

Turun tiepiirin

Tielaitos

Toiminta- ja taloussuunnitelma 1996 - 1999



Maaliskuu 1996

Turun tiepiiri

08 TIEL / TUR



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 960409
Nidenro: 960580

**TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 1996-1999**

	sivu
LUKIJALLE	1
TIIVISTELMÄ	2
SAMMANDRAG	3
1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ	4
1.1 Tienpidon kysyntä	4
1.2 Tieliikenneolot	5
1.3 Tieverkko	5
2 TOIMINTALINJAT TUOTTEITTAIN	6
2.1 Tieverkon kehittämishankkeet	6
2.2 Kehittämishankkeiden suunnittelu	7
2.3 Perustienpidon hankkeiden suunnittelu	8
2.4 Talvihoito	9
2.5 Kesähoito	9
2.6 Päälystettyjen teiden ylläpito	10
2.7 Sorateiden ylläpito	10
2.8 Siltojen ja laitureiden ylläpito	11
2.9 Lauttaliikenteen hoito	11
2.10 Liikenneympäristön parantaminen	12
2.11 Liikenteen ohjaus ja tietopalvelu	13
3 TIENPIDON RAHOITUS	13
3.1 Perustienpito	13
3.2 Tieverkon kehittäminen	14
3.3 Muu rahoitus	14
4 YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET	15
5 TIEPIIRIN TOIMINTA	16
5.1 Tiehallinto	16
5.2 Tuotanto	17
maakunnittaisia tunnuslukuja	18
toteuttamisohjelma 96 - 99	19-21
kustannukset V. 1996 tuotteittain	22

LIITTEENÄ
kartta 1:400 000

LUKIJALLE

Toiminta- ja taloussuunnitelma on keskipitkän tähtäyksen suunnitelma, jossa mukana ovat talousarviovuosi ja kolme seuraavaa vuotta.

TTS 96-99 on asiallisesti tehty vuoden 1995 syksyllä, jolloin vuoden 1996 valtion talousarvioesitys oli tiedossa. Helmikuun 1996 loppuun mennessä tietoon tulleet tarkennukset lähtökohdissa on kuitenkin tässä julkaisussa otettu huomioon.

Suunnitelman lähtökohtina ovat tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelma (TIE-2010), tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma päämäärineen, keskushallinnon tiepiirille asettamat ensimmäistä vuotta (1996) koskevat tavoitteet sekä tieinvestointien osalta mahdollisuuksien mukaan maakuntien liittojen odotukset.

Maakuntien liitoilta on pyydetty lausunnot marraskuun 1995 lopussa tehdystä suunnitelmaversiosta. Tähän julkaisuun lausuntojen sanoma on kirjattu asianmukaiseen kohtaan *kursiivilla*.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa lukevat kuntien ja maakuntien virkamiehet ja luottamushenkilöt, mutta myös tielaitoksessa sekä tiepiirin että keskuhallinnon henkilöt. Lukijakunnan tietotarpeet ovat erilaiset. Teksti on pyritty tekemään niin, että koko lukijakunta sitä ymmärtäisi.

Tielaitosta suunnitellaan jaettavaksi niin, että tuotanto muodostetaan erilliseksi valtion liikelaitokseksi. Tiehallinto jatkaa virastomuodossa. Toiminta- ja taloussuunnitelma on tiehallinnon suunnitelma. Siksi tässä suunnitelmassa ei juuri käsitellä tuotannon toimintaa.

Valtion töiden rahoituksesta päätetään vuosittain talousarvion yhteydessä. Ensimmäistä vuotta lukuunottamatta ylemmät viranomaiset eivät ole ottaneet tähän suunnitelmaan kantaa.

TIIVISTELMÄ

Tiestön hoito on pitkään jatkunut likimain samanlaisella tasolla. Tason muuttamiseen on tienkäyttäjien taholta esitetty melko vähän odotuksia. Tienpidon kysyntä kohdistuukin lähinnä erilaisiin investointeihin. Rahallisesti merkittävimmät odotukset kohdistuvat pääteihin, mutta myös alemman tieverkon täydentämistä ja parantamista kaivataan. Liikenneturvallisuutta korostavien toivomusten rinnalle ovat nousseet ympäristön parantamisodotukset.

Turun tiepiirissä yleisiä teitä on 8600 kilometriä, siltoja 1700, lauttapaikkoja 23 sekä kevyen liikenteen väyliä runsaat 500 kilometriä ja 300 alikulkukäytävää. Ruuhkautuvia teitä on Porin ja Turun kaupunkiseuduilla sekä E 18 käytävässä yhteensä 140 kilometriä. Päälystettyjä tietä on 5400 kilometriä ja niistä 14 % alittaa tavoitetason. Sorateitä joutuu käyttämään 3 prosenttia liikenteestä.

Teiden hoito jatkuu likimain nykyisellä tasolla. Vähäliikenteisimmällä tieverkolla tulee näkymään tason laskua sekä kesällä että talvella, kun esiintynyt ylilaatu karsitaan kustannussyistä pois.

Teiden kunto säilytetään, mutta erot eri tieluokkien välillä lisääntyvät. Pääteillä tasaisuutta parannetaan, mutta alemmalla tiestöllä pintakunto keskimäärin laskee. Kantavuutta parannetaan heikoissa tien kohdissa.

Lauttaliikenteessä siirytään aikataulun mukaiseen liikenteeseen. Lautta-alusyhteydet Nauvoon ja Korppooseen muutetaan lossiyhteyksiksi. Houtskarın lautta-alusyhteyden siirtämistä merenkulkulaitokselle tutkitaan. Lyhyitä lossivälejä muutetaan silloiksi, ensin Harvaluoto, sitten Kirveenrauma.

Liikennenympäristön parantamisessa päämääränä on liikenneturvallisuuden lisääminen ja ympäristöhaittojen torjuminen. Sidosryhmien toivomia perinteisiä tienparannus- tai rakentamishankkeita joudutaan aikaisempiin ohjelmiin verrattuna siirtämään.

Perustienpidon oletettu vuotuinen rahoitus on vajaat 400 Mmk, mikä on 100 Mmk pienempi kuin vuonna 1993. Tieverkon kehittämishankkeiden rahoitus kohdistuu tielaitoksen ja liikenneministeriön suunnitelmien mukaan pääasiassa E18 liikennekäytävään. Tiepiirin ja maakuntien näkemyksen mukaan rahoitusta tulisi suunnata myös suurten kaupunkiseutujen pääteille ja seututieverkon täydentämiseen.

Suunnitelman mukaisella tienpidolla on positiivinen vaikutus yhteiskunnan toiminnolle. Parantamis- ja rakentamistyöt vaikuttavat ympäristöä muuttavasti, mutta nykyaikaisin suunnittelumenetelmin haittoja voidaan lieventää. Erillisin toimenpitein ympäristöä parannetaan taajama-alueilla ja vesistöjen kohdalla. Työmenetelmiä ja materiaaleja kehitetään ympäristön kannalta edulliseen suuntaan.

Toiminnassaan tiepiiri valmistautuu tuotannon erottamiseen erilliseksi valtion liikelaitokseksi.

SAMMANDRAG

Underhållet av vägnätet har en längre tid fortlöpt i det närmaste på samma nivå. Ganska små förväntningar angående förändringar av nivån har framförts av trafikanterna. Efterfrågan på väghållning gäller för det mesta olika investeringar. De finansiellt anmärkningsvärda förväntningarna riktar sig till huvudvägarna, men även en komplettering och förbättring av vägnät med lägre klass saknas. Förutom önskemål om en poängtering av trafiksäkerheten har även förväntningar och förbättringar av miljön framkommit.

I Åbo vägdistrikt finns 8600 kilometer allmänna vägar, 1700 broar, 23 färjställen samt drygt 500 kilometer lätta trafikleder och 300 gångtunnlar. Vägar med köproblem finns i Björneborg och Åbo stadsområden samt i korridoren av E18, sammanlagt 140 kilometer. Belagda vägar 5400 km och av dem underskider 14 % målnivån. Av trafikanterna måste 3 % använda grusvägar.

Underhållet av vägarna fortsätter i det närmaste på nuvarande nivå. På mindre trafikerade vägnät kommer en sänkning av standarden att märkas såväl på sommaren som på vintern då en för hög standard kommer att minskas av kostnadmässiga orsaker.

Vägarnas skick bibehålles, men skillnaderna mellan de olika väglasserna ökar. På huvudvägarna förbättras jämnheten, men på de lägre klassificerade vägnäten sjunker i medeltal standarden på slitytan. Bärigheten förbättras på svaga vägsträckor.

Färjtrafiken övergår till trafikering enligt tidtabell. De frigående färjförbindelserna till Nagu och Korpo ändras till vajerstyrda färjförbindelser. En flyttning av Houtskär frigående färjförbindelse till sjöfartsverket undersökes. Korta färjavstånd ändras till broar, till att börja med Harvaluoto sedan Kirveenrauma.

Då man förbättrar trafikmiljön har man som mål en utökning av trafiksäkerheten och en avväjning av miljöfarorna. Samarbetsgruppernas önskemål angående vägförbättrings- eller byggnadsprojekt har man varit tvungen att skjuta framåt liksom tidigare program.

Den beräknade årliga basväghållningens budget uppgår till knappa 400 Mmk, vilket är 100 Mmk mindre än år 1993. Finansieringen av vägnätets utvecklingsprojekt går enligt vägverkets och trafikministeriets planer i huvudsak till trafikleden E 18. Från vägdistriktets och landskapens synpunkt borde finansieringen också riktas till de stora stadsregionernas huvudvägar och till en komplettering av regionvägnätet.

En planerad väghållning har en positiv inverkan på samhällets funktioner. Förbättrings- och byggnadsarbeten inverkar förändrande på miljön, men med de nuvarande planeringsåtgärderna kan man lindra olägenheterna. Med olika åtgärder förbättras miljön i tätorter och vid vattendrag. Arbetsmetoderna och materialen utvecklas i en för miljön fördelaktig riktning.

I sin verksamhet förbereder sig vägverket för en uppdelning av produktionen till ett statligt affärsverk.

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Tienpidon kysyntä

Tyydyttävässä kunnossa oleva tieverkko on yhteiskunnan toiminnoille välttämättömyys. Valtio säätelee tienpidon laajuutta rahoitusta säätelemällä. Taloudellisen laman aikana rahoittajan kysyntä varsinkin investointeihin on vähentynyt. Kysynnän odotetaan suunnitelmakautena elpyvän, joskin hitaasti.

Tienkäyttäjien eli liikenteen tienpitoon kohdistuva kysyntä ylittää rahoittajan realistiset mahdollisuudet. Näin on ollut aikaisemminkin, joten liikenteellisen tarpeen ja tiestön tilan välinen ero on kasvanut. Muutaman lamavuoden aikana liikenne jopa vähän supistui, mutta on taas lähtenyt kasvuun. Merkittävintä kasvun oletetaan olevan raskaan liikenteen osalta ja päätieverkolla. Koko liikenteen kasvuksi ennustetaan suunnitelmakaudella 13 %.

Kansainvälisen toiminnan ja liikenteen kasvu kohdistaa odotuksia päätieverkkoon ja erityisesti E18-tiehen. Länsirannikon maakunnat ja elinkeinoelämä odottavat valtatie 8 sisällyttämistä TERN-verkkoon.

Alkutuotannon kuljetukset kohdistuvat pientieverkolle. Suhteellisen pienet liikennevirrat sisältävät raskaita ajoneuvoyhdistelmiä, jotka edellyttävät pientieverkoltakin vahvaa rakennetta.

Teollisuuden odotukset kohdistuvat päätieverkon kehittämisen lisäksi myös seututieverkon puuttuvien osien rakentamiseen. Muutenkin perinteiset tienrakennuskohteet esiintyvät elinkeinoelämän odotuksissa enemmän kuin hallinnonalan tavoitteissa.

Kesäaikana loma-asuntoseuduille johtavalta tieverkolta odotetaan hyvää pintakuntoa. Kesäliikenne voi olla kaksinkertainen talviliikenteeseen verrattuna. Sorateiden varsilla asuvat ja toimivat odottavat pölyhaittojen vähentämistä tai poistamista.

Lauttaliikenteeltä odotetaan kysyntähuippujakin tyydyttävää maksutonta liikenteen palvelua. Palvelutason muutoksia esimerkiksi aikataulun mukaiseen liikenteeseen siirryttäessä ei hyväksytä. Painorajoitukset lossipaikoilta halutaan poistettaviksi.

Muista liikennemuodoista rautatiet ja saariston yhteysalusliikenne odottavat tienpidon osallistuvan joustavasti niiden kehittämisen edellyttämiin toimiin.

Tieinvestoinneista odotetaan parannusta vaikeilla työttömyysalueilla.

Varsinais-Suomen liitto korostaa lausunnossaan Vakka-Suomen alueen vakavan työttömyyden huomioonottamista kaikissa toimenpiteissä.

Uutena kysyntänä ovat ympäristön laatuun kohdistuvat odotukset. Pohjaveden suojaaminen tienpidon ja liikenteen haitoilta on tällä loholla kysytyintä. Taajamissa odotukset kohdistuvat enimmäkseen liikenteellisten ongelmien poistamiseen, ei niinkään taajamakuvan kohentamiseen.

Melusteiden tekeminen olemassa oleville teille herättää jopa vastustustakin niiden tilantarpeen ja maisemallisten vaikutusten vuoksi.

Varsinais-Suomen liitto näkee hyvin tärkeänä pohjaveden suojauksen edistämisen.

Satakuntaliitto on lausunnossaan esittänyt melusteiden rakentamisen hidastamista.

1.2 Tieliikenneolot

Liikenteen voimakkaan kasvun aikana pääteiden ruuhkaisuus lisääntyi. Liikenteen kasvun väliaikaisen pysähtymisen ja valmistuneiden tienparannusten johdosta ruuhkaisten pääteiden määrä on vähentynyt ja on nyt 140 km. Heikoin palvelutaso on valtatiellä 8 Raision pohjoispuolella, jossa kaksikaistaisella tiellä liikenne on 20 000 autoa vuorokaudessa. Pisin ruuhkainen osuus suunnitelmakaudella tulee olemaan valtatie 1 Paimiosta itään. Muita ruuhkaisia osuuksia ovat Turku-Lieto, Raisio-Nousiainen, Nakkila-Pori, Pori-Söörmarkku ja Raisionlahti-Naantali.

Pääteillä niiden matkaosuuksilla on liittymien toimivuuden ja turvallisuuden takia jouduttu asettamaan liikennevalo-ohjaus Saloon, Halikkoon, Maskuun ja Laitilaan.

Tieverkon rakenteellinen ja pintakunto on viime vuosina parantunut ja on nyt kohtuullinen. Päällystettyjen teiden 5400 kilometristä 14 % alittaa tavoitteena olevan kunnon. Sorateiden 3200 kilometristä vajaat 700 km on sidottu pinnaltaan bitumisella sideaineella. Perinteisistä sorateistä 100 kilometrillä kesäaikainen liikenne ylittää 300 autoa vuorokaudessa. Liikenteestä 2,9 prosenttia joutuu käyttämään perinteistä soratietä. Kelirikkorajoituksia on tarvittu muutaman kymmenen kilometrin matkalla.

Liikenneturvallisuus mitattuna henkilövahinko-onnettomuuksien määrällä on viime vuosina parantunut. Näiden onnettomuuksien vuotuinen määrä on nyt noin 550. Liikenteeseen suhteutettuna määrä on koko maan keskiarvoon verrattuna korkeahko. Merkittävin osa onnettomuuksista tapahtuu taajamissa.

Tiepiirin 1700 sillasta painorajoitus on noin kolmellakymmenellä. Painorajoitukset ovat lähinnä yhdystieverkolla. Päätieverkon heikoimmat sillat ovat tehostetussa tarkkailussa, mutta ilman painorajoituksia. Osa raskaista erikoiskuljetuksista joudutaan siltojen heikkouden takia kierrättämään katuverkon kautta.

23 lauttapaikalla palvelutaso on kohtuullinen lukuunottamatta lomakauden viikonloppuja saaristoon johtavilla teillä. Kantavuudeltaan 44 tonnin lossit, joita on kymmenellä lossipaikalla, muodostavat esteen maa-, metsä- ja kalatalouden raskaille kuljetuksille.

1.3 Tieverkko

Tieverkon rungon muodostavat valta- ja kantatiet. Verkkorakenne valtateiden osalta on noin 40 vuotta vanha. Parin vuoden takaisilla hallinnollisilla päätöksillä päätieverkkoa laajennettiin niin, että valtateiden pituus on nyt noin 760 ja kantateiden noin 320 kilometriä. Luokkaansa

nähdessä liian heikon tason vuoksi näistä ei kuitenkaan voida merkitä kantatieksi Kankaanpään pohjoispuolella olevaa Äetsän-Kauhajoen kantatien osuutta.

Seututiet täydentävät valta- ja kantateiden muodostamaa päätieverkkoa. Seututeitä on nyt noin 1200 kilometriä. Tavoitteellisesta seututieverkosta puuttuu lähes 100 kilometriä joko kokonaan tiettömiltä yhteysväleiltä tai täysin uudelleen rakentamista vaativilta osilta. Pisimmät seututieverkko puutteet ovat väleillä Aura-Mietoinen ja Eurajoki-Kokemäki-Äetsä.

Yhdysteitä on 6400 kilometriä eli kolme neljäsosaa koko tieverkon pituudesta.

Tieverkon luokittelu perustuu aluerakenteeseen. Pitkämatkaisimmat liikennevirrat ovat päätieverkolla. Tätä suuntautumista edesautetaan liikenteen opastuksella ja tieluokitukseen perustuvalla palvelutason porrastuksella. Eräillä taajamaseuduilla rinnakkaisteiden puute aiheuttaa paikallisen liikenteen siirtymistä päätieverkolle.

Kevyen liikenteen väyliä yleisten teiden varsilla on 540 kilometriä. Väylät ovat enimmäkseen taajamissa. Laajahko kevytväyläverkko on muodostunut Turun seudulle ja on muodostumassa Porin seudulle Kokemäenjokilaaksoon sekä Euran-Säkylän seudulle.

Liikennesuorite koko tieverkolla on 3,4 mrd autokilometriä vuodessa. Tästä on valtateillä 41, kantateillä 10, seututeillä 21 ja yhdysteillä 28 prosenttia.

TERN-verkkoon kuuluvat E18 (valtatie 1) ja E63 (valtatie 9).

2 TOIMINTALINJAT TUOTTEITTAIN

2.1 Tieverkon kehittämishankkeet

Käynnissä on Paimio-Turku, jolle valtion vuoden 1996 talousarvioesityksessä on osoitettu 150 Mmk. . Vuonna 1996 otetaan liikenteelle tiejärjestelyjä 6 kilometrin matkalla. Valtatien osuus Turun kaupungin alueella otetaan liikenteelle vuonna 1997 ja valtatie viimeistelytyöt valmistuvat vuonna 1998. Väylän toimivuuden kannalta oleellinen Helsinginkatu pyritään saamaan käyttöön mahdollisimman nopeasti.

Rantaradan tiejärjestelyjen viimeisenä kohteena rakennetaan Piikkiön risteysilta tiejärjestelyineen. Valtion talousarviossa hankkeelle on osoitettu 12 Mmk, jonka lisäksi ratahallintokeskus rahoittaa hanketta noin 12 milj. markalla. Hanke valmistuu vuonna 1996.

Ämttö-Poikeljärvi tie on Porin pohjoisen satamatien jatke valtatielle 8. Tien tekeminen sisältyy EU:n kakkostavoitteen mukaiseen kehittämissuunnitelmaan. Rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi vuoden 1996 lopulla ja tie on valmis vuonna 1998. Hankkeen kansallinen rahoitus on osoitettu tieverkon kehittämisen momentilta.

E18 tien välin Muurla-Paimio rakentaminen aloitetaan tielaitoksen perussuunnitelman mukaan vuonna 1997. Hankkeen kustannusarvio on 890 Mmk ja H/K-suhde 1,5. Väli rakennetaan niin, että osia moottoritiestä saadaan käyttöön Salon seudulla vuonna 2000. Koko hanke on suunniteltu valmistuvaksi vuonna 2002.

Valtatien 8 väli Raisio-Marjamäki on palvelutasoltaan luokassa F (ruuhkautunut). Valtatiehanke, jonka kustannusarvio on 75 Mmk ja H/K-suhde 3,2, on tielaitoksen perussuunnitelmassa alkamassa vuonna 1999 ja muutossuunnitelmassa vuonna 1997. Tiepiiri on suunnitelmavalmiudessa varautunut aloittamaan hankkeen 1995 ja aloittaa rakentamisen heti, kun rahoitus saadaan.

Pori-Söörmarkku ei sisälly tielaitoksen vuoteen 1999 ulottuvaan perussuunnitelmaan, mutta muutossuunnitelmassa hanke on vuonna 1998 alkavana. Hankkeelle on vahvistettu kaksiajorataisen tien suunnitelma, mutta kannattavuuden parantamiseksi suunnitelma muutetaan poistamalla toinen ajorata. Rakentaminen on väliön jatke Ämttö-Poikeljärvi hankkeelle.

Varsinais-Suomen liitto toteaa lausunnossaan, että niukat määrärahat viivästyttävät E18 tien rakentamista. Liitto pitää tärkeänä myös valtatie 8 eteläisen osan Raisio-Mynämäki parantamista sekä seudullisen Aura-Mietoinen tien rakentamista.

Satakuntaliitto ilmoittaa lausunnossaan alueellisen tavoiteohjelman mukaisen kärkihankkeen olevan Pori-Söörmarkku, jonka kapasiteetin lisäys tulee käynnistää vuonna 1997.

Pirkanmaan liitto toteaa, että tiepiirin ja maakunnan tulee yhteisesti pyrkiä varmistamaan, että Vammalan ohikulkutie käynnistyy suunnitelmakaudella.

Tiepiirin näkemyksen mukaan suunnitelmakaudella tulisi aloittaa myös valtatie 2 nelikaistaistus välillä Friitala-Pori sekä Vammalan ohikulkutie.

2.2 Kehittämishankkeiden suunnittelu

Muurla-Paimion tiesuunnittelu saatetaan hallinnollisestikin päätökseen vuonna 1996. Jotta valmius rakentamisen aloittamiseen vuonna 1997 saavutetaan, aloitetaan rakennussuunnittelu vuonna 1996. Rakentamisen alettua vuonna 1997 rakennussuunnittelu siirtyy osaksi rakentamista.

Ämttö-Poikeljärvi tien tiesuunnitelma valmistuu vuonna 1996.

Valtatielle 8 välille Pori-Söörmarkku tehdään osittain uusi tiesuunnitelma.

Valtatielle 12 tehdään nelikaistaistuksen yleissuunnitelma Raumalla.

Nauvon kiinteän yhteyden lainmukainen ympäristövaikutusten arviointi tehdään samanaikaisesti mahdollisen seutukaavan muutoksen kanssa.

Valtatien esisuunnittelua välillä Lohjanharju-Muurla hoitaa Turun tiepiirinkin alueella Uudenmaan tiepiiri.

Kehittämishankkeiden tiesuunnittelu aloitetaan, kun rakentamisen aloittaminen on nähtävissä tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Tiesuunnitelma on jo valmiina Vammalan ohikulkutiestä.

Yleissuunnitelmat ovat valmiina seuraavista hankkeista:

- * Valtatie 2 väleillä Harjavallan raja-Friitala, Friitala-Tiilimäki ja Tiilimäki-Ulasoori.
- * Valtatie 8 Maskun kohdalla, Laitilan eritasoliittymien kohdalla sekä Porissa välillä Tiiliruukki-Ruutukuoppa.
- * Valtatie 10 Liedon ohikulkutie.
- * Maantie 209 välillä Eurajoki-Kiukainen.
- * Maantie 224 välillä Aura Mietoinen.

Satakuntaliitto edellyttää lausunnossaan Pori-Friitala nelikaistaistuksen ja Pori-Mäntyluoto tien suunnittelun jatkamista eli että hankkeet sisällytetään tielaitoksen TTS:aan ja tiesuunnittelu käynnistetään.

2.3 Perustienpidon hankkeiden suunnittelu

Esisuunnitelmilla selvitetään hanke-ehdokkaiden toteuttamismahdollisuuksia ja vaikutuksia. Esisuunnitelman olemassaolo on ehtona hankkeen ottamiselle 4-vuotiseen toteuttamisohjelmaan.

Tavoitteellisesta seututieverkosta esisuunnittelua jatketaan väleillä Pyhäranta-Unaja ja Auvaisberg-Kirjala. Turun tiepiiri osallistuu myös seututien Vammala-Vesilahti suunnitteluun Hämeen tiepiirin ohjelman mukaisesti.

Tiesuunnitelmilla varaudutaan perustienpidon investointiohjelmassa olevien hankkeiden toteuttamiseen. Tavoitteena on, että tiesuunnitelma on vahvistettu rakentamisen aloittamista edeltävänä vuonna. Osa tiesuunnitelmista on samalla rakennussuunnitelmia. Vanhoja suunnitelmia tarkastellaan rakentamisajankohdan suunnitteluperiaatteiden mukaisesti.

Esisuunnitelmat ovat valmiina mm seuraavista vielä TTS:n ulkopuolella olevista hankkeista:

- * Kahdeksan päällystettyjen teiden parantamiskohdetta. Lisäksi on esisuunniteltuna valtatie 1 parannuksia Muurlasta itään ja valtatie 9 leveäkaistatie välille Lieto-Aura.
- * Neljätoista sorateiden parantamis ja päällystämiskohdetta.
- * Kuusi liittymien parantamiskohdetta.
- * Kolme keskustahanketta.
- * Yksi ohikulkutie.
- * Kaksikymmentäkaksi kevyen liikenteen järjestelykohdetta.
- * Kahdeksan ympäristön parantamiskohdetta. Näistä neljä on melusuo-
jauksia, kaksi pohjaveden suojaus- ja kaksi virtausaukkoa.
- * Seitsemän siltojen uusimis- tai rakenteen vahvistamiskohdetta.

Uusia esisuunnitelmia tehdään koko tieverkkoa käsittävien tarvetarkastelujen perusteella.

Satakuntaliitto korostaa lausunnossaan kohteita Punkalaidun-Vammala, Eura-Raijala, Kankaanpään liittymä, Eurajoki-Panelia, Noormarkun eritasoliittymä ja valtatie 12 järjestelyt Raumalla.

2.4 Talvihoito

Laitos on päättänyt valta- ja kantateiden, tiepiiri seutu- ja yhdysteiden sekä kevytväylien kunnossapitoluokituksesta. Tiepituudet jakautuvat nyt luokkiin seuraavasti:

IS (vilkasliikenteiset koko talven suolattavat)	362 Km
I (koko talven suolattavat)	500 Km
Ib (pakkaskelillä suolaamattomat)	1118 Km
II (hiekoitettavat)	1671 Km
III (vain pistekohtaisesti hiekoitettavat)	4939 Km
Tiet yhteensä	8590 Km
IV (kevyen liikenteen väylät)	543 Km

Kunnossapitoluokituksessa on suolan käytön optimointi otettu huomioon. Tuotannolle asetetaan velvoite suolan kohtuullisesta käytöstä.

Kevytväylillä noudatetaan kahta kunnossapitoluokkaa. Korkeammassa luokassa ovat vilkasliikenteisimmät väylät, joita käytetään työmatkaliikenteessä.

Luokitukseen ei suunnitelmakauden aikana ole tarkoitus tehdä merkittäviä muutoksia.

Koko tieverkolla noudatetaan valtakunnallisia tasotavoitteita. Tämä merkitsee nykyisen tason säilyttämistä päätieverkolla. Alemmallakin tieverkolla liikenteen toimivuus turvataan, vaikka tienkäyttäjät siellä kokevat tason laskevan, kun nykyinen ylilaatu asteittain poistuu.

2.5 Kesähoito

Kesähoitoon kuuluvat liikennemerkkit, tiemerkinnät, tiealueiden hoito kuten niitto ja raivaus, levähdysalueiden hoito ja tievalaistus.

Tasotavoitteina noudatetaan laitospohjaisesti määritellyjä tavoitteita sitä mukaa kuin ne tulevat määritellyiksi. Tiemaiseman hoito porrastetaan tieluokan ja tienvarren maankäytön mukaan. Pääteillä ja taajamissa taso pidetään muiden alueiden tasoa korkeampana.

Viitoituksen tasalaatuisuuden varmistamiseksi tiepiiri ylläpitää keskitetysti viitoituksen yleissuunnitelmaa, jonka mukaan viitoitus toteutetaan. Päälystetyillä teillä tiemerkintöjä lisätään vuosittain noin 150 tiekilometrille.

kunnes lähes kaikki on merkitty. Maalia kestävämpien tiemerkintöjen osuutta lisätään. Merkintämateriaaleissa siirrytään liuotteettomiin aineisiin paitsi syksyn huonoissa sääoloissa.

Uusi tienumerointi merkitään maastoon valta- ja kantateiden osalta vuonna 1996 ja muilla teillä vuonna 1997.

Valaistuja teitä Turun tiepiirin yleisillä teillä on 1400 km, joista valtion valaistuksia on 200 km. Kuntien valaistuksia siirretään valtion omistukseen erittäin vilkasliikenteisillä (KVL > 7000 autoa/vrk) kaksikaistaisilla teillä sekä taajamien saneerauksen yhteydessä valaistusta uusittaessa.

2.6 Päälystettyjen teiden ylläpito

Päälystetyn tiestön pituus on yhteensä 5400 km. Soratiellä olevaa pintausta (SOP) ei katsota päälysteeksi. Pinnaltaan nykyisten kriteerien mukaan huonokuntoisia päälysteitä on nyt runsaat 800 kilometriä. Tyydyttävän kantavuuden (vähintään 70 % tavoitekantavuudesta) alittaa nyt 200 kilometriä päälystetyistä teistä.

Päälystetyn tiestön pintakunto säilytetään laitoksen päämäärän mukaisesti. Vilkasliikenteisimmällä tiestöllä tämä merkitsee lähinnä tasaisuuden parantamista. Tärkeintä on päätieverkon kunnan säilyttäminen. Vähäliikenteisimmällä verkolla pintakunnon keskiarvo alenee vähän, vaikka kaikkein huonoimmat tienkohdat parannetaan.

Pääteillä päälysteiden kunnostuksen yhteydessä lisätään päälysteen leveyttä siellä, missä luiskan kaltevuus sen sallii ja leveys alittaa liikenneministeriön päätöksen edellyttämän mitan. Sen lisäksi, että päälysteen leventäminen lisää turvallisuutta se vaikuttaa myös kuormituksen jakautumiseen ja sitä kautta tien kestävyys.

Päälysteen kunnostuksen yhteydessä poistetaan kantavuuspuutteita päälystysmenetelmän ja päälystetyypin valinnalla. Paksu päälyste lisää kantavuutta ja taipuisa päälyste vähän kuormitetuilla teillä sietää heikomman alustan. Tarvittaessa vaihdetaan tai lisätään tien rakennekerroksia lyhyillä matkoilla.

Pitkähköt parantamisosuudet käsitellään parantamisinvestointeina (kartalla ruskeat). Joidenkin teiden kunnostaminen edellyttää tiesuunnitelmaa, jota tehtäessä otetaan huomioon myös muut tarpeelliset toimenpiteet, esimerkiksi pohjaveden suojaus.

2.7 Sorateiden ylläpito

Perinteisten sorateiden (SR) lisäksi sorateiksi lasketaan myös pinnoitetut (SOP) tiet. Nykyinen pituus jakautuu seuraavasti:

SOP-teitä	680 Km
SR-teitä	2530 Km
Sorateita yhteensä	3210 Km

Hyväkuntoista SOP-tietä ei aina erota päällystetystä tiestä. Perinteisillä sorateilla liikenteestä on enää 2,9 % tiepiirin kaikkien teiden liikenteestä.

Sorateilla noudatetaan yhtä kunnossapitoluokitusta. Keskimääräinen kuntotaso pidetään kuntoluokassa 3 ja toimenpiderajana kuntoarvoa 2,5. Tämä tarkoittaa lähes nykyisen tason säilyttämistä. Kuivatusta parannetaan ojia perkaamalla ja poistamalla piennarpalteet. Kantavuutta parannetaan vain lyhyillä matkoilla. Kevätkelirikkoa voi silti esiintyä. Pölynsidonnassa voidaan käyttää bitumisia sideaineita (esim SOP), mikäli se kunnossapidon kannalta ja ympäristön huomioonottaen on edullista.

Sorateiden pintausta (SOP) ei tiepiirin rahoittamana pystytä tekemään tienkäyttäjien toivomaa määrää. Kunnat ovat tilanneet pintausta jonkin verran omalla kustannuksellaan. Tilausten tekeminen jatkunee suunnitelmakaudella edelleenkin.

2.8 Siltojen ja laituriin ylläpito

Turun tiepiirissä on noin 1700 siltaa. Vapaa-aukoltaan alle kaksimetriset katsotaan rummuiksi. Siltojen määrä kasvaa lähinnä risteysiltojen ja alikulkukäytävien rakentamisen vuoksi. Muita kuin lossi- tai lautta-aluksen laitureita on 33. Nämä on tarkoitus siirtää merenkulkulaitoksen pidettäviksi.

Parantamis- tai kunnostustoimia kohdennetaan vuosittain non 60 sillalle. Siltojen kunto säilytetään enimmäkseen kunnostustoimenpitein. Siltojen uusiminen rajoitetaan niihin siltoihin, joilla kunnostus on uusimista epätaloudellisempi. Siltoja uusittaessa otetaan huomioon myös kevyen liikenteen tarpeet.

Siltojen keskimääräinen kunto säilytetään ja nykyisistä 26 painorajoitettusta siltapaikasta rajoitus poistuu vuosittain keskimäärin kolmelta.

Laitureille ei ole suunniteltu uusimis- tai kunnostustöitä.

2.9 Lauttaliikenteen hoito

Tiepiirin hoidossa on nyt 23 lauttapaikkaa, joista neljällä liikennöi lautta-alus ja muilla lossi.

Kaikilla lauttapaikoilla otetaan vuonna 1996 käyttöön aikataulun mukainen liikennöinti. Vähäliikenteisillä lauttapaikoilla liikennöinti keskeytetään yön ajaksi niin, että vain hätäliikennettä palvellaan. Yöliikenteen muutokset toteutetaan asteittain henkilöstötilanteen muutosten mukaisesti.

Nauvon ja Korppoon lautta-alusliikenne muutetaan lossiliikenteeksi ja Norrskatan sekä Houtskarın lautta-alusliikenne siirretään merenkulkulaitoksen hoidettavaksi.

Uusia losseja ei suunnitelmakauden aikana hankita, joten osa lauttapaikoista pysyy painorajoitettuna. Painorajoitus on nyt 10 lossipaikalla, joissa on kantavuudeltaan 44 tonnin lossit. Painorajoitukset

poistuvat vain siltojen rakentamisen kautta. Lossien peruskorjausten yhteydessä niiden vakavuutta pyritään lisäämään.

Suunnitelmakauden aikana rakennetaan Harvaluodon lossin korvaava silta ja aloitetaan Kirveenrauman sillan rakentaminen.

Varsinais-Suomen liitto edellyttää lausunnossaan, että Harvaluodon ja Kirveenrauman lossit korvataan suunnitelmakauden aikana silloilla.

2.10 Liikenneympäristön parantaminen

Tähän tuoteryhmään kuuluu valtaosa perustienpidon investoinneista. Investointien määrä on eniten riippuvainen tienpitoon osoitettavasta rahoituksesta. Investointien määrä onkin viime vuosina voimakkaasti pienentynyt ja liikenneministeriön TTS:n mukaan perustienpidon nykyinen alhainen taso säilyy koko suunnitelmakauden.

Liikenneympäristön parantamishankkeissa painotetaan liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantamista. Tieverkon täydennyksiä ja muita liikenteen sujuvuutta parantavia hankkeita toteutetaan rahoituksen sallimissa rajoissa. Useita toimenpiteitä sisältävistä hankkeista toteutetaan liikenneturvallisuutta ja ympäristöä parantavat osat mahdollisuuksien mukaan ensin.

Taajamissa tavoitteena on etenkin kevyen liikenteen turvallisuuden ja taajamakuvan parantaminen. Euran ja Säskylän kevytväyläverkot yhdistetään ja Pori-Mäntyluoto linjalle tehdään yhtenäinen kevytväyläjakso. *Varsinais-Suomen liitto korostaa lausunnossaan kevytväylien moninaiskäyttöä ja ehjiä reitistöjä.*

Pohjavesialueiden tiealueita varustetaan suojauksin alueellisen ympäristökeskuksen kanssa sovitussa järjestyksessä. *Varsinais-Suomen liitto näkee pohjavesien suojauksen edistämisen ympäristöpoliittisesti hyvin tärkeänä.*

Melusuojauksia nykyisille teille rakennetaan tehokkuusjärjestyksessä paikoissa, joissa niille saadaan hyväksyntä.

Satakuntaliitto näkee melusteiden toteuttamisen lykkäämisen keinona esittämiensä hankkeiden toteuttamiseen.

Kustannuksiltaan merkittäviä ovat seututieverkon täydennykset. Suunnitelmakaudella kohteet ovat Säskylän-Euran alueen teollisuutta palveleva Virttaa-Pyhäjoki sekä Rauman metsäteollisuutta palvelevat Lappi-Loimaa tien osat.

Varsinais-Suomen liitto korostaa Yläne-Oripää-Loimaa tiejakson parantamista ja yhteyttä Somerolta Palikkalaan.

Satakuntaliitto edellyttää vuosina 1996-97 toteutettaviksi kohteet Huittinen-Raijala, Lappi-Hinnerjoki, Säskylä-Virttaa ja Porin pohjoisen satamatien jatke.

Sorateitä, joiden kesäliikenne ylittää 350 autoa vuorokaudessa päällystetään. Kaikkia ei ohjelmakaudella kuitenkaan saada päällystettyä.

Pirkanmaan liitto edellyttää Suodenniemi-Kilvakkala tien parantamisen loppuunsaattamista.

Suunnitelmakaudella aloitetaan palvelualueiden rakentaminen valtatieverkolle. Päämääränä on saada palvelualueet noin puolen tunnin ajomatkaa vastaavin välein.

Satakuntaliitto pitää palvelualueiden lykkäämistä keinona esittämiensä hankkeiden toteuttamiseen.

Erikoiskuljetusreiteillä jatketaan tien ylittävien rakenteiden nostotöitä tavoitteena 7 metrin kuormakorkeuden salliminen.

2.11 Liikenteen ohjaus ja tietopalvelu

Tiekeskus kehitetään suunnitelmakauden aikana toimimaan ympärivuotisesti yhteistoiminnassa naapuritiepiirien ja keskushallinnon liikenteen palvelukeskuksen kanssa. Keskus palvelee tienkäyttäjiä, tuotantoyksiköitä ja tiedotusvälineitä tarjoamalla keli- ja säätietoa sekä tietoja muuttuvista liikennetilanteista. Keskus toimii myös palautteen vastaanottajana.

Turun tiepiiri osallistuu alueellaan E18:lla telematiikan kehittämishankkeeseen asentamalla tarpeelliset laitteet laitospohjaisen kokonaissuunnitelman mukaisesti.

Tienvarsille pystytetyt muuttuvat näyttötaulut pidetään kunnossa, mutta uusia ei toistaiseksi asenneta. Muuttuvia nopeusrajoitusmerkkejä lisätään laitekehityksen sallimissa rajoissa.

3 TIENPIDON RAHOITUS

3.1 Perustienpito

Perustienpidon rahoitukseksi keskushallinto on ilmoittanut vuodelle 1996 388 Mmk. Vuodesta 1997 alkaen rahoituksen oletetaan olevan noin 400 Mmk vuodessa. Päätieverkon muutokset, lossien korvaaminen silloilla ja liikenneympäristön parantamistarpeen kasvu lisäävät kustannuksia. Toisaalta tiestön kunnan säilyttämisen ja lauttaliikenteen hoidon kustannusten odotetaan alenevan.

Varsinais-Suomen liitto toteaa rahoituksen kohdistuvan liikaa tiepiiriin pohjoisosaan.

Pirkanmaan liitto edellyttää liikenne- ja tiepituusosuutensa mukaista rahoitusta alueelleen.

Vuotuinen perustienpidon rahoitustarve olisi 500 Mmk. Rahoituksen jousto on liikenneympäristön parantamisessa ja siellä ensisijaisesti tieverkon täydennyshankkeissa. Myös losseja korvaavien siltojen rakentamista joudutaan säätelemään rahoitusmahdollisuuksien perusteella, vaikka niiden tekeminen olisikin pitkällä tähtäimellä kannattavaa.

EU:n tavoitteiden mukaisissa ohjelmissa jo olevien kohteiden kansallisten osuuksien rahoitusarvio suunnitelmakaudella on 20 Mmk. EU-ohjelmat eivät kuitenkaan vielä ulotu koko TTS-kaudelle, joten kohteita tulee vielä lisää.

Varsinais-Suomen liitto toteaa, että liiton tulee jatkossa pyrkiä mahdollisuuksien mukaan ottamaan omiin ohjelmiinsa tiehankkeita.

3.2 Tieverkon kehittäminen

Tielaitoksen peruslaskelman mukaan vuonna 1997 alkaa Paimio-Muurla ja vuonna 1999 Raisio-Marjamäki. Kun lisäksi otetaan mukaan käynnissä olevat Rantaradan tiejärjestelyt ja Turku-Paimio, on tämän ohjelman mukainen rahoitustarve $162+140+140+230$ eli yhteensä 672 Mmk. Suunnittelun rahoitustarve tällä ajoituksella olisi muutama miljoona markkaa vuodessa erilaisten esiselvitysten tekemiseen.

Tielaitoksen muutossuunnitelmassa Paimio-Muurla alkaisi vuonna 1996, Raisio-Marjamäki vuonna 1997 ja Pori-Söörmarkku 1998.

Tällä ajoituksella rahoitustarve olisi $182+205+250+290=927$ Mmk.

Tiepiirin näkemyksen mukaisen kehittämisohjelman rahoitustarve 4-vuotiskaudella on $182+215+270+290$ eli yhteensä 957 Mmk. Tielaitoksen muutossuunnitelmaan verrattuna tämä merkitsisi Pori-Söörmarkun aloittamista jo vuonna 1997. Lisäksi suunnitelmakaudella aloitettaisiin valtatie 2 nelikaistaistus välillä Friitala-Pori sekä Vammalan ohikulkutie.

Kehittämishankkeiden suunnitteluun tarvitaan lisäksi 10 Mmk vuodessa, jos rakennussuunnittelun oletetaan sisältyvän rakentamiseen.

Edellämainittujen hankkeiden lisäksi on käynnissä EU-hankkeena Ämttö-Poikeljärvi, jonka kustannusarvio on 25 Mmk.

3.3 Muu rahoitus

Työllisyysrahoituksella käynnistettyjen hankkeiden jatkorahoitustarve suunnitelmakaudella on 12 Mmk. Kaikkiaan rahoitustason oletetaan olevan noin 10 Mmk vuodessa eli suunnitelmakaudella 40 Mmk.

EU-hankkeiden jo tehtyjen ohjelasopimusten mukainen rahoitustarve suunnitelmakaudella on 33 Mmk, josta puolet rahoitetaan EU:n rakennerahastoista. Myöhemmin mahdollisesti tehtävät ohjelasopimukset lisäävät rahoitustarvetta.

Maanlunastuksen vuotuinen rahoitustarve riippuu investointihankkeiden määrästä. Nykyisen lainsäädännön mukaan rahoitustarvearvio on 25 Mmk vuodessa eli 100 Mmk koko suunnitelmakautena. Mahdollinen lainmuutos, jonka mukaan teialueet lunastetaan ennen rakentamisen aloittamista, lisää tilapäisesti rahoitustarvetta.

Kunnat osallistuvat taajamahankkeiden ja melusuojausten sekä eräiden tiejärjestelyjen kustannuksiin. Jossain määrin kunnat osallistuvat maankäyttösuunnitelmiansa edellyttämien kevytvyölien rakentamiseen sekä ostavat sorateille pinnoituksia.

4. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

YVA-menettely on käynnissä valtatie 1 rakentamisessa moottoritieksi. Nauvon kiinteän yhteyden vaikutukset selvitetään lain mukaisesti mahdollisen seutukaavan tarkistuksen yhteydessä.

Hankkeiden ympäristövaikutukset selvitetään esisuunnitteluvaiheessa ottamalla huomioon mm seutukaavassa esitetyt ja tiepiirin tilaselvityksissä esille tulleet asiat. Laatujärjestelmässä on kuvattu ympäristövaikutusten arviointi eri suunnitelmatyyppeiden osalta. Tavanomaisten tiehankkeiden vaikutus on yleensä ympäristöä heikentävä, mutta suunnittelun ja rakentamisen aikaisin keinoin haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Ohjelmassa on erillisiä hankkeita, joiden ensisijainen tavoite on ympäristön parantaminen nykyisellä tieverkolla. Kohteet on valittu tehtyjen ympäristön tilaselvitysten perusteella.

Melusuojauksilla suojataan meluhaitoilta 1200 ihmistä. Melusuojauksen tekemisessä otetaan huomioon myös vaikutukset maankäyttöön ja maisemaan ja kohteet toteutetaan, jos niille saadaan paikallinen hyväksyntä. Toteutusten toimivuutta seurataan ennen/jälkeen-mittauksilla.

Pohjaveden suojauksia tehdään valtatiellä 8 (Masku, Mynämäki, Laitila), valtatiellä 10 (Lieto), kantatiellä 41 (Alastaro) ja kantatiellä 43 (Eura) yhteensä 20 tiekilometrin matkalla. Näiden lisäksi tehdään pohjaveden suojaus aina, kun rakennuskohde on tärkeällä pohjavesialueella. Tiesuolauksen vaikutusta pohjaveden laatuun seurataan säännöllisesti.

Luonnon- ja maisemanhoitoa toteutetaan parantamalla pintavesien tilaa rakentamalla Korsfjärdenin ja Lämmökärretin virtausaukot. Kunnossapitotöiden yhteydessä toteutetaan yhteistyöprojektina paikallisten yhteisöjen kanssa tilaselvityksiin perustuvia maiseman- ja metsänhoidollisia toimenpiteitä (Saaristotie ja vt 8 Pori-Lankoski).

Taajamahankkeita ohjelmassa on kahdeksan. Niillä parannetaan taajamien viihtyisyyttä ja taajamakuva. Samoihin seikkoihin kiinnitetään huomiota myös muissa taajamien toimenpiteissä.

Arvoympäristöissä toteutettavissa hankkeissa otetaan erityisesti huomioon ympäristöolosuhteet ja niiden ainutlaatuisuus. Esimerkiksi rakennussuojelulain nojalla suojellun Trömperin kievarin kohdalla (Suuri Rantatie, Halikko) alennetaan tien tasausta ja Lappi-Hinnerjoki hankkeen yhteydessä on tehty erityinen luontoselvitys ja inventoitu kulttuurihistorialliset kohteet.

Tienpidosta aiheutuvat päästöt vähenevät, kun tiemerkinnoissä ja päällysteissä siirrytään vähemmän haihtuvia hiilivetyjä sisältäviin materiaaleihin, talvisuolausta rajoitetaan ja pölynsidonnassa käytetään enenevästi bitumisia aineita.

5 TIEPIIRIN TOIMINTA

Tielaitosta suunnitellaan muutettavaksi niin, että tuotanto irrotetaan erilliseksi valtion liikelaitokseksi. Tiehallinto jatkaa virastomuotoisena. Mahdollinen muutosajankohta on lokakuun alussa vuonna 1997.

Tiepiirin jakamisessa lähtökohtana on hyvän liikkeenjohdon ja henkilöstöpolitiikan mukaisesti muutoksen toteuttaminen ilman vakinaisen henkilöstön irtisanomisia. Siirtymäkauden aikana tietuotanto ja tiehallinto jatkavat henkilöstön laadullista ja määrällistä sopeuttamista.

5.1 Tiehallinto

Tienpidon suunnittelu tiepiirin osalta kuuluu alueelliselle tiehallinnolle.

Tiehallinto ylläpitää tiestön ja sillaston tilatietoa sekä valmistelee toimintalinjat ja tasotavoitteet tienpidon eri osa-alueille. Määrittelyissä otetaan huomioon todennäköinen rahoitustaso, keskushallinnon ohjeet ja maakuntien näkemykset yhteensovitetuina.

Teiden kunto- ja liikennetiedot toimittaa alkuvaiheessa tukiyksikkö, mutta myöhemmin osa voidaan ostaa liikelaitokselta.

Tiehallinto tekee koko tiestön kattavia tarveselvityksiä lähinnä investointien määrittämiseksi. Tässä hyödynnetään myös kaavoitusyhteistyössä saatu tieto maankäytön kehittämisestä.

Tarveselvitysten tulokset ovat perusteena suunnittelu- ja rakennuskohteiden teettämiselle.

Maastossa olevat tienpidon tarkastajat toimittavat tiehallinnolle muuttuneita tilatietoja.

Viranomaistoimintana tiehallinto käsittelee lupa- ja lausuntoasiat sekä tekee nopeus- ja painorajoituspäätökset. Myös tiepoliittiseen päätöksentekoon kuuluvat päätökset tehdään tiehallinnossa, ellei päätösvaltaa ole pidätetty ylemmälle viranomaiselle.

Maanlunastustoiminnan ja arkistoinnin hoitaa alkuvaiheessa tukiyksikkö, mutta myöhemmin toiminnot siirtyvät tiehallintoon.

Tienpidon tarkastajat valvovat tie- ja suoja-alueiden käyttöä ja käsittelevät erikseen heille delegoidut lupa- ja lausuntoasiat.

Varautumisasiat hoidetaan tiejohtajan esikunnassa.

Tiehallinto teettää tieverkko- ja tiekohtaiset suunnitelmat sekä investoinnit ohjelmien mukaisesti. Tiehallinto tekee kunnostusohjelmat (päällysteet ja sillat) sovitun tasotavoitteen saavuttamiseksi ja teettää ohjelman sisältämät kohteet. Hoidon työt tiehallinto teettää alueellisina kokonaisuuksina sovitun tason mukaisesti.

Tienpidon tarkastajat avustavat teettämistä valvomalla ja auditoimalla tuotantoyksiköiden toimintaa.

5.2 Tuotanto

Alkuvaiheessa tuotanto toimii osana tiepiiriä.

Perustienpidon tuotteet tehdään pääasiassa kahdeksassa tiemestaripiirissä, jotka käyttävät valtion tuotantovälineitä, mutta teettävät myös alaurakoita ja ostavat muitakin yksityisiä palveluita.

Isot rakennushankkeet organisoidaan projekteiksi, jollainen nyt on moottoritiehanke Paimio-Turku.

Koko tiepiirin alueella tehtävät erikoistyöt, kuten päällystys, siltojen korjaus, tiemerkinnät ja vaativat rakennushankkeet tekee projektitoimisto joko tiepiirin omin resurssein tai teettämällä ulkopuolisilla.

Suunnitelmatuotantoa varten on suunnitteluyksikkö, jolla on oma tuotantohenkilöstö, mutta joka osittain käyttää myös ulkopuolisia suunnittelukonsultteja.

Lauttayksikkö hoitaa lauttaliikenteen ja vastaa lauttakaluston ylläpidosta.

Myöhemmässä vaiheessa valtion liikelaitos järjestää toimintansa itsenäisesti siitä säädetyn lain edellyttämällä tavalla.

TURUN TIEPIIRIN PERUSTIENPIDON INVESTOINTIHANKKEET

18 (22)

Alla on esitetty toiminta- ja taloussuunnitelman perustienpidon, työllisyyden ja perustienpidon EU-investointien jakautuminen Varsinais-Suomen, Satakunnan ja Pirkanmaan alueille

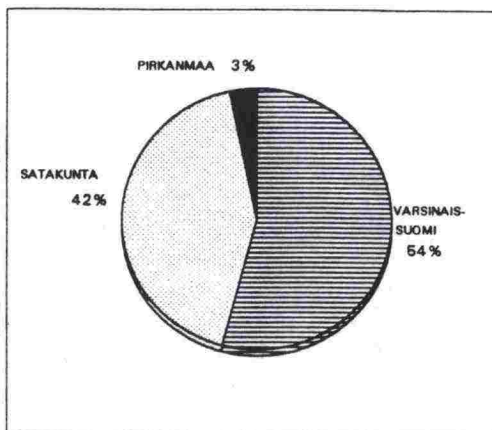
PÄÄLL. KUNTO	1996	1997	1998	1999	Yht.
VARSINAIS-SUOMI	8000	9700	6400	8000	32100
SATAKUNTA	4000	4000	6250	6800	21050
PIRKANMAA	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	12000	13700	12650	14800	53150

SILTOJEN KUNTO	1996	1997	1998	1999	Yht.
VARSINAIS-SUOMI	2300	5800	9250	3260	20810
SATAKUNTA	5850	3590	1850	1700	12990
PIRKANMAA	0	550	0	300	850
YHTEENSÄ	8150	9940	11100	5260	34450

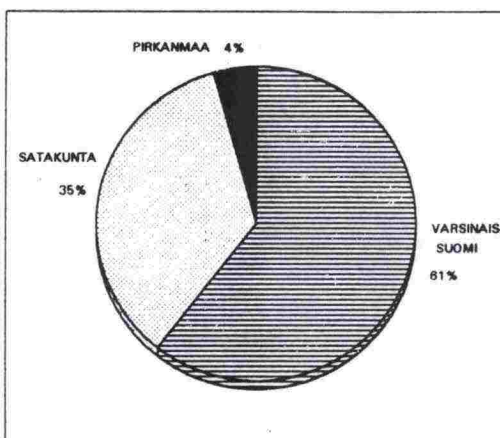
LIIKENNEYMPÄRISTÖ	1996	1997	1998	1999	Yht.
VARSINAIS-SUOMI	41530	44580	50110	32920	169140
SATAKUNTA	33610	32360	29410	44150	139530
PIRKANMAA	5850	7400	0	0	13250
YHTEENSÄ	80990	84340	79520	77070	321920

YHTEENSÄ	1996	1997	1998	1999	Yht.
VARSINAIS-SUOMI	51830	60080	65760	44180	221850
SATAKUNTA	43480	39950	37510	52650	173570
PIRKANMAA	5850	7950	0	300	14100

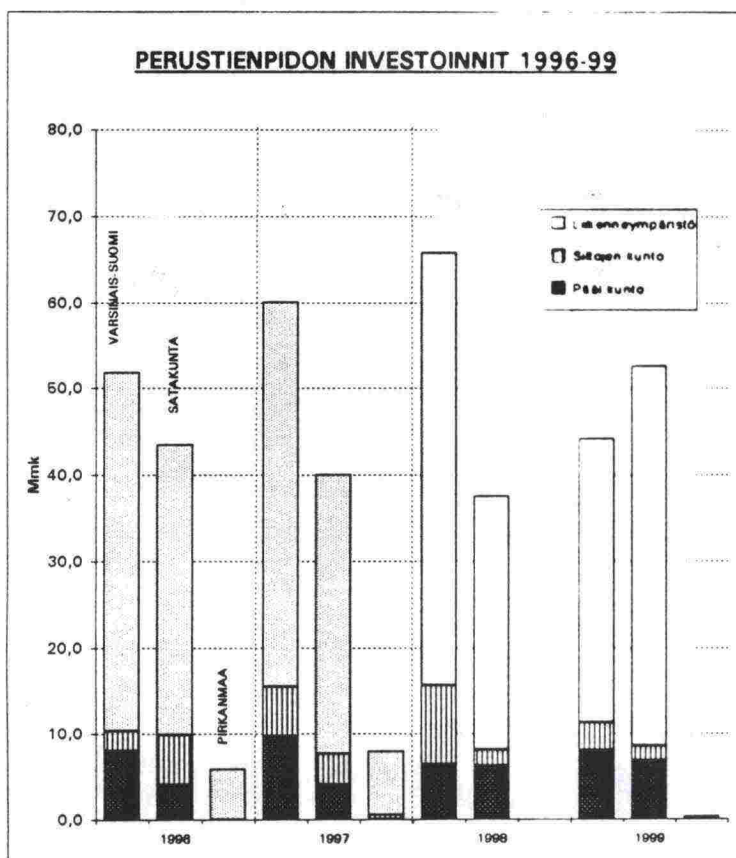
KUSTANNUKSET 1996-99



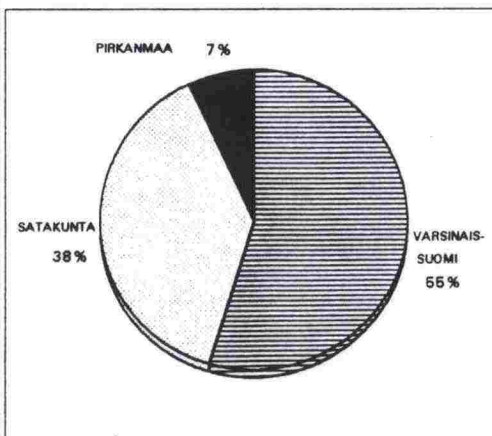
LIIKENNESUORITE



PERUSTIENPIDON INVESTOINNIT 1996-99



TIEPITUUS



PERUSTIENPIDON HANKKEET

LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISHANKKEET

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA VIHREÄLLÄ)

Seuratie parantaminen

Hno	Hanke	Kunta	K-arvo	Käyt	1996	1997	1998	1999
860	KALUKLAISTEN PT	LAPPI	4100	0	0	1000	3100	0
984	HALSON PT	MYNÄMÄKI	2000	0	0	600	1400	0
951	ALI-KIRJALAN PT	PARAINEN	2800	0	0	0	2800	0
771	SANDÖN PT	PORI	3950	0	0	0	400	3550
9	KUNNARAISTEN PT:N PAR	KUSTAVI	1300	0	0	0	0	1300
			14150	0	0	1600	7700	4850

Kesto- ja kevytpäälysteisten taidon parantaminen

Hno	Hanke	Kunta	K-arvo	Käyt	1996	1997	1998	1999
54	LUVIA-PORI	PORI	16000	1400	8100	6500	0	0
1191	MIEKELÄ-ENNYINEN	RAISIO	36000	0	5000	6000	16000	9000
629	HALIKKO-PAIMIO	HALIKKO	2710	0	1250	1460	0	0
25	HUITTINEN-RAJALA	HUITTINEN	6500	0	3000	3500	0	0
1222	SUONTAAN PT:N OIKAISU	LAITILA	650	0	650	0	0	0
14	VIRTTAA-PYHÄJOKI	SÄKYLÄ	24100	0	0	0	8000	8000
79	LAPPI-HINNERJOKI	LAPPI	44000	0	0	0	0	4000
972	LIETSALAN-SEIKELÄN MT	MASKU	7000	0	0	0	0	2000
391	VT2 OHITUSKAISTAT	NAKKILA, ULVILA	10000	0	0	0	1000	3000
			146960	1400	18000	17460	25000	26000

Liittymän parantaminen

Hno	Hanke	Kunta	K-arvo	Käyt	1996	1997	1998	1999
886	MT+PT LIITTYMÄT KT 41	ÄETSÄ	600	100	500	0	0	0
1234	HARITUN LIITTYMÄN PARANTAMINEN	KAARINA	9500	3740	0	5760	0	0
8	MT 2200 LIITTYMÄT	KAARINA	3100	0	0	3100	0	0
165	SUOPOHJAN PT:N LIITTYMÄN PAR. VT 10:lla	LIETO	700	0	700	0	0	0
271	HAKALANKADUN LIITTYMÄ	SALO	1800	0	0	0	1800	0
297	VT23 KANKAANPÄÄN LIITTYMÄ	KANKAANPÄÄ	12000	0	0	0	0	3000
59	SOUKAISTEN LIITTYMÄ	LAITILA	1200	0	0	0	0	1200
95	NOKKAMAAN PT	LAVIA	300	0	0	0	0	300
328	NOORMARKUN LIITTYMÄ	NOORMARKKU	20000	0	0	0	0	7000
			49200	3840	1200	8860	1800	11500

Taajamahankkeet

Hno	Hanke	Kunta	K-arvo	Käyt	1996	1997	1998	1999
254	PUNKALAITUMEN KESKUSTA	PUNKALAJDUN	6600	0	3000	3600	0	0
182	MT 2551 ULVILANTIE - SATAKUNNANTIE PAR.	ULVILA	8300	6900	1400	0	0	0
1192	PERNIÖN ASEMAN TIEJÄRJ.	PERNIÖ	5400	4300	1100	0	0	0
29	KIIKAN KESKUSTA	ÄETSÄ	2100	0	0	2100	0	0
296	UOTILAN TAAJAMA	RAUMA	1900	0	0	1900	0	0
184	SATAKUNNANTIEN JA RONKKA-KOKEMÄKI PAR	KOKEMÄKI	8500	0	0	0	5000	3500
36	ULVILAN VANHANKYLÄN KESK.	ULVILA	2000	0	0	0	2000	0
291	EURAJOEN KESKUSTA	EURAJOKI	4900	0	0	0	0	4900
			39700	11200	5500	7600	7000	8400

Uudet yhteydet/ohikulkutiet

Hno	Hanke	Kunta	K-arvo	Käyt	1996	1997	1998	1999
107	HONKAJOEN OHIKULKUTIE	HONKAJOKI	10200	400	6800	3000	0	0
1128	VT 1-KUUSISTONSALMI, elvytyshanke	KAARINA	21900	21000	900	0	0	0
219	INIÖN YHTEYKSIEN PARANTAMINEN	KUSTAVI	13200	2500	10700	0	0	0
1186	PAIMION TIEJÄRJESTELYT	PAIMIO	22000	18000	4000	0	0	0
57	VIRTTAAN TIEJÄRJESTELYT	ALASTARO	5300	5000	300	0	0	0
42	ORIPÄÄN OHIKULKU JA JK+PP	ORIPÄÄ	5000	0	3000	2000	0	0
269	LORIVO TIEN RAKENTAMINEN	UUSIKAUPUNKI	22000	0	0	0	0	3000
			99600	46900	26700	5000	0	3000

Kevyen liikenteen järjestelyt

Hno	Hanke	Kunta	K-arvo	Käyt	1996	1997	1998	1999
113	VINKKILÄN JK+PP	VEHMAA	4900	0	3000	1900	0	0
11	PANSIANKANKAAN JK+PP	KANKAANPÄÄ	1000	0	1000	0	0	0
252	HONKOLAN PT 12944	ÄETSÄ	350	0	350	0	0	0
55	RUSKO-VAHTO JK+PP	RUSKO, VAHTO	3790	3590	200	0	0	0
110	POMARKUN JK+PP	POMARKKU	1500	1400	100	0	0	0
112	NAKKILA- FRIITALA YM. JK+PP	NAKKILA	4000	0	1000	3000	0	0
279	MERIMASKUN JK+PP	MERIMASKU	1100	0	0	1100	0	0
15	KARINAISTEN KEV.LIIK.VÄYLÄ	KARINAINEN	1100	0	0	1100	0	0
151	KEIKYÄN KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ	ÄETSÄ	2800	0	1000	1800	0	0
18	KUOPPAMÄKI-KEPOLA JK+PP	KÖYLIO	1000	0	0	1000	0	0
264	MT 196 KEV.LIIK.JÄRJ.	UUSIKAUPUNKI	1500	0	0	0	1500	0
250	SÄKYLÄN JK+PP	SÄKYLÄ	2300	0	0	0	0	2300
44	VÄSTÄNFJÄRDIN JK+PP	VÄSTANFJÄRD	2200	0	0	0	0	2200
16	KIRKONSALMEN KEV.LIIK. SILTA	PARAINEN	1000	0	0	0	0	1000
			28640	4990	6650	9900	1500	5500

LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISHANKKEET (jatk.)
 (HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA VUORELLA)

Ympäristöhankkeet								
Hno	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt.	1996	1997	1998	1999
337	RAUMAN MELUSUOJAUS VT8	RAUMA	10200	0	2100	2500	5600	0
324	VT 8 MOTELLIN POHJAVESISUOJAUS	MYNÄMÄKI	7700	0	4000	3700	0	0
285	HARJAVALLAN SAIRAALAN MELUSUOJAUS	HARJAVALTA	1000	0	1000	0	0	0
305	POMARKUN LUKION MELUAITA	POMARKKU	700	0	700	0	0	0
287	VARPPEEN KOULUN MELUSUOJAUS	LAITILA	300	0	300	0	0	0
131	KORSFJÄRDENIN VIRTAUSAUKKO	NAUVO	200	0	200	0	0	0
325	HIIVANIITYN POHJAVESISUOJAUS	MYNÄMÄKI	9500	0	0	4000	5500	0
319	LAITILAN POHJAVESISUOJAUS	LAITILA	4500	0	0	2000	2500	0
320	MASKUN POHJAVESISUOJAUS	MASKU	2900	0	0	0	2900	0
334	ALHOJOKI-RAUVOLA	LIETO	2000	0	0	0	0	2000
331	HARJUNUMMEN POHJAVESISUOJAUS	EURA	600	0	0	0	0	600
103	LÄMMOKÄRRETIN VIRTAUSAUKKO	DRAGSFJÄRD	320	0	0	0	0	320
339	VIRTTAAN POHJ.VESI SUOJAUS KT41	ALASTARO	5000	0	0	0	0	2000
			44920	0	8300	12200	16500	4920

Muut hankkeet								
Hno	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt.	1996	1997	1998	1999
285	AURAN PALVELUALUE	AURA	2200	0	2200	0	0	0
171	PIENET LIIK.TURV. KOHTEET		8000	0	2000	2000	2000	2000
13	KUNTOONPANOYÖT		0	0	1000	1000	1000	1000
	LIIKENNEVALOJEN SANEERAUS		0	0	700	300	300	300
188	YLIKORKEIDEN ERIKOISKULJ. REIITT		3000	580	360	420	520	500
1240	HARVALUODON SILTA	PIIKKIÖ	18600	0	0	8000	10600	0
349	PORIN RADAN TIEJÄRJESTELYT	NAKKILA	2800	0	0	2000	700	100
276	HUITTISTEN PALVELUALUEET	HUITTINEN	2900	0	0	0	1700	0
50	KIRVEENRAUMAN SILTA	RYMÄTTYLÄ	14900	0	0	0	0	7000
326	VT 8 LANKOSKEN PALVELUALUE	MERIKARVIA	2000	0	0	0	0	2000
			54400	580	6260	13720	16820	12900

LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMINEN YHTEENSÄ	477470	68910	71610	76340	76320	77070
---	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

SILTOJEN KUNTOHANKKEET

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA PUNAISELLA)

Hno	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt.	1996	1997	1998	1999
1488	NAURIIN S. T-973	JÄMIJÄRVI	3350	0	3350	0	0	0
242	PUKKEEN SILTA T-1484	PORI	800	100	700	0	0	0
223	VIIKAISTEN SILTA T-1266	LAITILA	570	0	570	0	0	0
33	HÄRMÄLÄN SILTA T-1709	PAIMIO	500	0	500	0	0	0
962	POHJANKOSKEN SILTA T-1871	PERNIÖ	400	0	400	0	0	0
73	NISSILÄN SILTA T-1656	PORI	400	0	400	0	0	0
243	HÄYHTIONMAAN SILTA T-800	KOKEMÄKI	350	0	350	0	0	0
74	LEINOSSEN SILTA T-1538	SIIKAINEN	300	0	300	0	0	0
247	LAHDENOJAN SILTA T-1887	PORI	300	0	300	0	0	0
38	NIITTYMÄEN SILTA T-1422	PUNKALAUDUN	300	0	300	0	0	0
1406	JOKINIITYN S. T-36	SUOMUSJÄRVI	220	0	220	0	0	0
67	ALKKIOLETON SILTA T-1897	KARVIA	150	0	150	0	0	0
70	OJANIITYN SILTA T-1091	LAITILA	110	0	110	0	0	0
81	PAIMIOJEN SILTA T-28	PAIMIO	9400	0	0	4000	5400	0
63	PITKÄJÄRVENOJAN SILTA T-1739	HARJAVALTA	1900	0	0	1900	0	0
1494	KURKELAN S. T-42	KISKO	1400	0	0	1400	0	0
293	RUNKAN SILTA T-5152	LAVIA	700	0	0	700	0	0
992	HAAPASAAREN SILTA	RAUMA	600	0	0	600	0	0
236	SALMIJOEN SILTA T-5124	SALO	400	0	0	400	0	0
229	LÖYTTYLÄN SILTA T-374	EURA	390	0	0	390	0	0
292	KYYKYN SILTA T-1671	VAMMALA	350	0	0	350	0	0
372	SOINILAN SILTA	VAMMALA	200	0	0	200	0	0
1427	HURSKALAN S. T-523	LOIMAAN KUNTA	2250	0	0	0	2250	0
1483	AHTIALAN S. T-39	SUOMUSJÄRVI	1400	0	0	0	1400	0
39	PYHÄJOEN SILTA T-1182	SÄKYLÄ	700	0	0	0	700	0
283	VÄLILÄN SILTA T-1377	KÖYLJÖ	450	0	0	0	450	0
289	KYLÄSILTA T-415	RAUMA	400	0	0	0	400	0
303	LAIHIAN SILTA T-5131	KIUKAINEN	300	0	0	0	300	0
1498	SUOJOEN SILTA T-200	SOMERO	200	0	0	0	200	0
288	TAMMIAISTEN SILTA T-1474	ALASTARO	2200	0	0	0	0	2200
1429	RUTAVAN SILTA T-1188	VAMPULA	1700	0	0	0	0	1700
1487	KAULANPERÄN SILTA T-499	PÖYTYÄ	760	0	0	0	0	760
284	HAIMO-OJANSILTA T-5132	ÄETSÄ	300	0	0	0	0	300
278	KOLVON SILTA T-1559	LIETO	300	0	0	0	0	300
SILTOJEN KUNTOHANKKEET YHTEENSÄ			34050	100	7650	9940	11100	5260

PÄÄLLYSTETYN TIESTÖN KUNTOHANKKEET

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA RUSKEALLA)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
108	SALO-TEIJO MT	SALO	16500	11500	5000	0	0	0
772	BRÄNNBÄCK	NOORMARKKU	2000	0	2000	0	0	0
642	VALKOJA-MÄENTAKA MT	PAIMIO	5600	0	1000	3000	1600	0
181	KANTTI - KARVIA	KARVIA	6000	0	2000	4000	0	0
40	MYNÄMÄKI-TARVAINEN	MYNÄMÄKI	7700	0	2000	5700	0	0
621	ALASTARO-VAMPULA	ALASTARO	8500	4700	0	1000	2800	0
905	UNAJA-HAKKENPÄÄ MT	TAIVASSALO	2500	0	0	0	1000	1500
290	KOLJOLA-VT 8	NOUSIAINEN	4500	0	0	0	1000	3500
277	MYLLYKYLÄ- VUORENMAA	KÖYLÖ	2150	0	0	0	2150	0
313	MUSTAJÄRVEN PT	KARVIA	2100	0	0	0	2100	0
802	KYNSIKANGAS-LIEVIKOSKI MT	KOKEMÄKI	4800	0	0	0	2000	2800
1143	RAUMA-KODISJOKI	KODISJOKI	9100	0	0	0	0	4000
282	MT 280 SOMERO-FORSSA	SOMERO	3000	0	0	0	0	3000
PÄÄLLYSTETYN TIESTÖN KUNTOHANKKEET YHTEENSÄ			74450	16200	12000	13700	12650	14800

PERUSTIENPITO YHTEENSÄ			585970	85210	91280	99980	100070	97130
-------------------------------	--	--	---------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

TYÖLLISYYSHANKKEET

(HANKKEET 283 JA 86 ON ESITETTY KARTALLA VIHREÄLLÄ JA HANKE 1143 RUSKEALLA)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
263	UGI-KALANTI KEV.LIIK.JÄRJ. työllisyyshanke	UUSIKAUPUNKI	11200	4000	2000	2000	3200	0
86	KAANAA-MÄNTYLUOTO kev.väylä, työllisyys.	PORI	1800	420	1380	0	0	0
1143	MT 2052 RAUMA-KODISJOKI, työllisyyshanke	RAUMA	4500	0	2000	2500	0	0
TYÖLLISYYSHANKKEET YHTEENSÄ			17500	4420	5380	4500	3200	0

PERUSTIENPIDON EU-HANKKEET

(HANKKEET 347 ON ESITETTY KARTALLA PUNAISELLA JA HANKE 1209 VIHREÄLLÄ)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
347	RISTIKYLÄN SILTA T-1886	VEHMAA	600	100	500	0	0	0
1209	KARKKU-KIURALA, EU	VAMMALA	7500	0	4000	3500	0	0
PERUSTIENPIDON EU-HANKKEET YHTEENSÄ			8100	100	4500	3500	0	0

KEHITTÄMISHANKKEET**ALOITUKSET TIELAITOKSEN PERUSLASKELMASTA**

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA SINISENÄ)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
1144	TURKU-PAIMIO MO	TURKU PAIMIO	981000	711000	150000	100000	20000	0
141	RANTARATA	PIIKKÖ	91000	79000	12000	0	0	0
47	PAIMIO-MUURLA MO	PAIMIO MUURLA	890000	0	0	40000	120000	200000
21	RAISIO-MARJAMÄKI	RAISIO	75000	0	0	0	0	30000
KEHITTÄMISHANKKEET YHTEENSÄ			2037000	790000	162000	140000	140000	230000

ALOITUKSET TIELAITOKSEN MUUTOSLASKELMASTA

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA SINISENÄ)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
1144	TURKU-PAIMIO MO	TURKU PAIMIO	981000	711000	150000	100000	20000	0
141	RANTARATA	PIIKKÖ	91000	79000	12000	0	0	0
47	PAIMIO-MUURLA MO	PAIMIO MUURLA	890000	0	20000	80000	170000	200000
21	RAISIO-MARJAMÄKI	RAISIO	75000	0	0	25000	30000	20000
1238	PORI-SÖÖRMARKKU	N-MARKKU PORI	120000	0	0	0	30000	70000
KEHITTÄMISHANKKEET YHTEENSÄ			2157000	790000	182000	205000	250000	290000

TIEPIIRIN EHDOTUS

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA SINISENÄ)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
1144	TURKU-PAIMIO MO	TURKU PAIMIO	981000	711000	150000	100000	20000	0
141	RANTARATA	PIIKKÖ	91000	79000	12000	0	0	0
47	PAIMIO-MUURLA MO	PAIMIO MUURLA	890000	0	20000	80000	170000	200000
21	RAISIO-MARJAMÄKI	RAISIO	75000	0	0	25000	30000	20000
1238	PORI-SÖÖRMARKKU	N-MARKKU PORI	60000	0	0	10000	30000	20000
1239	VAMMALAN OHIKULKU	VAMMALA	90000	0	0	0	20000	40000
24	FRIITALA-PORI 4-K	PORI ULVILA	220000	0	0	0	0	10000
KEHITTÄMISHANKKEET YHTEENSÄ			2407000	790000	182000	215000	270000	290000

KEHITTÄMISEN EU-HANKKEET

(HANKKEET ON ESITETTY KARTALLA SINISENÄ)

Nro	Hanke	Kunta	K-arvio	Käyt	1996	1997	1998	1999
336	AMTTÖÖ-POIKELJÄRVI	PORI	25000	300	7100	12000	5600	0

TIENPIDON KUSTANNUKSET 1996

