

Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä, Kärsämäki

Aluevaraussuunnitelma

WSP FINLAND OY

LUONNOS 25.9.2025

RAPORTTEJA xx | 2025

Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä, Kärämäki
Aluevaraussuunnitelma

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kärämäen kunta

ISBN 978-952-398-xxx-x (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-xxx-x

www.doria.fi/ely-keskus

Alkusanat

Valtatie 4 (E75) on tärkeä kansainvälinen yhteys ja Suomen merkittävin etelä-pohjoissuuntainen yhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväyliksi valtatie 4 välillä Jyväskylä-Oulu on määritetty pääväylien palvelutasoluokkaan 1. Kärämäellä valtatie 4 kanssa risteävä valtatie 28 (Kokkola–Kajaani) yhdistää länsirannikon ja Kainuun. Valtatie 28 ei ole pääväyläasetuksen mukainen maanteiden pääväylä. Molemmat valtatiet ovat osa valtakunnallista suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Valtatien 4 nykyiset tie- ja liittymäjärjestelyt Kärämäen taajaman kohdalla eivät vastaa tielle asetettuja vaatimuksia. Valtatietä 4 ei ole mahdollista parantaa tavoitteen mukaiseen tasoon nykypaikalla, minkä vuoksi valtatie 4 on suunniteltu siirrettäväksi uuteen maastokäytävään taajaman itäpuolelle. Ohikulkutiestä on laadittu 1990-luvulla yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma, ja ohikulkutie on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa. Ohikulkutien eteläosa on esitetty voimassa olevassa Kärämäen keskustan yleiskaavassa.

Tämän aluevaraus suunnitelman kanssa samanaikaisesti laaditaan Keskustan yleiskaavan muutosta ja laajennusta, jonka tarkoituksena on päivittää ja laajentaa yleiskaavaa koskemaan myös ohikulkutien pohjoisosa. Lisäksi samanaikaisesti on käynnissä Kärämäen taajaman asemakaavan muutos ja laajennus, johon sisältyy valtateiden 4 ja 28 uusi eritasoliittymä ohikulkutien keskivaiheilla.

Tämä aluevaraus suunnitelma koskee valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän kohtaa vireillä olevan asemakaavan alueella. Aluevaraus suunnitelmassa on suunniteltu tilavaraustarkkuudella valtateiden eritasoliittymäjärjestely, valtatie 4 ohituskaistat ja meluntorjuntatarve, valtatie 28 liittymäjärjestelyt sekä uuden ohikulkutien kanssa risteävään Puusaarentiehen (mt 18431) kohdistuvat muutostarpeet. Ohikulkutielinjauksen lähtökohtana on 1990-luvun suunnitelmien mukainen linjaus.

Aluevaraus suunnitelmaa on esitelty samanaikaisesti käynnissä olleiden yleis- ja asemakaavojen ehdotusvaiheen esittelytilaisuudessa syksyllä 2025.

Aluevaraus suunnitelma on laadittu konsulttityönä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Kärämäen kunnan tilauksesta alueen yleis- ja asemakaavojen laatimisen aikana (kevät 2024 – syksy 2025). ELY-keskuksesta työn ohjaamiseen ovat osallistuneet Minna Nikula, Marjo Paavola ja Karri Hakala ja Kärämäen kunnasta Ilkka Saari, Juho Jukkola ja Tuukka Kuisma.

Aluevaraus suunnitelma on laadittu WSP Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Laura Puistovirta, Ollipekka Pakkanen, Harri Pehkonen ja Teuvo Holappa.

Marraskuussa 2025

Sisältö

Alkusanat	3
1 Tarpeellisuus ja tavoitteet	5
1.1 Tarpeellisuus	5
1.2 Hankkeen suhde liikennejärjestelmään	5
1.3 Tavoitteet	6
1.4 Aiemmat suunnitelmat	7
2 Lähtökohdat	8
2.1 Nykyinen liikenneverkko ja sen ominaisuudet	8
2.2 Liikenne ja liikenneturvallisuus	12
2.3 Alueidenkäyttö ja kaavoitus	17
2.4 Ympäristö	21
3 Aluevaraussuunnitelma	23
3.1 Ajoneuvoliikenteen järjestelyt	23
3.2 Liikenteen taukopaikat	26
3.3 Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	26
3.4 Tieverkon julkisen liikenteen järjestelyt	26
3.5 Erikoiskuljetusten reitit ja järjestelyt	26
3.6 Alustavat pohjanvahvistustarpeet ja nykyisten tierakenteiden hyödyntäminen	27
3.7 Pohjavesisuojaus ja pintavesien käsittely	27
3.8 Olennaiset maa-ainesasiat	27
3.9 Riista-aidat	28
3.10 Meluntorjunnan tarve	28
3.11 Valaistavat tiekohteet ja valaistuksen periaatteet	28
3.12 Merkittävien johtojen ja laitteiden siirto- ja suojaustoimenpiteet	28
3.13 Sillat ja muut taitorakenteet	28
3.14 Moottorikelkkareitit ja -urat	29
3.15 Kustannusarvio	29
4 Vaikutukset	31
4.1 Liikenteelliset vaikutukset ja liikenneturvallisuus	31
4.2 Vaikutukset alueidenkäyttöön ja kaavoitukseen	33
4.3 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen	34
4.4 Liikennemelu	34
4.5 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön	34
4.6 Vaikutukset luonnonympäristöön	35
4.7 Vaikutukset pilaantuneen maan kohteisiin	35
4.8 Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin	35
5 Jatkotoimenpiteet	36
5.1 Aluevaraussuunnitelman käsittely	36
5.2 Jatkosuunnittelussa huomioon otettavaa	36
Liitteet	37
Piirustukset	38

1 Tarpeellisuus ja tavoitteet

1.1 Tarpeellisuus

Valtatie 4 on valtakunnallinen tason I pääväylä ja osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää. Sen merkitys erityisesti valtakunnallisen tavaraliikenteen kannalta on suuri. Monille valtatien varren kunnille, kuten Kärämäelle, valtatie 4 on tärkeä elinvoiman edellytys.

Kärämäen kohdalla valtatie 4 nykytilanne ei vastaa pääväyläasetuksen palvelutasoa ja TEN-T-ydinverkkokäytävältä vaadittavia ominaisuuksia. Nykytilanteessa valtatie 4 kulkee Kärämäen taajaman läpi, jossa nopeusrajoitus on alimmillaan 40 km/h ja valtatiellä on useita suojateitä. Pitkämatkainen ja paikallinen liikenne sekoittuvat. Nykyinen maankäyttö sekä tie- ja liittymäjärjestelyt eivät mahdollista nopeustason nostoa tavoitteen mukaiseen 80–100 km/h:iin.

Vuonna 2020 valmistuneessa selvityksessä ”Valtatiekäytävän 4 ja 29 kehittämisen periaatteet välillä Helsinki – Tornio/Haaparanta” on määritetty koko valtatiekäytävän tavoitetilä, jonka tavoitteena on ollut vastata pääväyläasetuksen ja TEN-T-ydinverkkokäytävän vaatimuksiin. Kyseisen selvityksen tavoitetilaa on Pyhäjärven ja Pulkkilan välillä tarkennettu toimenpideselvitystarkkuuteen vuonna 2023 valmistuneessa ”Valtatien 4 kehittäminen välillä Pyhäjärvi–Pulkila toimenpideselvityksessä”.

Edellä mainituissa selvityksissä valtatie 4 tavoitetilaksi on maakuntarajan ja Pulkkilan taajaman välillä määritetty pääosin yhtenäinen 100 km/h -nopeusrajoitus ja säännöllisesti ohituskaistoja. Merkittävimmät maantieliittymät ovat eritasoliittymiä. Kärämäen kohdalle toteutetaan ohikulkutie ja vanha valtatie-linja Kärämäen keskustan kohdalla jää paikallisen liikenteen käyttöön ja rinnakkaistieksi. Ohikulkutiesuudelle toteutetaan ohituskaistat molempiin suuntiin. Valtateiden 4 ja 28 liittymä uudella ohikulkutiellä toteutetaan eritasoliittymänä.

1.2 Hankkeen suhde liikennejärjestelmään

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteista hankkeella pyritään ennen kaikkea parantamaan alueiden välistä saavutettavuutta ja matkojen ja kuljetusten palvelutasoa:

- Kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittävää yhteyttä maakuntakeskusten välillä ja yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä muualle Suomeen.
- Liikenneverkon palvelutasoa kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin.
- Työssäkäynnin, kestävien liikkumismuotojen ja kuljetusten edistämiseksi asetetaan väyläverkon palvelutasotavoitteet TEN-T-ydinverkkokäytävien radoille ja teille.
- Liikenneverkko tukee ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta. Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita.
- Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan.

Tehokkuuden osalta tavoitteena on, että nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.

Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 yleisinä kehittämistavoitteina on edistää Suomen kilpailukykyä ja erityisesti Perämeren alueen rajat ylittävää yhteistyötä, luoda valmiuksia vihreän siirtymän hankkeille ja vastata resurssiviisaus-, päästö- ja luonnon monimuotoisuustavoitteisiin sekä turvata eri käyttäjäryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet painottaen seutukeskusten saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita. Valtatien 4 kehittämistä koskevat hankkeet, mukaan lukien Kärsmäen kohdan kehittäminen toimenpideselvityksen mukaisesti, on määritetty liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kärkitoimenpiteiksi, joilla vastataan asetettuihin tavoitteisiin.

1.3 Tavoitteet

Hankkeen kohdennetut tavoitteet on määritetty Vt 4 Pyhäjärvi–Pulkila -valtiejaksoa koskevassa esisuunnitelmavaiheen suunnitteluperusteissa (12.10.2022):

Liikenne

- Parannetaan pitkämatkaisen ja seudullisen tavaraj- ja henkilöliikenteen matka-aikaa ja sujuvuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Suunnitelmaratkaisun valtatie 4 pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen matka-aika vastaa 100 km/h ja raskaan liikenteen matka-aika 80 km/h nopeusrajoituksen mukaista matka-aikaa.
- Vähennetään pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen häiriöitä toisilleen.
- Turvataan erikoiskuljetusten liikkuminen.
- Erotetaan pitkämatkainen ja hidas liikenne toisistaan.
- Turvataan raskaan liikenteen tarvitsemat taukoalueet väyläverkolla.
- Säilytetään joukkoliikenteen toimintaedellytykset vähintään nykytasolla.
- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä.

Liikenneturvallisuus

- Liikennekuolemien määrä vähenee laskennallisesti 50 % ja henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrä vähenee laskennallisesti 50 % nykytilanteen tasosta.

Ympäristö

- Pohjavesien määrällinen ja laadullinen tila on vähintään yhtä hyvä kuin nykyisin ja liikenteen aiheuttama pohjaveden pilaantumisriski pienenee olennaisesti.
- Ratkaisuilla on mahdollisimman vähän haitallisia vaikutuksia alueen luonto-, maisema- ja muille ympäristöarvoille.
- Riista-aitojen toteutuksessa varmistetaan riittävät ekologiset yhteydet valtatie poikki.

Ihmiset ja elinolot

- Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot eivät ylitä hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajan kiinteistöille eikä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla (55 dB / 45 dB)

Maankäyttö ja kaavoitus

- Varmistetaan, että maankäytössä otetaan huomioon valtatie 4 kehittämisen asetettujen tavoitteiden mukaisesti.
- Mahdollistetaan taajamien maankäytön kehittämisen mahdollisuuksia. Kärämäellä varmistetaan tienvarsipalvelujen ja teollisuusalueiden hyvä saavutettavuus valtatieltä 4.
- Vähennetään valtatie estevaikutusta erityisesti taajamaympäristöissä.
- Mahdollistetaan myös tilusjärjestelyt estevaikutuksen vähentämiseksi valtakunnalliset maankäyttötavoitteet huomioiden.

Elinkaarikustannukset

- Elinkaarikustannukset minimoidaan.
- Hoito- ja korjaustoimenpiteet pystytään tekemään normaalilla kunnossapitokalustolla.
- Suunnitteluratkaisut mahdollistavat teiden sujuvan sekä kustannustehokkaan hoito- ja korjaustoimen.
- Hanke ei sisälly investointiohjelman koriin.
- Hankkeesta laaditaan kehittämishankkeiden hankearviointi.

1.4 Aiemmat suunnitelmat

Kärämäen ohikulkutiestä on laadittu yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma 1990-luvulla ja ohikulkutie on esitetty Pohjois-Pohjanmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa. Ohikulkutien eteläosa on esitetty voimassa olevassa Kärämäen keskustan yleiskaavassa 1990-luvulla laadittujen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman mukaiseen paikkaan.

Vuonna 2020 valmistuneessa selvityksessä "Valtatiekäytävän 4 ja 29 kehittämisen periaatteet välillä Helsinki – Tornio/Haaparanta" on määritetty koko valtatiekäytävän tavoitetilä, jonka tavoitteena on ollut vastata pääväyläasetuksen ja TEN-T-ydinverkkokäytävän vaatimuksiin. Tavoitetilassa Kärämäen kohdalle on esitetty ohikulkutie.

Em. selvityksen tavoitetilaa on Pyhjärven ja Pulkkilan välillä tarkennettu toimenpideselvitystarkkuuteen vuonna 2023 valmistuneessa "Valtatien 4 kehittäminen välillä Pyhäjärvi–Pulkkila toimenpideselvityksessä". Toimenpideselvityksessä on esitetty Kärämäen kohdalle uusi ohikulkutie 1990-luvun suunnitelmien mukaisesti. Vanha valtatie 4 Kärämäen keskustan kohdalla jää paikallisen liikenteen käyttöön rinnakkaistieksi, ja se liittyy uuteen ohikulkutiehen etelä- ja pohjoispäissä tasoliittymäin. Ohikulkutien keskivaiheilla valtatie 4 risteää valtatie 28 kanssa. Valtateiden 4 ja 28 liittymä on esitetty toteutettavan eritasoliittymänä. Eritasoliittymä on vanhoista yleis- ja tiesuunnitelmasta poiketen esitetty rombisenä, jotta valtateiden erikoiskuljetukset saadaan paremmin ajettua.

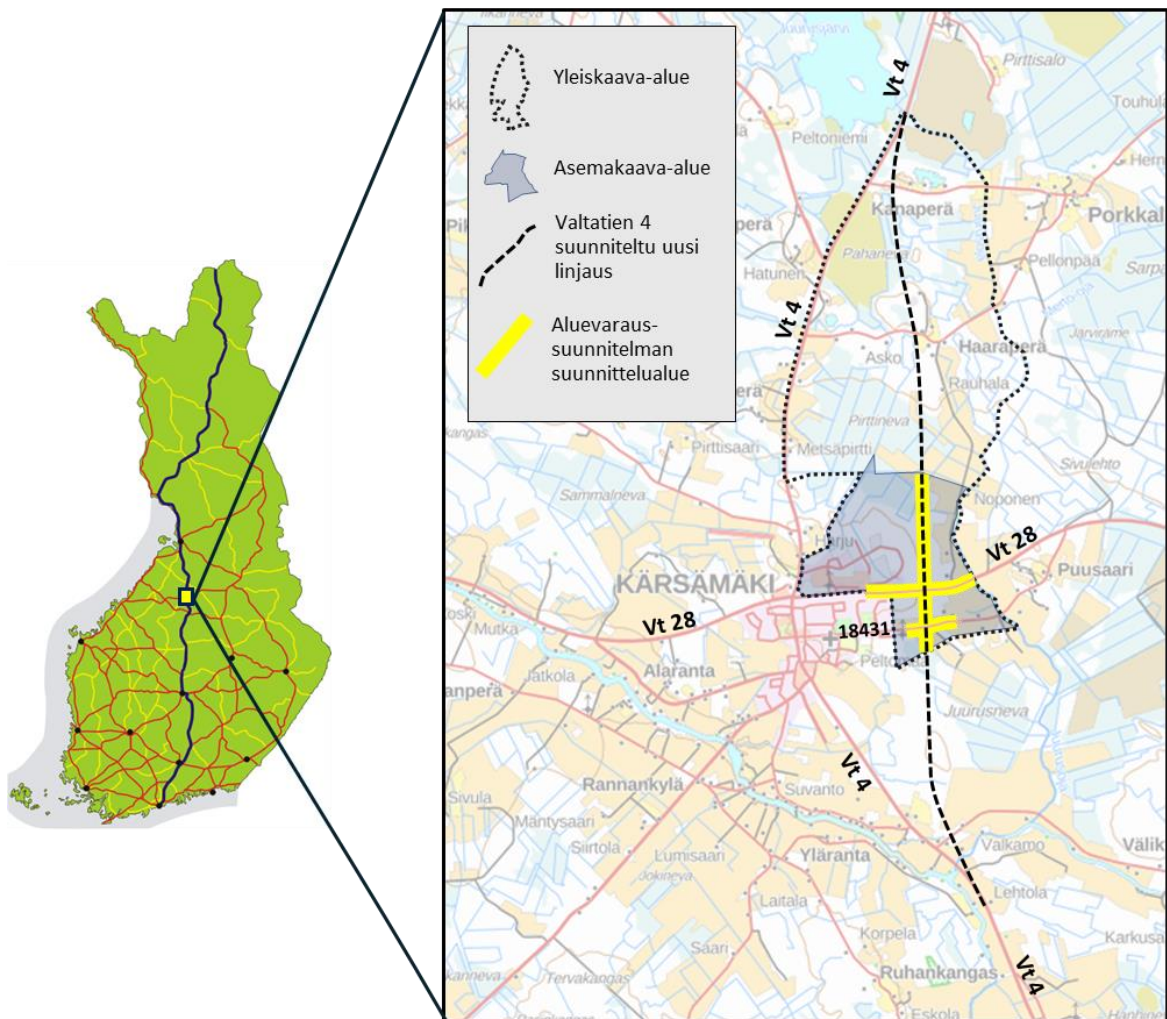
2 Lähtökohdat

2.1 Nykyinen liikenneverkko ja sen ominaisuudet

2.1.1 Suunnitteluhankkeen laajuus

Suunnittelualue sijoittuu Kärsämäen kuntaan valtatie 4 uuden ohikulkutien ja nykyisen valtatie 28 liittymäkohtaan. Aluevaraussuunnitelma koskee valtateiden 4 ja 28 järjestelyjä samanaikaisesti laadittavan asemakaavan alueella. Suunnittelualueeseen sisältyvät valtatie 4 uusi tielinja noin 2 km osuudella, valtateiden 4 ja 28 uusi eritasoliittymä sekä valtatie 28 liittymäjärjestelyineen Teollisuustien ja Kummuntien välisellä osuudella. Lisäksi aluevaraussuunnitelmaan sisältyy uuden valtatielinjan kanssa risteävä Puusaarentie (mt 18431) siltä osin, kun ohikulkutie aiheuttaa siihen muutostarpeita.

Suunnittelukohteen sijainti on esitetty kuvassa 1. Kuvassa on esitetty samanaikaisesti käynnissä olevien yleis- ja asemakaavahankkeiden aluerajaukset, valtatie 4 suunniteltu uusi linjaus sekä aluevaraussuunnitelmaan sisältyvät tiet.



Kuva 1. Aluevaraussuunnitelman suunnittelualue sekä vireillä olevien yleis- ja asemakaavahankkeiden aluerajaukset.

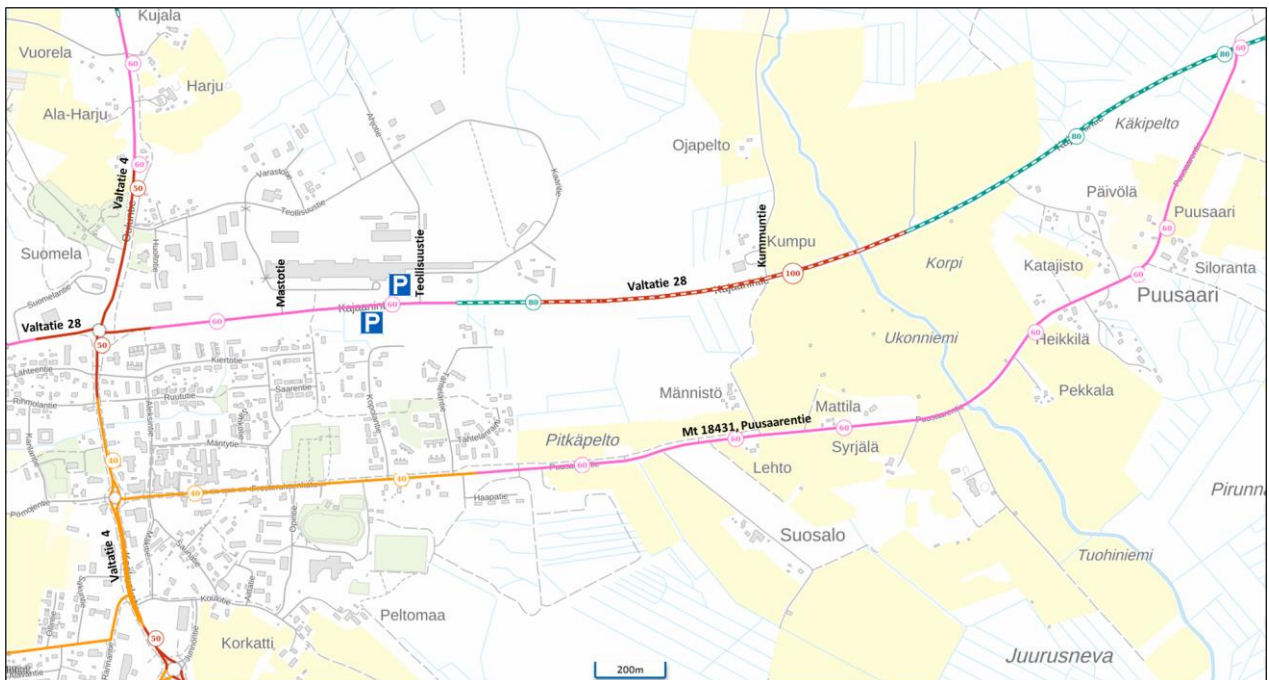
2.1.2 Tieverkko

Aluevaraussuunnitelman suunnittelualueella on nykytilanteessa kaksi maantietä: itä-länsisuuntainen valtatie 28 ja sen eteläpuolella samansuuntaisesti kulkeva maantie 18431 (Puusaarentie). Pohjois-eteläsuuntainen valtatie 4 sijaitsee nykytilanteessa etäämmällä lännessä, jossa valtateiden 4 ja 28 liittymänä on kiertoliittymä. (kuva 2)

Valtatie 4 on tärkeä kansainvälinen yhteys ja Suomen merkittävin etelä-pohjoissuuntainen yhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Se on myös osa TEN-T-ydinverkkoa. Valtatie 4 kuuluu LVM:n pääväylistä antaman asetuksen mukaiseen runkoverkkoon ja on palvelutasoluokan I pääväylä. Länsirannikon ja Kainuun yhdistävä valtatie 28 ei ole pääväyläasetuksen mukainen maanteiden pääväylä. Molemmat valtatie 4 ja 28 kuuluvat suurten erikoiskuljetusten verkkoon (SEKV). Kärämäen taajaman kohdalla valtatie 4 toimivat myös kunnan sisäisenä yhteytenä, mistä johtuen pitkämatkainen ja paikallinen liikenne sekoittuvat.

Valtatie 28 on suunnittelualueen kohdalla kaksikaistainen maantie, jonka poikkileikkaus on 8,5/7 metriä. Valtatieltä on sen pohjoispuolella sijaitsevalle teollisuusalueelle kaksi kanavoimatonta katuliittymää: Mastotie ja Teollisuustie. Lisäksi idempänä on Kummuntien yksityistieliittymä valtatie 28:n pohjoispuolella. Valtatie 28:n nopeusrajoitus on 60 km/h kiertoliittymän ja Teollisuustien liittymän välillä, ja Teollisuustien itäpuolella nopeusrajoitus nousee portaittain 80 km/h:sta 100 km/h:iin.

Puusaarentie (mt 18431) palvelee erityisesti Kärämäen paikallista liikennettä. Tien länsipää suunnittelualueen ulkopuolella toimii keskustan kokoojaväylänä palvelujen ja asuinalueiden keskellä. Puusaarentien poikkileikkaus on 6,5/6 metriä. Puusaarentien nopeusrajoitus on suunnittelualueen kohdalla 60 km/h ja taajamajaksolla 40 km/h.



Kuva 2. Suunnittelualueen tieverkko ja nopeusrajoitukset nykytilanteessa.

2.1.3 Jalankulku ja pyöräilyn verkko

Nykytilanne

Suunnittelualueella on nykyisin jalkakäytävä ja pyörätie vain Puusaarentien varressa. Puusaarentien pohjoisreunassa sijaitseva väylä päättyy itäpäässä yksityistiehen, jonka kautta on epävirallinen kulkuyhteys Puusaarentieltä valtatielle 28 Kummuntien liittymän kohdalle. Länsipäässä Puusaarentien yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kytkeytyy Kärsämäen keskustan jalkakäytävä- ja pyörätieverkkoon.

Valtatiellä 28 ei ole erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää. Mastotien ja Teollisuustien liittymien välisellä osuudella, teollisuusalueen kohdalla on keskisaarekkeellinen jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikka. Ylityspaikan kohdalla valtatie nopeusrajoitus on 60 km/h.

Suunnittelualueen ja Kärsämäen keskustan nykyiset jalankulun ja pyöräilyn väylät on esitetty kuvassa 3.



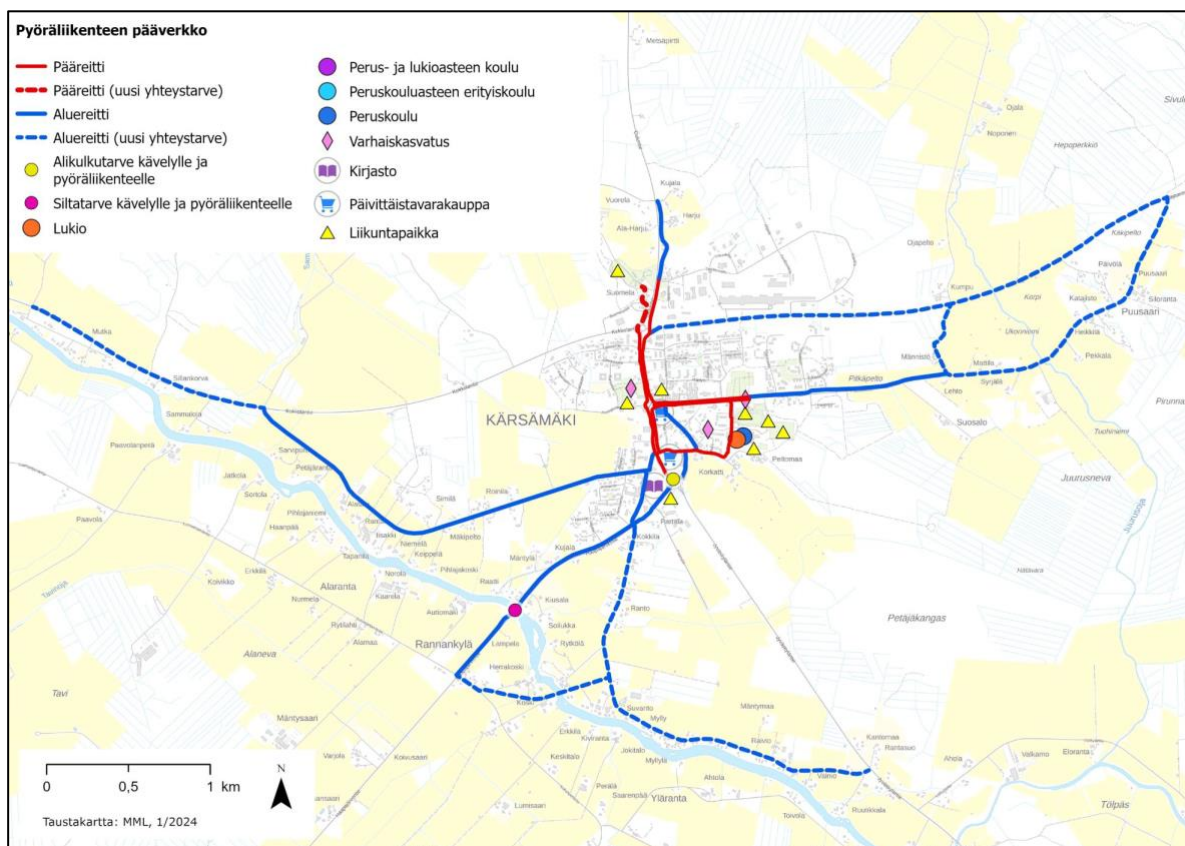
Kuva 3. Jalkakäytävät ja pyörätiet sekä linja-autopysäkit suunnittelualueella ja Kärsämäen keskustassa nykytilanteessa.

Pyöräiliikenteen tavoiteverkko

Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2024) Kärsämäelle on määritetty pyöräiliikenteen pääverkko, joka on esitetty kuvassa 4. Määritetyt pääreitit vastaavat nykyisiä jalankulun ja pyöräilyn väyliä kunnan keskustan alueella sekä valtatie 4 varressa. Aluereittien uusia yhteystarpeita on esitetty valtatie 28 varteen välille vt4–Puusaarentie sekä Puusaarentien itäpäähän nykyisen väylän jatkeeksi. Lisäksi valtatie 28 ja Puusaarentien välille on merkitty etelä-pohjoissuuntainen yhteystarve Kummuntien liittymän kohdalla.

Pyöräiliikenteen verkolla esitetyt yhteystarpeet eivät välttämättä vaadi erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää. Valtatiellä 28 uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän vaihtoehtona on levennetty piennar ja Puusaarentien itäpäässä liikenneympäristön rauhoittaminen, esimerkiksi kylätie.

Valtatie 4 on osa valtakunnallista pyöräilyverkkoa, joka yhdistää maakuntakeskukset ja suurimmat seutukeskukset toisiinsa. Valtakunnallinen pyöräilyverkko on määritetty erityisesti pitkämatkaisen pyöräilyn tarpeisiin. Valtakunnallisella pyöräilyverkolla pyöräily tapahtuu maantien pientareella, jos erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää ei ole.



Kuva 4. Kärsämäen pyöräilyn pääverkko (Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2023)

2.1.4 Linja-autopysäkit

Suunnittelualueella lähimmät linja-autopysäkit sijaitsevat valtateiden 4 ja 28 kiertoliittymän yhteydessä sekä Puusaarentiellä jalankulku- ja pyöräilyväylän päättymiskohdassa. Linja-autopysäkit on esitetty kuvassa 3.

2.1.5 Sillat

Suunnittelualueella ei ole nykytilanteessa siltoja.

2.1.6 Valaistus

Valtatie 28 on valaistu taajamaosuudella eli Teollisuustien liittymästä länteen päin. Puusaarentiellä on suunnittelualueen kohdalla valaistus ainoastaan jalankulku- ja pyöräilyväylällä.

2.1.7 Liikenteen hallinta

Suunnittelualueella ei ole automaattista nopeudenvälvontaa. Lähin LAM-piste sijaitsee valtatiellä 4 noin 4 km Kärsämäen taajaman eteläpuolella.

2.1.8 Liikenteen taukopaikat

Valtatiellä 28, Teollisuustien liittymän länsipuolella on tien molemmin puolin pysäköintialueet (Kärsämäki 1 ja Kärsämäki 2). Pysäköintialueet ovat P2-luokan pysäköintialueita ja sisältyvät pysäköintialueiden tavoiteverkon perusverkkoon. Pysäköintialueet on esitetty kuvan 2 tieverkkokartalla.

Nykyisen valtatie 4 varressa on P2-luokan pysäköintialueet taajaman pohjoispuolella rinnakkaistieksi jäävällä valtatieosuudella (Harjun P-alue ja Jussiperän P-alue). Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tienvarsipalveluiden kehittäminen -selvityksessä on esitetty poliisin kehittämistarve kyseisille pysäköintialueille.

Kärsämäen keskustassa, valtatie 4 varressa on valtatieliikennettä palveleva liikenneasema ja sähköautojen latausasemia.

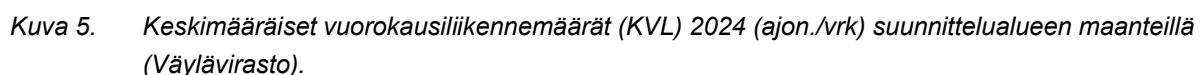
2.2 Liikenne ja liikenneturvallisuus

2.2.1 Liikennemäärät

Valtatien 4 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2024) valtatie 28 pohjoispuolella on Väyläviraston tietojen mukaan noin 3950 ajon./vrk, josta raskaan liikenteen osuus on noin 15 %. Kärsämäen keskustan kohdalla valtatie 4 vuorokausiliikennemäärä on noin 5400 ajon./vrk. Valtatie 28 liikennemäärä on noin 1450–1520 ajon./vrk raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 12 %. Puusaarentien (mt 18431) liikennemäärä kaava-alueella on 270 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on noin 4 %. Maantieverkon vuorokausiliikennemäärät nykytilanteessa on esitetty kuvassa 5.

Valtatieiden 4 ja 28 liikennemäärät ovat suurimmillaan kesällä. Tarkastelualueella kesän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KKVL) on noin 25–30 % korkeampi kuin keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL).

Katuverkon liikennemääristä ei ole laskentatietoa. Kunnalta saatujen arvioiden ja maankäyttötietojen perusteella tehdyn asiantuntija-arvion perusteella valtatie 28 pohjoispuolella sijaitsevan teollisuusalueen katuverkolla liikennemäärät ovat nykytilanteessa suurimmillaan muutamia satoja ajoneuvoja vuorokaudessa. Merkittävin liikennettä synnyttävä toimija on Lujabetoni.



Uusi ohikulkutie muuttaa autoliikenteen reittejä Kärämäellä. Keskustan yleiskaavan ja asemakaavan liikenneselvitysten yhteydessä alueen tieverkolle on määritetty liikenne-ennuste. Liikenne-ennuste perustuu valtakunnalliseen tieliikenne-ennusteeseen (v. 2022) kasvukertoihin, arvioihin liikenteen sijoittumisesta uudella liikenneverkolla sekä uuden maankäytön liikennetuotokseen ja suuntautumiseen. Liikenteen siirtymät uudella liikenneverkolla on tehty asiantuntija-arviona samoin periaattein kuin vuonna 2023 laaditussa Vt 4 Pyhäjärvi–Pulkkila hankearvioinnissa. Liikenne-ennusteen muodostaminen ja matkatuotoslaskenta on esitetty tarkemmin Keskustan asemakaavan liikenneselvityksessä.

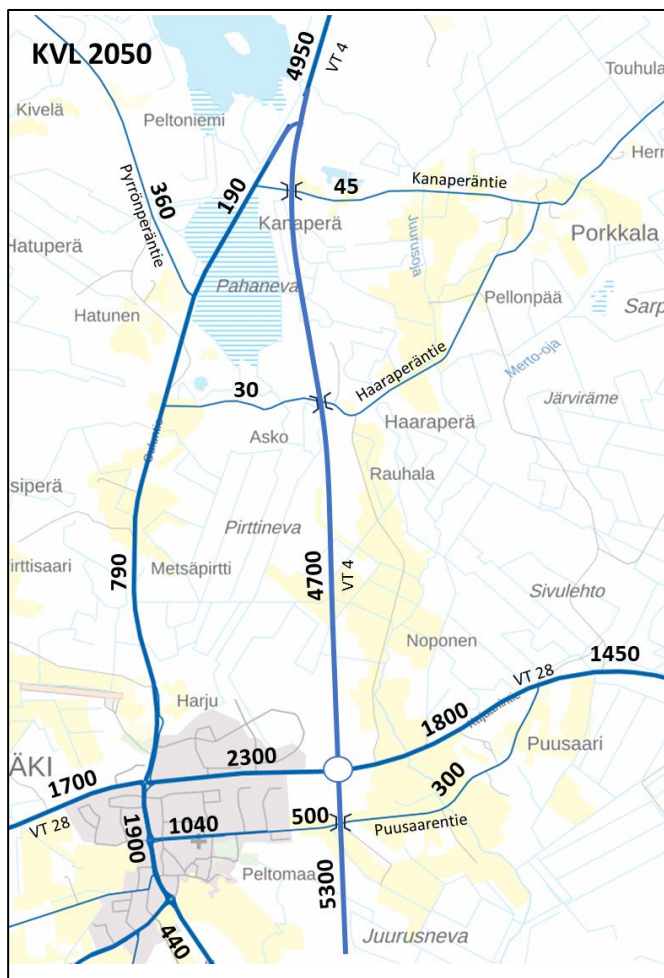
13

olevien nykyliikennemäärien epätarkkuudesta sekä maankäytön toteutumiseen liittyvästä epävarmuudesta. Liikennemäärien suuruusluokat ovat kuitenkin oikealla tasolla.

Kärsämäen läpi kulkevalla nykyisellä valtatiellä 4 liikenne vähenee merkittävästi, kun uusi ohikulkutie rakennetaan. Nykyiselle valtatielle jää pääasiassa paikallista liikennettä sekä vähäistä ohiajavaa liikennettä reittivalinnoista riippuen. Nykyisellä valtatielinjalla liikennemäärät ovat suurimmillaan keskustan kohdalla, ja pienimmät liikennemäärät ovat etelä- ja pohjoispäissä, missä tie erkanee ohikulkutiestä.

Suurimmat liikennemäärät, myös raskaan liikenteen määrät, ovat uudella ohikulkutiellä. Valtatien 28 liikennemäärä kasvaa nykyisen valtatie 4 ja uuden ohikulkutien välisellä osuudella. Liikenteen kasvu aiheutuu uudesta maankäytöstä valtatie 28 läheisyydessä sekä liikenneverkkomuutoksesta liikenteen suuntautuessa valtatie 28 kautta valtatielle 4.

Puusaarentien liikenne lisääntyy jonkin verran, kun keskustan suunnasta kuljetaan palveluasemille. Puusaarentien liikenteen lisäys on pääasiassa paikallista liikennettä. Muiden väylien liikennemäärissä ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia uudesta liikenneverkosta johtuen.



Kuva 6. Ennusteliikennemäärät (KVL, ajon./vrk) Kärsämäen tavoiteverkolla v. 2050.

2.2.3 Liikenteen sujuvuus

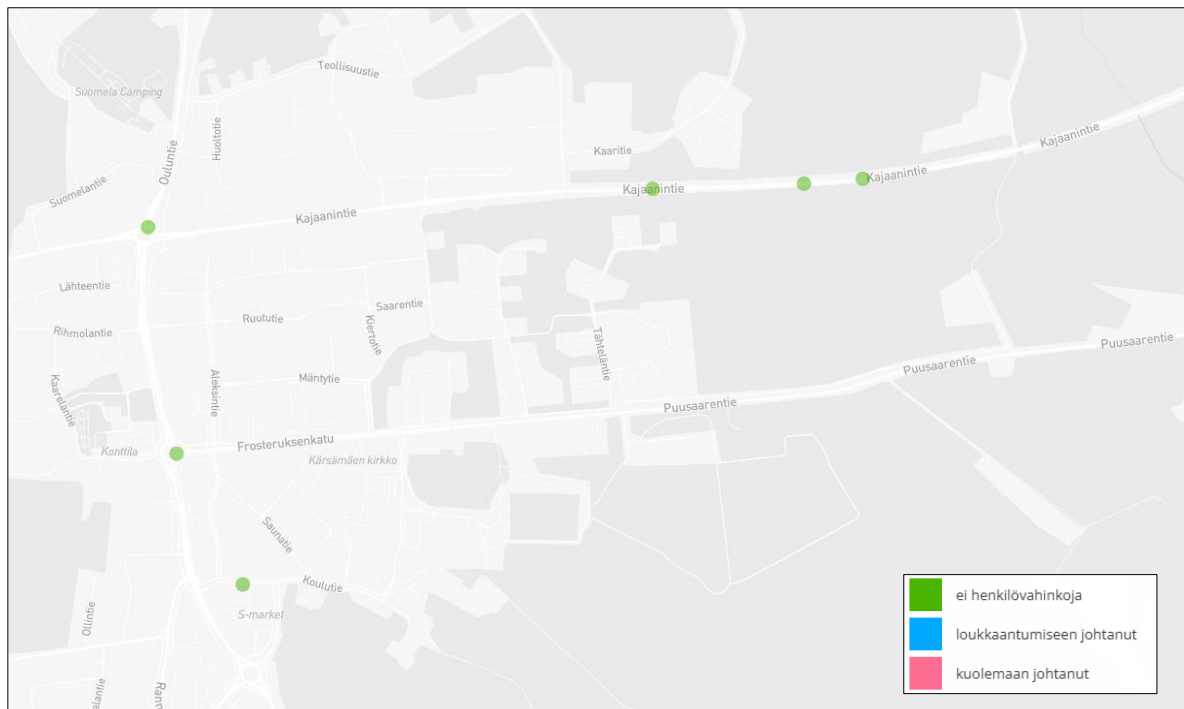
Valtatien 4 nykyiset järjestelyt Kärsämäen taajaman kohdalla eivät vastaa palvelutasoluokan I pääväylän ja TEN-T ydinverkon vaatimuksia. Merkittävimmät palvelutasopuutteet Kärsämäen taajaman kohdalla ovat alhaiset (40–60 km/h) nopeusrajoitukset, lukuisat kiertoliittymät, jalankulun ja pyöräilyn tasoyliykset sekä pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen sekoittuminen. Liittymissä ei ole toimivuusongelmia, mutta kiertoliittymät ja matalat nopeusrajoitukset sekä taajaman suojattomat tienkäyttäjät heikentävät pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta.

Valtatien 28 nykyiset järjestelyt vastaavat tielle asetettuja vaatimuksia. Valtatiellä 28 ei ole sujuvuuspuitteita.

2.2.4 Liikenneturvallisuus

Valtatiellä 28 on tapahtunut suunnittelualueen kohdalla kolme poliisin tietoon tullutta hirvionnettomuutta vuosina 2020–2024. Onnettomuudet eivät johtaneet henkilövahinkoihin. Valtatiellä 4, Kärsämäen keskustajakson kiertoliittymissä on tapahtunut kaksi onnettomuutta, joista toinen oli peräänajo ja toinen yksittäisonnettomuus. Onnettomuudet eivät johtaneet henkilövahinkoihin. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2020–2024 on esitetty kuvan 7 kartalla.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta riskialtimpia kohtia ovat valtatieliikenteen kanssa risteämiset tasossa sekä valtatieen pientareella kulkeminen niillä osuuksilla, joilla jalankulku- ja pyöräilyväylää ei ole. Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (2024) asukaskyselyssä nousi esiin toive turvallisemmista kävely- ja pyöräilyreiteistä. Erityisesti valtatieen pientareella kulkemista ja tasossa ylittämistä pidetään erittäin turvattomana.



Kuva 7. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2020–2024 suunnittelualueella ja Kärsämäen taajamassa (Tieliikenneonnettomuustilasto 2020–2024).

2.2.5 Kävely, pyöräily ja muut suojattomat tienkäyttäjät

Kärsämäellä eniten jalankulkua ja pyöräilyä synnyttävät asemakaava-alueen eteläpuolelle sijoittuva Kärsämäen taajama ja taajaman toiminnot, mm. koulu. Valtatien 28 pohjoispuolella sijaitseville teollisuus- ja työpaikka-alueille suuntautuu vähäisessä määrin jalankulkua ja pyöräilyä. Suunnittelualueen kohdalla jalankulku ja pyöräily on nykytilanteessa vähäistä. Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (2024) mukaan Kärsämäellä kuljetaan pyörällä yleisimmin alle 3 km mittaisia matkoja. Suurin osa arjen matkoista tehdään henkilöautolla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa toteutettiin kuntalaiskysely. Lähes 30 % vastaajista (n323) arvioi, että turvallisemmat pyöräilyreitit saisivat heidät liikkumaan enemmän pyörällä. Kävelyn osalta 30 % (n190) arvioi, että turvallisemmat kävelyreitit saisivat heidät suosimaan kävelyä enemmän. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi on kuntalaiskyselyssä toivottu erityisesti lisää jalkakäytäviä ja pyöräteitä sekä alikulkukäytäviä. Tämän aluevaraussuunnitelman kanssa samanaikaisesti on laadittu hankekortti valtatie 4 uudesta jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävästä, joka sijoittuu koulukäytävän läheisyyteen.

2.2.6 Tieverkon julkinen liikenne

Valtatiellä 4 liikennöi arkivuorokautena yhteensä 4 pitkänmatkan vuoroa etelän suuntaan ja 4 vuoroa pohjoisen suuntaan reitillä Helsinki–Oulu (tilanne 8/2025). Kyseiset vuorot pysähtyvät nykyisin vain Kärsämäen keskustassa. Lisäksi Kärsämäeltä liikennöidään Pyhäsalmen, Haapaveden ja Oulaisten suuntiin sekä koulumatkavuoroja. Valtatiellä 28 ei liikennöi säännöllisesti vuoroja suunnittelualueen kohdalla.

2.2.7 Erikoiskuljetukset ja pitkät ajoneuvot

Valtatie 4 ja valtatie 28 kuuluvat suurten erikoiskuljetusten verkkoon (SEKV). Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liittojen selvityksessä Liikennöitävyys selvitys Pohjois-pohjanmaan ja Kainuun maakuntakaavojen tuulivoimaloiden alueille (2022) sekä valtatie 4 että valtatie 28 on määritetty osaksi tuulivoimakuljetusten pääreittiä. Pääreitit muodostavat maakuntien tuulivoimakuljetusten rungon.

Valtatiellä 4 kulkee paljon pitkiä ajoneuvoja (HCT), jotka tulee ottaa huomioon mm. taukopaikkojen liittymien ja piha-alueiden mitoituksessa.

2.3 Alueidenkäyttö ja kaavoitus

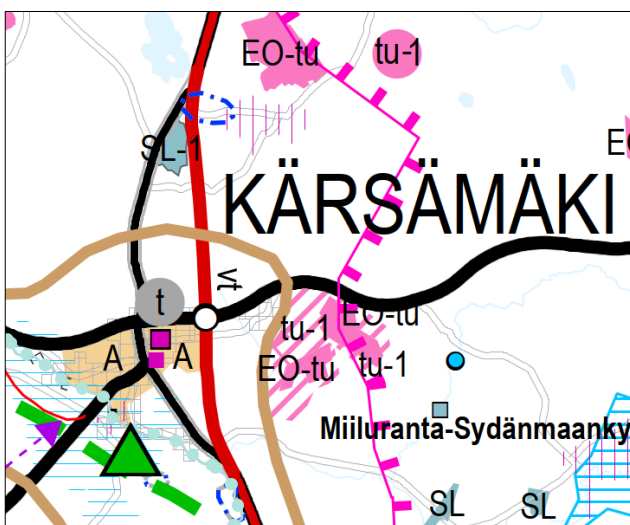
2.3.1 Maakuntakaavat

Suunnittelualueella on voimassa Pohjois-Pohjanmaan kolme vaihemaakuntakaavaa:

- 1. vaihemaakuntakaava (energiantuotanto ja -siirto, kaupan palvelurakenne, luonnonympäristö, liikennejärjestelmä ja logistiikka), hyväksytty 2013, lainvoimainen 2017
- 2. vaihemaakuntakaava (kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet, maaseudun asutusrakenne, virkistys- ja matkailualueet, seudulliset ampumaradat ja materiaalikeskukset, puolustusvoimien alueet), hyväksytty 2016, lainvoimainen 2017
- 3. vaihemaakuntakaava (pohjavesi- ja kiviainesalueet, mineraalipotentiali- ja kaivosalueet, Oulun seudun liikenne ja maankäyttö, tuulivoima-alueiden tarkistukset, Vaalan ja Himangan kaavamerkintöjen tarkistukset sekä muut tarvittavat päivitykset), hyväksytty 2018, lainvoimainen 2022.

Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan energia- ja ilmastovaihemaakuntakaava (energiantuotanto, varastointi ja siirto, viherrakenne ja ekosysteemipalveluiden tarkastelu, aluerakenne ja saavutettavuus, liikennejärjestelmä ja logistiikka-alueet, energiamurroksen vaikutukset maankäytön suunnitteluun ja ilmastovaikutusten arvioinnin kehittäminen) on hyväksytty 27.5.2025. Maakuntahallitus on 18.8.2025 antamallaan päätöksellä (§ 92) määrännyt Pohjois-Pohjanmaan energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan alueidenkäyttölain 201 § nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman. Voimaan tullessaan vaihemaakuntakaava kumoo tai muuttaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavojen kaavaratkaisuja kaava-asiakirjoissa esitetyllä tavalla. Energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavassa ei ole esitetty muutoksia suunnittelualueen kohdalle.

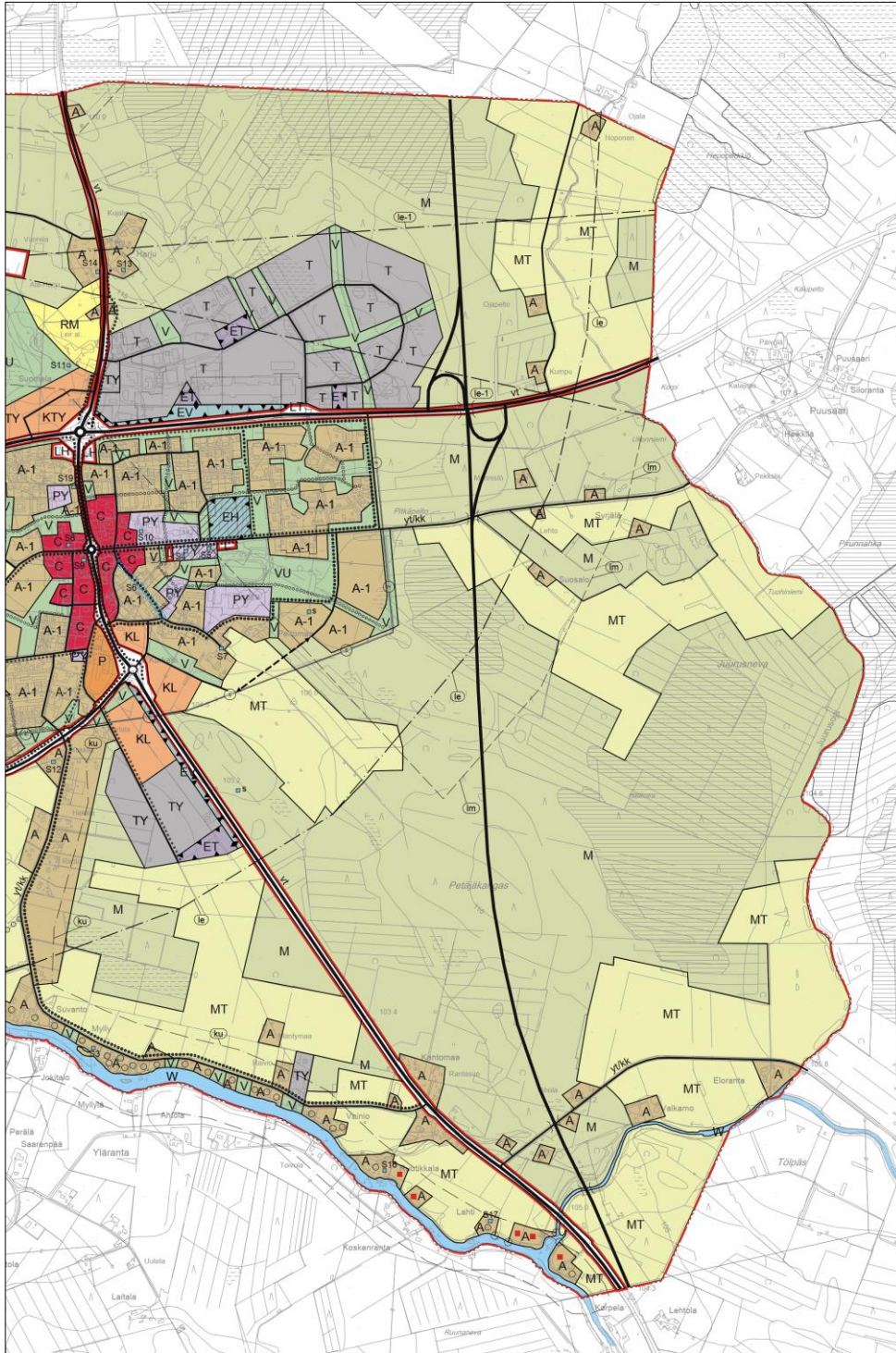
Voimassa olevissa maakuntakaavoissa on esitetty valtatie 4 uusi linjaus Kärsämäen taajaman itäpuolella merkinnällä ”uusi valtatie”. Uuden ohikulkutien ja valtatie 28 liittymä on esitetty eritasoliittymäksi. Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta Kärsämäen kohdalta on esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta (Maakuntavaltuusto 27.5.2025 § 5) Kärämäen kohdalta.

2.3.2 Yleiskaavat

Suunnittelualueella on voimassa Keskustan yleiskaava, joka on hyväksytty vuonna 2013 (kuva 9). Voimassa olevassa yleiskaavassa on esitetty ohjeellinen uusi valtatielinjaus valtatielle 4 sekä eritasoliittymä valtateiden uuteen risteämiskohtaan. Voimassa oleva yleiskaava ei ulotu uuden valtatielinjan pohjoisosaan saakka.



Kuva 9. Suunnittelualueella voimassa oleva Keskustan yleiskaava (hyväksytty v. 2013)

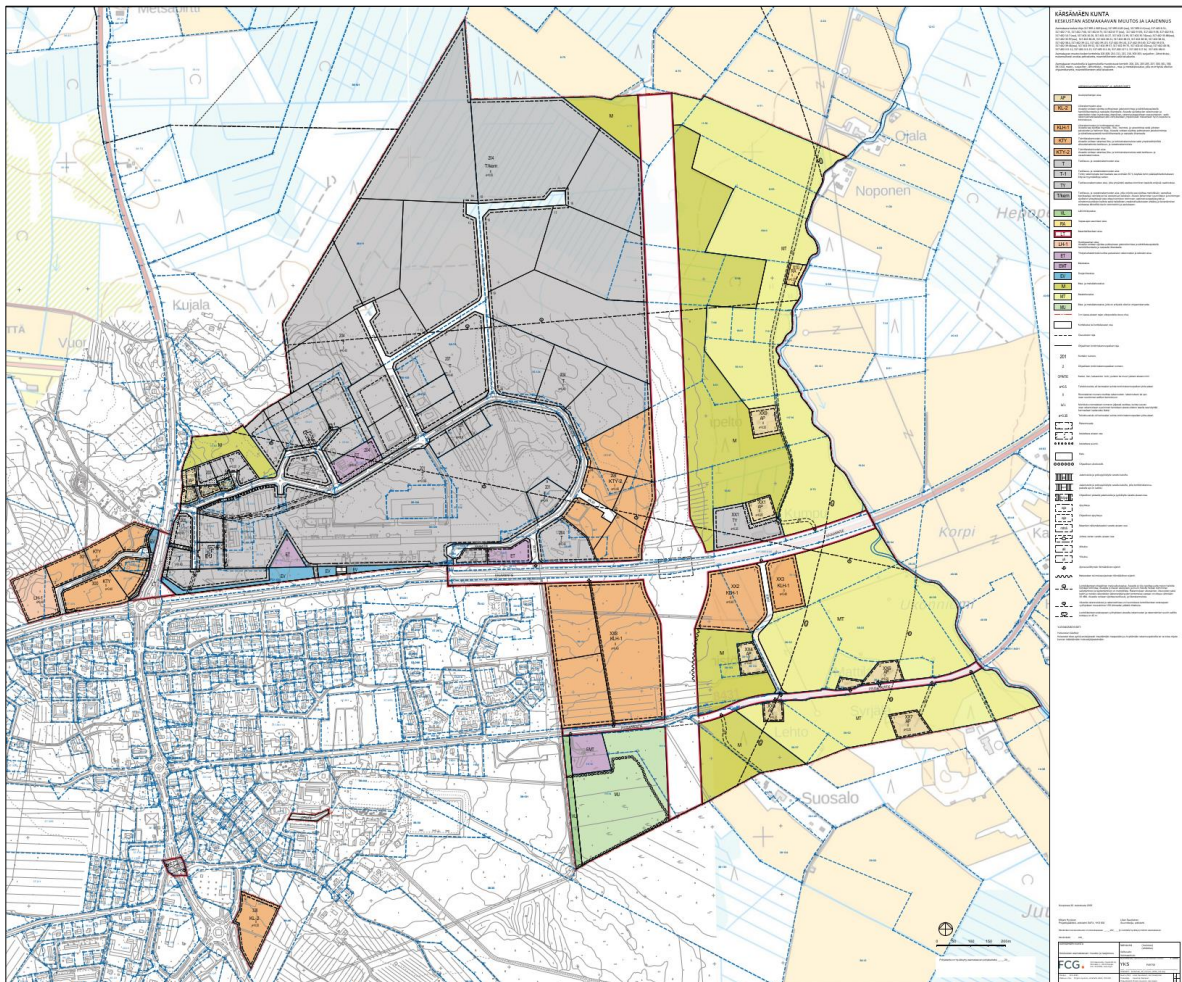
[illegible]

19

2.3.3 Asemakaavat

Suunnittelualue on nykyisin asemakaavoitettua aluetta. Lähimmät voimassa olevat asemakaavat ovat suunnittelualueen länsipuolella teollisuusalueen ja asuinalueen kohdalla.

Suunnittelualueen kohdalle laaditaan tämän aluevarausuunnitelmatyön kanssa samanaikaisesti Keskustan asemakaavan muutosta ja laajennusta, joka kattaa koko aluevarausuunnitelma-alueen. Kesällä 2025 nähtävillä ollut asemakaavaluonnos on esitetty kuvassa 11. Asemakaavassa esitetään valtateiden 4 ja 28 järjestelyt ja tilavaraukset tämän aluevarausuunnitelman mukaisesti. Kaavalla laajennetaan kunnan teollisuusaluetta valtatie 28 pohjoispuolella pohjoiseen. Uuden eritasoliittymän läheisyyteen osoitetaan uusia liikerakennusten ja huoltoaseman alueita sekä toimitilarakennusten alue.



Kuva 11. Keskustan asemakaavan muutos ja laajennus, kesällä 2025 nähtävillä ollut asemakaavaluonnos (20.5.2025)

2.4 Ympäristö

2.4.1 Asutus ja yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijoittuu Kärämäen keskustan koillis- ja itäpuolelle, taajaman ulkopuolelle. Valtatie 28 rajautuu suunnittelualueen kohdalla pääosin peltoalueisiin, joille myös uusi valtatielinjaus sijoittuu. Alueella on yksittäisiä asuin- ja maatalousrakennuksia. Suunnittelualueen länsipäässä valtatie 28 rajautuu tien pohjoispuolella sijaitsevaan teollisuusalueeseen ja eteläpuolella asuinalueeseen.

2.4.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Suunnittelualueella ei sijaitse arkeologisia kohteita tai valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaita rakennuskohteita. Suunnittelualue ei sijoitu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle.

2.4.3 Luonnonympäristö

Kärämäen keskustan yleiskaavan ja asemakaavan päivittämisen yhteydessä on laadittu luontoselvitys (FCG 2024), johon kuuluivat luontotyyppi- ja liito-oravaselvitykset. Luontoselvityksen maastotöiden aikana on havainnoitu myös selvitysalueen linnustoa.

Maastoselvityksissä ei havaittu merkkejä liito-oravasta. Asemakaava-alueelle (joka kattaa aluevaraus-suunnitelman suunnittelualueen) ei luontoselvityksen mukaan sijoitu valtakunnallisesti (IBA), kansallisesti (FINIBA) tai maakunnallisesti (MAALI) tärkeitä lintualueita. Kaava-alueelta ei ole tiedossa eikä maastoselvityksissä todettu luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien luonnonsuojelulain 78 §:n perusteella suojeltuja lisääntymis- ja levähdyspaikkoja eikä erityisesti suojeltavien eliölajien esiintymispaikkoja. Selvitysalueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole Natura 2000 -ohjelman kohteita, valtakunnallisiin suojeluohjelmiin kuuluvia kohteita eikä luonnonsuojelualueita.

Suunnittelualueella sijaitsee yksi arvokkaaksi luontotyyppiksi arvioitu kohde, Kajaanintien metsä. Valtatien 28 pohjoispuolella sijaitseva pienialainen metsäkuvio kuuluu arvoluokaltaan luokkaan 4 (monimuotoisuutta tukeva kohde).

2.4.4 Pohja- ja pintavedet

Suunnittelualue ei sijoitu luokitellulle pohjavesialueelle.

Suunnittelualueen itäpuolella sijaitsee pohjois-eteläsuuntainen Juurusoja, jonka ekologinen tila on asemakaavan luontoselvityksen mukaan välttävä. Vedenlaatuun vaikuttaa oleellisesti valuma-alueen maankäyttö. Runsaat metsä- ja suo-ojitukset sekä voimaperäinen maatalous kuormittavat vesistöä.

2.4.5 Maa- ja kallioperä, sulfidimaat

GTK:n avoimen aineiston sekä läheisen Juurusojan ylittävien Kummun putkisillan ja Pekkalan sillan yleispiirustusten mukaan alueen länsi- ja eteläosassa pohjamaan yläosassa on ohut kerros routivaa löyhää hiesua tai hienoa hietaa. Hiesukerroksen alapuolella pohjamaa on routivaa pehmeää savea, jonka paksuus vaihtelee välillä 1...3 m. Savikerroksen alapuolella pohjamaa on routivaa moreenia.

Alueen länsi- / luoteisosassa pohjamaa on routivaa hienoainesmoredia.

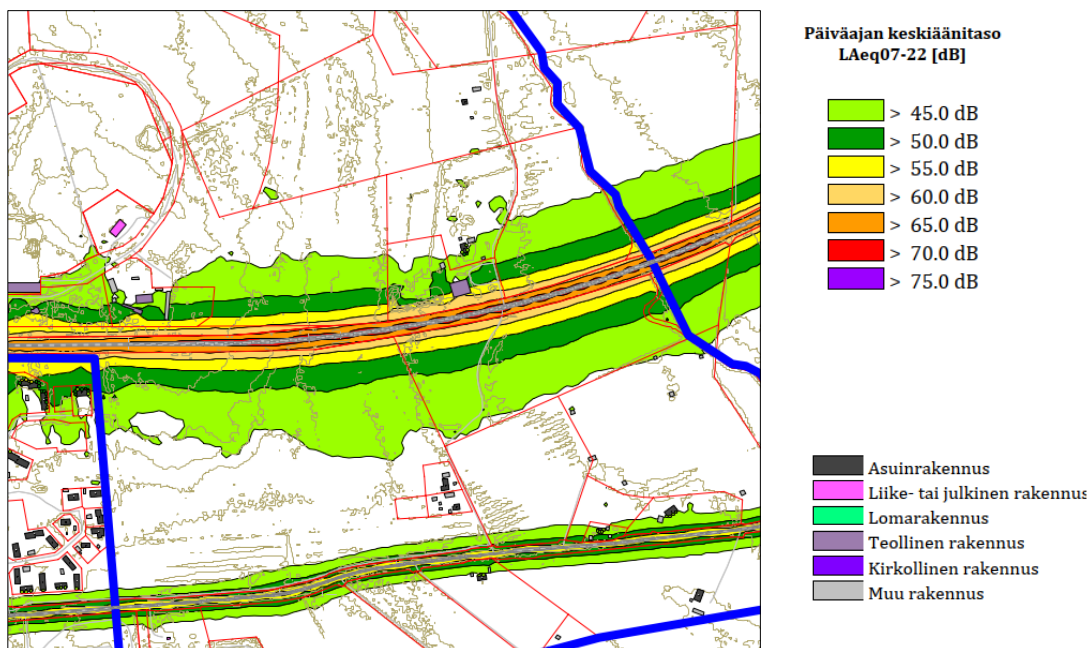
GTK:n avoimen aineiston perusteella sulfidimaiden esiintymistodennäköisyys on pieni.

2.4.6 Pilaantuneet maat

Maaperän tilan tietojärjestelmän perusteella suunnittelualueella ei sijaitse pilaantuneita maa-alueita. Lähin tietojärjestelmään rekisteröity kohde sijaitsee teollisuusalueella noin kilometrin etäisyydellä suunnittelukohteesta.

2.4.7 Melu

Aluevaraussuunnitelmaa ja samanaikaisesti laadittavia yleis- ja asemakaavoja varten on laadittu meluselvitys, jossa on tarkasteltu tieliikenteen aiheuttamia melutasoja nyky- ja ennustetilanteessa päivällä ja yöllä. Nykytilanteessa melun ohjearvo ei ylitä suunnittelualueen asuinkiinteistöjen piha-alueilla. Kuvassa 12 on esitetty ote meluselvityksen nykytilakartasta. Meluselvitysraportti on kokonaisuutena liitteenä 1.



Kuva 12. Päiväajan keskiäänitasot suunnittelualueen kohdalla valtatie 28 ja Puusaarentien ympäristössä (ote melukartasta, Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän AVS ja yleiskaavan meluselvitys 5/2025)

3 Aluevaraussuunnitelma

3.1 Ajoneuvoliikenteen järjestelyt

3.1.1 Liikenneverkko

Kärsämäen kohdalla liikenneverkko muuttuu merkittävästi valtatiejärjestelyjen osalta. Valtatie 4 linjataan uuteen maastokäytävään noin 10 km osuudella. Ohikulkutie sijoittuu nykyisen valtatie 4 ja Kärsämäen taajaman itäpuolelle. Tie on enimmillään noin 1,5 kilometrin päässä nykyisestä valtatiestä 4.

Nykyinen valtatie 4 jää ohikulkutien kohdalla maantieluokkaiseksi rinnakkaistieksi. Se liittyy ohikulkutiehen etelä- ja pohjoispuolelta tasoliittymin.

Ohikulkutien (vt 4) keskivaiheille, valtatie 28 kohdalle toteutetaan valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä, jonka kautta Kärsämäen taajama on tasoliittymien lisäksi saavutettavissa valtatieltä 4. Ohikulkutien kohdalla muut risteävät maantiet (18439, 18431, 18433 ja 18437) alittavat valtatie 4 risteyssiltaojen kautta.

Maanteiden tavoiteliikenneverkko Kärsämäen kohdalla on esitetty kuvassa 13. Yleiskartta ohikulkutiestä ja maantieverkon liikennejärjestelyistä on esitetty piirustuksessa Y-1.



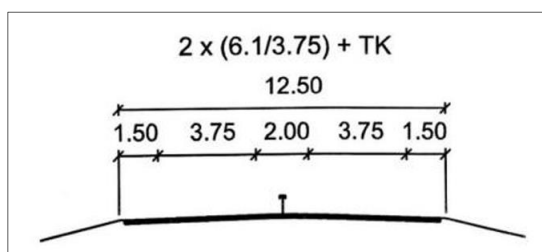
Kuva 13. Maanteiden tavoiteliikenneverkko Kärsämäen kohdalla

3.1.2 Valtatie 4, Kärämäen ohikulkutie

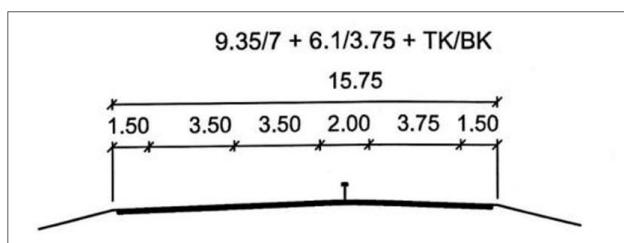
Valtatien 4 uuden linjauksen lähtökohtana on Kärämäen keskustan yleiskaavan ja vanhojen yleis- ja tiesuunnitelmien mukainen linjaus, jotka ovat olleet lähtökohtana myös vuonna 2023 valmistuneelle toimenpideselvityksen mukaiselle linjaukselle. Aluevaraussuunnitelman lähtökohdaksi linjausta on hieman tarkennettu ja varmistettu linjauksen sijainti erityisesti valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän kohdalla, jota aluevaraussuunnitelma koskee.

Ohikulkutieosuudella on ohituskaistat molempiin suuntiin. Ohituskaistat sijoittuvat eritasoliittymän etelä- ja pohjoispuolille. Tavoitteena oli sijoittaa ohituskaistat eritasoliittymän jälkeen, jotta niistä saadaan maksimaalinen hyöty Kärämäeltä lähteville. Järjestelystä saadaan myös selkeämpi, kun eritasoliittymästä liittyminen ei tapahdu ohituskaistaosuudella. Etelään päin ajavien ohituskaista on pitänyt sijoittaa osittain eritasoliittymän kohdalle, jotta ohituskaista saadaan riittävän pitkäksi. Etelässä ohituskaistan päättymiskohta rajoittaa tasoliittymä sekä keskikaiteen turvallinen aloituskohta. Pohjoiseen päin ajavien ohituskaista sijoittuu eritasoliittymän ja ohikulkutien pohjoisimman tasoliittymän väliin. Ohituskaistojen kohdilla on keskikaide. Valtatien 4 mitoitusnopeus on uudella linjauksella 100 km/h. Koko ohikulkutien linjaus ja risteävät tiet on esitetty yleiskartalla (piirustus Y-1). Aluevaraussuunnitelmaan sisältyy vain valtateiden eritasoliittymien kohta ohikulkutiestä.

Valtatien 4 peruspoikkileikkaus kaksikaistaisilla osuuksilla on $2 \times (6,1/3,75) + \text{teräskaide (TK)}$ eli leveydeltään 12,5 metriä. Ohituskaistojen kohdilla peruspoikkileikkaus on $9,35/7 + 6,1/3,75 + \text{TK}$ leveyden ollessa 15,75 metriä. Reunakaiteellisilla osuuksilla piennar rakennetaan leveämpänä erikoiskuljetusten vaatiman tilan vuoksi. Valtatien 4 peruspoikkileikkaukset on esitetty kuvissa 14 ja 15.



Kuva 14. Valtatien 4 peruspoikkileikkaus kaksikaistaisella osuudella.



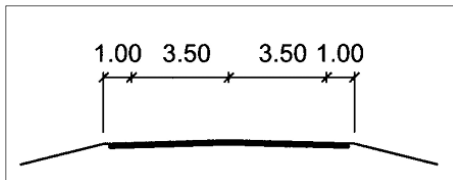
Kuva 15. Valtatien 4 peruspoikkileikkaus ohituskaistan kohdalla.

3.1.3 Valtatie 28

Valtatie 28 säilyy kaksikaistaisena maantienä. Valtatien 28 suunniteltu peruspoikkileikkaus on 9/7 metriä (nykytilanne 8,5/7).

Valtatien 28 liittymämäärä kasvaa suunnittelualueella. Eritasoliittymän ramppiliittymien lisäksi uutta maankäyttöä varten toteutetaan kaksi uutta liittymää ja kaksi nykyistä liittymää siirretään uuteen paikkaan. Eritasoliittymän molemmin puolin toteutetaan uudet kolmihaaraiset tasoliittymät eteläpuolen palvelualueille. Pohjoispuolen maankäyttöä palvelevia nykyisiä liittymiä (Kaaritie ja Kummuntie) siirretään itään päin. Kaikki em. liittymät kanavoidaan ja niissä varaudutaan pääsuunnalla vasemmallekääntymiskaistoihin. Liittymäväljen pituuksissa on huomioitu opastuksen edellyttämät minimietäisyydet.

Nykyistä teollisuusalueen kohdan 60 km/h -nopeusrajoitusta jatketaan itään päin Kummuntien liittymään asti. Valtatien 28 nykyinen nopeusrajoitus tällä jaksolla on 80–100 km/h.



Kuva 16. Valtatien 28 peruspoikkileikkaus 9/7 m.

3.1.4 Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä

Valtateiden 4 ja 28 rombinen eritasoliittymä sijoittuu valtatiellä 4 suoralle tieosuudelle. Valtatiellä 28 eritasoliittymän ramppiliittymät sijoittuvat loivaan ($R=2200$) kaarteeseen.

Valtatie 4 on pystygeometrialtaan tasainen ja erkanemisramppien pituuskaltevuus on 3 %. Liittymisramppien pituuskaltevuus on suurimmillaan noin 4 %. Valtatiellä 28 on eritasoliittymän alueella kupera pyöristyskaari ($S=3500$) ja sen tasaus nousee nykyisestä noin 4 metriä. Eritasoliittymä on suunniteltu moottoriteiden eritasoliittymän mitoituksella. Ramppien poikkileikkaus on 6,5/4,5 m. Eritasoliittymän eteläisille rampeille toteutetaan linja-autopysäkit.

Valtatiellä 28 ramppiliittymät toteutetaan kanavoituina liittyminä ja niissä varaudutaan pääsuunnalla vasemmallekääntymiskaistoihin. Ramppiliittymien mitoituksessa otetaan huomioon valtatieltä 28 valtatielle 4 ajettavat tuulivoimalakuljetukset sekä valtatie 28 ja valtatie 4 muut erikoiskuljetukset. Valtatie 4 suuntaiset korkeat erikoiskuljetukset, jotka eivät mahdu eritasoliittymän risteysallan ali, ajetaan ramppien kautta.

3.1.5 Nykyinen valtatie 4

Nykyinen valtatie 4 jää maantieluokkaiseksi rinnakkaistieksi ja hitaan liikenteen reitiksi. Tässä aluevaraussuunnitelmassa ei ole suunniteltu toimenpiteitä nykyiselle valtatielinjalle.

3.1.6 Mt 18431 Puusaarentie

Mt 18431 eli Puusaarentie alittaa uuden ohikulkutien. Puusaarentien linjausta ja tasausta muutetaan hieman ohikulkutien kohdalla siten, että tie risteää valtatie 28 kanssa kohtisuorassa ja siltapituus jää mahdollisimman lyhyeksi. Puusaarentien poikkileikkaus on suunnitelmassa 7/6 eli hieman nykyistä (6,5/6) leveämpi. Puusaarentieltä toteutetaan tonttiliittymä ja katuliittymä tien pohjoispuolelle kaavoitettaville uusille palveluasemille.

3.2 Liikenteen taukopaikat

Valtatien 28 pysäköintialueet Kaaritien länsipuolella säilyvät nykyisellään. Eritasoliittymän yhteyteen kaavoitetaan alueet palveluasemille, joihin on mahdollista toteuttaa valtateiden liikennettä tukevia palveluja. Kunnan tavoitteena on toteuttaa eritasoliittymän läheisyyteen raskaan liikenteen taukopaikka.

3.3 Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt

Valtatien 28 varressa varaudutaan erilliseen jalankulun ja pyöräilyn väylään liittymävälillä Kaaritie–Kummuntie. Välillä Kaaritie–K3 väylä on valtatie eteläpuolella ja välillä K3–Kummuntie väylä sijaitsee valtatie 28 pohjoispuolella. Väylältä on yhteydet eritasoliittymän ja valtatie 28 linja-autopysäkeille. Valtatielle 28 toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikat Kaaritien liittymän itähaaralle sekä K3-katuliittymän länsihaaralle uusien pysäkkien läheisyyteen. Ylityspaikkojen kohdilla nopeusrajoitus on tavoitellanteessa 60 km/h.

Valtatiellä 28 varaudutaan jalkakäytävän ja pyörätien toteuttamiseen tien eteläreunaan myös Kaaritien ja kiertoliittymän välisellä osuudella. Käsämäen pyöräliikenteen pääverkolla valtatie 28 on luokiteltu pyöräilyn aluereitin uudeksi yhteystarpeeksi, joka voidaan toteuttaa myös leveämpinä pientareina.

Puusaarentien ja valtatie 28 välille toteutetaan etelä-pohjoissuuntaiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ohikulkutien molemmin puolin alueen maankäytön ja katuverkon kehittämisen yhteydessä.

3.4 Tieverkon julkisen liikenteen järjestelyt

Eritasoliittymän eteläisille rampeille toteutetaan linja-autopysäkit, jotka palvelevat erityisesti valtatie 4 suuntaista pitkänmatkaista linja-autoliikennettä. Pysäkkien yhteydessä varaudutaan hyviin liityntäpysäköintijärjestelyihin ja sujuviin pysäkkiyhteyksiin palveluasemien suunnilta. Pysäkeillä varaudutaan katoksiin ja pyöräpysäköintiin. Pyöräpysäköinti voidaan toteuttaa myös palveluasemien yhteyteen. Ratkaisut tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Valtatien 28 suuntaista linja-autoliikennettä varten toteutetaan pysäkit valtatielle 28 eritasoliittymän itäpuolelle. Pysäkkien sijainnin lähtökohtana on mahdollisimman lyhyt matka eritasoliittymän pysäkeille vaihtoyhteyttä varten sekä eritasoliittymän kaakkoisneljännekseen kaavoitetulle palveluasemalle. Jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikka on esitetty pysäkkiparin kohdalle.

Kun linja-autoliikenteen reitteihin mahdollisesti suunnitellaan muutoksia ohikulkutien toteutumisen yhteydessä, tulee arvioida valtatie 28 linja-autoliikenteen mahdollinen kääntöpaikkatarve. Lännestä saapuvalla linja-autoliikenteelle voidaan suunnitella kääntöpaikka esimerkiksi palveluaseman pihaan tai toteuttamalla reitti valtatie 28, uuden kadun (K3) ja Puusaarentien kautta. Lisäksi tulee arvioida uusien pysäkkipaikkojen tarve esimerkiksi Puusaarentiellä.

3.5 Erikoiskuljetusten reitit ja järjestelyt

Valtatie 4 ja valtatie 28 ovat suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkkoa (SEKV), jonka vapaan tilan mitta vaatimus on 7x7x40 metriä (leveys, korkeus, pituus). Lisäksi valtateiden eritasoliittymän kautta kulkee

tuulivoimalakuljetuksia. Erikoiskuljetusten reitit on otettu huomioon eritasoliittymän ramppijärjestelyissä ja vapaan tilan vaatimuksissa ramppiliittymissä. Tuulivoimalan siipikuljetus (92 m) mahtuu ajouratarkastelujen perusteella kääntymään ramppiliittymissä esitetyn suoja-alueen sisäpuolella. Jatkosuunnittelussa liittymäjärjestelyjen yksityiskohdissa tulee huomioida erikoiskuljetusten ja tuulivoimalakuljetusten vaatimukset.

3.6 Alustavat pohjanvahvistustarpeet ja nykyisten tierakenteiden hyödyntäminen

Valtatie 4 sijoittuu uudelle linjaukselle, jolloin vanhoja tierakenteita ei voida hyödyntää valtatie 4 ja ramppien rakenteissa. Valtatie 28 tasaus nousee eritasoliittymän kohdalla. Liittymän itä- ja länsipuolella valtatie 28 liittyy nykyiseen tasaukseen, jolloin nykyiset tierakenteet voidaan hyödyntää tasauksen liitoskohdissa.

Kärsämäen eritasoliittymän itä- ja eteläosa sekä vt 4 ja mt 18431 risteyssilta S2 sijoittuvat savi- ja siltti-pehmeikölle. Pehmeikölle sijoittuvien penkereiden ja leikkausten toteuttaminen vaatii pohjanvahvistuksia. Mahdollisia kohteeseen soveltuvia penkereen stabiliteetin parantamiseksi tehtäviä vaihtoehtoisia pohjanvahvistustoimenpiteitä ovat paalulaatta, stabilointi, vastapenger, kevenne tai geolujite. Leikkausten stabiliteettia voidaan parantaa stabiloinnilla ja loiventamalla luiskakaltevuutta. Mahdollisia kohteeseen soveltuvia tiepenkereen painumien hallitsemiseksi tehtäviä toimenpiteitä ovat esikuormitus, paalulaatta, stabilointi tai kevenne.

Alustavasti tiepenkereiden ja ramppien painumien hallinta toteutetaan esikuormituksella sekä sillan S2 molemmin puolin toteutettavilla lyhyillä noin 10 m pitkillä paalulaatoilla. Tiepenkereen stabiliteetin parantaminen toteutetaan tarvittaessa vastapengerillä tai tien luiskien loiventamisella ja sillan S2 molemmin puolin toteutettavilla lyhyillä noin 10 m pitkillä paalulaatoilla. Mt 18431 leikkausluiskien stabiliteettia parannetaan loiventamalla sillan S2 molemmin puolin leikkausluiskat kaltevuuteen 1:3. Pohjanvahvistusratkaisut tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

Aluevaraussuunnitelma-alueen ulkopuolella, Kärsämäen eritasoliittymän pohjois- ja eteläpuolella, on isot suoalueet, joiden läpi valtatie 4 uusi linjaus kulkee.

3.7 Pohjavesisuojauskset ja pintavesien käsittely

Suunnittelualueelle ei ole tarvetta pohjaveden suojaukselle. Hulevesien hallinta hoidetaan pääasiassa avo-ojituksella. Pintavedet tulee selkeyttää ennen vesistöön johtamista.

3.8 Olennaiset maa-ainesasiat

Kärsämäen eritasoliittymä sijoittuu moreenimäen reuna-alueelle, jossa moreeni vaihtuu hiesuksi ja saveksi. Alueelta muodostuvien leikkausmassojen soveltuvuus pengermateriaaliksi tulee selvittää.

Vt 4 ja Mt 18431 risteysilta sijoittuu GTK:n avoimen aineiston perusteella hiesu- ja savipehmeikölle. Alueelta muodostuvat leikkausmassat eivät sovellu täyttöihin tai pengermateriaaliksi. Täyttöihin soveltumattomien maa-ainesten sijoittaminen tulee suunnitella ottaen huomioon orgaaniset pohjamaat. Maa-ainesten käsittelyssä, varastoinnissa ja hulevesien hallinnassa tulee välttää hienoaineksen pääsyä vesistöihin. Läjitysalueiden sijoittelussa tulee ottaa huomioon pohjavesialueet.

Mahdollisia kiertotaloustuotteita muodostuu viereisen betonitehtaan ylijäämästä, jota voidaan murskata jakavan kerroksen murskeeksi tai täyttöihin.

3.9 Riista-aidat

Valtatielle 4 toteutetaan riista-aita ohituskaistojen kohdalle. Riista-aidan aloituskohdat tarkastellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

3.10 Meluntorjunnan tarve

Työn yhteydessä on laadittu liikennemeluselvitys (liite 1), jossa tarkasteltu tieliikenteen aiheuttamia päivä- ja yöajan keskiäänitasoja nykytilanteessa ja ennustetilanteessa. Ennustetilanteen tarkastelun lähtökohtana on ollut valtatie 4 uuden ohikulkutien ja valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän tiejärjestelyt.

Suunnittelualueella päiväajan ohjearvo ylittyy ennustetilanteessa osittain eritasoliittymän kaakkoisneljänneksessä Männistön alueella sijaitsevien asuinrakennusten piha-alueilla. Kyseiset asuinpihat on mahdollista suojata ohjearvon ylittävältä melulta noin 3 metriä korkealla valtatie varteen toteutettavalla melusteella. Meluntorjuntatarve on esitetty suunnitelmakartalla.

3.11 Valaistavat tiekohteet ja valaistuksen periaatteet

Valtatielle 4 toteutetaan tievalaistus ainakin eritasoliittymän kohdalle sekä ohituskaistojen alku- ja loppukohtiin. Valtatie 28 nykyistä tievalaistusta jatketaan teollisuusalueen kohdalta eritasoliittymän itäpuolelle Kummuntien liittymään asti.

3.12 Merkittävien johtojen ja laitteiden siirto- ja suojaustoimenpiteet

Valtatien 4 uusi linjaus sijoittuu maa- ja metsätalousalueille sekä taajamien ja teollisuusalueiden ulkopuolelle. Tiedossa ei ole risteämisiä nykyisten johtojen kanssa eikä suojaustoimenpiteitä.

3.13 Sillat ja muut taitorakenteet

Suunnittelukohteeseen sisältyy kaksi uutta siltaa: valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän risteysilta valtatielle 28 sekä risteysilta valtatielle 4 Puusaarentien (mt 18431) kohdalle (taulukko 1).

Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän risteysilta, S1, on jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta (JBjp), jonka hyötyleveys on 19,8 m. Alittavan valtatie 4 vapaa-aukko on 20 m. Sillan pituus on 55,5 m. Silta S1

Taulukko 2. Kärsämäen ohikulkutien alustava rakentamiskustannusarvio (alv. 0 %). Kustannusindeksi 145,0 (2020=100).

Vt 4	
Uusi ohikulkutie (sis. riista-aidat, pohjanvahvistukset, pohjavedensuojaus)	19 000 000 €
Eritasoliittymä (ei sis. siltaa)	4 700 000 €
Vt 28 järjestelyineen	2 500 000 €
Rampit	2 200 000 €
Muut tiejärjestelyt	1 700 000 €
M1 Puusaarentie	1 200 000 €
M2 Välikyläntie	500 000 €
M3 Haaraperäntie	600 000 €
M4 Kanaperäntie (sis.pvs)	700 000 €
Muita kustannuksia	400 000 €
Valaistus	300 000 €
Melusuojaus	100 000 €
	25 800 000 €
Tilaaajatehtävät 15 %	3 900 000 €
<i>Yhteensä tilaaajatehtävineen</i>	<i>29 700 000 €</i>
Varaukset 15 %	4 500 000 €
<i>Yhteensä varauksineen</i>	<i>34 200 000 €</i>
Sillat (sis. yht.kust. 25%)	6 100 000 €
Yhteensä	40 300 000 €

4 Vaikutukset

4.1 Liikenteelliset vaikutukset ja liikenneturvallisuus

4.1.1 Vaikutukset autoliikenteeseen

Uusi liikenneverkko aiheuttaa muutoksia autoliikenteen reitteihin, minkä vuoksi joillain väylillä liikenne lisääntyy ja toisilla vähenee. Liikenneverkon toimivuudessa ei ole odotettavissa ongelmia ennustetuilla liikennemäärillä ja esitetyillä liikennejärjestelyillä.

Valtatien 28 liikennemäärä kasvaa ja liikenneympäristö muuttuu uuden eritasoliittymän läheisyydessä. Eritasoliittymän ramppliittymien sekä uusien palveluasemille johtavien liittymien vuoksi valtatie 28 liittymämäärä kasvaa neljällä liittymällä. Uudet liittymät ja nopeusrajoituksen alentaminen heikentävät hie-
man valtatie 28 liikenteen sujuvuutta kyseisellä osuudella. Liittymätiheys ylittää valtateille annetun oh-
jearvon, mutta sitä voidaan pitää tässä tapauksessa hyväksyttävänä, koska alue muuttuu uuden maan-
käytön myötä taajamamaisemmaksi ja alueiden saavutettavuus ilman uusia liittymiä edellyttäisi uusia
eritasoratkaisuja.

Puusaarentielle ennustettu liikennemäärien kasvu ei aiheuta sujuvuusongelmia autoliikenteelle. Kes-
kustan suunnasta Puusaarentie voi olla paikalliselle liikenteelle houkutteleva reitti myös valtatielle 4, jos
Puusaarentien ja valtatie 28 väliset ajoreitit ovat sujuvat eritasoliittymän länsipuolen KLH-alueen läpi
tai itäpuolen kadulla. Erityisesti länsipuolen KLH-alueen tarkemmassa suunnittelussa on syytä huomi-
oida tämä.

Ohikulkutien vaikutus valtatie 4 liikenteen sujuvuuteen ja matka-aikaan on merkittävä, koska uusi
ohikulkutie on nykyistä valtatieta noin 1 kilometrin lyhyempi ja sen nopeusrajoitus on koko osuudella
100 km/h. Pitkämatkainen ja paikallinen liikenne eivät enää sekoitu keskenään ja valtatiejaksolla maan-
tie- ja yksityistieliittymien määrä vähenee kymmenillä, mikä vähentää valtatieliikenteen häiriöherkkyyttä.

Vt 4 Pyhäjärvi-Pulkila toimenpideselvityksessä laadittujen tarkastelujen perusteella Kärsämäen ohikul-
kutie lyhentää henkilöautojen matka-aikaa valtatiellä keskimäärin 2 minuuttia ja raskaan liikenteen
matka-aikaa keskimäärin 1,9 minuuttia.

Nykyinen valtatie 4 jää rinnakkaistieksi, joka palvelee mm. hidasta ja paikallista liikennettä sekä toimii
varareittinä mahdollisissa valtatie häiriötilanteissa. Nykyisellä valtatielinjalla liikennemäärä vähenee
merkittävästi.

4.1.2 Vaikutukset kävelyyn, pyöräilyyn ja muihin suojattomiin tienkäyttäjiin

Maankäytön painopisteen muutokset aiheuttavat muutoksia myös kävelyn ja pyöräilyn suuntautumi-
sessa. Jalankulku ja pyöräily tulee lisääntymään erityisesti Puusaarentiellä, kun keskustan suunnasta
kuljetaan eritasoliittymän yhteydessä sijaitseviin palveluihin. Kävelyä ja pyöräilyä synnyttää niin asiakas-
kuin työmatkaliikenne. Osa kävelijöistä ja pyöräilijöistä kulkee alueelle valtatie 28 pitkin, jos valtatie
varteen toteutetaan jalankulku- ja pyöräilyväylä keskustasta asti.

Eritasoliittymän yhteyteen esitetyt linja-autopysäkit lisäävät kävelyä ja pyöräilyä alueella. Valtatien 28 pohjoispuolella kehittyvä teollisuusalue voi lisätä jonkin verran myös kävellen tai pyörällä tehtäviä työmatkoja alueelle.

Aluevaraussuunnitelmassa esitetyt jalankulku- ja pyöräilyväylät täydentävät keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa kehittyvän maankäytön suuntaan. Uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät mahdollistavat turvallisen kulkemisen uusille palvelu- ja työpaikka-alueille, valtatie pysäkeille sekä Kummuntien suuntaan.

4.1.3 Vaikutukset raskaalle liikenteelle, erikoiskuljetuksille ja vaarallisten aineiden kuljetuksiin

Uusi ohikulkutie lyhentää raskaan liikenteen matka-aikaa ja mahdollistaa tasaisemman ajonopeuden. Eritasoliittymän yhteyteen on tavoitteena toteuttaa palveluasemat huomioiden myös raskaan liikenteen tarpeet.

Eritasoliittymän suunnittelussa on huomioitu liittymän kautta kulkevat erikoiskuljetusreitit. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida yksityiskohdat mm. tuulivoimalakuljetuksia varten.

4.1.4 Vaikutukset tieverkon julkiseen liikenteeseen

Ohikulkutie ja liikenneverkolliset muutokset voivat aiheuttaa muutoksia linja-autoliikenteen reiteissä. Pitkämatkainen valtatie 4 kulkeva linja-autoliikenne ajaa todennäköisemmin uutta ohikulkutietä, eikä kierrä Kärämäen keskustan kautta. Valtateiden eritasoliittymäjärjestely pysäkkijärjestelyineen sekä siihen kytkeytyvä maankäyttö tekevät sijainnista houkuttelevan pysähdyspaikan pitkämatkaiselle linja-autoliikenteelle. Laadukkaat pysäkkijärjestelyt, pysäkkiyhteydet ja liityntäpysäköintijärjestelyt lisäävät joukkoliikenteen käytön mielekkyyttä.

Kun linja-autoliikenteen reitteihin mahdollisesti suunnitellaan muutoksia ohikulkutien toteutumisen yhteydessä, tulee arvioida uusien pysäkkipaikkojen tarve esimerkiksi Puusaarentiellä ja valtatiellä 28 palveluasemien kohdalla.

4.1.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Merkittävin liikenneturvallisuusvaikutus syntyy uuden ohikulkutien aiheuttamista liikenteen siirtymistä. Liikenneturvallisuus paranee eniten suunnittelualueen ulkopuolella, Kärämäen keskustassa, jossa jalankulku ja pyöräily risteää nykyisin valtatieliikenteen kanssa samassa tasossa. Pitkämatkaisen liikenteen ja erityisesti raskaan liikenteen siirtyminen ohikulkutielle vähentää liikennettä Kärämäen keskustassa ja parantaa suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta erittäin merkittävästi. Keskustan kohdan suojatieturvallisuuden paraneminen vaikuttaa myös koulumatkojen turvallisuuteen, sillä nykyisin koulureitit risteävät valtatie kanssa.

Valtatiellä 28 liikenne lisääntyy teollisuusalueen ja uuden eritasoliittymän kohdalla. Raskaan liikenteen määrä lisääntyy myös. Liittymämäärä kasvaa ja liittymätiheys ylittää valtateille annetun ohjearvon. Liittymämäärä todettiin kuitenkin hyväksyttäväksi, koska alue muuttuu maankäytön kehittyessä taajamaisemmaksi ja alueiden saavutettavuus ilman uusia liittymiä edellyttäisi uusia silta- ja eritasoratkaisuja.

Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi kyseisellä osuudella nykyistä 60 km/h -nopeusrajoitusosuutta ulotetaan pidemmälle itään päin, eritasoliittymän itäpuolelle asti.

Valtatiellä 28 varaudutaan jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttamiseen ainakin Kaaritien ja Kummuntien välille jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden ja sujuvien pysäkkiyhteyksien varmistamiseksi. Valtatien 28 ylityspaikka Kaaritien liittymässä sekä Kaaritien alkuosaan esitetty jalankulku- ja pyöräilyväylä parantavat kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallista kulkua teollisuusalueen itäosiin.

Puusaarentiellä on jo nykyisin jalankulku- ja pyöräilyväylä, mikä mahdollistaa turvallisen liikkumisen autoliikenteen kasvusta huolimatta.

4.2 Vaikutukset alueidenkäyttöön ja kaavoitukseen

4.2.1 Kaavoitus

Valtatien 4 uusi ohikulkutie sekä valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä on esitetty voimassa olevassa maakuntakaavassa. Suunnitelmaratkaisu on maakuntakaavan mukainen.

Suunnittelualueella on voimassa Keskustan yleiskaava, jossa on esitetty valtatie 4 ohikulkutien eteläinen osa ja valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä. Aluevaraussuunnitelma on ohikulkutielinjauksen osalta voimassa olevan yleiskaavan mukainen, mutta eritasoliittymän ramppijärjestelyt ovat erilaiset. Aluevaraussuunnitelman kanssa samanaikaisesti laadittavassa Keskustan yleiskaavan muutoksessa ja laajennuksessa valtateiden eritasoliittymän tilavaraukset päivitetään vastaamaan tämän aluevaraussuunnitelman mukaista ratkaisua. Lisäksi yleiskaavassa esitetään päivitetyt jalankulku- ja pyöräily-yhteystarpeet uuden eritasoliittymän läheisyydessä.

Suunnittelualueella ei ole nykytilanteessa asemakaavaa. Aluevaraussuunnitelman kanssa samanaikaisesti laadittavassa Keskustan asemakaavan muutoksessa ja laajennuksessa tieratkaisut, liittymäpaikat ja niiden vaatima tilantarve esitetään tämän aluevaraussuunnitelman mukaisena.

4.2.2 Alueiden saavutettavuus

Suunnittelualueen maankäyttö on hyvin saavutettavissa eri kulkumuodoilla.

Eritasoliittymän yhteyteen kaavoitettavat uudet palvelualueet ovat erinomaisesti saavutettavissa molemmilta valtateiltä sekä Puusaarentien suunnasta. Palvelualueiden etäisyys Kärsämäen keskustasta on noin 1,5–2 km. Alueen saavutettavuus on hyvä kaikkien liikennemuotojen näkökulmasta. Puusaarentien reitti palvelee erityisesti paikallista liikennettä ja valtatie enemmän pitkämatkaista ja raskasta liikennettä. Tästä johtuen pitkämatkainen ja raskas liikenne sekoittuvat nykyistä vähemmän paikallisen liikenteen kanssa, vaikka molemmat käyttävät tulevaisuudessakin samoja palveluja.

Teollisuusalueet valtatie 28 pohjoispuolella ovat erittäin hyvin saavutettavissa henkilöautolla ja raskaalla liikenteellä molemmilta valtateiltä. Teollisuusalueelle on myös sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkolta. Teollisuusalueen itäosan saavutettavuus kävellessä ja pyörällä paranee keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkon laajentuessa Puusaarentien ja valtatie 28 suunnasta teollisuusalueen itäosiin asti.

Ohikulkutien itäpuolella sijaitsevat nykyiset maa- ja metsätalousalueet sekä yksittäiset asuinrakennukset ovat jatkossakin hyvin saavutettavissa erityisesti autolla. Alueet ovat tulevaisuudessa entistä paremmin saavutettavissa myös kävelen ja pyörällä. Puusaarentien ja valtatie 28 väliin esitetty uusi katu parantaa niin autoliikenteen kuin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä Puusaarentieltä Kummuntien suuntaan.

Kärsämäen keskusta on hyvin saavutettavissa ympäröiviltä alueilta. Taajama-alueella reitit keskustaan eivät pitene. Nykyisen valtatie 4 estevaikutus keskustassa pienenee liikenteen vähentyessä ja keskustan eri osat ovat paremmin saavutettavissa turvallisesti. Keskustan etäisyys uudesta valtatiestä 4 kuitenkin kasvaa, ja pitkämatkaisen valtatieliikenteen poikkeamiset Kärsämäen keskustassa hyvin suurella todennäköisyydellä vähenevät. Uuden eritasoliittymän ympärille kehittyvä alue tulee todennäköisesti korvaamaan keskustan nykyiset pysähdyspaikat.

4.3 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ihmisten elinympäristöjen viihtyvyyden ja turvallisuuden kannalta valtatieliikenteen siirtyminen kauemmas Kärsämäen keskustasta parantaa keskusta-alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Uuden valtatielinjauksen lähistön haja-asutuksen näkökulmasta valtatie voi heikentää alueen asumisviihtyisyyttä. Uuden valtatiealueen alle jäävät maa-alueet pienentävät yksityisten maanomistajien maaomaisuuden laajuutta.

Uusi tieratkaisu ja sen mahdollistama maankäyttöratkaisu mahdollistavat uusien sekä alueella jo toimivien yritysten sijoittumisen Kärsämäen alueelle tulevaisuudessakin huomioiden valtateiden liikennevirtojen merkitys yritysten toiminnassa.

4.4 Liikennemelu

Suunnittelualueella on kaksi asuinkiinteistöä, joiden pihalla-alueella ylittyy melun päiväajan ohjearvo ennustetilanteessa. Valtatie varten toteutettavalla melusteella voidaan alentaa melutasoja ja saavuttaa asuinpihoilla ohjearvojen mukainen keskiäänitaso.

4.5 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Valtatie 4 uusi linjaus ja eritasoliittymä aiheuttavat merkittävän muutoksen maisemaan. Pääosin metsäiset luonnonympäristöt muuttuvat maantieliikenteen alueeksi, ja tiejärjestelyjen lisäksi eritasoliittymän läheisyyteen toteutuvat palvelualueet ja toimitilarakennukset tulevat erottumaan selvästi maisemasta. Valtatie 28 liikenneympäristö muuttuu nykyisestä maantieympäristöstä taajamamaisemmaksi uusien liittymäjärjestelyjen ja ympäröivän maankäytön vuoksi.

Suunnittelualueella ei ole arkeologisia kohteita tai arvokkaita kulttuuriympäristökohteita.

4.6 Vaikutukset luonnonympäristöön

Suunnittelualueelle sijoittuu yksi arvokkaaksi luontotyyppiä arvioitu kohde (Kajaanintien metsä, monimuotoisuutta tukeva kohde). Kohde sijoittuu uuden eritasoliittymän kohdalle, ja se tulee uusien tiejärjestelyjen myötä häviämään. Kohde on pienialainen ja arvoluokituksessa alimmassa 4-luokassa, joten heikentävä vaikutus luontoarvojen säilymiseen on laajemmassa mittakaavassa vähäinen.

4.7 Vaikutukset pilaantuneen maan kohteisiin

Maaperän tilan tietojärjestelmän perusteella suunnittelualueella ei sijaitse pilaantuneita maa-alueita ja GTK:n avoimen aineiston perusteella sulfidimaiden esiintymistodennäköisyys on pieni.

4.8 Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Suunnittelualueelle ei sijoitu luokiteltuja pohjavesialueita eikä ratkaisulla ole erityisiä vaikutuksia pintavesiin.

5 Jatkotoimenpiteet

5.1 Aluevaraussuunnitelman käsittely

Aluevaraussuunnitelma ei ole liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (LjMTL) mukainen suunnitelma. Siitä ei tehdä erillistä hyväksymispäätöstä ja sitä ei aseteta yleisesti nähtäville. Kuuleminen tapahtuu asemakaavoituksen sekä myöhemmin laadittavan tiesuunnitelman yleisötilaisuuksien ja nähtävillä olon kautta.

Aluevaraussuunnitelma on laadittu Kärämäen Keskustan yleiskaavan muutoksen ja laajennuksen sekä Keskustan asemakaavan muutoksen ja laajennuksen laatimisen kanssa samanaikaisesti. Tavoitteena on ollut uusien tiejärjestelyjen riittävien tilavarausten määrittäminen kaavoja varten. Asemakaavassa vahvistuu tie- ja katujärjestelyjen vaatima aluevaraus. Aluevaraussuunnitelmaa on esitelty kuntalaisille ja maanomistajille em. kaavojen ehdotusvaiheen esittelytilaisuudessa syksyllä 2025.

Vielä ennen rakentamista tulee laadittavaksi LjMTL:n mukainen tiesuunnitelma, jossa ratkaisua tullaan tarkentamaan, arvioimaan vaikutuksia, kuulemaan osallisia ja kansalaisia sekä järjestämään yleisötilaisuuksia. Tiesuunnitelma asetetaan nähtäville ja siitä on mahdollisuus antaa muistutus ja aikanaan hyväksymispäätöksestä valittaa.

Hankkeen toteuttamiselle ei ole olemassa vielä rahoitusta, eikä suunnittelun jatkamisesta tiesuunnitelmaan ole tehty päätöksiä.

5.2 Jatkosuunnittelussa huomioon otettavaa

Jatkosuunnittelussa on huomioitava ohikulkutien mahdollinen YVA-menettelyn tarve.

Aluevaraussuunnitelmassa esitettyjä periaateratkaisuja tarkennetaan tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Jatkosuunnittelussa tehdään väylien tarkempi tekninen suunnittelu sekä pohjanvahvistusmenpiteiden tarkempi suunnittelu täydennettävien pohjatutkimustietojen perusteella. Siltojen ja valaistuksen tekniset ratkaisut tarkennetaan. Johto- ja laitesiirotien tarve ja laajuus tarkennetaan sekä esitettävistä järjestelyistä käydään neuvottelut johto- ja laiteomistajien kanssa.

Valtateiden tiejärjestelyjen suunnittelussa otetaan huomioon suurten erikoiskuljetusten vapaan tilan mitattaavuuden (7x7x40 m, leveys- korkeus-pituus) lisäksi tuulivoimalakuljetusten vaatimukset. Palvelualueiden ja teollisuusalueen liittymien mitoituksessa huomioidaan pitkien HCT-ajoneuvojen vaatimukset. Mm. ennen liittymiä pyritään saamaan mahdollisimman pitkät tasaiset osuudet, jotta pysähtymään joutuvien raskaiden ajoneuvojen liikkeellelähtö olisi sujuvaa.

Tiesuunnitelmavaiheessa arvioidaan vielä valtatie 28 linja-autopysäkkien sijaintia suhteessa maankäyttöön. Linja-autopysäkit pyritään sijoittamaan palveluaseman läheisyyteen, jolloin saattoliikenteen ja liityntäpysäköinnin järjestelyt voidaan toteuttaa palveluaseman yhteyteen. Lisäksi valtatie 28 linja-autopysäkit toteutetaan mahdollisimman lähelle eritasoliittymän pysäkkejä sujuvien vaihtoyhteyksien mahdollistamiseksi.

Liitteet

Liite 1. Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän aluevaraussuunnitelman ja yleiskaavan meluselvitys, 2025

Piirustukset

Y-1 Yleiskartta Kärsämäen ohikulkutiestä (1:10 000)

Y-2 Suunnitelmakartta valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymästä (1:4000)

Y-3 Pituusleikkaus ja tyyppipoikkileikkaukset, Valtatie 4 (1:4000/1:400)

Y-4 Pituusleikkaus ja tyyppipoikkileikkaukset, Valtatie 28 ja Puusaarentie (1:4000/1:400)

Y-5 Pituusleikkaukset ja tyyppipoikkileikkaukset, Rampit (1:4000/1:400)

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja xx/2025

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: WSP Finland Oy, Laura Puistovirta, Ollipekka Pakkanen, Teuvo Holappa, Harri Pehkonen

Julkaisun nimi: Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä, Kärsämäki, aluevaraussuunnitelma

Tiivistelmä:

Valtatie 4 (E75) on tärkeä kansainvälinen yhteys ja Suomen merkittävin etelä-pohjoissuuntainen yhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa Eurooppa-tasoista TEN-T-ydinverkkokäytävää. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväyliksi valtatie 4 välillä Jyväskylä–Oulu on määritetty pääväyliä palvelutasoluokkaan 1. Kärsämäellä valtatie 4 kanssa risteävä valtatie 28 ei ole pääväyläasetuksen mukainen pääväylä. Molemmat valtatiet ovat osa valtakunnallista suurten erikoiskuljetusten verkkoa ja suunnittelualueella tärkeitä tuulivoimalakuljetusten reittejä.

Valtatien 4 nykyiset tie- ja liittymäjärjestelyt Kärsämäen taajaman kohdalla eivät vastaa tielle asettuja vaatimuksia. Valtatietä 4 ei ole mahdollista parantaa tavoitteen mukaiseen tasoon nykypaikalla, minkä vuoksi valtatie 4 on suunniteltu siirrettäväksi uuteen maastokäytävään taajaman itäpuolelle. Tavoitetilanteen ratkaisussa valtatie 4 nopeusrajoitus uudella ohikulkutiellä on 100 km/h.

Aluevaraussuunnitelma koskee valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän kohtaa valtatie 4 suunnitellun ohikulkutien keskivaiheilla. Aluevaraussuunnitelmassa on suunniteltu tilavaraustarkkuudella valtateiden eritasoliittymäjärjestely, valtatie 4 ohituskäistat ja meluntorjuntatarve, valtatie 28 liittymäjärjestelyt sekä uuden ohikulkutien kanssa risteävään Puusaarentiehen kohdistuvat muutostarpeet. Ohikulkutieliinjauksen lähtökohtana on 1990-luvun suunnitelmien mukainen linjaus.

Asiasanat (YSA:n mukaan): valtatie 4, valtatie 28, tieliikenne, eritasoliittymät, ohituskäistat, autoliikenne, raskas liikenne, joukkoliikenne, pyöräily, jalankulku, liikenneturvallisuus

ISBN (Painettu) 978-952-398-xxx-x

ISBN (PDF) 978-952-398-xxx-x

ISSN-L 2242-2846

ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-xxx-x

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 37

Kieli: Suomi

Julkaisija: Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Oulu 2025

