



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Valtatien 8 uudelleenarviointi välillä Vaasa–Oulu

Raportti 4.5.2023

# Sisältö

Esipuhe	3
Selvityksen tarkoitus ja rajaukset	4
Valtatie 8 Vaasa-Oulu pähkinänkuoressa nyt ja tavoitetila 2040 ( <i>Tiivistelmä, esittelyaineisto</i> )	5-14
1. Valtatien 8 merkitys ja rooli	15-26
2. Nykyinen liikenne ja palvelutaso	27-40
3. Tavoiteltava palvelutaso ja liikkumiskokemus koko yhteysvälillä	41-44
4. Tavoitetila 2040 ja etenemispolku	45-52
5. Tarkennusta edellyttäviä ja suunnittelukohteittain arvioitavia asioita	53-63
6. Jaksoittainen tarkastelu	64-73

Liite: Otteita pääväyläasetuksen perustelumuistiosta

# Esipuhe

Valtatie 8 on valtakunnallinen tason I pääväylä välillä Vaasa-Kokkola ja tason II pääväylä Kokkolasta Ouluun. Se on myös osa TEN-T kattavaa verkkoa. Tämä 304 km pitkä yhteysväli on länsirannikon tärkein tieyhteys, joka kuuluu myös suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon. Siksi on tärkeää, että sen kehittämisen tavoitetilasta on ajantasainen näkemys, joka muodostaa perustan hankekohtaiselle suunnittelulle.

Valtatien 8 Vaasa-Oulu tavoitetila vuodelle 2040 toimii jatkosuunnittelun pohjana, kun valtatie kehittäminen suunnitellaan jaksoittain usean vuoden aikana. Tämän työn sisällön pohjalta on laadittu koko yhteysväliä koskevat suunnitteluperusteet. Näiden asiakirjojen avulla pyritään varmistamaan, että tässä työssä kuvattu tien liikenteellinen palvelutaso toteutuu vaiheittain.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon kuuluivat Heino Heikkinen (puheenjohtaja), Päivi Hautaniemi ja Marjo Paavola Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta sekä Jarmo Salo, Timo Liljamo, Tommi Aaltonen ja Anders Östergård Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta. Väylävirastosta ohjausryhmään osallistuivat Jukka Peura, Aimo Huhdanmäki ja Ari Liimatainen.

Työn kuluessa järjestettiin kaksi webinaaria elinkeinoelämälle ja muille sidosryhmille. Ensimmäisessä tilaisuudessa käsiteltiin tarvenäkökulmaa ja toisessa luonnosteltua tavoitetilaa ja siihen johtavaa kehittämissuunnitelmaa.

Työn tekemisestä Sitowise Oy:ssä vastasivat Anne Herneoja, Marko Tikkanen, Mika Savolainen (1.11.2022 alkaen), Jani Karjalainen (31.10.2022 asti) ja Pirkka Hartikainen.

# Selvityksen tarkoitus ja rajaukset

Yli 300 kilometriä pitkä valtatieyhteys Vaasasta Ouluun on osa rautateiden ja satamien muodostamaa liikennekäytävää. Valtatiellä 8 on luonteeltaan ja liikennemääriltään erilaisia jaksoja, joille on tavoitteellista pyrkiä tarjoamaan mahdollisimman yhtenäistä palvelutasoa. Palvelutason toteuttamisen keinovalikoima vaihtelee liikenteen ja olosuhteiden mukaan.

Valtatien tuntumassa olevat kunnat tarvitsevat kaavoituksen pohjaksi tietoa siitä, millaiseksi tietä suunnitellaan kehitettävän pitkällä aikajänteellä. Siksi tarvitaan ajantasainen näkemys tien tavoitetilasta sekä siitä, miten tavoitetilassa voidaan ottaa parhaiten huomioon pääväyläasetus sekä aiemmin laaditut selvitykset. Tarvitaan myös suunnittelun ja selvitysten etenemispolku kohti tavoitetilaa.

Suomen toimintaympäristö on muuttunut järjestyttävällä tavalla Venäjän käynnistettyä hyökkäyssodan Ukrainaan 24.2.2022. Toimella on myös Suomen liikenteeseen seurausvaikutuksia. Samanaikaisesti on käynnissä vihreä siirtymä, joka sekkin vaikuttaa monin tavoin liikenteeseen ja kuljettamiseen. Muun muassa nämä kehityskulut ovat tehneet tulevaisuudesta sumean.

Siksi tämä selvitys ratkoo valtatie 8 palvelutasopuutteita varsin nykytilapainotteisesti. Monet suunnitteilla olevat teolliset investoinnit tulevat kenties muuttamaan nyt hahmoteltua tavoitetasoa, mutta ne on nyt tietoisesti jätetty huomiotta. Myöskään Suomen sotilaallisen liittoutumisen mahdollisia tieinfraan kohdistuvia vaikutuksia ei ole käsitelty.

Selvitys keskittyy tieinfraan ja sen tarjoamaan palvelutasoon. Älyliikenne on tietoisesti jätetty käsittelemättä, koska sen mahdollisesti edellyttämä varautuminen infrassa on otettavissa huomioon tarkemmassa hankesuunnittelussa. On myös huomattava, että älyliikenteen avulla on mahdollista parantaa tien välityskykyä ja näin siirtää mahdollisia uusia investointitarpeita. Raskaiden ajoneuvojen letka-ajon tarkastelua ei ole tehty, koska tavaraliikenteen ajoneuvojen mittojen ja massojen viimeaikaisen kehityksen on ajateltu vastaavan mahdolliseen letka-ajotarpeeseen, kun otetaan huomioon Suomen suhteellisen ohuet tavaravirrat.

Tämä selvitys antaa pohjan tieyhteyden seuraaville suunnitteluvaiheille.

# Valtatie 8 Vaasa-Oulu pähkinänkuoressa nyt ja tavoitetila 2040

*(Tiivistelmä, esittelyaineisto)*

# Valtatien 8 tilanne nykyisin

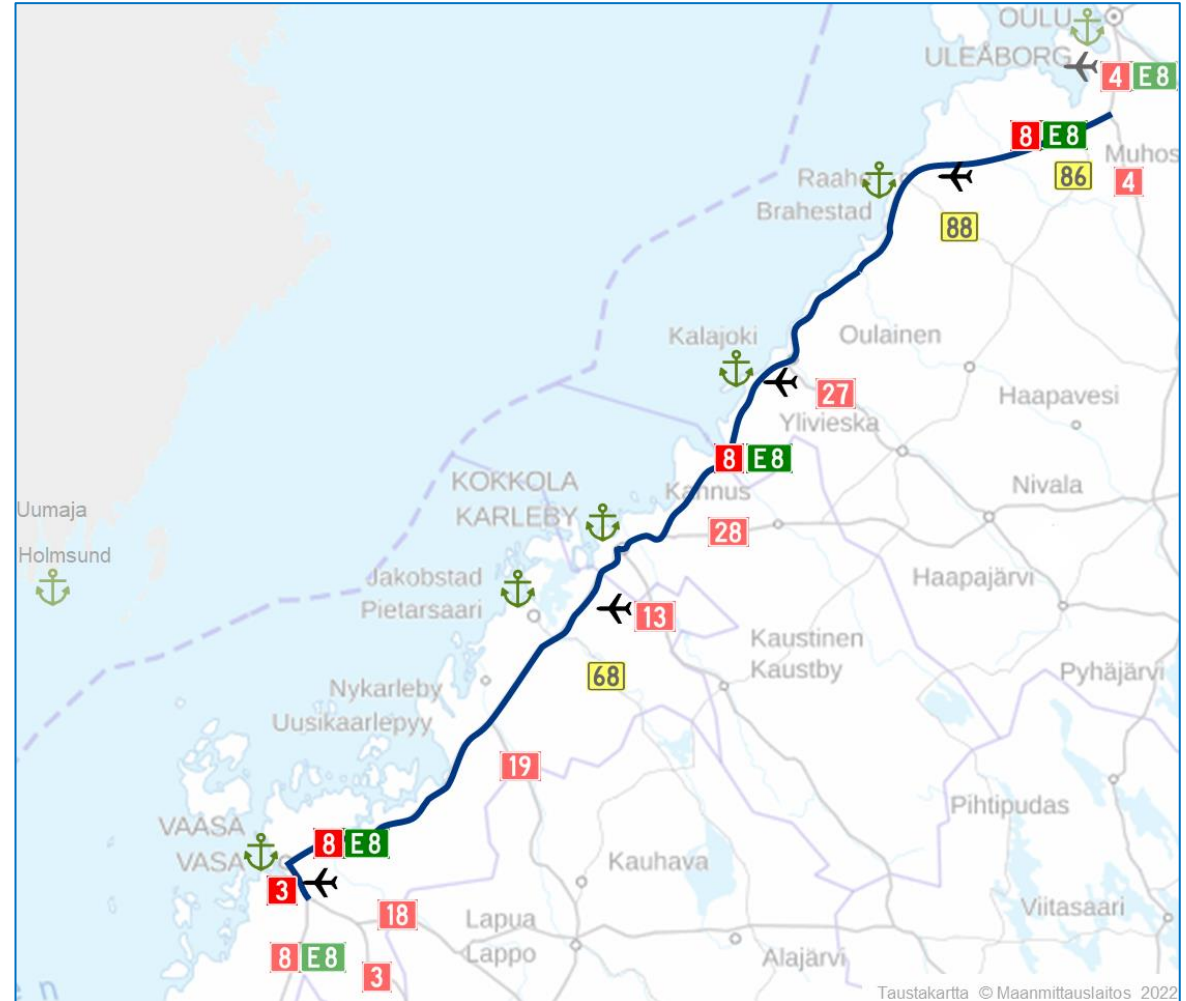
Vaasa–Oulu-yhteysvälin pituus on 304 km.

Se on länsirannikon tärkein tieyhteys, joka kuuluu maanteiden pääväyliin.

Se kuuluu myös suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon.

Pääosin yksiajorataisen tien 80–100 km/h:n nopeustasoa alentavat lukuisat 50–60 km/h:n rajoitukset taajamien kohdilla.

Liikennemäärät ovat suurimmillaan kaupunkien kohdalla ja tasoliittymät ovat vallitseva liittymätyyppi.



# Valtatien 8 rooli suhteessa aluerakenteeseen

## Vaasa-Kokkola

Valtatie 8 on tärkeä tieyhteys keskusten ja satamien saavuttamiseksi. Tie on osa TEN-T kattavaa verkkoa.

Keskusten välillä on enimmäkseen ydinmaaseutua, vt 8:n varrella on myös kaupunkialuetta. Pitkän etäisyyden ja toimintojen keskittymisen vuoksi keskusten välillä on vähäisesti päivittäistä liikkumistarvetta. Aluerakenne on verkottunut ja synnyttää lyhytmatkaista liikkumista. Keskukset ovat matkaketjujen näkökulmasta tärkeitä solmuja.

Valtatie 8 on tärkeä länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille.

Keskusten välillä ei ole suoraa raideyhteyttä. Henkilöliikenteen vaihdollinen (Seinäjäki) junayhteys on matka-ajaltaan muita kulkutapoja pidempi.

## Kokkola-Oulu

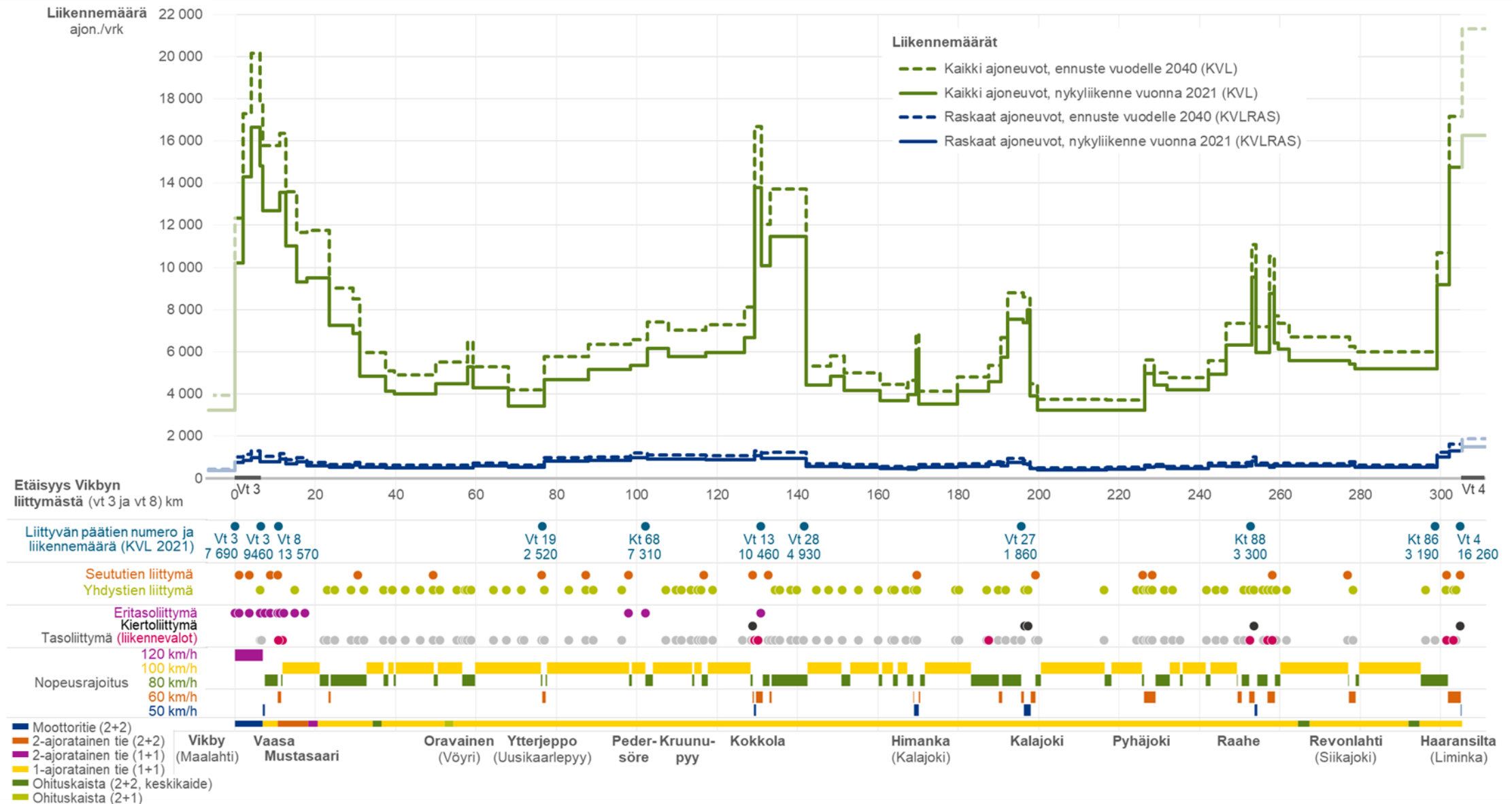
Valtatie 8 on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Yhteysvälin raideyhteys on osa TEN-T-ydinverkkoa ja se on kuljetuksille ja henkilöliikenteelle tärkeä.

Keskusten välillä on harvaan asuttua ja ydinmaaseutua sekä Raahan kaupunki. Pitkän etäisyyden vuoksi keskusten välillä on vähäisesti päivittäistä liikkumistarvetta, mutta yhteysvälillä oleva kaupunki ja taajamat synnyttävät merkittävästi lyhytmatkaista henkilöliikennettä. Aluerakenne on verkottunut.

Vt 8 on tärkeä länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille. Yhteysvälin raideyhteys on henkilöliikenteessä tärkeä osa yhdistäen Pohjois- ja Etelä-Suomen kaupunkeja. Kuljetuksissa se yhdistää keskukset ja niiden satamat sisämaan rataverkkoon, itärajalle saakka. Oulu on valtakunnallisesti merkittävä henkilö- ja tavaraliikenteellinen solmu, Kokkola on matkaketjujen näkökulmasta tärkeä solmu.

Rataverkolla on välityskykyongelmia ja henkilö- ja tavaraliikenteen erilaisia yhteensovitushaasteita.

# Liikennemäärät, liittymät, nopeusrajoitukset ja tietyypit





# Tavoiteltava palvelutaso koko yhteysvälillä

Yhteysvälin tavoiteltavaa palvelutasoa ohjaa **pääväyläasetus**. Se ottaa kantaa muun muassa liittymien vaikutukseen pääväylän liikennevirtaan.

Keskeisin koko välin palvelutasoa määrittävä käyttäjäryhmä ovat **tavaraliikenteen runkokuljetukset**. Tämän vuoksi uusia kiertoliittymiä ei sallita, sillä niistä aiheutuva liikenteen hidastumisena ja kasvavina päätöinä 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 kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.
- Turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin.

Taajamien kohdilla olevien, tien yleistä tavoitetasoa alempien nopeusrajoitusten tiepituutta ei lisätä. Nopeusrajoitusalueiden lukumäärää ja pituutta pyritään vähentämään edellyttäen, että toimenpiteet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus mahdollistavat tehokkaan logistiikan.

Liikenteenohjaus on dynaamista ja nopeusrajoitukset muuttuvat olosuhteiden mukaan koko yhteysvälillä siinä tilanteessa, kun tienvarsilaitteista on voitu luopua ja informaatio annetaan suoraan ajoneuvoihin.

Tien päivittäisen liikennöitävyyden kannalta on keskeistä, että tien hoito ja ylläpito vastaavat tien liikenteellistä merkitystä.

# Tarkennusta edellyttäviä ja suunnittelukohteittain arvioitavia asioita

Tarkasteltu yhteysväli sisältää luonteeltaan varsin erilaisia jaksoja. Tarkastelun aikajänne, noin kaksikymmentä vuotta, on perinteisen liikenneinfra-struktuurin näkökulmasta lyhyt, mutta digitalisaation ja kuljetustoiminnan kehittymisen kannalta pitkä. Tämän vuoksi tarvitaan vielä kohdekohtaisten tarpeiden selvittelyä ja tulevaisuuteen varautumista.

**Tasainen nopeus ja matka-aikojen ennakoitavuus** pyritään turvaamaan raskaalle liikenteelle. Henkilöautoliikenteen sujuvuutta varmistetaan ohitusmahdollisuuksin.

**Linja-autopysäkit** kytkevät pitkämatkaisen joukkoliikenteen paikallisliikenteeseen ja maankäyttöön. Näin ollen ne sijoittuvat liittymiin ja niiden tarve tulee tarkastella paikallisen kysynnän perusteella.

**Raskaan liikenteen taukopaikkojen** tarve liittyy kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sääntelyyn ja vaatimukseen. Taukopaikkatarve sijoittuu tunnistetuille vyöhykkeille eikä se ole samanlainen kaikilla tiejaksoilla. On tärkeää, että kunnat varaavat maa-alueita taukopaikkoja varten liittymien läheisyyteen.

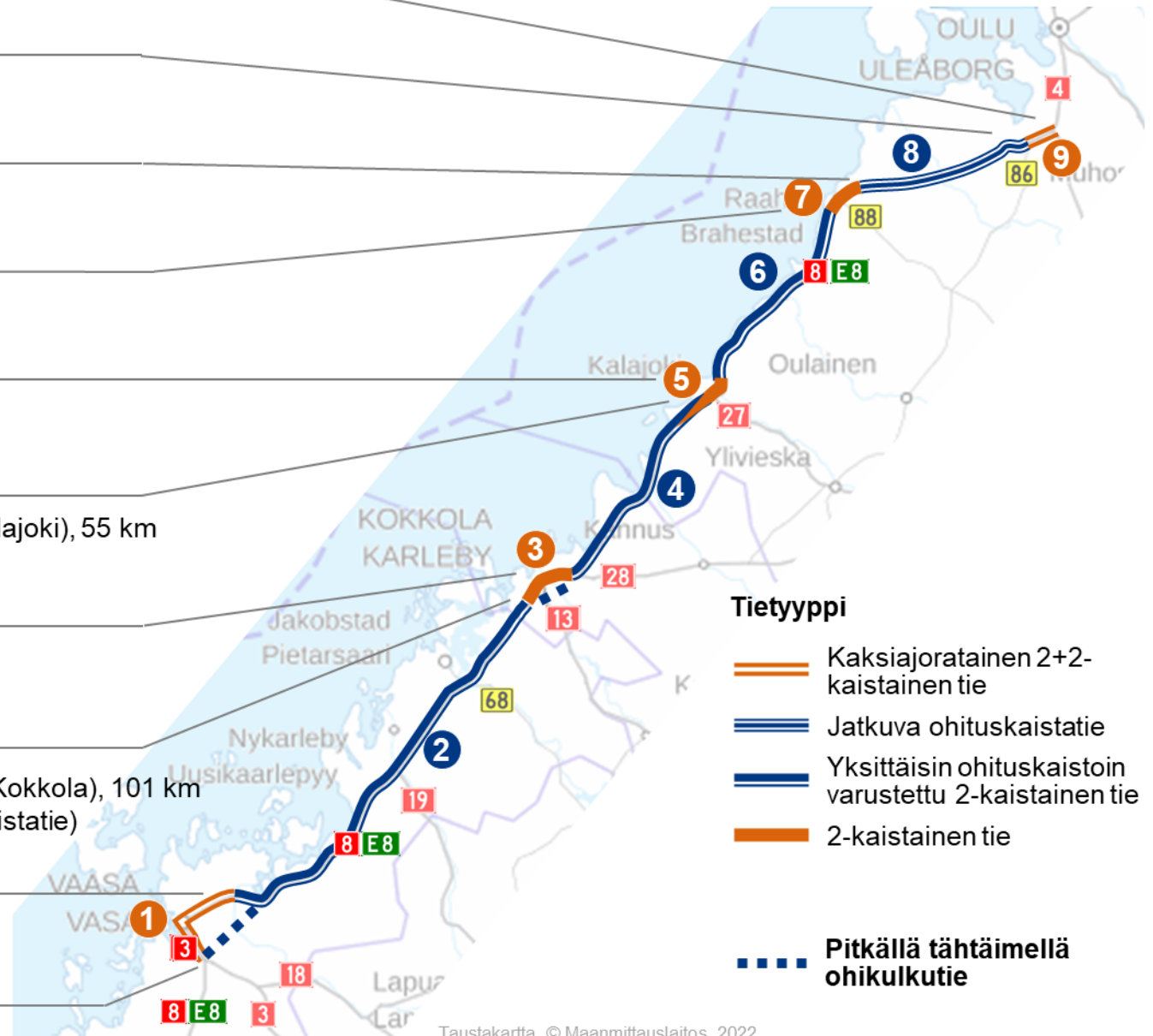
**Ajoneuvojen tienvarsitarkastuksia ja erikoiskuljetusten taukoja** varten tarvitaan pysäköinti- ja levähdysalueita, joiden mitoituksessa otetaan huomioon suurimpien sallittujen ajoneuvojen vaateet. **Suuret erikoiskuljetukset** otetaan huomioon tien elementtien mitoituksessa (7 x 7 x 40 m).

**Rinnakkaisteiden** tarve kytkeytyy liittymien yhdistämiseen, hitaan liikenteen mahdolliseen kieltämiseen muuallakin kuin moottoriväyläjaksoilla sekä häiriötilanteiden hallintaan osana **varareittijärjestelmää**. Tarkastelut tehdään suunnittelukohteittain muun muassa hitaan liikenteen määrä ja suurten erikoiskuljetusten tarpeet arvioiden.





**Liikenteenhallinnan** kehittämisessä ja automatisaatiassa eletään murrosvaihetta muun muassa tiedonsiirtoratkaisujen osalta. Palvelut tulevat kehittymään eri toimijoiden yhteistyönä. Viranomaisilla on tärkeä rooli kerätyn liikennetiedon jakajana. Infrastruktuurissa varautuminen kehitykseen tarkoittaa esimerkiksi putkituksia ja kaapelikaivoja risteysalueilla, eritasoliittymissä, silloissa ja muissa taitorakenteissa.


# Tavoitetila 2040 <sup>1/2</sup>

- 9 Limingan kohta** (kantatien 86 liittymä – Haaransilta), 7 km  
Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie  
80–100 km/h
- 8 Raahe–Liminka** (Maunula, Raahe – kantatien 86 liittymä), 40 km  
Jatkuva ohituskaistatie  
80–100 km/h
- 7 Raahen kohta** (Aunolanperä – Maunula), 9 km  
2-kaistainen tie  
80 km/h (60 km/h)
- 6 Kalajoki–Raahe** (Rahvo, Kalajoki – Aunolanperä, Raahe), 49 km  
Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie  
80–100 km/h
- 5 Kalajoen kohta** (Vajekorpi – Rahvo), 5 km  
2-kaistainen tie  
80 km/h (60 km/h)
- 4 Kokkola–Kalajoki** (Peltokorventien liittymä, Kokkola – Vajekorpi, Kalajoki), 55 km  
Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie  
80–100 km/h (60 km/h)
- 3 Kokkolan kohta** (Mustikkamäki – Peltokorventien liittymä), 15 km  
2-kaistainen tie  
50–80 km/h  
*Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h*
- 2 Vaasa–Kokkola** (Koivulahti, Kyrönjoki, Mustasaari – Mustikkamäki, Kokkola), 101 km  
Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie (jatkuva ohituskaistatie)  
80–100 km/h
- 1 Vaasan kohta** (Vikby – Koivulahti, Kyrönjoki, Mustasaari), 23 km  
Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie  
80–100 km/h  
*Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h*



## Tietyyppi

-  Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie
-  Jatkuva ohituskaistatie
-  Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie
-  2-kaistainen tie

 Pitkällä tähtäimellä ohikulkutie

Jakso	Liikenteen luonne	Tavoiteltava palvelutaso (katso myös pääväyläasetus)
1 Vaasan kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h.</b> Sitä ennen tavoitellaan: <b>80-100 km/h</b> kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
2 Vaasa-Kokkola	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>100 km/h</b> Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie, mahdollisuuksien mukaan jatkuva ohituskaistatie Kruunupyy-Kokkola. Korkeatasoisia liittymiä, liittymien määrä rajoitettu (liittymätyypit ja mahdolliset taajamien ohitustarpeet tarkentuvat jatkosuunnittelussa).
3 Kokkolan kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h.</b> Sitä ennen tavoitellaan: <b>50-60 km/h</b> keskusta-alueella, missä kapasiteettia 2-kaistaisille valtatielle lisätään mahdollisuuksien mukaan <b>80 km/h</b> muilla osilla jaksoa. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
4 Kokkola-Kalajoki	Tavara, työmatka, asiointi (Paikallinen)	<b>80-100 km/h</b> Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.
5 Kalajoen kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>80 km/h</b> 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään. Liittymäjärjestelyissä priorisoidaan pääsuunnan liikenteen sujuvuutta. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
6 Kalajoki-Raahe	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80-100 km/h</b> Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.
7 Raahen kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80 km/h</b> 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä.
8 Raahe-Liminka	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80-100 km/h</b> Jatkuva ohituskaistatie, rinnakkaistie. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
9 Limingan kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80-100 km/h</b> Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen, rinnakkaistie.

# Toteutuspolun muodostamisen periaatteet

**Kannattavuus ja priorisointi:** Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on yleinen valintakriteeri kaikissa ratkaisuissa. Sellaisia kehittämishankkeita ei kuitenkaan voi valita, jotka heikentävät tieliikenteen turvallisuutta. Yhteysvälisuunnittelussa asetetaan toimenpiteet kiireellisyysjärjestykseen sen mukaan, **perustuuko toimien kannattavuus nykyisten ongelmien poistamiseen vai liikenteen kasvun myötä tulevien ongelmien poistamiseen.** Nykyisten ongelmien poistaminen on perusteltua, vaikka liikennemäärät eivät enää kasvaisi.

(Lähde: [Pääteiden kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet](#))

Toteutuspolun muodostamisen lähtökohtia valtatiellä 8:

- Yksi lähtökohta on **suunnitelmavalmius**. Tiesuunnitelmavaiheen hyväksytyt suunnitteluperusteet viestivät omalta osaltaan kunkin hankkeen valtakunnallisesta merkityksestä. Nämä hankkeet sijoittuvat valtatiellä 8 yhtä lukuun ottamatta tason I pääväyläosuudelle. Niissä ratkotaan nykyisiä ongelmia.
- Huomion kohdistaminen **nykytilan ongelmiin** nostaa pistemäisten, tavoitenopeustasoa alempien nopeusrajoitusten poistamisen korkealle prioriteetille. Tällöin voidaan parantaa raskaan liikenteen energiatehokkuutta.
- Tason II pääväyläosuudella ehdotetaan syvennettävän tarkastelua siitä, miten suurta **läpiajavan raskaan liikenteen määrää** alle 80 km/h:n nopeusrajoitusalueet koskettavat. Raahen ja Kalajoen kohdat on tunnistettu paikallisliikenteen jaksoiksi. Niiden osalta suositellaan tarkempaa analyysiä läpiajavan pitkämatkaisen raskaan liikenteen määrästä.
- Määräävien käyttäjäryhmien priorisointi tulisi olla lähtökohtana, joten pitkämatkainen raskas liikenne tulisi priorisoida.
- Tulevat hankearvioinnit ja H/K-suhde vaikuttavat olennaisesti priorisointeihin.

# Miten tavoitetaan edetään?

Mahdollisimman yhtenäistä palvelutasoa toteutetaan liikenteen ja olosuhteiden perusteella valitulla keinovalikoimalla. Keskeisin koko välin **tieliikenteen palvelutasoa määrittävä käyttäjäryhmä** ovat **tavaraliikenteen runkokuljetukset**.

Palvelutasotavoitteena korostuvat koko yhteysvälillä **turvallisuus, ennakoitavuus ja hallittavuus**.

Ilmastonmuutoksen torjunta nostaa huomion kohteeksi lisäksi **raskaan liikenteen tasaisen nopeuden** mahdollistavat ajo-olosuhteet ja teiden (päällysteen) kunnon.

Valtatien tuntumassa olevat kunnat tarvitsevat kaavoituksen pohjaksi tietoa siitä, millaiseksi tietä suunnitellaan kehitettävän pitkällä aikajänteellä. Tavoitetila muodostaa perustan hankekohtaiselle väyläsuunnittelulle ja hankkeiden toteutukselle, joita tehdään pitkän ajanjakson kuluessa.

Tehdyn arvion perusteella Väyläviraston hyväksymien viiden tiesuunnitelman suunnitteluperusteiden tavoitteet toteuttavat nyt luonnosteltua tavoitetasoa.

## Suunnitelmavalmiutta tulee nostaa monin tavoin

Useiden taajamien kohdista on tarpeen laatia liikennejärjestelmätasoiset esiselvitykset tai aluevaraussuunnitelmat, jotta tarpeelliset tilavaraukset voidaan tehdä ja niin kunnat kuin tienpitäjäkin saavat reunaehdot tulevalle kehittämiselle. Liikennejärjestelmätasoisella esiselvityksellä tarkoitetaan sitä, että tarkastelussa selvitetään valtatie tavoitetaratkaisujen lisäksi joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyyn tarpeet ja rooli sekä mahdolliset rinnakkaistie- ja varareittiratkaisut.

Yksityiskohtaista suunnittelua tulee tehdä niissä kohteissa, joissa rakennettu ympäristö rajoittaa merkittävästi liikennejärjestelyjen vapausasteita.

## Liikenteenhallinnan mahdollisuudet ja rooli tarkennettava

Liikenteenhallinnalla ajatellaan olevan mahdollisuuksia häiriötilanteiden vaikutusten vaimentamisessa erityisesti kaupunkiseutujen kohdalla ja vuoteen 2040 mennessä. Käytettävissä oleva keinovalikoima ei ole vielä riittävän selkeä etenemispolun täsmentämiseksi.

# 1. Valtatien 8 merkitys ja rooli





# Valtatien 8 rooli suhteessa aluerakenteeseen

## Vaasa-Kokkola

Valtatie 8 on tärkeä tieyhteys maakuntakeskusten ja satamien saavuttamiseksi. Tie on osa TEN-T kattavaa verkkoa.

Maakuntakeskusten välillä on enimmäkseen ydinmaaseutua, vt 8:n varrella on myös kaupunkialuetta. Pitkän etäisyyden ja toimintojen keskittymisen vuoksi keskusten välillä on vähäisesti päivittäistä liikkumistarvetta. Aluerakenne on verkottunut ja synnyttää lyhytmatkaista liikkumista. Keskukset ovat matkaketjujen näkökulmasta tärkeitä solmuja.

Valtatie 8 on tärkeä länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille.

Keskusten välillä ei ole suoraa raideyhteyttä. Henkilöliikenteen vaihdollinen (Seinäjoki) junayhteys on matka-ajaltaan muita kulkutapoja pidempi.

## Kokkola-Oulu

Valtatie 8 on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Yhteysvälin raideyhteys on osa TEN-T-ydinverkkoa ja se on kuljetuksille ja henkilöliikenteelle tärkeä.

Keskusten välillä on harvaan asuttua ja ydinmaaseutua sekä Raahan kaupunki. Pitkän etäisyyden vuoksi keskusten välillä on vähäisesti päivittäistä liikkumistarvetta, mutta yhteysvälillä oleva kaupunki ja taajamat synnyttävät merkittävästi lyhytmatkaista henkilöliikennettä. Aluerakenne on verkottunut.

Vt 8 on tärkeä länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille. Yhteysvälin raideyhteys on henkilöliikenteessä tärkeä osa yhdistäen Pohjois- ja Etelä-Suomen kaupunkeja. Kuljetuksissa se yhdistää keskukset ja niiden satamat sisämaan rataverkkoon, itärajalle saakka. Oulu on valtakunnallisesti merkittävä henkilö- ja tavaraliikenteellinen solmu, Kokkola on matkaketjujen näkökulmasta tärkeä solmu.

Rataverkolla on välityskykyongelmia ja henkilö- ja tavaraliikenteen erilaisia yhteensovitushaasteita.

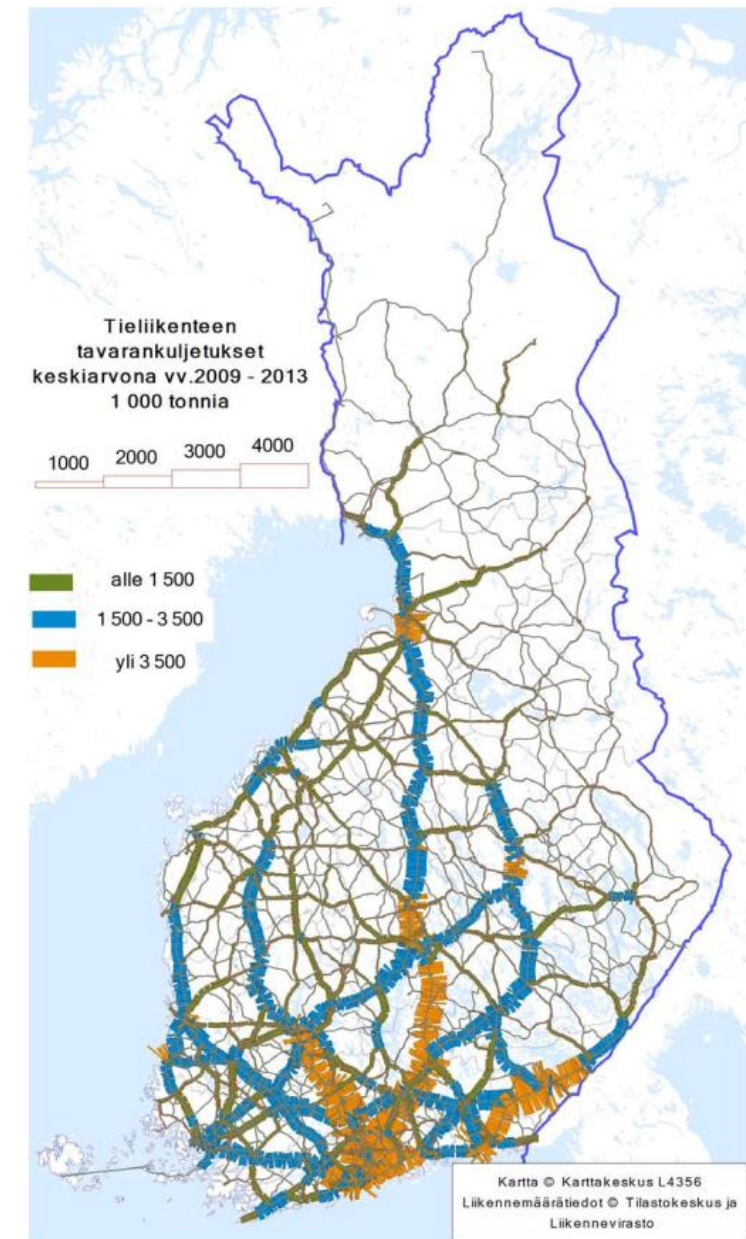
# Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli on länsirannikon tärkein tieyhteys

Valtatie 8 on merkittävä tavaraliikenteen tieyhteys länsirannikolla. Vaasa–Oulu-yhteysväliä eniten tavaratonneja kuljetettiin Ytterjeppon ja Kokkolan välisellä tieosuudella (lähde Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus, Liikennevirasto 2015).

Vaasa–Oulu-yhteysväliä satamat sijaitsevat Vaasassa, Pietarsaassa, Kokkolassa, Kalajoella ja Raahessa (dian 8 kuva). Muita yhteysvälin lähialueen satamia ovat Oulun ja Kaskisten satamat sekä Uumajan satama Holmsundissa Ruotsissa. Yhteysvälin satamista kattavan TEN-T-verkon satamiin kuuluvat Pietarsaaren, Kokkolan ja Raahen satamat (lähde Väylävirasto <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tent>, viitattu 23.8.2022).

Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysvälin kautta kuljetetaan tavaraa yhteysväliä ja sen lähialueella sijaitsevien satamien ja sisämaan välillä. Eniten tavaratonneja satamiin ja satamista kuljetettiin Pyhäjoen ja Limingan välisellä tieosuudella. Tiekuljetukset satamiin ja satamista on esitetty maakunnittain maantieverkolle sijoiteltuina seuraavilla dioilla (diat 10–13) (Lähde Suomen satamien takamaatutkimus 2017, Maakunta- ja satamakohtaiset takamaat ja etumaat, Liikenneviraston Suomen satamien takamaatutkimuksen julkaisematon taustaraportti)

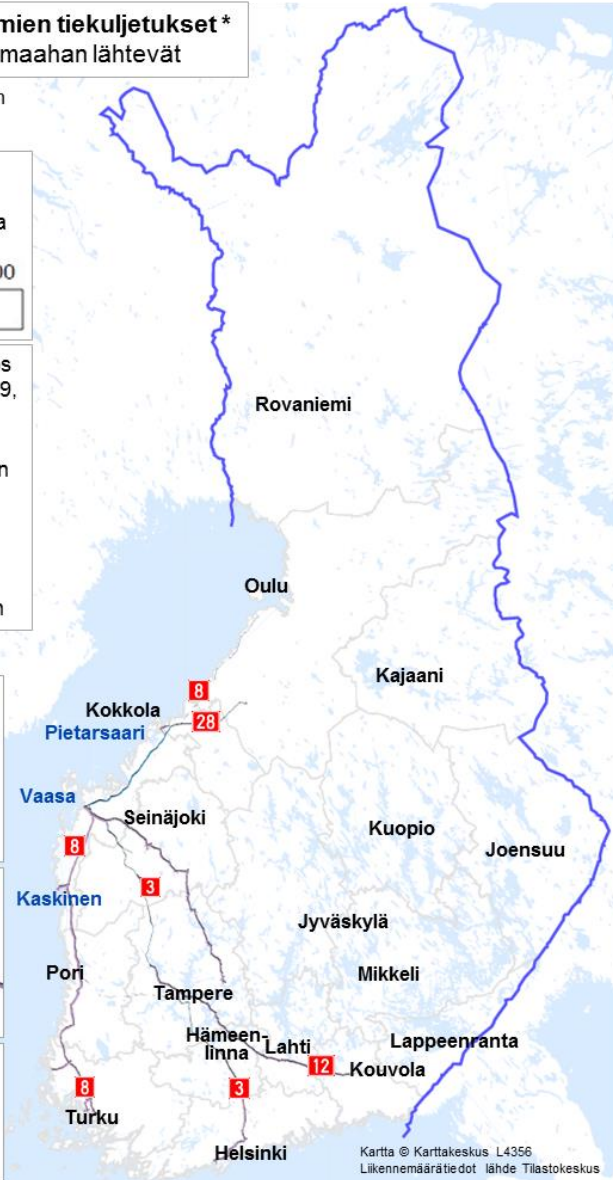
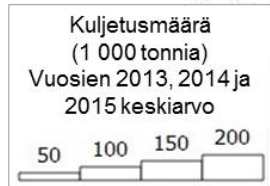
Yhteysväliä suurin osa henkilöliikenteestä kulkee henkilöautoilla. Vaasan ja Oulun välillä on ainoastaan kaksi linja-autovuoroa vuorokaudessa, mutta esimerkiksi Vaasan ja Kokkolan, Kokkolan ja Raahen sekä Oulun ja Raahen välillä on useita vuoroja vuorokaudessa (lähde Matkahuolto).



# Pohjanmaan satamien tiekuljetukset

## Pohjanmaan satamien tiekuljetukset\* Satamista sisämaahan lähtevät

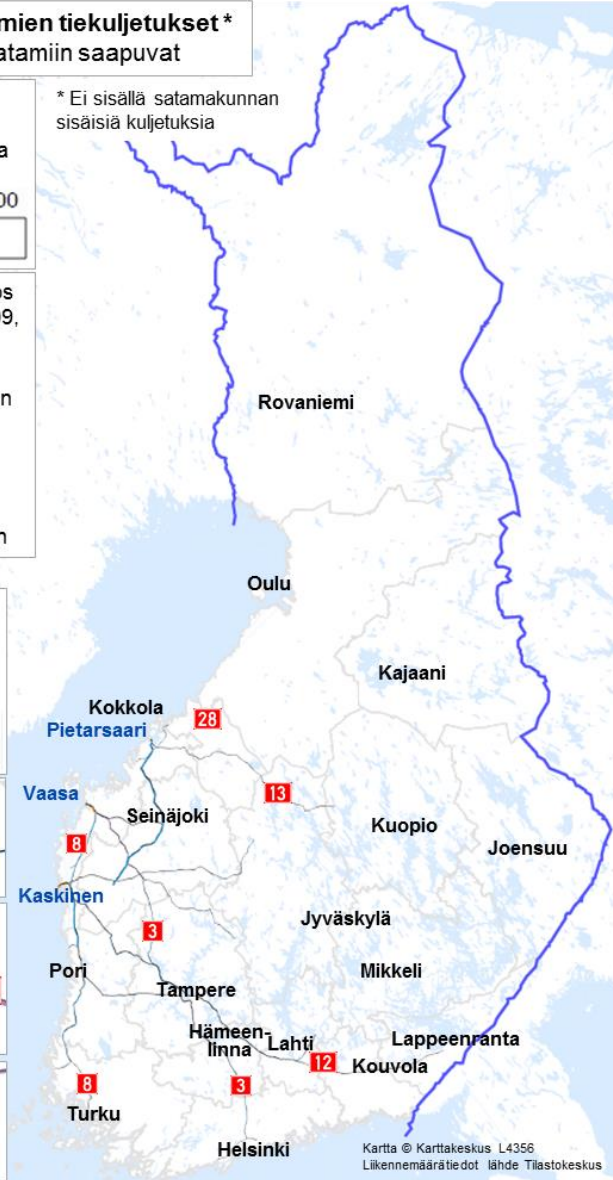
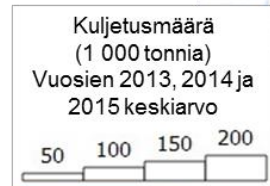
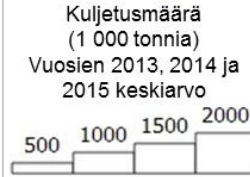
\* Ei sisällä satamakunnan sisäisiä kuljetuksia



Kartta © Karttateskus L4356  
Liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus

## Pohjanmaan satamien tiekuljetukset\* Sisämaasta satamiin saapuvat

\* Ei sisällä satamakunnan sisäisiä kuljetuksia

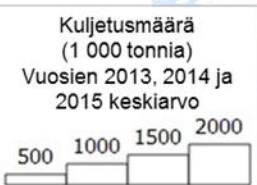


Kartta © Karttateskus L4356  
Liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus

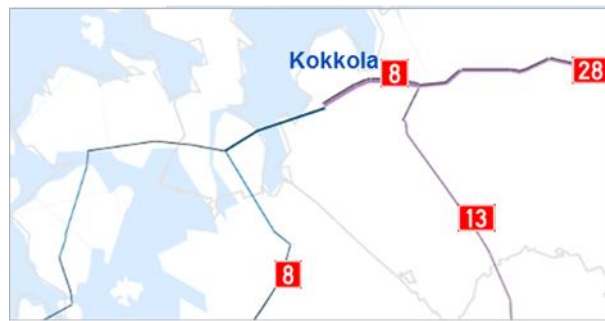
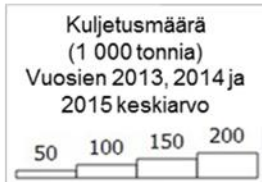
# Kokkolan sataman (Keski-Pohjanmaa) tiekuljetukset

## Kokkolan sataman tiekuljetukset\* Satamasta sisämaahan lähtevät

\* Ei sisällä satamakunnan sisäisiä kuljetuksia



Kuljetusmäärän muutos  
verrattuna vuosien 2009,  
2010, 2011 ja 2012  
keskiarvoon

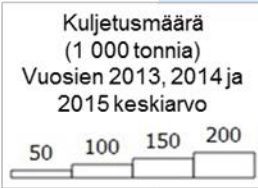


## Kokkolan sataman tiekuljetukset\* Sisämaasta satamaan saapuvat

\* Ei sisällä satamakunnan sisäisiä kuljetuksia



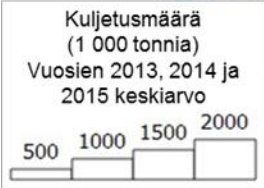
Kuljetusmäärän muutos  
verrattuna vuosien 2009,  
2010, 2011 ja 2012  
keskiarvoon



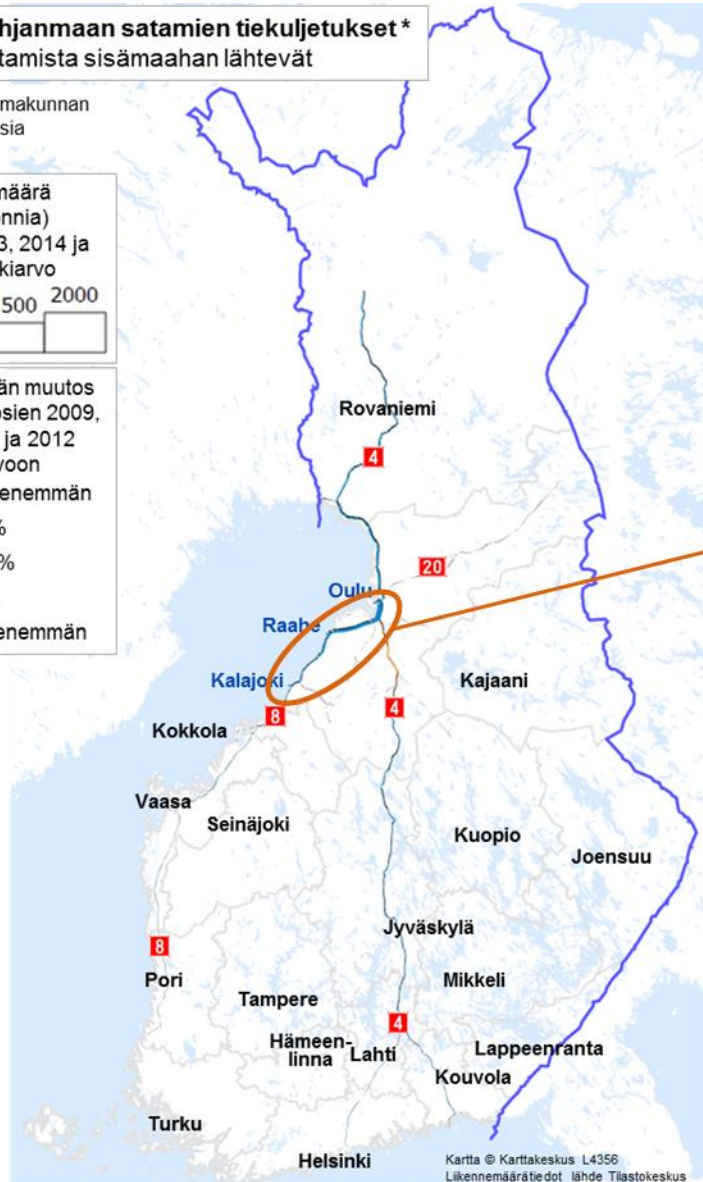
# Pohjois-Pohjanmaan satamien tiekuljetukset 1/2

## Pohjois-Pohjanmaan satamien tiekuljetukset\* Satamista sisämaahan lähtevät

\* Ei sisällä satamakunnan sisäisiä kuljetuksia



Kuljetusmäärän muutos  
verrattuna vuosien 2009,  
2010, 2011 ja 2012  
keskiarvoon

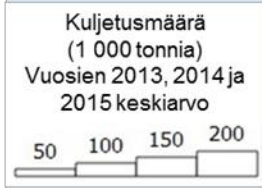


Kartta © Karttokeskus L4356  
Liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus

## Pohjois-Pohjanmaan satamien tiekuljetukset\* Satamista sisämaahan lähtevät

\* Ei sisällä satamakunnan sisäisiä kuljetuksia

### Pohjois-Pohjanmaan rannikko

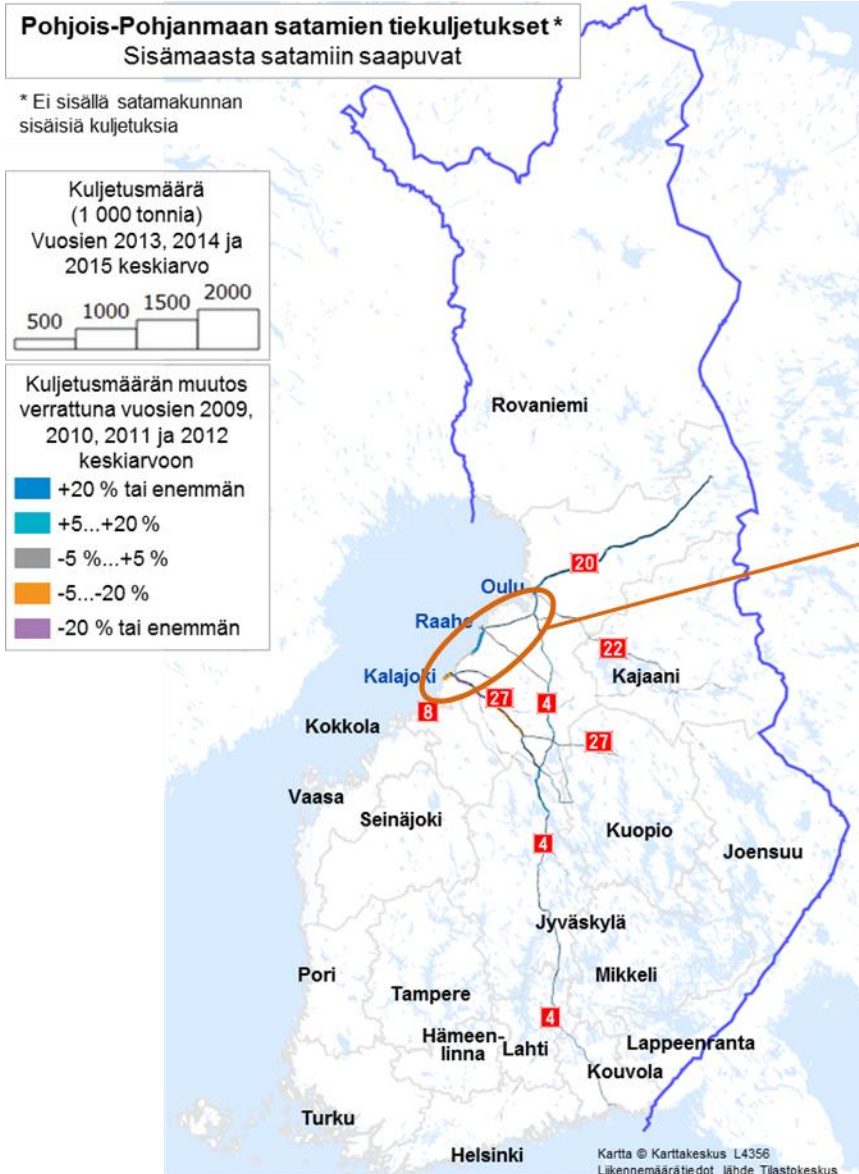


Kuljetusmäärän muutos  
verrattuna vuosien 2009,  
2010, 2011 ja 2012  
keskiarvoon



Kartta © Karttokeskus L4356  
Liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus

# Pohjois-Pohjanmaan satamien tiekuljetukset 2/2



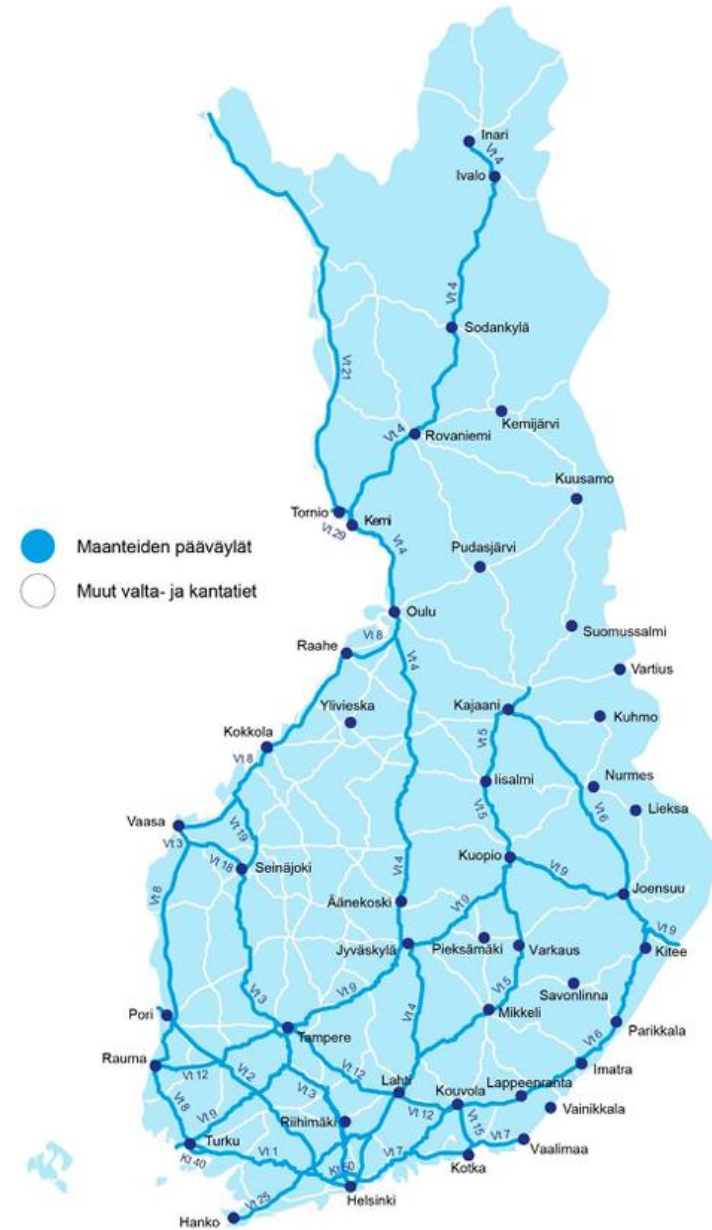
# Valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli kuuluu maanteiden pääväyliin <sup>1/2</sup>

4§ 1 mom.: Tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin maantien liikenteellinen merkitys. Näihin pääväyliin kuuluvat tiet luokitellaan palvelutasoluokkiin I ja II niiden liikenteellisen merkityksen perusteella. Maanteiden luokittelu palvelutasoluokkiin esitetään asetuksen liitteessä 3.

Valtatie 8 kuuluu kokonaan maanteiden pääväyliin (kuva vieressä). Vaasa–Oulu-yhteysvälin tieosuuksista Vaasa–Kokkola-tieosuus kuuluu pääväylien palvelutasoluokkaan I sekä Kokkola–Oulu-tieosuus palvelutasoluokkaan II.

4§ 2 mom.: Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h. Tason I pääväylillä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Tason I pääväylillä liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018, 21.11.2018)



# Valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli kuuluu maanteiden pääväyliin 2/2

4§ 3 mom.: 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 ratkaisuissa ja niiden määrässä.

4§ 4 mom.: Tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellyttävästä 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 edellyttävästä nopeusrajoituksesta vastaavilla perusteilla.

4§ 5 mom.: Erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovittava nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön. Näillä alueilla tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellyttävistä nopeusrajoituksen vähimmäistasoista siten kun 4 momentissa säädetään.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018, 21.11.2018)

*Liitteessä on otteita asetuksen perustelumuistiosta. Siinä on avattu millaisin perustein asetuksen tavoitteista on mahdollista joustaa.*



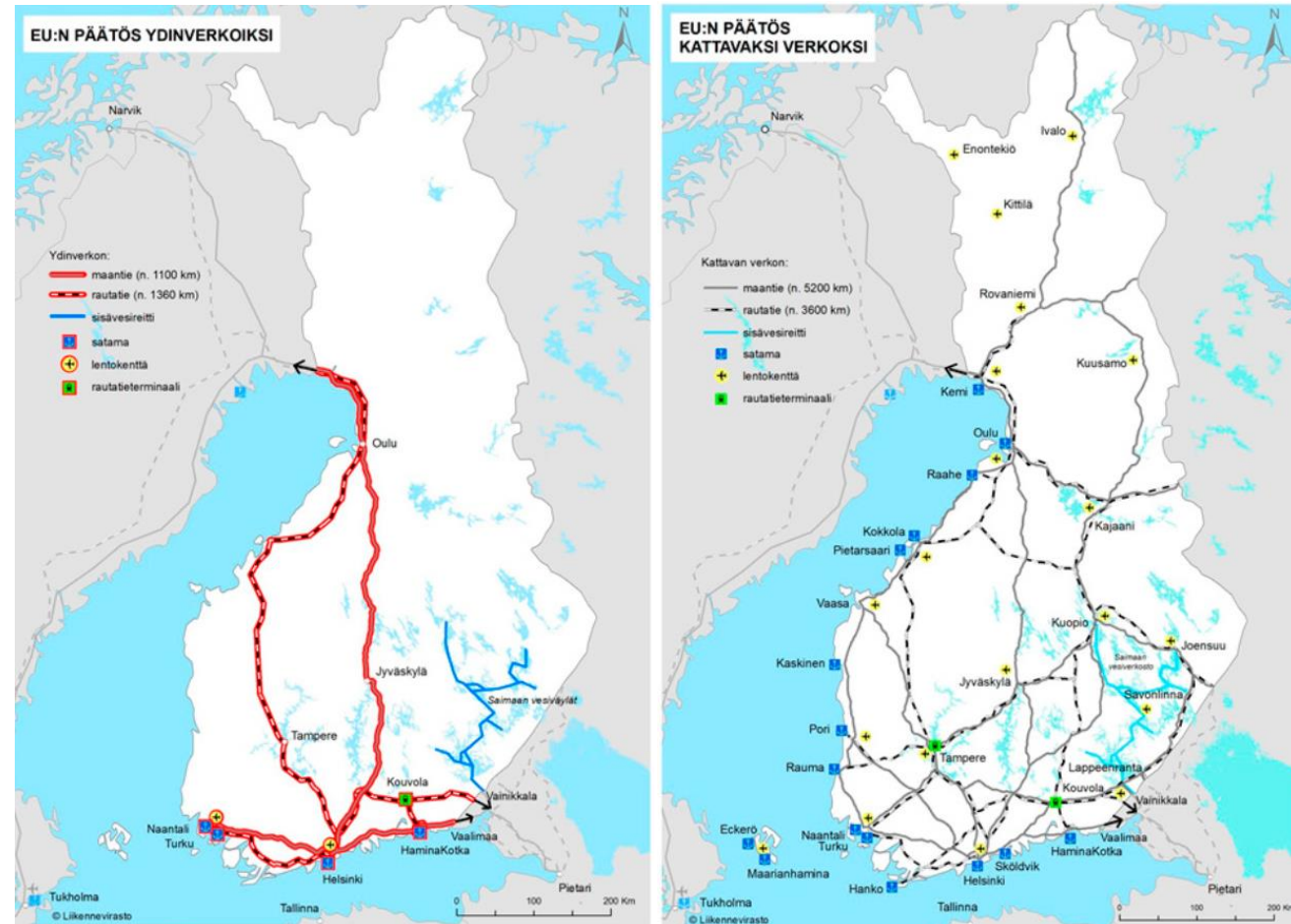
# Valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli on osa Euroopan laajuisen liikenneverkon maanteitä

Euroopan komission määrittelemä Euroopan laajuinen TEN-T-liikenneverkko yhdistää Euroopan unionin jäsenmaat toisiinsa.

Kaksitasoinen multimodaalinen liikenneverkko koostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta, joille on asetettu teknisiä vaatimuksia. (Kuvat vieressä)

Valtatie 8 kuuluu kokonaan kattavan TEN-T-verkon maanteihin.

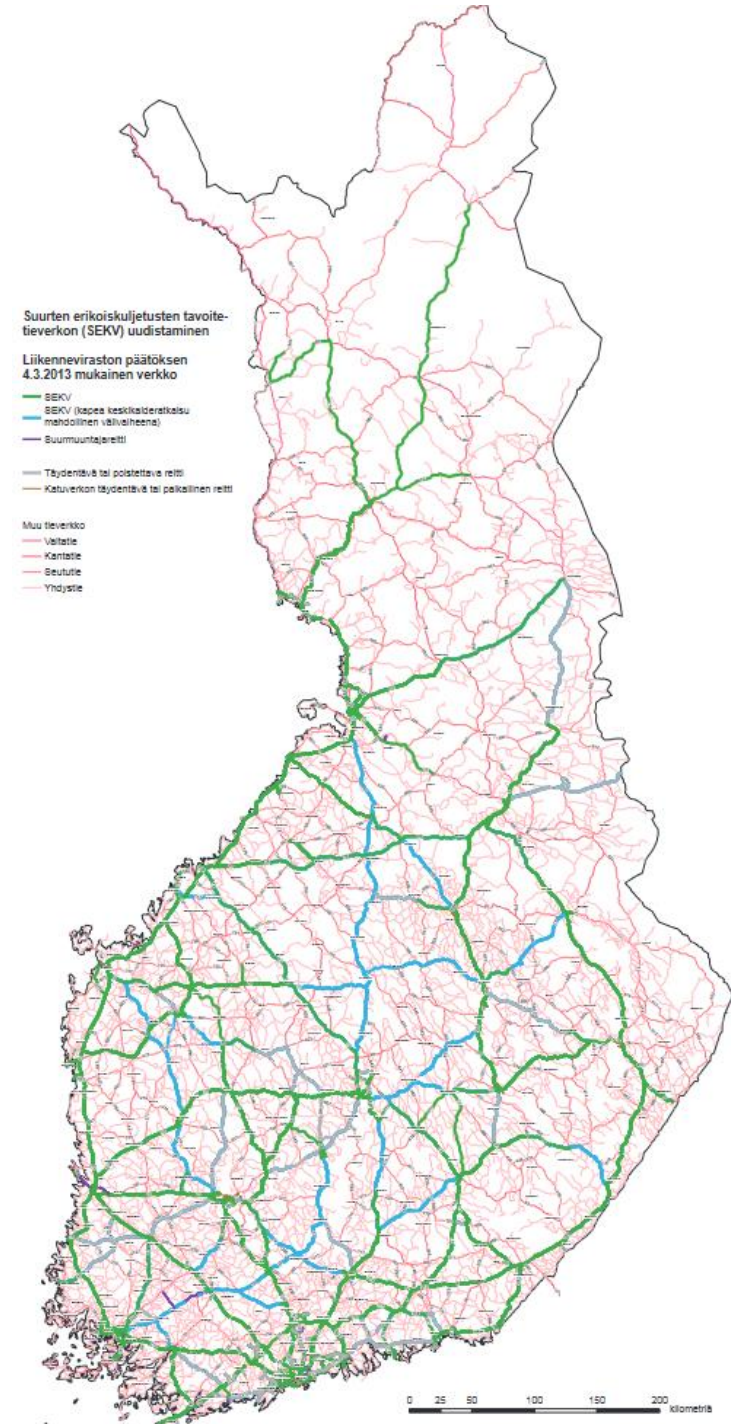
(Lähde Väylävirasto)



# Valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli kuuluu suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon

Valtatiellä 8 kuljetetaan suuria erikoiskuljetuksia, joita ovat esimerkiksi tuulivoimalakuljetukset.

Valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli kuuluu suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon (kuva vieressä). Tavoitetieverkolla on tarkoitus mahdollistaa 7 metriä leveät, 7 metriä korkeat ja 40 metriä pitkät kuljetukset ja kyseiset mitat toimivatkin Liikenneviraston päätöksen mukaan verkon väylähankkeissa mitoitusperusteena. SEKV sijoittuu osittain myös katuverkolle ja suurten erikoiskuljetusten liikkumismahdollisuudet katuverkon osuudella pyritään varmistamaan kuntien kanssa laadittavien erikoiskuljetusten kadunkäyttösopimusten avulla. (Lähde Erikoiskuljetusajoneuvot ja niiden huomioon ottaminen ohjeissa, Liikennevirasto 2017)



## **2. Nykyinen liikenne ja palvelutaso**

# Tietyypit ja nopeusrajoitukset

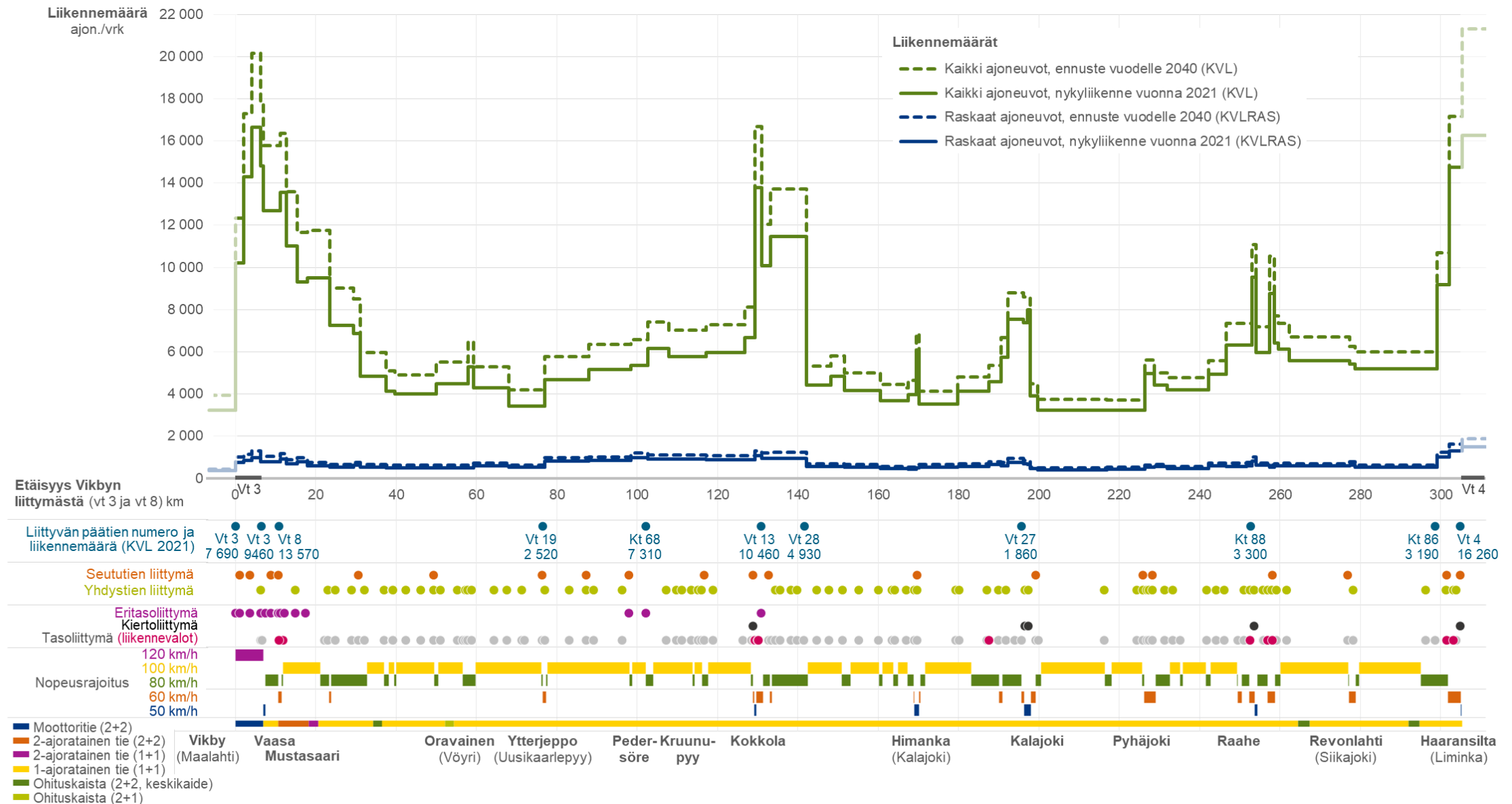
Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysvälin tietyypit ja nopeusrajoitukset on esitetty dian 29 kuvaajassa. Kuvaajassa on esitetty myös liikennemäärät ja liittymät.

Yhteysvälillä on selvästi eniten, noin 280 kilometriä, yksiajorataista kaksikaistaista tietä. Yhteysväliin kuuluva valtatie 3 ja 8 yhteinen noin kuuden kilometrin pituinen osuus on nelikaistaista moottoritietä ja Vaasan keskustan ohittava noin neljän kilometrin pituinen tieosuus (Vaasan yhdystie) yksiajorataista kaksikaistaista tietä. Vaasasta tie jatkuu Kokkolan suuntaan noin 10 kilometrin pituisena kaksiajorataisena tienä, jossa ajoradat on erotettu toisistaan keskikaiteella tai kaiteilla ja välikaistalla. Osa kaksiajorataisesta tieosuudesta on kaksikaistaista keskikaidetietä. Loppu tieosuus Limingan Haaransillalle saakka on yksiajorataista kaksikaistaista tietä, jolla on kolme erillistä ohituskaistaa. Ohituskaistat sijaitsevat Mustasaaren ja Vöyrin kuntien rajalla (nelikaistainen keskikaiteellinen ohituskaista), Oravaisissa (ohituskaista etelään ilman keskikaidetta), Pattijoen

ja Siikajoen kuntien rajalla sekä Limingalla (nelikaistaiset keskikaiteelliset ohituskaistat). Lisäksi Kokkolan keskustan kohdalla on lyhyt muutaman sadan metrin pituinen kaksiajoratainen nelikaistainen tieosuus, jossa ajoradat on erotettu välikaistalla ja korokkeella. (Lähteet Väylävirasto Tiemappi ja Tiekuva)

Suurimmalla osalla yhteysvälin tieosuuksia nopeusrajoitus on 100 kilometriä tunnissa. Valtatie 3 moottoritieosuudella nopeusrajoitus 120 kilometriä tunnissa. 50 tai 60 tuntikilometrin nopeusrajoituksia yhteysvälillä on taajamien kohdilla erityisesti Kokkolan ja Limingan Haaransillan välisellä tieosuudella. (Lähteet Väylävirasto IVAR3, Tiemappi ja Tiekuva)

# Liikennemäärät, liittymät, nopeusrajoitukset ja tietyypit



# Liikennemäärät ja liikenne-ennusteet

Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysvälin liikennemäärät ja liikenne-ennusteet (keskimääräinen vuorokausiliikenne) on esitetty dian 29 kuvaajassa.

Yhteysvälin suurimmat liikennemäärät olivat vuonna 2021 Vaasan kohdalla, jossa liikennemäärä oli maksimissaan noin 16 700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Limingan kohdalla, jossa liikennemäärä oli maksimissaan noin 14 800 ajoneuvoa vuorokaudessa sekä Kokkolan kohdalla, jossa liikennemäärä oli maksimissaan noin 13 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pienin liikennemäärä, noin 3 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, oli Kalajoen ja Pyhäjoen välisellä tieosuudella. Raskaan liikenteen määrä oli suurin Limingan kohdalla, jossa liikennemäärä oli maksimissaan noin 1 290 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vaasan kohdalla raskaan liikenteen määrä oli maksimissaan noin 970 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kokkolan kohdalla maksimissaan noin 930 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pienimmillään raskaan liikenteen määrä oli Kalajoen ja Pyhäjoen välisellä tieosuudella, jossa liikennemäärä oli noin 410 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikenne-ennusteen mukaan vuonna 2040 liikennemäärä olisi Vaasan kohdalla maksimissaan noin 20 100, Limingan kohdalla maksimissaan noin 17 200 ja Kokkolan kohdalla maksimissaan noin 16 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen ennustettu määrä olisi Limingan kohdalla maksimissaan noin 1 610 sekä Vaasan ja Kokkolan kohdilla maksimissaan noin 1 290 ajoneuvoa vuorokaudessa.

(Liikennemäärätiedot lähteet Väylävirasto Velho, IVAR3 ja Tarva MT6.3, liikenne-ennusteen lähtötiedot lähde Väylävirasto Valtakunnallisten liikenne-ennusteiden kertoimien päivitys vuonna 2021, muistio 21.12.2021, liitteet 1 ja 2)

# Liittymät

Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysvälin pääteiden liittymien sekä muiden maanteiden liittymien sijainnit tiejaksolla on esitetty dian 29 kuvaajassa. Kuvaajassa on esitetty myös pääteiden liittymien liikennemäärät vuodelta 2021 sekä liittymien tyypit (eritasoliittymä, kiertoliittymä ja tasoliittymä). Lisäksi yhteysvälillä on useita katu-, yksityistie- ja maatalousliittymiä, joita ei ole esitetty kuvaajassa.

Yhteysvälillä on kahdeksan valtateiden liittymää ja kolme kantateiden liittymää. Pääteiden liittymistä viisi on eritasoliittymiä. Valtateiden 3 ja 8 (Sepänkyläntie, Kokkolantie, Yhdystie) eritasoliittymät sijaitsevat Vaasassa, valtatie 19 tasoliittymä Uusikaarlepyyn Ytterjeppossa, valtatie 13 eritasoliittymä ja valtatie 28 tasoliittymä Kokkolassa, valtatie 27 tasoliittymä Kalajoella ja valtatie 4 kiertoliittymä Limingan Haaransillalla. Kantatie 68 eritasoliittymä sijaitsee Pedersöressä, kantatie 88 tasoliittymä Raahessa ja kantatie 86 tasoliittymä Limingalla. Yhteysvälillä on useita seututeiden ja yhdysteiden liittymiä. Niistä eritasoliittymiä on viisi.

Pääteiden liittymistä suurimmat liikennemäärät ovat valtatie 4 kiertoliittymässä Limingan Haaransillalla, jossa liikennemäärä on noin 16 300 ajoneuvoa vuorokaudessa ja valtatie 8 eritasoliittymässä Vaasassa, jossa liikennemäärä on noin 16 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Selvästi suurin osa yhteysvälin liittymistä on tasoliittymiä. Eritasoliittymiä yhteysvälillä on 17, joista kaksi sijaitsee Pedersöressä, yksi Kokkolassa ja muut Vaasan kohdalla. Kiertoliittymiä yksi Kokkolassa, kaksi Kalajoella, yksi Raahessa ja yksi Limingan Haaransillalla.

(Tiestötiedot lähteet Väylävirasto Velho, IVAR3 ja Tarva MT6.3)

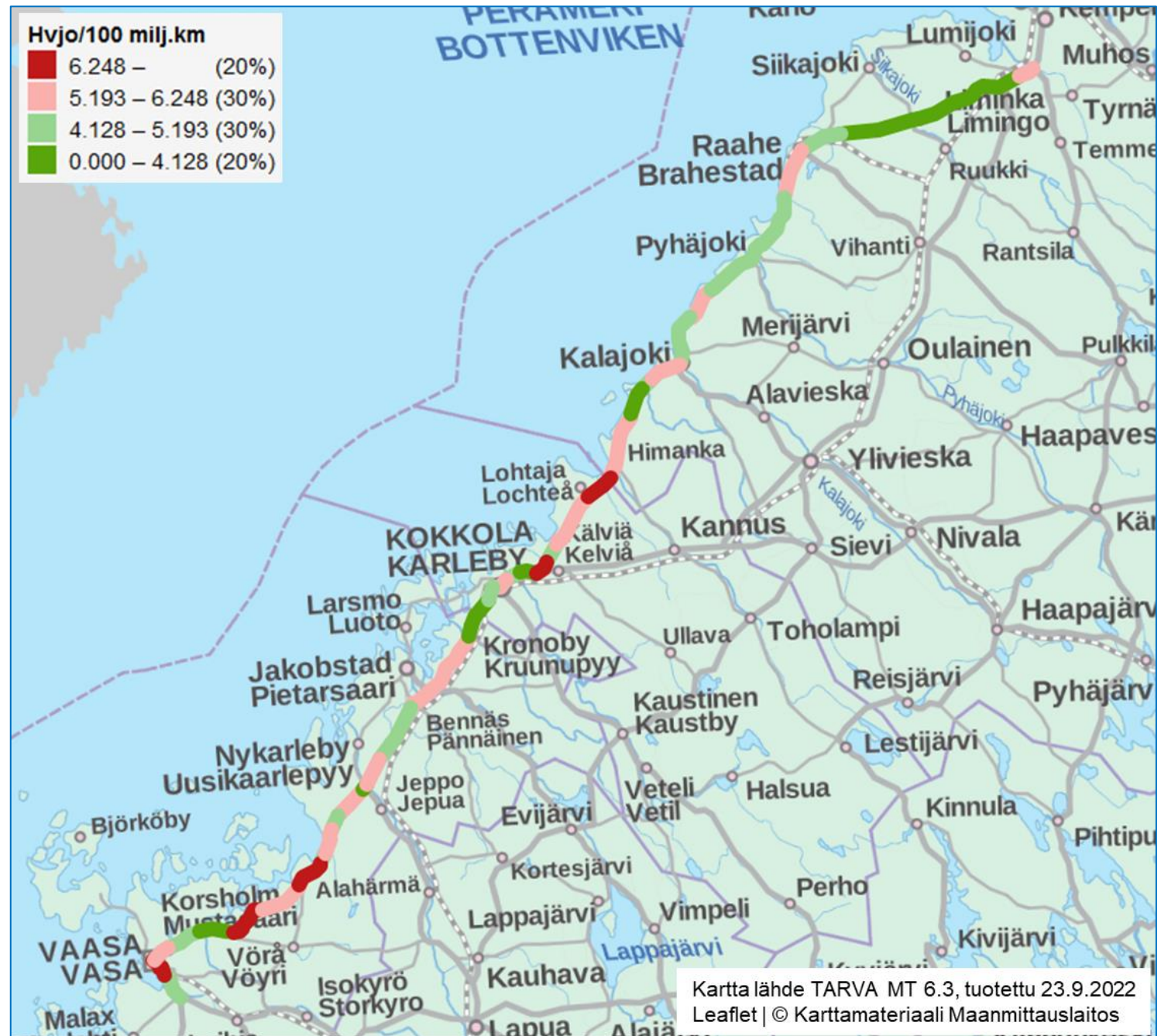
# Henkilövahinko- onnettomuusriski

Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysvälin henkilövahinko-onnettomuusriski tieosittain on esitetty viereisessä karttakuvassa. Kartta on tuotettu Tarva-ohjelmalla, joka sisältää vuosien 2016–2020 onnettomuustiedot.

Yhteysvälillä suurin henkilövahinko-onnettomuusriski (yli 6,248 hvjo/100 milj ajon.km) on valtatie 8 Vaasan keskustan ohittavalla tieosuudella, Mustasaassa ja Vöyrillä Granvikin ja Ölingin välisellä tieosuudella, Vöyrillä Kaitsorin ja Oravaisten välisellä tieosuudella, Kokkolassa Vitikan ja Kälviänjoen välisellä tieosuudella sekä Kokkolassa ja Kalajoella Lohtajan ja Himangan välisellä tieosuudella.

Vuonna 2020 Suomen valtateillä henkilövahinko-onnettomuusaste oli keskimäärin 4,3, moottoriteillä 2,6 ja muilla kaksiajorataisilla teillä 5,9 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohti.

(Henkilövahinko-onnettomuusriskikartta lähde Tarva MT6.3, vuoden 2021 versio ja teiden henkilövahinko-onnettomuusasteet lähde [Traficom](https://www.traficom.fi/), viitattu 23.9.2022)





# Hirvi- ja peuraonnettomuuskausat

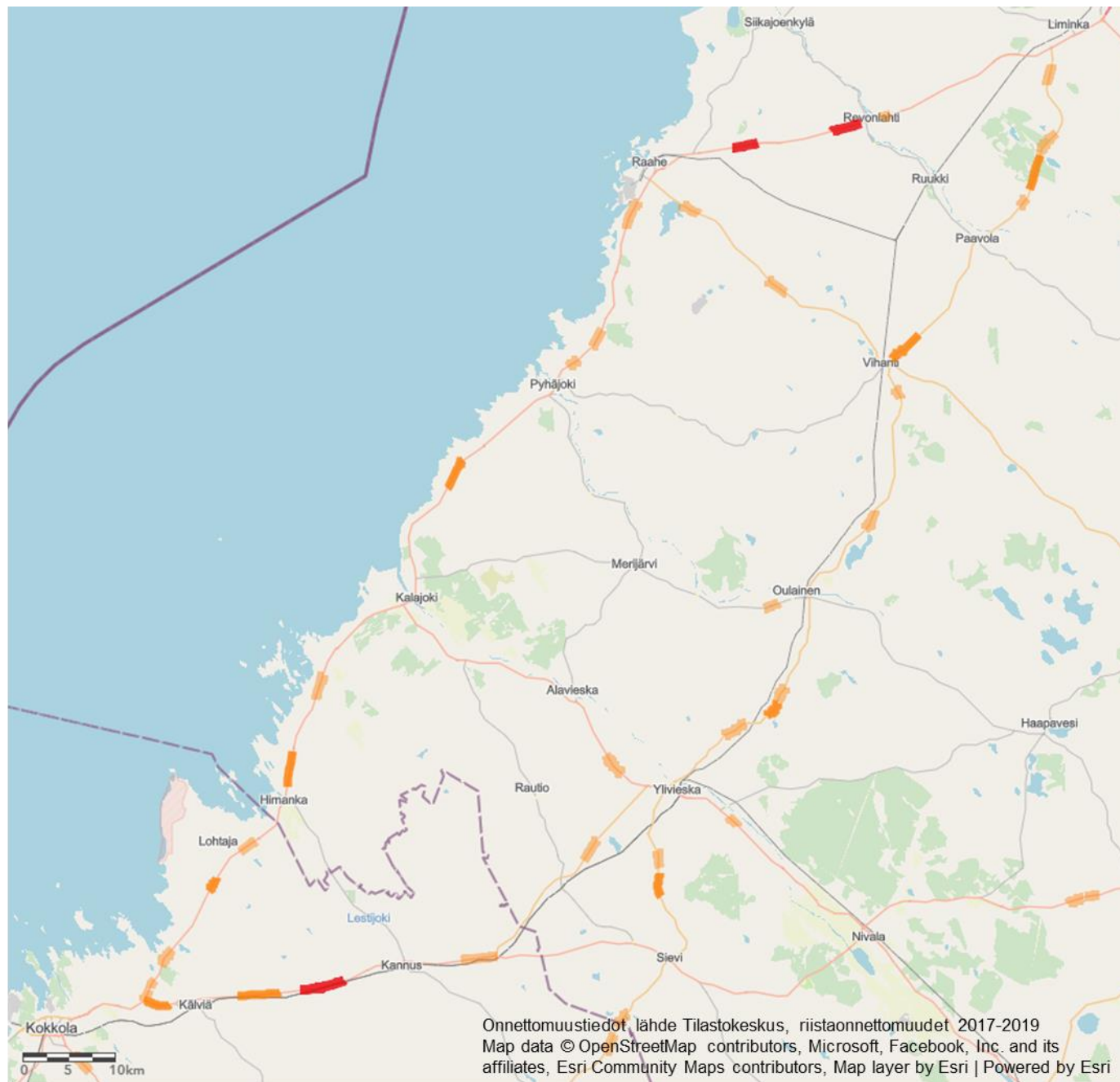
Yhteysvälin vuosien 2017–2019 hirvionnettomuus- sekä peura- ja kaurisonnettomuuskausat on esitetty kahdella seuraavalla dialla.

Yhteysvälillä hirvionnettomuuksia tapahtui selvästi eniten yhteysvälin eteläosassa Mustasaaren ja Kruunupyyn välisellä tieosuudella. Suurimmat hirvionnettomuuskausat, joissa tapahtui kussakin 10–18 onnettomuutta vuodessa, sijaitsivat Vöyrillä Kärklaxin ja Finnasin välisellä tieosuudella, Uudessakaarlepyyssä Neumanin ja Ytterjeppon sekä Svinbackenin ja Kovjoen välisillä tieosuuksilla, Raahessa Heposuon kohdalla sijaitsevalla tieosuudella sekä Siikajoella Lehtokankaan ja Revonlahden välisellä tieosuudella.

Myös peura- ja kaurisonnettomuuksia yhteysvälillä tapahtui selvästi eniten yhteysvälin eteläosassa Mustasaaren ja Kokkolan välisellä tieosuudella. Peura- ja kaurisonnettomuuskausat ovat lyhyitä ja niitä on Mustasaaren Rönnvikin ja Kilenin kohdilla, Vöyrin Palvisin ja Kaitsorin kohdilla, Uudenkaarlepyyn Ytterjeppon pohjoispuolella, Pedersören Pännäisten ja Kolpin eteläpuolilla, Kruunupyyn Norrbyn, Krögersin, Rudnäsin ja Brätöbyn kohdilla, Kokkolan keskustan eteläpuolella ja Kälviänjoen kohdalla sekä Raahen Piehingin kohdalla. Kussakin kasaumassa onnettomuuksia tapahtui 5–10 onnettomuutta vuodessa.

(Hirvi-, peura- ja kaurisonnettomuudet lähde Tilastokeskus)

# Hirvionnettomuuskasaumat vuosina 2017–2019



# Peura- ja kaurisonnettomuus- kasaumat vuosina 2017–2019



# Jaksot käyttäjäryhmittäin 1/2

Valtatien 8 Vaasa–Oulu-yhteysväli jaettiin käyttäjäryhmittäin työmatka- ja asiointiliikenteeseen, tavaraliikenteeseen, paikallisliikenteeseen ja poikittaisliikenteeseen painottuviin jaksoihin. Jaksot on esitetty dian 37 kuvaajassa yhdessä liikennemäärä- ja liittymätietojen kanssa.

## **Koko yhteysväli on työ- ja asiointiliikenteen jaksoa.**

Yhteysvälin peräkkäiset työpaikkakeskittymät ja asiointipaikat sijaitsevat korkeintaan noin 130 kilometrin etäisyydellä toisistaan, jolloin pisin ajomatka työ- tai asiointipaikkaan on yleensä 60–80 kilometriä. Vaasassa käydään töissä noin 100 kilometrin säteeltä (lähde Vaasanseudun Kehitys Oy VASEK <https://www.vasek.fi/aluekehitys/tietopalvelu/tyollisyys/>, viitattu 19.8.2022). Yhteysvälin kunnista työpaikkoja on eniten Oulussa (noin 91 600), Vaasassa (34 600), Kokkolassa (20 700), Pietarsaareissa (10 500) ja Raahessa (9 600) (lähde Tilastokeskus, työssäkäyntitilastot vuodelta 2020).

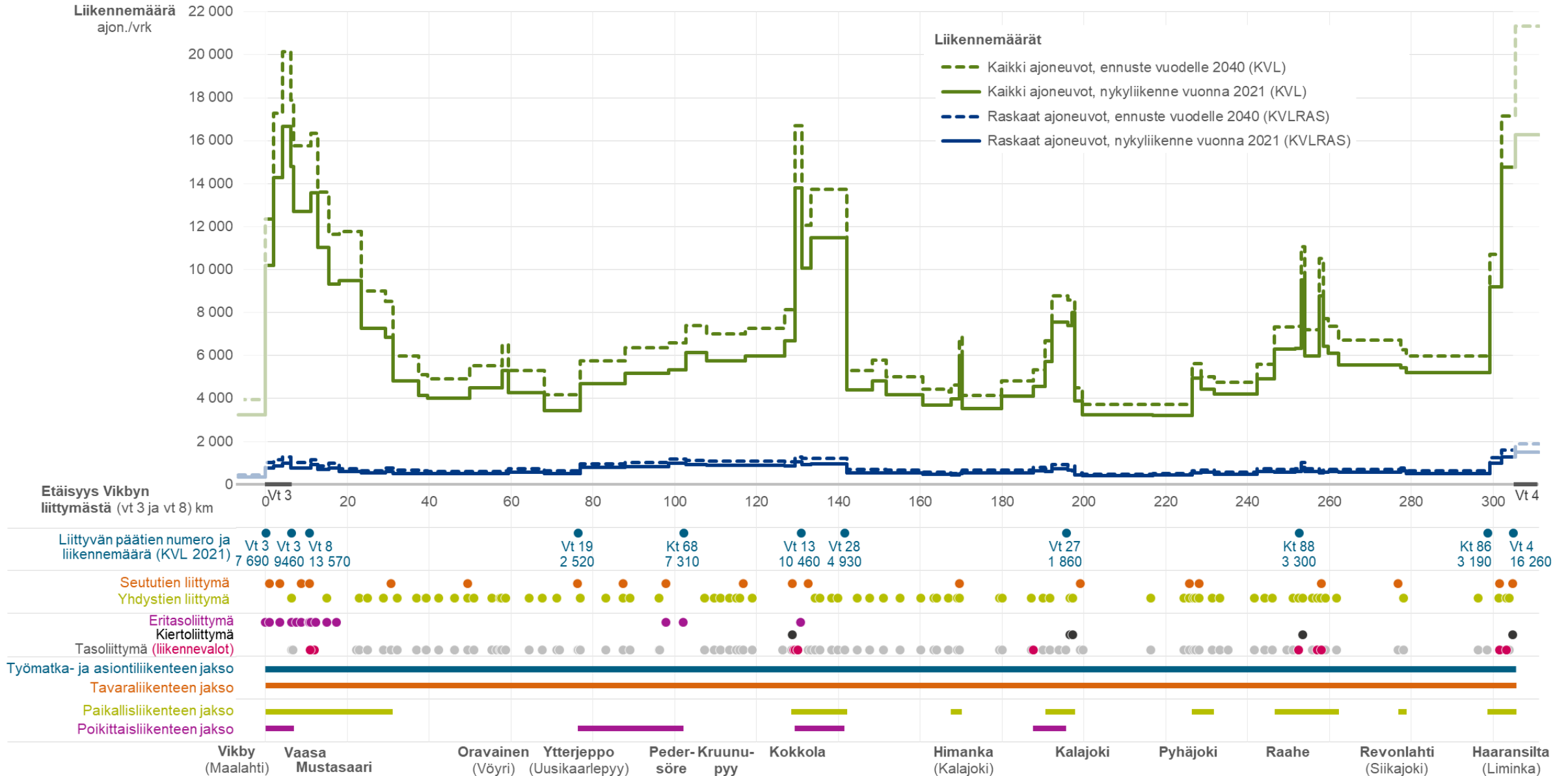
**Koko yhteysväli on tavaraliikenteen jaksoa.** Kuorma-autojen määrän keskiarvo oli vuonna 2021 yhteysvälillä vähintään noin

380 ajoneuvoa vuorokaudessa. (Lähteet Väylävirasto IVAR3 ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen LAM-kirja 2021).

**Paikallisliikenteen jaksoja yhteysvälillä on Vaasan keskustan kohdalla ja Vaasan pohjoispuolella sekä Kokkolan, Himangan, Kalajoen, Pyhäjoen, Raahen ja Limingan kohdilla.** Vaasassa ja Vaasan läheisyydessä, Kokkolassa ja Raahessa paikallisen liikenteen suuri määrä johtuu väestön määrästä ja maankäytöstä. Himangan, Kalajoen, Pyhäjoen ja Revonlahden kohdilla paikallisen liikenteen määrä valtatiellä on suuri, koska valtatieltä puuttuu sujuva rinnakkainen tieyhteys. Limingan kohdalla paikallisen liikenteen suuri määrä johtuu maakuntakeskus Oulun läheisyydestä.

**Poikittaisliikenteen jaksoja yhteysvälillä on Vaasassa valtatie 3 osuudella,** joka on itä-länsisuunnassa valtatie 18 jatke, **Ytterjeppon ja Pedersören välisellä tieosuudella,** joka on valtatie 19 jatke, **Kokkolan keskustan kohdalla,** jossa valtatie 8 on valtateiden 13 ja 28 jatke **sekä Kalajoella,** jossa valtatie 8 on valtatie 27 jatke Kalajoen satamaan johtavalle tielle.

# Jaksot käyttäjäryhmittäin 2/2



# Tilanne käyttäjäryhmien tarpeiden kannalta

**Työmatka- ja asiointiliikenteen** kannalta keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat sujuvuus, ohitusmahdollisuudet ja linja-autopysäkit. Vaasan ja Kokkolan väli on pääosin yksiajorataista tietä ilman järjestettyjä ohitusmahdollisuuksia (ohituskaistoja). Kokkolan ja Oulun välillä liikennevaloliittymillä on vaikutusta pääsuunnan sujuvuuteen. Kahta ohituskaistaosuutta lukuun ottamatta tie on yksiajoratainen ilman järjestettyjä ohitusmahdollisuuksia.

**Tavaraliikenteelle** tasainen nopeus, matka-ajan minimointi ja taukopaikat ovat tärkeitä. Lisäksi olosuhteiden tulee soveltua suurille erikoiskuljetuksille ja tuulivoimalakuljetuksille. Vaasan ja Kokkolan välillä tasainen nopeus ei toteudu. Liittymien karsintaa tulisi jatkaa. Kokkolan kohta ei ratkea ilman ohikulkutietä. Kalajoen ja Oulun välillä kiertoliittymät aiheuttavat hidastuksia ja kiihdytyksiä. Himangan kohdalla voisi olla mahdollista tehdä liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Kalajoen ja Pyhäjoen kohdalla nopeustason 80 km/h saavuttaminen edellyttäisi ohitustietä ja eritasoliittymiä. Raahen kohdalle tarvitaan eritasoliittymäratkaisuja ja Revonlahdella nykypaikalla parantamista vähintään 80 km/h:n saavuttamiseksi.

**Paikallisliikenteelle** sujuvuus, sopiva liittymien määrä, linja-autopysäkit ja valtatielle liittymisen helppous ovat tärkeitä. Koko tarkastellulla yhteysvälillä on tunnistettu puutteita ohitusmahdollisuuksissa ja liittymisessä turvallisesti ja sujuvasti valtatie liikennevirtaan.

**Poikittaisliikenteelle** sujuvuus ja valtatielle liittymisen helppous ovat tärkeitä. Puutteet ovat samat kuin paikallisliikenteen osalta tunnistetut.

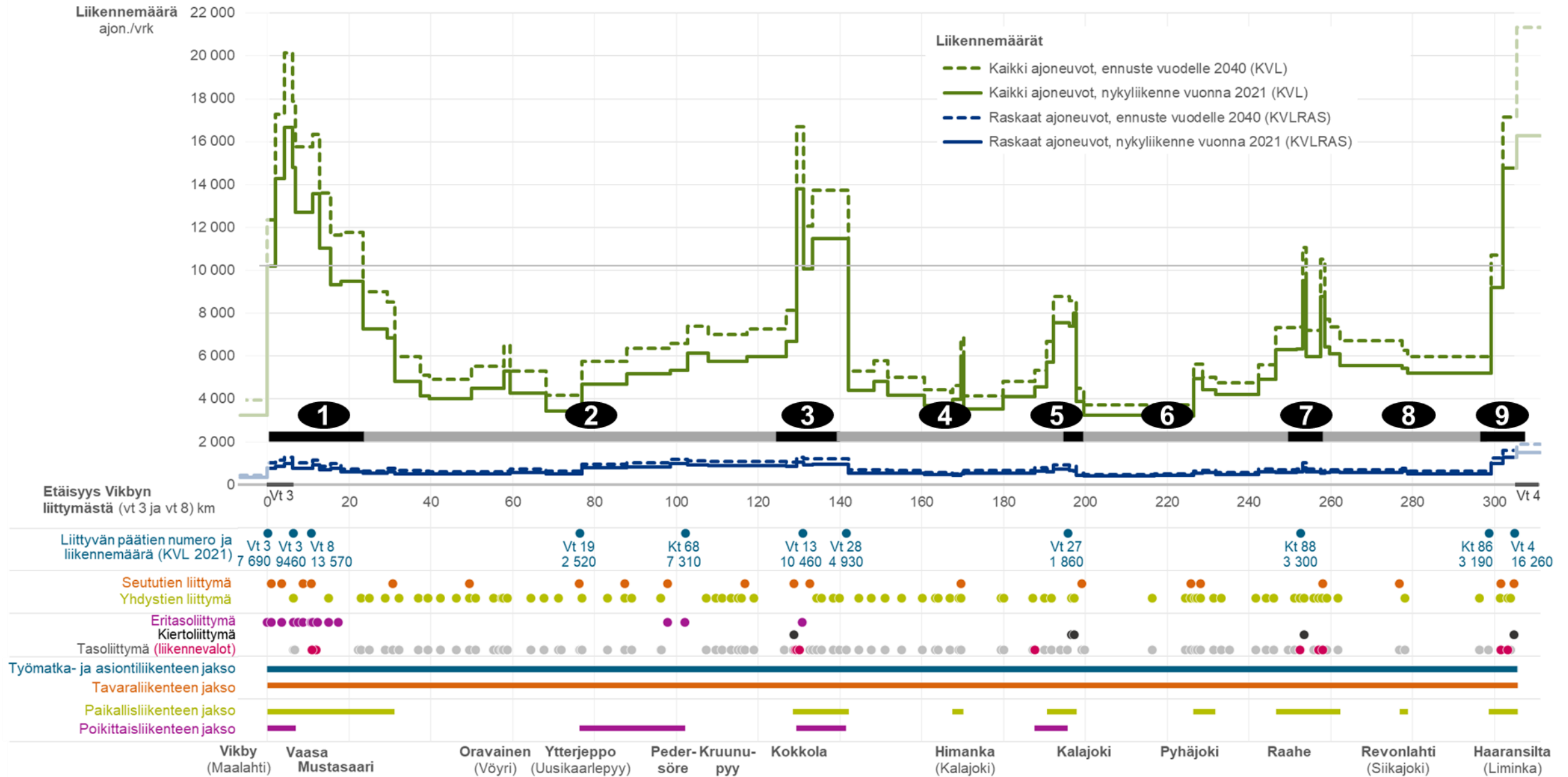
# Yhteysväli jaettiin tarkastelujaksoihin

Koska tarkasteltava yli 300 kilometrin yhteysväli koostuu luonteeltaan erilaisista jaksoista, se jaettiin yhdeksään tarkastelujaksoon (kartta vieressä). Jaksotus perustuu käyttäjäryhmiin ja liikennemääriin. Koska koko tieyhteys on työmatka-, asiointi ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä, muodostuu jaksoja erottaviksi tekijöiksi liikennemäärän lisäksi jakson rooli paikallis- ja poikittaisliikenteessä (seuraava dia).

Vaasan (jakso 1), Kokkolan (3) ja Kalajoen (5) jaksot erottuvat paitsi paikallis- ja poikittaisliikenteen myös liikennemäärien vuoksi omanlaisinaan. Raahen (7) ja Limingan (8) kohdilla paikallisliikenne ja liikennemäärä ovat jaksoja profiloivia tekijöitä. Jaksojen 2, 4 ja 6 liikennemäärät ovat selkeästi pienemmät kuin edellä kuvattujen jaksojen. Myös näillä jaksoilla on paikallistai poikittaisliikennettä.



# Tarkastelujaksot (1-9) perustuvat käyttäjäryhmiin ja liikennemääriin





### **3. Tavoiteltava palvelutaso ja liikkumiskokemus koko yhteysvälillä**

# Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiskunnalliset päämäärät suuntaavat kehittämisen painotuksia

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään **ilmastonmuutosta**:

- **Saavutettavuus:** Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- **Kestävyys:** Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.
- **Tehokkuus:** Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Valtatien 8 kehittämisen painotukset voidaan johtaa näistä päämääristä.

**Ilmastonmuutoksen torjunta** nostaa huomion kohteeksi **raskaan liikenteen tasaisen nopeuden** mahdollistavat ajo-olosuhteet ja **teiden (päällysteen) kunnon**. Henkilöautojen nopeustason nostaminen lisää päästöjä, mutta tavoiteltava tasainen nopeustaso kompensoi lisäystä jossain määrin.

Tarvitaan **uusien käyttövoimien lataus- ja tankkauspaikkojen** verkosto, jossa nopea lataus on mahdollista monelle autolle samanaikaisesti.

Henkilöliikenteessä **joukkoliikenteen sujuvat ja ennakoitavat ajo-olosuhteet** yhdessä **laadukkaan pysäkkiverkoston** kanssa mahdollistavat joukkoliikennepalvelujen kehittämisen.

**Suomen kilpailukyvyyn edistäminen** tarkoittaa ainakin ennakoitavia vientikuljetuksia, jotka tarvitsevat tuekseen **raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston**. Se varmistaa saapumisen täsmällisesti satamiin ja mahdollistaa ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisen. Liikenneverkon olosuhteet mahdollistavat myös suuret erikoiskuljetukset.

**Alueiden elinvoima ja saavutettavuus** tarkoittaa, että valtatie 8 ja alueen liikennejärjestelmä kytkeytyvät saumattomasti toisiinsa. Kytkeytyminen ilmenee **valtatie ja alueen liikennejärjestelmän hallittuna työnjakona** sekä **turvallisina ja sujuvina liittyminä**. Valtatie mahdollistaa pendelöinnin tarjoamalla sujuvat ja **ennakoitavat ajo-olosuhteet**.

# Asetus pääväylistä, TEN-T-vaatimukset ja Väyläviraston linjaukset ohjaavat palvelutasotavoitteiden asettamista

**Asetus pääväylistä** tukee ja tarkentaa palvelutason kehittämistä matkanopeuden, nopeusrajoitusten, ohitusmahdollisuuksien sekä liittymien määrän ja päätien liikennevirtaan kohdistuvan vaikutuksen osalta. Asetus mahdollistaa tavoitetasoista poikkeamisen perustellusti. Joustomahdollisuuksia on erityisesti tason II pääväylillä, joihin Kokkolan ja Oulun yhteysväli kuuluu.

**TEN-T-vaatimuksia** ollaan parhaillaan (syksy 2022-) päivittämässä. Maanteiden TEN-T kattavan verkon ehdotetut uudet vaatimukset eivät ota kantaa nopeustasoon, poikkileikkaukseen tai liittymiin. Asetusehdotuksessa on seuraavat aikatauluvaatimukset toimenpiteille:

- **Turvallisuustiedon kerääminen** on otettava käyttöön vuoden **2030** loppuun mennessä. (Vaade täyttyy jo nyt.)
- **Levähdysalueita** on oltava **100 kilometrin välein** vuoden **2050** loppuun mennessä.
- **Liikkuvan ajoneuvon punnitusjärjestelmä noin 300 km välein** jäsenmaan tieverkolle ottaen huomioon tavaraliikenteen intensiteetin vuoden **2050** loppuun mennessä.

**Päätteiden kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet** (Väyläviraston julkaisuja 75/2022) sisältää kolme käyttötarkoitukseltaan erillistä osaa:

1. **Kehittämisperiaatteet** konkretisoivat maanteiden tienpitoa ohjaavien säädösten ja parlamentaaristen tavoitteiden toteuttamista päätteiden kehittämisen suunnittelussa
2. **Palvelusanalyysi** esittää päätteiden palvelutasoa kuvaavien mittareiden nykytilan ja tulevan kehityksen yhdeksi lähtökohdaksi liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan
3. **Tulevaisuuden tarpeet** esittää yhteenvedon päätteiden kehittämiseksi tarvittavista investointikohteista aineistoksi väyläverkon suunnitteluohjelman ja investointiohjelman päivityksiä varten.

Seuraavalla sivulla on tarkasteltu miten päätteiden kehittämisen päämäärä ja yleistavoitteet viitoittavat vt 8:lle asetettavia tavoitteita.

# Pääteiden kehittämisen päämäärä ja yleistavoitteet viitoittavat vt 8:lle asetettavia tavoitteita

**Päämäärä.** Tarpeita vastaava saavutettavuus ihmisille ja elinkeinoelämälle ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävällä tavalla.

**Toimivuustavoite.** Liikenteen ja yhteyksien toimivuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä parantamalla valtakunnallisia ja seudullisia yhteyksiä.

**Turvallisuustavoite.** Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneympäristö tukee turvallista ajamista ja liikkumista. Ammattikuljettajille tie on turvallinen työympäristö, ja kuljetusten turvallisuusriskit ovat pienet.

**Taloudellinen kestävyystavoite.** Pääteiden kehittäminen ja kunnossapito perustuvat yhteiskuntataloudellisesti tehokkaisiin valintoihin ja omaisuuden hallintaan. Pääteiden liikenneympäristö tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja.

**Ympäristöllinen kestävyystavoite.** Tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat ovat mahdollisimman pienet. CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutokseen varautuminen otetaan huomioon tienpidossa. Tienpidon ratkaisulla edistetään ympäristön kannalta kestävää maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta. Pääteiden liikenneympäristö tukee kestäviä kulkutapa-, ajoneuvo- ja ajotapavalintoja.

**Sosiaalinen kestävyystavoite.** Tienpidon ratkaisussa suojellaan heikoimpia tienkäyttäjryhmiä eli kävelijöitä ja pyöräilijöitä, estetään tienpidon ja liikenteen haittoja asuin- ja elinympäristöön sekä turvataan riittävä saavutettavuus maan kaikkiin osiin.

## Tavoitteet konkretisoituvat valtatiellä 8 seuraavaan tapaan

- Keskeisin koko välin palvelutasoa määrittävä käyttäjäryhmä ovat tavaraliikenteen runkokuljetukset.
- Henkilöautoliikenteen sujuvuutta varmistetaan ohitusmahdollisuuksin.
- Palvelutasotavoitteena korostuvat koko yhteysvälillä turvallisuus, ennakoitavuus ja hallittavuus.
- Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.
- Turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin.
- Kaikkien parantamishankkeiden tulisi olla yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Nopeustavoitteissa joustetaan harkitusti.
- Alhaisen nopeustason pituuksia ei lisätä sallimalla uutta valtatiehen suoraan tukeutuvaa maankäyttöä.
- Kaupunkien kohtien joustomahdollisuudet koskevat rajataan koskemaan tapahtunutta kehitystä.
- Kiertoliittymille kirjoitetaan perusteet ja selkeästi auki.

# 4. Tavoitetila 2040 ja etenemispolku

# Tavoiteltava palvelutaso koko yhteysvälillä <sup>1/2</sup>

Yhteysvälin tavoiteltavaa palvelutasoa ohjaa **pääväyläasetus**. Se ottaa kantaa muun muassa liittymien vaikutukseen pääväylän liikennevirtaan.

Keskeisin koko välin palvelutasoa määrittävä käyttäjäryhmä ovat **tavaraliikenteen runkokuljetukset**. Tämän vuoksi uusia kiertoliittymiä ei sallita, sillä niistä aiheutuva 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 kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.
- Turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin.

Taajamien kohdilla olevien, tien yleistä tavoitetasoa alempien nopeusrajoitusten tiepituutta ei lisätä. Nopeusrajoitusalueiden lukumäärää ja pituutta pyritään vähentämään edellyttäen, että toimenpiteet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus mahdollistavat tehokkaan logistiikan.

Liikenteenohjaus on dynaamista ja nopeusrajoitukset muuttuvat olosuhteiden mukaan koko yhteysvälillä siinä tilanteessa, kun tienvarsilaitteista on voitu luopua ja informaatio annetaan suoraan ajoneuvoihin.

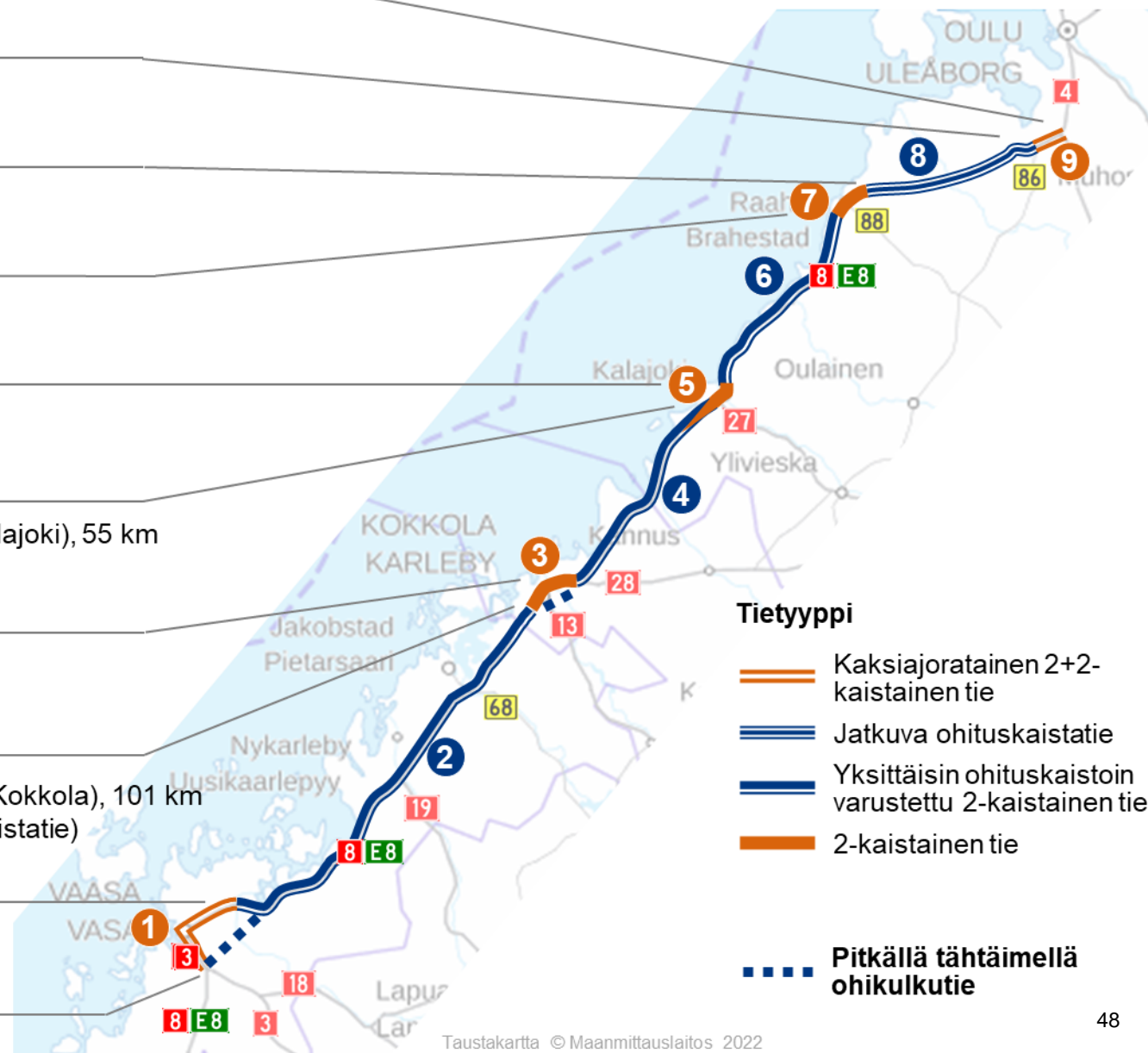
Tien päivittäisen liikennöitävyyden kannalta on keskeistä, että tien hoito ja ylläpito vastaavat tien liikenteellistä merkitystä.

## Tavoiteltava palvelutaso koko yhteysväliä 2/2

Jakso	Liikenteen luonne	Tavoiteltava palvelutaso (katso myös pääväyläasetus)
1 Vaasan kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h.</b> Sitä ennen tavoitellaan: <b>80-100 km/h</b> kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
2 Vaasa-Kokkola	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>100 km/h</b> Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie, mahdollisuuksien mukaan jatkuva ohituskaistatie Kruunupyy-Kokkola. Korkeatasoisia liittymiä, liittymien määrä rajoitettu (liittymätyypit ja mahdolliset taajamien ohitustarpeet tarkentuvat jatkosuunnittelussa).
3 Kokkolan kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h.</b> Sitä ennen tavoitellaan: <b>50-60 km/h</b> keskusta-alueella, missä kapasiteettia 2-kaistaisille valtatielle lisätään mahdollisuuksien mukaan <b>80 km/h</b> muilla osilla jaksoa. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
4 Kokkola-Kalajoki	Tavara, työmatka, asiointi (Paikallinen)	<b>80-100 km/h</b> Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.
5 Kalajoen kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen Poikittainen	<b>80 km/h</b> 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään. Liittymäjärjestelyissä priorisoidaan pääsuunnan liikenteen sujuvuutta. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
6 Kalajoki-Raahe	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80-100 km/h</b> Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.
7 Raahen kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80 km/h</b> 2-kaistainen valtatie. Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä.
8 Raahe – Liminka	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80-100 km/h</b> Jatkuva ohituskaistatie, rinnakkaistie. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.
9 Limingan kohta	Tavara, työmatka, asiointi Paikallinen	<b>80-100 km/h</b> Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen, rinnakkaistie.

# Tavoitetila 2040

- 9 Limingan kohta** (kantatien 86 liittymä – Haaransilta), 7 km  
Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie  
80–100 km/h
- 8 Raahe–Liminka** (Maunula, Raahe – kantatien 86 liittymä), 40 km  
Jatkuva ohituskaistatie  
80–100 km/h
- 7 Raahen kohta** (Aunolanperä – Maunula), 9 km  
2-kaistainen tie  
80 km/h (60 km/h)
- 6 Kalajoki–Raahe** (Rahvo, Kalajoki – Aunolanperä, Raahe), 49 km  
Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie  
80–100 km/h
- 5 Kalajoen kohta** (Vajekorpi – Rahvo), 5 km  
2-kaistainen tie  
80 km/h (60 km/h)
- 4 Kokkola–Kalajoki** (Peltokorventien liittymä, Kokkola – Vajekorpi, Kalajoki), 55 km  
Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie  
80–100 km/h (60 km/h)
- 3 Kokkolan kohta** (Mustikkamäki – Peltokorventien liittymä), 15 km  
2-kaistainen tie  
50–80 km/h  
*Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h*
- 2 Vaasa–Kokkola** (Koivulahti, Kyrönjoki, Mustasaari – Mustikkamäki, Kokkola), 101 km  
Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie (jatkuva ohituskaistatie)  
80–100 km/h
- 1 Vaasan kohta** (Vikby – Koivulahti, Kyrönjoki, Mustasaari), 23 km  
Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie  
80–100 km/h  
*Varaudutaan ohikulkutiehen 100 km/h*





# Toteutuspolun muodostamisen periaatteet

**Kannattavuus ja priorisointi:** Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on yleinen valintakriteeri kaikissa ratkaisuissa. Sellaisia kehittämishankkeita ei kuitenkaan voi valita, jotka heikentävät tieliikenteen turvallisuutta. Yhteysvälisuunnittelussa asetetaan toimenpiteet kiireellisyysjärjestykseen sen mukaan, **perustuuko toimien kannattavuus nykyisten ongelmien poistamiseen vai liikenteen kasvun myötä tulevien ongelmien poistamiseen.** Nykyisten ongelmien poistaminen on perusteltua, vaikka liikennemäärät eivät enää kasvaisi.

(Lähde: [Pääteiden kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet](#))

Toteutuspolun muodostamisen lähtökohtia valtatiellä 8:

- Yksi lähtökohta on **suunnitelmavalmius**. Tiesuunnitelmavaiheen hyväksytyt suunnitteluperusteet viestivät omalta osaltaan kunkin hankkeen valtakunnallisesta merkityksestä. Nämä hankkeet sijoittuvat valtatiellä 8 yhtä lukuun ottamatta tason I pääväyläosuudelle. Niissä ratkotaan nykyisiä ongelmia.
- Huomion kohdistaminen **nykytilan ongelmiin** nostaa pistemäisten, tavoitenopeustasoa alempien nopeusrajoitusten poistamisen korkealle prioriteetille. Tällöin voidaan parantaa raskaan liikenteen energiatehokkuutta.
- Tason II pääväyläosuudella ehdotetaan syvennettävän tarkastelua siitä, miten suurta **läpiajavan raskaan liikenteen määrää** alle 80 km/h:n nopeusrajoitusalueet koskettavat. Raahen ja Kalajoen kohdat on tunnistettu paikallisliikenteen jaksoiksi. Niiden osalta suositellaan tarkempaa analyysiä läpiajavan pitkämatkaisen raskaan liikenteen määristä.
- Määräävien käyttäjäryhmien priorisointi tulisi olla lähtökohtana, joten pitkämatkainen raskas liikenne tulisi priorisoida.
- Tulevat hankearvioinnit ja H/K-suhde vaikuttavat olennaisesti priorisointeihin.

# Miten tavoitetila 2040 suhteutuu hankekohtaisiin hyväksytyihin suunnitteluperusteisiin? 1/2

Väylän hyväksymiä suunnitteluperusteita on tunnistettu tarkastelujaksolle 2 kolme kappaletta, jaksolle 3 yksi ja samoin kuin jaksolle 5.

**Tarkastelujakson 2 tavoite: 100 km/h yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen valtatie**

- Ölis-Kärklax, 2,3 km (Vöyri): Suunnittelun alkuosassa parannetaan tien pystygeometriä vastaamaan **100 km/h** mitoitusnopeutta. Vaakageometriaa ei muuteta. Koko suunnittelualue valaistetaan. Maanteiden 17820 ja 17818 liittymiin suunnitellaan kanavoidut liittymät, vasemmalle kääntymiskaistat. Kaikki yksityisteiden liittymät poistetaan. Kärklaxin kylän kohdalle suunnitellaan valtatie 8 ali jalankulku- ja pyöräilyväylän silta. Samaan yhteyteen suunnitellaan linja-autopysäkit ja näille turvalliset kulkuyhteydet. Valtatie alittavan Svartkärrsbäckenin ojan nykyinen silta uusitaan. Suunnittelualueen alkuosuudelle toteutetaan riista-aidat.
- Ytterjeppo-Sorvist, 3,5 km (Uusikaarlepyy): Valtatie 8 on tavoitetilanteessa Ytterjepon ja Sorvistin liittymien välillä **yksiajoratainen** tie, jolla on **yksi keskikaiteellinen 2+2 ohituskaistaosuus**. Suunnittelunopeuden tulee suunnitteluosuudella olla **100 km/h** ja liittymien määrä tulee järjestellä minimiin.
- Edsevö-Lepplax, n. 5 km (Pedersöre): Valtatiellä 8 on tiesuunnitelman tavoitetilanteessa **2+2 kaistainen ohituskaistaosuus** ja risteävä maatalousliikenne, moottorikelkkailu sekä jalankulku- ja pyöräilyliikenne ovat eritasossa valtatie ajoneuvoliikenteen kanssa. Ohituskaistaosuudella ei ole liittymiä ja ohituskaistojen ulkopuolella liittymätiheyttä pienennetään ja jäljelle jääviä tasoliittymiä parannetaan. Valtatie suunnittelunopeus on **100 km/h** lukuun ottamatta hankkeen eteläpäätä katuliittymän ympäristössä. Eteläpäässä suunnittelunopeus on **80 km/h**.

**Päätelmä: Hyväksytyt hankekohtaiset tavoitteet toteuttavat nyt luonnosteltua tavoitetasoa tarkastelujaksolla 2.**

# Miten tavoitetila 2040 suhteutuu hankekohtaisiin hyväksytyihin suunnitteluperusteisiin? 2/2

**Tarkastelujakson 3** tavoite: **Varaudutaan ohikulkutiehen** 100 km/h. **50-70 km/h keskusta-alueella**, missä kapasiteettia 2-kaistaisille tielle lisätään mahdollisuuksien mukaan. **80 km/h** muilla osilla jaksoa. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset

- Kokkolan kohta, n 11,5 km: Suunnitelmassa valtatieyhteys säilyy nykyisellä tielinjauksellaan. Kokkolan **ohikulkutiehen varaudutaan**, mutta nykyisiä väyliä kehitetään sekä pitkämatkaisen että taajaman sisäisen liikenteen näkökulmasta nyt kun ohikulkutien rakentaminen ei ole vielä ajankohtaista. Nykyisen valtatieparantamisella turvataan nykyisen valtatie sekä siihen liittyvän maankäytön toimintaedellytykset ohikulkutien toteuttamiseen saakka ja sen jälkeenkin, jolloin nykyinen tie palvelee paikallista liikennettä. Valtatie 8 suunnittelualueella valtatielle 13 johtavan läntisen ramppi liittymän kohdalla ja sen länsipuolella on **50–60 km/h** ja valtatie 8 suunnittelualueella valtatielle 13 johtavan läntisen ramppi liittymän itäpuolella kohti pohjoista on **80 km/h**

**Päätelmä: Hyväksytyt hankekohtaiset tavoitteet toteuttavat nyt luonnosteltua tavoitetasoa tarkastelujaksolla 3.**

**Tarkastelujakson 5** tavoite: 80 km/h, 2-kaistainen valtatie. **Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jakson pituus.** Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.

- Valtateiden 8 ja 27 liittymäalueen liikennejärjestelyt, 0,55 km (Kalajoki): Valtateiden liittymää kehitetään **tasoliittymänä** ja tulevaisuudessa kehitetään valtateiden katuverkon rinnakkaisyhteyksiä. Valtatie 8 ja 27 välisen valo-ohjatun liittymän suunnittelualueella tarpeen sovittoa **nopeustaso ja liikennejärjestelyt nykyiseen ja kaavoissa suunniteltuun maankäyttöön.**

**Päätelmä: Hyväksytyt hankekohtaiset tavoitteet eivät edistä nyt luonnosteltua tavoitetasoa tarkastelujaksolla 5.**

# Miten tavoitetaan edetään?

Mahdollisimman yhtenäistä palvelutasoa toteutetaan liikenteen ja olosuhteiden perusteella valitulla keinovalikoimalla. Keskeisin koko välin **palvelutasoa määrittävä käyttäjäryhmä** ovat **tavaraliikenteen runkokuljetukset**.

Palvelutasotavoitteena korostuvat koko yhteysvälillä **turvallisuus, ennakoitavuus ja hallittavuus**.

Ilmastonmuutoksen torjunta nostaa huomion kohteeksi lisäksi **raskaan liikenteen tasaisen nopeuden** mahdollistavat ajo-olosuhteet ja teiden (päällysteen) kunnon.

Valtatien tuntumassa olevat kunnat tarvitsevat kaavoituksen pohjaksi tietoa siitä, millaiseksi tietä suunnitellaan kehitettävän pitkällä aikajänteellä. Tavoitela muodostaa perustan hankekohtaiselle väyläsuunnittelulle ja hankkeiden toteutukselle, joita tehdään pitkän ajanjakson kuluessa.

Tehdyn arvion perusteella Väyläviraston hyväksymien viiden tiesuunnitelman suunnitteluperusteiden tavoitteet toteuttavat nyt luonnosteltua tavoitetasoa.

## Suunnitelmavalmiutta tulee nostaa monin tavoin

Useiden taajamien kohdista on tarpeen laatia liikennejärjestelmätasoiset esiselvitykset, jotta tarpeelliset tilavaraukset voidaan tehdä ja niin kunnat kuin tienpitäjät saavat reunaehdot tulevalle kehittämiselle. Liikennejärjestelmätasoisella esiselvityksellä tarkoitetaan sitä, että tarkastelussa selvitetään valtatie tavoitetilaratkaisujen lisäksi joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyyn tarpeet ja rooli sekä mahdolliset rinnakkaistie- ja varareittiratkaisut.

Yksityiskohtaista suunnittelua tulee tehdä niissä kohteissa, joissa rakennettu ympäristö rajoittaa merkittävästi liikennejärjestelyjen vapausasteita.

## Liikenteenhallinnan mahdollisuudet ja rooli tarkennettava

Liikenteenhallinnalla ajatellaan olevan mahdollisuuksia häiriötilanteiden vaikutusten vaimentamisessa erityisesti kaupunkiseutujen kohdalla ja vuoteen 2040 mennessä. Käytettävissä oleva keinovalikoima ei ole vielä riittävän selkeä etenemispolun täsmentämiseksi.

# 5. Tarkennusta edellyttäviä ja suunnittelukohteittain arvioitavia asioita

# Tarkennusta edellyttäviä ja suunnittelukohteittain arvioitavia asioita

Tarkasteltu yhteysväli on yli 300 km pitkä ja se sisältää luonteeltaan varsin erilaisia jaksoja. Myös tarkastelun aikajänne, noin kaksikymmentä vuotta, on perinteisen liikenneinfrastruktuurin näkökulmasta lyhyt, mutta digitalisaation ja kuljetustoiminnan kehittymisen kannalta pitkä. Tämän vuoksi tarvitaan vielä kohdekohtaisten tarpeiden selvittelyä ja tulevaisuuteen varautumista.

**Tasainen nopeus ja matka-aikojen ennakoitavuus** pyritään turvaamaan raskaalle liikenteelle. Henkilöautoliikenteen sujuvuutta varmistetaan ohitusmahdollisuuksin.

**Linja-autopysäkit** kytkevät pitkämatkaisen joukkoliikenteen paikallisliikenteeseen ja maankäyttöön. Näin ollen ne sijoittuvat liittymiin ja niiden tarve tulee tarkastella paikallisen kysynnän perusteella.

**Raskaan liikenteen taukopaikkojen** tarve liittyy kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sääntelyyn ja vaatimukseen. Taukopaikkatarve sijoittuu tunnistetuille vyöhykkeille eikä se ole samanlainen kaikilla tiejaksoilla. On tärkeää, että kunnat varaavat maa-alueita taukopaikkoja varten liittymien läheisyyteen.

**Ajoneuvojen tienvarsitarkastuksia ja erikoiskuljetusten taukoja** varten tarvitaan pysäköinti- ja levähdysalueita, joiden mitoituksessa otetaan huomioon suurimpien sallittujen ajoneuvojen vaateet. **Suuret erikoiskuljetukset** otetaan huomioon tien elementtien mitoituksessa.

**Rinnakkaisteiden** tarve kytkeytyy liittymien yhdistämiseen, hitaan liikenteen mahdolliseen kieltämiseen muuallakin kuin moottoriväyläjaksoilla sekä häiriötilanteiden hallintaan osana **varareittijärjestelmää**. Tarkastelut tehdään esisuunnittelussa suunnittelukohteittain muun muassa hitaan liikenteen määrä ja suurten erikoiskuljetusten tarpeet arvioiden.

**Liikenteenhallinnan** kehittämisessä ja automatisaatioissa eletään murrosvaihetta muun muassa tiedonsiirtoratkaisujen osalta. Palvelut tulevat kehittymään eri toimijoiden yhteistyönä. Viranomaisilla on tärkeä rooli kerätyn liikennetiedon jakajana. Infrastruktuurissa varautuminen kehitykseen tarkoittaa esimerkiksi putkituksia ja kaapelikaivoja risteysalueilla, eritasoliittymissä, silloissa ja muissa taitorakenteissa.

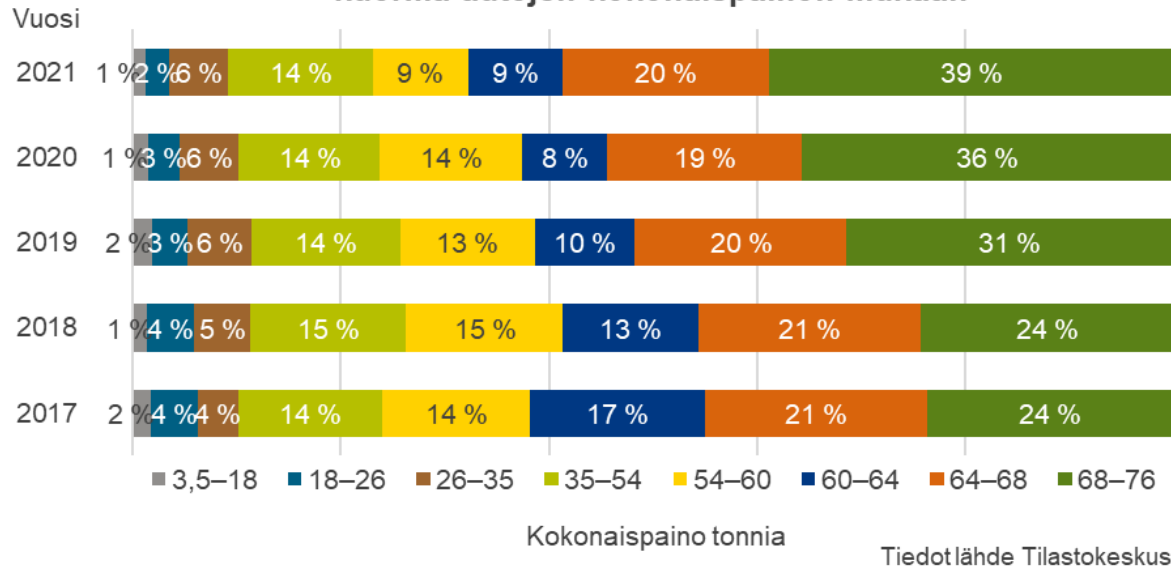
# Raskaan liikenteen ajoneuvojen koon kehitys

Vuoden 2019 alun kuorma-autojen mitta- ja painomuutosten jälkeen suurikokoiset ja painavimmat kuorma-autot ovat yleistyneet nopeasti.

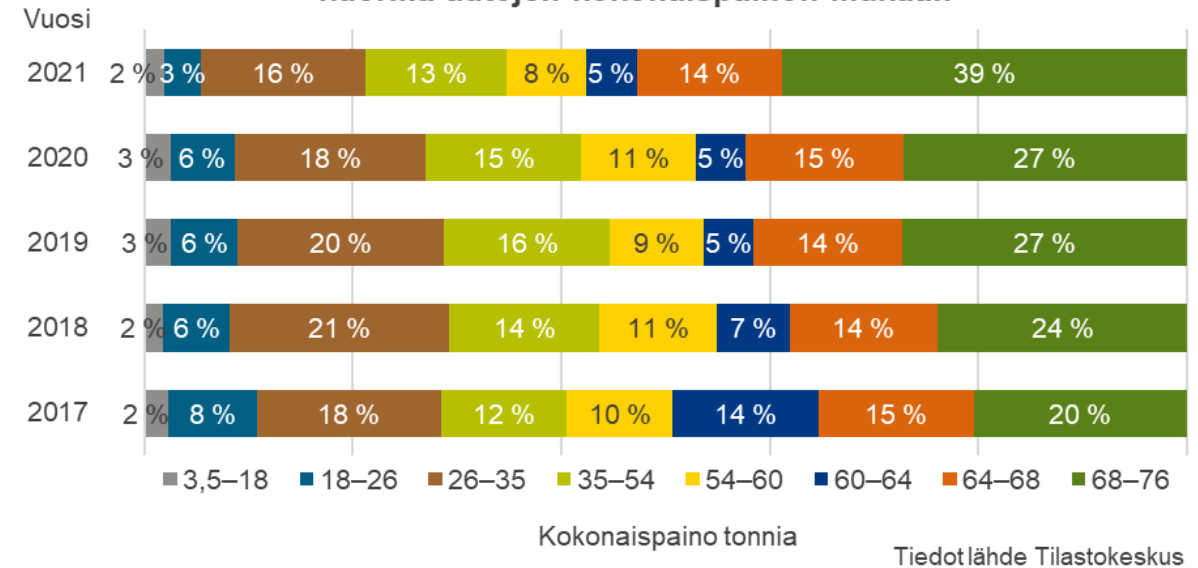
Kokonaispainoltaan yli 64 tonnin kuorma-autojen kuljetussuorite ja kuljetut tavaratonnit kasvoivat vuodesta 2017 vuoteen 2021 kumpikin noin 37 %, kun kuorma-autojen koko kuljetussuorite kasvoi samalla ajanjaksolla noin 5 % ja kuljetetut tavaratonnit vähenivät noin 8 %. (Lähde Tilastokeskus)

Kokonaispainoltaan yli 64 tonnin kuorma-autojen kuljetussuoritteiden osuus koko kuljetussuoritteesta on kasvanut 14 %-yksikköä vuoden 2017 noin 45 %:sta vuoden 2021 noin 59 %:iin. Kokonaispainoltaan yli 64 tonnin kuorma-autoilla kuljetettujen tavaratonnienkin osuus kaikista kuljetusta tavaratonneista on kasvanut viime vuosina ja oli vuonna 2021 noin 53 %. (Kuvat alla)

**Kuorma-autoliikenteen kuljetussuoritteiden jakauma kuorma-autojen kokonaispainon mukaan**



**Kuorma-autoliikenteessä kuljetettujen tavaratonnien jakauma kuorma-autojen kokonaispainon mukaan**



# Tavara- ja henkilöliikenteen taukopaikat 1/2

Tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajo- ja lepoaikoja säännellään ajo- ja lepoaika-asetuksella. Tavaraliikenteessä asetusta sovelletaan, kun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia ja ajoneuvoa käytetään kaupallisessa tavarankuljetuksessa. Henkilöliikenteessä asetusta sovelletaan, kun ajoneuvo on tarkoitettu kuljettaja mukaan luettuna yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen ja kun reitin pituus on säännöllisessä reittiliikenteessä yli 50 kilometriä. (Lähde Euroopan unioni)

Ajo- ja lepoaika-asetuksen alaisen kuljettajan vuorokautinen ajoaika saa olla korkeintaan yhdeksän tuntia ja sitä voidaan pidentää kalenteriviikon aikana kaksi kertaa kymmeneen tuntiin. Kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko viimeistään neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeen. Tauko voidaan pitää kahdessa 30 ja 15 minuutin pituisessa osassa. Kuljettaja vuorokausilevon on oltava vähintään 11 tuntia 24 tunnin jaksoa kohden. Ajo- ja lepoaika-asetuksessa säännellään edellä mainittujen säännösten lisäksi mm. kuljettajien viikkolepoa. (Lähde Työsuojelu.fi)

Taukopaikat, joita ovat kaupalliset liikenneasemat sekä valtion levähdys- ja pysäköintialueet, palvelevat ammattimaisen tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajia lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon pitämisen lisäksi esimerkiksi kuormien tarkistamisessa sekä henkilöautoliikenteessä taukojen pitämisessä. Poliisi tarvitsee valtion taukopaikkoja raskaan liikenteen tienvarsivalvontaan, jossa tehdään esimerkiksi ajoneuvojen teknisiä tarkastuksia, ajoneuvojen kuormauksen ja vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastuksia, valvotaan ajotapaa, ajonopeutta, kuljettajien ajokuntoa sekä ajo- ja lepoaikojen noudattamista.



# Tavara- ja henkilöliikenteen taukopaikat 2/2

Asianmukaisesti varustellut taukopaikat parantavat ammattikuljettajien työolosuhteita merkittävästi ja siten parantavat kuljetusalan houkuttelevuutta, mikä helpottaa ammattitaitoisten kuljettajien saatavuutta.

Pakollisten taukojen pitämisen lisäksi taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetusketjussa kuorman lastauksen ja purun suunnittelussa sekä kuljetustehtävien koordinoinnissa. Taukopaikat ja niihin liittyvät kenttäalueet voivat tarjota mahdollisuuden myös pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin ja kuormayksiköiden siirtokuormaukseen. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti siirryttäessä pääväyliltä lähemmäs tiivistä kaupunkirakennetta tai lähdetäessä sieltä kohti pääväyliä. Parhaimmillaan taukopaikkaverkosto voi vähentää raskaan liikenteen määrää ja tyhjänä ajoa kaupunkiseuduilla.

Taukopaikkoja tarvitaan myös esimerkiksi kuorman lastaukseen ja purkamiseen pääsyn odottamiseen terminaaleissa ja satamissa. Jos esimerkiksi kuorman lastaamiselle on asetettu aikaikkuna, kuljettaja voi joutua odottamaan pääsyä lastauspaikalle sen läheisyydessä sijaitsevalla taukopaikalla. Vaatimus täsmällisestä saapumisesta perille liittyy erityisesti satamiin suuntautuviin kuljetuksiin, mutta myös muihin kuljetuksiin, joiden on oltava perillä sovitussa aikaikkunassa.

Taukopaikkojen puute saattaa liikennemäärien lisääntyessä vaikuttaa yritysten logistiseen tehokkuuteen ja alueen saavutettavuuteen. Logistiikka- ja palveluyritykset, kuljetusliikkeet ja varustamot joutuvat kaikki tekemään kustannuksia lisääviä erityisjärjestelyjä aikataulutetun toiminnan turvaamiseksi.



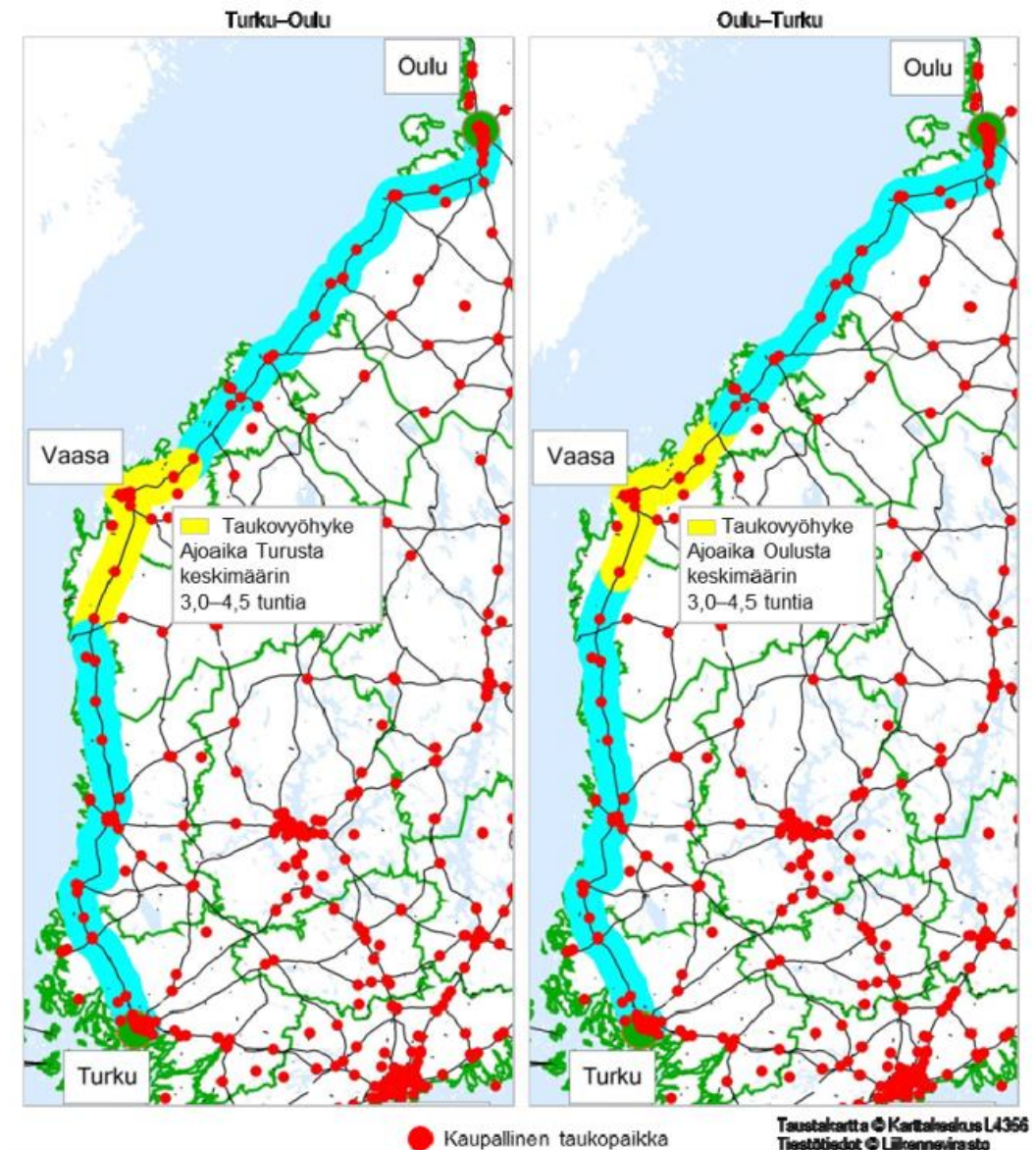
# Raskaan liikenteen taukovyöhykkeet ja taukopaikat valtatiellä 8 Turku–Oulu–Turku-reitillä 1/2

Taukovyöhykkeellä tarkoitetaan tieosuutta, jolla ajoneuvon kuljettajan oletetaan pitävän ajo- ja lepoaikasäädösten mukaisen 30–45 minuutin lakisääteisen tauon ennen 4,5 tunnin enimmäisajoajan täyttymistä lähdettyään liikkeelle reitin alkupisteestä. Taukovyöhyke, jonne keskimääräinen ajoaika on reitin alkupisteestä 3,0–4,5 tuntia, on esitetty viereisessä ja seuraavan dian kuvissa keltaisella värillä. Valtatiellä 8 käyttävän Turku–Oulu–Turku-reitin keskimääräinen ajoaika on laskettu erikseen reitin molemmista päistä.

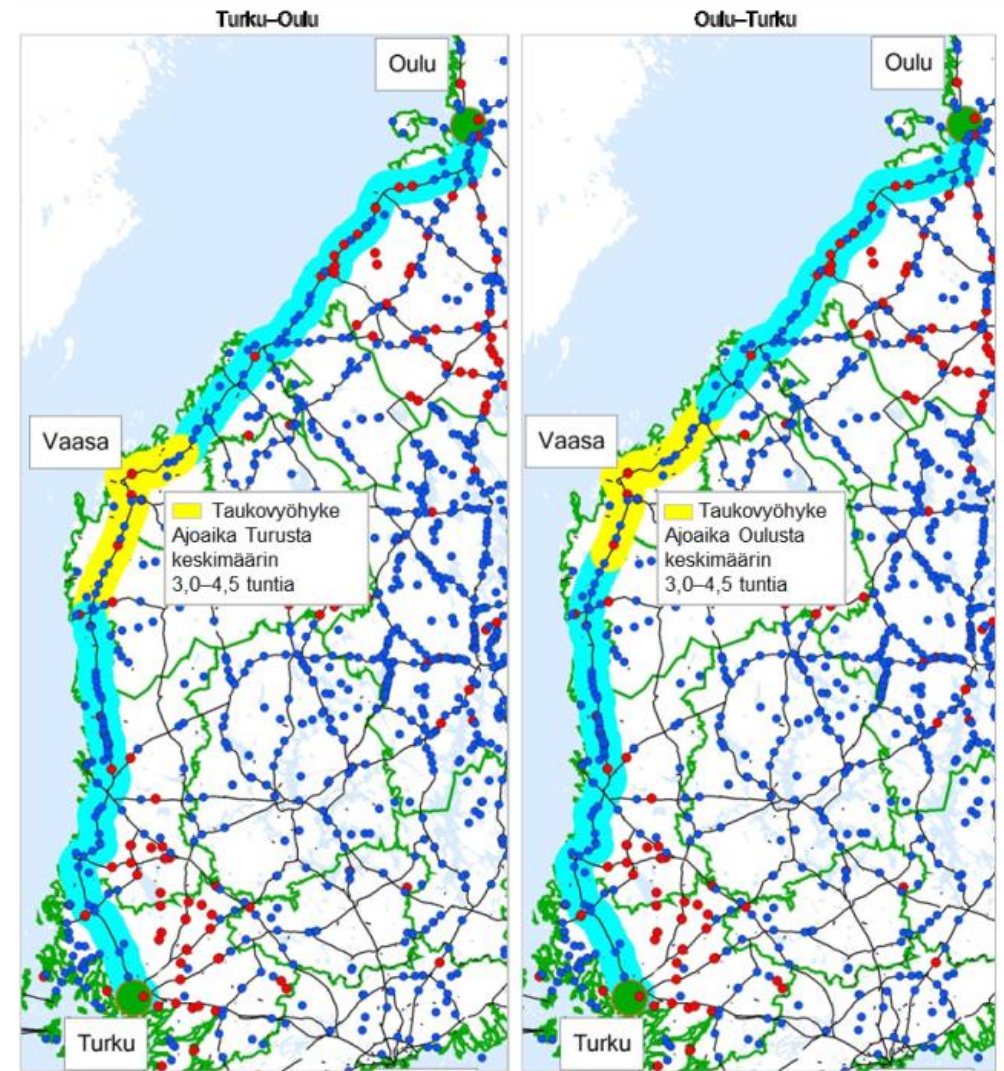
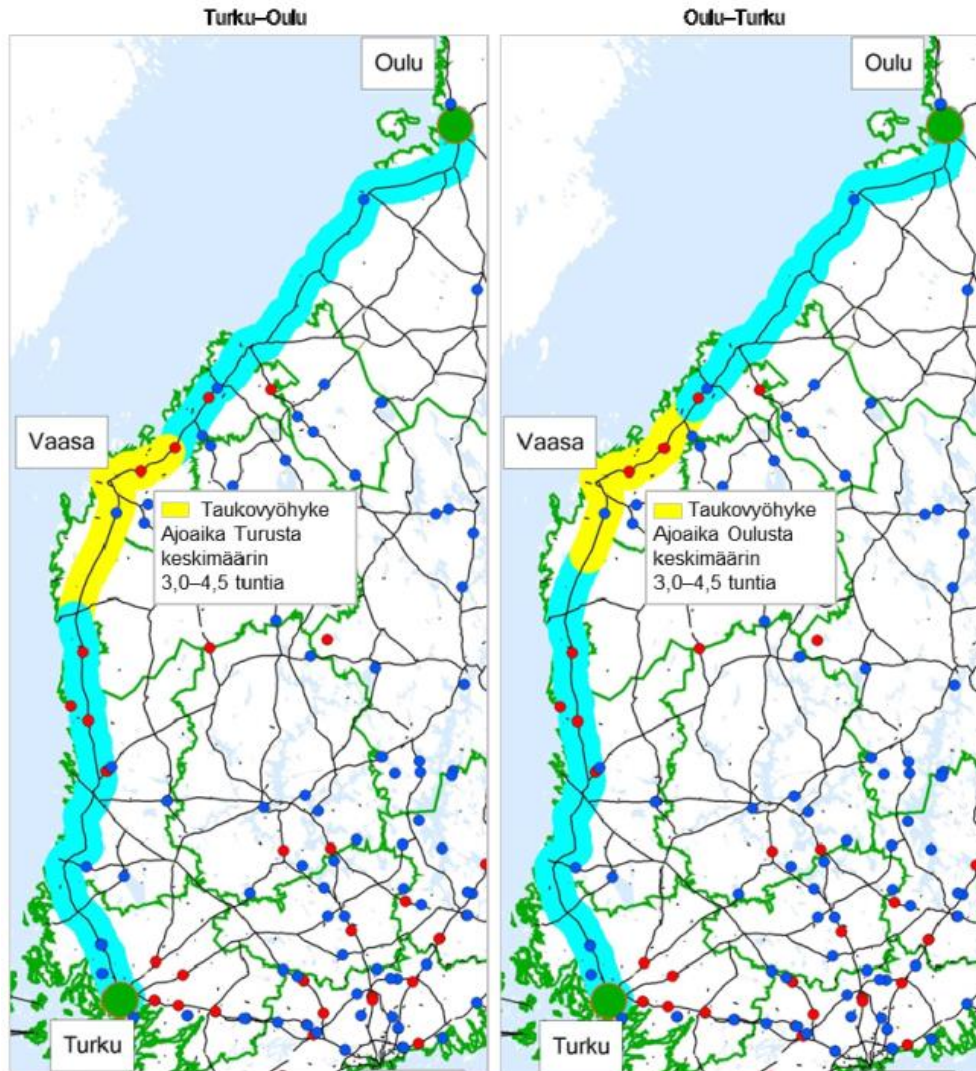
Turku–Oulu–Turku-reitillä raskaan liikenteen taukovyöhykkeet sijaitsevat valtatiellä 8 lähes samassa kohdassa sekä Turusta että Oulusta saavuttaessa. Turusta saavuttaessa taukovyöhykkeet sijaitsevat Närpiön sekä Mustasaaren ja Vöyrin kuntien rajan välisellä tieosuudella sekä Oulusta saavuttaessa Uusikaarlepyyn (valtatie 19 liittymä) ja Närpiön Pirttikylän välisellä tieosuudella. (Kuvat vieressä)

Taukovyöhykkeillä on runsaasti kaikkia muita taukopaikkoja paitsi levähdysalueita, joita taukovyöhykkeillä on vain kolme (kuvat vieressä ja seuraavalla dialla).

(Lähde Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2015)



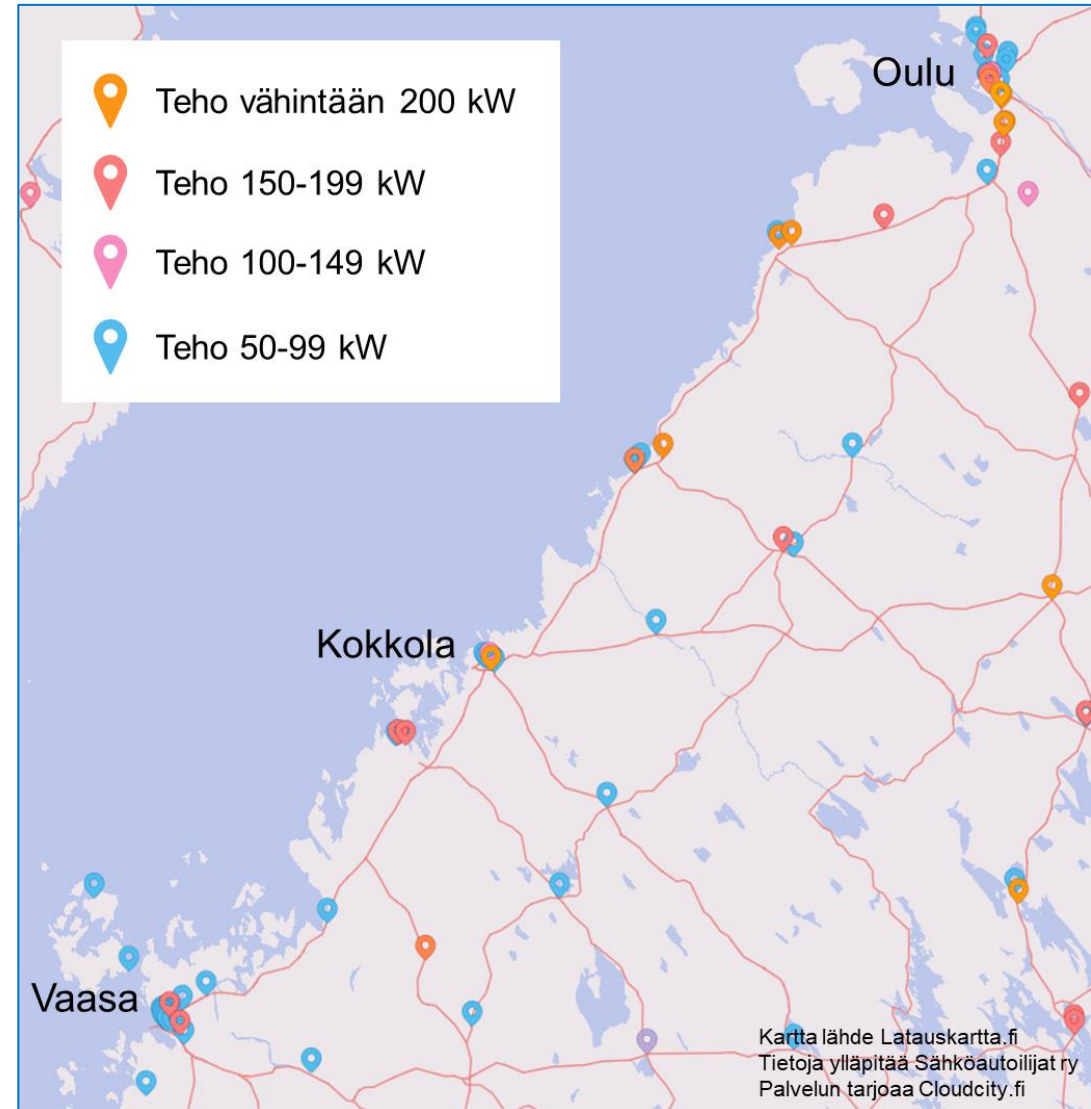
# Raskaan liikenteen taukovyöhykkeet ja taukopaikat valtatiellä 8 Turku–Oulu–Turku-reitillä 2/2



# Vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuuri 1/3

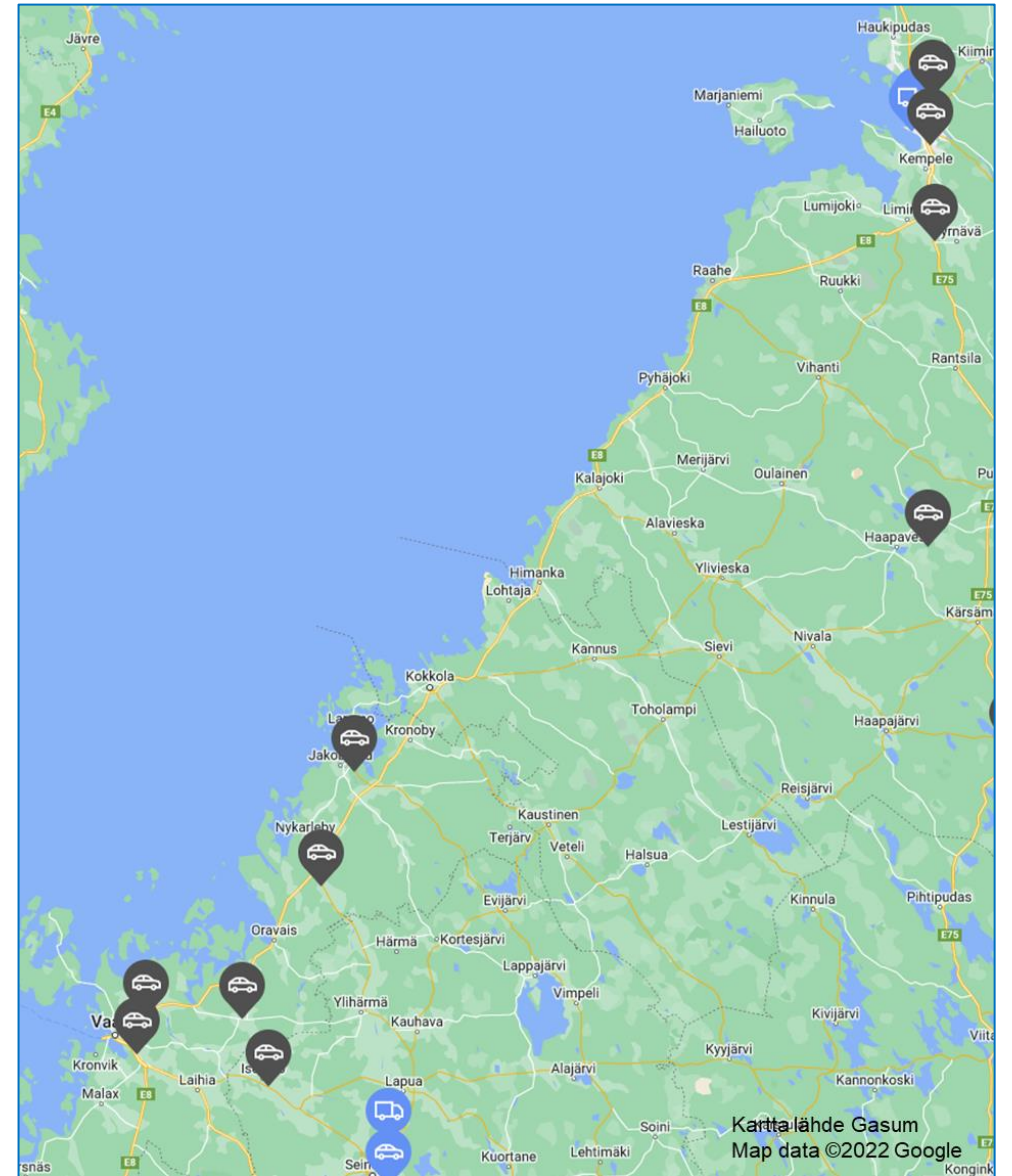
Suomessa tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuuri kehitty markkinaehtoisesti valtion ja Euroopan unionin tukemana. Sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituen myöntämisestä päättää Energiavirasto tarjouskilpailun perusteella (lähde Energiavirasto).

Pääasiassa pidempimatkaiselle täyssähköhenkilö- ja -pakettiautoliikenteelle tarkoitettuja pikalatausasemia valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväliä tai sen läheisyydessä on useita (kuva vieressä, lähde Latauskartta.fi). Pikalatausasemat keskittyvät kaupunkien ja taajamien läheisyyteen. Lisäksi yhteysvälin läheisyydessä on useita hitaampia latauspisteitä. Raskaalla liikenteelle tarkoitettuja latausasemia yhteysväliä ei ole lainkaan kuten ei muuallakaan Suomessa.



# Vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuuuri 2/3

Paineistetun kaasun tankkausasemia valtatie 8 Vaasa–Oulu-yhteysväällä on kaksi. Molemmat tankkausasemat sijaitsevat Vaasassa (kuva vieressä, lähde Gasum). Paineistettua kaasua voivat tankata kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot sekä paineistettua kaasua käyttävät kuorma-autot. Kuorma-autojen yleisimmin käyttämän nesteytetyn kaasun tankkausasemia yhteysväällä ei ole lainkaan.



# Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetusehdotuksen vaatimukset

Vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuuria Euroopan unionin asetusehdotuksessa (AFIR) on esitetty vaatimuksia sähkökuorma-autojen latausinfrale ja kaasukuorma-autojen tankkausinfrale. Asetusehdotuksen mukaan

- Ydinverkon maanteillä on oltava vuoden 2025 loppuun mennessä vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema 60 kilometrin välein yhteensä 1400 kW:n lataustehon ja vähintään yksi 350 kW:n lataustehon tarjoava asema. Kattavan verkon maanteillä on oltava latausasema 100 kilometrin välein vuonna 2030.
- Ydinverkon maanteillä jokaisella turvallisella pysähtymisalueella on oltava vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema.
- Jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on oltava vuoden 2025 loppuun mennessä yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema (yhteensä 600 kW lataustehon ja vähintään yksi 150 kW lataustehon tarjoava asema).

- Ydinverkon maanteillä on oltava vuoden 2030 loppuun mennessä 150 kilometrin välein vetytankkausasema ja 450 kilometrin välein nesteytetyn vedyn tankkausasemia.
- Jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on oltava vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään yksi vetytankkausasema.
- Ydinverkon maanteillä on oltava riittävä määrä nesteytetyn maakaasun (LNG) tankkauspisteitä vuoden 2025 loppuun mennessä.

(Lähteet [Eduskunta](#), [Euroopan parlamentti](#), [Euroopan unioni](#))

# 6. Jaksoittainen tarkastelu



# Vaasan kohta (Vikby – Koivulahti, Kyrönjoki, Mustasaari)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi-, paikallis- ja poikittaisliikennettä. Liikennemäärä 9 300 – 16 700 (11 600 – 20 100) ja raskaan liikenteen määrä 600 – 970 (740 – 1 290) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Nopeusrajoitus sovitettu ympäristöön moottoritien ulkopuolisilla jaksoilla, jolloin se jää paikoin 50–80 km/h:n tasolle eikä mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta. Kaksi liikennevaloliittymää.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason I pääväylä)

Raskaan liikenteen tasainen ajonopeus.  
Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.

## Tavoitetila

Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie  
Nopeustaso 80–120 km/h  
*Varaudutaan ohikulkutiehen*  
Nopeustaso 100 km/h



# Vaasa–Kokkola (Koivulahti, Kyrönjoki, Mustasaari – Mustikkamäki, Kokkola)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi-, paikallis- ja poikittaisliikennettä. Liikennemäärä 3 400 – 7 300 (4 200 – 9 000) ja raskaan liikenteen määrä 490 – 990 (610 – 1 200) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Nopeusrajoitus vaihtelee 80–100 km/h, yksittäinen 60 km/h. Tavoite raskaan liikenteen tasaisesta ajonopeudesta ei täyty. Vain kaksi lyhyttä ohituskaistaosuutta. Paljon liittymiä.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason I pääväylä)

Raskaan liikenteen tasainen ajonopeus ja liikenteen sujuvuus. Korkeatasoisia liittymiä, liittymien määrä rajoitettu. (Liittymätyypit ja mahdolliset taajamien ohitustarpeet tarkentuvat jatkosuunnittelussa.)

## Tavoitetila

Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie, mahdollisuuksien mukaan jatkuva ohituskaistatie Kruunupyö-Kokkola-välillä  
Nopeustaso 80–100 km/h



# Kokkolan kohta (Mustikkamäki–Peltokorventien liittymä)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi-, paikallis- ja poikittaisliikennettä.  
Liikennemäärä 6 000 – 13 800 (7 300 – 16 700) ja raskaan liikenteen määrä 870 – 1 060 (1 070 – 1 290) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Tie kulkee kaupunkirakenteen sisällä ja nopeustaso on sovitettu ympäristöön vaihdellen 50–80 km/h:n välillä. Liikennevalot ja kiertoliittymä eivät mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason I pääväylä)

Liikenteen sujuvuutta parannetaan lisäämällä kapasiteettia 2-kaistaiselle valtatielle mahdollisuuksien mukaan.  
Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.

## Tavoitetila

2-kaistainen valtatie  
Nopeustaso 50–80 km/h  
*Varaudutaan ohikulkutiehen*  
Nopeustaso 100 km/h



# Kokkola–Kalajoki (Peltokorventien liittymä, Kokkola – Vajekorpi, Kalajoki)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi- (ja paikallis)liikennettä.

Kokkolan lähellä liikennemäärä 11 500 (13 700) ja raskaan liikenteen määrä 950 (1 200). Muualla liikennemäärä 3 500 – 5 900 (4 100 – 6 900) ja raskaan liikenteen määrä 430 – 640 (510 – 790) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Nopeusrajoitukset vaihtelevat 50–100 km/h, mikä ei mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta. Ohituskaistoja ei ole. Liittymiä on paljon. Ennen Kalajokea liikennevaloliittymä, mikä ei mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason II pääväylä)

Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä. Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.

## Tavoitetila

Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie  
Nopeustaso 80–100 km/h (60 km/h)



# Kalajoen kohta (Vajekorpi–Rahvo)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi-, paikallis- ja poikittaisliikennettä.

Liikennemäärä 3 900 – 8 000 (4 500 – 8 800) ja

raskaan liikenteen määrä 450 – 740 (540 – 930) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Tie kulkee kaupunkirakenteen sisällä ja nopeustaso on sovitettu ympäristöön, mikä merkitsee nopeusrajoituksen vaihtelua 50–80 km/h.

Kiertoliittymät eivät mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason II pääväylä)

Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä.

Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.

Liittymäjärjestelyissä priorisoidaan pääsuunnan liikenteen sujuvuutta.

Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.

## Tavoitetila

2-kaistainen valtatie

Nopeustaso 80 km/h (60 km/h)



# Kalajoki–Raahe (Rahvo, Kalajoki – Aunolanperä, Raahe)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi- ja paikallisliikennettä.

Liikennemäärä 3 200 – 6 300 (3 700 – 7 300) ja

raskaan liikenteen määrä 410 – 600 (480 – 720) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Nopeustaso vaihtelee 60–100 km/h eikä mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta. Ohituskaistoja ei ole. Liittymiä on paljon.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason II pääväylä)

Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä.

Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.

## Tavoitetila

Yksittäisin ohituskaistoin varustettu 2-kaistainen tie

Nopeustaso 80–100 km/h (60 km/h)



# Raahen kohta (Aunolanperä–Maunula)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi- ja paikallisliikennettä.

Liikennemäärä 6 000 – 9 500 (7 200 – 11 100) ja raskaan liikenteen määrä 600 – 810 (720 – 1 010) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Nopeustaso vaihtelee 50–100 km/h eikä mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta. Kiertoliittymä ja liikennevaloliittymiä.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason II pääväylä)

Pyritään minimoimaan alle 80 km/h-jaksojen pituus ja lukumäärä.

Pääväyläasetuksen joustomahdollisuuksia hyödynnetään.

Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.

## Tavoitetila

2-kaistainen valtatie

Nopeustaso 80 km/h (60 km/h)



# Raahe–Liminka (Maunula, Raahe – kantatien 86 liittymä, Liminka)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi- ja paikallisliikennettä. Liikennemäärä 5 200 – 8 800 (6 000 – 10 500) ja raskaan liikenteen määrä 510 – 630 (630 – 770) ajoneuvoa vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

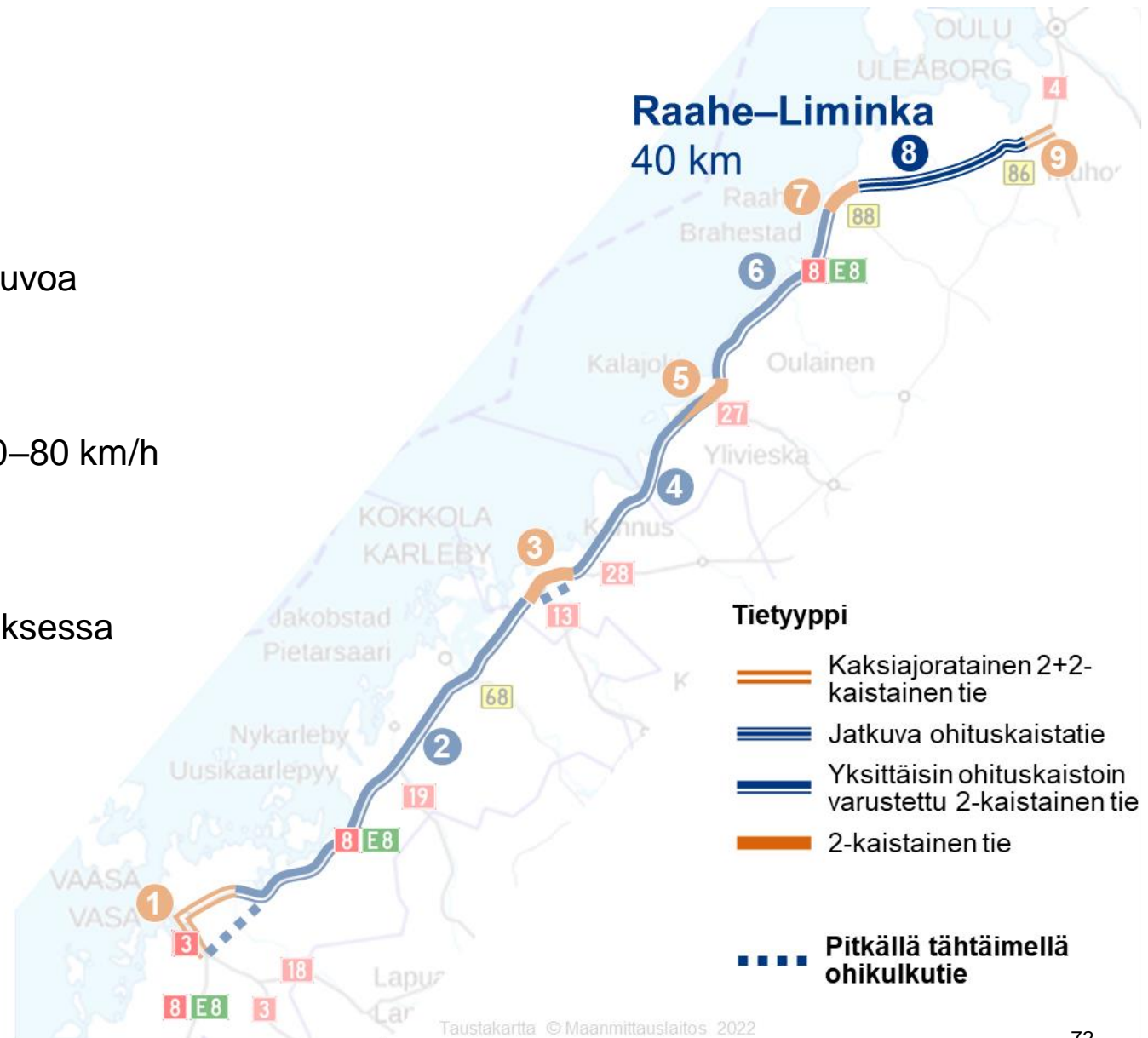
Nopeustaso on pääosin 100 km/h, yksittäisiä lyhyitä 60–80 km/h jaksoja. Ohituskaistajaksoja niukasti.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason II pääväylä)

Raskaan liikenteen tasainen nopeus. Liittymien mitoituksessa otetaan huomioon tuulivoimalakuljetukset.

## Tavoitetila

Jatkuva ohituskaistatie, rinnakkaistie  
Nopeustaso 80–100 km/h





# Limingan kohta (kantatien 86 liittymä – Haaransilta)

## Liikenteen luonne ja määrä 2021 (2040)

Tavara-, työmatka-, asiointi- ja paikallisliikennettä.  
Liikennemäärä 9 200 – 14 800 (10 700 – 17 200) ja  
raskaan liikenteen määrä 990 – 1 290 (1 240 – 1 600) ajoneuvoa  
vuorokaudessa.

## Nykyiset palvelutasopuutteet

Nopeustaso 60–80 km/h sekä kiertoliittymä ja liikennevaloliittymät eivät  
mahdollista raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta.

## Tavoiteltava palvelutaso (Tason II pääväylä)

Tavoitellaan raskaan liikenteen tasaista ajonopeutta ja liikenteen sujuvaa  
liittymistä valtatiehen 4.

## Tavoitetila

Kaksiajoratainen 2+2-kaistainen tie  
Nopeustaso 80–100 km/h



# Liite

Otteita pääväyläasetuksen perustelumuistiosta

# Otteita perustelumuihosta <sup>1/6</sup>

Elinkeinoelämän kilpailukyvyn näkökulmasta erityisasemaan nousee länsirannikon vientiteollisuutta tukeva valtatie 8, jonka sisällyttäminen pääväyliin on tästä syystä perusteltua paikoittain hiljaisemmista tieosuuksista huolimatta. Palvelutasoluokkaan I kuuluisivat pääosin tiet, joiden osalta maanteiden pääväylille asetetut liikennemääräkriteerit täyttyvät. Loput pääväylät, eli liikenteelliseltä merkitykseltään muutoin pääväyliksi katsottavat maantiet kuuluisivat palvelutasoluokkaan II.

**Tason I** palvelutasoluokkaan kuuluvilla pääväylien tieosilla pitkämatkaisen liikenteen määrä on suuri, joten palvelutason lähtökohtana on liikenteen **sujuvuuden ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen**. Vähimmäisnopeudeksi maanteiden pääväylillä on asetettu **raskaan liikenteen suurin sallittu nopeus 80 km/h**, sillä näin voidaan varmistaa raskaan liikenteen sujuva ajaminen liikennevirran mukana ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kyse on nimenomaan vähimmäisnopeudesta, joten nopeusrajoitus maanteiden pääväylillä voi olla suurempikin.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Perustelumuihosta, 21.11.2018)

# Otteita perustelumuihistiosta 2/6

Hallituksen esityksen mukaan matka-aikaan palvelutasotekijänä vaikuttavat nopeusrajoitusten ja niiden yhtenäisyyden lisäksi erilaiset **liittymät** sekä **muut matkantekoa keskeyttävät ja hidastavat tekijät**. Tästä näkökulmasta maanteilla on tärkeää turvata riittävällä tiheydellä **turvallisia ohitusmahdollisuuksia**. Ohitusmahdollisuuksia tulee olla riittävästi paikalliset olosuhteet ja tien liikennemäärä huomioon ottaen. Lisäksi liittymätiheyttä ja -tyyppiä on erityisesti tason I palvelutasoluokkaan kuuluvilla tieosilla rajoitettu. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että pääväylien maanteilla on **suhtauduttava pidättyväisesti esimerkiksi maatalousliittymien rakentamiseen**. Olemassa olevia liittymiä ei välttämättä tarvitse ryhtyä poistamaan, mikäli ne eivät aiheuta **pääsuunnan liikenteelle merkittävää haittaa**. Liittymän poiston sijaan voidaan liikenneturvallisuutta esimerkiksi kiinteistöliittymän kohdalla parantaa **laskemalla paikallisesti nopeusrajoitusta**. Nopeuden nosto tietyllä yhteysvälillä edellyttää kuitenkin pääsääntöisesti liittymäjärjestelyjen tekemistä.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Perustelumuihistio, 21.11.2018)

# Otteita perustelumuihistiosta 3/6

**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 ratkaisussa ja niiden määrässä**.

Tason II palvelutasoluokalla palvelutaisiin erilaista liikennettä kuin tason I palvelutasoluokalla. Palvelutasoluokalla II pyrittäisiin huomioimaan **erityisesti alueelliset asiakastarpeet pitkämatkaisen liikenteen ohella**. Tason II palvelutasoluokkaan kuuluisivat lähtökohtaisesti ne pääväylien tieosat, joilla pitkämatkaisen liikenteen määrä on vähäisempi. Näillä tieosilla tulisi siksi ottaa huomioon myös alueelliset olosuhteet, kuten **tarve suuremmalle liittymätiheydelle ja erilaisille liittymätyypeille**. Palvelutasoluokalla II mahdollistettaisiin kustannustehokkaat ratkaisut hiljaisemmilla runkoverkon osilla.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Perustelumuihistio, 21.11.2018)

# Otteita perustelumuihistiosta 4/6

Asetuksen 4 §:n 4 momentin mukaan 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.

Poikkeamisten perusteita (esimerkiksi):

- **Liikenneturvallisuus:** muu liikenne, erityisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne, liikenneturvallisuuteen vaikuttavat liikenneratkaisut liittymien osalta sekä keliolosuhteiden huomiointi.
- **Maankäyttö:** tien varteen sijoittuva asutus, liittymät, kaupunkien sisääntuloväylät sekä kaupunkien ohitus- ja läpikulkutiet.
- **Ympäristö:** meluun tai pohjaveteen vaikuttavien päästöjen hillintää.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Perustelumuihistio, 21.11.2018)

# Otteita perustelumuihistiosta 5/6

Vähimmäisnopeustasosta poikkeaminen on lisäksi tehtävä siten, että **pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus ei merkittävästi vaarannu**. Matkajan ennakoitavuuden ja matkanopeuden tasaisuuden turvaamiseksi häiriönhallinnan ja liikenteenohjauksen tulee olla tarpeellisella tasolla. Pääväyliin kuuluvilla moottoriteillä edellytettävästä nopeudesta voidaan poiketa samoin perustein kuin muiden maanteiden vähimmäisnopeustasosta.

Asetuksen 4 §:n 5 momentin mukaan erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovittava 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. Momentti velvoittaa tienpitäjän kiinnittämään erityistä huomiota **kaupunkialueen asemakaavaan kuuluvien maanteiden palvelutason yhteensovittamiseen** paikallisten olosuhteiden ja kaupunkien maankäytön kanssa. Yhteensovittamisella viitataan sekä **nopeusrajoituksiin**, että **liikennealueiden ratkaisuihin**.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Perustelumuihistio, 21.11.2018)

# Otteita perustelumuihostiosta 6/6

Valtion intressi kaupunkialueiden maantieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen sekä teihin, joilla on erityistä merkitystä seudulliselle tai seutujen väliselle liikenteelle. Myös liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin liikennekohteisiin, ovat valtion kiinnostuksen kohteita.

Pääväyläasetuksessa määritelty palvelutaso kuvaa niitä vähimmäisvaatimuksia, joilla pitkämatkaisen liikenteen korkea palvelutaso voidaan varmistaa nykytilanteessa. Tätä korkeampaa, tulevaisuuden kysyntää vastaavaa tavoitteellista palvelutasoa arvioidaan osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa oleellisesti käytettävissä oleva rahoitustaso.

(Lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Perustelumuihostio, 21.11.2018)