

”Tiimalasi”

ALUESUUNNITELMA

Kempeleen keskustan uuden sydämen muodostaa tiimalasin muotoinen aukio- ja puistosarja. Aukio liittyy Kempeleen torin uuteen asuinalueeseen ja muodostaa viihtyisän kulkuyhteyden läpi vehreän ja toiminnallisen puiston aina eteläiselle ulkoilu- ja lähiliikunta-alueelle. Keskustan uusi laajennusalue on mittakaavaltaan inhimillinen ja viehättävä. Se luo identiteetiltään omanlaisen viihtyisän alueen joka liittyy luontevasti sitä ympäröiviin alueisiin.

Keskuspuiston muotoa jäsentävät sitä ympäröivät asuinkorttelit. Korttelit ovat pääsääntöisesti kaksiosaisia, jakautuen korkeaan ja matalaan osaan. Kerrostalo-osat rajaavat tiestöä ja pienempimittakaavaiset townhouseasunnot rajaavat puistovyöhykettä. Rakennusten kerrosluku nousee kohti kilpailualueen koillisreunaa. Kortteleiden viihtyvyyttä ja asukkaiden kohtaamispaikkojen lisää pihasaunat ja grillikatokset. Pienemmät rakennukset auttavat pihojen jäsentelyä ja tuo vaihtelua mittakaavaan. Ketolanperäntien vartta rytmittävät leikkisät korkeat pistetalomassat ja alueen maamerkiksi muodostuu Kempeleentien varren asuinkortteli. Asuinkorttelilla on vastaparina liiketilarakennus, joiden välistä uusi toriaukio yhdistää vanhan ja uuden rakenteen. Uudelle torille avautuu asuinkorttelin ensimmäisessä kerroksessa sijaitsevia kivijalkaliikkeitä.

Keskuspuiston päätteenä toimii esimerkiksi palveluasumista- ja päiväkotitoimintaa tarjoava palvelukortteli. Korttelin ympärillä on mahdollista harrastaa kaupunkiviljelyä ja kuntoilua parkour- ja fitnesspuistoissa. Puiston keskellä sijaitsee lähileikkialue ja esiintymislava erilaisia tapahtumia varten. Kurikkahaantien eteläpuolella toimii lähiliikunta-alue. Liikunta- ja ulkoilupuistossa tarjoaa erilaisia vapaa-ajan virkistys- ja urheilutoimintoja. Ollakan teollisuusalueelle voi löytyä hyviä uusia käyttötarkoituksia. Tulevaisuudessa Kempeleen asemalta voi vaikka päästä kävelemällä golfradalle.

Alueen liikenne on suunniteltu jalankulkijalle ja pyöräilijälle. Kempeleentien ylityksessä on hidastealue, jossa materiaalivalinnoilla, valaistuksella ja muilla maisemarakentamisen keinoilla jalankulkijan ja pyöräilijän on mahdollisimman helppo ja turvallinen ylittää tie. Pysäköintiratkaisut alueella ovat pääsääntöisesti rakenteellisia. Katutilaan järjestetään asiointi- ja vieraspysäköintimahdollisuuksia riittävästi. Polkupyöräpysäköinti mitoitetaan tarpeiden mukaisesti.

LASKELMAT

ASUNTORAKENTAMINEN	50 000	kem ²
LIIKETOIMINTA	5 000	kem ²
VAPAA-AJAN TOIMINTA	5 000	kem ²
PALVELUASUMINEN / PÄIVÄKOTI	4 000	kem ²

AUTOPAIKAT	850-900
POLKUPYÖRÄPAIKAT	mitoituksen mukaan

LIKENNESUUNNITELMA

Liikenteelliset lähtökohdat

Kilpailuesityksemme lähtökohtana on Kempeleen kunnan kilpailuohjelmassa esittämät toiveet ja jo laaditut liikennejärjestelyjen vaihtoehtoiset suunnitelmaluonnokset alueen kehittymiselle. Keskeisimpänä tavoitteena on lisätä kuntakeskuksen keskustamaisuutta ja parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita mm. vähentämällä Kempeleentien esteellistä vaikutusta. Kilpailualueen kytkeytyminen ympäröivään liikenneverkkoon ja –yhteyksiin kuten pyöräilyn pääreitistöön tulee tukea alueen vetovoimasta kehittymistä. Myös kesällä 2016 avattava Kempeleen henkilöliikenneaseman jatkoyhteyksimahdollisuudet ja asemanseudun kytkeytyminen tiivistyvään maankäyttöön on huomionarvoinen asia.

Tie- ja katuverkko

Ketolanperäntie ja Eteläsuomentie sekä Kempeleentie ovat luonteeltaan alueen pääväyliä, jotka jäsennöityvät edelleen sen mukaan, millä tavoin ja kuinka tiheästi ympäröivä maankäyttö kytkeytyy em. väyliin. Kilpailualueella Kempeleentie on luonteeltaan maankäyttöön kytkeytyvä, jolloin erilaiset ajoneuvoliikenteen rauhoittamisratkaisut tulevat kyseeseen. Jalankulku- ja pyöräiliikenne risteää samassa tasossa. Kempeleentien estevaikutusta lievennetään rakentamalla tiehen ”ylileveä” keskikaista, joka mahdollistaa tien kaksivaiheisen turvallisen ylityksen ajosuunta kerrallaan. Samalla leveä keskikaista tehostaa vaikutelmaa poikittain kulkevan kävelyalueen merkityksestä liikenneympäristössä. Materiaalivalinnoilla on keskeinen rooli kävelyalueen tunnistamisessa. Kävelyalueen kohta voidaan tarvittaessa rakentaa korotettuna samaan tasoon muun kävely- ja torialueen kanssa. Kävelyalueen kohdalla oleva nykyinen kauppaliikkeiden suora liittymä Kempeleentielle poistetaan.

Iso osa kilpailualueen maankäytöstä kytetään Kempeleentiehen Partiotien kautta, johon rakennetaan uusi kiertoliittymä. Alueen lounaisosa kytetään ympäröivään katuverkkoon Ollakantien ja Kurikkahaantien kautta. Kurikkatien läpiajo katkaistaan, mikä rauhoittaa tulevaa asuinalueita muulta liikenteeltä. Kurikkatien uuden liittymän toteutuessa suoraan Ketolanperäntielle, voidaan puolestaan läpiajo Partiotielle katkaista. Partiotie rakennetaan shared space –tyyppiseksi katutilaksi kävelykatualueen kohdalla. Uuden liiketilan ja ensimmäisen asuinkorttelin pysäköintialueen ja -hallin ajoyhteydet ovat ennen shared space -osuutta, jolloin siinä kulkeva liikennemäärä on mahdollisimman vähäinen. Kempeleentien ja Ollakantien liittymä jätetään nykyiselleen (korotettu liittymä), koska suurin osa tulevasta maankäytöstä ei ohjaudu tähän liittymään. Ollakantien liittymää voidaan tarvittaessa parantaa rakentamalla siihen kanavointi ja liikennevalo-ohjaus. Liikennemäärät kestävät kuitenkin vielä huomattavan kasvun ennen kuin toimenpiteisiin on tarve ryhtyä. Kilpailualueen maankäytön synnyttämä uusi liikenne ei nosta liikennemääriä vielä sille tasolle Ollakantien liittymässä, että liikennevalo-ohjaus olisi tarpeen.

Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet

Kilpailualue kytkeytyy erinomaisesti ympäröivään tavoitteelliseen pyöräilyn pääreitistöön ja muihin kevyen liikenteen väyliin. Zeppelinin suunnalta tuleva kesällä 2016 rakentuvaan korkealuokkaiseen ja esteettömään erityiseen pyöräilyn laatukäytävään rakennetaan myös toinen sisääntulo uudelle kävelykatualueelle alittaen Ketolanperäntien ja yhtyen Partiotien shared space –katutilaan. Kempeleentien varren erityistä laatukäytävää jatketaan Ketolanperäntien ja Partiotien kiertoliittymien välille. Laatukäytävien laajentamisella kytetään mm.

asemanseutu entistä tiiviimmin houkuttelevien ja mahdollisimman lyhyiden kävely- ja pyöräily-yhteyksien päähän, mikä luo edellytyksiä sujuvien kestävän kehityksen mukaisten matkaketjujen syntymiselle.

Kävelykatualueen kohdalla pyörätien erityinen laatukäytävä erottuu sopivin materiaalivalinnoin muusta katutilasta antaen muille tiellä liikkujille herätteen alueen ohittavasta normaalista vilkkaammasta pyöräliikenteestä. Samaa materiaalivalinnalla tehtävää korostusta voidaan käyttää myös pohjois-eteläsuuntaisen aluereitin korostamisessa kävelykatu- ja shared space -alueella. Tämä pohjois-eteläsuuntainen aluereitti ohjataan aiemmista selvityksistä poiketen uuteen aluetta halkovaan puistokäytävään Kurikkatien sijaan. Muuntamotieltä rakennetaan täydentävä aluereittiverkon osa. Myöhemmin aluereitti täydentyy, kun Ketolanperäntiellä oleva rautatien ylikulkusilta korvataan radan alittavalla yhteydellä ja tähän liittyen rakennetaan uusi liittymä Kurikkatieltä Ketolanperäntielle ja edelleen uusi pyörätie Ketolanperäntien varteen. Suunnittelualueelle rakennetaan runsaasti pääreitistöjä täydentäviä muita jalankulku- ja pyörätieyhteyksiä, jotka toimivat osittain kiinteistöjen piha- ja pelastusteinä.

Joukkoliikenne

Ketolanperäntielle rakennetaan uusi linja-autopysäkkipari uuden alikulun yhteyteen, joka palvelee niin paikalliskäyttöä kuin kaukoliikenteen busseja – myös Oulun suuntaan. Uusi pysäkkipari palvelee sujuvasti myös Kempeleen aseman kautta kulkevia lentomatrustajia lyhentäen kävelymatkaa oleellisesti. Kävelyalueen kohdalla olevat nykyiset pysäkit siirretään Partiotien uuden kiertoliittymän yhteyteen.

Pysäköintijärjestelyt

Kilpailualueen pysäköinti hoidetaan pääasiassa pihakannen alaisina halliratkaisuin. Katutilaan järjestetään asiointi- ja vieraspysäköintimahdollisuuksia riittävästi. Uuden liiketilan maanpäällistä pysäköintialuetta voidaan hyödyntää vuorottaispysäköintiperiaatteella samalla tontilla olevien asukkaiden kanssa, joista tutkimusten mukaan voisi jopa 40 % hyväksyä itselleen nimikoimattoman autopaikan. Pysäköintipaikkojen tarvetta voidaan optimoida myös uusilla liikenteen digitalisaation mukaan tuomilla mahdollisuuksilla, kuten yhteiskäyttöautoilla. Maailmalla saatujen kokemusten mukaan yksi yhteiskäyttöauto voi korvata noin 5-15 yksityiskäytössä olevaa henkilöautoa.