



Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, *väliraportti 2016*

20.10.2016



STRAFICA

Toimintalinjatyo

Toimintalinjojen lähtökohdat

- Päätieverkon palvelukyvyllä on valtakunnallisesti iso merkitys elinkeinoelämälle ja alueiden kehittymiselle. Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä päätiesistöön kohdistuvat tarpeet muuttuvat jatkuvasti.
- Pääteiden esisuunnitteluun, hankkeiden priorisointiin sekä kunnossapidon ja liikenteen palveluiden ohjaamiseen tarvitaan valtakunnalliset ja ajan tasalla olevat toimintalinjat.
- Tiehallinnon vuonna 2007 julkaisema *Pääteiden kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat* pohjautui silloiseen liikennepoliittikan, -hallinnon ja suunnittelun toimintaympäristöön, joka on sittemmin muuttunut.
- Pääteiden tienpidon suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan verkon luokittelua. Toimintalinjojen laatimisen lähtökohtana on ollut vuonna 2013 valmistunut *Palvelutaso ja liikenneverkko* -työssä esitetty luokitus, jota ei ole vahvistettu käyttöön.
- Käyttäjälähtöiseen palvelutasoajatteluun perustuvaa suunnittelua on kehitetty vuoden 2012 liikennepoliittisen selonteon pohjalta ja sovellettu useissa liikennejärjestelmä- ja yhteysvälisuunnitelmissa. Valtakunnalliset linjaukset ja tarkoituksenmukainen yhdenmukaistaminen puuttuvat.
- Nyt laadittavat *Keskeisen päätieverkon toimintalinjat* tehdään noin 10 vuoden aikajänteelle. Linjaukset ovat pohjana tarkemmalle tienpidon suunnittelulle ja ohjelmoinnille kulloinkin mahdolliseksi katsotun rahoitustason rajoissa.

Vuosien 2007 ja 2016 toimintalinjatöiden vertailua

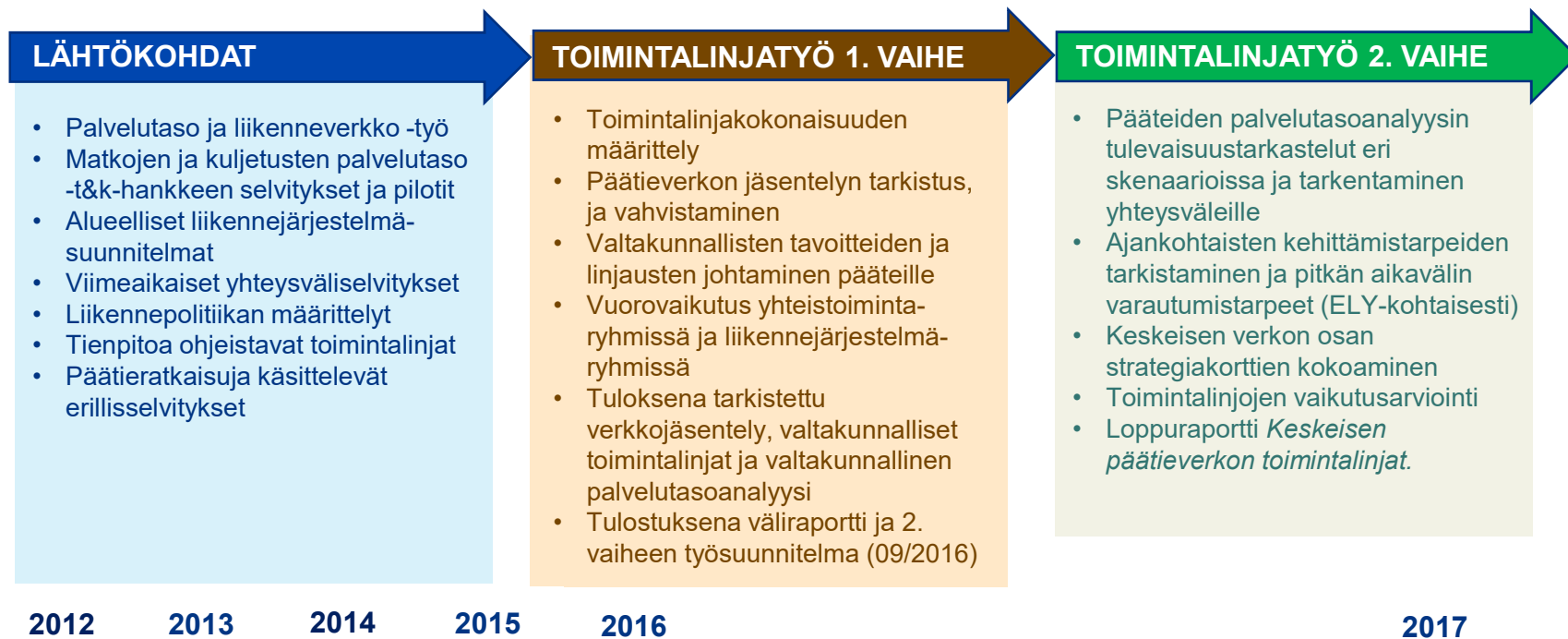
Pääteiden kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat (2007)

- Runkotieverkon (3 140 km) tavoitetaso ja kehittämissuunnitelma.
- Yhtenäisin perustein yhteysväleittäin (38 kpl) laaditut kehittämissuunnitelmat ja strategiakortit (runkotiet + vilkkaimmat yhteysvälit muista pääteistä)
- Liikennepolitiikassa haettiin pitkäjänteisyyttä ja strategista suunnitelmaa kehittämistarpeista (ohjelmoinnin pohjaksi).
- Runkoteillä tavoitteena yhteysväleittäin yhtenäinen laatu, turvallinen 100–120 km/h sekä päätien ja maankäytön selvä erottelu. Runkoteiden ulkopuolella enemmän vaihtelua paikallisten olosuhteiden mukaan. Muiden pääteiden vilkkaimmilla osuuksilla pääosin ”turvallinen 100 km/h”.
- Kohtaamisonnettomuuksien merkittävä vähentäminen ajosuuntien rakenteellisessa erottelulla keskeinen tavoite.
- Tavoitetilassa 720 km uutta moottori- tai 4-kaistaista tietä ja 700 km uutta keskikaiteellista ohituskaistatietä. Keskikaidetie oli uusi tietyyppi. Tavoitetilan 2030 hinta 6 500 M€

Keskeisten pääteiden toimintalinjat (2016)

- Käyttäjälähtöiseen palvelutasojatteluun perustuva tavoitemäärittely keskeiselle päätieverkolle (8 500 km) ja raskaan liikenteen runkoyhteyksille (3 600 km).
- Lähtökohtana jo laadittuja yhteysvälisuunnitelmia. Laajaa suunnittelukierrosta ei toisteta. Strategiakortteja päivitetään.
- Liikennepolitiikan keskeiset tavoitteet ovat digitalisaation ja uusien liikenteen palvelujen edistäminen ja infra alustana.
- Tekniset tavoitteet perustellaan käyttäjien palvelutasotarpeilla. Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä palvelutasolähtöiset tavoitetilat ovat hyvin samanlaiset kuin vuoden 2007 tavoitetilat. Muulla päätieverkolla tavoitetiloista enemmän joustoa paikallisten tarpeiden mukaan.
- Turvallisuuskehitys on ollut myönteinen, mutta tavoite on edelleen tärkeä. Elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet aiempaa tärkeämpiä.
- Vuoden 2007 jälkeen pääteihin investoitu 2 000 M€. Nyt liikennepolitiikan painopiste on uusinvestointien sijaan korvausinvestoinneissa.

Toimintalinjatyön vaiheet



Päätieverkon jäsentely

Verkkojäsentelyn tarkoitus ja merkitys

Verkkojäsentelyn tarkoitus

- Tukea maankäytön, liikennejärjestelmän ja yhteysvälien pitkäjänteistä suunnittelua ja kehittämistä.
- Tulkita verkkojen valtakunnalliset roolit osana aluerakennetta ja -kehitystä.
- Turvata yliaalueellisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus ja turvallisuus elinkeinoelämän ja alueiden kilpailukyvyn takia.
- Viestiä maankäytön suunnitteluun ja elinkeinoelämälle keskeisen verkon palvelutasovaatimuksista ja tavoitteista (kehityksen suunnasta).
- Osoittaa keskeisestä verkosta kaikkein tärkein päätieverkon osa, jonka kehittämisedellytysten turvaamisella mm. maankäytöstä erillään pitämisellä on selvä valtakunnallinen intressi.

Verkkojäsentelyn merkitys

- Verkkojäsentely on luonteeltaan yhteenvedo yhteysvälien ja solmujen merkityksistä ja niille kohdistuvista tarpeista.
- Verkkojäsentely voi muuttua ajan myötä tarpeiden ja merkitysten muuttuessa (mutta käytännössä verkko on melko pysyvä).
- Verkolla palvelutasotavoitteet sovitetaan kohteen ominaisuuksiin ja tarpeisiin. Verkollisesta asemasta ei väistämättä seuraa palvelutasopuutetta eikä toimenpiteiden tarvetta.
- Verkkojäsentely ei sellaisenaan ole valtakunnallisten investointien priorisointiperuste, vaan kohteiden tärkeys määräytyy tarpeiden ja palvelutasopuutteiden perusteella.
- Verkollinen asema on kuitenkin yksi suunnitteluperuste, mikä ohjaa noudattamaan verkon tavoitteita sekä ratkaisuja suunnitteluperiaatteita. Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on muuta verkkoa korkeammat palvelutasotavoitteet ja tiukempi suhtautuminen maankäyttöön.

Keskeinen päätieverkko ja raskaan liikenteen runkoyhteydet

Keskeinen päätieverkko (8 472 km) yhdistää maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset ja sillä on merkittävä rooli elinkeinoelämän kuljetuksissa. Verkko sisältää tärkeimmät kansainväliset reitit ja kattavan TEN-T -verkon. Kuljetusten määrä yhteysväleillä on yli 0,5 miljoona tonnia vuodessa (KVL raskas noin 150 ajon/vrk).

- **Raskaan liikenteen runkoyhteydet** (3 575 km) yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja palvelevat ensisijaisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä, kuten suurimpia vienti- ja tuontikuljetuksia. Valtakuntaa ”kutistava” keskeisen päätieverkon keskeisin osa. Yhteysvälin KVL pääosin yli 6 000 ajon./vrk. Raskaan liikenteen kuljetusten määrä yli 2 miljoonaa tonnia vuodessa (KVL raskas yli 600 ajon./vrk).

Päätieverkon jäsentely

- Keskeinen päätieverkko
- Raskaan liikenteen runkoyhteydet
- Muu päätieverkko



Tavoitteet

Tavoitemäärittelyn hierarkia

Yleistavoitteet

Sisältö: Tulkitsevat yhteiskunnan valtakunnalliset tavoitteet asioiksi, joihin pääteiden palvelutasossa kiinnitetään huomiota ja joihin halutaan vaikuttaa.

Merkitys: Toimivat palvelutasotavoitteiden perusteluna ja linkkinä yleisempiin päämääriin (mm. vaikutusten arvioinnissa).

Palvelutasotavoitteet

Sisältö: Tarkentavat matkojen ja kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen kohdistuvat yleistavoitteet päätieverkon eri osissa tavoiteltaviin matkojen ja kuljetusten palvelutason ominaisuuksiin

Merkitys: Tarkentavat turvallisuuden, ympäristön, talouden ja älykkyyden yleistavoitteet määrällisiksi vaikutustavoitteiksi ja/tai väylien ja liikenteen ominaisuuksiin kohdistuviksi.

Ratkaisuperiaatteet

Sisältö: Linjaavat tien parantamisen, kunnossapidon ja liikenteen palveluiden suunnitteluperusteita toteuttamaan asetettuja tavoitteita.

Kuvaavat verkon, kunnossapidon ja liikenteen palveluiden tavoiteltavia ominaisuuksia eri toimintaympäristöissä.

Merkitys: Yhdenmukaistavat valtakunnallisesti merkittäviltä osin yhteysväli-kohtaisten ratkaisuperiaatteiden (suunnitteluperusteiden) määrittelyä.

Pääteiden yleistavoitteet

PÄÄMÄÄRÄT	TAVOITTEET
<i>Toimiva ja turvallinen arki</i> <i>Kilpailukykyinen elinkeinoelämä</i> <i>Älykäs liikkuminen</i> <i>Kehittyvät alueet</i> <i>Kestävä yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä</i>	1. Toimivuus. Liikenteen ja yhteyksien toimivuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä parantamalla valtakunnallisia ja seudullisia yhteyksiä. 2. Turvallisuus. Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneympäristö tukee turvallista ajamista ja liikkumista. Ammattikuljettajille tie on turvallinen työympäristö, ja kuljetusten turvallisuusriskit ovat pienet. 3. Ympäristönsuojelu. Tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat ovat mahdollisimman pienet. Tienpidon ratkaisuilla edistetään ympäristön kannalta kestävää maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta. Liikenneympäristö tukee kestäviä kulkutapa-, ajoneuvo- ja ajotapavalintoja. 4. Taloudellisuus. Liikenneympäristö tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja. Teiden kehittäminen ja kunnossapito perustuvat pitkällä aikavälillä kustannustehokkaisiin valintoihin. 5. Älykkyys. Digitalisaation ja automaation tuomat mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti. Liikenneympäristö tukee liikkumisen automaation ja uusien palvelujen kehitystä. Keli-, sää- ja liikennetieto on korkealaatuista.

Pääteiden valtakunnalliset palvelutasotavoitteet

Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on yhtenäinen ja korkea matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Pitkämatkaiselle liikenteelle turvataan hyvä ja tasainen matkanopeus. Matka-ajat ovat ennakoitavia. Liikkuminen koetaan niin turvalliseksi, ettei sillä ole vaikutusta liikkujan valintoihin. Ajantasaiset liikennetiedot tukevat matka-aikojen ennakkointia ja uusien palveluiden kehittymistä. Korkeatasoinen, lähes kaikki ajotilanteet kattava (taso 3) liikenteen automaatio mahdollistetaan moottoriteillä sää- ja keliolosuhteiden salliessa.

Muulla keskeisellä päätieverkolla on liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Pitkämatkaiselle liikenteelle turvataan mahdollisimman tasainen matkavauhti. Matka-ajat ovat useimmiten ennakoitavia. Liikkuminen koetaan niin turvalliseksi, ettei sillä ole suurta vaikutusta liikkujan valintoihin. Ajantasaiset liikennetiedot tukevat matka-aikojen ennakkointia ja uusien palveluiden kehittymistä vilkasliikenteisellä verkon osalla.

Keskeisten pääteiden liikenneturvallisuus paranee selvästi

Koko tieliikenteessä kuolee vuonna 2020 enintään 136 ja loukkaantuu 5 750 henkilöä. Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on alhaisempi henkilövahinkoriski kuin muulla keskeisellä päätieverkolla.

Keskeisten pääteiden tienpidossa tehdään ympäristön kannalta vastuullisia valintoja

Keskeisen päätieverkon liikenteen melulle altistuminen vähenee kaupunkiseuduilla. Pääteiden I lk pohjavesialueiden pilaantumiseriski pienenee. Päättiet on sovitettu maisema- ja kulttuuriympäristöihin. Teiden, tienpidon ja tieliikenteen haitat luonnonympäristölle ovat mahdollisimman pienet. Pääteiden maankäyttö tukeutuu olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja liittyy päätiehen turvallisesti ja sujuvasti.

Pääteiden tienpito on taloudellisesti tehokasta

Pääteiden kunnosta on hyvälaatuista tietoa. Päätieomaisuuden elinkaarikustannukset pidetään mahdollisimman alhaisina oikea-aikaisella ja oikein kohdistetulla kunnossapidolla. Pääteiden parantamisratkaisut ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Tarkasteltavat ratkaisuperiaatteiden teemat ja ympäristöt

Tienpito (eri toimintaympäristöissä)

- Nopeustavoite
- Poikkileikkaus
- Pääliittymien tyypit
- Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen erottelu
- Maankäytön suhde päätiehen

Sivut 16-18

Kunnossapito ja liikenteen palvelut (kaikissa toimintaympäristöissä)

- Hoidon taso
- Tien kunto ja elinkaari
- Liikenteen tiedotus ja ohjaus
- Joukkoliikenteen yhteydet ja informaatio
- Raskaan liikenteen palvelualueet, tauko- ja lepopaikat

Sivu 19



Toimintaympäristöt

- Maaseutujaksot
 - Suuri pitkämatkaisen liikenteen osuus
 - Sekaliikennetiet palvelevat myös paikallista liikennettä
- Seudullisen liikenteen jaksot
 - Suuri seudullisen työssäkäynnin ja asiointiliikenteen osuus
- Kaupunkijaksot
 - Suurten ja keskisuurten kaupunkien yhdyskuntarakenteen sisällä
 - Pitkämatkainen päättävä ja läpikulkeva liikenne sekoittuvat seudulliseen ja paikalliseen liikenteeseen

Verkon osat

- Keskeiset päätiet yleisesti
- Raskaan liikenteen runkoyhteydet erityisesti
- Muilla pääteillä lisäksi huomioitavaa

Tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet maaseutujaksoilla

- Nopeustavoitteena on turvata jatkuva vähintään 80 km/h erityisesti raskaan liikenteen runkoyhteyksillä. Nykyiset 100 km/h on tavoiteltavaa säilyttää koko keskeisellä päätieverkolla.
- Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kannalta tärkeillä jaksoilla nopeustavoitteena on kesällä 100 km/h.
- Turvallinen ohitusmahdollisuus säännöllisin välein. Mahdolliset ohituskaisat toteutetaan aina keskikaiteellisina.
- Uusia leveäkaistateitä tai 4-haaraliittymiä ei tehdä, ja nykyisiä muutetaan turvallisemmiksi.
- Kiertoliittymä ei sovi liittymäratkaisuksi (kuin poikkeustapauksissa).
- Tienvarσίαςutuksen kohdilla jalankulku- ja pyöräilyliikenne erotellaan tarvittaessa omille väylilleen tai rinnakkaisverkolle. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin tienvarσίαςutuksen kohdissa.
- Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä maastokäytävässä.
- Yksittäisten asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.

Tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet seudullisen liikenteen jaksoilla

- Nopeustavoitteena moottoritiejaksoilla vähintään 100 km/h ja muilla jaksoilla vähintään 80 km/h.
- Poikkileikkauksen mitoituksella varmistetaan ensisijaisesti työmatkaliikenteen sujuvuus.
- Liittymiä karsitaan ja turvataan pääsuunnan tasainen 80 km/h ja riittävä välityskyky erityisesti raskaan liikenteen runkoyhteyksillä.
- Varmistetaan turvallinen ja sujuva päätielle liittyminen kustannustehokkaalla liittymäratkaisulla.
- Tienvarsiasutuksen kohdilla paikallinen liikenne ja jalankulku- ja pyöräilyliikenne pyritään erottelemaan rinnakkaiselle verkolle. Risteämiset tehdään turvallisiksi.
- Taajamien sisäinen liikenne hoidetaan ensisijaisesti paikallisella verkolla. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin.
- Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.
- Yksittäisten asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.

Tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet kaupunkijaksoilla

- Jos päätien pitkämatkaisen läpi- tai ohikulkuliikenteen määrä on suuri, on nopeustavoite moottoritiejaksoilla vähintään 100 km/h ja muilla jaksoilla vähintään 80 km/h.
- Kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan.
- Turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja linja-autojen sujuva läpikulku tai sisääntulo kaupunkialueen terminaaleihin.
- Kaupungin sisäinen liikenne hoidetaan ensisijaisesti paikallisella verkolla.
- Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.

Kunnossapidon ja liikenteen palveluiden tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet kaikissa toimintaympäristöissä

- Tien hoitoluokka määräytyy hoidon valtakunnallisten linjausten mukaan. Hoitotason muutoskohdista tiedotetaan.
- Tien ja siltojen kunto on vähintään tyydyttävä. Korjausvelkaa ei kerry. Pääteillä ei ole painorajoitettuja siltoja eikä alle 4,8 metrin alikulkukorkeuksia.
- Tie-, keli-, sää- ja liikennetietopalvelut ovat korkeatasoiset raskaan liikenteen runkoyhteyksillä ja muilla vilkasliikenteisillä pääteillä.
- Tiedotusta, varoituksia, vaihtuvia nopeusrajoituksia ja liikenteen vaihtuvaa ohjausta käytetään erityisissä ongelmakohdissa ja koko E18-käytävässä voimassa olevien linjausten mukaisesti.
- Markkinaehtoisilla toimijoilla on mahdollisuus tarjota raskaan liikenteen käyttöön riittävät tauko- ja lepopaikat kuljetusketjujen oikeissa kohdissa.
- Markkinaehtoisilla toimijoilla on mahdollisuus tuoda saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.

Toteutusperiaatteet

Ehdotus toimintalinjojen soveltamisen ja pääteiden suunnittelun toteutusperiaatteista

Finnish Transport Agency

- Tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet eivät ole ohjeita standardiratkaisuista. Kaikkien tiejaksojen ja yhteysvälien suunnittelussa otetaan huomioon tien ja liikenteen ominaisuudet, olosuhteet ja erityispiirteet. Raskaan liikenteen runkoyhteydet on perusteltua suunnitella korkeatasoisiksi, jotta niiden pitkän aikavälin kehittämisellä ei rajoiteta maankäyttöä.
- Erikoiskuljetusten, HCT-rekkojen sekä eri toimialojen kuljetusreittien vaatimusten mukaiset erityistarpeet otetaan huomioon suunnitteluratkaisuissa.
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on keskeinen valintakriteeri kaikissa ratkaisuissa. Tällöin otetaan huomioon vaikutukset kansalaisille, elinkeinoelämälle, tien- ja kadunpitäjille (investoinnit, kunnossapito) ja ympäristöön.
- Ensimmäisessä vaiheessa viedään eteenpäin kohteita, jotka "maksavat itsensä takaisin" noin 10 vuodessa vaikka liikenne ei kasva nykyisestä. Ajatuksena on, että jo akuuttien ongelmien korjaamisessa ei ole järkevää odottaa teknologisen ja palvelujen kehityksen mahdollisia ratkaisuja tulevaisuudessa.
- Jos päätie on perusteltua parantaa palvelemaan myös paikallista liikennettä, on tästä kaupungille koituva hyöty otettava huomioon investoinnin rahoitusosuuksissa.
- Yhteysvälien pitkän aikavälin tavoitetilat määritetään vastaamaan valtakunnallisten toimintalinjojen tavoitteisiin sekä alueellisten liikennejärjestelmä- ja maankäyttösuunnitelmien tavoitteisiin.
- Pitkän aikavälin teknisiä ratkaisuja tutkitaan eri skenaarioissa, joissa otetaan huomioon mm. digitalisaation, automaattiajamisen ja liikenteen uusien palveluiden vaikutukset.
- Pääteiden suunnitelmien yhteensopivuus eri toimijoiden suunnitelmien ja päätösten kesken varmistetaan suunnittelun aikaisella yhteistyöllä ja osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

**Malli yhteysvälikortista, jollainen
laaditaan syksyn 2016 kuluessa
30–40 yhteysväliltä**

Vt 9 Turku - Tampere

Yhteysvälin strategiakortti

Luonnos 6.9.2016

TIEN ROOLI

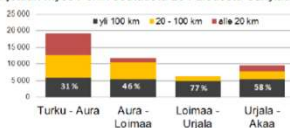
Valtatie 9 on poikittainen yhteys Turun ja Naantalin satamasta Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion kautta Joensuuun ja edelleen Venäjän rajalle Niiralaan. Tien rinnalla kulkee rautatieyhteys. Turku-Tampere -yhteysväli alkaa Turun kehätieltä ja päättyy Akaalla valtatiehen 3. Yhteysväli on osa TEN-T -katavaa verkkoa ja Eurooppatietä E63. Yhteysväli on merkittävä sisämaan vienniteollisuuden kuljetusväylä.



Turun lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, jota käyttää päivittäin noin yli 19 000 autoa. Liikenteen määrä vanhenne Tampereelle päin, mutta on vähäliikenteisimmässäänkin kohdassa yli 4 600 autoa päivässä.



Yhteysväliä käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Turkuun ja alueen satamiin. Eniten liikennettä tulee Tampereelta ja Tampereen kautta. Huittisista tulee kantatietä 41 paljon liikennettä Auran ja Turun välillä. 9-tietä kuljetaan myös Porin seututietä 204 Liedosta Sakylään.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksoista riippuen 4 900–5 900 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi Turun päässä ja seudullista Turusta Loimaalle.

PALVELUTASOANALYYSI (NYKYTILA)

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja joukkoliikenteen kilpailukyyn parantamiseen. Tienpidon taloudellisuudelle tai liikenteen älykkyydelle ei ole erityisiä yhteysvälikohtaisia tavoitteita. Suurimmat palvelutasopuutteet ovat liittämättömyydessä, poikittaisten pyörätieyhteyksien puuttuminen, nopeustason muutokset sekä liittyvän liikenteen ja maatalousliikenteen haitat päätien liikennevirralle.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Nykytila	Suunta
Turvallisuus. Liikenneonnettomuuksien vähentäminen painotuen erityisesti paikallisen liikenteen turvallisuuteen	●	→
Toimivuus. Pitkämatkaisen liikenteen korkea palvelutaso taajamien ulkopuolella	●	→
Toimivuus. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys	●	→
Ympäristö. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutason parantaminen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen sekä juna- että linja-autoliikenteen osalta	●	→
Ympäristö. Työmatkaliikenteessä parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoon verrattuna.	●	→

Verrattuna muihin keskeisiin pääteluihin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat raskaan liikenteen nopeuden vaihtelu (alle 80 km/h osuudet) sekä liikennekuoleminen ja muiden henkilövahinkojen suuri tiheys. Mainittavia sujuvuusongelmia yhteysväliä ei ole.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Runkoyhteydet	Keskeiset päätiet
Ruuhkautuvan 100. tunnin suoritusosuus (HCM E-F)	0,6 %	1,0 %	1,0 %
Alle 80 km/h osuus tiepiiristä	5,9 %	4,8 %	4,8 %
Heva/100 milj. ajon-km	4,6	4,6	4,6
Heva/100 tie-km	12,4	10,7	10,7
Kuolleita/100 milj. ajon-km	0,4	0,4	0,4
Kuolleita/100 tie-km	1,2	0,9	0,9

Liikennevirasto Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Vt 9 Turku - Tampere

Luonnos 6.9.2016

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat liittymiin, joissa liikenneturvallisuuden, alhaisten nopeusrajoitusten ja pysäkkien laatu puutteet keskittyvät.

Ensimmäisen vaiheen tehokkaimmat toimenpiteet ovat liittymien parantamisen (7 liittämöporrastusta), pysäkkien ja niiden liittymäyhteyksien parantaminen (15 pysäkkiä), 2 eritasoliittymän ramppiparannusta sekä kevyen liikenteen ja yksitysteiden järjestelyjä. Kustannusarvio on 11 M€ (MAKU 130, 2010=100).

Valtioneuvosto myönsi kesäkuussa 2016 hankkeen toteuttamiseen 6,4 M€, jolla toteutetaan 6 liittymän porrastusta sekä Loimaan eritasoliittymän parannus. Suunnitelmat ovat valmiit lukuun ottamatta Loimaan eritasoliittymää, jonka suunnittelu käynnistyy vuonna 2016.

SUUNNITTELU- JA VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliä varaudutaan pitkällä aikavälillä moottoritietasoisien päätien nykyisellä linjauksella Turusta Aaraan asti sekä siitä edelleen Loimaalle 2+1-kaistaisena jatkuvana ohituskaistatienä eritasoliittymineen. Varautumistarpeisiin vastaamisen kustannusarvio on vuonna 2014 valmistuneen yhteysväliselvityksen arvion mukaan noin 116 M€.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Turku-Tampere-yhteysväliselvityksessä on päätien rinnalla käsitelty ratayhteyden kehittämistarpeita. Radan parantamisen tavoitteena on ensin luotettavuuden parantaminen ja sen jälkeen välityskyyntä kasvattaminen. Kiireellisinä toimenpiteinä esitetään tasoristeysten poistojen, kohtaamispaikkojen, Toijalan kolmioraidetta ja Tampereen tavaratapahtilan lisäraiteita. Kustannusarvio on yhteensä 17 M€. Pidemmällä aikavälillä varaudutaan nopeustason ja akselipainon nostoon ja välityskyyntä lisäämiseen. Varautumistarpeen kustannusarvio on 88 M€.

Nykytila	Tavoite	Aakuut tarpeet	Varautumistarve
Jakso / solmu / teema	Tärkeimmät palvelutasotavoitteet ja tekniset suunnitteluperusteet	Lähimmän 10 vuoden aikana toteutettavat erittain kannattavat kohteet (H/K > 2)	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Turun kehätie-Lieto 13 km, KVL 19 100, moottoritie, 120 km/h	Mootoritiestandardin ylläpito	2 pysäkin parantaminen ja tievalaistuksen jatkaminen. Kustannusarvio 0,3 M€.	Turun lentotaseaman uusi eteli (rakennemallin mukaisen logistiikka-alueen kasvun tarvitsema uusi yhteys). Kustannusarvio 11 M€
Lieto-Aura 11 km, KVL 11 000, leveäkaistatie, 100 km/h	Työmatkaliikenteen palvelutaso ja liikenneturvallisuus.	3 pysäkin parantaminen, Auran liittymien porrastus, jkpp-väylä. Kustannusarvio 1,4 M€.	Uusi moottoritie tai 4-kaistainen keskikateellinen tie Liedosta Auran keskustaan, johon Kt 41 käännetään. Auran eteli. Kustannusarvio 49 M€ (4-k)
Aura-Loimaa 36 km, KVL 6 100–5 900, valtatie, 60–100 km/h	Matka-ajan ennakoitavuus ja turvallisuus.	4 pysäkin parantaminen, 3 liittämöporrastusta, alikulkukäytävä. Kustannusarvio 5,8 M€.	Jatkuva ohituskaistatie 2+1 Aurasta Loimaalle, Kyröntien ja Niinijoen uudet eteli. Kustannusarvio 52 M€
Loimaa-Urjala 39 km, KVL 4 600–500, valtatie, 60–100 km/h	Matka-ajan ennakoitavuus ja turvallisuus	3 pysäkkitoimenpidettä, 1 eteli parannus, 1 ohituskaistatapa. Kustannusarvio 1 M€	Kolme ohituskaistatapa. Kustannusarvio 24 M€
Urjala-Akaa 23 km, KVL 7 400, valtatie, 80–100 km/h	Matka-ajan ennakoitavuus ja joukkoliikenteen käytön helppous	1 pysäkkitoimenpide, 1 eteli parannus, rinnakaistiejärjestelyt ja 2 jkpp-väylää. Kustannusarvio 2,5 M€	Urjalan pohjoinen, Kylmäkosken ja Sallinkorvan eteli. Kustannusarvio 8 M€
YHTEENSÄ		11 M€	116 M€

Lisätietoja: Liikennevirasto, johtaja Päivi Nuutinen, p.040 637 3831
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Antti Kärki

Lisätietoja: Liikennevirasto, johtaja Päivi Nuutinen, p.040 637 3831
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Antti Kärki