



Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2020-2023

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Varsinais-Suomen tienpidon ja liikenteen suunnitelman 2020-2023 sisältö

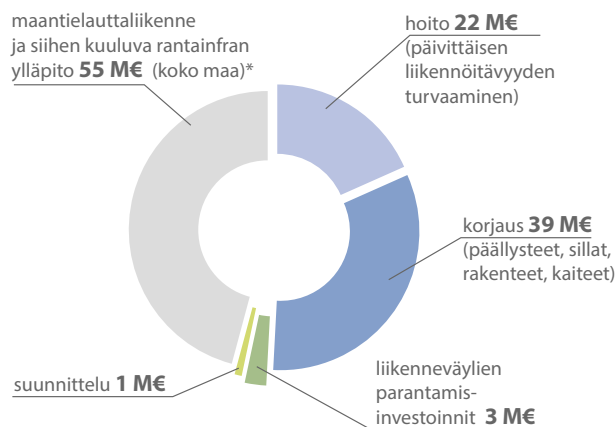
1. Liikennesektorin näkymät ja alueemme erityispiirteet	3
2. Liikenneturvallisuus ja ympäristö.....	5
3. Tielläliikkujien odotukset.....	6
4. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma.....	7
4.1 Tieverkon hoito.....	8
4.2 Tieverkon ylläpito	10
4.3 Pienet investoinnit ja suunnittelukohteet	11
Suunnittelu	11
Alueelliset investoinnit	11
4.4 Kehittämishankkeet.....	12
4.5 Joukkoliikenne.....	13
4.6 Kävely ja pyöräily	13
4.7 Saaristoliikenne.....	14

1. Liikennesektorin näkymät ja alueemme erityispiirteet

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikennevastuualue hoitaa monipuolista kahden maakunnan, Varsinais-Suomen ja Satakunnan, muodostamaa aluetta. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, ilmastomuutoksen hillintä, tienpidon rahoitustaso ja korjausvelan hallinta linjaavat lähivuosien tienpitoa.

Kuluvalle ja lähivuosille tehty väylänpidon rahoitustason 300 milj. euron nosto mahdollistavat aiempaa enemmän korjausvelan hallinta- ja vähentämistoimia. ELY-keskuksen perusväylänpidon rahoitus on noussut selkeästi viime vuoteen verrattuna. ELY-keskuksen alueen perustienpitoon on tälle vuodelle jaettu noin 70 milj. euroa ja lisäksi koko maan kattavaan maantielauttaliikenteen hoitoon on osoitettu 50 milj. euroa.

Koronatilanne on muuttanut toimintaympäristöä äkillisesti ja merkittävästi. Liikennesektorilla se on näkynyt eniten joukkoliikenteessä, jossa on jouduttu karsimaan vuoroja merkittävästi kysynnän vähenyttyä ja se on ajanut liikennöitsijät monin paikoin vaikeaan tilanteeseen. Liikennesektorille on näillä näkymin odotettavissa lähiaikoina jonkinlaista elvytyspakettia.



Varsinais-Suomen ELY-keskuksen perusväylänpidon rahoituksen tuoteryhmittäinen kohdennus vuonna 2020 (M€).
*Varsinais-Suomen osuus noin 28 M€

 Monimuotoinen luonnonympäristö, runsas hirvieläinkanta

 Maatalouden kuljetukset

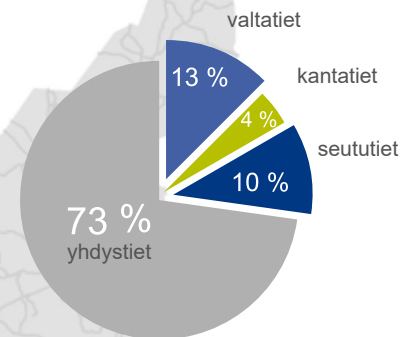
 Metsätalouden kuljetukset

 Seutujen välinen liikenne

 Rannikkoseudun ilmasto

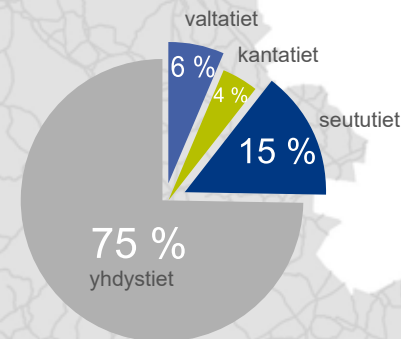
 Satamat ja satamaliikenne, telakka

 Rikas kulttuuriperintö, saaristo



Satakunnassa

218 608 asukasta
3 190 km maanteitä
1 566 milj. ajoneuvokilometriä vuodessa
346 km jalankulku- ja pyöräteitä
688 siltaa



Varsinais-Suomessa

479 234 asukasta
4 880 km maanteitä
3 149 milj. ajoneuvokilometriä vuodessa
527 km jalankulku- ja pyöräteitä
1 118 siltaa

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma suuntaa Suomen tulevien vuosien liikennepolitiikkaa. Siksi on tärkeää saada alueen näkemykset siihen mukaan. Suunnitelma laaditaan vuosille 2021-2032 ja siitä päätetään keväällä 2021. Liikenne 12 -suunnitelma linjaa liikenneverkkojen kehittämistä, mutta myös niiden kunnossapidon strategiaa kolmen hallituskauden aikana. Liikenneverkkojen kehittämistä koskevat tavoitteet on parlamentaarisesti hyväksytty keväällä 2020. Tavoitteita on kolme, ja ne koskevat kestävien liikkumismuotojen edistämistä, elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeita vastaavaa saavutettavuutta sekä yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Parhailaan valmistellaan tavoitteita ja strategisia linjauksia toteuttavia toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta. Varsinais-Suomen ja Satakunnan kärkihankkeet ovat jo suunnittelussa, lisäksi pidämme tärkeänä korjausvelan vähentämistä.

Liikennemäärien kasvu ja kaupungistuminen luovat paineita maankäytön kehittymiselle ja liikenteen pullonkaulojen ratkaisemiseen. Vuosikymmeniä vanhat tiet eivät vastaa tämän päivän vaatimuksia kasvaneilla liikennemäärillä eivätkä mahdollista maankäytön kehittämistä. Tieverkon investointitarpeisiin pitäisi pystyä vastaamaan ennakoivasti, sillä suunnittelu- vaiheesta toiseen etenemiseen ja hankkeen toteuttamiseen kuluu parhaimmillaankin vuosikausia.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee panostaa eri liikennemuotojen toimien yhteensovittamiseen sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuuden edistämiseen. Ilmastonmuutos haastaa varautumaan poikkeuksellisiin sääilmiöihin ja liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää muiden toimien ohella kestävien kulkumuotojen käytön edistämistä. Kaupungistuminen luo mahdollisuuksia kestäväälle liikenteelle. Onnistuneella maankäytöllä vähennetään turhaa liikkumista ja mahdollistetaan kestävä liikkuminen. Suurilla kaupunkiseuduilla siihen on eniten potentiaalia. Esim. MAL-ohjelmalla on edistetty kestävä liikkumista Turun kaupunkiseudulla monin tavoin.



Alue on elinvoimainen ja houkutteleva.



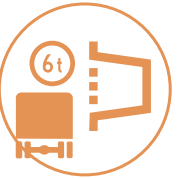
Liikenteen sujuvuutta parantavia hankkeita on valmistumassa ja monet alueelle tärkeät suunnitteluhankkeet ovat käynnissä.



Kestäviä kulkumuotoja edistetään Turun kaupunkiseudulla MAL-sopimuksen toimenpiteillä.



Liikenteen kasvu on nopeaa ja se edellyttää liikenteellisten pullonkaulojen purkamista - mm. E18 Turun kehätiellä on mittavat investointitarpeet. Alueelle tärkeitä investoita odottaa toteutusrahoitusta myös erityisesti valtateiden 2 ja 8 osalta.



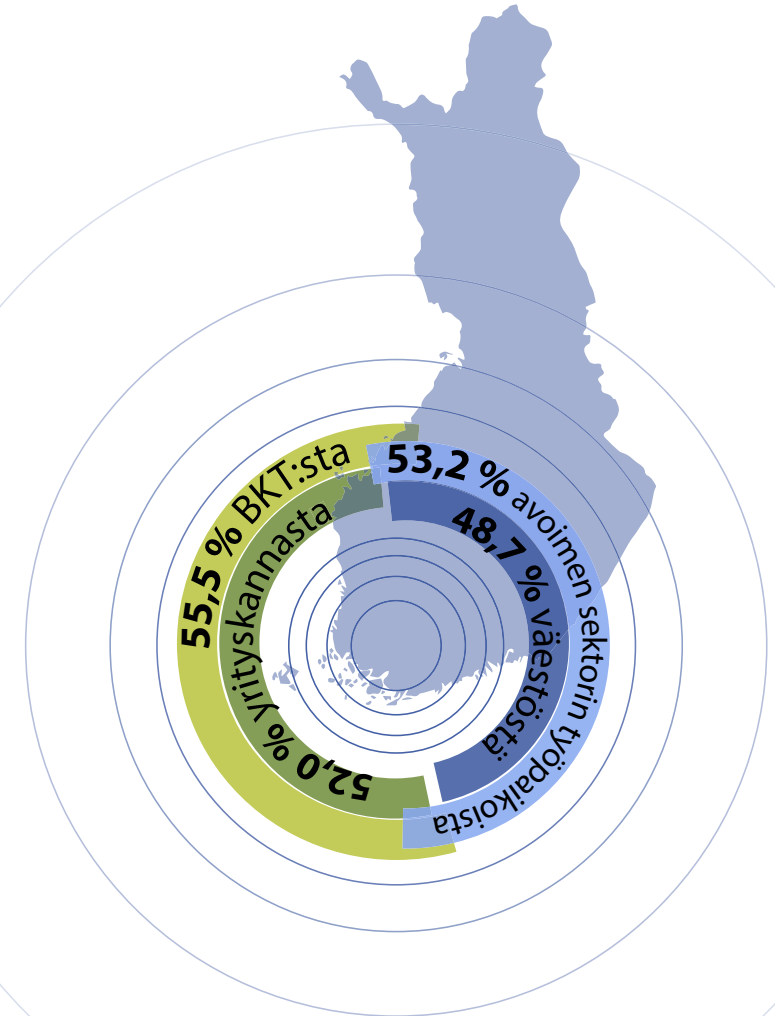
Huonokuntoisia ja tyydyttävässä kunnossa olevia siltoja on paljon, toteuttamista odottaa useita isoja ja kalliita siltakohteita.



Alueen maaperä ja ilmasto rapauttavat tierakenteita keskimääräistä nopeammin ja tienpidon kannalta haastavat kelit ovat yleistyneet - mm. sateet ja nollakelit liukastavat tiet, reikiinnyttävät päällysteet ja pehmentävät soratiet.



Tieverkon korjausvelan vähentäminen vaatii pitkäkestoista korkeampaa rahoitustasoa.

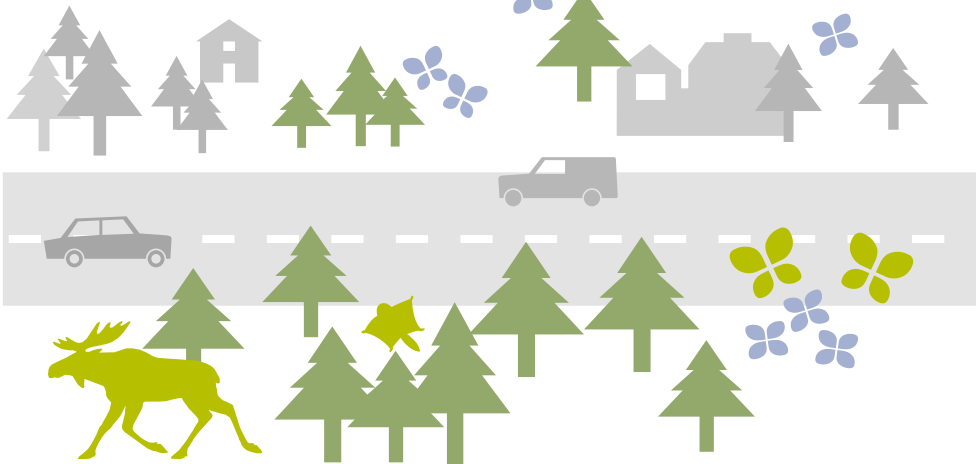


Etelä-Suomen kasvukoelmiolla on valtava kansallinen merkitys. Panostamalla Etelä-Suomen kasvukoelmion menestyksen tukemiseen ja kasvun edellytysten luomiseen luodaan heijastusvaikutuksena hyvinvointia ja menetyksiä myös muualle Suomeen.

2. Liikenneturvallisuus ja ympäristö

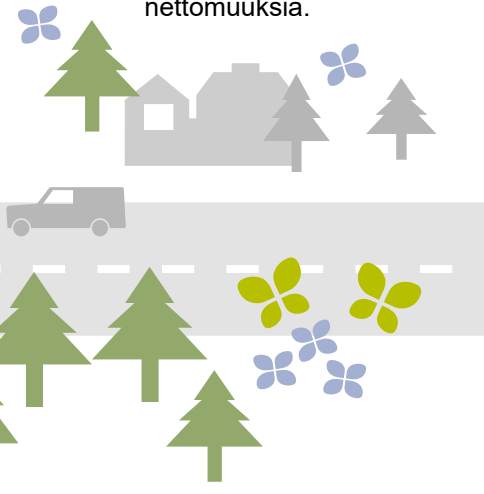
Varsinais-Suomen ja Satakunnan liikenneturvallisuustilanne on menossa hieman parempaan suuntaan, mutta se on edelleen muuta maata heikompi. Alueemme liikennemäärät ovat suuret ja tieverkko on vanhaa. Vanhentuneella päätieverkolla merkittävin turvallisuusongelma on kohtaamisonnettomuudet. Niiden vähentämiseksi keskikaiteiden rakentaminen olisi vaikuttava toimenpide. Kuolemaan johtavat onnettomuudet tapahtuvat useimmiten valtateillä, joissa on yleensä korkeammat nopeusrajoitukset. Vt 8 Turku-Pori parantaminen turvallisuusratkaisuineen on vähentänyt merkittävästi henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrää.

Onnettomuustyypeistä selvästi eniten tapahtuu yksittäisonnettomuuksia. Niistä suurin osa tapahtuu taajama-alueen ulkopuolella laajasti tieverkon eri osilla. Merkittävin selittävä tekijä yksittäisonnettomuuksissa on **liian suuri tilannenopeus**.



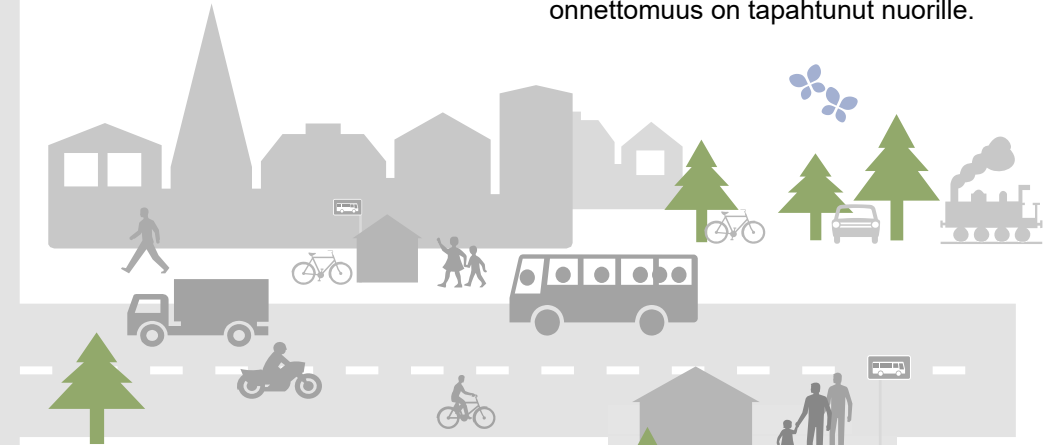
Merkittävämpien tiehankkeiden suunnitteluun sisältyy aina **ympäristövaikutusten arviointi**, jossa tarkastellaan laajasti hankkeen vaikutuksia mm. maisemaan ja eliölajiin.

Vanhentuneita liittymäratkaisuja on paljon. Liittymäonnettomuuksia on saatu vähennettyä viime vuosina keskittämällä parannustoimia liittymiin, joissa on tapahtunut eniten onnettomuuksia.



Tienvarsien niitoilla pidetään yllä myös **luonnon monimuotoisuutta**, sillä perinteiset niityt ovat vähentyneet ja tienvarsiympäristöillä on yhä suurempi merkitys niittykasvillisuuden ja hyönteislajien säilymiselle.

Pyöräilyn lisääntyminen näkyy **pyöräilyonnettomuuksien** määrän kasvuna. Pyöräilyonnettomuudet keskittyvät pääasiassa taajama-alueille.



Huolestuttavinta alueen liikenneturvallisuustilanteessa on **nuorten 15–24 -vuotiaiden suuri osuus onnettomuuksissa**. Joka kolmas henkilövahinkoon johtanut onnettomuus on tapahtunut nuorille.

Maankäytöllä on suuri merkitys liikenteen päästöille. **Onnistuneella ja tiiviillä maankäytöllä** vähennetään turhaa liikumista ja mahdollistetaan kestävä liikkuminen.

Kestäviä kulkumuotoja edistetään erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla, joissa siihen on eniten potentiaalia.

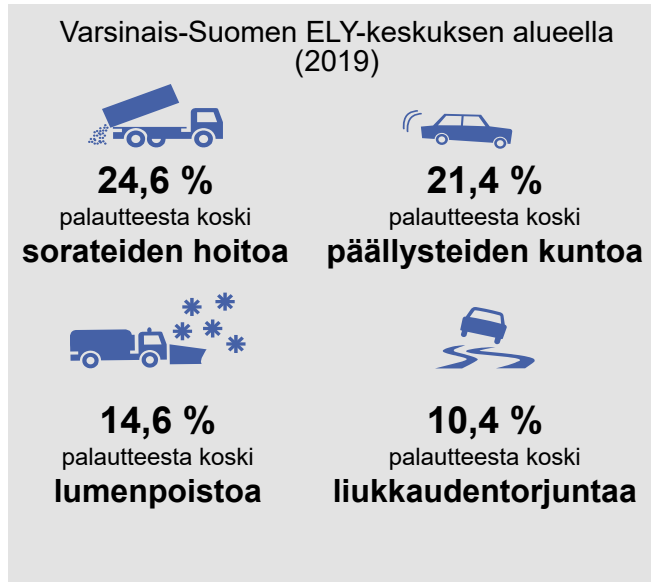
Ilmastonmuutoksen hillitseminen on keskeinen tavoite liikennepolitiikassa. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Keskeisiä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi ovat kestävien kulkumuotojen edistäminen, tavarankuljetusten tehostaminen, autokannan uusiutuminen vähäpäästöisemmäksi ja uusiutuvien polttoainien käytön lisääntyminen.

Ympäristöarvot otetaan huomioon suunnittelussa, rakentamisessa ja hoidossa. Esimerkiksi kalustovaatimukseen on asetettu asteittain kiristyneitä päästörajoituksia. Moilla eri toimenpiteillä edistetään kestävää arkkiliikettä. Myös Tunnin juna on toteutuessaan ilmastoteko.

3. Tielläliikkujien odotukset

Asiakkaat ovat tyytyväisiä ELY-keskuksen asiakas- ja asiointipalveluihin, mutta tyytymättömiä tienpidon palvelutasoon. Teiden kunnan heikkeneminen vuosien saatossa näkyy tienkäyttäjien tyytyväisyyden laskuna ja heijastuu selvästi asiakaspalautteen määrään ja sisältöön. Myös liikenneturvallisuuksien tilanne herättää huolta – tienkäyttäjiltä tulee paljon liikenneturvallisuuksia parantavia toimenpide-ehdotuksia. Runsa taajamien määrä pääteiden varrella aiheuttaa usein turvallisuusongelmia. Myös lasten turvallinen liikkuminen huolettaa etenkin taajama-alueiden ulkopuolella.

Kuluneen talvikauden aikana tienkäyttäjien tyytymättömyys on kohdistunut pääasiassa sorateiden kuntoon. Koko syksyn ja talven jatkuneet sateet ja lämpimät säät pehmittivät sorateiden pinnat pitkiksi ajoiksi ja heikensivät laajasti sorateiden liikennöitävyyttä. Sorateiden hoidosta ja kunnosta saatiinkin ennätsmäärä palautetta.



Elinkeinoelämän kuljetuksissa tyytymättömiä ollaan mm. ympärivuotisiin ja ympärivuorokautisiin kuljetusmahdollisuuksiin alemmalla tieverkolla. Huolta aiheuttavat myös **teiden kapeus, painorajoitukset sekä teiden kunnan rapautuminen** yleisesti.



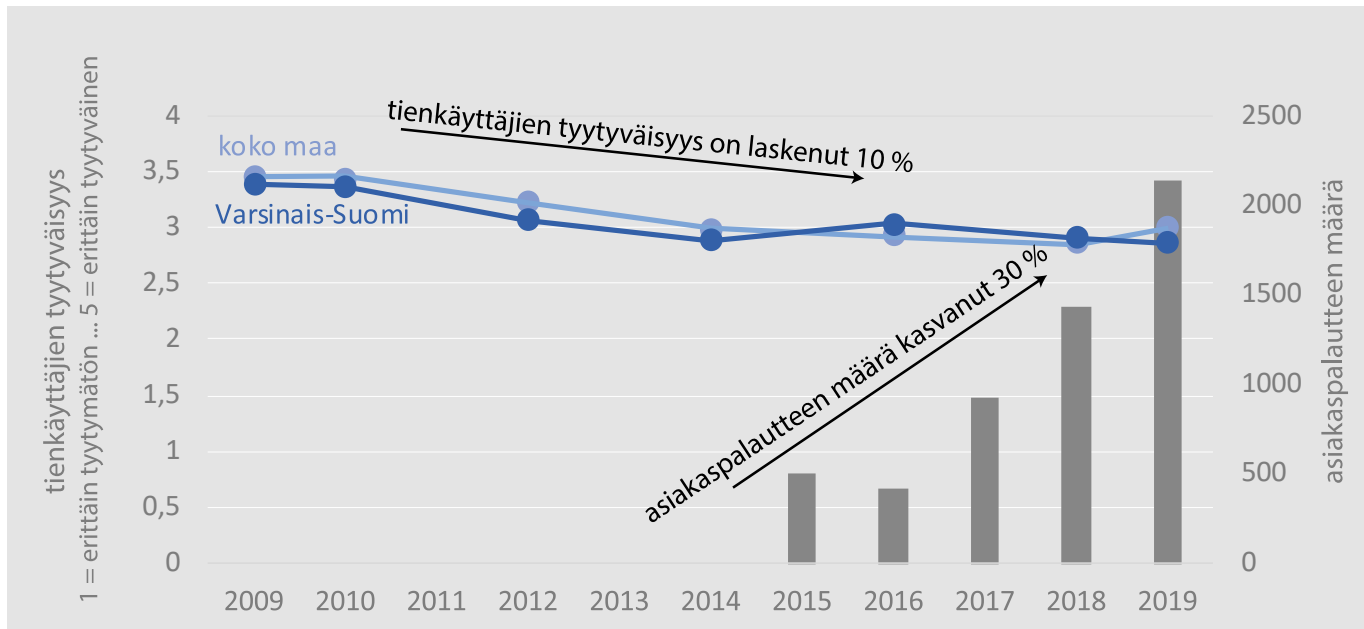
Elinkeinoelämän toimijat ovat tyytyväisimpiä tiekuljetusten **täsmällisyyteen, ennustettavuuteen ja kustannuskehokkuuteen** verrattuna muihin kuljetusmuotoihin.



Yksittäisistä kulkumuodoista vähiten tyytyväisiä ollaan pyöräilyn olosuhteisiin. Tyytymättömiä ollaan erityisesti **pyöräilyn talviolosuhteisiin** ja pyöräilijöiden ja jalankulkuväylien erottamiseen toisistaan.



Kestävien kulkumuotojen käyttö on suurinta suurilla kaupunkiseuduilla. **Kestävien kulkumuotojen kehittämiseksi onkin kansalaisten vankka tuki.**



Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden tilaan ja kuntoon kesäkausilla 2009-2019 sekä tienpidon asiakaspalautte Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella 2015-2019. Näissä luvuissa ei ole mukana Tienkäyttäjän linjan palautteita, joita on Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella vuositasolla noin 9 000 kpl.



Tienkäyttäjät ovat tyytymättömiä alemman tieverkon päällysteiden kuntoon ja tänä talvena etenkin sorateiden hoitoon ja kuntoon. **Reiät ja päällysteen epätasaisuudet sekä soratien pinta-rikko** heikentävät teiden liikennöitävyyttä ja ajomukavuutta.



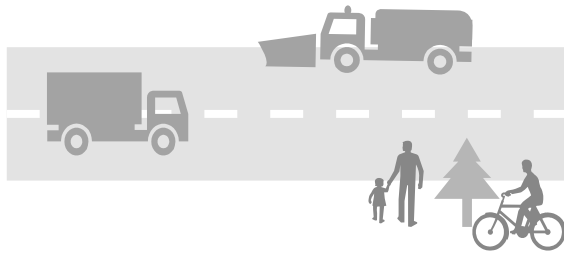
Tienkäyttäjät ovat varsinkin tyytyväisiä liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin kokonaisuudessaan. Suurilla kaupunkiseuduilla ollaan liikkumisen eri osa-alueisiin pääosin tyytyväisempiä kuin pienissä kunnissa. Henkilöautoilussa tyytyväisimpiä ollaan **liikenteen sujuvuuteen ja pääväyliden kuntoon.**

4. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Yhtenäinen laatutaso

Toimintalinjoissa määritetään toiminnalle valtakunnalliset tavoitteet, linjaukset ja haluttu palvelutaso sekä kuvataan periaatteet, joiden mukaan tienpitoa toteutetaan. Tienpidossa on oltava yhtenäinen laatutaso samantasoisilla väylillä maakuntarajoista riippumatta.

Yhtenäisellä laatutasolla turvataan liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta koko maantieverkolla.



Asiakastarpeet

Asiakkaiden tarpeista ja tyytyväisyydestä tienpidon ja liikenteen laatutasoon kerätään systemaattisesti tietoa mm. asiakastutkimusten ja -palautteiden sekä asiakas- ja sidosryhmätapaamisten avulla. Raskaan liikenteen ja työmatkaliikenteen tarpeet ovat etusijalla. Myös asiakkaiden erityistarpeet otetaan huomioon. Esimerkiksi erikoiskuljetuksille varmistetaan riittävät yhteydet ja lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuuden kiinnitetään erityistä huomiota taajamissa ja koulujen läheisyydessä. Huomioimalla asiakkaidemme erityistarpeet tuotetaan samalla muillekin parempaa palvelua.

Priorisointi

Tienpitoa ja liikennettä suunnitellaan ja toimintaa priorisoidaan asiakkaiden tarpeiden, yleisen edun ja yhteiskunnallisen vaikuttavuuden mukaan. Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat linjaavat osaltaan tienpidon ja liikenteen toimia. Kohdentamalla toimenpiteet asiakkaiden tarpeiden mukaan lisätään liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta, ennakoitavuutta sekä elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta. Lisäksi voidaan hillitä kuljetusten kustannuksia ja sitä kautta lisätä yritysten logistista kilpailukykyä.

VALTAKUNNALLISET TOIMINTALINJAT

ohjaavat toimintaa niin teiden ja liikenneympäristön hoidossa, kunnossapidossa kuin parantamisessakin.



Jatkuva suunnitteluprosessi

Tienpito on vuorovaikutteinen prosessi, jossa suunnitellaan investoinnit ottamalla huomioon hoito- ja ylläpitotarpeet. Seurannan kautta prosessia jatkuvasti parannetaan.

4.1 Tieverkon hoito

Talvihoitoa ohjataan kokonaan yhteisillä talvihoidon toimintalinjoilla

Toimintalinjoilla määritellään tiestön palvelutaso talviaikaan sekä keskeiset laatuvaatimukset mm. tiestön lumisuuden, liukkauden ja tasaisuuden osalta. Tiet on jaettu hoitoluokkiin teiden liikennemäärien ja liikenteellisen merkityksen mukaan.

Maanteiden talvihoitoa on parannettu, kun talvihoidon periaatteita tarkistettiin ja siihen osoitettiin lisärahoitusta. Talvihoitoluokkien tarkistuksilla pyrittiin erityisesti parantamaan raskaan liikenteen olosuhteita.

Alueella sovelletaan valtakunnallisia toimintalinjoja ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Viime vuosina talvihoidon painopiste on siirtynyt enemmän lumen auraamisesta liukkaudentorjuntaan. Etenkin Lounais-Suomen rannikkoalueilla tyypillinen talvikeli on usein nollan molemmin puolin sahaava vähäluminen talvi. Silti edelleen on varauduttava kaluston osalta myös runsaslumisiin talviin.

Talvihoidon valtakunnallisiin linjauksiin pääsee tutustumaan [Väylän verkkosivuilla](#).

TIEVERKON HOITO

on priorisoitu tärkeimmäksi tehtäväksemme. Tieverkon hoitoon käytetään Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella noin 22 milj. € josta puolet käytetään talvihoitoon.

Vilkasliikenteisimmillä pääteillä pyritään siihen, että vakiintuneen talvikelin aikana pystytään ajamaan nopeusrajoitusten mukaisia nopeuksia.

Muilla teillä kuljettajan edellytetään sopeuttavan ajonopeuttaan keliolosuhteiden mukaan.

On normaalia, että liukkautta saattaa esiintyä ajoittain ja ajoaika voi pidentyä. On myös huomattava, että pienemmillä liikennemäärillä suola vaikuttaa hitaammin ja tie voi olla liukas suolauksesta huolimatta.

Täysin tasalaatuisia ajo-olosuhteita ei voida taata, sillä sade- ja lumikuurot voivat olla hyvin paikallisia.

Suolatuillakin teillä voi olla liukkaaita tiejaksoja kylmemmissä kohdissa. Tällaisia kohtia ovat tyypillisesti sillat, kalliioleikkaukset ja matalat notkot.



IsE (101 km)

Is (1342 km)

Ib (1054 km)

Ic (458 km)

II (1585 km)

III (3381 km)

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maanteiden jakautuminen talvihoitoluokittain.



Teiden

täsmähoitokohteet

hoidetaan tien geometrian, rakenteen tai paikallisten olosuhteiden vuoksi poikkeavalla tavalla. Liikenteelliset kohteet hoidetaan tien erityiskäytön, tietyllä ajanjaksolla tapahtuvan liikennemäärien merkittävän kasvun tai tiettyyn vuorokaudenaikaan ajoittuvan säännöllisen liikenteen vuoksi tehostetusti.



Muu hoito käsittää mm. sorateiden hoidon ja maanteiden kesähoidon

Muun hoidon osalta tienkäyttäjät odottavat lisäpanostusta erityisesti sorateiden kunnostuksiin, tarpeet korostuvat sateisten talvien aikana.

Sorateita hoidetaan pääosin ylläpitävillä toimenpiteillä kuten sorastuksilla ja ojituksilla. Sorateihin on määritetty käytettäväksi vuosittain tietty määrä mursketta. Sorastusmäärät eivät ole riittäviä sateisina syksy- ja talvikausina, tällöin sorastuksiin tarkoitettua mursketta joudutaan osittain levittämään pintakelirikon hoitoon. Ojituskierto sorateilla on keskimäärin 10 vuotta. Sorateiden peruskunnostuksia ei pystytä nykyrahoituksella juuri toteuttamaan.

Kesähoidon mm. tienvarsien niittojen, vesakointien ja viheralueiden hoitojen osalta toiminta on lähellä aikaisempien vuosien linjausta, kuitenkin vieraslajien torjuminen ja harvinaisten kasvilajien suojelu korostuvat jatkossa. Rakenteiden ja laitteiden hoidon osalta erityisesti linja-autopysäkkien katosten uusimiseen panostetaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella on

sorateita
n. 2000 km

25 % tieverkon pituudesta
2 % liikennesuoritteesta

päällystettyjä teitä n. 6000 km

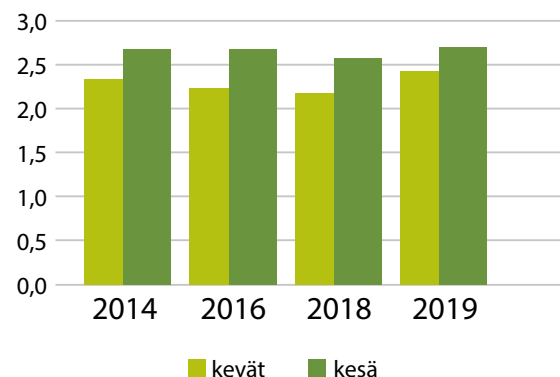
75 % tieverkon pituudesta
98 % liikennesuoritteesta

n. 7 900 linja-autopysäkkiä.
Näistä katoksellisia on n. 20 %

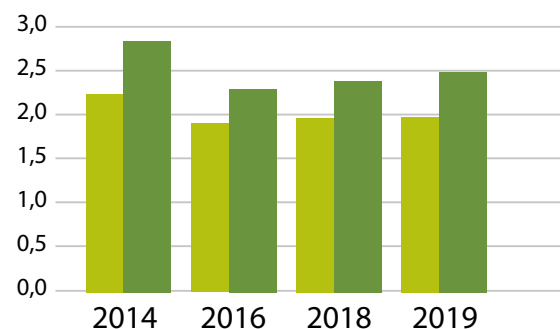
n. 250 levähdys- tai pysäköintialuetta

ELY-keskuksen alueella on käynnissä ylläpito- ja kehittämisselvitys levähdys-, pysäköintialueiden sekä saariston rengas- ja yhteysalusrantojen palvelutasovarustuksesta. Selvitys laaditaan levähdys- ja pysäköintialueiden kunnossapito- ja kehittämisen hallitsemiseksi.

Rakentamattomat soratiet eivät kestä viimeaikaisia lauvoja ja sateisia talvia. Pitkään jatkuvat vesisateet pehmittävät ja aiheuttavat sorateilla kelirikkoa, pehmentyneiden sorateiden kunnostaminen on myös haasteellista. Huonompia soratieosuuksia on hoidettu lisäämällä kelirikkomursketta. Soratiet vaativat kuitenkin useissa tapauksissa rakenteellisia korjauksia kestääkseen liikenteen aiheuttamat rasitukset. Päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen edellyttää aiempaa enemmän rahallista panostusta.



yksityishenkilöt



raskas liikenne

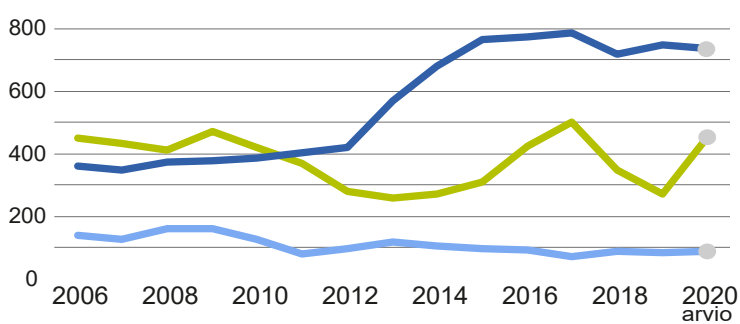
Tyytyväisyys sorateiden kuntoon Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. (Asteikko 1-5: 1 = erittäin tyytymätön ... 5 = erittäin tyytyväinen). Väylän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus kesällä 2019.

4.2 Tieverkon ylläpito

Tieverkon ylläpidossa keskitytään korjausvelan hallintaan uusimmalla päällysteitä, korjaamalla siltoja ja uusimmalla rakenteita ja laitteita.

Rahaa teiden päällystämiseen on käytettävissä tänä vuonna huomattavasti viime vuosia enemmän, yhteensä n. 21,0 M€. Päällystysohjelman pituus on tässä vaiheessa noin 460 km. Se on 190 km pidempi kuin viime kesänä. Päällystyskohteiden valinnassa painotetaan edelleen vilkkaasti liikennöityjä teitä, mutta pidempi ohjelma mahdollistaa aiempaa enemmän päällystyskohteita myös alemmalla tieverkolla. Kevyen liikenteen väyliä päällystetään myös hieman aiempia vuosia enemmän, yhteensä n. 20 km.

! Vähäliikenteisten teiden päällystyskierto on jopa 40 vuotta



Huonokuntoiset päällysteet ja päällystysohjelman pituus Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella.

n. 21 M€
teiden päällystämiseen
vuonna 2020

n. 190 km
pidempi päällystysohjelma
kuin vuonna 2019

n. 20 km
kevyen liikenteen väylien
päällystystä vuonna 2020

730 km huonokuntoiset
päällysteet
muilla maanteilla

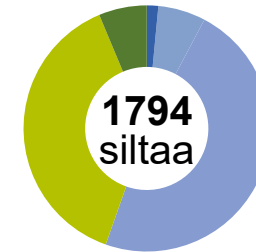
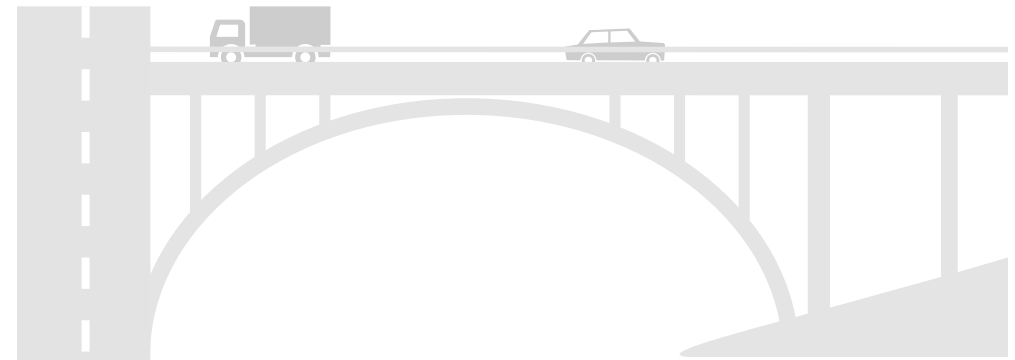
460 km päällystysohjelma

90 km huonokuntoiset
päällysteet
vilkkailta maanteilla

KOHTEET KARTALLA

(tästä linkistä pääset
karttapalveluun)

Rakenteiden ja laitteiden uusimisessa on miljoonien eurojen edestä korjausvelkaa. Vuonna 2020 päästään uusimaan nykyiset huonokuntoiset valaisinpylväät valtatiellä 10 Liedossa. Samalla korjataan tai uusitaan useita kaiteita.



Siltojen kunto Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella 1.1.2020

15 siltaa
peruskorjataan
tai uusitaan
vuonna 2020

9,5 M€
siltojen korjauksiin
vuonna 2020

Vuonna 2020 peruskorjataan tai uusitaan Varsinais-Suomessa 11 siltaa ja Satakunnassa 4 siltaa. Suurempien siltakohteiden lisäksi kesän kuluessa uusitaan teräspuutkilsiltoja ja tehdään myös pienempiä siltojen rakenneosien korjauksia sekä erilaisia siltoihin liittyviä ylläpitotöitä. Varsinais-Suomen siltojen korjauksiin käytetään vuonna 2020 noin 7 M€ ja Satakunnan siltojen korjauksiin käytetään vuonna 2020 noin 2,5 M€.

Yksityistiedon avustusta kohdistetaan teiden ja siltojen parantamishankkeisiin sekä lauttapaikkojen avustamiseen. ELY-keskuksen yksityistiedon avustusten rahoitus vuonna 2020 on parantamishankkeisiin noin 1,7 milj. euroa ja lauttapaikkoihin noin 950 000 euroa. Parantamishankkeiden osalta priorisoidaan yksityistiesiltojen korjaukset/uusimiset kärkeen.

4.3 Pienet investoinnit ja suunnittelukohteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteet toimivat lähtökohtana edistettäessä alueen suunnittelu- ja investointihankkeita.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa konkretisoidaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita ja teemoja ajoittamalla toimenpiteitä lähivuosien rahoituskehyksiin.

ELY-keskuksen alueella toteutetaan useita hankkeita erillisrahoitusten turvin. ELY-keskuksen omat mahdollisuudet pienien liikenneturvallisuutta ja alueen kehittymistä tukevien investointien toteuttamiseen ovat edelleen melko pienet.

Suunnittelu

ELY-keskuksen lähivuosien suunnittelu painottuu keskeisiin pääteihin. E18 Turun kehätien (kantatie 40) toteuttamisvalmiutta edistetään useilta osilta; Kausela-Kirismäen osuus on toteutuksessa, Raision keskustan kohdan tiesuunnitelma on käynnissä ja Naantali-Raisio osuuden yleissuunnitelma on lainvoimainen. Valtatien 8 osalta Eurajoen kohdan tiesuunnitelma on valmis ja hallinnollisessa käsittelyssä, Laitilan kohdan tiesuunnitelma on lähes valmis. Valtatien 9 osalta on tiesuunnitelma tekeillä nelikaistaistuksesta välillä Turku-Aura ja kolmesta ohituskaistaparista Aura-Loimaa välille. Valtatien 2 Porin kohdan tiesuunnitelma on alkamassa. Maantiellä 180 laaditaan tiesuunnitelmia Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusimisesta.

Pienempien toimenpiteiden osalta painotetaan seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toteuttamista. Siltojen ja tierakenteen parantamissuunnitelmia toteutetaan tarpeen ja rahoituksen mukaan. Ennen tarkempaa suunnittelua laaditaan esisuunnitelma, jossa priorisoidaan tarpeita, varmistetaan hankkeen toteutettavuus ja kerätään tarvittavat tiedot mm. vaikutuksista ja kustannuksista toimenpiteiden ajoittamiseksi ja rahoittamiseksi.

E18 Turun kehätien

toteuttamisvalmiutta edistetään useilta osilta

Valtateiden 2, 8 ja 9

keskeisten parantamiskoh- teiden tiesuunnitelmat edistyvät

Alueelliset investoinnit

Alueellisia investointeja toteutetaan ELY-keskukselle jaettavan perusväylänpidon kehyksestä. Alueellisiin investointeihin osoitettava rahoitus on alhaisella tasolla. Toteutettavat investoinnit ovatkin yhteisrahoitteisia kuntien kanssa tai niille osoitetaan talousarviokäsittelyssä erillisrahoituksia. Erillisrahoituksia osoitetaan myös erilaisiin teemoihin, joita nyt ovat kävely- ja pyöräily, keski-suuret siltahankkeet sekä maankäyttö, asuminen ja liikenne (MAL).

Kaikki vuoden 2020 investointi- ja suunnittelukohteet on esitetty alla olevasta linkistä avautuvassa kartassa.

KOhteet KARTALLA

([tästä linkistä pääset karttapalveluun](#))



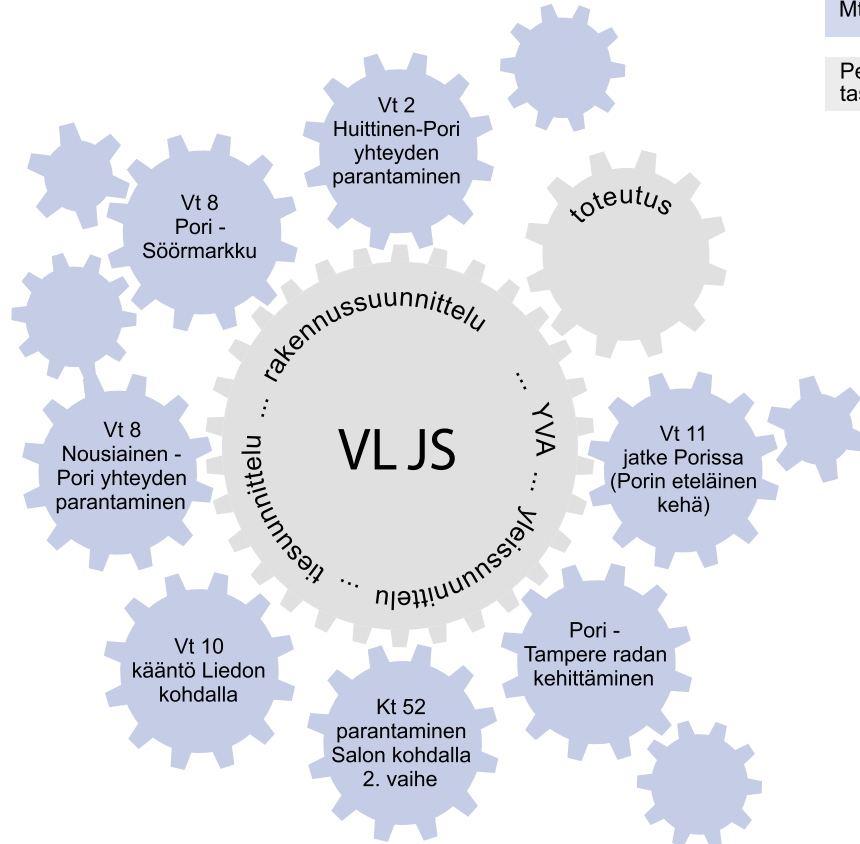
Vuoden 2020 investointi- ja suunnittelukohteisiin pääsee tutustumaan tarkemmin [karttapalvelussa](#).

4.4 Kehittämishankkeet

Tieverkon suuret kehittämishankkeet ovat eduskunnan päättämiä ja valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita, joilla parannetaan tie- ja liikenneoloja valtakunnallisesti merkittävillä väylillä. Suurten kehittämishankkeiden toteuttamisesta vastaa Väylä.

Ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan parhaillaan vuosille 2021-2032. Suunnitelma sisältää myös 12-vuotisen toimenpideohjelman, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Alueellamme valmistuu useita merkittäviä ja suunnitelmavalmiuden puolesta toteutettavia tiehankkeita. Toteutusrahoituksen saaminen näihin hankkeisiin sekä alueen muiden merkittävien kohteiden suunnittelun edistäminen ovat alueen keskeisiä tavoitteita.

Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa seuraavaksi toteuttamista odottavat viereisessä kuvassa esitetyt hankkeet. Suunnitelmavalmiuden puolesta ensimmäisinä voidaan toteuttaa Vt 8 Eurajoen ja Laitilan kohdat sekä E18 (kt 40) Raision kohta. Myös rataverkon suuret kehittämishankkeet päätetään erikseen eduskunnan talousarviossa ja ratakankkeiden toteuttamisesta vastaa Väylä. Varsinais-Suomessa odotukset kohdistuvat etenkin Tunnin junan toteuttamiseen Helsingin ja Turun välille.



	ilmastotavoitteet	Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumis- muotoja paranevat erityisesti kaupunki- seudulla	Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin	Liikennejärjestel- män yhteiskuntata- loudellinen tehok- kuus paranee	liikenneturvallisuus
Tunnin juna	✓	✓	✓	✓	→
E18 (Kt 40) Raision kohta ja Raisio-Naantali	✓	✓	✓	✓	→
Vt 8 Laitilan ja ja Eurajoen kohdat	✓	✓	✓	✓	→
Vt 2/8 Porin kohta	✓	✓	✓	✓	→
Vt 9 Turku-Tampere yhteysväli	✓	✓	✓	✓	→
Mt 180 Paraistenväylä	✓	✓	✓	✓	→
Perusväylänpidon rahoitus- tason säilyttäminen	✓	✓	✓	✓	→

Alueen kärkihankkeet edistävät valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita.

Alueen kehittyminen edellyttää myös muiden liikenteen, maankäytön, liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden kannalta tärkeiden hankkeiden edistämistä. Hankkeiden suunnitteluvaiheet ovat pitkiä sisältäen mm. erilaisia vaikutusten arviointeja, selvityksiä, vuorovaikutusta ja kuulemista. Suunnittelun alkuvaiheista toteutukseen kestääkin usein vuosikausia. Viereisessä kuvassa esitetyt hankkeet odottavat suunnittelurahoitusta. Nämä alueelle tärkeä suuret hankkeet ovat myös tärkeä saada mukaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jotta niiden suunnittelu saadaan etenemään.

4.5 Joukkoliikenne

ELY-keskus toimii viranomaisena seudullisen ja kaupunkiviranomaisen ulkopuolelle jäävällä alueella ja se vastaa myös viranomaisrajat ylittävästä joukkoliikenteestä. ELY-keskuksen tehtävä joukkoliikenneviranomaisena on määritellä alueensa palvelutaso, päättää joukkoliikenteen järjestämistavasta ja järjestää liikenne. Linjaukset palvelutasoista ja hankinnoista tehdään yhteistyössä alueen kuntien ja muiden joukkoliikenneviranomaisten kanssa. Kunnat osallistuvat kaikille avoimen joukkoliikenteen hankintakustannuksiin ja voivat siten vaikuttaa hankittavan liikenteen volyymiin ja aikatauluihin.

ELY-keskus ylläpitää myös maanteillä sijaitsevia pysäkkikatoksia. Joukkoliikenteen käytön edistämiseksi Turun kaupunkiseudulla pyritään toteuttamaan MAL-hankkeina pysäkkien parantamisia, pyöräparkkeja sekä matkustajainfotauluja.

4.6 Kävely ja pyöräily

Kävelyn ja pyöräilyn rooli osana liikennejärjestelmää ja arkkiliikkumista on noussut yhä keskeisempään asemaan viime vuosina. Taustalla ovat mm. kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen ilmastomuutoksen ja päästöjen hillitsemiseksi sekä yleinen huoli liikkumisen vähentämisestä ja sen vaikutuksista kansanterveyteen.

Keskeisimpiä keinoja edistää jalankulkua ja pyöräilyä on kuntien taajamarakenteen tiivistäminen niin, että palvelut ovat saavutettavissa kävellen tai pyöräillen. Myös kouluverkolla on suuri vaikutus liikkumismuotoihin. Kouluverkon harventuessa yhä useampi lapsi on koulukuljetusten piirissä ja luonnollinen liikkuminen vähenee.

ELY-keskus edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita myös seudullisessa liikennejärjestelmätyössä, jota tehdään yhdessä kuntien ja maakunnan kanssa. Seudullisessa yhteistyössä voidaan sopia laajemmin keinoista edistää kestävien kulkutapojen käyttöä.

ELY-keskus on alueellaan merkittävä joukkoliikenneviranomaisena. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hankkimassa seudullisessa joukkoliikenteessä ajetaan Satakunnassa ja Varsinais-Suomessa arkisin **n. 720 linja-autovuoroa vuorokaudessa.**

Pysäkkikatoksia uusitaan tai lisätään **yhteensä n. 20 kpl vuodessa.**

Turun kaupunkiseudulla on eniten matkustajia ja eniten potentiaalia matkustajamäärien kasvamiselle. ELY-keskuksen hankkimassa liikenteessä Turun kaupunkiseudulla tehdään matkoja vuosittain **n. 970 000 kpl.**

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätään Turun kaupunkiseudulla **reaaliaikaisilla pysäkki-aikataulunäytöillä ja mobiililippukokeilulla.**

Lisäksi pysäkkien varustelua parannetaan mm. **pyöräparkeilla ja -katoksilla.**



Eniten jalan ja pyörällä liikutaan lyhyitä matkoja.

Potentiaalia matkojen lisäämiselle on, sillä autolla liikutaan paljon myös muutaman kilometrin matkoja.

Talvipyöräilyn suosio on kasvanut selvästi viime vuosien aikana. **Väylien talvihoitoon toivotaankin eniten parannusta.** Puutteita koetaan olevan mm. liukauden torjunnassa, sohjon poistossa ja toimenpiteiden toteuttamisen nopeudessa.

Kävely ja pyöräily ovat **tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjuja.** Kehittämistä toivotaan pyöräilypysäköimiseen mm. joukkoliikenneasemilla.

Jatkossa toiminnan painopistettä ja resursseja suunnataan enemmän uusien väylien rakentamisen sijaan **olemassa olevien väylien kunnossapitoon.** Tämä on linjassa myös asiakastytyväisyytensä kanssa.

4.7 Saaristoliikenne

Varsinais-Suomen ELY-keskus hoitaa saaristoliikennettä keskitetysti koko maan osalta. Vastaamme 41 lauttapaikasta, joista suurin osa sijaitsee Turun saaristossa ja Itä-Suomen järviolueilla, sekä hoidamme liikenneyhteyksiä 11 yhteysalusreitillä. Lisäksi avustamme yhteysalusliikennettä. Lautoilla ja yhteysaluksilla liikennöidään määritetyn palvelutason mukaan. Yhteysalukset ja lautat liikennöivät pääsääntöisesti aikataulun mukaisesti.

Sekä maantielautta- että yhteysalusliikenteessä on käytössä liikennöitsijöiden kanssa solmitut kokonaispalvelusopimukset. Sopimuksen mukaan reittiä liikennöivä palveluntuottaja vastaa päivittäisen liikennöinnin lisäksi reitin aikatauluista, pienistä laiturien korjauksista sekä aikatauluista tiedottamisesta. ELY-keskus laatii yhteysalusliikennettä yleensä 5 vuodeksi kerrollaan, maantielauttaliikenteessä sopimuskaudet ovat yleensä pidempiä.

ELY-keskus kilpailutti loppuvuodesta 2019 uudelleen 40 lauttapaikan liikennepalvelut ja solmi neljä siirtymäkauden sopimus-pakettia lauttaliikennepalveluiden tuottamisesta. Sopimukset ovat osa hankintastrategiaa, jolla tähdätään tulevaisuudessa pitkäkestoiisiin, jopa 20 vuoden sopimuksiin. Siirtymäkauden sopimuksilla poistetaan pahimpia liikenteen solmukohtia ja kehitetään liikennettä kohti hankintastrategian tavoitteita.


Kokonaisuudessaan muutoksilla vähennetään lauttaliikenteen hiilidioksidipäästöjä yli 12%. Uusinvestoinneilla alennetaan myös liikenteessä käytettävien lautta-alusten keski-ikää 10-vuodella ja vanhoja aluksia poistuu. Lisäksi tehostetaan ja nykyaikaistetaan toimintaa teknologisen kehityksen ansiosta ja muutetaan 11 lauttapaikan kapasiteettia ja välityskykyä.

Myös yhteysalusliikenteessä kehitetään hankintamalleja. Kehitystyötä tehdään kokeilujen ja vuoropuhelun kautta sitä mukaan kuin asiat tulevat ajankohtaisiksi. Näin pyritään puuttumaan nopeammin muuttuviin tilanteisiin ja sitä kautta vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin. Asiakastarpeiden yhteensovittaminen on vaikeaa. Siksi asiakkaiden osallistumismahdollisuuksia lisätään jo hankinnan suunnitteluvaiheessa ja sitä kautta saadaan asiakkaat sitoutettua valittuihin toimintamalleihin.

Saaristoliikenteen kehittämisessä korostetaan tehokkuutta ja kestäviä valintoja

Saaristoliikenteen kehittämistoimenpiteet tähtäävät mm. päästöjen merkittävään vähenemiseen, yhteiskuntaloudelliseen tehokkuuteen, riittävään palvelutasoon sekä yhdenvertaisiin liikkumismahdollisuuksiin eri saaristo-osissa. Näitä edistetään hankinta-vaatimusten kautta ja edellytyksenä ovat pitkät sopimukset tai järjestämistavan muutokset. Joiltain osin tarvitaan myös lainsäädäntömuutoksia.

Saaristoliikenteen kehittäminen edellyttää saaristoliikennestrategian tavoitteiden sisällyttämistä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

	YMPÄRISTÖ- YSTÄVÄLLISYYS	TEHOKKUUS	SAAVUTETTAVUUS
MAANTIE- LAUTTA- LIIKENNE	<ul style="list-style-type: none">sähkökäytön lisääminenbiopolttoaineiden käyttökaluston uusiutuminen 	<ul style="list-style-type: none">silloittamisohjelman jatkaminenvaihtoehtoiset käyttövoimatjärjestämistavan optimointi 	<ul style="list-style-type: none">yhtenäiset ja yhdenvertaiset järjestämisperusteet maantielautta- ja yksityis-tielossuorituksissatarveperusteinen resurssien kohdentaminen 
YHTEYS- ALUS- LIIKENNE	<ul style="list-style-type: none">biopolttoaineiden käyttöliikennesuoritteiden optimointi kysynnän mukaannykyaikainen kalusto 	<ul style="list-style-type: none">tehokkaat reittikokonaisuuudetkalusto- ja liikennöinti kustannusten optimointitäyttöasteen optimointinykyaikainen kalusto 	<ul style="list-style-type: none">yhtenäiset ja yhdenvertaiset järjestämisperusteet yhteysalusliikenteessätarveperusteinen resurssien kohdentaminen 

Yhteysaluslaitureissa ja tielaitureissa on kertynyt paljon korjausvelkaa. Maantielauttapaikkojen tilanne on hieman parempi, sillä monilla lauttapaikoilla on ollut viime vuosina pakko uusia maatukia ja lauttarantoja. Maantielautta- ja yhteysaluslaitureita korjataan useita vuosittain. Yhteysaluslaitureiden korjauslistan kärjessä on tällä hetkellä useita kalliita ja haastavia kohteita.

ELY-keskus on parantanut lauttapaikkojen Korppoo-Norrskata-Houtskari ja Parainen-Nauvo välityskykyä, minkä johdosta Nauvo-Korppoo lauttapaikasta on muodostunut Saaristotien pullonkaula. ELY-keskus rakennuttaa vuonna 2020 lauttapaikalle toiset maatuet, jolla mahdollistetaan tulevan uuden hybridi-lautan edellyttämä liikennöinti.

