

VARSINAIS- SUOMEN liikennejärjestelmä- suunnitelma LIIKENNESTRATEGIA 2030



2007

Sisällys

I	Lähtökohdat.....	4
1.1	Varsinais-Suomen kehitys ja liikenneyhteydet.....	4
1.2	Liikkumis- ja kuljetustarpeet.....	12
1.3	Valtakunnalliset ja alueelliset linjaukset	16
1.4	Liikennejärjestelmän rahoitus.....	22
2	Liikennejärjestelmän tila ja kehittämistarpeet.....	24
2.1	Maakunnan pääliikenneyhteydet.....	24
2.1.1	Tieliikenne ja terminaalit	24
2.1.2	Raideliikenne, asemat ja terminaalit	27
2.1.3	Lentoliikenne ja lentoasema	30
2.1.4	Laivaliikenne ja satamat.....	31
2.2	Seutukuntien liikenneyhteydet.....	33
2.3	Kaupunkiseutujen ja taajamien liikennejärjestelmät.....	34
2.4	Maaseudun tieverkko ja liikennepalvelut.....	36
2.5	Saariston liikenneyhteydet.....	37
2.6	Liikenneturvallisuus.....	38
2.7	Liikennejärjestelmän ympäristövaikutukset.....	40
3	Liikennejärjestelmän visio, tavoitteet ja painotukset.....	42
4	Liikennestrategian painopisteet.....	44
5	Toimenpideohjelma	51
6	Toteutus ja seuranta	56
6.1	Aiesopimus	56
6.2	Liikennejärjestelmän kehittämisen seuranta.....	56
7	Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset.....	57

LIITE I Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeet

Esipuhe

Varsinais-Suomi on maamme kolmanneksi suurin maakunta ja Turun seutu kolmanneksi suurin kaupunkiseutu Suomessa. Varsinais-Suomelle on tyyppillistä tiheä, monilukuisista taajamista ja kyläkeskuksista koostuva asutusrakenne sekä rannikon ja jokilaaksojen perinteisten maanviljelysalueiden leimaama vanha kulttuurimaisema. Laaja saaristo on ainutlaatuinen koko maailman mittakaavassa. Maakunnan ja Turun vahva historia näkyy myös liikenneverkon rakenteessa. Tärkeimmät päätiet ja radat suuntautuvat säteittäisesti Turkuun, josta lähtevät meriväylät Ruotsiin ja muualle Itämerelle.

Varsinais-Suomi sijaitsee Itämeren alueen ytimessä ja omaa vahvan porttiaseman Skandinavian liikenteessä. Maakuntamme meriyhteydet kytkevät alueemme tiiviisti Tukholmaan ja muuhun Itämeren alueeseen. Korkeatasoiset ja toimintavarmat liikenneverkot ovat perusedellytys koko maakunnan tehokkaalle ja kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle.

Turkuun pendelöi töihin muista kunnista päivittäin n. 30 000 henkeä ja Saloon lähes 7 000 henkeä. Turkuun ja Saloon suuntautuvien työmatkojen kasvu ei silti merkitse sitä, että muihin kuntiin suuntautuvat työmatkat olisivat vähentyneet, vaan kuntarajat ylittävä työmatkaliikenne on kasvanut lähes joka suuntaan.

Varsinais-Suomessa on päädytty kaksitasoiseen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ylikunnallisina on laadittu seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja näiden pohjalta kokoavana maakunnallinen suunnitelma. Nyt laadittu Varsinais-Suomen liikennestrategia 2030 on ensimmäinen maakunnan kattava ja koko liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulman sisältävä pitkän tähtäimen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Liikennestrategian laadintaprosessi on sisältänyt laajaa vuorovaikutusta keskeisten liikennealan toimijoiden kanssa. Haluan kiittää Teitä kaikkia strategiatyöhön annetusta panoksesta.

Parhaillaan on aktiivisessa vaiheessa Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen, mm. eduskunnalle annettavan liikennepoliittisen selonteon muodossa. Varsinais-Suomen liikennestrategia 2030 sisältää yhteisesti laaditut ja päätetyt Varsinais-Suomen keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämisessä. Tämän yhteisen näkemyksemme avulla meillä on hyvät edellytykset vaikuttaa kansalliseen liikennepoliittikkaan ja maakuntamme kehittymiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on luonteeltaan jatkuvaa pitkän aikavälin vuorovaikutteista strategista suunnittelua, joka sovittaa yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Jatkossa liikennestrategian seurannan organisointi muodostaa kehyksen, jonka puitteissa maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistä kokonaisvaltaisesti tehdään. Liikennestrategia ja siihen liittyvä prosessi luovat vahvan pohjan Varsinais-Suomen maakunnan kokonaisvaltaiseen kehittämiseen.

Turussa, 19. päivänä marraskuuta 2007

Varsinais-Suomen liitto

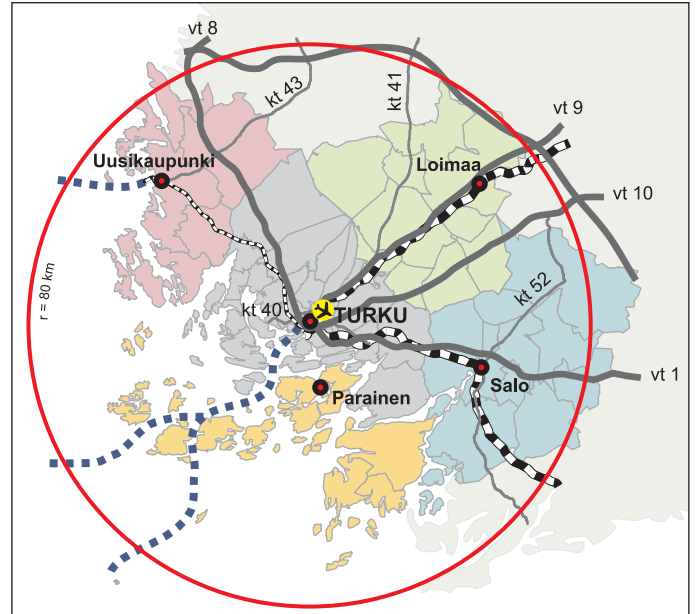


Juho Savo
maakuntajohtaja
Ohjausryhmän puheenjohtaja

I Lähtökohdat

I.1 Varsinais-Suomen kehitys ja liikenneyhteydet

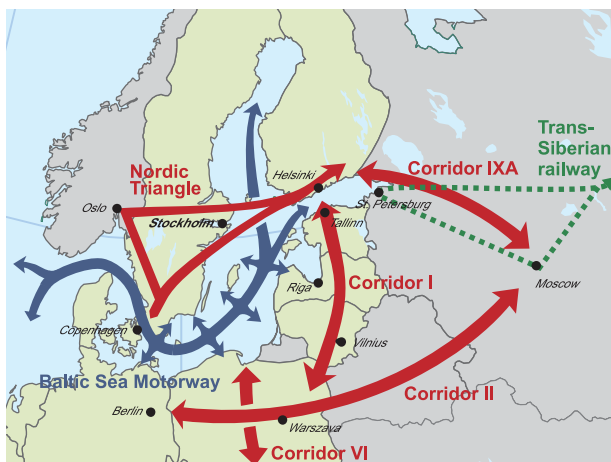
Varsinais-Suomi on maamme kolmanneksi suurin maakunta ja Turun seutu kolmanneksi suurin kaupunkiseutu pääkaupunkiseudun ja Tampereen seudun jälkeen. Varsinais-Suomelle on tyypillistä tiheä, monilukuisista taajamista ja kyläkeskuksista koostuva asutus rakenne sekä rannikon ja jokilaaksojen perinteisten maanviljelysalueiden leimaama vanha kulttuurimaisema. Laaja saaristo on ainutlaatuinen koko maailman mittakaavassa. Maakunnan ja Turun vahva historia näkyy myös liikenneverkon rakenteessa. Tärkeimmät päätiet ja radat suuntautuvat säteittäisesti Turkuun, josta lähtevät meriväylät Ruotsiin ja muualle Itämerelle. Maaseutualueen kattaa tiheä, monelta osin vanhoja kulkureittejä kauriini noudatteleva alempi tieverkko.



Varsinais-Suomi on portti Itämerelle ja Skandinaviaan

Suomen ulkomaankaupan kuljetusten kannalta Varsinais-Suomi on logistisesti tärkeässä asemassa meri- ja maakuljetusreittien solmupisteinä. Maakunnan erityisenä etuna on vahva porttiasema Skandinavian liikenteessä. Yhteensä Turun ja Naantalin satamista Ruotsiin kulkee kymmenen edestakaista laivavuoroa päivässä. Hyvät laiva- ja lentoyhteydet tukevat samalla Turun ja Tukholman seutujen yhteistyövyöhykkeen vahvistumista osana pohjoisen Itämeren kaupunkiverkoston.

Varsinais-Suomen vahvuutena on edullinen sijainti ulkomaankauppaa harjoittaville yrityksille, jotka tarvitsevat nopeita merikuljetuksia. Heikkoutena voidaan pitää sijaintia kotimaan markkinoihin nähden. Toisaalta koko Skandinavian markkinoita ajatellen sijainti on keskeinen. Maakunnan kilpailukykyyn ja suhteellisen saavuttavuusaseman ylläpito ja parantaminen edellyttää liikenneyhteyksien ja logistisen toimintaympäristön jatkuvaa kehittämistä.



Itämeren alueen pääliikennekäytävät ja Trans-Siberian rata
(Lähde: LVM)

Itämeren alueen tavaravirtojen ja meriliikenteen enustetaan kasvavan tulevaisuudessa voimakkaasti. Nopeimmin kasvavat suuryksikkökuljetukset, mikä tarjoaa hyvät kehittymisedellytykset jo nyt suuryksikkökuljetuksiin erikoistuneille maakunnan satamille ja niiden varaan rakentuville kuljetusketjuille ja logistisille palveluille. Lisämahdollisuuksia luo Varsinais-Suomen sijainti Skandinaviasta itään johtavan kuljetuskäytävän varrella. Erityisenä vahvuutena on maan ainoa junalauttasatama Turussa, sillä Trans-Siberian rataa pitkin Aasiaan suuntautuvien nopeiden konttikuljetusten odotetaan tulevaisuudessa kasvavan voimakkaasti.

Suomi kaupungistuu, kaupungit verkottuvat ja kehitysvyöhykkeet vahvistuvat

Aluerakenteen vallitsevana kehityssuuntana on kaupungistumisen jatkuminen ja kasvun keskittyminen suurille kaupunkiseuduille. Varsinais-Suomessa kasvu on viimeisen kahden vuosikymmenen aikana kohdistunut Turun ja Salon seuduille. Toinen tärkeä kehitystrendi on se, että hierarkkisen keskusverkko, jossa vuorovaikutus on keskittynyt ylemmän ja alemman tasoisten keskusten välille, muuttuu kasvavassa määrin verkottuneeksi rakenteeksi, jossa kaupunkiseudut ja niiden toimijat verkottuvat samanaikaisesti monella eri tasolla alueellisesti, valtakunnallisesti ja globaalisti. Ympäristöministeriön tulevaisuuden visiossa¹ aluerakennetta tulisi pitkällä tähtäimellä ohjata monikeskuiseseen suuntaan ja näin luoda Suomeen vahva, toimiva kaupunkiverkosto, joka pohjautuu maan eri osien vahvuuksien ja olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen.

Monikeskuisuutta ja kaupunkiseutujen verkottumista edistävät hyvät liikenneyhteydet, jotka linkittävät kaupunkiseutuja vaikutusalueineen toisiinsa kehittyviksi vyöhykkeiksi. Vyöhykkeistymistä tuemalla voidaan muodostaa vahvempia markkina- ja yhteistoiminta-alueita ja lisätä koko vyöhykkeen taloudellisia mittakaavaetuja. Varsinais-Suomessa Turun ja Salon seudut ovat jo selkeästi linkittyneet yhdeksi työssäkäyntivyöhykkeeksi nopeiden tie-, juna- ja linja-autoyhteyksien tukemana.

Liikenneyhteyksien luomat edellytykset riittävän vahvojen toiminnallisten alueiden rakentumiselle ja maakunnan yritysten verkottumiselle maan sisällä ja kansainvälisesti ovat tärkeitä Varsinais-Suomen tulevalle kehitykselle. Väestön ikääntyessä ja ikäryhmien pienentyessä myös ammattitaitoisen työvoiman saanti nousee entistä tärkeämmäksi menestystekijäksi. Tällöin hyvien henkilöliikenneyhteyksien tarve korostuu erityisesti pienempien seutukuntien yritysten ja julkisorganisaatioiden työvoiman saannin kannalta, mutta kasvavassa määrin myös koko maakunnan kehityksen näkökulmasta. Varsinais-Suomen aluekehityksen kannalta pitkän tähtäimen tavoitteena on Helsinki-Turku-Tampere -kolmion, mukaan lukien valtatie 8 vaikutusalue, kehittäminen yhdeksi yhteistoiminta- ja työssäkäyntialueeksi. Tämä edellyttää erityisesti nopean junaliikenteen voimakasta kehittämistä.

Työssäkäyntialueet laajenevat, yhdyskuntarakenne hajaantuu ja Turun seutu ruuhkautuu

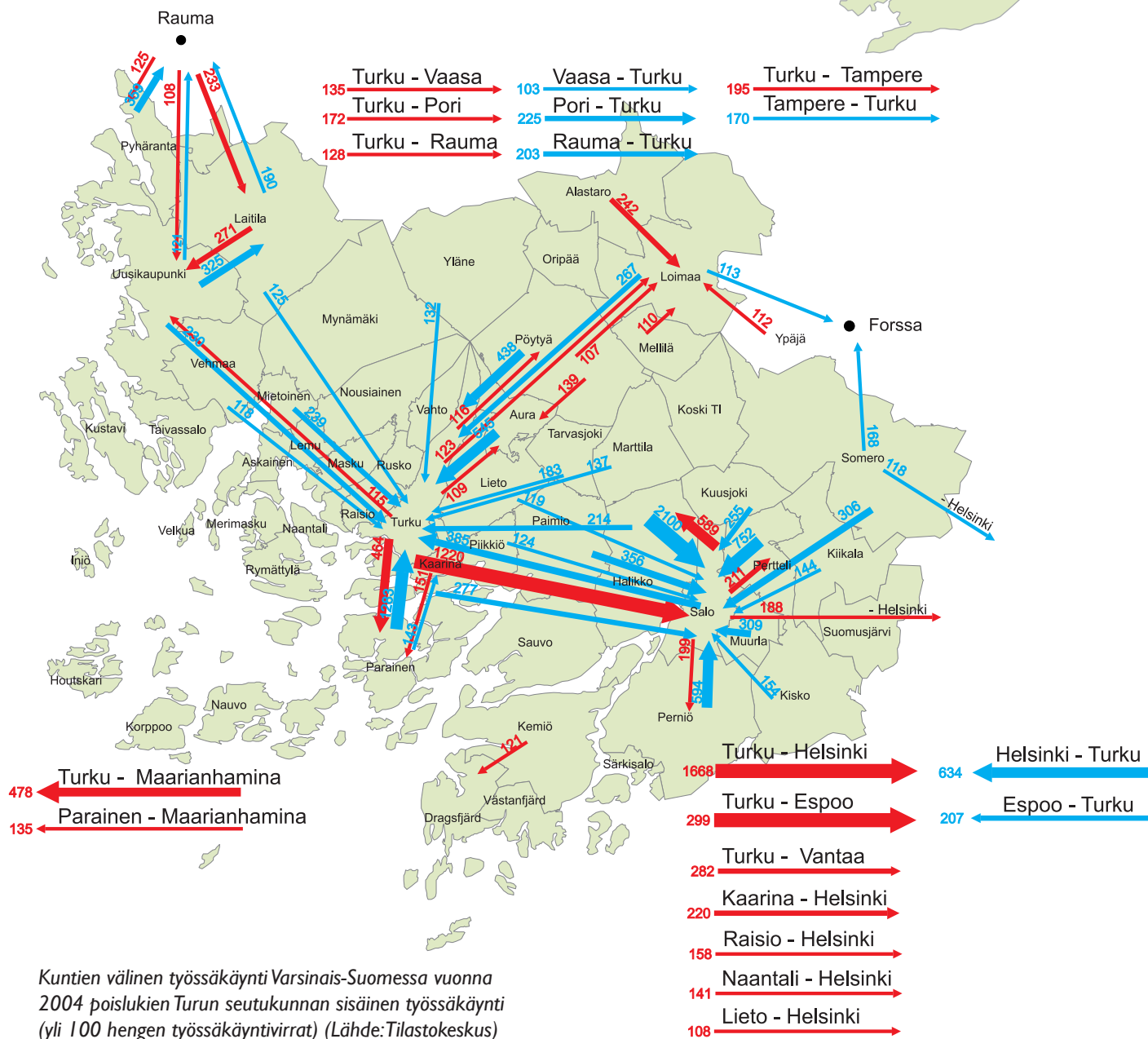
Samanaikaisesti kaupunkien kasvun kanssa on tapahtunut vahvaa seutuistumiskehitystä, jossa toiminnalliset kaupunkiseudut ovat laajentuneet ja niiden yhdyskuntarakenne on hajaantunut. Työssäkäyntialueiden laajeneminen ja työmatkojen piteneminen ovat olleet merkittävimpiä liikkumismuutosten taustalla vaikuttavia megatrendejä. Kehityksen odotetaan edelleen jatkuvan. Työssäkäyntialueet laajenevat ja limittyvät monitasoisiksi toiminnallisiksi vuorovaikutusalueiksi ja keskuksia yhdistäviksi työssäkäyntivyöhykkeiksi.

Lähes puolet Varsinais-Suomen noin 200 000 työpaikasta sijaitsee Turussa. Työssäkäyntialue, josta yli 10 prosenttia työllisistä käy Turussa töissä, ulottuu noin 50 kilometrin säteelle. Myös Salon työssäkäyntialue on laajentunut voimakkaasti. Turkuun pendelöi muista kunnista töihin noin 30 000 henkeä ja Saloon lähes 7 000 henkeä. Turkuun ja Saloon suuntautuvien työmatkojen kasvu ei silti merkitse sitä, että muihin kuntiin suuntautuvat työmatkat olisivat vähentyneet, vaan kuntarajat ylittävä työmatkaliikenne on kasvanut lähes joka suuntaan. Kehitys ei rajoitu maakunnan sisälle. Vakka-Suomen pohjoisosat ja Rauman seutu ovat jo nyt samaa työssäkäyntialuetta. Myös Salon ja pääkaupunkiseudun samoin kuin Loimaan ja Forssan seutujen välinen työssäkäynti on lisääntynyt.

Työssäkäyntialueiden laajeneminen synnyttää lisää autoliikennettä, mikä aiheuttaa ympäristöhaittoja ja ruuhkautumista erityisesti Turkuun johtavilla säteitästeillä. Teiden sujuvuuden parantaminen puolestaan kiihdyttää työssäkäyntialueiden laajenemiskehitystä, autoliikenteen kasvua ja henkilöautoriippuvaisen yhdyskuntarakenteen rakentumista. Turun keskustan sisääntulotiet toimivat jo välityskykynsä ylärajoilla eikä niiden kapasiteettia ole juurikaan mahdollista lisätä.

Haasteena on liikenteen kasvun ohjaaminen joukkoliikenteeseen. Tämä edellyttää uuden maankäytön ohjaamista ratoihin ja linja-autoliikenteen runkolinjoihin perustuvilla vahvoilla joukkoliikennevyöhykkeille sekä juna- ja linja-autoliikenteen sujuvuuden, palvelutason ja hintakilpailukyvyyn parantamista autoliikenteeseen verrattuna. Tulevaisuudessa kuntarakenteen mahdolliset muutokset voivat luoda nykyistä paremmat edellytykset maankäytön seudulliselle suunnittelulle, joka tukee kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheytymistä ja joukkoliikenteeseen perustuvan rakenteen kehittämistä.

¹ YM: Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta – Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva, Suomen ympäristö 31/2006



Kuntien välinen työssäkäynti Varsinais-Suomessa vuonna
2004 poislukien Turun seutukunnan sisäinen työssäkäynti
(yli 100 hengen työssäkäyntivirrat) (Lähde: Tilastokeskus)

Varsinais-Suomen väestö kasvaa, keskittyy ja ikääntyy

Varsinais-Suomi on osa kasvavaa Etelä-Suomea ja Turun seutu yksi maan kasvukeskuksista. Tällä hetkellä Varsinais-Suomen lähes 460 000 asukasta noin kaksi kolmasosaa asuu Turun seutukunnassa. Turun kaupunkiseudulla asukkaita on noin 250 000. Tilastokeskuksen trendiennusteen mukaan maakunnan väestömäärä kasvaa vuoteen 2020 mennessä 480 000 henkeen.

Kehitys maakunnan eri osissa on kuitenkin erilaisista. Viime vuosina väestönkasvu on painottunut Turun ja Salon seuduille. Suhteellisesti nopeimmin ovat kasvaneet Turun ja Salon ympäristökunnat. Teollisuuden rakennemuutoksesta toipuva Vakka-Suomen pohjoisosaa on ollut isoin väestötappioalue. Loimaan seudun pohjoisosan ja Turunmaan lievä väestökato on aivan viime vuosina tasoittunut. Väestönkasvun ennustetaan painottuvat Turun ja Salon seuduille myös jatkossa. Keskustaajamat kasvavat kuitenkin myös useissa väestöltään vähenevissä kunnissa, kun asutus siirtyy maaseudulta taajamiin.

Liikenteessä kehitys on merkinnyt sitä, että Turun sisääntuloväylien ja Kehätien liikenne on kasvanut nopeasti. Tie- ja katuverkon kehittämistoimista huolimatta liikenne kaupunkiseudun sisällä alkaa ruuhkautua. Kokemukset osoittavat, että pelkästään tiekapasiteettia lisäämällä ruuhkautumisongelmaa ei voida ratkaista. Myös Turun seudulla tarvitaan määrätietoista autoliikenteen kasvua hillitsevää ja kestävämpiä kulkutapoja suosivaa liikenne- ja maankäyttöpoliittikkaa.

Varsinais-Suomelle on tyypillistä tiheä taajama- ja kyläverkko. Varsinaista syrjäistä maaseutua maakun-

nassa ei juuri ole, vaan myös haja-asutusalue on varsin kattavasti asuttu. Tämä korostaa haja-asutusalueen palvelevan alemman tieverkon liikennöitävyyden merkitystä. Se merkitsee haastetta myös joukko liikenteen peruspalvelujen järjestämiselle. Samaten kevyen liikenteen turvallisuuden parantamistarpeita kohdistuu tieverkolle laajasti.

Varsinais-Suomen väestön ikärakenteessa painottuvat maan keskitasoa enemmän opiskelijaikäluokat ja vanhusväestö. Lapsia on keskimääräistä vähemmän. Yleinen kehitys – väestön ikääntyminen – näkyy selvimmin väkiluvultaan vähenevissä maakunnan osissa. Kasvava vanhusväestö edellyttää liikenneympäristön selkeyttämistä sekä jalankulkuympäristön ja joukkoliikennepalvelujen esteettömyyden kehittämistä. Samoin yhteiskunnan kuljetuspalvelujen tarve lisääntyy.

Maakunnan monipuolinen elinkeinorakenne tarvitsee monipuolisia liikennepalveluja

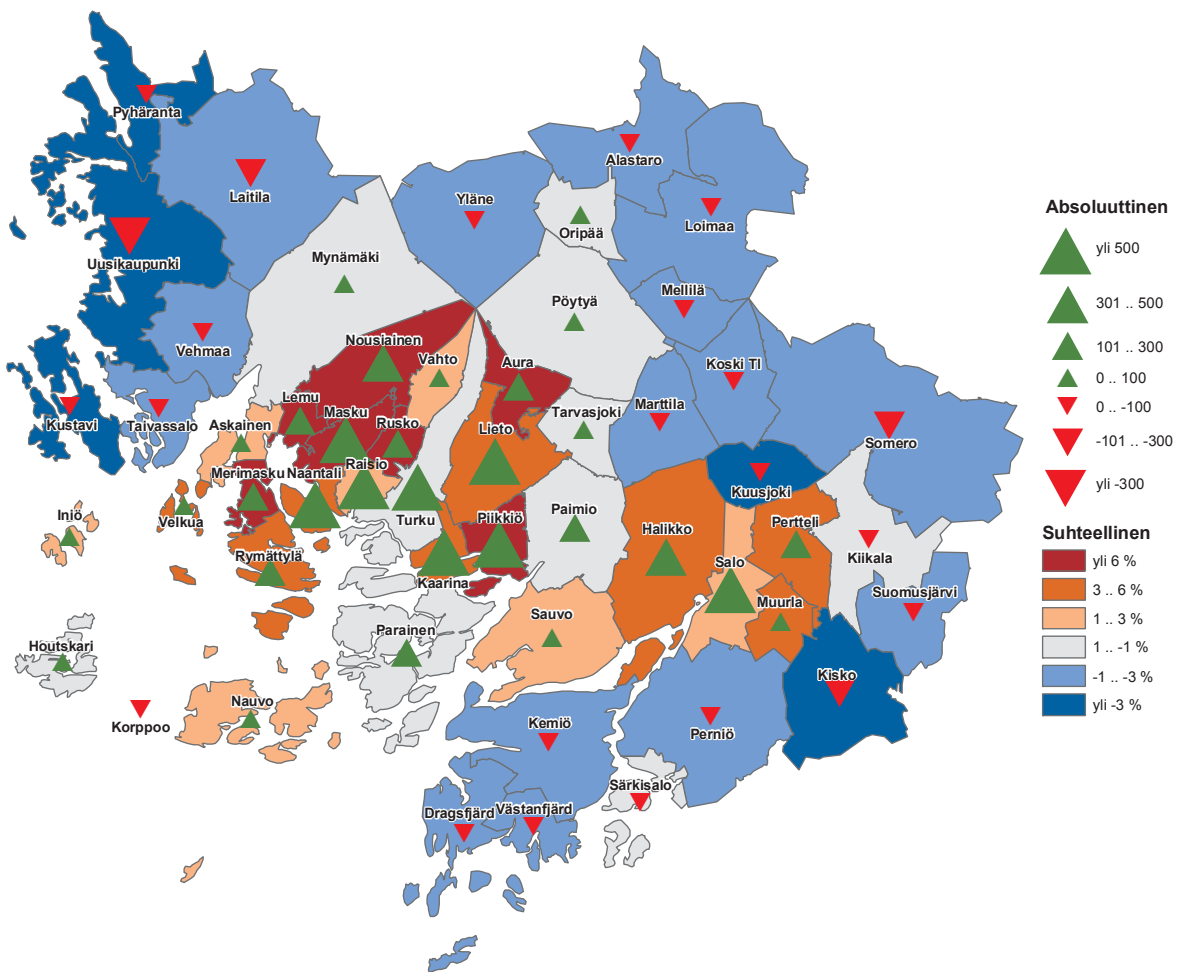
Varsinais-Suomen vahvuutena on elinkeinorakenteen monipuolisuus. Vahvoja aloja ovat mm. lääke- ja bioteknologia, informaatioteknologia, metalliteollisuus sekä elintarviketuotanto- ja teollisuus. Maakunnalla on keskeinen asema myös maan meri- ja telakkaklusterissa. Matkailu on kasvava ala, jossa Varsinais-Suomen vetovoima perustuu erityisesti historiaan ja saaristoon. Työpaikkamäärältään suurimpia toimialoja on kauppa ja muut yksityiset palvelut. Koulutuspalvelujen merkitys elinkeinona ja työllistäjänä on huomattava. Samalla laaja koulutustarjonta muodostaa oleellisen vahvuustekijän alueen elinkeinoelämän kehittämisessä. Maakunnan yliopistotarjonta kattaa lähes kaikki tieteen alat ja keskias-teen koulutustarjonta on erittäin laajaa.

Väestön kehitys ja ennuste (Lähde: Tilastokeskus, ennuste lokakuu 2006)

	Asukasluku 31.12.2006	Osuus maakunnan väestöstä	Asukasluvun muutos 1980–2006	Asukasluvun muutos 1995–2006	Tilasto- keskuksen ennuste 2020	Asukasluvun muutos 2006–2020
Turku	175 354	38 %	7 %	6 %	184 184	5 %
Turun kaupunkiseutu	251 027	55 %	17 %	9 %	267 851	7 %
Turun kehyskunnat	51 202	11 %	39 %	14 %	53 504	4 %
Turun sk	302 229	66 %	20 %	9 %	321 355	6 %
Salon sk	63 606	14 %	10 %	5 %	68 645	8 %
Loimaan sk	37 225	8 %	-1 %	-2 %	38 036	2 %
Vakka-Suomen sk	31 936	7 %	-12 %	-12 %	31 372	-2 %
Åboland-Turunmaa sk	22 793	5 %	-3 %	-4 %	22 469	-1 %
Varsinais-Suomi	457 789	100 %	13 %	5 %	481 877	5 %

* Turun kaupunkiseutu = Turku, Kaarina, Lieto, Naantali ja Raisio

Turun kehyskunnat = Askainen, Lemu, Masku, Merimasku, Mynämäki, Nousiainen, Paimio, Piikkiö, Rusko, Rymättylä, Sauvo, Vahto ja Velkua



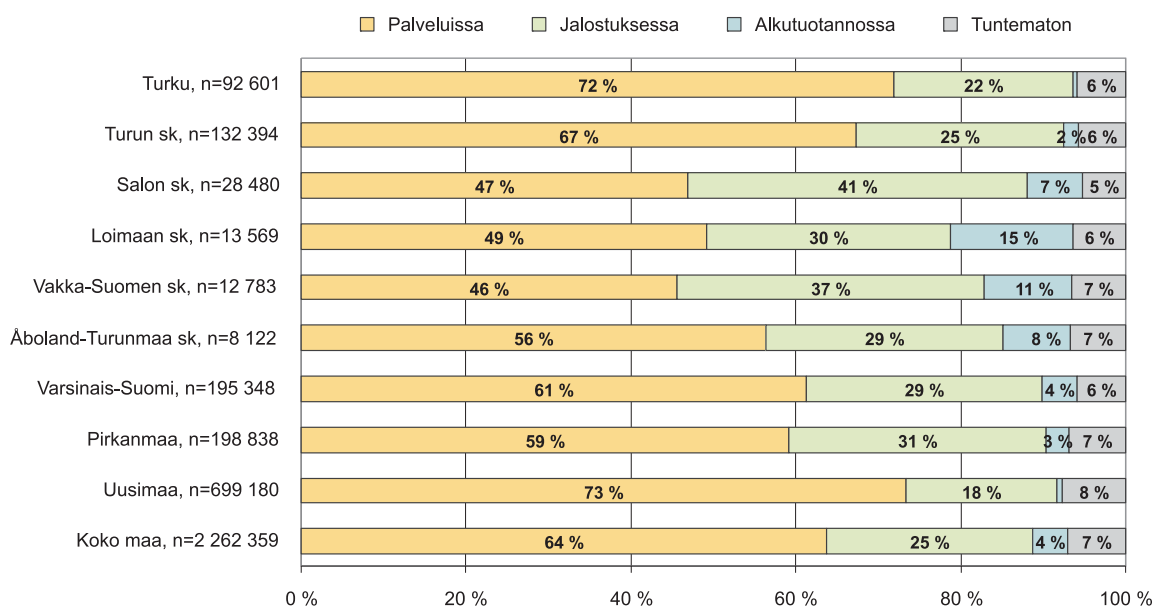
Absoluuttinen ja suhteellinen väestönmuutos 2002–2006 (Lähde: Tilastokeskus)

Monipuolinen elinkeinorakenne tuo maakunnan liikennejärjestelmälle monenlaisia tarpeita. Raskaat metalli- ja kemianteollisuus edellyttävät kustannustehokkaita tie-, rata- ja laivayhteyksiä: hyväkuntoisia teitä, raskaat akselipainot sallivia ratoja ja riittävän kulkusyvyyden omaavia väyliä. Elintarviketuotannolle ja -teollisuudelle on tärkeää myös alemman tieverkon liikennöitävyys. Korkean teknologian tuotteiden kuljetuksissa korostuvat nopeus ja täsmällisyys: sujuva tieverkko, tiheät laivayhteydet ja toimivat lentorahtipalvelut. Tiukasti aikataulutetuissa kaupan kuljetuksissa korostuu liikenteen sujuvuus, erityisesti Turun kaupunkiseudulla. Liikennejärjestelmän kannalta erityinen yksikkö on Naantalın öljyalostamo ja siihen liittyvät meri- ja tiekuljetukset.

Hyvät koulutuspalvelut edellyttävät, että henkilökunnalle ja opiskelijoille on tarjolla hyvät henkilöliikenneyhteydet muualle maahan, erityisesti joukkoliikenteellä. Henkilöliikenneyhteyksillä on keskeinen ja kasvava merkitys myös muulle elinkeinoelämälle. Verkostoituvien ja kansainvälistyvien yritysten toiminta edellyttää hyviä lento-, juna- ja tieyhteyksiä muualle maahan ja ulkomaille. Ne ovat tärkeä kri-

teeri myös julkisten organisaatioiden sijoittumispäätöksissä. Yritysten työvoiman saanti edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä. Esimerkiksi Nokian kasvu Salossa ei olisi ollut mahdollista ilman satojen ihmisten työssäkäyntiä Turun seudulta.

Matkailulle on tärkeää hyvä kotimainen ja kansainvälinen saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla sekä saariston kulkuyhteyksien toimivuus. Vaikka matkailun absoluuttiset tulo- ja työllisyysvaikutukset ovat keskittyneet Turun seudulle, erityisen suuri merkitys elinkeinoperustaan matkailulla on saaristokunnissa. Toisaalta koko Varsinais-Suomen erityiset matkailulliset vetovoimatekijät – merellisyys, historia ja kulttuuri – rakentuvat vahvasti saariston ja maaseudun kulttuuriympäristön tarjoamiin elämyksiin. Maakunnan matkailu onkin nähtävä kokonaisuutena, jonka toimintaedellytyksenä ovat hyvät kulkuyhteydet Turkuun sekä toimivat jatkoyhteydet Turusta edelleen muualle maakuntaan eri kulkutavoilla. Lisäksi monet maakunnan keskeiset matkailutuotteet, kuten Saariston Rengastie, suoraan rakentuvat liikenneyhteyksiin perustuvan rungon ympärille.

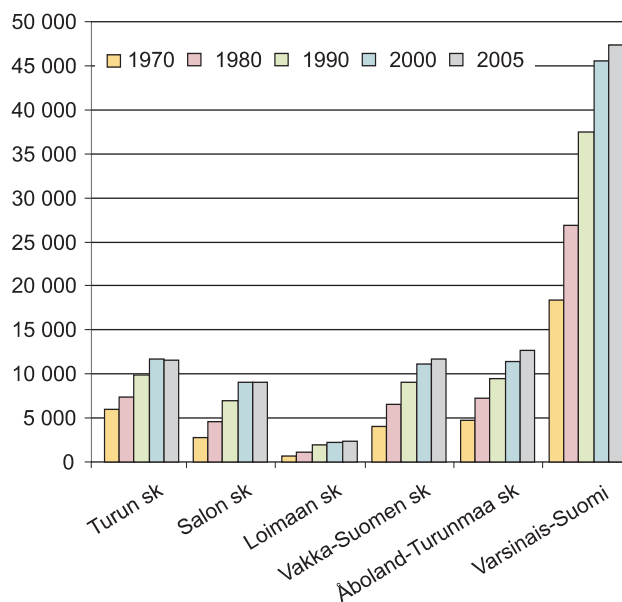


Työpaikat toimialoittain 2004 (Lähde: Tilastokeskus)

Saaristokunnissa vapaa-ajan asutuksen merkitys on suuri

Varsinais-Suomessa on enemmän vapaa-ajan asuntoja kuin missään muussa maakunnassa, yhteensä yli 47 000, ja määrä kasvaa jatkuvasti. Maan kesämökeistä 10 prosenttia sijaitsee Varsinais-Suomessa. Uudisrakentamisen lisäksi maaseudun ja saariston väestön vähenemisen myötä myös entisiä vakituisesti asuttuja rakennuksia on siirtynyt vapaa-ajan käyttöön. Vapaa-ajan asutuksen suurta merkitystä kuvaa se, että useimmissa maakunnan saaristokunnissa asukasmäärä moninkertaistuu kesäaikaan. Työajan joustojen lisääntyessä ja eläkkeellä olevan väestöosan kasvaessa vapaa-ajan asunnoilla myös asutaan entistä pitempiä aikoja. Monissa kunnissa vapaa-ajan asutus nähdäänkin tärkeänä keinona vahvistaa kuntien elinvoimaa ja varmistaa palvelujen säilyminen nykytasolla.

Vapaa-ajan asutuksen lisääntymisen myötä myös liikennemäärät saaristoteillä, maantielautoilla ja yhteysaluksilla ovat jatkuvasti kasvaneet. Maantielautoja ei kuitenkaan ole pystytty uusimaan liikenteen kasvun tahdissa. Yhteysalusliikenteessä ongelmana on jatkuva epävarmuus vuosittaisen rahoituksen riittävyydestä, mikä vaikeuttaa suuresti yhteysalusyhteyksiin perustuvien matkailupalveluiden kehittämistä. Saaristossa matkailuelinkeino on vahvasti riippuvainen Merenkulkulaitoksen ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen yhteysalusliikenteen sekä Tiehallinnon lauttaliikenteen tarjoamien yhteyksien palvelutasosta.



Vapaa-ajan asuntojen lukumäärän kehitys vuosina 1970–2005 (Lähde: Tilastokeskus)

Varsinais-Suomen seutukunnat

Vakka-Suomi

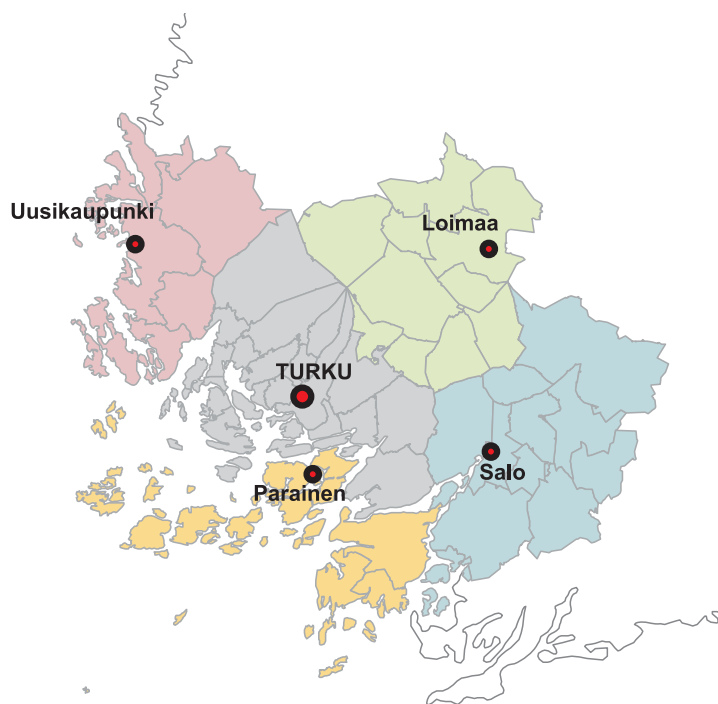
Vakka-Suomi on meren ja vanhan kulttuuriympäristön leimaama, elinkeinorakenteeltaan vahvasti teollinen seutukunta. Tärkeimpiä aloja ovat auto-, telakka- ja lannoiteteollisuus. Vakka-Suomi ja sen keskus Uusikaupunki kasvoivat nopeasti Suomen teollistumisvaiheessa 1960- ja 1970-luvuilla. Teollisuuden rakennemuutos 1990-luvun alussa vähensi työpaikkoja voimakkaasti. Elinkeinorakenne on sen jälkeen monipuolistunut, mutta väestökehitys on edelleen ollut laskeva. Asukkaita on nyt noin 34 000. Vapaa-ajan asutuksen merkitys on iso, vapaa-ajan asuntoja on lähes 12 000. Teollinen elinkeinorakenne korostaa kuljetusyhteyksien merkitystä. Niiden rungon muodostavat Uudenkaupungin satama ja ratayhteys, sisämaanyhteys kantatietä 43 pitkin sekä rannikon suuntainen valtatie 8. Vakka-Suomen tulevaan kehitykseen vaikuttaa kasvava vuorovaikutus sekä Turun että Rauman suuntiin, mikä lähentää seutuja toisiinsa toiminnallisesti.

Loimaan seutukunta

Loimaan seudulle on tyypillistä jokilaaksoja seuraava asutusrakenne, laajat viljelyaukeat ja historialliset jokivarsitiet. Seudun kehitys on ollut melko tasaisista viime vuosikymmeninä kuitenkin niin, että väestö on selvästi kasvanut seutukunnan eteläosassa ja vähentynyt pohjoisempana. Asukkaita on nyt noin 37 000. Maataloudella on seudulle keskimääräistä suurempi elinkeinomeritys. Valtaosa työpaikoista on kuitenkin palvelu- ja jalostussektoreilla. Turku–Loimaa–Tampere -akseli on jäänyt hieman syrjään kehityskäytävänä. Tavoitteena on vahvistaa sitä liikenneyhteyksiä kehittämällä. Vyöhykkeen perustana on Toijalan radan varren helminauhmainen aluerakenne ja valtatie 9. Selviä kehittämistarpeita on myös seudun poikittaisissa liikenneyhteyksissä. Tulevaisuudessa myös vuorovaikutus Forssan suuntaan on entistä merkittävämpää.

Turunmaa

Turunmaan seutukunta kattaa suuren osan lounaisen Suomen saaristoalueesta. Seutukunta jakaantuu itäiseen ja läntiseen osaan, joiden välillä ei ole tie- eikä lauttayhteyttä. Seutukunnan keskus Parainen on selkeästi osa Turun työssäkäyntialuetta, kaupunkien välimatka on vain 23 km. Turunmaalla on takanaan maaseutuväestön väheneminen ja ulomman saariston asutuksen supistuminen sekä samanaikainen vapaa-ajan asutuksen voimakas kasvu. Viime vuosien väestönkehitys on ollut tasaista, asukkaita seutukunnassa on nyt noin 23 000. Vapaa-ajan asuntojen määrä ja merkitys alueen kunnille kasvaa edelleen. Nyt vapaa-ajan asuntoja on yli 12 000. Seutukunnan teollisuuden kivijalkoja ovat Paraisten kalkkikivikaivoksen ympärille rakentunut kaivannais- ja rakennustarviketeollisuus sekä Taalintehtaan terästeollisuus. Matkailu on kasvava elinkeinoala. Saaristoalueen liikenneyhteyksien elintärkeitä osia ovat lukuisat sillat, lautat, lossit ja yhteysalukset. Ne muodostavat perustan myös Saariston Rengastielle haaroineen, joka toimii saariston matkailuelinkeinon runkona.

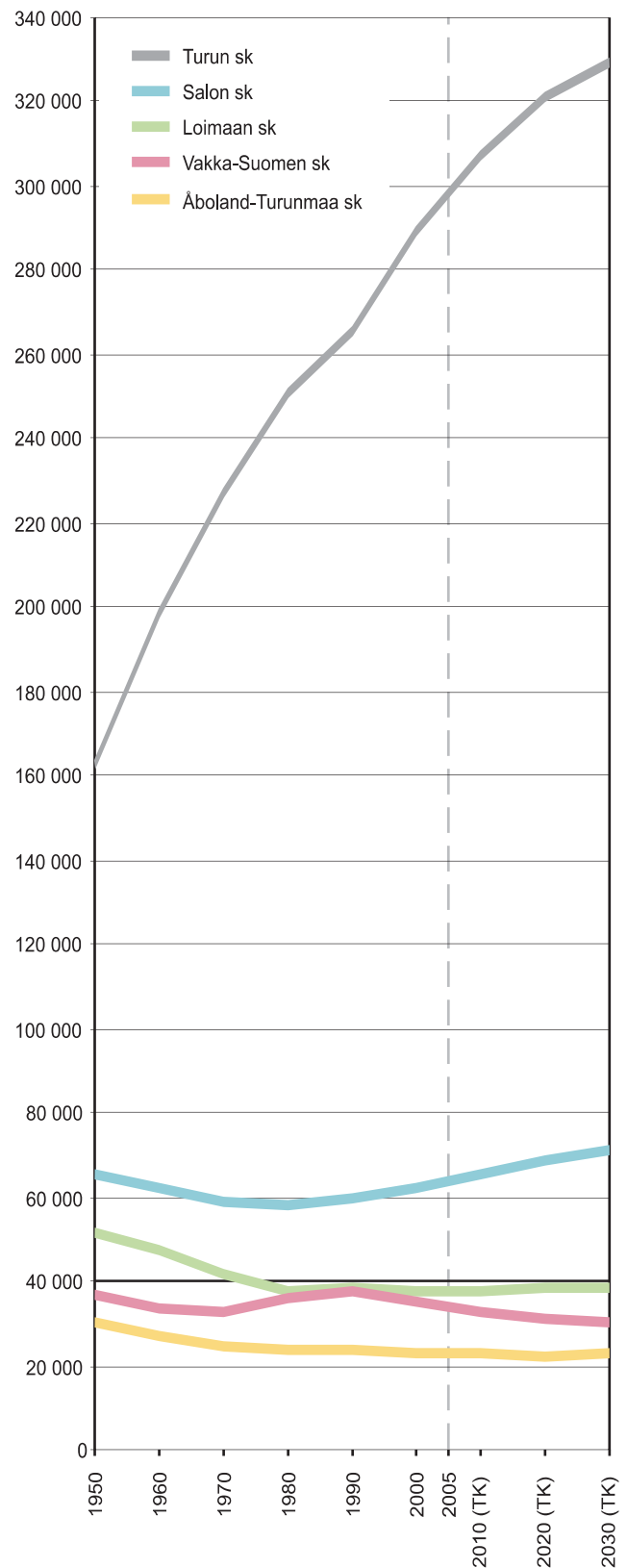


Salon seutukunta

Salon seutu on informaatioteknologian keskus, jonka kasvu on ollut nopeaa kahden viimeisen vuosikymmenen aikana. Nyt seutukunnassa on noin 63 000 asukasta. Seudun vahvuutena on sijainti hyvien liikenneyhteyksien varrella Turku–Helsinki -akselilla. Salo–Turku -vyöhyke on jo muotoutunut yhdeksi työssäkäyntivyöhykkeeksi. Tulevaisuuden uhkana seudulla on riippuvuus yhdestä toimialasta. Työvoiman saaminen nykytilanteessa ja asukkaiden säilyttäminen mahdollisessa rakennemuutoksessa edellyttää hyviä henkilöliikenneyhteyksiä Turun ja Helsingin suuntaan. Tulevaisuuden visiona on vahva asema Turun ja Helsingin välisen kehitysvyöhykkeen osana. Tärkeimmät vyöhykettä vahvistavat liikennesektorin kehittämistoimet ovat moottoritien jatkaminen Helsinkiin sekä Turku–Helsinki -ratayhteyden ja junaliikenteen kehittäminen. Seudun kasvu luo kasvavia tarpeita myös ydinalueen liikennejärjestelmän kestäväälle kehittämiselle.

Turun seutu

Turun seutu on yksi maan kasvukeskuksista. Seutukunnan väestö on kasvanut suhteellisen tasaisesti koko sotien jälkeisen ajan. Nyt asukkaita on yli 300 000. Turun seudun ominaispiirteitä ovat elinkeinorakenteen monipuolisuus, vahva yliopistokeskittymä, pitkä historia ja arvokas kulttuuriympäristö sekä satamat ja meri. Tuotantorakenteen monipuolisuus, laaja palvelusektori ja asema yliopistokeskukseksi merkitsevät tarvetta monipuolisille henkilö- ja tavaraliikenneyhteyksille maan eri osiin ja ulkomaille. Liikenneyhteyksien rungon muodostavat valtatie 1, 8, 9 ja 10 sekä niitä yhdistävä Turun Kehätie, ratayhteydet Helsinkiin ja Tampereelle, Turun ja Naantalintalinit satamat väylälineen sekä Turun lentoasema. Turun kaupunkiseudulla autoistuminen ja yhdyskuntarakenteen hajaantuminen ovat johtamassa liikenteen kasvavaan ruuhkautumiseen. Määrätietoisesta auto liikenteen kasvua hillitsevästä liikenne- ja maankäytöpolitiikasta sopiminen on seudun isoimpia haasteita tulevaisuudessa.



Seutukuntien väestönkehitys (Lähde: Varsinais-Suomen liitto) ja ennuste (Lähde: Tilastokeskus, lokakuu 2006)

1.2 Liikkumis- ja kuljetustarpeet

Henkilöauton valta-asema kasvussa, ympäristö- ja terveystavoitteet vaarassa

Varsinais-Suomi on keskimääräistä autoistuneempaa aluetta ja henkilöauton käyttö on maan keskiarvoa yleisempää. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT 2004–05) mukaan lähes kaksi kolmasosaa maakunnan asukkaiden matkoista ja noin neljä viidesosaa liikutuista kilometreistä kuljetaan henkilöautolla. Jalan tai pyörällä tehdään runsas neljännes matkoista ja joukkoliikenteellä noin viisi prosenttia. Noin kolmasosa matkoista liittyy työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun. Runsas neljännes on ostos- ja asiointimatkoja ja yli 40 prosenttia erilaisia vapaa-ajan matkoja.

Yhdyskunta- ja palvelurakenteiden kehitys vaikuttaa liikkumistapoihin ratkaisevasti. Yhdyskuntarakenteen hajautuessa ja lähipalveluverkon harvetessa henkilöauton valta-asema kasvaa ja yhteiskunnan riippuvuus auton käytöstä edelleen lisääntyy. Kehitys on kasvavassa ristiriidassa ympäristötavoitteiden kanssa. Pääteillä ja maakunnan keskeisillä kasvualueilla Turun ja Salon seuduilla liikennemäärät kasvavat ja liikenteen haittavaikutukset lisääntyvät, kun taas maaseutualueilla väestöpohjan heikkeneminen ja autoistuminen merkitsee julkisten liikennepalvelujen heikkenemistä ja sen myötä isolle osalle väestöä liikkumismahdollisuuksien kaventumista.

Eri kulkutavoilla tehtyjen matkojen ja matkasuoritteiden osuudet (Lähde: HLT 2004–05)

	Vuorokauden keskimääräinen matkaluku		Vuorokauden keskimääräinen matkasuorite	
	Varsinais-Suomi	Koko Suomi	Varsinais-Suomi	Koko Suomi
jalankulku	17 %	22 %	3 %	3 %
polkupyörä	9 %	9 %	2 %	2 %
HA kuljettaja	48 %	43 %	58 %	51 %
HA matkustaja	16 %	15 %	22 %	25 %
linja-auto,	5 %	5 %	7 %	7 %
metro, raitiovaunu	0 %	1 %	0 %	1 %
juna	0 %	1 %	2 %	4 %
muu (mm. taksi, lento, lautta)	5 %	4 %	7 %	7 %
kaikki	2,9 matkaa/ hlö/vrk	2,9 matkaa/ hlö/vrk	38,3 km/hlö /vrk	41,8 km/hlö /vrk

Varallisuuden kasvu ja autojen hintojen suhteellinen halpeneminen ovat lisänneet ja lisäävät edelleen autoistumista, vaikka polttoaineen hinta nouseekin. Vaikka ajaminen kallistuu, on auto entistä useammin käytettävissä. Pitemmällä tähtäimellä öljyn hinnassa on odotettavissa suuria muutoksia, mikä voi nostaa autoilun hintaa huomattavasti, jos edullisia korvaavia polttoaineita ei ole kehitetty. Myös ilmastonmuutoksen hillintä tulee ohjaamaan entistä enemmän liikenteen hinnoittelua. Joka tapauksessa matkan





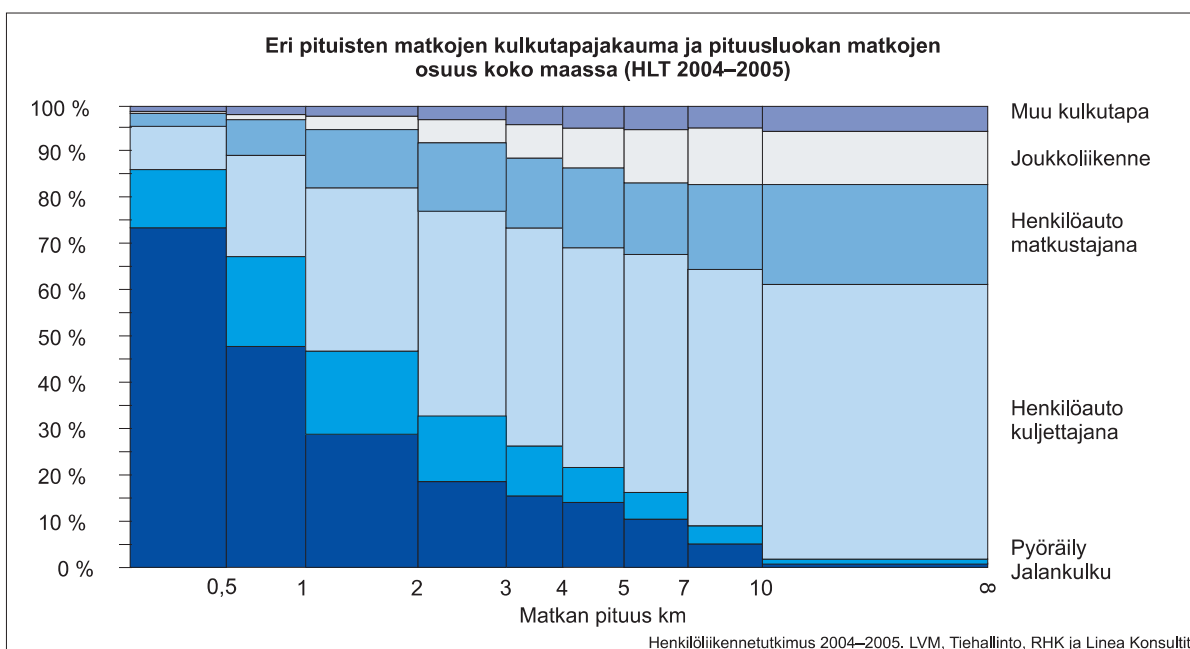
kustannukset eri kulkutavoilla sekä liikkujan varallisuus ovat toimintojen sijoittumisen ohella edelleenkin määrittäviä liikkumista ja kulkutavan valintaa selittäviä tekijöitä.

Kasvavan ja kenties nykyistä aktiivisemmän senioriväestön liikkumistottumukset voivat muuttaa väestön liikkumiskäyttäytymistä nykyisestä selvästikin. Ikääntyvä väestö tarvitsee esteetöntä ja selkeää liikenneympäristöä sekä hyviä joukkoliikennevälineitä ja -palveluita. Toisaalta yhä useammalla seniori-ikäisellä on auto ja ajokortti ja he ovat tottuneita auton tarjoamiin liikkumismahdollisuuksiin.

Työikäisen väestön vapaa-ajan ajoittuminen ja viettotavat voivat muuttua, vaikka varsinainen työaika ei lyhenisikään. Työaikajousten ja etätyön yleisty-

essä työmatkaliikenteen ruuhkahuiput voivat tasoitua. Osa-aikaetätyön lisääntyminen ja eläkeikäisen väestön kasvu lisäävät vapaa-ajan asunnoilla vietettyä aikaa, mikä kasvattaa liikennettä saaristokunnissa ja muualla maaseudulla, mutta saattaa samalla tasoiittaa saaristoteiden viikonloppuruuhkia.

Ihmisten asenteet muuttuvat tutkitusti hitaasti, mutta on mahdollista, että esimerkiksi terveyttä ja turvallisuutta tai ympäristön tilaa ja kestävä kehityksen mukaista vastuullisuutta arvostavan ilmapiirin korostuminen vaikuttaa myös matka- ja kulkutapa-valintoihin. Esimerkiksi lasten liikenneturvallisuus sekä liian vähäinen arkiliikunta ovat viime aikoina nousseet vahvasti esille. Aikuisilla liikunta ja virkistys ovat jo nyt tärkeitä motiiveja matkojen tekemiseen jalan tai pyörällä.



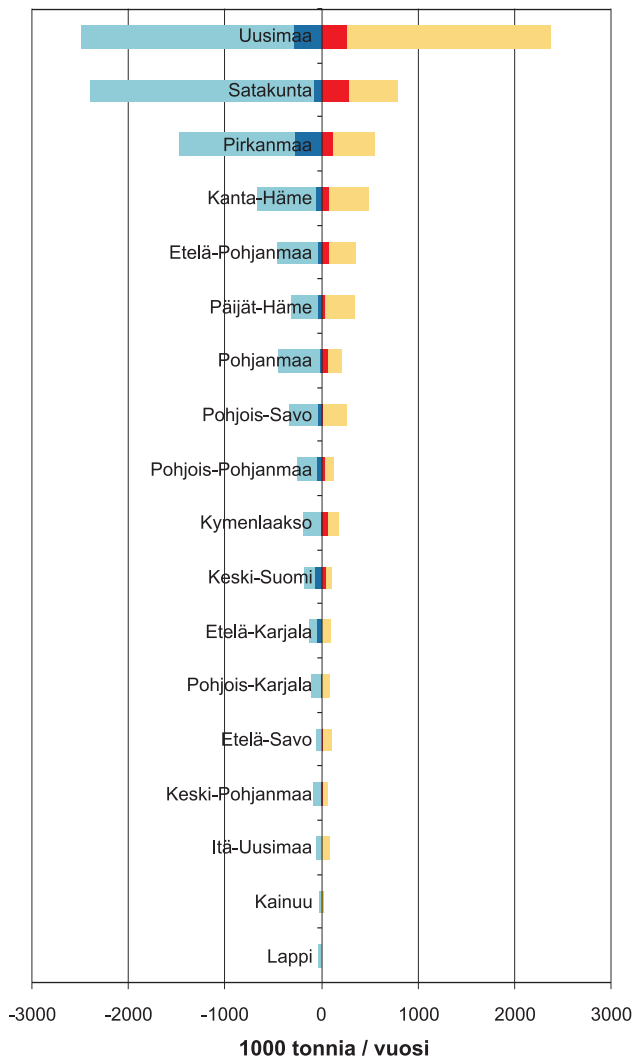
Matkojen pituudella on suuri vaikutus kulkutavan valintaan

Kuljetukset keskittyvät ja suuryksikkökuljetukset lisääntyvät

Elinkeinoelämän logistiikassa on useita kehitystrendejä, jotka vaikuttavat myös Varsinais-Suomen liikennejärjestelmään. Tavaraliikenne lisääntyy talouskasvun myötä. Elinkeinorakenteen muutoksen seurauksena kuljetukset eivät kuitenkaan enää lisäänty yhtä nopeasti kuin BKT.

Tuote- ja palveluvalikoima sekä yritysten toimintatavat suunnitellaan enenevässä määrin asiakaslähtöisesti, mikä yhdessä varastojen vähentämisen kanssa edellyttää tilauksesta toimitukseen kuluvan ajan lyhentämistä. Kun kuljetusverkossa on riittävästi kuljetettavaa tavaraa, mahdollistuvat aikataulultaan tiheät ja säännölliset kuljetusyhteydet. Tavaravirrat keskittyvät näihin vahvoihin logistisesti edullisiin kuljetuskäytäviin. Tämä edellyttää terminaalitoimintojen keskittämistä ja keskustermiinaaleihin tukeutuvia jakeluyhteyksiä. Kansainvälisessä liikenteessä tämä merkitsee laiva- ja lentoliikenteen keskittymiskehitystä sekä tarvetta satamien ja lentoasemien hyvälle integroitumiselle muuhun kuljetusjärjestelmään. Esimerkiksi Skandinaviaan suuntautuvat kuljetukset ovat vahvasti keskittyneet Turun ja Naantalinsaatamiin.

Yritykset pyrkivät myös keskittämään resurssejaan niille liiketoiminnan osa-alueille, joissa ne ovat vahvimpia. Keskittyminen ydinosaamiseen johtaa verkostoitumiseen ja toimintojen ulkoistamiseen. Verkostoituneiden kysyntä- ja tarjontaverkostojen tehokas hallinta onkin yksi tärkeimmistä logistisista haasteista. Kauppa ja teollisuus ulkoistavat logistisia toimintojaan yhdistämällä nopeutuvia ja ohentuvia tavaravirtojaan logistiikkayritysten avulla. Samalla in-



*Tieliikenteen tavarakuljetukset maakunnan rajan yli
(Lähde: Tilastokeskuksen tavarankuljetustilasto 2001–2003)*



formaatioteknologia helpottaa ja tehostaa tavaravirtojen ja kuljetusten hallintaa ja ohjausta. Maantieteellisesti logistiset palvelut keskittyvät liikenneyhteyksiltään edullisille alueille. Varsinais-Suomen merkittävin logistinen keskittymä on rakentumassa Turun ja Naantalin satamien, Turun Kehätien ja lentokentän ympäristön muodostamalle vyöhykkeelle.

Kuljetuksilta vaadittavat ominaisuudet vaihtelevat huomattavasti eri toimialojen ja eri tavararyhmien välillä. Nopeus- ja täsmällisyysvaatimusten kasvu ja toimituserien pienentyminen korostavat sujuvien tieyhteyksien tarvetta. Tiekuljetusten painopiste on päätieverkolla lukuun ottamatta maa- ja metsätalouden kuljetuksia, jotka liikkuvat suurelta osin myös alemmalla tieverkolla. Monille metsä-, metalli- ja kemian teollisuuden suurille tuotantoyksiköille kustannustehokkaat junakuljetukset ovat elinehto. Varsinais-Suomessa kemianteollisuus on junakuljetusten suurin asiakas, muita suuria asiakkaita ovat metalli- ja metsäteollisuus. Noin kolmasosa ratakuljetuksista kulkee satamien kautta. Useille kansainvälistä kauppaa käyville yrityksille satamien läheisyys on kilpailuetu ja joillekin keskeinen sijoittumisperuste. Esimerkiksi Kemiran Uudenkaupungin tehtaiden toimintaedellytyksenä on ratayhteys ja sijainti sataman äärellä.

Yhä useammat tavaralajit siirtyvät yksiköityihin kontti-, traileri- ja vaunukuljetuksiin. Kansainvälisissä kuljetusketjuissa lisääntyvät intermodaalikuljetukset, jossa kuljetettava tavara on koko kuljetusketjun ajan samassa kuljetusyksikössä, vaikka kuljetustapa vaihtuu. Suuryksiköiden käsittely satamissa on tehokasta ja siinä voidaan hyvin hyödyntää teknologiaa. Erityisesti konttien käytön arvioidaan yleisesti kasvavan nopeasti johtuen mm. kaukomarkkinoiden muuta ulkomaankauppaa nopeammasta kasvusta. Samalla logistiikkaketjuihin kohdistuvat odotukset ja merikuljetusten tarjonta kehittyvät konttiliikennettä suosiviksi. Varsinais-Suomen satamat ovat panostaneet erityisesti yksikkötavaran kuljetuksiin, mikä luo hyvät edellytykset menestymiseen myös tulevaisuudessa. Kansainvälisessä liikenteessä elinkeinorakenteen muutos, nopeusvaatimusten kasvu ja toimituserien pieneminen ovat lisänneet lentorahdin merkitystä. Muun muassa maakunnan elektroniikka-teollisuuden vienti kulkee pääosin lentorahtina.



1.3 Valtakunnalliset ja alueelliset linjaukset

Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet ohjaavat suunnittelua

Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Niiden mukaan liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja jotka palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Valtakunnallisesti tärkeiden liikenneväylien, satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet turvataan.

Alueiden kehittämisen linjaukset painottavat kilpailukykyä ja tasapuolisuutta

Valtioneuvosto päätti alueiden kehittämisen tavoitteista 2004. Ne korostavat alueiden kilpailukykyyn vahvistamista, palvelurakenteen turvaamista koko maassa sekä tasapainoisen aluerakenteen kehittämistä. Alueiden kehittämislain mukaan valtion viranomaiset ottavat toiminnassaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet ja edistävät niiden toteuttamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö on lain edellyttämällä tavalla määritellyt omat tavoitteensa alueiden kehittämisessä Alueiden kehittämissuunnitelmassa 2006–2009. Korkeatasoiset liikenneyhteydet ovat välttämättömiä mutta eivät yksinään riittäviä edellytyksiä alueiden elinvoiman ylläpidolle ja kehitymiselle. Hallinnonalan toiminnan ja määrärahojen käytön lähtökohtana on palvelujen tasapuolisen saatavuuden turvaaminen eri puolilla maata.

Suunnitelman tavoitteissa nostetaan esiin ulkomaankuljetusten toimivuus, kansainvälisen matkustajaliikenteen palvelutason turvaaminen ja logististen kustannusten alentaminen sekä liikenneturvallisuus. Keskusten välisessä liikenteessä tavoitteina ovat nopeat ja turvalliset henkilö- ja tavaraliikenneyhteydet ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen, kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen suosion kasvu ja henkilöautoliikenteen kohtuullinen sujuvuus sekä maaseudulla elinkeinoelämän ja väestön perustoimintojen edellyttämät väylät ja julkisen liikenteen palvelut.

Liikennepoliitiikan haasteina ilmastonmuutos, logistinen kilpailukyky ja arjen matkojen toimivuus

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2007 valmistunut liikennepoliittinen linjaus Liikenne 2030 nostaa liikennepoliitiikan tärkeimmiksi tulevaisuuden haasteiksi ilmastonmuutoksen hillinnän, arjen matkojen toimivuuden ja Suomen logistisen kilpailukykyyn ylläpidon. Tavoitteena on kääntää liikennepoliitiikan suuntaa hallitusti niin, että logistinen kilpailukyky ja arjen matkojen toimivuus voidaan turvata samalla kun liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät.

Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidesosa. Tehokkaita keinoja päästöjen vähentämiseen ovat etenkin liikkumis- ja kuljetustarpeen vähentäminen ja ohjaaminen kestävämpiin kulutapoihin, energiatehokkuuden parantaminen sekä siirtyminen uusiin, vähäpäästöisiin polttoaineisiin. Yhdyskuntarakenteen hajautumisen ja henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttäminen on tärkeää. Yksinomaan liikennepoliitiikan keinoin tämä ei kuitenkaan onnistu. Tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelun sekä veropoliitiikan ja muun taloudellisen ohjauksen tukea. Tarvitaan myös yhteinen tahtotila sekä toimiva yhteistyö tuloksiin pääsemiseksi.

Kaupunkiseuduilla ongelmana on kasvun painottuminen kaupunkien reuna-alueille ja kehyskuntiin, kauas palveluista ja työpaikoista, mikä johtaa kasvaviin matkanpituuksiin ja lisääntyvään henkilöautoriippuvuuteen. Nykyiset käytännöt joukkoliikenteen suunnittelussa ja rahoituksessa eivät parhaalla mahdollisella tavalla tue joukkoliikenteen kehittämistä kilpailukykyiseksi henkilöautoilun vaihtoehdoksi. Jalankulkua ja pyöräilyä ei aina käsitellä samalla painoarvolla kuin muita kulkumuotoja. Ministeriö ehdottaa, että jatkossa suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämisen rahoitus koottaisiin erillisiin kaupunkiseutukohtaisiin rahoituskehysiin hankekohtaisen rahoituksen sijaan. Valtion panostus riippuisi siitä, miten hyvin liikennejärjestelmäsuunnitelmat toteuttavat valtakunnallisia liikennepoliittisia tavoitteita. Kilpailun esteitä poistetaan ja markkinoita avataan liikennepalvelujen tuottamisessa niin rautateiden ostoliikenteessä kuin tärkeimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä.

Haja-asutusalueilla väestö harvenee ja ikääntyy. Kohutuulliset ja kohtuuhintaiset joukkoliikennepalvelut on kuitenkin turvattava. Kysynnän vähentyessä nykymallisen julkisen liikenteen järjestäminen on vaikeaa ja tarvitaan uusia toimintamalleja. Teiden, ra-

tojen ja vesiväylien kunnon ja palvelutason heikentyminen pysäytetään kohdistamalla niille riittävä rahoitus. Samalla palvelutasoa parantavien pienten investointien rahoitusosuutta lisätään. Yleisen tie- ja rataverkon laajuus ja laatu tarkistetaan, koska osa väylistä palvelee hyvin pientä kysyntää. Samalla yksityisteiden avustusjärjestelmää on tarpeen uudistaa niin, että tiekuntien osakkaiden tiemaksut eivät muodostu kohtuuttoman suuriksi ja että yksityisteiden kunnon säilyminen voidaan kohtuullisesti turvata.

Liikennejärjestelmän tulee tukea Suomen kilpailukykyä. Elinkeinoelämän logistiisiin järjestelmiin kohdistuu kasvavia vaatimuksia. Erityistä huolta on kannettava keskusten välisistä yhteyksistä ja ulkomaanyhteyksistä. Kehityssuuntana kuljetuksissa on, että pitkämatkaiset tavara- ja henkilökuljetukset keskittyvät määrättyille reiteille ja kuljetuskäytävälle. Pitkällä tähtäyksellä valtakunnan kannalta tärkeimmillä ja kuormitetuimmilla väylillä eli ns. runkoverkoilla tavoitellaan hyvän toimintavarmuuden ja turvallisuuden tar-

joavaa korkealaatuista ja yhtenäistä laatutasoa. Runkoverkkojen palvelutason kehittämiseksi laaditaan kansallinen ohjelma. Myös toimivat liikennejärjestelmät suurissa kaupungeissa edistävät elinkeinoelämää. Merikuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden kannalta on tärkeää turvata suomalaisen kauppalaivaston kilpailuedellytykset.

Ehdotus teiden ja ratojen runkoverkoiksi

Liikenne 2030 -työn rinnalla on laadittu runkoverkkosuunnitelmaa valtakunnallisesti merkittävistä teistä ja radoista. Suunnitelmassa on määriteltä ne tiet ja radat, joita halutaan kehittää korkeimpien laatuvaatimusten mukaisesti. Varsinais-Suomessa runkotieverkkoehdotus sisältää valtatie 1, 8 ja 9 sekä kantatien 40, tavaraliikenteen runkorataverkkoehdotus Toijalan radan sekä henkilöliikenteen runkorataverkkoehdotus Rantaradan. Maakunnan keskeisimpien valtateiden ja ratojen sisältyminen runkoverkkoehdotukseen luo perusedellytykset niille kohdistuvien parantamishankkeiden etenemiselle valtakunnallisissa päätöksenteossa.



Liikenneturvallisuuden parantaminen edelleen painopisteenä

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman 'Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010' ja sen pohjalta tehdyn valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan vuonna 2010 liikennekuolemia saa olla enintään 250 ja vuonna 2025 enintään 100. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää johdonmukaista kehitystyötä, yhteistä vastuuta ja tiiviimpää yhteistyötä liikennejärjestelmän parantamisessa unohtamatta tienkäyttäjien omaa vastuuta. Rautatieliikenteessä, kaupallisessa lentoliikenteessä ja kauppamerenkulussa on jo pitkään ollut tavoitteena matkustajakuolemien nollataso.

Myös Liikenne 2030 -linjauksissa korostetaan tieliikenteen turvallisuuden parantamista. Tärkeää on saada aikaan turvallisuushakuinen, vastuullinen liikennekulttuuri. Tienpidon toimilla pyritään etenkin suurimpien onnettomuustyyppien, pääteiden kohtaamisonnettomuuksien ja taajamien kevyen liikenteen onnettomuuksien, vähentämiseen. Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman painopisteitä ovat myös nopeuksien hillitseminen, päihdeonnettomuuksien ja ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen sekä onnettomuuksien seurausten lieventäminen. Kuntien toimiksi suunnitelmassa on osoitettu erityisesti taajamien liikenteen rauhoittaminen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

Neliporrasperiaate ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä

Liikennejärjestelmän kehittämisen keinovalikoimaan on entistä vahvemmin noussut vaikuttaminen liikkumisen ja kuljetusten kysyntään ja kulkutapajakamaan sekä liikenteen tehokas ohjaus eli liikkumisen ja liikenteen hallinta. Johtavana periaatteena on niin kutsuttu neliporrasmalli. Se tarkoittaa suunnit-

telumetodiikkaa, jossa ennen uusia isoja väyläinvestointeja selvitetään, voidaanko liikennejärjestelmän ongelmat ratkaista vaikuttamalla liikennetarpeeseen ja kulkutavan valintaan, tehostamalla olemassa olevan väylästä ja palveluiden käyttöä tai parantamalla nykyistä infrastruktuuria.

Tavoitteena on varmistaa matkojen ja kuljetusten palvelutaso sekä turvallisuus ja ympäristön laatu kustannustehokkaasti erityyppisiä keinoja yhdistämällä. Kehittämistoimet voivat olla nykyistä lyhytvaikutteisempia, mutta vastaavasti niitä tehdään useammin. Palvelutason varmistaminen pienin kehittämisaskelin lisää joustavuutta toimintaympäristön muuttuessa. Suuria, kertaluonteisia investointeja tarvitaan silloin, kun vaiheittainen kehittäminen ei ole mahdollista.

Eri liikennemuotojen toimintalinjaukset

Tiehallinnon tienpidon linjaukset 2015 korostaa kokonaisvaltaista liikennejärjestelmänäkökulmaa, päätieverkon toimivuutta sekä lisääntyvää huomiota kaupunkiseuduille. Liikenneturvallisuudella ja ympäristövaikutuksilla on suuri painoarvo. Tienpidon rahoitustaso ei kuitenkaan riitä suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen. Niukan rahoitustason vallitessa tienpidossa keskitytään olemassa olevan tieverkon päivittäisen liikennekelpoisuuden ja kunnan turvaamiseen. Mahdollisuudet liikenteen palvelutasoa ylläpitävien, liikenneturvallisuutta parantavien ja liikenteen ympäristöhaittoja vähentävien alueellisten investointien toteuttamiseen ovat hyvin rajalliset. Turun tiepiirissä suurimpia odotuksia kohdistuu kaupunkiseutujen pääväylien järjestelyihin sekä kevyen liikenteen väylien rakentamiseen, mutta odotuksiin ei juurikaan pystytä vastaamaan. Päätieverkon kehittämisessä pyritään pitkäjänteisyyteen neliporrasperiaatetta soveltamalla sekä kokoamalla erilistä budjettirahoitusta edellyttävät hankkeet pitkäjännitteiseksi investointiohjelmaksi.

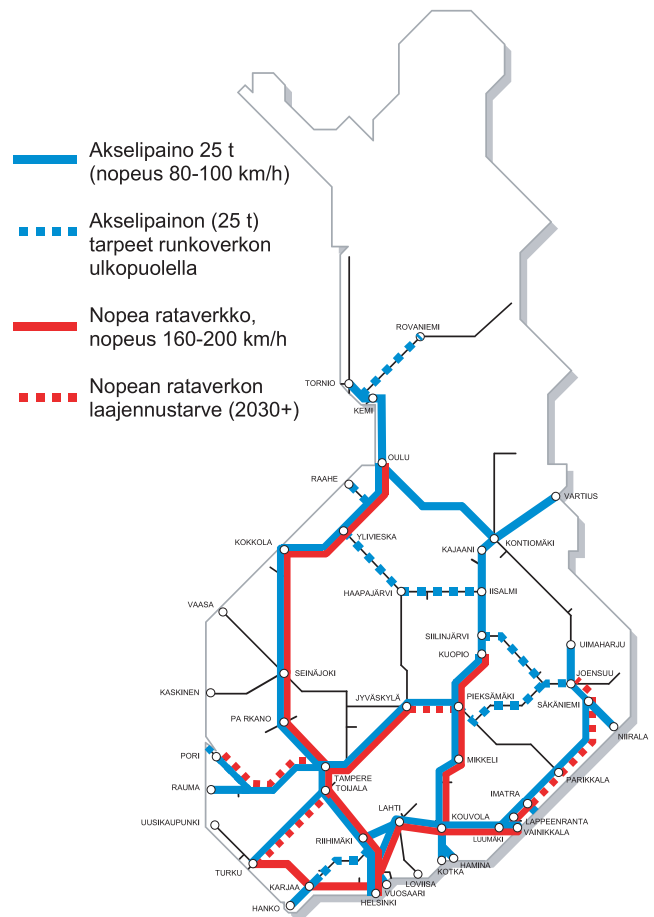


Ratahallintokeskuksen Rautatieliikenne 2030 -suunnitelma korostaa rautatieliikennettä osana koko Suomen liikennejärjestelmää ja kilpailukykyä. Suunnitelman toteutuminen edellyttää nykyistä voimakkaampaa ja pitkäjänteisempää panostusta rautateiden kehittämiseen. Tavoitteena on parantaa rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä kilpailukykyisenä, turvallisena ja ympäristöystävällisenä liikennemuotona. Henkilöliikenteessä kilpailukyky edellyttää täsmällisyyttä ja nopeutta. Tavaraliikenteen kilpailukykyä parannetaan kuljetusreiteittäin muun muassa korottamalla akselipainoja 25 tonniin. Lähivuosien iso haaste on rataverkon tähän asti hyvin edenneen peruskorjausurakan läpivienti ja laajentaminen myös ratapihoille. Myös rataverkon vähäliikenteisimmän osan laajuudesta ja sen edellyttämästä rahoituksesta on tehtävä päätökset.

Merenkululaitoksen meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelman 2007–2016 linjausten mukaan ensisijaista on olemassa olevien väylien palvelutason ja turvallisuuden turvaaminen, mikä edellyttää väylänpidon rahoituksen lisäystä. Lähivuosina toteutetaan kannattavimmat meriväylähankkeet, mm. Uudenkaupungin Kemiran väylä. Sen jälkeen toteutettavia muita mahdollisia hankkeita arvioidaan toimintaympäristön nopeiden muutosten ja liikenteellisten tarpeiden perusteella yksittäin.

Ilmailulaitoksen (Finavia) tavoitteena on tuottaa hinnoiteltua ja laadultaan kansainvälisesti kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluita mahdollisimman turvallisesti ja tehokkaasti kannattavan liiketoiminnan edellyttämällä tavalla. Ilmailulaitoksen lentoasemia ylläpidetään ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena niiden palvelujen liiketaloudellista kysyntää vastaavasti.

Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategia määrittelee joukkoliikennepalvelujen tahtotilat eri toimintaympäristöissä seuraavasti: Kaukoliikenteessä joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle. Kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle ja mahdollistaa myös autottoman elämäntavan. Maaseudulla joukkoliikenne tarjoaa autottomille laadukkaat peruspalvelut. Ministeriö on kiinnittänyt huomiota myös kunta- ja alue-tason yhteistyön tehostamiseen.



Rataverkon tavoitetilä Ratahallintokeskuksen radanpidon pitkän aikavälin suunnitelmassa Rautatieliikenne 2030 (Lähde: RHK)



Maakunnan kehittämislinjauksissa korostuvat osaaminen, ympäristön laatu, Itämeri ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Varsinais-Suomen vuoteen 2025 ulottuvassa maakuntasuunnitelmassa ja sitä toteuttavassa maakuntaohjelmassa 2005–2008 korostuvat osaamisen ja luovuuden lisääminen mm. panostamalla koulutukseen ja tutkimukseen, maakunnan monipuolisen elinkeinoelämän toimintaedellytykset, Varsinais-Suomen kehittäminen merkittävänä Itämeren keskuksena sekä asukkaiden hyvinvointi ja ympäristön laatu. Suunnitelmien liikennejärjestelmään liittyviä teemoja ovat ympäristön laatu ja turvallisuus, valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien kehittäminen, Turun seudun logistinen tehokkuus ja toimivuus, liikennetarpeen vähentäminen ja joukko- ja kevyen liikenteen edellytysten parantaminen sekä eri toimijoiden yhteistyö ja verkottuminen.

Eteläisen Suomen seitsemän maakuntaa ovat laatineet yhteisen näkemyksen Etelä-Suomen aluerakenteesta vuonna 2030. Se korostaa toiminnallisia kaupunki- ja taajamaverkostoja Etelä-Suomen menestystekijöinä. Suuret keskuksat ovat verkottuneet paitsi keskenään, myös niitä ympäröivien pienkeskusten ja maaseudun kanssa. Asumisen ja rakentamisen kehittämisvyöhykkeet rakentuvat niitä tukevien vahvojen pääliikenneyhteyksien varaan. Hyvät poikittai-

set yhteydet ovat Etelä-Suomen kehityksen kannalta välttämättömiä. Niistä Varsinais-Suomelle tärkein on E18-käytävä.

Lounais-Suomen ympäristöstrategiassa 2020 painotetaan erityisesti Itämeren tilan kohentamistarvetta, ilmastonmuutosta hillitseviä toimenpiteitä sekä pohjavesien ja maaperän pilaantumisen ehkäisyä. Vesiliikenteessä varaudutaan ympäristöriskeihin, sijoitetaan ruoppauksissa nousevat likaantuneet sedimentit turvallisesti ja ehkäistään ympäristölle haitallisten aineiden pääsy mereen. Maaliikenteessä minimoidaan pohjavesialueiden pilaantumisriskit, vaalitaan luonnon ja rakennetun ympäristön maisema-arvoja ja edistetään ehyen yhdyskuntarakenteen toteutumista. Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja ja ilman epäpuhtauksia vähennetään ja liikenneturvallisuutta parannetaan. Erityisenä haasteena on vähentää liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä ja liikenteen riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Varsinais-Suomen matkailustrategiassa 2005–2011 korostetaan hyvää saavutettavuutta matkailuelinkeinon perusedellytyksenä. Koska pääosa matkailijoista saapuu Varsinais-Suomeen Turun kautta, on tärkeää kehittää Turun saavutettavuutta kaikilla kulkutavoilla. Turusta puolestaan tarvitaan hyvät yhteydet muualle maakuntaan.



Seutujen liikennestrategioissa painottuvat liikenneturvallisuus, kevyt liikenne sekä kullekin seudulle tärkeimmät väylät ja liikennemuodot

Varsinais-Suomen eri osiin laadituissa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa korostetaan vahvasti liikenneturvallisuuden sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamistarpeita. Tärkeäksi nähdään myös viihtyisän keskusta- ja taajamaympäristön toteuttaminen. Turun kaupunkiseudulla ja kehyskunnissa keskeiseksi tavoitteeksi nostetaan seudun sisäisen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn ja käytön lisääminen. Salon, Loimaan ja Vakka-Suomen suunnitelmissa painotetaan työmatkoja palvelevan seudullisen joukkoliikenteen kehittämistä sekä kuntien kuljetusten ja joukkoliikenteen suunnittelun tehostamista. Kaikissa suunnitelmissa nostetaan esiin tarve suunnitella maankäyttöä ja liikennejärjestelmää vuorovaikutteisesti yhdessä.

Tiestön suurimmat parantamistarpeet kohdistuvat kutakin aluetta palveleville pääteille, saaristossa ja rannikolla myös seututeille. Lisäksi erityisesti Loimaan seudulla on odotuksia maakunnan poikkataisyhteyksien kehittämisestä. Maaseutumaisilla alueilla painotetaan myös alemman tieverkon hyvän kunnon ja hoitotason merkitystä. Radanvarsiseutujen suunnitelmissa esitetään Rantaradan kehittämistä sekä Toijalan ja Uudenkaupungin ratojen kunnon ja turvallisuuden parantamista. Suunnitelmissa käsi-

Varsinais-Suomen alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat:

- Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (v. 2000)
- Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmäsuunnitelma (v. 2001)
- Salon seudun liikennestrategia 2020 (v. 2003)
- Loimaan seudun liikennestrategia 2025 (v. 2005)
- Vakka-Suomen liikennestrategia 2025 (v. 2006)
- Turun seudun kehyskuntien liikennestrategia 2025 (v. 2006).

tellään myös mahdollisuuksia seudullista liikennettä palvelemaan kauko- tai paikallisjunatarjontaan. Turun kaupunkiseudun ja Vakka-Suomen suunnitelmissa nousevat esiin satamien liikenneyhteyksien ja meriväylien kehittäminen.

Saaristoaluetta koskevissa suunnitelmissa korostuvat liikenneverkon osana toimivien vesiliikenneyhteyksien - maantielautojen ja yhteysalusten - palvelutason turvaaminen ja parantaminen sekä toive useiden lauttavälien korvaamisesta kiinteällä yhteydellä. Samalla painotetaan hyvien liikenneyhteyksien, erityisesti Saariston Rengastien, merkitystä saaristoalueelle tärkeän matkailuelinkeinon kannalta.



1.4 Liikennejärjestelmän rahoitus

Valtion rahoitus Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen sekä liikenteen hoitoon ilman eduskunnassa erikseen päätettäviä isoja kehittämishankkeita ja Turku–Toijala -radan päällysrakenteen uusimista oli vuonna 2006 noin 84 miljoonaa euroa. Summassa ei ole mukana ratojen ja vesiväylien hoitoa ja kunnossapitoa. Maakunnan isoihin tie-, rata ja vesiväylähankkeiden toteuttamiseen rahoitusta on viime vuosina kohdistettu noin 30 miljoonaa euroa vuodessa, valtaosa tästä tiehankkeisiin.

Varsinais-Suomen kuntien yhteenlaskettu panostus liikenneinfrastruktuuriin ja -palveluihin on vuositasolla noin 80 miljoonaa euroa. Yli puolet rahoista kuluu kadunpitoon. Joukkoliikenteeseen sekä opetus-, sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksiin kunnat käyttivät noin 36 miljoonaa euroa. Siitä noin kolmasosa käytettiin avoimeen joukkoliikenteen ostoihin ja lipputukeen, kaksi kolmannesta kului lähinnä koulu- ja sosiaalitoimen henkilökuljetusten ostoihin ja korvauksiin.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy paljon tarpeita ja odotuksia. Näihin vastaaminen edellyttäisi nykyistä suurempaa valtakunnallista rahoitustasoa perustien- ja radanpitoon, teiden ja ratojen kehittämiseen, joukkoliikenneostoihin ja lipputukiin sekä yhteysalusliikenteeseen.

Perustienpidossa niukka rahoitustaso on johtanut siihen, että alueellinen liikkumavara investointien suuntaamisessa on supistunut hyvin pieneksi. Turun tiepiirissä suurimpia odotuksia kohdistuu kaupunkiseutujen pääväylien järjestelyihin sekä kevyen liikenteen väylien rakentamiseen, mutta odotuksiin ei juurikaan pystytä vastaamaan.

Perusradanpidon rahoituksen niukkuus viivästyttää maakunnan rataverkon tarpeellisia perusparannustöitä, vaikeuttaa pientenkin kehittämisinvestointien toteuttamista ja pitkällä tähtäimellä uhkaa jopa Uudenkaupungin radan ylläpitoa. Yhteysalusliikenteessä epävarmuus vuosittaisesta rahoitustasosta on estänyt liikenteen pitkäjänteistä järjestämistä ja pahimmillaan liikennettä on jouduttu supistamaan kesken liikennöintikauden.

Lääninhallituksen rahoitus joukkoliikennejärjestelmään kohdistuu tarpeellisen, mutta lipputulojen varassa kannattamattoman linja-autoliikenteen ostoihin sekä seutulipputukeen, jonka kustannukset se jakaa kuntien kanssa. Joukkoliikennemäärärahojen alhainen taso on johtamassa ostoliikennevuorojen karsintaan sekä seutulippurahoituksen laskuun. Vuorojen väheneminen johtaa helposti kuljetustarpeen kasvuun kunnissa. Seutulippurahoituksen vähentäminen taas siirtää kustannuksia kunnille tai nostaa lipun hintaa, mikä johtaa matkustajamääräen laskuun.

Kuntien ja Kansaneläkelaitoksen kuljetuskustannusten osuus liikennejärjestelmän kokonaiskustannuksista on huomattava ja kustannukset ovat jatkuvasti nousseet. Kasvun hillitsemiseksi on jo pitkään ollut pyrkimysenä kuljetuspalvelujen tehostaminen yhdistämällä erilaisia matka- ja kuljetustarpeita sekä muuttamalla kuljetuksia kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi. Yksittäisiä kuljetuksia yhdistävän ja ketjuttavan Varsinais-Suomen matkapalvelukeskuksen toteuttaminen on yksi keino tehostaa kuljetuksia.

Nykyinen valtion vuosittaiseen budjettirahoitukseen sidottu päätöksenteko hankaloittaa liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä. Jatkossa on tavoitteena, että liikennepolitiikan pitkävaikutteiset linjat käsitellään hallituskausittain valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle. Selonteko sisältää liikenteen ja infrastruktuurin pitkäjänteisen kehittämisohjelman sekä isoja väylähankkeita ja kehittämisteemoja koskevan vaalikauden investioiohjelman.



Varsinais-Suomen liikennemenot 2006 sekä valtion isot investoinnit 2003–2006

	Milj. euroa/v 2006	Milj. euroa yhteensä 2003–2006
Tiehallinto		
Kehittämishankkeet (E18 Muurla–Lohjanharju, vt 8 Raisio)		83,8
Perustienpito yhteensä	43,7	
- perustienpidon keskitetysti rahoitettavat teemahankkeet	9,8	
- perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit	2,0	
- tieverkon ylläpito ja peruskorjaukset	18,0	
- tieverkon hoito	13,9	
Lauttaliikenne	14,2	
Valtion yksityistieavustukset	1,2	
Yksityistielossien ylläpito	0,8	
Yksityisteiden peruskorjaukset	0,4	
Ratahallintokeskus		
- Turku–Toijala päälyysrakenteen uusiminen (perusradanpidon hanke)		34,0 ¹⁾
- hoito ja kunnossapito	*)	
Merenkululaitos		
Kehittämishankkeet (Naantalın väylän syventäminen)		3,0 ²⁾
Väylänhoito ja kunnossapito	*)	
Yhteysalusliikenne	8,2	
Lääninhallitus	2,5	
- joukkoliikenneostot	1,2	
- kaupunkimaisen paikallisliikenteen avustus ja palveluliikenteet	0,1	
- Turun seutulipputuki	1,2	
- Salon, Vakka-Suomen ja Loimaan seutulipputuet	0,1	
KELA	14,4	
- Koulumatkatuet	2,3	
- SVL:n mukaiset matkakorvaukset (v. 2005)	12,1 ³⁾	
Kunnat		
Liikenneväylänpito (v. 2005)	43,3 ⁴⁾	
Avoin joukkoliikenne	11,7	
- Turun sisäinen liikenne	9,3 ⁵⁾	
- seutu- ja kaupunkilipputuet	1,6	
- muut avoimen joukkoliikenteen ostot (v. 2005)	0,8	
Hallintokuntien kuljetusmenot	24,5	
- opetustoimen kuljetukset ja matkaliput (v. 2005)	13,4	
- sosiaalitoimen kuljetukset (v. 2005)	10,2	
- terveydenhuollon kuljetukset (v.2005)	0,9	

*) Tietoa ei ole maakuntatasolla käytettävissä,

1) Valmistuu 2008, kustannusarvio 78 M€, käytetty 34 M€

2) Valmistuu 2007, kustannusarvio 6,5 M€, käytetty 3,0 M€,

3) Ambulanssikorvausten osuus 37,0 %

4) Lähde Tilastokeskus: Kuntien palvelutuotannon nettokustannuksia maakunnittain vuonna 2005, liikenneväylät (Varsinais-Suomi 95 euroa/asukas)

5) Ei sisällä Turun maksamaa seutulipputukea (0,7 M€ v. 2006)



2 Liikennejärjestelmän tila ja kehittämistarpeet

2.1 Maakunnan pääliikenneyhteydet

2.1.1 Tieliikenne ja terminaalit

Päätiet ja liikenne

Varsinais-Suomen päätieverkko rakentuu Turkuun johtavista säteittäisistä, historiallisia kulkusuuntia noudattavista valta- ja kantateistä (valtatiet 1, 8, 9 ja 10, kantatie 41), Turun Kehätiestä (kantatie 40) sekä Vakka-Suomen ja Salon yhteyksiä täydentävistä kantateistä 43 ja 52. Päätiet ovat suurelta osin vanhoja, 1960- ja 70-luvun standardeilla rakennettuja, ja niiden liikenneturvallisuustaso on maan keskitasoa heikompi. Kehittämistarve on siten suuri. Lisäksi liikenne pääteillä on jatkuvasti lisääntynyt. Varsinais-Suomen väestön ja tuotannon ennakoidaan edelleen kasvavan, autoistumisasteen nousevan ja työmatkojen pitenevän, mikä kasvattaa liikennemääriä jatkosakin. Liikenteen kasvu edellyttää tiestön jatkuvaa parantamista edes nykyisen toimivuus- ja turvallisuustason ylläpitämiseksi.

Valtatie 1 Turusta Helsinkiin sekä Naantalın satamaan johtava Turun Kehätie ovat osa Oslosta ja Tukholmasta Varsinais-Suomen satamien kautta Pietariin johtavaa E18 -tietä. Valtatie 1 on maakunnan vilkkaan tavaraliikenteen väylä, joka välittää liikennettä Uudellemaalle ja edelleen itään. Turun ja Salon välillä tie palvelee suuria työmatkaliikenteen virtoja. Turun Kehätie toimii samanaikaisesti sekä valtateitä yhdistävänä valtakunnallista liikennettä välittävänä linkkinä, seudullista liikennettä palvelevana kaupunkiseudun vilkkaana kehäväylänä että satamaliikenteen yhteytenä Naantalın ja Turun satamiin.

E18-moottoritien valmistuminen marraskuussa 2008 Turusta Helsinkiin saakka parantaa merkittävästi Varsinais-Suomen saavutettavuutta autoliikenteen kannalta. Jatkossa E18-tien rakentaminen moottorietieksi itärajalle saakka palvelee osaltaan myös Varsinais-Suomea. Varsinais-Suomessa E18-yhteyden kehittämistarpeiksi jäävät edelleen Turun Kehätien yksikaistaisen itäosan ruuhkautuminen liikenteen kasvun jatkuessa sekä Raision keskustan läpi Naantalın satamaan kulkevan raskaan liikenteen viivytykset ja haitat ympäristölle.

Turun Kehätien varrelle kohdistuu voimakkaita maankäyttöpaineita. Onkin nähtävissä, että jatkossa paikallisen liikenteen nopea kasvu tuo lisää haasteita koko maakunnan liikenneverkon kannalta tärkeän, valtatie 8, 9, 10 ja 1 yhdistävän tiejakson toimivuudelle. Tien välityskyvyn huomioon ottaminen Kehätien varren maankäytön kehittämisessä sekä rinnakkaisen katuverkon kehittäminen ovat ensiarvoisen tärkeitä keinoja liikenteen sujuvuuden turvaamisessa.

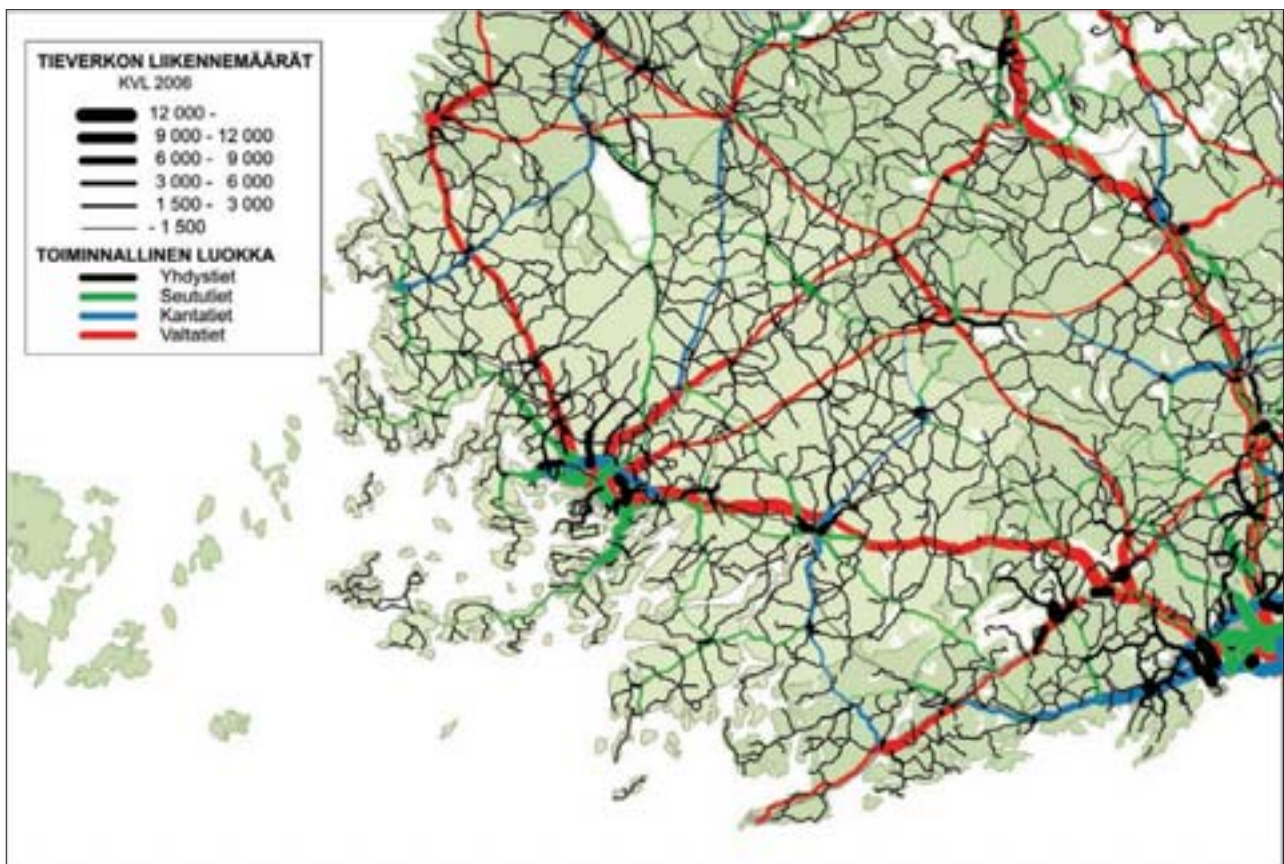
Valtatie 8 Turusta Ouluun yhdistää toisiinsa Suomen länsirannikon kaupungit. Se on Varsinais-Suomen ja sen satamien tavaraliikenteen pääreitti Satakuntaan ja edelleen pohjoiseen Suomeen. Tien eteläpää on vilkas työmatkaliikenteen väylä Turkuun. Myös Vakka-Suomen pohjoisosan ja Rauman välillä tiellä on paljon työmatkaliikennettä. Valtatien 8 asema länsirannikon liikenneyhteyksien runkona, heikko liikenneturvallisuustilanne sekä tien eteläpään ruuhkautuminen nostavat sen parantamisen jatkossa maakunnan tärkeimmäksi päätiehankkeeksi. Turussa sataman toiminta edellyttää raskaan liikenteen satamayhteyksiä palvelevia liittymä- ja katujärjestelyjä valtatiellä 8 ja satamaan johtavalla Suikkilantiellä.

Valtatie 9 on Varsinais-Suomen tavaraj- ja henkilöliikenteen pääreitti sisämaahan, joka yhdistää toisiinsa Turun ja sisämaan suuret yliopistokaupungit Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion. Työmatkaliikenne on vilkasta moottori- ja leveäkaistatieosuudella Auras- ta Turkuun. Lähitulevaisuudessa valtatie 9 kehitetään pienemmällä turvallisuutta parantavilla toimenpiteillä, mutta tien sisältyminen runkoverkkoon luo edellytyksiä isompien parantamishankkeiden toteuttamiseen pitemmällä tähtäimellä.

Valtatie 10 on tärkeä tavaraliikenteen reitti Hämeenlinnan, Lahden ja Kouvolan seuduille ja samalla toinen reitti itään Varsinais-Suomen satamista. Tien isoin ongelma on ruuhkautuminen Liedon kohdalla. Nopeasti kasvanut Lieto on rakentunut nauhamaisesti valtatie varteen ja tie palvelee pitempimatkaisten liikenteen ohella myös Liedon sisäisenä kokoo- jäväylänä. Liedon kohdalle on suunniteltu ohitustietä, mutta sen rakentamiseen ei ole ollut näköpiirissä

resursseja. Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä laaditun tarveselvityksen perusteella jatkossa on tarpeen tutkia tarkemmin vaihtoehtoiset ratkaisut valtatie johtamiseen Liedon ohi ja nykyisen tien kehittämistarpeet eri vaihtoehtoissa.

Päätiestön talvihoidon merkitys on jatkuvasti korostunut, koska kuljetukset ovat yhä tiukemmin aikataulutettuja ja kulkevat seitsemänä päivänä viikossa 24 tuntia vuorokaudessa. Varsinais-Suomen pääteillä raskasta yö- ja viikonloppuliikennettä lisää vielä rekkaliikenne maakunnan satamiin. Tiehallinto on panostanut pääteiden hoitoon mm. tehostamalla tärkeimpien pääteiden yöaikaista hoitoa ja hoitotasoa parannetaan tarvittaessa liikenteen kasvun mukaan.



Maantieverkon keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2006 (Lähde: Tierekisteri)

Linja-autojen kaukoliikenne ja asemat

Linja-autoliikenteessä maakunnan kaukoliikenteen runko rakentuu neljästä Turusta lähtevästä pääsuunnasta. Paras palvelutaso on Helsingin suunnalla, jossa puolen tunnin välein vuorottelevat Salon kautta liikennöivät pikavuorot ja moottoritietä pysähtymättä ajavat express-vuorot. Kohtuullisen hyvä palvelutaso on myös Turun ja Porin välisessä liikenteessä, joka jakaantuu kahdelle reitille kulkien joko Rauman tai Euran kautta. Valtatien 10 pikavuoroliikenne Lahteen puolestaan ajaa joko Hämeenlinnan tai Riihimäen kautta. Turun ja Tampereen välisen pikavuoroliikenteen pääyhteys on Huittisten kautta, muutamia vuoroja kulkee myös Loimaan ja Forsan kautta.

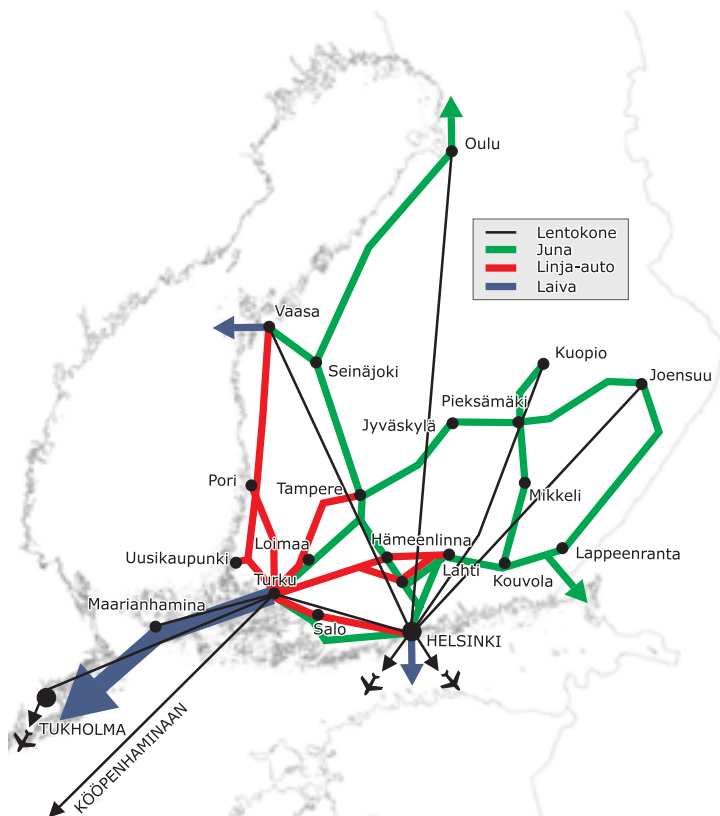
Linja-autojen pikavuoroliikenteessä Turun, Salon ja Helsingin seutujen kasvu sekä E18-tien valmistuminen tukevat hyvän palvelutason ylläpitoa ja matkustajamäärien positiivista kehitystä. Joukkoliikenteen palvelutason nostaminen nykypäivän tasolle edellyttää Turku–Helsinki -laatukäytävähankkeen toteuttamista: keskeisten pysäkkien ja matkustajainformaation parantamista sekä bussikaistojen ja liikennevalotuuksien toteuttamista Turun ja Helsingin katuverkoilla.



Satakunnan suunnan kahdelle reitille jakaantuneessa kohtuullisen hyvätasoisessa pikavuoroliikenteessä ei ole näköpiirissä suuria muutoksia. Lyhyellä tähtämellä kehityssysäyksen tarjoaisi tärkeimpien pikavuoropysäkkien kehittäminen sekä liikenteen uudelleenjärjestely tasavälitarjonnaksi Helsingin suunnan tapaan. Pitemmällä tähtämellä valtatie 8 parantaminen nopeuttaa myös sitä pitkin kulkevia linja-autoyhteyksiä. Varsinais-Suomen ja Satakunnan välisten linja-autoyhteyksien merkitystä lisää se, että maakuntien väliltä puuttuu junayhteys.

Tampereen ja Hämeenlinnan suuntien pikavuoroliikenteen vuorotarjonnat ovat heikompia. Ilman kehittämistoimenpiteitä, kuten pysäkkiolosuhteiden parantamista, lippujärjestelmien kehittämistä ja linja-autoliikenteen hintakilpailukykyä parantavia valtakunnallisia päätöksiä, vaarana on hidas supistumiskehitys.

Pikavuoroliikennettä palvelevat linja-autoasemat ovat Turussa, Salossa, Laitilassa ja Loimaalla. Aseman kehittämistarpeita ovat mm. esteettömyyden sekä pyörien ja autojen liityntäpysäköinnin parantaminen. Turussa ja Salossa on alustavasti suunniteltu linja- ja rautatieasemien yhdistämistä matkakeskukseksi, mikä parantaisi asemien palvelutasoa ja helpottaisi vaihtoa junien ja bussien välillä. Loimaalla asemat toimivat jo nyt samassa rakennuksessa.



Joukkoliikenteen pääyhteydet maakunnan ulkopuolelle

2.1.2 Raideliikenne, asemat ja terminaalit

Tavaraliikenne ja tavaraliikenteen radat

Turusta sisämaahan johtava Toijalan rata on Varsinais-Suomen ja sen satamien raiteilla kulkevan tavaraliikenteen pääreitti muualle maahan. Toijalan radan merkitystä lisää se, että maan ainoa junalauttasatama sijaitsee Turussa. Yksiraiteisen, sähköistetyn radan päällysrakenne on juuri uusittu ja kunto hyvä. Tavaraliikenteen kasvu edellyttäisi kuitenkin uusien kohtauspaikkojen rakentamista.

Suunnitelmien mukaan Suomen tavaraliikenteen verkon keskeisen osan kantavuus nostetaan nykyisestä 22,5 tonnin akselipainosta 25 tonniin, mikä lisää kuljetusten kustannustehokkuutta. Radanpidon rahoitustason niukkuus uhkaa kuitenkin jättää Toijalan radan pitkäksi aikaa 25 tonnin verkon ulkopuolelle. Se heikentäisi oleellisesti Varsinais-Suomen tavaraliikenneyhteyksien suhteellista kilpailukykyä. 25 tonnin akselipainosta olisi hyötyä erityisesti raskaille metalliteollisuuden kuljetuksille.

Turun maantieteellinen asema ja junalauttasatama tarjoavat erinomaiset edellytykset toimia yhdistettyjen kuljetusten porttina Skandinaviasta idän suuntaan. Erityisesti Kaukoidän suuryksikkökuljetuksissa

on suuria kasvumahdollisuuksia. Pansion ratapihaa Turun sataman tuntumassa ollaan kehittämässä yhdistettyjen kuljetusten terminaaliksi, mikä luo edellytykset sujuville juna-laiva-kuljetusketjuille. Myös Turun lentoaseman tuntumaan kasvavan logistiikkakeskittymän maankäyttösuunnitelmissa on varauduttu ratayhteyden rakentamiseen.

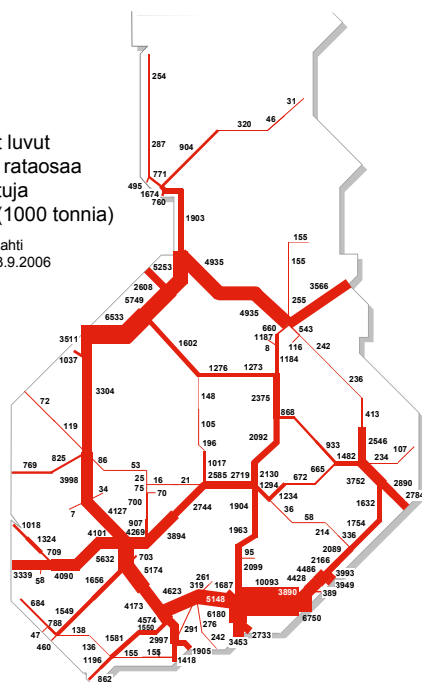
Idän kuljetusten sujuvuutta lisääisivät suoran liikenteen Toijalan radan kautta itään mahdollistavat kolmioraiteet Toijalassa ja Riihimäellä. Myös ajamalla itäliikenne Rantaradan kautta ja edelleen Karjaa-Hyvinkää -reittiä vältettäisiin junan käännöt Riihimäellä ja Tampereen ruuhkautumisesta kärsivällä ratapihalla. Tällä hetkellä Rantaradalla ei ole säännöllistä tavaraliikennettä. Rantaradan raidegeometria ei kuitenkaan mahdollista raskaita kuljetuksia Karjaa-Turku-suunnassa ja lisäksi Karjaa-Hyvinkää -väli on toistaiseksi sähköistämätön, joten Rantaradan tavaraliikennettä tulee kehittää sille soveltuvilla kuljetusketjuilla osana muuta rataverkkoa. Ongelmana on myös se, että päivisin nykytasoisella Rantaradalla ei runsaan henkilöliikenteen vuoksi ole kapasiteettia vapaana tavaraliikenteelle ja öisin paikoin huonokuntoisen radan lähiympäristö kärsii tärinähaitoista. Tavaraliikenteen edellytykset on tarpeen ottaa kuitenkin huomioon radan tulevissa kunnostustöissä.

Tavaraliikenteen kuljetukset vuonna 2006

Yhteensä 43,6 milj. tonnia

Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja (1000 tonnia)

Rataosa Kerava-Lahti avattu liikenteelle 3.9.2006

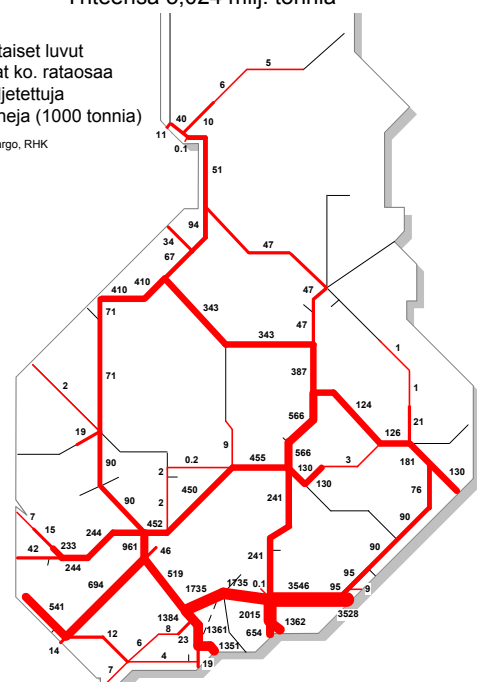


Vaarallisten aineiden kuljetukset vuonna 2005

Kaikki kuljetusluokat yhteensä
Yhteensä 5,024 milj. tonnia

Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja (1000 tonnia)

Lähde: VR Cargo, RHK



Tavaraliikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetukset Suomen rataverkolla (Lähde: RHK)

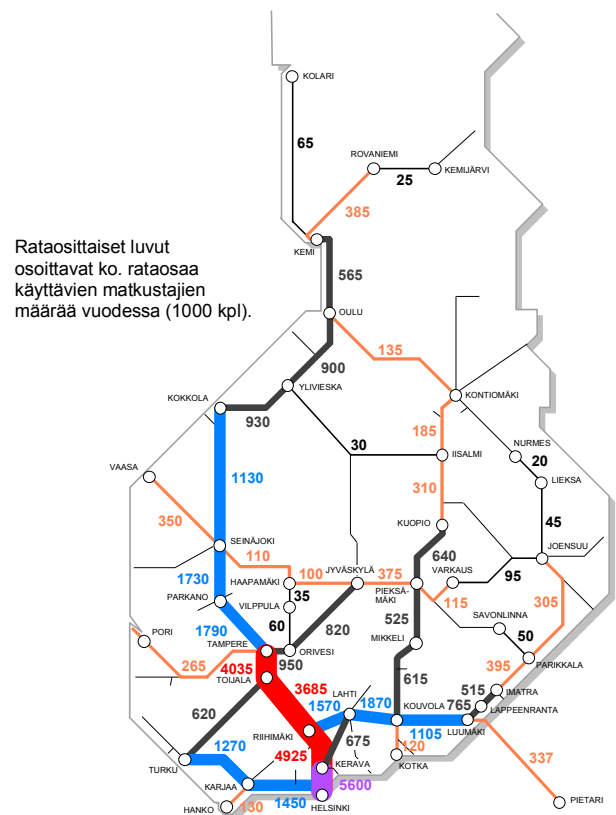
Sähköistämätön Uudenkaupungin rata palvelee erityisesti kemianteollisuuden kuljetuksia. Rata on edellytys lannoiteteollisuuden säilymiselle ja kehitymiselle Uudessakaupungissa. Nykyisten radanpidon linjausten mukaan Uudenkaupungin rata pidetään kunnossa, mutta jos perusradanpidon taso säilyy alhaisena pitkään, uhkana on radan kunnan heikkeneminen ja lakkauttaminen vuoteen 2030 mennessä. Tällä hetkellä radan rakenteellinen kunto on tyydyttävä. Kiireellisimpänä kehittämistarpeena on kulunvalvonnan rakentaminen. Koska sekä Uudenkaupungin että Toijalan radoilla kulkee paljon vaarallisten aineiden kuljetuksia, ratojen lukuisat tasoristeykset aiheuttavat merkittävä turvallisuusriskin.

Rautateiden tavaraliikenne avautui kilpailulle vuoden 2007 alussa. Kilpailun avautuminen ei koske itäistä yhdysliikennettä, mutta myös sen avaamista kilpailulle selvitetään. Liikenne- ja viestintäministeriön kilpailukyky selvityksen² mukaan teollisuus arvioi kilpailun avautumisen vaikuttavan ensimmäiseksi

kokojunakuljetuksina hoidettaviin kuljetuksiin ja parantavan rautateiden kilpailukykyä näissä kuljetuksissa. Uusien operaattorien arvioidaan tarjoavan pelkän kuljettamisen asemasta laajempia palvelukokonaisuuksia, joihin voi sisältyä esimerkiksi teollisuuden prosesseja tukevia lisäpalveluja tai pitempien multimodaalisten kuljetusketjujen hoitamista. Sen sijaan kiinnostus ohuita vaunukuorma- tai vaunuryhmäkuljetuksina hoidettavia kuljetuksia kohtaan tulee olemaan vähäistä.

Kaukojunaliikenne ja henkilöliikenteen radat

Turun ja Helsingin välisellä rantaradalla kulkee 17 junaa vuorokaudessa molempiin suuntiin. Asemia Varsinais-Suomessa on kolme: Turun keskustassa ja Kupittaaalla sekä Salossa. Aikataulun mukainen matka-aika Turun ja Helsingin välillä on junatyypistä riippuen noin 1 h 45 min - 2 h. Tampereelle suuntaan johtavalla Toijalan radalla kulkee 10 junaparia vuorokaudessa. Turun rautatieaseman lisäksi juna pysähtyy Varsinais-Suomessa ainoastaan Loimaalla.



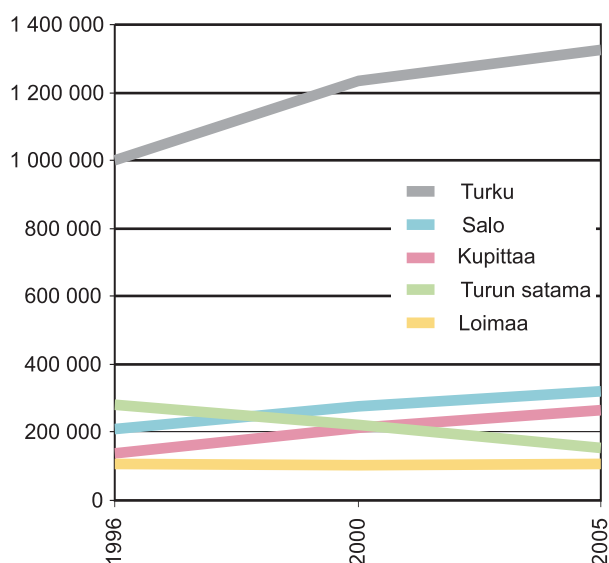
Henkilöliikenteen matkustajamäärät Suomen rataverkolla vuonna 2006 (Lähde: RHK)

² Rautatiekuljetusten kilpailukyky Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 44/2005.

Turun ja Tampereen välinen matka-aika palautuu jälleen noin 1 tuntiin ja 40–45 minuuttiin, kun radan päällysrakenteen parantamistyöt valmistuvat. Muutama juna päivässä molemmilta radoilta jatkaa Turun satamaan. Satamamatkustajien määrä on kuitenkin viime vuosina ollut laskusuunnassa.

Rantaradalla liikennetarjonnan lisääminen ja uuden junakaluston käyttöönotto ovat heijastuneet matkustajamäärien selvänä kasvuna sekä Turun että Salon asemilla. Sekä Turussa että Salossa on alustavia suunnitelmia rautatie- ja linja-autoasemat yhdistävien matkakeskusten rakentamiseksi, mikä parantaisi asemien palvelutasoa ja juna-bussi-matkaketjujen sujumista.

Lisäjunia rantaradalle ei kuitenkaan enää mahdu ilman radan välityskykyä lisääviä investointeja. Myös junayhteyksien nopeuttaminen edellyttää kohtausmaapaikka- ja lisäraideinvestointeja Turun ja Salon välillä samoin kuin Helsingin päässä. Junaliikenteen kehittäminen edellyttää myös Leppävaara-Espoo kaupunkiradan toteuttamista. Näihin suosituksiin päätyi myös liikenne- ja viestintäministeriön asettama Turun ja Helsingin välisen nopean junaliikenteen kehittämismahdollisuuksia pohtinut työryhmä raportissaan vuonna 2006. Työryhmän mukaan Turku–Helsinki-ratayhteyden kehittämisen strateginen merkitys Suomen liikennejärjestelmässä tulee kuitenkin tiedostaa ja pitkällä tähtäimellä varautua myös uuden nopean radan rakentamiseen Salosta Lohjan kautta Helsinkiin. Palvelutason selvä nosto voi muuttaa liikkumistottumuksia paljon ennakoitua enemmän, kuten Lahden oikoradan suuret matkustajamäärät osoittavat.



Junamatkustajien määrän kehitys Varsinais-Suomen asemilla
(Lähde: VR)

Rantaradan heikkenevä kunto ja ongelmalliset pohjaolosuhteet edellyttävät rakenteellisia parantamistoimia lähivuosina. Jo nyt radan heikko kunto estää huippunopeuksien käytön. Perusparannustoimien yhteydessä olisi edullista toteuttaa myös kiireellisimmät välityskykyä parantavat toimenpiteet.

Toijalan radalla liikennetarjontaa ei juurikaan ole kehitetty ja sen myötä myös matkustajamääräkehitys on ollut heikkoa. Lyhyellä aikavälillä suurimmat kehittämisodotukset kohdistuvatkin junakaluston uusimiseen ja yhteystarjonnan lisäämiseen. Päällysrakenteen parannustöiden valmistuminen kesällä 2007 palauttaa radan kunnon hyvälle tasolle, mutta liikenteen merkittävä nopeuttaminen edellyttäisi kohtauspaikkojen rakentamista ja radan lukuisten tasoristeysten poistoa. Tasoristeykset muodostavat myös merkittävän turvallisuusriskin.

Kunnostetulla radalla Turku–Tampere -välin vakioaikataulun mukainen vajaan kahden tunnin aika-tila ei aseta esteitä joidenkin junien pysähtymiselle Turun ja Loimaan välillä. Se tarjoaisi mahdollisuuden houkutella junaan osa Turkuun suuntautuvasta vilkkaasta työmatkaliikenteestä. Turussa Toijalan radan liikenteen kehittämistä palvelisi Kupittaa aseman kaltaisen esikaupunkiaseman toteuttaminen Kastuun, hyvien kehätieyhteyksien varteen kehittyvään liikekeskittymään.



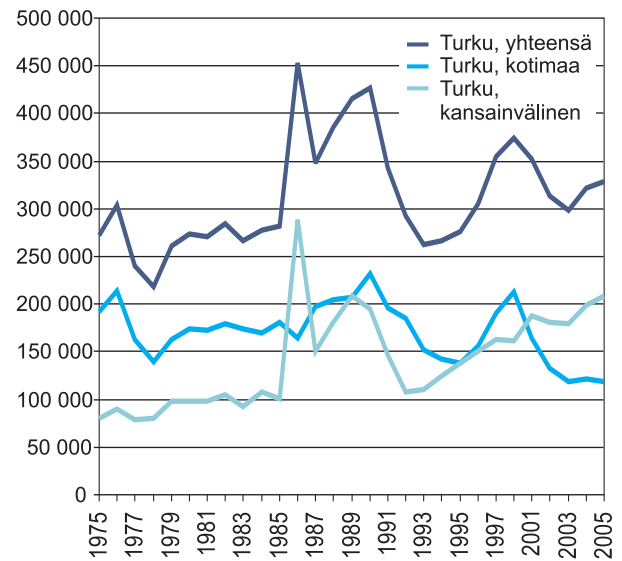
2.1.3 Lentoliikenne ja lentoasema

Turun lentoasemalta on tällä hetkellä reittiliikenneyhteydet Helsingin, Tukholman ja Kööpenhaminan kentille, joista on edelleen tarjolla kattava yhteysverkosto eri puolille maailmaa. Lisäksi reittiliikennettä lennetään Turun ja Maarianhaminan välillä. Turun lentoaseman kautta on tarjolla myös hyvät lentorahtipalvelut.

Lentoliikenteessä on näkyvissä kehitys, jossa henkilöliikenne keskittyy suurimmille kentille, joihin on syöttöyhteydet maakuntakentiltä. Turun yhteyksiä ylläpitää jatkossakin hyvinä se, että syöttöyhteyksiä on tarjolla sekä Helsinkiin, Tukholmaan että Kööpenhaminaan. Tarvetta ja potentiaalia on kuitenkin myös suorille yhteyksille tärkeimpiin Keski-Euroopan kohteisiin. Kasvava tarve on myös suorille yhteyksille Pietariin ja samalla sitä kautta edelleen muualle itään.

Hyvät lentoyhteydet Tukholmaan yhdessä tiheän laivaliikenteen kanssa tarjoavat edellytykset Varsinais-Suomen ja Tukholman seudun tiivistyvälle yhteistyölle. Kotimaassa Turku–Maarianhamina -lentoyhteys vahvistaa Varsinais-Suomen ja Ahvenanmaan suhdetta luontaisina yhteistyökumppaneina. Molempien maakuntien verkottumista muun rannikkoseudun kanssa tukisivat lentoyhteydet Turusta Vaasaan ja edelleen Ouluun. Hyvät liikenneyhteydet ovat tärkeitä Turun asemalle ja kanssakäymiselle Itämeren ruotsinkielisen rannikon kaupunkiverkostossa.

Tavaraliikenteessä lentorahdin merkitys elinkeinoelämälle on kasvanut nopeasti. Syynä on ollut teollisuusrakenteessa tapahtunut korkean teknologian tuotteiden tuotannon voimakas kasvu. Vaikka lentokuljetusten osuus on edelleen tonneissa mitattuna hyvin pieni, on niiden osuus kaupan arvossa mitattuna jo merkittävä. Lentorahdin merkitys kasvaa tulevaisuudessa myös Varsinais-Suomessa, mikä tukee Turun lentoaseman tuntumaan rakentuvan logistiikkakeskittymän kehittymistä.



Turun lentoaseman matkustajamäärien kehitys
(Lähde: Ilmailulaitos)



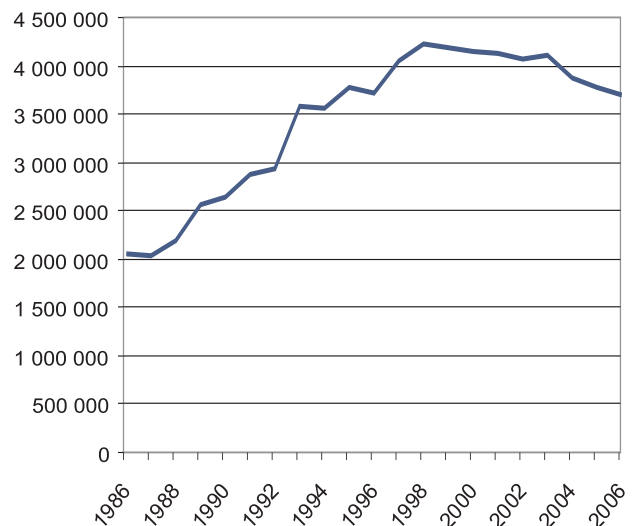
2.1.4 Laivaliikenne ja satamat

Varsinais-Suomen satamien kautta kulkee merkittävä osa Suomen tuonnista ja viennistä etenkin tavarain arvolla mitattuna. Erityisen tärkeä osa koko maan ulkomaankauppaa ajatellen on maakunnan satamien tarjoama nopea ja tiheä liikenne Ruotsiin. Turku on myös maan toiseksi suurin matkustajaliikenteen satama. Vuonna 2006 sataman kautta kulki 3,7 miljoonaa matkustajaa.

Tavaraliikenteessä Turun ja Naantalien satamat toimivat erityisesti kappaleitavaran ja suuryksikköliikenteen (mm. rekat, trailerit, kontit, junanvaunut) monipuolisina vienti- ja tuontisatamina. Turussa toimii maan ainoa junalauttasatama. Naantalissa puolestaan sijaitsee maan toinen öljyjalostamo, jonka öljykuljetukset nostavat Naantalien sataman tonnimäärissä mitattuna maan neljänneksi suurimmaksi satamaksi. Uudessakaupungissa Kemiran satama palvelee lannoiteteollisuuden raskaita kuljetuksia ja on edellytys tehtaan toiminnalle. Hepokarin sataman kautta kuljetetaan mm. Uudenkaupungin autoteollisuuden komponentteja ja autoja.

Turun seudun satamien kautta kulkee lähes neljäsosa maan suuryksikkökuljetusten tuonnista ja lähes viidennes viennistä. Niiden osuus Suomen ja ulkomaiden välisistä kuorma-autojen ja perävaunujen kuljetuksista on lähes 40 %. Turun seudun satamien erityismerkitys tulee esille siinä, että Ruotsiin suuntautuvasta rekkaliikenteestä lähes 90 % ja trailerikuljetuksista 70 % kulkee niiden kautta. Satamien asemaa vahvistaa se, että tulevaisuudessa yhä useammat tavaralajit siirtyvät yksiköityihin kuljetuksiin. Suuryksiköiden käsittely satamissa on tehokasta ja siinä voidaan hyödyntää uutta teknologiaa.

Varsinais-Suomen ja Ruotsin välisen lauttaliikenteen perustana on Suomen ja Pohjoismaiden väliseen tavaraliikenteeseen, kauttakulkuliikenteeseen sekä risteilyliikenteeseen kohdistuva vahva kuljetuskysyntä. Ruotsin matkustajaliikenteen voimakas kasvu taittui 1990-luvun lopulla Tallinnan liikenteen kasvuun ja taxfree-myyntien merkityksen vähenemiseen. Rahtiliikenne sen sijaan on jatkanut kasvuaan ja sen myötä rahdin merkitys varustamojen tulonlähteenä on kasvanut ja kasvaa edelleen. Laivakaluston uusiutumisen myötä rahdin ja matkustajien kuljettaminen eriytynee jatkossa lisää ja matkustajaliikennettä kehitetään entistä enemmän risteilytyyppiseen liikenteeseen.



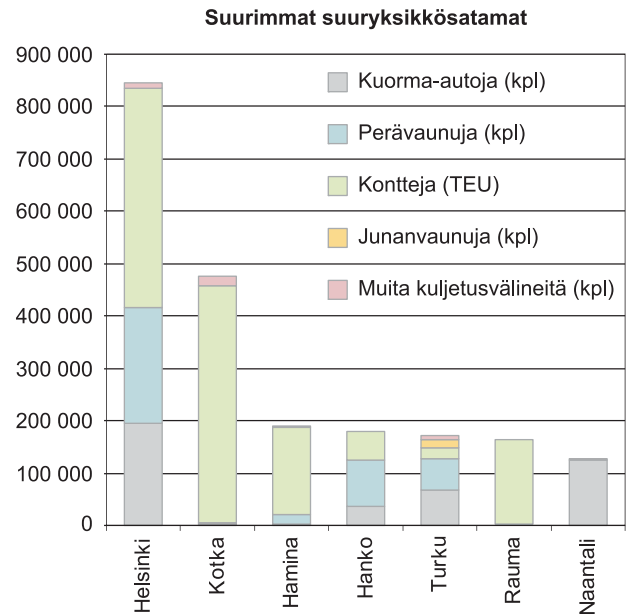
*Turun sataman matkustajamäärän kehitys
(Lähde: Turun satama)*



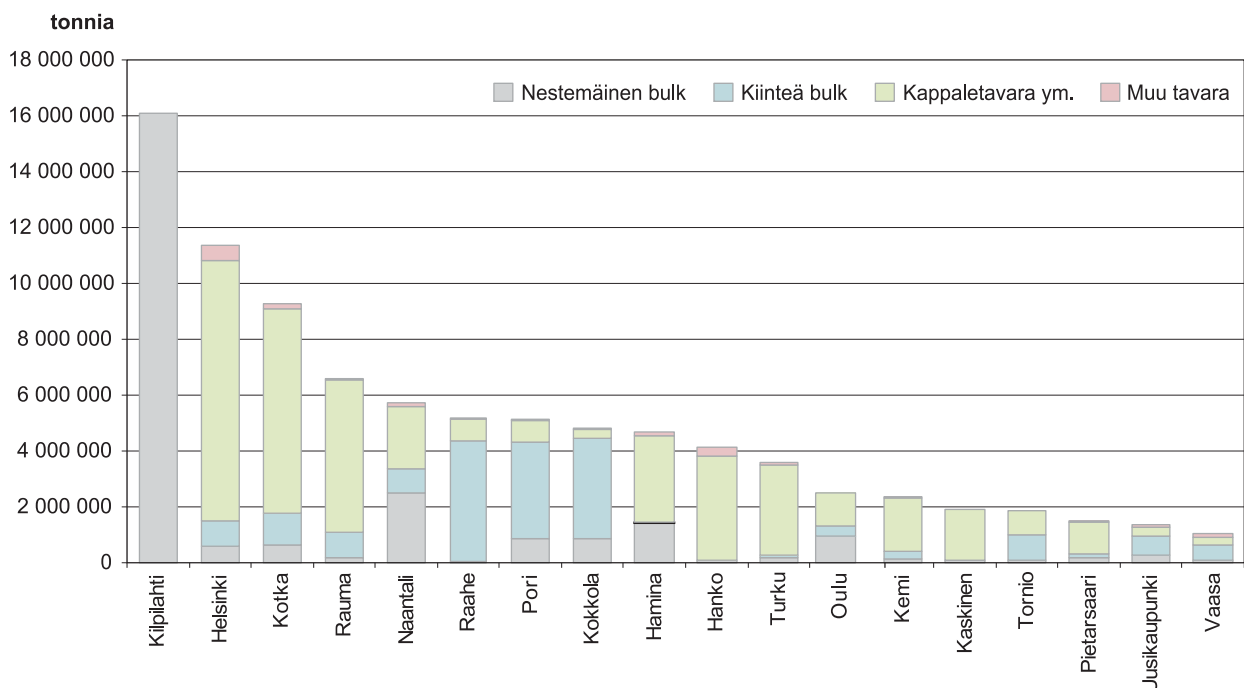
Tavaraliikenteessä tapahtuu keskittymistä suurimpiin satamiin. Varsinais-Suomen satamat ovat tähän saakka menestyneet hyvin. Vuosaaren sataman valmistuminen muuttaa jatkossa materiaalivirtoja. Tärkeä kilpailutekijä on riittävä kuljetustiheys. Varsinais-Suomen sijainti suhteessa Ruotsiin on jatkossakin edullinen, mikä tukee Ruotsin yhteyksien säilymistä hyvinä sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Kehittämistarvetta on erityisesti Keski-Euroopan tavaraliikenteessä. Baltian ja Venäjän kaupan ja liiketoiminnan kehittäminen puoltaisi laivayhteyksiä suoraan Varsinais-Suomesta. Varsinais-Suomen satamien heikkoutena ovat laajasta saaristosta johtuvat korkeat luotsausmaksut ja joiltain osin hankalat väyläosuudet. Iso etu on kuitenkin se, että jäänmurtoa ei tarvita.

Naantalın öljysataman kustannustehokkuutta parantaa käynnissä oleva Naantalın väylän syventäminen. Lähivuosina rahoituspäätöstä odottavalla Kemiran meriväylän syventämisellä luodaan edellytykset lannoiteteollisuuden säilymiselle ja kehittymiselle Uudessakaupungissa. Öron väylän avaaminen puolestaan lyhentäisi merkittävästi Turusta ja Naantalista etelään suuntautuvan meriliikenteen matkaa. Hankkeen kustannukset ovat pienet ja hyöty-kustannussuhde korkea. Hankkeeseen liittyy kuitenkin intressiristiriitoja laivaliikenteen ympäristövaikutusten sekä puolustusvoimien harjoittelualueen sijainnin johdosta.

Ahvenanmaalla selvitysten kohteena olevan Kökarin väylähankkeen tarkoituksena on vähentää tai poistaa matkustaja-autolauttaliikennettä Ahvenanmaan altaasta sisäsaaristosta, jonne kohdistuu tarpeita nopeusrajoitusten asettamiseen. Jos nopeusrajoituksia asetetaan, tarvitaan uusi nopeampi reitti, jolla turvataan Suomen ja Ruotsin välinen 24 tunnin kiertoajalla kulkeva säännöllinen liikenne.



Liikennevälineiden ja konttien kuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 2006 (Lähde: Merenkululaitos)



Suurimpien satamien ulkomaan tavaraliikenne 2006 (tonneja) (Lähde: Merenkululaitos)

2.2 Seutukuntien liikenneyhteydet

Maakunnan valtatie toimivat pitkälti myös seutukuntien tieverkon runkona. Niiden ohella merkitykseltään tärkeimpiä teitä ovat Vakka-Suomen sisämaanyhteys kantatie 43, Turusta Pirkanmaan länsiosiin ja Tampereelle johtava kantatie 41, Salon seudun pohjois-eteläsuuntainen yhteys kantatie 52 sekä saaristoalueen tieverkon runkona toimivat Saaristotie (seututie 180) ja Kustavintie (seututie 192).

Heikkokuntoisen kantatien 43 kunnostus on parhaillaan käynnissä. Kantatien 52 ongelmia ovat rasakan liikenteen läpikulku katuverkkoa pitkin Salossa sekä erittäin mutkainen ja kapea pohjoispää Somerolta valtatielle 10, jonka kehittämistä ei ole näköpiirissä. Saaristotien ja Kustavintien loppuosien kapeus yhdessä jatkuvasti lisääntyvän mökkiliikenteen ja saaristolle tärkeän pyörämatkailun kanssa muodostavat kasvavan liikenneturvallisuusongelman. Kustavintien alkupää puolestaan on vilkkain vielä valaisematon työssäkäyntiliikenteen väylä Turun seudulla.

Maakunnan poikittaisyhteydet ovat puutteellisia. Turun seudun uloimman kehän, Haku-tien (seututie 224), puuttuvan osuuden Aura–Mietoinen rakentamiseen ei ole näköpiirissä rahoitusta eikä nykyinen perustienpidon rahoitustaso riitä mutkaisen Loimaa–Oripää–Yläne seututien 210 merkittävään parantamiseen. Parantamista ja yhteensovittamista teiden varaan rakentuvan maankäytön kanssa kaipaivat myös useat Turun seudun kehyskuntien poikittaisyhteydet.

Turun kaupunkiseudun ulkopuolella maakunnan joukkoliikennejärjestelmä rakentuu tiheästi liikennöidyistä Turusta lähtevistä pääsuunnista sekä osin samoja liikennekäytäviä palvelevasta kaukoliikenteestä, seutukuntakeskuksiin suuntautuvista työ- ja koulumatkareiteistä sekä lähinnä koululaisliikenteeseen perustuvista muiden kuntakeskusten välisistä vuoroista. Maakunnan sisäisen liikenteen palvelutaso on kuitenkin heikkenemässä vähitellen muualla paitsi Salon seudun ja valtatie 8 varren kasvukuntia Turkuun yhdistävillä pääsuunnilla sekä Turun seudun lähiliikenteen runkoreiteillä. 1980-luvulla alas alettua paikallisjunaliikennettä ei ole saatu uudelleen käyntiin radanvarsikuntien välisen työmatkaliikenteen voimakkaasta kasvusta huolimatta. Merkittävin joukkoliikenteen käyttöä tukeva toimenpide on ollut seutulippujärjestelmien luominen ja sitä kautta kanavoitu tuki lipunhintojen alentamiseen.

On vaarana, että joukkoliikenteen suhteellinen kilpailukyky henkilöautoon verrattuna heikkenee edelleen ilman selvää panostusta liikenteen nopeuttamiseen, lippujärjestelmien ja informaation kehittämiseen, matkakustannusten nousun hillintään sekä pysäkkiolosuhteisiin. Tällä hetkellä työssäkäyntialueiden laajeneminen perustuu hyvin pitkälle henkilöauton ja tieyhteyksien varaan. Jos ratoihin ja linja-autoliikenteen runkoreitteihin tukeutuvia toiminnallisia vyöhykkeitä ei synny, kilpailukykyisten joukkoliikennepalvelujen järjestäminen on myöhemmin lähes mahdotonta.



2.3 Kaupunkiseutujen ja taajamien liikennejärjestelmät

Turun ja Salon kaupunkiseutujen väestö kasvaa ja rakenne hajaantuu. Erityisesti Turun seudulla väestö kasvaa suhteellisesti nopeimmin hyvien henkilöautoyhteyksien päässä Turusta. Myös Salon seudulla lähikuntien kasvu on ollut nopeaa. Uudenkaupungin ja Loimaan seuduilla vastaava seutuistumiskehitys on ollut hillitympää, koska alueiden väestömäärät ovat olleet laskusuunnassa, joskin Vakka-Suomen pohjoiskärjessä heijastuu jo Rauman kaupunkiseudun laajeneminen. Loimaan seudulla voidaan jopa odottaa, että Loimaan kaupungin ja kunnan liitos tiivistää rakennetta keskustojen väliselle vyöhykkeelle.

Myös kuntien sisällä yhdyskuntarakenne hajaantuu. Uutta asutusta rakennetaan suurelta osin taajamien laidoille kauas työpaikoista ja palveluista samaan aikaan kun työpaikat ja palvelut sijoittuvat päätieverkon ohjaamana hyvin henkilöautolla saavutettaviin paikkoihin. Samanaikaisesti lähipalvelut harvenevat ja palvelujen saavutettavuus ilman henkilöautoa heikkenee. Matkojen pituuksien kasvaessa edellytykset tehdä ne jalan tai polkupyörällä heikkenevät nopeasti. Uutta maankäyttöä on myös harvoin tietoisesti ohjattu tehokkaan joukkoliikenteen ulottuviin, jolloin uusien alueiden joukkoliikenteen tarjonta ja matka-ajat eivät nouse kilpailukykyisiksi henkilöautoliikenteen kanssa.

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehitysten välille on syntynyt negatiivinen kierre. Hajanainen yhdyskuntarakenne luo heikot edellytykset lähipalveluille, joukkoliikenteen järjestämiselle ja kevyen liikenteen suosiolle ja johtaa henkilöauto-

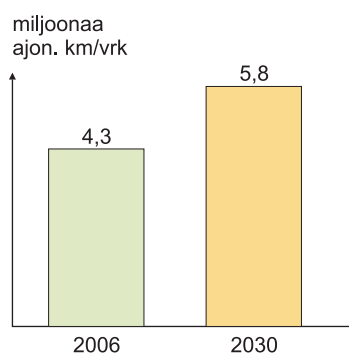
riippuvaiseen elämänmuotoon. Toisaalta yhä paremman henkilöautoliikenteen palvelutason tarjoaminen kaupunkiseutujen reuna-alueilta johtaa maankäytön lisääntyvään hajautumiseen. Merkittävä muutos kuntien maapolitiikassa ja seutuistumiskehityksen suunnassa edellyttäisi muutoksia kuntarakenteessa.

Turun kaupunkiseudulla ja kehyskunnissa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus pienenee jatkuvasti. Asumisen hintataso, autoliikennettä painottava päätöksenteko ja yhdyskuntarakenteen hajautumista edistävät maankäyttöratkaisut uhkaavat johtaa kierteseen, joka vaarantaa seudun liikennejärjestelmän toimivuuden ja syö edellytykset kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen varaan rakentuvan viihtyisän kaupunkiympäristön rakentumiselta. Myönteisempää kehitystä on toisaalta tukenut keskusta-alueiden täydennysrakentaminen kaupunkiseudun kunnissa, joka on tuonut lisää asukkaita kävelyetäisyydelle palveluista ja hyvistä joukkoliikenneyhteyksistä.

Nykyisen kehityksen jatkuessa on selkeästi nähtävissä, että kasvava autoliikenne ruuhkauttaa vähitellen jo nyt kapasiteettinsa äärirajoilla toimivat Turun sisääntuloväylät ja sen jälkeen kehäyhteydet. Vuoteen 2030 mennessä kaupunkiseudun autoliikennesuorituksen ennustetaan kasvavan 35 prosenttia. Ruuhkautuminen ei ole estettävissä tieinvestoinneilla, vaan ongelman ratkaiseminen edellyttäisi määrätietoista kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukevaa maankäyttöpolitiikkaa sekä kulkutavan valintaan vaikuttavia keinoja. Nyt ruuhkista kärsii kuitenkin myös joukkoliikenne. Linja-autoliikenteen sujuvuuden ja täsmällisyyden edistämiseen on keinoja, mutta toistaiseksi konkreettiset toimet ovat olleet melko vähäisiä.



Autoliikenne kumoo kaupungille ominaisen saavutettavuusedun, kun matkat pitenevät ja liikenne ruuhkautuu. Vastavoimana on hyödyntää kaupungille ominainen saavutettavuusetu – lyhyet matkat. (Lähde: Turun kaupunki)



Turun kaupunkiseudun (Turku, Raisio, Naantali, Kaarina, Lieto ja Piikkiö) autoliikennesuoritteiden ennustettu kasvu 2006–2030

Turun seudun asukasmäärän kasvu voi estää matkustajamäärien absoluuttisen vähenemisen ja kehyskuntien nopean kasvun myötä seutuliikenteen matkustajamäärien voidaan odottaa jopa kasvavan, vaikka joukkoliikenteen suhteellinen kulkutapaosuus pieneneekin. Tämä edellyttää kuitenkin lippujen hinnoittelun säilymistä kilpailukykyisenä sekä panostusta koko matkaketjun kehittämiseen mukaan lukien pysäkit ja liityntäyhteydet sekä matkustajainformaatio. Tavoitteena on tärkeimpien joukkoliikenteen pääsuuntien kehittäminen tiheästi liikennöidyiksi, nopeiksi ja palvelutasoltaan korkeatasoisiksi laatukäytäviksi.

Linja-autoliikenteen rahoituksen uudistamista pohdintu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on ehdottanut, että alueellinen linja-autoliikenne tulisi suunnitella laajempina kokonaisuuksina ilman nykyisiä linjaliikennelupa- ja kuntarajoitteita. Mahdolliset uudistukset merkitsevät samalla sekä isoa haastetta että mahdollisuutta Turun seudun joukkoliikenteen järjestämiselle ja kehittämiselle.

Turun kaupunkiseudun ruuhkautuminen haittaa myös tavaraliikennettä. Satamiin ja muualle kaupunkiseudun sisäosiin suuntautuvien kuljetusten viiveet kasvavat ja keskustassa jakeluliikenne vaikeutuu liikenteen ruuhkautumisen myötä. Turun sataman tavaraliikenneyhteyksien toimivuutta voidaan helpottaa ohjaamalla liikennettä valtatie 8 ja Turun kehätien kautta ja parantamalla tämän reitin sujuvuutta, mutta se edellyttää merkittäviä investointeja. Keskustassa on tarpeen kehittää sekä jakeluliikenteen hoitoa että sen toimintaolosuhteita katuverkolla.

Myös muilla maakunnan kaupunkialueilla kevyen ja joukkoliikenteen kilpailukyky heikkenee uuden maankäytön sijoituessa taajamien laiduille. Joukkoliikenteessä vähenevät matkustajamäärät tuovat paineita matkan hinnan nostamiselle, mikä heikentää kilpailukykyä edelleen. Nykykehityksen jatkussa linja-autoliikenne säilyttäneekin merkittävän ase-



man lähinnä Turun kaupunkiseudulla ja Turusta lähetevän seutuliikenteen muutamalla pääsuunnalla sekä kaukoliikenteessä. Muiden seutukuntakeskusten joukkoliikennepalvelut perustuvat pariin itsekannattavaan runkolinjaan. Muu liikenne supistuu vähitellen koululaisvuoroiksi tai siirtyy kuntien ostoliikenteeksi. Salon seudulla väestön kasvu tukee kuitenkin positiivisempaa kehitystä.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat vähitellen parantuneet useimmilla kaupunki- ja taajama-alueilla. Turun keskustan pyöräilyolosuhteiden parantaminen ja useiden kaupunki- ja kuntakeskustojen kehittäminen jalankulkuystävällisemmäksi etenevät kuitenkin toivottua hitaammin, osin johtuen toimenpiteiden heikosta painoarvosta päätöksenteossa ja resurssien jaossa. Kevyen liikenteen suosion kannalta ongelmallisinta on kuitenkin kaupunkiseutujen ja taajamien maankäytön hajautumisesta ja lähipalveluverkon heikentymisestä aiheutuva matkanpituuksien kasvu. Yhä useampi matka tehdään autolla.

Liian vähäisen liikunnan vaikutus ihmisten terveyteen ja terveydenhuollon kustannuksiin on kasvamassa jyrkästi. Yksi osatekijä on liikkumistottumusten kehitys. Vaikka arkiliikunta päivittäisillä matkoilla olisi luonteva tapa saada liikuntaa, yhä useampi matka tehdään autolla. Ongelmaa pahentaa se, että myös kasvava osa lapsista liikkuu terveyden kannalta liian vähän. Entistä harvempi lapsi kulkee kouluun ja harrastuksiin kulkee omin jaloin tai pyörällä.



2.4 Maaseudun tieverkko ja liikennepalvelut

Haja-asutusalueella henkilöauto on entistä vahvemmin peruskulikutapa. Liikennemäärät eivät kuitenkaan merkittävästi lisääntyneet kasvukuntien ulkopuolella, vaan saattavat paikoin jopa vähentyä. Tienpidon tarve ei silti vähene, sillä alkutuotannon kuljetusten entistä suuremmat yksikkökoot ja kuljetusketjujen tiukempi aikataulutus, metsätalouden kuljetukset sekä maaseutuasumisen perustuminen entistä enemmän työssäkäyntiin kaupungeissa edellyttää tieverkolta hyvää liikennöitävyyttä: riittävää, oikeaan aikaan tapahtuvaa, tarpeen mukaista hoitotasoa ja rakenteellisen kunnan jatkuvaa ylläpitoa. Suuret ajoneuvoyksiköt merkitsevät myös turvallisten lastauspaikkojen tarvetta maaseudun tieverkolla. Tulevaisuudessa erityisiä haasteita tieverkon kunnolle ja hoidolle aiheuttavat alkutuotannon suuryksiköiden lisääntyminen sekä biopolttoainien laajamittaisen viljelyn ja jalostuksen mahdollinen käynnistyminen.

Alemman tieverkon talvihoidossa koetaan puutteita etenkin maatalouden kuljetusten, työmatkaliikenteen ja koululaiskuljetusten reiteillä. Tienpidon linjausten mukaan teiden kulkukelpoisuus turvataan, tarvittaessa tiettyyn liikennetarpeeseen tai tiettyyn paikkaan perustuvalla täsmähoidolla. Kelirikkoa ja siitä johtuvia liikennerajoituksia Varsinais-Suomen alemmalla tieverkolla on koko maahan verrattuna keskimääräistä vähemmän. Paikallisesti tien heikon kunnan aiheuttamat haitat kuljetuksille voivat kuitenkin olla merkittäviä. Nykyisten tienpidon linjausten mukaan alemman maantieverkon kuntotaso säilyy keskimäärin entisellään. Sen sijaan monien yksityisteiden kunto heikkenee, koska rahoitus on riittämätöntä ja osakkaiden tienpidon tietämys vähenee. Vaikka yksityisteiden päivittäisestä liikennöitävyydestä huolehditaan, kalliimmista tierakenteen kunnostustoimista saatetaan tinkiä.

Maaseudun joukkoliikennepalvelut ovat vähitellen hiipumassa. Vaikka kutsuohjattua liikennettä ja muita joustavampia kuljetusmuotoja on otettu ja otetaan käyttöön, joukkoliikenteen peruspalvelutason säilyttäminen edellyttää lisääntyvää yhteiskunnan rahoitusta. Merkittävin kustannusvaikutus aiheutuu kuitenkin siitä, että lakisääteisten sosiaali- ja terveystoimen sekä koululaiskuljetukset joudutaan kasvavassa määrin järjestämään erilliskuljetuksina yhteiskunnan maksamien joukkoliikennematkojen sijasta. Maaseututeiden kevyen liikenteen olosuhteita pystytään parantamaan lähinnä vilkkaimmilla koulumatkareiteillä.

2.5 Saariston liikenneyhteydet

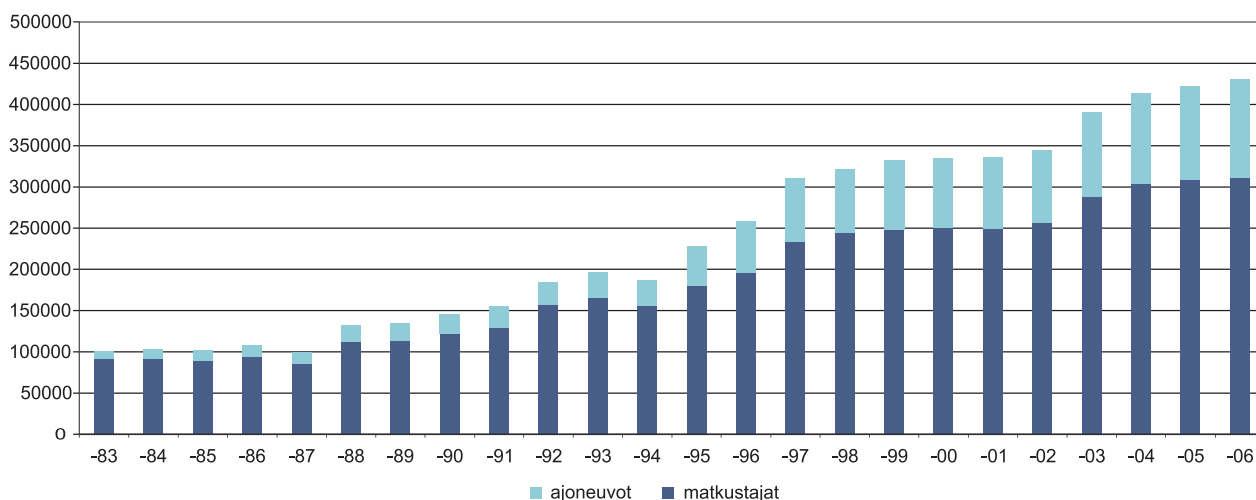
Laajan saaristoalueen säilyminen elävänä asumisen, yrittämisen ja matkailun alueena edellyttää tieyhteyksien lisäksi niihin linkittyviä hyvin toimivia lossi-, lautta- ja yhteysalusyhteyksiä. Vapaa-ajan asutuksen lisääntyminen ja matkailun kehitys ovat kasvattaneet saaristoalueen tieliikennettä voimakkaasti. Erityisesti Saaristotien nykyisten lauttojen kapasiteetti on liian pieni kasvavalle liikenteelle. Jonot lauttarannoissa kasvavat. Myös talviolosuhteisiin soveltuvasta varalauttakalustosta on pulaa. Liikenteen hankintamallia tulee parantaa siten, että varmistetaan lauttaalus- ja lossikaluston uusituminen. Tiehallinto on jo varautumassa kaluston uusimisen edellyttämään rahoitukseen. Aluskannan uusiutuessa rahoitusta tarvitaan myös lauttalaitureiden uusimiseen.

Pitemmällä tähtäimellä saaristokuntien kehitystä tukisivat kiinteiden yhteyksien rakentaminen saariston pääyhteyksille sekä kuntien sisäistä liikennettä helpottavat pienemmät losseja korvaavat sillat. Merkittävimpiä kohteita, joihin kiinteää yhteyttä on suunniteltu, ovat Nauvon ja Paraisten lauttaväli Saaristotiellä ja Hiittisten saaristoon johtava Lövön lossi Dragsfjärdissä. Lossien korvaaminen silloilla on jatkossa tarkoitus toteuttaa kilpailuttamalla liikenne siten, että lauttaratkaisun vaihtoehtona voidaan tarjota kiinteää ratkaisua. Kaavoissa on varauduttu myös Turunmaan itä- ja länsiosat yhdistävien Karuntien ja sillan rakentamiseen Paraisilta Sauvoon sekä Korppoon ja Houtskarinvälistä lauttayhteyttä merkittävästi lyhentävien Finnöön tien ja lauttarannan rakentamiseen Korppoossa.

Epävarmuus yhteysalusliikenteen vuosittaisesta rahoitustasosta estää liikenteen pitkäjänteisen järjes-

tämisen ja vaikeuttaa liikenneyhteyksiin perustuvan matkailuelinkeinon kehittämistä. Yhteysalusliikenteelle osoitettavan määrärahan tulisi olla arviomääräraha, jolloin satunnaiset kustannustason muutokset eivät vaikuta palvelutasoon. Lauttaliikenteen tavoin myös yhteysalusliikenteessä ongelmana on vanha aluskanta. Liikenteen sopimusajat ovat nykyisellään 3-5 vuotta, mikä ei mahdollista kaluston uusimista. Myös yhteysaluslaiturit alkavat olla elinkaarensa lopussa ja edellyttäisivät parantamisrahoitusta.

Saariston Rengastien yhteydet ovat osoittautuneet elintärkeäksi saariston matkailuyrityksille ja kuntien väliselle yhteistyölle. Rengastie on liikennekäytävä, jonka varaan rakentuu merkittävä merellinen maankäytön ja matkailun kehityskäytävä. Jatkossa lisätarpeita yhteyksille tuo se, että Rengastien kunnat Paraisilta Iniöön saakka ovat yhdistymässä. Rengastien vesiliikenneyhteyksien rahoitus tulisi varmistaa pitemmällä aikajänteellä liikenteen jatkuvuuden takaamiseksi.



Yhteysalusliikenteen kuljettamat matkustajat ja ajoneuvot 1983–2006 (Lähde: Merenkululaitos)

2.6 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuustilanne on Suomessa parantunut 1970-luvulta lähtien ja jo useana viime vuotena liikennekuolemien määrä on ollut laskusuunnassa. Vuonna 2006 liikenneonnettomuudet vaativat ennakkotietojen mukaan Suomessa 330 kuolonuhria. Hyvästä kehityksestä huolimatta valtakunnallisen tavoitteen, vuonna 2010 enintään 250 liikennekuolemaa, saavuttaminen on erittäin haasteellista.

Valtakunnallista liikenneturvallisuustavoitetta vastaava tavoite Varsinais-Suomessa on, että vuonna 2025 liikennekuolemia saisi olla korkeintaan 9 kpl. Vuosina 2001–2005 liikennekuolemia on maakunnassa ollut keskimäärin 34 vuodessa, vuonna 2006 ennakkotietojen mukaan 27. Kuolonuhreista keskimäärin noin 25–30 % on ollut jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, noin 15 % mopoilijoita ja moottoripyöräilijöitä ja 55–60 % auton kuljettajia tai matkustajia.

Runsas neljännes uhreista sai surmansa suistumisonnettomuuksissa, viidesosa kohtaamisonnettomuuksissa ja vajaa viidennes risteämisonnettomuuksissa. Jalankulkijaonnettomuuksissa menehtyneiden osuus oli lähes 15 %. Muiden pienempien onnettomuustyyppien osuus oli vajaa 20 %. Liikenneonnettomuuksissa menehtyneiden pyöräilijöiden osuus kuolonuhreista on noin 10 % ja määrät sisältyvät edellisiin onnettomuustyyppikohtaisiin lukuihin. Kolme neljästä maakunnan kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta on tapahtunut maanteillä. Kevyen liikenteen onnettomuudet keskittyvät katuverkolle ja taajamiin. Varsinais-Suomen erityispiirteenä on alemman tieverkon suistumisonnettomuuksien suuri määrä, mikä viittaa siihen, että alemman tieverkon ajonopeudet ovat yleisesti liian korkealla tasolla.

Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen vaatii paljon toimenpiteitä ja tiivistä yhteistyötä. Liikenteen jatkuva kasvu tuo oman haasteensa; jo liikenneturvallisuuden nykytason säilyttäminen on haasteellista. Tekniikan kehittyminen (ajoneuvot ja liikennenympäristö) mahdollistaa tulevaisuudessa uusia turvallisuusratkaisuja, mutta pelkästään ajoneuvojen ja tiestön parantamisen varaan ei tavoitteen toteutumisista voi jättää.

Valtakunnan tasolla liikenneturvallisuustyötä ohjaa liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2006–2010, jonka pohjalta laadittua valtioneuvoston periaatepäätöstä tulee lähteä toteuttamaan myös maakunta- ja kuntatasolla. Suunnitelman taustalla vaikuttaa vahvasti visio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on toteutettava niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Suunnitelmassa painotetaan pääteiden kohtaamisonnettomuuksien ja taajamien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien ehkäisyä. Myös päihdeonnettomuuksien ja liian suurien ajonopeuksien karsiminen nähdään tärkeiksi, samoin ammattiliikenteen liikenneturvallisuusvastuun laajentaminen.

Pääteiden kohtaamisonnettomuuksia voidaan tehokkaimmin estää rakentamalla keskikaiteet erottamaan vastakkaisia ajosuuntia. Yksittäisonnettomuuksien vähentämiseksi tarvitaan toimenpiteitä, joilla ajonopeudet sovitetaan paremmin tie- ja keliolosuhteiden mukaisiksi. Yksittäisonnettomuuksien seurauksia voidaan lieventää reunaympäristöä pehmentämällä, jolla tarkoitetaan esimerkiksi pientareella olevien esteiden poistamista, luiskien loiventamista ja valaisinpylväiden vaihtamista myötäväviksi. Varsinais-Suomessa erityishuomiota tarvitaan myös hirvieläinonnettomuuksien vähentämiseen. Keskeises-



sä asemassa vakavimpien maantienonnettomuuksien vähentämisessä on pääteiden, erityisesti valtateiden 8 ja 9 turvallisuuden parantaminen.

Taajamien turvallisuuden parantamisessa on riittävän alhainen nopeustaso tärkein asia. Nopeusrajoitus yhdistettynä rakenteellisiin toimenpiteisiin vähentää onnettomuuksia ja lieventää erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksien vakavuutta. Kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan tehokkaasti parantamalla kevyen liikenteen ylityskohtia ja koulujen lähialueiden liikennejärjestelyjä sekä täydentämällä kevyen liikenteen verkostoa. Taajamissa ja kaupunkialueilla on suuri tarve parantaa myös liikkumisympäristön esteettömyyttä.

Keskeisiä tahoja liikenneturvallisuustyössä ovat perinteisesti olleet koko liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala, kunnat, lääninhallitukset, Liikenneturva ja poliisi. Vastuu liikenneturvallisuuden toteutumisesta on kuitenkin kaikilla liikenteessä toimijoilla ja liikenneturvallisuustyötä alueellisella tasolla tulee aktivoida. Kuntien ja seutukuntien liikenneturvallisuusryhmien toiminta on vaihtelevaa, osassa kuntia ryhmää ei ole lainkaan. Eri hallintokuntien edustajista kootun liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on koordinoita kuntien liikenneturvallisuustyötä ja toteuttaa valtakunnalliset ja alueelliset toiminnot paikallisella tasolla.

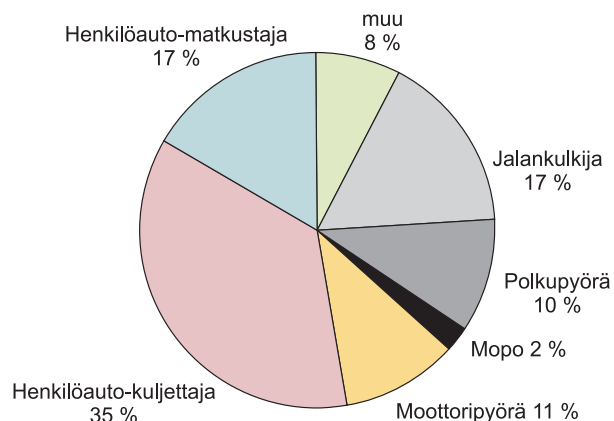
Tielläliikkujien liikennekäyttäytymisessä löytyy puutteita. Liikennevalojen noudattaminen on heikkoa. Ylinopeudella ajaminen on yleisin liikennerikkomus. Turvalaitteiden käytössä on parantamisen varaa. Liikenneturvallisuuden tason paraneminen

edellyttää tehokkaan ja näkyvän valvonnan olemassa oloa. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa kuljettajien kokemaa kiinnijäämisriski, jossa poliisin suoriuttamalla tiedottamisella ja valvonnalla on keskeinen osa. Automaattinen nopeusvalvonta on tähän tehokas toimintatapa. Liikennekasvatuksella, -valistuksella ja -tiedotuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Kuntien liikenneturvallisuusryhmillä onkin suuri vastuu liikennekasvatuksen toteuttamisessa kuntatasolla.

Maankäytön ratkaisulla ja toimintojen sijoittelulla on suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen suoraan sekä liikenteen kasvua hillitsemällä että kulkutapa-valintoihin vaikuttamalla. Asuinalueen turvallisuus on myös merkittävä imagotekijä asuinpaikkaa valittaessa.

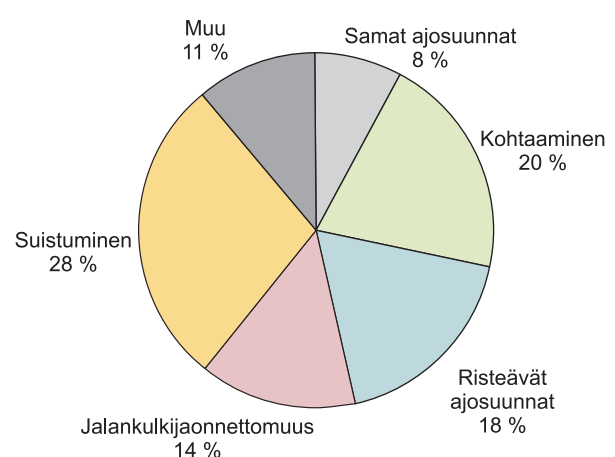
Rautatieliikenteessä, kaupallisessa lentoliikenteessä ja kauppamerenkulussa on jo pitkään ollut tavoitteena matkustajakuolemien nollassa. Toijalan ja Uudenkaupungin ratojen lukuisat tasoristeukset muodostavat kuitenkin autoliikenteen kanssa yhteisen turvallisuusriskin. Lyhyellä tähtäimellä tasoristeysten turvallisuutta on tarpeen parantaa mm. varoituslaitteiden, näkemien parantamisen ja odotustasanteiden rakentamisen avulla. Pitemmällä tähtäimellä tavoitteena on Toijalan radalla tasoristeysten poistaminen ja Uudenkaupungin radalla vähentäminen eritasojen ja yksityistiejärjestelyjen avulla. Rantaradalla on jäljellä yksi tasoristeys Turussa, jonka korvaaminen eritasoratkaisulla kuuluu radan ensi vaiheen kehittämistoimiin.

Varsinais-Suomen tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet v. 2001–2005 (yht. 169 henkeä) tienkäyttäjärhmittäin



(Lähde: Tilastokeskus)

Varsinais-Suomen tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet v. 2001–2005 (yht. 169 henkeä) onnettomuustyyppittäin



2.7 Liikennejärjestelmän ympäristövaikutukset

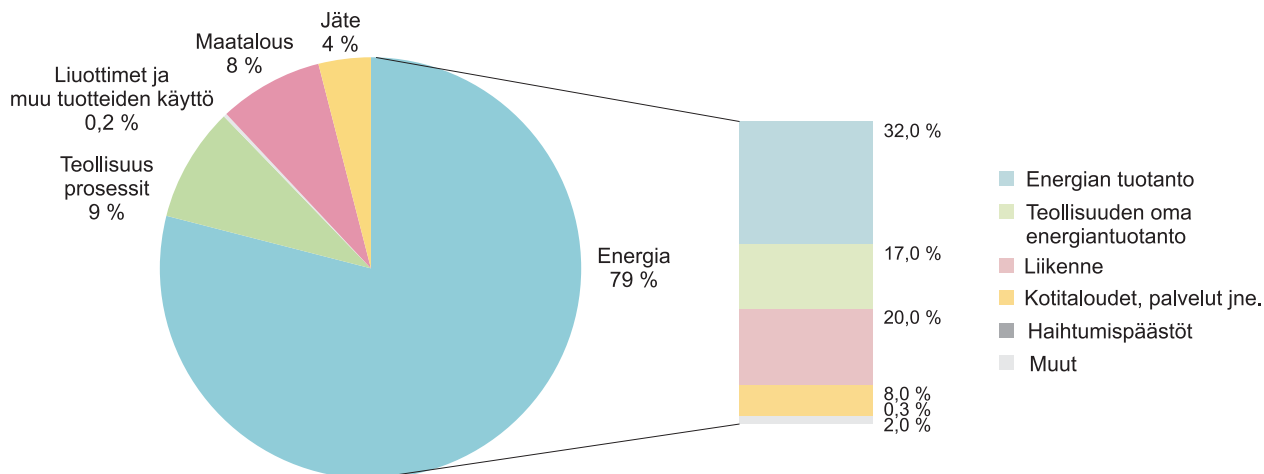
Liikenteen ja väylänpidon merkittävimmät ympäristövaikutukset kohdistuvat ilmastoon, ilmanlaatuun, pohja- ja pintavesiin, luonnonympäristöön, ihmisten terveyteen ja viihtyvyyteen sekä maisemaan ja taajamakuvaan. Vaikutukset ympäristöön ovat sitä vähäisemmät, mitä vähemmän liikutaan ja kuljetetaan tavaraa ja mitä suurempi osa henkilöliikenteestä kulkee joukkoliikenteellä, jalan tai pyöräillen. Raskaassa tavaraliikenteessä vesi- ja junakuljetukset ovat energiatehokkaimpia kuljetustapoja. Varsinais-Suomessa suurimpia ympäristöhaasteita ovat ilmastomuutoksen hillintä, Itämeren tilan kohentaminen, liikenteen meluhaittojen vähentäminen sekä maakunnan arvokkaan kulttuuriympäristön ja -maiseman hoito.

Liikenteen öljynkulutusta ja ilmastomuutosta kiihdyttäviä kasvihuonekaasupäästöjä ei ole saatu hillittyä kansainvälisten sitoumusten mukaisesti. Nykykehitys johtaa liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen entistä vahvempaan öljyriippuvuuteen ja liikkumisen kustannusten kasvuun. Ilmastomuutoksen hillintä ja sen vaikutuksiin varautuminen ovatkin liikennepolitiikan suurimpia haasteita. Maakuntatasolla on tärkeää pyrkiä kohti kestävämpää liikennejärjestelmää ja varautua siihen, että yhteiskunta hillitsee liikenteen kokonaiskasvua ja öljyn käyttöä mm. muuttamalla liikenteen taloudellista ohjausta hiilidioksidipäästöjä vähentävään suuntaan erityisesti auto- ja lentoliikenteessä. Samalla väylänpidossa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa on tarpeen varautua ilmastomuutoksen aiheuttamiin vaikutuksiin, kuten tulvien ja myrskyjen lisääntymiseen

ja talvien leudontumiseen. Liikennejärjestelmän suuri öljyriippuvuus on itsessäänkin melkoinen pitemmän aikavälin haaste ja riskitekijä niin tie-, lento- kuin vesiliikenteessä.

Ilmanlaatua paikallisesti heikentävät autoliikenteen pakokaasupäästöt ovat vähentyneet ja vähentyvät edelleen moottoritekniikan kehittyessä, mutta liikenteen lisääntyminen ja autojen koon kasvu hidastaa paranemisvauhtia. Taajamissa keväiset pölyhaitat on saatu paremmin kuriin, mutta parantamistarvetta on kuitenkin edelleen. Merenkulussa ympäristön kannalta ongelmallisia ovat rikkidioksidipäästöt, jotka muodostavat suuren osan liikenteen kokonaispäästöistä. Vähäriikkinen polttoaine aiheuttaa lisäkustannuksia, mutta taloudellisin kannustimin voidaan ohjata vähäriikkinen polttoaineen ja puhtaamman teknologian käyttöön. Esimerkiksi Turussa on satamaksualennusten avulla ohjattu laivoja vähäriikkinen polttoaineen käyttöön.

Itämeren tila on merkittävin ympäristöön liittyvä huolenaihe saaristo- ja rannikkoalueella. Suurin ongelma on rehevöityminen, mutta myös laivojen öljy- ja kemikaalipäästöjen saaminen kuriin kansainvälisillä sopimuksilla ja riittävällä valvonnalla on tärkeää meren ja saaristoluonnon kannalta. Saaristomeren kaltaisilla alueilla, joilla väylät kulkevat lähellä rantoja, laivaliikenteen aiheuttama eroosio voi vahingoittaa herkkiä rantaympäristöjä. Myös onnettomuusriski kapeilla saaristoreiteillä on aina olemassa, vaikka kotimaan meriliikenteen turvallisuutta on parannettu mm. valvontajärjestelmien avulla. Liikenteen kasvu asettaa lisähaasteita riskien torjunnalle. Vakavien ympäristöonnettomuuksien riskiä Itämerellä kasvattaa erityisesti Venäjän öljykuljetusten li-



Suomen kasvihuonepäästöt sektoreittain vuonna 2005. Energiasektori tuottaa eniten päästöjä, joista viidennes aiheutuu liikenteen energiakulutuksesta. (Lähde: Tilastokeskus 2007)

sääntyminen. Tämä muodostaa uhkan myös Saaris-tomerelle. Paikallisesti vedenlaatua voidaan paran-taa mm. huolehtimalla siitä, että tiepengerten vir-tausaukot ovat riittäviä.

Satamien ympäristövaikutukset, kuten satamatoi-mintojen synnyttämän melun ja päästöjen vaikutus läheisiin asuin- ja luontoalueisiin, ovat viime aikoi-na nousseet enenevässä määrin esille. Myös väylien ruoppauksella ja ruoppausmassojen käsittelyllä on haitallisia ympäristövaikutuksia. Pessimististen nä-kemysten mukaan nykyiset lupaprosessit vaikeuttavat ja hidastavat satamien kehittämistä ja haittaavat kilpailukykyä. Toisaalta koko merenkulun positiivi-sen imagon kannalta on tärkeää, että satamasuun-nittelussa annetaan ympäristö- ja asumisviihtyvyy-seikoille riittävästi painoarvoa. Tavoitteena on mah-dollisimman tehokas ja samalla vähän haitallisia ympäristövaikutuksia aiheuttava satama.

Teiden suolaus ja mahdolliset onnettomuudet muo-dostavat riskin pohjavesille. Pitemmällä aikavälillä suolan käyttöä on pystytty vähentämään hoitome-netelmiä kehittämällä. Varsinais-Suomen merkittä-vimmät pohjavesialueet sijaitsevat Loimaan seudulla Virttaankankaan–Oripäänkankaan alueella sekä val-tatien 8 suuntaisella Turun seudulta Vakka-Suomen pohjoisosaan ulottuvalla kapealla harjujaksolla. Tär-keimmät pääteiden pohjavesikohteet on pitkälle suo-jattu. Vielä suojaamattomista kohteista merkittävim-mät sijaitsevat valtatiellä 8 ja kantatiellä 41. Nykyisel-lä tienpidon rahoitustasolla suojauksia pystytään to-teuttamaan vain muiden hankkeiden yhteydessä.

Maakunnan maanteiden ja katujen melualueilla asuu kymmeniä tuhansia ihmisiä. Määrä lisääntyy jatku-

vasti liikenteen ja taajamien väestön kasvaessa. Ny-kyisillä tienpidon painotuksilla ja rahoitustasolla erillisiä melusuojaushankkeita ei maantieverkolla pystytä toteuttamaan. Kaupungeissa ja taajamissa keskeiset keinot meluhaittojen ehkäisyssä ovat melun huomioon ottaminen toimintojen ja rakennus-ten sijoittelussa, rakennusten ääneneristävyydessä ja tilaratkaisuissa sekä liikenteen rauhoittaminen ja ohjaaminen tarkoituksenmukaisille reiteille. Radan-varsilla haittaa aiheuttaa lähinnä tavarajunien aiheuttama tärinä ja yöaikainen melu. Haittoja voidaan vähentää parantamalla ratarakenteita, hidastamalla junien nopeuksia ongelmakohdissa ja rakentamal-la meluesteitä. Paikallisesti meluhaittaa aiheuttavat myös lentoasema ja satamat. Niiden meluhaittojen ehkäisyssä on keskeistä melulle herkkien toiminto-jen ohjaaminen maankäytön suunnittelun keinoin sekä melua vähentävät tekniset ratkaisut lentoko-neissa ja satamatoiminnoissa.

Varsinais-Suomen maanteiden varsilla on paljon kaunista, kulttuurihistoriallisesti merkittävää raken-nettua ympäristöä ja kulttuurimaisemaa. Arvokkaat kulttuuriympäristöt on jo pitkään pyritty ottamaan huomioon teiden kunnossapitotoimissa, kuten lumenaurauksessa ja tienvarsikasvillisuuden käsittelyssä. Uusilla liikenneväylähankkeilla on aina vaikutuksia luonnonympäristöön ja maisemaan tai taajamaku-vaan. Varsinais-Suomen alueella on useita suunnitel-mia ja varauksia ympäristövaikutukseltaan merkittä-ville liikenneväylähankkeille. Lyhyemmän ja pitem-män aikavälin väylävarauksista muun muassa Kaari-nan ohitustiellä, Nauvon kiinteällä yhteydellä, Örön väylällä, Haku-tiellä sekä Turun ja Helsingin välisel-lä oikoradalla voi olla merkittäviä luonto- ja maise-mavaikutuksia.



3 Liikennejärjestelmän visio, tavoitteet ja painopisteet

Maakunnan tarpeiden ja tulevaisuuden haasteiden, maakuntasuunnitelman, valtakunnallisten liikennepoliittisten linjausten ja Suomen kansainvälisten sitoumusten perusteella on muodostettu Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän visio vuodelle 2030. Vision kuvaus liikennejärjestelmästä on tavoitteellinen ja antaa suunnan liikennejärjestelmän suunnittelun, kehittämisen ja ylläpidon toimille. Vision eri osien tavoiteltavia kehittämissuuntia tarkentavat yksityiskohtaisemmat kehittämistavoitteet. Koska resurssit ovat rajalliset, liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteiksi on nostettu tärkeimmiksi katsottuja osa-alueita. Varsinais-Suomen maakuntahallitus hyväksyi vision 22.1.2007.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN PAINOPISTEET

Elinkeinoelämän kilpailukyky

- Kilpailukykyiset kuljetusketjut Varsinais-Suomen satamien kautta meritse Ruotsiin sekä muualle Itämeren alueelle ja maitse kaikkialle Suomeen sekä Venäjälle.
- Nopeat, säännölliset ja toimintavarmat henkilöliikenneyhteydet muualle Suomeen sekä ulkomaille, jotka tarjoavat Varsinais-Suomen yrityksille ja julkishallinnolle hyvät edellytykset kanssakäymiseen, verkottumiseen ja työvoiman saantiin.

Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet

- Toimivat tie- ja joukkoliikenneyhteydet, jotka tukevat työssäkäyntialueiden kehittymistä luonteviksi toiminnallisiksi alueiksi.
- Kattavat tie- ja vesiliikenneyhteydet, jotka turvaavat saariston säilymisen elävänä asumisen, yrittämisen, vapaa-ajan ja matkailun alueena.

Turvallisuus ja ympäristö

- Varsinais-Suomen tämänhetkisen heikon tieliikenneturvallisuuden huomattava parantaminen.
- Laadukas elinympäristö Varsinais-Suomen vahvana vetovoimatekijänä luomalla viihtyisää ja turvallista kaupunki- ja taajamaympäristöä, kunniottamalla vanhaa kulttuurimaishuonon ja vahvistamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen asemaa kaupunki- ja taajamaliikenteessä.

VARSINAIS-SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN VISIO 2030

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmä toimii tehokkaasti, turvallisesti ja kestävästi tukien elämisen laatua ja elinkeinoelämän kilpailukykyä maakunnan kaikissa osissa.

Maakunnan saavutettavuus eri kulkutavoilla on hyvä Suomessa sekä kansainvälisesti. Kuljetusketjujen logistinen toimivuus ja tehokkuus ovat Varsinais-Suomen kilpailuvaltteja. Liikennejärjestelmä tarjoaa edellytykset maakunnan eri osien tasapainoiselle kehitykselle. Elinympäristön hyvä laatu on Varsinais-Suomen vetovoimatekijä. Maakunnan liikennejärjestelmä on ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä eikä liikenne vaadi kuolonuhreja.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTAVOITTEET

Kehittämistavoitteet on ryhmitelty ja otsikoitu tavoitteen kohteen mukaisesti.

Koko maakunnan saavutettavuus, ulkoiset pääliikenneyhteydet: tie, rata, vesi ja ilma

- Sujuvat liikenneväylät sekä kilpailukykyiset tavaraj- ja joukkoliikenneyhteydet tarjoavat maakunnan asukkaille ja elinkeinoelämälle hyvät yhteydet muualla Suomeen sekä ulkomaille ja luovat edellytykset ihmisten, yritysten ja muiden organisaatioiden verkottumiselle kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.
- Helsinki–Turku–Tampere -kolmion, mukaan lukien valtatie 8 vaikutusalue, rakentaminen yhteiseksi työssäkäyntialueeksi erityisesti nopeiden ja tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien avulla varmistaa yritysten tarvitseman työvoiman saannin.
- Varsinais-Suomen asema porttina Ruotsiin säilyy vahvana ja kuljetusketjut satamien kautta Itämeren alueelle ja muualle ovat entistä toimivampia.
- Yritysten ja julkishallinnon kansainvälisten toimintojen edellyttämää ulkomaanyhteyksiä palvelevat suorat lentoreitit tärkeimpiin kohteisiin sekä tehokas syöttöliikenne Helsinkiin, Tukholmaan ja Kööpenhaminaan.

Elinkeinoelämän kuljetustarpeet, logistiikka

- Sujuvat kuljetukset, tehokkaat terminaalit ja toimivat logistiset palvelut tukevat elinkeinojen kehittymistä ja vahvistavat Varsinais-Suomen kilpailukykyä.

Seutujen tasapainoinen kehitys, toiminnalliset alueet, maakunnan sisäiset yhteydet

- Kattava ja hyvätasoinen tie- ja rataverkko sekä toimivat joukkoliikennedytetydet junalla ja linja-autolla palvelevat hyvin maakunnan eri osien yhteyksiä Turkuun sekä liikkumis- ja kuljetustarpeita muualle maahan tukien luontevien toiminnallisten vuorovaikutusalueiden rakentumista.

Saariston ja maaseudun kehitys, alempi tieverkko ja liikennepalvelut

- Alemman tieverkon tavara- ja henkilöliikenteen tarpeita vastaava laatutaso sekä joukkoliikenteen ja saaristoliikenteen peruspalvelut tukevat maaseudun ja saariston säilymistä elävänä asumisen, yrittämisen, vapaa-ajan ja matkailun alueina.

Kuntien houkuttelevuus asumisen alueina, viihtyisyys, turvallisuus ja esteettömyys

- Viihtyisät, turvalliset ja esteettömät liikkumisympäristöt lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja vahvistavat Varsinais-Suomen vetovoimaa asumisen ja yrittämisen alueena. Liikennetarkaisut toteutetaan Varsinais-Suomen arvokasta kulttuurimaailmaa sekä viihtyisiä kaupunki- ja kylämiljöitä kunnioittaen.

Liikenneturvallisuus

- Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja toteutetaan periaatteella, jolla estetään kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavat liikenneonnettomuudet.
- Tieliikenteen turvallisuus paranee jatkuvasti siten, että vuoteen 2025 mennessä tieliikenteessä menehtyy enää keskimäärin 0–9 henkilöä vuodessa.
- Raide-, vesi- ja lentoliikenteessä kuolemaan johtavia onnettomuuksia ei tapahdu lainkaan.

Ympäristön laatu, globaalit ympäristöuhat, neliporrasperiaate

- Liikenteen ympäristö- ja terveyshaitat sekä onnettomuuksien ympäristöriskit ovat vähäisiä ja ilmastonmuutosta kiihdyttävät liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät kansainvälisten sitoumusten mukaisesti.
- Tarvittaviin liikennedytetyksiin varaudutaan ensisijaisesti tehostamalla ja parantamalla olemassa olevia pääliikennedytetyksiä ja -verkostoja ja niiden käyttöä.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne, liikennetarve

- Liikennejärjestelmä tukee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja hyödyntämistä, liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämistä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamista erityisesti kaupunkiseutujen ja taajamien sisäisessä liikenteessä sekä joukkoliikenteen kilpailukykyä kaupunkien välisessä kaukoliikenteessä. Liikennetarkaisuihin tuetaan lähipalvelujen säilymistä ja vältetään yhdyskuntarakenteen ja työssäkäyntialueiden laajenemista siten, että henkilöauto on uusien alueiden työmatkojen ainoa käytännössä toimiva kulkutapa.

Kulkutapajakauma, eri kulkutapojen toimintaedellytysten priorisointi ja tavoitetilä

- Turun kaupunkiseudulla ja kehyskunnissa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus on nykyistä suurempi. Henkilöautoliikenteen toimivuudessa ei ole suuria pullokauloja ja tavaraliikenteen päädytetydet ovat sujuvia. Näin varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus ja asuinymäristön vetovoimaisuus, sekä vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja.
- Pienempien kaupunkien ja taajamien sisäisessä liikenne- ja maankäyttötarkaisuihin etusijalla ovat tarkaisut, jotka sujuvan liikenteen lisäksi turvaavat kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset. Henkilöautoliikenne on sujuvaa, mutta se ei hallitse liikennejärjestelmää ja kaupunkielämää. Seutukuntakeskusten alueella toimii myös kilpailukykyinen joukkoliikenne.
- Kaupunki- ja taajamakeskustoissa on huolehdittu niiden elinvoimalle tärkeän huolto- ja jakuliikenteen toimintaedellytyksistä.
- Haja-asutusalueella henkilöauto on peruskulkutapa, joukkoliikenteessä on turvattu peruspalvelutaso ja koulumatkat on turvallista kulkea jalan tai pyörällä.
- Kaukoliikenteen pääsuunnilla joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle.

Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden taloudellisuus ja asiakaslähtöisyys

- Liikenne- ja väyläpalvelujen suunnittelu, tuotanto ja ylläpito on tehokasta, tuloksellista ja asiakaslähtöistä.

4 Liikennestrategian painopisteet

Liikennejärjestelmävision ja tavoitteiden muuttaminen toiminnaksi edellyttää arvovalintoja, sillä kaikkia toivottavia asioita ei voida saavuttaa täysimääräisesti samalla kertaa. Tavoitteet ovat myös keskenään ristiriitaisia. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän toteuttamisessa etusijalle on nostettu tärkeimmiksi katsotut, maakuntahallituksen hyväksymät painopistealueet. Liikennestrategia määrittää niitä tukevat keskeiset kehittämislinjaukset ja kärkitehtävät, joiden edistämiseen kunnat, muut maakunnan toimijat sekä valtionhallinto ovat valmiita sitoutumaan. Toimenpiteitä on konkretisoitu edelleen toimenpideohjelmassa.

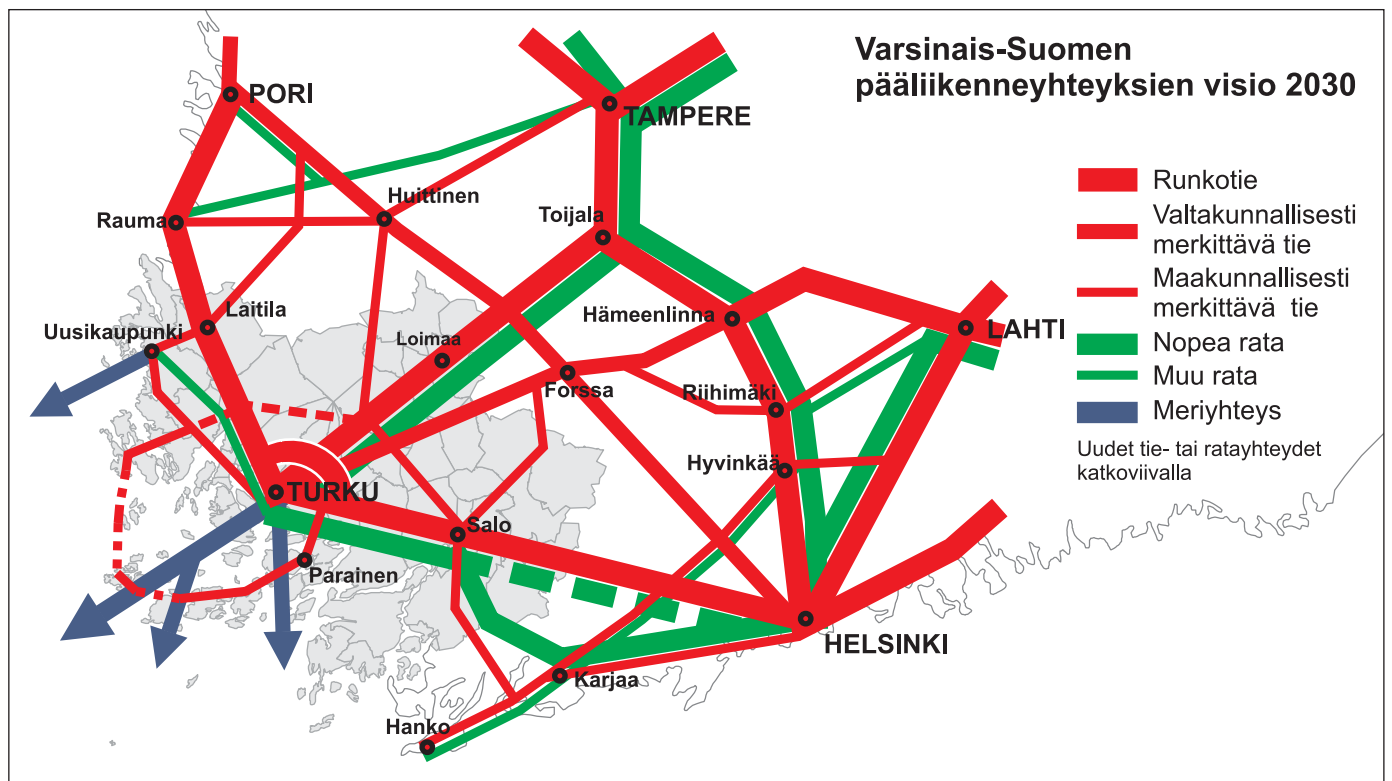
Liikennejärjestelmää kehitetään niin sanotun neliporrasperiaatteen mukaisesti. Sen mukaan liikennejärjestelmän ongelmia ei ensisijaisesti ratkaista uusilla väyläinvestoinneilla, vaan ennen niitä tulee pohdita, voidaanko ratkaisuja löytää vaikuttamalla liikkumis- ja kuljetustarpeeseen ja kulkutavan valintaan, tehostamalla nykyisen infrastruktuurin käyttöä tai parantamalla sitä.

Syynä neliporrasperiaatteen käyttöön on se, että liikennejärjestelmän toimivuuden ongelmien ratkaisu mittavilla infrastruktuuri-investoinneilla on kustannus- ja ympäristösyistä yhä vaikeampaa. On myös



Neliporrasperiaate

nähty, että tieliikenteen ja liikennerruuhkien kasvun hillintä muihin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin kannustamalla on pitkällä tähtäimellä ainoa kestävä keino turvata koko liikennejärjestelmän toimivuus. Olenasta on, että ensimmäisten portaiden keinoja käytetään tehokkaasti, ennen kuin päätetään mittavista infrastruktuurihankkeista. Usein paras ratkaisu on erityyppisiä keinoja yhdistelevä kehittämispolku.



A. Elinkeinoelämän kilpailukyky

Varsinais-Suomen vahvuus on elinkeinopohjan monipuolisuus. Maakunnan tärkeiden toimialojen, kuten bio- ja informaatioteknologian, metalli- ja kemianteollisuuden, elintarviketuotannon ja -teollisuuden tai matkailun ja koulutuspalvelujen, liikkumisen ja kuljetustarpeet poikkeavat toisistaan. On tärkeää, että liikennejärjestelmä tarjoaa erilaisia toimialoja tehokkaasti palvelevat monipuoliset tavaraliikenneyhteydet eri kuljetusmuodoilla. Entistä tärkeämpiä ovat myös yritysten työ- ja liikematkatarpeita palvelevat hyvät henkilöliikenneyhteydet niin kotimaassa kuin ulkomaille. Elinkeinoelämän näkökulmasta Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisessä painottuu kaksi osa-aluetta:

AI. Monipuoliset kilpailukykyiset kuljetusketjut

Elinkeinoelämälle tarjolla olevien kuljetusketjujen monipuolisuus ja logistinen toimivuus on tärkeää. Tuotannon tehostaminen ja varastojen minimointi ovat johtaneet kerralla kuljetettavien tavarajen pienenemiseen ja tiheään kuljetusfrekvenssin kysyntään, mikä useilla toimialoilla on korostanut tiekuljetusten merkitystä. Suurimmat tavaravirrat Varsinais-Suomeen ja sen satamiin kulkevat pitkin valtateitä 1, 8, 9 ja 10. Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta on välttämätöntä huolehtia myös valtateitä yhdistävän Turun Kehätien (kt 40) toimivuudesta. Vaarana on, että tienvärien laajamittaiset liikerakentamishankkeet ja kaupunkiseudun autoliikenteen kasvu ruuhkauttavat tämän kaupunkiseudun ja koko maakunnan poikittaisliikennettä välittävän linkin.

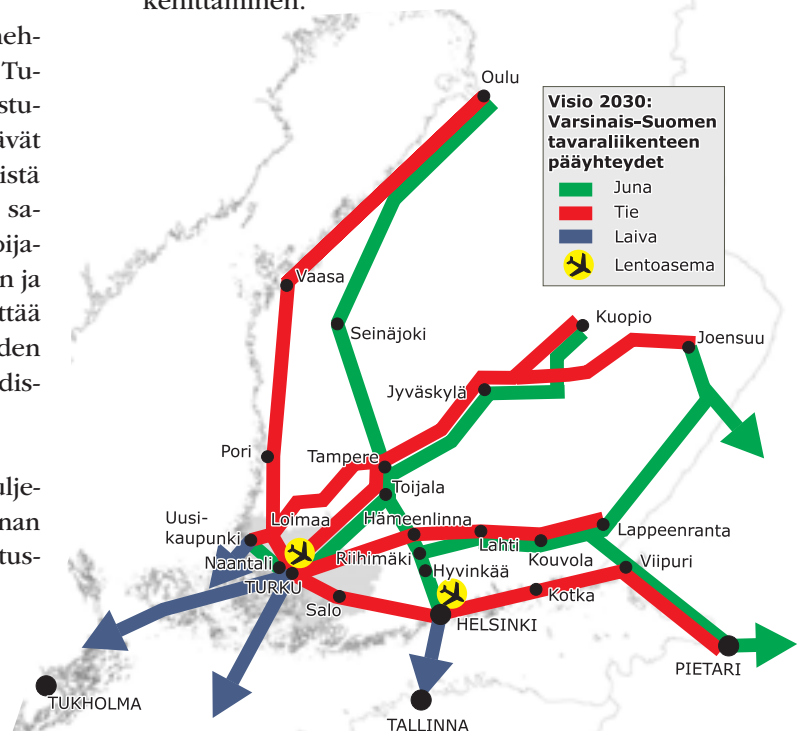
Kustannustehokkaat ratakuljetukset ovat elinehto Varsinais-Suomen raskaalle teollisuudelle. Tulevaisuudessa myös ympäristöarvojen korostuminen ja kuljetuskustannusten kehitys lisäävät paineita maakuljetusten siirtämiseksi nykyistä enemmän raiteille. Varsinais-Suomen ja sen satamien junarahti muualle maahan kulkee Toijalan rataa pitkin. Junakuljetusten kilpailukykyyn ja kasvumahdollisuuksien turvaaminen edellyttää radan välityskykyyn lisäämistä sekä kantavuuden nostoa 25 tonnin akselipainoille samassa tahdissa kuin muualla runkoverkolla.

Varsinais-Suomen satamien kautta kulkevia kuljetusketjuja kehittämällä hyödynnetään maakunnan logistisesti edullinen sijainti maa- ja merikuljetus-

ten solmukohtana, porttina Itämerelle ja Skandinavian liikenteen keskuksena. Samalla tarjotaan maakunnan yrityksille kilpailukykyiset kuljetusyhteydet muualle Suomeen ja ulkomaille. Satamien kilpailussa riittävän tiheään laivaliikennetarjonnan merkitys kasvaa. Maakunnan satamien vahvuutena on tiheä liikenne Ruotsiin. Kehittämistarvetta on erityisesti Keski-Euroopan yhteyksissä. Tulevaisuudessa eri kuljetusmuotoja joustavasti hyödyntävät suuryksikkökuljetukset lisääntyvät. Tällöin maan ainoa junalauttasatama tarjoaa ison vahvuuden maakunnan logistisen palvelukokonaisuuden kehittämisessä.

Painopistettä tukevat kärkitehtävät

- Satamien kilpailukykyyn parantaminen: Ruotsin ja Keski-Euroopan yhteystarjonnan ylläpito ja parantaminen, syväväylien kehittäminen, satamien kehittäminen ja varautuminen tuleviin tilatarpeisiin, logistiikkapalvelujen kehittäminen
- Tavaraliikenteelle tärkeimpien tieyhteyksien toimivuuden turvaaminen: Turun kaupunkiseudun ruuhkautumisen hillintä ja satamayhteyksien parantaminen, E18-tien ja valtateiden 8, 9 ja 10 sekä niitä yhdistävän Turun Kehätien (kt 40) kehittäminen, kantatien 52 parantaminen ja raskaan liikenteen ohjaaminen pois Salon katuverkolta, Vakka-Suomen satama- ja sisämaanyhteyden kantatien 43 kunnan ja turvallisuuden parantaminen, pääteiden korkean talvihoitotason varmistaminen
- Satamien junakuljetusten kehittäminen: Toijalan radan kapasiteetin lisääminen ja kantavuuden nosto, junalauttasataman ja tavaraterminaalien kehittäminen.



A2. Hyvät henkilöliikenneyhteydet muualle Suomeen ja ulkomaille

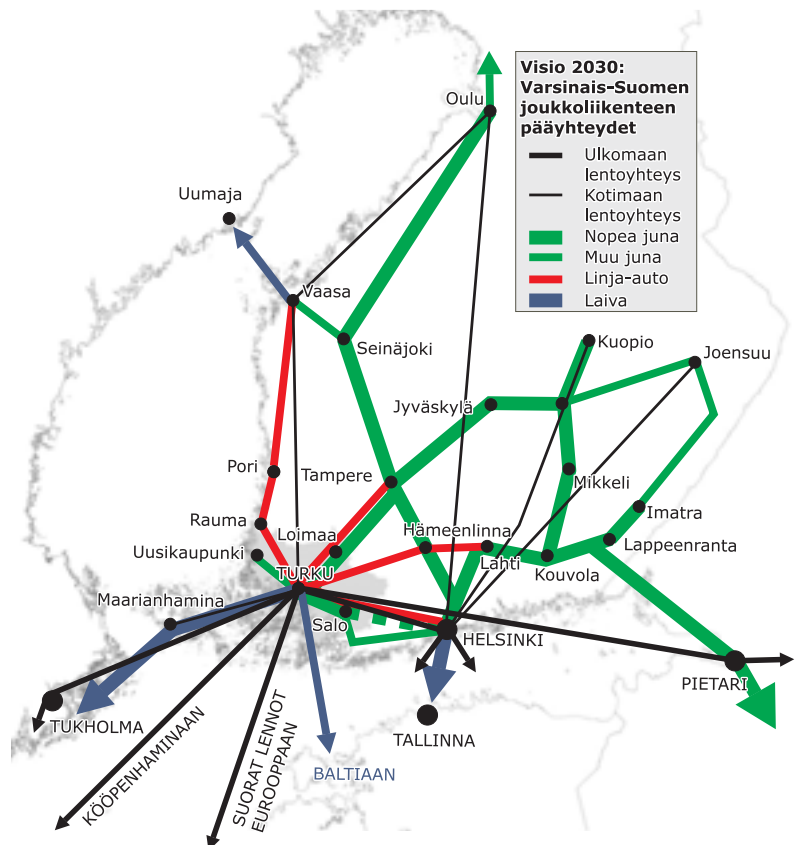
Nopeat, tarjonnaltaan hyvät kansainväliset ja Suomen sisäiset henkilöliikenneyhteydet ovat edellytys verkostoituvien ja kansainvälistyvien yritysten toiminnalle ja sijoittumiselle Varsinais-Suomeen. Ne ovat tärkeitä myös julkisen sektorin organisaatioiden, kuten yliopistojen ja valtionhallinnon yksiköiden toiminnalle ja niitä koskeville sijoittamispäätöksille.

Tulevaisuudessa kilpailu ammattitaitoisesta työvoimasta edellyttää maakunnan kytkemistä osaksi Helsingin, Turun ja Tampereen seutujen muodostamaa laajaa eteläisen Suomen yhteistointa- ja työssäkäyntialuetta. Pitkän tähtäimen tavoitteena on noin tunnin matka-aika kaupunkikolmion yhteysväleillä. Tämä edellyttää erityisesti junaliikenteen ja ratojen määrätietoista ja pitkäjänteistä kehittämistä. Turun ja Helsingin välillä tulee varautua Lohjan kautta kulkevaan uuteen nopeaan ratalinjaukseen. Välttämättömiä ovat myös toimivat ja turvalliset päätieyhteydet sekä laadukkaat linja-autoyhteydet pääkaupunkiseudun, Hämeen ja Satakunnan suuntiin.

Lentoliikenteessä korkeatasoisen yhteystarjonnan perusta rakentuu hyvistä syöttöyhteyksistä Helsingin, Tukholman, Kööpenhaminan ja tulevaisuudessa myös Pietarin lentoasemille. Sen lisäksi tarvitaan suoria lentoyhteyksiä tärkeimpiin Euroopan kohteisiin. Matkaketjujen toimivuuden takaavat hyvät bussiliityntäyhteydet Turun ja Helsingin lentoasemille sekä linja-auto- ja rautatieasemien yhdistäminen vaihtoyhteyksiä sujuvoittaviksi matkaketuksiksi.

Painopistettä tukevat kärkitehtävät

- Linja-autoliikenteen palvelutason ja pysäkkien kehittäminen kaukoliikenteen tärkeimmillä yhteysväleillä Turusta Helsinkiin, Poriin, Tampereelle ja Lahteen
- Helsinkiin ja Tampereelle johtavien ratayhteyksien pitkäjänteinen kehittäminen, junaliikenteen nopeuttaminen ja palvelutason nostaminen. Pitkällä tähtäimellä varaudutaan uuden nopean radan rakentamiseen Salosta Lohjan kautta Helsinkiin ja sen suunnittelu käynnistetään välittömästi.
- Suorien lentoyhteyksien käynnistäminen Keski-Eurooppaan ja Venäjälle
- Sujuvien matkaketjujen edellyttämien liityntäyhteyksien ja terminaalien kehittäminen
- Maakunnan muuhun Suomeen kytkevien pääteiden – E18-tien ja valtateiden 8, 9 ja 10 sekä niitä yhdistävän Turun Kehätien – sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen.



B. Ihmisten liikkumistarpeet

Arkielämän – työssäkäynnin, koulutuksen, palveluiden hankkimisen, ihmisten tapaamisen ja vapaa-ajan vieton – edellyttämät liikkumismahdollisuudet ovat tärkeitä kaikille väestöryhmille ja maakunnan kaikissa osissa. Tilanteessa, jossa ammattitaitoisesta työvoimasta on pulaa ja ihmisten valinnanmahdollisuudet ja vaatimustaso asuinpaikan suhteen kasvavat, hyvät liikkumismahdollisuudet eri kulkutavoilla muodostuvat entistä tärkeämmiksi myös alueen houkuttelevuudelle. Maakunnan liikennestrategiassa painopisteiksi on nostettu kaksi teemaa, joilla on suuri merkitys koko Varsinais-Suomen kehitykselle:

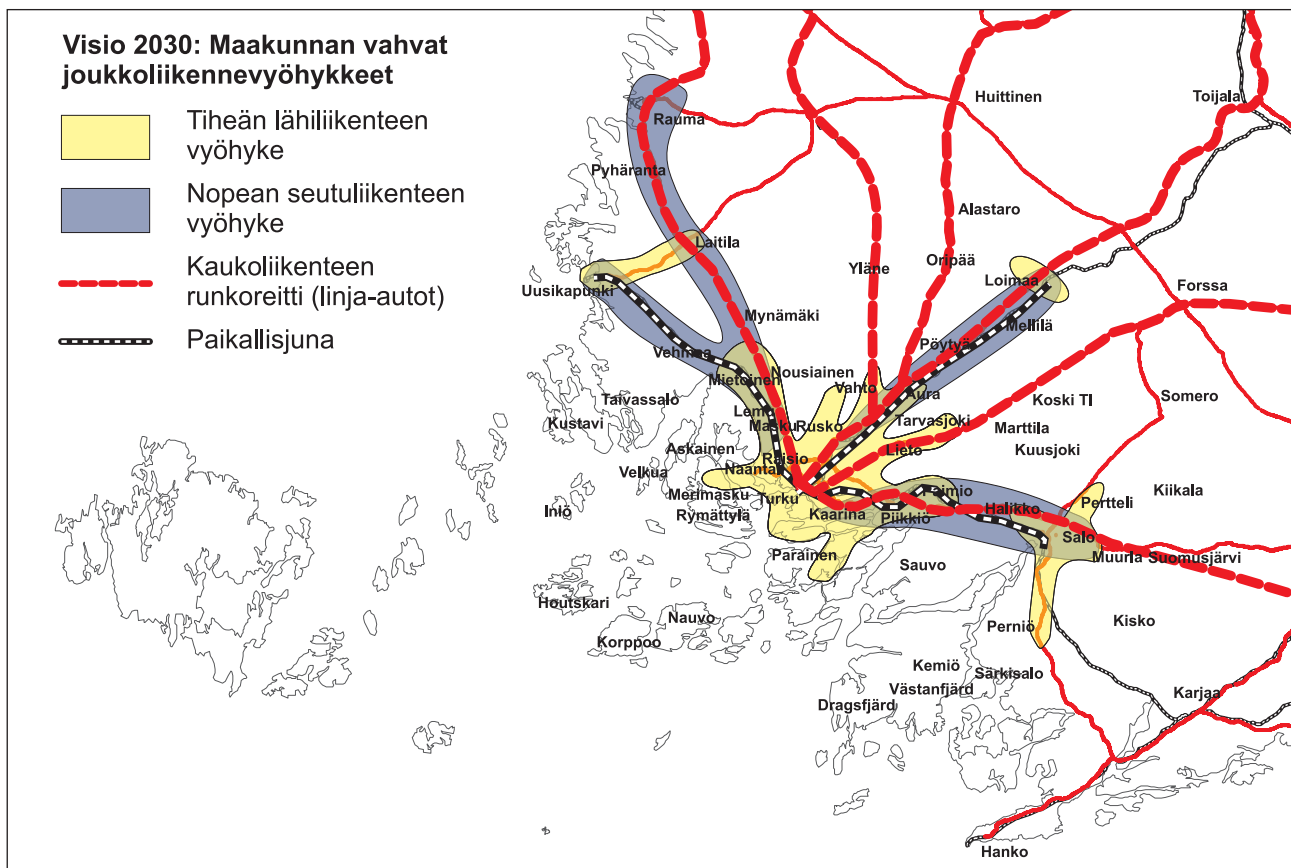
BI. Maakunnan toiminnallisten kehitysvyöhykkeiden tukeminen

Yksi merkittävimmistä ihmisten arkeen ja alueiden kehitykseen vaikuttavista kehitystrendeistä on työssäkäyntialueiden laajeneminen, limityminen ja ketjuuntuminen. Odotettavissa oleva kilpailu ammattitaitoisesta työvoimasta saannista luo tarpeita työssäkäyntialueiden laajentamiselle myös elinkeinoelämän näkökulmasta. Liikenneyhteyksien parantumisella on keskeinen merkitys tämän kehityksen katalysaattorina ja suunnatajana.

Henkilöauton varaan perustuva työ- ja asunto-markkina-alueiden kasvu on kuitenkin ristiriidassa ympäristötavoitteiden kanssa. Turun ja Salon työssäkäyntialueilla ongelmiksi alkavat nousta myös liikenteen ruuhkautuminen sekä asukkaiden arjessa työ- ja muihin matkoihin kuluva ajan kasvu. Kehitystä voidaan ohjata kestävämpään suuntaan, mutta se edellyttää joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä entistä kilpailukykyisemmäksi sekä työssäkäyntialueiden kasvun ohjaamista hyviin liikenneyhteyksiin perustuvilla vahvoilla kehitysvyöhykkeillä, joilla voidaan tarjota myös nopeat ja tiheet joukkoliikennepalvelut.

Painopistettä tukevat kärkitehtävät

- Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen vastamaan Turun toiminnallisen seudun kasvun ja laajenemisen luomiin liikkumistarpeisiin sekä määrätietoinen joukkoliikennettä tukeva maankäytön ohjaus alueen kunnissa
- Hyviin liikenneyhteyksiin perustuvien Turku–Salon–Helsinki, Turku–Loimaa–Tampere ja Turku–Uusikaupunki/Laitila–Rauma–Pori -kehitysvyöhykkeiden vahvistaminen pääratojen nopeilla kaukojunayhteyksillä, toimivalla maakunnallisella paikallisjunaliikenteellä, vahvoilla linja-autojen runkolinjoilla sekä turvallisilla päätieyhteyksillä.



B2. Toimiva saaristoliikenne

Varsinais-Suomen ainutlaatuisen saariston säilyminen elävänä asumisen, yrittämisen, vapaa-ajan ja matkailun alueena edellyttää toimivia ja kattavia tie- ja vesiliikenneyhteyksiä. Liikenneyhteyksien kehittämistarvetta lisäävät jatkossa tiivistyvä kuntayhteistyö ja kuntarakenteen muutokset.

Saaristoalueen liikenne on kasvanut nopeasti vapaa-ajan asutuksen lisääntyminen ja matkailun kasvun myötä. Yhteyksien toimivuuden turvaamiseksi alueen tiestöä sekä lautta- ja yhteysalusyhteyksiä on kehitettävä ja aluskantaa uusittava liikenteen kasvun tahdissa. Myös saaristoalueen puutteellisia poikittaisyhteyksiä on tarpeen parantaa.

Toimivat vesiliikenneyhteydet ovat välttämättömiä saaristoalueelle tärkeän matkailuelinkeinon kehittymiselle. Erityisen tärkeää on Saariston Rengastien yhteyksien turvaaminen. Epävarmuus Rengastien yhteysalusliikenteiden jatkuvuudesta estää matkailuelinkeinon pitkäjänteisen kehittämisen. Liikenteen jatkuvuuden varmistaminen edellyttää muutosta yhteysalusliikenteen avustusta koskeviin säädöksiin, riittävää valtion rahoitustasoa sekä mahdollisesti asiakasmaksujen osuuden kasvattamista liikenteen rahoituksessa. Rengastien yhteysalusvälien muuttaminen maan-

tielautoiksi on yksi tapa ratkaista asia. Jatkuvasti vilkastuva pyörämatkailu puolestaan luo lisää tarpeita saaristoteiden pyöräilyolosuhteiden parantamiselle.

Pitemmällä tähtäimellä lauttojen ja lossien korvaaminen kiinteillä yhteyksillä helpottaa liikkumista ja tukee saaristoalueen väestön ja elinkeinoelämän kehitystä. Reunaehtoja kiinteiden yhteyksien rakentamiselle asettavat kuitenkin vesiliikenteen tarpeet sekä mahdolliset ympäristö- ja maisemavaikutukset. Parhaan ratkaisun löytäminen edellyttää tapauskohtaista harkintaa.

Painopistettä tukevat kärkitehtävät:

- Maanteiden lauttaliikenteen kehittäminen ja aluskaluston uusiminen liikenteen kasvua vastaavasti sekä varautuminen kiinteiden yhteyksien rakentamiseen tärkeimmille yhteysväleille
- Yhteysalusliikenteen rahoituksen vuosittaisen epävarmuuden poistaminen sekä yhteysaluskaluston uusimisen ja Saariston Rengastien liikenteiden edellyttämän rahoitustason turvaaminen
- Saariston vilkkaimpien tieyhteyksien turvallisuuden ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen.



C. Kestävää kehitystä tukeva liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmän tehtävänä on tarjota mahdollisuudet ihmisten liikkumiselle ja tavaroiden kuljettamiselle ja sitä kautta luoda edellytykset alueiden kehitykselle. Tämän perustehtävän toteuttamisessa on otettava huomioon kaksi tärkeää reunaehto. Ensimmäkin liikennejärjestelmä tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että se ei vaaranna ihmisten terveyttä ja turvallisuutta. Toiseksi liikennejärjestelmän tulee tukea laajempaa hyvän elinympäristön tavoitetta ja sopeutua yhteiskunnan ja koko ihmiskunnan tulevaisuuden kannalta ratkaiseviin ympäristön asettamiin rajoihin.

CI. Liikenteen turvallisuus

Tieliikenteen turvallisuuden parantamiselle on asetettu haastavat valtakunnalliset tavoitteet. Varsinais-Suomen tieliikenteen turvallisuus on tällä hetkellä maan keskitasoa heikompi. Maakunnan liikenneturvallisuuden nostaminen paremmalle tasolle ja onnettomuuksien jatkuva vähentäminen valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti on erittäin haastava tehtävä. Se edellyttää eri tahojen yhteistyötä ja vastuunottoa, liikennekäyttämiseen ja kulkutapavalintaan vaikuttavia toimenpiteitä sekä inhimillisiä virheitä sietävän liikennejärjestelmän ja turvallisten maankäyttöraatkaisujen toteuttamista.

Jatkossa koko liikennejärjestelmän, myös tieliikenteen, kehittämistä ohjaa rautatieliikenteen, kaupallisen lentoliikenteen ja kauppamerenkulun kehittämisessä jo pitkään ohjeena ollut visio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Painopistettä tukevat kärkitehtävät:

- Liikenneturvallisuustyön kehittäminen: liikenneturvallisuuden yhteistyön tiivistäminen maakunnassa ja seutukunnissa, paikallisen tiedotus- ja kasvatustyön aktivointi ja sen resurssien turvaaminen, liikenneturvallisuuden huomioon otto maankäytön suunnittelussa
- Liikkumistarpeiden ohjaaminen turvallisempiin kulkutapoihin
- Liikenteen rauhoittaminen ja ajonopeuksien hillintä: tieolosuhteisiin ja ympäristöön sopeutetut nopeusrajoitukset, niitä tehostavat rakenteelliset ratkaisut, liikenteen valvonta, turvallista ajokäytäytymistä tukeva tie- ja katusuunnittelu
- Inhimillisiä virheitä sietävä tie- ja katu-ympäristö: pääteiden turvallisuuden parantaminen, uudet turvallisemmat tietyypit ja tieympäristön pehmentäminen, liittymien parantaminen, eläinonnettomuuksien ehkäisy, turvalliset kevyen liikenteen olosuhteet
- Toijalan ja Uudenkaupungin ratojen tasoristeysten turvallisuuden parantaminen ja vaarallisimpien tasoristeysten poistaminen.



C2. Ympäristöhaittojen ehkäisy ja kaupunkiseutujen liikennepolitiikka

Ilmastomuutoksen hillintä edellyttää, että liikennejärjestelmän hiilidioksidipäästöjä ja öljynkulutusta vähennetään tulevaisuudessa voimakkaasti. Tekniikan kehittäminen ei yksin riitä, vaan tarvitaan monipuolisia liikenteen kasvua hillitseviä ja kestävämpiin kulku- ja kuljetustapoihin ohjaavia toimenpiteitä. Myöskään liikenteen ruuhkautumista kasvavalla Turun seudulla ei voida ratkaista tiekapasiteettia lisäämällä, vaan tarvitaan kulkutapavalintaan vaikuttavaa määrätietoista liikenne- ja maankäyttöpoltiikkaa. Keskeisimpiä haasteita ovat seudun ja sen taajamien yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen kääntäminen kestävämpään suuntaan sekä yhteisen tahtotilan löytäminen riittäville panostuksille kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseksi.

Itämeren ja herkän saaristoluonnon suojelu vaatii kansainvälistä yhteistyötä laivaliikenteen onnettomuusriskien minimoimiseksi ja luvattomien vesistöpäästöjen estämiseksi. Alusliikennepalvelun (VTS) toiminnan turvaaminen riittävällä rahoitustasolla on keskeistä saaristomme alusliikenteen turvallisuudelle. Väylien ja satamien edellyttämien ruoppausten vesistöhaittojen ehkäisemiseksi on tarpeen kehittää ruoppausmenetelmiä ja ruoppausmassojen käsittelyä. Pohjavesivarojen suojelemiseksi tulee toteuttaa tärkeimpien pohjavesialueiden vielä puuttuvat suojauksen maantieverkolla sekä kehittää edelleen pohjavesialueiden huomioon ottoa suolauksessa ja suolausmenetelmissä.

Hyvä elinympäristö on Varsinais-Suomen veto-voimatekijä, jonka merkitys korostuu tulevaisuudessa entisestään. On tärkeää, että liikennejärjestelmän kehittäminen tukee viihtyisän ja turvallisen kaupunki- ja taajamaympäristön rakentumista, vahvistaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen asemaa kaupunki- ja taajamaliikenteessä sekä kunnioittaa maakunnan vanhaa kulttuurimaailmaa.

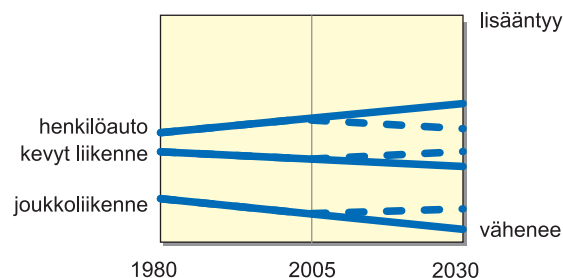
Liikenteen meluhaitat kasvavat liikenteen ja taajamien väestön kasvaessa. Meluhaittojen syntymistä on tärkeää ehkäistä jo ennalta maankäytön suunnittelussa sekä rakennusten sijoittelussa, ääneneristävyydessä ja tilaratkaisuissa. Silti tie- ja katuverkolla sekä paikoin myös taajamien läpi kulkevilla rataosuuksilla on suuria tarpeita melusuojausten toteuttamiselle.

Ympäristöhaittojen ehkäisyä edistävät kärkehtävät

- Ilmastomuutoksen torjunta, mm. autoliikenteen kasvun hillintä maankäytön suunnittelun ja liikumisen ohjauksen keinoin, biopolttoaineet
- Kestävien kulkutapojen sekä vähäpäästöisten ja -kulutuksisten ajoneuvojen suosiminen kuntien ja valtionhallinnon omassa toiminnassa, hankinnoissa ja maksupolitiikassa
- Laivaliikenteen ja väylänpidon aiheuttaminen vesistöhaittojen ja onnettomuusriskien minimointi
- Maanteiden puuttuvien pohjavesisuojausten rakentaminen sekä pohjavesialueiden huomioon otto suolauksessa ja suolausmenetelmissä
- Liikenteen meluhaittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy

Kaupunkiseutujen liikennepolitiikan kärkehtävät

- Seudullisen yhteistyön vahvistaminen liikenteen ja maankäytön suunnittelussa sekä selkeiden liikennepoliittisten linjausten muodostaminen Turun toiminnallisella alueella
- Liikkumisen ohjaus ja liikenteen hallinta sekä kestävä liikennejärjestelmää tukeva maankäytön suunnittelu
- Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen: väyläverkon täydentäminen ja laatutason parantaminen, jalankulkukeskustat ja keskustojen pyöräilyolosuhteiden parantaminen, talvihoidon tehostaminen, jalankulkuympäristön esteettömyys
- Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän voimakas kehittäminen erityisesti Turun seudulla perustuen linja-autojen nopeisiin runkolinjoihin tai pikaraitiotiehen: linjaston kehittäminen, liikenteen nopeuttaminen, lippujärjestelmien ja matkustajainformaation kehittäminen, pysäkkien tason nosto, muuhun joukkoliikennejärjestelmään integroitu paikallisjunaliikenne, Turun matkakeskus
- Keskustojen jakeluliikenteen ja sen toimintaolosuhteiden kehittäminen
- Kaupunkiseutujen kasvun synnyttämien tieverkon pullonkaulojen toimivuuden varmistaminen.



Turun kaupunkiseudun kulkutapajakauman kehitystrendi ja tavoite; kehitystrendi yhtenäisellä viivalla ja tavoite katkoviivalla.

5 Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma on koottu Varsinais-Suomen alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja maakunnan kehittämisohjelmissa olevien sekä työn kuluessa esille nostettujen toimenpide-ehdotusten pohjalta. Keskeisenä perusteena toimenpiteiden priorisoinnissa on näkemys siitä, miten hyvin hankkeet toteuttavat Varsinais-Suomen liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita ja painopisteitä. Toimenpiteiden ajoituksen lähtökohtana on neliporrasperiaate. Sen mukaisesti yhteysvälien kehittämistoimet on ajoitettu vaiheittain eteneviksi kehittämisspoluiksi. Erityisesti kaupunkiseuduilla on painotettu liikukumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan vaikuttavia sekä nykyisen liikennejärjestelmän käyttöä tehostavia toimenpiteitä.

Toimenpiteet on jaettu kiireellisyysluokkiin siten, että I ja II kiireellisyysluokka vastaavat molemmat 6–7 vuoden aikajaksoa. Ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet tulisi käynnistää vuoteen 2013 mennessä ja toisen vuoteen 2020 mennessä. Muut toimenpiteet ovat kolmannessa luokassa. Monet toimenpiteet vaativat jatkoselvityksiä ja -suunnittelua ennen toteutusta. Kunkin hankkeen rahoitusjaosta sovitaan erikseen sen suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä.

Ohjelma on maakunnan näkemys toimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksestä ja tavoitteellisesta toteutamisaikataulusta. Kahteen ensimmäiseen kiireelli-

syysluokkaan sijoitettujen investointien toteuttaminen seuraavan 10–15 vuoden aikana edellyttää jonkin verran nykyistä korkeampaa valtakunnallista rahoitustasoa. Muista kuin infrastruktuurin kehittämistä koskevista toimenpiteistä on esitetty lähinnä ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeet ja toimenpidekokonaisuudet. Toteutuakseen ne edellyttävät kunnilta ja valtionhallinnolta sekä riittävien rahoitus- ja henkilöresurssien varaamista että tahtoa yhdessä sovittujen toimien edistämiseen.

Maakunnan kiireellisimmät, ensimmäiseen luokkaan sijoittuvat isot kehittämiskokonaisuudet ovat

- Seudullisen yhteistyön vahvistaminen liikenteen ja maankäytön suunnittelussa sekä selkeiden liikennepoliittisten linjausten ja niitä toteuttavan toimintastrategian muodostaminen Turun toiminnalliselle alueelle
- Valtatien 8 kehittäminen sekä Turun Kehätien (kt 40) toimivuuden turvaaminen ja satamayhteyden parantaminen
- Toijalan radan tavaraliikenteen kasvun edellyttämä välityskyvyn lisääminen sekä Rantaradan kunnan parantaminen ja välityskykyä parantavat pienet toimenpiteet
- Kaukojuna- ja linja-autoliikenteen kehittäminen sekä maakunnan paikallisjunaliikenteen käynnistäminen
- Uudenkaupungin Kemiran väylän syventäminen.



Varsinais-Suomen liikennestrategia, toimenpideohjelma

Neliporrasperiaate:

1. Liikkumis- ja kuljetustarpeen vähentäminen ja ohjaaminen kestäviin kulkutapoihin
2. Nykyisen liikenneverkon tehokkaampi käyttö
3. Nykyisen liikenneverkon parantaminen
4. Isot laajennus ja uusinvestoinnit

A. Elinkeinoelämän kilpailukyky	Kiireel. luokka
A1. Monipuoliset, kilpailukykyiset kuljetusketjut	
Satamien kilpailukyvyn parantaminen	
Laivakuljetusten palvelutason ja hintakilpailukyvyn parantaminen - edunvalvonta luotsaus- ja väylämaksujen tason laskemiseksi ja tullimuodollisuuksien helpottamiseksi - yhteistyö Keski-Euroopan yhteyksien lisäämiseksi ja Ruotsin yhteyksien hyvän palvelutason ylläpitämiseksi - logististen palvelujen ja kuljetusketjujen kehittäminen, mm. Itämeren moottoritiehanke, logistiikka-alan palveluportaali, Pilot Turku Oy	I
Satamien kehittäminen, mm. - toiminnan tehostaminen ja satamien välinen yhteistyö - tilatarpeisiin varautuminen kaavoituksessa	I
Vesiväylien kehittäminen - Teemapaketti "Väylästä palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen", mm.: - Uudenkaupungin Hepokarin väylän leventäminen (0,3 M€) - Idskär–Taalintehdas väylän parantaminen (0,5 M€) - Norrlångvikenin väylän parantaminen (1,2 M€) - Örön väylän avaaminen (0,4 M€) - Uudenkaupungin Kemiran väylän syventäminen (10,0 M€) - Kökarin väylän toteuttaminen (2,5 M€, hanke Ahvenanmaan puolella)	I I II
Satamien junakuljetusten kehittäminen	
Toijalan ratayhteyden parantaminen - Turusta itään suuntautuvalla liikenteelle tärkeät toimenpiteet (yht. 25 M€): - Riihimäen kolmioraide - Toijalan radan välityskyvyn nosto kohtauspaikkoja kehittämällä - Toijalan kolmioraide - Toijalan radan kantavuuden nosto 25 tonniin (kustannukset tarkentuvat) - Toijalan radan nopeustason nosto, mm. tasoristeysten poisto (kustannukset tarkentuvat)	I II II
Pansion ratapihan kehittäminen yhdistettyjen kuljetusten terminaaliksi	I
LogiCityn logistiikka-alueen kytkentä raideverkkoon	I
Tavari liikenteelle tärkeimpien tieyhteyksien toimivuuden turvaaminen	
Turun Kehätien (kantatie 40) toimivuuden varmistaminen maankäytön suunnittelun ja rinnakkaiskatujärjestelyjen avulla	I
Satamayhteyksien parantaminen: - Uusikaupunki: Laivanrakentajantien parantaminen kantatien 43 osaksi (0,6 M€) - Turku: Suikkilantien parantaminen maantiekseksi ja vt 8:n liittymä (8,0 M€)	I I
Pääteiden hyvän talvihoitotason varmistaminen	I
Pääteiden kehittäminen (useat seuraavista hankkeista edistävät myös muiden painopistealueiden tavoitteita): - Vt 8, kehittämisvaihe 1 (120 M€): - mm. nelikaistaistus Raisio–Nousiainen, Laitilan etl:t, ohituskaistoja - Kt 40, Turun Kehätien itäpäähän nelikaistaistus ja eritasoliittymät (50 M€) - Kt 52, Salon itäinen ohitustie (20 M€) - E18-tien rakentaminen moottoritieksi rajalle saakka (670 M€, hanke maakunnan ulkopuolella) - Vt 9, kehittämisvaihe 1 (50 M€): - mm. liittymien parantamisia, ohituskaistoja, yksityistie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä - Kt 40 ja vt 8: Satamaliikenteen järjestelyt Raision keskustassa: - nelikaistaistus Nesteentien etl–Telakkatie, Telakkatien etl, Raision etl:n parantaminen, keskustan tunneli tai muu ratkaisu, yht. 30–100 M€ ratkaisusta riippuen - Vt 10, Liedon keskustan ohitus ja nykyisen tien parantaminen (20–60 M€) - Vt 8, tavoitetila (koko yhteysväli Turku–Pori 240 M€): - mm. nelikaistaistus Nousiainen–Mynämäki, ohituskaistatie Mynämäki–Unaja - Vt 9, tavoitetila (koko yhteysväli Turku–Tampere 60 M€): - mm. ohituskaistatie Aura–Loimaa ja eritasoliittymät - Vt 10, tavoitetila (yhteysväli Lieto–Hämeenlinna 50 M€) - mm. ohituskaistoja, tien leventäminen, eritasoliittymät - Kt 43, tavoitetila (koko yhteysväli Uusikaupunki–Harjavalta 10 M€): - mm. rakenteen parantaminen ja tien leventäminen, liittymä- ja kevytliikennejärjestelyjä - Kt 52 Somero–vt 10 suuntauksen parantaminen/uusi linjaus (10 M€)	I I I I II II II III III III III III

A2. Hyvät henkilöliikenneyhteydet muualle Suomeen ja ulkomaille	
Linja-autoliikenne	
Linja-autojen liikennöinnin kehittäminen, mm. tasavälitarjonnan lisääminen	I
Linja-autoliikenteen nopeuttaminen ja matkaketjujen parantaminen	I
- Turku–Helsinki -laatukäytävähanke - joukkoliikennekaistat Turun ja Helsingin sisääntuloreiteillä - pysäkkien tason ja liityntäpysäköinnin parantaminen	
Junaliikenne	
Kaukojunayhteyksien kehittäminen: mm. Salo–Lohja uuden ratalinjauksen suunnittelu, Turku–Tampere tarjonnan parantaminen, yhteydet Pietarin juniin, satama-, auto- ja yöjunaliikenteen kehittäminen	I
Turku–Salo–Helsinki ratayhteyden ja liikenteen kehittäminen	
1. vaihe: mm. kunnon parantaminen ja välityskykyä parantavat pienet toimenpiteet (tavoitematka-aika Turku–Helsinki 1h 40–45 min) 2. vaihe: välityskyvyn lisääminen, mm. kaksoisraide/kohtaamisraiteet Turku–Salo ja Kirkkonummi–Karjaa (tavoitematka-aika Turku–Helsinki 1h 35 min) 3. vaihe: Lohjan kautta kulkeva uusi ratalinjaus (tavoitematka-aika Turku–Helsinki 1h 10–25 min)	I II-III III
Lentoliikenne	
Yhteistyö suorien lentoyhteyksien lisäämiseksi (Keski-Eurooppa, Pietari, Vaasa/Oulu)	I
Matkaketjut	
Joukkoliikenneterminalien kehittäminen	
- linja- ja rautatieasemien liityntäpysäköinnin ja esteettömyyden parantaminen - Turun matkakeskus - Salon matkakeskus	I II II
Tieliikenne	
Maakunnan muuhun maahan kytkevien pääteiden sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen (ks. pääteiden kehittäminen kohdassa A1)	I-III

B. Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet	Kiireel. luokka
---	-----------------

B1. Maakunnan toiminnallisten kehitysvyöhykkeiden tukeminen	
Joukkoliikennejärjestelmä	
Kilpailukykyisen joukkoliikenteen ja sitä tukevan yhdyskuntarakenteen kehittäminen: mm. joukkoliikenteen seudullisen suunnittelun tehostaminen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tukeva maankäytön suunnittelu	I
Lippujärjestelmien ja matkustajainformaation kehittäminen: mm. seutulippujen edulliset hinnat varmistava rahoitus, juna- ja linja-autoliikenteen yhteiset seutuliput, työmatka- ja seutulippujen yhdistäminen paikallisliikenteeseen, uudet lipputuotteet ja sähköiset liput, pysäkki- ja mobiili-informaation kehittäminen	I
Varsinais-Suomen matkapalvelukeskuksen perustaminen	I
Linja-autoliikenne	
Maakunnallisen runkolinjaston ja liikennöinnin kehittäminen: mm. nopeat työmatkayhteydet Turkuun	I
Linja-autoliikenteen nopeuttaminen ja matkaketjujen parantaminen (ks. kohta A2)	I
Junaliikenne	
Turku–Loimaa–Tampere kaukojunatarjonnan kehittäminen: mm. uusi kalusto, lisävuorot	I
Paikallisjunaliikenteen käynnistäminen ja sen edellyttämät seisakkeet ja kohtauspaikat (Salon, Loimaan, Uudenkaupungin ja Naantalin suunnat, Turun satamaradat)	I
Turku–Salo–Helsinki ratayhteyden ja liikenteen kehittäminen (ks. kohta A2)	I-III
Tieliikenne	
Turku–Salo–Helsinki, Turku–Loimaa–Tampere ja Turku–U:ki/Laitila–Rauma–Pori kehitysvyöhykkeitä tukevien tieyhteyksien turvallisuuden parantaminen ja toimivuuden varmistaminen (ks. pääteiden kehittäminen kohdassa A1)	I-III

B2. Toimiva saaristoliikenne	
Maantielautta- ja yhteysalusliikenteen kustannustehokas hankinta: yhteysalusliikenteen budjettirahoituksen muutos arviomäärärahaksi sekä lautta- ja yhteysalusliikenteen hankintamenettelyn kehittäminen	I
Yhteysalusliikenteen riittävä rahoitustaso: aluskaluston uusimistarve, yhteysaluslaitureiden perusparantamistarve, Saariston Rengastien liikenteiden jatkuvuuden turvaaminen (muutokset yhteysalusliikenteen avustussäännöksiin, rahoitustasoon ja asiakasmaksujen osuuteen, muutokset maantielautoiksi)	I
Maantielauttaliikenteen palvelutason varmistaminen: kapasiteetin lisääminen liikenteen kasvaessa, lauttarantojen laitur- ja kaistajärjestelyt	I
Saariston tieyhteyksien kehittäminen	
- Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen - Saaristotien (seututie 180) parantaminen Kaarinassa / Kaarinan ohitustie (15 M€) - Lauttaliikenteen kilpailutusmenettely, jossa vaihtoehtona on kiinteän yhteyden rakentaminen (mm. Lövä ja Houtskarintien lossit) - Nauvon kiinteä yhteys (50–70 M€) - Rymättylän tien (seututie 189) leventäminen ja suuntauksen parantaminen Poikko–Kirkkonkylä (3,6 M€) - Kustavintien (seututie 192) leventäminen Vehmaa–Kustavi	I II II III III III
Saaristomatkaailun edistäminen, mm. pyörä- ja vaellusmatkailun markkinointi, vesistönylytysten ja levähdysalueiden kehittäminen	I

Neliporrasperiaate:

1. Liikkumis- ja kuljetustarpeen vähentäminen ja ohjaaminen kestäviin kulkutapoihin
2. Nykyisen liikenneverkon tehokkaampi käyttö
3. Nykyisen liikenneverkon parantaminen
4. Isot laajennus ja uusinvestoinnit

C. Kestävää kehitystä tukeva liikennejärjestelmä	Kiireel. luokka
C1. Liikenteen turvallisuus	
Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen ja yhteistyön kehittäminen mm. liikenneturvallisuusyhteistyön tiivistäminen, kuntien liikenneturvallisuustyön aktivointi, päättäjien sitouttaminen	I
Liikenneturvallisuuden huomioon otto maankäytön suunnittelussa mm. liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi kaavoituksessa, sopiminen uusien kaava-alueiden kevyen liikenteen yhteyksien toteuttamisesta, autonkäyttötarpeen vähentäminen	I
Ajonopeuksien hillintä: - poliisin liikennevalvonta ja kameravalvonnan lisääminen - muuttuvien nopeusrajoitusjärjestelmien laajentaminen - alemman tieverkon nopeusrajoitusten tarkistus - taajama-alueiden nopeustason laskeminen	I
Tie- ja katuverkon riskikohtien parantaminen: - kuntien ja Tiehallinnon liikenneturvallisuussuunnitelmien pienet toimenpiteet - vaarallisten liittymien parantaminen - maanteiden reunaympäristön pehmentäminen - taajama- ja kyläteiden liikenneturvallisuuden ja tieympäristön parantaminen - hirvieläinonnettomuuksien ehkäisy - vt 9 liikenneturvallisuuden parantaminen: Lieto–Aura leveäkaistatien muutos keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi ja keskikaiteelliset ohituskaistat välillä Aura–Humppila (25 M€)	I
Rahoituksen lisääminen kevyen liikenteen väylien rakentamiseen ja tienylityskohtien turvallisuuden parantamiseen	I
Toijalan ja Uudenkaupungin ratojen tasoristeysten turvallisuuden parantaminen ja poisto	I-III
Liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä sisältyy myös pääteiden kehittämishankkeisiin (ks. kohta A1)	I-III
C2. Ympäristöhaittojen ehkäisy	
Ilmastomuutoksen torjunta	
Maakunnan toteuttamissuunnitelma ilmastomuutoksen hillitsemiseksi	I
Autoliikenteen kasvun hillintä maankäytön suunnittelun ja liikkumisen ohjauksen keinoin sekä parantamalla joukko- ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä	I
Alhaisen kulutuksen ja vähäisten päästöjen suosiminen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistäminen kuntien ja valtion omassa ajoneuvokalustossa, julkisissa liikennehankinnoissa ja taksapolitiikassa (mm. satamamaksut)	I
Itämeren suojele	
Laivaliikenteen vesistöpäästöjen ehkäisy ja onnettomuusriskien vähentäminen ▪ liikenteen valvontajärjestelmien ylläpito ja kehittäminen kansainvälisessä yhteistyössä ▪ öljyntorjuntavalmiuden ylläpito ja parantaminen ▪ edunvalvonta kansainvälisen alusturvallisuuslainsäädännön kehittämiseksi	I
Ruoppausten ympäristöhaittojen vähentäminen	I
Pohjavesien suojele ▪ suolauksen vähentäminen ja suolausmenetelmien kehittäminen pohjavesialueilla ▪ tärkeimpien puuttuvien pohjavesisuojausten tekeminen (vt 8 Laitila, kt 41 Virttaa ja mt 181 Paimio, yht. 4 M€)	I I-II
Meluhaittojen vähentäminen	
Liikennemelun ennaltaehkäisy ja vähentäminen mm. melun huomioonotto kaavoituksessa, tieliikennemelun vähentäminen nopeuksien säätelyllä ja hiljaisella asfaltilla	I
Liikennemelun torjunta mm. tie- ja katuverkon melusuojaukset, rataverkon melusuojaukset ja tärinähaittojen vähentäminen ratarakenteita parantamalla	II
Taajamat ja kulttuurimaisema	
Kulttuuriympäristön hoidon huomioon otto kunnossapitourakoissa	I
Uusien liikennejärjestelyjen toteuttaminen maisemaa ja taajamakuvaan kunniottaen	I-III

C3. Kaupunkiseutujen liikennepolitiikka	
Turun toiminnallinen alue	
Seudullisen yhteistyön vahvistaminen maankäyttö- ja liikennesuunnittelussa sekä yhteisten liikennepoliittisten linjausten muodostaminen	I
Liikkumisen ohjausstrategian (mobility management) laatiminen ja toteuttaminen	I
Kaupunkien pysäköintipolitiikan linjaaminen liikkumisen ohjauksen välineenä	I
Liikenteen hallinnan toimien kehittäminen ja yhteistyön lisääminen	I
Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen	I
Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen seudun liikennejärjestelmän rungoksi: - Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tukeva maankäytön suunnittelu - Turun kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmävision laadinta - Joukkoliikenteen seudullisen suunnittelun tehostaminen - Lippujärjestelmän ja matkustajainformaation kehittäminen - Liikenteen nopeuttaminen, mm. joukkoliikenne-etuudet ja nopea rahastusjärjestelmä - Linjaston kehittäminen, mm. korkeatasoiset bussirunkolinjat ja nopeat työmatkavuorot - Pysäkkien ja asemien parantaminen - Paikallisjunaliikenteen käynnistäminen (ks. B1)	I
Jakeliikenteen kehittäminen ja toimivuuden turvaaminen katuverkolla	I
Kaupunkiseudun pääkatuverkon kehittäminen ▪ Hirvensalon uusi silta Uittamolle ▪ Markulantien ja Halistentien välinen oikaisu + radan eritaso	I II
Kehyskuntien poikittaistiestön kehittämistavoitteiden määrittäminen ja teiden parantaminen (Naantali–Masku–Rusko/Vahto–vt 9–Lieto–Paimio)	II
Vilkkaimpien työmatkaväylien turvallisuuden parantaminen ja toimivuuden varmistaminen: ▪ vt 8, 9 ja 10 sekä kt 40 kehittäminen (ks. kohta A1) ▪ Naantalintien nelikaistaistus (30 M€)	I-III III
Seututien 224 (Hakutie) jatko Aura–Mietoinen (35 M€)	III
Muut seudut	
Seudullisen yhteistyön vahvistaminen maankäyttö- ja liikennesuunnittelussa	I
Liikkumisen ohjaus: lisää tiedostamista, tiedottamista ja osallistumista	I
Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen	I
Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen: liikennöinnin ja reitistöjen sekä lippujärjestelmien ja matkustajainformaation kehittäminen, pysäkkien ja asemien parantaminen, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tukeva maankäytön suunnittelu	I
Pääteiden kehittäminen (ks. kohta A1)	I-III
Seututie 196, Uudenkaupungin keskustan ohitus kt:lle 43 (Lorivo-tie, 4 M€)	III
Seututie 210 Loimaa–Oripää–Yläne tason parantaminen (11 M€)	III



6 Toteutus ja seuranta

6.1 Aiesopimus

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi esitettyjen toimenpiteiden toteutuksen käynnistämiseksi tehdään aiesopimus liikennejärjestelmän kehittämisestä ja ylläpidosta vastaavien tahojen kesken. Aiesopimuksen allekirjoittajat sitoutuvat yhdessä laaditun maakunnallisen liikennepolitiikan ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman toteutumisen edistämiseen, kukin taho toimivaltansa ja käytettävissä olevien resurssiensa puitteissa.

Aiesopimus sisältää kiireellisimmät seuraavan viiden vuoden aikana toteutettavat tai käynnistettävät hankkeet tai muut toimenpiteet. Toimenpiteille on nimetty niiden edistämiseksi tai käynnistämiseksi ensisijaisesti vastaavat tahot. Aiesopimuksen tarkistamisen yhteydessä voidaan tarvittaessa nostaa uusia kärkitoimenpiteitä mukaan sopimukseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma toteutuu vain, jos yhteiset näkemykset ja tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämisestä siirtyvät yhteistyötahojen ohjelmiin ja toimintalinjoihin. Aiesopimukseen osallistuminen edellyttää, että kukin taho tarkistaa omat suunnitelmansa ja ohjelmansa vastaamaan liikennestrategian yhteistä näkemystä maakunnan kärkitoimenpiteistä.

6.2 Liikennejärjestelmän kehittämisen seuranta

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on luonteeltaan jatkuvaa pitkän aikavälin vuorovaikutteista strategista suunnittelua, joka sovittaa yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Jatkossa Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta ja sen organisaatio on kehys, jonka puitteissa maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistä kokonaisvaltaisesti tehdään.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutamisesta ja seurannasta vastaa 1-2 kertaa vuodessa kokoontuva seurantaryhmä. Se seuraa aiesopimuksen ja liikennestrategian toimenpideohjelman toteutumista ja vastaa kärkitoimenpiteiden viemisestä toteutusohjelmiin. Seurantaryhmä on tarkoituksenmukaista perustaa suunnittelun aikaisen ohjausryhmän pohjalta. Seurantaryhmän kokouksia valmistelee liikennejärjestelmäsuunnitelman työryhmä. Molempien ryhmien kokoonkutsujana toimii Varsinais-Suomen liitto.

Vuosittainen järjestettävä seurantakokous toimii samalla viranomaisneuvotteluna, jossa Varsinais-Suomen liiton johdolla sovitaan väyläviranomaisten suunnitelmat yhteen maakuntaohjelman ja erityisesti sen toteuttamissuunnitelman kanssa. Yhdessä neuvottelussa käsitellään koko liikennejärjestelmäsektori ja sen kehittämiseen liittyvät toimenpiteet. Kokousaikataulu sovitaan siten, että se palvelee väyläviranomaisten suunnitelmien ja maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelman yhteensovittamisen aikataulua.

Seurantaryhmän tukena toimivat omilla vastuualueillaan valtion liikenneviranomaiset sekä nykyiset aihekohtaiset yhteistyöryhmät, kuten läänin liikenneturvallisuusryhmä, seutulipputyöryhmät ja Turun seutuliiikennetyöryhmä. Seurantaryhmä voi perustaa myös muita tarpeelliseksi katsomiaan työryhmiä. Esimerkiksi maakunnan liikennestrategiassa korostettujen liikkumisen ja liikenteen hallinnan toimenpiteiden aktiivinen edistäminen sekä maakunnallisen henkilöjunaliikenteen valmistelu voivat edellyttää omia työryhmiään.

Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeinen tavoite on seudun yhteisen näkemyksen muodostaminen alueen liikennejärjestelmän kehittämispainotuksista ja kehittämistoimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksestä. Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien seuranta ja seututason liikennejärjestelmän kehittäminen järjestetään seutukuntafoorumeissa. Foorumeissa osapuolet ovat pääasiassa samat, mitä aiemmin on sovittu seudullisten seurantaryhmien kokoonpanoiksi. Seudut päättävät kukin kohdallaan seudullisten suunnitelmien ja aiesopimusten päivitystarpeen. Foorumien keskeiset esitykset ja tulokset käsitellään maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaryhmässä.

Tärkeimmät maakuntatason seurantaindikaattorit

- kulkutapajakauma ja eri kulkutapojen suoritteet
- maanteiden liikenne- ja kuljetussuorite
- asemien ja satamien matkustajamäärät
- rataverkon ja satamien kuljetusmäärät
- eri kulkutapojen matka-ajat tärkeimmillä yhteysväleillä
- liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet.

7 Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksia on arvioitu suhteessa maakuntahallituksen hyväksymiin liikennejärjestelmän kehittämistavoitteisiin. Tavoitteiden toteutumista on kuvattu tilanteessa, jossa I ja II kiireellisyysluokan toimenpiteet on oletettu toteutetuiksi. Lisäksi on arvioitu tärkeimpien epävarmuustekijöiden merkitystä suunnitelman toteutumiselle ja vaikutuksille.

Elinkeinoelämän kuljetukset

Esitettyjen toimenpiteiden avulla maakunnan henkilö- ja tavaraliikenteelle tärkeimpien päätieyhteyksien – valtateiden 1, 8, 9 ja 10 – toimivuus pystytään turvaamaan ja turvallisuutta parantamaan ennustetusta liikenteen kasvusta huolimatta. Riskin tieliikenneverkon toimivuudelle muodostaa kuitenkin valtaiteita yhdistävä ja maakunnan poikittaisliikennettä välittävä Turun Kehätie, jonka ruuhkautumisen estäminen edellyttää tieinvestointien lisäksi vastuullista maankäytön suunnittelua tien varrella sekä rinnakkaisen katuverkon kehittämistä.

Toijalan radan välityskyvyn parantaminen on perusedellytys sille, että Varsinais-Suomen junakuljetukset voivat lisääntyä. Tavaraliikenteen edellyttämän kohauspaikan rakentaminen tarjoaa samalla pikajunaliikenteen vuorotarjonnan lisäämisen ja paikallisjuna-

liikenteen käynnistämisen vaatiman lisäkapasiteetin. Radan kantavuuden nosto puolestaan varmistaa maakunnan satamille ja raskaalle teollisuudelle muun maan kanssa kilpailukykyiset kuljetusyhteydet ja parantaa raskaiden junakuljetusten kustannustehokkuutta suhteessa tiekuljetuksiin. LogiCityn alueen kytkentä rataverkkoon ja Pansion ratapihan kehittäminen yhdistettyjen kuljetusten terminaaliksi luo edellytykset kilpailukykyisille junakuljetusketjuille Turun seudun tärkeimmille logistiikka-alueille.

Satamien tie- ja ratayhteyksien parantaminen yhdessä satama- ja logistiikkapalvelujen kehittämisen kanssa varmistaa sen, että tiheät, nopeat ja sujuvat kuljetusyhteydet Ruotsiin säilyvät maakunnan satamien vahvuutena jatkossakin. Kökarin väylän toteuttaminen turvaa 24 tunnin liikennekierron Ruotsiin laivaliikenteessä, jos nykyiselle väylälle asetetaan nopeusrajoituksia. Luotsaus- ja väylämaksujen tason laskeminen, suoraan etelään johtavan Örön väylän avaaminen ja junalauttaliikenteen kehittäminen parantavat Turun ja Naantalin satamien houkuttelevuutta erityisesti Keski-Euroopan laivayhteyksien kotisatamina. Uudessakaupungissa Kemiran väylän syventäminen lisää merkittävästi lannoitetehtaan kuljetusten kustannustehokkuutta, kun laivakokoa voidaan kasvattaa.



Henkilöliikenteen yhteydet ja aluerakenteen kehitys

Suunnitelman kärkihankkeet tukevat hyvin liikenneyhteyksiin perustuvien Turku–Salo–Helsinki, Turku–Loimaa–Tampere ja Turku–Uusikaupunki/Laitila–Rauma–Pori -kehitysvyöhykkeiden vahvistumista. Maakunnan paikallisjunaliikenteen käynnistäminen, linja-autojen runkolinjaston kehittäminen sekä valtateiden 8 ja 9 parantaminen kytkevät Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin työssäkäyntialueet yhteen Turun seudun kanssa. Kaukojunayhteyksien nopeuttaminen ja päätieyhteyksien kehittäminen linkittävät maakunnan sisäiset vyöhykkeet laajemmiksi valtakunnallisiksi kehityskäytäviksi. Vaarana on, että vuoroaikutuksen kasvu ja työssäkäyntialueiden laajeneminen perustuu ja johtaa valtaosin henkilöautoliikenteen kasvuun, jos joukkoliikennettä – erityisesti nopeita ja laadukkaita junayhteyksiä – ei pystytä kehittämään toimenpideohjelman mukaisesti.

Rantaradan välityskyvyn parantaminen kohtauspaikkojen ja kaksoisraideosuuksien avulla luo edellytykset kaukojunayhteyksien nopeuttamiselle ja vuorotarjonnan lisäämiselle sekä paikallisjunaliikenteen aloittamiselle. Turku–Helsinki junayhteyden nopeutuminen runsaaseen puoleentoista tuntiin yhdessä pian valmistuvan moottoritien kanssa kytkee Turun, Salon ja Helsingin seudut toisiinsa nykyistä tiiviimmin. Nopeutunut yhteys lisää yritysten ja julkisorganisaatioiden yhteistyötä ja verkottumista sekä alueiden välistä työssäkäyntiä. Helsingin ja Turun seutujen kytkeminen yhtenäiseksi työssäkäyntialueeksi vaatisi matka-ajan lyhentämistä runsaaseen tuntiin, mikä edellyttäisi III kiireellisuusluokkaan sisältyvää uutta oikoratalinjausta Lohjan kautta. Kuitenkin jo I ja II kiireellisuusluokan toimenpiteet vahvistavat Turku–Helsinki vyöhykkeen rakentumista yhdeksi maan kehityskäytävistä ja limittävät Turun, Salon, Lohjan/Karjaan ja Helsingin vaikutusalueet toisiinsa laajaksi työssäkäyntivyöhykkeeksi.

Myös Tampereen suunnassa kaupunkien välisen junatarjonnan lisääminen ja kaluston parantaminen ja myöhemmin junaliikenteen nopeustason nosto kytkevät Turun ja Tampereen seudut toisiinsa nykyistä tiiviimmin. Kahden ison kaupunkiseudun välissä sijaitsevalle Loimaan seudulle yhteyksien nopeutuminen molempiin suuntiin tarjoaa nykyistä paremmat kehitysedellytykset sekä työvoiman saannin että työpaikatarjonnan kannalta. Helsingin ja Tampereen liikenteen kehittäminen nopeuttaa samalla junayhteyksiä Varsinais-Suomesta muualle maahan ja Venäjälle.

Varsinais-Suomen ulkomaan lentoyhteyksien perusta rakentuu jatkossakin hyvälle syöttöyhteyksille Turusta Helsingin, Tukholman ja Kööpenhaminan lentokentille. Niiden ohella suorien yhteyksien avaaminen tärkeimpiin Keski-Euroopan kohteisiin sekä Pietariin helpottaa erityisesti yrityselämän tarvitsemaa yhteydenpitoa ja parantaa maakunnan houkuttelevuutta kansainvälisten yritysten sijoittumiskohteenä.

Liikenneturvallisuus

Valtateiden 8 ja 9 turvallisuus kohentuu merkittävästi kehittämistoimien johdosta. Muilla pääteillä vaarallisimpia liittymiä ja muita riskikohteita parannetaan pienillä toimenpiteillä, mutta laajemmat parantamistoimet jäävät odottamaan kiireellisyysluokkaan III sisältyviä isompia kehittämispaketteja. Vilkkaimpien pääteiden ajonopeuksia pystytään mukauttamaan nykyistä paremmin tie-, keli- ja liikenneolosuhteiden edellyttämälle turvalliselle tasolle lisäämällä kameravalvontaa ja muuttuvia nopeusrajoitusjärjestelmiä.

Alemmalla tieverkolla turvallisuutta pyritään parantamaan lähinnä tarkistamalla nopeusrajoituksia riskikohdissa. Kaupunkialueilla ja taajamissa 40 km/h ja 30 km/h nopeusrajoitusten yleistymisen parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta. Lisäämällä Tiehallinnon ja kuntien rahoitusta kevyen liikenteen väylien rakentamiseen väyläverkkoa pystytään laajentamaan taajamien reuna-alueilla maankäytön kasvun tahdissa. Maaseudulla ja kyläkohdissa väyliä ei ole resursseja rakentaa toiveiden mukaista määrää.

Raideliikenteessä turvallisuus paranee selvästi, kun Toijalan radan tasoristeykset poistetaan. Jo sitä ennen Toijalan ja Uudenkaupungin ratojen tasoristeysten turvallisuutta parannetaan pienemmillä toimenpiteillä.

Liikenneturvallisuustavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa pelkillä liikenneympäristöön kohdistuvilla toimilla, vaan lisäksi tarvitaan liikennekäyttäytymiseen vaikuttavaa tehostettua liikenneturvallisuustyötä ja autoliikenteen kasvua hillitsevää liikennepoliittikkaa. Vaarana on, että liikenneturvallisuustyö ei saa tarvitsemaansa arvostusta ja resursseja. Nykyisen perustienpidon, radanpidon ja kuntien kadunpidon niukan rahoitustason jatkuessa uhkana on myös se, että liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä ei pystytä toteuttamaan edes liikenteen ja maankäytön kasvun tahdissa.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmät

Väestönkasvu, työmarkkina-alueiden laajeneminen ja yhdyskunta- ja palvelurakenteen hajaantuminen lisäävät liikkumistarvetta ja liikennettä erityisesti Turun ja Salon seuduilla. Turusta säteittäisten lähtevien tieyhteyksien parantaminen edistää kaupunkiseudun rakenteen hajaantumista ja pendelöinnin kasvua. Yhdessä taloudellisen kasvun ja autoistumisen kanssa kehitys johtaa autoliikenteen ja energiankulutuksen kasvuun, jos kehityksen suuntaa ei aktiivisesti pyritä muuttamaan.

Suuri osa liikenteen kasvusta pystytään ohjaamaan joukkoliikenteeseen, jos erityisesti Turun seudulla panostetaan suunnitelman mukaisesti bussiliikenteen nopeuttamiseen ja korkeatasoisen runkolinjaston kehittämiseen, edullisiin lippujärjestelmiin ja ajantasaiseen matkustajainformaatioon, maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistämiseen sekä ennen kaikkea joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tukevaan maankäytön ohjaukseen. Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen ja paikallisjunaliikenteen käynnistämiseen tuo epävarmuutta epätietoisuus aikataulusta, jolla raideliikennettä avataan kilpailulle sekä henkilöliikennelain kesken oleva uudistamistyö, jossa pohditaan seudullisen joukkoliikenteen suunnittelu- ja järjestämisvaihtoehtoja.

Kaupunkien ja taajamien sisäisessä liikenteessä kevyen liikenteen väylästön täydentyminen ja jalankulkijaystävälliset keskustaympäristöt lisäävät jalankulun ja pyöräilyn suosiota. Samaan aikaan tapahtuva taajamien maankäytön laajeneminen kasvattaa kuitenkin matkanpituuksia ja vähentää kevyen liikenteen houkuttelevuutta.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaske-
tun kulkutapaosuuden lisääminen tai edes pitäminen ennallaan Turun kaupunkiseudulla tavoitteiden mukaisesti edellyttää määrätietoista ja laajasti hyväksyttyä liikennepolitiikkaa, jossa ensisijaisina liikennejärjestelmän kehittämiskeinoina painotetaan liikkumisen ohjausta, liikenteen älykästä hallintaa ja hallittua pysäköintipolitiikkaa, ja kehittämistoimista nostetaan suunnitelman mukaisesti kärkeen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen. Toistaiseksi tällaista linjausta ja sitoutumista siihen ei ole olemassa. Nykyinen tilanne, jossa valtion rahoitus kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuu lähes pelkästään autoliikenteen investointeihin, ei myöskään tarjoa hyviä lähtökohtia suunnitelman toteutumiselle.

Kaupunkiseudun kasvaessa autoliikenne Turun kaupunkiseudun päätie- ja katuverkolla lisääntyy joka tapauksessa. Tie- ja katuverkolla liikenteen toimivuus heikkenee. Kaupunkiseudun reunoilla pahimmat ruuhkautumisongelmat pystytään välttämään valtateiden 8 ja 9, Turun Kehätien ja Saaristotien suurilla investoinneilla. Sen sijaan Turun sisääntuloväylillä, kehäkaduilla ja keskustassa autoliikenne ruuhkautuu nopeasti, jos nykyinen autoliikenteen kasvuvauhti jatkuu. Suunnitelman mukainen panostus kevyen ja joukkoliikenteen olosuhteisiin hidastaa ruuhkautumisvauhtia ja samalla kun sujuvasti ruuhkien ohi kulkevien linja-autojen ja polkupyörien houkuttelevuus kulkutapana kasvaa.

Muissa seutukuntakeskuksissa autoliikenteen toimivuusongelmat ovat vähäisiä. Salossa Itäisen ohitustien rakentaminen poistaa raskaan ja läpikulkuliikenteen katuverkolta, vähentää keskustan autoliikennettä ja luo edellytykset yleiskaavan mukaiselle kaupunkirakenteen kehittämiseksi.



Ympäristö

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen ei yksin pysty kääntämään liikenteen energiankulutusta ja kasvihuonekaasujen päästöjä laskuun, mutta hillitsee niiden kasvua. Vähentäminen edellyttää lisäksi valtakunnallisia ja kansainvälisiä päätöksiä mm. liikenteen ja polttoaineiden taloudellisesta ohjauksesta, ajoneuvotekniikan kehittämistä ja kehittämisen ohjausta sekä puuttumista kaupunkiseutujen ja niiden toimintojen hajaantumiskehitykseen maankäytön suunnittelujärjestelmän ja kuntarakenneuudistusten avulla. On todennäköistä, että vasta öljyn hinnan nousu ja kansainväliset velvoitteet hiilidioksidipäästöjen alentamiseksi pakottavat asukkaat ja yritykset vähitellen sopeutumaan nykyistä selvästi kalliimpiin liikkumis- ja kuljetuskustannuksiin.

Itämerellä vakavien öljyonnettomuuksien riski kasvaa Venäjän öljykuljetusten lisääntyessä. Saaristomeren laivaliikenteen hyvää turvallisuustasoa parannetaan edelleen pieniä väylästä parantamishankkeita (mm. Öron väylän avaaminen) sisältävällä teemapaketilla ja liikenteen valvontajärjestelmiä kehittämällä, mutta onnettomuusriski kapeilla saaristoväylillä on silti aina olemassa. Valvonnan tehostaminen ja kansainvälisen lainsäädännön kehittäminen vähentävät laivaliikenteen tahallisia vesistö päästöjä.

Maanteillä tärkeimmät pohjavesialueet on jo nyt melko kattavasti suojattu. Valtatien 8 puuttuvat suojaukset toteutetaan yhteysvälihankkeessa ja muut kohteet myöhemmin erillisinä investointeina. Liikenteen meluhaitat lisääntyvät liikenteen ja kaupunkiseutujen väestön kasvaessa. Uusilla alueilla meluhaittoja pystytään ehkäisemään ottamalla melu huomioon toimintojen ja rakennusten sijoittelussa ja rakenneratkaisuissa. Olemassa olevilla alueilla meluhaittoja voidaan paikoin vähentää puuttumalla melun syntyyn mm. nopeusrajoituksilla ja parantamalla rakennusten äänieristystä, mutta melusuojauksia on resursseja toteuttaa lähinnä vain isompien tie-, katu- ja ratainvestointien yhteydessä.

Liikennejärjestelmää kehitetään ensisijaisesti parantamalla olemassa olevia liikenneyhteyksiä. Vuoteen 2020 mennessä ei esitetä rakennettavaksi uusia tietä tai ratayhteyksiä Salon itäistä ohitustietä ja mahdollista Kaarinan ohitustietä lukuunottamatta. Saaristossa joitakin lossiyhteyksiä korvataan silloilla. Liikenne ratkaisuihin on tahtoa ottaa entistä paremmin huomioon maakunnan arvokas kulttuurimaisema, vanhat kylämiljööt ja olemassa oleva kaupunkikuva. Väyläinvestoinneilla on silti aina vaikutus maisemaan ja taajamakuvaan.



Epävarmuustekijöitä

Suurimpia epävarmuustekijöitä suunnitelman ja tavoiteltujen vaikutusten toteutumiselle ovat eri tahojen sitoutuminen suunnitelman linjauksiin sekä liikennejärjestelmän kehittämiseen käytettävissä oleva rahoitus. Ilman kunta- ja hallintorajat ylittävää yhteistä tahtoa ja sitoutumista suunnitelman auto liikenteen kasvun hillintään tähtäävät linjaukset eivät toteudu, vaan liikennejärjestelmän kehittäminen painottuu tiehankkeiden toteuttamiseen. Lisäksi tarvitaan uutta, hallitusohjelman mukaista valtion rahoituskanavaa kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämiseen. Jatkossa mahdolliset kuntarakenteen muutokset voivat tuoda selkeitä muutoksia kuntien maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämislinjauksiin, kun paine houkuttaa asukkaita ja yrityksiä nykyisten kuntarajojen rajaamille alueille vähenee.

Suunnitelma perustuu nykyistä jonkin verran korkeampaan rahoitustasoon. Jos nykyinen niukka rahoitustaso jatkuu, on odotettavissa, että korkeintaan I kiireellisyysluokan investointihankkeilla on toteutamisedellytyksiä vuoteen 2020 mennessä. Se merkitsisi mm. sitä, että Turku-Helsinki -junayhteyden nopeutuminen viivästyy, Toijalan radan kantavuutta ei pystytä nostamaan muun runkoverkon tahdisa ja tieliikenne Raision keskustassa, valtatiellä 10 Liedossa ja Saaristotiellä Kaarinassa ruuhkautuu. Kevyen liikenteen väyliä pystytään toteuttamaan vain murto-osa tarpeesta. Linja-autoliikennettä nopeuttavat etuudet ja pysäkkiolosuhteiden parantaminen viivästyvät, mikä johtaa joukkoliikenteen kilpailukyvyn heikkenemiseen henkilöautoon verrattuna.

Suuriakin muutoksia suunnitelman lähtökohtiin voivat tuoda maakunnan yrityselämässä tapahtuvat muutokset. Varsinkin Uudenkaupungin ja Salon kaltaisilla vahvasti yhteen tai kahteen toimialaan ja suuryrityksiin perustuvilla työmarkkinoilla hyvin nopeat muutokset ovat mahdollisia. Liikennejärjestelmässä tämä voi merkitä yhtäältä isoja muutoksia kuljetustarpeissa ja työmatkaliikenteen määrissä ja toisaalta lisääntyvää pitkämatkaista pendelöintiä kulloinkin kasvaviin keskuksiin. Joka tapauksessa on nähtävissä, että työvoiman saatavuus nousee monilla aloilla yhdeksi tärkeimmistä menestystekijöistä. Tämä on yksi keskeisimmistä tulevaisuuden haasteista, johon suunnitelmassa on erityisesti pyritty vastaamaan.

Isoimpia haasteita liikennejärjestelmälle on varautuminen öljyn hinnan nopeisiin muutoksiin. Energian reaalihinnan noustessa hitaasti yritykset ja ihmiset ehtivät vähitellen sopeuttaa toimintatapansa uuteen tilanteeseen, mutta nopeassa hinnannousussa

toimintamallit joudutaan äkkiä sovittamaan muuttuneisiin resursseihin. Liikenne- ja viestintäministeriön Liikenne 2030 -strategian mukaan esimerkiksi polttoaineen hinnan viisinkertaistuminen nostaisi Suomessa autoilun hinnan kaksinkertaiseksi, jolloin nykyisen tyyppinen liikkuminen veisi noin kymmenen prosenttiyksikköä nykyistä suuremman osan kotitalouksien menoista. Lyhyellä tähtäimellä kokonaisliikkumissuorite sekä henkilöauto- ja lentomatkojen määrä vähenisi selvästi ja joukko- ja kevytliikennematkojen määrä kasvaisi. Sopeutumisjakson jälkeen ajoneuvokannan uudistuminen pienempikulutukseksi ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäväksi antaisi taas ihmisille mahdollisuuden lisätä autoilua, mutta energiankulutus jäisi alemmalle tasolle.



Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeet

I kiireellisyysluokka				
Meriväylät ja vesiliikenne	Maantiet	Radat	Joukkoliikenne	Liikkumisen ohjaus, liikenteen hallinta, kevyt liikenne
- Teemapaketti "Väylästäön palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen", mm.: - Uudenkaupungin Hepokarin väylän leventäminen (0,3 M€) - Idskär–Taalintehdas väylän parantaminen (0,5 M€) - Norrångvikenin väylän parantaminen (1,2 M€) - Örön väylän avaaminen (0,4 M€) - Uudenkaupungin Kemiran väylän syventäminen (10,0 M€) - Yhteysalusliikenteen riittävä rahoitus ja varmuus rahoituksen jatkuvuudesta. Rengastieyhteyksien muutokset maantietautoiksi	- Vt 8, kehittämisvaihe 1 (120 M€), mm. nelikaistaistus Raisio–Nousiainen, Laitilan etl:t, ohituskaistoja - Kt 40, Turun Kehätien itäpään nelikaistaistus ja eritasolittymät (50 M€) - Kt 52, Salon itäinen ohitustie (20 M€) - E-18-tien rakentaminen moottoritieksi rajalle saakka (670 M€, hanke maakunnan ulkopuolella) - Satamayhteysien parantaminen - Turku: Suikkilantien parantaminen maantieksi ja vt 8:n liittymä (8,0 M€) - Uusikaupunki: Laivanrakentajantien parantaminen kantatien 43 osaksi (0,6 M€) - Liikenneturvallisuusinvestoinnit: - liikenneturvallisuussuunnitelmien pienet toimenpiteet - liittymien parantaminen ja reuna-ympäristön pehmentäminen - taajamateiden parantaminen - hirvieläinonnettomuksien ehkäisy - Vt 9 liikenneturvallisuuden parantaminen: Lieto–Aura leveäkaistatien muutos kesrikaiteelliseksi ohituskaistatieksi ja kesrikaiteelliset ohituskaistat välillä Aura–Humppila (25 M€) - Lauttaliikenteen palvelutason varmistaminen (kapasiteetin lisääminen liikenteen kasvaessa, lauttarantojen laiturin- ja kaistajärjestelyt)	- Turusta itään suuntautuvalle liikenteelle tärkeät toimenpiteet (yht. 25 M€): - Riihimäen kolmioraide - Toijalan radan välityskyvyn nosto kohtauspaikkoja kehittämällä - Toijalan kolmioraide - Turku–Salo–Helsinki-ratayhteyden kehittämisen 1. vaihe: mm. kunnan parantaminen ja välityskykyä parantavat pienet toimenpiteet (tavoitematka-aika Turku–Helsinki 1h 40–45 min) - Salo–Lohja uuden ratalinjauksen suunnittelu - Toijalan ja Uudenkaupungin ratojen tasoristeysten turvallisuuden parantaminen - Pansion ratapihan kehittäminen yhdistettyjen kuljetusten terminaaliksi - LogiCityn logistiikka-alueen kytkentä raideverkkoon	- Linja-autojen kaukoliikenteen kehittäminen (mm. Turku–Helsinki-laatuikäyvä, joukkoliikennekaistat Turun ja Helsingin sisäntuloreitille, pysäkkien taso ja liittymä-pysäköinti, tasaväliarjonta) - Kaukojunayhteysien kehittäminen (mm. Turku–Tampere tarjonta, yhteydet Pietariin, satama-, auto- ja yöjunaliikenteen kehittäminen) - Maakunnan paikallisjunaliikenteen käynnistäminen (Salon, Loimaan, Uudenkaupungin ja Naantalin suunnat, Turun satamaradat) - Seutulippujärjestelmien ja matkustajainformaation kehittäminen, edulliset lipunhinnat varmistava rahoitus - Turun paikallis- ja seutuliikenteen nopeuttaminen, linjastojen kehittäminen, asemien ja pysäkkien parantaminen (mm. nopeat työmatkayhteydet, korkeatasoiset bussirunkolinjat, joukkoliikenne-etuudet) - Joukkoliikenteen seudullisen suunnittelun tehostaminen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tukeva maankäytön suunnittelu - Varsinais-Suomen matkapalvelukeskus	- Seudullinen yhteistyö maan-käyttö- ja liikennesuunnittelussa, liikennepoliittisten linjausten muodostaminen - Liikkumisen ohjausstrategian laatiminen ja toteuttaminen (ml. kaupunkien pysäköintipolitiikka) - Liikenteen hallinnan kehittäminen ja yhteistyön lisääminen - Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen, rahoituksen lisääminen - Kaupunkien jakeliikenteen kehittäminen ja toimivuuden turvaaminen - Ajonopeuksien hillintä, mm. poliisin liikennevalvonta ja ka-meravalvonnan lisääminen, muuttuvat nopeusrajoitukset, alemman tieverkon nopeusrajoitusten tarkistus, taajamien nopeustason laskeminen - Ilmastomuutoksen torjunta, mm. autoliikenteen kasvun hillintä, alhaisen kulutuksen ja vaihtoehdoisten polttoaineiden käytön edistäminen kuntien ja valtion omassa ajoneuvokalustossa, julkisissa liikennehan-kinnoissa ja taksapolitiikassa

II kiireellisyysluokka			
Kökarin väylän toteuttaminen (2,5 M€, hanke Ahvenanmaan puolella)	- Vt 9, kehittämisvaihe 1 (50 M€), mm. liittymien parantamisia, ohituskaistoja, yksitystie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä - Saaritotien (seututie 180) parantaminen Kaarinassa / Kaarinan ohitustie (15 M€) - Kt 40 ja vt 8: Satamaliikenteen järjestelyt Raision keskustassa (nelikaistaisus Nes-teentien etl–Telakkatie, Telakkatien etl, Raision etl:n parantaminen, keskustan tunneli tai muu ratkaisu, yht. 30–100 M€ ratkaisusta riippuen) - Vt 10, Liedon keskustan ohitus ja nykyisen tien parantaminen (20–60 M€) - Lauttaliikenteen kilpailutusmenettely, jossa vaihtoehtona on kiinteän yhteyden rakentaminen (mm. Lövä ja Houtskarlin lossit)	- Turku–Salo–Helsinki-ratayhteyden kehittämisen 2. vaihe: välityskyvyn lisääminen mm. kaksoisraide/kohtaamisraiteet Turku–Salo ja Kirkkonummi–Karjaa (tavoitematka-aika Turku–Helsinki 1h 35 min) - Toijalan radan kantavuuden nosto 25 tonniin (kust. tarkentuvat) - Toijalan radan nopeustason nosto, mm. tasoristeysten poisto (kust. tarkentuvat)	- Turun matkakeskus - Salon matkakeskus

Lisätiedot:

Varsinais-Suomen liitto

Ratapihankatu 36, 20100 Turku

puh. (02) 2100 900

www.varsinais-suomi.fi