

Pysäysperän osayleiskaavan liikenneselvitys



Sweco Finland Oy
Projekti

Työnumero

Asiakas

Tekijä

Päiväys

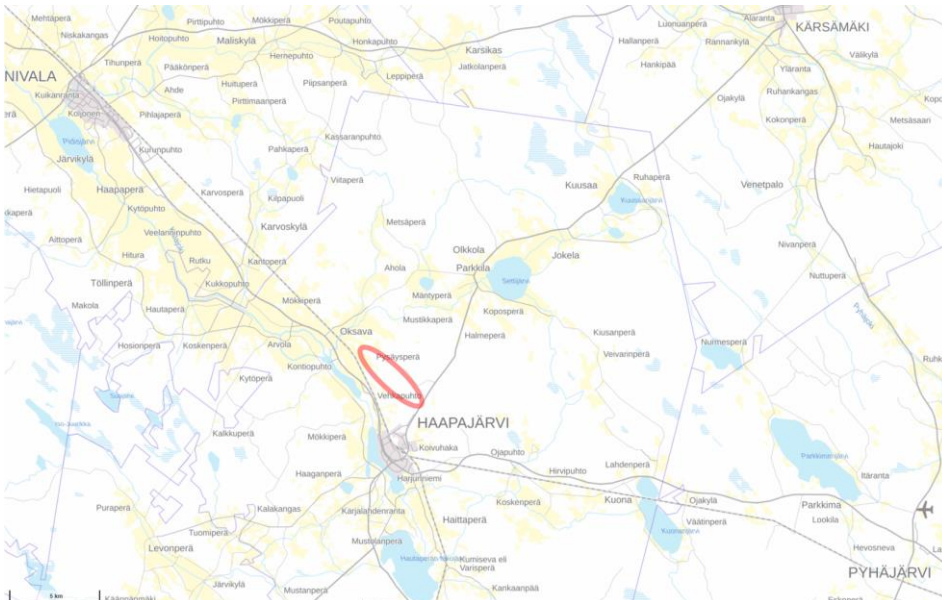
Dokumenttiviite

Y-tunnus: 2661738-3
Haapajärvi_Pysäysperän
osayleiskaava ja selvitykset
25020876
Haapajärven kaupunki
Sanna Lamberg, Jyri Lehtinen
15.12.2025
Pysäysperän liikenneselvitys.docx

1	Työn lähtökohdat	4
2	Nykytilanne	6
2.1	Maankäyttö.....	6
2.1.1	Maakuntakaavoitus	6
2.1.2	Yleiskaava	7
2.1.3	Asemakaavoitus	7
2.2	Autoliikenteen verkko	8
2.2.1	Tie- ja katuverkko	8
2.2.2	Liikennemäärät	9
2.3	Rataverkko	10
2.4	Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet	11
2.5	Moottorikelkkareitit	12
2.6	Joukkoliikenne.....	12
2.7	Liikenneturvallisuus.....	13
3	Maankäytön ja liikenteen kehitys.....	14
3.1	Maankäytön kehittyminen	14
3.2	Matkatuotokset.....	14
3.3	Liikenteen suuntautuminen	15
3.4	Liikenne-ennuste 2040.....	15
4	Liikenneverkon kehittäminen	17
4.1	Autoliikenteen verkko	17
4.2	Rataverkko	17
4.3	Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet	17
4.4	Joukkoliikenne.....	17
4.5	Moottorikelkkareitit	18
4.6	Vaikutukset.....	18
4.6.1	Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus	18
4.6.2	Liikenteen päästöt.....	18
4.6.3	Jalankulku ja pyöräliikenne.....	18
4.6.4	Joukkoliikenne	19
5	Yhteenveto	20
5.1	Kehittämistoimenpiteet ja vaikutukset.....	20
5.2	Jatkosuunnittelu	20

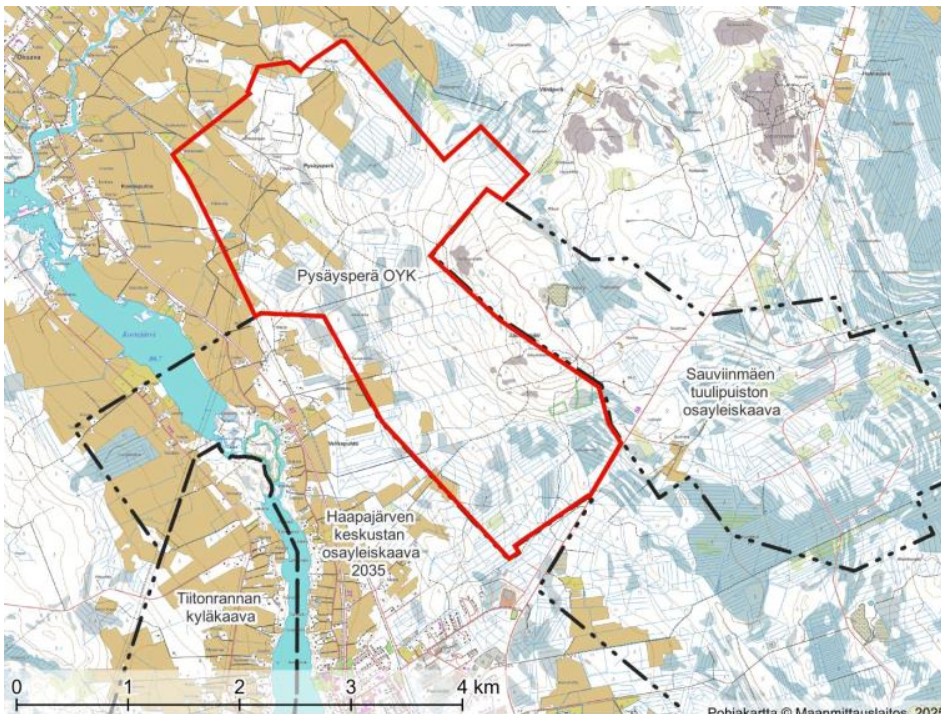
1 Työn lähtökohdat

Liikenneselvitys on tehty liittyen Pysäysperän osayleiskaavaan. Osayleiskaavavalmistelun tavoitteena on laatia MRL 42 § mukainen oikeusvaikutteinen osayleiskaava, joka mahdollistaa vihreän siirtymän ja teollisuuden hankkeiden kehittämisen Pysäysperän sähköaseman ympäristössä sekä toimii yksityiskohtaisemman kaavoituksen lähtökohtana.



Kuva 1 Pysäysperän osayleiskaava-alueen summittainen sijainti Haapajärvellä punaisella. (Taustakartta MML)

Suunnittelualueen koko on noin 650 ha, ja se rajoittuu keskustan osayleiskaavan ja Sauviinmäen tuulivoimapuiston osayleiskaavan väliin jäävälle alueelle Haapajärven taajaman pohjoispuolelle. Luoteessa alue rajoittuu Fingridin Pysäysperän sähköasemaan ja kaakossa Ouluntiehen. Alue on pääosin maa- ja metsätalousaluetta. Alueen pohjoisosassa on sähköasema sekä muutamia asuinkiinteistöjä



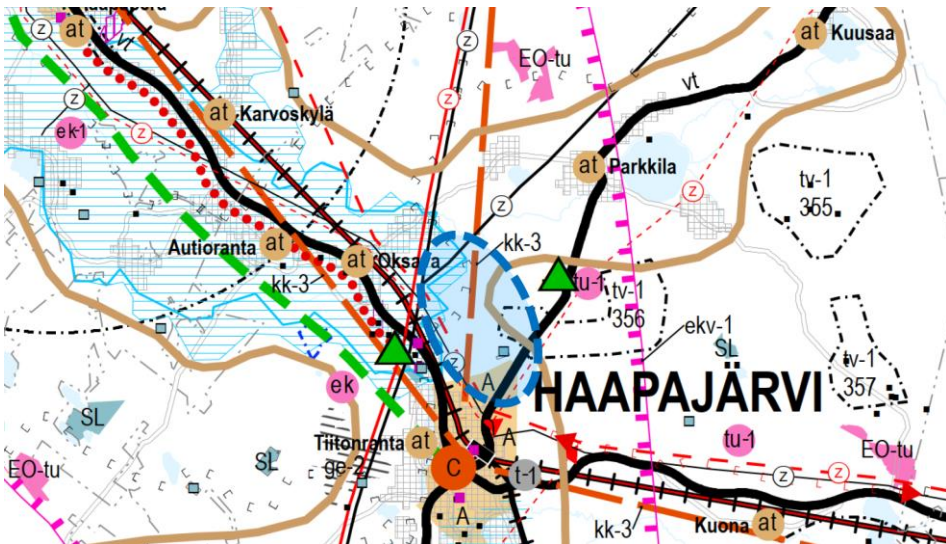
Kuva 2 Osayleiskaavan tarkasteltu alustava raja on esitetty kartalla punaisella. Suunnittelualue rajautuu voimassa oleviin yleiskaavoihin, jotka on esitetty kartalla mustalla rajauksella.

Liikenneselvitys on laadittu Sweco Finland Oy:ssä Haapajärven kaupungin Pysäysperän osayleiskaavan laatimisen tueksi. Selvityksessä tarkastellaan alueen liikenteen ja liikennejärjestelyjen nykytilaa sekä osoitetaan niiden mahdollisia ongelmakohtia. Lisäksi selvityksessä esitetään liikenneverkon mahdollisia kehittämistoimenpiteitä ja tarpeita, jotka tukevat osayleiskaavan tavoitteita ja edistävät samalla liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta alueella. Selvityksen laatimisesta ovat vastanneet DI Sanna Lamberg ja DI Jyri Lehtinen.

2 Nykytilanne

2.1 Maankäyttö

2.1.1 Maakuntakaavoitus



Kuva 3 Ote voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta (© Pohjois-Pohjanmaan liitto). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on lisätty maakuntakaavakartan päälle sinisellä ympyrällä.

Voimassa olevassa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa yleiskaava-alue sijoittuu lähelle Haapajärven keskustatoimintojen aluetta (C) sekä Ouluntien varrella keskustatoimintojen aluetta ympäröivien taajamatoimintojen alueen (A) reuna-alueelle.

Maakuntakaavassa yleiskaava-alueen ympäristössä valtatie 27 ja kantatie 58 on merkitty valtatie merkinnällä, johon liittyy suunnittelumääräys:

”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä edistämään kevyen liikenteen väylien toteuttamista erityisesti taajamien, kyläkeskusten ja koulujen läheisyydessä.”.

Kaava-alueen länsipuolella kulkeva Iisalmi–Ylivieska-rata on merkitty Merkittävästi parannettavaksi nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen pääratana. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean henkilöjunaliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen, mm. taseasteiden poistamiseen sekä kaksoisraiteeseen.”

Maakuntakaavassa kaava-alueen pohjoisosan poikki kulkee Moottorikelkkailureitti tai -ura -merkintä. Merkinnällä osoitetaan olemassa olevia ja suunniteltuja moottorikelkkailun pääreittejä.

Alueen poikki kulkee myös Uusi pääsähköjohto 400 kV ja Ohjeellinen pääsähköjohto 110 kV merkinnät. Toteutetut voimalinjat kohtaavat Pysäysperän sähköasemalla.

2.1.2 Yleiskaava

Suunnittelualueella ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa. Alue rajautuu lounaisosastaan Haapajärven keskustan osayleiskaavaan 2035 (hyväksytty 28.4.2014) ja itäosastaan Sauvinmäen tuulipuiston osayleiskaavaan (hyväksytty 27.4.2015).

Keskustan yleiskaavassa maakuntakaavassa kuvattu Pysäysperän osayleiskaavan kulkeva Moottorikelkkailureitti tai -ura -merkinnän mukainen reitti on kuvattu Moottorikelkkailureitin merkinnällä. Sauvinmäen kaavassa ei ole kuvattu paikkatietoaineistoissa olevaa moottorikelkkailun käyttöön kuvattua reittiä, joka jatkuu Pysäysperän alueella.

2.1.3 Asemakaavoitus

Suunnittelualueella ei ole asemakaavoitettu.

Eteläosastaan osayleiskaava-alue rajautuu vuonna 2009 hyväksytyyn Ouluntien teollisuusalueen asemakaavan alueeseen Palomäen kaupunginosassa. Lähin asemakaava-alue sijaitsee Haapajärven keskustaaajan alueella. Suunnittelualue rajautuu eteläosastaan tähän asemakaava-alueeseen



Kuva 4 Ote Haapajärven voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmäkartasta. Kuvaan on lisätty Pysäysperän osayleiskaava-alueen sijoittuminen alueen pohjoispuolelle.

2.2 Autoliikenteen verkko

2.2.1 Tie- ja katuverkko

Alueen eteläosassa osayleiskaava-alue rajautuu kantatien 58 Haapajärven ja Kärsämäen välisen osuuteen. Kaava-alueen kohdalla kantatie on nimeltään Ouluntie. Ouluntieltä johtaa yksityistieyhteys kaavoittavan alueen itäpuolella oleville tuulivoimaloille ja louhokselle.

Noin kilometrin päässä alueen länsilaidasta kulkee valtatie 27, Nivalantie, Haapajärven ja Nivalan välillä. Iisalmi–Ylivieska-rata kulkee kaava-alueen ja valtatie 27 välillä. Alueen pohjoisosassa sijaitsevalle sähköasemalle johtaa valtatieltä 27 yksityistieyhteys Närkkäisen tasoristeyksen yli Pysäysperäntie -nimistä väylää pitkin. Yksityistieyhteys Pakolan tasoristeyksen kautta katkaistaneen tasoristeysohjelman suunnitellun tasoristeyspoiston yhteydessä. Osayleiskaava-alueen eteläosassa valtatieltä 27 kaava-alueelle oleville peltoalueille johtaa yksityistiet Settilän ja Jaakonahon tasoristeysten kautta.

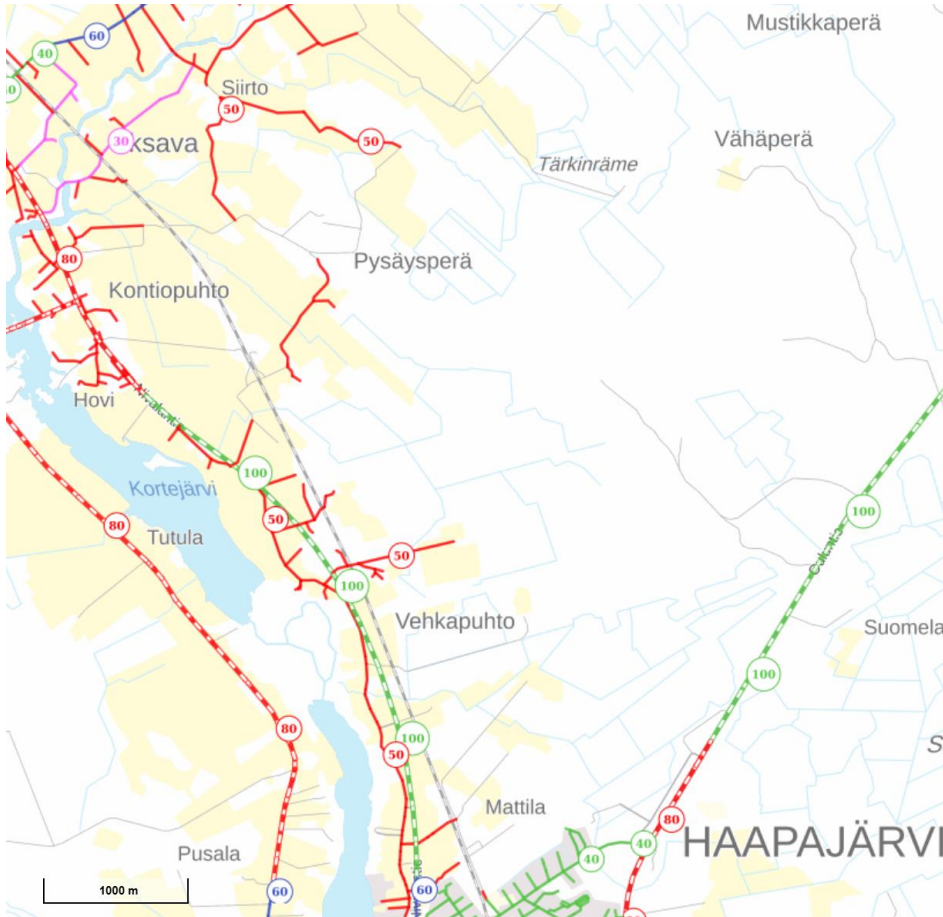
Noin puolitoista kilometriä osayleiskaava-alueen luoteispuolella kulkee Oksavan ja Parkkilan välillä yhdystie 7682. Tien päätepisteissä tie liittyy kantatien 58 ja valtatiehen 27. Yhdystieltä 7682 osayleiskaava-alueen pohjoisosassa oleva sähköasema on saavutettavissa Siirontien ja Viikunantien yksityisteiden kautta.



Kuva 5 Pysäysperän alueen tieverkko ja osayleiskaava-alueen sijoittuminen. Muokattu lähteestä Väylävirasto, 2025. (Taustakartta MML)

Kaava-alueen kohdalla sitä ympäröivät maantiet ovat päällystettyjä, kaksikaistaisia ja yksiajorataisia. Kaava-alueen sisällä tai reunoilla ei kulje kunnan omistamaa katuverkkoa. Lähimmät kadut ovat alueen eteläpuolisella asemakaava-alueella. Alueen teiden nopeusrajoitukset on esitetty alla olevassa kuvassa 6. (Väylävirasto, 2025)

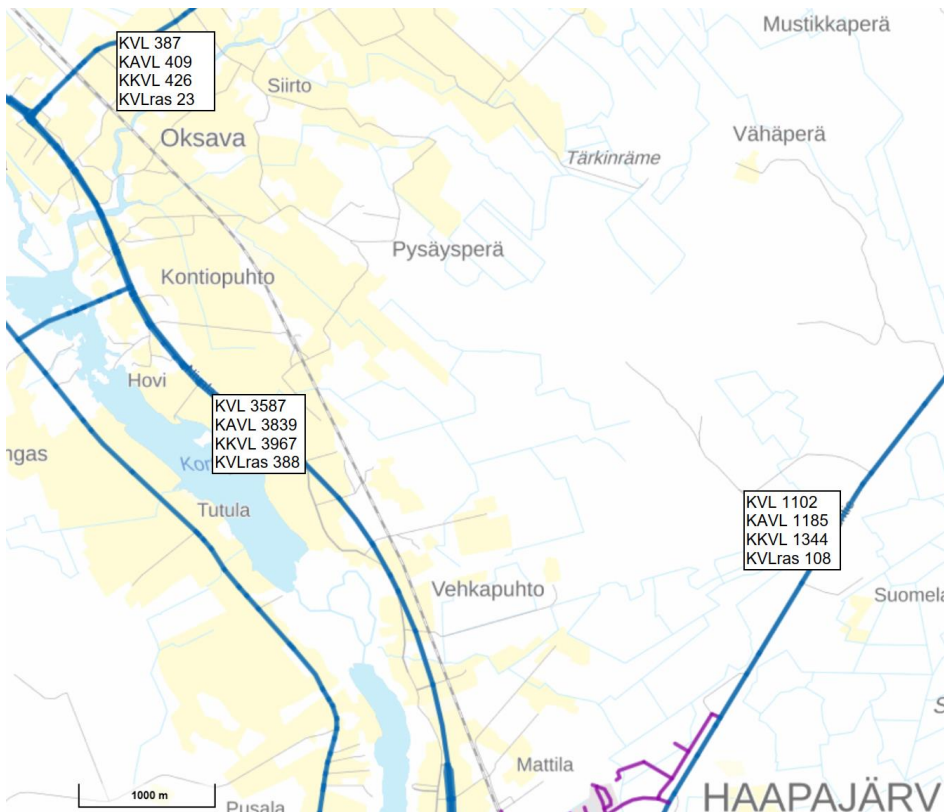
Aluetta lähimmät julkiset, kansallisen luokituksen mukaiset erikoiskuljetusreitit kulkevat noin 30 kilometrin päässä Nivalan, Kärsämäen ja Pyhäjärven suunnassa. (Väylävirasto, 2025)



Kuva 6 Kaavaselvitysalueen ja ympäröivien väylien nopeusrajoitukset Digiroad -aineiston mukaan. (Väylävirasto, 2025) (Taustakartta MML)

2.2.2 Liikennemäärät

Osayleiskaava alueen lähellä kulkevien maanteiden liikennemäärät on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 7 Kaava-alueen lähistöllä sijaitsevien maanteiden liikennemäärät vuodelta 2024.
(Väylävirasto, 2025) (Taustakartta MML)

2.3 Rataverkko

Kaava-alueen länsipuolella kulkee Iisalmi–Ylivieska-rata. Yksiraiteinen rataosuus palvelee tavaraliikennettä ja henkilöliikenteen taajamajunia. Radan sähköistys valmistui vuonna 2024. (Väylävirasto, 2024) Osayleiskaava-alueen länsipuolella on useita tasoristeyskoja. Tasoristeysten parantamisesta tai sulkemisesta on tehty suunnitelma Väyläviraston tasoristeysohjelmaan (Väylävirasto, 2025).



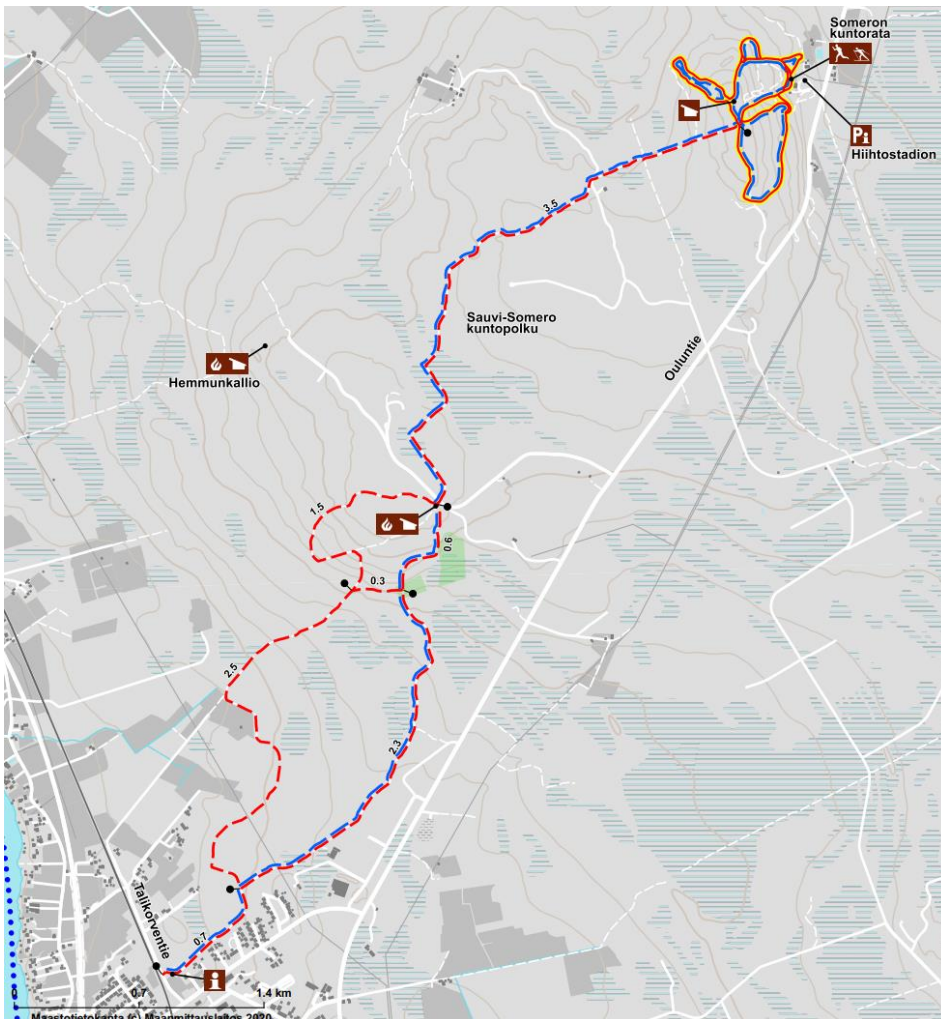
Kuva 8 Tasoristeykset sekä suunnitellut ja toteutetut tasoristeysmuutokset osayleiskaava-alueen länsipuolella. (Väylävirasto, 2025) (Taustakartta MML)

2.4 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet

Aluetta lähinnä oleva päällystetty yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on Viertokadulla, alueen eteläpuolella. Osayleiskaava-alueen kohdalla Valtatien 27 rinnalla kulkee jalankulun ja pyöräliikenteen väyläosuuksista ja vähäliikenteisistä teistä koostuva reitti. Kantatien 58 ja yhdystien 7682 varrella ei kulje erillisiä väyliä jalankululle tai pyöräliikenteelle. Näillä väylillä ei tierekisteritietojen mukaan ole myöskään päällystettyä piennarta. (Väylävirasto, 2025)

Osayleiskaava-alueen eteläosassa kulkevat Sauvi–Somero -ulkoilureitin urat, jotka tarjoava kuntoilumahdollisuuden kävelen, hiihtäen ja pyöräillen. Osoitettu reitti kulkee Someron hiihtostadionin ja Haapajärven keskustan välillä. Lisäksi reitistöllä on kaksi rengasreittiä. Reittikartan ote on esitetty alla olevassa kuvassa 9.

Kaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole rakennettuja erillisiä jalankulun tai pyöräliikenteen väyliä



Kuva 9 Ote Sauvi–Somero ulkoilureittikartasta. (Haapajärven kaupunki, 2025)

Ulkoilureitistön lisäksi maastokartta-aineiston mukaan alueella on paljon muita polkuja ja ajopolkuja.

2.5 Moottorikelkkareitit

Pysäysperän osayleiskaava-alueella kulkee moottorikelkkailuun osoitetut reitit alueen pohjoisosassa.

2.6 Joukkoliikenne

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole säännöllistä joukkoliikennepalvelua.

Haapajärven rautatieasema sijaitsee noin 2,5 kilometriä kaava-alueen eteläreunasta lounaaseen. Asemalta kulkee arkisin ja lauantaan kaksi, sekä sunnuntaisin yksi, taajamajunavuoro sekä luoteeseen Ylivieskaan että itään Iisalmeen. (Fintraffic, 2025)

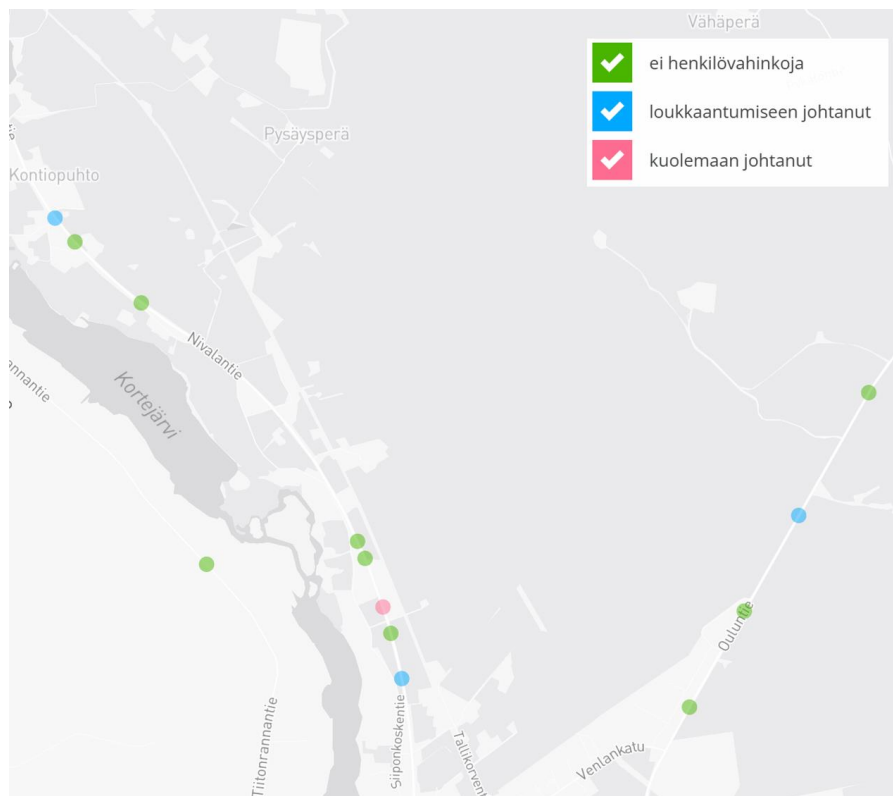
Kaava-aluetta lähimmät säännöllisen joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat valtatiellä 27. Pysäkeillä pysähtyy arkisin keskimäärin noin 7–8 vuoroa, jotka

liikennöivät lähikuntiin (Matkahuolto, 2025). Kaava-alueen ja valtatie välillä kulkee Iisalmi–Ylivieska-rata, joka on ylitettävissä vain tasoristeysten kohdalla.

Kantatiellä 58 ei ole säännöllistä joukkoliikennepalvelua (Fintraffic, 2025). Kantatiellä suunnittelu aluetta lähin joukkoliikennepysäkki on etelässä Palomäntien liittymän molemmin puolin sijaitsevan Palomäen pysäkkiparin pohjoinen pysäkki. Pysäkkilevennyksin varustelluille pysäkeille on suunnittelun alueen reunasta matkaa vajaa kaksi kilometriä. Noin kilometri suunnittelun alueesta pohjoiseen, Ouluntien 532 -osoitteen kohdalla, sijaitsevan Sauvinmäen pysäkkiparin levikkeelliset pysäkit on Digiroad -aineiston mukaan lakkautettu elokuun lopussa 2025. (Väylävirasto, 2025)

2.7 Liikenneturvallisuus

Osayleiskaava-alueen rajalla olevalla Ouluntien ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtui vuosina 2010–2024 tieliikenneonnettomuustilastotietojen mukaan kaksi hirvionnettomuutta, joista toinen johti loukkaantumiseen. Aluetta ympäröivällä liikenneverkolla ei esiinny toistuvia liikenneonnettomuuspaikkoja.



Kuva 10 Osayleiskaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneet tieliikenneonnettomuustilaston mukaiset liikenneonnettomuuspaikat vuosilta 2020–2024. (Ramboll, 2025)

3 Maankäytön ja liikenteen kehitys

3.1 Maankäytön kehittyminen

Osayleiskaavan laadinnan tavoitteena on Pysäysperän sähköaseman ja sitä ympäröivän alueen tulevan maankäytön selkeyttäminen ja ohjaaminen. Alueelle on mahdollisesti sijoittumassa vetyputki, sähkövarastoja ja muita energiahuollon toimintoja ja energiantensiivistä teollisuutta, kuten vetytalouden toimintoja tai datakeskuksia.

Osayleiskaavan mitoitustavoitteena on tarvittavilta osin joustavat kaavamerkinnot ja vaihtoehtoisten toteutustapojen mahdollistaminen. Kaavoituksen avulla luodaan myös teollisuustonttireserviä. Mitoitustavoitteiden mukaiset ratkaisut tarkentuvat asemakaavoitusvaiheessa osin.

3.2 Matkatuotokset

Osayleiskaavan luonnoksen merkittävät liikenteen matkatuotokset syntyvät teollisuusalueista, joita osoitetaan noin 210 hehtaaria. Lisäksi osayleiskaavassa osoitetaan noin 50 hehtaaria teollisuuden pitkän aikavälin reservialueita, jotka voidaan ottaa käyttöön, kun samalla maankäyttömerkinnällä osoitetut alueet ovat lähes toteutuneet. Alueelle osoitetaan myös energiahuollon aluetta, jolle voidaan osoittaa myös energiantensiivistä teollisuutta.

Kaava-alueella kulkeva voimajohto, viereinen tuulivoimapuisto, sähköasema ja kaavaillut voimajohtohankkeet luovat edellytyksiä uusille, energiantensiivisille teollisuustoiminnoille. Uuden teollisuuden kumipyöräkuljetusten määrät voivat olla merkittävästi tavanomaista teollisuutta vähäisempiä, sillä materiaalit ja käyttövoima voidaan kuljettaa voimalinjojen, putkikuljetusyhteyksien ja tietoliikenneväylien avulla. Myös energiantensiivisten teollisuustoimintojen työntekijämäärät on arvioitu kaavoitettua alaa kohti merkittävästi perinteistä teollisuutta pienemmiksi.

Kaavoitettavien teollisuuden alueiden toimintojen arvioidaan tuottavan kaava-alueelle noin 400 työpaikkaa. Tässä tarkastelussa ei ole huomioitu teollisuuden reservialueita. Energiahuollon toimintojen arvioidaan synnyttävän säännöllistä huoltoliikennettä, mutta työntekijämäärät jäävät vähäisiksi. Mahdolliset varavoima- tai säätövoimalaitokset voivat synnyttää materiaalikuljetuksia.

Osayleiskaavan joustavat kaavamerkinnot mahdollistavat erilaisia toimintoja, joiden matkatuotokset voivat vaihdella paljon. Kasvavien liikennemäärien vaikutusta etenkin liikennejärjestelyjen toimivuuteen tulee tarvittaessa tarkastella alueen kasvaessa asemakaava- ja rakennuslupavaiheissa.

Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -opas (Ympäristöministeriö, 2008) kuvaa teollisuuden tuottavan päivässä noin yhden käynnin per työntekijä. Kun alueen kulkutapaosuus henkilöautolla oletetaan olevan 100 % ja henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste työmatkoilla 1,14 henkilöä, synnyttää osayleiskaava-alue arvioidun työntekijämäärän perusteella noin 700 henkilöautomatkaa, joista puolet alueelle saapuvia ja puolet poistuvia.

Tavaraliikenteen käyntien määrä ja huoltoliikenteen autokäyntien määrä on teollisuudessa, teollisuudenalasta riippuen, päivässä noin 10-30 per toimipaikka. (Ympäristöministeriö, 2008). Kun alueelle arvioidaan syntyvän pääosin suuria yhden toimijan tontteja, arvioidaan osayleiskaava-alueen toiminnoista syntyvän kolmen toimipaikan huolto- ja tavaraliikenteen matkatuotos. Toimipaikan tuottaessa keskimäärin 20 käyntiä, synnyttää alueen toiminnot 120 tavara- tai huoltoliikenteen matkaa, puolet saapuvia ja puolet poistuvia.

Alueen muista toiminnoista syntyvä matkatuotos sekä alueen sisäisten matkojen määrä arvioidaan vähäiseksi.

Osayleiskaava-alueen tuottamaksi liikennemääräksi arvioidaan päivittäin noin 820 matkaa. Liikennemäärä kuvaa keskimääräistä arkiliikennettä. Teollisuustyön vuorojärjestelyillä voi olla merkittävä vaikutus liikenteen jakautumiselle eri viikonpäiville ja päivän eri tunneille.

3.3 Liikenteen suuntautuminen

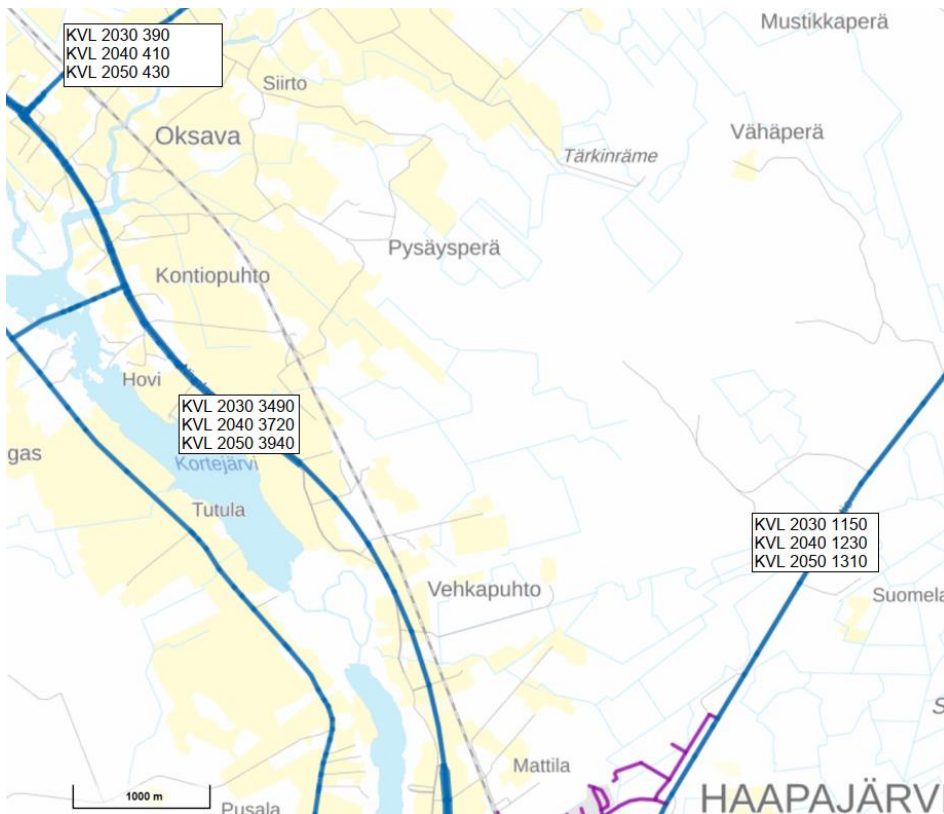
Liikenteen suuntautuminen on tehty asiantuntija-arviona. Nykyisten liikennemäärien suuntautumista ei tiedetä, sillä liittymistä ei ole laskentatietoja. Nykyinen Vientolankadun liittymä Ouluntiellä arvioidaan melko vähäliikenteiseksi, sillä se palvelee nykyisin lähinnä Ouluntien teollisuusaluetta, joka on vielä pääosin rakentumatta.

Alueella päivittäin työskentelevien henkilöiden voidaan arvioida pääasiassa asuvan läheisessä Haapajärven taajamassa tai pendelöivän pääasiassa noin puolen tunnin ajomatkan päässä alueelta. Läheisiä asutuskeskittymiä ovat Pyhäjärven, Kärämäen, Nivalan ja Reisjärven taajamat Vihannin, Oulaisten, Merijärven ja Kalajoen taajamat.

Asutuskeskittymien ja valtatieverkon saavutettavuuden pohjalta alueen Ouluntien (kantatie 58) kautta kulkevan liikenteen oletetaan suuntautuvan Ouluntiellä lounaaseen Haapajärven suuntaan.

3.4 Liikenne-ennuste 2040

Alueen maanteiden tulevia liikennemääriä arviotiin hyödyntäen valtakunnallisen liikenne-ennusteen kasvukertoimia sekä matkatuotoslaskennan tuloksia. Alla on esitetty ilman uusien kaava-alueiden vaikutusta lasketut, yleistä liikenteen kasvua kuvaavat karkeat ennusteet vuosien 2030, 2040 ja 2050 keskivuorokausiliikenteelle, KVL. Ennusteet on laskettu vuoden 2022 valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen kasvukertoimien ja vuoden 2024 keskivuorokausiliikenteen pohjalta.



Kuva 11 Yleisten liikenteen kasvukertoimien mukaan lasketut ennusteliikennemäärät vuosille 2030, 2040 ja 2050, ilman uusien kaava-alueiden matkatuotoksia. (Taustakartta MML)

Ouluntien perusennusteen mukainen liikennemäärän kasvu on pientä verrattuna kaavoitettavan maankäytön mahdollistamaan liikennemäärän kasvuun. Merkittävin liikennemäärän kasvu syntyy Ouluntielle Viertolankadun liittymään, josta liikennevirrat hajaantuvat muulle verkolle. Mikäli liikennetuotoslaskelman mukainen maankäyttö toteutuu vuoteen 2040 mennessä, on keskivuorokausiliikennemäärä Ouluntielle yleiskaava-alueen kohdalla noin 2050 ajoneuvoa. Tällöin Viertolankadun kohdalla Ouluntien liikenteestä noin 66 % olisi Pysäysperän osayleiskaava-alueen matkatuotosta.

Vaikka arvioitu liikennemäärän kasvu on nykyliikennemääriin huomattava, ei kokonaisliikennemäärän kaava-alueen valmistumisen jälkeen arvioida synnyttävän toimivuusongelmaa.

4 Liikenneverkon kehittäminen

4.1 Autoliikenteen verkko

Autoliikenne kaava-alueelle ohjataan Viertolankadun kautta, siten että uusi kokoojakatu osayleiskaava-alueelle jatkuu suoraan Ouluntien maantieliittymästä. Sähköasemalle johtava kokoojakatu linjataan voimajohdon viereen. Alueella kulkeva virkistysreitti ohjataan kulkemaan uuden kokoojakadun ali.

Viertolankadun maantieliittymä on väistötillallinen kolmihaaraliittymä. Ennustetuilla liikennemäärillä ei liittymän parantamiselle ole tarvetta.

Pysäysperän osayleiskaava-alueelle osoitetun uuden kokoojakadun linjaus ja liittyminen Viertolankatuun on osoitettu voimassa olevan asemakaavan vastaisesti ja vaatii asemakaavan päivityksen.

Osayleiskaavassa on esitetty nykyinen yksityistie pääsytienä Nivalantien suunnasta sähköasemalle ja sen eteläpuolelle osoitetuille asuntoalueille. Lisäksi luoteesta tulevien yksityisteiden jatkeeksi on osoitettu kaksi uutta ohjeellista pääsytielinjausta. Nämä yhteydet mahdollistavat alueen nykyisten toimintojen ajoreittien säilymisen sekä toimivat mahdollisina pelastustiereitteinä valtatieltä 27 ja yhdystieltä 7682.

4.2 Rataverkko

Kaavalla ei osoiteta muutoksia radanvarren maankäyttöön, mikä edelleen mahdollistaa Iisalmi–Ylivieska-radan kehittämisen nykyisessä ratakäytävässään.

4.3 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet

Uuden Viertolankadun ja sähköaseman välille osoitetun kokoojakadun kanssa samaan käytävään on osayleiskaavaluonnoksessa osoitettu jalankulun ja pyöräliikenteen yhteystarve. Uusi jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys alueelle liittyy Viertolankadun yhdistettyyn jalkakäytävään ja pyörätiehen ja edelleen Haapajärven taajaman pyöräteihin.

4.4 Joukkoliikenne

Houkuttelevien joukkoliikennedyhteyksien kehittäminen alueelle voi olla hankalaa. Suunniteltu väyläverkko ei esimerkiksi tue joukkoliikennelinjan ohjaamista kulkemaan alueen läpi ja keskimäärin Suomessa joukkoliikenteen

kulkutapaosuus alle 20 000 asukkaan seuduilla on 0 % (Ympäristöministeriö, 2008). Olemassa olevien joukkoliikennepalvelujen saavutettavuuden parantamiseksi alueen jatkosuunnittelussa voidaan tutkia ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä Nivalantien joukkoliikennepysäkeille.

4.5 Moottorikelkkareitit

Alueen poikki kulkeville moottorikelkkaurille on osayleiskaavaluonnoksessa osoitettu uudet linjaukset.

4.6 Vaikutukset

4.6.1 Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus

Teollisuusalue lisää liikennettä, mikä kasvattaa liikenneturvallisuusriskejä ympäröivällä verkolla. Kuitenkin uutta väyläverkkoa rakennettaessa voidaan luoda turvallisia jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä sekä raskaan liikenteen ratkaisuja.

Kaava-alueen liikenteen on suunniteltu tapahtuvan pääsääntöisesti Viertolankadun maantieliittymän kautta. Pysäysperän sähköaseman alueelta reitti pohjoiseen Nivalan suuntaan asemakaava-alueen eteläreunan kautta on noin 10 kilometriä pidempi kuin nykyisiä yksityistieyhteyksiä pitkin. Ellei yksityisteiden käyttöä estetä, on oletettavaa, että merkittävä osuus kaava-alueen liikennetuotoksesta ohjautuu käyttämään alueen pohjoisreunassa olevia yksityisteitä.

Alueen Ouluntiehen liittyvän ohjeellisen päätieyhteyden suora linjaus ei ole autoliikenteen nopeuksien hallinnan kannalta hyvä ratkaisu. Ylinopeudet lisäävät onnettomuusriskejä ja liikenteen negatiivisia ympäristövaikutuksia. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että liikenneväylät suunnitellaan siten, että väylän geometria tukee sen nopeusrajoitusta.

Alueen liikenteen liittyminen Ouluntiehen tapahtuu nykyisen liittymän kautta, eikä liikenteen kasvusta lähtökohtaisesti synny tarvetta muuttaa nykyistä maantiefraa.

4.6.2 Liikenteen päästöt

Uudesta teollisuustoiminnasta syntyvä liikenteen kasvu lisää liikenteen päästöjä. Lähialueella vaikuttava pöly- ja pienhiukkasmäärä sekä melutaso kasvavat jonkin verran. Teollisuudelle osoitettujen alueiden välittömässä läheisyydessä ei ole asuinrakennuksia tai virkistysreittejä. Asumattomalla alueella teollisuuden ja liikenteen päästöhaittoja kokevien määrä jää vähäiseksi.

4.6.3 Jalankulku ja pyöräliikenne

Alueen rakentamisella on positiiviset vaikutukset kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin. Kokoojakadun rinnalle on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve. Turvalliset jalkakäytävät ja pyörätiet lisäävät alueen saavutettavuutta kestäväillä liikennemuodoilla ja parantavat suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta. Alueelle syntyvät työpaikat ovat houkuttelevalla pyöräilyetäisyydellä Haapajärven keskustaajamasta ja hyvät pyörätieyhteydet mahdollistavat turvallisen pyöräliikennedyhteyden alueelle.

Pääosa nykyisestä ulkoilureitistöstä on osoitettu osayleiskaavaluonnoksessa nykyiselle sijainnille. Sauvin ja Someron välillä kulkeva hiihtoreitti on osoitettu kulkemaan alikulussa alueen läpi kulkevan autoväylän kohdalla. Noin 2,5 km osuus nykyisestä ulkoilureitistöstä ei ole kuvattuna osayleiskaavaluonnoksessa, tämän reittiosuuden kohdalle on osoitettu teollisuuden reservialuetta.

4.6.4 Joukkoliikenne

Alueen rakentumisella ei oleteta olevan suurta vaikutusta joukkoliikenteeseen. Teollisuustoiminta voi synnyttää jonkin verran lisäkysyntää joukkoliikennepalveluille. Osayleiskaavan liikenneratkaisut eivät kuitenkaan tue joukkoliikenneratkaisuja eikä seudun nykyiset joukkoliikennepalvelut ole osayleiskaava-alueen saavutettavuuden kannalta houkuttelevia.

5 Yhteenveto

Pysäysperän osayleiskaava-aluetta suunnitellaan Haapajärven keskustan pohjoispuolelle. Noin 650 hehtaarin alue ylettyy etelässä Ouluntieltä Pysäysperän sähköaseman ympäristöön asti. Alueelle kaavoitetaan pääsääntöisesti teollisuuden ja energiahuollon alueita.

5.1 Kehittämistoimenpiteet ja vaikutukset

Uusi teollisuusalue mahdollistaa monipuolisen, laajoja tontteja vaativan liiketoiminnan lähellä seudun keskustaajamaa. Alueen sijoittuminen asumattomalle alueelle hyvien tieyhteyksien varrelle, tarjoaa hyvän saavutettavuuden, muttei kuitenkaan synnytä suuria liikennehaittoja asumiselle.

Alueen pääväyläksi on kaavaluonnoksessa osoitettu etelästä Viertolankadulta Pysäysperän sähköasemalle johtava uusi kokoojakatu. Viertolankatu liittyy Ouluntiehen (kantatie 58) väistötillallisen kolmihaaraliittymän kautta. Liittymä ei vaadi kehittämistoimenpiteitä osayleiskaavaan liikennetuotosarvioon perustuen. Alueen pohjoispää on saavutettavissa myös nykyisiä yksityisteitä ja osayleiskaavassa niitä jatkavia pääsytielinjauksia pitkin.

Kokoojakadun varteen toteutettava jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys laajentaa seudun pyörätieverkkoa ja mahdollistaa turvallisen työmatkapyöräilyn alueelle Haapajärven keskustan suunnasta. Kaava-alueen eteläosassa kulkevat ulkoilureitit säilyvät pääosin ja kokoojakadun alikulku mahdollistaa turvallisen reitin mm. hiihdolle.

5.2 Jatkosuunnittelu

Osayleiskaava-alueen liikennevaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Merkittävimmät vaikutukset ovat alueelle syntyvän teollisen toiminnan liikenteelliset tarpeet. Alueelle toteutettavia toimintoja tarkemmin suunniteltaessa tulee tarkastella niistä syntyviä liikennemääriä ja liikenteen suuntautumista. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida Ouluntien (kantatie 58) ja Nivalantie (valtatie 27) välisen liikenneympyrän toimivuus, kun kaava-alueen tuottama liikennemäärä ja sen suuntautuminen tarkentuu.

Osayleiskaava-alueelle tulevan väyläverkoston jatkosuunnittelussa tulee huomioida etenkin liikenneturvallisuus ja liikennevirtojen ohjautuminen. Alueen sisäisten autoliikenteen väylien suunnittelussa tulee huomioida liikenteen ohjautuminen Ouluntien kautta niin, ettei alueen pohjoisosan yksityisteille ohjaudu liikennettä hallitsemattomasti. Kokoojakadun jatkosuunnittelussa tulee varmistaa kadun nopeusrajoitusta tukeva väylägeometria. Kokoojakatu liittyy Viertolankatuun Pysäysperän osayleiskaava-alueen eteläpuolella kyseisellä

alueella voimassa olevan asemakaavan vastaisesti. Uusi kokoojakadun linjaus
vaatiikin asemakaavan päivityksen.

Lähteet

Fintraffic, 2025. <https://matka.fintraffic.fi/> -palvelu. Luettu 20.11.2025

Haapajärven kaupunki, 2025. <https://www.haapajarvi.fi/sauvi-someron-ulkoilualue-verkkosivu>. Luettu 10.12.2025

Matkahuolto, 2025. <https://reittiopas.matkahuolto.fi/> -palvelu. Luettu 9.12.2025

Ramboll. 2025. Onnettomuudet kartalla -verkkopalvelu. Saatavissa: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

Tiehallinto, 2001. Tasoliittymät, Suunnitteluvaiheen ohjaus. ISBN 951-726-731-2

Väylävirasto, 2024. <https://vayla.fi/ylivieska-iisalmi>. Luettu 11.8.2025

Väylävirasto, 2025. Väylämappi -karttapalvelu, Digiroad ja Tiestötiedot -aineistot.

Ympäristöministeriö, 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27 | 2008. ISBN 978-952-11-3170-7