



“Tiimalasi”

Kempeleen keskustan uuden sydämen muodostaa tiimalasin muotoinen aukio- ja puistosarja. Aukio liittää Kempeleen torin uuteen asuinalueeseen ja muodostaa viihtyisan kulkuyhteyden läpi vihreän ja toiminnallisen puiston aina eteläiselle ulkoilu- ja lähiliikunta-alueelle. Keskustan uusi laajennusalue on mittakaavaltaan inhimillinen ja viehättävä. Se luo identiteettiään 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 town-houseasunnat rajaavat puistovyöhykettä. Rakennusten kerroskoko 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 leikkisat korkeat pistetolomassat ja alueen maamerkiksi muodostuu Kempeleentien varren asuinkortteli. Asuinkortteilla on vastaparinä liikelätkä, joiden välistä uusi toriaukio yhdistää vanhan ja uuden rakenteen. Uudelle torille avautuu asuinkorttelin ensimmäisessä kerroksessa sijaitsevia kiviäkalikkeita.

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

Alueen liikenne on suunniteltu jalankulkijalle ja pyöräilijälle. Kempeleentien ylitse on hidastealue, jossa materiaalivälillä, 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 / PAIVAKOTI	4 000 kem ²
AUTOPAIKAT	850-900
POLKUPYÖRÄPAIKAT	mitoituksen mukaan



ILMAKUVA ALUEESTA

Liikenteelliset lähtökohdat

Kilpailuesityksen lähtökohdana on Kempeleen kunnan kilpailuohjelmassa esittämät toiveet ja jo laaditut liikennejärjestelyjen vaihtoehtoiset suunnitelmaluonnokset alueen kehitymiselle. 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 pääreitistään tulee tukea alueen vetovoimasta kehittymistä. Myös kesällä 2016 avattava Kempeleen henkilöliikenneaseman jatkoyletysmahdollisuudet ja asemanseudun kytkeytyminen tiivistyvään maankäyttöön on huomionarvoinen asia.

Tie- ja katuverkko
Ketolanperäntie ja Eteläsuomentie sekä Kempeleentie ovat luonteeltaan alueen pääväyliä, jotka jäsenöityvät 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 pyöräliikenne 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 liikennemäärästä. Materiaalivälinnoilla on keskeinen rooli kävelyalueen tunnistamisessa. Kävelyalueen kohta voidaan tarvittaessa rakentaa korotettuna samaan tasoon muun kävely- ja torialueen kanssa. Kävelyalueen kohdalla oleva nykyinen kauppaliikenteiden suora liittymä Kempeleentielle poistetaan.

Iso osa kilpailualueen maankäytöstä kytkeytyy Kempeleentien Partiotien kautta, johon rakennetaan uusi kiertoliittymä. Alueen lounaisosa kytkeytyy ympäröivään katuverkkoon Ollakantien

ja Kurikkahaantien kautta. Kurikkatien läpiajo katkaistaan, mikä rauhoittaa tulevaa asuinalueita muuta liikenteeltä. Kurikkatien uuden liittymän toteutuessa suoraan Ketolanperäntielle, voidaan puolestaan läpiajo Partiotielle katkaista. Partiotie rakennetaan shared space –tyyppiseksi katutilaksi kävelykatualueen kohdalla. Uuden liiketilan ja ensimmäisen asuintonttien 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 liikennemäärää vielä sille tasolle Ollakantien liittymässä, että liikennevalo-ohjaus olisi tarpeen.

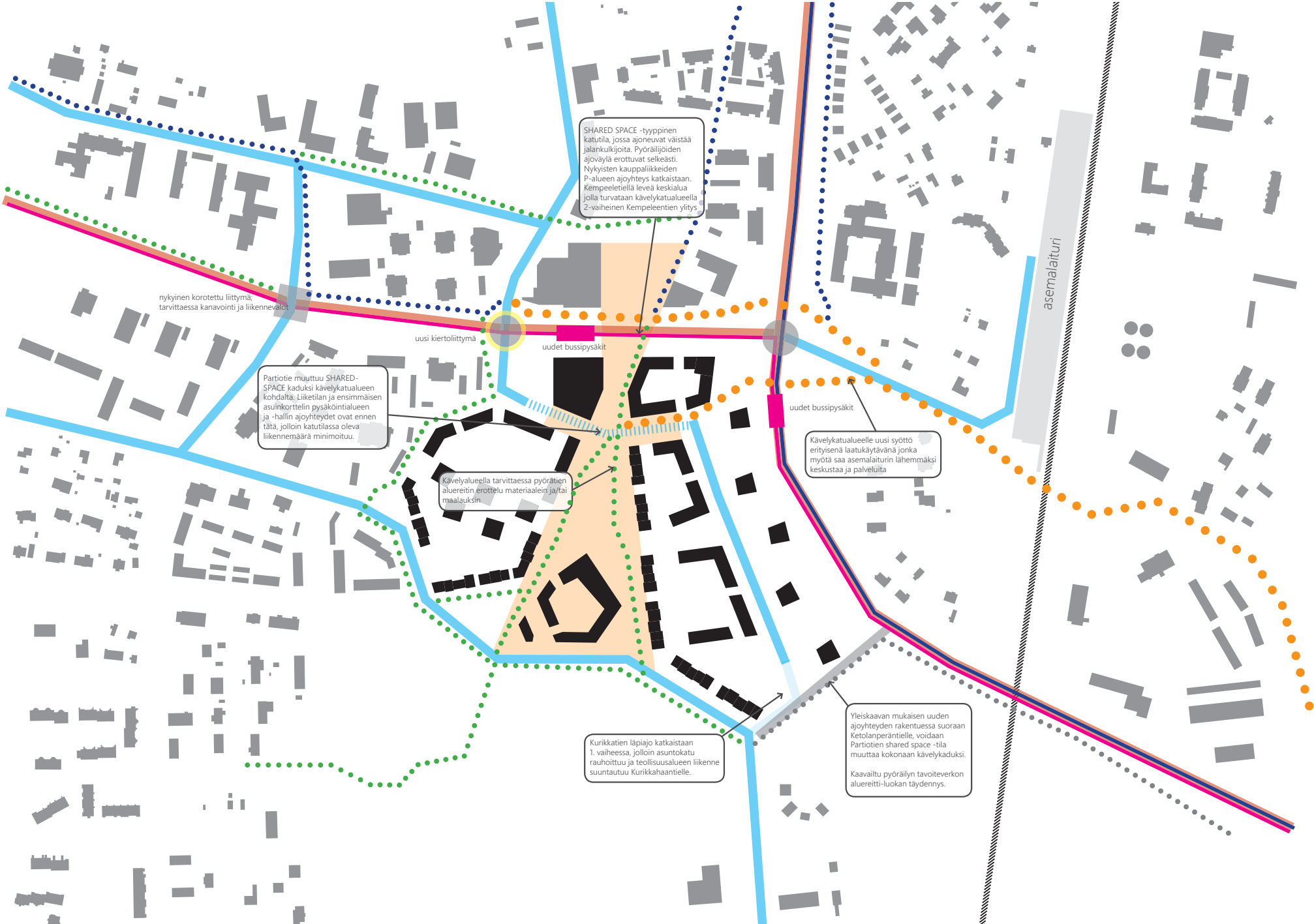
Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet
Kilpailualue kytkeytyy erinomaisesti ympäröivään tavoitteelliseen pyöräilyn pääreitistään ja muihin kevyen liikenteen väyliin. Zeppelinin suunnalta tuleva kesällä 2016 rakentuvan korkealuokkaiseen ja esteettömään erityiseen pyöräilyn laatuikäytävään rakennetaan myös toinen sisäntulo uudelle kävelykatualueelle alittaen Ketolanperäntien ja yhtyen Partiotien shared space –katutilaan. Kempeleentien varren erityistä laatuikäytävää jatketaan Ketolanperäntien ja Partiotien kiertoliittymien välillä. Laatuikäytävien laajentamisella kytkeytyy mm. asemanseutu entistä tiiviimmin houkuttelevien ja mahdollisimman lyhyiden kävely- ja pyöräily-yhteyksien päähän, mikä luo edellytyksiä sujuvien kestävä kehityksen mukaisten matkakäytöjen syntymiselle.

Kävelykatualueen kohdalla pyörätien eriytyminen laatuikäytävä erottuu sopivin materiaalivalinnoin muusta katutilasta antaen muille tiellä liikkujille herätteen alueen ohittavasta normaalia vilkkaammasta pyöräliikenteestä. Samaa materiaalivalinnalla tehtävää korostusta voidaan käyttää myös pohjois-eteläsuuntaisen alueritän korostamisessa kävelykatu- ja shared space -alueella. Tämä pohjois-eteläsuuntainen alueriitti ohjataan aiemmista selvityksistä poiketen uuteen aluetta halkovan

puistokäytävään Kurikkatien sijaan. Muuntamotiltä rakennetaan täydentävä alueriittiverkon osa. Myöhemmin alueriitti täydentyy, kun Ketolanperäntiellä oleva rautatien ylikulkusilta korvataan radan alittavalla yhteydellä ja tähän liittyen rakennetaan uusi liittymä Kurikkatietä Ketolanperäntielle ja edelleen uusi pyöräile Ketolanperäntien varteen. Suunnittelualueella rakennetaan runsaasti pääreitistöjä täydentäviä muita jalankulku- ja pyöräilyyhteyksiä, jotka toimivat osittain kinteistöjen pihaj- ja pelastustienä.

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

Pysäköintijärjestelyt
Kilpailualueen pysäköinti hoidetaan pääasiassa pihakannen alaisina halliratkaisuna. Katutilaan järjestetään asiointi- ja vieras pysäköintimahdollisuuksia 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.



- AJONEUVOLIIKENNE
- PÄÄKATU / -TIE
 - KOKOOAJAKATU
 - KAUKOLIIKENNE
 - PAIKALLISLIIKENNE
 - KAAVAILTU UUSI AJOYHTEYS

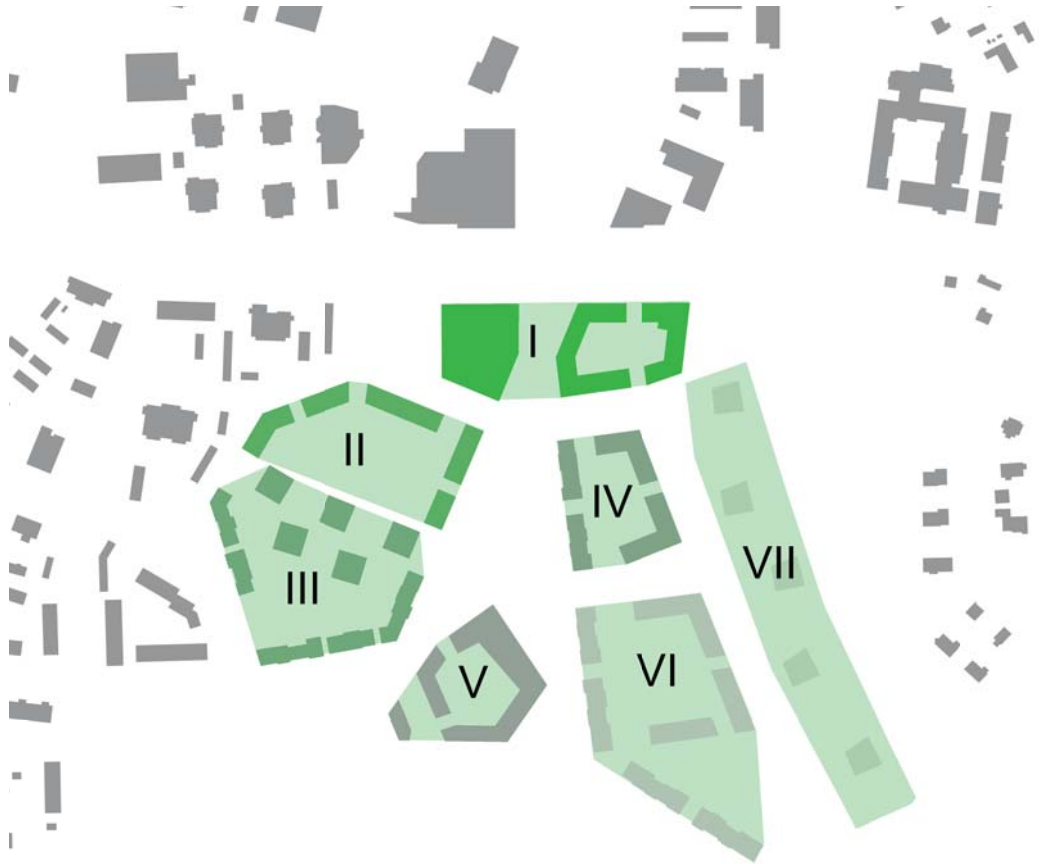
- KEVYT LIIKENNE
- SEUDULLINEN PÄÄREITTI (yhdistetty jk+pp; 4.0m)
 - ALUERIITTI (yhdistetty jk+pp; 3.5m)
 - ERITYINEN LAATUKÄYTÄVÄ (erilliset jk ja pp-tiet yht. 5.5m)
 - ALUERITIN YHTEYSPUUTE

LIIKENNEKAAVIO 1:2000



TOIMINTAKAAVIO 1:2000

- | | | |
|---|---|--|
| ■ ASUMINEN | ■ VIRKISTYTOIMINTA / VAPAA-AIKA | ■ PALVELUASUMINEN / PÄIVÄKOTI |
| ■ KIVIJALKALIIKKEET | ■ KAUPUNKIVILJELY | |
| ■ LIIKETOIMINTA | ■ KESKUSPUISTO | |



VAIHEISTUSKAAVIO 1:2000

