





Johdanto

Kempeleen kunnan edellinen Liikennepoliittinen ohjelma kattaa vuodet 2021–2025. Tämän työn yhteydessä Kempeleelle laadittiin uusi liikennepoliittinen ohjelma, jonka lisäksi määriteltiin kunnan liikenteen tavoitetila vuodelle 2030.

Liikennepoliittisen ohjelman tavoitteet perustuvat Oulun seudun liikennejärjestelmätyöhön, Kempele-sopimukseen, kunnan maapoliittiseen ohjelmaan, KAVIO-työhön sekä jatkuvaan liikenneturvallisuustyöhön.

Uudessa liikennepoliittisessa ohjelmassa määritellään periaatteet kestäväille ja turvalliselle liikenneverkolle sekä pysäköinnin, valaistuksen ja mainostamisen periaatteet. Ohjelma linjaa myös, miten kunnassa suunnitellaan, rakennetaan ja kunnossapidetään teitä ja katuja.

Työtä ovat ohjanneet Kempeleen kunnalta

Tuomo Perälä	kunnallistekniikka
Paula Kettunen	kunnallistekniikka
Tanja Keihäs	kunnallistekniikka
Pekka Koskela	kunnallistekniikka
Hannu Prokkola	kunnallistekniikka
Kaija Muraja	kaavoitus
Eemeli Nurmi	kaavoitus

Työssä on ollut konsulttina WSP Finland Oy, jossa työssä ovat vastanneet Edwin 't Lam ja Laura Kankaanpää.

Kempele, marraskuu 2025



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, maankäytön toteutusohjelma ja Keskusta-alueen 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. Liikenneympäristön toimintalinjaukset.....	14
3.1. Liikenneturvallisuus	14
3.2. Väistämisvelvollisuusjärjestelyt ja nopeusrajoitukset.....	15
3.3. Pysäköinti.....	16
3.4. Valaistus.....	17
3.5. Ulko- ja tievarsimainokset.....	17
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	21
5. Korjausvelka ja saneerausohjelma	22
6. Investoinnit	24
Liitteet	25



1. Tavoitteet ja linjaukset

1.1. Maankäytön, asuminen ja liikenteen sopimus 2024–2035

Oulun seudun kunnat ja valtio ovat allekirjoittaneet Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen loppuvuonna 2024. Oulun seudun MAL-sopimuksen keskeinen tavoite on toteuttaa yhdessä valtion ja kuntien kanssa pitkäjänteinen, kestävyyttä, asuntojen saatavuutta, toimintavarmuutta ja saavutettavuutta tukeva yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen. Sopimuksen kautta kaavoitusta, liikennehankkeita ja joukkoliikenteen palveluita rahoitetaan merkittävästi, tavoitteena vahva seudullinen yhteistyö ja hiilineutraali kaupunkikehitys.

Sopimuksessa on sovittu toimenpiteissä vuosille 2024–2027. Kunnat ja valtio tarkentavat toimenpiteitä työn edetessä. Liikenteen toimenpiteiden lähtökohtana on Liikenne 12 -suunnitelma. Eräitä sopimuksen toimenpiteitä ovat Oulun seudun liikennejärjestelmän toteuttaminen, tehokkaan joukkoliikenteen selvitysten toteuttaminen, lähijunaliikenteen vaiheittainen eteneminen, asema-alueiden kehittäminen ja pyöräliikenteen pääverkon rakentaminen.

Sopimus päivitetään 2027–2028 siten, että tavoitetilat ja kehityspolut tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan konkreettisista toimenpiteistä vuosille 2028–2031.

1.2. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään yhteistyössä Oulun seudun kuntien, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Pohjois-Pohjanmaan liiton, Väyläviraston ja Traficomien kanssa. Vuoden 2040 Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset keskittyvät neljään pääteemaan:

- **Saavutettavuus ja kasvu:** Parannetaan tie-, rata- ja lentoyhteyksiä sekä sataman saavutettavuutta. Suomen NATO-jäsenyys korostaa maayhteyksien kehittämistä Ruotsiin ja Norjaan. Toteutetaan merkittäviä infrastruktuurihankkeita, kuten kaksoisraide Liminka–Oulu ja valtateiden kehittäminen.
- **Kohtaamiset ja hyvinvointi:** Kehitetään elinvoimaisia keskuksia, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja ja palveluita. Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn pääverkkoa sekä joukkoliikenteen matkaketjuja.
- **Osaajat ja toimiva arki:** Vahvistetaan bussiliikennettä ja kehitetään lähijunaliikennettä. Ohjataan maankäyttöä joukkoliikenteen vaikutusalueelle ja sujuvoitetaan joukkoliikennettä.



- **Puhdas siirtymä ja investoinnit:** Mahdollistetaan päästöttömät kuljetukset ja laaditaan logistiikkavisio. Kehitetään toimintamalli päästöttömälle kaupunkilogistiikalle ja monipuolistuvalle jakeluliikenteelle.

1.3. Kempele -sopimus

Kempeleen visio on olla rohkea edelläkävijä turvallisena kasvukuntana. Kunnan arvoja ovat turvallisuus, rohkeus, vastuullisuus ja yhteisöllisyys. Kunnan arvot asettavat kunnan toiminnalle neljä päämäärää, jotka ovat ”Kestävästi kasvava”, ”Hyvinvoiva ja aktivoiva”, ”Kasvua ja oppimista tukeva” sekä ”Vakaa ja palveleva”. Edellä mainittu visio ja kunnan arvot sisältyvät vuoden 2022 Kempele -sopimukseen. Uusi Kempele-sopimus valmistuu vuonna 2026.

Liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ovat viisaan työmatkaliikkumisen ohjelman toteuttaminen, uusien asuntojen sijoittaminen joukkoliikennevyöhykkeelle, lähijuna- ja raideliikennehankkeiden edistäminen sekä bussi- ja junaliikenteen matkustajamäärien lisääminen.

Vision ”Rohkea edelläkävijä – turvallinen kasvukunta” voi myös kytkeä liikennejärjestelmään siten, että liikennejärjestelmän kehittäminen tukee kestävästä kasvua ja ympäristöystävällisiä ratkaisuja, parantaa turvallisuutta ja sujuvuutta, edistää yhteisöllisyyttä ja osallistamista sekä hyödyntää uusia teknologioita ja älyliikenteen ratkaisuja. Näin liikenteeseen ja liikennejärjestelmään liittyvät tavoitteet tukevat Kempeleen vision toteutumista ja edistävät kunnan kestävästä ja turvallista kasvua.

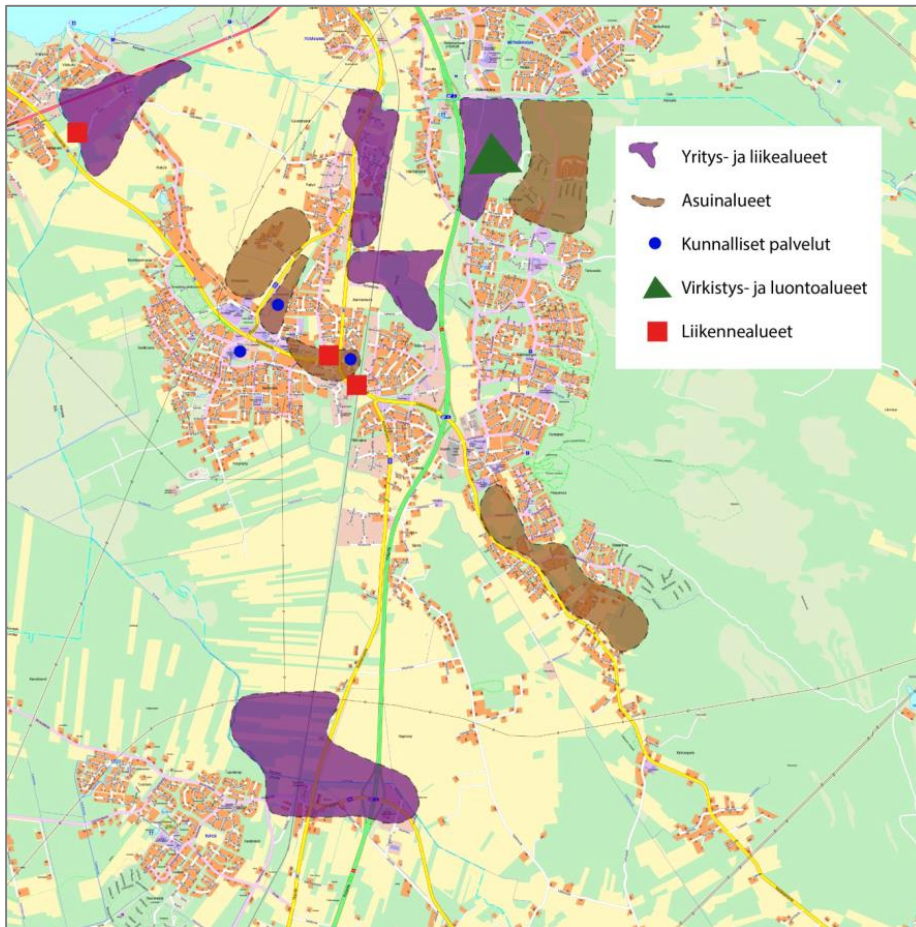
1.4. Kempeleen maapoliittinen ohjelma, maankäytön toteutusohjelma ja Keskusta-alueen visio

Kempeleen maapoliittinen ohjelma sisältää linjaukset ja toimenpiteet, jotka tukevat kestävästä kehitystä maankäytön, rakentamisen ja liikenteen osalta. Ohjelman tavoitteena on varmistaa, että maankäyttö, rakentaminen ja liikennejärjestelyt tukevat kunnan kestävästä kehitystä ja ympäristöystävällisiä ratkaisuja. Maapoliittinen ohjelma on voimassa toistaiseksi, ja ohjelmaa päivitetään valtuustokauden aikana tarpeen mukaan, jotta se vastaa muuttuvia tarpeita ja tavoitteita.

Maapolitiikan tavoitteena on ohjata yhdyskuntarakennetta hallitusti ja tasapuolisesti. Maankäyttösopimuksia käytetään erityisesti asemakaavoitetuilla tiivistämisalueilla, joissa maanomistajat osallistuvat kustannuksiin arvonnousun perusteella. Kunta hankkii maata ensisijaisesti yleiskaavoissa osoitetuilta rakentamis- ja virkistysalueilta. Strategisilla laajentumisalueilla harjoitetaan aktiivista maanhankintaa ensisijaisesti vapaaehtoisilla kaupoilla. Vain erityisen painavista syistä tärkeällä yhdyskuntarakenteen toteuttamisalueella voidaan kunnanvaltuuston päätöksellä käyttää lunastusmenettelyä. Tonttien hinnoittelulla ja alueiden käyttöönottojärjestyksellä varmistetaan taloudellisesti ja toiminnallisesti kestävä kehitys.



Kempeleen maapoliittinen ohjelma päivitetään tarpeen mukaan osana jatkuvaa maankäytön kehitystyötä. Viimeisin päivitetty ohjelma hyväksyttiin kunnanvaltuustossa keväällä 2019.



Kuva 1. Keskeiset suunnittelu- ja toteuttamiskohteet (Kempeleen maapoliittinen ohjelma, 2019, päivitetty syksy 2025).



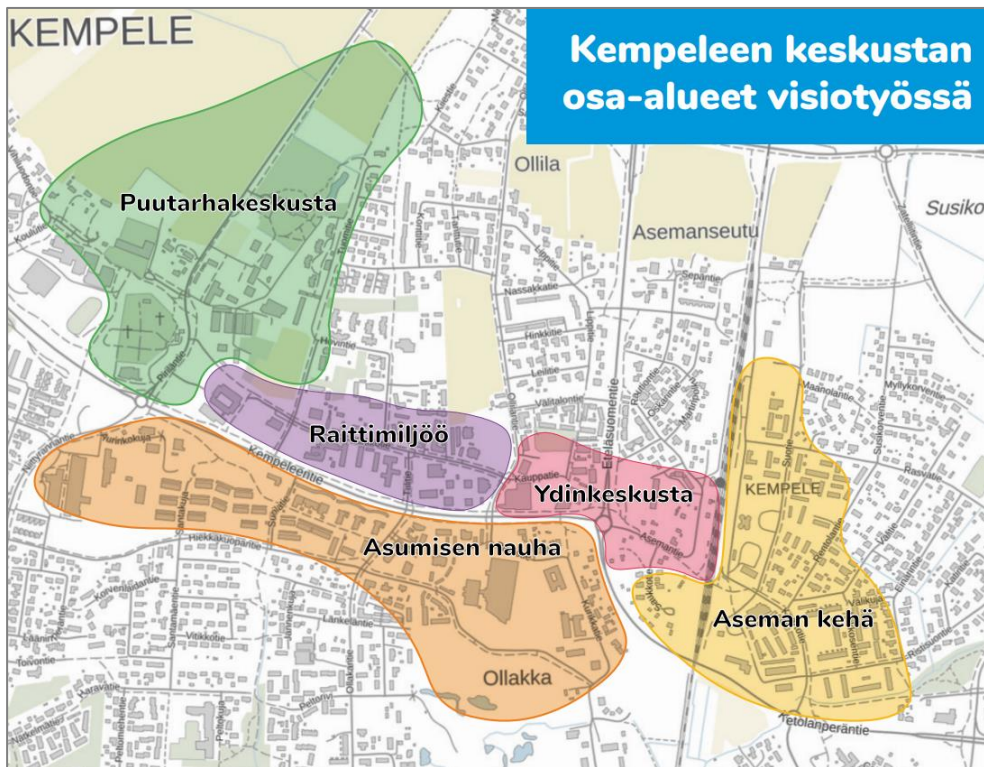
	TOTEUTUKSESSA/ RAKENTEILLA	VIREILLÄ	PIDEMMÄN AIKAVÄLIN SUUNNITELMA
Yritys- ja liikealueet	• Zatielliitti • Zeniitti	• Komeetantien pohjoispuoli • Hakamaan laajennus	• Kempele-Liminka logistiikka-alue
Asuinalueet	• Linnakangas • Pirilä	• Keskusta ja asemanseutu • Paituri (Savikorpi) • Metsärinteen laajennus	
Kunnalliset palvelualueet	• Pirilä		
Virkistys- ja luontoalueet	• Zeniitti		
Liikenne-alueet	• Kunta-keskuksen liikennejärjestelyt		• Ollakan liikennejärjestelyt (Ketolanperäntien alikulku ja uusi liittymä) • Lentokentäntien parantaminen

Taulukko 1. Maankäytön keskeisimmät hankkeet ja niiden toteutusvaihe. Tilanne syyskuu 2025.

Kempeleen maankäytön toteutusohjelma keskittyy hankkeiden käytännön toteutukseen ja vaiheistukseen. Sen tarkoituksena on varmistaa riittävä vuosittainen asuntorakentamisen määrä, yritystonttien riittävyys sekä palveluverkkojen oikea-aikainen kehittäminen. Ohjelma ennakoii tulevia investointeja ja arvioi tontinluovutuksen vaikutuksia kunnan palveluverkkoon. Se toimii ennakkoinnin työkaluna ja uusien alueiden toteutumisen seurannassa. Maankäytön toteutusohjelma konkretisoi maapoliittisessa ohjelmassa esitetyt periaatteet toimenpiteiksi ja aikatauluiksi seuraavan viiden vuoden aikajänteellä. Viimeisin maankäytön toteutusohjelma on laadittu vuosille 2025–2030.

Kempeleen Keskusta-alueen visio (KAVio) määrittelee kunnan tahtotilan ja tavoitteet keskustan kehittämiseksi pitkällä aikavälillä. Se toimii ohjeellisena suunnittelutyökaluna ohjaten asemakaavahankkeita ja yleisten alueiden rakennus- ja kehittämishankkeita. Keskustavision tavoitteena on parantaa Kempeleen elinvoimaisuutta ja viihtyisyyttä sekä mahdollistaa kuntastrategian mukainen väestönkasvu.

Keskustavision hyväksyttiin Kempeleen kunnanvaltuustossa 4. toukokuuta 2020. Tämä visio käsittelee koko keskustan kattavina teemoina liikennettä, kulttuuriympäristöä ja viherympäristöä. Lisäksi visio sisältää alueellisia suunnittelukortteja, jotka esittelevät kunkin osa-alueen tavoitteet ja toimenpiteet. Vision avulla pyritään varmistamaan, että kehityshankkeet etenevät johdonmukaisesti ja että ne tukevat kunnan pitkän aikavälin tavoitteita.



Kuva 2. Kempeleen keskustavision 2020 keskustan osa-alueet visiotyössä (KAVio, 2020).



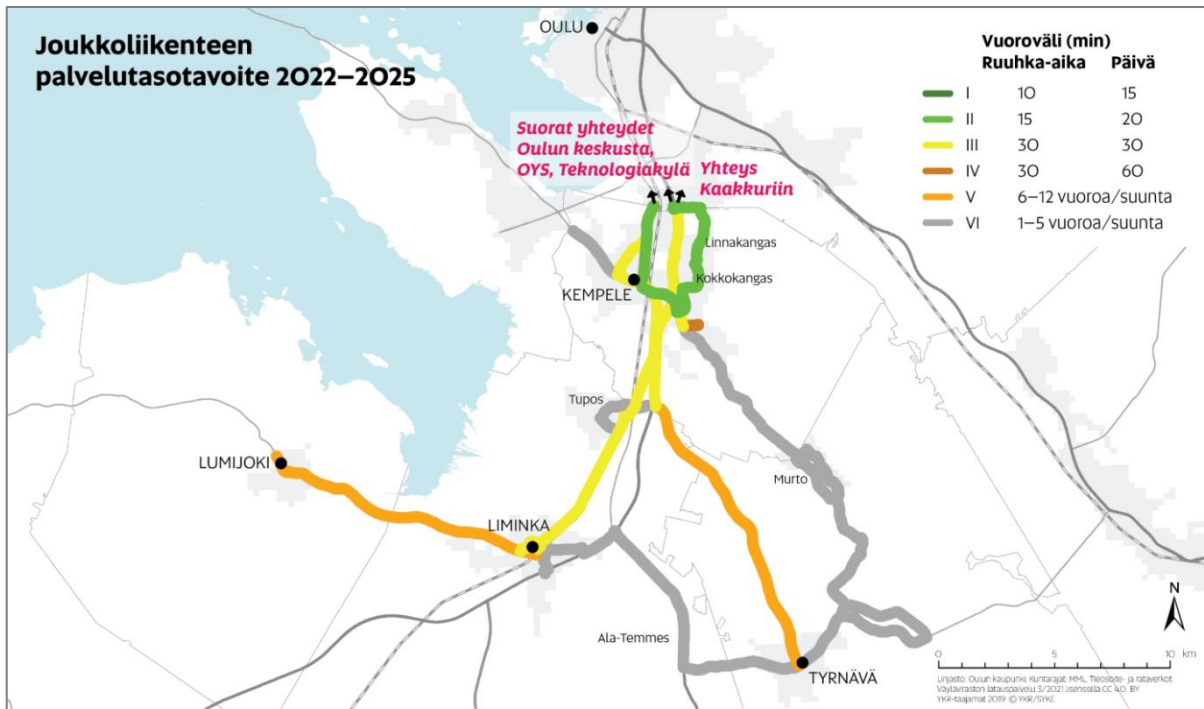
2. Kestävä liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmä tarkoittaa kaikkea liikenteeseen ja kuljetuksiin liittyvää. Siihen sisältyy erilaiset tie- ja katuverkot, rautatiet, lentokentät, satamat, joukkoliikennejärjestelmät sekä pyöräily- ja kävelyreitit. Tämä kokonaisuus kattaa myös niiden ylläpidon ja kehittämisen. Myös liikenteen ohjaus, turvallisuus, ympäristövaikutukset ja sujuvuus on tärkeä osa tätä systeemiä. Tavoitteena on, että ihmiset ja tavarat pääsevät liikkumaan tehokkaasti, turvallisesti ja ympäristöystävällisesti.

2.1. Joukkoliikenneverkko

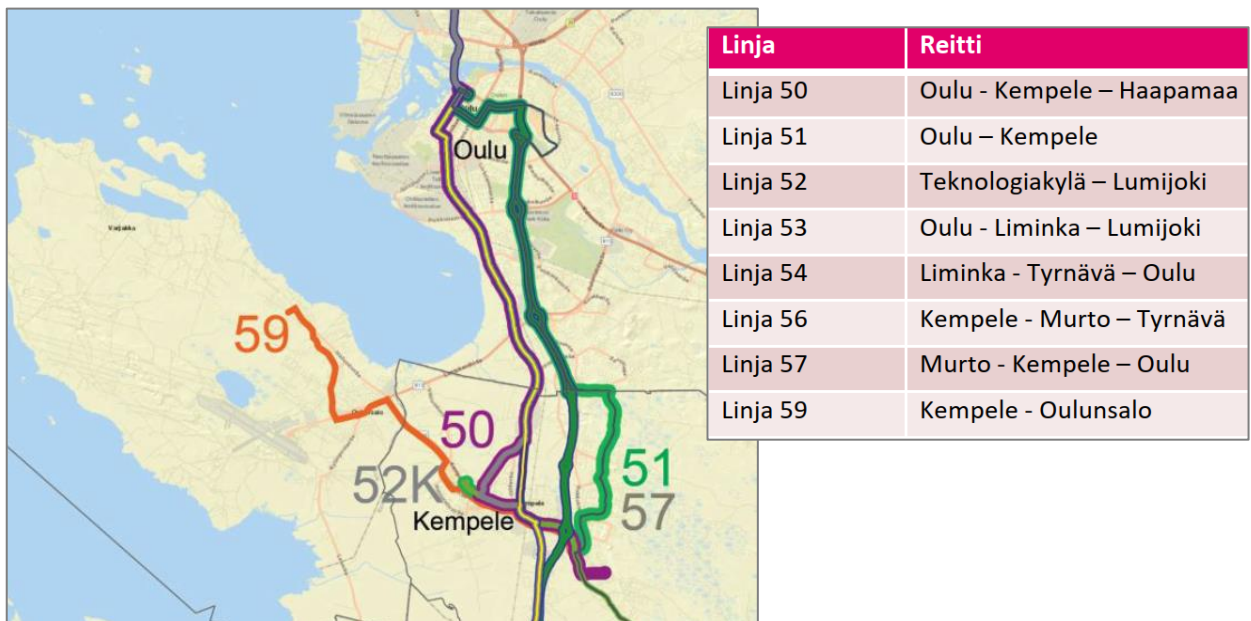
Kempeleen joukkoliikenneverkko koostuu pääasiassa bussiliikenteestä, ja se on suunniteltu tukemaan kestävästä kehitystä sekä tarjoamaan sujuvat yhteydet kunnan sisällä ja lähialueille. Linja-autoliikenne kattaa useita reittejä, jotka yhdistävät Kempeleen eri osat sekä osaan Oulun seudun muihin kuntiin. Kempeleen rautatieasemalla pysähtyvät useat Intercity-, Pendolino- ja pikajunat pohjoisen ja etelän suuntaan. Lähijunaliikenteen kehittäminen on yksi seudun ja kunnan tavoitteista. Linja-autoliikenteen ja junaliikenteen yhteensovittamista parannetaan siten, että linja-autot kulkevat tulevaisuudessa reittiä Asemantie-Kaartotie. Muutoksen myötä rautatieasemasta muodostuu uusi merkittävä joukkoliikenteen solmukohta.

Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman laatiminen ei ole enää lakisääteistä, mutta sen tekeminen on edelleen suositeltava. Suunnitelma toimii keskeisenä työkaluna joukkoliikenteen linjaston ja aikataulujen kehittämissä ja se ohjaa hankittavien liikennepalveluiden määrää ja laatua. Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmassa 2024–2028 korostetaan, että palvelutason nostaminen on tarpeen, jotta matkustajamäärät saadaan tuplattua vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa liikennemäärän lisäystä ja joukkoliikenteen kustannusten merkittävää kasvua. Eteläisten kuntien, mukaan lukien Kempeleen, palvelutasosuunnitelman mukainen liikenne on jo kilpailutettu, ja uusi sopimuskausi on käynnistynyt 1.1.2023 alkaen. Suunnitelmassa on määritetty eri palvelutasoluokat, jotka kuvaavat tavoitteen, kuinka tiheästi bussit ajavat ja milloin ne liikennöivät. Kempeleen ja Oulun välisellä alueella palvelutasoluokka on II, mikä vastaa mm. vuorovälin olevan ruuhka-aikana 15 min ja muulloin 20 min.



Kuva 3. Seudun eteläisten kuntien joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet (Lähde: Oulun seudun joukkoliikenteen eteläisten liikennöintikohteiden 10 ja 11 palvelutaso- ja linjastosuunnitelma, 2021).

Staatitset ja reaaliaikaiset aikataulut ja reitit ovat OSL:n reittioppaassa (<https://reittiopas.osl.fi/>).



Kuva 4. Oulun seudun joukkoliikenteen (OSL) järjestämät Kempeleen aluetta palvelevat reitit (Lähde: Oulun seudun joukkoliikenteen eteläisten liikennöintikohteiden 10 ja 11 palvelutaso- ja linjastosuunnitelma, 2021).



2.2. Kävelyn ja pyöräilyn verkko

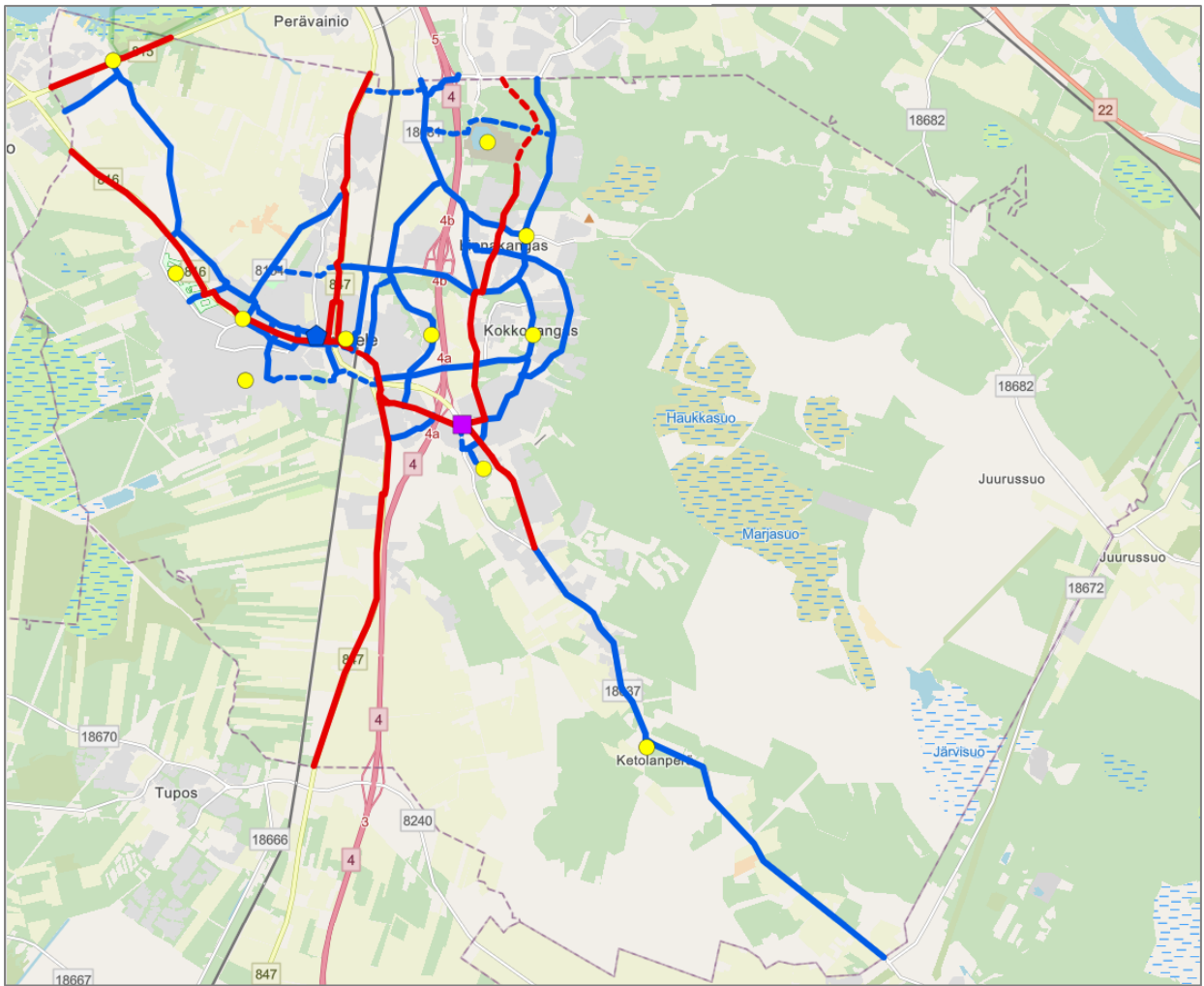
Kempeleen pyöräiliikenteen pääverkko on olennainen osa Oulun seudun pyöräiliikenteen kokonaisverkkoa, ja sen kehittämisellä pyritään parantamaan pyöräilyn saavutettavuutta, edistämään kestävästä liikkumisesta kasvua sekä elinvoimaisen ympäristön syntymistä. Kempeleen vuoden 2040 pyöräiliikenteen tavoiteverkon pääreitiverkko koostuu reiteistä, jotka yhdistävät suuret aluekeskukset kaupunkikeskukseen sekä pyöräilyn saavutettavuusalueella olevat alue- tai paikalliskeskukset kaupunkikeskukseen tai suureen aluekeskukseen. Pääreittien laatuvaatimukset ovat korkeammat kuin alempitaisoisilla reiteillä. Kempeleen sisäiset aluereitit yhdistävät palvelu- tai toimintoalueen kaupunkikeskukseen, suureen aluekeskukseen tai alue- tai paikalliskeskukseen. Aluereitit johtavat pyöräiliikenteen pääreitien läheisyydessä olevan palvelu- tai toimintoalueen pyöräilyn pääreitille. Kahden alue- tai paikalliskeskuksen välinen yhteys on yleensä aluereitti.

Kempeleen pyöräiliikenteen pääverkon 2040 kokonaispituus on 68,2 km, pääreittejä on 23,4 km (0,3 km) ja aluereittejä on 44,8 (6,8 km). Toistaisesti toteutumattomia yhteystarpeita on esitetty suluissa. Pääverkon laatuvaatimukset otetaan huomioon maankäytön suunnittelusta väylien toteutukseen ja kunnossapitoon asti. Pyöräiliikenteen pääverkon vaatimukset huomioidaan myös pienissä väylien parantamis- ja kunnossapitohankkeissa.

Kempeleen pyöräiliikenteen pääverkon kehittäminen tukee seudullista liikennejärjestelmää ja edistää kestävästä liikkumisesta. Tämä verkko parantaa pyöräilyn turvallisuutta ja mukavuutta, sekä lisää pyöräilyn houkuttelevuutta Kempeleessä ja sen ympäristössä. Oulun seudun pyöräiliikenteen pääverkon laajuus on vuonna 2040 noin 878 kilometriä, josta 68,2 kilometriä, eli noin 8 % sijoittuu Kempeleen alueelle.

Jalankulun ja pyöräiliikenteen soveltuvia väylätyyppejä esitetään monenlaisia. Väylien mitoituksella sovelletaan Väyläviraston ohjeistusta jalankulun ja pyöräilyn suunnittelusta (Väyläviraston ohjeita 18/2020 ja 34/2022). Pääreitien ohjeellinen väyläleveys on vähintään 4,0 metriä, aluereitien väyläleveys vähintään 3,5 metriä. Jalkakäytävän leveys on vähintään 2,0 metriä.

Piriläntiellä toteutetaan alikulku välillä Kirkkopolku-Vihiluodonkuja. Uusi alikulku parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ja lisää liikenneturvaa Kirkonkylän yhtenäiskoulun ympäristössä.



Kuva 5. Kempeleen kunnan alueella olevat seudulliset pyöräilyn pää- ja aluereitit ja tavoiteverkko vuonna 2040.

2.3. Tie-, katu- ja yksityistieverkko

Kempeleen tie-, katu- ja yksityistieverkko on luokiteltu viiteen eri luokkaan: moottoritie, pääties/pääkadut, kokoojatie/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. Liittymätyyppeinä käytetään tasoliittymiä ja kiertoliittymiä. Liittymien liikenteellinen toimivuus turvataan tasoliittymissä liikennevaloilla. Kävely ja pyöräily ovat erillisellä väylällä.
- Kokoojatie/-katu on väylä, joka välittää liikennettä tonttikaduilta pääväylälle. Kokoojaväylä palvelee kunnan eri osa-alueiden välistä sisäistä liikennettä. Liittymätyyppeinä ovat tasoliittymät. Kävely ja pyöräily ovat erillisellä väylällä. Uusille kokoojaväylille ei sallita suoria tonttoliittymiä.



- 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 tietomituksella, 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.

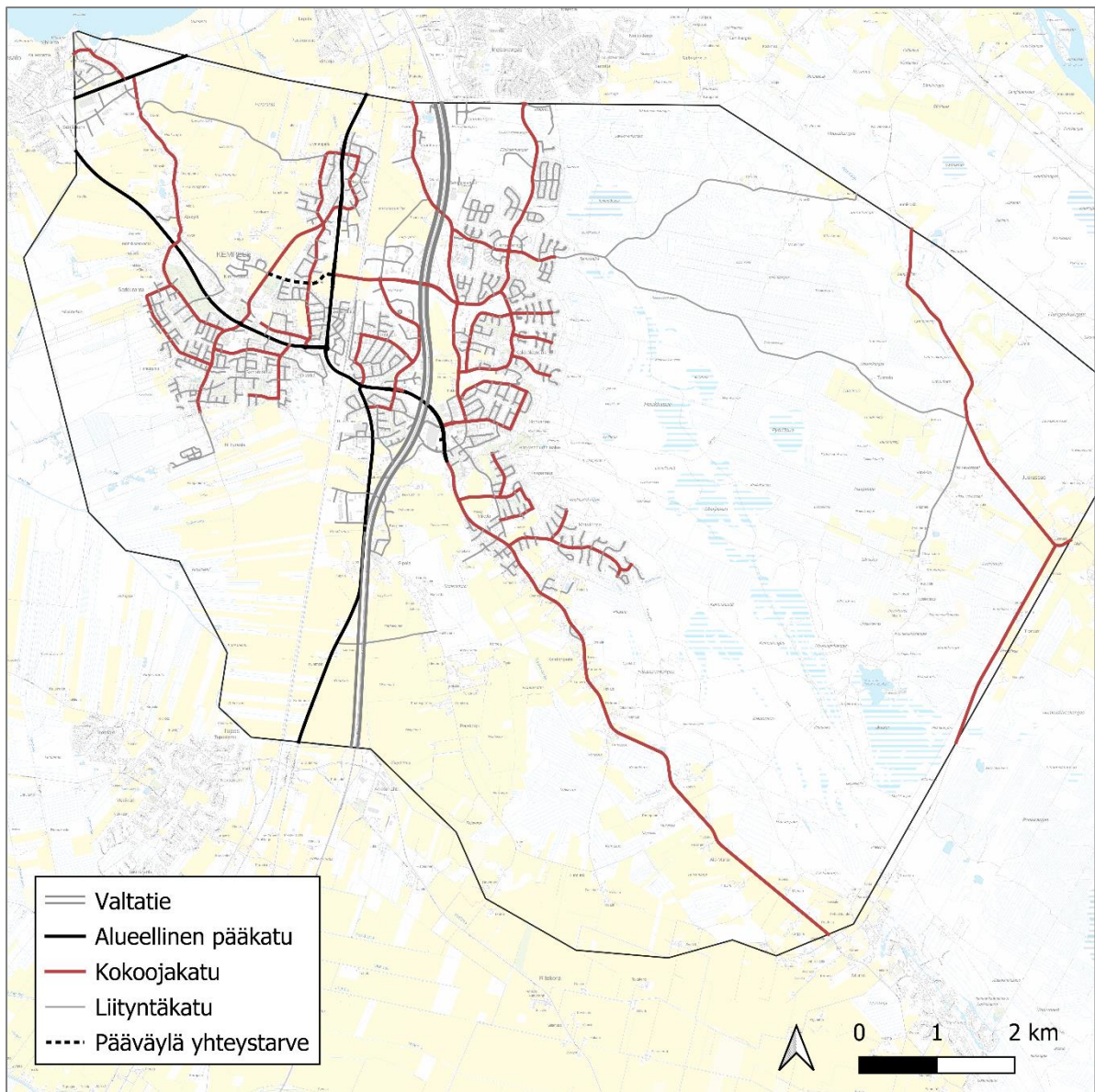
Jaottelu maanteihin, katuihin ja yksityisteihin on hallinnollinen. Velvollisuus ylläpitää tietä ja maksaa siitä aiheutuneet kustannukset määräytyvät tämän jaon perusteella. Erillisillä sopimuksilla valtio, kunnat ja tiekunnat voivat päättää kustannusjaosta haluamallaan tavalla. Maantiet ovat valtion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

Kunnat omistavat ja ylläpitävät katuja. Yksityiset tahot omistavat ja ylläpitävät yksityisteitä. 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, sen varrella olevan bussipysäkki-infran ja pyöriteiden 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 135 km sekä jalankulun ja pyöräilyn väyliä noin 100 km. Kempeleen katuverkon rahallinen arvo 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 ovat Teppolantie, Liimatantie, Tahkoseläntie, Ylipääntie, osa Tuohinontiestä, Välikorventie, osa Rajakorventiestä ja osa Luonungintiestä.



Kuva 6. Kempeleen maantie- ja katuverkon toiminnallinen luokittelu.

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.

Liikenneturvallisuutta edistetään yhteistyössä muiden kuntien, toimijoiden ja ELY-keskuksen kanssa Oulun seudun liikenteen työryhmän liikenneturvallisuudesta vastaavassa alaryhmässä. Seudun kunnissa toimii kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät, jotka kuuluvat yhteiseen liikenneturvallisuuden toimijatyöalueeseen. Ryhmien kautta edistetään turvallista liikkumista seudulla.

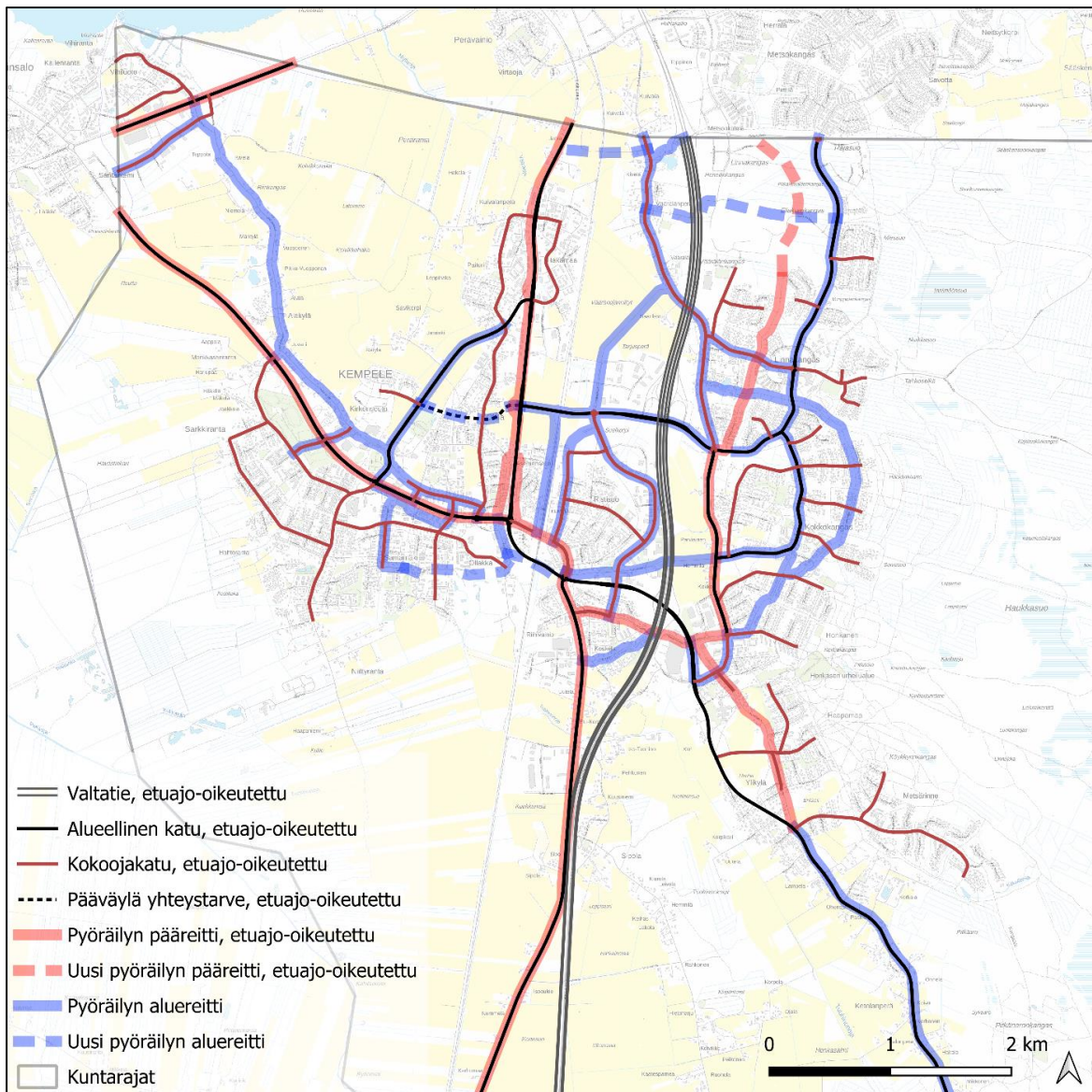


3.2. Väistämisvelvollisuusjärjestelyt ja nopeusrajoitukset

Fyysisen ympäristön liikenneturvallisuudessa suurimpia vaikuttajia ovat väistämisvelvollisuus- ja nopeusrajoitusjärjestelmä sekä eri kulkumuotojen risteämispisteiden järjestelyt.

Kempeleen väistämisvelvollisuusjärjestelmä perustuu seuraaviin periaatteisiin:

- Pyöräilyn pää- ja aluereitit ovat etuajo-oikeutettuja risteävän moottoriajoneuvo-liikenteeseen nähden.
- Pääväylät sekä joukkoliikennereitit ovat etuajo-oikeutettuja.
- Merkittävimmät kokoojaväylät ovat etuajo-oikeutettuja.
- Tonttikadut ovat keskenään tasa-arvoisia.



Kuva 7. Kempeleen moottoriliikenteen väistämisvelvollisuusjärjestelmä.



Väistämisjärjestelyiden periaatteet ovat samat kuin Oulun kaupungilla, mikä tekee väistämisvelvollisuuksien tulkinnan liikkujalle selkeäksi ja yhtenäiseksi. Periaatteista voi poiketa eri tilanteissa.

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.

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

3.3. 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 ohjataan kaavoituksella.

Kempeleessä moottoriajoneuvoliikenteen pysäköinti järjestetään tonteille tai asemakaavassa erikseen merkityille LP- ja LPA-alueille. Poikkeuksen tekevät kävelyvyöhykkeellä sijaitsevat Ollilantien ja Kirkkotien, sekä Vihiluodonkujan ja Koulutien autojen kadunvarsipaikat. Puisto- ja mukaisia alueita on vuokrattu pienissä määrin pysäköintikäyttöön. Uusien asuinalueiden kaavoitustyön yhteydessä sekä asemakaavan muutoshankkeissa tulee esittää pysäköinnin järjestämistapa. Pysäköinti voidaan hoitaa rakenteellisesti tai maantasopysäköintinä 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 727/2011 §12). 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



halutetaan periä erisuuruisia pysäköintimaksuja. Kunnan tavoitteena on korottaa pysäköintivirhemaksua.

3.4. Valaistus

Kävely- ja pyöräteiden valaistuksen toteutuksen ensisijaisena tavoitteena on parantaa väylien käyttäjien turvallisuutta. Erityistä huomiota kiinnitetään suojateiden korostamiseen. Kävely- ja pyöräilytiet on jaettu pää-, alue- ja paikallisreitteihin, ja valaistus toteutetaan reittiluokan mukaisesti siten, että pää- ja aluereiteillä käytetään paikallisreittejä korkeampaa valaistusluokkaa. Suunnittelussa huomioidaan lisäksi ympäristökohtaiset valaistusratkaisut: kävely- ja pyöräteillä, toreilla, aukioilla ja puistoissa hillitään valosaastetta alemmalla värilämpötilalla (3000 K), mutta liikenneturvallisuuden varmistamiseksi voidaan tapauskohtaisesti käyttää korkeampaa värilämpötilaa (4000 K).

Valaistuksen suunnittelussa tavoitteena on hallittu pimeän ajan tunnelma. Valaistuksella voidaan korostaa yksityiskohtia, jotka jäävät päivänvalossa huomiotta. Keskustan ja kaupallisten palveluiden alueet pyritään erottamaan muusta kuntarakenteesta valaistuksen avulla. Samoin pääväylien korostamisen tavoitteena on herättää liikkujan huomio ja luoda kiinnostavuutta ympäristöön.

Valaistuskalusteet muodostavat näkyvän osan katukuvaa myös päiväsaikaan. Yhtenäisellä toteutuksella eheytetään katunäkymää ja luodaan selkeyttä liikenneympäristöön. Valaistuksen yhtenäiset ratkaisut tukevat myös liikkumisen helppoutta ja suunnistautumista eri katuluokissa.

3.5. Ulko- ja tievarsimainokset

Kempeleen kunta suhtautuu myönteisesti kunnan alueella tapahtuvaan tienvarsimainontaan. Ulko- ja tievarsimainonnan ohjedokumentti määrittelee periaatteet, lupamenettelyt ja tekniset vaatimukset mainoslaitteiden sijoittamiselle. Ohjeen keskeisenä tavoitteena on edistää turvallista, esteetöntä ja ympäristöön sopivaa mainontaa, joka tukee hyvää kaupunkikuvaa ja asuinviihtyvyyttä. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenneturvallisuuteen, ympäristöön soveltuvuuteen ja esteettömyyteen.



Mainoslaitteen sijoittaminen edellyttää joko rakentamislupaa tai ilmoitusmenettelyä riippuen laitteen koosta, valaistuksesta ja sijoituspaikasta. Lupaviranomaisina kunnan alueella toimivat kunnan rakennusvalvonta ja kunnallistekniikka sekä Pirkanmaan ELY-keskus maanteiden varsilla.

	Yritysmainos kiinteistössä tai rakennuksessa	Tievarsimainos asemakaava- alueella	Tievarsimainos asemakaava- alueen ulkopuolella
Sijoitus yksityiselle maalle (luku 2.1)	Kempeleen kunta: ilmoitus tai rakentamislupa	Kunta: ilmoitus tai rakentamislupa + ELY:n lausunto	ELY-keskus: ilmoitus Kempeleen kunta: ilmoitus tai rakentamislupa
Sijoitus kunnan omistamalle maalle (luku 2.2)		Kunta: ilmoitus tai rakentamislupa + ELY:n lausunto	
Sijoitus valtion omistamalle maalle (luku 2.3)		ELY-keskus: ilmoitus	ELY-keskus: ilmoitus

Kuva 8. Mainoslaitteiden sijoitus, toimivaltaiset viranomaiset ja niiden lupamenetelmät (Ulko- ja tievarsimainonnan ohjeet, 2025).

Ohjeessa on eroteltu menettelyt yksityisillä kiinteistöillä, katualueilla ja maanteiden varsilla asetettavaan mainontaan.

Sijoittamiseen liittyvät tekniset ehdot käsittävät muun muassa pysähtymismatkat, näkemäalueet, liikenteen ohjauslaitteiden läheisyyden, vapaan tilan vaatimukset sekä esteettiset ja rakenteelliset seikat. Mainoslaitteiden sijoittaminen on kielletty esimerkiksi risteysalueilla, maisemallisesti arvokkaissa ympäristöissä tai valaisemattomilla tieosuuksilla. Lisäksi mainosten tulee olla selkeitä ja helposti hahmotettavia – erityisesti sähköisten mainostaulujen osalta, joiden kirkkaus ja vaihtumisnopeus on säädelty.

Mainoslaitetyypit ja niiden soveltuvat sijoitusalueet on määritelty ja kunta on osoittanut alueet, joille mainoslaitteiden sijoittaminen on sallittua. Pienemmille, valopylvääseen kiinnitettäville mainoslaitteille on luotu oma luokka. Näiden asentaminen on sallittua sekä muiden mainoslaitteiden sijoituspaikoille että erikseen määritellyissä sijainneissa.



4. Kadunpidon toimintalinjaukset ja suunnittelun ohjaus

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.
- 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 talousarvion puitteissa maankäytön tarpeiden mukaisesti yleisiä rakentamistapaohjeita noudattaen. Rakentamiseen liittyviä toimintalinjauksia ovat:

- Suomen laki ei määrää suoraan kadun pinnoitteen tyypistä. Kunta voi päättää päällysteestä 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 vuonna päällystystöiden kanssa. Myös liikennemerkit asennetaan samana vuonna.
- 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 liittymätyön 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 vastuujako 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 irtonaisten 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 avaruudessa noudatettava kiireellisyysjärjestys:
 - Kunnossapitoluokka I: kävelyn ja pyöräilyn pääreitit, pääväylät



- Kunnossapitoluokka II: muut kävelyn ja pyöräilyn reitit, kokoojakadut.
- Kunnossapidon laatutasoa seurataan mm. mittaamalla polanteiden paksuutta, polanteiden urasyvyys- 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.
- Aurauksen 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, liikennemerkit 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 neuvoa yksityistiekuntia toimimaan lain mukaisesti.

Rakentamislain mukaan haja-asutusalueelle rakentamisessa pääperiaate on, että rakentamisesta ei saa aiheutua kunnalle erityisiä kustannuksia (45 §). 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 ei tarjoa kunnossapitopalvelua yksityisille osakas- tai kiinteistöomistajille, mutta omistajat voivat tilata palvelun urakoitsijalta. Pihateiden aurauksen laatuvaatimukset ovat TK1 Auraus ajoradoilla” -tehtäväkortin kunnossapitoluokan 2 mukaiset, mutta toimenpideaika on 12 h. Pihateiden kunnossapitotöihin kuuluu ainoastaan auraus.

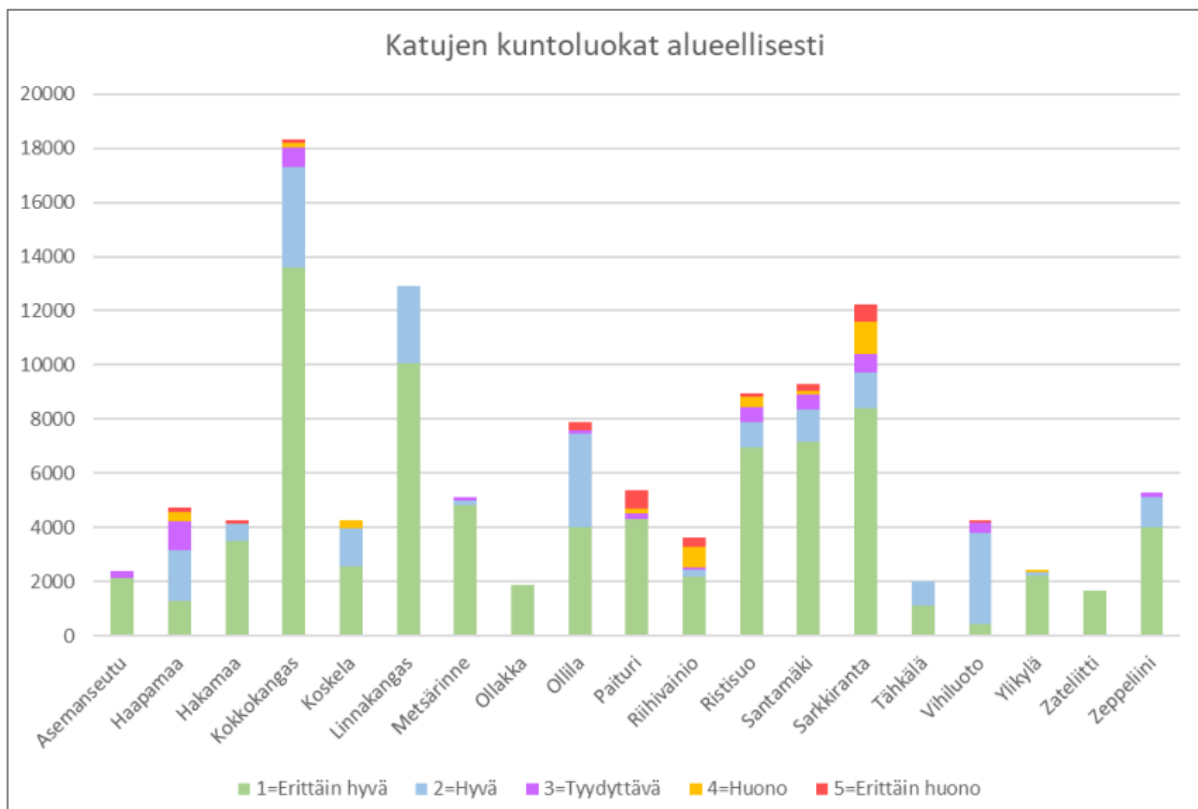
4.4. Hulevesien hallinta

Hulevesien hallintasuunnitelma päivittyy ja valmistuu alkuvuonna 2026.



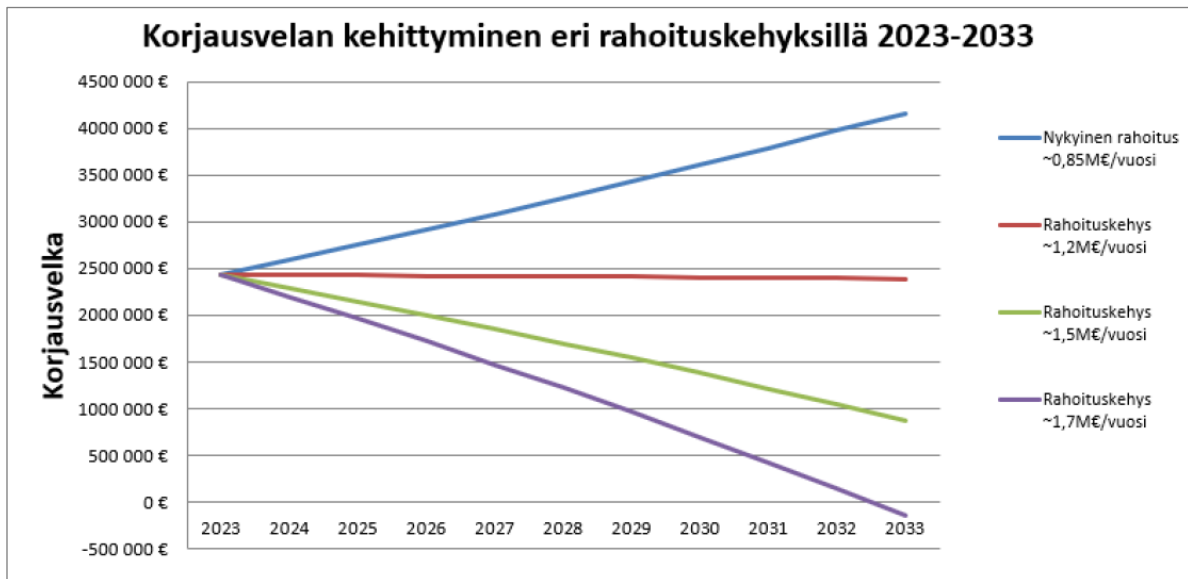
5. Korjausvelka ja saneerausohjelma

Kunnan katuomaisuuden kuntotutkimuksen ja saneeraustarveselvityksen perusteella 92 % väylistä on vaurioiden laajuuden mukaan luokiteltu hyvä- tai erinomaiskuntoisiksi. Tämä osoittaa myönteistä kehitystä verrattuna vuoteen 2018, jolloin vastaava osuus oli 87 %. Erittäin huonokuntoisiksi luokiteltuja väyliä esiintyy etenkin Haapamaan, Kokkokankaan, Ollilan, Paiturin, Riihivainion, Ristisuon, Santamäen, Sarkkirannan sekä Vihiluodon alueilla. Riihivainiossa, Paiturissa, Sarkkirannassa ja Haapamaalla huonokuntoisten ja erittäin huonokuntoisten katujen osuus ylittää 10 %. Haapamaan ja Koskelan alueilla oli huonokuntoisten sekä erittäin huonokuntoisten katujen osuus yli 10 %. Joillain alueilla katuverkon kokonaispituus on kuitenkin pieni, mikä korostaa yksittäisten huonokuntoisten väylien vaikutusta suhteellisiin osuuksiin.



Kuva 9. Katujen kuntoluokat alueittain (Kempeleen katuomaisuuden kuntotutkimus ja saneeraustarveselvitys 2023).

Korjausvelan säilyttämiseksi nykyisellä tasolla vuosittaista peruskorjaukseen varattavaa määrärahaa tulisi olla noin 1,25 miljoonaa euroa nykyisen 0,85 miljoonan euron sijaan. Lisäksi määrärahan olisi hyvä kasvaa katuomaisuuden määrän kasvaessa vastaavassa suhteessa.



Kuva 10. Korjausvelan kehittyminen eri rahoituskehyksillä (Kempeleen katuomaisuuden kuntotutkimus ja saneeraustarveselvitys 2023).

Kunnan tavoitteena on säilyttää katuomaisuuden nykyinen kuntotaso, eikä päästää korjausvelkaa kasvamaan. Talousarvioon varataan varoja katujen peruskorjaukseen niiden kunnon perusteella. Katuverkoston kuntoa seurataan neljän vuoden välein tehtävällä kuntokartoituksella, jonka pohjalta laaditaan seuraavan nelivuotiskauden 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.

Maankäytön kehittymisen myötä merkittäviä investointikohteita ovat Pirilän ja Otavaisen asuinalueet, Hakamaan ja Zeniitin työpaikka-alueet sekä Zeniitin matkailualue.



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 (liitetään hulevesien hallintasuunnitelma valmistuttua).



Kempeleen kunta

Hallituskatu 2, 90440 Kempele

PL 12, 90441 Kempele

kirjaamo@kempele.fi

08 5587 2200