

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys 2024

Suunnitelman kommentit ja muokkaukset ohjausryhmäkokouksen 22.1.2025 ja sen jälkeisen kommentoinnin perusteella

- Uudenkaupungin radan peruskorjauksen perusteluna vahvasti huoltovarmuus, tarpeen todeta tekstissä.
 - Lisätty alkuosan perusteluteksteihin huoltovarmuus perusteluna Uudenkaupungin radan ja kehätien parantamistoimille, laajemmin liikenteen toimivuuden turvaamiselle vilkkaimilla pääväylillä ja satamareiteillä ja sekä alemman tieverkon korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi (s. 12 ja 14).
- Vt 9 Lieto-Aura nelikaistaistamisen siirto II-korista (aloitus 2028–2031) I-koriin (aloitus 2025–2027), lainvoimainen tiesuunnitelma on valmis.
 - Ei siirretty. Hanke ei sisälly nykyiseen Väyläviraston laatimaan valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032 eikä sen rahoitusta vuoteen 2027 mennessä voi pitää realistisena väyläverkon kehittämishankkeiden rahoitusraamin puitteissa. Lisäksi hanke sijoittuu Turun MAL-kaupunkiseudulle eikä se sisälly lähivuosien hankkeisiin, joiden rahoituksesta valtio ja kunnat sopivat vuoden 2024 lopulla allekirjoitetussa MAL-sopimuksessa. Edistämistehtävänä on hankkeen saaminen mukaan vuosittain päivitettävään investointiohjelmaan.
- Ratkaisut vt 10 välin kehätie–Lieto ongelmiin?
 - Vt 10 eteläpään ja laajemmin Turun kaupunkiseudun itäosan tie- ja katuverkkoratkaisuja (mm. Suopohjan yhteys ja Raadelma-Pukkila) tarkastellaan tänä vuonna alkavassa Turun MAL-kaupunkiseudun kaupunkiseutus suunnitelman ja liikennejärjestelmä-suunnitelman päivityksessä. Vt 10 käynnön seuraavat suunnittelu vaiheet ovat yleissuunnitelma ja YVA. Kun ratkaisut tarkentuvat ja suunnitteluvalmius etenee, ne voivat nousta lj-suunnitelman hankkeiksi.
- Maantie 224: Tien jatkovarauksen (HAKU-tie) lisäksi nykyinen Salo–Aura-väli tarvitsee parantamistoimia erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta.
- Kommentointiversioon seutilaisuuksien perusteella lisätyt toimenpiteet:
 - Kt 43 Laitila-Eura kunnan parantaminen (tierakenne)
 - Mt 280 Somero-Lohja turvallisuuden parantaminen, ensi vaiheessa toimenpideselvitys
- ELY-keskus on arvioinut em. hankkeita ja todennut, että turvallisuuden ja kunnan parantamistarpeita on myös muualla eikä mainittujen kohteiden priorisointiin ole perusteita ilman selvityksiä.
 - Esitetty yleisemmin liikenneturvallisuuden, toimivuuden ja tiestön kunnan parantamistarpeiden arviointia ja esitetty em. kohteet seutukuntien esiin nostamina tarpeina (toimenpiteet 3.21 ja 3.22).
- Kantatielle 52 Someron keskustaan on suunniteltu kiertoliittymää, jonka tiesuunnittelu on loppuvaiheessa. Someron kaupunki sitoutunut omalta osaltaan hankkeen rahoitukseen. Hanke tulisi esittää toimenpideohjelmassa, ajoitus voisi olla II-korissa.

- Kt 52 kehittämisselvitys alkamassa, 2025 tarkastellaan osaa Salosta etelään, 2026 Salosta pohjoiseen.
 - Esitetty kt 52 parantamista kehittämisselvityksen mukaisesti, mm. Someron keskustan kiertoliittymä (tmp 3.20). Kantatien pohjoispään uusi linjaus (Palikkalan oikaisu, lähes kokonaan Kanta-Hämeen puolella) on siirretty toimenpiteestä väylävarauslistaukseen, koska se on tässä vaiheessa vasta maakuntakaavavaraus. Kt 52 Salon ohitustie säilytetty entisellään omana toimenpiteenään 3.19.
- Liikenneverkkovisiokarttaan tulisi lisätä maakuntakaavan mukainen Parainen–Sauvo-yhteystarvemerkinä.
 - Lisätty.
- Raportin luvussa 1 olevan kuvan 9 graafiin kuudenneksi pieneksi palloksi voisi lisätä elinkeinoelämän mm. matkailun näkökulmasta.
 - Lisätty.
- Raportin ideakartassa (kuva 10) nykyisistä ja kehitettävistä pyörä- ja vaellusmatkailureiteistä voisi näkyä myös maakunnan pohjoisosien poikittaiset reittiajatukset, jotka yhdistäisivät säteittäissuuntaisia pyörämatkailureittejä. Tämä kytkisi mukaan matkailu-/luontokohteita ja yhdistäisi reittejä nykyisiin tai suunniteltuihin rautatieasemiin/seisakkeisiin. Kartassa voisi huomioida myös Parainen–Kasnä-yhteystarpeen ja -mahdollisuuden, kummassakin päässä on palveluita. Kartan pyöräilyreitteihin tulisi lisätä Kihdin kierros sekä Sauvon Tammireitit.
 - Lisätty. Erityisesti vaellusmatkailureittien kohdalla on pidetty kriteerinä sitä, että reitillä on sopivan kävelymatkan päässä palveluja, erityisesti majoitus- ja ruokailumahdollisuuksia. Kyse ei siis ole erävaellusreiteistä. Pyörämatkailureiteinä ei ole esitetty lyhyitä paikallisia tarpeita palvelevia ulkoilu- ja virkistysreittejä. Nykyisten reittien kriteerinä on lisäksi se, että reittitiedot ja opastus löytyvät ajantasaisesti ylläpidetyiltä nettisivuilta, ts. ne ovat matkailijoiden löydettävissä.
- Luontomatkailukohteiden kytkeminen joukkoliikenteen pariin tulisi huomioida, esim. Kurjenrahkan ja Teijon kansallispuistot (mahdollisesti kohta 4.8 ja luvun 1 taustateksti).
 - Lisätty asia yleisesti taustatekstiin (s. 18) sekä toimenpiteeseen 4.8.
- Toimenpideohjelmaan tulisi kirjata mt 12254/12262 Hujalantien/Kaharintien jkp-väylä, joka on yksi Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksen kolmesta kävelyn ja pyöräilyn ykköskohteesta (mt 180 Prosvik-Nauvo ja mt 189 Merimasku-Rymättylä jkp-väylät mainittu toimenpiteessä 7.11 Saariston rengastien kehittämiskohteina)
 - Lisätty toimenpiteeseen 6.3.
- Toimenpiteiden 8.9 (ruoppausmassat) ja 8.10 (öljyntorjuntavalmius) lisäksi olisi tarpeen huomioida vesiensuojelua laajemmin, on kuitenkin maakunnan ykkösprioriteetteja. Yhtenä ongelmana on, että tietoa väylänpidon toimista, joilla voitaisiin vaikuttaa vesien laatuun, on heikosti olemassa tai saatavilla.
 - Lisätty toimenpide 8.11: Selvitetään mahdollisia toimenpiteitä vesistöjen tilan parantamiseksi, esimerkiksi tieojien laskeutusaltaiden hyötyjä ja toteuttamismahdollisuuksia. Lisäksi vesien laatuun liittyy myös toimenpide 8.6

Vähennetään vesistöpenkereiden aiheuttamaa vedenlaadun heikentymistä lisäämällä ja suurentamalla virtausaukkoja.

- Kannustamisen kestävään liikkumiseen liikkumisen ohjauksen keinoin tulisi lisätä omaksi kohdaksi tai osaksi toimenpidettä 10.4.
 - Lisätty omaksi toimenpiteeksi 10.5.
- Jollain tasolla voisi tuoda esiin myös liikenteen dataekosysteemin ja matkatietokokonaisuuden, jossa kunnilla on merkittävä rooli tiedon tuottamisessa (digitoimisessa) ja ylläpitämisessä, tietovelvoitteet myös kasvavat jatkossa ITS/MMTIS direktiivin myötä.
 - Lisätty toimenpide 10.6 Valtio ja kunnat ylläpitävät ja kehittävät liikenteen ja liikenneympäristön digitaalista tietopohjaa, joka ...
- Raskaan liikenteen taukopaikka-asia ja kansallinen jakeluinfraohjelma voisi näkyä vahvemmin.
- Voisiko suunnitelmassa esittää enemmän ensiaskeleita yhteisen tavoitetilan saavuttamiseksi tai laajempien kokonaisuuksien edistämiseksi? Esimerkiksi teemoissa logistiikka, vaihtoehtoiset käyttövoimat, ja joukkoliikenne. Esimerkiksi mitä selvityksiä muassa kaivataan seuraavaksi?
 - Tmp 3.1 Raskaan liikenteen lepo- ja palvelualueet: Lisätty maininta 2020 laaditun kehittämisselvityksen päivittämisestä tarvittaessa, lisäksi kiireellisenä kohteena mainittu Piikkiön levähdysalueen kehittäminen, jolle on jo myönnetty rahoitusta. Lisätty asia myös taustatekstiin sivulle 12.
 - Tmp 9.6 Raskaan liikenteen lataus- ja jakeluinfra: Lisätty tarkennus ”tehdään yhteistyötä ja tarvittavia kehittämisselvityksiä” ja lisätty vastuutahoihin mukaan kuljetusalan toimijat. Lisätty asia myös taustatekstiin sivulle 12.
 - Siirretty alueellisen junaliikenteen kehittämisspolku luvun 1 taustatekstistä toimenpideohjelmaan visiokuvan yhteyteen (s. 34).
 - Tarkennettu toimenpiteeseen ”4.2 Tehdään tarvittavat jatkoselvitykset koko maakunnan ja eri joukkoliikennemuodot ja matkaketjut kattavan järjestelmäkokonaisuuden kehittämisestä” Turun roolia jatkoaskeleissa lauseella ”Alueellisen junaliikenteen jatkosuunnittelun ja yhteistyön koordinointivastuu on Turulla”. Lähijuna Varsinais-Suomessa -projektikonaisuuden hallintaan ja projektin vetovastuuseen on palkattu Turun organisaatioon sijoittuva asiantuntija, jonka tehtävänä on lähijunaliikenteen järjestämisen ja käynnistämisen valmistelu yhdessä liikenneviranomaisten kanssa.
- Lisäksi luvun 1 liikenneturvallisuutta koskevaa tekstiä on muokattu ja muualle teksteihin ja taulukoihin on tehty joitakin muita pieniä muokkauksia.