

Pyhäjoki Keskikylän asemakaava liikenneselvitys

2.6.2025



Muutosluettelo

Versio	Päiväys	Muutoksen kuvaus	Tarkastettu	Hyväksyjä
	2.6.	Poistettu luottamukselliset tiedot		
	11.4.	Ensimmäinen versio		

Sweco Finland Oy	Y-tunnus: 2661738-3
Projekti	Hyperco_Pyhäjoki_datakeskus_liikenne- nneselvitys
Työnumero	25018218-004
Asiakas	HyperCo Oy
Tekijä	Sanna Lamberg ja Jyri Lehtinen
Päiväys	02.06.2025
Dokumenttiviite	Liikenneselvitys.docx

1	Työn lähtökohdat ja tavoitteet	4
1.1	Kaavan tavoitteet	4
1.2	Liikenneselvityksen tavoitteet	4
2	Nykyinen maankäyttö ja voimassa olevat kaavat.....	4
2.1	Maankäyttö.....	4
2.2	Maakuntakaava	4
2.3	Yleis- ja asemakaavat	6
3	Liikenteen nykytila	7
3.1	Autoliikenne.....	7
3.2	Joukkoliikenne.....	8
3.3	Kävely- ja pyöräliikenne	8
3.4	Liikenneturvallisuus.....	9
4	Tiehankkeet ja -suunnitelmat	10
5	Maankäyttö ja liikenteelliset vaikutukset.....	10
5.1	Liikenteen suuntautuminen	11
5.2	Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste	12
5.2.1	Vaikutukset ja toimenpiteet.....	13
6	Suunnittelualueen saavutettavuus	14
6.1	Yhteydet asemakaava-alueelle	15
7	Yleiset vaikutukset ja yhteenveto	16
	Lähteet	17

1 Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Pyhäjoen Keskikylän alueelle suunnitellaan suurteollisuusalueen kaavoittamista. Asemakaavoituksen tavoitteena on alueen kaavoittaminen mahdollisimman muuntojoustavasti siten, että se mahdollistaa alueen käytön datakeskustoimintaan sekä mahdollisimman laajasti muuhunkin toimintaan teollisuusalueen kaavamerkinnän sallimissa rajoissa. Lisäksi asemakaavatyön kanssa rinnakkain alueelle laaditaan oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Pyhäjoen Keskikylä sijaitsee noin 15 kilometrin etäisyydellä Pyhäjoen taajamasta Vihannintien (seututie 790) varrella sekä Fingridin kantaverkon ja Valkeuden sähköaseman vieressä. Alue on tällä hetkellä ojitettua suota ja raivattua talousmetsää, jossa kulkee metsäautotie. Alueella ei sijaitse asutusta. Suunnittelualueen halkaisee Fingridin kantaverkon suurjännitelinjat ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee kantaverkon sähköasema.

Tässä liikenneselvityksessä arvioidaan, millaisia liikennemääriä asemakaavan muutos voisi tuottaa ja mitä vaikutuksia sillä on alueelle.

1.1 Kaavan tavoitteet

Pyhäjoen kunnan ja hanketoimijan tavoitteena on kehittää suunnittelualueelle suuremman teollisuusluokan toimintaa, joka mahdollistaa alueelle datakeskuksen rakentamisen tai muun teollisen toiminnan. Asemakaava laaditaan lähtökohtaisesti teollisuus- tai varastorakennusten alueeksi. Asemakaava ohjaa alueen rakentamista ja siinä osoitetaan tulevan teollisuusalueen liittyminen ympäristöönsä.

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tarkastellaan uuden teollisuusalueen ja sen ympäristön suhdetta. Yleiskaavan tavoitteena on tutkia tulevan teollisuusalueen liittyminen ympäristöön, ratkaista yleiskaavallisella tasolla lähialueiden maankäyttö- ja liikenneratkaisut, sekä huomioida maisema-, kulttuuriympäristö- ja luontoarvot. Yleiskaavatyön yhteydessä laaditaan vaikutusten arviointi.

1.2 Liikenneselvityksen tavoitteet

1. Laaditaan liikenneselvitys kaavoituksen tueksi: liikenneselvityksessä käydään läpi suunnittelualueen nykytila liikenneverkon ja -määrien osalta, arvioidaan kaavan liikennetuotokset ja arvioidaan liikenteestä syntyviä vaikutuksia.
2. Määritellään suunnittelualueelle pää- ja varareittiyhteydet sekä kartoitetaan alueelle johtavien teiden kuntoa.
3. Selvitetään, miten suunnittelualueelle voi kuljettaa raskaita kuljetuksia rakentamisen aikana.
4. Dokumentoidaan yhteydet suunnittelualueelle valtatie 8:lta ja Oulun suunnasta.

2 Nykyinen maankäyttö ja voimassa olevat kaavat

2.1 Maankäyttö

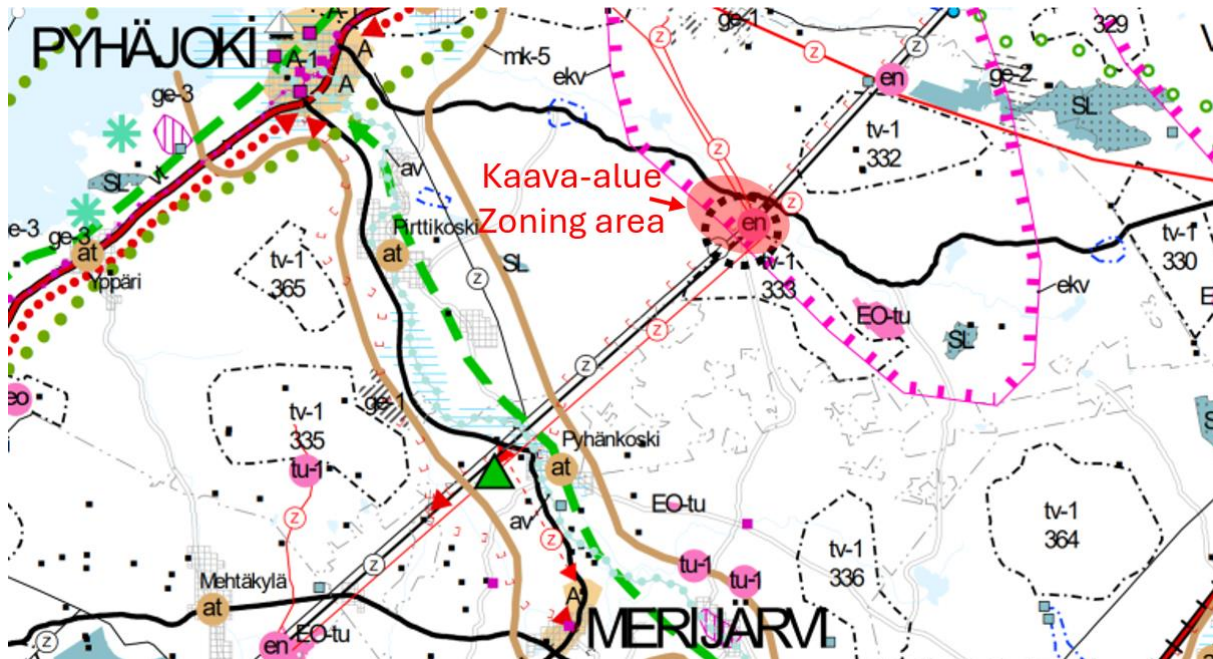
Alue on tällä hetkellä ojitettua suota ja raivattua talousmetsää, jossa kulkee metsäautotie. Alueella ei sijaitse asutusta ja alueelle on mahdollista kaavoittaa riittävän laajoja tonttialueita teollisuuden tarpeisiin. Suunnittelualueen halkaisee Fingridin kantaverkon suurjännitelinjat ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee kantaverkon sähköasema.

2.2 Maakuntakaava

Alueella on voimassa viime vuosina kolmessa vaiheessa uudistettu Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava.

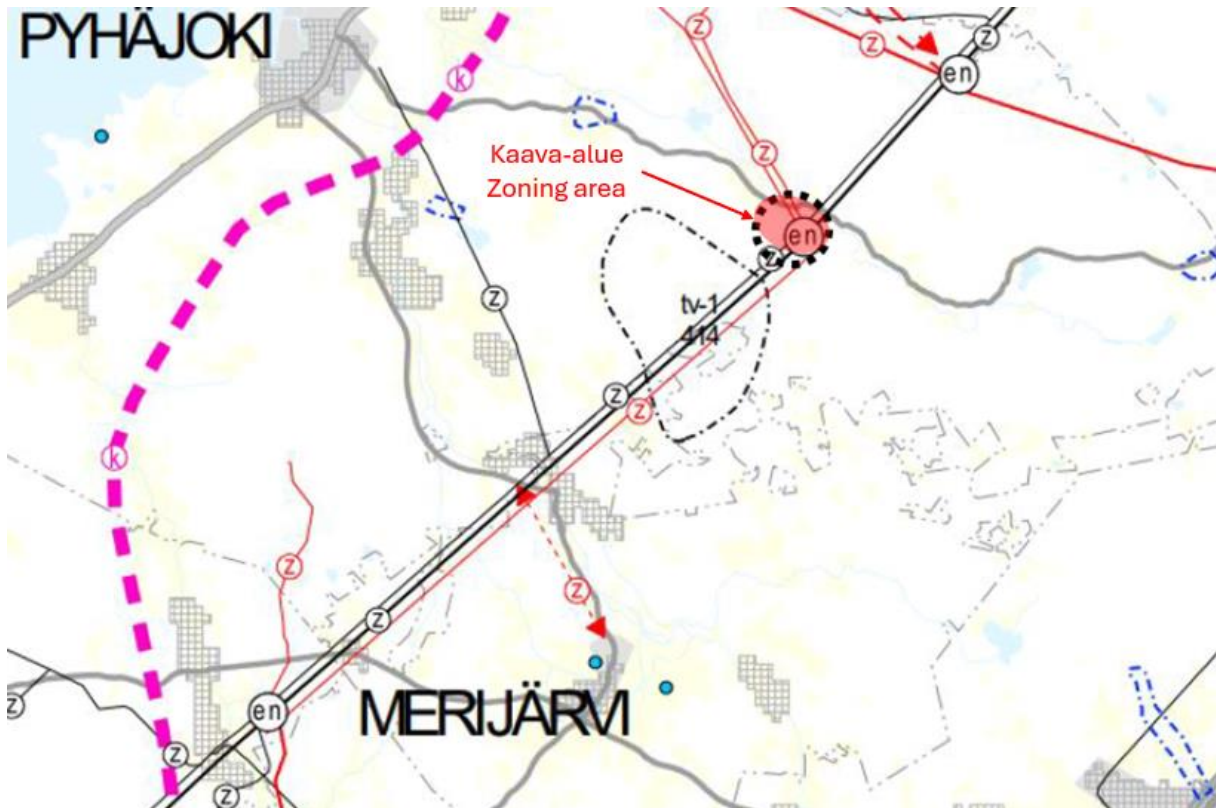
1. vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 2.12.2013, vahvistettu ympäristöministeriössä ja tullut lainvoimaiseksi 2017.
2. vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 7.12.2016 ja saanut lainvoiman 2.2.2017.
3. vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018 ja määrätty tulemaan voimaan ilman lainvoimaa maakuntahallituksessa alueidenkäyttölain 201 §:n nojalla 5.11.2018. Korkein hallinto-oikeus (KHO)

on 17.1.2022 antamallaan päätöksellä hylännyt vaihemaakuntakaavan hyväksymistä koskevat valitukset ja 3. vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman.



Kuva 1 Ote oikeusvaikutuksettomasta maakuntakaavayhdistelmästä. Kaava-alueen sijainnin merkintä lisätty punaisella. (Sweco Finland Oy, 2025)

Lisäksi 11.10.2021 on tullut vireille Pohjois-Pohjanmaan energia- ja ilmastovaihemaakuntakaavan laatiminen. Vaihemaakuntakaavan maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 13 §:n mukainen viranomaisehdotus on ollut nähtävillä 23.2.2024 saakka. Ehdotusvaiheen julkinen kuuleminen on ollut 23.9.2024-24.10.2024. Kaavaehdotus on asetettu uudelleen nähtäville 17.2.-21.3.2025. Tavoiteaikataulun mukaan maakuntavaltuusto käsittelee vaihemaakuntakaavan hyväksymistä kokouksessaan 27.5.2025.

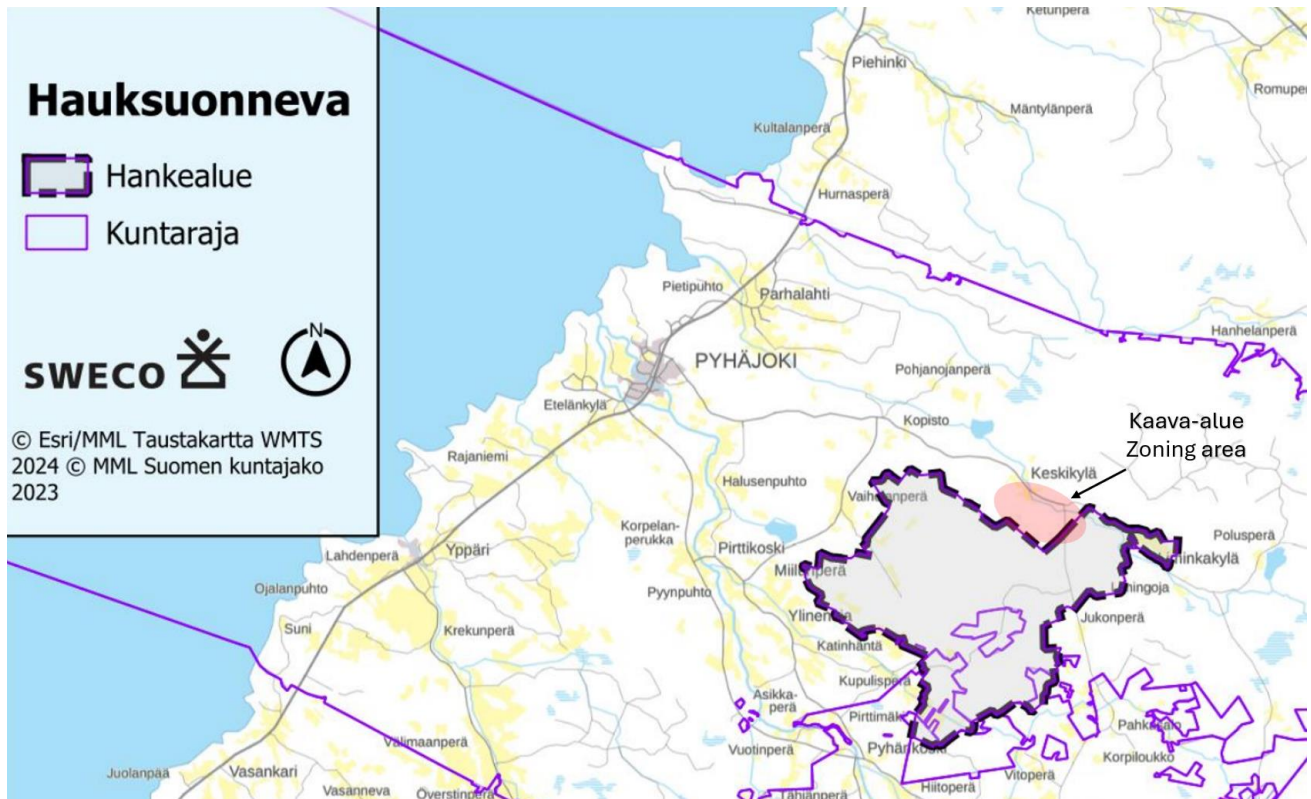


Kuva 2 Karttaote vireillä olevan Pohjois-Pohjanmaan energia- ja ilmastovaihekaavasta. Kaava-alueen sijainnin merkintä lisätty punaisella. (Sweco Finland Oy, 2025)

Liikennejärjestelmää kuvaavassa 1. vaihekaavassa kaava-alueen lähellä olevat väylät on kuvattu nykytilaisiksi, lukuun ottamatta valtatie 8. Pyhäjoen kohdalla valtatie 8 on kuvattu merkittävästi parannettava valtatie (vt) / kantatie (kt) -merkinnällä. Merkinnällä osoitetaan huomattavaa tien parantamista, joka on verrattavissa tien uus- tai laajennusinvestointeihin.

2.3 Yleis- ja asemakaavat

Suunnittelualueella ei ole voimassa olevaa yleis- tai asemakaavaa. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on vireillä Hauksuonnan tuulivoimapuiston yleiskaava. Tuulivoimahanke on tullut vireille 18.2.2023 ja hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu nähtäville 28.8.2024.

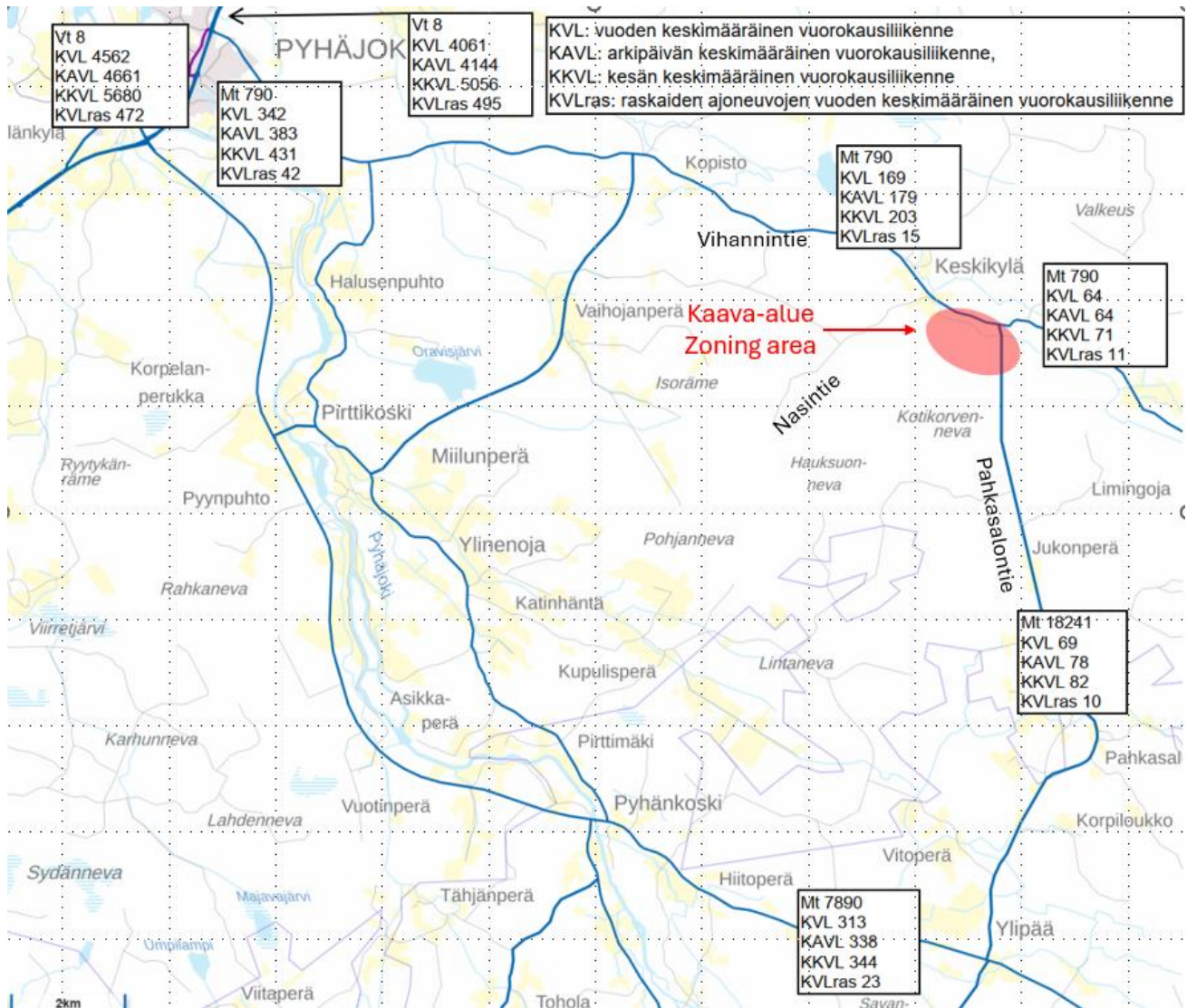


Kuva 3 Ote Pyhäjoen ja Merijärven Hauksuonnevan tuuli- ja aurinkovoimahankkeen YVA-ohjelmasta. Kaava-alue osoitettu punaisella. (wpd Suomi Oy, 2025)

3 Liikenteen nykytila

3.1 Autoliikenne

Kaava-alueelle johtaa kolme maantieyhteyttä. Yleiskaava-alueen pohjoisreunassa kulkee Pyhäjoen ja Vihannin välillä kulkeva maantie 790, joka alueen kohdalla tunnetaan nimillä Vihannintie ja "Pottutie". Alueen itäreunassa on maantie 18241, Pahkasalontie. Pahkasalontie johtaa etelään, noin 10 kilometriä kaava-alueen eteläpuolella kulkevalla maantielle 7890, joka kulkee Pyhäjoen ja Oulaisten välillä. Maantiet ovat yksiajorataisia, kaksikaistaisia väyliä. Maantie 790 on päällystetty Pyhäjoelta lähes Pahkasalontien liittymään asti. Muutoin alueen väylät ovat päällystämättömiä. Kaava-alueella sijaitsevalla Limingojan sillalla, jota pitkin kulkee Pahkasalontie, on voimassa paino- ja leveysrajoitus. Maanteiden nopeusrajoitus on 80 km/h. Maanteitä ei ole valaistu. Kyseisten maanteiden varrella on joitakin kymmeniä asuttavia kiinteistöjä, osa maantien välittömässä läheisyydessä. Vihannintien ja Pahkasalontien liittymässä Pahkasalontieltä tuleva liikenne on osoitettu väistämisvelvolliseksi merkillä B5 *Väistämisvelvollisuus risteyksessä*. Kaava-alueen lähellä olevien maanteiden kesän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4 Kaava-alueen ympäristön maanteiden vuoden 2024 Velho-järjestelmän mukaiset keskivuorokausiliikennemäärät. Kaava-alue osoitettu punaisella. (Taustakartta MML) (Väylävirasto, 2025b)

Alueelle johtaa lyhyitä kiinteistöliittymiä Pahkasalontieltä. Asemakaavoitettavan alueen luoteispuolelle noin puolen kilometrin päässä kulkee Nasintie -niminen yksityistie, joka liittyy tiehen 790 Limingojan sillan länsipuolella.

Merkittävin maantie lähialueella on valtatie 8 noin 15 km päässä, Pyhäjoen keskustaaamassa.

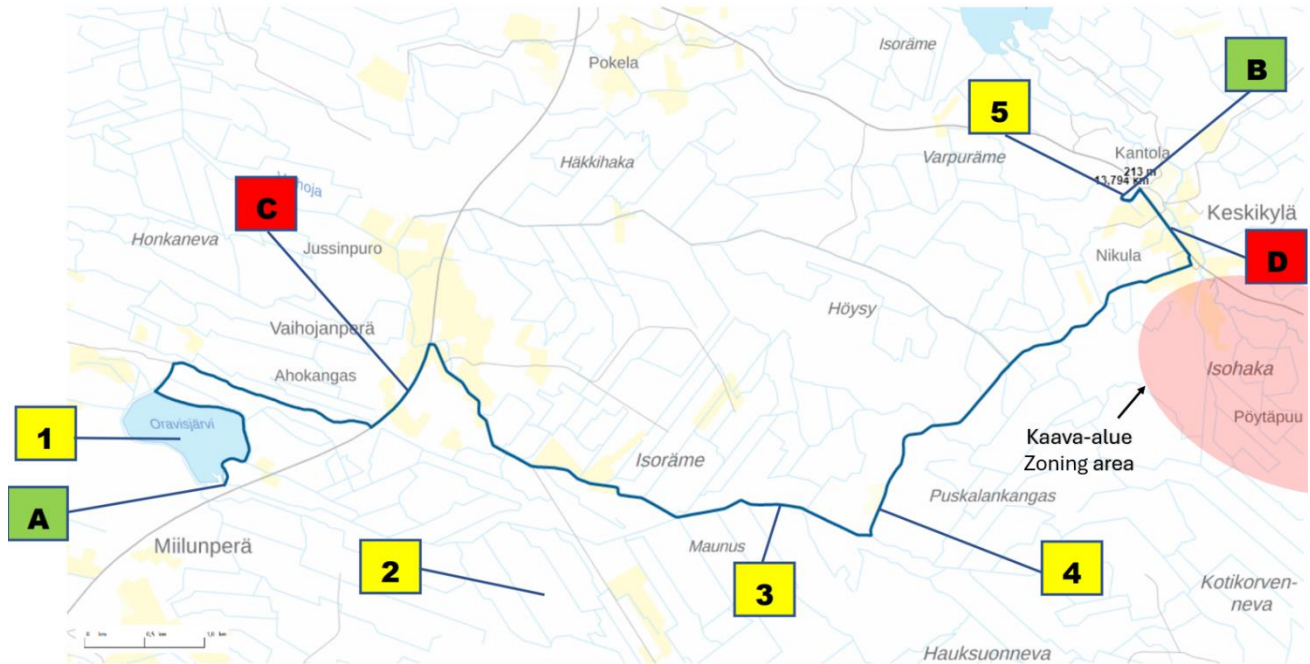
3.2 Joukkoliikenne

Suunnittelualueen lähellä ei ole käytössä olevia joukkoliikenteen pysäkkejä, joilla pysähtyisi säännöllistä joukkoliikennettä. Lähimmät pysäkit sijaitsevat kaava-alueen luoteispuolella Vihannintien (seututie 790) varrella Keskikylän kohdalla: Lindelänkujan ja Keskikylän pysäkkiparit. Nämä sijaitsevat noin kahden kilometrin päässä suunnittelualueelta.

3.3 Kävely- ja pyöräliikenne

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole erillisiä jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä. Vihannintien päällystetyt pientareet ovat kapeat, eivätkä mahdollista turvallista pyöräilyä. Näin ollen alueen autoliikenteen väylillä pyöräily tapahtuu ajoradalla. Autoliikenteen väylien lisäksi kaava-alueella kulkee joitakin polkuja ja metsäautoteitä.

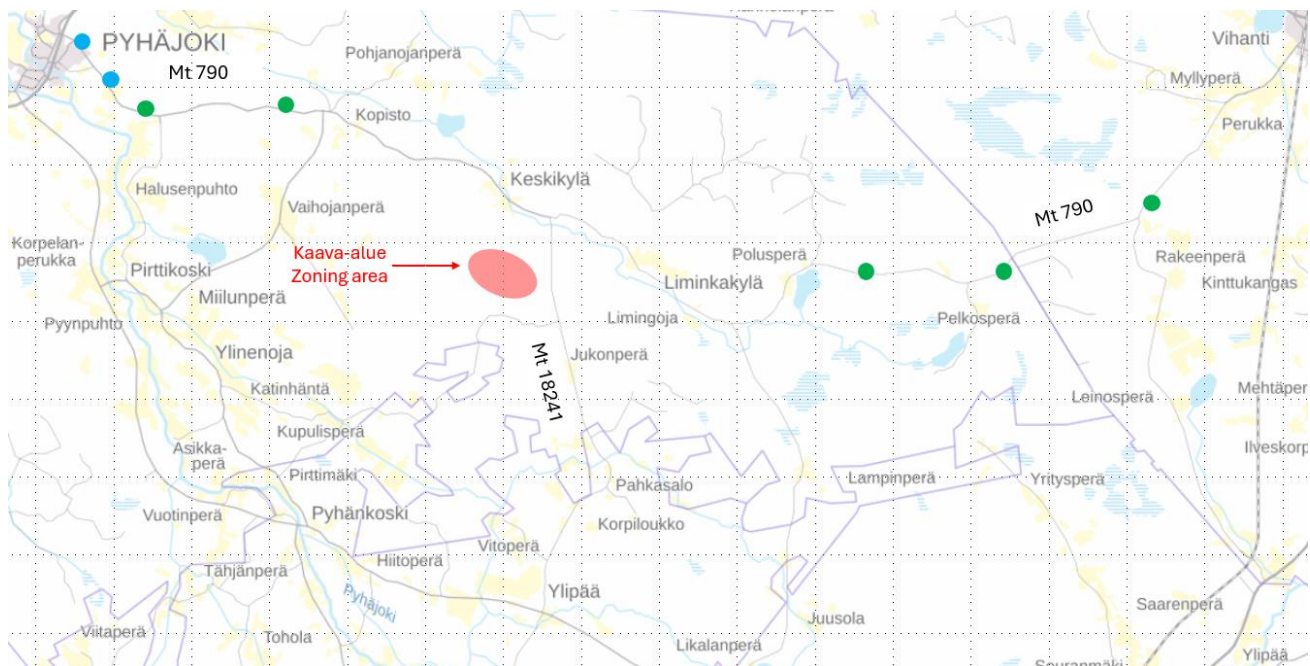
Alueen länsipuolelle Nasintielle on osoitettu Nasin kesäretkeilyreitti (kuva 5). Nasin reitti on osa Pyhäjoen virkistysreittiverkostoa. Reitti lähtee Keskikylän kylätalolta (entinen koulu) Vihannintietä kääntyen Nasintielle. Nasista reitti jatkuu Vaihojanperälle ja edelleen sieltä Oravisjärvelle.



Kuva 5 Ote Nasin reitin reittikartasta. Kaava-alueen sijainti lisätty kuvaan. (Pyhäjoen kunta, 2024)

3.4 Liikenneturvallisuus

Viiden vuoden aikana 2019–2023 kaavoitettavalla alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole tapahtunut tieliikenneonnettomuuksia. Alueelle johtavalla maantiellä 790 on viiden vuoden aikajaksolla tapahtunut seitsemän poliisin tietoon tullutta tilastoitua onnettomuutta. Näistä kaksi on ollut loukkaantumiseen johtaneita yksittäisonnettomuuksia, neljä hirtionnettomuutta ja yksi kohtaamisonnettomuus, josta ei seurannut henkilövahinkoja. Tiellä 18241 vastaavalla ajanjaksolla ei ole tapahtunut tilastoitavia onnettomuuksia.



Kuva 6 Teillä 790 ja 18241 vuosina 2019 - 2023 tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet on esitetty sinisellä ja muut vihreällä. (Taustakartta MML). (Väylävirasto, 2025a.)

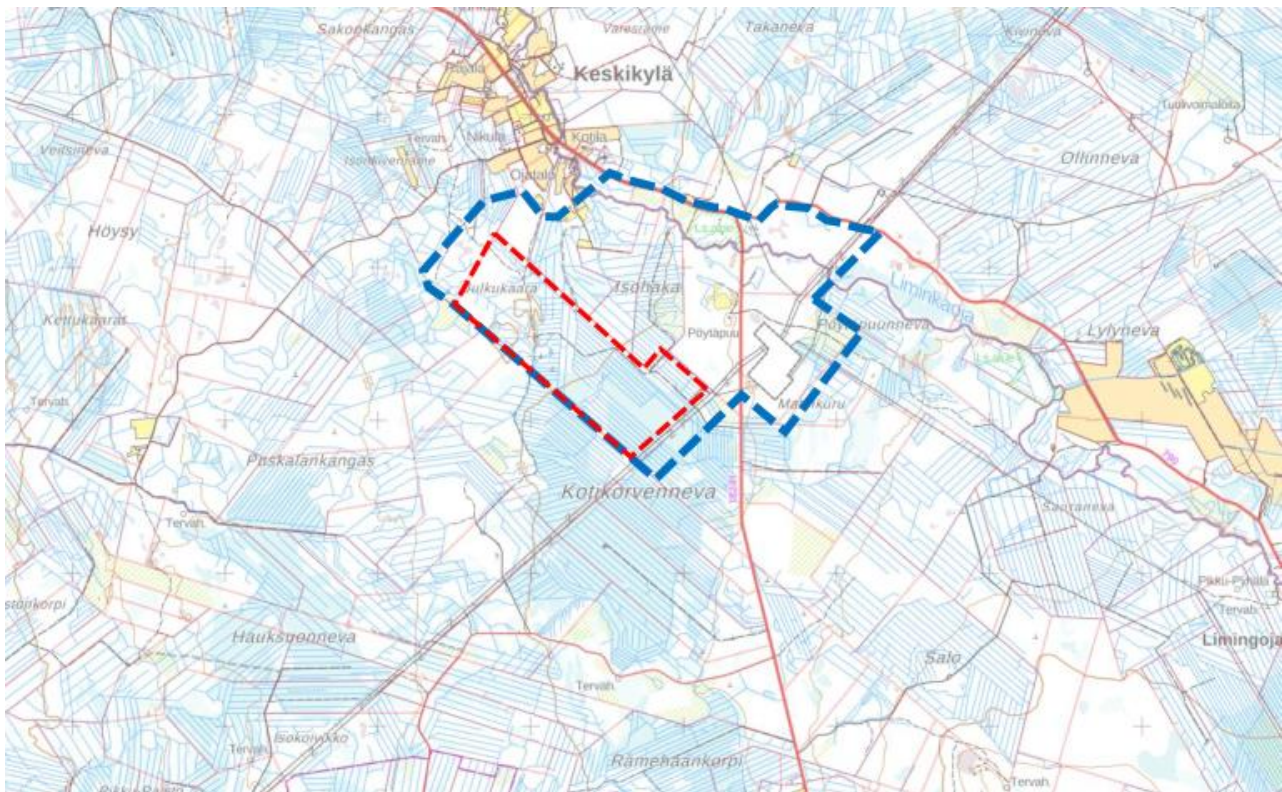
Onnettomuustiedoissa ei esiinny onnettomuuskasautumia. Onnettomuudet ovat pääsääntöisesti hirtvionnettomuuksia. Liikenneympäristössä ei onnettomuustilastotiedon pohjalta ilmene merkittäviä liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia paikkoja.

4 Tiehankkeet ja -suunnitelmat

Pahkasalontieellä olevan Limingojan painorajoitetun sillan kehittämiseksi on aloitettu neuvottelut Pyhäjoen kunnan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen välillä. Sillan mahdollisella parantamisella on vaikutusta asemakaava-alueen saavutettavuuteen etenkin raskailta ajoneuvoilla.

5 Maankäyttö ja liikenteelliset vaikutukset

Keskikylän yleiskaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan asemakaavoitettavan alueen koko on noin 93 hehtaaria ja yleiskaavoitettavan alueen koko on noin 345 hehtaaria. Asemakaavan sekä yleiskaavan alustavat rajaukset on esitetty kuvassa (Kuva 7). Asemakaavoitettava alue on esitetty punaisella ja yleiskaavan alue sinisellä. Kaava on rajattu kiinteistörajoihin mukaan. Asemakaavoitettavan alueen laajuus tarkentuu kaavoituksen edetessä. Yleiskaavoitettava alue rajautuu pohjoisessa Vihannintiehen, idässä Fingridin kantaverkon johtokäytävään ja sähköaseman alueeseen, lounaassa vireillä olevaan Hauksuonnevan tuulipuiston yleiskaava-alueeseen ja luoteessa kulkee metsätalousalueen maanomistusrajoihin. Myös yleiskaavan rajausta tarkentuu kaavoituksen ja Hauksuonnevan hankkeen edetessä. (Sweco 2025)



Kuva 7 Suunnittelualan sijainti Pyhäjoen Keskikylällä. Asemakaavoitettava alue punaisella ja yleiskaavoitettava alue sinisellä. (Sweco, 2025)

Alustava kaavaehdotus sallii pääkäyttötarkoituksena teollisuus- ja varistorakentamisen. Kaavan on tarkoitus mahdollistaa teollinen toiminta mahdollisimman laajasti erilaiseen toimintaan, teollisuusalueen kaavamerkinnän sallimissa rajoissa.

Liikennetuotosten laskemisessa on käytetty soveltuvilta osin Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -ohjetta (Ympäristöministeriö, 2008). Henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste työmatkoilla on ohjeen mukaan 1,14 (alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudut ja muut seutukunnat). Työmatkojen kulkutapajakaumana on arvioitu asiantuntija-arviona. Arvioitu kulkutapajakauma:

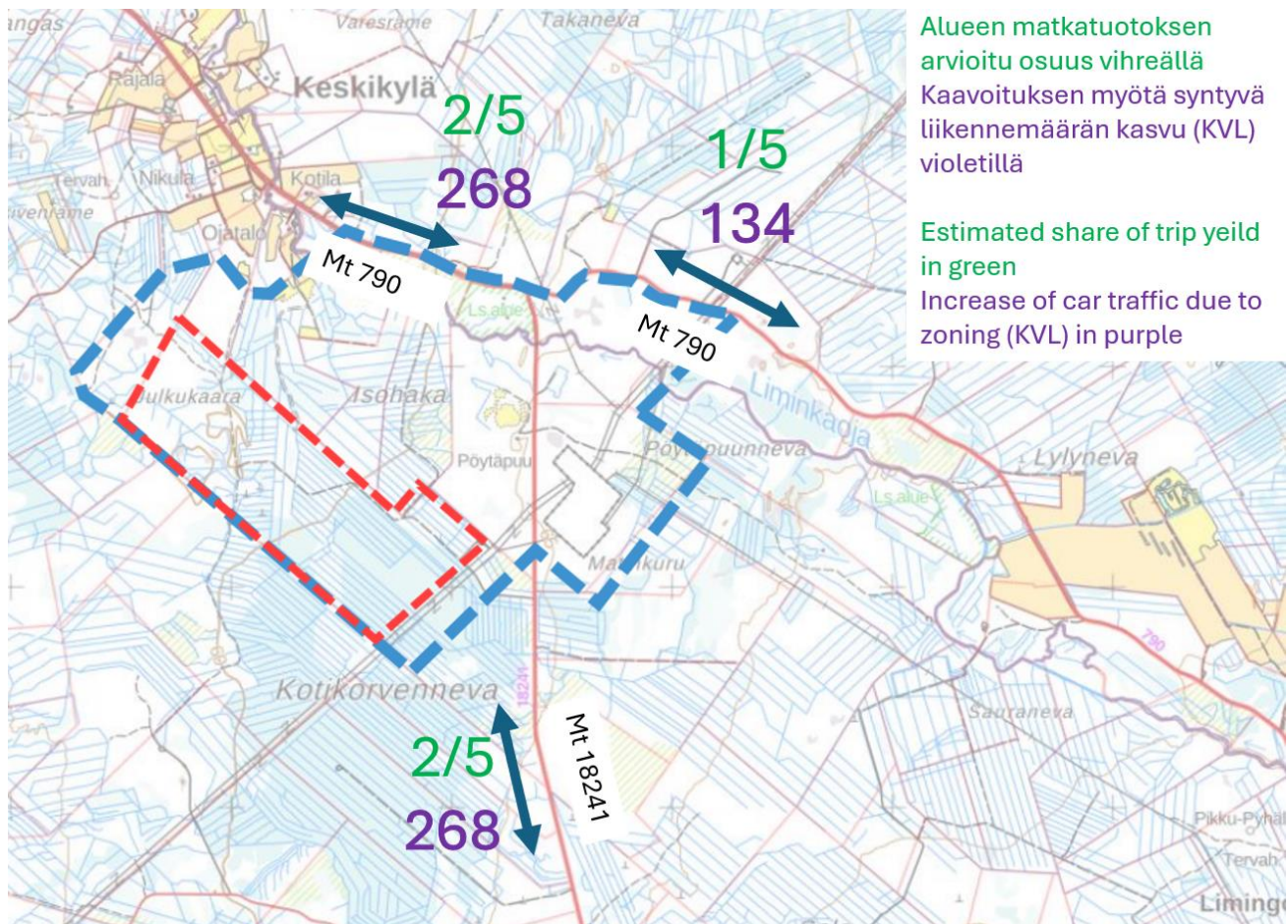
- Jalan 1 %
- Pyörällä 3 %
- Henkilöautolla 96 %
- Joukkoliikenteellä 0 %

Kun otetaan huomioon toiminnan synnyttämä matkojen määrä, henkilöauton keskimääräinen kuormitusaste työmatkoilla sekä henkilöauton kulkutapaosuus, kokonaisuudessaan alueen arvioidaan synnyttävän päivittäin suurimmillaan noin 670 asemakaava-alueelle suuntautuvaa tai sieltä lähtevää automatkaa.

5.1 Liikenteen suuntautuminen

Liikenteen suuntautuminen on tehty asiantuntija-arviona. Nykyisten liikennemäärien suuntautumista ei tiedetä, sillä liittymistä ei ole laskentatietoja.

Kaava-alueen lähellä ei ole suuria asutuskeskittymiä. Alueella päivittäin työskentelevien henkilöiden voidaan arvioida pendelöivän pääasiassa noin puolen tunnin ajomatkan päässä alueelta. Läheisiä asutuskeskittymiä ovat Pyhäjoen, Vihannin, Oulaisten, Merijärven ja Kalajoen taajamat. Asutuskeskittymien ja valtatie 8 saavutettavuuden pohjalta alueen liikenteestä kaksi viidennestä arvioitiin suuntautuvan etelään Pahkasalontielle (yhdystie 18241) sekä länteen Vihannintielle (seututie 790). Viidenneksen liikenteestä arvioitiin suuntautuvan itään Vihannintielle (seututie 790).



Kuva 8 Kaava-alueen matkatuotoksen arvioitu suuntautuminen ja autoliikenteen keskivuorokausiliikenteen kasvu kaava-alueelle johtavilla väylillä (Taufakartta MML)

5.2 Liikennetuotoslaskelma ja liikenne-ennuste

Traficomien valtakunnallista tieliikenne-ennustetta (2024) käytetään tieverkon keskeisten väylien liikennemäärien arvioimiseen tulevaisuudessa. Laskelmassa on käytetty ennustevuotta 2040 Pohjois-Pohjanmaan maakunnan alueella. Nykyliikenteen kasvukertoimet vuoteen 2040 Pohjois-Pohjanmaalla on esitetty alla.

Kaikki ajoneuvot:

Valtatie (vt8): 1,394

Seututie (st790): 1,129

Yhdystie (mt 7890, mt 18241):
1,042

Kevyet ajoneuvot:

Valtatie (vt8): 1,428

Seututie (st790): 1,133

Yhdystie (mt 7890, mt 18241):
1,040

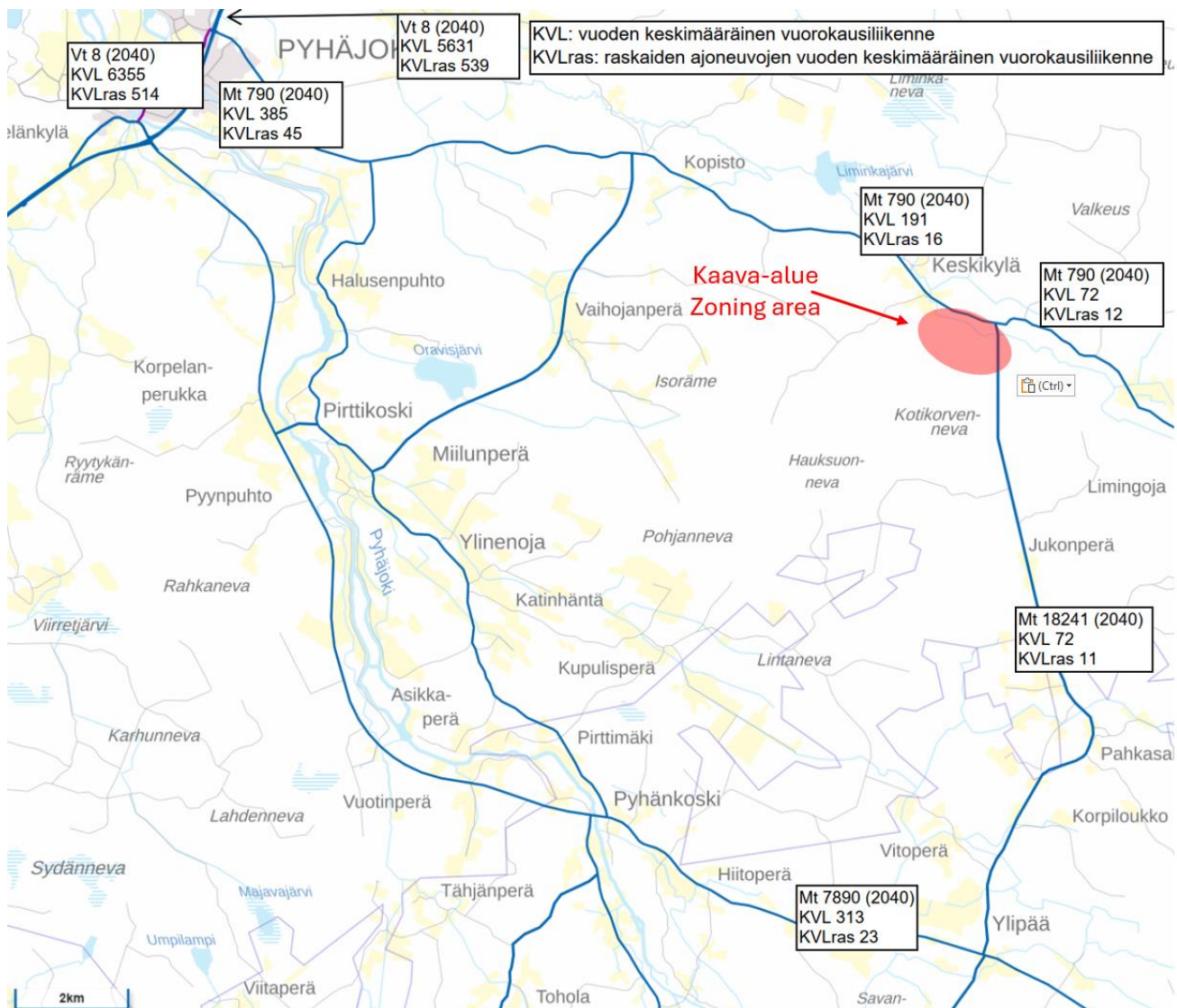
Raskaat ajoneuvot

Valtatie (vt8): 1,089

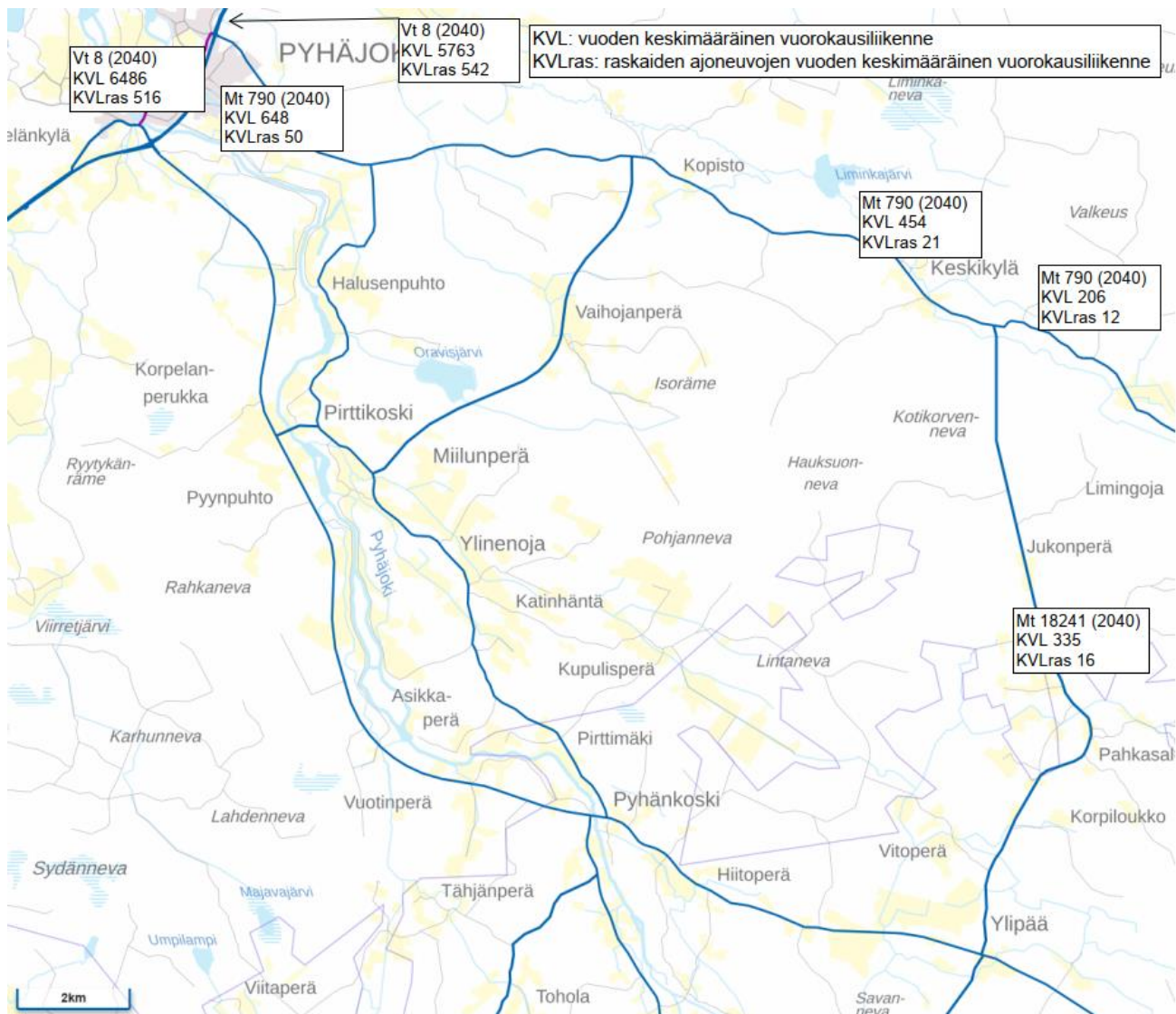
Seututie (st790): 1,077

Yhdystie (mt 7890, mt 18241):
1,068

Raskaan liikenteen osuuden huomioiva tieliikenne-ennusteen mukainen vuoden 2040 ennusteliikennemäärä on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 9 Vuoden 2040 ennusteliikennemäärät ilman kaava-alueen tai muiden lähialueen hankkeiden vaikutusta.



Kuva 10 Vuoden 2040 ennusteliikennemäärät sisältäen kaava-alueen tuottamat liikennemäärät.

5.2.1 Vaikutukset ja toimenpiteet

Kaava-alueen rakentamisen myötä aluetta ympäröivien maanteiden liikennemäärät kasvavat prosentuaalisesti merkittävästi. Pahkasalontien liikennemäärän arvioidaan nousevan lähes viisinkertaiseksi. Väylien nykyiset liikennemäärät ovat kuitenkin pieniä, eikä liikennemäärien kasvusta synny merkittäviä parannustarpeita. Uuden maankäytön myötä syntyvästä autoliikenteestä ei arvioida syntyvän liikenteellisiä toimivuusongelmia nykyisten liikennemäärien ollessa pieniä. Selkein liikenteen kasvu voi vaikuttaa vt 8 ja mt 790 liittymän välityskykyyn. Valtatien 8 liikennemäärän yleinen kasvu on suuri tarkasteluvuoteen 2040. Kaava-alueen maankäytöstä syntyvän sivusuunnan, Vihannintien (seututie 790), liikennemäärän kasvun ei arvioida merkittävästi heikentävän liittymän toimivuutta.

Liikennemäärien kasvaessa liikenneonnettomuuden riski ja kunnossapitotarve kasvavat. Pyöräilyn ja jalankulun olosuhteet heikkenevät hieman, kun autoliikenne eri kulkumuotojen yhteiskäytössä olevilla ajoradoilla kasvaa. Autoliikenteestä mahdollisesti syntyvät meluhaitat kasvavat alueelle johtavilla väylillä. Liikenteen haitat (kuten liikenneturvallisuuden heikkeneminen, melu ja päästöt) kasvavat väylien välittömässä läheisyydessä olevilla kiinteistöillä, vähäisen liikennemäärän takia haitat jäävät kuitenkin vähäisiksi. Alueen rakennuttua raskaan liikenteen määrän kasvu nykyisestä on maltillinen. Liikennemäärien kasvussa ei ole huomioitu alueen muita käynnissä olevia hankkeita.

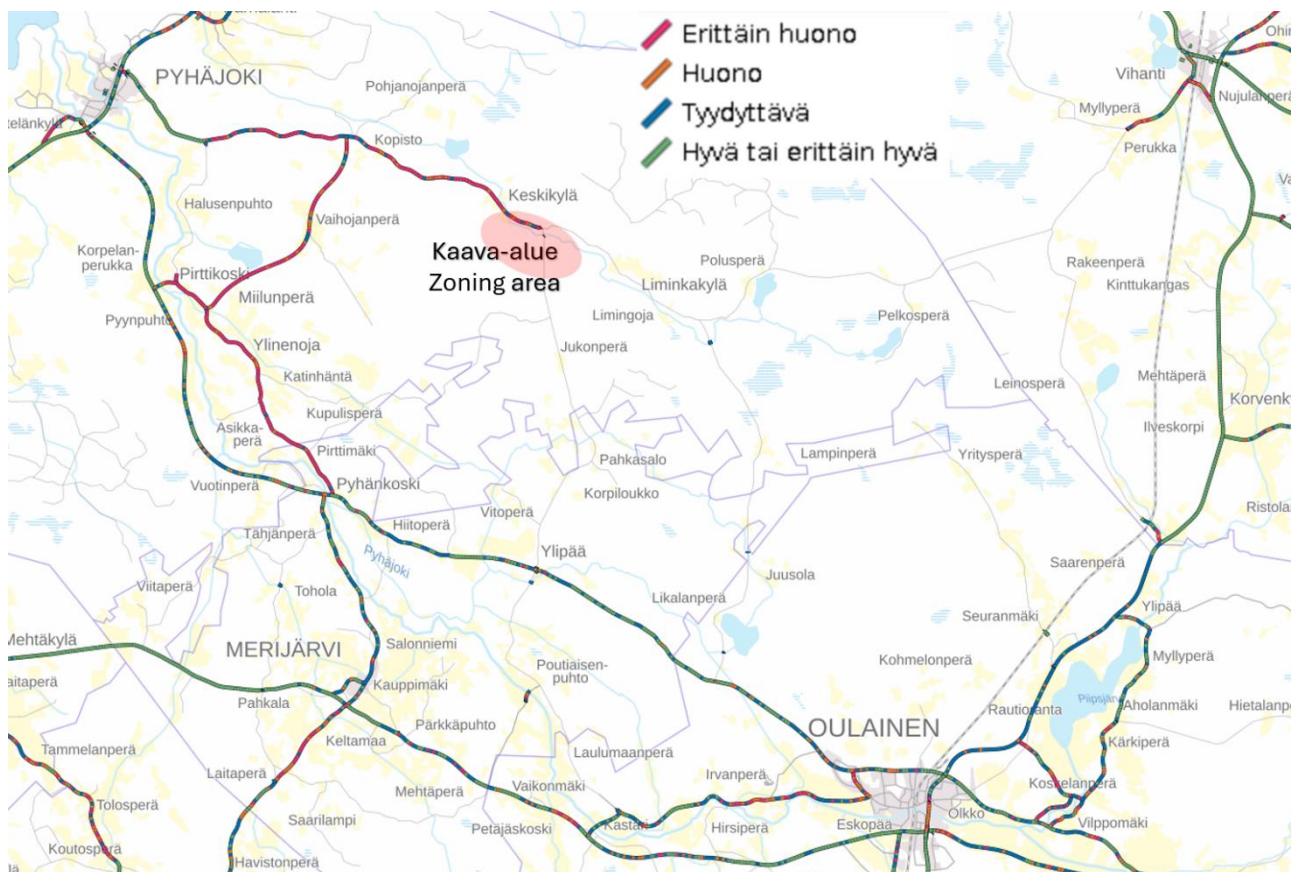
Alueen liikenteen ohjautuessa alueelle Pahkasalontien kautta, kasvaa liikennemäärä myös tiellä olevalla paino- ja leveysrajoitetulla Limingojan sillalla. Autojen kohtaamisen todennäköisyys leveysrajoitetulla

osuudella kasvaa, mikä heikentää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Sillan leventäminen täyteen väylälevyteen on suositeltavaa.

Uusi maankäyttö lisää joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Joukkoliikenteelle voisi olla kysyntää alueella hankkeiden rakentamisaikana sekä käytön aikana. Todennäköisesti joukkoliikenne olisi kohdennettu alueen yritysten tarpeisiin, jolloin haasteeksi muodostuu laaja työssäkäyntialue ja matkojen alkupisteet, jotka voivat sijaita ympäri maakuntaa.

6 Suunnittelualueen saavutettavuus

Seututie 790 on asfalttipäällysteinen Pyhäjoen ja Pahkasalontien välillä, lukuun ottamatta noin 50 metrin osuutta ennen Pahkasalontien liittymää. Muut alueelle johtavat väylät ovat sitomattomalla kulutuskerroksella varustettuja, niin sanottuja hiekkateitä.



Kuva 11 Kaava-alueen ympärillä kulkevien maanteiden päällystetyn osuudet ja päällysteen kunto, (Digiroad-aineisto, Väylävirasto, 2025b Taustakartta: MML)

Väyläviraston jakaman Päällysteiden kunto -paikkatietoaineiston mukaan vuoden 2023 tilanteessa Pyhäjoen ja kaava-alueen välillä tien 790 päällysten kunto on ollut Pyhäjoen päässä noin 4 kilometrin osuudella Hyvä tai erittäin hyvä ja muulla noin 12 kilometrin osuudella pääsääntöisesti Huono tai Erittäin huono. Väylällä ei ole tehty sittemmin tehty merkittäviä päällystystöitä. Päällystepaksuuden minimiarvo on 30 mm. (Väylävirasto, 2025b)

Päällystämättömien väyläosien tierekisteriin merkityt kantavuusmittaustiedot ovat 1990-luvulta. Tien 790 päällystämätön osuus on näiden tietojen mukaan routiva ja tien mitoittava kevätkantavuus on heikoimmillaan 28 MN/m². Vanhojen rekisteritietojen mukaan Pahkasalontien kevätkantavuus on heikoimmillaan 27 MN/m² ja tie on erittäin routiva. Mittausten jälkeisistä parannustoimista on tietoa vain Pahkasalontien osalta. (Väylävirasto, 2025b) Vuonna 2022 Maanrakennus J Päkkiä Oy on tehnyt Pahkasalontien vahvistaminen -urakan (Pahkasalontien vahvistustoimet kytkinkentän muuntajakuljetuksien takia. Vahvistettavaa tietä n. 13 km) 22.9.2022-7.12.2022 (RALA, 2025).

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta saadun tiedon mukaan alueen väylät eivät ole lähivuosille suunniteltujen parannustoimien listauksessa mukana.

Kaava-alueen väylät tarjoavat selkeät henkilöautoliikenteen yhteydet luontevan työssäkäyntietäisyyden päässä sijaitseviin Pyhäjoen, Vihannin, Oulaisten ja Merijärven asutuskeskuksiin. Raskaita kuljetuksia varten tien kantavuuden kannalta suositeltavin reitti asemakaava-alueelle on etelästä Pahkasalontien kautta. Pahkasalontietä on vahvistettu muuntajakuljetusta varten vuonna 2022, joten sen vahvistustarve voi olla vähäinen. Raskaiden kuljetusten reitittäminen asemakaava-alueelle pohjoisesta vaatii Nasintien yksityistien käyttöä ja todennäköistä parantamista tai Pahkasalontielle sijaitsevan painorajoitettun sillan kehittämistä painaville kuljetuksille sopivaksi.

6.1 Yhteydet asemakaava-alueelle

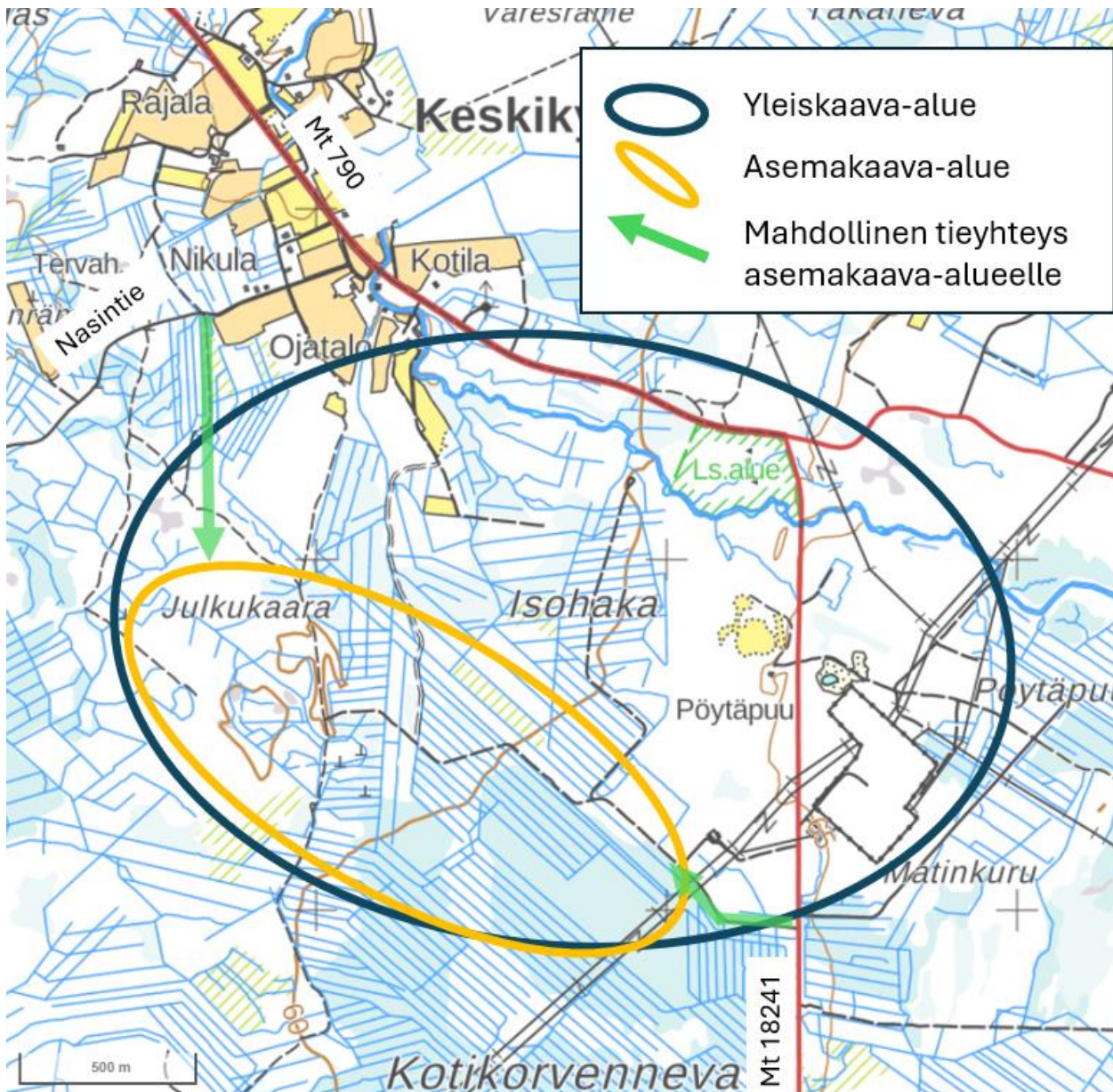
Laajalle teollisuustoimintoihin kaavoitettavalle alueelle osoitetaan useampi tieyhteys muun muassa mahdollisia pelastustietarpeita varten. Luontevimmat suunnat asemakaava-alueen tieyhteydelle ovat itään Pahkasalontielle ja länteen Nasintielle. Asemakaava-alueen yhdistäminen tiellä suoraan pohjoiseen tielle 790 vaatisi uuden Liminkaojan ylittävän sillan rakentamista. Alueen eteläpuolella ei taas kulje väyliä, joiden kautta rakennettava yhteys olisi luonteva toteuttaa.

Asemakaava-alueen alustavan rajauksen mukainen alue on saavutettavissa Pahkasalontieltä, yhdystieltä 18241, osoitteen Pahkasalontie 139 yksityistieliittymän kautta. Liittymäohjeistuksen mukaan nykyisen yhdystien liittymän käyttö tai liittymän korvaamien lähelle nykyistä sijaintia soveltuu vähäliikenteiselle maantielle, etäisyys viereisiin liittymiin on riittävän pitkä. Riippuen asemakaavoitettavan alueen lopullisesta laajuudesta, jää tieyhteys maantielle lyhyeksi tai liittymä voidaan toteuttaa suoraan maantielle. Karttatarkastelun pohjalta nykyinen yksityislinjaus sijaitsee pohjaolosuhteiden kannalta todennäköisesti suotuisimmassa paikassa. Mikäli kaava-alueelle halutaan toteuttaa väylä korkeille erikoiskuljetuksille, tulee jatkosuunnittelussa tarkastella alueen yli kulkevien voimajohtojen alikulkukorkeuksia eri kohdissa. Voimajohdot on esitetty kuvassa 12.

Asemakaavoitettavan alueen luoteispuolelle noin puolen kilometrin päässä kulkee Nasintie -niminen yksityistie, joka liittyy tiehen 790 Limingojan sillan länsipuolella. Nasintien ja kaavoitettavan alueen välillä maanpinnan muodoissa ei ole suuria korkeuseroja. Maaperä 1:2 000 000 -paikkatietoaineiston mukaan pinta ja pohjamaalaji on alueella sekalajitteista, eikä päälajitetta ole määritetty (Geologian tutkimuskeskus, 2025). Maastokartta-aineiston mukaan asemakaavoitettavan alueen länsipuolella on metsää, avokalliolaikkuja, helppokulkuista suota ja soistumaa.

Tieyhteys Nasintieltä asemakaava-alueella vaatii uuden tien rakentamista noin puolen kilometrin matkalla. On kannattavaa määritellä tarkka tielinjaus tarkentuneen kaavaratkaisun mukaisesti. Asemakaava-alueelle ja sen läheisyyteen johtaa nykyisiä maastouria, voita voidaan mahdollisesti hyödyntää. Nykyisten kiinteistörajojen puitteissa otollisin linjaus Nasintien ja kaava-alueen välillä on pohjois-eteläsuunnassa kulkevaa maastouraa mukaileva reitti asemakaava-alueelle. Reitti on esitetty kuvassa 12.

Lyhyt etäisyys maantiehen asemakaava-alueen itäreunassa mahdollistaa loogisen pääreitit alueelle. Asuttujen kiinteistöjen välistä kulkevan Nasintie yksityistien kautta kulkeva yhteys mahdollistaa satunnaisen liikennöinnin alueelle, muttei sovellu sellaisenaan ensisijaiseksi yhteydeksi teollisuuskiinteistölle. Yksitystien käytöstä on neuvoteltava yksityistien omistajien ja/tai yksityistiekunnan kanssa.



Kuva 12 Suositeltavat uudet tai parannettavat tieyhteydet summittaisesti esitetylle kaava-alueelle (Taustakartta MML)

7 Yleiset vaikutukset ja yhteenveto

Kaavahankkeen arvioidaan tuottavan noin 670 asemakaava-alueelle suuntautuvaa tai sieltä lähtevää automatkaa. Kauas suuremmista taajamista teollisuusalueeksi kaavoitettavan alueen työmatka- ja huoltoliikenteen sekä kuljetusten arvioidaan suoritettavan lähes täysin autoliikenteellä. Kaavahanke lisää liikennettä etenkin seututiellä 790 (Vihannintie, Pyhäjoentie) ja yhdystiellä 18241 (Pahkasalontie). Vaikka suhteellinen liikennemäärän kasvu on väylillä suurta, jäävät vaikutukset vähäliikenteisillä väylillä pieniksi.

Asemakaava-alue on saavutettavissa erikoiskuljetuksilla eri suunnista. Luonteva yhteys asemakaava-alueelle on Pahkasalontieltä. Huoltovarmuuden ja käytön varmistamiseksi myös pääyhteyden ollessa pois käytöstä, asemakaava-alueelle on hyvä osoittaa myös toinen reitti. Suositeltava varayhteys toteutettaisiin Nasin yksityistien suunnasta. Asemakaava-alueen liittämiseksi tieverkkoon kahdesta suunnasta vaaditaan uutta tienrakennusta.

Lähteet

Geologian tutkimuskeskus, 2025. Maaperä 1:200 000 -paikkatietoaineisto. Saatavilla: <https://gtkdata.gtk.fi/maankamara/> Luettu 25.3.2025

Pyhäjoen kunta, 2024. Retkeilyreittien kartat tulostettavana versiona. Saatavilla: https://www.pyhajoki.fi/sites/pyhajoki.fi/files/tiedostot/Liikuntatoimi/retkeilyreitit_tulostettava_2024.pdf. Luettu 10.4.2025

RALA, 2025. Työreferenssikortti: Pakkasalontien vahvistaminen. Saatavilla: <https://www.rala.fi/fi/rala-haku/referenssihaku>. Luettu: 25.3.2025.

Sweco Finland Oy, 2025. Keskikylän teollisuusalueen asemakaava, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (21.1.2025). Saatavilla: <https://www.pyhajoki.fi/keskikylan-osayleiskaava> (luettu 25.3.2025)

Traficom, 2024. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/valtakunnalliset-liikenne-ennusteet>. Luettu: 25.3.2025.

Väylävirasto, 2025a. Tieliikenneonnettomuudet. Saatavilla: <https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Tie/Tieliikenneonnettomuudet> Luettu: 2.4.2025

Väylävirasto, 2025b. Suomen väylät -karttapalvelu, Digiroad ja Tiestötiedot -aineistot. Saatavilla: <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

wpd Suomi Oy, 2025. Pyhäjoen ja Merijärven Hauksuonnevan tuuli- ja aurinkovoimahanke YVA-ohjelma. Saatavilla: <https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Hauksuonnevan%20tuuli-%20ja%20aurinkovoimahankkeen%20arviointiohjelma.pdf>. Luettu: 27.3.2025

Ympäristöministeriö, 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27 | 2008. Saatavilla: <https://helda.helsinki.fi/server/api/core/bitstreams/c9120e76-90ad-4fe5-b54e-fd0593749db2/content>