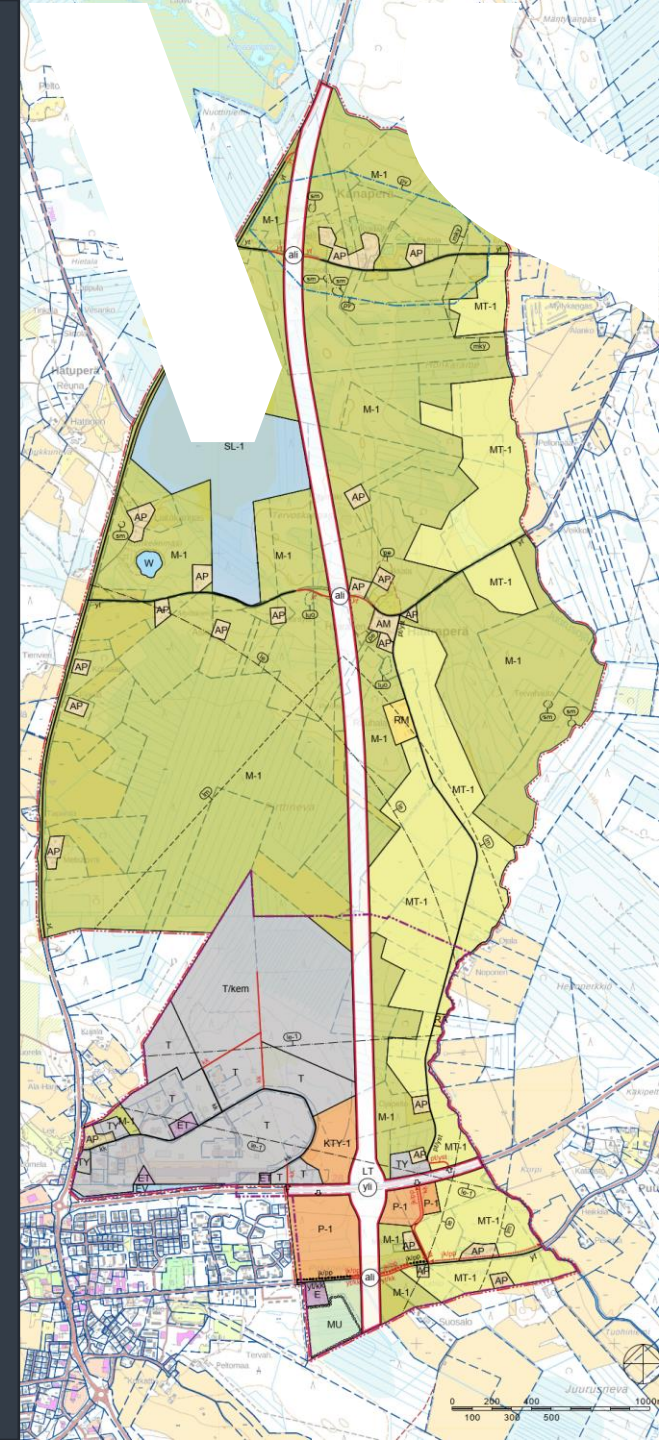


Hankkeelle on myönnetty Euroopan unionin NextGenerationEU -
rahoitusta Suomen kestävän kasvun ohjelmasta.
Avustukset vihreää siirtymää tukevan rakentamisen toteuttamiseen.



Kärsämäen keskustan yleiskaavan muutos ja laajennus LIIKENNESELVITYS

Toukokuu 2025



Johdanto

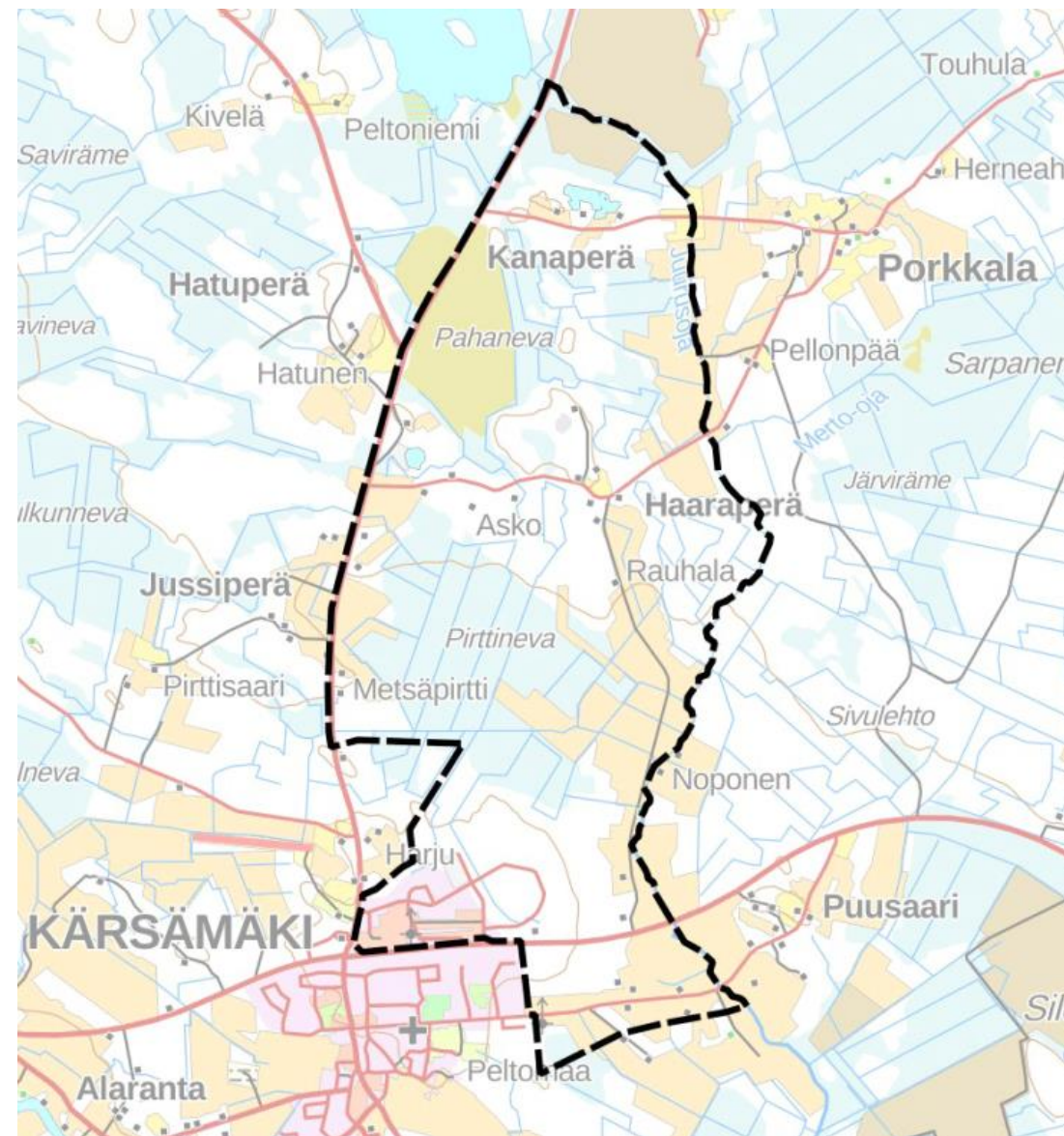
Tämä liikenneselvitys on laadittu Kärsämäen kuntaan sijoittuvan Keskustan yleiskaavan muutos ja laajennus -kaavatyön luonnosvaiheessa keväällä 2025. Yleiskaavan ja liikenneselvityksen alue sijaitsee Kärsämäen keskustan itä- ja pohjoispuolella kuvassa 1 esitetyn aluerajauksen mukaisesti. Alueen pinta-ala on noin 11,15 km².

Yleiskaavan tavoitteena on luoda edellytykset Kärsämäen elinvoiman kehittymiselle tulevaisuudessa. Kärsämäen taajama laajenee itään ja pohjoiseen kasvavan teollisuuden ja valtatie 4 tulevaisuudessa toteutuvan uuden tielinjan vuoksi.

Liikenneselvityksen ja yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti on laadittu aluevaraussuunnitelma valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymästä uuden vt4 -tielinjan kohdalle sekä yleiskaava-alueen eteläosaa koskeva Kärsämäen taajaman asemakaavan muutos ja laajennus sekä siihen liittyvä liikenneselvitys.

Työ on laadittu Kärsämäen kunnan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimeksiantona. Kärsämäen kunnan edustajana on toiminut Ilkka Saari ja ELY-keskuksen edustajana Minna Nikula. Liikenneselvitys on laadittu konsulttityönä WSP Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Laura Puistovirta ja Kirsi Venho.

Toukokuussa 2025



Kuva 1. Keskustan yleiskaavan ja liikenneselvityksen alue

Sisällysluettelo

1. NYKYTILA

- Tie- ja katuverkko
- Valtateiden 4 ja 28 merkitys
- Autoliikennemäärät
- Joukkoliikenne
- Kävely ja pyöräily
- Liikenneturvallisuus

2. YLEISKAAVARATKAISU

- Liikenneverkko
- Maankäyttö

3. LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET

- Liikenne-ennuste 2050
- Vaikutukset autoliikenteeseen
- Vaikutukset kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen
- Alueiden saavutettavuus
- Liikenneturvallisuus

LIITTEET

LIITE 1. Liikenne-ennusteen muodostaminen

LIITE 2. Yleiskarttaluonnos valtatie 4 ohikulkutiestä

1. Nykytila

- Tie- ja katuverkko
- Valtateiden 4 ja 28 merkitys
- Autoliikennemäärät
- Joukkoliikenne
- Kävely ja pyöräily
- Liikenneturvallisuus



Tie- ja katuverkko 1/2

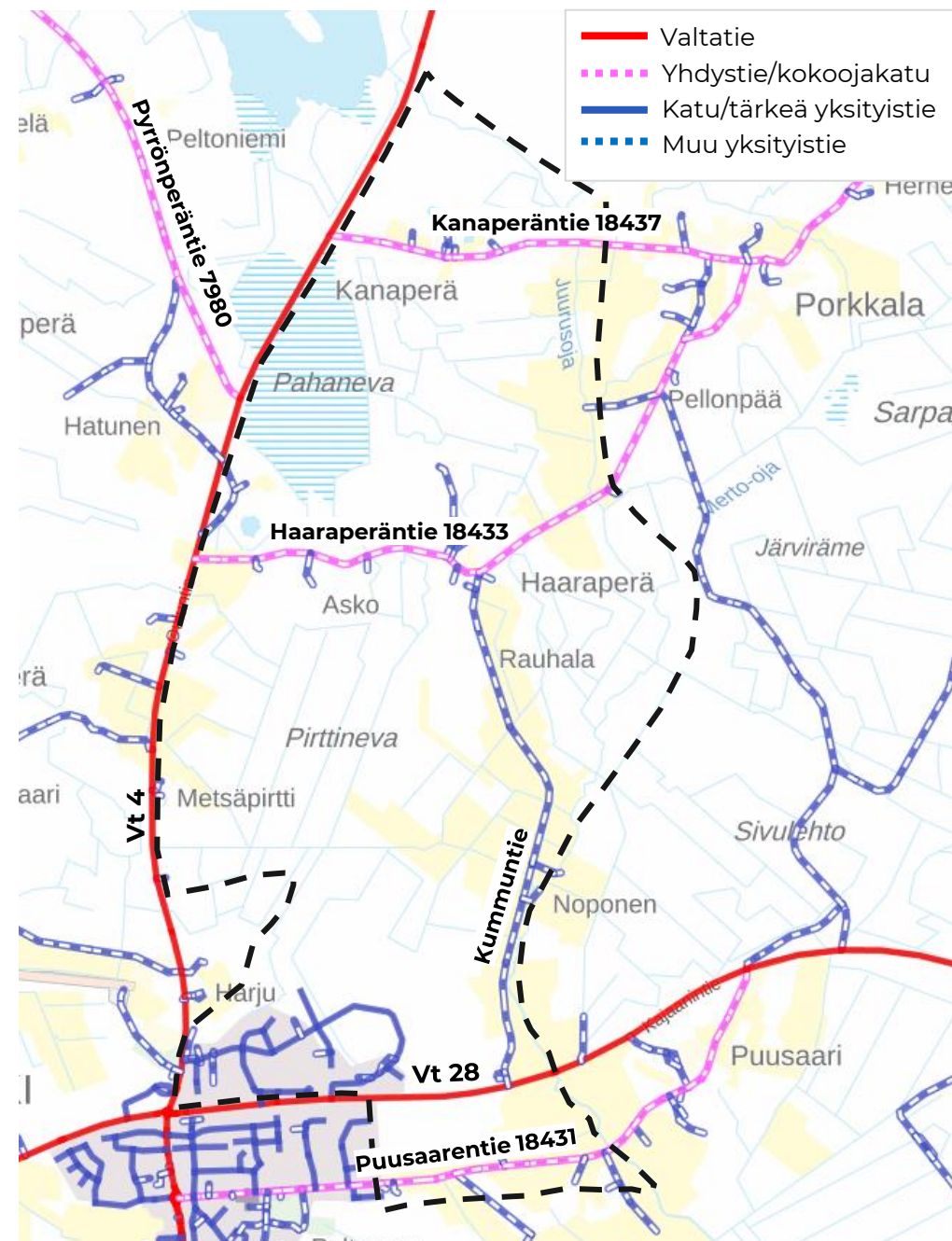
Yleiskaava-alueen merkittävimmät väylät ovat valtatiet 4 ja 28. Etelä-pohjoissuuntainen valtatie 4 sijaitsee yleiskaava-alueen länsireunassa ja itä-länsisuuntainen valtatie 28 alueen eteläosassa. Valtatiet palvelevat pitkämatkaisen liikenteen lisäksi myös Kärsämäen keskustaan kulkevaa paikallista liikennettä.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee kaksi itä-länsisuuntaista yhdystieluokkaista maantietä; 18433 (Haaraperäntie) ja 18437 (Kanaperäntie), jotka kytkeytyvät valtatiehen 4. Kyseiset maantiet toimivat yhteytenä haja-asutusalueille ja maa- ja metsätalousalueille. Kaava-alueeseen sisältyy osittain myös valtatien 28 eteläpuolella sijaitseva yhdystieluokkainen maantie 18431 (Puusaarentie), jolla on keskeinen rooli keskustan kokoojaväylänä palvelujen ja asuinalueiden keskellä.

Yleiskaava-alueen ainoat kadut sijaitsevat valtateiden 4 ja 28 koillisneljännekseen sijoittuvalla teollisuusalueella. Teollisuusalueelta on yksi katuliittymä (Teollisuustie) valtatielle 4 ja kaksi katuliittymää (Mastotie, Teollisuustie) valtatielle 28.

Lisäksi kaava-alueella on yksityisteitä, joista verkollisesti merkittävin on valtatien 28 ja maantien 18433 väliin sijoittuva Kummuntie.

Yleiskaava-alueen tie- ja katuverkko on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Tarkastelualueen tie- ja katuverkko.

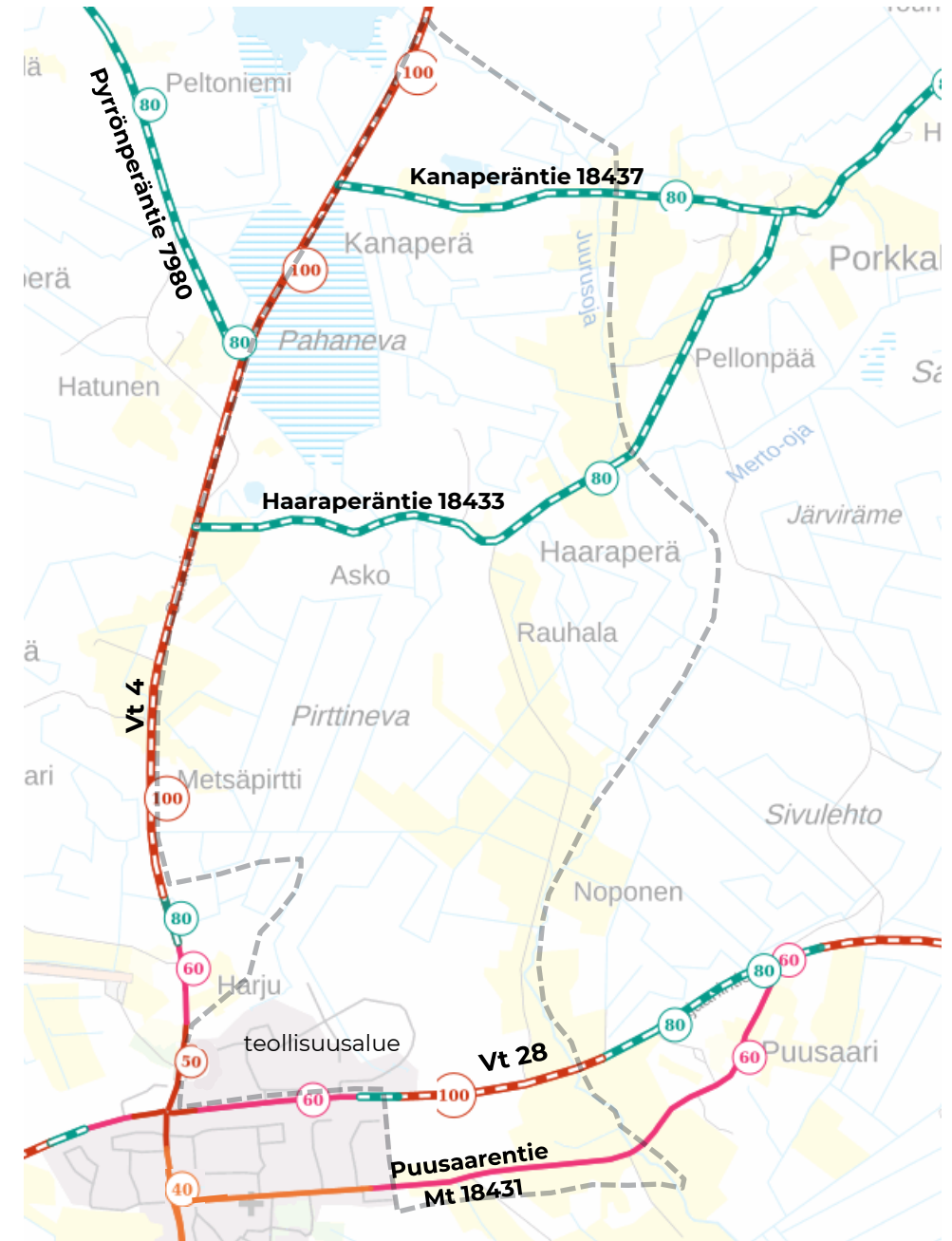
Tie- ja katuverkko 2/2

Tie- ja liittymäjärjestelyt

Valtatiet 4 ja 28 ovat tarkastelualueella kaksikaistaisia maanteitä, joiden nopeusrajoitus on taajaman ulkopuolella pääosin 100 km/h ja paikoin 80 km/h. Taajamaosuudella nopeusrajoitus on 50–60 km/h.

Kanaperäntie ja Haaraperäntie ovat sorateitä, joilla on voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Puusaarentie on asfalttipäällysteinen tie, jonka pohjoispuolella on erillinen jalankulun ja pyöräilyn väylä. Puusaarentien nopeusrajoitus on yleiskaava-alueen kohdalla 60 km/h.

Kanaperäntien ja Haaraperäntien liittymät valtatiellä 4 ovat avoimia kolmihaaraliittymiä. Pyrrönperäntien liittymässä on tulppasaareke. Valtatien 4 ja valtatie 28 liittymä on kiertoliittymä. Teollisuusalueen kohdalla on yksi väistötillallinen katuliittymä valtatiellä 4 ja kaksi kanavoimatonta katuliittymää valtatiellä 28. Lisäksi valtateilla 4 ja 28 on muita pienempiä yksityistieliittymiä.



Kuva 3. Tarkastelualueen keskeisten väylien nopeusrajoitukset.

Valtateiden 4 ja 28 merkitys

Valtatie 4 (Helsinki – Jyväskylä – Oulu – Rovaniemi – Utsjoki)

Valtatie 4 (E75) 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 liikenne- ja viestintäministeriön pääväylistä antaman asetuksen mukaiseen runkoverkkoon ja on palvelutasoluokan I pääväylä (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä). Palvelutasoluokan tavoitetilassa nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h.

Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h. Lisäksi väylällä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.

Valtatie 28 (Kokkola-Kajaani)

Länsirannikon ja Kainuun yhdistävä valtatie 28 ei ole pääväyläasetuksen mukainen maanteiden pääväylä (runkoverkko). Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso.

Molemmat valtatiet kuuluvat suurten erikoiskuljetusten verkkoon (SEKV).

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liittojen selvityksessä *Liikennöitävyys selvitys Pohjois-pohjanmaan ja Kainuun maakuntakaavojen tuulivoimailualueille* (2022) sekä valtatie 4 että valtatie 28 on määritetty osaksi tuulivoimakuljetusten pääreittiä. Pääreitit muodostavat maakuntien tuulivoimakuljetusten rungon. Pääreittien määrittämisessä on huomioitu väylien tekniset ominaisuudet, korkeus-, leveys- tai pituusrajoitteet sekä läheisyys maakuntakaavassa merkittyihin tuulivoima-alueisiin.

Kärsämäen kunnan elinvoima ja elinkeinot nojaavat suurelta osin kunnan logistiseen sijaintiin valtateiden 4 ja 28 liittymäkohdassa.

Valtateiden nykytila vs. tavoitetila

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 tasoylihyökkäykset sekä pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen sekoittuminen. Liittymissä ei ole toimivuusongelmia, mutta kiertoliittymät ja matalat nopeusrajoitukset sekä taajaman suojattomat tienkäyttäjät heikentävät pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta.

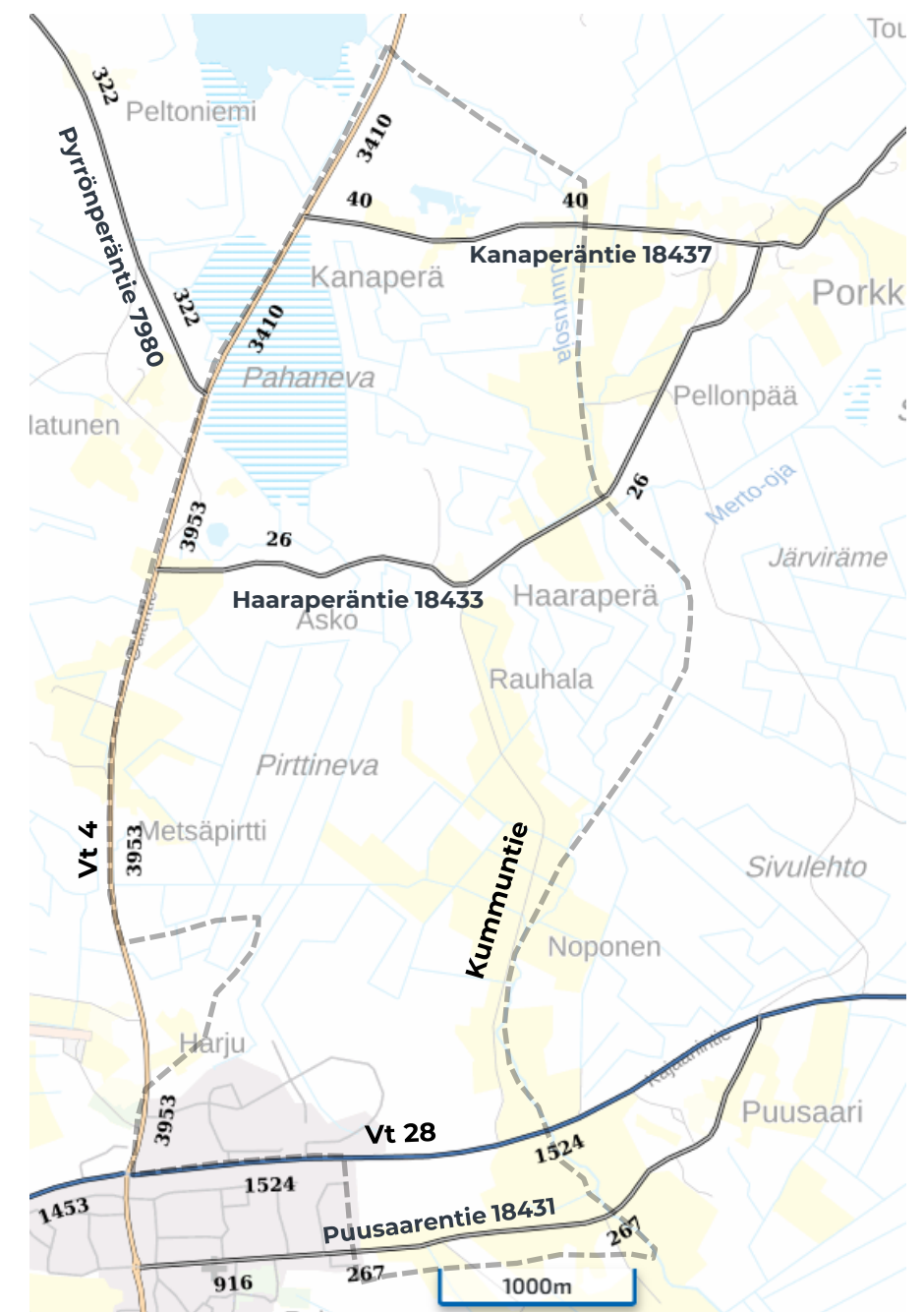
Valtatien 28 nykyiset järjestelyt vastaavat tielle asetettuja vaatimuksia.

Autoliikennemäärät

Valtatien 4 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2024) tarkastelualueella oli Väyläviraston tietojen mukaan noin 3400-3950 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on noin 15 %. Valtatien 28 liikennemäärä on noin 1500 ajon./vrk, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 12 %. Maantien 18433 (Haaraperäntie) liikennemäärä on 26 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on noin 12 %. Maantien 18437 (Kanaperäntie) liikennemäärä on 40 ajon./vrk., josta raskasta liikennettä on noin 5 %. Maantien 18431 (Puusaarentie) liikennemäärä on 300 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on noin 4 %. Maantien 7980 (Pyrrönperäntie) liikennemäärä on noin 300 ajon./vrk, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 8 %. Tarkastelualueen maantieverkon keskivuorokausiliikennemäärät on esitetty kuvassa 4.

Valtateiden 4 ja 28 liikennemäärät ovat suurimmillaan kesällä. Tarkastelujaksolla valtatiellä 4 kesän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KKVL) on 25 % korkeampi kuin keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL). Arkena valtatie 4 liikennemäärä on puolestaan noin 10 % keskivuorokausiliikennettä alhaisempi. Valtatien 28 kesän keskimääräinen vuorokausiliikenne (KKVL) on tarkastelualueella 29 % korkeampi kuin keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL). Arkipäivän keskimääräinen vuorokausiliikenne (KAVL) on KVL:n kanssa samaa tasoa.

Raskaan liikenteen osuus on valtatiellä 4 merkittävä, ja tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle. Tavaraliikenteen määrä on suuri ja henkilöliikenteessä matkailun osuus on merkittävä. Tiellä kulkee sekä pitkämatkaista valtakunnallista liikennettä että lyhytmatkaista seudullista ja paikallista liikennettä.



Kuva 4. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) 2024 (ajon./vrk) tarkastelualueella (Väylävirasto)

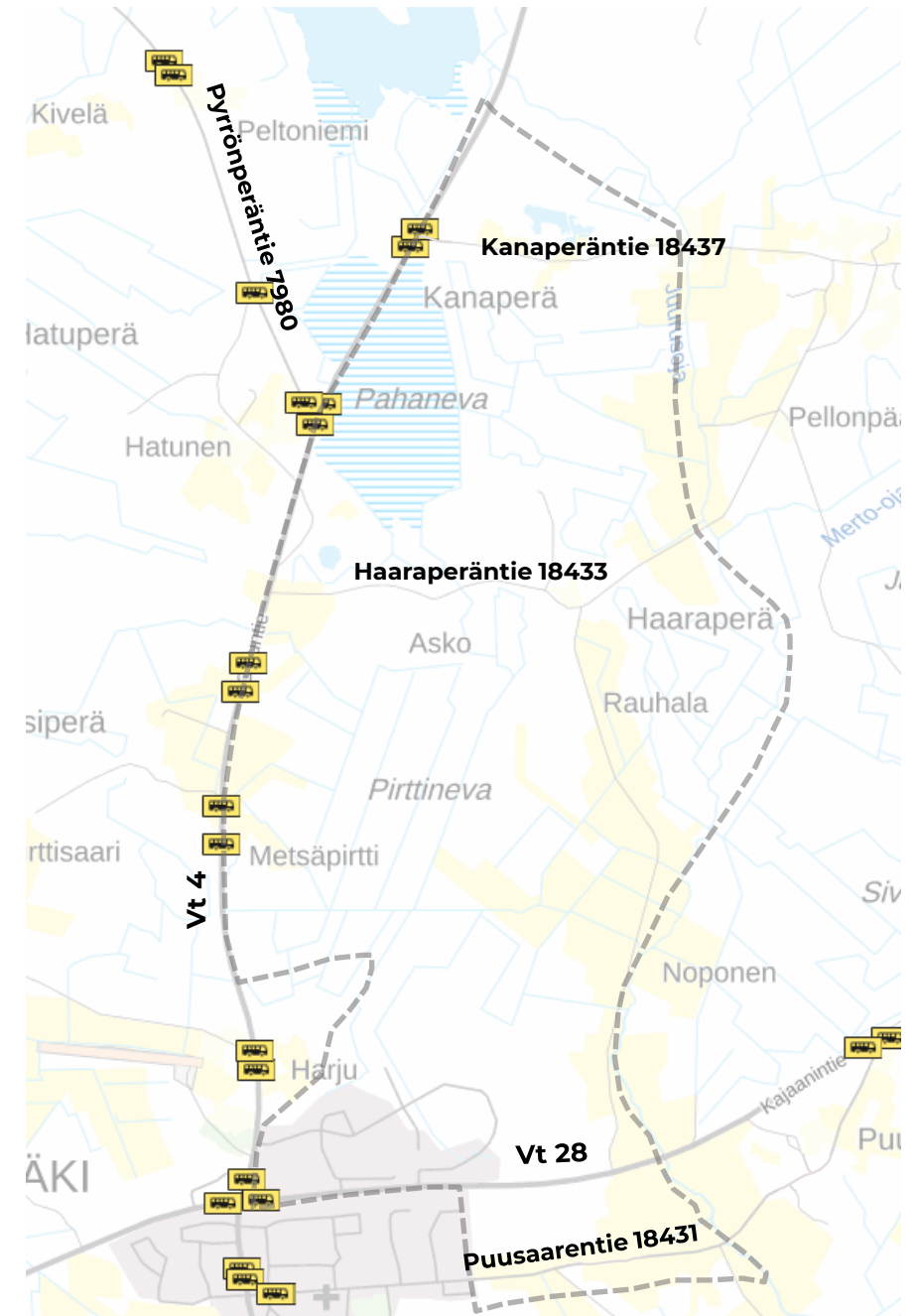
Joukkoliikenne

Yleiskaava-alueen kohdalla on nykytilanteessa yhteensä 6 linja-autopysäkkiparia valtatiellä 4 sekä lisäksi pysäkit valtateiden 4 ja 28 kiertoliittymän kolmella haaralla.

Alueella liikennöi yhteensä 5 linjaa:

- Pyhäsalmi MH – Haapavesi, kerran päivässä arkisin
- Kärsämäen liikekeskus – Oulainen, kaksi kertaa päivässä arkisin
- Kärsämäki - Oulainen – Kalajoki, kerran päivässä viikonloppuisin
- Kärsämäki - Luonuanperä - Ojalehto - Pyrrönperä - Porkkala – Kärsämäki, neljä kertaa päivässä arkisin (koulumatka)
- Helsinki-Oulu, neljä kertaa päivässä joka päivä (OnniBus)

Eri linjat käyttävät eri pysäkkejä. Mikään linja ei käytä kaikkia kuvassa esitettyjä pysäkkejä. OnniBus ei pysähdy yleiskaava-alueella sijaitsevilla pysäkeillä, vaan ainoastaan Kärsämäen keskustassa. Kanaperäntien liittymässä sijaitsevat pysäkit eivät tällä hetkellä ole linjaliikenteen käytössä.



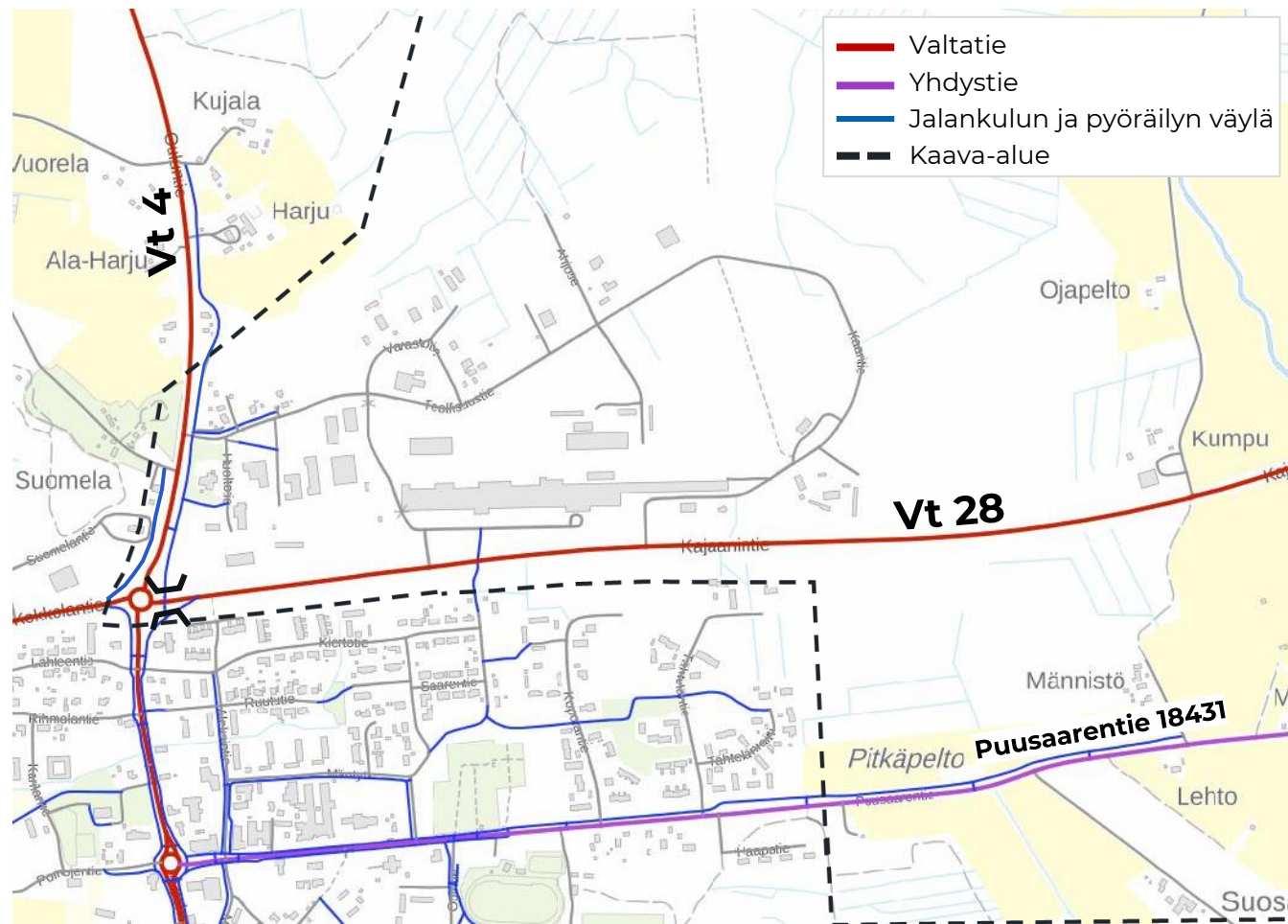
Kuva 5. Tarkastelualueen joukkoliikenteen pysäkit (Väylävirasto)

Kävely ja pyöräily 1/3

Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt

Jalankulun ja pyöräilyn väyliä on yleiskaava-alueella valtatiellä 4 ja Puusaarentiellä (mt 18431). Kärämäen keskustan jkpp-verkko ulottuu valtatie 28 pohjoispuolelle, jossa valtatie 4 itäpuolella on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä noin 800 m matkalla ja länsipuolella noin 300 m matkalla. Puusaarentien pohjoisreunassa on jalankulun ja pyöräilyn väylä noin 1,8 km matkalla. Lisäksi valtatie 28 eteläreunassa on lyhyt pysäkkiyhteytenä palveleva jkpp-väylä kiertoliittymän itäpuolella.

Selvitysalueella ainoat jalankulun ja pyöräilyn osoitetut risteämispaikat valtateiden kanssa ovat kiertoliittymän yhteydessä ja valtatiellä 28 teollisuusalueen kohdalla. Valtateiden 4 ja 28 kiertoliittymän itähaaralla (vt 28) on alikulkukäytävä ja länsihaaralla (vt 28) suojatie. Valtatiellä 28 on keskisaarekkeellinen jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikka teollisuusalueen kohdalla, jossa nopeakäytävä on 60 km/h.



Kuva 6. Jalankulun ja pyöräilyn väylät tarkastelualueella.

Kävely ja pyöräily 2/3

Kävely ja pyöräily yleiskaava-alueella

Kärsämäellä eniten kävellen ja pyörällä liikkumista lisäävät Kärsämäen taajama ja taajaman toiminnot sekä mm. koulu, jotka sijoittuvat yleiskaava-alueen eteläpuolelle. Yleiskaava-alueella jalankulun ja pyöräilyn liikkuminen kohdistuu lähinnä valtatie 4 varteen kohti pohjoista asutuksen ja joukkoliikenteen pysäkkien suuntaan sekä Suomelan alueelle valtatie 4 länsipuolelle, jossa sijaitsee mm. kuntorata ja kuntoportaat sekä talvisin hiihtolatu.

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.

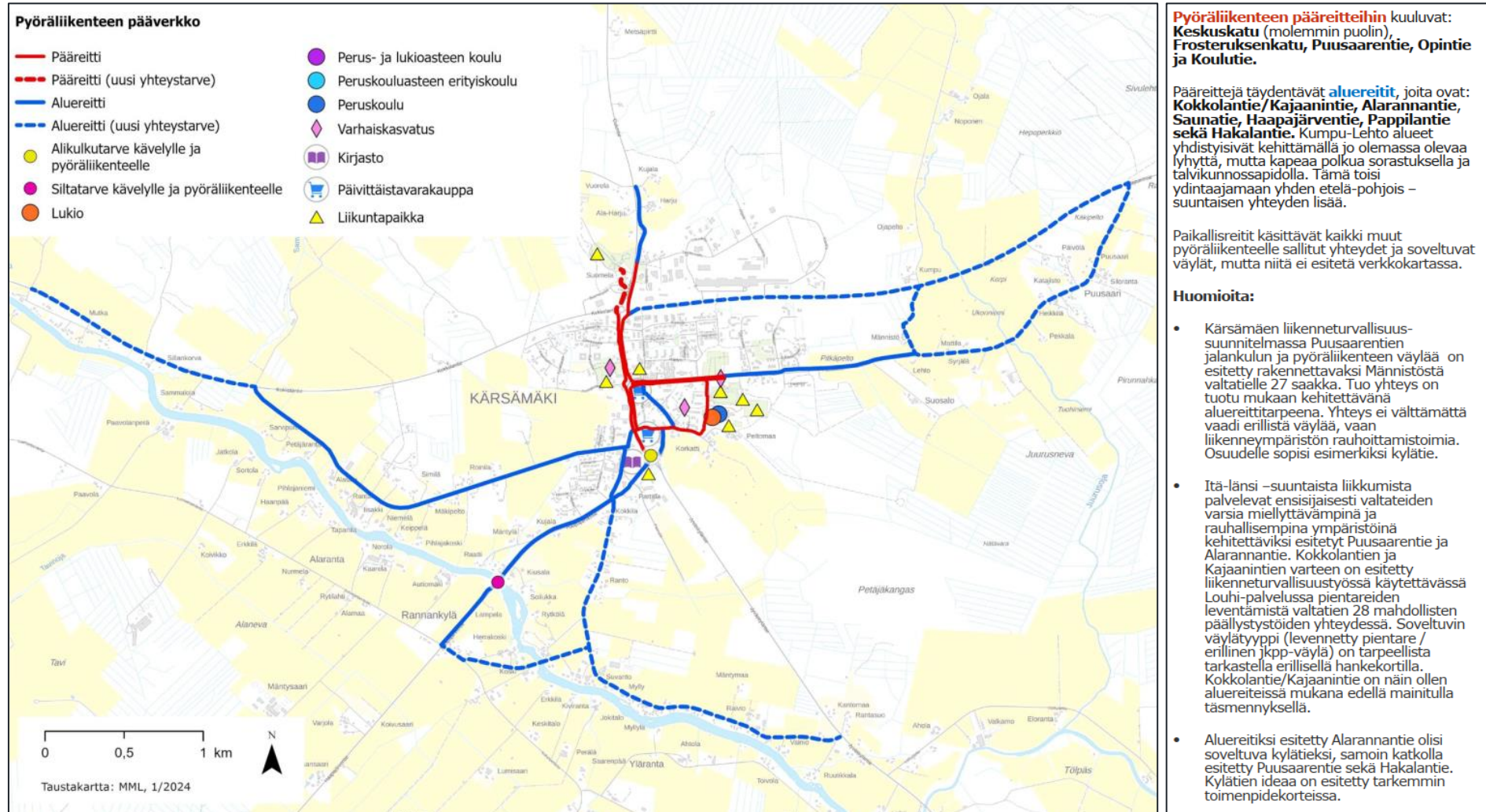
Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi on kuntalaiskyselyssä toivottu erityisesti lisää jalkakäytäviä ja pyöräteitä sekä alikulkukäytäviä.

Pyöräiliikenteen tavoiteverkko

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.

Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa Kärsämäelle on määritetty pyöräiliikenteen pääverkko, joka on esitetty seuraavalla sivulla kuvassa 7. Verkossa pääreitit vastaavat nykyisiä jalankulun ja pyöräilyn väyliä kunnan keskustan alueella sekä valtatie 4 varressa. Alueittien uusia yhteystarpeita on kaava-alueelle merkitty 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.

Kävely ja pyöräily 3/3



Kuva 7. Kärämäen pyöräilyn pääverkko (Kärämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2023)

Liikenneturvallisuus

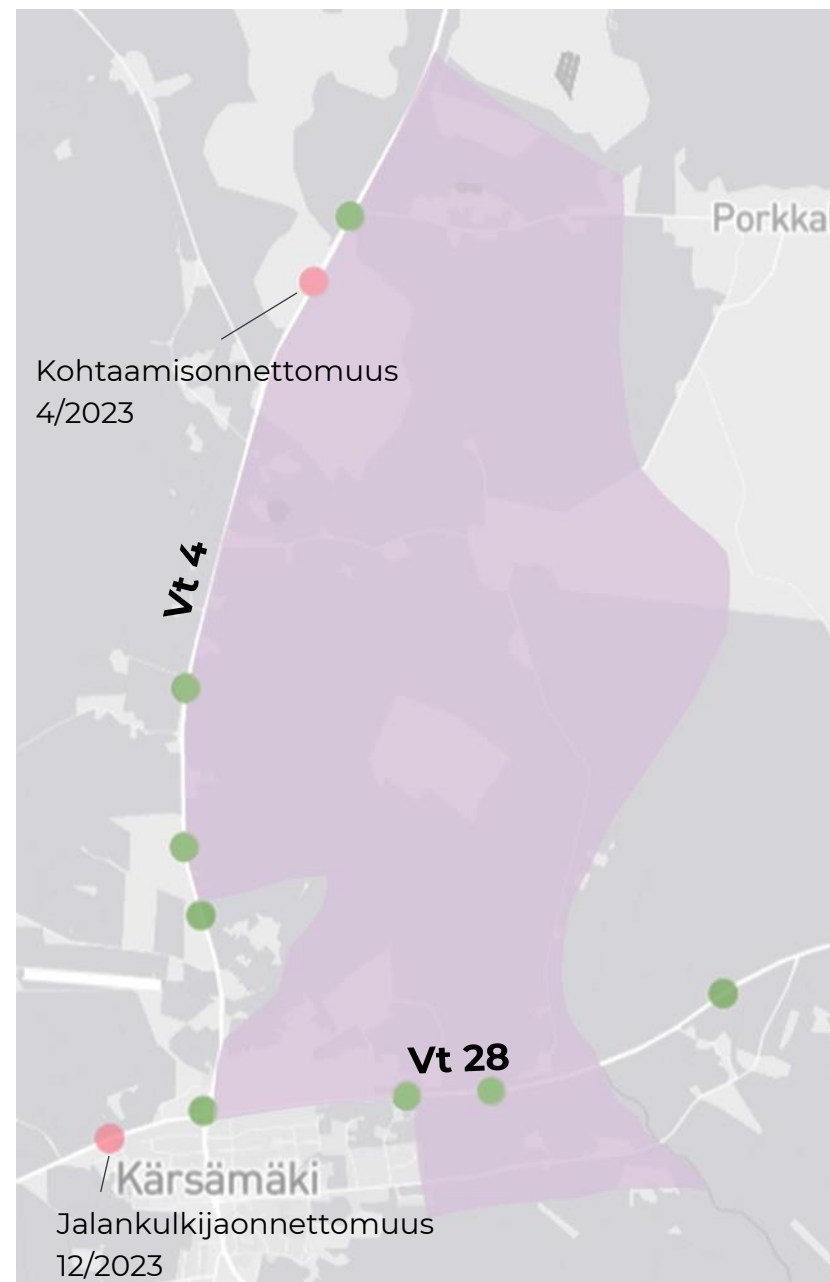
Yleiskaava-alueella suurin liikenneonnettomuusriski on valtateillä 4 ja 28, jotka ovat alueen vilkasliikenteisimpiä väyliä, ja joiden nopeusrajoitus on suurelta osin 80-100 km/h.

Yleiskaava-alueeseen rajautuvilla valtatieosuuksilla on vuosien 2019-2023 aikana tapahtunut 8 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan. Kuolemaan johtanut onnettomuus oli kohtaamisonnettomuus. Muut 7 onnettomuutta eivät johtaneet henkilövahinkoihin. Näistä onnettomuuksista 4 oli hirvionnettomuuksia ja 3 yksittäisonnettomuuksia. Kiertoliittymässä tapahtunutta yksittäisonnettomuutta lukuun ottamatta kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet linjaosuuksilla.

Alempiasteisella tie- ja katuverkolla ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia. Väylät ovat melko vähäliikenteisiä.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta riskialtteimpia kohtia ovat valtatievarressa kulkeminen ja valtieliikenteen kanssa risteäminen tasossa. Jalankulku ja pyöräily painottuvat tarkastelualueella valtatie 4 eteläosaan, jossa on erillinen jalankulku- ja pyöräilyväylä. Muilla valtatieosuuksilla kävelijät ja pyöräilijät kulkevat valtatiepientareella.

Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (2024) asukaskyselyssä nousi esiin toive turvallisemmista kävely- ja pyöräilyreiteistä. Erityisesti valtatiepientareella kulkemista ja tasossa ylittämistä pidetään erittäin turvattomana.



Kuva 8. Tarkastelualueella tapahtuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2019-2023.

2. Yleiskaavaratkaisu

- Liikenneverkko
- Maankäyttö



Yleiskaavan liikenneverkko 1/2

Tie- ja katuverkko

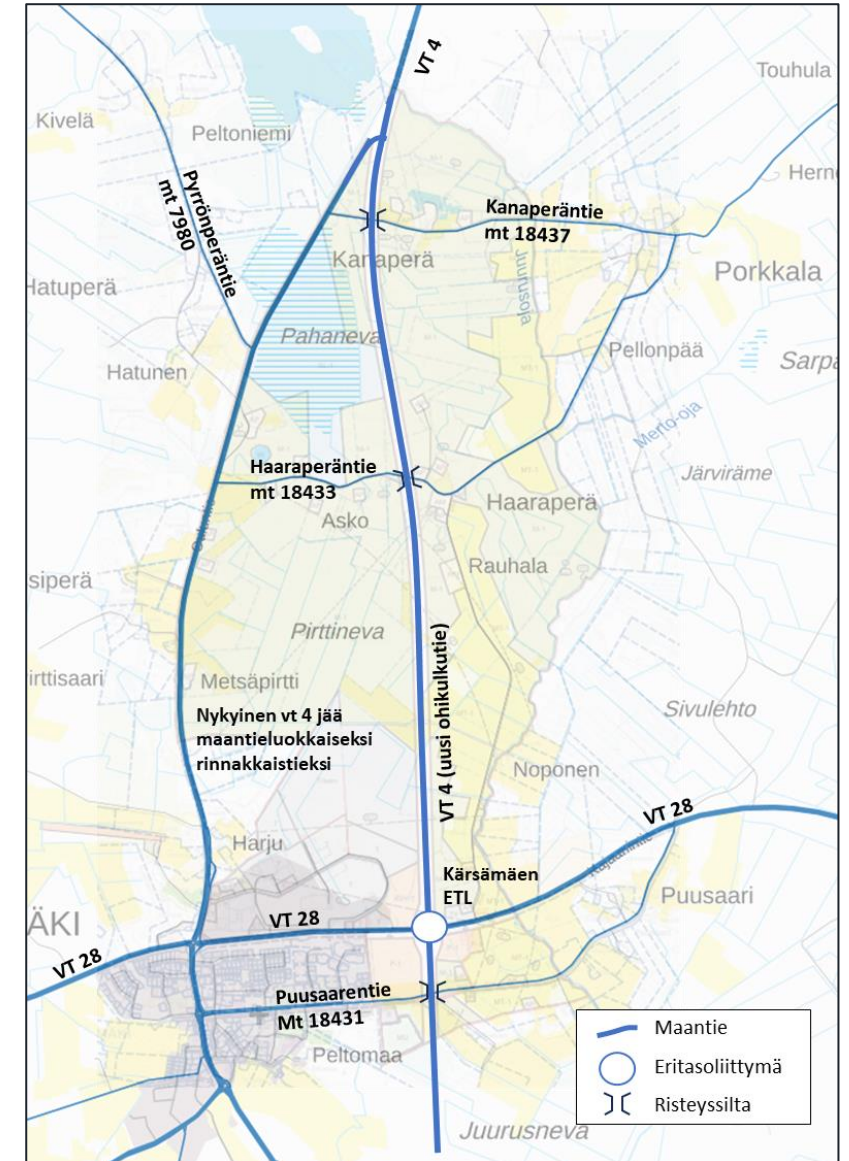
Yleiskaavan liikenneverkon keskeisenä lähtökohtana ja merkittävänä muutoksena nykytilanteeseen on Kärämäen ohikulkutie, joka sijoittuu nykyisen valtatie 4 ja Kärämäen taajaman itäpuolelle maakuntakaavan varauksen mukaisesti. Valtatie 4 rakennetaan uuteen maastokäytävään noin 10 km osuudella ja se lyhentää valtatie 4 pituutta nykyiseen verrattuna noin 1 kilometrin. Ohikulkutie on enimmillään noin 1,5 km päässä nykyisestä valtatiestä 4.

Kärämäen ohikultiestä on laadittu yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma 1990-luvulla, ja ohikultien eteläosa on esitetty voimassa olevassa Kärämäen keskustan yleiskaavassa. Vuonna 2023 valmistuneessa *Vt 4 Pyhäjärvi-Pulkkila toimenpideselvityksessä* sekä yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti laadittavassa *Vt 4 ja 28 Kärämäen eritasoliittymän aluevaraussuunnitelmassa* Kärämäen ohikultielinjaus on yleiskaavan ja vanhojen suunnitelmien mukainen.

Nykyinen valtatie 4 jää ohikultien kohdalla maantieluokkaiseksi rinnakkaistieksi. Se liittyy ohikultiehen etelä- ja pohjoispäissä tasoliittymin.

Ohikultien keskivaiheilla, valtatie 28 kohdalla on valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymä, jonka kautta Kärämäen taajama on tasoliittymien lisäksi saavutettavissa valtatieltä 4. Ohikultien kohdalla muut risteävät maantiet alittavat valtatie 4 risteyssiltojen kautta. Ohikultielle on suunniteltu ohituskaistaparit eritasoliittymän molemmin puolin. Liitteessä 2 on esitetty yleiskarttaluonnos ohikultiestä ja eritasoliittymästä.

Katuverkon osalta muutokset ovat vähäisempiä. Uusi maankäyttö valtatie 28 varressa kytketään valtatiehen 28 nykyisten ja uusien tasoliittymien kautta. Liittymäpaikat on määritetty Vt 4 ja 28 Kärämäen eritasoliittymän aluevaraussuunnitelmassa. Teollisuusalueen laajentaminen edellyttää katuverkon laajentamista teollisuusalueen pohjoisosassa.



Kuva 9. Tavoitetieverkko yleiskaava-alueella

Yleiskaavan liikenneverkko 2/2

Kävely ja pyöräily

Yleiskaavassa esitetyt kävelyn ja pyöräilyn yhteydet perustuvat nykyiseen väyläverkostoon sekä Kärämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa esitettyyn pyöräliikenteen pääverkkoon (kuva 10).

Uusia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä kohdistuu yleiskaava-alueella valtatielle 28 kiertoliittymän itäpuolelle, Puusaarentien itäpäähen nykyisen jkpp-väylän jatkeeksi sekä Puusaarentien ja valtatie 28 välille Kummuntien liittymän kohdalle. Kaikki em. yhteyksiä on luokiteltu pyöräilyn alueilleiksi. Puusaarentien ja valtatie 28 merkitys jalankulun ja pyöräilyn yhteytenä kasvaa maankäytön kehittyessä uuden eritasoliittymän ympärillä.

Nykyiset jalankulku- ja pyöräilyväylät yleiskaava-alueella sijoittuvat valtatie 4 varteen sekä Teollisuustien länsipäähen.

Ulkoilu- ja virkistysreitit

Nykyisiin ulkoilu- ja virkistysreitteihin ei ole esitetty muutoksia. Uudet kävelyn ja pyöräilyn yhteydet palvelevat myös ulkoilureitteinä ja ne lisäävät ulkoilureittitarjontaa.



Kuva 10. Pyöräliikenteen pääverkko (ote Kärämäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta)

Yleiskaavan maankäyttö

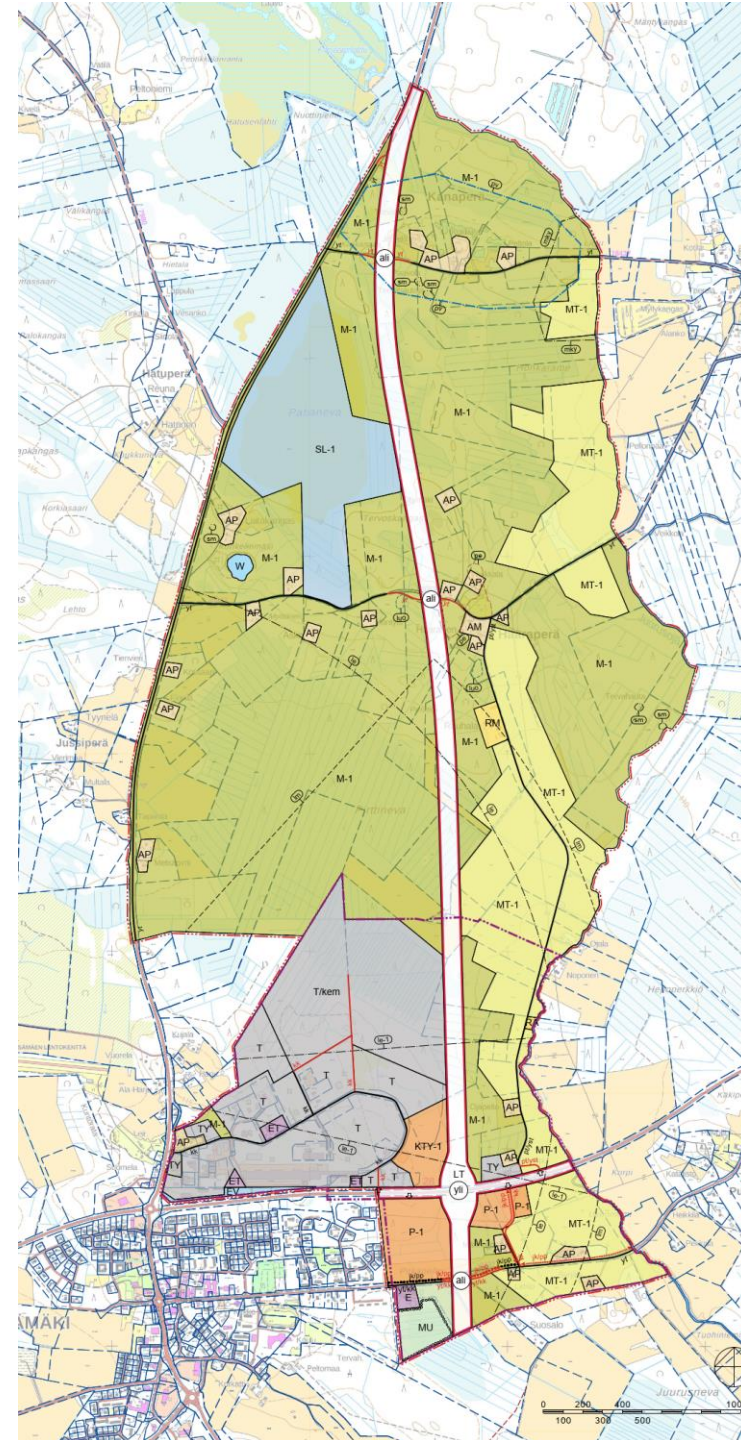
Yleiskaava-alueen maankäytön muutokset kohdistuvat valtatie 28 pohjoispuolella sijaitsevalle teollisuusalueelle sekä valtateiden 4 ja 28 uuden eritasoliittymän läheisyyteen.

Teollisuusalueen pohjoisosaan osoitetaan kaavassa uusia teollisuus- ja varastoalueita. Teollisuusalueen itäosaan lähelle uutta valtatielinjausta osoitetaan liike-, toimisto- ja teollisuusalue. Teollisuusalue kytkeytyy valtatiehen 28 Kaaritien ja Mastotien kautta ja nykyiseen valtatiehen 4 Teollisuustien kautta.

Eritasoliittymän kaakkois- ja lounaisneljänneksiin osoitetaan palvelujen ja hallinnon alueita. Alueet ovat saavutettavissa valtatieltä 28 ja Puusaarentien suunnasta.

Yleiskaava-alueen muihin osiin ei osoiteta uutta maankäyttöä, vaan alueet säilyvät pääosin maa- ja metsätalousvaltaisina alueina.

Kuva 11. Kaavakarttaluonnos (28.3.2025), Keskustan yleiskaavan muutos ja laajennus



3. Liikenteelliset vaikutukset

- Liikenne-ennuste 2050
- Vaikutukset autoliikenteeseen
- Vaikutukset kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen
- Alueiden saavutettavuus
- Liikenneturvallisuus



Liikenne-ennuste 2050

Liikenne-ennusteen laatimisen lähtökohdat

Liikenne-ennuste vuodelle 2050 on laadittu valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen (v. 2022) kasvukertoimiin perustuen. Uuden maankäytön synnyttämä liikenteen kasvu on arvioitu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -ohjeen matkatuotosarvioita hyödyntäen samanaikaisesti käynnissä olevan asemakaavamuutoksen tietojen mukaisesti.

Valtatien 4 uusi ohikulkutie siirtää pitkämatkaista valtatieliikennettä pois nykyiseltä valtatieltä uudelle ohikulkutielle. Liikenteen siirtymät on arvioitu vastaavasti kuin vuonna 2023 laaditussa Vt 4 Pyhäjärvi–Pulkkila hankearvioinnissa. Kärsämäen kohdalla valtatie 4 liikennemäärät ovat nykyisin suuremmat kuin muulla jaksolla, ja tämä korkeampi liikennemäärä on oletettu paikalliseksi liikenteeksi. Kärsämäen kohdalla vanhalle valtatielinjalle oletetaan jäävän kaikki paikallinen liikenne sekä lisäksi 5 % pitkämatkaisesta liikenteestä. 95 % pitkämatkaisesta valtatieliikenteestä on arvioitu siirtyvän ohikulkutielle.

Valtatien 4 pitkämatkaisen liikenteen kasvukertoimena on käytetty kevyen ajoneuvoliikenteen osalta yhteysväliennustetta välille Pyhäjärvi–Pulkkila ja raskaan ajoneuvoliikenteen osalta maakuntakohtaista valtatie kerrointa. Muiden maanteiden osalta on käytetty Pohjois-Pohjanmaan teiden toiminnallisen luokituksen mukaisia kertoimia. Kärsämäen paikalliselle liikenteelle on käytetty yhdysteiden kasvukerrointa.

Teollisuusalueen laajennuksen aiheuttama liikennemäärien kasvu on arvioitu samanaikaisesti käynnissä olevan asemakaavamuutoksen tietojen mukaisesti. Teollisuustiehen ja Kaaritiehen kytkeytyvän teollisuuspainotteisen alueen (T, TY, KTY) arvioidaan synnyttävän uutta liikennettä enimmillään noin 970 ajon./vrk, mikäli koko alue toteutuu kaavan mukaisena. Suurin osa uudesta liikenteestä suuntautuu Kaaritien liittymän kautta valtatielle 28. Alueen raskas liikenne suuntautuu erityisesti valtateille 4 ja 28. Henkilöliikenne, johon sisältyy paljon työmatkaliikennettä, suuntautuu tasaisemmin ympäröivälle liikenneverkolle työntekijöiden asuinpaikasta riippuen.

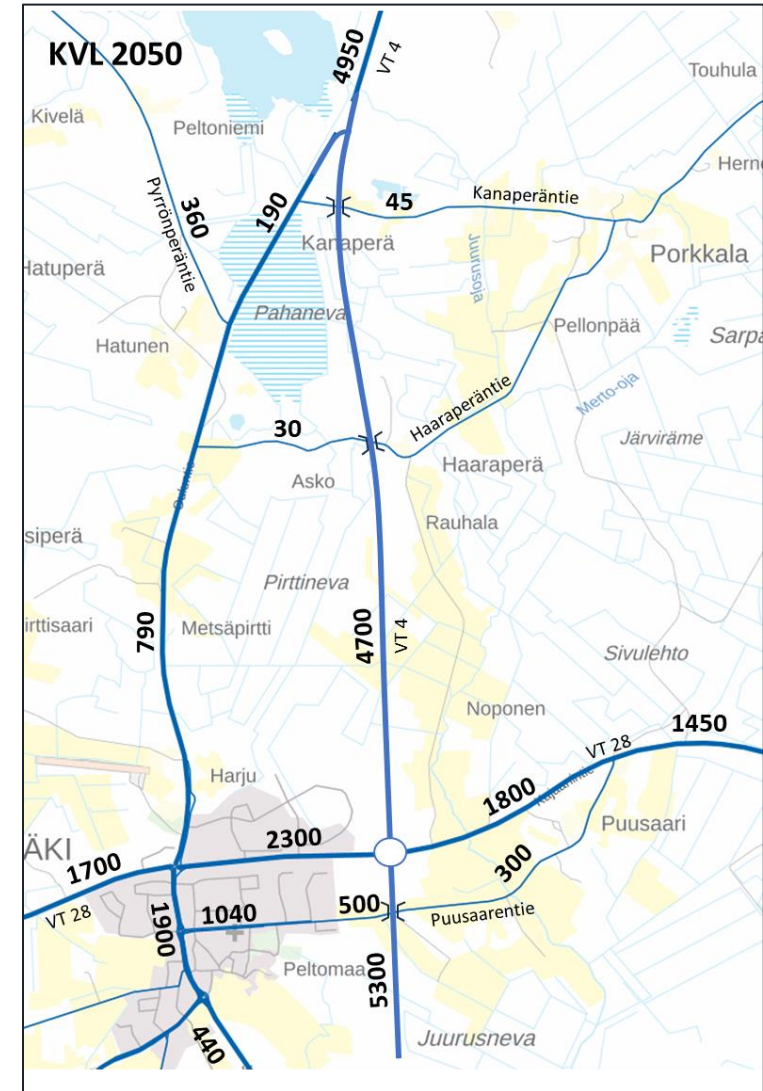
Valtateiden eritasoliittymän yhteyteen sijoittuvien liikerakennusten ja huoltoaseman alueilla varaudutaan palveluasemiin. Palveluasemille autolla kulkevien liikennemäärä on karkean arvion mukaan yhteensä noin 1400 ajon./vrk. Huolto- ja palveluasemien asiakaskunnasta suuri osa on valtateiden ohiajavaa liikennettä, joka ei aiheuta liikenneverkolle juurikaan uutta liikennettä. Ohiajavan valtatieliikenteen lisäksi palveluasemille suuntautuu työmatka- ja asiointiliikennettä kunnan eri osista, erityisesti kuntakeskuksen suunnasta lisäten liikennettä valtatiellä 28 ja Puusaarentiellä. Alue on kuntakeskuksen suunnasta hyvin saavutettavissa myös kävellen ja pyörällä.

Seuraavan sivun kuvassa 12 on esitetty edellä esitetyillä oletuksilla laadittu liikenne-ennuste vuodelle 2050. Liikenne-ennusteen muodostaminen on kuvattu liitteessä 1.

Liikennemäärät ja muutokset

Ennusteliikennemääriin liittyy poikkeuksellisen suurta epävarmuutta johtuen suurista liikenneverkollisista muutoksista ja maankäytön toteutumiseen liittyvästä epävarmuudesta. Liikennemäärämuutosten suuruusluokkia ja vaikutuksia pystytään kuitenkin arvioimaan.

- 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, joissa tie erkanee ohikulkutiestä.
- Suurimmat liikennemäärät, myös raskaan liikenteen määrät, ovat valtatie 4 uudella ohikulkutiellä.
- Valtatie 28 liikennemäärä kasvaa nykyisen vt4:n ja uuden ohikulkutien välisellä osuudella. Liikenteen kasvu aiheutuu erityisesti uudesta maankäytöstä valtatie 28 läheisyydessä sekä liikenneverkkomuutoksesta liikenteen suuntautuessa valtatie 28 kautta valtatielle 4.
- Puusaarentien liikenne lisääntyy todennäköisesti jonkin verran, jos uuden eritasoliittymän yhteyteen toteutuville palveluasemille on sujuvat yhteydet myös Puusaarentien puolelta. Puusaarentien liikenteen lisäys aiheutuu pääasiassa paikallisesta liikenteestä.
- Muilla väylillä liikennemäärissä ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia osayleiskaavan maankäytöstä tai liikenneverkosta johtuen.



Kuva 12. Ennusteliikennemäärät (KVL, ajon./vrk) yleiskaava-alueen tieverkolla v. 2050.

Vaikutukset autoliikenteeseen

Yleiskaavassa esitetty liikenneverkko aiheuttaa muutoksia autoliikenteen reitteihin. Joillain väylillä liikenne lisääntyy ja toisilla vähenee. Liikenneverkon toimivuudessa ei ole odotettavissa ongelmia ennustetuilla liikennemäärillä ja esitetyillä liikennejärjestelyillä.

Ohikulkutien vaikutus valtatie 4 liikenteen sujuvuuteen ja matka-aikaan on merkittävä, koska uusi ohikulkutie on nykyistä valtatieä 4 noin 1 kilometrin lyhyempi ja sen nopeusrajoitus on koko osuudella 100 km/h. Pitkämatkainen ja paikallinen liikenne eivät enää sekoitu keskenään ja valtatiejaksolta poistuu nykyiseen verrattuna kymmeniä maantie- ja yksityistieliittymiä, mikä vähentää valtatieliikenteen häiriöherkkyyttä.

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

Ohikulkutien kanssa risteäviltä maanteiltä kiertomatka valtatielle 4 kasvaa nykyisestä. Reitit Kärsämäen keskustaan säilyvät nykyisen pituisena.

Nykyinen valtatie 4 jää rinnakkaistieksi, joka palvelee mm. paikallista liikennettä sekä toimii varareittinä mahdollisissa valtatieen häiriötilanteissa. Nykyisellä valtatielinjalla liikennemäärä, erityisesti myös raskas liikenne, vähenee merkittävästi.

Valtatien 28 liikenneympäristö muuttuu uuden eritasoliittymän läheisyydessä. Eritasoliittymän ramppiliittymien sekä uusien palveluasemille johtavien liittymien vuoksi valtatielle 28 toteutetaan neljä uutta kanavoitua tasoliittymää. Valtatie 28 nykyinen 60 km/h –nopeusrajoitus ulotetaan teollisuusalueen kohdalta eritasoliittymän itäpuolelle asti. Jaksolla on nykyisin nopeusrajoitus 100 km/h. Uudet liittymät ja nopeusrajoituksen alentaminen heikentävät hieman valtatie 28 liikenteen sujuvuutta kyseisellä osuudella. Liittymätiheys ylittää valtateille annetun ohjearvon, mutta sitä voidaan pitää tässä tapauksessa hyväksyttävänä, koska alue muuttuu uuden maankäytön myötä taajamamaisemmaksi ja alueiden saavutettavuus ilman uusia liittymiä edellyttäisi uusia eritasoratkaisuja.

Liikennemäärien kasvusta huolimatta valtatiellä 28 tai sen liittymissä ei ole odotettavissa toimivuusongelmia. Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h:iin parantaa liittymien toimivuutta ja helpottaa mm. sivusuunnalta liittymistä päätielle. Kaikissa tasoliittymissä varaudutaan liittymien kanavointiin ja vähintään pääsuunnalla vasemmallekääntymiskaistoihin.

Puusaarentielle ja teollisuusalueen **katuverkolle** ennustetut liikennemäärät eivät aiheuta sujuvuusongelmia autoliikenteelle.

Vaikutukset kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen

Kävely ja pyöräily

Maankäytön painopisteen muutokset aiheuttavat muutoksia myös kävelyn ja pyöräilyn suuntautumisessa. 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 valtatieä 28 pitkin, jos valtatie varteen toteutetaan jalankulku- ja pyöräilyväylä.

Valtatien 28 pohjoispuolella kehittyvä teollisuusalue voi lisätä jonkin verran myös kävellen tai pyörällä tehtäviä työmatkoja alueelle.

Jo nykyinen jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto palvelee melko hyvin kehittyvää maankäyttöä, ja yleiskaavassa esitetyt uudet yhteystarpeet täydentävät puuttuvia osuuksia.

Joukkoliikenne

Ohikulkutie ja liikenneverkolliset muutokset voivat aiheuttaa muutoksia linja-autoliikenteen reiteissä. Pitkämatkainen valtatieä 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.

Alueiden saavutettavuus

Yleiskaava-alueeseen sisältyy erityyppisiä alueita, joiden saavutettavuudessa on eroja kulkumuodosta riippuen.

Teollisuusalue valtatie 28 pohjoispuolella on erittäin hyvin saavutettavissa henkilöautolla ja raskaalla liikenteellä molemmilta valtateiltä. Teollisuusalueelle on myös sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet keskustan ja pohjoisen suunnista.

Eritasoliittymän yhteyteen kaavoitettavat palvelualueet ovat erinomaisesti saavutettavissa molemmilta valtateiltä, mutta myös Puusaarentien suunnasta. 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.

Haja-asutusalueiden saavutettavuus yleiskaava-alueen pohjoisosassa säilyy keskustasta päin nykyisellään. Alueet ovat vahvasti autoliikenteen vyöhykettä, mutta nykyisen valtatie 4 liikenteen vähentyessä ohikulkutien vuoksi, myös pyöräilyn olosuhteet paranevat. Ohikulkutien itäpuolisilta alueille matka valtatieltä 4 kasvaa nykytilanteeseen verrattuna.

Kärsämäen keskusta on hyvin saavutettavissa ympäröiviltä alueilta. Nykyisen valtatie 4 estevaikutus keskustassa pienenee 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.

Liikenneturvallisuus

Yleiskaavaratkaisun merkittävin liikenneturvallisuusvaikutus syntyy uuden ohikulkutien aiheuttamista liikenteen siirtymistä.

Liikenneturvallisuus paranee eniten yleiskaava-alueen 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 valtatieen kanssa.

Liikenne vähenee myös muilla valtatieen 4 rinnakkaistieksi jäävillä osuuksilla, mikä lisää tien ylittämisen turvallisuutta esimerkiksi linja-autopysäkkien kohdilla sekä osuuksilla, joilla ei ole erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää.

Valtatiellä 28 liikenne lisääntyy teollisuusalueen ja uuden eritasoliittymän kohdalla. Raskaan liikenteen määrä lisääntyy myös. Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi kyseisellä osuudella nykyistä 60 km/h -nopeusrajoitusosuutta ulotetaan pidemmälle itään päin, eritasoliittymän itäpuolelle asti. Valtatiellä 28 varaudutaan jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttamiseen ainakin eritasoliittymän kohdalla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden ja sujuvien yhteyksien varmistamiseksi.

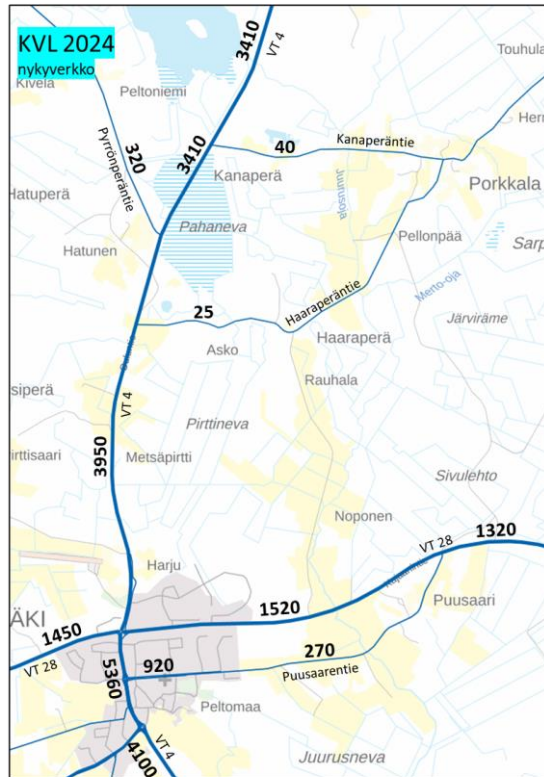
Puusaarentiellä on jo nykyisin jalankulku- ja pyöräilyväylä, mikä mahdollistaa turvallisen kulun autoliikenteen kasvusta huolimatta.

Liitteet

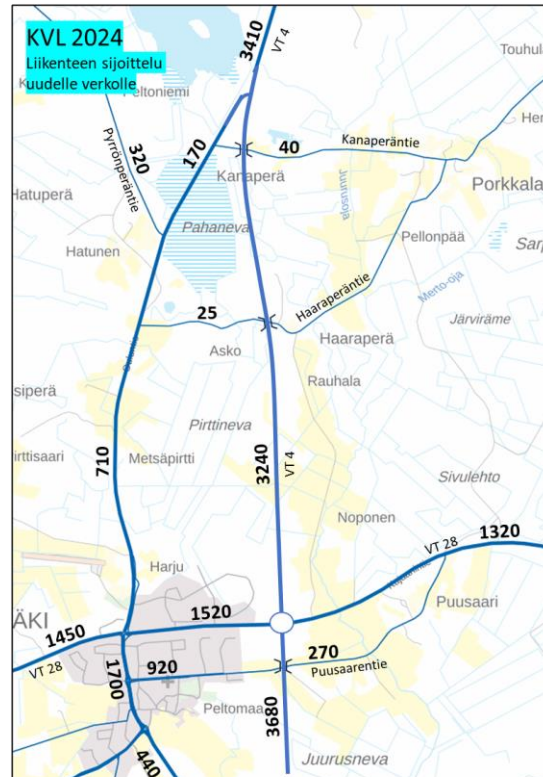
- LIITE 1 Liikenne-ennusteen muodostaminen
- LIITE 2 Yleiskarttaluonnos valtatie 4 ohikulkutiestä (Valtateiden 4 ja 28 eritasoliittymän aluevaraussuunnitelma)

Kärsämäen liikenne-ennuste

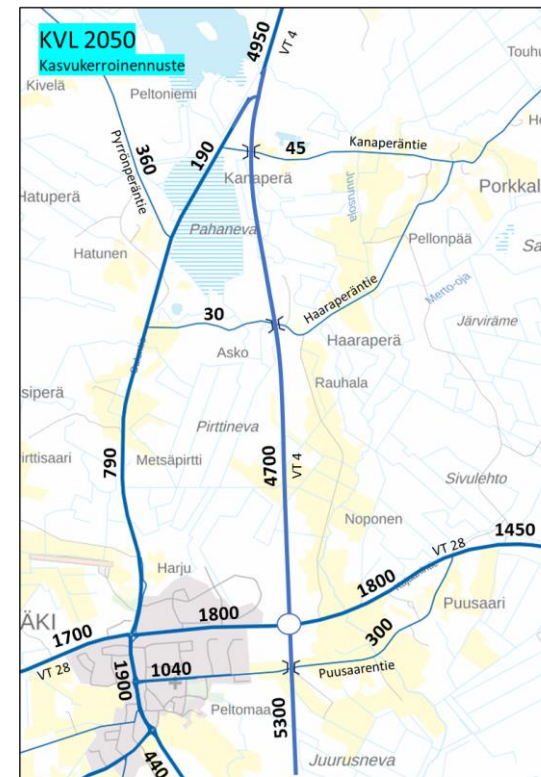
Liikenne-ennusteen muodostaminen



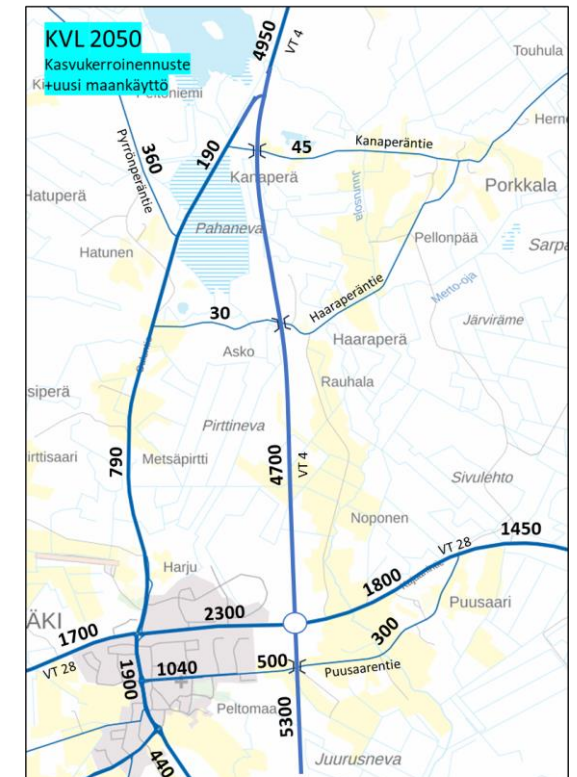
Nykytilanteen liikennemäärät (Väylä)



Nykytilanteen liikennemäärät sijoiteltu uudelle verkolle.



Valtakunnallisen liikenne-ennusteen kasvukertoimien perusteella lasketut ennusteliikennemäärät.



Hankkeen liikenne-ennuste, jossa otettu huomioon liikenteen siirtymät, valtakunnallinen kasvukerroinnennuste sekä uuden maankäytön aiheuttama liikenteen lisääntyminen valtatiellä 28.