

Vastaanottaja

**Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus,
Minna Nikula**

Asiakirjatyyppi

Raportti

Päivämäärä

12/2025

Valtatien 8 liittymäjärjestelyt Hiekkasärkkien kohdalla

Hiekkasärkkien mantereenpuolen
osayleiskaava, Kalajoki



Valtatien 8 liittymäjärjestelyt Hiekkasärkkien kohdalla

Hiekkasärkkien mantereenpuolen osayleiskaava, Kalajoki

Projekti **Valtatien 8 liittymäjärjestelyt Hiekkasärkkien kohdalla**

Vastaanottaja **Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus / Minna Nikula**

Asiakirjatyyppi **Raportti**

Versio **2**

Päivämäärä **8.12.2025**

Laatija **Erkki Sarjanoja, Erkki Kauppinen**

Tarkastaja

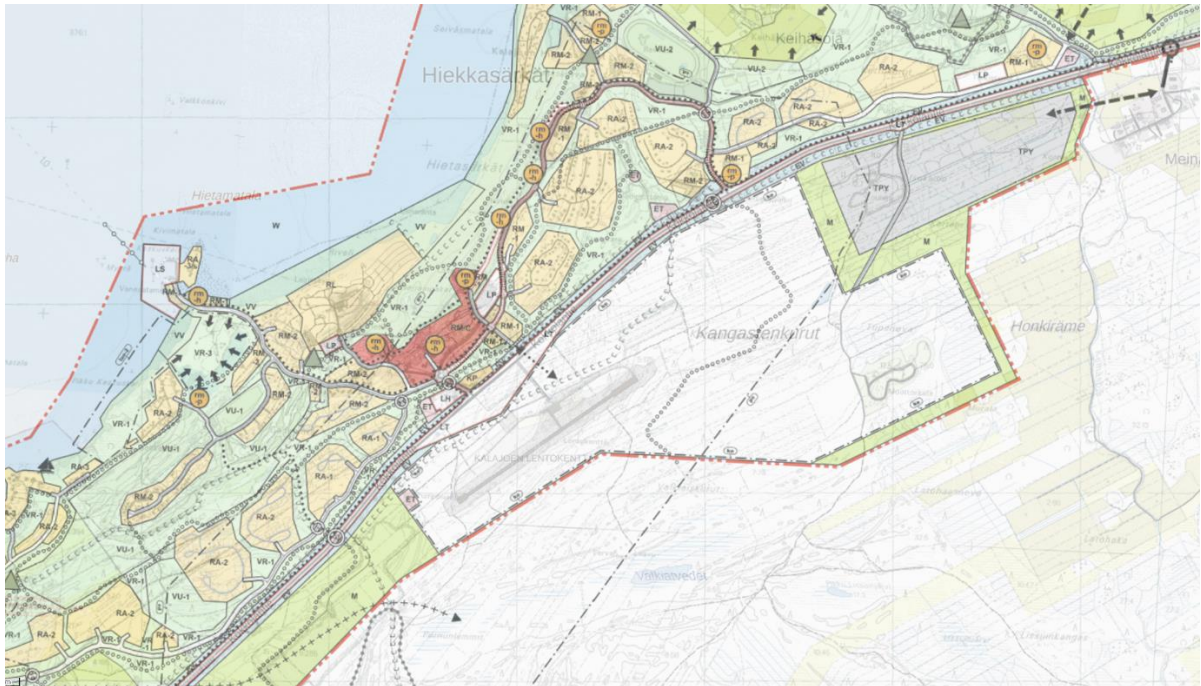
Hyväksyjä **Minna Nikula, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus**

Ramboll
Sepänkatu 20
90100 OULU

P +358 20 755 611
<https://www.ramboll.com/fi-fi/>

Sisältö

1.	Taustaa	2
2.	Nykytilanne	2
2.1	Maankäyttö	2
2.2	Liikenneverkko	4
2.3	Liikennemäärät ja onnettomuudet	5
2.4	Valtatien liikenteellisen selvitykset viime vuosilta	7
3.	Liikenteelliset tavoitteet	7
4.	Liikenne-ennusteet ja valtatie vaihtoehtotarkastelut	9
4.1	Liikenne-ennuste	9
4.2	Poikkileikkaus	10
4.3	Liittymäjärjestelyt	10
5.	Valtatien liittymien tavoitetila ja vaiheittain rakentaminen	12
5.1	Valtatien tavoitetila	12
5.2	Vaiheittain toteuttaminen	14
6.	Vaikutukset	15
7.	Liitteet	16



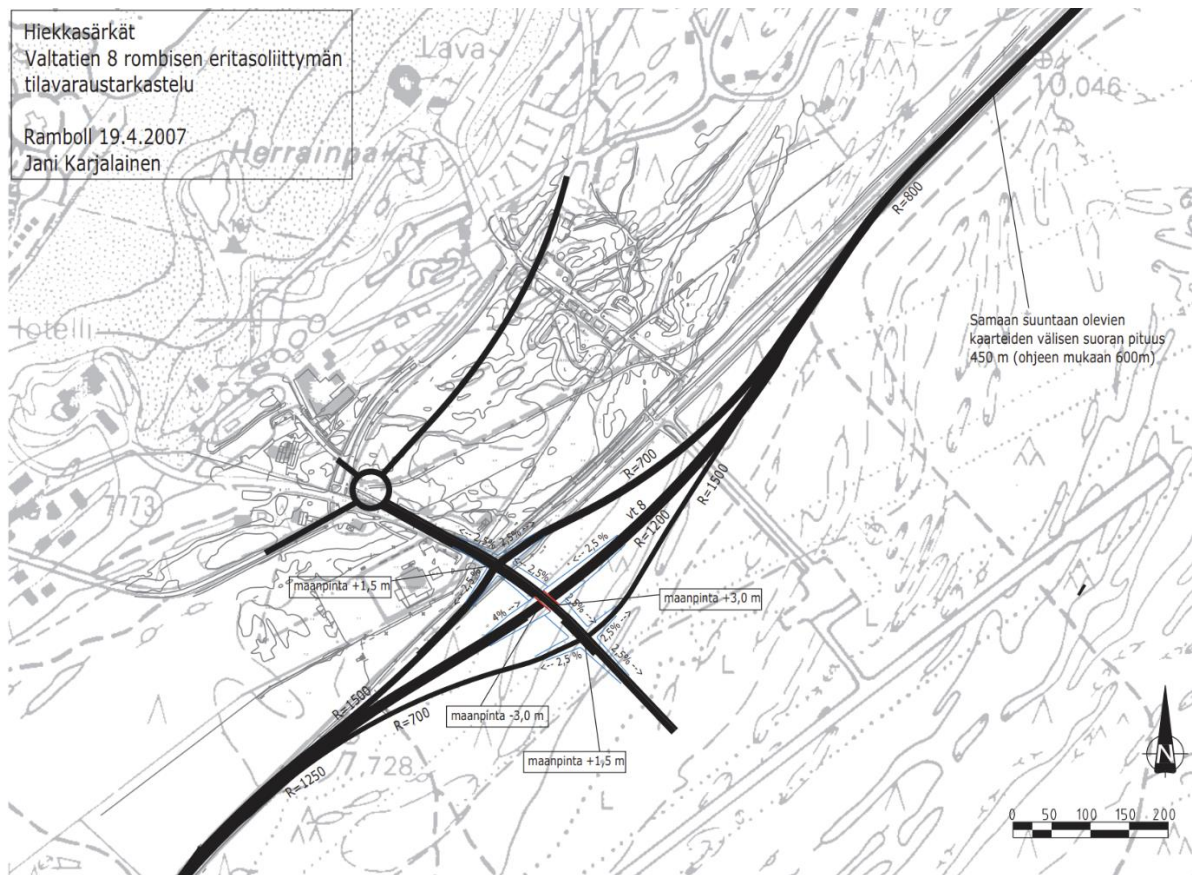
Kuva 3. Ote alueen osayleiskaavasta (Rantaharjua-alueen osayleiskaava), Kalajoen kaupunki, kartta-palvelu, [linkki Kalajoen karttapalveluun](#), imurointipäivä 10.10.2024.

Rantaharjua-alueen osayleiskaavan laatimisen yhteydessä tutkittiin erilaisia liittymäratkaisuja valtatielle 8. Eteläisen Matkailutien liittymän osalta päädyttiin eritasoliittymäratkaisuun, josta kuva 4 ohessa. Ratkaisu vaatisi valtatie linjauksen siirtoa, sillä nykyinen maankäyttö valtatie länsipuolella on lähellä. Matkailutien pohjoinen liittymä jäi silloin T-liittymäksi, samoin mantereeseen suunnan Isokalliontie. Mantereeseen puolelle on voimassa olevassa yleiskaavassa siis kaksi liittymää: Matkailutien eritasoliittymä ja Isokalliontie liittymä. Muut lähiliittymät ajateltiin olevan jatkossa kanavoituja kolmihaaraisia T-liittymiä.

Mantereeseen puolella Isokalliontie varressa on nykyään laaja kiviaineksen ottoalue ja moottoriurheilurata. Muutoin tie on pääosin metsätaloukskäytössä. Tieltä on yhteys taajaman suuntaan Meinalan yritysalueelle Yritystietä pitkin.

Matkailutien pohjoisemman liittymän itäpuolella on kesäaikana toimivan luontopolun ja talviaikana toimivan hiihtoladun lähtöpiste. Valtatie poikki on rakennettu reittien alikulku liittymän eteläpuolelle muutama vuosi sitten.

Valtatien suuntaisesti on kaavoissa tai niiden valmisteluaineistoissa kaavailtu muitakin yhteyksiä taajaman ja Hiekkasärkkien välille. Valtatie eteläpuolella on yhteystarve valtatieltä 27 Meinalan kautta Isokalliontielle ja yhteysajatus edelleen lentokentän suuntaan. Pohjoispuolella rinnakkaisyhteysvaraus on taajamasta Matkailutielle ja edelleen Satamatielle. Osa yhteyksistä on jo olemassa.

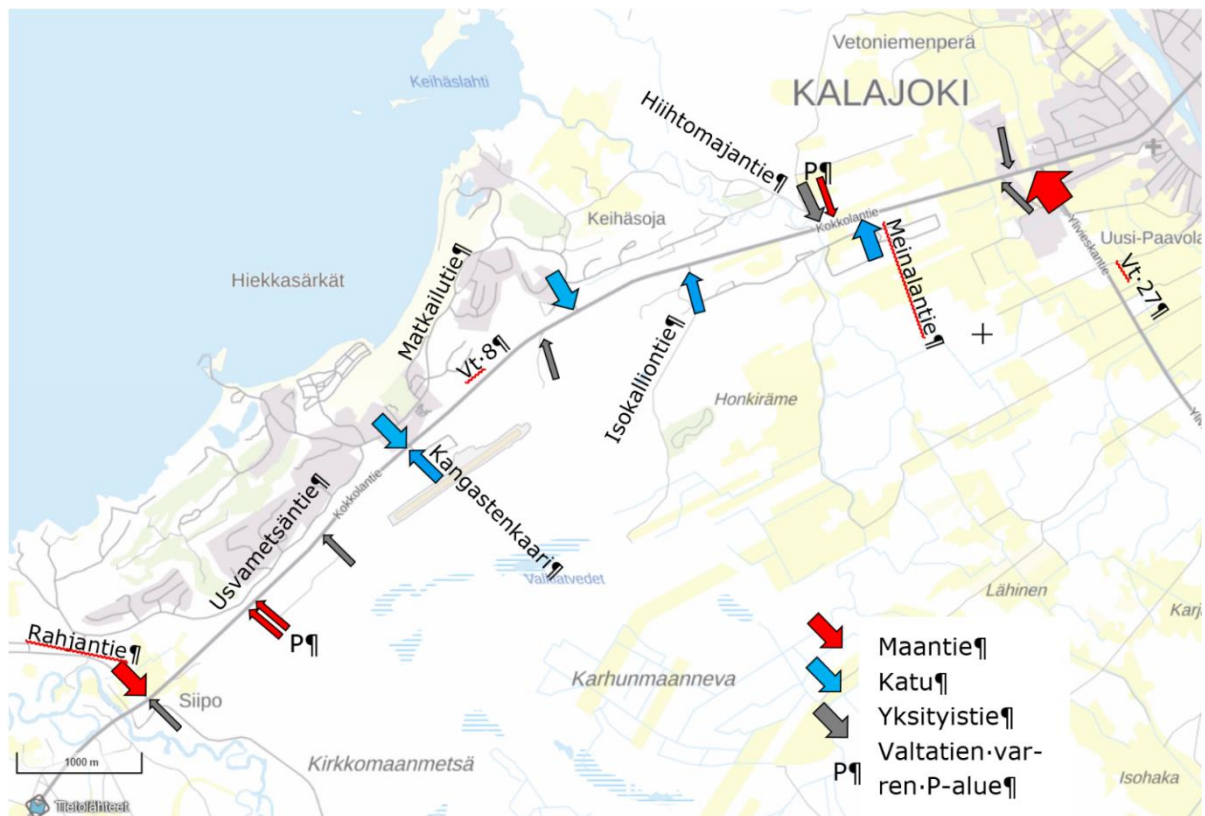


Kuva 4. Matkailutien eteläisen liittymän eritasoliittymän luonnos vuodelta 2007.

2.2 Liikenneverkko

Valtatiellä on tarkastelualueella merkittäviä liittymiä: meren puolelle kaksi Matkailutien liittymää sekä mantereen puolelle lentokentän kohdalla, Kangastenkaari, joka on vastapäätä Matkailutien eteläistä liittymää ja Isokalliontien liittymä. Laajemmin tarkasteltuna Hiekkasärkkien eteläpuolella on Rahjan satamaan johtavan maantien liittymä (kanavoitu 4-haaraliittymä, jossa on yksityistie vastapäätä ja pohjoispuolella Isokalliontien ja Meinalantien liittymä teollisuusalueelle sekä etäämpänä taajaman reunalla valtatie 27 liittymä.

Valtatiellä on pysähdysalueet Hiekkasärkkien etelä- ja pohjoispuolella. Lisäksi valtatielle on muutamia pienempien teiden liittymiä, joista merkittävän lienee hiihtokeskukseen johtava Hiihtomajantie. Sen liittymä on yhteinen pysähdysalueen liittymän kanssa.



Kuva 5. Hiekkasärkkien ja lähialueiden liittymät valtatielle.

Valtatien poikkileikkaus on 10/7,5 m, ja se on valaistu Rahjan ja taajaman välillä. Nopeusrajoitus valtatiellä on 80 km/h ja Matkailutien eteläisen liikennevalo-ohjatun liittymän kohdalla 60 km/h.

Valtatien pohjois- / länsipuolella kulkee koko matkan yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Alikulut ovat Matkailutien molempien liittymien yhteydessä (pohjoisemmassa liittymässä lähinnä reittialikulu) sekä pohjoisempaan Meinalantien liittymässä.

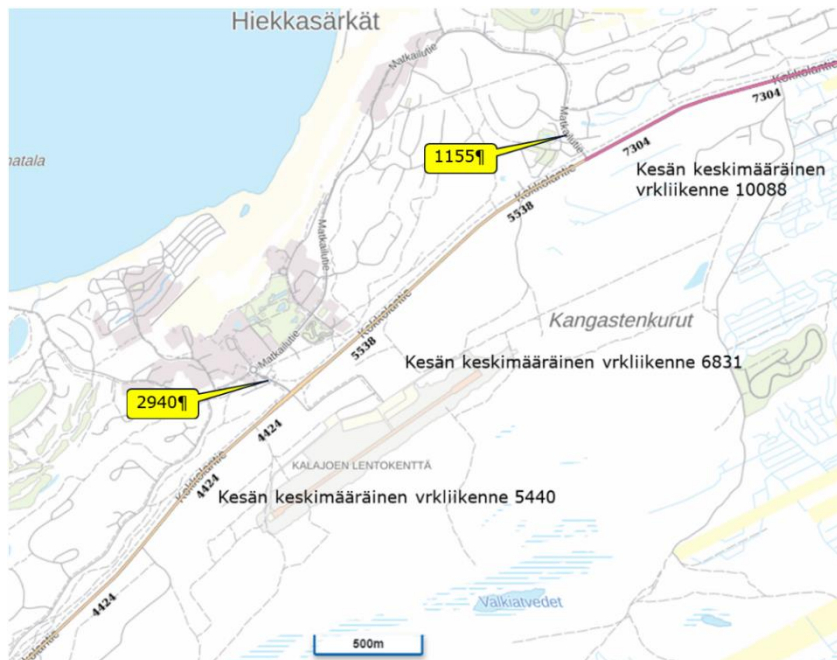
Matkailutien eteläinen liittymä on kanavoitu ja siinä on liikennevalo-ohjaus. Pohjoinen Matkailutien liittymä on osin kanavoitu (väistötie ja pohjoisen suunnasta oikealle kääntyvien kaista). Isokalliontie liittymässä on väistötie. Meinalantien liittymä on kanavoitu.

Matkailutien liittymien yhteydessä on joukkoliikenteen pysäkit, joilla on muutamia kaukoliikenteen linjoja suuntaansa.

Matkailutien liittymiin saavuttaessa on nopeusvalvontakameratolpat.

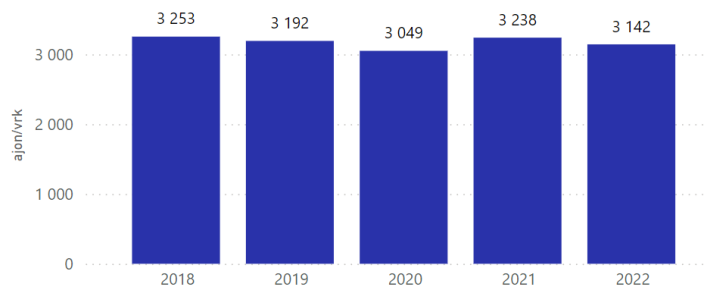
2.3 Liikennemäärät ja onnettomuudet

Valtatien liikennemäärät ovat keskimäärin vuorokaudessa hiukan yli 4000 ajoneuvosta yli 7000 ajoneuvoa eri tiejaksoilla. Liikennemäärät kasvavat Hiekkasärkiltä Kalajoen keskustaa kohti mentäessä.



Kuva 6. Keskimääräiset liikennemäärät (KVL) vuonna 2023 (Väylävirasto), huom. puhekuplissa vuoden 2017 liikennemääriä, koska kaduilta ei ole enää tehty vastaavia mittauksia viime vuosina.

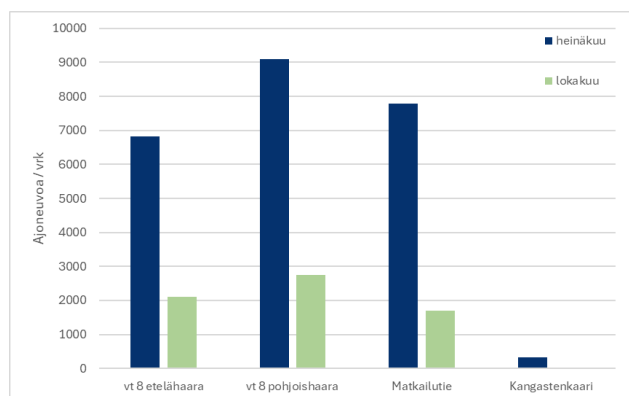
Valtatiellä on automaattinen liikenteen laskentapiste Rahvossa, taajaman pohjoispuolella. Se kertoo suuntaa antavasti, että valtatie liikennemäärä on kasvanut ja osin pienentynyt viime vuosien aikana. Liikenteen kausivaihtelukerroin on 0,7 - 1,6. Kesäaikaan liikennemäärä on huomattavasti suurempi kuin muina aikoina. Tämä johtuu Hiekkasärkkien kesäajan suosioista.



Kuva 7. Valtatien liikennemäärät viime vuosina Rahvon kohdalla.

Matkailutien eteläisestä liittymän liikennevalokojeista on poimittu liikennemäärätiedot heinä- ja lokakuulta vuonna 2025, ks. kuva 8. Matkailun sesongin ja hiljaisen ajan ero näkyy erittäin selkeästi.

Valtatiellä on sattunut varsin vähän liikenneonnettomuuksia viimeisten vuosien aikana. Pohjoisemmassa Matkailutien liittymässä tai sen lähellä on sattunut neljä ja eteläisemmässä liittymässä kaksi onnettomuutta. Lisäksi liittymien välillä on sattunut yksi onnettomuus. Kolme näistä on johtanut loukkaantumiseen ja ne olleet erityyppisiä (yksittäis-, mo-pedi- ja polkupyöräonnettomuus).



Kuva 8. Valtatien ja Matkailutien eteläisen liittymän liikennemäärät heinä- ja lokakuussa vuonna 2025.

– Valtatien 8 liittymäjärjestelyt Hiekkasärkkien kohdalla



Kuva 9 Liikenneonnettomuudet vuosilta 2019–2023 (poliisin tietoon tulleet, <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi>).

2.4 Valtatien liikenteellisen selvitykset viime vuosilta

Pohjanmaan liiton toimeksiannosta on laadittu esiselvitys ”valtatie 8-Älytie” vuonna 2022. Siinä on korostettu valtatien merkitystä vientiteollisuuspainotteiseen älykkään tieinfrastruktuurin ja kuljetusjärjestelmän kehittämiseen. Valtatien 8 ja maantien 7771 (Satamatie) liittymäjärjestelyjen tiesuunnitelma on laadittu vuonna 2024. Syksyllä 2025 on ollut käynnissä vt 8 Kalajoki - Liminka toimenpideselvitys.

3. Liikenteelliset tavoitteet

Valtatie 8 on Suomen tärkein länsirannikon pohjois-eteläsuuntainen yhteys. Sen merkitys korostuu tavaraliikenteessä mutta erityisesti kaupunkiseuduilla sillä on vahva rooli myös henkilöliikenteessä. Valtatie on osa kansainvälistä Eurooppatietä E8, joka kulkee Suomen alueella välillä Turku – Kilpisjärvi. Se kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T tieverkon kattavaan verkkoon sekä valtakunnalliseen suurten erikoiskuljetusten verkkoon.

Valtatie 8 kuuluu Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisiin maanteiden pääväyliin. Kokkola-Oulu väli eli Hiekkasärkkien kohta kuuluu asetuksen määrittelemään palvelutasoluokkaan II.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta todetaan palvelutason II:n osalta seuraava:

Tason II pääväylillä tienpitäjän on turvattava alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Jos pitkämatkaisen liikenteen määrä tiellä on vähäinen, voi tienpitäjä ottaa huomioon paikalliset olosuhteet ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien ratkaisuihin ja niiden määrässä.

Tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellytettävästä nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Tienpitäjän on kuitenkin päätöstä tehdessään huomioitava pitkänmatkaisen liikenteen mahdollisimman ennakoitavan ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen maanteiden pääväylillä. Tienpitäjä voi myös poiketa moottoriteillä 2 momentin mukaan edellytettävästä nopeusrajoituksesta vastaavilla perusteilla.

Erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovitettava nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön. Näillä alueilla tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellytettävistä nopeusrajoituksen vähimmäistasoista siten kun 4 momentissa säädetään.

Hiekkasärkkien kohdasta voidaan todeta, että pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuden turvaaminen on tärkeässä roolissa, sillä nykyinen maankäyttö mahdollistaa valtatie ja sen liittymien kehittämisen, eikä uudella maankäytöllä voida perustella valtatiestatuksen heikentämistä asetuksessa mainituilla poikkeamilla. Toki valtatiellä on merkittävä rooli lyhytmatkaiselle liikenteelle.

Valtatielle on laadittu muun muassa yhteysväliselvitys ja Valtatien 8 uudelleenarviointi välillä Vaasa–Oulu (2023) sekä sen perusteella välin Kokkola–Oulu hankekortti. Uudelleenarvioinnissa on linjattu muun muassa seuraavaa:

Keskeisin koko välin palvelutasoa määrittävä käyttäjäryhmä ovat tavaraliikenteen runkokuljetukset. Tämän vuoksi uusia kiertoliittymiä ei sallita, sillä niistä aiheutuva liikenteen hidastumisena ja kasvavina päästöinä ilmenevä haitta raskaalle liikenteelle on voimistunut ajoneuvokokojen kasvun myötä. Henkilöautoliikenteen sujuvuutta varmistetaan ohitusmahdollisuuksin. Palvelutasotavoitteena korostuvat koko yhteysvälillä turvallisuus, ennakoitavuus ja hallittavuus:

- *Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjun toimivuutta ja kustannustehokkuutta.*
- *Turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin.*

Yhteenvetona voidaan todeta, että

- valtatie nopeusrajoitustavoitteeksi määritetään vähintään 80 km/h,
- pitkämatkaisen liikenteen näkökulmasta liittymäratkaisujen on oltava sujuvia, eikä tavoitetilanteessa hyväksytä liikennevalo- tai kiertoliittymäratkaisuja ja
- henkilöautoliikenteen ohittamismahdollisuudet turvaltaan ohituskaisoilla, mutta niitä ei ole suunniteltu Hiekkasärkkien kohdalle.

4.2 Poikkileikkaus

Valtatien poikkileikkaus riittää nykyisille ja ennustetuille liikennemäärille. Aiemmissa selvityksissä Hiekkasärkkien kohdalle ei ole määritelty 2+2-ajokaistaista poikkileikkausta eikä ohituskaisoja. Yleiskaavatasolla ei siis tarvitse varautua tien poikkileikkauksen merkittävään levenämiseen.

4.3 Liittymäjärjestelyt

Matkailutien eteläinen liittymä

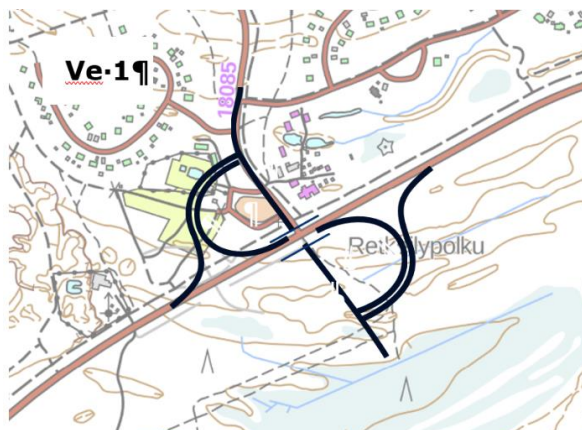
Matkailutien eteläisessä liittymässä on olemassa olevassa osayleiskaavassa varauduttu eritasoratkaisuun. Nykyisin liittymä on liikennevalo-ohjattu nelihaaraliittymä. Tavoitetilanteessa valo-ohjaus tai kiertoliittymä eivät ole ratkaisuvaihtoehtoja, sillä ne eivät täytä valtatie tavoitestandardia. Liittymän porrastaminen eli nelihaaraliittymän jakaminen kahdeksi kolmihaaraliittymäksi ei myöskään ole tavoiteltava ratkaisu, sillä T-liittymän toimivuus olisi huono ennusteliikennemäärillä. Vertailukohtana voi käyttää esimerkiksi nykyistä Matkailutien pohjoista liittymää ja sen kesäaikaisia liikennemääriä ja -tilanteita. Maankäytön lisääminen valtatie itäpuolella lisää liikkumista myös autolla valtatie poikkisuuntaan, mikä on hyvä erottaa valtatie liikenteestä mahdollisimman selkeästi. Näiden syiden takia ratkaisuna säilytetään eritasoliittymä.

Matkailutien pohjoinen liittymä

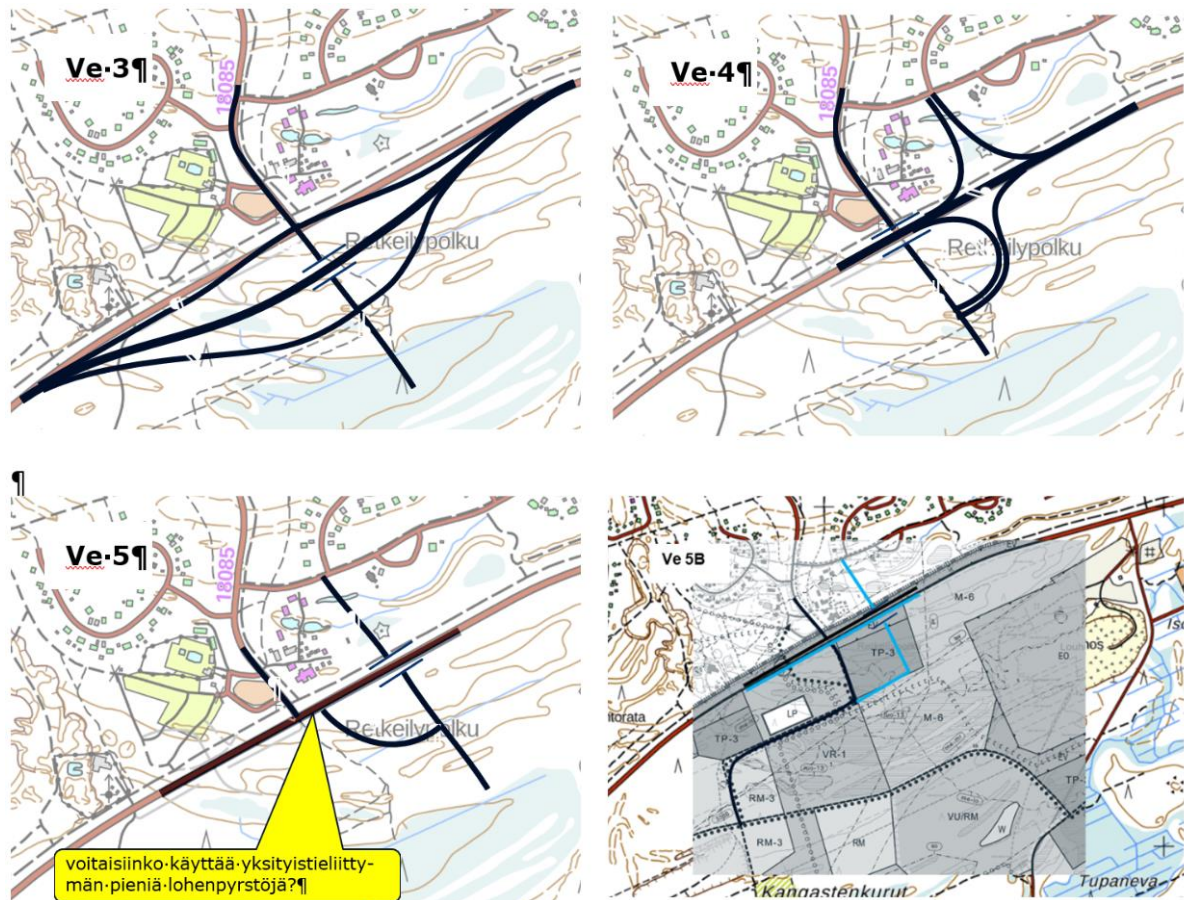
Matkailutien liittymiin saapuvat liikennemäärät ovat molemmissa liittymissä samaa suuruusluokkaa: eteläisemmässä itse Matkailutien liikennemäärä on suurempi, mutta pohjoisemmassa liittymässä valtatie liikennemäärä on puolestaan suurempi. Pohjoisen liittymän toimivuus on jo nyt todettu heikoksi kesäajan vilkkaimpaan hetkeen ja maankäytön lisääminen lisää ongelman määrällistä suuruutta että ajallista laajuutta.

Valtatien standardin perusteella myös tässä liittymässä tavoitetilanteen liikennevalo-ohjaus tai kiertoliittymä ovat poissuljettuja vaihtoehtoja.

Tavoitetilanteen ratkaisuvaihtoehtona on eritasoliittymä, mutta sen toteuttamisessa on useita haasteita, sillä maankäyttö valtatie merenpuolelle on jo varsin moninaista.



kaikkia teitä ei ole mietitty vaihtoehdon karkeuden takia



Kuva 12. Matkailutien pohjoisen liittymän tutkittuja ja hylättyjä eritasovaihtoehtoja, huom. kaikkia katu- ja liittymäjärjestelyjä ei ole mietitty / esitetty.

Valtatien 8 toimenpideselvityksessä on arvioitu Hiekkasärkkien ja taajaman välistä kokonaisuutta. Siinä on todettu, että myös Isokalliontien ja Meinalantien liittymät vaativat järjestelyjä tulevaisuudessa, mutta kaikkiin liittymiin ei ole mahdollista toteuttaa eritasojärjestelyjä valtatie 8 tavoitteen standardin ja erityisesti kustannusten takia.

Hiekkasärkkien yksi laajentumissuunta on taajaman suunta eli nykyisen hiihtokeskuksen lähialue. Myös Meinalan alue laajentunee tulevaisuudessa sekä Hiekkasärkkien että taajaman suuntiin. Maankäytön painopisteen siirtymisen ja valtatie 8 tavoitteiden vuoksi valtatie 8 toimenpideselvityksessä on esitetty yksi eritasoliittymä Matkailutien pohjoisen liittymän ja taajaman välille, ja se sijoittuisi jakson puoliväliin eli kuta kuinkin nykyisen hiihtokeskuksen liittymän lounaispuolelle.

Ratkaisussa Meinalantien ja Isokalliontien nykyiset liittymät purettaisiin ja Matkailutien pohjoisen liittymän paikalla olisi risteyssilta. Yhteydet eritasoliittymästä maankäyttöalueille ja nykyisille kaduille hoidettaisiin rinnakkaistiejärjestelyillä.

Isokalliontien liittymä

Tällä hetkellä Isokalliontien liittymä toimii kohtuullisesti, sillä liikennettä sen suunnasta on vähän liikenteen vilkkaimpaan aikaan. Kun maankäyttö kehittyy, voi Isokalliontien suunnan liikenne lisääntyä ja haasteet lisääntyvät. Liittymän kehittäminen nykyisestään ei ratkaise tulevia haasteita, sillä hankalin suunta on Isokalliontieltä kääntyminen vasemmalle. Isokalliontien liittymän

poistamiseen valtatieltä kannattaa varautua. Korvaava yhteys voi olla uuden eritasoliittymän kautta ja sitä ennen esimerkiksi Meinalantien liittymän kautta

5. Valtatien liittymien tavoitetila ja vaiheittain rakentaminen

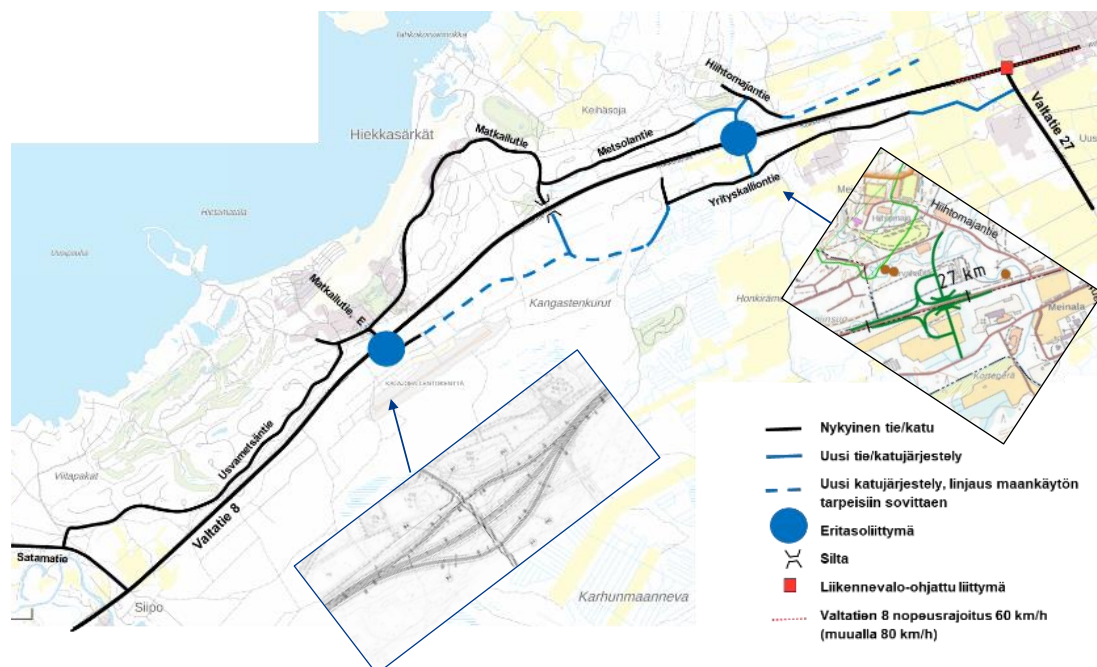
5.1 Valtatien tavoitetila

Hiekkasärkkien kohdalla valtatieliittymien tavoitetilanteessa liittymäratkaisut ovat:

- 1) Matkailutien eteläinen liittymä: eritasoliittymä,
- 2) Matkailutien pohjoinen liittymä sekä Isokalliontien Meinalantien ja Hiihtomajatien liittymät: yksi yhteinen eritasoliittymä.

Tärkeä osa Hiekkasärkkien ja taajaman liikenteen toimivuutta etenkin kesäaikaan on valtateiden 8 ja 27 liittymän kehittäminen sekä valtatie 8 ja Satamatien liittymän toimivuuden varmistaminen. Valtateiden liittymän kautta kulkee iso osa Hiekkasärkkien liikenteestä ja taajamassa on palveluita, joita Hiekkasärkillä majoittuvat käyttävät. Liittymästä on valmis suunnitelma liikennevalo-ohjauksen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen alikulun rakentamiseksi. Satamatien liittymä toimii käytännössä Hiekkasärkkien eteläosan reittinä, sillä alueella on runsaasti vapaa-ajan asumista.

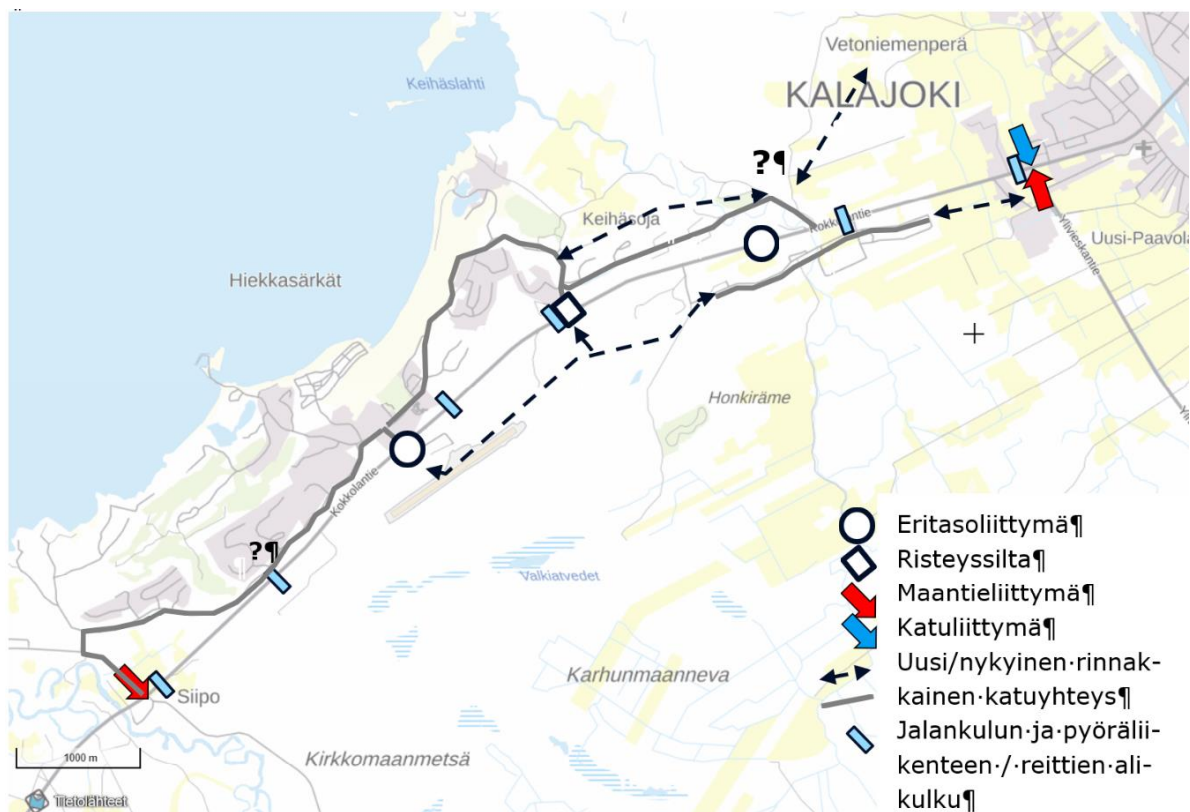
Valtatien mantereen puolelle muodostetaan valtatie suuntainen yhteys siten, että maankäyttö-alueet liitetään toisiinsa ja liikkuminen niiden välillä on mahdollista ilman, että tarvitsee kulkea valtatieltä pitkin. Valtatie pohjoispuolella rinnakkaisyhteys on jo pääosin olemassa, mutta sitä on todennäköisesti kehitettävä Matkailutieltä pohjoiseen. Hiihtokeskuksen alueelta taajamaan kulkevaa yhteyttä, eli yleiskaavan yhteysvarausta, tulee harkita jatkossa tarkemmin.



Jalankulun ja pyöräliikenteen sekä moottorikelkkailu- ja virkistysreittien risteämisiä varten tarvitaan valtatie poikki eritasojärjestelyt. Niitä ovat nykyiset Matkailutien pohjoisen ja Meinalantien liittymissä olevat alikulut sekä uudet eritasoliittymien ja risteyssillan yhteyksiin tulevat ratkaisut. Lisäksi mm. moottorikelkkailulle tarvitaan Matkailutien eteläisestä liittymästä pohjoiseen noin 350 etäisyydelle asemakaavan mukainen alikulkuratkaisu. Se kannattaa tehdä myös jalankulkua ja pyöräliikennettä palvelevaksi, sillä tapahtumien aikaan liikennettä voi olla hyvin runsaasti valtatie poikki.

Myös Satamatien liittymän läheisyyteen tarvittaisiin alikulku Siipojen varren reittejä varten. Alikulku voisi palvella myös valtatie suuntaista jalankulku- ja pyörätietä, sillä se vaihtaa valtatie puolelta toiselle em. liittymästä hiukan etelään päin. Nämä kaksi tarvetta olisi hyvä ratkaista yhdellä alikululla, mutta sijainnin määrittely vaatii tarkempaa tarkastelua mm. väylien ja reittien linjaamisen, pohjaveden ja käytettävissä olevan tilan osalta. Reittialikulku tarvitaan ehkä Satamatien ja Matkailutien eteläisen liittymien puoliväliin, mutta sen tarve riippuu mahdollisesta maankäytöstä ja reittien kehittämisestä.

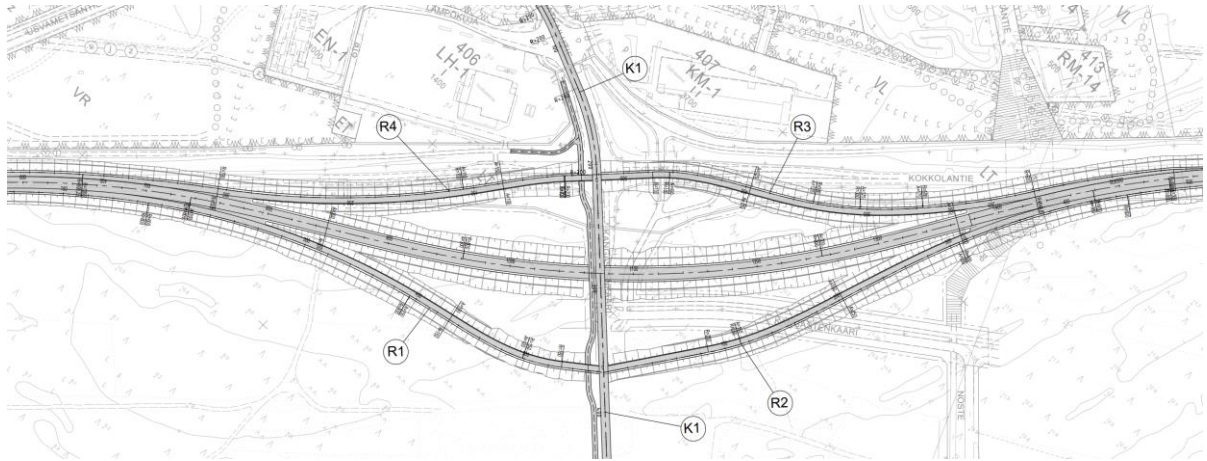
Valtatien pohjoispuolella oleva jalankulun ja pyöräliikenteen väylä on jatkossakin merkittävin yhteys Hiekkasärkkien ja taajaman sekä Rahjan välillä. Sellaisena sitä on myös kehitettävä ja eritasoliittymien toteuttamisen yhteydessä on varmistettava, että jatkuva ja sujuva yhteys säilyy. Mantereen puolella tarvitaan myös valtainen suuntainen yhteys, ja se on luontevista rakentaa maankäytön sisään rinnakkaiskadun yhteyteen.



Kuva 14. Valtatie 8:n lähialueen liikennejärjestelyjen tavoitetila Hiekkasärkkien kohdalla (Pohjakaartti Maanmittauslaitoksen aineistosta 2024).

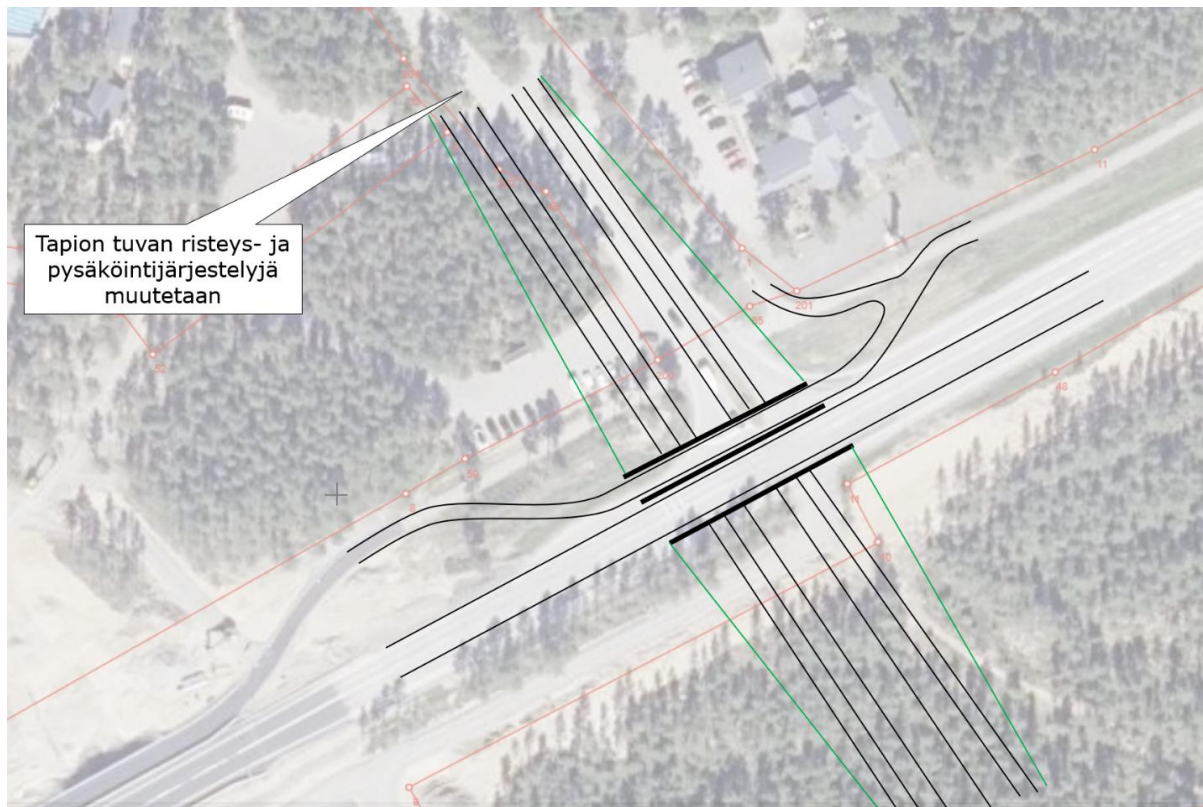
5.2 Vaiheittain toteuttaminen

Matkailutien eteläisen liittymän eritasoratkaisu on toteutettava kerralla valtatie linjauksen siirtoineen eli siinä ei käytännössä ole vaiheittain rakentamisen mahdollisuuksia. Alla olevassa kuvassa 15 esitettyyn ratkaisuun on päädytty useiden vaihtoehtoisten ratkaisujen pohjalta. Esitetty ratkaisu on todettu liikenneverkollisesti selkeäksi ja maankäytön kannalta toteutuskelpoiseksi. Suorat rampit mahdollistavat sillan ohittamisen helposti korkeilla erikoiskuljetuksilla. Ratkaisussa valtatie on pienessä leikkauksessa, ja siinä on huomioitu alueen pohjaveden pinnan korkeus. Leikkaus helpottaa risteävän Matkailutien ja sen jatkeen korkeusaseman toteuttamista. Kadun korkeusasemassa on huomioitu nykyinen Lämpökujan liittymä, ramppiliihtymät sekä jalankulku- ja pyörätien riittävän loiva pituuskaltevuus. Kuvassa ei ole tarkemmin kuvattu valtatie linja-autopysäkkejä, ramppiliihtymien ja kadun liittymäratkaisuja tai jalankulku- ja pyörätien ja katujen risteämiskätkäjsu. Asemakaavassa osoitettu alikulkuvaraus liittymän pohjoispuolella Merisärkän tien jatkeen kohdalla voidaan säilyttää.



Kuva 15. Matkailutien eteläisen liittymän eritasoratkaisun periaate (Pohjakartta Kalajoen kaupunki).

Matkailutien pohjoisen liittymän osalta voitaneen toteuttaa ensi vaiheessa nelihaaraliittymä ja liikennevalo-ohjaus. Liikenteen lisääntyessä rakennetaan Meinalan eritasoliittymä ja pohjoiseen liittymään risteyssilta (ks. kuva 16). Liikennevalo-ohjatun liittymän lähellä maankäyttö ja katuverkko voidaan toteuttaa siten, että sitä ei tarvitse merkittävästi muuttaa, kun rakennetaan risteyssilta. Risteyssillan alittavan kadun alikulkukorkeus ei todennäköisesti voi olla kaikkia korkeita ajoneuvoja (4,4 metriä) palveleva, sillä pohjaveden pinta rajoittaa rakentamista. Korkeilla ajoneuvoilla kuljetaan Meinalan eritasoliittymän ja rinnakkaiskatujen kautta.



Kuva 16. Matkailutien pohjoisen liittymän risteyssillan periaateratkaisu (Ilmakuva Maanmittauslaitoksen aineistoa 2025).

Valtatien rinnakkaisyyhteyksiä voidaan rakentaa osa kerrallaan kaavoituksen edetessä ja maankäytön kehittyessä.

Valtatien poikki kulkevia jalankulun ja pyöräliikenteen eritasoratkaisuja toteutuu eritasoliittymien ja risteyssillan yhteyteen ja tarvittaessa erillisinä siltoina.

Ratkaisut vaativat osayleiskaavaratkaisuja, asemakaavamuutoksia ja -laajennuksia sekä tiesuunnitelman laatimisen. Riippuen alkuvuonna 2026 valmistuvan toimenpideselvityksen tarkkuudesta osa ratkaisuista voi vaatia yleissuunnitelmatasoisia vaihtoehtotarkasteluja ennen asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua.

6. Vaikutukset

Esitetyillä ratkaisulla turvaltaan valtatie liikenteellinen tavoitetilä ja nopeusrajoituksena voidaan käyttää vähintään 80 km/h. Tässä yhteydessä ei ole arvioitu liikennemelun lisääntymistä liikenteen kasvun myötä, joten mahdollisten melusuojausten tarve selvää maankäytön tai valtatie jatkosuunnittelussa.

Valtatielle esitetyillä ratkaisulla on mahdollista lisätä Hiekkasärkkien maankäyttöä ja liikkuminen valtatie eri puolilla olevien alueiden välillä on turvallista ja sujuvaa. Autoliikenteelle on tavoitetilanteessa kolme risteyssiltaa valtatie poikki, jalankululle ja pyöräliikenteelle 7-9 ali- tai ylikulkua.

Toimenpide-esitysten kustannusvaikutuksia ei tässä yhteydessä ole arvioitu. Investointikustannukset ovat varsin suuria, mutta toimenpiteitä voidaan toteuttaa vaiheittain. On syytä huomata, että

turvalliset ja sujuvat yhteydet pienentävät matka- ja onnettomuuskustannuksia sekä mahdollistavat maankäytön kehittämisen myötä syntyvät tulot yhteiskunnalle.

7. Liitteet

- 1) Matkailutien eteläisen liittymän tarkastelut (kartta ja pituusleikkaukset)