

Liikennepoliittisen ohjelman päivitys

Kunnanhallitus 5.11.2025



wsp

KEMPELE

Tausta ja tavoite

- Kempeleen kunnan edellinen liikennepoliittinen ohjelma kattaa vuodet 2021–2025. Ennen tätä oli tiepoliittinen ohjelma vuoteen 2021 saakka. Liikennepoliittisessa ohjelmassa päivitystyön lisäksi ohjelmaa on laajennettu käsittelemään kokonaisvaltaisemmin liikennejärjestelmää sekä kunnan tavoitetilaa.
- Tämän työn yhteydessä Kempeleelle laadittiin uusi liikennepoliittinen ohjelma, jonka lisäksi määriteltiin kunnan liikenteen tavoitetila vuodelle 2030.
- Päivitetyssä liikennepoliittisessa ohjelmassa määritellään periaatteet kestäväälle ja turvalliselle liikenneverkolle sekä pysäköinnin, valaistuksen ja mainostamisen periaatteet. Ohjelma linjaa myös, miten kunnassa suunnitellaan, rakennetaan teitä ja katuja sekä pidetään niitä kunnossa.
- Liikennepoliittiseen ohjelmaan on koottu yhteen laajasti eri ohjaavia asiakirjoja, suunnitelmia sekä toimintalinjauksia.



Muutokset edelliseen liikennepoliittisen ohjelmaan nähden

Valtakunnalliset ja seudulliset päätökset vaikuttavat suoraan Kempeleen liikennepoliittiseen ohjelmaan:

- Oulun seudun MAL-sopimus 2024-2035
- Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040
- Oulun seudun joukkoliikennestrategia 2040
- Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutaso 2025 (vanhentunut)
- Pyöräilyn pääverkkosuunnitelma 2040

Sisältö on päivitetty huomioiden:

- Uutta lainsäätöä (Rakentamislaki)
- Oulun seudun MAL-sopimuksen tavoitteet
- Kempele-sopimuksen tavoitteet
- Uusia ohjaavia suunnitelmia (Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelma, joukkoliikenteen palvelutaso, Ulkovaistuksen yleissuunnitelma, Ulko- ja tievarsinaimannon ohjeet)
- Jatkuva liikenneturvallisuustyö
- Päivitetyt toimintalinjaukset (talvikunnossapito)

Toimenpiteiden seuranta poistettiin, koska tämä ei ole oleellinen suunnitteluohjeessa. Seuranta on osa kunnan mittareiden seurantaa



Sisältö

1. Tavoitteet ja linjaukset	4
1.1. Maankäytön, asuminen ja liikenteen sopimus 2024–2035	4
1.2. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040.....	4
1.3. Kempele -sopimus	5
1.4. Kempeleen maapoliittinen ohjelma ja keskusta visio	5
2. Kestävä liikennejärjestelmä	9
2.1. Joukkoliikenneverkko	9
2.2. Kävelyn ja pyöräilyn verkko	11
2.3. Tie-, katu ja yksityistieverkko.....	12
3. Liikenn ympäristön toimintalinjaukset.....	14
3.1. Liikenneturvallisuus	14
3.2. Väistämisvelvollisuusjärjestelyt ja nopeakäytöt	15
3.3. Pysäköinti	16
3.4. Valaistus	17
3.5. Ulko- ja tievarsimainokset	18
4. Kadunpidon toimintalinjaukset ja suunnittelun ohjaus	19
4.1. Katu- ja ympäristösuunnittelu	19
4.2. Katu- ja ympäristörakentaminen	19
4.3. Kunnossapito.....	20
4.4. Hulevesien hallinta	22
5. Korjausvelka ja saneerausohjelma	23
6. Investoinnit	25
Liitteet	26

LIPO:n liitteet

- Liite 1 Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 teemat ja visio
- Liite 2 Kempeleen pyöräliikenteen pääverkko 2040
- Liite 3 Kempeleen ulkovalaistuksen yleissuunnitelma
- Liite 4 Ulko- ja tievarsimainonnan ohjeet
- 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 (valmisteilla)



MAL-sopimus ja Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Oulun seudun MAL-sopimus 2024-2035

- Tavoitteena on toteuttaa yhdessä valtion ja kuntien kanssa pitkäjänteinen, kestävyyttä, asuntojen saatavuutta, toimintavarmuutta ja saavutettavuutta tukeva yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen.
- Perustuu hallituksen Liikenne 12 –suunnitelmaan.
- Toimenpiteitä mm.:
 - Oulun seudun liikennejärjestelmän toteuttaminen
 - Tehokkaan joukkoliikenteen selvitysten toteuttaminen
 - Lähijunaliikenteen vaiheittainen eteneminen
 - Asema-alueiden kehittäminen
 - Pyöräliikenteen pääverkon rakentaminen

Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

- Neljä pääteema ja niiden vaikutusalueet:
 - Saavutettavuus ja kasvu: Tie-, rata ja lentoyhteydet, Nato, kaksoisradan kehittäminen.
 - Kohtaamiset ja hyvinvointi: Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn pääverkkoa sekä joukkoliikenteen matkaketjuja.
 - Osaajat ja toimiva arki: Ohjataan maankäyttöä joukkoliikenteen vaikutusalueelle ja sujuvoitetaan joukkoliikennettä.
 - Puhdas siirtymä ja investoinnit: Mahdollistetaan päästöttömät kuljetukset ja laaditaan logistiikkavisio.



Joukkoliikenne ja pyöräily

Oulun seudun joukkoliikennestrategia 2040

- Esitetään neljä tavoitekokonaisuutta: "Houkutteleva ja helppokäyttöinen", "Nopea ja sujuva", "Kustannustehokas ja viisas" sekä "Innovatiivinen ja mahdollistava".
- Toimenpiteitä toteutetaan kaikkien seutukuntien yhteistyössä.

Oulun seudun palvelutasosuunnitelma 2025

- Palvelutason nostaminen on tarpeen, jotta koko seudun matkustajamäärät saadaan tuplattua vuoteen 2030 mennessä.
- Kunnallisella palvelutasopäätöksellä sitoudutaan resurssien käyttöön palvelutason takaamiseksi.

Kempeleen pyöräilyn pääverkon tarkentaminen 2040

- Suunnitelma tarkentaa seudullisen pääverkkosuunnitelman.
- Tarkennetun pääverkon tarkoituksena on, että infrastruktuurin rakentamisessa voidaan pitkällä aikajänteellä toteuttaa yhtenäisiä tavoitetilanteen ratkaisuja.
- Lisäksi pää- ja alueverkkoa laajennetaan maltillisesti.



Kempele-sopimus ja maankäytön kehittäminen

Kempele-sopimus

- Sopimuksen päämäärät ovat "Kestävästi kasvava", "Hyvinvoiva ja aktivoiva", "Kasvua ja oppimista tukeva" sekä "Vakaa ja palveleva".
- Toimenpiteitä mm.:
 - Viisaan työmatkaliikkumisen ohjelman toteuttaminen
 - Uusien asuntojen sijoittaminen joukkoliikennevyöhykkeelle
 - Lähijuna- ja raideliikennehankkeiden edistäminen
 - Bussi- ja junaliikenteen matkustajamäärien lisääminen
- Kempele-sopimus päivittyy vuonna 2026.

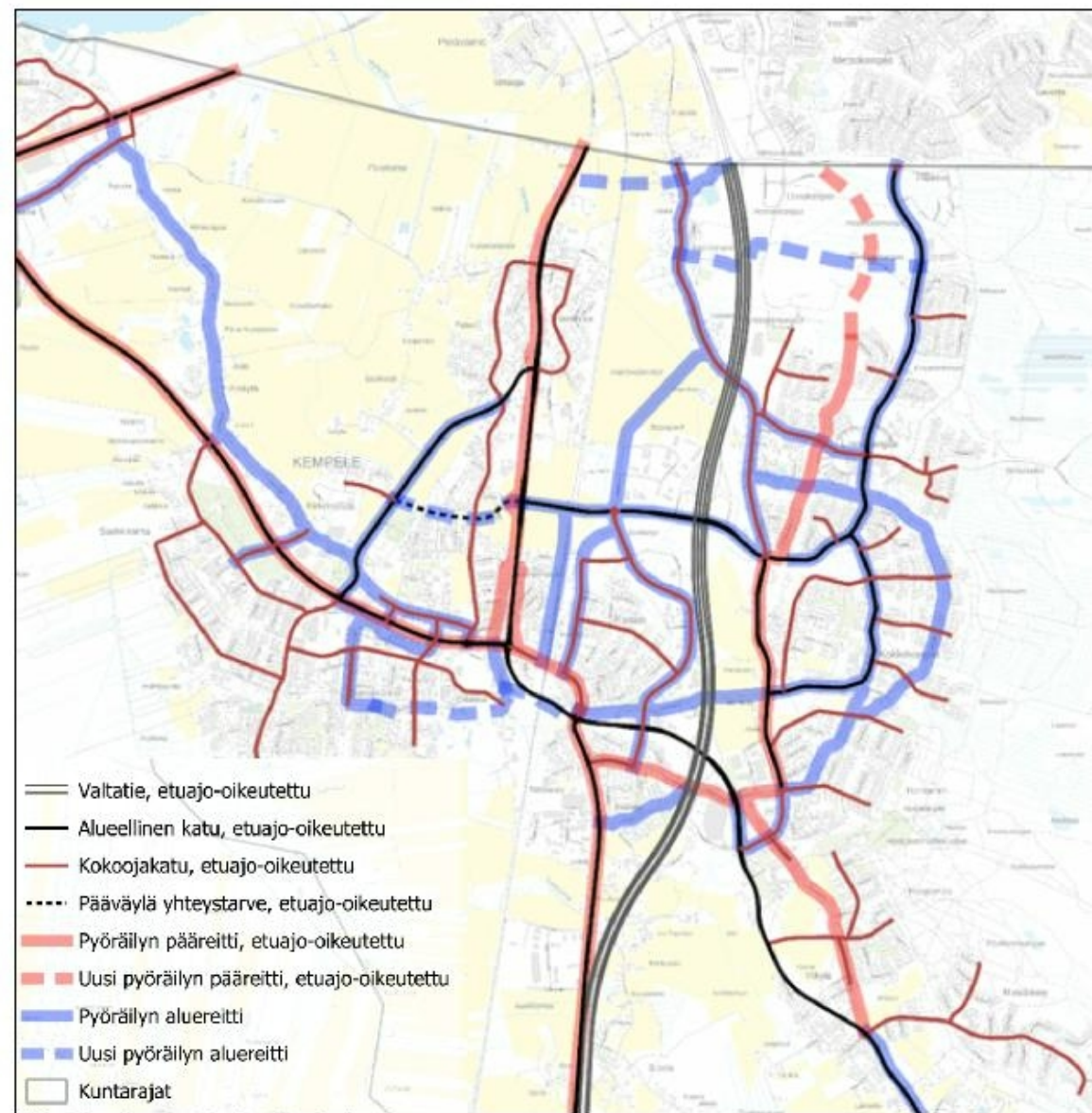
Maankäytön kehittäminen

- Tavoitteet on koottu seuraaviin ohjelmiin:
 - Maapoliittinen ohjelma: Tavoitteena on varmistaa, että maankäyttö, rakentaminen ja liikennejärjestelyt tukevat kunnan kestävästä kasvua ja ympäristöystävällisiä ratkaisuja.
 - Maankäytön toteutusohjelma: Ohjelma tarkentaa ja ennakoii tulevia investointeja ja arvioi tontinluovutuksen vaikutuksia kunnan palveluverkkoon.
 - Keskusta-alueen visioon (KAVio): Visio käsittelee koko keskustan kattavina teemoina liikennettä, kulttuuriympäristöä ja viherympäristöä.



Väistämisvelvollisuusjärjestelmä

- Kempeleen väistämisvelvollisuusjärjestelmä perustuu seuraaviin periaatteisiin:
 - Pyöräilyn pää- ja aluereitit 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.



Nopeusrajoitukset

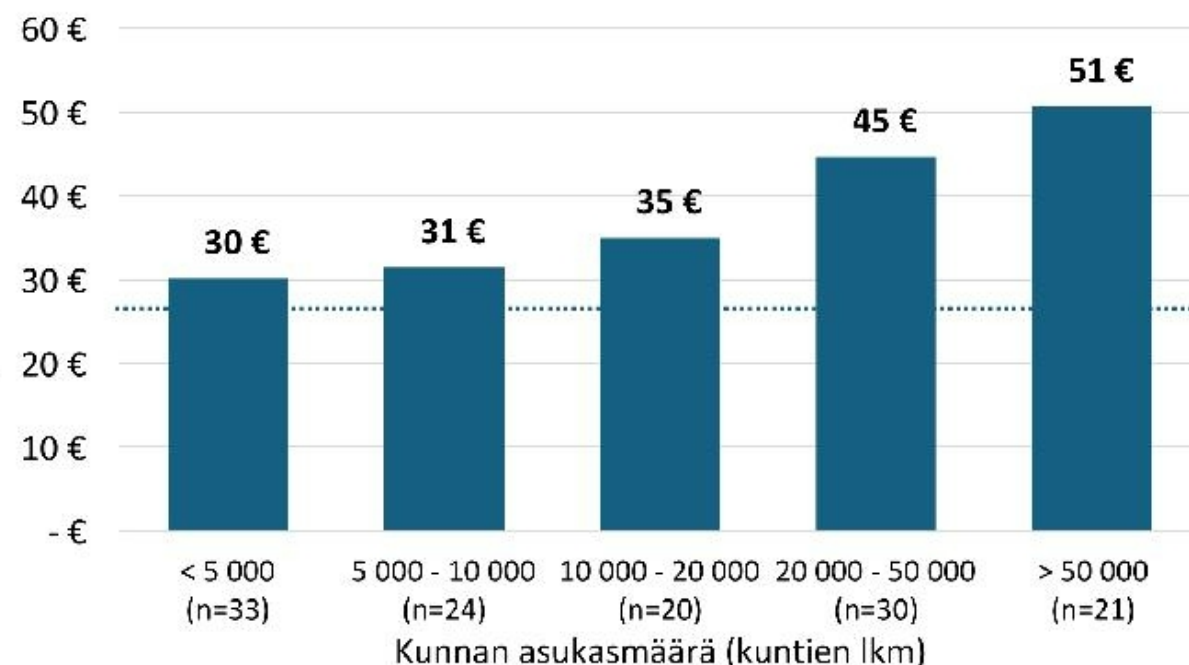
- Kempeleen nopeusrajoitusjärjestelmän perusteita ovat:
 - Tonttikaduilla, lyhyehköillä kokoojaväylillä ja koulujen sekä päiväkotien läheisyydessä alueellinen tai tiekohtainen 30–40 km/h.
 - Taajamien ydinkeskusta-alueelle aluerajoitus lähtökohtaisesti 40 km/h
 - Taajamien pääväylillä 40–50 km/h.
 -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



Pysäköintivalvonta

- Kempeleessä ei ole kunnallista pysäköinninvalvontaa. Poliisilaitokset hoitavat pysäköinninvalvonnan siellä, missä ei ole kunnallista pysäköinninvalvontaa.
- Pysäköintivirhemaksu on pysäköintivirheen laadusta riippumatta Kempeleessä 20 euroa. Pysäköintivirhemaksun korotus esimerkiksi 40 euroon on aiheellinen.
- Korotetulla pysäköintivirhemaksulla voi tehokkaammin puuttua pysäköintivirheisiin ja joutokäyntirikkomuksiin. Toimenpide vaatii lisäksi valvontaa.
- Pysäköintivirhemaksun enimmäismäärä on 60 euroa.

Pysäköintivirhemaksun keskimääräinen taso kuntien kokoluokan mukaan



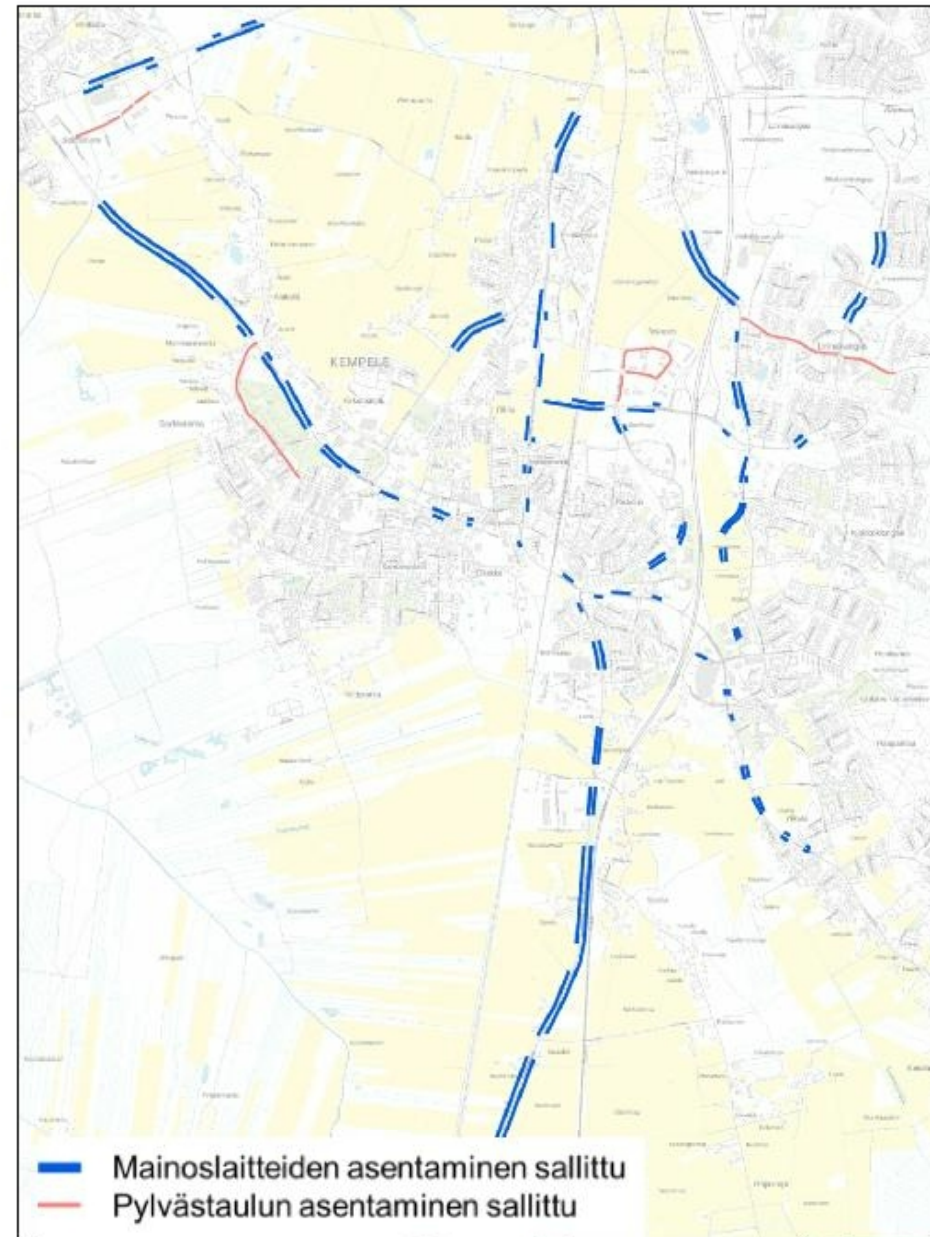
Valaistus

- Kevyenliikenteenväylien valaistuksen toteutuksen ensisijaisena tavoitteena on parantaa väylien käyttäjien turvallisuutta.
- Johtava periaatteen mukaan korkeamman luokan väylällä käytetään korkeampaa valaistusluokkaa.
- Kävely- ja pyöräteillä, toreilla, aukioilla ja puistoissa hillitään valosaastetta alemmalla värilämpötilalla (3000 K), mutta liikenneturvallisuuden varmistamiseksi voidaan tapauskohtaisesti käyttää korkeampaa värilämpötilaa (4000 K).
- Valaistuksella voidaan korostaa yksityiskohtia, jotka jäävät päivänvalossa huomiotta.
- Valaistuskalusteet muodostavat näkyvän osan katukuvaa myös päiväsaikaan. Yhtenäisellä toteutuksella eheytetään katunäkymää ja luodaan selkeyttä liikenneympäristöön.



Ulko- ja tievarsimainonta

- Kempeleen kunta suhtautuu myönteisesti kunnan alueella tapahtuvaan tienvarsimainontaan.
- Kansallisella tasolla ulkomainontaa ja sen sijoittelua ohjaavat rakentamislaki, järjestyslaki, tieliikennelaki, sekä laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.
- Rakentamislain mukaan kooltaan alle 2 m² valaistu mainoslaitteet ovat lähtökohtaisesti sallittuja ilman rakentamislupaa.
- Ehtoina ovat kuitenkin
 - liikenneturvallisuus
 - häirintä mm. talvikunnossapidon näkökulmasta
 - vaikutus alueiden käyttöön, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön tai ympäristönäkökohtiin
- Ilmoitus tehdään kunnalle ja kunta tekee viranhaltijanpäätöksen mainoslaitteen sijoittamisesta enintään 10 vuodeksi.
- Pienikokoisten pylvästaulujen asentaminen on muita laajemmalla alueella sallittua.



Korjausvelka ja saneerausohjelma

- Kuntotutkimuksen ja saneeraustarveselvityksen perusteella 95 % väylistä on vaurioiden laajuuden mukaan luokiteltu hyvä- tai erinomaiskuntoisiksi.
- Tavoitteena on säilyttää katuomaisuuden nykyinen kuntotaso, eikä päästää korjausvelkaa kasvamaan.
- Korjausvelan säilyttämiseksi nykyisellä tasolla vuosittaista peruskorjaukseen varattavaa määrärahaa olla noin 1,25 miljoonalla eurolla.

