



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

HUHTIKUU | 2019



Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2019-2022

Varsinais-Suomi



Varsinais-Suomen tienpidon ja liikenteen suunnitelman 2019-2022 sisältö

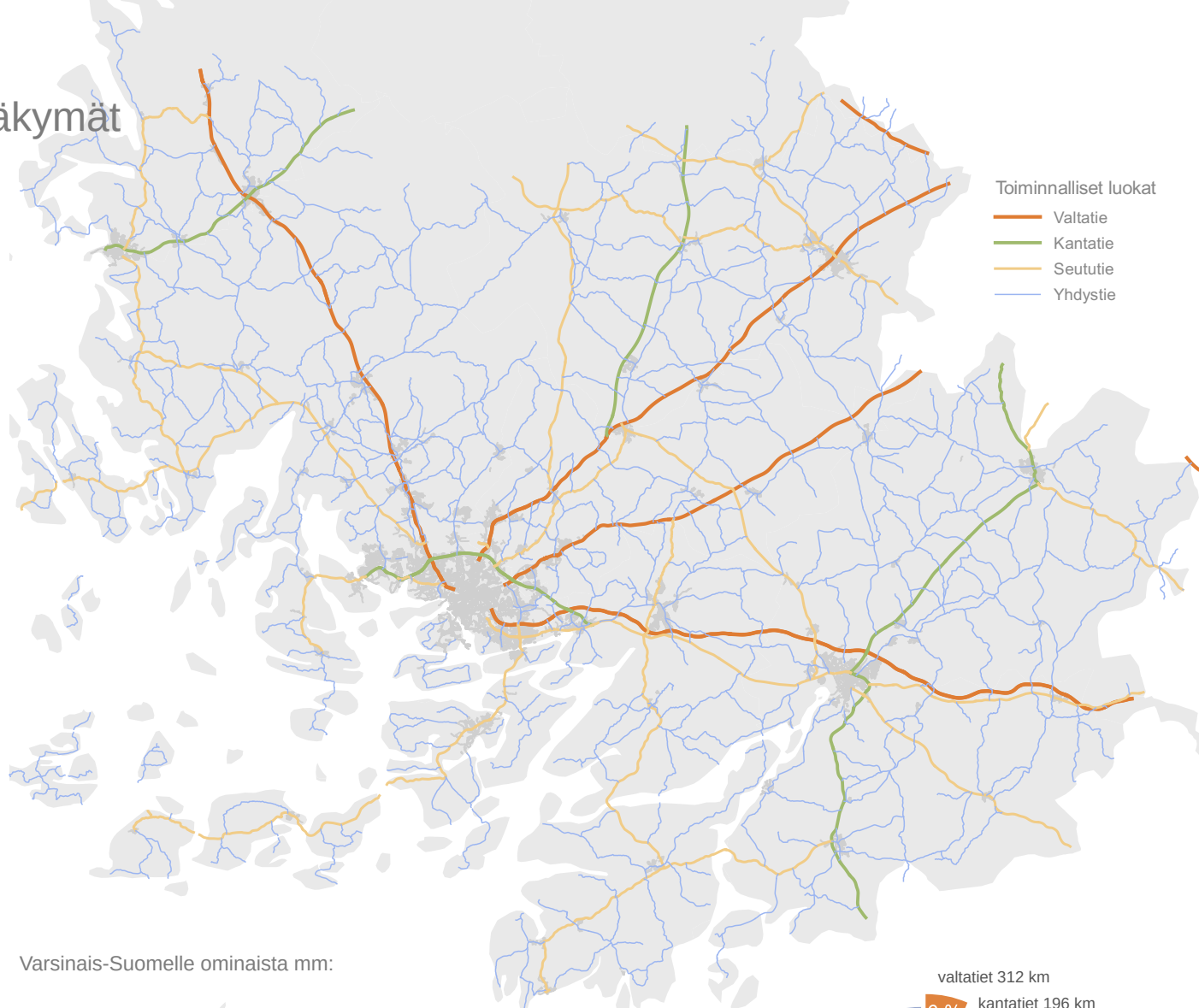
1. Liikennesektorin tulevaisuudennäkymät ja maakunnan erityispiirteet	3
2. Positiiviset näkymät ja toiminnan haasteet.....	4
3. Liikenneturvallisuuustilanne.....	5
4. Ympäristönäkökulma huomioidaan laajasti tienpidon suunnittelussa ja toteutuksessa	6
5. Tielläliikkujien odotukset	7
6. Valtakunnalliset linjaukset ja asiakaslähtöinen toiminta	8
7. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma.....	8
7.1 Tieverkon hoito	9
Talvihoito	9
Muu hoito.....	10
7.2 Tieverkon ylläpito.....	11
Päällystettyjen teiden ylläpito	11
Siltojen ylläpito	13
Muu ylläpito	13
Yksityistiet	13
7.3 Investoinnit	14
Suunnittelu	14
Alueelliset investoinnit	14
Teemahankkeet	14
Kehittämishankkeet	16
7.4 Joukkoliikenne	17
7.5 Kävely ja pyöräily	18
7.6 Saaristoliikenne	19

1. Liikennesektorin tulevaisuudennäkymät ja maakunnan erityispiirteet

Liikennesektorin suurimmat haasteet ovat ilmastonmuutoksen hillintä ja tienpidon rahoituskehyksen vähäisyys. Tieverkon kunto heikenee koko ajan, eikä tarvittavia korjaustoimia pystytä toteuttamaan oikea-aikaisesti. Liikennemäärät kasvavat tasaisesti, mutta päästöjen vähentäminen edellyttäisi radikaalia muutosta liikkumistapoihin.

- Ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laaditaan parhaillaan vuosille 2020-2031. Suunnitelma laaditaan parlamentaarisesti ja se tulee linjaamaan seuraavan 12 vuoden investointihankkeet sekä muut väylänpidon palvelutaso- ja rahoitusratkaisut. Varsinais-Suomessa päivitetään parhaillaan maakunnallista ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmia. Lisäksi valmistaudutaan mahdolliseen seuraavaan MAL-sopimuskautteen. Alueellinen liikennejärjestelmätyö linjaa osaltaan tienpidon ja liikenteen toimia.
- Korjausvelan vähentäminen on keskeistä elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseksi sekä omaisuusarvon säilyttämiseksi.
- Rahoitustason lasku johtaa nopeasti korjausvelan räjähdysmäiseen kasvuun, sen pysäyttämiseksi tarvittaisiin pysyvä rahoitustason nosto.
- Ilmastonmuutos haastaa varautumaan poikkeuksellisiin sääilmiöihin ja liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää muiden toimien ohella kestävien kulkumuotojen käytön edistämistä.
- Kuntien maankäytön ratkaisut määrittävät pitkälti tieverkon investointitarpeita ja kestävien kulkumuotojen kehittymisen edellytyksiä.
- Turku-Tampere-Helsinki -kehityskolmion merkitys kasvaa koko ajan kaupungistumiskehityksen voimistuessa.
- Työvoiman kohtaanto-ongelmien ratkaiseminen edellyttää pendelöinnin lisääntymistä ja saavutettavuuden parantamista.

Valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja toimintatavoilla varmistamme yhtenäisen laatutason saman hoito- ja kuntoluokan teillä koko maassa. Näin kohtelemme tienkäyttäjää samanarvoisesti kaikkialla ja tienkäyttäjät voivat luottaa tasalaatuisiin olosuhteisiin liikkueensa.



Varsinais-Suomelle ominaista mm:



Satamat ja satamaliikenne, telakka



Seutujen välinen liikenne



Monimuotoinen luonnonympäristö, runsas hirvieläinkanta



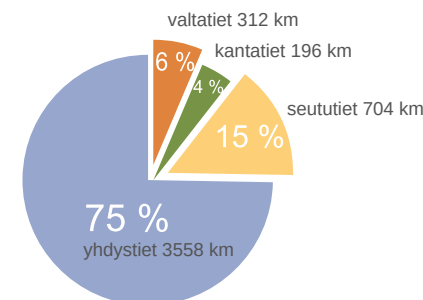
Maatalouden kuljetukset



Rannikkoseudun ilmasto



Rikas kulttuuriperintö, saaristo



Useita vilkkaasti liikennöityjä pääteitä

2. Positiiviset näkymät ja toiminnan haasteet

Talvihoidon toimintalinjat on uusittu ja samalla on parannettu talvihoidon tasoa. Hoidon urakkamallin uusimisen tavoitteena on mahdollistaa reagointi muutostarpeisiin aiempaa joustavammin. Parannukset astuvat voimaan kokonaisuudessaan urakoiden uudelleen kilpailutusten myötä. Vaikka talvihoidon laatuvaatimuksia on parannettu ja toimenpideaikoja kiristetty, vähäliikenteisimmillä teillä toimenpideaajat ovat edelleen pitkiä. Yhä useammin sääolosuhteet ovat myös sellaisia, että tienpidon toimin ei saada aikaan tyydyttävää lopputulosta.

Tienpidon näkymät ovat heikentyneet merkittävästi korjausvelkarahoituksen päättymisen jälkeen. Kunnossapitoon osoitettava rahoitus on tänä vuonna ennätysalhaalla. Esimerkiksi päällystysohjelman pituus putoaa puoleen viime vuotisesta ja valtakunnallisesti tänä vuonna päällystetään vähemmän kuin koskaan aiemmin. Jopa 1960-luvulla teitä päällystettiin enemmän, vaikka tuolloin päällystetty tieverkko oli lyhyempi ja liikennemäärät ja ajoneuvojen painot pienempiä. Sateisten talvien vuoksi päällysteet kuluvat nykyisin myös nopeammin. Tämä sääilmiö rapauttaa myös siltojen kuntoa nopeammin. Varsinais-Suomen siltojen kunto on huono koko maan tilanteeseen verrattuna. Vaikeutena on saada perusrahoitus riittämään siltojen peruskorjauksiin, etenkin kun toteutusta odottamassa on useita suuria siltakohteita.

Korjausvelkaohjelmalla pysäytettiin korjausvelan kasvu, mutta tänä vuonna korjausvelka lähtee jyrkkään nousuun. Tilanteen korjaamiseksi tarvittaisiin merkittävä kertaluonteinen korotus rahoitukseen ja sen jälkeenkin pysyvä rahoitustason korotus. Tienpidon rahoitukseen tarvittaneen kuitenkin uudenlaisia rahoitus- ja verotusratkaisuja. Samoista verovararoista tienpidon kanssa kamppailee monta muutakin julkista peruspalvelua.

Ilmastonmuutoksen hillitseminen on keskeinen teema ja liikenteen päästöillä on siinä suuri rooli. Tarvitaan panostuksia ja kannustimia kestävien kulkumuotojen suosimiseen, mutta päästöjen radikaali vähentäminen edellyttää myös järempiä toimia, kuten esim. veropoliittisia ratkaisuja.



Positiivinen rakennemuutos lisää alueen elinvoimaa ja houkuttelevuutta.



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



Talvihoidon tasoa on parannettu, toimintalinjat on uusittu ja urakkamalleja kehitetty joustavammaksi – näillä pyritään vastaamaan paremmin asiakastarpeisiin ja muuttuneisiin ilmasto- ja keliolosuhteisiin.



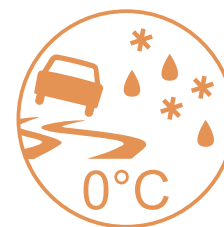
Kestäviä kulkumuotoja edistetään Turun kaupunkiseudulla MAL-sopimuksen toimenpiteillä.



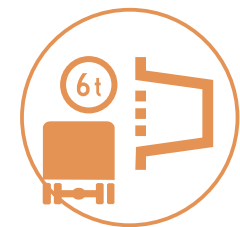
Liikenteen kasvu on nopeaa positiivisen rakennemuutoksen myötä ja se edellyttää liikenteellisten pullonkaulojen purkamista - mm. E18 Turun kehätiellä on mittavat investointitarpeet.



Tieverkon kunto heikkenee ja vuoden 2019 lopussa huonokuntoisia päällysteitä on jo noin 600 km Varsinais-Suomen noin 4 000 km pituisesta päällystetystä tieverkosta.



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



Huonokuntoisia ja tyydyttävässä kunnossa olevia siltoja on paljon, toteuttamista odottaa useita isoja ja kalliita siltakohteita. Ei ole rahoitusta vastata maankäytön kehittymisen ja liikenteen kasvun aiheuttamiin tieverkon investointitarpeisiin.

Liikennemäärien kasvu ja kaupungistumiskehitys jatkuvat. Tämä luo paineita maankäytön kehittymiselle ja liikenteen pullonkaulojen ratkaisemiseen etenkin suurilla kaupunkiseuduilla. Varsinais-Suomessa on useita isoja tienhankkeita suunnittelussa. E18 Turun kehätien parantaminen on jo käynnistynyt Kausela-Kirismäen osalta. Koko ao. tieosuuden nelikaistaistuksen toteuttaminen edellyttää kuitenkin 40 M€ lisärahoituksen saamista. Suuret hankkeet ovat tärkeä saada mukaan uuteen 12-vuotiseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Ensi hallituskaudella tullaan todennäköisesti panostamaan raideliikenteeseen. Ratahankkeita pyritään toteuttamaan mm. erillisten hankeyhtiöiden turvin. Tämä on hyvä asia tienpidon näkökulmasta, sillä näin ratahankkeet eivät ole kilpailemassa budjettirahoituksesta tiehankkeiden kanssa. Varsinais-Suomelle on tärkeää varmistaa tulevilla hallituskaudella Tunnin junan toteutus. Hanke on ehdottoman tärkeä sekä aluekehityksen, pendelöintimahdollisuuksien parantamisen että ilmastomuutoksen näkökulmasta.

3. Liikenneturvallisuustilanne

Varsinais-Suomessa liikenneturvallisuustilanne on menossa hieman parempaan suuntaan, mutta se on edelleen muuta maata heikompi. Varsinais-Suomessa liikennemäärät ovat suuret ja tieverkko on vanhaa. Esimerkiksi vanhentuneita liittymäratkaisuja on paljon. Liittymäonnettomuuksia on saatu vähennettyä viime vuosina keskittämällä parannustoimia liittymiin, joissa on tapahtunut eniten onnettomuuksia.

Onnettomuuksista noin puolet tapahtuu maantieverkolla ja noin puolet kuntien katuverkolla. Onnettomuustyypeistä selvästi eniten tapahtuu yksittäisonnettomuuksia. Niistä suurin osa tapahtuu taajama-alueen ulkopuolella laajasti tieverkon eri osilla. Kuolemaan johtavat onnettomuudet tapahtuvat useimmiten valtateilla, joissa on yleensä korkeammat nopeusrajoitukset. E18 Turku-Helsinki moottoritien rakentaminen turvallisuusratkaisuineen on vähentänyt merkittävästi henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrää.

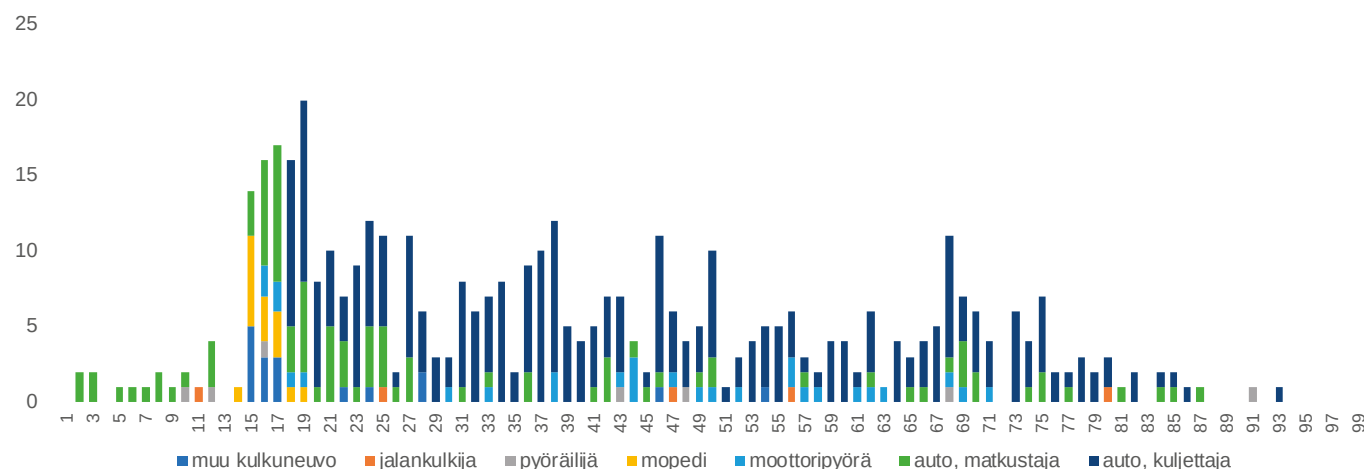
Pyöräilyn lisääntyminen näkyy pyöräilyonnettomuuksien määrän kasvuna. Pyöräilyonnettomuudet keskittyvät pääasiassa taajama-alueille. Selkeimpinä yksittäisinä syinä onnettomuuksiin ovat pyöräilijöiden piittaamaton liikennekäyttäytyminen sekä epäselvät, puutteelliset ja epäyhtenäiset pyöräilyjärjestelyt.

Viime aikoina on keskusteltu paljon talvihoidon tasosta ja on epäilty hoitotoimien puutteiden tai viivästymisen aiheuttavan liikenneonnettomuuksia. Tilastot eivät kuitenkaan tue tällaista ajatusta. Lähes 80 % liikenneonnettomuuksista tapahtuu kesäaikaan hyvissä ajo-olosuhteissa. Kesäaikaan tapahtuvat onnettomuudet ovat yleensä myös vakavampia henkilövahinkoon tai kuolemaan johtavia onnettomuuksia, kun taas talvisin tapahtuu pääasiassa peltikolareita.

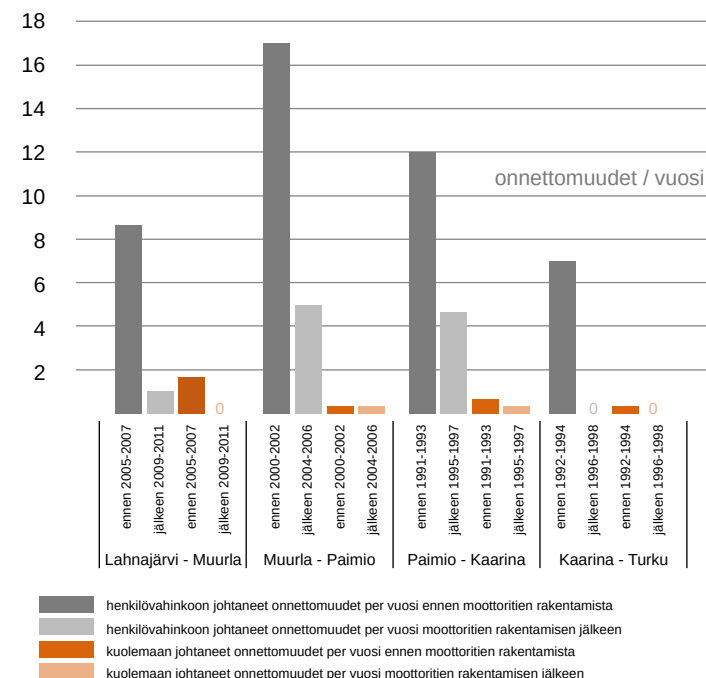
Huolestuttavinta Varsinais-Suomen liikenneturvallisuustilanteessa on nuorten 15–24 -vuotiaiden suuri osuus onnettomuuksissa. Joka kolmas henkilövahinkoon johtanut onnet-

tomuus on tapahtunut nuorille. Myös kuolemaan johtaneista onnettomuuksista nuorten osuus on viides. Vaikka onnettomuuksien määrä on kokonaisuudessaan vähentynyt, nuorten tilanne ei kuitenkaan ole kehittynyt parempaan suuntaan. Eniten nuorille tapahtuu onnettomuuksia mopolla, mopoautolla ja henkilöautolla kuljettajan ominaisuudessa. Nuorten onnettomuuksista 80 % tapahtuu miehille ja useimmiten kyse on ollut riskikäyttäytymisestä ja liian suuresta tilannenopeudesta.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ELY-keskus on tehnyt yhdessä Varsinais-Suomen kuntien kanssa seudullisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, joilla pyritään pureutumaan seutujen pahimpiin liikenneturvallisuusongelmiin. Tuloksia saadaan vain pitkäjänteisellä ja tavoitteellisella liikenneturvallisuustyöllä. Kuntien rooli on tässä keskeinen. Parhaiten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa muuttamalla liikennekäyttäytymistä turvallisuushakuisemmaksi. Pitkällä aikavälillä parhaat tulokset saadaan suunnittelemalla koko liikennejärjestelmä selkeäksi ja liikenneturvallisuutta, kävelyä ja pyöräilyä tukevaksi. Liikenneturvallisuus voi myös olla katalysaattorina viihtyisemmän ja elävämmän kaupunkitilan luomisessa. Esimerkiksi maltillisemmilla nopeuksilla taajamissa vähennetään päästöjä, melutasoa ja autoliikenteen virtaa sen vetovoiman vähetessä suhteessa muihin kulkumuotoihin.



Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma Varsinais-Suomessa vuonna 2018 osallisen kulkumuodon mukaan (henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet maanteillä).



Liikenneonnettomuuksien kehitys valtatiellä 1 (E18) ennen ja jälkeen moottoritien rakentamisen.

4. Ympäristönäkökulma huomioidaan laajasti tienpidon suunnittelussa ja toteutuksessa



Ympäristöarvot otetaan huomioon suunnittelussa, rakentamisessa ja hoidossa

Merkittävämpien tiehankkeiden suunnitteluun sisältyy aina ympäristövaikutusten arviointi, jossa tarkastellaan laajasti hankkeen vaikutuksia mm. maisemaan ja eliölajeihin. Esimerkiksi E18 Turun kehätien parantamishankkeen yhteydessä on toteutettu liito-oraville oma lähiö pesäkoloinen ja hyppypylväineen. Viime vuosina on myös selvitetty ja tarvittaessa suojeltu uhanalaisen vuolejo-kisimpukan esiintymiä siltahankkeiden yhteydessä. Kesäaikaan tienvarsien niitoilla pidetään yllä luonnon monimuotoisuutta, sillä perinteiset niityt ovat vuosien saatossa vähentyneet ja tienvarsiympäristöillä on yhä suurempi merkitys niittykasvillisuuden ja hyönteislajien säilymiselle.



Hoitoa ja ylläpitoa optimoidaan ympäristövaikutukset huomioiden

Talvihoidossa pyritään suolan käytön optimointiin. Valikoiduilla pohjavesialueilla käytetään kaliumformiaattia, joka on ympäristöystävällisempi liukkaudentorjuntamenetelmä, mutta kymmenen kertaa kalliimpaa kuin tavallinen tiesuola. Pohjavesien kloridipitoisuutta seurataan säännöllisesti ja merkittävimmät riskialtiit kohteet on jo suojeltu pohjavesisuojuuksin. Uusia pohjavesisuojuuksia pystytään rahoitussyistä rakentamaan lähinnä isompien tiehankkeiden yhteydessä. Hoitourakoiden vaatimuksiin on myös asetettu asteittain kiristyviä vaatimuksia töissä käytettävän kaluston päästöille. Vaihtoehtoisena keinona päästöjen vähentämiseksi on uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

Maantielauttaliikenteessä on viime vuosina panostettu kaluston uusimiseen ympäristöystävällisemmäksi. Liikenteeseen on jo saatu useampi sähkölautta ja lauttarantojen parantamisella luodaan jatkuvasti edellytyksiä uusille ympäristöystävällisille lautoille.

Teiden uudelleen päällystäminen ei ole erityisen ekologista, mutta uusiopäällysteen käytöllä säästetään raaka-aineita. Lisäksi on kokeiltu menetelmiä, joissa matalammalla sekoituslämpötilalla asfaltintuotannon hiilidioksidipäästöjä on saatu vähennettyä merkittävästi. Menetelmä on kuitenkin huomattavasti kalliimpi ja rahoituksen ollessa tiukoilla niiden hyödyntäminen on valitettavan vähäistä. Uusiopäällyste puolestaan on edullisempi ratkaisu, mutta sen kestävyys ei vastaa uutta päällystekerrosta. Ilmastomuutos näkyy jo monin tavoin tienpidossa. Nollan molemmin puolin sahaavat kelit ja vesisateet kuluttavat päällysteitä ja yhä useammin talven sääolosuhteet ovat sellaisia, ettei tienpidon toimin saada aikaan tyydyttävää lopputulosta.

Ilmastomuutoksen hillitseminen keskeinen tavoite liikennepolitiikassa

Suomen kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan Suomen liikenteen päästöjä tulee vähentää 2030 mennessä jopa 50 % vuodesta 2005. Toimia kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin. Liikenteen hallinnonala on sitoutunut asetettuihin tavoitteisiin, ja lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että liikenne on hiilivapaata vuoteen 2045 mennessä. Keskeisiä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi ovat kestävien kulkumuotojen edistäminen, tavarakuljetusten tehostaminen, autokannan uusiutuminen vähäpäästöisemmiksi ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääntyminen.

Kestäviä kulkumuotoja edistetään erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla, joissa siihen on eniten potentiaalia. Valtion ja kuntien yhteisillä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksilla on tehty viime vuosina paljon joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn parannustoimia Turun kaupunkiseudulla. Tänä vuonna tehdään paljon parannuksia mm. maantielle 110 uusimalla pysäkkikatoksia, lisäämällä joukkoliikenteen informaatiotauluja sekä parantamalla kävelyn ja pyöräilyn väyliä ja viitoitusta.

Tunnin juna on toteutuessaan suuri ilmastoteko. Tunnin juna lisää kestäväällä tavalla ihmisten pendelöintimahdollisuuksia ja edistää kuntien maankäytön kehittymistä radan varteen. Maankäytöllä on suuri merkitys liikenteen päästöille, sillä onnistuneella/tiiviillä maankäytöllä vähennetään turhaa liikkumista ja mahdollistetaan kestävä liikkuminen. Liikenneturvuuksien vähentyminen kaupunkialueilla parantaa myös ilmanlaatua, viihtyisyyttä ja liikenteen sujuvuutta.



Pienilläkin askelilla on merkitystä

Pienillä liikenneturvallisuutta parantavilla toimenpiteillä parannetaan etenkin taajamissa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja edistetään siten kestävää arki liikumista. Myös uusia kevyen liikenteen väyliä rakennetaan yhteistyössä kuntien kanssa. Joukkoliikenteessä on parannettu erityisesti kaupunkiseutujen vuorotarjontaa ja uudenlaisilla lipputuotteilla pyritään lisäämään niiden kysyntää. Turku-Uusikaupunki joukkoliikennepilotti yhteistyössä Valmet Automotiven kanssa on myös osoittautunut onnistuneeksi. Se osoittaa, että riittävän suurella volyymillä vuorotyöhönkin on mahdollista saada toimiva joukkoliikennetarkaisu.

Varsinais-Suomen ELY-keskus kannustaa omia työntekijöitään viisaan liikkumisen valintoihin työ- ja virkamatkoilla. Erillisillä tempauksilla on kannustettu pyöräilemään töihin. Työntekijöille hyväksytään myös etätyömahdollisuus ja matkustamisen sijaan monet kokoukset pidetään videolla. Pienilläkin askeleilla on merkitystä.

5. Tielläliikkujien odotukset

Kansalaiset tyytyväisiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen

Tienkäyttäjistä suurin osa on erittäin tai melko tyytyväisiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti. Tyytyväisyys on kuitenkin eroja asuinseudun mukaan.

Henkilöauto on edelleen toistuvimmin käytetty kulkutapa sekä omalla asuinseudulla että pitkillä matkoilla. Eri kulkumuotojen käytössä on kuitenkin aluekohtaisia eroja.

Oman asuinseudun nykytasosta kehitettäväksi liikennemuodoksi toivotaan useimmin joukkoliikennettä ja pyöräilyä. Kestävien kulkumuotojen kehittämiseksi onkin kansalaisten vankka tuki. Niiden edistämisen avainkysymyksiä ovat kuitenkin yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja kuntien taajamien ja pal-

velurakenteen kehittäminen kestävien kulkutapojen käyttöä tukeviksi. Erityisesti huomiota pitäisi kiinnittää eri kulkumuotojen yhteensovittamisen parantamiseen sekä yhteyksien ja pysäköintimahdollisuuksien parantamiseen joukkoliikenneasemilla. Edelleen tarvitaan myös asenteiden muutosta.

Henkilöautoilussa tyytyväisimpiä ollaan liikenteen **sujuvuuteen** ja **matka-aikaan**.

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

Kestävien kulkumuotojen käyttö on suurinta suurilla kaupunkiseuduilla. Turun seudulla kestävien kulkumuotojen käytön osuus on 38 %.

Tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti on korkeinta suurilla kaupunkiseuduilla ja matalinta pienimmissä kunnissa.

Yksittäisistä kulkumuodoista **vähiten tyytyväisiä ollaan pyöräilyn olosuhteisiin.**

Kansalaiset ovat eniten tyytymättömiä **teiden ja katujen kuntoon.**

Elinkeinoelämän kuljetuksissa **tyytymättömyyttä aiheuttavat mm. ympärivuotiset ja ympärivuorokautiset kuljetusmahdollisuudet** alemmalla tieverkolla.

Huolta aiheuttavat myös **teiden kapeus, painorajoitukset** sekä **teiden kunnan rapautuminen** yleisesti.

Elinkeinoelämän toimijat melko tyytyväisiä väyläverkon palvelutasoon kokonaisuutena

Vaikka elinkeinoelämän toimijoiden tyytyväisyys väyläverkon palvelutasoon kokonaisuutena on keskitasoa, kaikki toimialat ovat yleisesti varsin tyytyväisiä kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen. Tyytyväisimpiä toimialoja ovat huolinta- ja tavarankuljetuspalvelut ja tyytymättömiä metsäteollisuus. Tyytymättömiä ollaan teiden, erityisesti päällysteiden kuntoon sekä teiden talvihoidon tasoon. Elinkeinoelämän toimijat ovat myös tyytymättömiä tienpitäjän kykyyn ottaa huomioon yritysten toiveet ja tarpeet väylien kunnossapidossa ja kehittämisessä.

Tieliikenteen osuus elinkeinoelämän kuljetuksissa on suuri ja monilla kuljetusten reittivalinnoissa ei ole lainkaan joustoa tai vain muutamia vaihtoehtoja. Jos suunniteltua reittiä on jouduttu liikenneolojen vuoksi vaihtamaan, syinä siihen ovat olleet yleisimmin tien kunto ja keliolot. Myös tietyt, onnettomuudet, ruuhkat ja aikataulu ovat olleet syitä reitin vaihtumiselle. Tie-liikenteessä tyytyväisimpiä ollaan tiekuljetusten kustannustehokkuuteen verrattuna muihin toimitusmuotoihin sekä kuljetusaikojen ennustettavuuteen ja täsmällisyyteen. Myös tieverkon hyviin edellytyksiin erikois- ja vaarallisten aineiden kuljetuksissa ollaan tyytyväisiä.

Eniten kehitettävää koetaan olevan tieverkon turvallisuudessa, ympärivuotisissa ja ympärivuorokautisissa kuljetusmahdollisuuksissa alemmalla tieverkolla sekä yöajan ja talviajan kuljetusolosuhteissa osalla valta- ja kantateistä. Teiden kunnostukseen toivotaan yleisestikin enemmän rahaa.

Tieverkon kunnan koetaan heikentyneen viime vuosista ja se on samalla vähentänyt raskaan liikenteen tyytyväisyyttä ajamisen mukavuuteen. Paljon ajavat suhtautuvat tieverkon kuntoon kriittisemmin. Tietyömaat eivät häiritse merkittävästi raskaan liikenteen kuljetuksia. Myös niiden liikennejärjestelyihin ollaan varsin tyytyväisiä.

6. Valtakunnalliset linjaukset ja asiakaslähtöinen toiminta

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

Toimintalinjoissa määritetään toiminnalle valtakunnalliset tavoitteet, linjaukset ja haluttu palvelutaso sekä kuvataan periaatteet, joiden mukaan tienpitoa toteutetaan. Toimintalinjat ovat pohjana tienpidon tarkemmalle suunnittelulle ja toimenpiteiden ohjelmoinnille käytävissä olevan rahoituksen puitteissa. Tienpidossa on oltava yhtenäinen laatutaso maakuntarajoista riippumatta, yhtenäisellä laatusolulla turvataan liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta koko maantieverkolla.

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

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

7. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma



7.1 Tieverkon hoito

Teiden hoidolla pidetään tiet liikennöitävinä talven lumisilla ja liukkailla keleillä sekä pidetään soratiet kulkukelpoisina sorastuksilla ja muilla hoitotoimenpiteillä. Tieympäristö pidetään siistinä ja turvallisena vesakoimalla ja niittämällä tienpientareita. Hoitotoimilla liikennemerkit puhdistetaan lumesta, tievalaistus, liikennevalot ja muut laitteet pidetään toimintakunnossa. Tieverkon hoito on priorisoitu tärkeimmäksi tehtäväksemme. Tieverkon hoitoon käytetään Varsinais-Suomessa noin 12 milj. euroa, josta puolet käytetään talvihoitoon.

Tieverkon hoidon urakoiden teknistä valvontaa on lisätty. Tavoitteena on hyödyntää valvonnassa entistä laajemmin digitalisaatiota, tietojärjestelmiä ja uutta tekniikkaa. Uudet urakkamallit otetaan käyttöön syksyllä 2019 alkavissa urakoissa.

Talvihoito

Tiestön talvihoitoa ohjataan koko maan yhteisillä talvihoidon toimintalinjoilla. Toimintalinjoilla määritellään tiestön palvelutaso talviaikaan sekä keskeiset laatuvaatimukset mm. tiestön lumisuuden, liukkauden ja tasaisuuden osalta. Maakunnassa sovelletaan valtakunnallisia toimintalinjoja ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Tiet on jaettu hoitoluokkiin teiden liikennemäärien ja liikenteellisen merkityksen mukaan. Hoitoluokat määrittelevät, missä kunnossa teiden on oltava talvella, tai kuinka nopeasti on ryhdyttävä toimenpiteisiin kelin muuttuessa huomommaksi lumen tai liukkauden vuoksi.

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

Muilla teillä kuljettajan edellytetään **sopeuttavan ajonopeuttaan** keliolosuhteiden mukaan.

On normaalia, että **liukkausta saattaa esiintyä ajoittain** ja ajoaika voi pidentyä.

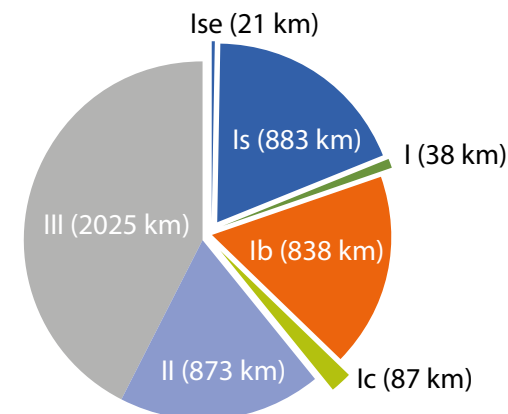
Täysin tasalaatuisia ajo-olosuhteita ei voida taata, sillä **sade- ja lumikuurot voivat olla hyvin paikallisia.**

Suolatuillakin teillä voi olla **liukkaista tiejaksoja kylmemmissä kohdissa.** Tällaisia kohtia ovat tyypillisesti sillat, kallioleikkaukset ja matalat notkot.

On myös huomattava, että pienemmillä liikennemäärillä suola vaikuttaa hitaammin ja **tie voi olla liukas suolauksesta huolimatta.**

Nopeasti muuttuvat sääolosuhteet ovat viime vuosina vaikeuttaneet tienpitoa ja herättäneet paljon närää tienkäyttäjissä. Viime vuosina talvihoidon painopiste on siirtynyt enemmän lumen auraamisesta liukkaudentorjuntaan. Etenkin Lounais-Suomen rannikkoalueilla tyypillinen talvikeli on usein nollan molemmin puolin sahaava vähäluminen talvi. Silti edelleen on varauduttava kaluston osalta myös runsaslumisiin talviin, kuten kulunut talvi on osoittanut.

Maanteiden talvihoitoa on parannettu, kun talvihoidon periaatteita tarkistettiin ja siihen osoitettiin lisärahoitusta. Vuoden 2019 alusta hoitoluokkia nostettiin noin kolmanneksella Varsinais-Suomen tieverkosta. Lisäksi talvihoidon laatuvaatimuksia kiristetään. Talvihoitoa tehostetaan etenkin raskaan liikenteen käyttämillä reiteillä ja alemmalla tieverkolla pyritään parantamaan aamuliikenteen olosuhteita. Talvihoitoluokkien korotukset tulivat voimaan 1.1.2019 alkaen, mutta laatuvaatimusten kiristykset astuvat voimaan vasta urakoiden uudelleen kilpailutusten yhteydessä aikaisintaan 1.10.2019. Varsinais-Suomessa muutokset astuvat voimaan ensimmäisenä nyt kilpailutettavissa Raision ja Salon hoitourakoissa. Laatuvaatimuksiin on tulossa mm. toimenpideaikoihin ja sallittuun lumimäärään liittyviä tiukennuksia. Parannuksista huolimatta vähäliikenteisillä teillä toimenpideajat ovat pitkiä, sillä rahoitus ei riitä kaikkien teiden yhtä nopeaan hoitoon. Yhä useammin myös sääolosuhteet ovat sellaisia, ettei hoitotoimilla saada aikaan tyydyttävää lopputulosta.



Varsinais-Suomen maanteiden jakautuminen talvihoitoluokittain. Talvihoidon valtakunnallisiin linjauksiin pääsee tutustumaan [Väylän verkkosivuilla](#).

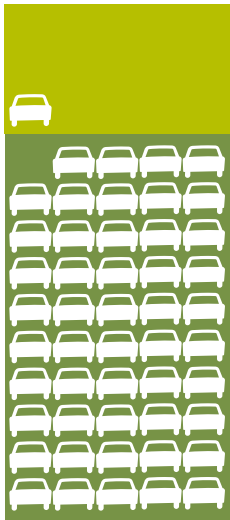


Muu hoito

Sorateita on Varsinais-Suomen alueella noin 1 180 km. Tämä on noin 25 % tieverkon pituudesta, liikennesuoritteesta sorateilla liikkuu kuitenkin vain 2 prosenttia.

Sorateita hoidetaan pääosin ylläpitävällä toimenpiteillä kuten sorastuksilla ja ojituksilla. Alueurakoiden kokonaishintaisiin töihin on määritetty tietty määrä mursketta vuosittain käytettäväksi. Sorastusmäärät ovat uusissa alkavissa alueurakoissa aiempia pienempiä, minkä takia sorateiden kulutuskerrokset tulevat hieman pienemmään. Tämä tulee aiheuttamaan ongelmia sateisina syksyinä, jolloin sorastuksiin tarkoitettua mursketta joudutaan levittämään pintakelirikon hoitoon. Ojituskierto sorateilla on keskimäärin 10 vuotta. Sorateiden peruskunnostuksia ei pystytä nykyrahoituksella toteuttamaan.

Teiden kesähoidon päätehtäviä ovat tienvarsien niitot ja vesakoinnit ja viheralueiden hoito. Niitoilla ja vesakoinneilla tavoitellaan liikenneturvallisuutta sekä tieympäristön siisteyttä ja viihtyisyyttä. Poistamalla tien varsilta heinät ja vesakot parannetaan näkyvyyttä kaarteissa ja liittymissä ja varmistetaan liikennemerkkien ja opasteiden näkyminen. Toimintalinjan mukaisesti tiet on jaettu viherhoitoluokkiin. Niitä määritettäessä otetaan huomioon tien liikennemäärä, taajamat ja koulujen läheisyys.



Soratiet Varsinais-Suomessa

25 % tieverkon pituudesta

2 % liikennesuoritteesta

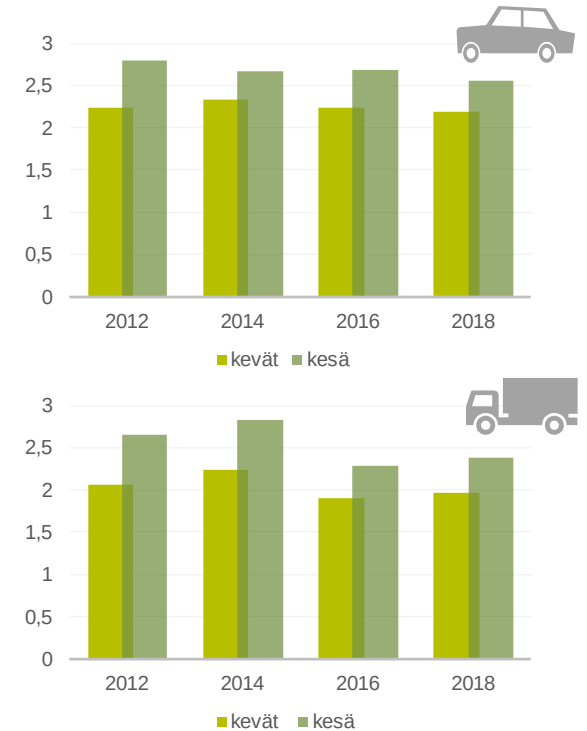
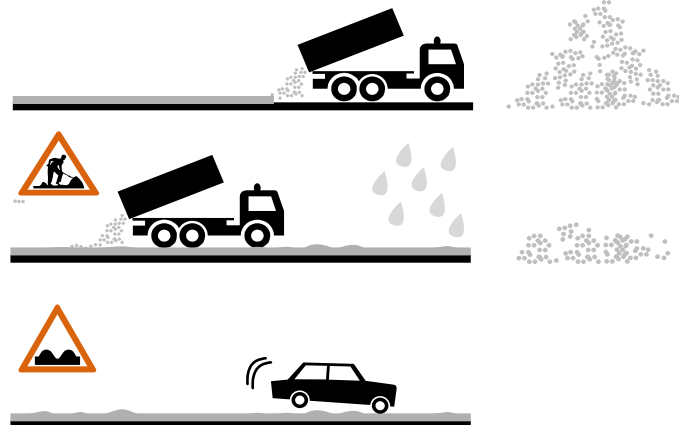
Päällystetyt tiet Varsinais-Suomessa

75 % tieverkon pituudesta

98 % liikennesuoritteesta

Varsinais-Suomen alueella on kaikkiaan noin 150 levähdys- tai pysäköintialuetta. Ongelmana on kiinteistö- ja ongelmajätteiden tuonti tienvarren jäteastioihin ja niiden vierustoille sekä alueiden roskaantumisen varsinkin kesäisin. ELY-keskus käynnistää vuoden 2019 aikana levähdys- ja pysäköintialueiden palvelusovarustuksia yhtiöistä selvityksen. Kaupalliset palvelut korvaavat yhä enemmän levähdys- ja palvelualueiden tarpeita.

Linja-autopysäkkejä on Varsinais-Suomen alueen maanteilla noin 4 500 kpl. Näistä pysäkeistä katoksellisia on n. 22 % eli n. 980 kpl. Pysäkkikatoksia kunnossapidetään puhtaanapidolla ja korjaamisella, lisäksi pysäkkikatoksia uusitaan vuosittain tarpeen ja rahoituksen mukaan. Keskeisetkin pysäkit voivat joutua odottamaan toimenpiteitä useita vuosia. Uusia katoksia tai katosten uusimista voidaan harkita erityisesti siellä, missä linja-autoliikenteellä on useita vakiokäyttäjiä tai missä katoksella voidaan taata koululaisille turvalliset olosuhteet linja-auton odottamiseen. Uusia pysäkkilevikkeitä toteutetaan mm. koulukyytien turvallisuuden parantamiseksi. Erityisesti Turun kaupunkiseudulla kehitetään erillisellä MAL-hankerahoituksella myös pysäkkien infrajärjestelyjä.



Tyytyväisyys sorateiden kuntoon Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. (Asteikko 1-5: 1 = erittäin tyytymätön ... 5 = erittäin tyytyväinen). Liikenneviraston tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus kesällä 2018.

Sorateita hoidetaan pääosin sorastuksilla ja ojituksilla. Alueurakoiden kokonaishintaisiin töihin on määritetty tietty määrä mursketta vuosittain.

Sateiset syksyt ovat kuitenkin aiheuttaneet sorateilla pintakelirikkoo, jota on jouduttu hoitamaan levittämällä mursketta. Mitä enemmän mursketta joudutaan levittämään pintakelirikon hoitoon, sitä vähemmän sitä jää varsinaiseen sorastukseen.

On kiinni rahoituksesta, missä määrin mursketta on mahdollista hankkia lisää. Sorateiden kulutuskerros on huonontunut viime vuosien aikana ja tilanteen odotetaan pahenevan edelleen, sillä sorastusmäärät ovat uusissa alkavissa alueurakoissa aiempia pienempiä.

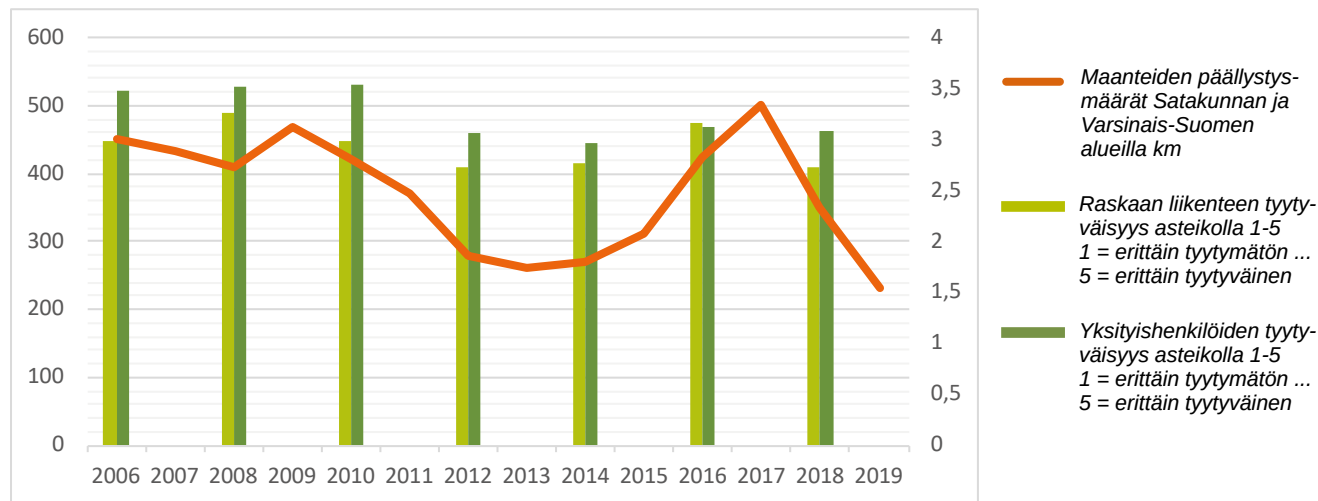
7.2 Tieverkon ylläpito

Päällystettyjä teitä ylläpidetään rakennetta parantamalla, uudelleenpäällystyksellä, paikkauksilla ja päällysteitä purkamalla. Päällysteiden kuntokriteerejä ovat urat, tasaisuus ja vauriot. Lisäksi uusitaan päällystettyjen teiden tiemerkintöjä. Tiemerkintöjen taso määritellään tien merkityksen ja liikennemäärän mukaan.

Siltojen kunnossapidon keskeinen tehtävä on varmistaa siltöjen liikenneturvallisuus ja kantavuus sillan käyttöaikana. Tavoitteena on myös siltöjen säilyminen ulkonäöltään siistinä ja ympäristöönsä sopivina. Siltöjen ylläpitoon kuuluvat yleistarkastukset, erikoistarkastukset, ylläpitoluonteiset ja yksittäisten vaurioiden korjaukset sekä siltöjen peruskorjaus. Siltöjen hoidossa ja ylläpidossa on tärkeätä pitkäjänteinen toiminta. Tarkastuksilla ja toimenpiteiden suunnittelulla voidaan ennakoida sillan jäljellä olevaa kestoikää ja tarvittavia toimenpiteitä. Tavoitteena on, että tehokkailla ja oikein kohdennetuilla toimenpiteillä siltöjen optimaalinen käyttöikä saavutetaan minimiresurssein.

Päällystettyjen teiden ylläpito

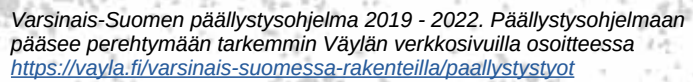
Päällysteiden ylläpidon valtakunnallisissa toimintalinjoissa määritellään päällystettyjen teiden palvelutaso tieverkon eri osilla ja rakenteiden parantamista koskevat periaatteet. Kuntokriteereille (päällysteen urat, tasaisuus ja vauriot) on määritetty liikennemäärästä ja nopeusrajoituksesta riippuvat toimenpiderajat. Mitä suurempi liikennemäärä ja korkeampi nopeusrajoitus, sen vähemmän tiessä saa olla kuntopuutteita. Tämä on myös liikenneturvallisuuskysymys, sillä suurilla ajonopeuksilla päällysteen puutteet voivat aiheuttaa vakavia onnettomuuksia. Päällysteiden kunnostustoissa painopisteenä ovatkin päätiety, joilla on eniten liikennettä ja suuri nopeusrajoitus. Korjausvelkarahoituksella pystyttiin parantamaan erityisesti keskiviikkaiden seututeiden kuntoa, mutta korjausvelkarahoituksellaan ei pystytty oleellisesti parantamaan yhdysteiden kuntoa.



Raskaan liikenteen edustajien tyytyväisyys päteiden päällysteiden kuntoon ja päällystysohjelman mukaiset maanteiden päällystysmäärät Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. Päällystysmäärien kasvu heijastuu tienkäyttäjien tyytyväisyyteen. Tyytyväisyysluvut ovat Väylän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksista, joista viimeisin on tehty kesällä 2018.

Varsinais-Suomessa on viime vuosina päällystysohjelman pituus vaihdellut 190–280 km välissä, ylläpidon rahoituksen vähäisyyden takia vuonna 2019 uudelleen päällystysten määrä on jäämässä vain 110 kilometriin. Varsinais-Suomen alueella päällystettyjä teitä on noin 3 600 km, vuonna 2019 saadaan tästä verkosta uudelleen päällystettyä ainoastaan 3 %. Päällystetyn tiestön kunnostamismahdollisuudet ovat heikenneet oleellisesti korjausvelkarahoituksen loputtua. Mitä lyhyempi päällystysohjelma on, sitä vähemmän pystytään päällystämään muita kuin pääteitä. Tämän vuoden päällystysohjelmassa pääpaino onkin selvästi aiempaa enemmän vilkkaiden päteiden päällystämässä ja neli- ja viisinumeroisten paikallisteiden päällystämismahdollisuudet ovat lähes olemattomat. Parlamentaarisen komitean esittämä koko maata koskeva vuosittainen 300 milj. euron rahoitustason nosto olisikin erityisesti tiestön ylläpitämisen kannalta äärimmäisen tärkeä toteuttaa.

Rahoituksen vähäisyyden vuoksi teitä päällystetään uudelleen tänä vuonna n. 110 km eli vain 3 % Varsinais-Suomen päällystetyn tieverkon pituudesta. Huonokuntoisten päällysteiden osuus on kuitenkin 14 %.



suunnitellut päällystykset 2020-2022
(kohteisiin voi tulla vielä muutoksia)

Siltojen ylläpito

Siltojen peruskorjausten ja uusimisen pääperusteena on sillan kunto. Kohteiden priorisoinnissa huomioidaan kuntoon liittyen sillan kuntoluokka ja ikä, vaurioiden laajuus ja vakavuus sekä niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja korjaustyön kiireellisyys. Lisäksi huomioidaan sillan liikenteellinen merkitys ja siltapaikan maisemallinen arvo.

Varsinais-Suomen alueella on noin 1 117 siltaa, joista huonokuntoisia 81 kpl. Lisäksi tyydyttävässä kunnossa olevia siltoja on 515 kpl. Siltojen kunnan heikkeneminen on jatkunut jo vuosia ja huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa joka vuosi. Varsinais-Suomessa on useita korjauskustannuksiltaan suuria siltakohteita odottamassa korjausrahoitusta. Näistä merkittävimpiä ovat Kirjalansalmen, Hessundinsalmen ja Lillholmenin sillat Paraisilla sekä Pakurlan silta Paimiossa.

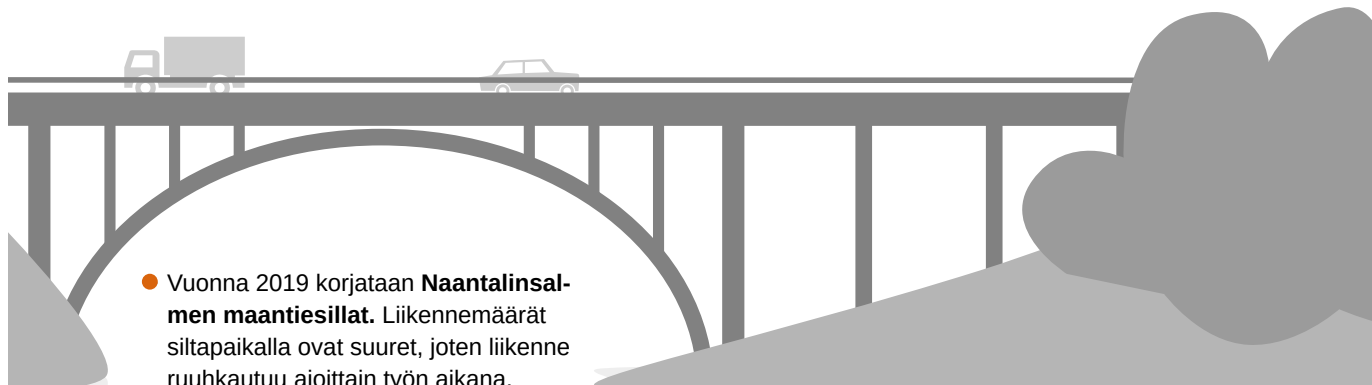
Huonokuntoisten siltojen ohella Varsinais-Suomessa on 38 painorajoitettua siltaa. Kunterusteisia sillankorjaustarpeita on kuitenkin niin paljon, että rahoitus ei riitä painorajoitettujen siltojen korjaamiseen. Sillan kantavuus ja kunto eivät korreloi keskenään läheskään kaikissa tapauksissa.

Varsinais-Suomen siltojen korjauksiin käytetään vuosittain noin 4 M€. Korjausvelka- ja muun erillisrahoituksen ansiosta siltoja on korjattu viime vuosina n. 7 milj. eurolla.

Siltojen korjausten ja uusimisen perusteena on sillan kunto.

Priorisoinnissa otetaan huomioon:

✓	kuntoluokka
✓	ikä
✓	vaurioiden laajuus
✓	vaurioiden vakavuus
✓	vaurioiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen
✓	korjauksen kiireellisyys
✓	sillan liikenteellinen merkitys
✓	maisemallinen arvo



● Vuonna 2019 korjataan **Naantalinsalmen maantiesillat**. Liikennemäärät siltapaikalla ovat suuret, joten liikenne ruuhkautuu ajoittain työn aikana.

● **Makarlan silta** on käytetty loppuun ja sen uusimista odotettu pitkään, sillä kohteen toteutus maksaa vajaat 5 M€. Silta uusitaan vihdoin vuonna 2019-2020 erillisrahoituksen turvin.

● Erillisrahoitusta on saatava myös suurten siltojen, **Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen** uusimiseen. Sillat ovat ainut yhteys Turunmaan saaristoon ja niiden takana on Paraisen suurteollisuutta. Nykyiset liikenne- ja rajoitukset haittaavat jo teollisuuden kuljetuksia.

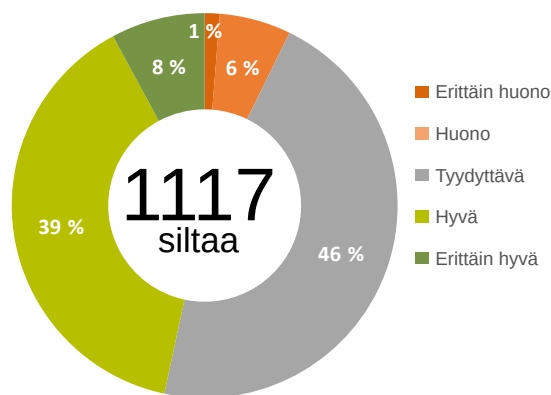
Muu ylläpito

Varsinaisten tie- ja siltarakenteiden lisäksi maanteillä on runsaasti erilaisia varusteita ja laitteita, joiden toiminta varmistetaan kunnossapidon toimilla. Varsinais-Suomen alueella on esimerkiksi kaiteita noin 500 km, liikennemerkkejä noin 40 000 kpl ja automaattisia nopeusvalvontapisteitä 70 kpl. Lainsäädäntömuutoksen myötä ELY-keskusten vastuulle tuli yksityistieyliittymien rumpujen toimivuuden varmistaminen. Tieverkolla on jo entuudestaan paljon uusimistarpeessa olevia rumpuja.

Korjausvelkaa on kertynyt huomattavasti myös tieverkon varusteisiin ja laitteisiin. Tieverkolla on paljon mm. huonokuntoisia liikennemerkkejä ja opasteita. Huolestuttavinta on kuitenkin kaiteiden ja valaisinylväiden suuri korjaustarve. Mahdollisuuksia varusteiden ja laitteiden uusimiseen nykyisellä rahoitustasolla ei juurikaan ole. Vähät resurssit kohdistetaan ensisijaisesti liikennevalojen, kaiteiden, pumppaamojen ja linja-autopysäkkien katosten vuosittaisiin ylläpitotoimiin. Lisäksi huonokuntoisia opasteita uusitaan jonkin verran vuosittain.

Yksityistiet

Yksityistieiden avustusta kohdistetaan teiden ja siltojen parantamishankkeisiin sekä lauttapaikkojen avustamiseen. Yksityistieavustuksen rahoitusta on nostettu vuosille 2017–2019 koko maan osalta 13-17 miljoonaan euroon vuodessa. Varsinais-Suomen alueella on perus- ja lisärahoituksella kohdistettu parantamishankkeisiin vuosittain noin 600 000-700 000 euroa ja lauttapaikkoihin noin 900 000 euroa.



Varsinais-Suomen siltojen kunto 1.1.2019

7.3 Investoinnit

Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteet toimivat lähtökohtana edistettäessä alueen suunnittelu- ja investointihankkeita. Tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa konkretisoidaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita ja teemoja ajoittamalla toimenpiteitä lähivuosien rahoituskehyksiin.

Varsinais-Suomen alueella saadaan suunnitelmakauden alkupuolella toteutettua useita kauan odotettuja hankkeita erillisen teemarahoituksen turvin. Sen sijaan ELY-keskuksen omat mahdollisuudet pienien liikenneturvallisuutta ja alueen kehittymistä tukevien investointien toteuttamiseen ovat lähes olemattomat.

Suunnittelu

ELY-keskuksen lähivuosien suunnittelu Varsinais-Suomessa painottuu keskeisiin pääteihin. E18 Turun kehätien (kantatie 40) toteuttamisvalmiutta edistetään useilta osilta; Kausela-Kirismäen tiesuunnitelma on valmis ja hanke on 1. vaiheen osalta toteutuksessa, Raision keskustan kohdan tiesuunnitelma on käynnissä ja Naantali-Raisio osuuden yleissuunnitelma on valmis. Lisäksi tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä valtatie 8 parantamisesta Laitilan kohdalla, valtatie 9 nelikaistaistuksesta välillä Turku-Aura ja Lillholmenin läppäsillan uusimisesta maantiellä 12029. Lisäksi vuoden 2019 aikana käynnistetään tiesuunnitelmien laadinta kolmesta ohituskais-taparista valtatiellä 9 sekä Kirjalansalmen sillan uusimisesta maantiellä 180.

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

Alueelliset investoinnit

Alueellisia investointeja toteutetaan ELY-keskukselle jaettavan perusväylänpidon kehyksestä. Alueellisiin investointeihin ei ole ollut viime vuosina riittävästi rahoitusta, toteutetut investoinnit onkin rahoitettu lähes yksinomaan yhteistyössä kuntien kanssa. Hankkeet ovat pääosin olleet kevyen liikenteen väyliä ja yksittäisiä päteiden liittymien parantamisia. Parlamentaarisen työryhmän esittämän 300 M€ perusväylänpidon tasokorotuksen turvin olisi mahdollista panostaa myös kiireellisimpien maankäyttöä tukevien alueellisten investointien toteuttamiseen. Varsinais-Suomessa toteutetaan vuoden 2019 aikana valtatie 9 riista-aita sekä käynnistetään Turun seudulla maantien 185 Pernon ja lhalan eritasoliittymien parantaminen. Toteutusta odottavia hankkeita on useita, mm. kevyen liikenteen väylä-, tasoliittymien parantamis- ja tievalaistushankkeita.

Teemahankkeet

Teemakohtaisella rahoituksella toteutetaan usein pienehköjä eri puolilla maata sijaitsevia ja vaikutuksiltaan samankaltaisia hankkeita. Teemahankkeet päätetään valtakunnallisesti ja ovat siten verrattavissa tieverkon kehittämishankkeisiin. Tällä hetkellä alueella on käynnissä perusväylänpidon lisärahoitus- ja MAL-ohjelmat. Perusväylänpidon lisärahoituksella v. 2018 käynnistyi vt 8 Nousiainen-Kurjenmäki ohituskaitstahanke ja Loimaan eritasoliittymän uusiminen. Tällaisia keskisuuria kustannuksiltaan 6-8 miljoonan euron hankkeita ei pystytäkään toteuttamaan ilman erillistä teemarahoitusta.

Suunnitelmakauden aikana erillisrahoitusta tarvitaan ainakin Paraisten Lillholmenin läppäsillan uusimiseen ja Kaarinassa Turun kehätiellä sijaitsevan Hepojoen kohdan painumien parantamiseen. Lisärahoitus olisi tarpeen useihin muihinkin tarpeellisiin teiden ja siltojen parannuskohteisiin.

Turun seudulla toteutetaan yhdessä kuntien kanssa maankäyttöä, asumista ja liikennettä (MAL) tukevia hankkeita vuosille 2016–2019 laaditun MAL-sopimuksen mukaisesti. Erillisellä MAL-rahoituksella parannetaan erityisesti jalankulun,

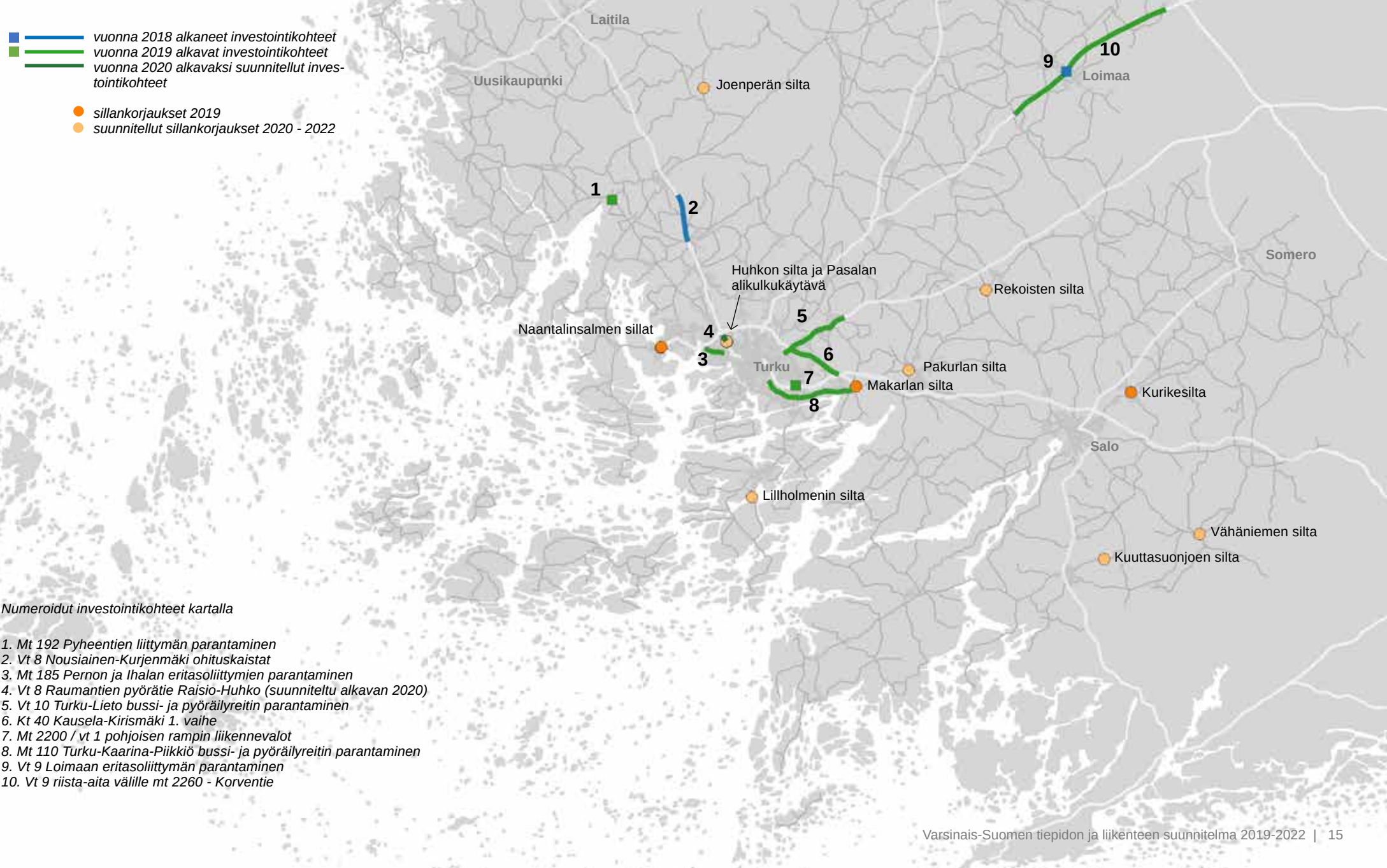
pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita sekä liikenneturvallisuutta. Erillisen MAL-rahoituksen lisäksi MAL-sopimuksessa on sovittu lukuisista liikenteeseen liittyvistä toimenpiteistä, joista isojen kehittämishankkeiden osalta merkittävimmät ovat E18 Turun kehätien parantamiseen ja Tunnin junaan liittyvät toimenpiteet.

E18 Turun kehätie

Kausela-Kirismäki 1. vaiheen rakentaminen on käynnistynyt. Hankkeeseen käytettävissä olevalla 38 M€ rahoituksella ei kuitenkaan pystytäkään toteuttamaan hanketta kokonaisuudessaan. Turvallisuutta ja toimivuutta parantavaa tien nelikaistaistusta ei pystytäkään toteuttamaan välillä Kausela-Pukkila. Kausela-Pukkila-välillä jäävät tekemättä myös meluntorjuntatoimenpiteet ja kevyen liikenteen järjestelyt. Hankkeeseen sisältyvää valtatie 10 parantamista Kaarinantien ja kantatien 40 välillä ei myöskään pystytäkään toteuttamaan tässä vaiheessa. Hankkeen toteutus yhtenä kokonaisuutena olisi tarpeellista sekä rakentamisen aikaisten liikennehaittojen ja nelikaistaistuksesta saatavien liikenteellisten hyötyjen, mutta myös edullisempien kustannusten vuoksi. Hankkeen jatkorahoitustarve on 42 M€, mikäli loppuosa toteutetaan ensimmäisen vaiheen yhteydessä.

Varsinais-Suomen investointi- ja sillankorjausohjelma 2018 - 2022 on esitetty viereisellä kartalla. Hankkeista lisätietoa Väylän [verkkosivuilla](#).

- vuonna 2018 alkaneet investointikohteet
- vuonna 2019 alkavat investointikohteet
- vuonna 2020 alkavaksi suunnitellut investointikohteet
- sillankorjaukset 2019
- suunnitellut sillankorjaukset 2020 - 2022



Numeroidut investointikohteet kartalla

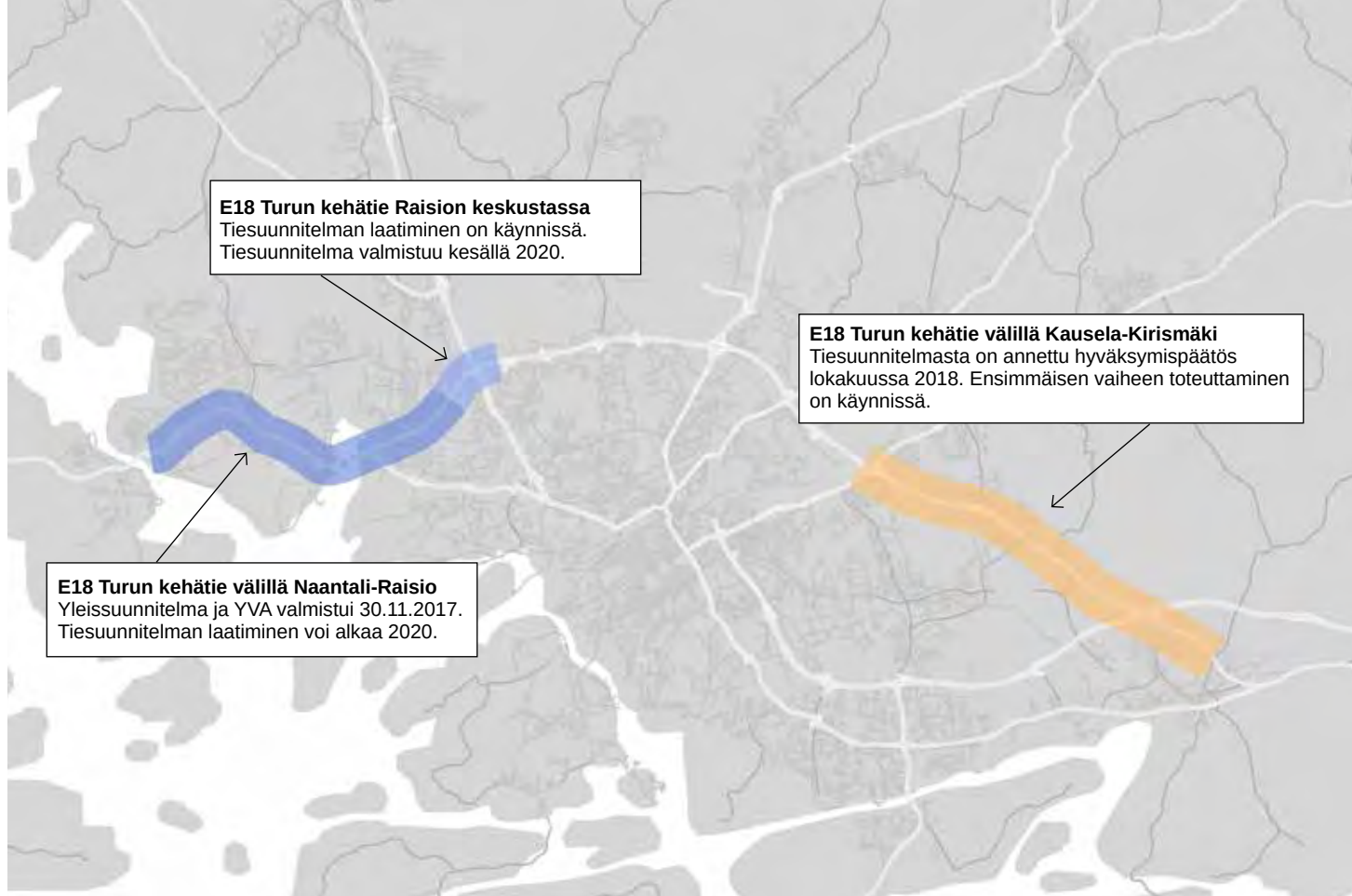
1. Mt 192 Pyheentien liittymän parantaminen
2. Vt 8 Nousiainen-Kurjenmäki ohituskaistat
3. Mt 185 Pernon ja Ihalan eritasoliittymien parantaminen
4. Vt 8 Raumantien pyörätie Raisio-Huhko (suunniteltu alkavan 2020)
5. Vt 10 Turku-Lieto bussi- ja pyöräilyreitien parantaminen
6. Kt 40 Kausela-Kirismäki 1. vaihe
7. Mt 2200 / vt 1 pohjoisen rampin liikennevalot
8. Mt 110 Turku-Kaarina-Piikkiö bussi- ja pyöräilyreitien parantaminen
9. Vt 9 Loimaan eritasoliittymän parantaminen
10. Vt 9 riista-aita välille mt 2260 - Korventie

Kehittämishankkeet

Tieverkon suuret kehittämishankkeet ovat eduskunnan päättämiä ja valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita, joilla parannetaan tie- ja liikenneoloja valtakunnallisesti merkittävillä väylillä. Suurten kehittämishankkeiden toteuttamisesta vastaa Väylä. Varsinais-Suomessa toteuttamista odottavat seuraavaksi E18 Turun kehätien parantaminen, valtatie 8 parantaminen Laitilan kohdalla, Kirjalansalmen siltan uusiminen maantiellä 180 ja valtatie 9 parantamistoimet sisältäen mm. nelikaistaistus välillä Lieto-Aura. Myös rataverkon suuret kehittämishankkeet päätetään erikseen eduskunnan talousarviossa ja ratakankkeiden toteuttamisesta vastaa Väylä. Varsinais-Suomessa odotukset kohdistuvat etenkin Tunnin junan toteuttamiseen Helsingin ja Turun välille. Uutena elementtinä väylänpidon kehittämiseen on tulossa 10–12-vuotisen valtakunnallisen, kaikki liikennemuodot kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Se tulee osaltaan edistämään myös pitkäjänteisempää alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua. Alueelle merkittävät hankkeet ovat ehdottoman tärkeää saada sisällytettyä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Liikenneverkon kehittämishankkeiden rahoitus on iso kysymys, sillä pelkästään budjettirahoituksella ei pystytä toteuttamaan useita suuria hankkeita samaan aikaan, jolloin väkisin monien yhteiskuntataloudellisesti tärkeiden hankkeiden toteuttaminen viivästyy. Parlamentaarinen työryhmä esitti raportissaan, että yksittäisten hankkeiden toteuttamisen nopeuttamiseksi ja tehostamiseksi voitaisiin perustaa hankekoh- taisia yhtiöitä. Ratakankkeita pyritäänkin toteuttamaan mm. yksityisen rahoituksen turvin, jota varten ollaan perustamassa useampi hankeyhtiö ratakankkeiden rahoittamiseksi.

Varsinais-Suomen suunnitteluhankkeista lisätietoa:
<https://vayla.fi/varsinais-suomessa-suunnitteilla>



E18 Turun kehätie Raision keskustassa
Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä.
Tiesuunnitelma valmistuu kesällä 2020.

E18 Turun kehätie välillä Kausela-Kirismäki
Tiesuunnitelmasta on annettu hyväksymispäätös lokakuussa 2018. Ensimmäisen vaiheen toteuttaminen on käynnissä.

E18 Turun kehätie välillä Naantali-Raisio
Yleissuunnitelma ja YVA valmistui 30.11.2017.
Tiesuunnitelman laatiminen voi alkaa 2020.

Kohde	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Naantalin kohta																
Vanto-Raisionkaari																
Raision keskusta																
Raision ETL																
Kausela-Kirismäki 1. vaihe																
Kausela-Kirismäki 2. vaihe																

	yleissuunnitelma
	tiesuunnitelma
	toteutus

E18 Turun kehätietä parannetaan kolmessa eri osahankkeessa.

7.4 Joukkoliikenne

Varsinais-Suomen maakunnassa toimii useita joukkoliikenneviranomaisia. Turun seudullinen viranomainen Föli vastaa kaupunkimaisesta joukkoliikenteestä Turun, Kaarinan, Liedon, Raision, Naantalien ja Ruskon muodostamalla alueella ja Salon kaupunkiviranomainen vastaa oman alueensa joukkoliikenteestä. ELY-keskus toimii viranomaisena seudullisen ja kaupunkiviranomaisen ulkopuolelle jäävällä alueella ja se vastaa myös viranomaisraajat ylittävistä joukkoliikenteistä.

ELY-keskuksen tehtävä joukkoliikenneviranomaisena on määritellä alueensa palvelutaso, päättää joukkoliikenteen järjestämistavasta ja järjestää liikenne. Linjaukset palvelutasoista ja hankinnoista tehdään yhteistyössä alueen kuntien ja muiden joukkoliikenneviranomaisten kanssa. Joukkoliikennetehtävää toteutetaan Varsinais-Suomen liikennestrategian ja Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten mukaisesti.

ELY-keskuksen vastuulla olevia liikenteitä Turun kaupunkiseudulla ovat mm. Parainen-Turku, Paimio-Turku, Aura-Turku, Mynämäki-Turku ja Sauvo-Turku. Seudullisia yhteyksiä ovat mm. Somero-Turku, Somero-Salo, Loimaa-Turku,

Uusikaupunki-Turku ja Uusikaupunki-Laitila. Maakunnan alueella on myös yksittäisiä liikenteen vuorohankintoja. Paimio-Turku -liikenteessä aloitetaan kesällä 2019 lippukokeilu, jossa lippujen hintoja lasketaan n. 10 % ja otetaan myös käyttöön uusia erityisesti nuorille kohdennettuja lipputuotteita. Parainen-Turku ja Paimio-Turku liikenteeseen on suunnitteilla myös mobiililippupilotti. Aura-Turku -liikenteen sopimus päättyy kesällä 2020 ja liikenteen suunnittelu aloitetaan keväällä 2019. Tavoite on saada joukkoliikenneyhteydestä nopeampi, jotta se oikeasti voi olla vaihtoehto yksityisautoilulle. Matkamäärät ovat olleet kokonaisuutena Turun kaupunkiseudulla lievässä kasvussa.

ELY-keskuksen käyttöennuste joukkoliikennehankintoihin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueella (myös Satakunta) vuonna 2019 on noin 1,9 miljoonaa euroa. Sopimusten arvo on kuitenkin moninkertainen. Kunnat osallistuvat kaikille avoimen joukkoliikenteen hankintakustannuksiin ja voivat siten vaikuttaa hankittavan liikenteen volyymiin ja aikatauluihin.

Liikennepalvelulaki muutti 1.7.2018 markkinaehtoisen joukkoliikenteen käynnistämiseen, muuttamiseen ja lopettamiseen liittyviä menettelyjä. Markkinaehtoisesta liikennettä voi

jatkossa harjoittaa Traficomin myöntämällä henkilöliikenneluvalla. Liikenteenharjoittaja vastaa itsenäisesti liikenteen tiedottamisesta ja tarjoaa tiedon liikenteen muutoksista lainsäädännön edellyttämien avoimien rajapintojen kautta. Avaamisvelvoitteen odotetaan edistävän sujuvien matkakettujen syntymistä. Markkinaehtoista liikennettä on tyypillisesti kaukoliikenteen yhteysväleillä, mm. Helsinki-Turku, Tampere-Turku ja Pori-Turku.

ELY-keskus edistää joukkoliikenteen toimivuutta ja sujuvuutta myös teiden kunnossapidolla hoitamalla mm. koulukuljetusreittien ongelmakohtia täsmätoimin. Lisäksi ELY-keskus ylläpitää maanteilla sijaitsevia pysäkkikatoksia. Joukkoliikenteen käytön edistämiseksi Turun kaupunkiseudulla toteutetaan MAL-hankkeina pysäkkien parantamisia, pyöräparkkeja sekä matkustajainfotauluja. Vuonna 2018–2019 parannetaan Turun kaupunkiseudulla erityisesti maantien 110 (Uudenmaantie) ja vt 10 (Hämeentie) joukkoliikenteen ja pysäkkien olosuhteita.

Maakunnan alueella on käynnissä joukkoliikenteen Turku-Uusikaupunki työmatkakokeilu, jolla pyritään vastaamaan Varsinais-Suomen positiivisen rakennemuutoksen tuomiin haasteisiin.

ELY-keskus on alueellaan merkittävä joukkoliikenneviranomainen Fölin lisäksi. Varsinais-Suomessa **ELY-keskuksen hankkimassa seudullisessa joukkoliikenteessä ajetaan päivittäin yhteensä n. 500 linja-autovuoroa.**

Varsinais-Suomessa tehdään ELY-keskuksen hankkimalla linja-autoliikenteellä vuosittain **n. 1 150 000 matkaa.**

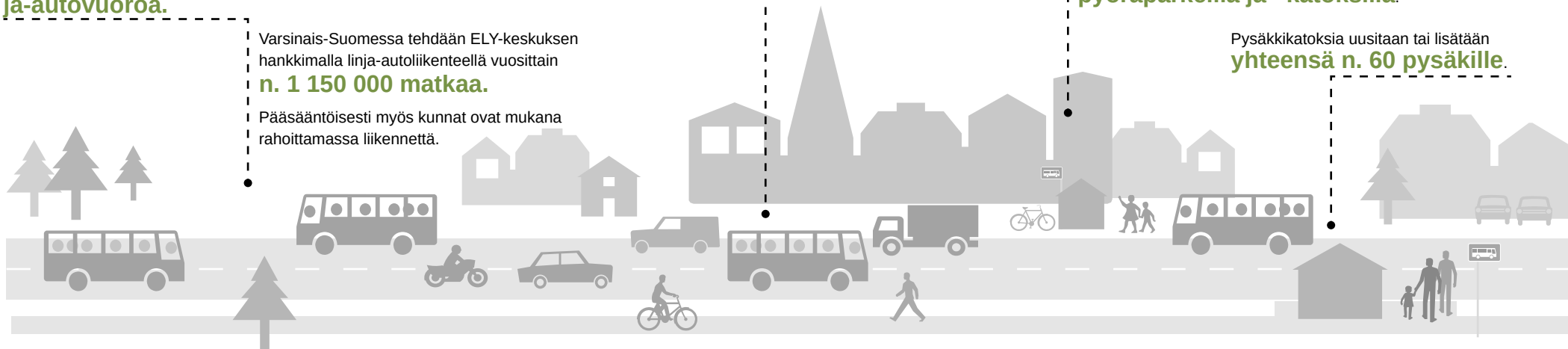
Pääsääntöisesti myös kunnat ovat mukana rahoittamassa liikennettä.

Turun kaupunkiseudulla on eniten matkustajia ja eniten potentiaalia matkustajamäärien kasvamiselle. ELY-keskuksen hankkimassa liikenteessä matkoja tehdään vuosittain **n. 940 000 kpl.**

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätään Turun kaupunkiseudulla **reaaliaikaisilla pysäkkiaikataulunäytöillä ja mobiililippukokeilulla.**

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

Pysäkkikatoksia uusitaan tai lisätään **yhteensä n. 60 pysäkillä.**



7.6 Saaristoliikenne

Varsinais-Suomen ELY-keskus hoitaa saaristoliikennettä keskitetysti koko maan osalta. Vastaamme 41 lauttapaikasta, joista suurin osa sijaitsee Turun saaristossa ja Itä-Suomen järviolueilla, sekä hoidamme liikenneyhteyksiä 11 yhteysalusreitillä. Lisäksi avustamme yksityisiä lossiyhteyksiä ja yhteysalusliikennettä Inkoon, Raaseporin ja Sipoon saaristoissa sekä kesäaikaan Saariston Rengasteillä. Lautoilla ja yhteysaluksilla liikennöidään määrätyn palvelutason mukaan. Yhteysalukset ja lautat liikennöivät pääsääntöisesti aikataulun mukaisesti. Ilman aikataulua liikennöidään 19 lossipaikalla.



MAANTIE- LAUTTA- LIIKENNE

kysyntään ja kehittämään lauttaliikennettä osana toimivaa liikennejärjestelmää.

ELY-keskus on parantanut lauttapaikkojen Korppoo-Norrskatta-Houtskari ja Parainen-Nauvo välityskykyä, minkä johdosta Nauvo-Korppoo lauttapaikasta on muodostunut Saaristotien pullonkaula. ELY-keskus tutkii mahdollisuuksia lauttapaikan kehittämiseksi pidemmällä aikavälillä. Tällä hetkellä suunnitellaan rantamuutoksia, jotka mahdollistaisivat isomman lautan liikenteen.

Liikennöinti kilpailutetaan uudelleen useilla maantielauttapaikeilla tänä vuonna. Tänä vuonna kilpailutetaan 39 lauttapaikan sopimukset siirtymäkaudeksi, jolla varmistetaan portaittainen siirtyminen uuteen hankintamalliin markkinoiden avaaminen huomioiden ja mahdollistetaan kehittyneen kaluston hallittu käyttöönotto. Siirtymäkauden sopimusten kesto on keskimäärin 7 vuotta. Kilpailutettavien kohteiden uudet sopimukset astuvat pääosin voimaan 1.1.2020 ja 11 lauttapaikan osalta

Saaristoliikenteestä vastaava ELY-keskus parantaa lauttaliikenteen palvelutasoa lauttapaikoilla Parainen-Nauvo, Nauvo-Korppoo, Kustavi-Iniö ja Kasnäs-Hiittinen tilaamalla lisäliikennettä. Palvelutason nostot on tehty tienkäyttäjälautteiden ja liikenneseurannan perusteella. ELY-keskus kerää jatkuvasti tietoja lauttapaikkakohtaisesti välityskyvyn riittävytydestä ja pyrkii vastaamaan

1.1.2023. Kilpailutettavien lauttapaikkojen palvelutaso tienkäyttäjille säilyvät pääosin ennallaan, mutta joitain muutoksia voi tulla teknisiin kalustovaatimuksiin.

Syksyllä 2017 käynnistettiin selvitystyö uuden hankintastrategian laatimiseksi maantielauttaliikenteeseen. Selvityksen laatimisessa ovat mukana ELY-keskuksen lisäksi mm. VTT, Merenkulkualan tutkimus- ja koulutuskeskus MKK sekä PTCS Oy. Työ on edennyt suunnitellusti ja päätöksiä tulevaisuuden hankintamallista on odotettavissa vuoden 2019 kuluessa.

Maantielauttaliikenteen markkinoiden toimivuus on koettu ongelmalliseksi. Muutostarpeita aiheuttavat myös vaatimukset päästöjen vähentämisestä ja ajamisen taloudellisuuden parantamisesta. Selvityksessä tullaan tarkastelemaan erilaisia hankintamalleja, joiden avulla olisi mahdollista saavuttaa kustannustehokas ja ympäristöystävällinen lauttaliikenne. Uusilla ja innovatiivisilla hankintamenettelyillä ja teknologian kehittämisellä, kuten lauttojen robotiikalla ja autonomisilla ratkaisuilla, tavoitellaan säästöjä, käyttövarmuutta sekä päästöjen vähentämistä. Tällä hetkellä 60 % lauttaliikenteen kustannuksista muodostuu miehistön palkoista.

Kustannussäästöjä haetaan tinkimättä asiakkaiden palvelusta, lauttaliikenteen palvelutaso säilyy ennallaan tai jopa paranee. Tavoitteena on, että uudenlaisista innovaatioista ja teknologioista saatavien kustannussäästöjen ansiosta tulevaisuudessa voidaan panostaa nykyistä enemmän mm. kaluston kantavuuden ja kapasiteetin parantamiseen ja sitä kautta saada jopa nykyistä parempi palvelutaso.

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



YHTEYS- ALUS- LIIKENNE

Yhteysalusliikenteessä kehitetään myös hankintamalleja. Erillisen selvityksen sijasta kehitystyötä tehdään enemmänkin kokeilujen ja vuoropuhelun kautta sitä mukaan kuin asiat tulevat ajankohtaisiksi. Näin pyritään puuttumaan nopeammin muuttuviin tilanteisiin ja sitä kautta vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin. Asiakastarpeiden yhteensovittaminen

on vaikeaa. Siksi asiakkaiden osallistumismahdollisuuksia lisätään jo hankinnan suunnitteluvaiheessa ja sitä kautta saadaan asiakkaat sitoutettua valittuihin toimintamalleihin.

Kilpailutusten suunnittelussa huomioidaan aikaisemmat hyvät ja huonot kokemukset. Käytettävissä oleva rahoitus raamittaa palvelun tasoa. Valmisteluvaiheessa käydään laajaa teknisiin vaatimuksiin liittyvää vuoropuhelua potentiaalisten palveluntuottajien kanssa. Sen jälkeen asiakkaat otetaan mukaan liikennöinnin suunnitteluun valittujen teknisten raamien puitteissa. Tavoitteena on käyttää resurssit tehokkaasti ja suunnata palvelut todellisten tarpeiden mukaan. Asukkaiden tarpeet pyritään huomioimaan tasapuolisesti. Kunnat osallistuvat tiiviisti hankintojen valmisteluvaiheeseen.

Yhteysalusliikenteessä on käynnissä useampia kilpailutuksia vuosittain. Tänä vuonna kilpailutetaan uudelleen Rytmätylän reittialueen liikennöinti vuosille 2020-2023, jonka lisäksi Velkuan ja Utön reittialueiden liikennöinti on kilpai-

lutettavana. Uudet liikennöintisopimukset astuvat voimaan toukokuussa 2020. Utön ja Velkuan reittien sopimuskaudet ovat viisivuotisia. Loppuvuoden aikana tulee valmisteltavaksi Porvoon, Paraisten, Korppoon ja Nauvon pohjoisen reitti-alueiden liikenteen kilpailuttaminen. Reittialueiden yhdistämistä ja niitä koskevia pilottihankkeita selvitetään.

Saaristomeren raskaskuljetuspalveluja operoidaan tänä vuonna yhdellä palveluntuottajalla. Siirtyminen yhden liikennealueen malliin mahdollistaa tasalaatuisemman raskaskuljetuspalvelun koko Saaristomeren alueella. Raskaskuljetuksessa pyritään entistä tehokkaampaan kuljetuskapasiteetin käyttöön palveluntuottajan ja asiakkaiden yhteistyöllä ja vuoropuhelulla. Palveluntuottajalla on käytössään aikaisempien vuosien ajolista, jolloin he voivat olla yhteydessä vaihtoehtoihin palvelun käyttäjiin kuljetusten yhdistämiseksi ja kuljetuskapasiteetin tehokkaan käytön varmistamiseksi. Tilattujen kuljetusten perusteella laaditaan reittisuunnitelmat aluksen kulloistakin liikennöintiajankohtaa varten.



Yhteysaluslaitureissa ja tielaitureissa on kertynyt paljon korjausvelkaa. Maantielauttapaikkojen tilanne on hieman parempi, sillä monilla lauttapaikoilla on ollut viime vuosina pakko uusida maatukia ja lauttarantojen muita rakenteita kuten tihtaaleja.

Tällä hetkellä on käynnissä Skåldön, Bergön ja Nauvo-Korppoo lauttapaikkojen rantarakenteiden uusimisen suunnittelu. Skåldön ja Nauvo-Korppoo lauttapaikkojen osalta työt on suunniteltu toteutettavaksi 2020 ja Bergön osalta 2021. Rakenteiden uusimisella mahdollistetaan lauttapaikkojen välityskyvyn parantaminen vastaamaan tienkäyttäjien tarpeita ja varmennetaan lauttaliikenteen toimivuutta. Maatukien uusiminen edellyttää poikkeavia liikennejärjestelyjä sekä väliaikaisten meripenkereiden ja kierto-ten rakentamista.

Yhteysaluslaitureiden korjauslistan kärjessä on tällä hetkellä useita kalliita ja haastavia kohteita. Uusia isompia kohteita ei voida aloittaa ilman määrärahasen korottamista, pieniä korjaus- ja kehittämistoimenpiteitä kuitenkin tehdään. Talven aikana korjataan Dalenin yhteysaluslaituri, johon Saariston rengastien kesäliikenne suuntautuu, jonka lisäksi on käynnissä Taalintehtaan ja Pärnäisten yhteysaluslaiturien suunnittelu. Taalintehtaan laituriin on varattu toteuttamisrahoitus vuodelle 2020. Pärnäisten kohde joudutaan sen suuruuden vuoksi jatkamaan kahdelle vuodelle ja toteuttaminen voidaan aloittaa vasta rahoituksen varmistuttua.

Yhteysalusliikenteen markkina-kartoitus

- Tekninen vuoropuhelu potentiaalisten palveluntuottajien kanssa.
- Tilaaaja saa tietoa mitä markkinoilla on tarjota palvelun toteuttamiseksi.



Hankintaprosessin käynnistäminen

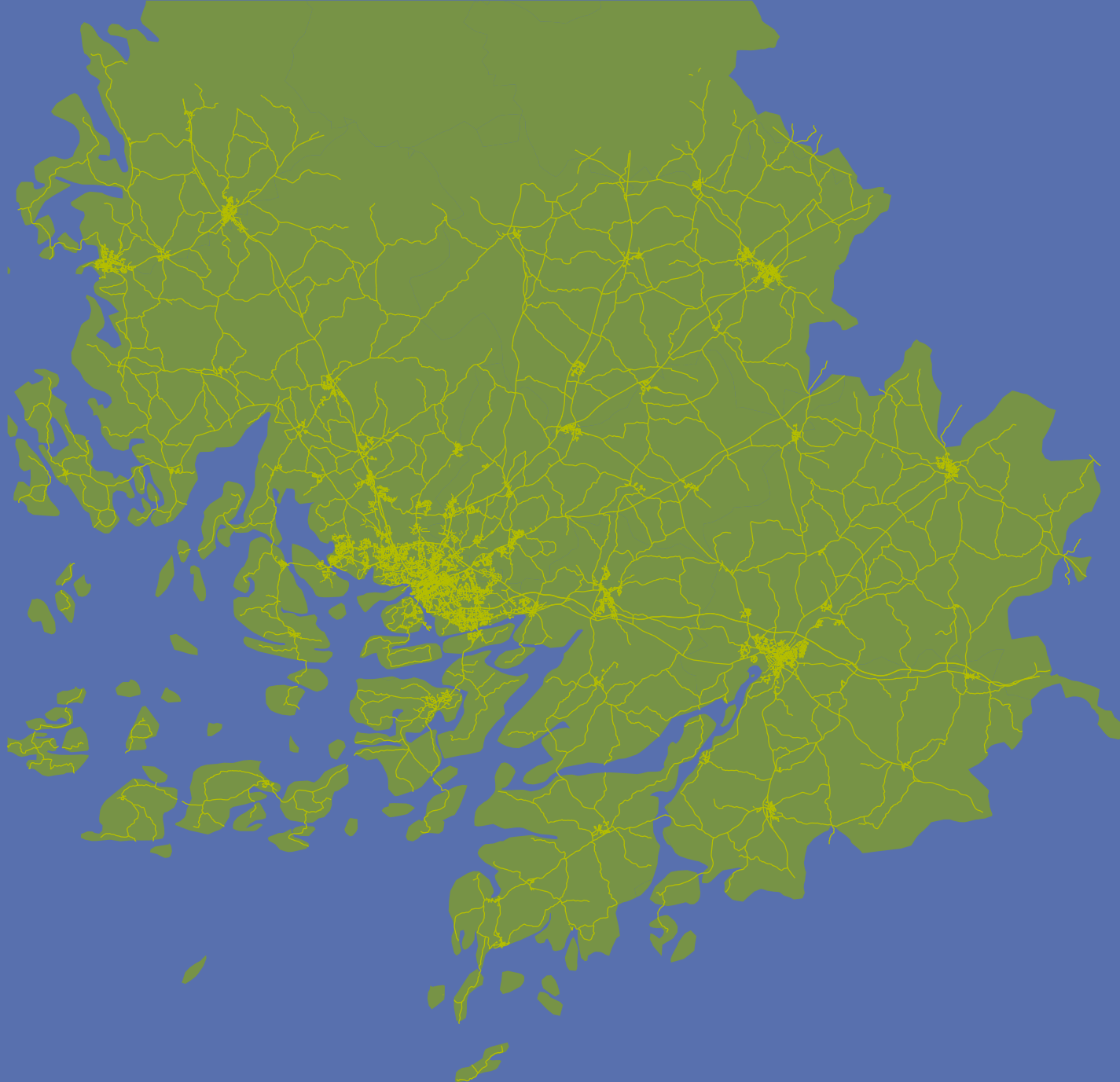
Käyttäjien osallisuus

- Käyttäjien tarpeiden kartoittaminen ja yhteensovittaminen.
- Hankittavan palvelukokonaisuuden suunnittelu yhdessä tilaajan kanssa.

Yhteysalusliikenteen hankintamallin kehittämistä jatketaan

Markkinakartoituksen ja teknisen vuoropuhelun avulla tilaaja pystyy kilpailuttamaan toimivia ja tarkoituksenmukaisia kokonaisuuksia. Kriteerit pystytään asettamaan sille tasolle, että potentiaaliset palveluntuottajat pystyvät osallistumaan tarjouskilpailuun.

Palvelun käyttäjien osallistuminen liikennepalvelun suunnitteluun mahdollistaa, että käyttäjien todelliset tarpeet tulevat huomioiduksi ja hankittava palvelu on tarkoituksenmukaista. Käyttäjille tarjotusta suunnittelutilaisuuksista on saatu positiivista palautetta ja niitä pyritään kehittämään entisestään.



477 677
Varsinais-Suomen asukasluku



4 926 km
maanteitä



3 119 milj.
ajoneuvokilometriä vuodessa



523 km
jalankulku- ja pyöräteitä



1 117
siltaa



1 016 km
valaistuja maantiesuosia