuminen Oulun puolella edellyttää kaupungin maankäytön suunnitelmissa tapahtuvaa muutosta, jotta katulinjan jatkaminen Kempeleentiehen asti olisi kannattavaa.

Lentokentäntien kehittämisestä pidettiin 1.11.2016 ELY-keskuksen, Kempeleen kunnan ja Oulun kaupungin välinen palaveri, jossa käytiin läpi Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyn lentokentäntien paikallaan kehittämisselvityksen tavoitteita. Kehittämisselvitystyö tuotetaan konsulttityönä ja sen laatii Plaana Oy. Kehittämisselvityksessä on tutkittu Vihiluodon yritysalueen ja Lentokentäntien välisen liittymän osalta kahta eri vaihtoehtoa. VE1 käsittää Lentokentäntien kehittämisen nelikaistatienä ja nelihaaraliittymänä vanhan Vihiluodontien kohdalla, jossa tällä hetkellä kulkee kevyen liikenteenväylä. VE2 sisältää myös Lentokentäntien kehittämisen nelikaistatienä, mutta siinä säilytettäisiin nykyiset porrastetut liittymät ja ne muutettaisiin suuntaisliittymiksi. Lisäksi vaihtoehtoon VE2 sisältyy voimassa olevan asemakaavan mukainen alikulkuyhteys. Kehittämisselvityksessä tullaan näiden vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin perusteella esittämään johtopäätös Lentokentäntien nykypaikallaan kehittämisen ratkaisuksi.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kempeleen kunta on käynnistänyt asemakaavamuutoksen ja -laajennuksen Vihiluodon yritysalueella 2.12.2008. Asemakaavan muutoksella ja laajennuksella toteutetaan ylempiasteisissa kaavoissa sekä Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyjä tavoitteita. Kunnan tavoitteena on muuttaa voimassa olevaa asemakaavaa siten, että yritystonteilla vastataan paremmin muuttuneeseen kysyntään ja laajentaa asemakaava-aluetta siten, että siinä huomioidaan mahdollisen uuden lentoaseman ohitustien aluevaraus ylempiasteisten kaavojen mukaisesti.

4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Kaavan tavoitteet ovat tarkentuneet kaavaprosessin aikana. Kempele-sopimuksessa sekä kunnan maapoliittisessa ohjelmassa esitetyt tavoitteet, ylempiasteiset kaavat ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat Vihiluodon yritysalueen asemakaavamuutoksen ja laajennuksen tavoitteita. Kempele-sopimuksen mukaan Kempeleessä on tarjolla hyvä maareservi liikenteellisesti houkuttelevilla alueilla, joten kunnan vetovoimaisuus on edelleen hyvä sekä asukkaille että yrityksille. Kunnan

maapoliittisessa ohjelmassa on erikseen mainittu tavoitteeksi Vihikarin yritysalueen saaminen tehokkaampaan käyttöön.

Vihiluodon yritysalueella voimassa olevan mukaiset yritystontit eivät enää vastaa nykyistä kysyntää, joten erääksi asemakaavan muutoksen ja laajennuksen tavoitteeksi on kaavaprosessin aikana muotoutunut paremmin kysyntää vastaavien tonttien osoittaminen kaavassa.

Asemakaavamuutoksella ennakoidaan samanaikaisesti myös Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mahdollista muutosta ja lentoaseman ohitustien aluevarausuunnitelman poistoa, jolloin tielinjauksen mukainen alue voitaisiin ottaa yritystonttikäyttöön. Oulun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on todettu aluevarauksen osalta, että *"kaavavarausten toteuttamistarvetta arvioidaan jatkossa määrääjain kaavoituksen ja maankäytön toteutuksen edellyttämässä järjestyksessä."*

4.5 Asemakaavan vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Kaavaluonnos on ollut nähtävillä joulukuussa 2008. Ennen nähtäville asettamista laadittiin muutamia vaihtoehtoisia luonnoksia, joissa kaava-alueen rajausta vaihteli, sillä kaava-alueen eteläpuolelle sijoittuvan kiinteistön omistaja on esittänyt asemakaavamuutosalueen laajentamista kyseisen kiinteistön alueelle. Kaavoitusaloite ei kuitenkaan vastaa Kempeleen valtuuston hyväksymään maapoliittiseen ohjelmaan kirjattuja periaatteita, minkä takia kyseisen kiinteistön alue on jätetty kaava-alueen rajauksen ulkopuolelle.

Lentokentäntien nykypaikallaan kehittämisselvityksessä esitettiin kaksi vaihtoehtoista liittymäjärjestelyä Vihiluodontien ja Lentokentäntien alueelle. Molemmista vaihtoehtoista laadittiin yleispiirteiset luonnokset periaatekuvana ja jatkokehittämisen kohteeksi valittiin VE1 eli nelihaaraliittymä, jossa palautetaan Vihiluodontien vanha linjaus. Lisäksi kaavan valmistelun yhteydessä tutkittiin vaihtoehtoja, joissa ohitustien aluevarausuunnitelmasta luovuttaisiin. Vaihtoehtoiset kaavaluonnostelmat on esitetty **liitteessä 6**.

Kaavaprosessin aikana tutkitut vaihtoehdot eroavat toisistaan alueen liikennejärjestelyiden osalta. Vaihtoehtotarkastelussa ei ole kuitenkaan tutkittu voimassa olevasta asemakaavasta olennaisesti poikkeavan maankäytön osoittamista alueelle.

4.5.2 – 4.5.4 Valitun kaavaehdotuksen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

Täydentyä ehdotusvaiheessa...

4.5.5 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Kaavan suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset on kuvattu tiivistetysti selostuksen kohdassa 2.1 Kaavaprosessin vaiheet.

Kaavaluonnos asetetaan nähtäville 12.4.–14.5.2017 kunnantalon ilmoitustaululle (Asematie 1) sekä nettisivuille. Kuulutus julkaistaan paikallisessa lehdessä ja kaavahanketta esitellään kuntatiedotteessa 26.4.2017, osallisille ja ulkopaiikkakuntalaisille maanomistajille toimitettiin tieto kuulemisesta sekä viranomaisille lausuntopyyntö viikkoa aikaisemmin.

Täydentyä ehdotusvaiheessa...

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutos koskee Vihiluodon osa-alueen kortteleita 2322, 2324 - 2328 sekä niihin liittyviä viher-, erityis-, liikenne-, katu- ja kevyenliikenteen alueita.

Asemakaavan laajennus koskee Vihiluodon ja Alakylän osa-alueilla tiloja RN:o 4:423, 2:94, 2:96, 2:123, 2:130, 2:131, 2:171, 2:174, 3:93, 13:60, 21:126 ja 21:5. Lisäksi laajennus koskee Lentokentäntien (Mt 815) liikennealuetta. Sarkkirannan osa-alueella laajennus koskee tiloja RN:ot 2:18 ja 2:121 sekä Kempeleentien (Mt 816) liikennealuetta.

Asemakaavan muutoksella ja laajennuksella muodostuvat Vihiluodon osa-alueen korttelit 23020–23025, Alakylän osa-alueen korttelit 22100 ja 22101 ja niihin liittyvät erityis-, puisto-, liikenne-, katu- ja kevyen liikenteen alueet sekä Sarkkirannan osa-alueelle liikennealuetta.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavan muutoksessa on kiinnitetty huomiota kaava-alueen sijaintiin Oulun seudun laatukäytävän alueella, mikä asettaa ympäristön laadulle erityisiä tavoitteita. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on ympäristön laatua koskevana tavoitteena osoittaa yhdyskuntarakennetta eheyttävä yritysalue, joka hahmottuu selkeänä kokonaisuutena. Tähän pyritään säilyttämällä voimassa olevan asemakaavan määräykset tiemaisemaan soveltuvien korkeiden toimitilarakennusten rakentamisen mahdollistamisesta Lentokentäntien varressa. Lisäksi kaavaluonnoksessa on pyritty huomioimaan hyvät ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet joukkoliikennepysäkeille, minkä odotetaan lisäävän joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen houkuttelevuutta työmatkamuotona.

5.3 Aluevaraukset

Asemakaavan muutokset koskevat kortteleita 2322, 2324 - 2328 sekä niihin liittyviä viher-, erityis-, liikenne-, katu- ja kevyenliikenteen alueita. Asemakaavalla muodostuvat korttelit 23020–23026 ja 22100 sekä niihin liittyvät liikenne-, katu- ja viheralueet.

Asemakaavassa esitettävät aluevaraukset toteuttavat maakuntakaavassa ja yleiskaavassa alueelle osoitettua maankäyttöä.

Korttelit 23020–23026 ja 22100 osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueeksi. Alueelle voidaan rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia tai niiden yhdistelmiä. Toimitilarakennusten korttelialueelle voi sijoittua myös palvelun toimitiloja, jos ne luonteeltaan sopivat muun toiminnan yhteyteen.

Kevään 2017 aikana koko kunnan aluetta koskevan kaupallisen palveluverkon rakennetta koskevan selvityksen tulosten perusteella ratkaistaan sallitaanko kaavassa

myös paikallisen kaupan yksikön sijoittaminen alueelle. Selvityksen tulokset voivat vaikuttaa asemakaavaehdotuksessa esitettäviin ratkaisuihin.

Aluevaraukset luonnosvaiheessa

Kortteli	Tontti	Merkintä	Indeksit	Pinta-ala	Tehokkuus	Rakentamista ohjaavat merkinnät	Rakennusoikeus
23020	1 2 3 4 5 6	KTY KTY KTY KTY ET KTY	-14, -21, - 50, -53	85413 m ² 13731 m ² 15149 m ² 12839 m ² 281 m ² 6183 m ²	e=0.45+ var20%	suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	72601 k-m ² 11671 k-m ² 12877 k-m ² 10913 k-m ² 5256 k-m ²
23021	1 2	KT KT	-1, -14, - 21, -50, - 53	2935 m ² 2353 m ²	0.25	II	734 k- m ² 588 k- m
23022	1	KTY	-14, -21, - 50, -53	9788 m ²	0.85	r14%, suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	8320 k-m ²
23023	1 2 3 4 5 6	KTY KTY KTY KTY KTY KTY	-14, -50, - 53	4802 m ² 5133 m ² 4578 m ² 4536 m ² 4044 m ² 4779 m ²	0.85	r14%, suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	4082 k- m ² 4363 k- m ² 3891 k- m ² 3855 k- m ² 3437 k- m ² 4062 k- m ²
23024	1 2 3 4 5 6	KTY KTY KTY KTY ET KTY	-14, -21, - 50, -53	8639 m ² 6123 m ² 9746 m ² 14044 m ² 319 m ² 10013 m ²	0.85	r14%, suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	7343 k- m ² 5205 k- m ² 8284 k- m ² 11937 k-m ² 8511 k- m ²
23025	1	KTY	-14, -21, - 50, -53	23025	0.85	r14%, suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	8774 k- m ²
23026	1 2 3 4	KTY KTY KTY KTY	-14, -50, - 53	5239 m ² 5134 m ² 5134 m ² 5134 m ²	0.85	r14%, suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	4453 k-m ² 4364 k-m ² 4364 k-m ² 4364 k-m ²
22100	1 2 3 4 5 6	KTY KTY KTY KTY KTY KTY	-14, -21, - 50, -53	4496 m ² 6160 m ² 3787 m ² 4926 m ² 4947 m ² 7741 m ²	0.85	r14%, suurin sallittu kerrosluku VI eli kuusi	3822 k-m ² 5236 k-m ² 3030 k-m ² 4187 k-m ² 4205 k-m ² 6580 k-m ²

5.4 Kaavan vaikutukset

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

Lähtökohtana Vihiluodon yritysalueen asemakaavamuutoksen vaikutusten tarkastelussa ovat aiemmat suunnitelmat ja selvitykset, Lentokentätien kehittämisselvitys sekä kunnan halussa olevat valmiit paikkatietoaineistot. Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutoksen ja laajennuksen vaikutuksia on arvioitu asemakaavoituksen luonnosvaiheessa ja vaikutusten arviointia täydennetään ehdotusvaiheessa

luonnoksesta saadun palautteen ja sen pohjalta mahdollisesti tehtävien muutosten perusteella.

Vaikutusten arvioinnissa verrataan kaavamuutoksen mukaista tilannetta nykytilaan ja asetettuihin tavoitteisiin. Kaavaa laadittaessa tullaan arvioimaan kaavamuutoksen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Vaikutuksia tarkastellaan siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Lentokentäntien varren eteläpuolisen alueen ei ole katsottu soveltuvan Kempeleen kunnan asutuksen laajenemisalueeksi, koska se sijaitsee suhteellisen etäällä kunnallisista palveluista. Näin ollen kaavamuutosalueelle osoitetaan ainoastaan yritystontteja.

Asemakaavan muutos ja laajennus ei vaikuta suoraan väestön rakenteeseen ja kehitykseen kaava-alueella, koska alueelle ei osoiteta asumisen alueita. Asemakaavan muutos ja laajennuksen toteutuminen tarkoittaa kuitenkin uusien työpaikkojen rakentamista alueelle, mikä saattaa houkuttaa kuntaan uusia asukkaita. Uusien työpaikkojen myötä kaava voi siis välillisesti vaikuttaa Kempeleen kunnan väestörakenteeseen.

Yhdyskuntarakenne

Kaavahanke täydentää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ylempiasteisten kaavojen aluevarausten mukaisesti.

Yhdyskuntataloudellisesti asemakaavamuutos on perusteltu, sillä alue sijaitsee sujuvien liikenneyhteyksien varressa ja osaksi toteutetun kunnallistekniikan piirissä ja tehdyille investoinneille saadaan siten lisää käyttäjiä. Kaavan toteuttaminen edellyttää Vihikari-kadun jatkamista, liikennejärjestelyiden muutoksia Lentokentäntien liittymään sekä uutta tonttikatua aluevaraussuunnitelman eteläpuolelle.

Merkittävästi yhdyskuntarakenteeseen vaikuttaa aluevaraussuunnitelman mukaisesti ohitustietä varten osoitettu liikennealue, joka halkaisee kaava-alueen. Niin kauan kuin ohitustie ei toteudu, kyseinen alue on vajaalla käytöllä eikä sitä voida hyödyntää yritystontteina. Mikäli ohitustie toteutuu, lentokentälle johtaa kaksi vaihtoehtoista reittiä.

Kaavassa osoitetut muutokset liikennejärjestelyissä tulevat parantamaan työpaikka-alueen liikenteellistä toimivuutta, kun Vihikari-katu jatkuu Oulun puolelle asti ja Vihiluodontien ja Lentokentäntien risteysalueen järjestelyistä tulee VE1 nelihaaraaliittymän (tai VE2 eritasoliittymän myötä) sujuvammat, jolloin yritysalue muodostaa paremmin saavutettavissa olevan toiminnallisen kokonaisuuden.

Asuminen

Asemakaavahanke ei sisällä uusia asuinalueita. Vaikutuksia väestökehitykseen on kuvattu kohdassa väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella.

Palvelut

Alueelle voi kaavamääräysten mukaan tulla työpaikkatoiminnalle tarpeellisia palveluita, kuten ravintolatoimintaa tai pieniä kaupan yksiköitä. Kaava ei mahdollista merkittäviä



kaupallisia tai muita palveluita alueelle, sillä korttelialueet osoitetaan toimitilarakennuksille.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Alueen työpaikat ja elinkeinotoiminta lisääntyvät alueen rakentuessa ja uusien yritysten aloittaessa toimintansa. Mikäli kaava toteutuu kokonaan, alueesta voi kehittyä paikallisesti merkittävä työpaikka-alue.

Oulun lentoaseman liikenneyhteyksien arvioinnin (Strafica, Waystep consulting muistio, 17.4.2015) mukaan aluevaraussuunnitelman mukainen uusi lentoaseman ohitustie suosii työpaikkojen keskittymistä lentoaseman läheisyyteen ja uuden liittymäalueen johdosta myös Vihiluodon houkuttelevuus kasvaa. Toisaalta nykypaikallaan kehitettävän Lentokentäntien on todettu vähentävän työpaikka-alueiden kysyntää lentoaseman läheisyydessä ja suosivan työpaikkojen sijoittumista lentoaseman seudun sijasta tien alkupäähän Kaakkuriin, Perävainiolle ja Kempeleen Vihiluotoon. Seudun näkökulmasta tämä tarkoittaa tasapainoista työpaikkojen sijoittumista.

Liikennejärjestelmä, kevyen liikenteen verkostot ja joukkoliikenne

Asemakaavan muutos mahdollistaa yritystoiminnan lisääntymisen alueella, mikä todennäköisesti lisää alueelle suuntautuvaa työmatkaliikennettä.

Aluevaraussuunnitelman mukainen ohitustielinjaus halkaisee Vihiluodon yritysalueen ja edellyttää kalliita eritasoon toteutettavia ratkaisuja, jotta pohjoisetäsuuntaiset yhteydet alueen läpi mahdollistetaan.

Lentokentän nykypaikallaan kehittämisselvityksessä esitettävä ratkaisuesitys tullaan ottamaan Vihiluodon yritysalueen asemakaavan muutosehdotuksen lähtökohdaksi. Kehittämisselvityksen liittymäratkaisuehdotus saattaa erota kaavaluonnoksessa esitetystä, mistä johtuen tätä kaavaselostusta tullaan täydentämään ehdotusvaiheessa esitetyn ratkaisun arvioitujen liikennevaikutusten perusteella.

Lentokentäntien kehittämisselvityksessä todettiin vaihtoehdosta VE1 seuraavaa:

Vihiluodontien nykyisten porrastettujen liikennevaloliittymien parantamisvaihtoehtona tutkittiin Lentokentäntien 4-kaistaistamiseen liittyvää nelihaaraista liikennevalo-ohjattua tasoliittymää. Lentokentäntien nykyistä kevyen liikenteen alikulkukäytävän siltaa joudutaan jatkamaan ja kevyen liikenteen väylän tasausta muuttamaan sekä mahdollisesti korjaamaan nykyistä pohjaveden suojausta. Lentokentäntie ja Vihiluodon liittymä sijoittuvat Vihiluodon pohjavesialueen kohdalle, mutta ELY-keskuksen mukaan Lentokentäntielle ei tarvitse rakentaa pohjaveden suojausrakenteita tiesuolauksen vuoksi.

Nelihaaraliittymällä saadaan Lentokentäntien 4-kaistaistuksen lisäksi poistettua toinen liikennevaloliittymä ja parannettua jonkin verran Lentokentäntien pääsuunnan sekä Lentokentäntieltä vasempaan kääntyvän liikennevirran sujuvuutta ja turvallisuutta. Vaiheittain rakentamisvaihtoehtona tutkittiin myös liikennevalo-ohjatun nelihaaraliittymän toteuttamista nykyiseen 2-kaistaiseen Lentokentäntiehen, mutta sillä ei kuitenkaan saada merkittäviä hyötyjä nykytilanteen porrastettuihin liittyisiin verrattuna.

Nelihaaraista 2-kaistaista kiertoliittymävaihtoehtoa ei tutkittu Vihiluodon kohdan linjaosuudelle, koska liittyvät suunnat ovat pääsuuntaa selvästi vähäliikenteisemmät eikä maankäyttö tue kiertoliittymän paikkaa. Kierto-liittymä aiheuttaa myös enemmän viivytyksiä pääsuunnan liikenteelle kuin liikennevalo-ohjaus, jossa pääsuunnan liikennettä voidaan suosia.

Lentokentäntie on esitetty levennettäväksi 4-kaistatieksi, tasoliittymiä parannetaan ja rinnakkaista katuverkkoa täydennetään. Vihiluodon kohdalla asemakaavassa on varattu tila tien leventämiselle nykyisen tien eteläpuolelta. Santaniemen kohdalla tutkittiin Vihikarin katuyhteyden ja kevyen liikenteen väylän jatkamiselle Oulunsalontiehen kahta linjausvaihtoehtoa, joista pohjoisempi linjausvaihtoehto todettiin maankäytöllisesti paremmaksi.

Oulunsalontielle esitettiin uusi kevyen liikenteen alikulkuyhteys Vihikarin kadun jatkeen kohdalle. Hailuodon-tien kiertoliittymän itäpuolelle voimassa olevassa asemakaavassa varatulle kevyen liikenteen alikulkukäytävälle ei nähty tarvetta Santaniemen muuttuneen maankäyttöratkaisun vuoksi.

Kehittämisselvityksen vaihtoehdosta VE2 todettiin seuraavaa:

Vihiluodontien liittymään on tutkittu eritasoratkaisua, jossa 4-kaistaisen Lentokentäntien ali rakennetaan katuyhteys sekä nykyiset porrastetut liikennevaloliittymät muutetaan suuntaisliittymiksi (lohenpyrstöt). Lisäksi Lentokentäntielle rakennetaan tarvittavat liittymis- ja erkanemiskaistat (kuva 20, A). Nykyistä kevyen liikenteen alikulkukäytävää jatketaan.

Lentokentäntieltä ja sivusuunnista poistuu vasempaan kääntymiset. Eritasojärjestelyllä saadaan Lentokentäntielle Vihiluodon kohdalle 80 km/h nopeusrajoitus. Lentokentäntien liikenteen sujuvuus paranee ja pää-suunnan viivytykset vähenevät. Sivusuunnan liikenteelle aiheutuu jonkin verran kiertoa, mutta liikenteen määrä on vähäinen pääsuuntaan verrattuna. Kadun alikulkuyhteydelle on tilavaraus Vihiluodon kohdan voimassa olevassa asemakaavassa. Lentokentäntien leventäminen, suuntaisliittymät ja alikulkuyhteys sijoittuvat Vihiluodon pohjavesialueelle, jonka vuoksi alikulkukäytävän osalta on varauduttava mahdolliseen pohjaveden pinnan alenemisen estämiseen ja siitä aiheutuviin lisäkustannuksiin.

Vaihtoehtoisessa eritasojärjestelyssä (B, kuva 21) rakennetaan Lentokentäntien alittavan katuyhteyden ja sillan lisäksi myös uusi kevyen liikenteen alikulkuyhteys. Nykyinen kevyen liikenteen alikulkuyhteys ja silta puretaan. Alittavalle kadulla ja kevyen liikenteen väylälle on tilavaraus Vihiluodon kohdan voimassa olevassa asemakaavassa. Alikulkuyhteyden osalta on varauduttava mahdolliseen pohjaveden pinnan alenemisen estämiseen ja siitä aiheutuviin lisäkustannuksiin, jotka voivat olla hieman vaihtoehtoa A suuremmat.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Asemakaavan muutoksen ja laajennuksen vaikutusalueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteita tai muinaismuistoja, joihin kaavalla olisi vaikutusta. Toisaalta aluevaraus suunnitelman mukaisen linjauksen on Oulun lentoaseman liikenneyhteyksien arvioinnin (Strafica, Waystep consulting muistio, 17.4.2015) mukaan todettu katkaisevan maisemallisesti merkittävän tiemiljöön ja heikentävän sekä paikallisesti että maakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista ympäristöä. Oulunsalossa paikallisesti merkittävä viljelymaisema katkeaa ja koko alueen viljelytoiminta hankaloituu.

Tekninen huolto

Suunnittelualueella sijaitsee jo rakennettua vesi- ja viemäriverkostoa sekä muuta teknistä verkostoa. Asemakaavamuutoksella näihin ei esitetä tehtävän muutoksia katujen rakentamista ja siihen liittyviä toimia lukuun ottamatta.

Indeksillä 53 on osoitettu, että vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa alueella siten, että viivytyspainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden mitoitustilavuuden tulee olla yksi kuutiometri sataa vettä läpäisemättömästä pintaneliömetriä kohden. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ja hallittu ylivuoto. Kortteli tulee liittää alueelliseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hule- ja kattovesien käsittelysuunnitelma, jonka sopeutumisesta alueelle tulee pyytää tarvittavat viranomaislausunnot.

Erityistoiminnot

Jo rakennetut yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueet on merkitty kaavaluonnoksessa ET-korttelialueen merkinnällä. Mahdollisesti toteutuvan uuden lentoaseman ohitustien läheisyyteen esitetään suojaviheralueita, jotka voidaan myöhemmin ottaa yritystonttikäyttöön, mikäli aluevaraus suunnitelmasta luovutaan Oulun seudun liikennejärjestelmätyössä ja maakuntakaavoituksen yhteydessä tehtävissä tarkasteluissa.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueella ei ole pohjavesialueen lisäksi erityisiä ympäristöarvoja. Yritystoiminnan alueet on osoitettu kaavassa KTY-merkinnällä, jolla sallitaan alueelle rakennettavaksi toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia tai niiden yhdistelmiä. Toimitilarakennusten korttelialueelle voi sijoittua myös palvelun toimitiloja, jos ne luonteeltaan sopivat muun toiminnan yhteyteen.

Sosiaalinen ympäristö

Asemakaavan muutos ja laajennus voi vaikuttaa positiivisesti alueen sosiaaliseen ympäristöön, sillä se lisää toteutuessaan alueen työpaikkoja. Lisäksi kuntarajat ylittävillä liikennenyhteyksien kehittämisellä on todennäköisesti positiivisia sosiaalisia vaikutuksia, kun suunnittelualueen ja sen ympäristön liikenneturvallisuus paranee ja Vihiluodontien kuormitus vähenee.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne ja maisemakuva

Asemakaavalaajennus täydentää Vihiluodon jo rakentunutta työpaikka-aluetta. Taajamakuvallisesti on luontevaa sijoittaa suurirakeisempi rakentaminen suurten väylien varteen. Näyttävä ja siisti yritysalue vahvistaa ohikulkutien kulkijoiden mielikuvaa dynaamisesta ja yrittäjämyönteisestä kunnasta.

Luonnonolot

Alueelle on tehty Kempeleen taajaman osayleiskaavatyön yhteydessä luontoselvitys, jonka sisältöä on avattu kaavaselostuksen kohdassa 3.1.2. Laaditun luontoselvityksen mukaan suunnittelualueen pohjoisosa on peltoaluetta ja eteläosassa on lehti- ja sekapuustoista kangasmetsää. Kaava-alueen rakentumisen yhteydessä metsä muuttuu rakennetuksi ympäristöksi.

Luonnon monimuotoisuus ja luonnonsuojelu

Alueella ei ole erityisiä luonnonarvoja. Lähellä suunnittelualuetta sijaitsee Natura-alue ja lintujen levähdysalueita. Aluevaraus suunnitelman linnustoon kohdistuvien vaikutusten

on arvioitu olevan pieniä (Oulun lentoaseman liikenneyhteydet LSJ 2030, liite 1). Asemakaava-alueelle ei osoiteta sellaisia toimintoja, joilla olisi vaikutusta näiden luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisten alueiden arvoihin, joten asemakaavalaajennuksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luonnonsuojeluun.

Vesistöt ja vesitalous

Osalla suunnittelualueen tonteista kiinnitetään erityistä huomiota hulevesien johtamiseen pois pohjavesialueelta. Pohjavesialueelle sijoittuvilla korttelialueilla indeksillä 21 on määrätty, että pintavedet on viemäritävä autopaikoitus- ja katualueilta ja johdettava tiiviissä putkessa pohjavesialueen ulkopuolelle. Alueelle ei saa rakentaa maanalaisia tiloja. Lentokentätien paikallaan kehittämissuunnitelman mukaiset mahdolliset liittymäjärjestelyiden muutokset sijoittuvat pohjavesialueelle, minkä takia toteutuksessa tulee huolehtia riittävästä pohjavesisuojusta. Aluevarausuunnitelman mukainen uusi lentoaseman ohitustien linjaus kulkee kahden pohjavesialueen kautta, minkä takia siitä luopuminen olisi vesitalouteen kohdistuvien vaikutusten kannalta parempi ratkaisu.

5.4.3 Vaikutukset talouteen

Asemakaavalla on sekä välittömiä että taloudellisia vaikutuksia Kempeleen kunnalle. Katualueet voidaan toteuttaa vaiheittain, ja toteutusaikataulu määritellään vuosittain talousarvion yhteydessä investointeina. Jatkossa alueen kunnallistekniikan huolto merkitsee ylläpitokustannuksia.

Oulun lentoaseman liikenneyhteyksien arvointityön yhteydessä arvioitiin Lentokentätien nykypaikalla parantamisen olevan edullisin vaihtoehto, jonka kustannus olisi noin 32 miljoonaa euroa. Liikennejärjestelmätöissä päädyttiin esittämään etenemispolkuna, että ensisijaisesti parannetaan joukkoliikennetarjontaa lentoasemalle ja kehitetään Lentokentätietä nykypaikallaan ja siirretään toimenpiteillä suurempaa investointia. Lisäksi esitettiin, että maankäytössä varaudutaan raitiotieyhteyteen reitillä Oulun keskusta-Lentokentätie-lentoasema ja todettiin, että raitiotieyhteyden toteuttaminen edellyttää Oulunsalon eteläisen ohikulkutien toteuttamista, joten maankäytössä tulee varautua myös Oulunsalon eteläisen ohitustien toteuttamiseen. Näin ollen pidemmällä aikavälillä valittu etenemisvaihtoehto tarkoittaa käytännössä nykypaikallaan kehittämistä noin 32 miljoonalla eurolla ja myöhemmässä vaiheessa noin 37 miljoonalla eurolla eli yhteensä 69 miljoonalla eurolla sekä raitiotien rakentamisen kustannukset, jotka on arvioitu vaihteluvälillä 2,9–8,1 milj.euroa/km. Pysäkkien kustannukset ovat noin 0,5 miljoonaa euroa/pysäkki. Vaunun hankintahinta on 2,7–3 miljoonaa euroa/kpl. Oulun lentoaseman raideliikenne – selvityksen kysyntäpotentiaalista ja palvelutasosta (Waystep Consulting, 15.9.2014) kapasiteettia ja tarjontaa koskevana johtopäätöksenä onkin esitetty, että raideratkaisun toteuttaminen vaatii vahvaa yhteiskunnallista tukea investointeihin, ylläpitoon ja liikennöintiin. Edellä mainitun selvityksen mukaan raideliikenteen kehittäminen edellyttää asutuksen keskittämistä tukemaan pohjoiseteläsuuntaista liikennekäytävää ja toissijaisesti lentokentätien varteen. Vuonna 2009 laaditun Oulun seudun raideliikenteen esiselvityksen mukaan ”lähijunaliikenteestä voitaisiin saada kannattavaa, mikäli kaikki seuraavan 20 vuoden aikana tapahtuva väestönkasvu ohjattaisiin asemien vaikutuspiiriin. Tämä edellyttäisi merkittäviä muutoksia Oulun seudun yleiskaavaan ja maankäytön toteuttamishjelmaan, joiden mukaan esimerkiksi Hiukkavaaraan on tarkoituksena muodostaa noin 25 000 asukkaan aluekeskus”. Vuonna 2016 hyväksytyssä Uuden Oulun yleiskaavassa on kuitenkin nostettu Hiukkavaaran alue kaupungin tärkeimmäksi yhdyskuntarakentamisen laajentamisalueeksi, mikä johtaa siihen, että raideliikenteestä voi tulla kannattavaa vasta erittäin pitkällä aikavälillä.

Käsillä olevassa kaavassa osoitettava uusi lentoaseman ohitustien aluevaraus aiheuttaa toteutuessaan merkittäviä kustannuksia, joista saatava taloudellinen hyöty on välillistä, mikäli se edistää koko Oulun seudun taloudellista kehitystä. Erityisesti uuden ohitustien varteen sijoittuvat yritykset tulevat hyötymään aluevarauksen mukaisesta tielinjauksesta vasta useamman kymmenen vuoden päästä, mikäli uusi tie toteutetaan. Uuden ohitustien toteutumisen myötä alueen luonteen muuttumiseen liittyvä epävarmuus voi aiheuttaa haasteita alueelle osoitettavien yritystonttien luovuttamiseen.

Käsillä olevassa asemakaavamuutoksessa esitetty aluevaraussuunnitelman ohitustie muodostaa maankäytön suunnittelussa reunaehdon, joka aiheuttaa haasteita alueen sisäisen katuverkon optimointiin kustannustehokkuuden näkökulmasta.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Lentokentän uusi ohitustie aiheuttaisi todennäköisesti toteutuessaan alueelle meluhaittoja, mistä johtuen alueelle osoitetaan pääasiassa yritystoimintaa, jonka ei katsota olevan melulle herkkää.

5.6 Kaavamerkinnot ja määräykset

Kempeleen kunnassa käytössä olevat asemakaavamerkinnot löytyvät kaavoituksen nettisivuilta kohdasta *Voimassa olevat kaavat*.

Kaavaluonnoksen merkinnät ja määräykset:**ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET**

Toimistorakennusten korttelialue.



Toimitilarakennusten korttelialue.



Puisto.



Lähivirkistysalue.



Yleisen tien alue.



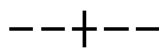
Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.



Suojaviheralue.



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



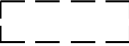
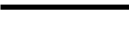
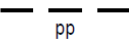
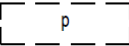
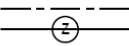
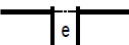
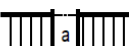
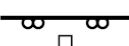
Kaupungin- tai kunnanosan raja.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Ohjeellinen korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

	Osa-alueen raja.
	Ohjeellinen osa-alueen raja.
	Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja.
KEM	Kaupungin- tai kunnanosan nimi.
23026	Korttelin numero.
3	Ohjeellisen tontin/rakennuspaikan numero.
VARPULAA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
r14%	Merkintä osoittaa, kuinka suuren osan tontin pinta-alasta saa käyttää rakentamiseen.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
e =0.85	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.
	Rakennusala.
	Ohjeellinen rakennusala.
	Istutettava alueen osa.
	Katu.
	Ohjeellinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.
	Ohjeellinen pysäköimispaikka.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Sähkölinjaa varten varattu alueen osa.
	Eritasoristeys.
	Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.
	Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

pv1

Tärkeä tai veden hankintaan soveltuva pohjavesialue.
Alueella ei saa tehdä pohjaveden laatua ja määrää vaarantavia toimenpiteitä.
Tarvittaessa toimenpiteistä tulee pyytää paikallisen ympäristöviranomaisen lausunto.
Uudisrakennuksissa saa öljysäiliön sijoittaa vain maanpäälliseen suojattuun tilaan ja maanalaiset öljysäiliöt tulee poistaa käytöstä 5 vuoden kuluessa kaavan vahvistumisesta.

am

Ajoneuvoliikenteen meluvaikutusalue.
Alueella rakennusten ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

- 1

Indeksi osoittaa, että korttelialueella voidaan rakentaa enintään yksi asuinrakennus tonttia kohti.

- 14

Indeksi osoittaa, että maapohjan heikon kantavuuden johdosta edellytetään rakennuspaikkakohtaista perustamisselvitystä.

- 21

Indeksi osoittaa, että pintavedet on viemäroitävä autopaikoitus- ja katualueilta ja johdettava tiiviissä putkessa pohjavesialueen ulkopuolelle.
Alueelle ei saa rakentaa maanalaisia tiloja.

- 50

Indeksi osoittaa, että korttelialue sisältyy Oulun seudun laatukäytävään, missä vaaditaan yksityiskohtaiselta suunnittelulta ja toteutukselta korkeatasoista ja vetovoimaista taajamarakennetta, kevyen liikenteen huomioimista ja ympäristörakentamista. Alueella on kiinnitettävä erityistä huomiota valtatielle avautuviin julkisivuihin ja viherrakentamiseen. Laatukäytävän varrella on järjestettävä hyvät ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ja yhteydet joukkoliikennepysäkeille ja varattava polkupyöräpaikoitukselle riittävä tila korttelin sisällä.
Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä ympäristösuunnitelma, jossa edellä mainitut asiat on osoitettu hyväksyttävällä tarkkuudella.

- 53

Indeksi osoittaa, että vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa alueella siten, että viivytyspainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden mitoitustilavuuden tulee olla yksi kuutiometri jokaista sataa vettä läpäisemätöntä pintaneliometriä kohden. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ja hallittu ylivuoto. Kortteli tulee liittää alueelliseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hule- ja kattovesien käsittelysuunnitelma, jonka sopeutumisesta alueelle tulee pyytää tarvittavat viranomaislausunnot.

- 54

Indeksi osoittaa, että puistoalueelle voidaan sijoittaa ympäristötaidetta, hulevesialtaita ja mainoslaitteita, jotka tulee hyväksyttää puisto- ja ympäristösuunnitelmalla.

YLEISMÄÄRÄYKSET:

Alueella tulvavahingoille alttiiden rakenneosien tulee olla korkeuden N2000 +2,55 yläpuolella.

5.7 Nimistö

Asemakaavan muutos ja laajennus sijaitsee pääasiassa jo olemassa olevalla asemakaava-alueella, jolla on nimistö säilyy entisellään. Uuden lentokentäntien tien eteläpuolella Vihiluodontiehen liittyvän *nimeksi on esitetty Varpulaakso. Vihikari-kadusta erkanevan tonttikadun nimeämisestä päättää kunnan nimistötoimikunta.*



6. Asemakaavan toteutus

6.1 Toteuttamista ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Alueen toteutumista ohjaa laadittu asemakaavakartta merkintöineen ja tämä kaavaselostus. Asemakaavan valmistuttua kaava liitetään Kempeleen kunnan ajantasa-
asemakaavaan, joka löytyy Kempeleen kunnan nettisivuilta www.kempele.fi oikean
alalaidan Pikalinkin Kaavoitus alta, kohdasta Voimassa olevat kaavat. Kaava löytyy
paperimuodossa Kempeleen kunnan Ympäristöpalveluista.

Lentokentän kehittämisselvityksessä on esitetty Lentokentäntien ja Vihiluodontien
liittymäratkaisujen vaiheittainen toteutus ja rakentamiskustannukset.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavassa osoitettujen alueiden rakentaminen voidaan aloittaa kaavan saatua
lainvoiman.

Liittymäjärjestelyiden muutokset toteutetaan kehittämisselvityksessä esitetyn aikataulun
mukaisesti tienpitäjän toimesta.

6.3 Toteutuksen seuranta

Kempeleen kunta ohjaa alueen toteutumista, liikennealueen osalta toteutumisesta
vastaa tienpitäjä eli valtio. Kunnan ympäristöpalvelut ja rakennusvalvonta valvovat
kaavan toteutusta mm. tontinluovutuksen ja rakennuslupien myöntämisen yhteydessä.
Kaavataloutta tarkastellaan vuosittain talousarviossa.

Kempeleessä 15.3.2017,

kaavasuunnittelija Ruusa Degerman

(Kaavaselostus täydentyy luonnosvaiheen kuulemisen jälkeen)