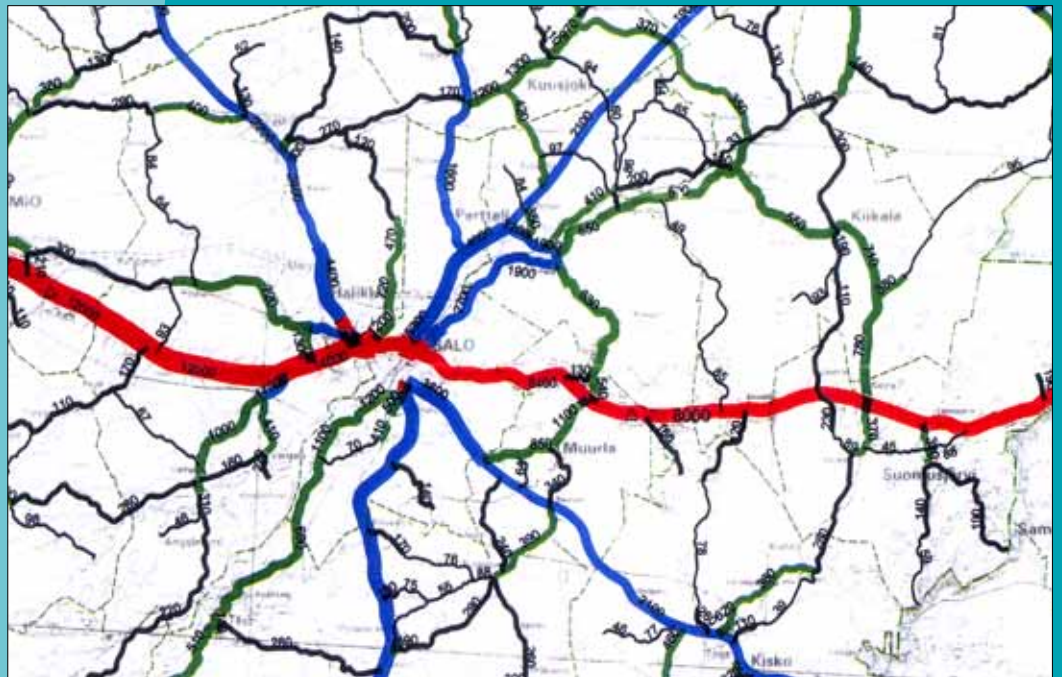


SALON SEUDUN liikenne- järjestelmä 2020



Halikko
Kiiikala
Kisko
Kuusjoki
Muurla
Perniö
Pertteli
Salo
Somero
Suomensjärvi
Särkisalo
Turun tiepiiri
Suunnittelukeskus Oy

Osaselvitys A

Maankäytön suunnittelun tukeminen liikennejärjestelmän toimenpiteillä

Varsinais  Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund

Tätä julkaisua voi tilata:

Varsinais-Suomen liitto
Ratapihankatu 36
20100 Turku
puh. (02) 210 0900
www.varsinais-suomi.fi

Julkaisun karttaotteet
© Genimap Oy, Lupa L4710/02
© Maanmittauslaitos 046/PISA/2002
© Salon kaupunki
© Someron kaupunki
© Halikon kunta

ISBN 951-9054-63-4

TIIVISTELMÄ

Salon seutukunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 liittyy uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen maakuntakaavan laatimiseen Salon seutukunnan alueelle. Suunnittelussa ovat olleet mukana Varsinais-Suomen liiton lisäksi Turun tiepiiri sekä seutukunnan 11 kuntaa: Halikko, Kiikala, Kisko, Kuusjoki, Muurla, Perniö, Pertteli, Salo, Somero, Suomensjärvi ja Särkisalo. Liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostuu kuudesta osaselvityksestä, joista tässä raportissa on kuvattu osaselvityksen A tulokset. Osaselvityksen A "Maankäytön tukeminen liikennejärjestelmän toimenpitein" raportti muodostuu kahdesta osasta. Osa 1 sisältää kuvauksen liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessista, suunnitelman yleistavoitteet, osallistumis- ja arviointisuunnitelman, yleiskuvauksen Salon seudun liikennejärjestelmän nykytilanteesta sekä tiivistelmän suunnitelmaa varten laadituista liikenne-ennusteista. Osassa 2 käsitellään seudun kuntien maankäyttösuunnitelmia sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen vuorovaikutusta kunnittain.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden määrittelyn lähtökohtana ovat olleet valtionhallinnon eri sektoreiden asettamat tavoitteet liikennejärjestelmälle, maakuntakaavalle asetetut tavoitteet sekä paikalliset, seudun kuntien määrittelemät tavoitteet. Suunnitelman tavoitteita käsiteltiin ohjausryhmässä ja erillisessä seminaarissa. Käytyjen keskustelujen perusteella muodostettiin liikennejärjestelmäsuunnitelman yleistavoitteet seuraavista aihekokonaisuuksista:

1. Seudun ulkoiset yhteydet
2. Seudun sisäiset yhteydet ja kuntien erityiskysymykset
3. Elinkeinoelämä ja matkailu
4. Elinympäristön laatu: ympäristö, turvallisuus ja esteettömyys
5. Yhteistyö

Suunnitelmaa varten on koottu Salon seutukunnan alueelta liikennejärjestelmän ja maankäytön nykytilaa koskevat tiedot sekä laadittu nykyisen liikennejärjestelmän kuvaus. Samalla on kartoitettu seudun ympäristön tilaa koskevia tietolähteitä.

Seudun autoliikenteen tulevaa kehittymistä on arvioitu selvittämällä kuntien väestöennusteet ja laatimalla niiden pohjalta koko seudun kattava autoliikenteen liikenne-ennuste. Työssä on käytetty hyväksi Salon kaupungin yleiskaavatyön yhteydessä laadittuja liikenne-ennusteita sekä maankäyttö- ja liikenneverkkomalleja.

Keskeisiä Salon seudun liikennejärjestelmän ongelmia ovat Salo - Halikko - taajamavyöhykkeellä keskustojen läpi kulkeva pääteiden autoliikenne, muuta maata heikompi liikenneturvallisuus sekä joukkoliikenteen palvelutaso

vähäliikenteisillä reiteillä. Kehitystarpeita löytyy myös Salon ja Turun välisessä joukkoliikenteessä sekä haja-asutusalueiden ja taajamien reuna-alueiden kevyen liikenteen yhteyksissä.

Raportin osassa 2 kuvataan seudun kuntien maankäyttötilannetta, maankäytön kehittämissuunnitelmia ja mahdollisia maankäytön laajenemissuuntia. Samoin on tarkasteltu kunnittain väestö- ja liikenneennusteita sekä arvioitu maankäyttösuunnitelmia koko liikennejärjestelmän eli tie- ja katuverkon, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen näkökulmasta. Toisaalta on myös arvioitu, millaisia vaikutuksia vireillä olevilla liikennehankkeilla voi olla maankäytön kehitykseen. Arvioinnin lopputuloksena esitetään joukko yhteisiä kehittämistoimenpiteitä.

Maakuntakaavan ja liikennejärjestelmän jatkosuunnittelua palvelevat kunnittain ja taajamittain laaditut yhteenvetokartat (20 kpl) maankäyttösuunnitelmista ja mahdollisista maankäytön laajenemissuunnista sekä yhteenveto tärkeimmistä liikenneverkon ja maankäytön kehittämishankkeista.

ESIPUHE

Salon seutukunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 liittyy uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen maakuntakaavan laatimiseen seutukunnan alueelle. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu laajana yhteistyöhankkeena Varsinais-Suomen liiton koordinoimana. Suunnittelussa ovat olleet mukana Turun tiepiiri sekä seutukunnan 11 kuntaa: Halikko, Kiikala, Kisko, Kuusjoki, Muurla, Perniö, Pertteli, Salo, Somero, Suomusjärvi ja Särkisalo. Suunnittelua ohjaavassa ohjausryhmässä on ollut edustettuina myös lukuisia muita sidosryhmiä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma koostuu kuudesta osaselvityksestä ja niiden pohjalta laadittavasta yhteenvetoraportista. Tämä osaselvityksen A raportti käsittelee maankäytön suunnittelun tukemista liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä. Osaselvityksen laatimisesta ovat vastanneet Suunnittelukeskus Oy ja Strafica Oy.

Osaselvitystä A on ohjannut liikennejärjestelmäsuunnitelman työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Rikumatti Levomäki	Varsinais-Suomen liitto (31.8.2001 saakka)
Heikki Saarento	Varsinais-Suomen liitto (1.9.2001 lähtien)
Eero Löytönen	Varsinais-Suomen liitto
Mauri Hermunen	Muurlan kunta
Jarmo Heimo	Salon kaupunki
Raimo Andstén	Suomusjärven kunta
Antti Kärki	Turun tiepiiri
Pekka Liimatainen	Turun tiepiiri

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjausryhmään ovat kuuluneet.

Simo Paassilta	Halikon kunta
Seppo Koskinen	Kiikalan kunta
Heimo Puustinen	Kiskon kunta
Aarno Sola	Kuusjoen kunta
Mauri Hermunen	Muurlan kunta
Pentti Vanhatalo	Perniön kunta
Kari Kotiranta	Perttelin kunta
Matti Rasila	Salon kaupunki
Leo Haltsonen	Someron kaupunki
Raimo Andsten	Suomusjärven kunta
Kari Lehtinen	Särkisalon kunta
Risto Rauhala	Lounais-Suomen ympäristökeskus
Kari Korpela	Liikenne- ja viestintäministeriö
Martti Sirkkaniemi	Länsi-Suomen lääninhallitus
Martti Kerosuo	Ratahallintokeskus
Aatos Huhtala	Tiehallinto / Keskushallinto
Toivo Javanainen	Turun tiepiiri

Eero Löytönen
Ella Nurmi
Mauri Heikkonen/
Harri Pitkäranta
Peter Ulmanen

Varsinais-Suomen liitto
VR-Yhtymä
Ympäristöministeriö
Linja-autoliitto

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ
ESIPUHE
JOHDANTO

OSA 1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1 SALON SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN SUUNNITTELUPROSESSI	10
1.1 Osapuolet ja organisaatio	10
1.2 Projektisuunnitelma	10
1.3 Osaselvitykset	10
1.4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	13
2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEET	14
2.1 Valtakunnalliset tavoitteet	14
2.2 Paikallisten tavoitteiden määrittely	15
2.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelman yleistavoitteet	15
2.4 Vaihtoehtoisia kehittämisstrategioita	18
3 LÄHTÖTIEDOT JA AIKAISEMMAT SELVITYKSET	20
3.1 Väestö ja työpaikat	20
3.2 Elinkeinotoiminta, matkailu ja vapaa-aika	22
3.3 Liikennejärjestelmän kustannukset	24
3.4 Ympäristö	26
4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILAN KUVAUS	30
4.1 Henkilöliikenteen matkat ja kulkutavat	30
4.2 Tie- ja katuverkko	32
4.3 Rataverkko	32
4.4 Tavaraliikenne	33
4.5 Kevyen liikenteen väylät ja verkostot	34
4.6 Joukkoliikenne	35
4.7 Liikenneturvallisuus	37
4.8 Liikenteen telematiikka	39
5 LIIKENNE-ENNUSTEET	41
5.1 Asukas- ja työpaikka-ennusteet	41
5.2 Liikennemalli ja -ennusteet	41
6 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN YLEISIÄ KEHITTÄMISTARPEITA	44
7 SEUDUN NYKYINEN MAANKÄYTTÖ JA TAAJAMARAKENNE	45

OSA 2 MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN TUKEMINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TOIMENPITEILLÄ

8 MAANKÄYTTÖTARKASTELUJEN LÄHTÖKOHDAT	46
8.1 Maankäyttösuunnitelmat	46
8.2 Maankäyttösuunnitelmien arviointi liikennejärjestelmän näkökulmista	46
9 KUNTAKOHTAISET TARKASTELUT	48
9.1 Salo	48
9.2 Halikko	54
9.3 Kuusjoki	58
9.4 Pertteli	60
9.5 Muurla	62
9.6 Suomensjärvi	64
9.7 Kiikala	66
9.8 Perniö	69
9.9 Kisko	73
9.10 Särkisalo	75
9.11 Somero	77
10 YHTEENVETO LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTARPEISTA MAANKÄYTÖN NÄKÖKULMASTA	79

LIITTEET:

OSA 1

- 1-0. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- 1-1. Ote GT-kartasta
- 1-2. Salon seutukunnan taajaan rakennetut alueet ja tieverkko 1:250 000
- 1-3. Työssäkäyntitilasto 1997
- 1-4. Ote tienumerokartasta
- 1-5. Salon seudun yleisten teiden liikennemäärät vuonna 1998
- 1-6. Salon seudun yleisten teiden nopeusrajoitukset
- 1-7. Liikenteen kehitys ja kausivaihtelut valtatie 1:llä Muurlan kohdalla
- 1-8. Salon seudun yleisten teiden kevyen liikenteen verkko
- 1-9. Salon kaupungin kevyen liikenteen verkko
- 1-10. Someron taajaman kevyen liikenteen verkko
- 1-11. Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien kasaumat Salon seudulla yleisillä teillä vuosina 1995-99
- 1-12. Väestöennusteet
- 1-13. Koko Salon seudun tieverkon liikenne-ennuste 2003
- 1-14. Salo - Halikko alueen tieverkon kuormitusennuste vuodelle 2003
- 1-15. Salon seudun tieverkon liikenne-ennuste 2020
- 1-16. Salo - Halikko alueen tieverkon kuormitusennuste vuodelle 2020

OSA 2

- 2-0. Asukastiheys osa-alueittain v. 2000 ja ennuste 2020 1:230 000
- 2-1. Yhteenvetokartta maankäyttösuunnitelmista: Halikko, Muurla, Pertteli ja Salo 1:60 000
- 2-2. Salon maankäyttö 1:40 000
- 2-3. Halikko: keskustaajaman maankäyttö 1:20 000
- 2-4. Halikko: Märjälän taajaman maankäyttö 1:10 000
- 2-5. Halikko: Vaskion taajaman maankäyttö 1:15 000
- 2-6. Halikko: Hajalan taajaman maankäyttö 1:15 000
- 2-7. Kuusjoen taajamien maankäyttö 1:10 000
- 2-8. Perttelin taajamien maankäyttö 1:20 000
- 2-9. Muurlan taajaman maankäyttö 1:25 000
- 2-10. Suomusjärven keskustan maankäyttö 1:10 000
- 2-11. Kiikala: keskustaajaman maankäyttö 1:15 000
- 2-12. Kiikala: Rekijoen taajaman maankäyttö 1:10 000
- 2-13. Kiikala: Kruusilan taajaman maankäyttö 1:10 000
- 2-14. Perniö: keskustaajaman maankäyttö 1:15 000
- 2-15. Perniö: Asemaseudun maankäyttö 1:10 000
- 2-16. Perniö: Teijon ja Mathildedalin taajamien maankäyttö 1:20 000
- 2-17. Kiskon taajamien maankäyttö 1:15 000
- 2-18. Särkisalo: keskustaajaman maankäyttö 1:10 000
- 2-19. Särkisalo: Förbyn taajaman maankäyttö 1:10 000
- 2-20. Someron taajaman maankäyttö 1:20 000

JOHDANTO

Salon seutukunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 liittyy uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen maakuntakaavan laatimiseen Salon seutukunnan alueelle. Liikennejärjestelmäsuunnitelma tukee maakuntakaavan ohella myös kuntien yleiskaavojen suunnittelua. Selvitys koskee Salon seutukunnan aluetta, joka käsittää seuraavat 11 kuntaa: Halikko, Kiikala, Kisko, Kuusjoki, Muurla, Perniö, Pertteli, Salo, Somero, Suomusjärvi ja Särkisalo. Tarkastelun ajallisena lähtökohtana on ollut tilanne, jossa vuonna 2003 valmistuva E18-tien Paimio-Muurla - moottoritiejakso on käytössä. Suunnittelualue sekä alueen taajaan rakennetut alueet ja tieverkko on esitetty liitekartoilla 1-1 ja 1-2.

Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on jakautunut kuudeksi osaselvitykseksi:

- A. Maankäytön suunnittelun tukeminen liikennejärjestelmän toimenpiteillä
- B. Seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma
- C. Joukkoliikenne ja matkaketjut
- D. Salon itäinen ohikulkutie
- E. Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen
- F. Yhteenvetoraportti

Osaselvitysten perusteella laaditaan kevään 2002 aikana liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteenvetoraportti ja ehdotus aiesopimukseksi suunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden toteuttamisesta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ovat kytkeytyneet useat muutkin samaan aikaan käynnissä olevat suunnitteluhankkeet, kuten Salon yleiskaavan laatiminen sekä toimenpideselvityksen laatiminen valtatie 1 Paimio - Muurla osuuden takaisinrakentamisesta seututieksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman osaselvitykseen A on sisällytetty maankäyttötarkastelujen lisäksi myös koko suunnitteluprosessille yhteisiä osatehtäviä, joiden tuloksia on raportoitu syksyllä 2001 valmistuneessa väliraportissa. Tämä osaselvityksen A loppuraportti on siksi jaettu kahteen osaan:

OSA1: Lähtökohdat ja tavoitteet

OSA 2: Maankäytön suunnittelun tukeminen liikennejärjestelmän toimenpiteillä

Osassa 1 käsitellään liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessia ja eri osaselvityksille yhteisiä kysymyksiä, kuten:

- suunnittelun organisointi, osatehtävät ja työhön osallistuneet osapuolet
- suunnitteluhankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- työn alussa määritellyt liikennejärjestelmäsuunnitelman yleistavoitteet
- suunnittelussa käytetyt lähtötiedot
- seudun liikenteen ja maankäytön nykytilanteen yleiskuvaus
- seudun liikenne-ennusteet ja niiden pohjana olevat väestöennusteet

Osan 1 sisältö perustuu suurelta osin em. väliraporttiin, jonka sisältöä on täydennetty ja tarkistettu suunnittelutyön edetessä eri osaselvitysten tuloksilla.

Osassa 2 käsitellään seudun kuntien maankäyttötilannetta, maankäytön kehittämissuunnitelmia ja mahdollisia maankäytön laajenemissuuntia ja arvioidaan, millaisia vaikutuksia niillä on liikennejärjestelmän kannalta. Toisaalta on myös arvioitu, millaisia vaikutuksia vireillä olevat liikennehankkeilla voi olla maankäytön kehitykseen. Kunta- ja taajamakohtaisessa tarkastelussa on käyty läpi väestö- ja liikenne-ennusteet sekä arvioitu maankäyttösuunnitelmia tie- ja katuverkon, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestelyjen näkökulmasta.

Maankäyttötarkastelun tulokset on raportoitu kunnittain ja taajamittain laadituilla yhteenvetokartoilla, joita muodostui yhteensä 20 kpl. Arvioinnin yhteenvetona esitetään joukko yhteisiä liikenneverkon ja maankäytön suunnittelun kehittämistoimenpiteitä.

OSA 1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1 SALON SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN SUUNNITTELUPROSESSI

1.1 Osapuolet ja organisaatio

Liikennejärjestelmän suunnittelu liittyy kiinteästi uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen maakuntakaavan laatimiseen, joten osapuolina ovat myös kaikki maakuntakaavan laatimiseen osallistuvat organisaatiot. Keskeisinä osapuolina ovat olleet Varsinais-Suomen liitto, seudun kunnat ja Turun tiepiiri, joiden edustajista oli koottu suunnittelua ohjaava työryhmä. Myös lukuisia muita osapuolia oli edustettuina ohjausryhmän kautta. Ohjausryhmän jäsenet ja heidän edustamansa organisaatiot on esitelty raportin esipuheessa.

1.2 Projektisuunnitelma

Liikennejärjestelmäsuunnittelua varten oli laadittu tarjouspyyntövaiheessa alustavan projektisuunnitelma, jota täydensivät eri osaselvitysten työohjelmat. Liikennejärjestelmäsuunnitelman aikataulu osaprojekteittain on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka on liitteenä 1-0.

1.3 Osaselvitykset

Liikennejärjestelmäsuunnitelman osaselvitykset

Liikennejärjestelmäsuunnitelma jaettiin kuuteen osaselvitykseen, joista osaselvitys B (liikenneturvallisuussuunnitelma) oli Turun tiepiirin ja kuntien yhteistyöhanke. Muut osaselvitykset olivat Varsinais-Suomen liiton hallinnoimia. Suunnittelijavalinnat tehtiin tarjouspyyntöjen perusteella.

Osaselvitysten sisältö, aikataulut ja tekijät olivat seuraavat:

- A Maankäytön suunnittelun tukeminen liikennejärjestelmän toimenpiteillä. Projekti on käynnistyi helmikuussa 2001 ja päättyi maaliskuussa 2002. Tekijöinä olivat Suunnittelukeskus Oy sekä Strafica Oy.
- B Alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma. Projekti käynnistyi helmikuussa 2001 ja päättyi joulukuussa 2001. Tekijänä oli Suunnittelukeskus Oy.
- C Kehittämisselvitys joukkoliikenteestä ja matkaketjuista. Projekti käynnistyi elokuussa 2001 ja päättyi maaliskuussa 2002. Tekijöinä olivat Insinööritoimisto Liidea Oy, Tieliikelaitoksen konsultointi ja Linea Konsultit Oy.

D Selvitys Salon itäisen ohikulkutien vaiheittain toteuttamisesta ja Meriniityn yhteysmahdollisuudesta. Projekti käynnistyi elokuussa 2001 ja päättyi maaliskuussa 2002. Tekijöinä olivat Suunnittelukeskus Oy ja Strafica Oy.

E Selvitys kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä. Projekti on käynnistyi elokuussa 2001 ja päättyi maaliskuussa 2002. Tekijöinä olivat Linea Konsultit Oy sekä Suunnittelukeskus Oy.

F Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteenveto ja raportointi. Projekti käynnistyi maaliskuussa 2002 ja valmistuu syyskuussa 2002. Tekijänä on insinööritoimisto Liidea Oy.

Osaselvitysten sisältö

Osaselvitysten keskeinen sisältö oli suunnittelutyön alussa määritelty seuraavasti. Työn aikana on selvitysten sisältö tarkentunut ja eräin osin laajentunut, kun samassa yhteydessä on käynnistynyt lisäselvityksiä.

A Maankäytön suunnittelun tukeminen liikennejärjestelmän toimenpiteillä

- Koko liikennejärjestelmäsuunnitelman yleistavoitteet
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma koko liikennejärjestelmäsuunnitelmalle
- Liikennejärjestelmän nykytilanteen kuvaus
- Nykyisen valtatie 1 asema sekä kantatie 52 varren maankäytön kehittäminen
- Salon seudun maakuntakaavasuunnitelma
- Seudun kuntien yleiskaavasuunnittelu
- Maankäyttö rautatieaseman ja liikennepaikkojen ympäristössä sekä edellytykset matkakeskukselle
- Turhan liikenteen vähentämiseen tähtäävät toimet
- Muutosten aiheuttamat vaikutukset

B Alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma

- Kuntien eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen
- Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen maankäytön suunnittelussa
- Liikenneturvallisuuskasvatus ja -valistus
- Liikenneympäristön turvallisuustoimenpiteet, etusijalla edulliset ja helposti toteutettavat hankkeet

C Kehittämiselvitys joukkoliikenteestä ja matkaketuista

- Joukkoliikenteen laatukäytävä Turku-Salo
- Kävelyn ja pyöräilyreittien kehittäminen, pyöräparkkiselvitys, kaupunkipyöräajatuksen ideointi
- Joukkoliikenne Saloon, muiden kuntien välillä ja seudun ulkoiset yhteydet
- Seutulippujärjestelmän laajentaminen alueen ulkopuolelle

- Seudun kuntien yleiskaavatyö
- Maankäyttö rautatieaseman ja liikennepaikkojen ympäristössä sekä edellytykset matkakeskukselle
- Turhan liikenteen vähentämiseen tähtäävät toimet
- Muutosten aiheuttamat vaikutukset

D Selvitys Salon itäisen ohikulkutien vaiheittain toteuttamisesta ja Meriniityn yhteysmahdollisuudesta

- Salon itäinen ohikulkutie ja kantatien 52 ohjaus Salon eteläpuolella, mahdollinen Meriniityn yhteys
- Salon seudun maakuntakaavan suunnittelu
- Seudun kuntien yleiskaavasunnittelu
- Liittyy tiiviisti Salon yleiskaavan laatimiseen
- Muutosten aiheuttamat vaikutukset

E Selvitys kävelyn ja pyöräilyn kehittämisestä

- Lähi- ja pitkämatkainen kevyt liikenne
- Nykyisen valtatie 1 asema Muurlaan ja Halikkoon suuntautuvassa liikenteessä ja näiden sekä kantatien 52 maankäytön kehittäminen tien varressa moottoritien avautumisen jälkeen
- Kävelyn ja pyöräilyreittien kehittäminen
- Liittyminen joukkoliikenneselvitykseen
- Seudun kuntien yleiskaavatyö
- Turhan liikkumisen vähentämiseen tähtäävät toimet
- Liikenneturvallisuusasiat
- Kevyen liikenteen turvallisuus
- Muutosten aiheuttamat vaikutukset

F Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteenveto ja raportointi

- Osaprojektien A - E yhteenvetoraportti
- Koko liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteenveto
- Vaikutusarvioinnit
- Kärkihankkeet
- Toimenpidesuosituksat
- Malli jatkoyhteistyölle
- Suomen- ja englanninkieliset tiivistelmät

1.4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) tehtävänä on ollut koordinoita liikennejärjestelmäsuunnitelman osaprojektien laatimista sekä kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitelma osaksi maakuntakaavatyötä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty:

- suunnittelu- ja vaikutusalue
- suunnittelussa käytettävien lähtötietojen hankintamenettely
- suunnitelman tavoitteet
- vaihtoehtojen ja vaikutusten tarkastelun periaatteet
- suunnittelutyön vaiheet ja osallistumisen järjestäminen
- aikataulu
- osalliset
- yhteystiedot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on kokonaisuudessaan esitetty liitteenä 1-0.

2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEET

2.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet on määritelty valtionhallinnon liikennesektorille esittämien valtakunnallisten tavoitteiden, maakuntakaavatyön tavoitteiden ja paikallisista tarpeista lähtevien tavoitteiden perusteella.

Tavoitteita määriteltäessä laadittiin ensin yhteenveto valtakunnallisista liikennesektorille asetetuista tavoitteista, joita ovat asettaneet valtioneuvosto, liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö ja Tiehallinto mm. seuraavissa yhteyksissä:

Liikenne- ja viestintäministeriön pitkän aikavälin liikennetavoitteissa (Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025) liikennepolitiikan tavoitealueiksi on määritelty:

- Liikennejärjestelmän palvelutaso ja kustannukset
- Turvallisuus ja terveys
- Sosiaalinen kestävyys
- Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen
- Luontoon kohdistuvat haitat

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (30.11.2000) käsittelee seuraavia aihealueita:

- Toimiva aluerakenne
- Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
- Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
- Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.1.2001 määrittelee liikenneturvallisuuden keskeisiksi pitkän aikavälin kehittämisaikaväliksi:

- Liikenneturvallisuuden arvostamisen
- Liikenteen kasvun hillinnän
- Teknologian oikean hyödyntämisen
- Taajamien turvallisuuden parantamisen
- Kuljettajiin vaikuttamisen
- Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentämisen sekä seurausten lieventämisen
- Alueellisen liikenneturvallisuustyön.

Tiehallinnon valtakunnallisten tieverkkoa koskevien toimintasuunnitelmien tavoiteosassa (TTS 2002-05, PTS 2015) korostuvat seuraavat asiat:

- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
- Elinkeinoelämän toimintaedellytykset
- Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo
- Liikenneturvallisuus
- Ympäristö

2.2 Paikallisten tavoitteiden määrittely

Valtakunnallisten liikennejärjestelmää koskevien tavoitteiden, maakuntakaavan tavoitteiden sekä Salossa 23.5.2001 pidetyn tavoiteseminaarin pohjalta laadittiin ensimmäinen luonnos Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman yleistavoitteista. Tavoitteita käsiteltiin liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjausryhmässä 7.6.2001 ja luonnosta tarkennettiin saatujen kommenttien ja käydyn keskustelun perusteella.

Työn alussa määriteltiin tässä kuvattavat liikennejärjestelmän kehittämisen yleistavoitteet. Yleistavoitteiden toteutumista ei välttämättä voi mitata yksittäisellä mittarilla. Yleistavoitteiden pohjalta määriteltiin myöhemmin osaprojekteissa konkreettisempia tavoitteita, joiden toteutumista voidaan seurata tai mitata.

Yleistavoitteet ryhmiteltiin kuuteen aiheoryhmään. Osa tavoitteiden aihepiireistä johdettiin suoraan valtakunnallisista liikennejärjestelmälle asetetuista tavoitteista ja määräytyi Salon seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön erityispiirteiden sekä seminaarissa ja ohjausryhmässä käytyjen keskustelujen perusteella. Aiheoryhmät muotoutuivat seuraaviksi:

1. Yhdyskuntarakenne
2. Seudun ulkoiset yhteydet
3. Seudun sisäiset yhteydet ja kuntien erityiskysymykset
4. Elinkeinoelämä ja matkailu
5. Elinympäristön laatu: ympäristö, turvallisuus ja esteettömyys
6. Yhteistyö

2.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelman yleistavoitteet

Yhdyskuntarakenne

Salon seudun ja kuntien yhdyskuntarakennetta pyritään kehittämään ja eheyttämään siten, että luodaan edellytykset henkilöautoliikenteen kasvun hidastumiselle ja samalla luodaan edellytykset joukko- ja kevytliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvamiselle. Keskeistä on pyrkiä hillitsemään

maankäytön hajaantumisen myötä tapahtuvaa eri toimintojen välisten etäisyyksien kasvua.

Tavoitteen saavuttamiseksi kiinnitetään erityistä huomiota nykyisen valtatie 1 varren maankäytön ja liikenneympäristön suunnitteluun joukko- ja kevytliikennettä suosivaksi. Seudun kunnat sitoutuvat toiminnassaan kehittämään E18-tien liittymäalueita kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti seudun kokonaisliikkumisen kannalta tarkasteltuna. Suuria liikennemääriä synnyttävät maankäytön kehittämishankkeet käsitellään maakuntakaavan yhteydessä hankkeiden vaikutuspiiriin kuuluvien kuntien avoimen yhteistyön merkeissä.

Seudun ulkoiset yhteydet

Seudun ulkoiset yhteydet luovat edellytyksiä Salon seudun kilpailukyvyyn parantumiselle edelleen. Pääpaino on erityisesti työmatkaliikenteen toimivuuden turvaamisessa sekä vaihtoehtojen tarjoamisessa henkilöauton käytölle. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa selvitetään valtakunnan pääliikenneverkkojen (Eurooppatie E18, rantarata, kantatie 52) tarjoama palvelutaso nykytilanteessa ja lähiaikoina toteutuvien hankkeiden valmistuttua. Samoin selvitetään liikenneyhteyksien kehittämistarpeet Hämeen suuntaan kantatien 52 kautta ja Länsi-Uudenmaan suuntaan seututien 186 kautta.

Suunnitelmassa selvitetään pitkän aikavälin kehittämistarpeet erityisesti raideliikenteen osalta. Tavoitteena on määritellä Salon seudun kuntien näkemys taajamajunaliikenteen käynnistämisestä Turun ja Salon välillä ja tutkia Turku – Salo junaliikenteen kehittämisen suhdetta valtakunnan muun rataverkon kehittämiseen. Tärkeimpiä ratkaistavia kysymyksiä on sitoutuminen valitun kehittämissuunnan edellyttämään maankäytön kehittämiskäytäntöön.

Seudun sisäiset yhteydet ja kuntien erityiskysymykset

Parannetaan alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa kehittämällä ja selkeyttämällä seudun sisäisen liikenteen yhteyksiä ja liikennepalvelujen tarjontaa. Tunnistetaan kuntien välisten yhteyksien kehittämistarpeet kaikilla liikennemuodoilla ja keskitetään voimavarat kunkin liikennemuodon kehittämisen osalta tarpeellisimpien yhteyksien turvaamiseen ja parantamiseen.

Avainasemassa on alempiasteisen tieverkon (mukaan lukien kadut, yleiset tiet ja yksityistiet) ympärivuotisen liikennöitävyyden turvaaminen. Tieverkon yhdistävyys ja riittävä kuntotila ovat edellytyksenä myös joukko- ja kevytliikenteen olemassaololle.

Selvitetään kuntien sisäisten sekä seudullisten kevytliikenneyhteyksien kehittämistarpeet pitkällä aikavälillä. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä ja olosuhteita kehitetään erityisesti taajamissa sekä yleisten teiden varsilla kuntakeskusten ja kylien kohdilla. Kevyen liikenteen turvallisuustoimenpiteiden ensisijaisena kohteena ovat koulumatkareitit.

Seudullisten kevyen liikenteen yhteyksien kehittämisessä painopistealueena on Salon kaupunkiseutu (Salo-Halikko-Muurla-Pertteli), erityisesti pyöräilyetäisyydellä Salon keskustasta sijaitsevat taajamat.

Elinkeinoelämä ja matkailu

Turvataan elinkeinoelämän sujuvat yhteydet tarvittavien kuljetusten osalta. E18 -tien avaaminen aluksi Turun suuntaan ja myöhemmin Helsingin suuntaan muuttavat kuljetusreitit erityisesti Salo-Halikko alueella. Turvataan raskaalle liikenteelle selkeät ja sujuvat yhteydet kaupunki- ja taajamarakenteen ohitse valtakunnan päätieverkkoon.

Tunnistetaan myös matkailu- ja lomaliikenteen kehittämistarpeet (erityisesti Teijon alueen ja merenrantavyöhykkeen hyödyntämisen kannalta) ja pyritään poistamaan havaittuja ongelmia kuitenkin siten, että ehdotettavat ratkaisut ovat perusteltavissa myös seudun oman yhdyskuntarakenteen kehittymisen kannalta.

Viitoitusta, opastusta ja muuta liikenneinformaatiota kehittämällä ohjataan raskas liikenne ja erikoiskuljetukset oikeille reiteilleen sekä parannetaan matkailijoiden palvelua.

Elinympäristön laatu: ympäristö, turvallisuus ja esteettömyys

Parannetaan ympäristön laatua, turvallisuutta ja soveltuvuutta eri väestöryhmille. Otetaan huomioon sekä maankäyttö- että liikenneratkaisujen suunnittelussa hankkeiden vaikutukset luonnonympäristön säilymiseen sekä rakennetun ympäristön laadun, turvallisuuden ja esteettömyyden paranemiseen.

Uusien hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan huomioon luonnonympäristön ja kulttuurihistoriallisten arvojen sekä rakennetun ympäristön asettamat erityisvaatimukset. Vähennetään ja korjataan olemassa olevia ongelmia mahdollisuuksien mukaan.

Ympäristön kannalta painopistealueita ovat pohjavesien suojaaminen sekä rakennetussa ympäristössä taajamatie- ja keskustasaneeraukset, viihtyisät kevyen liikenteen ympäristöt ja liikennemeluhaittojen vähentäminen. Vaarallisten aineiden kuljetukset ohjataan mahdollisimman riskittömille reiteille.

Tavoitteena on vähentää autoliikenteen aiheuttamia turvallisuusriskejä erityisesti taajamissa ja asuinalueilla. Liikenneympäristöön kohdistuvista turvallisuustoimenpiteistä etusijalla ovat edulliset ja nopeasti toteutettavat toimenpiteet. Liikenneympäristö rakennetaan esteettömäksi ja toimivaksi kaikkien väestöryhmien kannalta.

Otetaan huomioon myös hankkeiden välilliset vaikutukset pyrkimällä liikennesuorituksen minimointiin ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen toimintaedellytysten parantamiseen.

Yhteistyö

Luodaan toimintamalli ja periaatteet kuntien väliselle yleiskaavayhteistyölle erityisesti haja-asutusalueiden rakentamisen, kaupan suuryksikköjen sijoittumisen ja matkailuun liittyvien toimenpiteiden käsittelemiseksi seudun kokonaisvaltaisen kehittämisen turvaamiseksi ja kestävän kehityksen periaatteiden huomioonottamiseksi.

Pyritään kehittämään kuntien ja valtion viranomaisten välisen yhteistyön muotoja liikennejärjestelmän tehokkaan ja tarkoituksenmukaisen toteuttamisen turvaamiseksi. Avainasemassa on hankkeiden toteuttamis- ja rahoitusmallien sopiminen aiesopimusmenettelyn yhteydessä, jolloin pyritään sopimaan myös maankäyttöyhteistyöstä merkittävien hankkeiden yhteydessä.

2.4 Vaihtoehtoisia kehittämisstrategioita

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa käynnistettäessä arvioitiin, millaisia vaihtoehtoisia strategioita liikennejärjestelmän kehittämiseksi Salon seudulla voitaisiin muodostaa. Kehittämisstrategialla tarkoitetaan tässä liikennepoliittisia ja muita periaatteita, joiden mukaisesti kehittämisessä painotetaan eri näkökohtia. Vastaavissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja tieverkon kehittämissuunnitelmissa on usein vertailtu esimerkiksi seuraavan kaltaisia strategioita:

- Alueellista tasapuolisuutta, liikkumisen tasa-arvoa ja seudun taloudellisen kasvun jakautumista laajalle alueelle painottava strategia voi tarkoittaa esimerkiksi panostamista myös poikittaisyhteyksiin ja haja-asutusalueiden joukkoliikennepalveluihin.
- Kuntakeskusten kehittämistä tukevassa strategiassa ohjataan maankäytön kasvu ensisijaisesti keskuksiin sekä pyritään luomaan toimiva ja vetovoimainen keskusverkko Salon seudulle. Liikennejärjestelmän kannalta se tarkoittaisi esimerkiksi panostusta Salon, Halikon, Someron ja muiden taajamakeskustojen katuverkon saneerauksiin sekä taajamien kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen järjestelyihin.

- Päätie- ja pääkatuverkon sujuvuutta sekä kuljetusten varmuutta ja taloudellisuutta painottavassa strategiassa panostettaisiin todennäköisesti lähinnä päätie- ja -katuhankkeisiin, kuten Salon itäiseen ohitustiehen, teollisuusalueiden yhteyksiin sekä nykyisen valtatie 1 rakentamiseen seututiekiksi.
- Liikenteen turvallisuutta, seudun asumisviihtyisyyttä ja ympäristöhaittojen vähentämistä painottava strategia korostaisi esimerkiksi panostamista liikenteen ohjaamiseen pois asuinalueilta, kevyen liikenteen järjestelyjä ja muita liikenneturvallisuustoimenpiteitä, investointeja pääteiden pohjavesisuojausjauksiin, melusteisiin jne.
- Kestävän kehityksen periaatteita painottava strategia voisi tarkoittaa painotusta raideliikenteeseen, joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen.

Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisstrategian valinta on tehtävissä nyt suunnitelman yhteenvetovaiheessa, kun on tiedossa eri osaselvityksissä kerätyt lähtötiedot ja esille tulleet kehittämistarpeet. Kehittämistarpeita on nyt arvioitava suhteessa mm. taloudellisiin resursseihin. Valittava strategia ei välttämättä ole mikään edellä luetelluista vaan voi olla myös niiden yhdistelmä.

3 LÄHTÖTIEDOT JA AIKAISEMMAT SELVITYKSET

3.1 Väestö ja työpaikat

Salon seutukunnan alueella oli kesäkuussa 2001 noin 62 500 asukasta. Noin 60 % seudun väestöstä keskittyy tiheimmin asutulle alueelle Saloon ja sen lähitaajamiin Halikkoon, Muurlaan ja Pertteliin. Seutukunnan asukasmäärä kunnittain ilmenee taulukosta 1.

Taulukko 1. Asukasmäärät Salon seudun kunnissa 30.6.2001 (Varsinais-Suomen liitto)

Salo	24 537
Somero	9 744
Halikko	9 164
Perniö	6 120
Pertteli	3 722
Kisko	1 919
Kiikala	1 890
Kuusjoki	1 862
Muurla	1 427
Suomusjärvi	1 324
Särkisalo	764
yhteensä	62 473

Seutukunnan taajaan rakennetut alueet ja niiden sijainti liikenneverkkoon nähden esitetty liitekartalla 1-2. Asutuksen sijoittuminen ja asukastiheys Salon seutukunnan eri osa-alueilla alueella on esitetty liitekartalla 2-0.

Työpaikat

Salon seudulla oli vuonna 1999 yhteensä noin 28 200 työpaikkaa. Suurimmat työpaikkamäärät ovat Salossa n. 16 500, Somerolla n. 3 400, Halikossa n. 2 400 kpl ja Perniössä n. 2 000. Seudun työpaikkaomavaraisuus oli 102 % (Tilastokeskus). Liikenneverkolla tämä näkyy voimakkaina Saloon suuntautuvina työmatkaliikenteen virtoina.

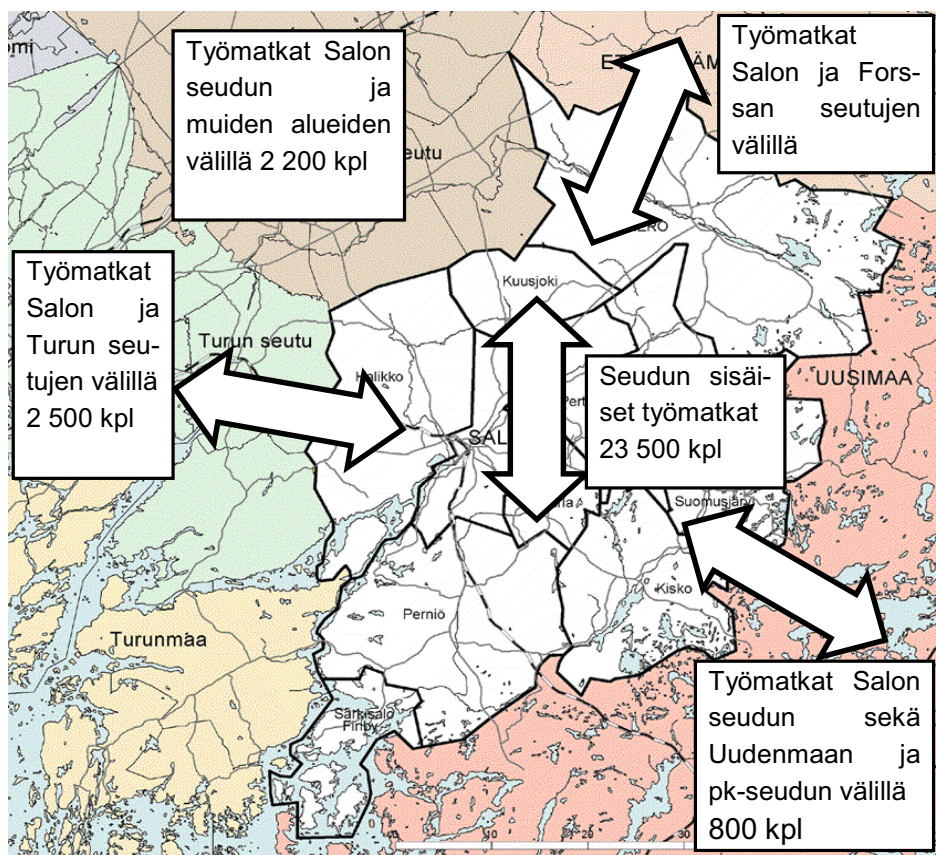
Seudun kuntien asuin - työpaikkatilasto eli ns. pendelöintitilasto on esitetty liitteessä 1-3.

Asuin- ja työpaikkatietojen perustella Salon seudulla tehdään noin 29 500 päivittäistä työmatkaa (taulukko 3). Käytännössä ei liikenteessä näkyviä matkoja tehdä aivan näin paljon vuorotöiden, vapaa- ja lomapäivien, liikkuvan työpaikan ym. syiden takia. Pendelöintitilasto kuvaakin lähinnä työmatkojen yleistä suuntautumista.

Taulukko 2. Työpaikat Salon seudun kunnissa.1999 (Tilastokeskus)

Salo	16 519
Somero	3 412
Halikko	2 383
Perniö	2 022
Pertteli	1 142
Kisko	459
Kiikala	568
Kuusjoki	628
Muurla	481
Suomusjärvi	407
Särkisalo	224
Yhteensä	28 245

Tilaston mukaan noin 80 % työmatkoista (n. 23 500 matkaa) on Salon seudun sisäisiä matkoja (kuva 1). Salon seudun ja muiden alueiden välisistä työmatkoista valtaosa tehdään Turun ja Salon seutujen välillä.



Kuva 1. Salon seudun työmatkojen suuntautuminen (Tilastot: Varsinais-Suomen liitto, 1997)

3.2 Elinkeinotoiminta, matkailu ja vapaa-aika

Elinkeino- ja yritystoiminta

Salon seudulla on noin 3 200 yritystoimipaikkaa (v. 1999 tieto). Näistä sijaitsee Salossa noin 1 400 kpl. Yritykset työllistivät Salon seudulla noin 18 000 henkeä. Työpaikkojen jakautuma alkutuotantoon, jalostukseen ja palveluihin on esitetty taulukossa 3. Jakautumasta voi todeta, että Salon seudulla on muuhun Varsinais-Suomeen verrattuna suhteessa enemmän alkutuotantoon ja jalostukseen liittyviä työpaikkoja, kun taas palvelusektori työllistää Salon seudulla suhteellisesti vähemmän kuin muualla maakunnassa.

Liikenteen kannalta tämä viittaa siihen, että Salon seudulta suuntautuu ostos- ja asiointimatkoja paljon myös seudun ulkopuolelle eli lähinnä Turun seudulle. Toisaalta Salon seudulle suuntautuu paljon työmatkoja sekä teollisuuden kuljetuksia.

Taulukko 3. Työpaikkojen jakautuma (%) vuonna 1999

	Alkutuotanto	Jalostus	Palvelut	Tuntematon
Salon seutu	7,9	45,5	44,4	2,1
Turun seutu	1,9	28,6	67,1	2,4
Varsinais-Suomi	5,0	32,3	60,2	2,5

Maa- ja metsätalous

Salon seutukunnan alueella on yhteensä n. 2 200 maatilaa. Seutukunnan alueella on yli 81 000 pellohehtaaria, joka on lähes 4 % koko maan peltopinta-alasta. Maatalouskoneita ja -tuotteita kuljetetaan tieverkolla runsaasti. Tilakoon kasvaessa myös kuljetusmatkat pitenevät. Maataloustuotteitten osalta on huomattava Salon tehtaille syksyisin suuntautuvat juurikaskuljetukset. Näistä osa tulee Someron suunnalta Salon keskustan läpi.

Seudulta lähteviä ja seudun kautta kulkevia puutavarakuljetuksia suuntautuu mm. Lohjan Kirkniemen tehtaille sekä Koskella ja Karinaisissa sijaitseville sahoille.

Matkailu

Salon seutukunnan merkittävin matkailukohde on Perniössä sijaitseva Meri-Teijon matkailualue. Vuotuisten kävijöiden määräksi on arvioitu noin 50 000 ja majoitusvuorokausia on noin 30 000 (v. 2000). Käynnissä olevan matkailun kehittämissuunnitelman tavoitteena on kaksinkertaistaa kävijämäärät vuoteen 2010 mennessä (Teijon matkailualueen kehittämissuunnitelma 2000).

Salon urheilupuisto on alueella merkittävä urheilutoimintojen keskittymä.

Muissa kunnissa on lukuisia pienempiä kävijämääriä vetäviä matkailukohteita, jotka liittyvät mm. rannikkoseutuun, kartanoihin, historiallisiin kohteisiin, luontokohteisiin ja harrastuksiin.

Vapaa-ajan asunnot

Seudulla on yhteensä noin 8 500 vapaa-ajan asuntoa, joka on erittäin suuri määrä verrattuna seudun noin 27 700:aan vakituiseen asuntoon. Lukumääräisesti eniten vapaa-ajan asuntoja – lähes 2000 kpl - on Somerolla. Tämä on samaa suuruusluokkaa kuin Varsinais-Suomen saariston tiheän kesäasutuksen paikkakunnilla. Suhteessa väkilukuun eniten vapaa-ajan asuntoja seudulla on Särkisalossa, jossa niitä on noin 660 kpl.

Liikenteessä koko Varsinais-Suomen vapaa-ajan asuntojen suuri määrä merkitsee liikenteen vilkastumista kesä- ja loma-aikoina sekä viikonloppuliikenteen ruuhkahuippuja pääteillä.

Taulukko 4. Vapaa-ajan asuntojen määrä Salon seutukunnan kunnissa vuonna 1998 (lähde: Varsinais-Suomen liitto)

KUNTA	Vapaa-ajan asuntoja kpl
HALIKKO	701
KIIKALA	751
KISKO	1 343
KUUSJOKI	162
MUURLA	252
PERNIÖ	1 001
PERTTELI	463
SALO	69
SOMERO	1 948
SUOMUSJÄRVI	1 176
SÄRKISALO	663
Yhteensä	8 529

3.3 Liikennejärjestelmän kustannukset

Tie- ja ratahallinnon sekä kuntien vuosittain liikenteeseen ja liikenneverkkoon kohdistuvia investointeja ja ylläpitokustannuksia on arvioitu eri osapuolille tehdyn kyselyn perusteella. Yhteenveto kyselyn tuloksista on esitetty taulukossa 6. Huomattakoon, että luvut on nähtävä vain suuruusluokkaa kuvaavina arvioina, sillä osassa kuntia luvut perustuvat v. 2000 toteutuneisiin tietoihin, osassa v. 2001 talousarvioon ja eräissä kunnissa usean vuoden keskiarvoon.

Tarkasteluun ei ole sisällytetty E18 moottoritien kustannuksia, koska hanke on mittakaavaltaan poikkeuksellisen suuri ja kestää vain muutaman vuoden. Näin karsittu laskelma kuvaa paremmin ns. normaalia liikenneverkon kehittämisen investointien tasoa seudulla.

Seudun liikenneverkkoon tehtävät vuosittaiset investoinnit ovat suuruusluokaltaan noin 5,5 milj. € (32,5 milj.mk), josta valtion osuus on noin 1,9 milj. € (11,2 milj.mk) ja kuntien 3,6 milj. € (21,3 milj.mk).

Valtion tie- ja rataverkon vuosittaiseen hoitoon ja ylläpitoon käytetään noin 5,9 milj. € (35 milj. mk) vuodessa. Kuntien ylläpitämän tie- ja katuverkon hoitoon käytetään noin 2,1 milj. € (12,6 milj.mk) vuodessa, jonka lisäksi kunnat tukevat yksityisverkon ylläpitoa noin 0,6 milj. €:lla (3,5 milj. mk) vuodessa.

Joukkoliikenteen tukeen ja ostoliikenteeseen seudun kunnat käyttävät noin 2,7 milj. € (14,5 milj.mk) vuodessa.

Taulukko 5. Arvio Seudun liikenneverkon vuosittaisista investoinneista ja ylläpitokustannuksista. Kustannukset on ilmoitettu keräämisajankohdan mukaan markkoina. Luvut on nähtävä vain suuruusluokkaa kuvaavina arvioina, koska ne perustuvat osin eri lähteisiin ja vuosien kustannuksiin. Arviota tarkennetaan liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteenvedon yhteydessä.

	Investoinnit	Hoito ja ylläpito	Joukkoliikenn etuki ja ostoliikenne	Tuki yksityisteiden ylläpitoon
	mk / vuosi	mk / vuosi	mk / vuosi	mk / vuosi
Turun tiepiiri v. 2001 (ilman E18-hanketta)	11 200 000 *	33 200 000 *		
Ratahallinto-keskus		2 000 000		
Yhteensä	11 200 000	35 200 000		
Kunnat:				
Halikko	1 600 000	1 300 000	2 041 000	500 000
Kiikala	250 000	50 000	909 000	250 000
Kisko	150 000	110 000	1 073 000	300 000
Kuusjoki	50 000	40 000	865 000	185 000
Muurla	1 000 000	300 000	566 000	100 000
Perniö	430 000	600 000	2 890 000	300 000
Pertteli	927 000	443 500	1 170 000	330 000
Salo	15 000 000	8 800 000	2 018 000	330 000 **
Somero	1 600 000	690 000	3 321 000	920 000
Suomusjärvi	147 000	105 000	629 000	156 500
Särkisalo	100 000	200 000	352 000	130 000
Kunnat yhteensä	21 254 000	12 638 500	15 834 000	3 501 500

* Tiepiirin hoito- ja ylläpitomenojen sekä mm. pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden osalta käytetty osittain laskennallisia arvoja. Liikenteen hallinnan, suunnittelun ja tiehallinnon oman toiminnan osalta ei ole laskettu Salon seutukunnan kuluja. Tiepiirin laskelma investoinneista sisältää myös 1,4 Mmk kuntien rahoitusosuuksia.

** Salon kaupunki auraa myös tiekuntien tiet.

3.4 Ympäristö

Tiedot suojelukohteista Salon seutukunnan kunnissa

Maakuntakaavassa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ovat keskeisiä myös ympäristökysymykset. Suunnittelutyötä varten on laadittu yhteenveto suojelukohteita ja muuta ympäristötietoa koskevista selvityksistä seudun kuntien alueelta. Alue on laaja ja ympäristöä koskevaa lähtötietoa on käytettävissä suhteellisen paljon, joten seuraavassa on kuvailtu vain lyhyesti Salon seutukunnan kunnista olevia luontoa koskevia tietoja, sekä lueteltu joidenkin merkittävimpien selvitysten (mm. valtakunnalliset suojeluohjelmat) perusteella kunnissa olevia arvokkaita luontokohteita.

Varsinais-Suomen liitossa on koottu selvitys Salon seudun luontokohteista ja –alueista, joka on arvotettu yhteistyössä Lounais-Suomen ympäristökeskuksen kanssa. Tämä selvitys sisältää myös paikalliset kohteet.

Halikko

Halikon luontoa on tutkittu mm. moottoritelinjauksen suunnittelun yhteydessä. Yksittäisiä tietoja löytyy mm. Viurilanlahdelta, Varesjoelta, Vaisakosta, Vuorelanmäeltä ja Klinkanmäeltä. Tarkempi luontoselvitys on tehty Viurilanlahdelta, Halikon rantayleiskaava-alueelta sekä Halikon manneralueelta. Myös koko kunnan linnustoa ja putkilokasvistoa on tutkittu jonkin verran. Kunnan alueella sijaitsee mm. neljätoista arvokasta kallioaluetta, peräti kaksikymmentä arvokasta perinnebiotooppia, valtakunnallisiin soidensuojelu-, lintuvesiensuojelu- ja lehtojensuojeluohjelmiin kuuluvia alueita, valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, neljä Natura-kohdetta sekä kaksi ehdotettua Natura-kohdetta.

Kiikala

Laajemmin Kiikalan luontoa on selvitetty mm. Someron–Kiikalan harjuseutukaavan yhteydessä. Tarkempia luontotietoja on mm. Varesjoelta ja Hyppärän harjualueelta. Koko kunnasta on tehty kattava kasvillisuus selvitys ja Omenajärvestä linnustoselvitys. Lisäksi kunnan alueella on mm. koskiensuojelulakikohde, seitsemän arvokasta kallioaluetta, kolmetoista arvokasta perinnebiotooppia, soidensuojelu-, lintuvesiensuojelu-, harjunsuojelu- ja vanhojen metsien suojeluohjelmiin kuuluvia alueita, erityissuojelua vaativa vesistö sekä kolme Natura-kohdetta.

Kisko

Kiskossa on meneillään olevan Salon seudun maakuntakaavatyön selvitysten lisäksi tehty jonkin verran mm. lajikohtaisia putkilokasvi-, nilviäis- ja linnustoselvityksiä, Kiskonjoen kehittämissuunnitelma sekä koko kunnan kattava kasvillisuus selvitys. Vastikään on tehty myös Kiskon rantayleiskaavan luontoselvitys. Tarkempia tietoja on mm. Korkianniemen

kalliolta, Orijärveltä sekä Lemulanrinteeltä. Kunnassa on mm. koskiensuojelulakikohde, erityissuojelua vaativa vesistö, kuusi arvokasta perinnebiotooppia, viisitoista arvokasta kallioaluetta, valtakunnallisiin soidensuojelu-, harjijensuojelu-, lehtojensuojelu- ja rantojensuojeluohjelmiin kuuluvia alueita sekä peräti kahdeksan Natura-kohdetta.

Kuusjoki

Laajemmin Kuusjoen luontoa on selvitetty Someron–Kiikalan harjuseutukaavan yhteydessä. Tämän lisäksi kunnassa on tehty kaksi muuta merkittävämpää luontoselvitystä, joista toinen on koko kunnan kattava; jälkimmäinen on vuodelta 1998. Kunnassa sijaitsee mm. neljä arvokasta perinnebiotooppia, yksi arvokas kallioalue, valtakunnallisiin soidensuojelu- ja vanhojen metsien suojeluohjelmiin kuuluvia alueita, yksi Natura-kohde ja yksi ehdotettu Natura-kohde.

Muurla

Muurlan luontoa on tutkittu mm. moottoritielinjauksen suunnittelun ja meneillään olevan Salon seudun maakuntakaavatyön yhteydessä. Kunnassa on mm. kolme arvokasta perinnebiotooppia, neljä arvokasta kallioaluetta, koskiensuojelulakikohde, erityissuojelua vaativa vesistö, sekä viisi arvokasta kallioaluetta.

Perniö

Perniön linnustoa on tutkittu jonkin verran ja myös lajikohtaisia putkilokasvi-, perhos- ja nilviäistutkimuksia on tehty. Kiskonjoelta, Punassuolta, Teijon retkeilyalueelta, Laukanlahdelta ja Latokartanonkoskelta on tarkempia luontoa koskevia tietoja. Koko kunnan kattava putkilokasviselvitys on melko vanha. Kunnan alueella sijaitsee mm. soidensuojelu- ja luonnonsuojelualueet, koskiensuojelulakikohde, erityisesti suojeltava vesistö, kahdeksan arvokasta perinnebiotooppia, peräti kaksikymmentäkolme arvokasta kallioaluetta, valtakunnallisiin soidensuojelu-, lintuvesiensuojelu- ja lehtojensuojeluohjelmiin kuuluvia alueita, sekä neljä Natura-kohdetta.

Pertteli

Perttelistä on olemassa luontoselvitykset Kalkkimäestä ja Kurajokilaaksosta. Kunnan alueella on mm. valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, kuusitoista arvokasta perinnebiotooppia, kolme arvokasta kallioaluetta, erityissuojelua vaativa vesistö, yksi Natura-kohde ja kaksi ehdotettua Natura-kohdetta.

Salo

Salon luontoa on selvitetty laajemmin mm. moottoritielinjauksen yhteydessä sekä meneillään olevan Salon yleiskaavatyön yhteydessä. Koko kunnan kattava yleiskaavan luontoselvitys vastannee nykylainsäädännönkin tarpeita. Lisäksi Salosta on olemassa vanhempia tietoja mm. linnustosta. Kunnassa

on tehty myös kasvillisuuskartoitus. Salossa sijaitsee mm. kolme arvokasta perinnebiotooppia, yhdeksän arvokasta kallioaluetta, koskiensuojelulakikohde, erityissuojelua vaativa vesistö, valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, valtakunnallinen soidensuojeluohjelmakohde sekä yksi Natura-kohde.

Somero

Someron luontoa on tutkittu mm. Someron–Kiikalan harjuseutukaavan yhteydessä. Somerolta on olemassa mm. hyönteis-, nilviäis- ja putkilokasvitutkimuksia. Lisäksi tarkempia tietoja löytyy mm. Rekijoen laaksosta, Häntälästä, Salkolasta, Holman saaresta, Hyppärän–Kaskistonnummen harjualueelta sekä Oinasjärveltä. Kunnan kattava kasvistoselvitys on melko vanha. Kunnassa on mm. kahdeksan arvokasta perinnebiotooppia, seitsemän arvokasta kallioaluetta, soidensuojelualue, erityissuojelua vaativa vesistö, valtakunnallisia soidensuojelu-, harjunsuojelu-, lehtojensuojelu- ja vanhojen metsien suojeluohjelmakohteita, seitsemän Natura-kohdetta sekä kaksi ehdotettua Natura-kohdetta.

Suomusjärvi

Koko Suomusjärven kunnasta on kattava kasvillisuus selvitys. Kunnassa on tehty lisäksi mm. lajikohtaisia putkilokasviselvityksiä ja erillisiä luontoselvityksiä mm. Kiskonjoelta, Laukkakalliolta, Omenajärveltä ja Lemulanrinteeltä. Kunnassa on mm. kaksi arvokasta perinnebiotooppia, kuusi arvokasta kallioaluetta, koskiensuojelulakikohde, erityissuojelua vaativa vesistö, valtakunnallisiin soidensuojelu-, lintuvesiensuojelu-, harjunsuojelu-, lehtojensuojelu- ja vanhojen metsien suojeluohjelma-alueita sekä seitsemän Natura-kohdetta.

Särkisalo

Särkisalossa on tehty kunnan kattavia luettelomaisia luontoselvityksiä. Lisäksi kunnasta on olemassa mm. putkilokasviselvityksiä, vanha koko kunnan kattava linnustoselvitys ja tarkempia luontotietoja Petun saaresta, Niksaaresta ja Kirkonkylän osayleiskaava-alueelta. Särkisalossa on mm. koskiensuojelulakikohde, yksitoista arvokasta kallioaluetta, viisi arvokasta perinnebiotooppia, valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan kuuluva alue sekä kaksi Natura-kohdetta.

Tiehallinnon ympäristötieto

Turun tiepiirillä on käytettävissään mm. Natura-alueiden ja em. suojelukohteiden lisäksi tietoa pohjavesialueista, liikennemelualueista ja päästöistä. E18-moottoritien suunnitteluun liittyen on tehty useita ympäristöön liittyviä selvityksiä. Pohjavesisuojausten osalta on tehty toimenpiteiden kiireellisyyslista. Liikennemelun osalta on vuonna 1997 tehty melutarkastelut yleisten teiden osalta, käytännössä Salon ja Someron

alueiden vilkkaimpiin teihin painottuen. Liikenteen päästöistä on tehty Salon kaupungin vetämä tutkimus, jossa Turun tiepiiri on ollut mukana.

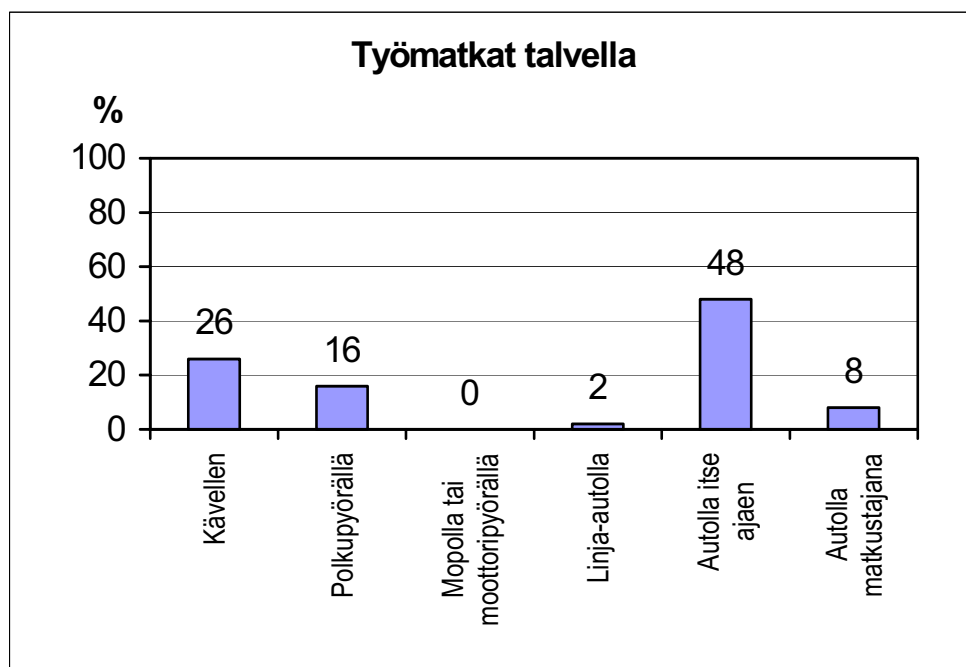
4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILAN KUVAUS

4.1 Henkilöliikenteen matkat ja kulkutavat

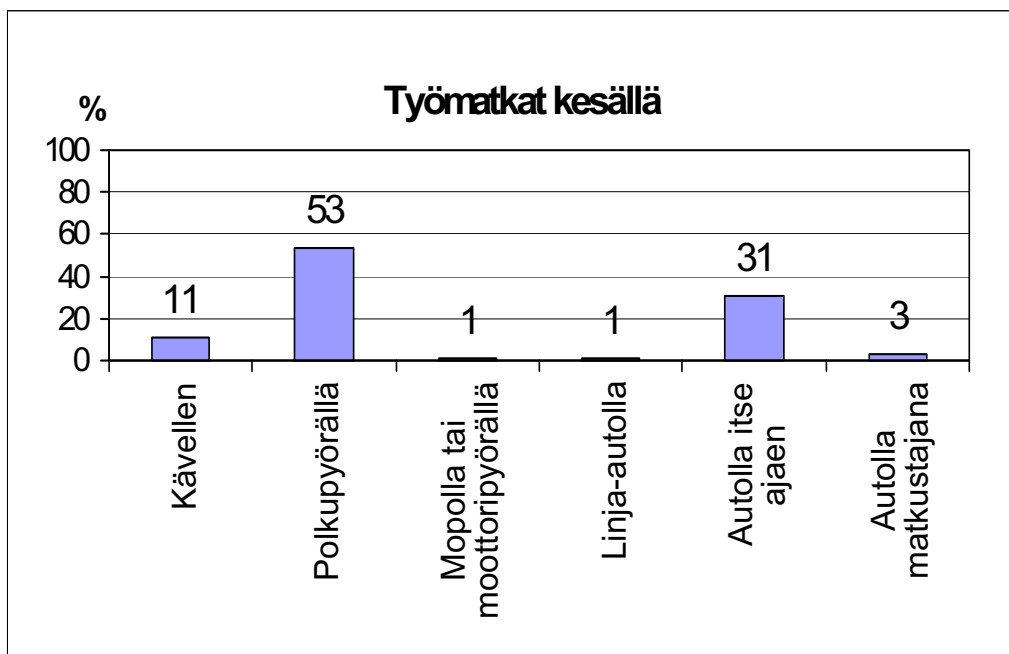
Salon yleiskaavaan liittyen tehtiin Salon kaupungin asukkaille asukaskysely, jossa selvitettiin mm. henkilömatkojen kulkutapoja. Kyselyn tuloksia on esitetty kuvissa 3, 4 ja 5. Tuloksia ei voi yleistää koko Salon seutukuntaa koskeviksi, mutta ne kuvaavat suhteellisen suurta osaa Salon seudun henkilöliikenteestä. Voidaan olettaa, että myös Halikon taajama-alueella kulkutapajakauma on samankaltainen kuin Salossa.

Salossa työmatkoja tehdään kesällä eniten polkupyörällä (53 %) ja henkilöautolla (31 %). Talvella suosituimmat kulkutavat ovat henkilöauto (48 %) ja kävely (26 %).

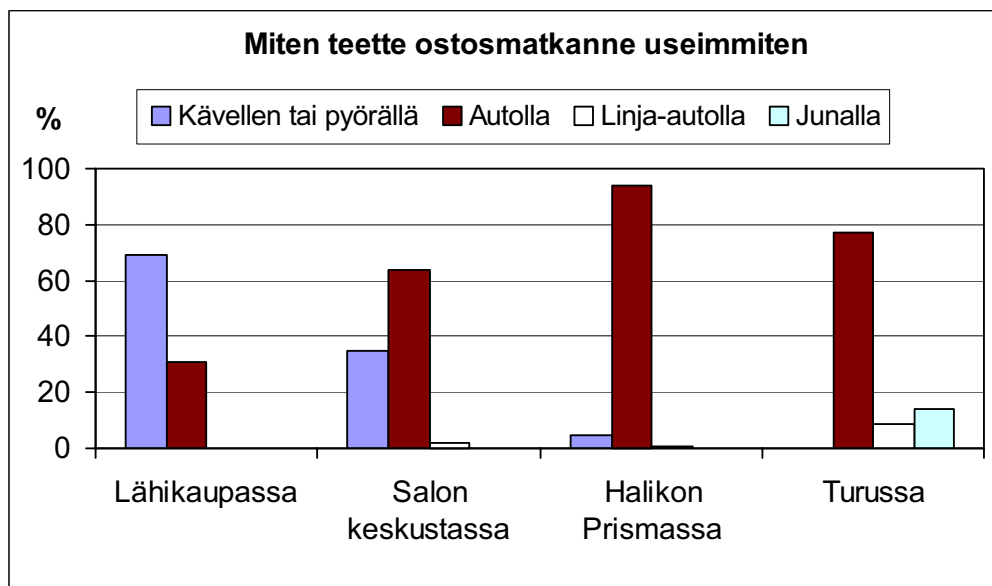
Ostos- ja asiointimatkoilla lähikaupassa käydään yleisimmin jalan tai pyörällä (69 %). Salon keskustassa ostosmatkat tehdään yleisimmin autolla (64 %) mutta myös jalan tai pyörällä tehdään keskustassa suhteellisen paljon ostosmatkoja (35 %). Ostosmatkat Salosta Halikon automarkettiin taas tehdään lähes yksinomaan henkilöautolla (94 %).



Kuva 3. Työmatkojen kulkumuotojakauma Salossa talvella (lähde: Esisuunnittelijat Oy, Salon yleiskaava, asukaskysely, 2001)



Kuva 4. Työmatkojen kulkumuotojakauma Salossa kesällä (lähde: Esisuunnittelijat Oy, Salon yleiskaava, asukaskysely, 2001)



Kuva 5. Ostosmatkojen kulkumuotojakauma Salossa (lähde: Esisuunnittelijat Oy, Salon yleiskaava, asukaskysely, 2001)

4.2 Tie- ja katuverkko

Salon seudun tieverkko ja sen liikennetietoja on kuvattu liitekartoilla, joissa on esitetty:

- GT-kartan ote Salon seudulta 1:200 000 (liite 1-1)
- ote Tiehallinnon tienumerokartasta, josta ilmenee yleisten teiden verkko ja sen luokitus valta- ja kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin (liite 1-4)
- Tiehallinnon tierekisteriin perustuva tieto yleisten teiden liikennemäärästä vuonna 1998 keskivuorokausiliikenteenä mitattuna (liite 1-5)
- yleisten teiden nopeusrajoitukset (liite 1-6).

Päätieverkon liikennemäärän kehitystä viime vuosina sekä liikennemäärän kausivaihtelua on kuvattu liitteessä 1-7, johon on koottu yhteenvetotiedot valtatiellä 1 Muurlan kohdalla sijaitsevasta liikenteen automaattisesta mittauspisteestä vuosilta 1994 - 98.

Seudun valta- tai kantatietasoisia liikenneväyliä ovat:

- valtatie 1 Turku – Salo - Helsinki
- kantatie 52 Jokioinen – Somero – Salo - Tammisaari
- Someron alueella kulkee muutaman kilometrin matkalta valtatie 2 Helsinki - Pori sekä valtatie 10 Turku - Hämeenlinna - Tuulos
- Uusi valtatie 1 eli E18-tien Salon taajama-alueen ohittava moottoritieinjais on valmistumassa vuonna 2003, jolloin nykyinen valtatie 1 muuttuu luokaltaan seudulliseksi väyläksi

Keskeisiä seudullisia tieyhteyksiä ovat:

- maantie (seututie) 186 Salo – Mustio – Inkoo
- maantie (seututie) 224 Halikko - Aura
- maantie (seututie) 280 Somero – Nummi-Pusula.

Salon kaupungin alueella keskeisiä seudullista liikennettä välittäviä pääkatualueita ovat Halikontie – Mariankatu – Raatihuoneenkatu – Perniöntie, Annankatu – Hämeentie, Turuntie – Helsingintie sekä Salonkatu.

4.3 Rataverkko

Aleen läpi kulkee Helsinki – Turku rata. Rata on äskettäin perusparannettu ja sillä voidaan liikennöidä Penedolino-junilla 220 km/h ja Intercity-junilla 140 - 160 km/h huippunopeuksilla. Käytännössä suurimpia nopeuksia voidaan käyttää vain tietyillä rataosuuksilla. Nykyisen radan puutteena on yksiraiteisuus, joka rajoittaa junavuorotarjonnan lisäämistä. Henkilöliikenteen asema on nykyisin vain Salossa.

Maankäyttösuunnitelmissa on aluevaraus Espoo – Lohja – Salo eli ns. ELSA-radan rakentamiselle. ELSA-rata on aikanaan suunniteltu suurnopeusjunille, mutta suunnitelmaa ei ole tarkistettu ajan tasalle.

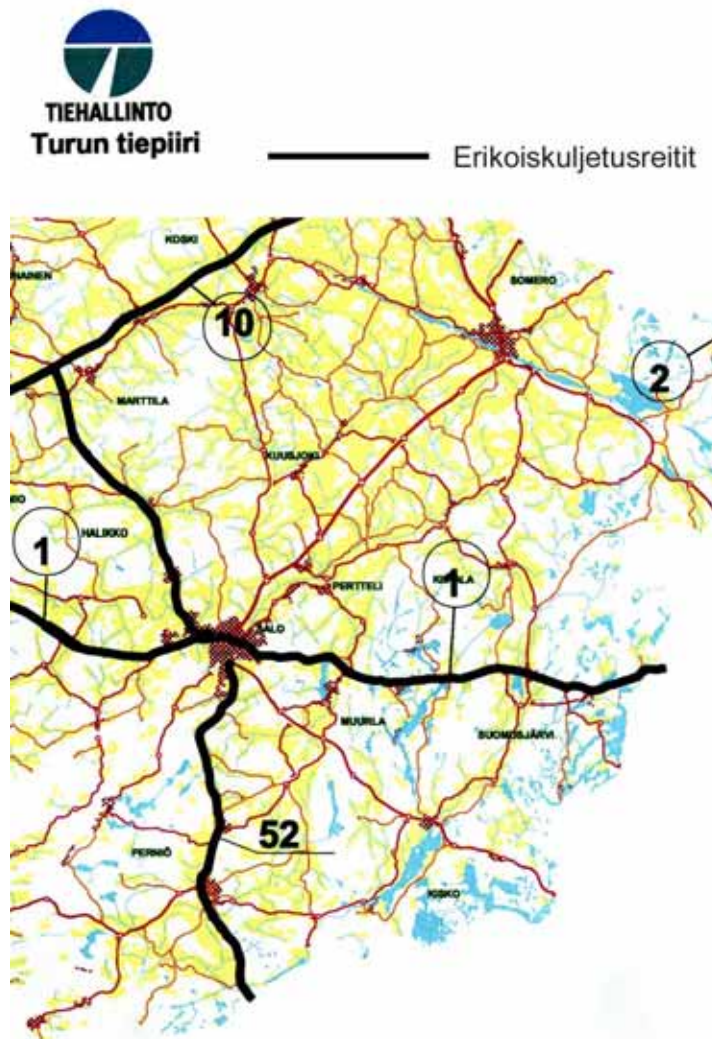
4.4 Tavaraliikenne

Tärkeimmät tavaraliikennettä synnyttävät kohteet seudulla ovat Salon Meriniityn teollisuusalue, rautatieasema sekä Halikon Asemaseudulla sijaitseva teollisuusalue. Tavaraliikenteen virtoja kulkee myös mm. Salon ja Halikon kaupan suuryksiköihin, Someron kaupungin keskusta- ja teollisuusalueille sekä lähes kaikissa seudun kunnissa sijaitseviin yksittäisiin teollisuus- ja tuotantolaitoksiin. Keskeiset tavaraliikenteen kuljetusreitit seudulla ovat valtatie 1 ja kantatie 52. Nämä ovat samalla tärkeimmät erikoiskuljetusten reitit. Erikoiskuljetusten reitit, joilla on mahdollista kuljettaa ylikorkeita kuormia 7,0 metrin korkeuteen asti, on esitetty kuvassa 6.

Helsinki – Turku radalla on myös tavarajunaliikennettä, mutta rataosuuden tavaraliikenne ei volyymiltaan kovin suurta verrattuna valtatie 1 tavaraliikenteeseen sekä muuhun valtakunnan rataverkkoon.

Keskeisiä puutteita tavaraliikenteen osalta ovat

- Meriniityn teollisuusalueen yhteydet etelään ja pohjoiseen kantatielle 52
- Yhteydet etelästä kantatieltä 52 itään ja pohjoiseen. Nykyisin tämä Salon kaupungin läpi kulkeva raskas liikenne käyttää pääosin reittiä Mariankatu – Annankatu – Hämeenkatu.
- Raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen puute Salo-Halikko taajamavyöhykkeellä
- Seudun alemman tieverkon kuntoon ja talvikunnossapitoon liittyvät ongelmat.
- rataverkon kapasiteetti, joka rajoittaa myös tavarakuljetuksia rantaradalla



Kuva 6. Erikoiskuljetusten reitit

4.5 Kevyen liikenteen väylät ja verkostot

Laajoja kevyen liikenteen väylien verkostoja on seudulla lähinnä Salon ja Someron taajama-alueilla. Salon ja Someron kevyen liikenteen verkostot on esitetty liitekartoilla 1-9 ja 1-10.

Mualla Salon seudulla on lähinnä yksittäisiä yleisten teiden varrella kulkevia kevyen liikenteen väyliä, jotka on esitetty liitekartalla 1-8.

Kevyen liikenteen roolia seudun liikennejärjestelmässä sekä kevytliikenneverkoston kehittämistarpeita käsitellään tarkemmin osaselvityksessä E "Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen".

Kevyen liikenteen liikenneturvallisuusongelmia ja toimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi tarkastellaan osaselvityksessä B ”Liikenneturvallisuus”.

4.6 Joukkoliikenne

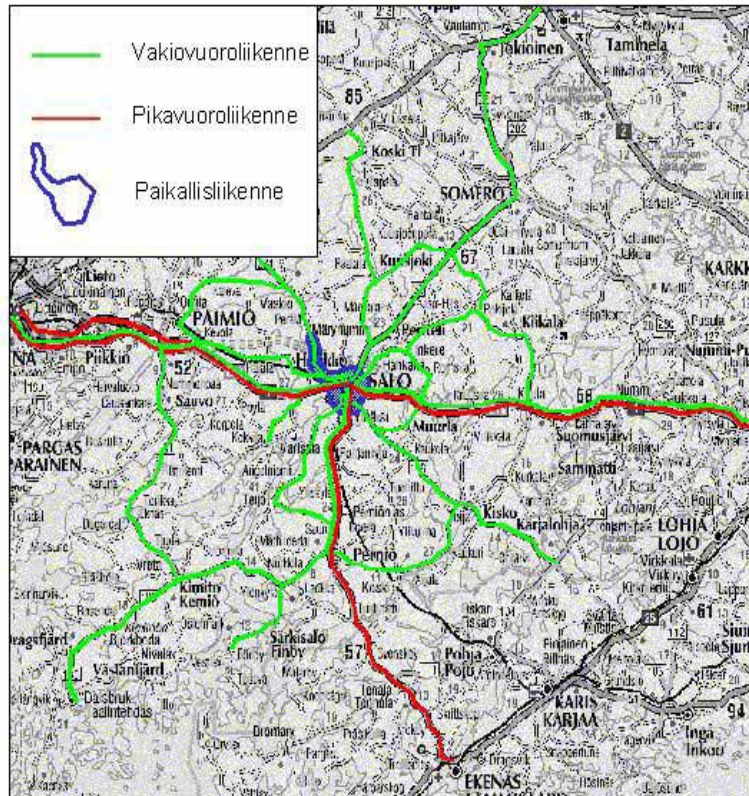
Salon seudun merkittävimmät linja-autoliikenteen reitit on esitetty kuvassa 7 ja Salon kaupungin paikallisliikennereitit kuvassa 8. Kaukoliikenteen bussien tärkein reitti on valtatie 1, jolla kulkee vajaa 100 pika- ja express-vuoroa sekä noin 35 vakiovuoroa päivässä.

Tärkein bussiliikenteen terminaali on Salon linja-autoasema. Salon seudulla on käytössä seutulippu.

Helsinki – Turku radan ainoa matkustaja-asema on nykyisin Salossa. Salosta on yhteys pikajunalla Helsingin ja Turun suuntaan 15/16 kertaa päivässä.

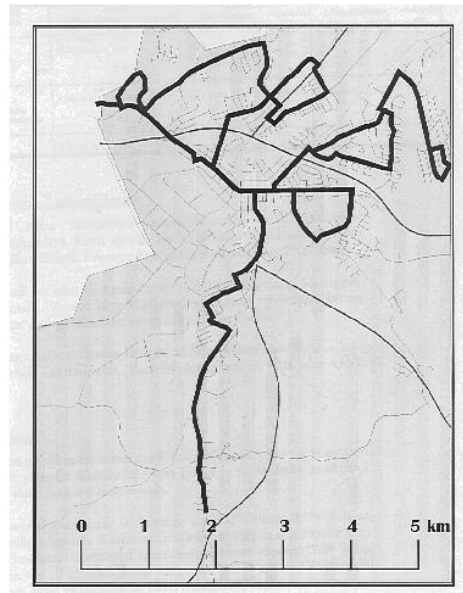
Salon seudun joukkoliikenteen nykytilannetta sekä kehittämistarpeita kuvataan tarkemmin osaselvityksessä C ”Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen”. Erilaisia kehittämistoimenpiteitä on esitetty Salon seudulle myös Turun tiepiirin vuonna 2001 laatimassa joukkoliikenteen olosuhteita koskevassa tarveselvityksessä.

Merkittävimmät joukkoliikennereitit



Kuva 7. Salon seudun merkittävimmät joukkoliikennereitit (lähde: H. Kari, Tiehallinto, Turun tiepiirin joukkoliikenneselvitys, Salon seudun seminaari 20.3.2001, seminaarikalvot)

Salon kaupungin paikallisliikenne



- Sirkkula-Halikko -linja
- kaksi kahdeksikkolinjaa
- liikennöinti aika klo 06-23
- vuoroväli 30-60 min

Kuva 8. Salon seudun paikallisliikenne (lähde: H. Kari, Tiehallinto, Turun tiepiirin joukkoliikenneselvitys, Salon seudun seminaari 20.3.2001, seminaarikalvot)

4.7 Liikenneturvallisuus

Liikenneonnettomuuksia, liikenneympäristön kehittämistoimenpiteitä sekä kuntien oman liikenneturvallisuustyön kehittämistä on tarkasteltu yksityiskohtaisesti osaselvityksessä B ”Liikenneturvallisuus”. Osaselvityksen yhteydessä on laadittu jokaiseen seudun kuntaan kuntakohtainen liikenneturvallisuussuunnitelma.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien keskeisiä osa-alueita ovat:

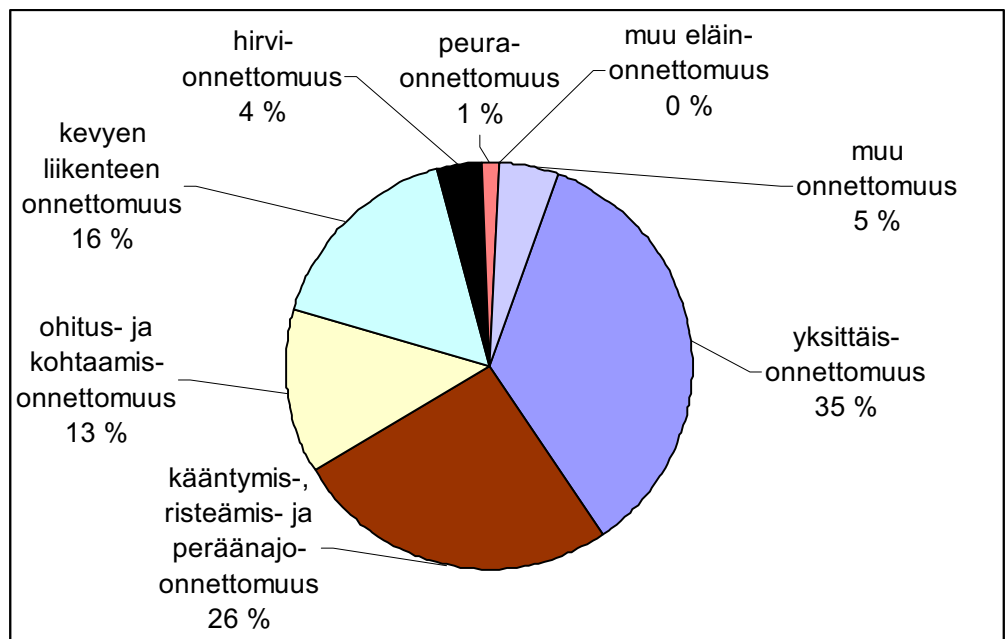
- kuntien hallintokuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen
- liikenneympäristön turvallisuuden kehittäminen nopeasti ja edullisesti toteutettavilla toimenpiteillä
- yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa

Poliisin keräämien onnettomuustietojen perusteella Salon seutukunnan liikenneturvallisuustilanne on heikompi kuin maassa tai Turun tiepiirin

alueella keskimäärin. Alueen kuntien välillä on tässä tosin suuria eroja, johtuen mm. sijainnista päätieverkkoon nähden. Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtuu enemmän kuin maassa keskimäärin. Pahimpia henkilövahinko-onnettomuuksien keskittymiä seudulla ovat mm. valtatie 1 ja erityisesti sen liittymäalueet Salo - Halikko taajamavyöhykkeellä, kantatie 52 Salon pohjoispuolella, Halikon keskustassa sijaitsevat liittymät maantien 224 (Halikko-Aura) varrella ja Salon keskusta-alueen eräät katujaksot.

Seutukunnan alueella tapahtunut viime vuosina henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia noin 100 - 115 kpl vuodessa.

Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä ovat yksittäisonnettomuudet sekä kääntymis-, risteämis- ja peräänajo-onnettomuudet (kuva 9). Yksittäisonnettomuuksia on vuosina 1995-99 tapahtunut 35 % sekä kääntymis-, risteämis- ja peräänajo-onnettomuuksia 26 % henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista. Salon seudun henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien onnettomuustyyppien jakauma on samankaltainen kuin koko maassa keskimäärin.



Kuva 9. Yleisillä teillä tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien jakautuminen Salon seudulla onnettomuustyyppin mukaan (lähde: poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 1995-99)

Nykyisillä rahoitusmahdollisuuksilla ei ole mahdollista saavuttaa haluttua liikenneturvallisuuksien parantamista yksinomaan liikenneympäristön kehittämistoimenpiteillä, vaan myös liikennekäyttäytymisessä tulee saada aikaan muutoksia. Tässä tarvitaan avuksi kuntien hallintokuntien omaa liikenneturvallisuuksien työtä.

Liikenneonnettomuuksien alueellista jakautumista kuvaa taulukko 6, jossa on esitetty vakuutusyhtiöille ilmoitettujen liikennevahinkojen määrien ja onnettomuuksien uhrien määrien keskiarvot vuosilta 1995 – 1999 kunnittain Salon seudun kunnissa sekä vahinkojen ja uhrien määrät suhteutettuna asukaslukuun ja autojen määrään. Taulukossa on esitetty myös vastaavat vertailuluvut koko maasta.

Kuten taulukosta ilmenee, suhteellisesti eniten onnettomuuksia tapahtuu niiden kuntien alueella, joissa myös liikennemäärät ovat suuria joko taajamaliikenteen (Salo, Somero) tai vilkkaan läpikulkuliikenteen (Halikko, Muurla, Suomusjärvi) takia.

Taulukko 6. Vertailutietoja liikennevahinkojen määristä Salon seudun kunnissa ja koko maassa (lähde: vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastot vuosina 1995-99)

	Vahinkojen lkm.	Vahinkoa/ 1000 as.	Uhrien lkm.	Uhria/ 1000 as	Uhria/ 1000 autoa
Salo	592	25,1	83	3,5	0,7
Somero	125	12,7	30	3,1	0,6
Halikko	103	11,8	35	4,1	0,8
Muurla	19	13,1	10	6,9	1,4
Pertteli	24	6,6	4	1,1	0,2
Kiikala	16	8,6	4	1,9	0,4
Kisko	19	9,6	5	2,6	0,5
Kuusjoki	13	6,9	3	1,6	0,3
Suomusjärvi	28	20,6	13	9,8	1,9
Perniö	68	10,8	19	2,9	0,6
Särkisalo	6	7,9	0	0,3	0,1
Salon seutu yht.	1 012	16,5	206	3,4	0,7
Koko maa	78 831	15,3	13 827	2,7	0,6

Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien kasaumat Salon seudulla yleisillä teillä on esitetty liitekartalla 1-11.

4.8 Liikenteen telematiikka

Salon seutukunnan alueella on käytössä seuraavia liikenteen telematiikan järjestelmiä:

- Yleisillä teillä, erityisesti nykyisellä valtatiellä 1 (tuleva maantie 110) olevat järjestelmät, joita hoitavat Tiehallinto, Turun tiepiiri ja poliisi
- Liikennevalojärjestelmät, joita ylläpitävät sekä Turun tiepiiri että Salon kaupunki
- Linja-autoliikenteen järjestelmät

- VR:n rautatieliikenteen järjestelmät

Valtatien 1 järjestelmä on osa E18-kokeilualueetta. Tiellä on sää- ja kelimittauslaitteita (tiesääasemia), liikenteen automaattisen mittausjärjestelmän (LAM) nopeutta ja liikennemäärää mittaavia laitteita, poliisin hoitamia nopeudenvonttakameroita, muuttuvia nopeusrajoitusmerkkejä, nopeudennäyttötäulu sekä kelivaroitusmerkkejä. Salossa ja Halikossa on liikenneohjattuja liikennevaloliittymiä.

Linja-autoliikenteessä on Salon paikallisliikenteessä käytössä älykortti. Matkahuollon järjestelmät ovat käytössä kaukoliikenteen busseissa. VR:llä ovat käytössä yhtiön valtakunnalliset järjestelmät.

Matkustajien on mahdollista saada Salon seudun liikenneoloihin sekä joukkoliikenteen reitteihin ja aikatauluihin liittyvää tietoa internetistä mm. Tiehallinnon, VR:n, Matkahuollon ja linja-autoyhtiöiden www-sivuilta.

5 LIIKENNE-ENNUSTEET

5.1 Asukas- ja työpaikka-ennusteet

Varsinais-Suomen liitolla on käytettävissään väestöennusteet kunnittain vuodelle 2020. Ennusteista on laadittu kolme vaihtoehtoa, jotka perustuvat

- A. maksimikasvuun ja tiivistyvään aluerakenteeseen
- B. maksimikasvuun ja hajautuvaan aluerakenteeseen
- C. minimikasvuun ja hajautuvaan aluerakenteeseen

Salon seudun kunnissa on nykyisin 62 473 asukasta. Seudun väkilukuennusteeksi vuonna 2020 on maksimikasvulla arvioitu 66 700 asukasta, jossa on 6,8 % kasvua nykyiseen verrattuna. Minimikasvuennusteessa asukasmäärä pysyy nykyisellään. Kuntakohtaiset väestöennusteet on esitetty liitteessä 1-12.

Salon yleiskaavan suunnittelussa on tutkittu maankäyttövaihtoehtoja, joissa varauduttu huomattavasti tätä suurempaan asukasluvun kasvuun. Näitä mitoituslukuja käsitellään jäljempänä raportin osassa 2 kuntien maankäyttösuunnitelmien yhteydessä.

5.2 Liikennemalli ja -ennusteet

Yleistä

Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa varten on laadittu nykytilannetta (v. 2000 / 2003) kuvaava liikennemalli ja liikenne-ennusteet vuodelle 2020. Työssä käytetty ennustemenetelmä ennustaa suoraan ajoneuvoliikenteen matkoja. Ennustemalli on rakennettu EMME/2 -ohjelmistoon. Menetelmä käsittää kevyen ajoneuvoliikenteen ja raskaan ajoneuvoliikenteen vuorokausitason ennusteen.

Aluejako

Liikennemallissa on käytössä Salon seutukunnan alueella kuntajaosta tihennetty aluejako, jossa on yhteensä 120 osa-aluetta. Malliin on sisällytetty Salon seutua ympäröivät alueet valtatie 10, valtatie 2 ja Suomenlahden rajaamalta alueelta kuntatasolla (26 osa-aluetta), sekä muut alueet ulkoisina alueina tiesuunnittain (14 osa-aluetta).

Liikenneverkko

Tieverkkokuvaus perustuu yleisten teiden osalta Tiehallinnon tierekisteristä poimittuun verkkoon. Tieriekisteristä on poimittu kaikki yleiset tiet Salon seutukunnan alueelta (11 kuntaa) sekä pää- ja seututieverkko valtateiden 10

ja 2 rajaamalla alueelta. Salon kaupungin katujen osalta mallinnettu liikenneverkko perustuu paikkatietomuotoisiin tiestötietoihin.

Nykyinen liikennekysyntä

Ennustemenettelyssä on tärkeää kuvata nykytilanteen liikennevirrat mahdollisimman hyvin. Salon seutukunnan sisäiset liikennevirrat on määriteltävä liikennemallien ja määräpaikkatutkimusten avulla. Liikennemallissa on laskettu ensin matkatuotokset. Sen jälkeen on laskettu gravitaatiotyyppisellä kysyntämallilla suuntautumisosuudet, joilla matkatuotokset suunnataan.

Tuotosmallien muuttujina ovat autotiheys, asukas- ja työpaikkamäärät sekä ns. keskustadummy eli keskustamuuttuja (keskustatoiminnot synnyttävät enemmän matkoja kuin asukas- ja työpaikkamäärät edellyttävät). Suuntautumismallissa muuttujina ovat asukas- ja työpaikkamäärät, keskustamuuttuja, erot alueiden työpaikkaomavaraisuudessa sekä matkavastusfunktio (matkan ja ajan yhdistelmä).

Ulkoiset liikennevirrat (mallinnetun alueen läpikulkevat tai mallinnettujen kuntien alueille kohdistuvat muualta lähtevät liikennevirrat) on poimittu Tiehallinnon valtakunnallisesta kuntatason liikennekysyntämatriisista. Ulkoiset liikennevirrat on jaettu Salon seutukunnan kuntien tihennettyyn aluejakoon tuotosmallilla laskettujen jakolukujen perusteella.

Malliprosessilla tuotettu kokonaiskysyntä (sisäiset ja ulkoiset liikennevirrat, kevyet ja raskaat ajoneuvot yhteensä) on sijoitettu verkolle, ja iteratiivisen kalibrointimenetelmän avulla matriisin sijoittelu sovitetaan vastaamaan likipitään vuoden 2000 liikennemäärätietoja.

Mallin avulla tuotettuun kysyntämatriisiin on korvattu määräpaikkatutkimuksista saadut tiedot liikenteen määrästä ja suuntautumisesta. Määräpaikkatutkimukset on tehty kantatiellä 52 Salon eteläpuolella ja seututiellä 186 Salon keskustan tuntumassa.

Liikennekysynnän ennustaminen ja kasvukertoimet

Ennustemenettely perustuu mahdollisimman huolellisesti laaditun nykytilan ja toisaalta mallien avulla ennustetun muutoksen analysointiin. Liikenteen kasvu on laskettu Salon seutukunnan sisäisten virtojen osalta liikennemalleilla. Kasvun ennustamista varten Salon seutukunnan nykyiset liikennevirrat on laskettu edellä kuvatun tyyppisellä mallilla (muuttujina mm. autotiheys, asukas- ja työpaikkamäärä). Samalla mallilla on laskettu ennustetilanteen autotiheys- ja osa-alueittaisten maankäyttöarvioiden (asukkaat ja työpaikat) perusteella ennustematriisi.

Asukas- ja työpaikkamäärinä vuodelle 2020 on käytetty Varsinais-Suomen liiton asukas- ja työpaikkaennusteita. Ennusteeseen aiheuttaa epävarmuutta se, että seudun teollisuuden (mm. Nokia) työpaikkamäärän vaihtelut voivat aiheuttaa liikennemääriin hyvinkin suuria muutoksia.

Mallilla laskettujen nykyisten ja ennustettujen liikennevirtojen suhde on ns. kasvukerroinmatriisi. Kalibroitu nykytilanteen matriisi on kerrottu kasvukerroinmatriisilla, ja tuloksena on ennustematriisi. Kokonaiskysynnän ja raskaan ajoneuvoliikenteen ennustematriisit on muodostettu erikseen.

Ulkoisten liikennevirtojen kasvu on arvioitu Tiehallinnon liikenne- ja autokantaennusteen kuntakohtaisten kasvukertoimien avulla.

Liikennekysyntä vuonna 2003

Nykytilanteen liikennekysyntämatriisista on tehty kasvukertoimilla muunnos vuoden 2003 tilannetta varten, jolloin Paimio-Muurla moottoritie avataan. Matriisiin on lisätty moottoritien vaikutuksesta uudelle valtatielle 1 (E18) muilta pääteiltä siirtyvät 600 kevyttä ajoneuvoa ja 60 raskasta ajoneuvoa (määrät on selvitetty koko Suomen kattavalla EMME/2 tieverkolla valtatie 1 liikenne-ennustetta laadittaessa).

Liikenneverkkovaihtoehdot ja liikenne-ennusteiden tuloksia

Nykytilanteen liikenneverkon pohjalta on muokattu verkko vuodelle 2003, jossa Paimio-Muurla moottoritie sekä Halikon läntinen ohikulku ovat valmiina. Liikenne-ennusteesta on esitetty seuraavat tieverkon kuormitusennusteet:

- Koko Salon seudun tieverkon liikenne-ennuste 2003 (liite 1-13)
- Salo - Halikko alueen tieverkon ennuste vuodelle 2003 (liite 1-14)
- Salon seudun tieverkon liikenne-ennuste 2020 (liite 1-15)
- Salo - Halikko alueen tieverkon ennuste vuodelle 2020 (liite 1-16)

Korostettakoon, että tässä esitetyt tieverkon kuormitustarkastelut on tehty nimenomaan Salon seudun liikennejärjestelmän tarkasteluun kehitetyllä ennustemallilla, jolla on pyritty mahdollisimman hyvään tarkkuuteen Salon seudun sisäisellä tieverkolla. Tulokset voivat tästä syystä poiketa valtatielle 1 aiemmin tehdyistä liikenne-ennusteista, jotka on laadittu eri lähtökohdista laajemman alueen kattavalla ja toisaalta karkeamman aluejaon mallilla. Valtatien 1 osalta on syytä käyttää valtatie 1 oman ennusteen tuloksia.

Lisäksi on Salon yleiskaavatyötä varten on laadittu vuodelle 2020 useita erilaisia liikennevirtamatriiseja ja liikenneverkkovaihtoehtoja, joilla tehdyt ennusteet on raportoitu osaselvityksen D ”Salon itäinen ohikulkutie” raportissa.

liikennejärjestelmän YLEISIÄ kehittämistarpeita

Lähtötietojen kokoamisen ja nykytilanteen arvioinnin yhteydessä on tullut esille joukko yleisiä Salon seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeita, joista on yhteenveto seuraavassa luettelossa. Huomattakoon, että liikennejärjestelmän kehittämistarpeita on käsitelty huomattavasti laajemmin ja yksityiskohtaisemmin eri osaselvitysten raporteissa (liikenneturvallisuus, joukkoliikenne, kevyt liikenne ja Salon itäinen ohikulkutie) sekä tämän raportin osassa 2 maankäyttötarkastelujen yhteydessä.

- Salon keskustan läpi kulkee pohjois-eteläsuunnassa raskasta liikennettä, seudullista liikennettä ja kaupunginosien välistä liikennettä
- Halikon keskustan läpikulkuliikennettä tulee vähentää mahdollisimman tehokkaasti läntisen ohitustien valmistuessa
- Salo – Halikko taajamavyöhykkeellä moottoritien valmistuminen muuttaa liikennevirtoja, mikä tulee ennakoida sisääntuloteiden välityskyvyn, liikenneturvallisuuden, liittymäjärjestelyiden ja mm. melun osalta.
- Moottoritien valmistuminen sekä loma-asutuksen kasvu ja lisääntyvä vapaa-ajan liikenne korostaa tarvetta esimerkiksi Suomusjärvi - Kisko - Perniö - Teijo/Särkisalo poikittaisyhteyksien kehittämiseksi (maantiet 1870 ja 1840)
- Seudun liikenneturvallisuus on heikompi kuin maassa keskimäärin
- Valtatie 1 on moniongelmainen päätie, jossa tapahtuu henkilövahinkoon johtaneita ohitus-, kohtaamis-, yksittäis- ja liittymäonnettomuuksia
- Salon ja Halikon taajama-alueella tapahtuu runsaasti kevyen liikenteen onnettomuuksia
- Kantatie 52 on liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen erityisesti välillä Salo - Kaivola (Pertteli)
- Seudun alemman tieverkon kunnossapito pitää turvata
- Joukkoliikenteessä on työmatkaliikenteen kehittämistarpeita välillä Salo-Turku lisäksi pitää turvata palveluiden säilyttäminen vähäliikenteisillä yhteysväleillä
- Maankäytön kannalta seudun tulisi ohjata liikenneturvallisuuskysymysten, taajamarakenteen ja joukkoliikenteen kannalta suotuisille alueille, toisaalta uusien asuinalueiden kevytliikenne- ym. yhteydet pitää turvata
- Yhteydet seudulta pohjoiseen Forssan ja Tampereen suuntaan ovat heikkotasoisia

OSA 2 MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN TUKEMINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TOIMENPITEILLÄ

6 SEUDUN NYKYINEN MAANKÄYTTÖ JA TAAJAMARAKENNE

Salon seutua halkoo itä-länsisuunnassa valtatie 1, sekä etelä-pohjois-suunnassa kantatie 52. Salon kaupunki toimii alueen toiminnallisena keskuksena. Salo ja Halikon kirkonkylä muodostavat yhtenäisen taajama-alueen. Ympäryskuntien kirkonkylät ja muut kylätyyppiset taajaan rakennetut alueet ovat kiinteästi yhteydessä Salon taajamaan ja myös toisiinsa säteittäisen yleisten teiden verkon välityksellä.

Someron kaupungin tiivis keskusta sijaitsee laajojen viljelysaukeiden ympäröimänä Paimionjokilaakson viereisellä tasangolla. Keskusta on kasvanut Paimionjoen vesistön vanhan ylityspaikan sekä Hämeen Härkätien tuntumaan.

Perniön kirkonkylä on noin 3000 asukkaan taajama Perniönjoen viljelysaukeiden ja voimakkaan pohjois-eteläsuuntaisen kallioharjanteen välissä. Tärkeimmät tieyhteydet ovat kantatie 52 sekä Kemiöön johtava maantie 183.

Salon seutu rajoittuu Särkisalossa ja Perniössä mereen. Halikonlahti työntyy aina Saloon asti ja sen jatkeena olevat Uskelanjoen (Salonjoen) ja Halikonjoen viljelysaukeat muodostavat voimakkaan maastollisen elementin. Seudulla vuorottelevat jokilaaksojen laajat viljelysaukeat kytkeytyvät näiden väliset metsäiset harvempaan asutut vyöhykkeet. Seudun itäosassa on runsaasti järviä, mikä on tehnyt siitä suosittua loma-asuntoaluetta.

Liitekartalla 1-2 on esitetty seudun taajaan rakennetut alueet ja nykyinen tieverkko.

Salon seudun nykyinen ja vuodelle 2020 ennustettu asukastiheys osa-alueittain on esitetty liitekartalla 2-0.

7 MAANKÄYTTÖTARKASTELUJEN LÄHTÖKOHDAT

7.1 Maankäyttösuunnitelmat

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa varten kerätyt tiedot kuntien nykyisestä maankäytöstä, maankäyttösuunnitelmista sekä maankäytön laajenemissuunnista perustuvat kuntien yleiskaavallisiin aluevarauksiin ja eräissä kohdin asemakaavoihin. Lisäksi on käytetty kuntien edustajien näkemyksiä mahdollisista laajenemissuunnista.

Salon kaupungin maankäyttövaihtoehdot on saatu käynnissä olevan yleiskaavatyön vaihtoehtoluonnoksista, joista eräät ehdotetut alueet tulevat mahdollisesti jäämään pois. Pertelin osalta on hyödynnetty käynnissä olevaa maankäytön strategiatyötä.

Maankäytön laajenemissuuntien ohella on arvioitu kuntakohtaisia väestöennusteita vuodelle 2020 ja millaista liikennemäärien kehitystä niiden perusteella voidaan seudun eri osiin ennakoida.

Tässä yhteydessä ei ole tarkasteltu maankäyttövarausten suhdetta kuntien väkilukuennusteisiin tai todelliseen kaavoitetun maan tarpeeseen. Näitä arviointeja tarkennetaan myöhemmin maakuntakaavatyön yhteydessä.

7.2 Maankäyttösuunnitelmien arviointi liikennejärjestelmän näkökulmista

Jokaisen kunnan tai taajaman maankäyttösuunnitelmia ja todennäköisiä maankäytön laajenemissuuntia on tarkasteltu erikseen tie- ja katuverkon, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen näkökulmasta.

7.2.1 Tie- ja katuverkko

Tie- ja katuverkon kehittämistarpeita tarkasteltaessa on otettu huomioon sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen tarpeet. Tarkasteluissa on arvioitu kunnittain ja taajamittain seuraavia kysymyksiä:

- mahdolliset yhteyspuutteet
- maankäytön laajenemisesta aiheutuvat tarpeet uusille tie- ja katu yhteyksille tai nykyisten yhteyksien parantamiselle
- tarpeet tie- ja katuverkon jäsentelyyn
- yleisten teiden liittymien parannustarpeet
- muut maankäytön ja sen myötä autoliikenteen kasvun myötä mahdollisesti syntyvät liikenneverkon parannustarpeet.

Tarkastelussa on otettu huomioon myös liikenneturvallisuuksuunnitelmien yhteydessä esille tulleet parannustarpeet. Pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet (esimerkiksi suojatiejärjestelyt,

liikenteenohjaustoimenpiteet jne) on käsitelty erikseen kuntakohtaisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa.

Tarkastelu perustuu tilanteeseen, jossa nykyisen valtatie 1 korvaava moottoritie on rakennettu Muurlaan asti ja nykyinen valtatie on muuttunut luokaltaan seututieksi.

7.2.2 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen tarkastelussa on otettu kantaa lähinnä siihen, miten joukkoliikenne on järjestettävissä maankäytön laajenemisalueilla ja miten maankäytön kehittyminen tukee joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Tarkoituksena on, että maankäytön suunnittelijat ottavat kaavoituksessa huomioon esille tulevat asiat. Yleisesti ottaen joukkoliikenteen toimintaedellytysten kannalta ja kustannustehokkaiden joukkoliikennepalvelujen kannalta on suotavaa mahdollisimman tiivis rakenne olemassa olevien liikennepalvelujen läheisyyteen. Jos uusia alueita kehitetään tulisi ne rakentaa tiiviisti tai sijoittaa nykyisen maankäytön tai joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman osaselvityksen C ”Joukkoliikenne ja matkaketjut” yhteydessä laadituissa kuntien joukkoliikenteen palvelutasokartoissa on esitetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että maankäytön laajenemisalueet sijaitsevat alueilla, joihin tavoitellaan vähintään työ-, koulu- ja asiointimatkatasoisia yhteyksiä. Jos maankäyttöä sijoitetaan tätä alempitasoisten joukkoliikennepalvelujen piiriin, tukee toiminta henkilöauton käyttöä ja lisää kuntien joukkoliikennekustannuksia pelkästään lakisääteisten kuljetusten hoitamisessa.

7.2.3 Kevyt liikenne

Maankäytön kasvusuuntia on arvioitu sen suhteen, kuinka esimerkiksi uudet asuinalueet sijoittuvat taajamakeskustoihin ja palveluihin nähden, kuinka turvalliset ja toimivat kevyen liikenteen yhteydet ovat toteutettavissa ja kuinka pitkiksi kävely- ja pyöräilyetäisyydet muodostuvat. Maankäytön laajenemista on arvioitu myös sen suhteen, kuinka hyvin päivittäiset koulu- ja kauppamatkat olisi tehtävissä kevyellä liikenteellä.

8 KUNTAKOHTAISET TARKASTELUT

8.1 Salo

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Nykyinen yleiskaava on valmistunut vuonna 1988. Uuden yleiskaavan laatiminen on käynnissä.

Salon ja naapurikuntien maankäyttösuunnitelmista on esitetty yhteenveto liitekartalla 2-1 (1:60 000). Salon kaupungin maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-2 (1:40 000).

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Salon nykyinen asukasluku on 23 537 (30.6.2001). Varsinais-Suomen liiton esittämä minimikasvun mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 24 537 asukasta ja ns. maksimikasvun mukaiset ennusteet n. 28 – 30 000 asukasta eli suurimmillaan asukasmäärän kasvuksi arvioidaan 19 - 27 %.

Uuden yleiskaavan suunnittelun yhteydessä on tarkasteltu useita vaihtoehtoisia liikenneverkon ja aluerakenteen malleja ja kaupungin kasvusuuntia. Eräät tutkituista malleista mahdollistaisivat varsin suurenkin väestön kasvun. Vaihtoehdot ja niiden mahdollistamat asukasmäärän kasvut ovat:

Vaihtoehto	Mahdollinen asukasmäärän kasvu	Asukasmäärän kasvu Nykyisestä %
<i>Alustavat rakennevaihtoehdot</i>		
0 +	n. 8000 asukasta	n. 33 %
1. Nauha	n. 15 800 asukasta	n. 64 %
2. Kehä	n. 19 700 asukasta	n. 80 %
3. Malja	n. 15 700 asukasta	n. 64 %
4. Tikapuu	n.19 350 asukasta	n. 79 %
<i>Jatkosuunnitteluun valitut vaihtoehdot:</i>		
Pohjoiskaari	n. 7 110 asukasta	n. 30 %
Tiivistyvä	n. 7 110 asukasta	n. 30 %
Etelämeri	n. 7 110 asukasta	n. 30 %
Naapurit kasvavat	n. 2 850 asukasta	n. 12 %

Alustaville rakennevaihtoehdoille on tehty liikenne-ennusteet, joissa liikenneverkkoa on eri vaihtoehdoissa oletettu kehitettävän seuraavasti:

- Vaihtoehdon 0+ liikenneverkossa on koko Turku-Helsinki moottoritie valmiina, sekä Salon keskustassa on toteutettu liikennettä hidastavia toimenpiteitä (40 km/h rajoitusalue).

- Vaihtoehtoon 1 (Nauha) sisältyy 0+ vaihtoehdon lisäksi pääkatumainen Salon itäinen ohikulkutie, parannettu Meriniityntie sekä (pää)katumainen vanha valtatie 1 Salon keskustan kohdalla.
- Vaihtoehto 2 (Kehä) on muunnos vaihtoehdosta 1 siten, että Salon itäinen ohikulkutie on linjattu eteläpäästään kehämäisesti Meriniityntielle.
- Vaihtoehdossa 3 (Malja) on uusi liittymä moottoritiele Pappilan ja Muurlan eritasoliittymien välillä, josta on yhteys Salon keskustan eteläpuolitse Meriniityntielle. Lisäksi moottoritien ja vanhan valtatie 1:n välissä on uusi silta Salonjoen (Uskelanjoen) yli.
- Vaihtoehto 4 (Tikapuu) on vaihtoehdon 3 mukainen, paitsi kantatien 52 linjauksen osalta. Tässä vaihtoehdossa kantatie on linjattu etelästä tultaessa uuteen moottoritien liittymään (Pappilan ja Muurlan liittymien väliin).

Salon yleiskaavan liikenneverkkovaihtoehtoja kuvataan tarkemmin osaselvityksen D ”Salon itäinen ohikulkutie” raportissa.

Salon seudun voimakkaimmin kasvava kunta, jossa väestön ja työpaikkojen määrän on ennustettu kasvavan niin paljon, että sillä on merkittävä vaikutus myös tie- ja katuverkon liikennemääriin.

Suurin liikennekuormituksen kasvu (vuodesta 2003 – 2020:een) on seuraavilla tie- ja katuverkon osilla:

- Raatihuoneenkadulla noin 4 100 ajon./vrk (koko keskustan kehällä 2 000 – 4 100 ajon./vrk)
- Perniöntiellä (Urheilupuiston kohdalla) n. 3 000 ajon./vrk
- Inkereentiellä n. 2 700 ajon./vrk
- Meriniityntiellä n. 2 100 ajon./vrk.
- Hämeentiellä (nykyisen vt 1 pohjoispuolella) n. 2 000 ajon./vrk

Tie- ja katuverkko

Nykyisellä tie- ja katuverkolla on Salon ja naapurikuntien maankäytön kasvuun liittyen kehittämistarpeita mm. seuraavissa kohdin:

- nykyisen valtatie 1 eli tulevan seututien 110 liittymät keskustan sisääntuloteilla (välityskykyongelmia, turvallisuusongelmia)
- kantatie 52 läpikulkuliikenne Salon keskustassa etelästä Someron suuntaan sekä Turun suuntaan (ratkaisuksi on suunniteltu itäistä ohitustietä)
- Meriniityn teollisuusalueen yhteydet valtatielle 1 sekä Turun että Helsingin suuntaan
- Salon pääkatuverkon saneeraustarpeet (suunnitelmia vireillä)
- kantatie 52 ja seututien 186 liittymän ympäristön tiejärjestelyt (maankäyttösuunnitelmissa esitetty liittymän siirtoa)

Osa kehittämistarpeista korostuu entisestään liikennevirtojen reittien muuttuessa moottoritien valmistuttua.

Yleiskaavan yhteydessä tutkitut maankäytön laajentumissuunnitelmat aiheuttavat edellä mainittujen lisäksi vaihtoehdosta riippuen seuraavia tie- ja katuverkon kehittämistarpeita:

- itäisen ohikulkutien / kehäteiden toteuttaminen katumaisena yhteytenä vaiheittain (ratkaisun yksityiskohdat riippuvat maankäyttövaihtoehdosta)
- varautuminen pitkällä aikavälillä uuteen moottoriteliittymään kaupungin itäpuolella (esitetty maankäyttövaihtoehdoissa Malja ja Tikapuu)
- Teijon suunnan yhteyksien kehittäminen (maankäytön laajenemisen myötä; tarve korostuu erityisesti vaihtoehdossa Nauha)

Itäisen ohikulkutien vaihtoehtoisia ratkaisuja, niiden liikenne-ennusteita ja liikenteellisiä vaikutuksia sekä vaiheittain toteuttamista käsitellään yksityiskohtaisemmin osaselvityksen D ”Salon itäinen ohikulkutie” raportissa.

Salon ja Halikon yhteisenä hankkeena kannattaa tarkastella moottoritien rinnakkaisväylän rakentamista moottoritien eteläpuolelle Märyn ja Somerontien liittymien välille. Sen varrelle olisi mahdollista sijoittaa erilaista maankäyttöä kohtuetaisyysydelle taajamavyöhykkeestä ja asuinalueista.

Pitkällä aikavälillä rinnakkaisyhteys voisi yhdistää Salon itäisen kehäyhteyden ja Halikon läntisen ohitustien, jolloin Salo-Halikko taajaman ympärille muodostuisi toimiva, lähes täydellinen ”ulompi kehä”, joka ohjaisi läpikulkuliikenteen tehokkaasti pois keskustoista ja tasaisi sisääntuloteiden kuormitusta.

Maankäytön laajentaminen moottoritien pohjoispuolelle ei ole liikennejärjestelmän kannalta suositeltavaa. Sen myötä maankäyttö hajaantuisi epätoivotulla tavalla kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä ajatellen. Muutenkaan ei ole aiheellista lisätä Somerontien kuormitusta kaupungin sisäisellä liikenteellä, sillä liikennettä on muutenkin tulossa tälle välille varsin paljon.

Raideliikenne

Salon seudulla pidetään pitkän aikavälin tavoitteena Helsinki – Turku radan parantamista ja maankäyttösuunnitelmissa on tarpeen säilyttää uuden radan aluevaraus. Nykyinen ELSA-radon aluevaraus on osin vanhentunut sekä teknisesti että maankäytön ja muun liikenneverkon muututtua ratalinjauksen suunnittelun lähtökohtana olleesta tilanteesta. Maankuntakaavan laatimisen yhteydessä on tarpeen ratkaista aluevarauksen säilyttäminen sekä selvittää, tulisiko mahdollinen varaus säilyttää nykyisellä paikalla vai sijoittaa esimerkiksi lähemmäksi moottoritietä.

Salon ja Turun välisen raideliikenteen kehittämisessä on perusteltua lähteä liikkeelle nykyiseen rataverkkoon ja nykyisiin asemiin perustuvasta

järjestelystä ja etsiä ratkaisuja ensisijaisesti työmatkaliikenteen hoitamiseen junalla. Pitkällä aikavälillä on tarpeen selvittää mahdollisen taajamajunaliikenteen raiteiden ja asemien tilavaraukset. Toimiva taajamajunaliikenne edellyttää myös maankäytön laajenemissuuntien uudelleen arviointia.

Joukkoliikenne

Salon joukkoliikennejärjestelmän tarkastelun lähtökohtana on ollut joukkoliikenteen toimintaedellytyksien analysoiminen ottamatta sen enempää kantaa maankäytön kasvun todennäköisyyteen tai yksityiskohtaisemmin tieverkollisiin ratkaisuihin.

Yleiskaavan maankäytön vaihtoehtoja tutkittaessa voidaan tehdä yleispiirteinen johtopäätös, että nykyinen tieverkko kestää noin 10 000 asukkaan kasvun. Jos tämä kasvu ylitetään, tarvitaan tieverkkoon järeitä ratkaisuja eritasoliittymiseen, ohitusteineen jne. Yleisesti ottaen esitetyt järeät tieverkolliset toimenpiteet hajauttavat aluerakennetta. Kokemusten perusteella voidaan todeta, että uudet tieyhteydet eritasoliittymiseen vetävät maankäyttöä puoleensa haluttiinpa sitä tai ei. Paineet palvelujen ja kaupan sijoittumiselle uusien yhteyksien varsille kasvavat useasti liian suuriksi. Yleisesti tällainen kehityssuunta heikentää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Nyt tarkastellut maankäyttömallit lisäävät henkilöauton käyttöä eivätkä paranna joukkoliikenteen kilpailukykyä kulkumuotojen välisessä kilpailussa. Yleiskaavatyön yhteydessä esitetyt maankäytön laajenemissuunnat eivät tue kovin hyvin junaliikenteen kehittämistä, vaan vaikutus voi olla jopa päinvastainen. Jos junaliikenteen kehittämistä pidetään tärkeänä, tulisi maankäyttöä keskittää paljon voimakkaammin asemien ympärille kävely- ja pyöräilyetäisyydelle. Sekään ei välttämättä vielä loisi edellytyksiä taloudellisesti kannattavalle uudelle raideliikenteelle, mutta yhdessä toimivien liityntäyhteyksien kanssa myös junaliikenteellä voisi tällöin olla merkittävämpi osuus kulkutapana esimerkiksi Salon ja Turun seudun välisessä liikenteessä. Vastaava tilanne on myös Halikossa.

Joukkoliikennepainotteinen maankäyttömalli

Jos maankäyttöä haluttaisiin kehittää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kehittäen, olisi suositeltava ratkaisu esimerkiksi yleiskaavavaihtoehtojen 0+ ja Nauha yhdistelmä. Maankäyttöä voitaisiin sijoittaa tiiviisti Teijon suuntaan, jonne Nauhassa on arvioitu mahtuvan yhteensä n. 10 000 asukasta. Mahdollisten työpaikkojen kasvusuunta sijoittuisi nauhamaisesti nykyisen valtatie 1 (tuleva seututie 110) varrelle. Tällöin muodostaisi kaksi sormimaista maankäytön painopistealuetta, joiden matkustajavolyymit ovat riittäviä pitämään yllä ja parantamaan nykyistä joukkoliikenteen palvelutasoa. Muurlan suunnassa jo nykyisin hyvä joukkoliikenteen

palvelutaso paranisi entisestään. Joukkoliikennepainotteisen mallin seurauksena tarpeet tie- ja katuverkon kehittämiseen olisivat suppeampia tai ainakin niiden toteuttamispaineita voitaisiin huomattavasti siirtää. Tie- ja katuverkkoa ei myöskään kuormittaisi niin suuri henkilöautojen määrä, koska toimiva joukkoliikenne houkuttelisi matkustajia henkilöautoista linja-autoihin.

Jos maankäytön kasvu on suurempi kuin 10 000 asukasta / 3000 työpaikkaa, niin laajennusta tulee kasvattaa sormimaisesti Inkereen, Märyn tai esitettyä enemmän Muurlan suuntiin. Muurlan suunta toimii ehkä enemmän työpaikkojen alueena. Sormimainen kehittäminen tukisi merkittävästi joukkoliikennepalvelujen kehittämistä. Maankäytön tämän suuntainen kehittäminen edellyttää tiivistä, kuntarajat unohtavaa kuntien välistä yhteistyötä yleiskaavoituksessa.

Joukkoliikennepainotteinen malli tukesi myös junaliikenteen kehittämismahdollisuuksia esitettyjä malleja enemmän, koska tiivistä sormimaisesta rakenteesta on helpompi järjestää toimivat liityntäyhteydet rautatieasemille sekä linja-autoilla että kevyellä liikenteellä.

Kevyt liikenne

Salon keskustasta itään sijoittuva erillinen Tupurin alue ei ole kevyen liikenteen kannalta hyvä laajenemissuunta, koska alue on keskustasta suhteellisen kaukana ja ennen kaikkea ongelmana ovat maaston suuret korkeuserot. Etäisyys palveluihin, mm. kauppoihin, on pitkä. Joen ylitysmahdollisuus Tupurin ja Ollikkalan välillä parantaisi myös kevyen liikenteen yhteyksiä ja lyhentäisi kävely- ja pyöräilymatkoja erällä suunnilla paljonkin.

Myös keskustasta etelään sijoittuvalla tulevalla Kärkän alueella on samoja ongelmia. Kärkän kannalta olisi tärkeää, että sinne syntyisi suora ja houkutteleva kevyen liikenteen yhteys jokirantaa pitkin sekä palveluita (kauppa, koulu).

Parhaita laajenemisalueita kevyen liikenteen kannalta ovat Sirkkulän ja Kaukvuoren väli etelässä sekä Karjaskylän suunta. Myös tulevan koulukeskuksen eteläpuolinen alue olisi suositeltava.

Keskustasta pohjoiseen sijoittuvan Ollikkalan alueen pohjoispuolikin on hyvä, mutta lähemmäs moottoritietä mentäessä etäisyys keskustaan alkaa olla jo liian pitkä kevyen liikenteen käytölle.

Työpaikkojen saavutettavuuden kannalta Meriniityn alueen sijainti on erittäin hyvä, jota osoittaa myös työmatkapyöräilyn suosio. Uudet työpaikka-alueet sijoittuvat paljon kauemmas asutuksen painopisteestä ja kevyen liikenteen käytön kannalta on kyseenalaista uusien työpaikka-alueiden kaavoittaminen erilleen muusta kaupunkirakenteesta. Tämä on perusteltua raskaan

teollisuuden kohdalla, jolloin alueen sijainnille ovat tärkeitä hyvät raskaan liikenteen yhteydet päätieverkolta ja alueelle suuntautuvien työ- ja asiointimatkojen määrä ei välttämättä ole kovin suuri. Toisaalta on tarvetta lähempänä keskustaa sijaitseville työpaikka-alueille, joille voi olla työmatkojen lisäksi myös asiakasliikennettä.

Keskustan tiivistäminen on kevyen liikenteen kannalta suositeltavaa, mm. nykyisen vt 1:n varren tyhjät tontit ja pellot tulisi saada käyttöön. Suositeltavaa on säästää kuitenkin vanhat puutaloalueet.

8.2 Halikko

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Kunnan alueelle on laadittu valtuuston hyväksymä yleiskaava, rantayleiskaava ja osayleiskaavoja. Kirkonkylän osayleiskaava on valmisteltavana.

Halikon maankäyttö on esitetty taajamittain liitekartoilla:

- Keskustaajama liitekartta 2-3 (1:20 000)
- Märynummi liitekartta 2-4 (1:10 000)
- Vaskio liitekartta 2-5 (1:15 000)
- Hajala liitekartta 2-6 (1:15 000)

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Halikon nykyinen asukasluku on 9 164 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 9 902 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 10 000 asukasta eli asukasmäärän kasvuksi arvioidaan 8 - 9 %. Salon kaupungin alueelle on ennustettu suhteellisesti paljon suurempaa väestön kasvua (yli 20 %) ja voidaan olettaa, että myös Halikon alueella kasvu voi olla suurempaakin, kuin em. 8 - 9 % kasvuennuste. Halikko ja Salo ovat seudun nopeimmin kasvavaa aluetta. Alueelle on ennustettu niin suurta väestön kasvua, että sillä on myös selvää vaikutusta tie- ja katuverkon liikennemääriin.

Joukkoliikenne

Maankäytön kasvun jakautuminen usean eri taajamaan (kuntakeskus, Asemanseutu, Märynummi ja Hajala) hajauttaa maankäyttöä nykyistä enemmän eikä siten ole omiaan parantamaan joukkoliikenteen kilpailukykyä kulkumuotona. Esitetyt maankäytön laajenemissuunnat eivät myöskään tue junaliikenteen kehittämistä, vaan enemmin päinvastoin. Jos junaliikenteen kehittäminen koetaan tärkeäksi, tulisi uusi maankäyttö sijoittaa keskitetysti vain kaavaillun asemapaikan aseman ympärille. Sekään ei välttämättä tue riittävästi junaliikenteen kehittymistä, mutta yhdessä toimivien liityntäyhteyksien järjestämisellä asiaa vietäisiin kuitenkin eteenpäin.

8.2.1 Kuntakeskus (liite 2-3)

Tie- ja katuverkko

Halikon keskustassa on käynnissä olevien moottoritiehen liittyvien hankkeiden lisäksi seuraavia tie- ja katuverkon kehittämistarpeita:

- läpikulkuliikenteen yhteydet moottoritieltä Halikon keskustaan ja Salon suuntaan (tarve liikenteen rauhoittamiseen Halikon keskustassa; vaaralliset liittymät)
- kokoojakatuverkon kehittäminen maankäytön kasvun myötä (mm. seututien 110 varren teollisuusalueen kokoojakatuverkko)
- seututien 224 kehittäminen välillä Vaskio - Märy - Halikko kasvavan asutuksen ja liikenteen tarpeiden mukaan (tiellä on seututieksi poikkeuksellisen paljon liikennettä ja kevyen liikenteen järjestelyissä on puutteita)

Halikon kunnan ja Salon kaupungin yhteisenä pitkän aikavälin hankkeena voisi tarkastella moottoritien rinnakkaisväylän rakentamista moottoritien eteläpuolelle Märyn ja Somerontien liittymien välille. Sen varrelle olisi mahdollista sijoittaa erilaista maankäyttöä kohtuetaisyydelle taajamavyöhykkeestä ja asuinalueista. Tien linjaus on mäkinen maaston takia ongelmallista ja sille ei välttämättä löydy edullista ratkaisua.

Pitkällä aikavälillä rinnakkaisyhteys voisi yhdistää Halikon läntisen ohitustien ja Salon itäisen kehäyhteyden, jolloin Salo-Halikko taajaman ympärille muodostuisi lähes täydellinen "ulompi kehätie", joka ohjaisi läpikulkuliikenteen tehokkaasti pois keskustoista ja tasaisi sisääntuloteiden kuormitusta.

Joukkoliikenne

Kuntakeskuksessa joukkoliikenteen kannalta epäedullisia kasvusuuntia ovat Putola ja Asemanseutu. Asemanseudulla saavutetaan työ-, koulu- ja asiointimatkatasoiset joukkoliikennepalvelut pitkälle seutulienteellä, mutta alueen saaminen paikallisliikennemäisen palvelujen pariin on vaikeaa. Sinänsä maankäyttö laajenee Asemanseudulla joukkoliikennereittien varsille, joka on hyvä asia. Putolan alueelle on vaikeaa järjestää kustannustehokkaita joukkoliikennepalveluja ja alueella onkin varauduttava toimiviin kevyen liikenteen liityntäyhteyksien järjestämiseen joukkoliikenteen reitille. Joukkoliikenteen kannalta Putolan alueen laajentaminen hajauttaa mitä enenevässä määrin aluerakennetta ja lisää henkilöauton käyttöä.

Kuntakeskuksessa joukkoliikenteen tai ainakin linja-autoliikenteen kannalta on erittäin hyvä ratkaisu Pappilan alueen laajentaminen nauhamaisesti Märyn suuntaan. Alueelle on mitä todennäköisemmin järjestettävissä paikallisliikennemäinen joukkoliikennepalvelu, kunhan alue toteutetaan riittävän tiiviinä. Samalla maankäyttö tukee Märyn ja Vaskion joukkoliikennepalvelujen kehittymistä. Tärkeää on, että alue rakentuu selkeän kokoojaväylän ympärille mieluummin mahdollisimman tiiviisti ja että kokoojaväylä menee koko alueen läpi.

Kevyt liikenne

Moottoritien liittymien ympäristön kaavoittaminen (PK-alueet) saattaa olla ongelmallinen kevyen liikenteen kannalta. Riskinä on palvelujen ”karkaaminen” moottoritien liittymän ympäristöön, missä ne ovat kevyellä liikenteellä vaikeasti saavutettavissa.

Myös asutuksen laajenemisalueet Märyntien varrella kohti moottoritien liittymää alkavat olla kävelymatkan ulkopuolella keskustasta, parempia alueita ovat Putola ja Salitunojanlaakso. Mustamäki ja Asemanseutu olisivat suositeltavia kasvusuuntia, mutta alueella tarvittaisiin kauppapalvelut.

8.2.2 Märynummi ja Vaskio (liitteet 2-4 ja 2-5)

Tie- ja katuverkko sekä kevyt liikenne

Märynummen ja Vaskion maankäytön laajentuminen korostaa tarvetta seututien 224 kevytliikennejärjestelyjen kehittämiseen Märyn ja Vaskion välillä.

Kevyen liikenteen osalta ongelmallisia ovat kaukana idässä ja tienvarressa pohjoisessa olevat asuinaluevaraukset. Olisi suositeltavampaa rakentaa mieluummin kiinni nykyiseen alueeseen ja esimerkiksi tiivistää sairaalan viereisiä alueita. Märynummella maantien suuntainen kevytliikenneyhteys syntyisi yhdistämällä lyhyellä väylällä kaksi kaavatietä maantien itäpuolella.

Vaskiossa maantie halkaisee taajaman pahasti. Liikenteen rauhoittaminen taajaman kohdalla sekä kevyen liikenteen alikulku ovat tarpeen mm. koulumatkojen vuoksi. Vaskiossa on kauppa ja muitakin palveluja, mikä suosii kevyttä liikennettä.

Joukkoliikenne

Märynummelle laajentaminen hajauttaa rakennetta. Jos Märynummen aluetta kuitenkin halutaan laajentaa, niin joukkoliikenteen kannalta kasvusuunnan tulisi olla joukkoliikennereittien välittömässä läheisyydessä. Märyn laajentaminen pohjoiseen nauhamaisesti Vaskiontien varrelle on sinänsä joukkoliikenteen kannalta kelvollinen ratkaisu, mutta Märynummen nykyisen taajaman itäpuolelle kaavailluilta laajenemisalueelta kävelymatkat joukkoliikenteen reitin varteen ovat jo pitkäköjiä.

8.2.3 Hajala (liite 2-6)

Tie- ja katuverkko sekä kevyt liikenne

Hajalaan on muodostumassa usean kilometrin pituinen nauhataajama maantien 2351 (Halikko-Paimio, Vanha Turuntie) varteen. Tämä aiheuttaa tarvetta kehittää kevytliikennejärjestelyjä ja mahdollisesti myös tarvetta tien geometrian / rakenteen parantamiseen. Rakentamista suunniteltaessa on

varottava, etteivät yleiselle tielle tulevat uudet tontti- ja katuliittymät aiheuta turvallisuusriskejä. Autoliikenteen nopeustasoon taajaman läpi kulkevalla tiellä on kiinnitettävä huomiota kevyen liikenteen turvallisuuden takia.

Hajalan taajaman läheisyyteen sijoittuva uusi moottoritien liittymä voi aiheuttaa alueelle kasvupaineita. Taajaman läpi maantietä 2351 kulkevat liikennemäärät ovat nykyisin suhteellisen pieniä, n. 500 - 700 autoa/vrk, mutta Salon seudun liikenne-ennuste viittaa siihen, että liikennemäärä saattaa tulevaisuudessa jopa kaksinkertaistua moottoritien ja uuden maankäytön myötä. Tulevaisuudessa tulee todennäköisesti harkittavaksi, onko myös yhteyttä moottoritien liittymästä taajamaan parannettava. Tien varteen tai liittymän ympäristöön ei ole kaavailtu maankäyttöä, mutta siihen saattaa syntyä tulevaisuudessa paineita.

Joukkoliikenne

Hajalan osalta tilanne vastaa Märynummea, koska Hajalan laajentaminen hajauttaa rakennetta. Jos Hajalaa kuitenkin halutaan laajentaa, niin esitetyt kasvualueet sijoittuvat nauhamaisesti joukkoliikennereittien varsille, joka lisää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Maankäytön laajeneminen Hajalassa ei ole kuitenkaan ollenkaan riittävää mahdollista junaliikenteen seisakkia silmällä pitäen.

8.3 Kuusjoki

Kaavoitustilanne

Yleiskaavan laatiminen on käynnissä. Kuusjoen maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-7 (1:10 000).

Väestöennusteet

Kuusjoen nykyinen asukasluku on 1 862 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 1 768 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 1 900 asukasta. Kunnan asukasmäärä ei ennusteiden mukaan kasva merkittävästi, mutta autoliikenteessä voidaan olettaa olevan pientä kasvua yleisen autoistumiskehityksen seurauksena.

Tie- ja katuverkko

Kuusjoella liikenneyhteyksien kannalta tärkeitä kehittämiskohteita ovat kuntaan johtavien teiden liittymät kantatielle 52 (mt 2407 liittymä Salonpuolella sekä mt 2408 liittymä Perttelin puolella). Liittymiä ei ole kanavoitu ja esimerkiksi Salosta Kuusjoelle kulkeva joutuu kääntymään vasemmalle vilkasliikenteisellä kantatiellä, josta aiheutuu vaaratilanteita päätien suurten nopeuksien takia.

Puutteellisesta tiegeometriasta ja tien tasoon nähden korkeista ajonopeuksista aiheutuvia turvallisuusongelmia on mm. maantiellä 2407, jolla kulkee myös läpikulkuliikennettä. Tiellä on kohtuullisen vilkas liikenne, koska se on Salosta nopein yhteys mm. Koskelle ja Loimaalle. Liikennemäärät saattavat kasvaa hieman moottoritien valmistumisen myötä.

Joukkoliikenne

Kuusjoella maankäyttö perustuu hajakentämiseen, joka ei anna parhaita edellytyksiä itsekannattavalle joukkoliikenteelle. Joukkoliikenteen kannalta parhaita kasvualueita on kuntakeskuksen ja Ylikulman väliin jäävä alue.

Kevyt liikenne

Kuusjoen keskustan ja Kuusjoenperän yhdistäminen kevytväylällä on tarpeen, väli on lähes nauhataajamaa, mutta matka on pitkä ja hanke kallis. Mahdollisten laajenemisalueiden tulisi sijoittua mieluummin jompaankumpaan päähän nauhataajamaa kuin puoliväliin. Kuusjoen Raatalassa koulu on irrallaan taajamasta. Koululle tarvittaisiin maantien 2408 varteen kevytväylä taajamasta sekä etelästä, jossa tien varrella on nauha-asutusta. Raatalan taajaman kohdalla ja ennen kevytväylän rakentamista myös tienvarsiasutuksen kohdalla tarvitaan alhaisempaa nopeusrajoitusta ja liikenteen rauhoittamista. Tie on yhdystieluokkaa, jolla

autoliikenteen sujuvuuden painoarvo ei voi olla kevyen liikenteen turvallisuutta suurempi.

8.4 Pertteli

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Kunnassa on käynnissä maankäytön yleissuunnitelman valmistelu. Perttelin taajamien maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-8 (1:20 000)

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Perttelin nykyinen asukasluku on 3 722 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 3 894 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 3 900 asukasta eli asukasmäärän kasvuksi arvioidaan noin 5 %.

Perttelin asukasmäärän kasvu ja Salon kasvualueiden läheisyys ilmenevät myös tie- ja katuverkon liikenteen voimakkaana kasvuna. Maantielle 2401 (Salo-Inkere) on Salon seudun liikenne-ennusteen mukaan odotettavissa Salon ja Perttelin välillä jopa noin 50 % liikenteen kasvua (nykyinen KVL n. 2700, ennuste v. 2020 4100 autoa/vrk). Kasvu tosin painottuu tieyhteyden Salon päähän.

Tie- ja katuverkko

Perttelissä tärkeitä tie- ja katuverkon kehittämiskohteita ovat kantatien 52 liittymät (mt 2402 ja pt 12 213) varsinkin, jos liittymien lähistölle suunnitellut teollisuusalueet ja muu maankäytön laajeneminen toteutuu. Liikenteen vilkastuttua liittymien sujuvuutta ja kääntyvän liikenteen turvallisuutta tulisi parantaa esimerkiksi rakentamalla ryhmittymiskaistat (ns. kanavointi).

Myös nykyistä paikallistieyhteyttä (pt 12213) kantatien pohjoisesta liittymästä keskustajamaan joudutaan tällöin parantamaan ja yhteys voi muuttua kunnan ylläpitämäksi kaduksi.

Uutena yhteytenä on tutkittu Salon tieverkkoratkaisujen yhteydessä suoraa tieyhteyttä Perttelistä moottoritielelle mahdollisen uuteen eritasoliittymään, joka sijoittuisi levähdysalueen kohdalle.

Joukkoliikenne

Perttelissä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksien järjestämistä vaikeuttaa Kaivolän kuntakeskuksen (kirkonkylän) sijoittuminen toiselle puolelle Uskelanjokea (Salonjokea) kuin Inkereen ja Hähkänän taajamat.

Maankäytön tiivistyminen kuntakeskuksen ympärillä on joukkoliikenteen kannalta katsottuna hyvä asia, jos huolehditaan siitä, etteivät kävelymatkat joukkoliikenteen reitille muodostu liian pitkiä. Maankäytön laajeneminen Kaukolaan kasvattaa jonkin verran kävelymatkoja.

Maankäytön laajeneminen nauhamaisesti Inkereentien varteen on joukkoliikenteen kannalta katsottuna hyvä ratkaisu. Tärkeää kuitenkin on, ettei maankäyttöä viedä liian kauaksi Inkereentiestä. Jos maankäyttö viedään yli 800 m etäisyydelle joukkoliikenteen käyttämästä reitistä, muodostuvat kävelymatkat liian pitkiä. Inkereessä maankäytön laajeneminen Romsilantien suuntaan on joukkoliikenteen kannalta huono ratkaisu, koska joukkoliikennepalvelujen kehittyminen Muurlan suunnassa ei liene realistista.

Uusilla alueilla on huolehdittava siitä, että kevyen liikenteen järjestelyt pysäkeille ovat toimivia. Kaavailtu kevyen liikenteen silta Hähkänän ja kuntakeskuksen välillä parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta tarjoamalla vaikutusalueen asukkaille sekä Kaivolan että Inkereen joukkoliikennetarjonnan.

Mahdollinen Salon itäisen ohikulun linjauksen vieminen Hähkänään saakka, jota on tutkittu eräässä Salon yleiskaavan maankäyttömallissa, vaikeuttaisi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Tiesyhteys vetäisi myös maankäyttöä puoleensa hajauttaen taajamarakennetta entisestään. Tiesyhteydelle on vaikeaa järjestää kustannustehokasta joukkoliikennettä.

Kevyt liikenne

Maankäytön pysyminen vain kantatien 52 etelä-/itäpuolella on kevyen liikenteen turvallisuuden kannalta hyvä asia. Kevyen liikenteen kannalta Kaukola on parempi asutuksen laajenemissuunta kuin kantatien varsi pohjoisessa. Kauppapalvelut ja Salo ovat lähempänä ja alueelta on Hiidentietä pyöräily-yhteys Saloon. Kantatien varteen taajaman puolelle syntyy ennen pitkää tarve kevyen liikenteen väylälle, jos suunniteltu maankäyttö toteutuu.

Kirkonkylän taajamatielle tarvitaan ainakin kevyt saneeraus (suojatiesaarekkeita) sekä ehdottomasti lyhyt kevytväylä kantatien risteyksessä sijaitsevalle kaupalle. Nyt kauppaan ei pääse kuin tienpiennarta kulkien. Hähkänän ja Inkereen yhdistäminen kevytväylällä on seudun ykköshankkeita. Ehdottomasti hyvä hanke olisi kevyen liikenteen yhteys joen yli kirkolta Inkereen ja Hähkänän taajamien puoliväliin. Hähkänä-Inkere – väylän kanssa tämä yhdistäisi kaikki taajamat suorinta tietä toisiinsa ja Saloon. Toteutus on kuitenkin sillan vuoksi kallis.

Hähkänästä puuttuvat kauppapalvelut ja alueella on vain kioski. Väestöpohja tuskin kuitenkaan riittää, varsinkaan jos Tupuriin saataisiin kauppa.

8.5 Muurla

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Yleiskaava on hyväksytty 28.4.1997. Yleiskaavan tarkistustyön on meneillään. Muurlan maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-9 (1:25 000).

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Muurlan nykyinen asukasluku on 1 427 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 1 604 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 1 700 asukasta eli asukasmäärän kasvuksi arvioidaan 12 - 19 %.

Muurlan alueella liikenne kasvaa voimakkaasti valtatiellä 1 (E18). Valtatien nykyinen liikennemäärä on 8000 - 8400 autoa/vrk. Uusin liikenne-ennuste vuodelle 2020, kun moottoritie on valmistunut myös osuudelle Muurla - Lohjanharju, on noin 15 000 autoa/vrk.

Kunnan asukasmäärän ennustettu kasvu ja moottoritien kasvava liikenne tulevat näkymään liikenteen vilkastumisena myös alempiasteisella tieverkolla, mutta kasvu ei ole niin suurta, että se sinällään aiheuttaisi suuria parannustarpeita tieyhteyksiin.

Tie- ja katuverkko

Muurlan maankäyttö on paikoin hajautumassa erilleen keskustaajamasta ja useaan eri suuntaan, mikä aiheuttaa tie- ja katuverkolla tarvetta varsin laajan kevyen liikenteen verkoston rakentamiseen.

Moottoritien eritasoliittymän tuntumaan kaavailtu maankäyttö (PK- ja T-alueet) aiheuttavat Muurlan sisääntuloliikenteen lisäksi myös muuta nykyisen valtatie 1 (tuleva seututie 110) poikki kulkevaa liikennettä ns. lasitehtaan liittymässä. Tuleviin liittymäjärjestelyihin sekä nykyisen valtatie 1 nopeustasoon on kiinnitettävä erityistä huomiota ja saatava se pysymään liittymän kohdalla riittävän matalana turvallisuussyistä vilkkaan risteävän liikenteen takia. Tulevaisuudessa voi olla aiheellista harkita esimerkiksi kiertoliittymäratkaisua.

Joukkoliikenne

Maankäytön laajeneminen nauhamaisesti Muurlantien ympärille tukee toimivien joukkoliikennepalvelujen järjestymistä ja parantaa samalla kuntakeskuksen saavutettavuutta. Toinen hyvä ja ehkä parempikin kasvusuunta on Yltjärven pohjoispuoleinen alue nykyisen valtatie 1 (tuleva seututie) läheisyydessä. Yltjärvellä on tärkeää, etteivät kävelymatkat joukkoliikennereitille muodostu liian pitkiksi.

Maankäytön laajeneminen maantien 186 varteen Kaukolaan ei ole joukkoliikenteen kannalta niin suotavaa kuin Muurlantielle tai Yltjärvelle. Kaukolassa joukkoliikennepalvelut Saloon järjestyvät hyvin Kiskon suunnasta tulevalla liikenteellä, mutta kuntakeskukseen tulevien yhteyksien järjestäminen on hankalaa. Maankäytön laajentaminen Kaukolantiellä Kiiliänpalttaan on joukkoliikenteen kannalta huono asia, koska alueelle tuskin saadaan sellaisia volyymeja, joiden varaan joukkoliikennettä voitaisiin rakentaa. Kaukolantielle tavoitellaan vain asiointimatkatasoisia joukkoliikennepalveluja, joka on selkeästi heikompi kuin Muurlan yleinen taso. Jos Kiiliänpalttaa asutetaan, tulee huolehtia toimivat kevyen liikenteen liityntämahdollisuudet Muurlantien tai Kiskontien pysäkeille.

Kevyt liikenne

Muurlassa on hyvä laajenemisalue Ylisjärven eteläpään länsipuolella keskustan palvelujen vieressä. Kevyen liikenteen näkökulmasta valtatie 1 pohjoispuolinen samoin kuin Kaukolan alueet eivät ole mitenkään perusteltavissa olevia asuinalueita. Nykyinen valtatie 1 (tuleva mt 110) jää melko vilkkaaksi seututieksi moottoritien jälkeenkin, joten mm. koululaisia joudutaan todennäköisesti kuljettamaan jatkossakin. Moottoritien liittymäalueen kehittämisessä on vaarana, että palveluita siirtyy sinne kauas asutuksesta. Kevytväylä taajamasta ns. laskettelurinteen luo kuitenkin tarvittaisiin, taajama on jo nyt nauhamainen.

Uusi maankäyttö nykyisen valtatie pohjoispuolella moottoritien risteyksessä edellyttää nykyisen tien ylitysten turvaamista esim. alikululla tai riittäväillä hidasteilla.

8.6 Suomusjärvi

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Nykyiset maankäyttösuunnitelmat ovat jo hyvin vanhoja. Kunnan yleiskaava on vuodelta 1968. Kuntakeskukseen on laadittu osayleiskaavaluonnos 1978. Suomusjärven maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-10 (1:10 000).

Suomusjärvellä moottoritien rakentaminen tarjoaa mahdollisuuden arvioida uudestaan Kitulan keskustaajaman maankäytön ja liikenneverkon rakennetta ja liikennejärjestelyjä. Samalla on mahdollisuus taajamankuvan kehittämisen, kun nykyisen keskustaajaman halkaisevan valtatie rooli muuttuu.

Uuden moottoritien eritasoliittymän (vt 1 / mt 2410) ympäristöön ei ole laadittu maankäyttösuunnitelmia, mutta on todennäköistä, että sinne syntyy paineita maankäytölle. Maankäyttö olisi suunniteltava Suomusjärven ja Kiikalalan kuntien yhteishankkeena, koska kuntaraja sijoittuu juuri liittymän kohdalle.

Suomusjärven Kitulan kohdalle on suunniteltu moottoritien levähdysaluetta, jonka ympäristöön on nykyisissä kaavoissa kaavailtu lähinnä teollisuusalueita. Levähdysalueelta ei kuitenkaan tule ajoyhteyttä alemmalle tieverkolle. Levähdysalue tarjoaisi mahdollisuuksia myös muun tyyppiseen maankäyttöön, kuten moottoritien liikennettä palveleville huoltoasema-, ravintola ym. palveluille. Samalla on tarpeen arvioida, mihin suuntaan nykyisen valtatie varressa olevan Lahnajärven palvelualueen maankäyttö lähtee kehittymään moottoritien valmistuttua.

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Suomusjärven nykyinen asukasluku on 1 324 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 1 287 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 1 400 asukasta.

Ennusteiden mukaan kunnan asukasmäärä ei muutu mainittavasti, mutta autoliikenne kunnan alueella kasvaa valtatie 1 läpikulkuliikenteen ja yleisen autoistumiskehityksen takia voimakkaasti. Valtatie 1 nykyinen liikennemäärä on n. 8000 autoa/vrk. Uusin liikenne-ennuste vuodelle 2020, kun moottoritie on valmistunut myös osuudelle Muurla - Lohjanharju, on Suomusjärven kohdalla noin 14 500 autoa/vrk.

Tie- ja katuverkko

Suomusjärven tieverkon erityisongelmana on nykyisen valtatie 1 liikenneturvallisuus, jonka parantamiseksi on jo suunniteltu ja toteutettu erilaisia pieniä toimenpiteitä.

Suomusjärvellä tie- ja katuverkon kehittämistarpeita ovat mm.:

- Nykyisellä valtatie 1:llä eli tulevalla maantiellä 110 on tarve täydelliselle taajamasaneeraukselle, kun moottoritie valmistuu. Samalla myös keskustaajaman katuverkkoa ja maankäyttösuunnitelmia voi tarkistaa vastaamaan uutta tilannetta, jossa pääsisääntuloyhteys taajamaan ja tavallaan taajaman ”julkisivu” siirtyy moottoritien valmistumisen myötä eri suunnalle.
- pitkällä aikavälillä nykyisen valtatie 1 rakentaminen seututieksi äskettäin valmistuneen Paimio – Muurla osuuden toimenpideselvityksen suuntaviivojen mukaisesti
- nykyisen valtatie 1 turvallisuustoimenpiteet taajaman ulkopuolella (pieniä turvallisuustoimenpiteitä on jo tekeillä)
- vt 1 kevyen liikenteen väylä Kitulan kohdalla tien eteläpuolelle sekä uusi alikulku taajaman itäpäässä

Joukkoliikenne

Maankäytön laajenemisaalueet sijoittuvat melko nauhamaisesti valtatie 1 ympärille, jossa on myös parhaat joukkoliikenteen palvelut. Maankäytön suunniteltu laajeneminen edellyttää suunniteltujen kevyen liikenteen järjestelyjen toteuttamista yhteysineen ja alikulkuineen.

Kevyt liikenne

Moottoritien valmistumisen jälkeen on vaara, että taajama hajaantuu ja kevyen liikenteen etäisyydet kasvavat. Alueelle on tulossa eritasoliittymä ja palvelualue. Palvelualueelle johtavan tien varteen tarvitaan ehdottomasti kevytväylä, koska bussipysäkki siirtyy sinne. Pohjois-eteläsuuntaisen maantien 1870 / 2410 varressa on kevytväylän tarve ja tarvetta tienylitysten turvaamiseen (liikenteen rauhoittaminen), varsinkin, jos taajama laajenee enemmän länteen.

8.7 Kiikala

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Kirkonseudulle on laadittu 1979 osayleiskaavaluonnos, jota on täydennetty 1980. Kärkelä-Rekijoki –alueella on osayleiskaava. E18-moottoritien liittymän alueelle tehdään mahdollisesti osayleiskaava, joka edellyttää yhteistä maankäytön tarkastelua Suomusjärven kunnan kanssa.

Kiikalan maankäyttö on esitetty taajamittain liitekartoilla:

- keskustaajama liitekartta 2-11 (1:15 000)
- Rekijoki liitekartta 2-12 (1:10 000)
- Kruusila liitekartta 2-13 (1:10 000)

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Kiikalan nykyinen asukasluku on 1 890 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 1 549 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 1 800 asukasta. Alueen asukasmäärä ei ennusteiden mukaan todennäköisesti kasva, mutta autoliikenteessä voidaan olettaa olevan kasvua yleisen autoistumiskehityksen seurauksena. Salon seudun liikenne-ennusteen mukaan liikenne kasvaa maantiellä 2410 Kitulan ja Kiikalan välillä vuoteen 2020 mennessä noin 30 - 40 %.

8.7.1 Kuntakeskus (liite 2-11)

Tie- ja katuverkko

Valtatieltä 1 Kitulasta kuntakeskukseen johtavan maantien 2410 tekninen taso on nykyiseen liikennemäärään (n. 800 autoa/vrk) nähden varsin hyvä ja riittää huomattavasti suuremmallekin liikenteelle.

Kuntakeskuksessa maankäyttö laajenee maantien 2411 molemmin puolin, joten lisääntyvän risteävän liikenteen tarpeet on otettava huomioon liikennejärjestelyissä. Maantien 2411 liikennemäärä on kuitenkin niin pieni (n. 550 - 700 autoa/vrk), että esimerkiksi kevyen liikenteen alikulkujen rakentamiseen ei ole nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisesti perusteita, mikäli autoliikenteen nopeudet ovat taajaman kohdalla riittävän matalat (enintään 50 - 60 km/h).

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kannalta katsottuna Kiikalan ongelmana on monitaajamaisuus, jolloin ei synny riittävästi kokonaisvolyymeja itsekannattavalle joukkoliikenteelle.

Kuntakeskuksessa maankäyttö laajenee olemassa olevalle alueelle, joten se tukee nykyistä joukkoliikennetarjontaa. Maankäytön laajenemissuunnat ovat kuitenkin joukkoliikenteen reiteistä poispäin, jolloin kävelymatkat pysäkeille kasvavat.

Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen osalta ei ole järkevää laajentaa maankäyttöä maantien 2411 pohjoispuolelle, kun nykyinen asutus ja palvelut ovat tien eteläpuolella. Tällöin voi syntyä tarvetta kevyen liikenteen alikululle, mutta sen rakentamiseen on tuskin saatavissa Tiehallinnon varoja vuosikausiin, koska liikennemäärän perusteella laskettava tarveindeksi jää suhteellisen pieneksi moniin kilpaileviin kohteisiin verrattuna. Kevytväylä Härjänvatsaan olisi hyvä mm. koulukuljetusten vuoksi, mutta yhteys on pitkä ja hanke on kallis toteuttaa.

8.7.2 Rekijoki (liite 2-12)

Tie- ja katuverkko

Rekijoella on kehittymässä nauhamainen taajama maanteiden 2403 (Pertteli-Lautela) ja 2411 (Kii kala-Rekijoki) varteen. Tämä aiheuttaa tarvetta kehittää kevytliikennejärjestelyjä ja mahdollisesti myös tarvetta paikalliseen teiden geometrian ja rakenteen parantamiseen, vaikka taajaman läpi kulkevat liikennemäärät ovat suhteellisen pieniä (350 - 550 autoa/vrk). On syytä seurata, että yleiselle tielle tulevat uudet tontti- ja katuliittymät eivät aiheuta turvallisuusriskejä ja taajaman läpikulkuväylien nopeustasoon on kiinnitettävä huomiota.

Vastaavat nauhataajaman ongelmat ovat Salon seudun vanhalla tieverkolla yleisiä, joten hyvien ratkaisumallien etsiminen niihin voisi olla yksi seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeita.

Joukkoliikenne

Joukkoliikennepalvelujen kannalta on tärkeää, että maankäyttö laajenee Rekijoella maantien 2411 varressa, joka toimii myös Salon ja kuntakeskuksen joukkoliikenteen runkoreittinä. Jos maankäyttöä laajennetaan Kärkelän suuntaan maantien 2403 varteen, niin lähtökohtana tulee olla toimivat liityntäyhteydet kevyellä liikenteellä joukkoliikenteen pysäkeille.

Kevyt liikenne

Kärkelän ja Rekijoen yhdistäminen kevytväylällä olisi tarpeen, koska palvelut ovat Rekijoella ja asutusta on paljon myös Kärkelässä. Tie on kuitenkin melko hiljainen, mutta jos tienvarteen tulee lisää maankäyttöä suunnitelman mukaan, kevytväylä on välttämätön. Kevyen liikenteen

saavutettavuuden kannalta (kauppa, koulu) uutta asutusta olisi parempi kaavoittaa Rekijoelle kuin Kruusilaan.

8.7.3 Kruusila (liite 2-13)

Tie- ja katuverkko

Kruusilassa maankäytön laajeneminen sijoittuu moottoritien eritasoliittymän lähistölle moottoritien ja nykyisen valtatie 1 väliin. Alueelle on erittäin hyvät tieyhteydet ja sen myötä kenties rakentamispaineita. Päätien varteen ei kuitenkaan saisi päästää syntymään liiaksi suunnittelematonta hajarakentamista siten, että tonteilta rakennettaisiin liittymät suoraan nykyiselle valtatielle eli tulevalle seututielle 110. Seututielle jää moottoritien valmistuttuakin suhteellisen paljon liikennettä ja ajonopeudet todennäköisesti nousevat vapaammassa olosuhteissa. Tiheään sijaitsevat tontti- ja yksityistieliittymät ovat tällaisella tiellä turvallisuusriski. Alueelle on tarpeen suunnitella nykyisiin yksityistieihin pohjautuva kokoojaväyläverkko, jonka kautta liitytään päätieverkolle.

Joukkoliikenne

Kruusilassa maankäytön laajeneminen sijoittuu kauaksi valtatiestä 1, jossa ovat alueen joukkoliikennepalvelut. Ratkaisu ei tue joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä eikä edesauta kustannustehokkaiden joukkoliikennejärjestelyjen syntymistä. Lisäksi ilman kevyen liikenteen toimenpiteitä voivat kävely- tai polkupyöräyhteydet pysäkeille olla liikenneturvallisuudeltaan ongelmallisia.

Koirankielenmäen kohdalle kaavailtu maankäyttö sijoittuu lähemmäksi valtatie 1, joten alue sijoittuu joukkoliikennepalvelujen varrelle.

Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen osalta on parempi keskittää uudet alueet nykyisen valtatie pohjoispuolelle, jotta vältetään tienylitystarve.

8.8 Perniö

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Kunnan alueelle on laadittu seuraavat osayleiskaavat:

- Kirkonkylän osayleiskaava (kunnanvaltuusto 23.9.1996)
- Asemanseudun osayleiskaava 1996
- Kosken osayleiskaava (kunnanvaltuusto 7.11.1994)
- Teijo-Mathildedal osayleiskaava 1996
- Nurkkila-Ylönkylä osayleiskaava 1987
- Tuohittu osayleiskaava 1986
- Ylikulman osayleiskaava 1990

Kirjakkala-Mutainen alueen osayleiskaavaluonnos on ollut uudelleen nähtävillä 15.1.-2.2.1999 ja vastineet käsitelty 12.2.2001. Kaavaehdotus on valmisteilla.

Perniön maankäyttö on esitetty taajamittain liitekartoilla:

- keskustaajama liitekartta 2-14 (1:15 000)
- Asemanseutu liitekartta 2-15 (1:10 000)
- Teijo ja Mathildedal liitekartta 2-16 (1:20 000)

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Perniön nykyinen asukasluku on 6 120 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 5 429 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 5 800 asukasta. Vaikka Perniön asukasmäärä ei ennusteiden mukaan kasva, voidaan olettaa, että autoliikenne kasvaa alueella yleisen autoistumiskehityksen takia. Liikenteen kasvu keskittyy erityisesti kantatielle 52, mihin vaikuttaa myös Salon ja Halikon alueen voimakas kasvu. Liikenne-ennusteen mukaan kantatien 52 liikenne kasvaa Perniön suunnalla noin 15 %.

Joukkoliikenne

Perniössä hajarakentaminen kuntakeskuksen ja Perniön asemanseudun ulkopuolelle ei tue tasokkaita joukkoliikennepalvelujen järjestämismahdollisuuksia. Poikkeuslupien järjestämistä haja-alueille tulee välttää, koska uutta itsekannattavaa liikennettä ei voida mitä suurimmalla todennäköisyydellä synnyttää maankäytön laajenemisen perusteella.

8.8.1 Kuntakeskus (liite 2-14)

Tie- ja katuverkko

Uutta maankäyttöä ja erityisesti teollisuusalueita on kaavailtu sijoittuvan kantatien 52 länsipuolelle Kemiöntien (mt 183) varteen eli kuntakeskukseen nähdessä tien toiselle puolelle. Tämä lisää kantatien poikki risteävää liikennettä ja korostaa tarvetta kantatien 52 ja maantien 183 liittymän parantamiseen.

Teollisuuden ja muun maankäytön kasvu maantien 183 (Perniö – Kemiö -tie) varrella edellyttää keskitettyjä liittymäjärjestelyjä tai rinnakkaiskatujen rakentamista.

Myös Kiskontien eli maantien 1840 (Melkkilä - Toija) varteen sijoittuva kuntakeskuksen laajentumisalue tulee tarvitsemaan uuden katuliittymän maantielle 1840.

Joukkoliikenne

Kuntakeskuksessa maankäytön laajenemisaalueet ovat joukkoliikenteen toimintaedellytysten kannalta väärällä suunnalla. Maankäytön laajeneminen keskustaajamasta pohjoiseen Korvenrinteen pohjoispuolelle edellyttää joen ylittävän kevyen liikenteen väylän ja sillan rakentamista tai muuten kävelymatkat joukkoliikenteen pysäkillä runkoreitin varteen kasvavat pitkiksi. Ongelmallisempi alue on Piilokallio, jonne on vaikea järjestää kustannustehokkaita joukkoliikennepalveluita. Maankäytön laajeneminen Ruokosuolle hajauttaa rakennetta, joka ei ole omiaan lisäämään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Teollisuusalueita kaavaillaan sijoitettavan joukkoliikennepalvelujen ulkopuolelle. Alueille sijoittuvien työntekijöiden työmatkat tulevat perustumaan oman auton käyttöön.

Maankäytön tiivistyminen Lampolan alueelle tiivistää rakennetta ja lisää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Alueen piiriin sijoittuvat asukkaat saavat Perniön mittakaavassa hyvät joukkoliikennepalvelut.

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten kannalta katsottuna suotuisia maankäytön laajenemisaalueita olisivat keskustassa Lampolan lisäksi Hämeenkylässä suunta.

Kevyt liikenne

Kankkonummen T-alueet lännessä ovat kaukana taajamasta, eivätkä suosi kevyen liikenteen käyttöä. Parempi suunta työpaikka-alueille on tässä mielessä Kemiöntien (mt 183) varsi kantatien länsipuolella ja myös Kiskontien (mt 1840) varsi etelässä. Kiskontien varressa ei kuitenkaan ole kevytväylää.

PY-varaukset Kemiöntien varrella voivat ovat kevyen liikenteen kannalta ongelmallisia, jos sinne alkaa siirtyä kaupallista toimintaa.

8.8.2 Perniön asemanseutu (liite 2-15)

Tie ja katuverkko

Maankäytön laajenemista on kaavailtu nykyiseen asemanseudun taajamaan nähden myös kantatien 52 toiselle puolelle. Tämä lisää päätietä risteävää liikkumista ja yhteydet suhteellisen vilkkaasti liikennöidyn (n. 4000 autoa/vrk) kantatien 52 poikki voivat muodostua turvallisuudeltaan ongelmallisiksi. Kevyttä liikennettä varten on tosin käytettävissä yksi alikulku.

Joukkoliikenne

Maankäytön laajeneminen kantatien länsipuolella Petäjässä on joukkoliikenteen kannalta hyvä ratkaisu varsinkin kun kevyen liikenteen yhteydet kantatien pysäkillä ovat turvalliset. Perniön aseman muu suunniteltu maankäytön laajentuminen täydentää olemassa olevaa rakennetta, joka on joukkoliikenteen kannalta hyvä asia. Huomiota tulee kiinnittää kevyen liikenteen verkon jatkuvuuteen.

Kevyt liikenne

Asemanseudun laajenemissuunnat ovat taajamaa tiivistäviä.

8.8.3 Mathildedal ja Teijo (liite 2-16)

Tie- ja katuverkko

Salosta Teijoon ja Mathildedaliin johtavan maantien 1824 varten sijoittuu useita mahdollisia maankäytön kasvualueita. Tiellä on myös matkailullista merkitystä, joka lisää erityisesti kesäajan liikennettä.

Perniön puolella maankäytön ja sen myötä liikenteen kasvu on kuitenkin niin pientä, että nykyinen suhteellisen hyväkuntoinen tieyhteys on riittävä tien nykyiselle liikenteelle (n. 500 - 100 autoa/vrk) ja ennusteiden mukaan kasvaneellekin liikennemäärälle. Tulevaisuudessa on varauduttava turvallisuussyistä kevyen liikenteen järjestelyjen ja liittymäjärjestelyjen parantamiseen, mikäli maankäyttö laajenee nauhamaisesti tien varrella.

Salon kaupungin puolella tien varten on kaavailtu huomattavan suuria uusia asuinalueita. Tämä edellyttäne myös tienjärjestelyjen parantamista, joka samalla palvelee yhteyksiä Teijon ja Mathildedalin suunnalle.

Joukkoliikenne

Maankäytön tehostuminen rantavyöhykkeellä saattaa parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, mikäli rakentaminen sijoittuu riittävän lähelle bussireittejä (lähinnä Salo-Teijo-Perniö). Turvallisista kävely-yhteyksistä pysäkeille tulee huolehtia.

Kevyt liikenne

Kirjakkalan, Teijon ja Mathildedalin taajamien yhdistäminen kevytväylällä olisi verkollisesti hyvä ratkaisu, mutta hanke ei toteutune ilman matkailu- tai muuta lisärahoitusta. Kun jo sitä ennen Kirjakkala yhdistetään yksityisteitä myöten Lehmijärven kautta Saloon (reitti suunnitteilla Salossa) ja Mathildedal vanhaa tietä pitkin Strömmaan (jo nyt melkein pyöräiltävissä), syntyisi suojaisa reitti Salosta Strömmaan asti.

8.8.4 Koski

Tie- ja katuverkko

Tieyhteydet Kosken taajamaan ovat heikot. Maantien 1840 liikennemäärä on Kosken taajaman kohdalla noin 250 - 450 autoa/vrk ja muilla alueen teillä alle 200 autoa/vrk. Nykyinen ja ennustettu liikennetarve huomioon ottaen ei ole perusteita merkittävälle tieverkon parannuksille.

Joukkoliikenne

Asutuksen laajenemisalueet Koskella ovat niin kiinni rakenteessa, että niiden vaikutus joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin on teoriassa positiivinen. Kosken alueelle ei kuitenkaan ole realistista tavoitella korkeaa joukkoliikenteen palvelutasoa, jonka vuoksi alueelle sijoittuvat saavat korkeintaan koulu- ja asiointimatkatason joukkoliikenneyhteydet. Asiointiliikennekään ei välttämättä ole päivittäistä.

8.9 Kisko

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Toijan ja Kirkonkylän alueen käsittävä valtuuston hyväksymä osayleiskaava on tehty 1992. Rantayleiskaava on laadittu koko kunnan alueelle.

Kiskon taajamien maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-17 (1:10 000)

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Kiskon nykyinen asukasluku on 1 919 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 1 671 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 2 000. Ennusteiden mukaan alueen asukasmäärä ei todennäköisesti kasva ainakaan merkittävästi, mutta autoliikenne kasvaa yleisen autoistumiskehityksen takia. Toisaalta vapaa-ajan asuntojen määrä alueella kasvaa ja niiden aiheuttama liikenne näkyy erityisesti Uudenmaan suunnan liikenteen kasvuna. Liikenteen kasvu keskittyy seututielle 186, mihin vaikuttaa myös Salon ja Halikon alueen voimakas kasvu. Salon seudun liikenne-ennusteen mukaan seututien 186 liikenne kasvaa vuoteen 2020 mennessä Kiskon suunnalla noin 25 %.

Tie- ja katuverkko sekä kevyt liikenne

Maankäytön laajenemisalueet jakautuvat maantien 186 molemmin puolin, mikä lisää risteävän liikenteen määrää. Tulevaisuudessa on varauduttava parantamaan liittymäjärjestelyjä ja kevyen liikenteen järjestelyjä.

Loma-asutuksen kasvu ja lisääntyvä vapaa-ajan liikenne korostaa tarvetta esimerkiksi Suomusjärvi - Kisko - Perniö poikittaisyhteyksien kehittämiseksi (maantiet 1870 ja 1840).

Keskustaajaman Toijan ja Kirkonkylän yhdistäminen kevytväylällä on tarpeen, koska kaikki palvelut ovat Toijassa. Nykyisin kevyt liikenne joutuu käyttämään maantietä 186, jolla autoliikenteen nopeudet ovat varsin suuria. Tien vaarallisuuden vuoksi joudutaan nykyisin järjestämään koulukuljetuksia. Vanhaa tietä hyväksi käyttäen uuden kevytväylän tarve on melko lyhyt, mutta sisältää purosillan.

Toijassa Sahankulmantien (pt 12127) varteen lännessä sijoittuva uusi asutus on ongelmallinen houkutellessaan kevyttä liikennettä ylittämään tien risteyksessä, jossa ei ole alikulkua. Keskustassa on kuitenkin jo kaksi alikulkua, joten uusien alikulkujen rakentaminen ei ole ainakaan valtion hankkeena kovin todennäköistä.

Palveluiden läheisyyden näkökulmasta Toijan lisärakentaminen on Kirkonkylää suositeltavampaa.

Joukkoliikenne

Maankäytön suunnittelut laajenemisalueet tukeutuvat olemassa olevaan rakenteeseen sellaisilla paikoilla, jonne on jo nykyään järjestetty joukkoliikennepalvelut. Pappilanniemessä ja Kitulantien varrella on otettava huomioon kevyen liikenteen liittyminen maantien 186 pysäkeille.

8.10 Särkisalo

Kaavoitus- ja maankäyttö tilanne

Kirkonkylän osayleiskaava on hyväksytty 16.2.1987. Kaavan tarkistus on vireillä. Särkisalon keskustaaajaman maankäyttötilanne on esitetty liitekartalla 2-18 (1:10 000) ja Förbyn taajama liitekartalla 2-19 (1:10 000).

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Särkisalon nykyinen asukasluku on 764 (30.6.2001). Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 549 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennustekin vain 700 asukasta. Kuntaan johtavan maantien 1823 keskivuorokausiliikenne on noin 700 autoa/vrk. Autoistumiskehitys huomion ottaen voidaan olettaa, että liikennemäärät pysyvät nykyisellä tasolla vaikka kunnassa vakituisten asukkaiden määrä ennusteiden mukaan vähenisi. Toisaalta loma-asutuksen kasvu ja muuttuminen ympärivuotiseksi voi aiheuttaa tulevaisuudessa kesä- ja loma-aikojen liikenteen kasvua Särkisaloon johtavalle tielle.

Tie- ja katuverkko

Särkisalon tieyhteydet ovat liikennekysyntä huomioon ottaen riittäviä. Turvallisuus- ja muita ongelmia koetaan aiheutuvan lähinnä kirkonkylän läpi kulkevista kaivosteollisuuden raskaista kuljetuksista. Kirkonkylässä maantie 1823 toimii myös kokoojaväylänä. Kirkonkylän taajaman kohdalla on tarvetta tien leventämiselle tai muulle parantamiselle taajamatien tyyppiseksi, liittymien järjestelylle ja erityisesti kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen.

Pitkällä aikavälillä voi olla tarvetta kehittää Särkisalon saarien loma-asutuksen yhteyksiä lossiyhteydellä Tenholan - Bromarvin suunnalta, jolloin myös läpikulkuliikenne kirkonkylän kautta vähenisi.

Joukkoliikenne

Särkisalossa kasvuvolyymit ovat niin pienet, ettei niillä ole suurta merkitystä joukkoliikenteen toimintaedellytyksille. Kasvu keskittyy kuntakeskuksen läheisyyteen, joka on joukkoliikenteen kannalta hyvä asia varsinkin kun kirkonkylän pysäkillä on tarkoitus järjestää polkupyörien pysäköintimahdollisuudet. Uusien maankäyttöalueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon, että kevyen liikenteen järjestelyt joukkoliikenteen pysäkillä ovat sujuvat ja turvalliset.

Kevyt liikenne

Taajama palveluineen on sijoittunut suoraan maantien varteen. Tästä syystä liikenteen rauhoittaminen, kevytväylä ja turvalliset tienylitykset ovat taajamarakenteen kannalta tärkeitä. Kevytliikenneväylä olisi tarpeen myös pengertielle, sillä salmen toisella puolella mm. urheilukenttä, uimaranta ja asutusta. Hanke on kallis eikä mahdu nykyisin toteutusohjelmiin, mutta tulevan virtausaukkohankkeen yhteydessä voisi mahdollisesti tehdä jonkin parannuksen. Keskustasta puuttuu päivittäistavarakauppa (on vain elintarvikekioski) ja lähin kauppa on Förbyssä. Tämä on autoilua lisäävä tekijä, koska kauppamatkoja ei voi tehdä jalan ja pyörällä.

8.11 Somero

Kaavoitus- ja maankäyttötilanne

Taajaman yleiskaava on valmistunut 1988. Somero taajaman maankäyttö on esitetty liitekartalla 2-20 (1:20 000).

Väestö- ja liikenne-ennusteet

Someron nykyinen asukasluku on 9 744 (30.6.2001). Keskustaajaman väkiluku on noin 5 500. Nykytrendin mukainen väestöennuste vuodelle 2020 on 9 225 asukasta ja ns. maksimikasvun mukainen ennuste 9 500 asukasta. Tieverkon liikennemäärät kasvavat jonkin verran yleisen autoistumiskehityksen takia. Someron läpi kantatietä 52 Salon seudulle suuntautuva liikenne kasvaa noin 10 – 20 % Salon seudun voimakkaan kasvun takia.

Tie- ja katuverkko

Someron keskustan alueella on maankäytön kehittämiseen liittyviä tie- ja katuverkon kehittämistarpeita seuraavissa kohdin:

- Someron keskustan taajamatieparannus (Joensuuntie)
- Joensuuntien liittymien parantaminen (liittymä kadun eteläpäässä kantatielle 52 sekä pohjoispäässä maantielle 2810; toimenpideselvitykset on tekeillä kiertoliittymien rakentamisesta)
- kantatien 52 varrella sijaitsee useita suunniteltuja teollisuusalueita ja niiden laajennuksia, jotka edellyttävät asianmukaisia liittymäjärjestelyjä kantatielle
- Somerolta Saloon johtavalla yhteydellä kantatien 52 ja maantien 280 liittymän parantaminen kiertoliittymäksi (hankkeesta tehty toimenpideselvitys)
- paikallistien 13521 (Saarentaan paikallistie) liittymä Someron keskustan sisääntulotielle (kantatie 52 / seututie 280) on jo nyt turvallisuudeltaan ongelmallinen; järven eteläpuolelle sijoittuvien laajentumisalueiden liikenne tulee lisäämään tämän liittymän kuormitusta (parannustarve)

Someron ulkoisien tieyhteyksien kehittämiseen liittyviä suunnitelmia ovat:

- tieyhteyttä kantatien 52 suunnassa pohjoiseen Loimaan ja Humppilan suuntaan on suunniteltu parannettavaksi (hanke sijoittuu osin suunnittelualueen ulkopuolelle Hämeen tiepiirin puolelle)
- Somero-Forssa tieyhteyden tarveselvityksessä on esitetty kantatien 52 ja maantien 282 liittymän parantamista (liittymä siirtyisi hieman pohjoisemmaksi)

Liikenneyhteyksien kannalta yksittäinen T-alue Torrnsuon tienhaarassa pohjoisessa ei ole perusteltu, tyhjää T-tilaa on runsaasti etelämpänä kantatien molemmiin puolin. Samasta syystä T-varaukset Salontien eteläpuolella ovat hankalia pitkien etäisyyksien vuoksi.

Joukkoliikenne

Somerolla maankäytön laajeneminen tapahtuu melko tiiviisti keskustaajaman ympärillä. Somerolla ongelmana kuitenkin on, että maankäyttö ei painotu millekään suunnalle, vaan tasaisesti koko kaupungin alueelle. Someron kaupungissa ei ole sisäistä joukkoliikennettä, vaan se rakentuu seutuliikenteen ja sitä täydentävien toribussien tai asiointitaksien varaan. Tämän vuoksi kaupungista puuttuu iltaliikenne ja viikonloppunakin joukkoliikenteen palvelutaso on varsin heikko. Noin 10 000 asukkaan kaupungissa alkanee kuitenkin syntyä tarve sisäisen liikenteen järjestämiseen. Toimivan sisäisen joukkoliikenteen järjestäminen nykyiselle maankäytölle uudet laajenemissuunnat huomioon ottaenkin voi olla vaikeaa.

Joukkoliikenteen kannalta katsottuna olisi hyvä, jos Someron maankäytön laajenemisessa painotettaisiin tiettyjä suuntia, jotta syntyisi potentiaalia joukkoliikenteen järjestämiseen. Suotuisia suuntia ovat nykyiset seutuliikenteen käyttämien reittien vaikutusalueet esim. Kirkkojärven eteläpuolella Härkälän suunta. Joukkoliikenteen kannalta katsottuna uudet alueet saisivat sijoittua enintään 0,8 km etäisyydelle joukkoliikenteen reiteistä. Nyt etäisyydet ovat yli 1 km.

Kevyt liikenne

Keveyden liikenteen kannalta taajama pysyy aika hyvin koossa, kun tarkastellaan etäisyyksiä keskustasta. Keveyden liikenteen väylät ovat jääneet lyhyiksi maankäytön laajentuessa tai puuttuvat kokonaan lähes kaikkien pääväylien ja katujen varsilla.

Kävely- ja pyörämatkojen lyhentämiseksi Kirkkojärven ympäri tarvitaan keveyden liikenteen yhteys. Silta on, mutta mm. pohjoisessa puuttuu jatkoyhteys keskustan suuntaan.

9 YHTEENVETO LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTARPEISTA MAANKÄYTÖN NÄKÖKULMASTA

Kunta- ja taajamakohtaisissa maankäytön ja liikennejärjestelmän tarkasteluissa esille tulleista kehittämiskohteista on koottu tiivistetty yhteenveto oheiseen taulukkoon.

Kunta	Maankäytöstä / liikenteen kasvusta aiheutuvia liikennejärjestelmän kehittämistarpeita	Maankäytön kehittämismahdollisuuksia ja suunnittelutarpeita
Salo	<ul style="list-style-type: none"> - Sisääntuloyhteydet (erityisesti Somerontie - Hämeentie) - Itäinen ohitustie (katumaisena?) - Nykyisen valtatie 1 kiertoliittymät (3 kpl) ja Mahlakankareenkadun ramppi - Meriniityn yhteydet - Pääkatuverkon saneeraukset - kt 52 ja mt 186 liittymä - ELSA-radon aluevaraus - Moottoritien rinnakkaistie - Salo-Turku raideliikenteen kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> - kt 52 / mt 186 liittymäalue - moottoritien rinnakkaistien ympäristö - mahdollisesti vapautuva ELSA-aluevaraus
Halikko	<ul style="list-style-type: none"> - kokoojakatuverkko - nykyisen valtatie 1 kiertoliittymät (2 kpl) ja uusi Meriniityn yhteys - moottoritien rinnakkaisväylä - seututie 224 välillä Vaskio-Märy-Halikko - Hajalan nauhataajaman liikennejärjestelyt (mt 2351) 	<ul style="list-style-type: none"> - moottoritien rinnakkaistien ympäristö - Hajalan moottoriteliittymän ympäristö
Perteli	<ul style="list-style-type: none"> - Kirkonkylän taajamatien saneeraus - Kt 52 / pt 12213 liittymän ja pt 12213 parantaminen 	
Muurla	<ul style="list-style-type: none"> - ns. lasitehtaan liittymän tiejärjestelyt valtatiellä 1 	<ul style="list-style-type: none"> - moottoritien eritasoliittymän ympäristö
Suomusjärvi	<ul style="list-style-type: none"> - mt 110 taajamasaneeraus Kitulassa moottoritien valmistuttua 	<ul style="list-style-type: none"> - keskustaajaman (Kitulan) maankäyttösuunnitelmien tarkistaminen moottoritien tuoman uuden tilanteen

		<ul style="list-style-type: none"> - mukaisesti - moottoritien eritasoliittymän ympäristön maankäyttö - moottoritien levähdysalueen ympäristön maankäyttöratkaisut
Kiikala	- Rekijoen nauhataajaman liikennejärjestely	<ul style="list-style-type: none"> - moottoritien eritasoliittymän ympäristön maankäyttö - Kruusilan maankäyttö moottoritien valmistuttua
Kuusjoki	- kt 52 / maanteiden 2407 ja 2408 liittymät	
Perniö	- kt 52 / mt183 liittymän parantaminen	
Kisko	- Toija – kirkonkylä kevyen liikenteen järjestely	
Särkisalo	- Keskustaajaman kevytliikennejärjestelyt	
Somero	<ul style="list-style-type: none"> - Joensuuntien saneeraus keskustassa - kt 52 ja mt 2810 kiertoliittymät Joensuuntielle 	

Salon seudun liikennejärjestelmätön osaselvitykset

- A. Maankäytön suunnittelun tukeminen liikennejärjestelmän toimenpiteillä
- B. Seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma
- C. Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen
- D. Salon itäinen ohikulkutie liikennejärjestelmässä
- E. Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen

Lisätietoja:

Varsinais-Suomen liitto
Turun tiepiiri
Kunnat ja kaupungit
Konsultit