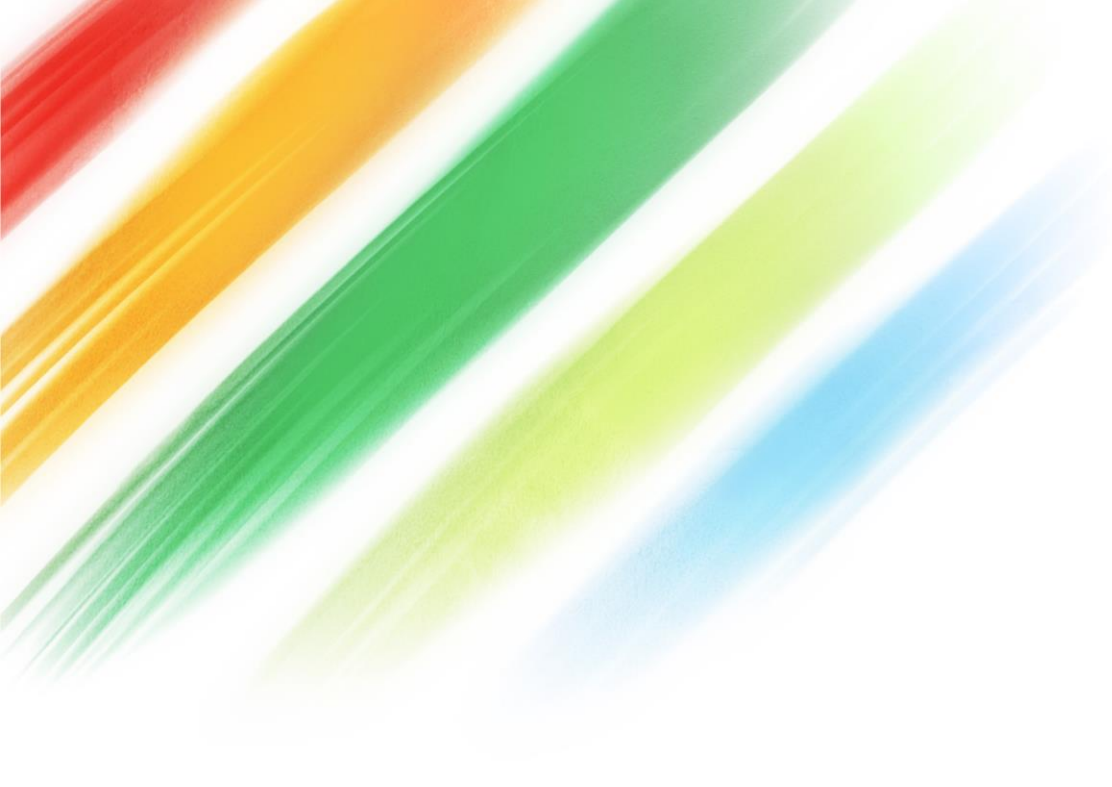




Kempeleen liikennepoliittinen ohjelma 2021-2025



KEMPELE

Sisällys

Johdanto	3
1. Tavoitteet ja linjaukset	4
1.1 Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030	4
1.2 Kempele -sopimus	4
1.3 Kempeleen maapoliittinen ohjelma, keskusta visio ja liikenneturvallisuuksuunnitelma	5
2. Kestävä liikennejärjestelmä	6
2.1 Joukkoliikenteen verkko	6
2.2 Kävelyn ja pyöräilyn verkko	7
2.3 Tie-, katu- ja yksityistieverkko	8
3. Liikenneympäristön toimintalinjaukset	11
3.1 Liikenneturvallisuus	11
3.2 Pysäköinti	13
3.3 Valaistus	13
3.4 Ulko- ja tievarsimainokset	14
4. Kadunpidon toimintalinjaukset ja suunnittelun ohjeistus	15
4.1 Katu- ja ympäristösuunnittelu	15
4.2 Katu- ja ympäristörakentaminen	16
4.3 Kunnossapito	16
7.1 Hulevesien hallinta	18
5. Korjausvelka ja saneerausohjelma	19
6. Investoinnit	20
7. Seuranta	21
8. Liitteet	22



Johdanto

Kempeleen kunnan edellinen tiepoliittinen ohjelma on laadittu vuosille 2014-2019. Tässä työssä Kempeleen kunnalle laadittiin uusi liikennepoliittinen ohjelma, joka laajennettiin käsittämään liikennejärjestelmä kokonaisvaltaisesti sekä määriteltiin Kempeleen kunnan liikenteen tavoitetila vuodelle 2025.

Liikennepoliittisen ohjelman tavoitteet tulevat Oulun seudun liikennejärjestelmätyöstä, Kempele -sopimuksesta, kunnan maapoliittisesta ohjelmasta, KAVIO -työstä sekä liikenneturvallisuussuunnitelmasta.

Kunnan uudessa liikennepoliittisessa ohjelmassa määritellään periaatteet kestäväälle ja turvalliselle liikenneverkolle sekä pysäköinnin, valaistuksen ja mainostamisen periaatteet. Lisäksi ohjelma linjaa miten kunnassa suunnitellaan, rakennetaan ja kunnossapidetään teitä ja katuja.

Liikennepoliittisen ohjelman laadinnasta ovat vastanneet Kempeleen kunnassa Risto Sarkkinen, Eelis Rankka (06/2020 asti), Paula Kettunen (10/2020 alkaen), Jouni Leskinen ja Arttu Orajärvi. Työssä ovat olleet mukana myös Minna Koukkula, Paula Siuruainen, Jaana Alalauri ja Kati Kiiskilä Sitowise Oy:stä.

Kempeleessä toukokuussa 2021

1. Tavoitteet ja linjaukset

1.1 Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään yhteistyössä Oulun seudun kuntien, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Pohjois-Pohjanmaan liiton, Väyläviraston ja Traficomien kanssa. Liikennejärjestelmän 2030 kehittämislinjausten (liite 1) mukaan:

- Maankäytön, asumisen, palveluiden ja liikennejärjestelmän suunnittelussa edistämme kestävän liikkumisen ja kuljettamisen ratkaisuja.
- Oulun seudulla liikumme ja kuljetamme viisaasti.
- Kapasiteetiltaan riittävät, sujuvat ja kunnossa olevat liikenne- ja tietoväylät luovat mahdollisuuksia seudun kasvulle ja kehitymiselle.
- Matka- ja kuljetusketjut toimivat. Tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteet ovat selkeitä ja houkuttelevia.
- Oulun keskusta on nopeasti ja helposti saavutettavissa. Seudun keskuksissa liikkuminen on sujuvaa ja turvallista.

1.2 Kempele -sopimus

Kempeleen visio on olla rohkea edelläkävijä turvallisena kasvukuntana. Kunnan arvoja ovat turvallisuus, rohkeus ja vastuullisuus. Kunnan arvot asettavat kunnan toiminnalle neljä päämäärää, jotka ovat "Kestävästi kasvava", "Hyvinvoiva ja aktiivoiva", "Kasvua ja oppimista tukeva" sekä "Vakaa ja palveleva".



Kuva 1. Päämäärien keskeinen sisältö (Kempele-sopimus, 2018)

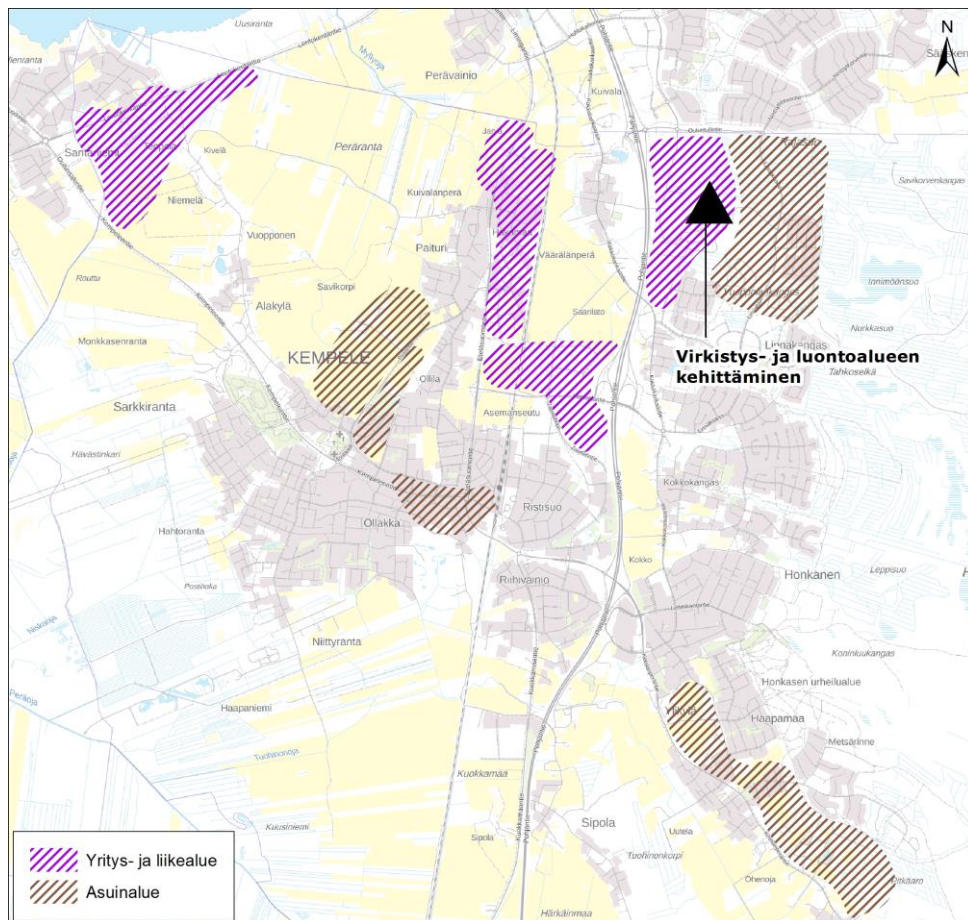
Päämäärät linjaavat liikennejärjestelmän kehittymistä:

- Maankäytön, rakentamisen ja liikenteen ratkaisulla tuetaan ekologisia valintoja. Joukkoliikennettä kehitetään ja matkustajamäärä kasvatetaan.
- Kuntalaisten ja kolmannen sektorin osallisuus vahvistuu, eli palvelujen käyttäjiä sekä yhteisöjä kuullaan ja palautetta hyödynnetään palvelujen kehittämisessä.

- Ympäristö aktivoi ja on turvallinen: kävely ja pyöräily on helppoa, nopeaa ja turvallista, uusille kaava-alueille toteutetaan suunnitellut viheralueet. Vanhoja alueita uudistetaan ja matalan kynnyksen liikunnan mahdollisuuksia parannetaan.
- Talous on tasapainossa, tilikauden tulos on positiivinen ja henkilöstö voi hyvin.

1.3 Kempeleen maapoliittinen ohjelma, keskusta visio ja liikenneturvallisuuksuunnitelma

Kunnan liikennejärjestelmän kehittämiseen ohjaa voimakkaasti kaavoitus. Kempeleen maapoliittisessa ohjelmassa (Kvalt 8.4.2019) on linjattu keskeiset tulevaisuuden suunnittelu- ja toteuttamiskohteet. Merkittävin maankäytön kehittämisaikavälinä vuosina 2021-2025 on Kempeleen keskustan alue. Keskusta-alueen kehittämisen tueksi on parhailaan käynnissä ”Keskusta-alueen visio” ns. KAVio -työ. Vision tehtävä on tarkentaa yleiskaavan tavoitteita asemakaavoituksen tukena.



Kuva 2. Keskeiset tulevaisuuden suunnittelu- ja toteuttamiskohteet (Kempeleen maapoliittinen ohjelma, 2019).

Kempeleeseen on laadittu 2014 liikenneturvallisuuksuunnitelma, jossa on linjattu Kempeleen fyysisen ympäristön liikenneturvallisuuden parantamiskohteet. Suunnitelmaa päivitetään jatkuvana prosessina liikenneturvallisuustyössä.

2. Kestävä liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja -tiedosta sekä liikenteen palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta. Kestävän liikennejärjestelmän tavoitteet ja linjaukset on käsitelty edellisessä luvussa. Tässä luvussa keskitytään fyysisen liikenneverkon nykytilan kuvaukseen.

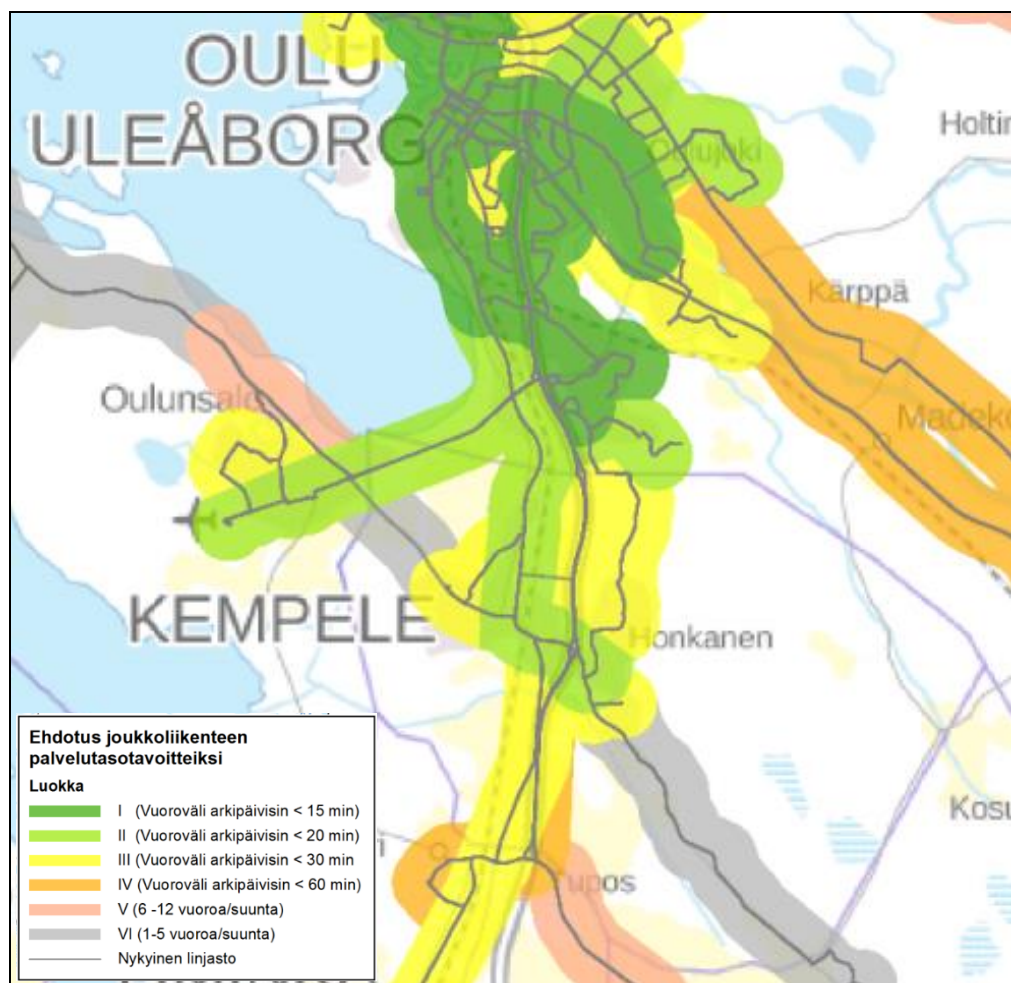
2.1 Joukkoliikenteen verkko

Kempeleessä on kattava joukkoliikenteen verkosto, jota täydentää etelä–pohjois -suuntainen raideyhteys. Kempeleen asemalla pysähtyy tällä hetkellä 11 junavuoroa. Vuorot mahdollistavat pendelöinnin Oulun keskustaan. Rataosan liikennöinnin kehittämisen suurin este on radan kapasiteetin puute. Rata on yksiraiteinen Kempeleen ja Oulun välillä.



Kuva 3. Joukkoliikennereitit.

Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmassa 2018-2023 on linjattu, että Kempeleen ja Oulun välillä olisi II -luokan joukkoliikenteen palvelutaso, mikä tarkoittaa vähintään 20 min vuorotiheyttä. Ouluun suuntautuvan linjaston lisäksi Kempeleessä on tavoite kehittää sisäistä joukkoliikennettä.

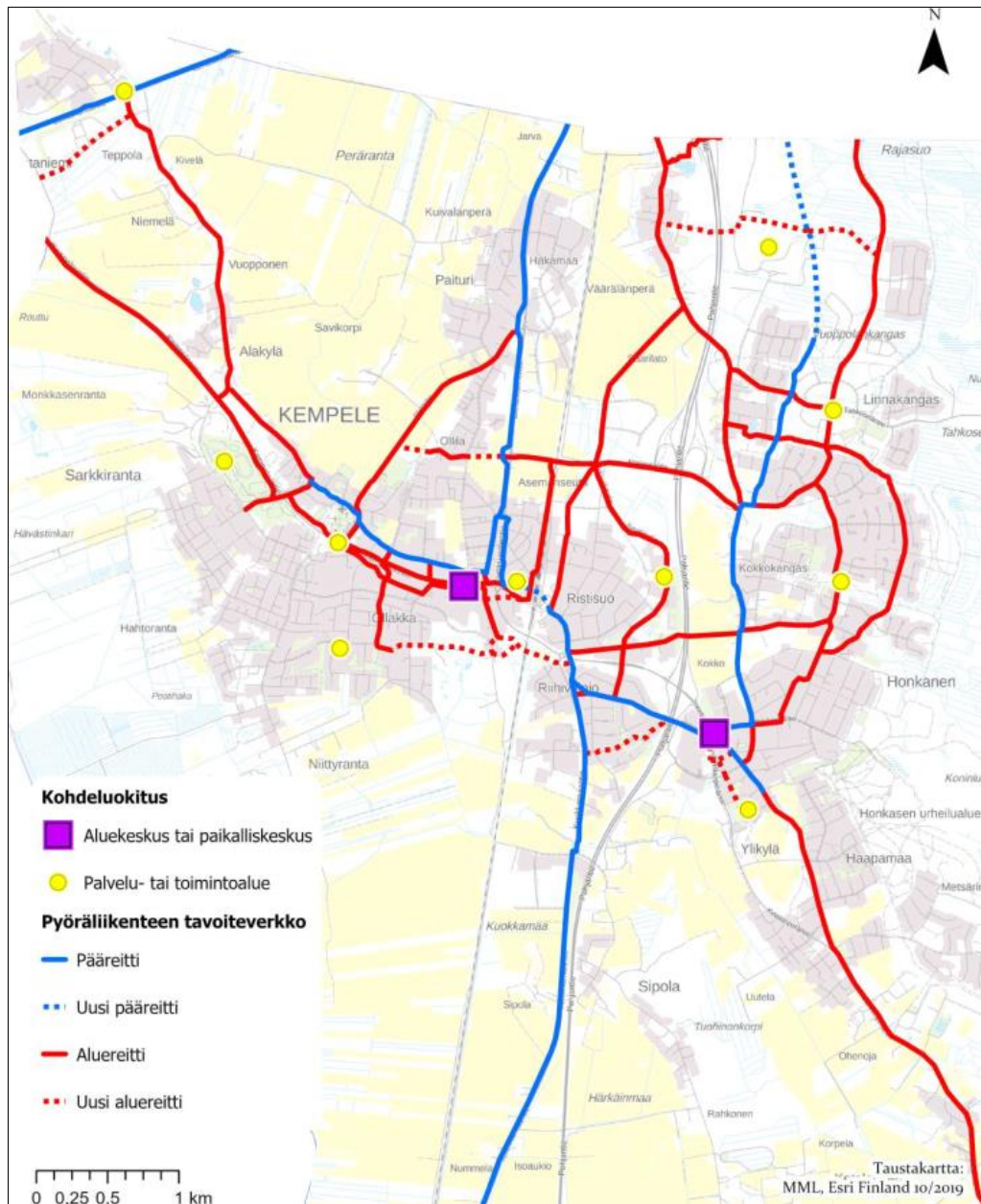


Kuva 4. Tavoitteellinen palvelutaso (Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2018-2023).

2.2 Kävelyn ja pyöräilyn verkko

Kävelyn ja pyöräilyn verkko on jaettu pää-, alue- ja paikallisreitteihin. Kempeleessä on 18,9 km pääreittejä, 48,6 km alueille ja 22,5 km paikallisreittejä. Lisäksi Kempeleeseen on tunnistettu kävelykeskusta-alue.

Pääreitien ohjeellinen väyläleveys on 4,0-4,5 metriä, alueille väyläleveys 3,5-4,0 metriä ja paikallisreitien vähintään 3,0 m. Jalkakäytävän leveys on vähintään 2,5 metriä. Reitit voivat kulkea erillisillä kävelyn ja pyöräilyn väylillä tai tonttikaduilla.



Kuva 5. Pyöräliikenteen tavoiteverkko.

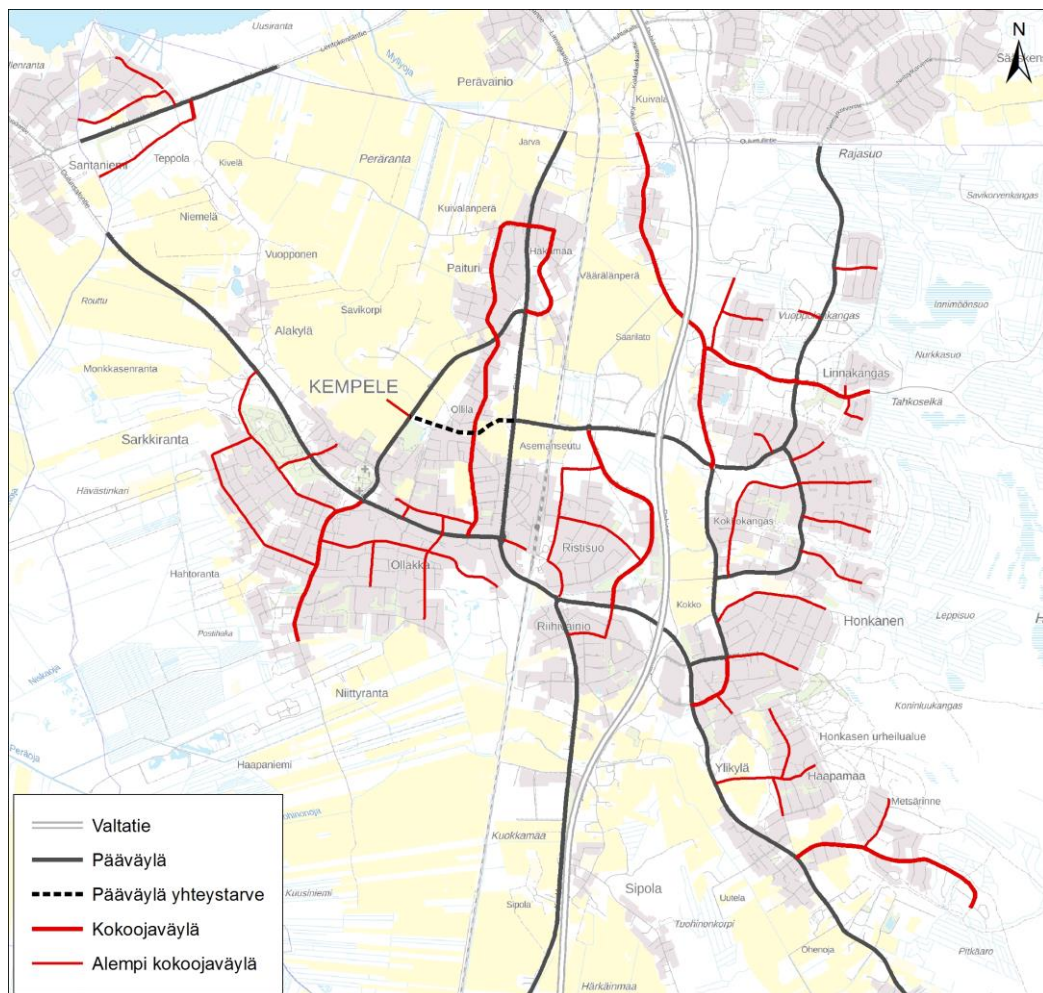
Verkon luokittelu määrittää, millaisia toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn verkolle mietitään. Kempeleen pyöräliikenneverkon toimintalinjauksissa (liite 2) on määritelty tavoiteverkon väylätyypit sekä risteämisyjärjestelyiden periaatteet.

2.3 Tie-, katu- ja yksityistieverkko

Kempeleen tie-, katu- ja yksityistieverkko on luokiteltu viiteen eri luokkaan: moottoritie, päätiety/pääkadut, kokoojatiety/kokoojakadut, tonttikadut ja yksityistiet:

- Moottoritie on valtakunnallista ja seudullista liikennettä palveleva tie, jonka nopeusrajoitus 80 km/h tai yli. Liittymät ovat eritasoliittymiä.

- Päätie/pääkatu on pääväylä, joka palvelee seudullista liikennettä, läpikulkuliikennettä, sisääntuloliikennettä ja kunnan eri osa-alueiden välistä liikennettä. Liittymätyyppinä käytetään tasoliittymiä ja kiertoliittymiä. Liittymien liikenteellinen toimivuus turvataan tasoliittymissä liikennevaloilla. Kävely ja pyöräily ovat erillisellä väylällä.
- Kokoojatie/-katu on väylä, joka välittää liikennettä tonttikaduilta pääväylille. Kokoojaväylä palvelee kunnan eri osa-alueiden välistä sisäistä liikennettä. Liittymätyyppinä ovat tasoliittymät. Kävely ja pyöräily ovat erillisellä väylällä. Uusille kokoojaväylille ei sallita suoria tonttiliittymiä.
- Tonttikatu välittää liikennettä tonteilta kokoojaväylille. Liittymätyyppinä ovat tasoliittymät. Tonttikaduilla sallitaan suorat tonttiliittymät. Kävelyä ja pyöräilyä ei eroteta muusta liikenteestä.
- Yksityisteitä ovat tiet, jotka eivät ole yleisiä teitä, katuja tai kaavateitä. Yksityistiellä pitäisi yksityistielain mukaisesti olla tiekunta. Tiekunta perustetaan tietoitumuksella, jossa tien osakkaille vahvistetaan tieoikeus ja heille ositetaan tien rakentamisen ja ylläpidon kustannukset. Käytännössä monet yksityistietkin ovat yleisiä teitä. Yksityistietä saa käyttää osana yleistä liikenneverkkoa, jos kunta tai valtio maksaa tiekunnalle avustusta tai avustaa tiekuntaa kunnossapidollisissa töissä.



Kuva 6. Kempeleen maantie- ja katuverkon luokittelu.

Jaottelu maanteihin, katuihin ja yksityisteihin on hallinnollinen. Velvollisuus ylläpitää tietä ja maksaa siitä aiheutuneet kustannukset määräytyvät tämän jaon perusteella. Erillisillä sopimuksilla valtio, kunnat ja tiekunnat voivat päättää kustannusjaosta haluamallaan tavalla. Maantiet ovat valtion omistamia, paikallisen ELY -keskuksen ylläpitämiä. Kunnat omistavat ja ylläpitävät katuja. Yksityiset tahot omistavat ja ylläpitävät yksityistieitä.

Valtion omistamat maantiet muodostavat tieverkon rungon. Maantiet luokitellaan merkityksensä mukaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Maanteiden luokittelu perustuu niiden valtakunnalliseen liikenteelliseen merkitykseen tieverkon osana. Kempeleessä maanteitä ovat Pohjantie, Eteläsuomentie, Kuokkamaantie, Kempeleentie, Lentokentäntie, Vihiluodontie, Kokkokankaantie, Juurussuontie. ja osalta matkalta Ketolanperäntie.

Maanteiden kunnossapidosta ja kehittämisestä vastaa Kempeleen alueella Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (POP-ELY). Kempeleen kunta toimii tiiviissä yhteistyössä eri viranomaistasoilla Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa ja aktiivisuudellaan pyrkii vaikuttamaan kunnan alueella olevien maanteiden tienpitoon kunnan intressien mukaisesti. Maankäytön muutosten myötä maanteitä voidaan muuttaa kaduksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Kempeleen kunnan välisellä sopimuksella.

Kunta omistaa kadut ja vastaa niiden kunnossapidosta ja kehittämisestä. Katuja on vain asemakaava-alueilla. Kempeleessä on katuja noin 130 km sekä kävelyn ja pyöräilyn väyliä noin 90 km Kempeleen katuverkon arvo rahassa on huomattava osa kunnan omaisuudesta.

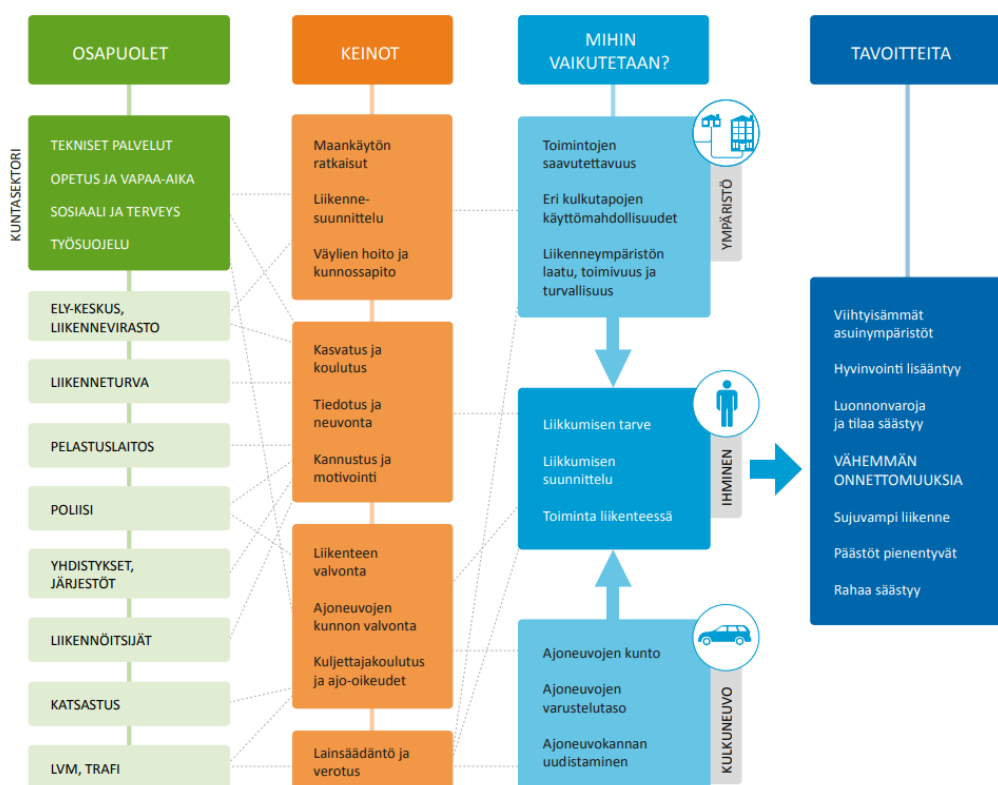
Osa yksityisten tahojen omistamista yksityisteistä ovat kunnan liikenneverkon kannalta merkittäviä liikenneyhteyksiä, jotka palvelevat laajemmin kunnan asukkaiden liikkumista kuin pelkästään yksityistien varren asukkaita. Tällaisia yksityisteitä Teppolantie, Liimantantie, Tahkoseläntie, Rajakorventie, Välikorventie, Luonungintie, Isoaukiontie, Tuohinontie sekä Ylipääntie.

3. Liikenneympäristön toimintalinjaukset

3.1 Liikenneturvallisuus

Kempeleessä liikenneympäristöä kehitetään ja sitä ylläpidetään kävelyä ja pyöräilyä suosivaksi ja turvallisuutta edistäväksi. Käyttäjiltä vaaditaan sääntöjen noudattamista, vastuullisuutta liikenteessä ja turvalaitteiden käyttöä.

Vastuullisen ja turvallisen liikkumisen arvoperusta luodaan kunnan ja muiden paikallistason toimijoiden pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön kautta. Liikenneturvallisuustyö koostuu liikennekasvatuksesta ja fyysisen ympäristön parantamistoimenpiteistä. Kunnassa toimii liikenneturvallisuustyöryhmä, joka edistää liikenneturvallisuustyötä. Tarkemmin liikenneturvallisuustyön osapuolia, työkaluja ja toiminnan tavoitteita on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 7. Liikenneturvallisuustyön osapuolia, työkaluja ja toiminnan tavoitteita (Käsikirja kunnan liikenneturvallisuustyöhön, 2016).

Liikenneturvallisuuspuutteita kartoitetaan kuntalaisilta karttakyselyn avulla neljän vuoden välein. Kyselystä nousseet toimenpidetarpeet käsitellään kuntalais-, valtuustoaloitteiden tapaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmässä. Toimenpiteitä vaativat kohteet, joita ei voida toteuttaa resurssien puitteissa heti, viedään tiedoksi Pohjois-Pohjanmaan ELY -keskuksen ylläpitämään karttajärjestelmään.

Kunnan laatimiin yleis- ja asemakaavoihin, kaavarunkoihin sekä katusuunnitelmiin tehdään viisaan liikkumisen- ja liikenneturvallisuusarvioinnit. Myös tontinkäyttösuunnitelmat

tarkastetaan, ja niissä erityistä huomiota kiinnitetään kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin sekä tontin sisäisten liikennejärjestelyiden turvallisuuteen.

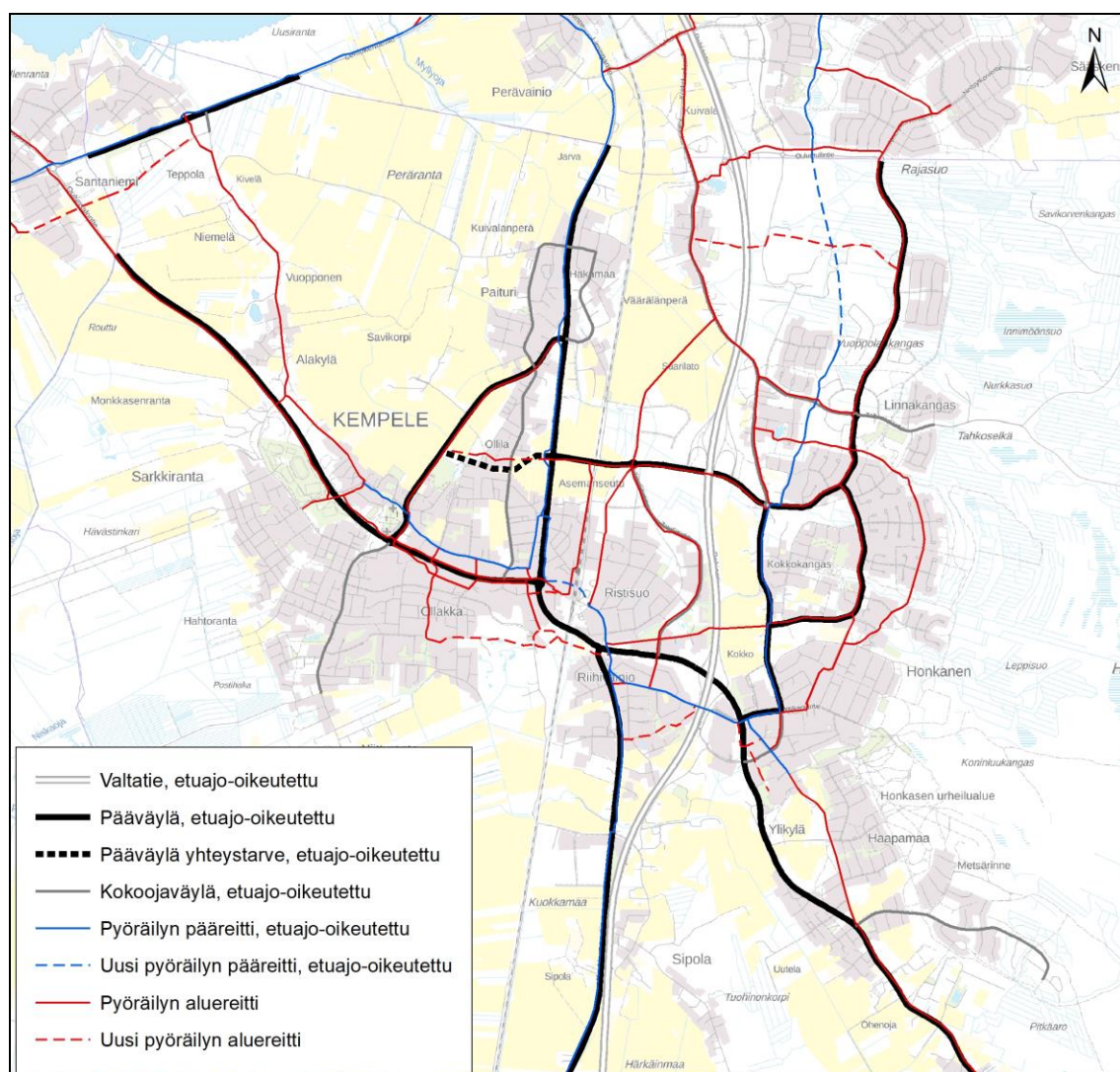
Fyysisen ympäristön liikenneturvallisuudessa suurimpia vaikuttajia ovat väistämis-
velvollisuus- ja nopeusrajoitusjärjestelmä sekä eri kulkumuotojen risteämispisteiden jär-
jestelyt.

Kempeleen väistämisvelvollisuusjärjestelmä perustuu seuraaviin periaatteisiin:

- Pyöräilyn pääreitit ovat etuajo-oikeutettuja moottoriajoneuvoliikenteeseen nähden.
- Pääväylät sekä joukkoliikennereitit ovat etuajo-oikeutettuja.
- Merkittävimmät kokoojaväylät ovat etuajo-oikeutettuja.
- Tonttikadut ovat keskenään tasa-arvoisia.

Väistämisjärjestelyiden periaatteet ovat samat kuin Oulun kaupungilla, mikä tekee väistämisvelvollisuuksien tulkinnan liikkujalle selkeäksi ja yhtenäiseksi.

Kempeleen kunnan tavoitteena on, että myös pyöräilyn aluereitit olisivat etuajoi-
 keutettuja moottoriajoneuvoliikenteeseen nähden.



Kuva 8. Kempeleen moottoriajoneuvoliikenteen väistämisvelvollisuusjärjestelmä.

Kempeleen nopeusrajoitusjärjestelmä perusteita ovat:

- Tonttikaduilla, lyhyehköillä kokoojaväylillä ja koulujen sekä päiväkotien läheisyydessä alueellinen tai tiekohtainen 30-40 km/h.
- Taajamien ydinkeskusta-alueelle aluerajoitus lähtökohtaisesti 40 km/h
- Taajamien pääväylillä 40-50 km/h.
- Taajaman ulkopuolella valtakunnallisen nopeusrajoitusohjeen ja ELY:n linjausten mukaisesti.

Linjaus on nykyisen nopeusrajoitusjärjestelmän mukainen. Nopeusrajoituksia tarkennetaan jatkossa tapauskohtaisesti esim. asukaspalautteiden tai alueiden kehittämistarpeiden myötä.

3.2 Pysäköinti

Pyörällä tulee päästä lähemmäs määränpäättä kuin autolla tai joukkoliikenteellä, minkä takia pyöräpysäköinnin tulee sijaita mahdollisimman lähellä kohdetta. Tästä voidaan hieman poiketa pitkäaikaisen pysäköinnin tai pyörien säilytyksen osalta, mikäli se on korkealaatuista ja helppojen kulkuyhteyksien päässä esimerkiksi juna-aseman läheisyydessä. Yleisesti pyöräpysäköinnin tulee olla helposti ja vaivattomasti käytettävää. Pyöräpysäköintikalusteet tukevat pyöriä eivätkä aiheuta niihin vaurioita (esim. runkolukitus). Pyöräpysäköinnin määrää ja laatutasoa tulee ohjata kaavoituksella.

Kempeleessä moottoriajoneuvoliikenteen pysäköinti järjestetään tonteille tai kaavassa erikseen merkityille LPA-alueille. Poikkeuksen tekevät kävelyvyöhykkeellä sijaitsevat Olililantien ja Kirkkotien autojen kadunvarsipaikat. Uusien asuinalueiden kaavoitustyön yhteydessä sekä asemakaavan muutoshankkeissa tulee esittää pysäköinnin järjestämistapa. Pysäköinti voidaan hoitaa rakenteellisesti tai maatasopysäköintinä riippuen kohteen luonteesta.

Nykytilassa Kempeleessä on suhteellisen vähän väärin pysäköityjä ajoneuvoja. Jos tulevaisuudessa virheellisesti pysäköidyistä ajoneuvoista muodostuu ongelmia, voi kunta järjestää pysäköintivalvontaa poliisin valvonnan rinnalle. Kunta ei voi ostaa kunnallista pysäköinninvalvontaa yksityisiltä toimijoilta (laki pysäköinninvalvonnasta). Pysäköinninvalvonnan järjestämisestä tulee kunnalle kuluja. Yksityiset tontinomistajat voivat omalla kustannuksellaan järjestää alueelleen yksityistä pysäköinninvalvontaa, jos näkevät sen tarpeelliseksi.

Kempeleen kunnassa on tällä hetkellä käytössä 20 € pysäköintivirhemaksu. Tämä on lain mukainen minimimaksu. Suurimmillaan virhemaksu voisi olla 80 €, jos kunnan eri osissa haluttaan periä erisuuruisia pysäköintimaksuja. Pysäköintivirhemaksun korottaminen on ajankohtaista.

3.3 Valaistus

Katujen valaistuksen lähtökohtana on turvallisuus. Kempeleen katuvalaistuksen yleissuunnitelmassa (liite 3) linjataan:

- Valaistuksen päätehtävä on taata liikkujille ja palveluiden käyttäjille turvallinen ympäristö pimeään aikaan.
- Kempeleessä valaistaan keskustan kadut, sisääntuloväylät ja pääkadut, kokoojakaadut, asunto- ja tonttikadut, teollisuuskadut, kävely- ja pyörätiet, torit ja aukiot, puistot



sekä liikunta-alueet. Lisäksi voidaan valaista erityiskohteita. Valaistusluokat yms. on esitetty Kempeleen katuvalaistuksen yleissuunnitelmassa.

- Katuvalaistus on saatava aikaan mahdollisimman tarkoituksenmukaisin ja pienin elinkaarikustannuksin. Uusien kohteiden toteutussuunnittelussa tulee keskittyä valaistuksen oikeaan ja tarkoituksenmukaiseen käyttöön. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenneympäristössä suojateiden korostamiseen valaistuksen keinoin.
- Nykyiset elohopea- ja suurpainenatriumvalaisimet saneerataan. Saneeraussuunnitelmien yhteydessä tulee arvioida valaistusrakenteiden kunto. Huonokuntoinen infra uusitaan kokonaisuudessaan.

3.4 Ulko- ja tievarsimainokset

Kempeleessä noudatetaan ulko- ja tievarsimainosten sijoittamisessa yhteisiä periaatteita:

- Kempeleen kunnan alueelle on määritelty tie- ja katualueet, joiden läheisyyteen (esim. puistoalueelle) suurikokoinen mainoslaite on mahdollista liikenneturvallisesti pystyttää (liite 4). Mainoslaitetta ei saa sijoittaa valaisemattomaan tie-, katu- tai pihaympäristöön, ellei kunta ole erikseen määritellyt katualueelta soveltuvaa mainospaikkaa mainoslaitteelle (kuten sähköautojen latausasema, pysäkkikatos, mainospilarit, katumainostaulut).
- Pienikokoinen mainoslaite voidaan liittää esim. valaisinpylvääseen kävelyn ja pyöräilyn väylien yhteyteen silloin, kun moottoriajoneuvoliikenteen nopeus on max. 40 km/h.
- Maantien käyttäjille suunnattu mainos tai ilmoitus tulee maantiellä sijoittaa ELY-keskuksen ohjeiden mukaisesti. Tievarsimainokseksi luetaan lisäksi tonteille asennettavat tai rakennuksiin kiinnitettävät mainokset, jotka on tarkoitettu maantien käyttäjien nähtäväksi. Maantien käyttäjille tarkoitetun mainoksen sijoittamisilmoitus tehdään sähköisellä ilmoituslomakkeella Pirkanmaan ELY-keskukseen.
- Mainosten sijoittamisesta radan läheisyyteen tulee olla yhteydessä kyseessä olevan rataosuuden rataisännöitsijään. Rautatiealueella sovelletaan Väyläviraston tievarsimainontaan liittyviä määräyksiä ja ohjeita.
- Rakennuksissa tapahtuvan liiketoiminnan pysyvät myynti-, tiedotus- ja mainoslaitteet katsotaan olevan ulkomainoksia, joiden pystyttämiseen vaaditaan aina rakennusvalvonnan myöntämä toimenpidelupa.
- Väliaikaisille ulkomainoksille (ständit, ikkunateippaukset, markiisit, liput, viirit ym.) tulee hakea lupa lupahakemuksella.
- Ilmoituksille kunta myöntää luvan kahdeksi viikoksi.
- Vaalimainonnassa kunnan alueella noudatetaan Vaalilakia ja Kuntaliiton suosituksia.
- Mainospaikan hakijana voi toimia mikä tahansa yritys tai taho.
- Kunta ja ELY-keskus valvovat mainontaa omien käytäntöjensä mukaisesti.
- Kunnan alueella olevat luvattomat mainokset ja ilmoitukset poistetaan.

4. Kadunpidon toimintalinjaukset ja suunnittelun ohjeistus

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunta vastaa asemakaava-alueilla olevien katujen kadunpidosta. Kadunpito käsittää kadun suunnittelemisen, rakentamisen, kunnossapidon ja puhtaanapidon sekä muut toimenpiteet, jotka ovat tarpeen katualueen ja sen yläpuolisten ja alapuolisten johtojen, laitteiden ja rakenteiden yhteen sovittamiseksi.

Jalkakäytävien talvikunnossapidosta ovat Suomen lain mukaan vastuussa kadun varrellä olevien kiinteistöjen omistajat.

4.1 Katu- ja ympäristösuunnittelu

Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset. Kunnan linjausten mukaisesti turvallinen ja aktivoiva ympäristö otetaan huomioon katusuunnittelussa. Kempeleessä kadut suunnitellaan ja rakennetaan infra-alan yleisiä laatuvaatimuksia sekä hyvää rakennustapaa noudattaen. Yleisiä linjauksia on täydennetty Kempeleen katu-, ympäristö- ja rakennussuunnitelman suunnitteluohjeessa (liite 6), jossa keskeisempiä linjauksia ovat:

- Katu- ja ympäristösuunnittelussa on tunnistettava eri liikennemuotojen tärkeimmät reitit ja kulkusuunnat. Katusuunnitelman on vastattava eri liikennemuotojen tarpeisiin ja minimoitava liikenneturvallisuusriskit.
- Suunnittelun luonnosvaiheessa pitää esittää erillisellä kartalla moottoriajoneuvojen ajourat liittymissä, jalankulun ja pyöräilyn kulkureitit sekä riskipistetarkastelu.
- Autoliikenteen ajonopeuksien rajoittamiseen katuverkolla kiinnitetään huomiota.
- Kierrätys- ja uusiomateriaalien (esim. terässulattokuonat, betonimurske jne.) käyttömahdollisuus suunnittelukohteessa tarkistetaan.
- Suunnitteluratkaisuja pohdittaessa on huomioitava kohteiden tuleva kunnossapitomenetelmä ja kunnossapidon kustannukset.
- Suunnittelukohteissa kiinnitetään huomiota massatasapainoon, jotta pois kuljetettavien ylijäämämassojen määrä olisi mahdollisimman vähäinen.
- Katusuunnitelman nähtävillä olo tehdään voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti kunnan virallisilla kuulutusmenetelmillä.

Kempele-sopimuksen tavoitteena on kehittää osallistumis- ja vaikuttamismuotoja sekä kuulla aktiivisesti kuntalaisia. Tämä toteutetaan lisäämällä yhteydenpitoa kuntalaisiin eri suunnitteluasteilla. Osallistuttamisessa hyödynnetään sähköisiä järjestelmiä, kuten kyselyitä, ja perinteisiä tiedotuskanavia, kuten kuntatiedotetta sekä tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia. Osallistamismenetelmät voivat vaihdella hankkeittain.

4.2 Katu- ja ympäristörakentaminen

Kempeleessä katuja rakennetaan talousarvioin puitteissa maankäytön tarpeiden mukaisesti yleisiä rakentamistapaohjeita noudattaen. Rakentamiseen liittyviä toimintalinjauksia ovat:

- Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kadun pinnoitteesta kunta voi päättää omien periaatteittensa ja varojensa mukaan varsin vapaasti. Katu voi olla sorapintainen, asfaltoitu tai esim. kivetty. Kempeleessä kaikki kadut kestopäällystetään. Uusien tonttikatujen päällystäminen toteutetaan, kun kadun tonteista on rakennettu valmiiksi 80 %, tai määrärahojen puitteissa silloin, kun kadun liikennemäärät sitä edellyttävät.
- Vanhojen katujen päällystäminen edellyttää, että kadun rakenne on kunnossa.
- Perusparannettavat kadut sekä uudet kävelyn ja pyöräilyn väylät pyritään päällystämään seuraavan vuoden aikana töiden valmistumisen jälkeen.
- Uusien katujen vihertyöt tehdään samana vuona päällystystöiden kanssa.
- Tonttiliittymien rakentaminen on tontinomistajan tai tontinhaltijan vastuulla.
- Uusien katujen rakentamisen ja katujen saneerauksien yhteydessä tonteille tehdään liittymismahdollisuus hulevesikaivoon, jos alueella rakennetaan / on olemassa hulevesijärjestelmä.
- Yleisellä alueella kaivamiseen täytyy hakea kaivulupa kunnalta.
- Tontin omistajan tai haltijan on pyydettävä kunnalta lupa hulevesikaivoon liittymisestä kunnan ohjeiden mukaisesti. Tarvittaessa kunta voi tehdä liittymätöiden ja laskuttaa kustannukset luvanhakijalta.

4.3 Kunnossapito

Kadun kunnossapito (laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta 3§) käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen, kuten moottoriajoneuvoliikenteen, kävelyn sekä pyöräilyn tarpeet, terveellisyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen esteettömyys.

Kadun kunnossapito käsittää lumen ja jään poistamisen, kadun pinnan pitämisen tasaisena, liukkauden torjumisen, liukkauden torjumiseen käytetyn kiviaineksen poistamisen, katuojien, sadevesikourujen ja -kaivojen avoinna pitämisen, rikkoutuneen päällysteen korjaamisen tai uudelleen päällystämisen, katualueella olevien istutusten kunnossapidon, kadun kalusteiden, korokkeiden, suojakaiteiden, liikennemerkkien ja muiden vastaavien laitteiden kunnossapidon, sorapäällysteisen kadun tasaisena pitämisen ja sorapäällysteisen kadun ajoradan pölyn sitomisen. Kadun kunnossapidon vastuuajako kunnan ja kiinteistöjen kesken katualueilla on esitetty liitteessä 5.

Kadun puhtaanapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu siistinä ja terveydellisesti tyydyttävänä, kuten kadulle kerääntyneen lian, lehtien, roskien ja irtausten esineiden sekä rikkaruohon poistamisen ajoradalta ja jalkakäytävältä. Katujen kunnossapitoon, puhtaanapitoon ja ylläpitoon liittyviä toimintalinjauksia ovat:

- Ympäristön tulee aktivoida kuntalaisia liikkumaan. Liikkumisen tulisi olla ympäri vuoden turvallista, pyritään vähentämään mm liukastumisonnettomuuksia.

- Talviaikainen kunnossapito hoidetaan kilpailutettujen urakoitsijoiden toimesta.
- Katujen kunnossapitoluokitus määrää kunnossapitotoimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksen. Katujen auruksessa noudatettava kiireellisyysjärjestys:
 - o Kunnossapitoluokka I: kävelyn ja pyöräilyn pääreitit, pääväylät
 - o Kunnossapitoluokka II: muut kävelyn ja pyöräilyn reitit, kokoojakadut
 - o Kunnossapitoluokka III: tonttikadut
- Kunnossapidon laatutasoa seurataan mm. mittaamalla polanteiden paksuutta, polanteiden urasyvyysä ja toimenpideaikoja.
- Kävelyn ja pyöräilyn väylien osalta käyttäjien kokemuksia kartoitetaan säännöllisesti keräämällä kävelyn ja pyöräilyn väylillä liikkuvilta palautteita.
- Lumen kertymistä tonttiliittymiin pyritään vähentämään työmenetelmiä kehittämällä.
- Auruksen jälkeinen lumen poisto tonttiliittymästä kuuluu kiinteistön omistajalle. Polanteenpoiston yhteydessä avataan tonteille kulkuaukko.
- Tontinomistajan velvollisuutena on pitää katu puhtaana tontin rajasta kadun keskiviivaan saakka, kuitenkin enintään 15 metrin leveydeltä.
- Asuntokaduilla tonttiin rajautuvan viherkaistan puhtaanapito ja hoito kuuluvat tontin omistajalle enintään 3 metrin leveydeltä. Muilta osin kadun puhtaanapito kuuluu kunnalle. Kunnan velvollisuutena on pitää puhtaina myös kadulla olevat istutukset, kadun kalusteet, korokkeet, suojakaiteet, liikennemerkkit ja muut vastaavat laitteet.
- Liikenneviheralueiden hoitoon kuuluvat nurmikon leikkuu, niittotyö, katupuiden ja istutusten hoito sekä näkemäalueiden raivaukset. Liikenneviheralueiden kunnossa- ja puhtaanapito hoidetaan pääsääntöisesti kausityöntekijöiden voimin.
- Liikenneväylien näkemäesteraivauksia toteutetaan joka vuosi.
- Katuverkon sekä kävelyn ja pyöräilyn väylien kuntoa seurataan neljän vuoden välein tehtävällä kuntokartoituksella. Kuntotiedot päivitetään ylläpidettävään katurekisteriin.
- Kempeleen kunta aktivoi yksityisteiden varren asukkaita perustamaan tiekuntia sekä kannustaa ja neuvoo yksityistiekuntia toimimaan lain mukaisesti.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan haja-asutusalueelle rakentamisessa pääperiaate on, että rakentamisesta ei saa aiheutua kunnalle erityisiä kustannuksia. Toisaalta yksityistielaki antaa kunnille mahdollisuuden avustaa yksityisteiden tienpitoa (84 §). Lain mukaan kunta päättää yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Edellytyksenä avustuksen myöntämiselle tienpitoon on, että tiellä on tiekunta ja että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot ovat yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ajantasaiset yksityistielain 50 §:ssä edellyttämällä tavalla. Kunnanhallituksen päätöksen mukaisesti (KH §170 pv. 15.6.2020) kunta avustaa vuosittain talousarviossa hyväksytyn määrärahan puitteissa hakemuksensa ajallaan jättäneitä yksityistiekuntia.

Kunta tarjoaa yksityisille tontinomistajille aurauspalvelua. Aurauspalvelu sisältää asuintaloihin menevien pihateiden aurausta. Palvelu ei sisällä liukkauden torjuntaa. Palvelusta peritään aurausmaksu, jonka suuruuden kunnanhallitus määrää. Aurausmaksun tavoitteena on ollut kattaa työstä aiheutuneet kustannukset kokonaisuudessaan. Palvelussa pihatie aurataan yleiseltä tieltä pihapiirin rajalle. Pihatien pituuden täytyy olla vähintään 20 metriä. Pihojen auraus ei kuulu aurauspalveluun, vaan pihassa aurauskalusto kääntyy ja jatkaa pistotietä takaisin yleiselle tielle. Aurauskalusto voi ajaa myös lenkkitien. Aurauspalvelun tilaaja vastaa tarvittavien aurausviittojen asentamisesta, tien pinnan tasaisuudesta ja haittaavien puiden osien poistosta.

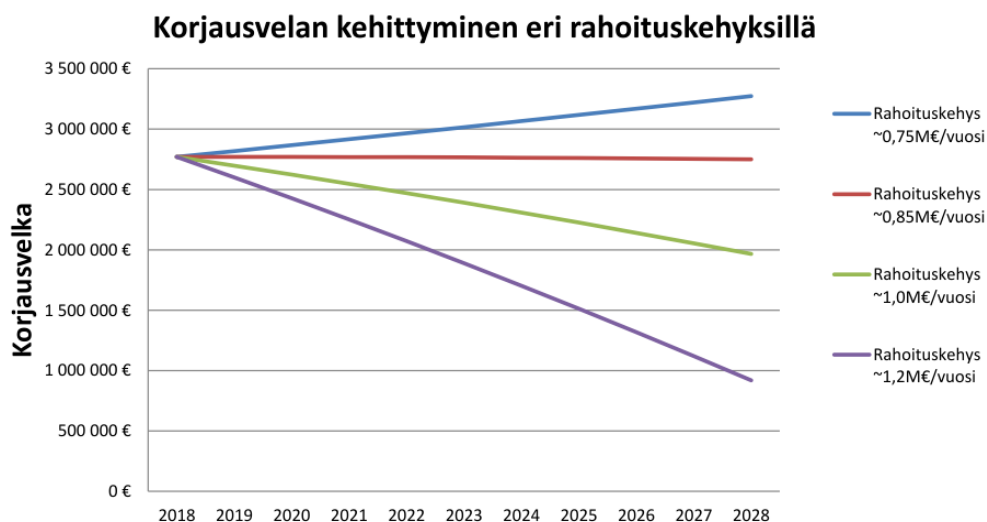
7.1 Hulevesien hallinta

"Kempeleen kunnan hulevesien hallintasuunnitelma sekä hulevesitaksan ja hulevesijärjestelmän vaikutusalueen määrittäminen" -raportissa (liite 7) on linjattu:

- Kempeleen kunnassa kunnan hulevesijärjestelmä koostuu hulevesiviemäriverkostoista, avo-ojista sekä viivytysrakenteista.
- Kunta suunnittelee, rakentaa ja kunnossapitää hulevesijärjestelmää. Kunnossapitoon kuuluu mm. hulevesilinjastojen huuhtelu, sakkapesien tyhjennys, ojien perkaus, uomien kunnostaminen sekä rumpuja aukaisu ja korjaaminen. Pääuomia kunnostetaan vuosittain määrärahojen puitteissa.
- Hulevesijärjestelmää kehitetään järjestelmällisesti. Järjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon hulevesijärjestelmien merkitys virkistysympäristöinä ja eliölajien elinympäristönä sekä huomioidaan järjestelmän esteettisyys ja turvallisuus.
- Kempeleessä ensisijainen toimenpide hulevesien hallinnassa on hulevesien muodostumisen ehkäiseminen. Toimenpidettä toteutetaan minimoimalla läpäisemättömien pintojen, kuten kattopintojen tai asfaltin, määrää. Toissijainen hulevesien hallintakeino on kerätä hulevedet ja imeyttämällä ne maahan, tai johdattaa, suodattaa tai viivyttää hulevesiä esimerkiksi avo-ojajärjestelmässä.
- Erityistä huomiota tulee kiinnittää pohjaveden laadun turvaamiseen ja toisaalta pohjaveden muodostumisen varmistamiseen.
- Kunta voi antaa yleisiä määräyksiä hulevesien hallinnasta (kaavamääräykset tai rakennusjärjestys). Määräykset voivat koskea esim. hulevesien määrää, laatua, maahan imeyttämistä, viivyttämistä, tarkkailua sekä hulevesien käsittelyä kiinteistöllä ja kiinteistön liittämisestä kunnan hulevesijärjestelmään.
- Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaan kunta voi periä hulevesimaksua kunnan hulevesijärjestelmän toteuttamisesta kunnalle aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi (103 n §). Hulevesimaksu tulee määrittää kiinteistökohtaisesti.

5. Korjausvelka ja saneerausohjelma

Kempeleen kadut sekä kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat pääsääntöisesti vielä hyvässä kunnossa (87 % väylistä, vuona 2018). Katuomaisuuden kuntotaso heikkenee kuitenkin vuosittain vaurioitumisen seurauksena, ja nykyisten määrärahojen puitteissa Kempeleen katuomaisuuden korjausvelka kasvaa. Vuosittaista rahoitusta tulisi olla 0,85 M€, jotta katuomaisuuden kuntotaso pysyisi nykyisellään. Kuvassa 9 on esitetty korjausvelan kehittyminen eri rahoituskehyksillä.



Kuva 9. Korjausvelan kehittyminen eri rahoituskehyksillä.

Kunnan tavoitteena on, ettei katuomaisuuden kunto heikkene nykytasoltaan eli korjausvelan suuruus ei kasva. Talousarvioon varataan varoja peruskorjauksen tarpeessa olevien katujen kunnostamiseen.

Kempeleessä seurataan katuomaisuuden kuntoa neljän vuoden välein tehtävällä kuntoinventoinnilla. Kuntoinventoinnin avulla suunnitellaan seuraavan neljän vuoden saneerausohjelma.

6. Investoinnit

Nykyisten katujen saneeraus sekä uusien asuinalueiden katujen rakentaminen toteutetaan talousarvion puitteissa maankäytön tarpeiden mukaisesti. Tontin rakentajille pyritään järjestämään kulkukelpoinen väylä ennen kuin tontilla aletaan rakentaa. Periaatteena on, että kunnallistekniikka rakennetaan alueelle ennen tonttien luovutusta. Alueen liikenneverkko ja muut yleiset alueet rakennetaan valmiiksi ennen kuin asukkaat muuttavat alueelle. Tonttimyynti ja katujen rakentaminen sovitetaan kokonaisuudeksi talousarvion laatimisvaiheessa. Rakennusinvestoinnit pyritään toteuttamaan omajohtoisesti kustannustehokkaimmaksi todetulla tavalla.

Kempeleen merkittävimmät liikenneympäristön kehittämishankkeet ovat:

- Ketolanperäntien radan alitus
- Kävelyn ja pyöräilyn väylän sekä joukkoliikennekäytävän radan alitus rautatieasemalla
- Komeetantien jatke Eteläsuomentieltä Piriläntielle
- Pyöräilyn pääreitin jatkaminen Kempeleen keskusta Kirkonkylän koululle
- Pyöräilyn pääreitti Zeppeliiniltä Metsärinteelle
- Pyöräilyn pääreitti Linnakankaalta Metsokankaalle

Maankäytön kehittymisen myötä merkittäviä investointikohteita ovat Metsärinteen, Linnakankaan, Tähtälän ja Pirilän asuinalueet (2020-2024), Zeniitin matkailualue sekä kunnan uudet yritystontit. Myös ulkoliikuntapaikkoihin ja alueiden viherrakentamiseen investoidaan.

7. Seuranta

Visioiden ja tavoitteiden toteutuminen vaatii Kempeleeltä aktiivisia toimenpiteitä ja niiden seuranta (liite 8). Seurannan päämittareita ovat:

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä/kk
- Bussi- ja palveluliikenteen käyttäjämäärät/kk
- Junaliikenteen matkustajamäärät/vuosi
- Joukkoliikennevyöhykkeelle sijoittuvien uusien asuntojen %-osuus käyttöönotetuista uusista asunnoista
- Työpaikkaomavaraisuus-%
- Saadun palautteen määrä ja laatu (jatkuvan palautusjärjestelmän kehittäminen, kunnossapidon laadun seurannan joukkoistaminen)
- Onnettomuuksien määrä/kk
- Toteuttavan infran määrä/tonttien määrä
- Infrainvestoinnit €/vuosi
- Korjausvelan määrän kehittyminen (huonokuntoisten katujen määrä suhteessa ka-tuomaisuuteen)

Lisäksi lähes kaikki Kempele visiossa määritellyt muutkin mittarit antavat tärkeää taustatietoa liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumisesta.

Uusien liikennepoliittisten linjausten vaikuttavuutta on arvioitava seuraavan viiden vuoden aikana. Vuosien 2014-2019 ja vuosien 2021-2025 liikennepoliittisten ohjelmien erot on koostettu liitteeseen 9.

8. Liitteet

- Liite 1 Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030, kehittämislinjausten sisältö
- Liite 2 Kempeleen pyöräliikenneverkon toimintalinjaukset
- Liite 3 Kempeleen katuvalaistuksen yleissuunnitelma
- Liite 4 Ulko- ja tievarsimainosten sijoittamiselle mahdolliset alueet -kartta
- Liite 5 Kadun kunnossapidon vastuujako kunnan ja kiinteistöjen kesken katualueilla
- Liite 6 Kempeleen katu-, ympäristö- ja rakennussuunnitelman suunnitteluohje
- ~~Liite 7 Kempeleen kunnan hulevesien hallintasuunnitelma sekä hulevesitaksan ja hulevesijärjestelmän vaikutusalueen määrittäminen~~
- Liite 8 Kempeleen toimenpiteet ja niiden seuranta
- Liite 9 Tiepoliittisen ohjelman ja liikennepoliittisen ohjelman erot



