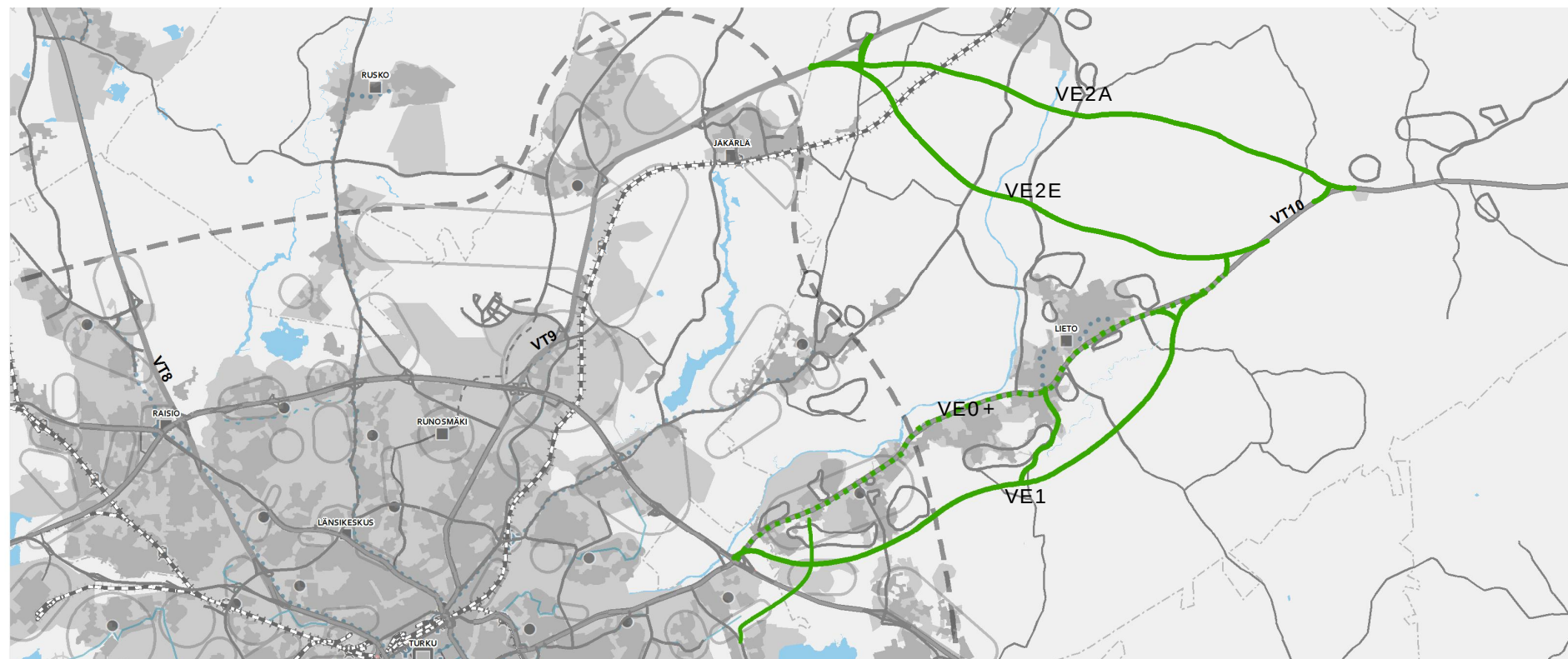


VALTATIE 10 LINJAUSVAIHTOEHTOJEN ALUERAKENNESELVITYS VARSINAIS-SUOMEN LIITTO



VALTATIENTEN 10 LINJAUSVAIHTOEHTOJEN
ALUERAKENNESELVITYS
VARSINAIS-SUOMEN LIITTO

Päivämäärä	18.12.14
Tekijä	Ramboll Oy
Pohjakartat	©maanmittauslaitos 2014
Tilaaja	Varsinais-Suomen liitto PL 273 (Ratapihankatu 36) 20101 Turku www.varsinais-suomi.fi

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:
Heikki Saarento pj./Varsinais-Suomen liitto
Laura Leppänen/Varsinais-Suomen liitto
Antti Kärki/ Varsinais-Suomen ELY-keskus
Tiina Myllymäki/Varsinais-Suomen ELY-keskus
Sakari Hurskainen /Varsinais-Suomen ELY-keskus
Risto Rauhala/Varsinais-Suomen ELY-keskus
Eija Suna/Turun museokeskus
Markku Niemi/Liedon kunta
Henna Paajanen/Liedon kunta
Juha Mäki/Liedon kunta
Juha Jokela/Turun kaupunki
Jani Eteläkoski/Turun kaupunki
Pasi Aromäki/Kaarinan kaupunki
Olli Arvola/Raisio kaupunki

Työtä on konsultin (Ramboll Finland) puolesta valmistellut työryhmä,
johon ovat kuuluneet:
Iris Broman, projektipäällikkö: maankäytön kehittämismahdollisuudet,
maankäyttöön ja alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien
vaikutusten arviointi
Riikka Salli ja Jouni Lehtomaa: liikennemallitarkastelujen analysointi,
liikenteen kehittämismahdollisuudet, liikenteelliset vaikutukset
Heidi Ahlgren: maankäyttö, kartat ja raportointi

Liikennemallitarkastelut on tehty Straficassa (Taina Haapamäki).

SISÄLTÖ

1.	Työn taustaa ja tavoitteet	3
1.1	0+ 3	
1.2	VE1 4	
1.3	VE2A 4	
1.4	VE2E 4	
2.	Vaikutusten arviointi ja vaihtoehtojen vertailu	5
2.1	Keskeiset vaikutusalueet ja niitä tukevat liikennemäärien muutoskuvat vaihtoehtoittain	16
3.	Johtopäätökset ja suositukset	25

1. TYÖN TAUSTAA JA TAVOITTEET

Tässä työssä on arvioitu valtatie 10 linjausvaihtoehtojen aluerakenteellisia ja liikenteellisiä vaikutuksia Turun kaupunkiseudulla. Työ on laadittu Varsinais-Suomen vireillä olevan vaihemaakuntakaavan taustaselvitykseksi.

Työssä on laajennettu ja tarkennettu vuonna 2011 laadittua selvitystä ”Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehdoista Liedossa” (Varsinais-Suomen liitto, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liedon kunta 2011). Tämän työn tarkastelunäkökulma on seudullinen ja siinä on huomioitu aluerakenteen kehittämisnäkymät (Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035) ja erityisesti vaihemaakuntakaavan teemat: taajamien maankäyttö, palvelut ja liikenne. Tarkasteluun on vuoden 2011 selvityksen perusteella valikoitunut kolme parhaiten toteutettavaksi soveltuvaa vaihtoehtoa: VE1, VE2A ja VE2E sekä 0+ vaihtoehto, jossa nykyisen valtatie 10 toimivuutta parannetaan.

Työ pohjautuu pääosin olemassa oleviin selvityksiin. Väestönkasvun on oletettu työssä toteutuvan vuoteen 2035 mennessä Turun kaupunkiseudun rakennemallin mukaisesti (Taulukko 1). Rakennemallissa on esitetty myös väestönkasvun ja liikennehankkeiden vaiheistus vuoteen 2025. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty Turun seudun liikennemallia. Työtä varten liikennemalliin kuvattiin liikenneverkko, jonka liikennehankkeet perustuvat Rakennemalliin 2035, Varsinais-Suomen liikennestrategiaan 2035 ja Turun rakennemallialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan 2035.

	Väestökasvu -2025 Ydinkaupunkialue (Rakennemalli) *)	*)	Väestökasvu - 2025 Muut taajamat (Rakennemalli) **)	**))	Väestökasvu -2025 Yhteensä: ydin+muu (Rakennemalli)	Väestönkasvu 2035 Ydinkaupunkialue (Rakennemalli)	Väestönkasvu 2035 Muut taajamat (Rakennemalli)	Väestönkasvu 2035 Yhteensä: ydin + muu (Rakennemalli)
Turku	18468	57 %	63	50 %	18531	32400	126	32526
Aura	0		354	50 %	354	0	707	707
Kaarina	5680	40 %	863	50 %	6543	14200	1726	15926
Lieto	836	44 %	1062	50 %	1898	1900	2123	4023
Masku	0		840	50 %	840	0	1679	1679
Mynämäki	0		519	50 %	519	0	1037	1037
Naantali	3025	55 %	223	50 %	3248	5500	445	5945
Nousiainen	0		349	50 %	349	0	697	697
Paimio	0		1108	50 %	1108	0	2216	2216
Parainen	0		1271	50 %	1271	0	2541	2541
Raisio	3420	57 %	0	50 %	3420	6000	0	6000
Rusko	0		578	50 %	578	0	1156	1156
Sauvo	0		166	50 %	166	0	331	331
Tarvasjoki	0		109	50 %	109	0	217	217
	31429		7501		38930	60000	15001	75001

*) Rakennemallin vaiheistuksen mukaan kunnan vuoteen 2025 mennessä toteutuva kasvu ydinkaupunkialueella (% vuoteen 2035 mennessä tapahtuvasta kunnan ydinkaupunkialueen kokonaiskasvusta)
**) Oletus vuoteen 2025 mennessä toteutuvasta kunnan kasvusta ydinkaupunkialueen ulkopuolissa taajamissa (=puolet vuoteen 2035 mennessä tapahtuvasta kunnan ulkopuolisten taajamien kokonaiskasvusta.)
Haja-asutuksen kasvulukuja ei ole huomioitu tässä tarkastelussa.

Työn tavoitteena on ollut kuvata linjausvaihtoehtojen VE0+, VE1, VE2A ja VE2E (kannen kuva) vaikutuksia seudun aluerakenteeseen sekä seudun liikennejärjestelmään. Työssä on huomioitu erityisesti maankäytön kehittämismahdollisuudet vaikutusalueen kunnissa, linjausvaihtoehtojen vaikutukset autoliikenteen jakautumiseen väyläverkolle sekä vaikutukset kestävän liikkumisen edistämiseen (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne). Työn ulkopuolelle on rajattu linjausvaihtoehtojen vaikutukset luonnonoloihin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön - näitä on arvioitu aiemmassa raportissa ”Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehdoista Liedossa”.

Kokonaisvaikutuksia arvioidaan tarkemmin vaihemaakuntakaavan valmistelussa molempia linjausvaihtoehtoselvityksiä hyödyntäen. Vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitetaan linjauksen osalta vielä vaihtoehtoja. Vaikutusten arvioinnin ja luonnoksesta saatavan palautteen perusteella vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on tarkoitus osoittaa enää yksi eli valtatie 10 toteuttamiskelpoisin linjaus Turun kaupunkiseudun alueella.

Taulukko 1. Kaupunkiseudun rakennemallin mukainen väestönkasvu. Liedon osalta ydinkaupunkialueelle sijoittuu kaupunkiseudun kokonaiskasvusta vuoteen 2035 mennessä1900 as. ja ydinkaupunkialueen ulkopuolelle 2123 as. (josta Liedon keskustaan 1882 ja Liedon Asemanseudulle 241).

2. VAIHTOEHTOJEN KUVAUKSET

1.1 0+
Vertailuvaihtoehdossa 0+ valtatie parannetaan nykyiselle paikalleen v. 2011 selvityksessä esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Valtatie 10 nopeusrajoituksena on nykyinen muuttuva nopeusrajoitus 50/60/70 km/h (liikennemallissa 70 km/h) nopeusrajoitus Kauselasta Liedon keskustaan, 40 km/h Liedon keskustassa, keskustasta Nuolemoon 70 km/h ja siitä eteenpäin Yliskulmaan 80km/h. Lisäksi vaihtoehdossa 0+ valtatie 10 liittymien toimivuutta parannetaan liikennevaloin. Liikennevalojen ja muiden liittymien parantamistoimenpiteiden vaikutuksia valtatie 10 viivytyksiin ei ole kuvattu liikennemalliin.

Vaihtoehdossa oletetaan, että tieliikenneverkolle on vuoteen 2035 mennessä tehty seuraavat toimenpiteet:
Kaupunkiseudun tie- ja katuverkko

- Suikkilantien eteläpään nelikaistaistus ja liittymät, Halistenkaari sekä välikehän ja Toijalan radan eritasosilta sekä muut välikehän liittymä- ja kaistajärjestelyt
- Rantaradan tasoristeyksen korvaaminen katusillalla Vaalan ja Varissuon välillä
- Hirvensalon uusi autoliikenteen silta (Uittamonsilta)
- E18 Turun kehätien parantaminen välillä Kausela-Kirismäki, 1. ja 2. vaiheen toimenpiteet
- Kaarinantien liittymien parantaminen ja lisäkaistat
- Raision keskustan liikennejärjestelyt: kt 40 tunneli ja liittymäjärjestelyt
- Naantalintien mt 185 liittymien parantaminen ja lisäkaistat
- Kaarinantien (mt 180, mt2200) pienet parantamistoimet välillä vt10-mt110
- Mt 180 Kirjalansalmen sillan uusiminen
- Kaarinan läntinen ohikulkutie mt 180 ja Kuusistonsalmen silta
- Katuyhteys Hirvensalon Kukolasta Särkilahteen
- Lentokentän pohjoispuolen katuyhteys välille vt9 - Vahdontie + etl vt9:lle
- Kaks Kerrantie Hirvensalon silta-Kukola 2+2
- Itäharjun yhteydet (Hippoksentien jatke Kalevantielle + uusi liittymä Helsingintielle)
- Katuyhteys Yli-Maariasta Paimalantielle
- Kukolantien jatke Särkilahteen
- Katuyhteys Kärsämäentieltä Vanhalle Tampereentielle

- Kartanontien jatko Lemuntielle

Kaukoliikenneyhteydet

- VT 8 Turku-Pori moottoritie välille Raisio-Nousiainen
- VT 9 Lieto-Aura 2+2
- VT 9 uudet eritasoliittymät (Turun lentoasema, Aura, Kyrö, Mellilä), nykyisten perusverkon etl kehittäminen, rinnakkaistiejärjestelyt
- Vt 10 Lieto-Turku pienet parantamistoimenpiteet

Joukkoliikenneinvestoinnit

- Runkobussilinjasto: Kehittämisohjelman mukainen 1. vaihe sekä rakennemallin linjastolaajennukset ja tehostamistoimet

Junaliikenteen ratainvestointeja ei ole kuvattu liikennemalliin, koska malli ei sisällä junaliikennettä. Myöskään pikaraitiotiehankkeita ei ole lisätty liikennemalliin, sillä pikaraitiotiehankkeen vaikutuksen liikennemääriin arvioidaan olevan vähäinen valtateillä 9 ja 10 kehätien ulkopuolella.

1.2 VE1

Vaihtoehdossa yksi (VE1) rakennetaan valtatielle uusi linjaus Liedon keskustaajamien itäpuolelle. Nykyinen tie toimii seutu-/yhdystienä tai pääkatumaisena väylänä. Valtatie erkanee nykyiseltä valtatieltä Kauselan eritasoliittymässä ja yhdistyy takaisin valtatieen nykyiseen linjaukseen Liedon keskustan pohjoispuolella. Linjaus kulkee osittain Savijokilaaksoa myötäillen ylittäen joen kolmessa kohdassa. Jokilaakso on maakuntakaavan mukaista kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeää aluetta. Suunnitellun tielinjauksen alueelle sijoittuu myös paljon luonnon- ja kulttuurihistorian arvokohteita, jotka on kuvattu aiemmassa selvityksessä (Varsinais-Suomen liitto 2011: Selvitys valtatie 10 linjausvaihtoehdoista Liedossa).

Ohikulkutielle rakennetaan kaksi eritasoliittymää: Vanhalinnan ja Liedon keskustan eritasoliittymät. Kauselan eritasoliittymää parannetaan. Kauselan ja Liedon eritasoliittymien välillä ohikulkutie on nelikaistainen. Vaihtoehto 1 on mitoitettu 100km/h nopeudelle (poikkeustapauksissa 80 km/h). Pääyhteyksiä ohikulkutieltä Liedon keskustaan (Ajurintie ja Suopohjantie) parannetaan.

Nykyisen valtatieen luonne muuttuu valtatiestä paikallisväyläksi. Tien nopeusrajoituksena on liikennemallissa Kauselasta Liedon keskustaan 50-60 km/h (liikennemallissa 50 km/h), Liedon keskustassa 30-40 km/h (liikennemallissa 30 km/h) ja Liedon keskustasta Ankkaan 50-60 km/h (liikennemallissa 50 km/h). Lisäksi parannetaan liittymiä muuttamalla nelihaaraliittymät kiertoliittymiksi, purkamalla liikennevalot ja kanavoimalla kolmihaaraliittymät.

Vaihtoehdossa oletetaan, että tieliikenneverkolle on tehty vaihtoehdon 0+ mukaiset toimenpiteet. Näiden lisäksi Kaarinantie on käännetty kehätielle ja Avantin eritasoliittymä on toteutettu.

1.3 VE2A

Vaihtoehdossa VE2A valtatie 10 käännetään valtatielle 9. Tie erkanee nykyiseltä valtatieltä Liedon keskustan pohjoispuolella Yliskulmassa, linjaus kulkee Vintalan kylän eteläpuolelta ja liittyy valtatie 9:lle Jäkärän pohjoispuolella. Linjaus ylittää Aurajokilaakson kohdassa, jossa jokilaakso on kapeimmillaan. Aurajokilaakso on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (VAT). Tien nopeusrajoitus on 100 km/h.

Nykyinen tie toimii seutu-/yhdystienä tai pääkatumaisena väylänä. Merkittävimpiä liittymiä parannetaan vasemmalle kääntymiskaistoin tai pidentämällä nykyisiä kaistoja sekä poistamalla liikennevalot Tammitien, Hakkistentien ja Kirkkokadun liittymistä. Nopeusrajoituksena on nykyinen muuttuva nopeusrajoitus 50/60/70 km/h (liikennemallissa 50 km/h) Kauselasta Liedon keskustaan, Liedon keskustan kohdalla 40 km/h (liikennemallissa 30 km/h), Liedon keskustasta Nuolemoon 50/60 km/h ja Nuolemasta Ankkaan 80 km/h.

Vaihtoehdossa oletetaan, että tieliikenneverkolle on tehty vaihtoehdon 0+ mukaiset toimenpiteet.

1.4 VE2E

Vaihtoehdossa VE2A valtatie 10 käännetään valtatielle 9. Tie erkanee nykyiseltä linjaukselta Liedon keskustan pohjoispuolella Pränikkälän kohdalla, linjaus kulkee Kaskalan kylän eteläpuolitse ja Hakalan kylän pohjoispuolitse liittyen valtatie 9:ään Jäkärän

pohjoispuolella. Linjaus ylittää Aurajokilaakson kohdassa, jossa jokilaakso on leveimmillään. Aurajokilaakso on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (VAT). Tien nopeusrajoitus on 100 km/h.

Nykyinen tie toimii seutu-/yhdystienä tai pääkatumaisena väylänä. Merkittävimpiä liittymiä parannetaan vasemmalle kääntymiskaistoin tai pidentämällä nykyisiä kaistoja sekä poistamalla liikennevalot Tammitien, Hakkistentien ja Kirkkokadun liittymistä. Nopeusrajoituksena on nykyinen muuttuva nopeusrajoitus 50/60/70 km/h (liikennemallissa 50 km/h) Kauselasta Liedon keskustaan, Liedon keskustan kohdalla 40 km/h (liikennemallissa 30 km/h), Liedon keskustasta Nuolemoon 50/60 km/h ja Nuolemasta Ankkaan 80 km/h.

Vaihtoehdossa oletetaan, että tieliikenneverkolle on tehty vaihtoehdon 0+ mukaiset toimenpiteet.

VALTATIENTEN 10 LINJAUSVAIHTOEHTOJEN
ALUERAKENNESELVITYS
VARSINAIS-SUOMEN LIITTO

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Vt10 eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia taajamien maankäyttöön, palveluihin ja liikenteeseen on kuvattu oheiseen taulukkoon (taulukko 3). Taulukko sisältää myös vaihtoehtojen vertailua ja johtopäätöksiä vaihtoehtojen kokonaisvaikutuksista sekä vaikutusten merkittävimmistä eroista alueittain.

Vaikutuksia on arvioitu rakennemallissa osoitettuihin (vt10-hankkeen vaikutusalueen) alue- ja lähikeskuksiin (kuva 1) sekä muihin seudullista merkitystä omaaviin aluekokonaisuuksiin (Kuva 4). Näitä ovat Liedon keskusta, Loukinainen ja vt 10 varsi, Avanti-Tuulissuo, Liedon Asemanseutu, Jäkärä, Lentoaseman ympäristö ja Urusvuori, Oriketo-Metsämäki, Ravattula, Ilmarinen, Krossi ja satamat.

Rakennemallissa Turun kaupunkiseudun menestymiselle pyrittiin luomaan edellytyksiä suuntaamalla kasvu voimakkaasti Turun, Kaarinan, Liedon, Naantalın ja Raision keskeisten alueiden muodostamalle ydinkaupunkialueelle. Liedosta ydinkaupunkialueeseen kuuluivat Ilmarinen, Loukinainen, Littoinen sekä Tuulissuo-Avantın työpaikka-alue. Liedon keskusta profiloitiin ydinkaupunkialueeseen kytkeytyväksi taajamaksi, joka edullisen sijaintinsa ansiosta kehittyisi pikkukaupunkimaisena ja vetovoimaisena aluekeskuksena. Liedon Asemanseutu puolestaan määriteltiin kauempana ydinkaupunkialueesta sijaitseväksi lähikeskukseksi, jonka omavaraisuutta tuetaan (Kuvat 2 ja 3). Rakennemallissa ydinkaupunkialueen maankäytön muutosalueita tarkasteltiin muuta aluetta tarkemmin.

Aluerakenneselvityksessä Liedon maankäyttöä oli tarpeen tarkastella kokonaisuutena, ei vain ydinkaupunkialueen osalta. Rakennemallin lisäksi vaikutusten arvioinnissa tukeuduttiin Liedon yleiskaavaan 2020 (kuva 4). Rakennemallista poiketen Liedon keskusta nähtiin tässä työssä kiinteästi yhtenäisen taajamanauhan kautta ydinkaupunkialueeseen kuuluvana osana.

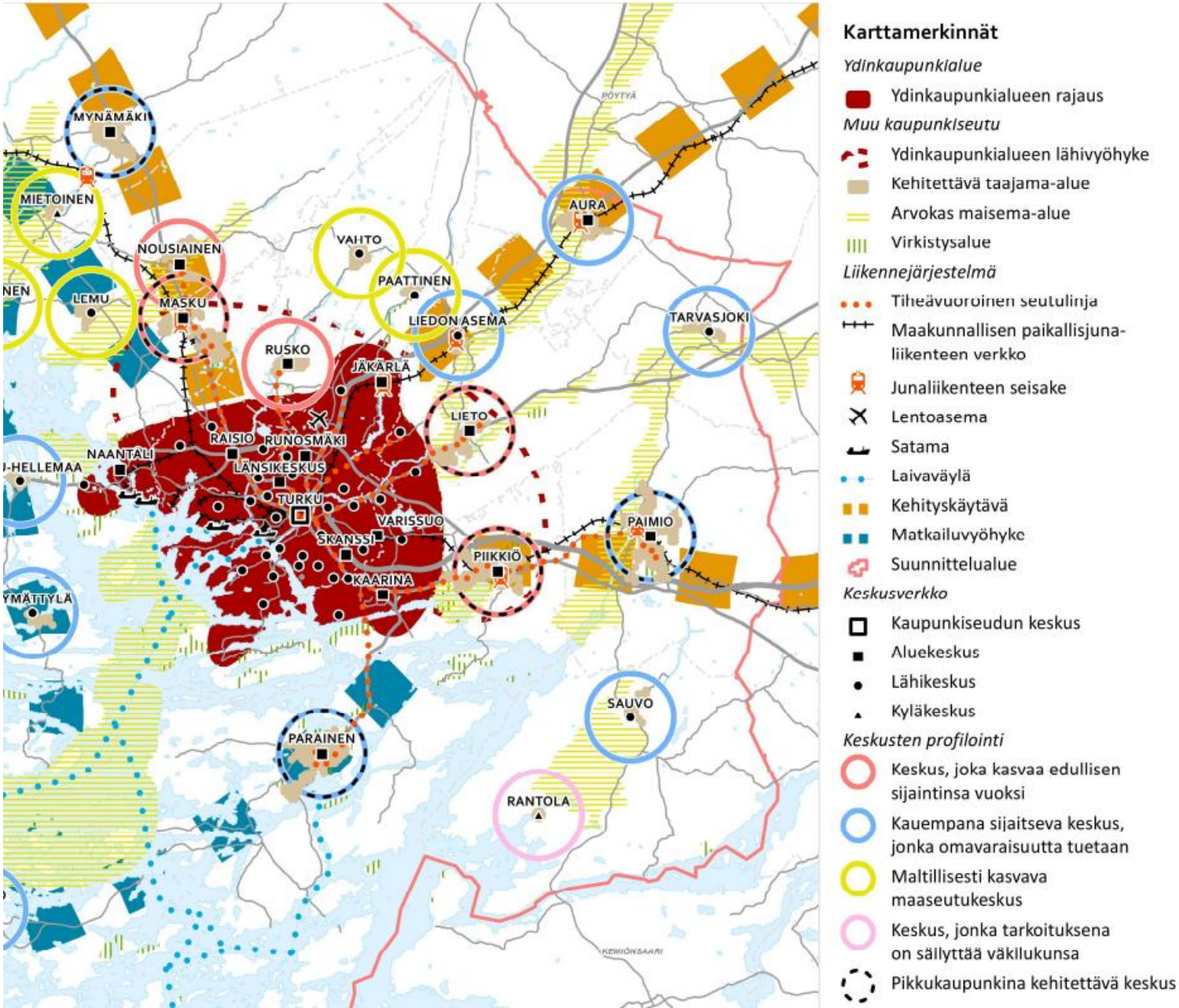
Vaikutusten arviointivaihetta edelsi työvaihe, jossa liikenneennusteen perusteella tunnistettiin paikallisella tasolla potentiaalisia alueita, joihin tulisi kohdistumaan maankäytön muutospainetta. Vaikutusten arvioinnin yhteydessä pohdittiin, mitkä muutosalueista ovat kaupunkiseudun ja maakunnan sekä erityisesti liikenneverkon ja logistiikan osalta myös valtakunnan tasolla merkittäviä. Tässä auttoi muutosten peilaaminen Turun kaupunkiseudun rakennemallityön tavoitteisiin (taulukko 2). Rakennemallin tavoitteena on mm. kaupunkiseudun keskusten vahvistuminen ja niiden vetovoimaisuuden lisääntyminen, minkä johdosta esimerkiksi Liedon keskustan kehittämisellä on paikallisten vaikutusten lisäksi seudullinen ulottuvuus.

Vaikutusten arviointitaulukkoa tukevat yksinkertaiset kaaviokuvat kunkin vaihtoehdon merkittävimmistä aluerakenteellisista vaikutusalueista (kuvat 6, 8, 10 ja 12) sekä vaihtoehtoihin liittyvät liikennemallikuvat liikennemäärien muutoksesta eri vaihtoehdoissa (kuvat 7, 9, 11 ja 13).

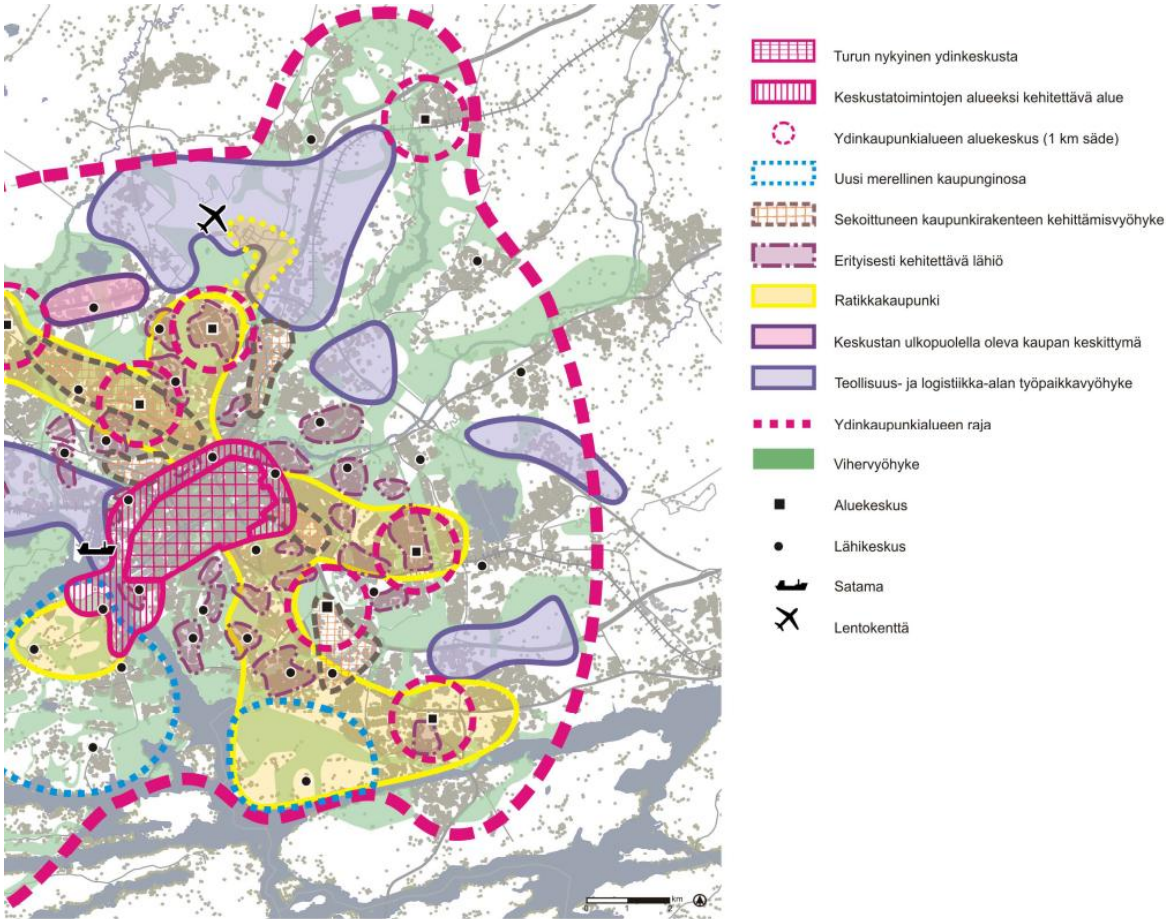
Taulukko 2. Tiivistelmä Turun kaupunkiseudun rakennemallin tavoitteista.

Kaupunkiseutua (koko rakennemallin aluetta) koskevat yleistavoitteet - Aluerakenteella vastataan globalisaation mukanaan tuomiin haasteisiin ja otetaan huomioon maakunnan asema Itämeren alueella osana Eurooppaa - Kaupunkiseudun kilpailukykyä suhteessa muihin kaupunkiseutuihin parannetaan - elinkeinoelämän kehittymistä vahvistetaan - imago ja omaleimaisuutta vahvistetaan tuomalla esiin alueen laatutekijöitä ja vahvuuksia - nopean junaliikenteen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja edelleen Pietarin suuntaan kehitetään - Kehitetään seudun vetovoimaa parantamalla rakennetun ympäristön laatua ja huomioimalla ympäristötekijöiden kasvava merkitys - Alueidenkäyttöä kehitettäessä vaalitaan alueen rikasta kulttuuriperintöä ja -maisemaa - Kaupunkiseudun kokonaisetua priorisoidaan - kaupunkiseutua suunnitellaan toiminnallisena kokonaisuutena - muodostetaan yhteinen näkemys kaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen pitkän tähtäyksen päälinjoista - luodaan kunnille ja alueille luontevat roolit ja profiilit osana seudun kokonaisuutta ja strategista kehittämistä - Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulla edistetään kestävä kehitystä sekä ilmastonmuutoksen hillitsemistä ja siihen varautumista - Suunnitelmien toteuttaminen varmistetaan laatimalla konkreettiset toteuttamisohjelmat ja aiesopimukset
Yksityiskohtaiset tavoitteet - Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parannetaan - Väestönkasvuun varaudutaan - Alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuutta ja taloudellisuutta parannetaan - Kuntien ja alueiden roolia kaupunkiseudulla selkeytetään - Keskustojen vetovoimaisuutta lisätään - Asuntotarjonnan ja asuntoalueiden monipuolisuutta lisätään - Elinympäristön laatua, viihtyisyyttä ja turvallisuutta parannetaan - Liikkumisen tapoja uudistetaan - Palvelujen saatavuutta parannetaan - Saariston ja rannikon erityispiirteitä ja merkitystä vaalitaan ja korostetaan

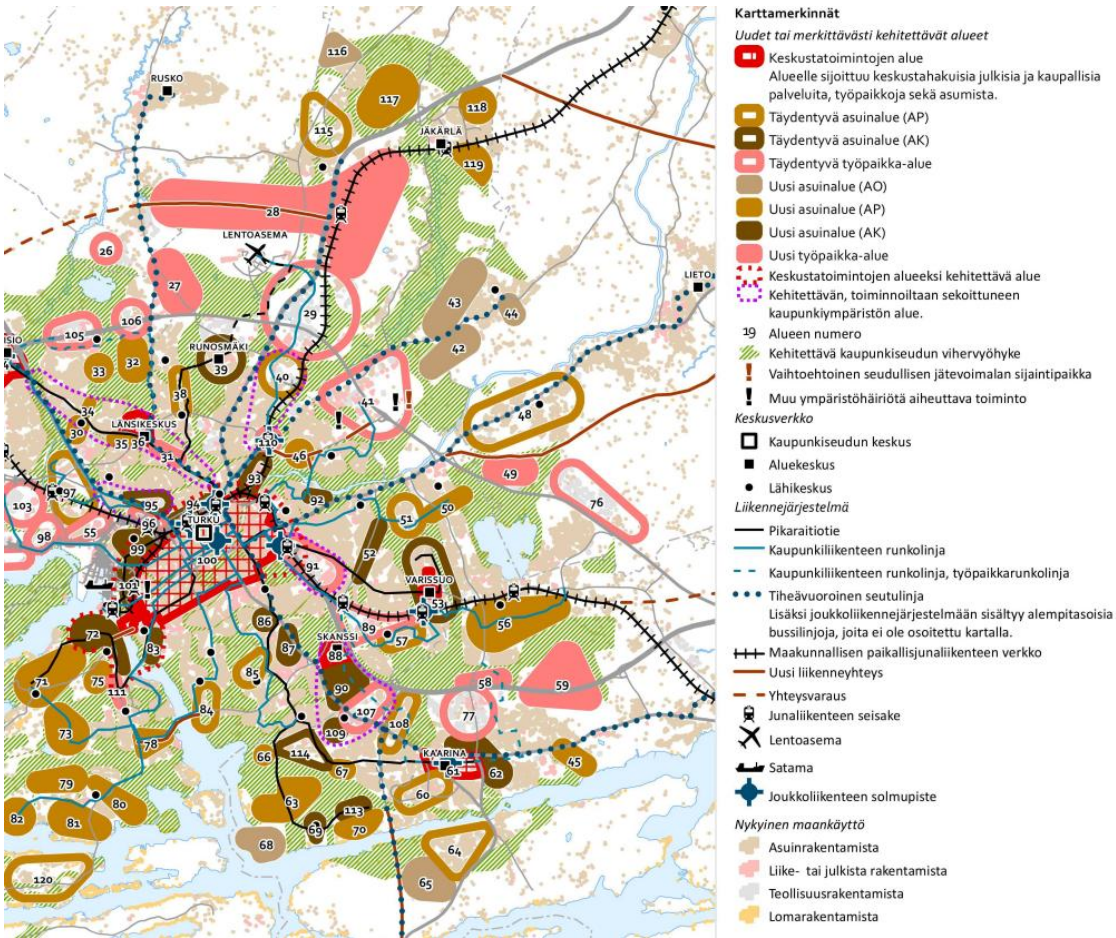
VALTATIE 10 LINJAUSVAIHTOEHTOJEN
ALUERAKENNESELVITYS
VARSINAIS-SUOMEN LIITTO



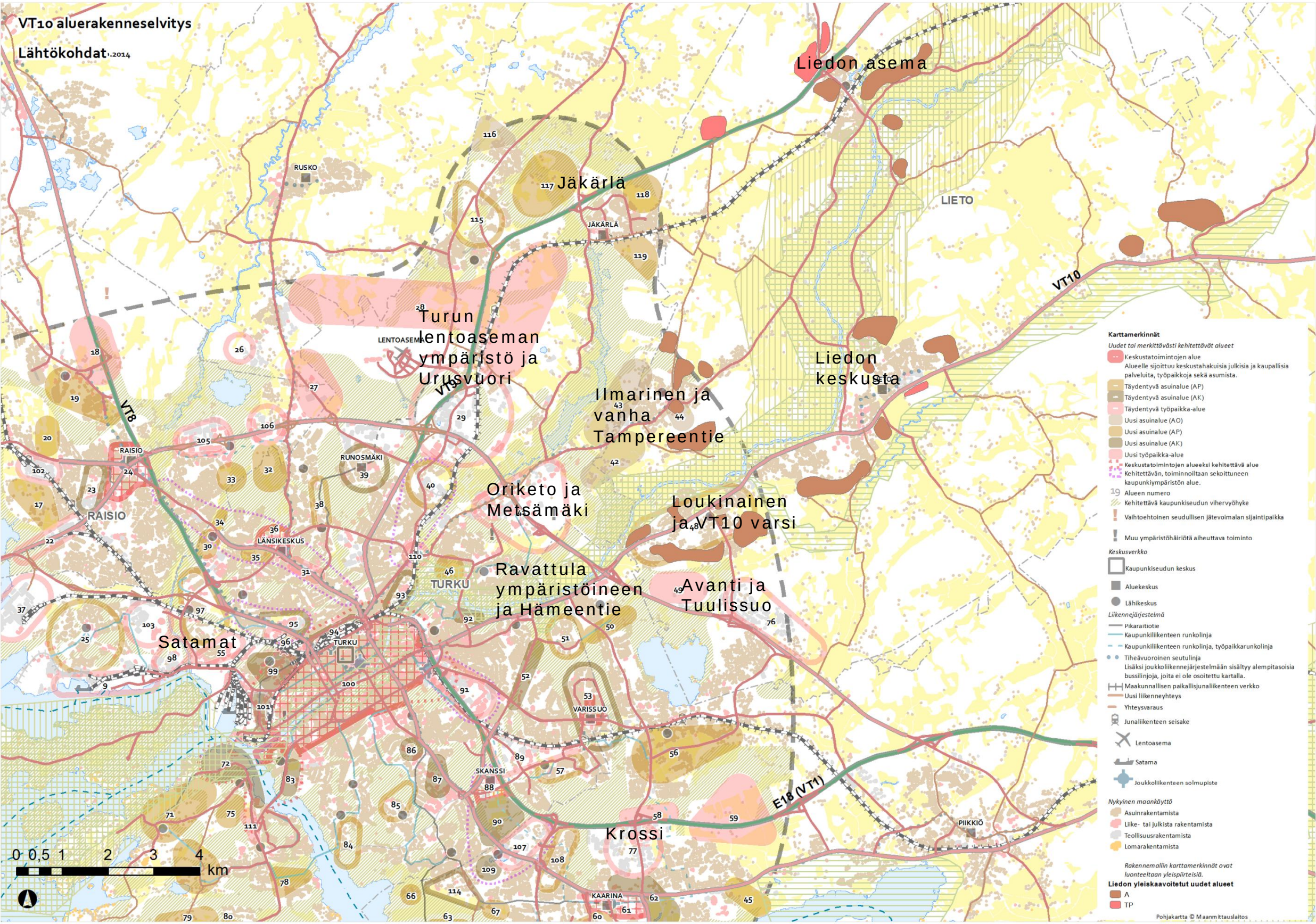
Kuva 1. Ote Turun kaupunkiseudun rakennemallista 2035: Aluerakenne ja seudullinen kehitys.



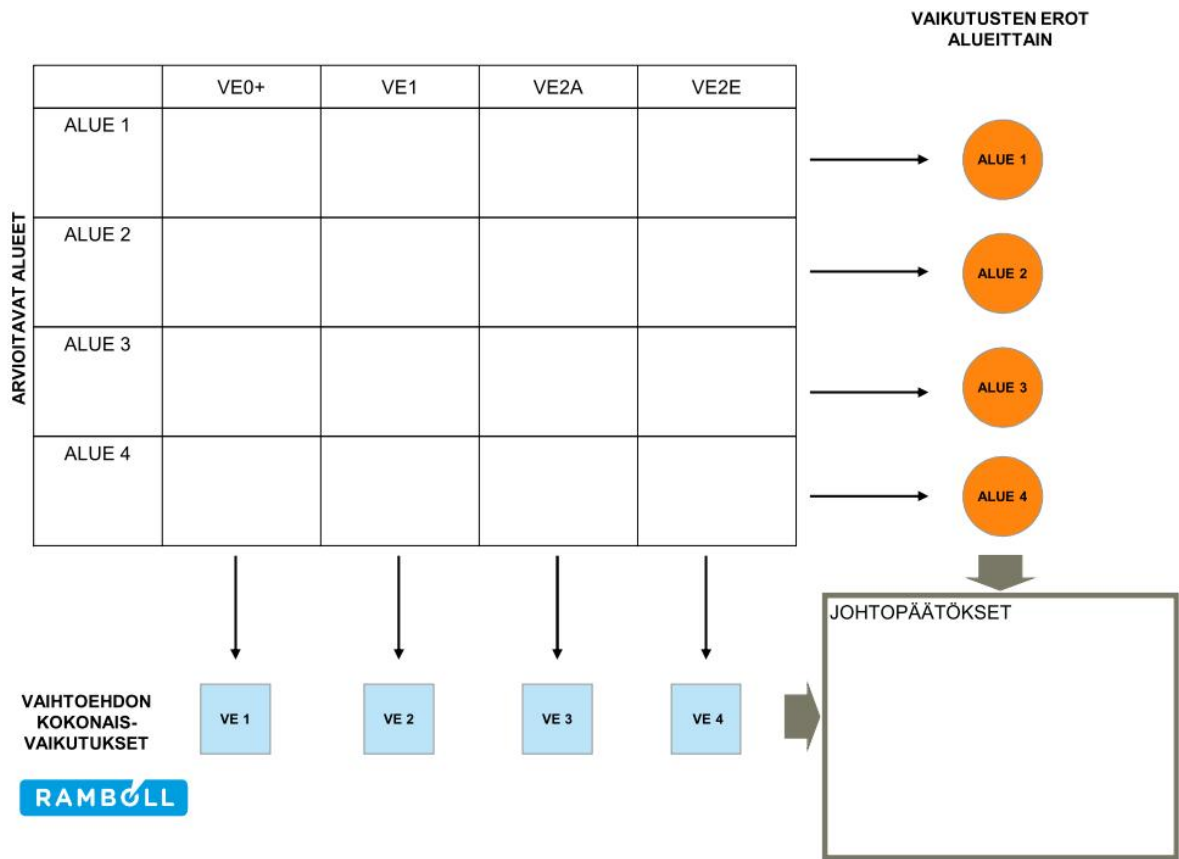
Kuva 2. Ote Turun kaupunkiseudun rakennemallista 2035: Ydinkaupunkialueen yleispiirteinen kaupunkirakenne.



Kuva 3. Ote Turun kaupunkiseudun rakennemallista 2035: Ydinkaupunkialueen maankäytön muutosalueet.



Kuva 4. Lähtökohdat: Turun kaupunkiseudun rakennemalli ja Liedon kunnan osayleiskaavoitetut alueet.



Kuva 5. Vaikutusten arvioinnin ja vertailun (taulukko 3) periaatekuva.

Taulukko 3. Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi ja vertailutaulukko. Vaikutukset maankäyttöön, liikenteeseen ja palveluihin.

VALTATIENT 10 LINJAUSVAIHTOEHTOJEN SEUDULLISESTI MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET TAAJAMIEN MAANKÄYTTÖÖN, PALVELUIHIN JA LIIKENTEeseen					
	0+ (vertailuvaihtoehto)	VE1	VE2A	VE2E	Aluekohtainen johtopäätös
1. Liedon keskusta (aluekeskus)	Valtatien 10 liikennemäärä kasvaa vuoteen 2035 mennessä 25 % nykytilanteeseen verrattuna (nykytilanteessa n. 6400 ajon/vrk). Keskivuorokausiliikenne-ennuste v. 2035 on Liedon keskustan kohdalla noin 8100 ajon/vrk. Raskaan liikenteen osuus keskivuorokausiliikenteestä on 8 % alentuen 2 prosenttiyksikköä nykytilanteesta. Valtatien liikenteestä merkittävä osa (45 %, 3600 ajon/vrk) on keskustan läpi kulkevaa ulkoista liikennettä. Valtatie säilyy nykyisellä paikallaan muodostaen yhdyskuntarakenteellisen estevaikutuksen ja heikentäen siten kävelyn ja pyöräilyn poikittaisia yhteyksiä. Keskustan kehittäminen yhtenäisenä ja pikkukaupunkimaisena aluekeskuksena on kaupunkirakenteellisesti ja liikenteellisesti haasteellista.	Vanhan valtatie liikennemäärä Liedon keskustan kohdalla on 1100 ajon/vrk vähentyen 85 % ve0+ :aan verrattuna. Läpikulkeva raskas liikenne siirtyy kokonaan uudelle vt10 linjaukselle, jolloin raskaan liikenteen osuus keskustan kohdalla on ennustetilanteessa vain 2 % ja raskaan liikenteen aiheuttamat häiriöt keskustassa vähenevät selvästi. Vaihtoehto mahdollistaa keskustan kehittämisen tiiviinä, yhtenäisenä ja pikkukaupunkimaisena aluekeskuksena, jossa päätoiminnot sijaitsevat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä toisistaan (rakenteellisesti ja toiminnallisesti eheä kokonaisuus, vrt. keskustakilpailu). Uuden valtatie (Liedon) eritasoliittymä johtaa paljon liikennettä Ajurintien kautta suoraan Liedon keskustan nykyiselle kaupan alueelle (Hyvättyläntien ja Hämeentien risteysalue). Keskustan kaupalliselle kehittämiselle on kulkumuotojen solmukohdassa erinomaiset edellytykset. Toisaalta yhteydet	Vanhalle valtatielle jää Liedon keskustan kohdalla liikennettä 3600-3700 ajon/vrk (vähennys 55 % ve0+ :aan verrattuna), joten sen estevaikutus yhdyskuntarakenteelle vähenee selvästi. Liikenteestä noin 30 % (1000 ajon/vrk) on alueen läpi kulkevaa, pitkämatkaista liikennettä ja raskaan liikenteen osuus kokonaisliikennemäärästä on edelleen melko suuri (6–7 %, 200 ajon/vrk). Keskustan kehittämiselle yhtenäisenä ja pikkukaupunkimaisena aluekeskuksena on vähemmän edellytyksiä kuin vaihtoehdossa 1, mutta enemmän kuin vaihtoehdossa 0+. Kehitys jatkuu palveluiden osalta nykyisenkaltaisena: keskusta säilyy vahvana päivittäisasiointin paikkana, erikoistavarakaupassa ja erikoistuneissa palveluissa Lieto tukeutuu Turkuun ja muun keskeisen kaupunkialueen palveluihin. Asukasmäärän kasvu mahdollistaa parhaiten keskustan palvelujen säilymisen ja kehittymisen. Päätietasoiset yhteydet paranevat Liedon keskustasta Tampereen suuntaan. Turun suunnassa vanhalla valtatiellä		Vanhan valtatie liikennemäärä vähenee eniten vaihtoehdossa 1, jossa myös kaikki pitkämatkainen liikenne siirtyy valtatie uudelle linjaukselle. Liikenteen ohjautuminen uudelle tielinjaukselle mahdollistaa muita vaihtoehtoja paremmin keskustan kehittämisen rakenteellisesti ja toiminnallisesti eheänä ja edistää siten kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä liikkumisessa. Uusi asutus tuo keskustaan uusia kuluttajia ja palveluita. Keskustan kaupalliselle kehittämiselle on kulkumuotojen solmukohdassa erinomaiset edellytykset. Vaihtoehdolla 1 on eniten kielteisiä vaikutuksia Ajurintien ympäristön maankäyttöön ja liikenteen aiheuttamiin häiriöihin liikennemäärän kasvaessa merkittävästi. Maankäyttöpaine saattaa johtaa ristiriitaan maisema-arvojen kanssa Savijokilaaksossa. Uuden moottoritien myötä yhteydet Turkuun nopeutuvat erityisesti henkilöautolla, mikä saattaa lisätä

	Liedon keskustan asema kaupunkiseudun aluekeskuksena saattaa heiketä, jos valtatie liikenne ei ole sujuvaa ja keskuksen saavutettavuus Turun suunnasta hankaloituu merkittävästi. Jos pääosa kasvusta sijoittuu muualle Lietoon parempien yhteyksien päähän Turusta, keskustan palvelut ja omavaraisuus päivittäisasioinnissa saattavat heiketä. Tämä voi lisätä myös henkilöautoistumista. Valtatien haitalliset vaikutukset tukevat enemmän keskustaa laajentavaa kuin tiivistävää kehitystä eivätkä myöskään edistä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua. Ajurintien liikennemäärä vähenee hieman nykytilanteeseen nähden (750 → 550 ajon./vrk).	Turkuun/Turusta nopeutuvat, jolloin erikoistuneissa palveluissa Lieto kytkeytyy entistä tiiviimmin osaksi ydinkaupunkialuetta. Uusi nopeampi autoliikenteen yhteys Turun keskustan suuntaan voi lisätä henkilöauton käyttöä. Uuden tien eritasoliittymät saattavat houkutella tilaa vaativaa kauppaa, mutta mahdollinen uusi maankäyttö jäänee uuden ja vanhan tien väliin (Savijokilaakson maakunnallinen maisema-alue rajoittaa rakentamista ohitustien itäpuolella). Joukkoliikenteen matkanopeus Turun keskustan suuntaan ei liikennemäärän vähenemisestä huolimatta välttämättä kasva, kun nykyiselle tielle toteutetaan liikennettä hidastavia toimenpiteitä. Ajurintien liikennemäärä lisääntyy merkittävästi vaihtoehtoon 0+ verrattuna (550→ 6100 ajon./vrk) aiheuttaen haittaa tienvarren asutukselle ja muulle maankäytölle. Ajurintien varren maankäyttöpaine kasvaa, mikä ilman maankäytön ohjausta saattaa johtaa ristiriitaan maisema-arvojen kanssa (Savijokilaakso). Kasvava liikennemäärä heikentää myös Ajurintien liikenneturvallisuutta. Liedon keskustan merkitys asuinpaikkana vahvistuu (ei enää läpikulkua ja häiriöitä, saavutettavuus paranee). Asukkaiden määrän kasvu mahdollistaa palveluiden ja kaupan kehittymisen alueella sekä paikallisen liikkumisen kävellen ja pyöräillen. Tarkemmassa maankäytön suunnittelussa tulee tukea keskustan viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta.	on nykyiseen verrattuna alemmat nopeusrajoitukset ja mahdollisesti rakenteellisia hidasteita, joten tässä mielessä Liedon keskustan saavutettavuus heikkenee. Myöskään henkilöautoliikenteen yhteydet Turun keskustan suuntaan eivät nopeudu, joten joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoon nähden ja joukkoliikenteen palvelutaso säilyy nykyisen kaltaisena. Liikenteen hidastaminen ja liikennemäärän väheneminen parantavat kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta. Liikenne Suopohjantien kautta Vierun/Liedon keskustan suuntaan noin kaksinkertaistuu ve0+ :aan verrattuna (500 → 1100 ajon/vrk). Ajurintien liikennemäärä noin kaksinkertaistuu vaihtoehtoon 0+ nähden (550→ 1050 ajon./vrk), mutta tie säilyy edelleen paikallista maankäyttöä palvelevana väylänä. <table><tr><td>Keskusta jää syrjään valtatie uusista liittymistä.</td><td>Uudesta tiestä ja sen liikennevirrasta on keskustalle todennäköisesti vaihtoehtoa 2A enemmän hyötyä, sillä uusi liittymä sijoittuu keskustan vaikutusalueelle. Uuden valtatie ja keskustan väliin syntyy houkuttelevia alueita työpaikkarakentamiselle.</td></tr></table>	Keskusta jää syrjään valtatie uusista liittymistä.	Uudesta tiestä ja sen liikennevirrasta on keskustalle todennäköisesti vaihtoehtoa 2A enemmän hyötyä, sillä uusi liittymä sijoittuu keskustan vaikutusalueelle. Uuden valtatie ja keskustan väliin syntyy houkuttelevia alueita työpaikkarakentamiselle.	henkilöautoistumista. Toisaalta vanhan valtatie liikenteen sujuvuuden paraneminen edistää Turun keskustan saavutettavuutta myös joukkoliikenteellä. Myös vaihtoehto 2 ja etenkin alavaihtoehto 2E mahdollistaa keskustan kehittämisen yhtenäisenä ja pikkukaupunkimaisena aluekeskuksena. Liikennemäärä keskustassa vähenee selvästi, jolloin keskustan viihtyisyys ja vanhan valtatie estevaikutus kävelylle ja pyöräilylle vähenee. Vaihtoehdoissa 0+ ja 2 joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoon nähden säilyy nykyisen kaltaisena tai sitä voidaan parantaa joukkoliikenne-etuisuuksilla.
Keskusta jää syrjään valtatie uusista liittymistä.	Uudesta tiestä ja sen liikennevirrasta on keskustalle todennäköisesti vaihtoehtoa 2A enemmän hyötyä, sillä uusi liittymä sijoittuu keskustan vaikutusalueelle. Uuden valtatie ja keskustan väliin syntyy houkuttelevia alueita työpaikkarakentamiselle.					
2. Loukinainen (lähikeskus) ja vt 10:n varsi	Liikennemäärät valtatiellä kasvavat nykyisestä 28 % (13100→16800 ajon/vrk), mikä lisää tien estevaikutusta, melua ja muita liikenteen aiheuttamia haittavaikutuksia. Kasvava liikennemäärä heikentää valtatie liikenteellistä toimivuutta erityisesti Kauselan eritasoliittymän pohjoispuolella sekä vaikuttaa osaltaan myös kehätien toimivuuteen. Valtatie varressa kulkevien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien viihtyisyys heikkenevät. Kasvat liikennemäärät haittaavat Loukinaisten lähikeskuksen ja koko taajamanauhan kehittämistä eheänä kokonaisuutena. Tienvarren heikot täydennys-rakentamismahdollisuudet ja Liedon ohitustien tievarauksen poistuminen tukevat enemmän Loukinaisten laajentavaa kuin tiivistävää kehitystä, mikä ei edistä joukkoliikenteen palvelutason parantamista. Palveluissa	Vanhan valtatie liikennemäärät vähenevät selvästi (yli 80 % ve0+ :aan verrattuna) niiden ollessa Loukinaisten kohdalla 3000–3800 ajon/vrk vuonna 2035. Vanha valtatie palvelee alueen ja seudun liikennettä, sillä ulkoinen liikenne siirtyy kokonaisuudessaan uudelle valtatie linjaukselle. Liikenteen haittojen ja tien estevaikutuksen vähentyessä Loukinaisten lähikeskuksen ympäristössä voidaan lisätä palveluihin tukeutuvaa asutusta. Taajamanauhan (Loukinainen-Hakkinen-Vieru) eri osat voidaan kytkeä yhteen rakenteellisesti ja toiminnallisesti eheäksi kokonaisuudeksi. Loukinaisten merkitys asuinpaikkana vahvistuu. Asukkaiden määrän kasvu mahdollistaa palveluiden ja kaupan kehittymisen alueella. Toisaalta alue kytkeytyy vahvasti keskeiseen kaupunkialueeseen. Kehätien-Hämeentien-Loukinaistentien välinen alue rakentunee täyteen (maisemallisten rajoitusten	Vanhalle valtatielle jää merkittävästi liikennettä (noin 10000 ajon/vrk), joten se muodostaa edelleen yhdyskunta-rakenteellisen estevaikutuksen. Vanhalle valtatielle jäävä liikenne on lähes yksinomaan seudun sisäistä liikennettä, sillä pitkämatkainen liikenne siirtyy yli 90-prosenttisesti uudelle linjaukselle. Tienvarren suunnitelmalliseen eheyttämiseen on vanhan valtatie suuren liikennemäärän vuoksi vähemmän edellytyksiä kuin vaihtoehdossa 1 (mutta enemmän kuin 0+ :ssa). Myös Liedon ohitustien tievarauksen poistuminen tukee enemmän Loukinaisten laajenevaa kuin tiivistyvää kehitystä. Loukinaisten lähikeskuksessa säilyy lähipalveluja, mutta alue kytkeytyy vahvasti keskeiseen kaupunkialueeseen. Vanhan valtatie hidastamistoimenpiteillä ei ole Loukinaisten osalta suurta merkitystä matka-aikaan, jolloin joukkoliikenteen matka-aika henkilöautoon nähden säilyy nykyisen kaltaisena. Taajamanauhan pohjoisosiin esim.	Loukinaisten ja vt 10 varren yhtenäisen kehittämisen mahdollisuudet ovat parhaimmat vaihtoehdossa 1, jossa vanhan valtatie liikenne vähenee eniten. Vanhalinnan eritasoliittymä johtaa kuitenkin liikennettä Loukinoisissa vanhan asutuksen keskelle, mikä saattaa aiheuttaa haitallisia vaikutuksia pienipiirteisessä miljöössä. Vaihtoehdossa 1 valtatie 10 pitkämatkainen, läpikulkeva liikenne siirtyy kokonaisuudessaan uudelle linjaukselle. Myös vaihtoehdossa 2 pitkämatkaisesta liikenteestä suurin osa on Loukinaisten kohdalla siirtynyt uudelle valtatielle. Sekä vaihtoehdot 1 että 2 parantavat Kauselan eritasoliittymän alueen liikenneverkon toimivuutta. Vaihtoehdossa 1 liikenneverkon kuormitus jakaantuu tasaisimmin ja väylien kuormitusasteet ovat pienimmät. Turun keskustan ja Liedon välisen joukkoliikenteen sujuvuus paranee kaikissa vaihtoehdoissa, mutta eniten		

	Loukinainen kytkeytyy vahvasti keskeiseen kaupunkialueeseen. Valtatien liikenteestä noin kolmannes on pitkämatkaista, läpikulkevaa liikennettä. Valtatien raskaasta liikenteestä lähes 60 % suuntautuu seudun ulkopuolelle.	puitteissa), mikä tiivistää ydinkaupunkialueella yhdyskuntarakennetta. Toisaalta lisääntyvä maankäyttö kuormittaa valtatieverkkoa ja uudelle ohitustielle siirtyy myös seudun sisäistä liikennettä. Toisaalta taas Kaarinantien kääntö parantaa huomattavasti kehätien, valtatie 10 ja vanhan valtatie liikenteellistä toimivuutta, kun liikenne jakaantuu Kauselan eritasoliittymässä useita reittejä kehätielle ja Turun keskustan suuntaan. Loukinaisten suunnassa (Vanhalinnan) eritasoliittymä johtaa liikennettä vanhalle valtatielle kohtaan (Alaorte/Vanhalinna), jossa on paljon pientaloasutusta. Tällä on ristiriitaisia vaikutuksia Loukinaisten eteläisten osien vetovoimaisuudelle ja kehitymiselle. Vanhan valtatie liikenteen sujuvuuden paraneminen edistää Turun keskustan saavutettavuutta sekä henkilöautoliikenteellä että joukkoliikenteellä.	Vieruun vaikutus on suurempi. Liikenne Suopohjantien kautta Vierun/Liedon keskustan suuntaan noin kaksinkertaistuu ve0+ verrattuna (500 → 1100 ajon/vrk). Liikenteen vähentyessä paranee myös vanhan valtatie ja Kauselan eritasoliittymän alueen liikenneverkon toimivuus, jolloin Turun keskustaan suuntautuvan joukkoliikenteen sujuvuus ja kilpailukyky lisääntyvät.	vaihtoehdossa 1, jossa liikennemäärä vanhalla valtatiellä vähenee eniten. Toisaalta tässä vaihtoehdossa myös henkilöautoliikenteen sujuvuus paranee, joten vaihtoehto ei erityisesti tue joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua. Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden voi parantua vaihtoehdossa 0+ ja 2, jos joukkoliikenteelle toteutetaan kaista- ja liikennevaloetuisuuksia.
3. Avanti-Tuulissuon työpaikka-alue (seudullisesti merkittävä teollisuus- ja logistiikka-alan työpaikka-alue)	Vt 10 välittää Hämeenlinna-Forssa -suunnan liikenteen valtatie 10 kautta kehätielle (kt 40) ja Kauselan liittymään ja luo siten erityistä kasvupotentiaalia Avanti-Tuulissuon työpaikka-alueille.	Vt 10 välittää Hämeenlinna-Forssa -suunnan liikenteen valtatie 10 kautta kehätielle ja Kauselan liittymään ja luo siten erityistä kasvupotentiaalia Avanti-Tuulissuon työpaikka-alueille. Avantin maankäyttö kytkeytyy suoraan ohitustiehen ja Kaarinantiehen Vanhalinnan eritasoliittymän välityksellä, mikä luo alueelle erinomaiset kehittämisedellytykset. Kehätien parantamistoimien (välillä Kausela–Kirismäki) johdosta myös Tuulissuon alue kytkeytyy Avantiin ja Liedon ohitustiehen uuden rinnakkaiskadun välityksellä. Toisaalta lisääntyvä maankäyttö kuormittaa valtatieverkkoa ja uudelle ohitustielle siirtyy myös seudun sisäistä liikennettä.	Hämeenlinna-Forssa -suunnan tavaraliikenne ohjataan valtatie 10 käännön kautta valtatielle 9, mikä vähentää hieman liikennemääriä myös Avanti-Tuulissuon kohdalla. Vaikutus ei kuitenkaan ole kovin merkittävä, sillä alueiden kehittymistä tukee hyvä sijainti kehätien varressa ja E18-tien vaikutuspiirissä.	Hyvä sijainti kehätien varressa ja E18-kasvukäytävän vaikutuspiirissä tuovat alueelle merkittävää kehittämispotentiaalia joka tapauksessa. Vaihtoehto 1 ja myös vaihtoehto 0+ välittävät kuitenkin Hämeenlinna-Forssa -suunnan liikenteen jatkossakin valtatie 10 kautta kehätielle (kt 40) ja Kauselan liittymään, ja luovat erityistä kasvupotentiaalia Avanti-Tuulissuon työpaikka-alueille. Toisaalta lisääntyvä maankäyttö kuormittaa valtatieverkkoa ja uudelle ohitustielle siirtyy myös seudun sisäistä liikennettä. Vaihtoehdossa 1 Avantin-Tuulissuon maankäyttö kytkeytyy suoraan ohitustiehen Vanhalinnan eritasoliittymän välityksellä, mikä luo alueille erinomaiset kehittämisedellytykset työpaikka-alueina. Toisaalta lisääntyvä maankäyttö kuormittaa valtatieverkkoa ja uudelle ohitustielle siirtyy myös seudun sisäistä liikennettä.
4. Liedon Asemanseutu (lähikeskus) ja vt 9:n liittymäalueet (Liedon Aseman eritasoliittymä ja Rauhakylän eritasoliittymä)	Asemanseudun kehittämismahdollisuudet pysyvät nykyisen kaltaisina.	Asemanseudun kehittämismahdollisuudet pysyvät nykyisen kaltaisina (liikennemäärien osalta ei muutosta). Uudet maankäytön kehittämishankkeet ja resurssit keskittyvät kuitenkin todennäköisesti Liedon keskustaan ja vanhan valtatie varrelle Liedon ohitustien rakentamisen myötä.	Vaihtoehdossa ohjataan pitkämatkainen liikenne ja tavaraliikenne Hämeenlinnan-Forssan suunnalta valtatielle 9, mikä lisää Turku-Tampere -kehityskäytävän painoarvoa merkittävänä liikennekäytävänä ja kuljetusyhteytenä. Vaihtoehdolla 2 on muita vaihtoehtoja enemmän vaikutusta Turun ja Liedon pohjoisosien kehittämiseen. Rauhakylän ja Liedon asemanseudun eritasoliittymien ympäristö tarjoaa kuljetusten kannalta keskeisellä paikalla potentiaalia ja tilaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Alueet sijaitsevat ydinkaupunkialueen ulkopuolella, mutta esimerkiksi jakelukuljetuksia ajatellen eivät kuitenkaan liian kaukana Turun keskustasta tai muista kaupunkiseudun keskuksista. Alueella on laajenemismahdollisuuksia ja vähän toimintaa rajoittavaa maankäyttöä. Alueella on potentiaalia (ja perinteitä) myös rautatie- ja	Vaihtoehdolla 2 on muita vaihtoehtoja enemmän vaikutusta Turun ja Liedon pohjoisosien kehittämiseen, sillä valtatie kääntö lisää Turku-Tampere-kehityskäytävän painoarvoa merkittävänä liikennekäytävänä ja kuljetusyhteytenä. Logistiikka- ja teollisuusaluekokonaisuuden kehittämiseen on mm. seuraavaa potentiaalia: • hyvät liikenneyhteydet • riittävän suuri aluevaraus ja hyvät laajentamismahdollisuudet • tavaraliikenne ei häiritse muita maankäyttömuotoja (erityisesti asutusta) • muut maankäyttömuodot ja muu liikenne eivät häiritse tavaraliikennettä • hyvä sijainti suhteessa kehätiehen (kt 40), keskustaan, lentokenttään ja satamaan • potentiaali rautatiekuljetuksille Lisääntyvä maankäyttö edistää osaltaan

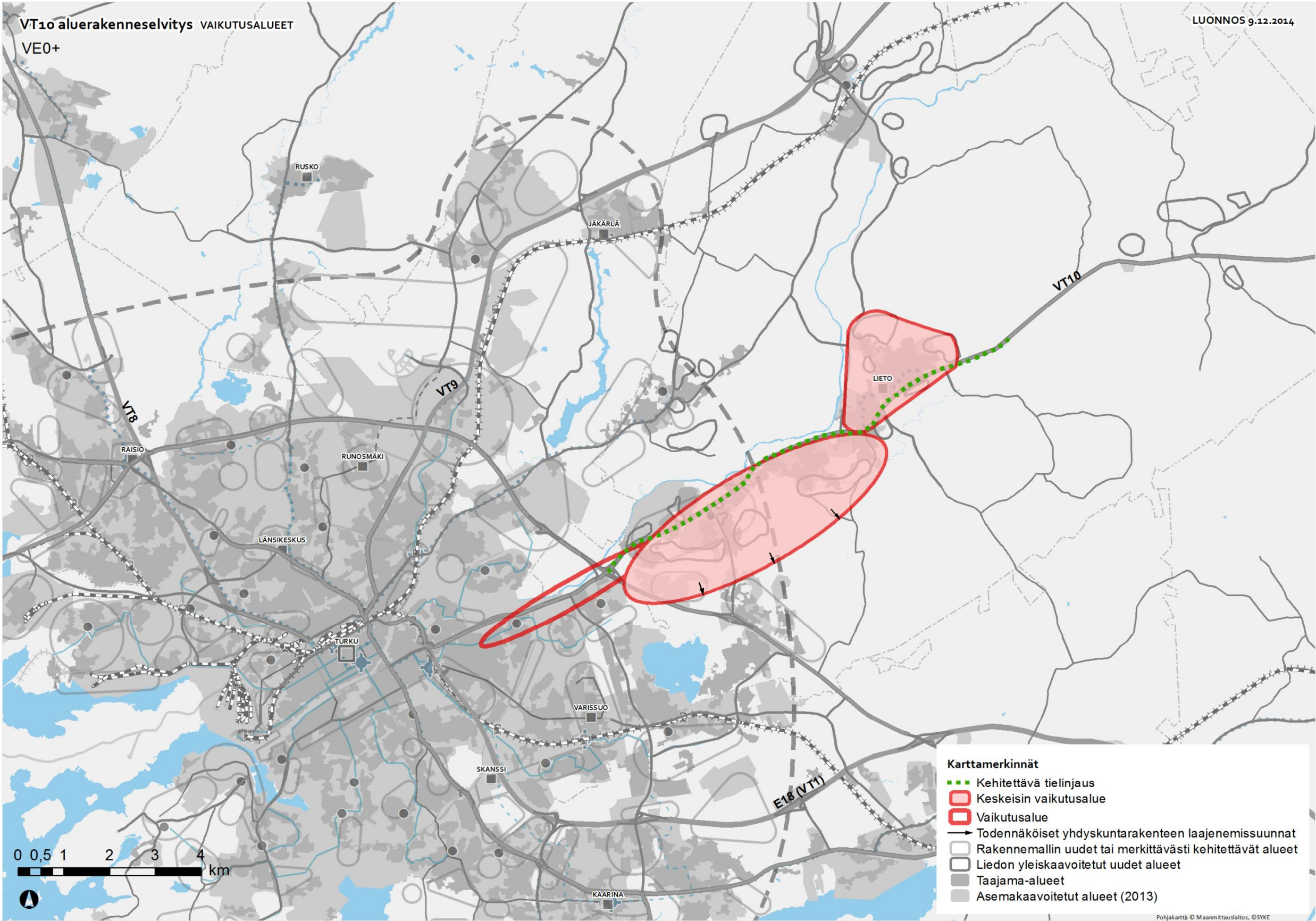
			maantiekuljetusten yhdistämiseen. Työpaikka-alueiden sijoittuminen valtatie 9 vaikutusalueelle (olevaa yhdyskuntarakennetta tukien) saattaa tukea kehityskäytävän joukkoliikenteen edistämistoimenpiteitä. Lisääntyvä maankäyttö yhdessä muiden kehityskäytävän aluekehityshankkeiden kanssa edistää osaltaan maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistymistä. Vaihtoehto 2 ei merkittävästi paranna Liedon asemanseudun seudullista saavutettavuutta, sillä yhteydet Asemanseudulta Turkuun ovat jo nykyisin hyvät. Itä-länsisuuntainen yhteys ei myöskään merkittävästi paranna Asemanseudun sisäistä saavutettavuutta Liedon kunnan alueella. Sikäli valtatie kääntö ei suoraan vaikuta Liedon Asemanseudun merkitykseen tai potentiaaliin asuinalueena. <table><tr><td>Uudesta tiestä ja sen liikennevirrasta on Liedon asemanseudulle todennäköisesti vaihtoehtoa 2E enemmän hyötyä, sillä uusi tie sijoittuu Asemanseudun vaikutusalueelle. Uuden valtatie ja Asemanseudun väliin syntyy maankäytön painetta, mutta maakunnallisesti arvokas maisema-alue rajoittaa toteuttamismahdollisuuksia.</td><td>Uusi tie jää etäälle Liedon Asemanseudusta. Liittymäalueet Vanhalle Tampereentielle ja Vintalantielle sijoittuvat yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle ja keskelle valtakunnallisesti arvokasta Aurajokilaaksoa, joten niiden mahdollinen maankäytön potentiaali jää hyödyntämättä.</td></tr><tr><td>Uusi valtatie linjaus vähentää liikennettä Tammentaantien ja Liedon Aseman eritasoliittymän kautta valtatielle 9 noin 1000 ajon/vrk ve0+ :aan verrattuna (2100 → 1200 ajon/vrk). Lähikeskuksen läpiajoliikenne vähenee parantaen pientalovaltaisen asumisen viihtyisyyttä. Pitkämatkaista liikennettä houkuttelevat palvelut hakeutuvat uuden tien liittymäalueille.</td><td>Uusi valtatie linjaus vähentää Tammentaantien liikennettä vaihtoehtoa 2A vähemmän (2100→1400 ajon/vrk). Pitkämatkaista liikennettä houkuttelevat palvelut hakeutuvat uuden tien liittymäalueille.</td></tr></table>	Uudesta tiestä ja sen liikennevirrasta on Liedon asemanseudulle todennäköisesti vaihtoehtoa 2E enemmän hyötyä, sillä uusi tie sijoittuu Asemanseudun vaikutusalueelle. Uuden valtatie ja Asemanseudun väliin syntyy maankäytön painetta, mutta maakunnallisesti arvokas maisema-alue rajoittaa toteuttamismahdollisuuksia.	Uusi tie jää etäälle Liedon Asemanseudusta. Liittymäalueet Vanhalle Tampereentielle ja Vintalantielle sijoittuvat yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle ja keskelle valtakunnallisesti arvokasta Aurajokilaaksoa, joten niiden mahdollinen maankäytön potentiaali jää hyödyntämättä.	Uusi valtatie linjaus vähentää liikennettä Tammentaantien ja Liedon Aseman eritasoliittymän kautta valtatielle 9 noin 1000 ajon/vrk ve0+ :aan verrattuna (2100 → 1200 ajon/vrk). Lähikeskuksen läpiajoliikenne vähenee parantaen pientalovaltaisen asumisen viihtyisyyttä. Pitkämatkaista liikennettä houkuttelevat palvelut hakeutuvat uuden tien liittymäalueille.	Uusi valtatie linjaus vähentää Tammentaantien liikennettä vaihtoehtoa 2A vähemmän (2100→1400 ajon/vrk). Pitkämatkaista liikennettä houkuttelevat palvelut hakeutuvat uuden tien liittymäalueille.	kehityskäytävän joukkoliikenteen kehittämistä ja maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistymistä. Merkittävä uusi (= rakennemallin kasvulukuja suurempi) maankäyttö vie kuitenkin volyymiä (etenkin hitaan kasvun aikana) ydinkaupunkialueen kasvusta.
Uudesta tiestä ja sen liikennevirrasta on Liedon asemanseudulle todennäköisesti vaihtoehtoa 2E enemmän hyötyä, sillä uusi tie sijoittuu Asemanseudun vaikutusalueelle. Uuden valtatie ja Asemanseudun väliin syntyy maankäytön painetta, mutta maakunnallisesti arvokas maisema-alue rajoittaa toteuttamismahdollisuuksia.	Uusi tie jää etäälle Liedon Asemanseudusta. Liittymäalueet Vanhalle Tampereentielle ja Vintalantielle sijoittuvat yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle ja keskelle valtakunnallisesti arvokasta Aurajokilaaksoa, joten niiden mahdollinen maankäytön potentiaali jää hyödyntämättä.							
Uusi valtatie linjaus vähentää liikennettä Tammentaantien ja Liedon Aseman eritasoliittymän kautta valtatielle 9 noin 1000 ajon/vrk ve0+ :aan verrattuna (2100 → 1200 ajon/vrk). Lähikeskuksen läpiajoliikenne vähenee parantaen pientalovaltaisen asumisen viihtyisyyttä. Pitkämatkaista liikennettä houkuttelevat palvelut hakeutuvat uuden tien liittymäalueille.	Uusi valtatie linjaus vähentää Tammentaantien liikennettä vaihtoehtoa 2A vähemmän (2100→1400 ajon/vrk). Pitkämatkaista liikennettä houkuttelevat palvelut hakeutuvat uuden tien liittymäalueille.							
5. Jäkärlä (aluekeskus)	Valtatie 9 liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta noin 30 % (17000→22100 ajon/vrk). Lisääntyvällä liikenteellä saattaa olla vähäisiä vaikutuksia Jäkärlän ympäristön kehittämismahdollisuuksiin.	Valtatie 9 liikennemäärä ei muutu 0+ :aan verrattuna. Lisääntyvällä liikenteellä saattaa olla vähäisiä vaikutuksia Jäkärlän ympäristön kehittämismahdollisuuksiin.	Uusi tieyhteys välittää valtatielle 9 lisää liikennettä ja lisää tien merkitystä liikennekäytävänä ja kuljetusyhteytenä. Valtatie 9 liikennemäärä kasvaa ve0+ :aan verrattuna noin 20 % (22100→ 26200 ajon/vrk) ja raskaan liikenteen määrä lähes 30 %. Uusi valtatie linjaus vähentää merkittävästi Aseman tien ja Maariantien liikennettä parantaen niiden varren pientalopainotteisen asumisen viihtyvyyttä ja lisäten alueiden potentiaalia asuinalueena. Lisääntyvä maankäyttö (nykyistä yhdyskuntarakennetta	Vaihtoehdossa 2 lisääntyvä maankäyttö edistää osaltaan kehityskäytävän joukkoliikenteen kehittämistä ja maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistymistä. Merkittävä uusi (= rakennemallin kasvulukuja suurempi) maankäyttö vie kuitenkin volyymiä (etenkin hitaan kasvun aikana) ydinkaupunkialueen kasvusta. Vaihtoehto 2E siirtää eniten liikennettä rautatie eteläpuolisilta kaduilta valtatie uudelle linjaukselle parantaen pientalovaltaisen asumisen viihtyisyyttä.				

			tukien) yhdessä muiden kehityskäytävän aluekehityshankkeiden kanssa parantaa kehityskäytävän joukkoliikenteen edistämistoimenpiteitä ja edistää osaltaan maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistymistä. Liikenne Asematiellä ja Maariantiellä vähenee vaihtoehtoa 2A enemmän.	
6. Turun lentoaseman ympäristö ja Urusvuori (seudullisesti merkittävä teollisuus- ja logistiikka-alan työpaikka-alue). Vt 9 Turun sisääntulotie (kt 40:n eteläpuolella)	Valtatien 9 liikennemäärä kasvaa merkittävästi (75 %) nykytilanteeseen verrattuna (18300→32100 ajon/vrk). Lentoasemalla ja sen ympäristössä tehdään kehittämistoimenpiteitä. Nämä seikat yhdessä parantavat alueen toimintaedellytyksiä ja lisäävät lentoaseman ja Urusvuoren alueen houkuttelevuutta yritysten ja teollisuuden toimipaikkojen näkökulmasta. Valtatien 9 merkitys Turun keskustan sisääntuloväylänä kasvaa. Sisääntulotien (kt 40:n eteläpuolella) liikennemäärä kasvaa noin 10 % (16400→18300 ajon/vrk) nykytilanteeseen verrattuna.	Valtatien 9 liikennemäärä ei muutu 0+ :aan verrattuna. Lentoasemalla ja sen ympäristössä tehdään kehittämistoimenpiteitä. Nämä seikat yhdessä parantavat alueen toimintaedellytyksiä ja lisäävät lentoaseman ja Urusvuoren alueen houkuttelevuutta yritysten ja teollisuuden toimipaikkojen näkökulmasta. Valtatien 9 merkitys Turun keskustan sisääntuloväylänä kasvaa. Sisääntulotien (kt 40:n eteläpuolella) liikennemäärä kasvaa noin 10 % (16400→18300 ajon/vrk) nykytilanteeseen verrattuna.	Vaihtoehdossa ohjataan pitkämatkainen liikenne ja tavaraliikenne Hämeenlinnan-Forssan suunnalta valtatielle 9, mikä lisää valtatie 9 liikennemäärää noin 10 % ve0+ :aan verrattuna (32100→36000 ajon/vrk) ja kasvattaa näin Turku-Tampere-kehityskäytävän painoarvoa merkittävänä liikennekäytävänä ja kuljetusyhteytenä. Vaihtoehto vahvistaa muita vaihtoehtoja enemmän lentoaseman logistiikka-alueetta osana Turku-Tampere -kehityskäytävää ja parantaa sen saavutettavuutta Hämeenlinnan-Forssan suunnalta. Lisääntyvä maankäyttö (nykyistä yhdyskuntarakennetta tukien) yhdessä muiden kehityskäytävän aluekehityshankkeiden kanssa parantaa kehityskäytävän joukkoliikenteen edistämistoimenpiteitä ja edistää osaltaan maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistymistä. Turun sisääntulotien (kt 40 eteläpuolella) liikenteellinen kuormitus kasvaa hieman, mutta kuormitusaste säilyy silti alle 70 % :ssa. Raskaan liikenteen määrä kasvaa 13–15 % ve0+ :aan verrattuna.	Vt 9-liikennekäytävän sekä lentoaseman ja sen ympäristön kehittämistoimenpiteet parantavat lentoasemaan kytkeytyvien teollisuus- ja logistiikka-alueiden toimintaedellytyksiä vt 10-ratkaisusta riippumatta. Vaihtoehto 2 vahvistaa kuitenkin muita vaihtoehtoja enemmän Turku-Tampere -kehityskäytävää ja siten tukee myös lentoaseman logistiikka-alueetta mm. parantamalla sen saavutettavuutta Hämeenlinnan-Forssan suunnalta. Lisääntyvä maankäyttö (nykyistä yhdyskuntarakennetta tukien) tukee kehityskäytävän joukkoliikenteen edistämistoimenpiteitä ja edistää osaltaan maakunnallisen paikallisjunaliikenteen käynnistymistä.
7. Oriketo/Metsämäki (seudullisesti merkittävä teollisuus-työpaikkojen alue)	Kehätien liikennemäärä kasvaa lisäten alueen potentiaalia teollisuusalueena. Kehätien liikennemäärä kasvaa noin 15 % nykytilanteesta (29600→35000 ajon/vrk). Toisaalta Vanhan Tampereentien liikenteellinen kuormitusaste on yli 70 % heikentäen Orikedon eritasoliittymän alueen liikenneverkon toimivuutta.	Valtatien 10 uusi linjaus lisää hieman (noin 2 %) kehätien liikennemäärää Orikedon kohdalla.	Vaihtoehto 2 siirtää kehätien kautta seudun pohjoisosiin suuntautuvaa liikennettä valtatielle 9 vähentäen kehätien liikennettä 0+ :aan verrattuna (35000→33000 ajon/vrk). Hyvä sijainti kehätien (kt 40) ja Vanhan Tampereentien risteyskohdassa tuo alueelle merkittävää kehittämispotentiaalia joka tapauksessa. Vaihtoehto 2 siirtää kehätien kautta seudun pohjoisosiin suuntautuvaa liikennettä valtatielle 9 vähentäen kehätien liikennettä noin 4 % (1500 ajon/vrk) Orikedon kohdalla ja lähes 3000 ajon/vrk kehätien Kauselan etl luoteispuolella vähentäen samalla myös Koroistenkaaren kautta kehätielle kulkevaa liikennettä. Vaihtoehdossa 2E liikenne vähenee hieman vaihtoehtoa 2A enemmän kehätiellä ja Koroistenkaarella.	Hyvä sijainti kehätien (kt 40) ja Vanhan Tampereentien risteyskohdassa tuo alueelle merkittävää kehittämispotentiaalia (vaihtoehdoissa 0+ ja 1 enemmän kuin vaihtoehdossa 2) joka tapauksessa. Alue sijoittuu valtateiden 9 ja 10 väliselle alueelle E18-kasvukäytävän vaikutuspiiriin.

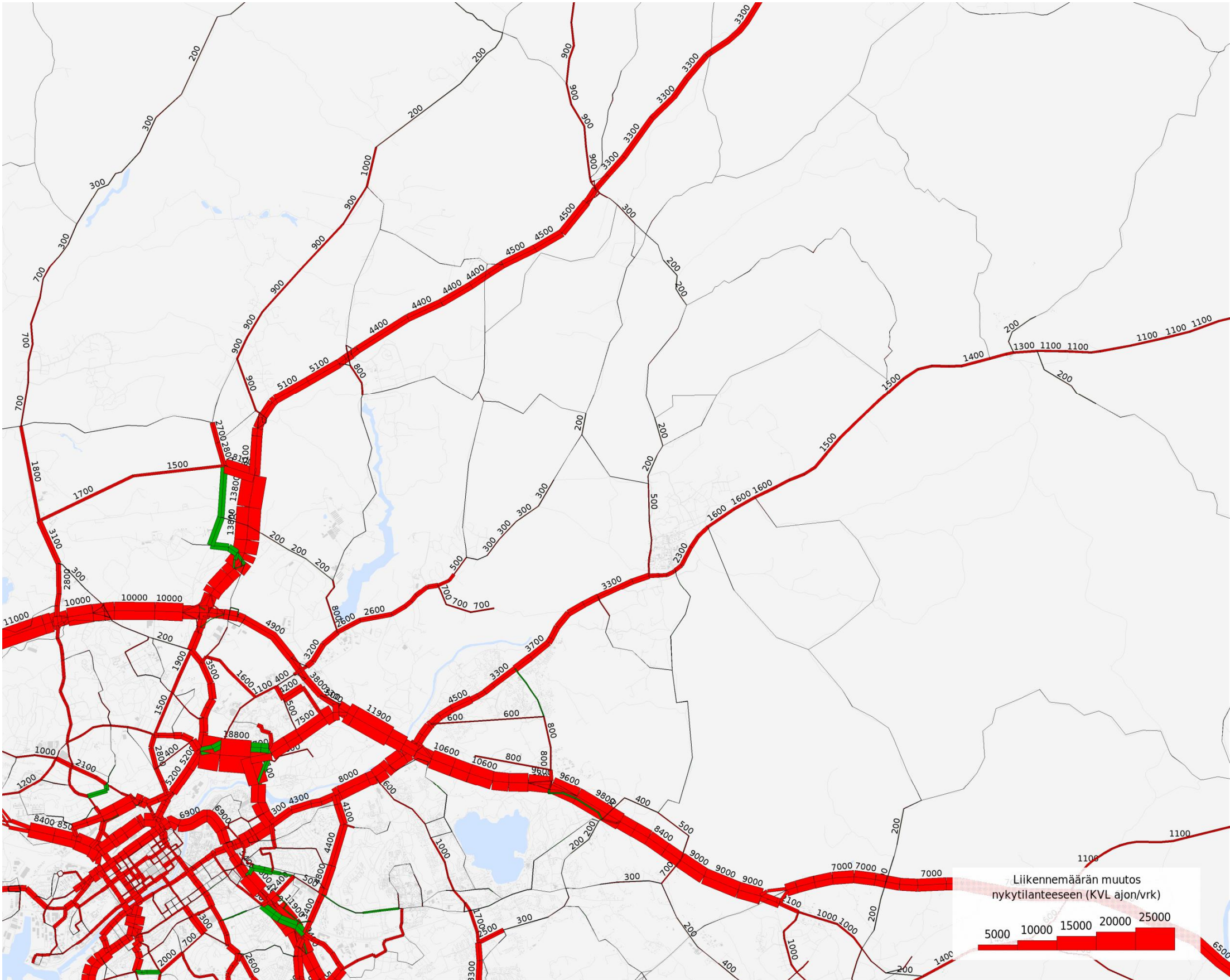
8. Ravattula (lähikeskus) ympäristöineen. Vt 10 Hämeentie (Turun sisääntulotie kt 40 länsipuolella)	Vt 10 välittää Hämeenlinna-Forssa -suunnan liikenteen valtatie 10 kautta kehätielle (kt 40) ja Kauselan liittymään. Hämeentien liikennemäärän kasvu 40 % nykytilanteeseen verrattuna (19000→27000 ajon/vrk) lisää Ravattulan kaupallista potentiaalia, mutta heikentää Hämeentien liikenteellistä toimivuutta erityisesti Kauselan etl:n ja Kaarinantien välillä. Asukas- ja työpaikkamäärien kehitys (mm. Loukinainen, Avanti-Tuulissuo) lähiympäristössä vaikuttaa kaupan kehitykseen alueella. Vaihtoehdossa Kaarinantien kääntöä ei toteuteta, mikä vapauttaa tilaa myös asuinalueiden vähäiselle laajentamiselle Littoistenjärven pohjoisosassa. Turun sisääntulotie ruuhkautuu, mikä heikentää liikenteen sujuvuutta ja Turun keskustan saavutettavuutta sekä henkilöautolla että joukkoliikenteellä vt 10 suunnalta.	Kaarinantien käännön vaikutuksesta liikennekuormitus siirtyy uuden Kaarinantien linjauksen ja Avantin eritasoliittymän ympäristöön lisäten Avantin etl:n houkuttelevuutta teollisuus- ja logistiikka-alan yritysalueena. Alueen sijainti houkuttelee myös kauppaa. Ravattulan alue säilyttää kaupallisen vetovoimansa, jos aluetta kehitetään jatkossakin kaupan alueena ja Avanti profiloituu teollisuus- ja logistiikka-alan toimintoihin. Vaihtoehdossa Kaarinantien kääntö toteutetaan, mikä rajoittaa asuntoalueiden laajentamismahdollisuuksia Littoistenjärven pohjoisosassa. Kaarinantien kääntö ohjaa osan (5000–7000 ajon/vrk) vt 10:n liikenteestä pois Turun sisääntulotieltä (Hämeentieltä) kt 40:n länsipuolelta, mikä parantaa liikenteen sujuvuutta ja Turun keskustan saavutettavuutta etenkin joukkoliikenteellä vt 10:n suunnalta. Liikennemäärä vähenee selvästi (yli 3000 ajon/vrk) myös vanhan Kaarinantien pohjoisosassa Auranlaakson asuinalueen kohdalla, mikä parantaa alueen edellytyksiä kehittyä asuinalueena.	Vaihtoehdossa ohjataan pitkämatkainen liikenne ja tavaraliikenne Hämeenlinnan-Forssan suunnalta valtatielle 9. Vanhalle valtatielle jää kuitenkin merkittävästi paikallista liikennettä, joten Ravattulan toimintaedellytykset säilynevät lähikeskuksena. Kaupallinen potentiaali on pienempi kuin vaihtoehdoissa 0+ ja 1. Sitä voi kuitenkin kompensoida asukasmäärän lisäys lähialueilla (Loukinaisten merkitys asuinalueena kasvaa, kun liikenteen häiriöt vähenevät + Kaarinantien kääntöä ei toteuteta, mikä mahdollistanee asuinalueiden vähäisen laajentamisen Littoistenjärven pohjoisosassa.) Valtatien uusi linjaus ohjaa osan vt 10:n liikenteestä pois Turun sisääntulotieltä (Hämeentieltä) kt 40:n länsipuolelta, mikä parantaa liikenteen sujuvuutta ja Turun keskustan saavutettavuutta vt 10:n suunnalta. Liikennemäärä vähenee hieman (noin 700 ajon/vrk) myös vanhan Kaarinantien pohjoisosassa Auranlaakson asuinalueen kohdalla.		Keskuksen lähiasutus on pientä, joten kaupallinen tarjonta perustuu valtatie 10 ja Hämeentien ohikulkuliikenteeseen. Ravattula toimii erityisesti lietolaisten ja muiden vt 10:n varrella asuvien, Turun kaupunkiseudulle pendelöivien asiointipaikkana. Liikennemäärien kasvu lisää Ravattulan kaupallista potentiaalia vaihtoehdoissa 0+ ja 1. Kauppakeskuksen sijainti ja sisääntulo liittymäalueella vaikeuttavat alueen kehittämistä kaikissa vaihtoehdoissa mahdollisesta lisääntyvän liikenteen tuomasta potentiaalista huolimatta.
9. Ilmarinen (lähikeskus) ja Vanha Tampereentie	Vanhan Tampereentien liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta hieman, noin 25% (1300→1600 ajon/vrk). Kehittämismahdollisuudet pysyvät nykyisen kaltaisina.	Vanhan Tampereentien liikennemäärä kasvaa noin 25 % (1600→2000 ajon/vrk) 0+:aan verrattuna, mikä lisää hieman maankäytön kehittämispotentiaalia alueella.	Vanhan Tampereentien liikennemäärä kasvaa hieman (11 %) ve0+:aan verrattuna (1600→1800 ajon/vrk), mutta vähemmän kuin vaihtoehdoissa 1 ja 2E. Liikennemäärän kasvun vaikutus maankäyttöön jäänee vähäiseksi.	Osa valtateiden 9 ja 10 liikenteestä ohjautuu ennusteiden mukaan alueen läpi kulkevaksi liikenteeksi. Vanhan Tampereentien liikennemäärä kasvaa lähes 40 % ve0+:aan verrattuna (1600→2200 ajon/vrk), mikä luo maankäytönmuutospotentialia alueelle. Lähikeskuksen merkitys asuin- ja lähipalvelualueena vahvistuu.	Alueen läpikulkuliikenne lisääntyy kaikissa vaihtoehdoissa, mutta eniten vaihtoehdossa 2E. Lisääntyvä liikenne luo alueelle maankäytön muutospainetta, joka saattaa vahvistaa Ilmarisen lähikeskusta palveluineen.
10. Krossi (seudullisesti merkittävä teollisuus-työpaikkojen ja tilaa vievän kaupan alue)	Kaarinantien eteläosan liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta yli 2,5-kertaiseksi (2000→5300 ajon/vrk) lisäten merkittävästi alueen maankäytön kehittämisen potentiaalia. Raskaan liikenteen määrä kuitenkin vähenee hieman ja etenkin sen osuus kokonaisliikenteestä pienenee oleellisesti (29 % →10 %) parantaen Kaarinantien liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.	Vaihtoehdossa Kaarinantien kääntö toteutetaan, mikä parantaa Krossin alueen saavutettavuutta pohjoisesta. Vaihtoehto lisää liikennemääriä Kaarinantiella noin 10 % ve0+:aan verrattuna (5300→5900 ajon/vrk). Vaihtoehdossa 1 Krossin alueen potentiaali työpaikka-alueena on muita vaihtoehtoja parempi.	Vaihtoehto lisää liikennemääriä E18-tiellä, mutta vähentää hieman (noin 10 % ve0+:aan verrattuna) Kaarinantiella (5300→4700 ajon/vrk). Vaihtoehdossa 2 Krossin alueen potentiaali työpaikka-alueena on muita vaihtoehtoja huonompi.		Krossin sijainti E18-kasvukäytävän vaikutuspiirissä on alueelle merkittävä vetovoimatekijä kaikissa vaihtoehdoissa. Alue voi kehittyä teollisuus- tai toimistotyöpaikkojen alueena, mitä vaihtoehto 1 tukee vaihtoehtoja 0+ ja 2 enemmän. Vaihtoehdossa 1 alueen saavutettavuus pohjoisesta paranee, jolloin Krossin alueen merkitys vahvistuu sekä itä-länsisuunnan että pohjois-eteläsuunnan solmuna. Krossin alueen kehittymisen suuntaan vaikuttaa

				valtatiehen 10 liittyviä liikenteellisiä ratkaisuja enemmän muu seudullinen maankäyttö ja siihen liittyvä kaupan ohjaus (kaupan alueina kehittyvät Krossin sijasta Skanssin-Piispanristin alue ja Kaarinan keskusta).
11. Satamat	Naantalin sataman liikenne ohjautuu lähes kokonaisuudessaan kehätien kautta valtatielle 1 Helsingin suuntaan (220 ajon/vrk). 50 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa suuntautuu vt 8:lle Rauman suuntaan, 50 ajon/vrk valtatielle 9 Tampereen suuntaan ja 30 ajon/vrk vt 10:lle Hämeenlinnan suuntaan. Raskas liikenne Turun satamaan suuntautuu melko tasaisesti jakautuen vt8 Rauman (150 ajon/vrk), vt 9 Tampereen (130 ajon/vrk) ja vt1 Turun keskustan kautta Helsingin (190 ajon/vrk) suuntaan. Valtatien 10 kautta Turun satamaan suuntautuvan raskaan liikenteen määrä on 40–50 ajoneuvoa vuorokaudessa.	Valtatien 10 Naantalin satamaan suuntautuva liikenne ohjautuu kokonaisuudessaan ohitustielle. Vt 10:n uuden linjauksen kautta kulkevan satamasidonnaisen liikenteen määrä kasvaa noin 10 ajoneuvolla vuorokaudessa. Valtatien 10 Turun satamaan suuntautuva liikenne ohjautuu kokonaisuudessaan ohitustielle, mutta liikenteen määrään vaihtoehdolla ei ole vaikutusta.	Valtatien 10 Naantalin satamaan suuntautuva liikenne ohjautuu kokonaisuudessaan uudelle linjaukselle ja suurempaa reittiä valtatie 9 kautta satamaan. Tällöin satamaan suuntautuva liikenne ei myöskään haittaa kehätien liikennettä Kauselan ja Urusvuoren välillä. Valtatien 10 Turun satamaan suuntautuva liikenne ohjautuu kokonaisuudessaan uudelle linjaukselle, jolloin satamaliikenteen häiriöt keskustan liikenteelle vähenevät hieman. Liikenteen määrään vaihtoehdolla ei ole vaikutusta.	Valtatie 10 ei ole kovin merkityksellinen Naantalin sataman raskaan liikenteen kannalta. Vaihtoehdoilla ei myöskään ole vaikutusta valtatie 10 käyttöön satamaan suuntautuvana väylänä. Satamasidonnainen raskas liikenne siirtyy vaihtoehdoissa 1 ja 2 kokonaisuudessaan nopeammalle uudelle linjaukselle, joka vaihtoehdossa 2 ohjaa liikenteen vaihtoehtoa 1 suurempaa reittiä satamaan. Valtatien 10 Turun satamaan suuntautuva liikenne ohjautuu vaihtoehdoissa 1 ja 2 kokonaisuudessaan uudelle linjaukselle. Vaihtoehdossa 2 satamaliikenteen häiriöt keskustan liikenteelle vähenevät hieman. Liikenteen määrään vaihtoehdoilla ei ole vaikutusta.
Vaihtoehdon kokonaisvaikutukset	Maankäytön muutospotentiaali keskittyy valtatie nykyisen linjauksen ympäristöön, erityisesti Liedon keskusta ja Loukinaiisiin. Vaikutukset muualle kaupunkiseutuun eivät ole merkittäviä. Liedon keskustan asema kaupunkiseudun aluekeskuksena saattaa heiketä, jos valtatie liikenne ei ole sujuvaa ja keskuksen saavutettavuus Turun suunnasta hankaloituu merkittävästi. Vanhan valtatie liikennemäärän kasvaessa sekä henkilöautoliikenteen että joukkoliikenteen matka-aika kasvaa. Joukkoliikenteen matka-aikaa voidaan lyhentää etuisuuksilla.	Maankäytön muutospotentiaali keskittyy valtatie nykyisen linjauksen ympäristöön, erityisesti Liedon keskusta ja Loukinaiisiin, joiden asema kaupunkiseudun keskuksina ja asuinalueina vahvistuu. Avannin-Tuulissuon alueen ja uuden eritasoliittymän ympäristön kehittämispotentiaali on huomattava vt 10:n uuden linjauksen ja Kaarinantien käännön sekä näihin liittyvien järjestelyjen myötä. Toisaalta lisääntyvä maankäyttö kuormittaa valtatieverkkoa ja uudelle ohitustielle siirtyy myös seudun sisäistä liikennettä. Aurajokilaakso ja uusi Liedon ohitustie rajaavat rakentamista molemmin puolin taajamanauhaa; edellytykset yhdyskuntarakenteen eheytymiselle ja kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiselle ovat paremmat kuin muissa vaihtoehdoissa. Ajurintien maankäytön kehittäminen johtaa helposti ristiriitaan maisema-alueen arvojen kanssa ja on ongelmallista myös kasvavien liikenteen haittojen johdosta. Ohitustie nopeuttaa yhteyksiä Liedon suuntaan henkilöautolla, mikä voi edistää henkilöautoistumista ja työssäkäyntialueen laajenemista.	Vaihtoehto tukee radan ja lentoaseman ympäristön vyöhykettä. Valtatie 10 Naantalin satamaan suuntautuva liikenne ohjautuu kokonaisuudessaan uudelle linjaukselle ja suurempaa reittiä valtatie 9 kautta satamaan. Vaihtoehto vahvistaa valtakunnallisia pääyhteyksiä (Turku-Tampere –kehityskäytävä) sekä tukee satama-, lentokenttä- ja niihin kytkeytyvien logistiikka-alueiden kehittämistä. Liedossa maankäytön muutospotentiaali sijoittuu tasaisemmin kunnan eri osiin kuin vaihtoehdoissa 0+ ja 1. vaihtoehto mahdollistaa Liedon keskustan kehittämisen eheänä ja tiivistyvänä aluekeskuksena, kävelyn ja pyöräilyn edistämisen sekä Hämeentien kehittämisen paikallista maankäyttöä palvelevana väylänä. Vanhan valtatie joukkoliikenteen matka-aika henkilöautoon nähden säilyy nykyisen kaltaisena, mutta sitä voidaan lyhentää joukkoliikenteen etuisuuksilla.	Paikallisella ja seudullisella tasolla vaihtoehto 1 ja sen tuomat maankäytön kehittämismahdollisuudet ydinkaupunkialueella tukevat parhaiten tavoitteita kaupunkiseudun toimivasta aluerakenteesta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Myös vaihtoehto 2 mahdollistaa Liedon keskustan kehittämisen eheänä ja tiivistyvänä aluekeskuksena, kävelyn ja pyöräilyn edistämisen sekä Hämeentien kehittämisen paikallista maankäyttöä palvelevana väylänä. Vaihtoehto 2 tukee parhaiten tavoitteita toimivista yhteysverkostoista vahvistamalla valtakunnallisia pääyhteyksiä (Turku-Tampere – kehityskäytävä) sekä tukemalla satama-, lentokenttä- ja niihin kytkeytyvien logistiikka-alueiden kehittämistä.

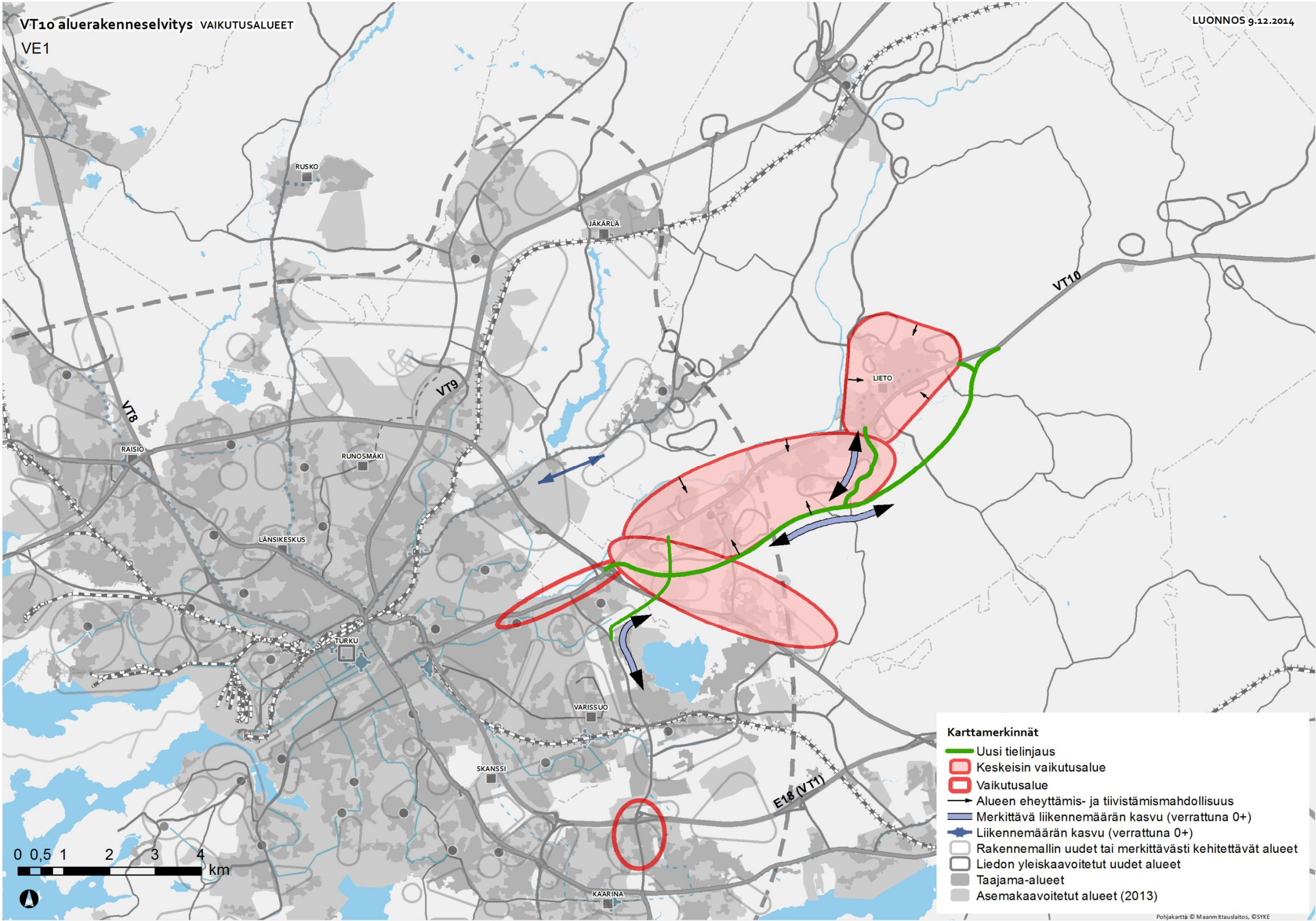
2.1 Keskeiset vaikutusalueet ja niitä tukevat liikennemäärien muutoskuvat vaihtoehtoittain



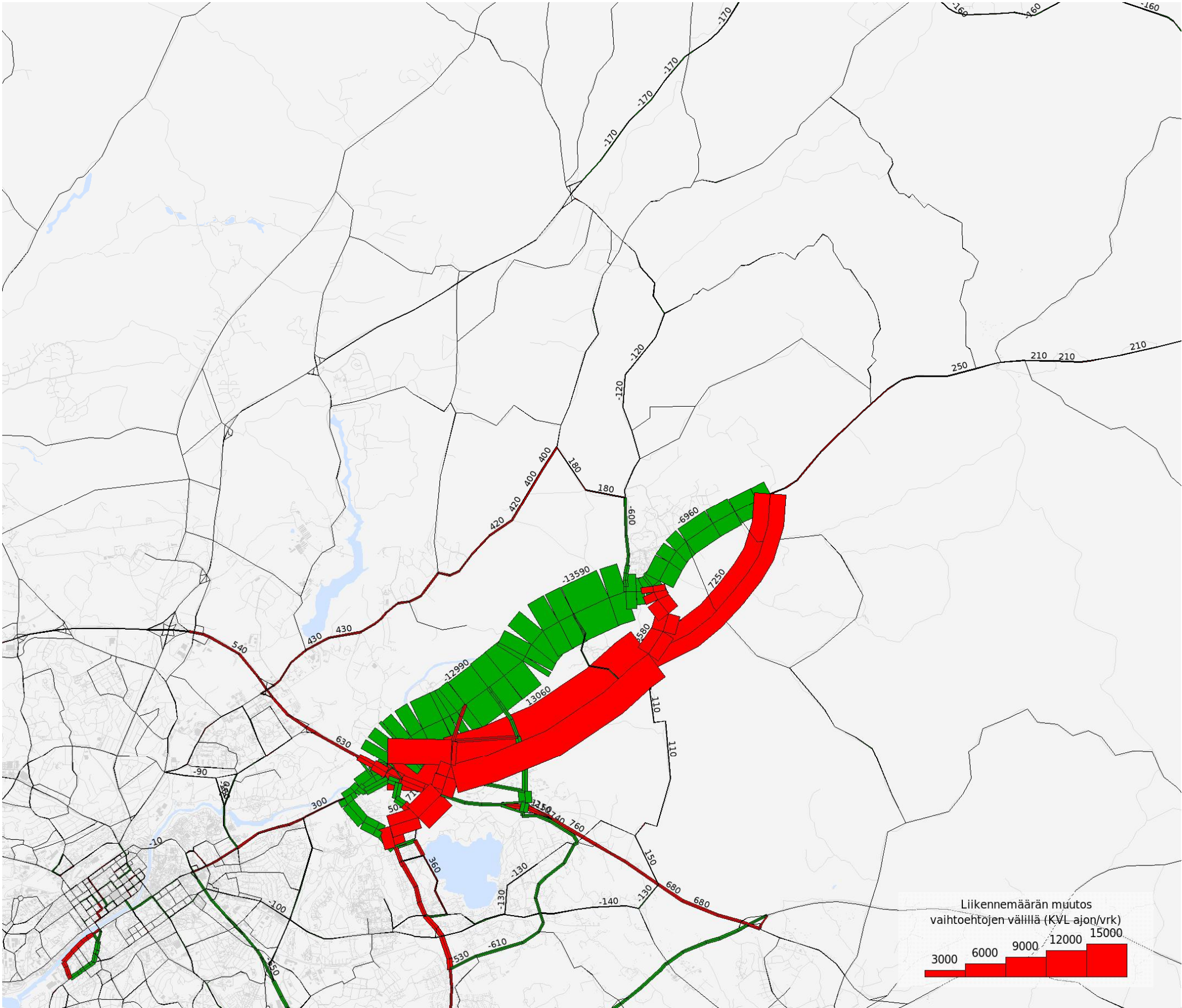
Kuva 6. Keskeiset maankäytön vaikutusalueet vaihtoehdossa 0+.



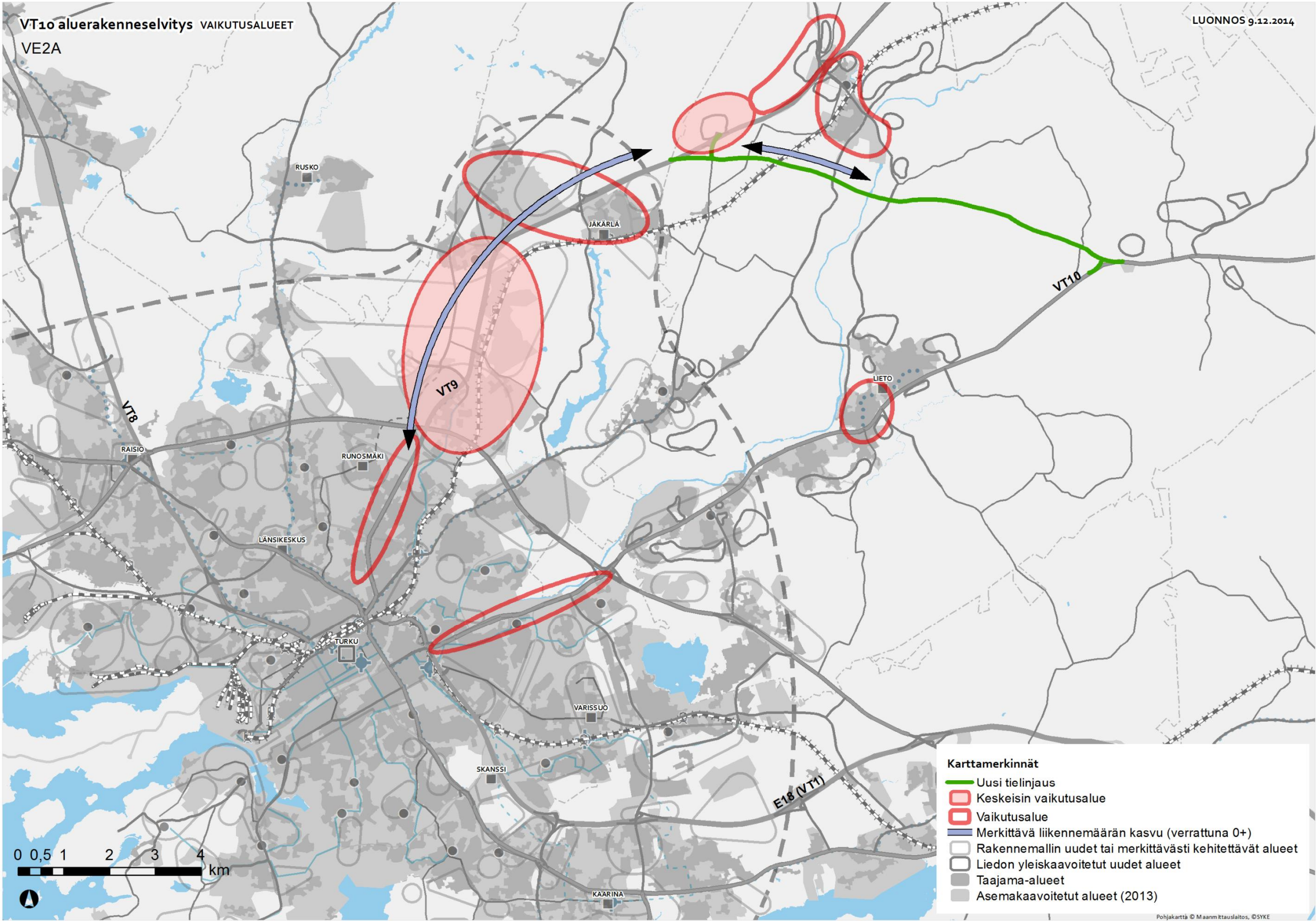
Kuva 7. Liikennemääräerotus vaihtoehdon 0+ ja nykytilanteen välillä (punainen: liikennemäärä kasvaa, vihreä: liikennemäärä vähenee)



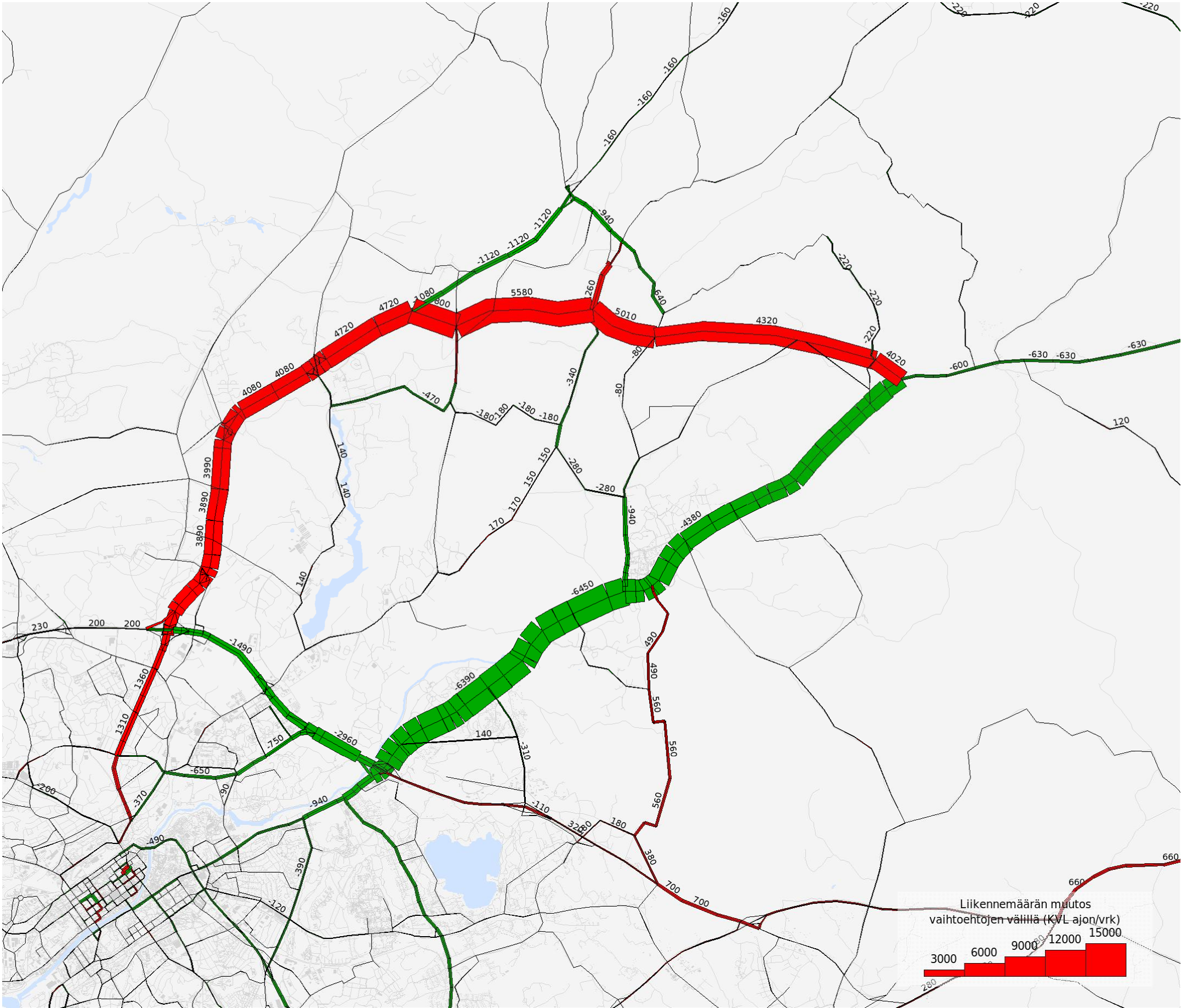
Kuva 8. Keskeiset maankäytön vaikutusalueet vaihtoehdossa 1.



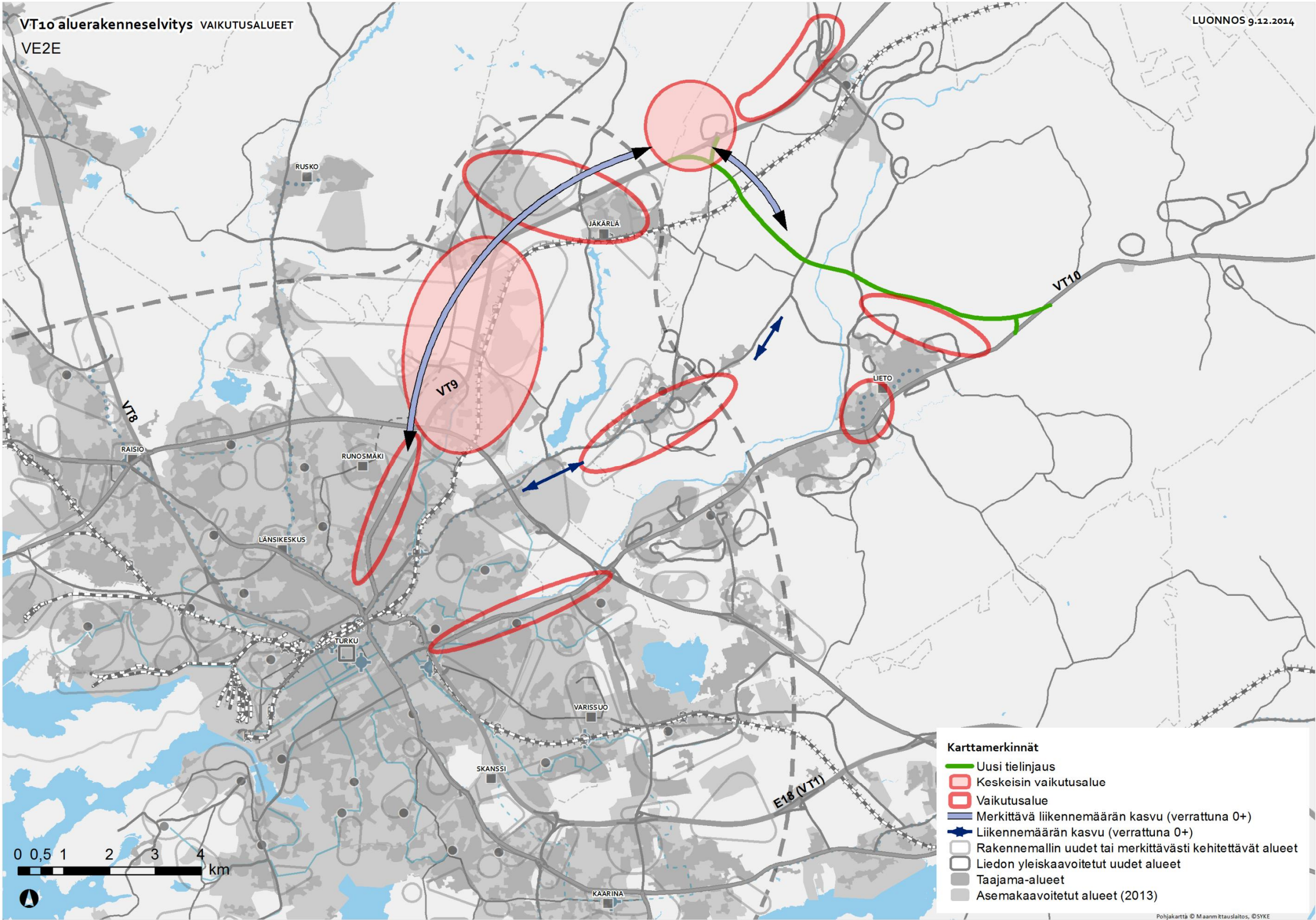
Kuva 9. Liikennemääräerotus vaihtoehdon ve1 ja ve0+ välillä (punainen: liikennemäärä kasvaa, vihreä: liikennemäärä vähenee)



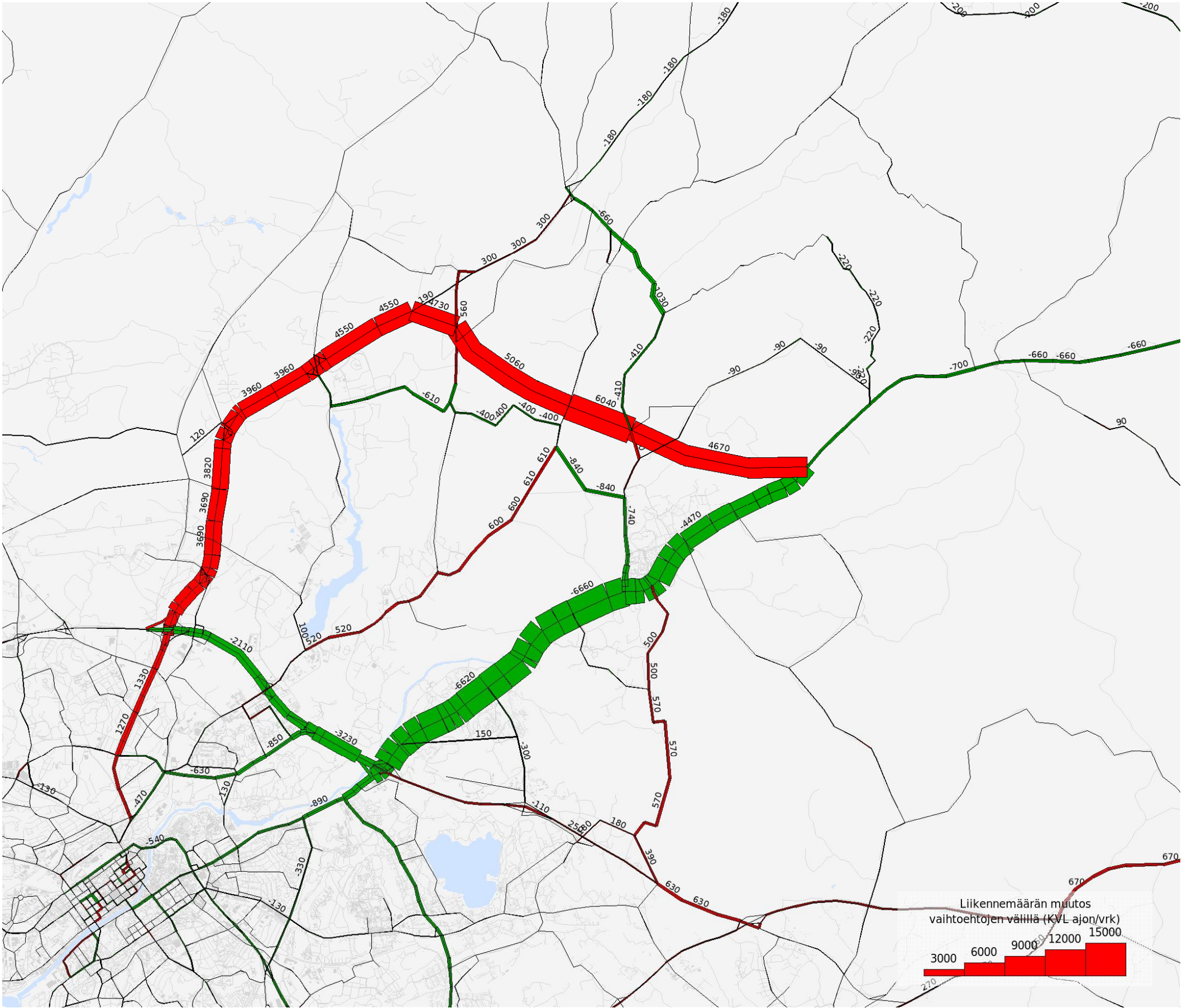
Kuva 10. Keskeiset maankäytön vaikutusalueet vaihtoehdossa 2A.



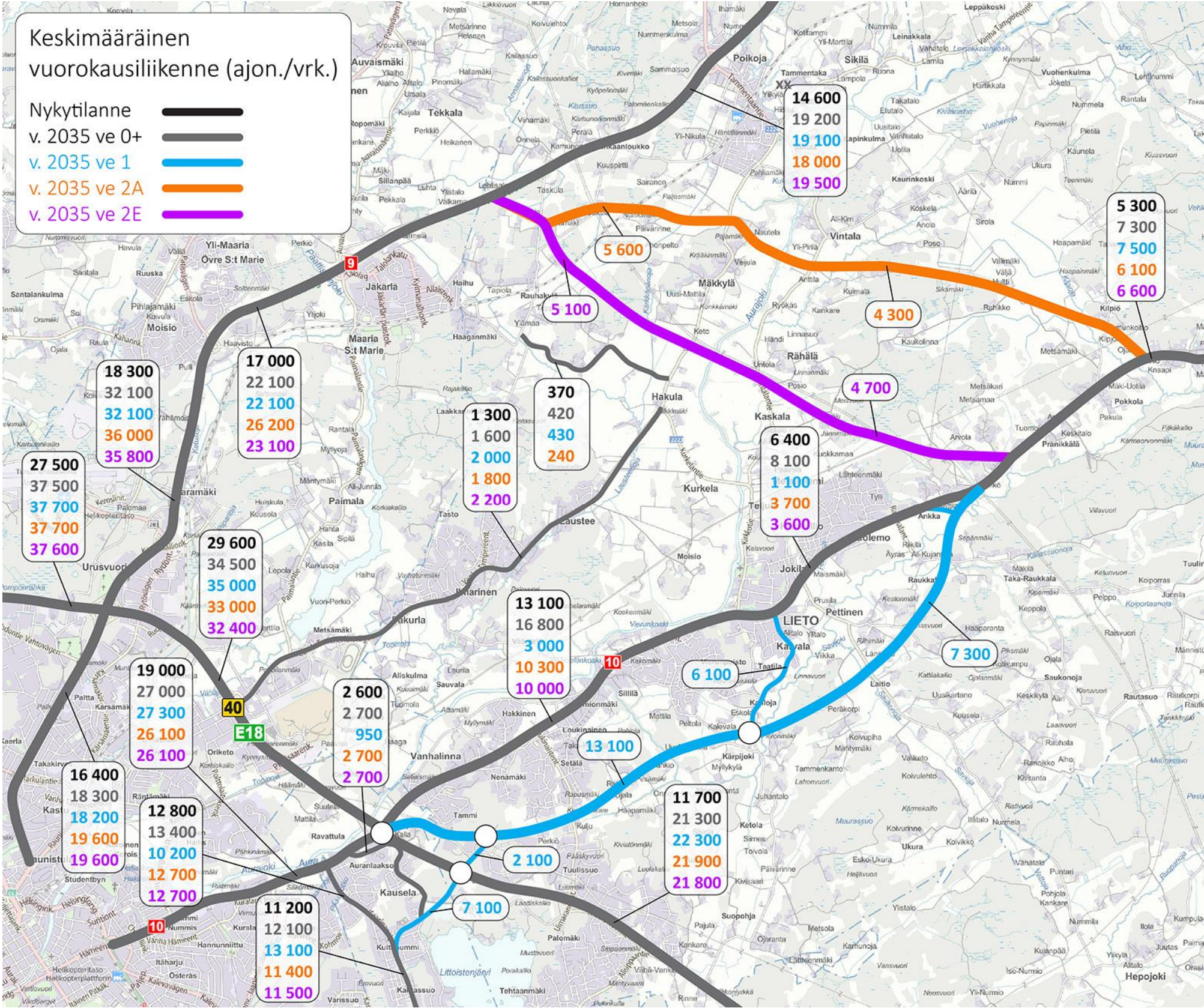
Kuva 11. Liikennemääräerotus vaihtoehdon ve2A ja ve0+välillä (punainen: liikennemäärä kasvaa, vihreä: liikennemäärä vähenee)



Kuva 12. Keskeiset maankäytön vaikutusalueet vaihtoehdossa 2E.



Kuva 13. Liikennemääräerotus vaihtoehdon ve2E ja ve0+välillä (punainen: liikennemäärä kasvaa, vihreä: liikennemäärä vähenee)



Kuva 14. Turun seudun liikennemallin nykytilanteen ennuste ja v. 2035 ennusteet vaihtoehdoissa 1, 2A ja 2E (KVL, ajoneuvua vuorokaudessa).

3. JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

Vaihtoehdoissa 0+ ja 1 maankäytön muutospotentialiaali keskittyy valtatie nykyisen linjauksen ympäristöön, erityisesti Liedon keskusta- ja Loukinaisiin. Vaihtoehdolla 2 on muita vaihtoehtoja enemmän vaikutusta Turun ja Liedon pohjoisosien kehittämiseen, sillä valtatie kääntö lisää Turku-Tampere-kehityskäytävän painoarvoa merkittävänä liikennekäytävänä ja kuljetusyhteytenä.

0+ -vaihtoehdolla on kielteisimmät vaikutukset Liedon vt 10 varren asuinalueiden kehittämiseen. Vaihtoehto 1 mahdollistaa parhaiten Liedon keskustan kehittämisen ydinkaupunkialueeseen kuuluvana taajamana, joka edullisen sijaintinsa ansiosta kehittyy (rakennemallin mukaisesti) pikkukaupunkimaisena ja vetovoimaisena aluekeskuksena. Lisäksi vaihtoehto 1 tukee parhaiten Turun kaupunkiseudun kasvua, tiivistymistä ja eheytymistä sisältä päin. Vaihtoehto 2 ja etenkin alavaihtoehto 2E tukevat Liedon keskustan kehittämistä, mutta vanhalle valtatielle jäävä liikenne haittaa kaupunkiseudun ydintä lähinnä sijaitsevien Liedon asuinalueiden (Loukinainen) kehittämistä.

Liikenteellisinä johtopäätöksinä todetaan seuraavaa:

Autoliikenneverkon toimivuus on huonoin vaihtoehdossa 0+ ja paranee eniten vaihtoehdossa 1. Sekä vaihtoehdot 1 että 2 alentavat kuormittuneen Kauselan eritasoliittymän alueen ja Hämeentien liikenneverkon kuormitusta. Liikenteen kokonaissuorite seudulla (ajoneuvokm) kasvaa vaihtoehdossa 2 hieman vaihtoehtoa 1 enemmän, ja vanhaa valtatieta hidastavat toimenpiteet lisäävät myös aikasuoritetta vaihtoehtoihin 0+ ja 1 nähden. Vaihtoehtoon 1 sisältynyt Kaarinantien kääntö tuo potentiaalia Krossin ja Avanti-Tuulissuon alueelle. Jatkotutkimuksissa käynnön vaikutuksia tulisi selvittää myös vaihtoehdoissa 0+ ja 2. Vaihtoehto 2 antaa mahdollisuuden yhdistää valtatie 8, 9 ja 10 lentokentän alueen kautta.

Pitkämatkaisen, läpi kulkevan liikenteen aiheuttamat häiriöt Liedon keskustassa vähenevät selvästi sekä vaihtoehdossa 1 että 2. Raskaan liikenteen aiheuttamat haittavaikutukset Turun keskustassa vähenevät eniten vaihtoehdossa 2. Satamasidonnaisten raskaan liikenteen määrä valtatiellä 10 on melko vähäinen, mutta satamaliikenne ohjautuu vaihtoehdossa 2 suuremmin satamaan.

Joukkoliikenteen palvelutaso Liedon suunnasta laskee eniten vaihtoehdossa 0+ valtatie liikennemäärän kasvaessa. Vaihtoehdossa 1 joukkoliikenteen matkanopeus Turun keskustan suuntaan ei liikennemäärän vähenemisestä huolimatta välttämättä kasva, kun nykyiselle tielle toteutetaan liikennettä hidastavia kiertoliittymiä. Vaihtoehto 1 parantaa

kuitenkin eniten saavutettavuutta henkilöautolla ja saattaa siten edesauttaa henkilöautoistumista. Vaihtoehdossa 2 joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoon nähden ja joukkoliikenteen palvelutaso säilyy vähintään nykyisen kaltaisena, sillä henkilöautoliikenteen yhteydet Turun keskustan suuntaan eivät juurikaan nopeudu. Kaikissa vaihtoehdoissa joukkoliikenteen sujuvuutta voidaan parantaa joukkoliikenteen kaista- ja liikennevaloetuisuuksilla, mutta eniten vaihtoehdossa 2.

Liikennemäärän aiheuttama estevaikutus on suurin vaihtoehdossa 0+ ja vähenee eniten vaihtoehdossa 1. Vaihtoehto 1 antaa eniten mahdollisuuksia maankäytön tiivistämiseen ja kehittämiseen ja sitä kautta kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen.

Yhteenveto johtopäätöksistä ja suositusvaihtoehdosta:

Paikallisella ja seudullisella tasolla vaihtoehto 1 ja sen tuomat maankäytön kehittämismahdollisuudet ydinkaupunkialueella tukevat parhaiten tavoitteita kaupunkiseudun toimivasta aluerakenteesta ja eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta. Myös vaihtoehto 2 mahdollistaa Liedon keskustan kehittämisen eheänä ja tiivistyvänä aluekeskuksena sekä Hämeentien kehittämisen paikallista maankäyttöä palvelevana väylänä. Vaihtoehto 2 tukee parhaiten tavoitteita toimivista yhteysverkostoista vahvistamalla valtakunnallisia pääyhteyksiä (Turku-Tampere – kehityskäytävä) sekä tukemalla satama-, lentokenttä- ja niihin kytkeytyvien logistiikka-alueiden kehittämistä.