

Satakunnan liikennejärjestelmä- suunnitelma

Luonnos 30.11.2021

Satakunnan liikennejärjestelmän

- kehittämistavoitteet ja -linjaukset
- palvelutasotavoitteet ja -tarkastelut
- toimenpideohjelma



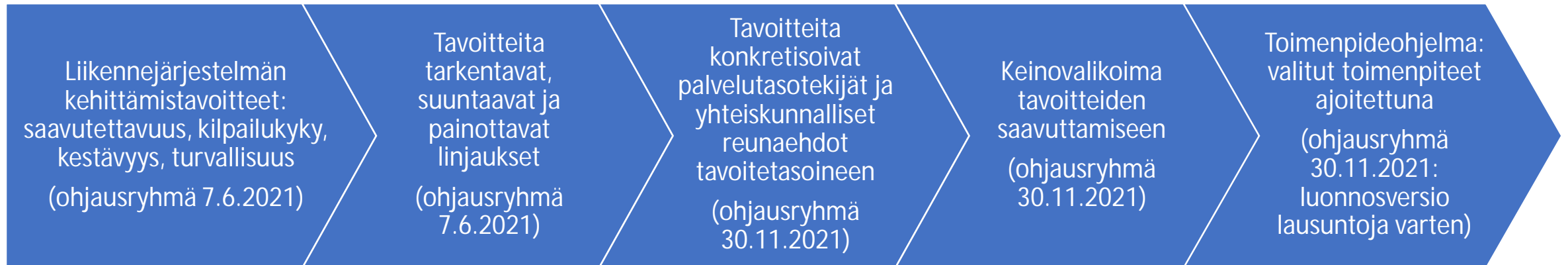
Sisällys

Taustaa: Polku tavoitteista toimenpiteisiin	3
I. Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja -linjaukset	4
II. Palvelutasotavoitteet ja -puutteet sekä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi	10
• Pitkämatkainen joukkoliikenne	12
• Tavaraliikenteen yhteydet	24
• CO ₂ -päästöt, autosuorite ja kestävien kulkutapojen käyttö	32
• Tieliikenneonnettomuudet	37
III. Toimenpideohjelma	40
LIITE 1: Merkittävien rahoituskohteiden tavoitteellinen suunnittelu- ja toteuttamisohjelma	53
LIITE 2: Suunnitelman toimenpiteiden (luonnos 30.11.2021) perustelut ja vaikutusten arviointi	56

Polku tavoitteista toimenpiteisiin

Missä ollaan, mihin ollaan menossa?

Nykytilan ja kehitysnäkymien
analyysi (erillinen tarkastelu)



Mitä tavoitellaan?

Mitä painotetaan ja priorisoidaan?

Mihin tasoon pyritään?
Mitä puutteita on?

Mitä keinoja on?

Mitä toimenpiteitä valitaan?

I. Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet sekä tavoitteita tarkentavat ja kehittämistoimia ohjaavat linjaukset

(ohjausryhmä 7.6.2021)

HYVÄ *elämä*
SATAKUNNASSA

LUO OMA
elämäyksesi
SATAKUNNASSA

SUOMI *tarvitsee*
SATAKUNNAN

SATAKUNNASTA.

Satakunnan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet (ohjausryhmä 7.6.2021)

Saavutettavuus

Asukkaat, työpaikat ja elinkeinot ovat kansainvälisesti, kansallisesti ja maakunnan sisäisesti hyvin saavutettavissa toimivilla liikenne- ja tietoliikenneyhteyksillä.

Kilpailukyky

Sujuvat ja tehokkaat kuljetusyhteydet ja terminaalit sekä toimivat logistiset ja digitaaliset palvelut vahvistavat Satakunnan elinvoimaa.

Kestävyys

Kestävät liikkumis- ja kuljetusmuodot ja käyttövoimat ovat kustannustehokkaita ja vetovoimaisia. Maankäyttöratkaisut tukevat kestävästä liikennejärjestelmästä.

Turvallisuus

Turvallinen, terveellinen ja ympäristön huomioon ottava liikennejärjestelmä.

Saavutettavuus

Asukkaat, työpaikat ja elinkeinot ovat kansainvälisesti, kansallisesti ja maakunnan sisäisesti hyvin saavutettavissa toimivilla liikenne- ja tietoliikenneyhteyksillä.

Keskeiset tarpeet ja painotukset

- **Kytetään Satakunta tiiviimmin kansainvälisiin yhteyksiin ja muuhun Suomeen** sujuvilla liikenneyhteyksillä, jotka palvelevat hyvin elinkeinoelämän kuljetusten, maan sisäisen ja kansainvälisen työasioinnin, pitkämatkaisen työssäkäynnin, opiskelun ja matkailun tarpeita. Nopeutetaan yhteyksiä eri keskusten välillä.
- **Vahvistetaan maakunnan laajuista työssäkäyntialuetta ja maakuntarajat ylittäviä työssäkäyntivyöhykkeitä** parantamalla tie-, rata- ja joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Kokemäenjokilaakson ja rannikon suunnissa, Porista Pohjois-Satakuntaan ja Raumalta Huittisten suuntaan sekä maakuntarajat ylittäen Turun, Tampereen ja Helsingin suuntiin.
- **Tarjotaan asumisen, työnteon ja yrittämisen sekä monipaikkaisen elämän edellytykset koko maakunnassa** nopeiden tietoliikenneyhteyksien, kunnossa olevan tieverkon ja joukkoliikenteen peruspalvelujen avulla.
- **Kehitetään kuntien yhteistyötä henkilöliikenteen hankinnoissa sekä älykkäitä ja kustannustehokkaita liikennepalveluratkaisuja** parantamaan asukkaiden palveluja ja hillitsemään kuntien henkilökuljetuskustannusten kasvua.

Kehittämisen painopisteet liikenneverkolla ja -yhteyksissä

- **Tie- ja katuverkon** kehittämisessä priorisoidaan tärkeimpien pääteiden, satamayhteyksien ja muiden tavaraliikenteen pääreittien sujuvuutta ja liittymien toimivuutta sekä liikenneturvallisuutta.
- **Rataverkolla** parannetaan turvallisuutta sekä luodaan edellytykset ratakapasiteetin tehokkaammalle käytölle, liikennetarjonnan kehittämiselle ja nopeammille junavuoroille.
- **Joukkoliikenteessä** kehitetään ensisijaisesti koulunkäynnin ja opiskelun, työssäkäynnin sekä työasioinnin edellyttämiä julkisia liikennepalveluja ja matkaketjuja. Maakuntakeskus Porista turvataan alle 3 tunnin matka-aika Helsinkiin ja Helsingin lentoasemalle vähintään yhdellä joukkoliikennemuodolla.

Kilpailukyky

Sujuvat ja tehokkaat kuljetusyhteydet ja terminaalit sekä toimivat logistiset ja digitaaliset palvelut vahvistavat Satakunnan elinvoimaa.

Keskeiset tarpeet ja painotukset

- **Liikenneverkon kehittämistoimissa** priorisoidaan erityisesti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet sekä huomioidaan matkailun edistäminen.

Kehittämisen painopisteet liikenneverkolla ja -yhteyksissä

- **Tie- ja katuverkolla** varmistetaan kuljetusten kilpailukyky priorisoimalla kehittämistoimissa tärkeimpien pääteiden, satamayhteyksien ja muiden tavaraliikenteen pääreittien sujuvuutta, liittymien toimivuutta ja liikenneturvallisuutta. Otetaan kehittämisessä huomioon HCT-kuljetusten tarpeet. Huolehditaan alemman tieverkon kunnosta sekä elinkeinojen ja asukkaiden tarpeiden mukaisesta hoitotasosta.
- **Rataverkolla** luodaan edellytykset rautatiekuljetusten kasvulle lisäämällä ratojen ja ratapihojen liikennekapasiteettia sekä parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta tarjoamalla yhtenäiset korkean kantavuuden kuljetusreitit, tehokkaat tavara- ja satamaterminaalit sekä toimiva bioterminaaliverkosto.
- **Meriliikenteessä** turvataan kilpailukykyiset yhteydet maakunnan satamiin kehittämällä meriväyliä ja satamatoimintoja vastaamaan kuljetustarpeiden ja alusteknologioiden kehitystä.
- **Logistisia ketjuja** tehostetaan edistämällä sähköisten kuljetustietojen sekä älykkäiden kuljetusten ohjaus- ja seurantajärjestelmien käyttöä.

Kestävyys

Kestävät liikkumis- ja kuljetusmuodot ja käyttövoimat ovat kustannustehokkaita ja vetovoimaisia. Maankäyttöratkaisut tukevat kestävästä liikennejärjestelmästä.

Keskeiset tarpeet ja painotukset

- **Liikkumistarpeen vähentämiseksi** kehitetään maakunnan kattavia tietoliikenneyhteyksiä, tuetaan etätöiden mahdollisuuksia sekä edistetään maankäytön ja palvelujen suunnittelussa lyhyisiin matkatarpeisiin, lähipalveluihin ja viihtyisään ympäristöön perustuvaa kaupunki- ja taajamarakennetta.
- **Fossiilivapaiden polttoaineiden ja ajoneuvoteknologioiden** saatavuutta, käyttöönottoa ja yleistymistä edistetään.
- **Työpaikkojen, palvelujen sekä matkailu- ja luontokohteiden** saavutettavuutta parannetaan kestäväillä matkaketjuilla ja kehittämällä kävely- ja pyöräilyreittejä.
- **Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen ja ekologiset yhteydet** otetaan huomioon liikennejärjestelmän ylläpidossa ja kehittämisessä.

Kehittämisen painopisteet eri alueilla

- **Kaupunkiseuduilla ja taajamissa** parannetaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta.
- **Työssäkäyntialueiden sisällä ja niiden välillä** tavoitellaan joukkoliikenteen hyvää palvelutasoa ja edistetään uusia kestäviä liikennekonsepteja ja niihin liittyviä palveluja.
- **Kaukoliikenteen yhteyksiä** erityisesti Helsingin, Tampereen ja Turun suuntiin kehitetään siten, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon parane.

Turvallisuus

Turvallinen, terveellinen ja ympäristön huomioon ottava liikennejärjestelmä

Keskeiset tarpeet ja painotukset

- **Tehdään aktiivista liikenneturvallisuustyötä:** vaikutetaan turvalliseen liikkumiskäyttäytymiseen sekä kestäviin ja terveellisiin liikkumisvalintoihin monipuolisen tiedottamisen, markkinoinnin ja motivoinnin keinoin.
- **Edistetään arkiliikkumista terveellisesti omin lihasvoimin ja vähennetään liikenteen haitallisia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja elinoloihin.**
- **Otetaan esteettömyys ja väestön ikääntyminen huomioon** kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Kehittämisen painopisteet eri alueilla

- **Kaupunkiseuduilla ja taajamissa** parannetaan erityisesti kävelyn, pyöräilyn, mopoilun ja kevyiden sähkökulkuneuvojen turvallisuutta. Edistetään liikenneturvallisuutta maankäytön suunnittelun keinoin. Ohjataan raskas ja läpikulkuliikenne sujuville ja häiriöt minimoiville yhteyksille.
- **Pääteiden** kehittämisessä, pienissä parantamistoimissa ja kunnossapidossa painotetaan liikenneturvallisuutta – erityisesti kohtaamis-, suistumis- ja risteysonnettomuuksien vähentämistä.
- **Taajamien ulkopuolella** pyritään vähentämään hirvieläinonnettomuuksia monipuolisella keinovalikoimalla.

II. Palvelutasotavoitteet ja -puutteet sekä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi (ohjausryhmä 30.11.2021)

HYVÄ *elämä*
SATAKUNNASSA

LUO OMA
elämäksesi
SATAKUNNASSA

SUOMI *tarvitsee*
SATAKUNNAN

SATAKUNNASTA.

Palvelutasotavoitteet ja yhteiskunnalliset reunaehdot

Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita ja niitä tarkentavia strategisia linjauksia konkretisoivat ja mittaavat palvelutasotavoitteiden ja yhteiskunnallisten reunaehto-
jen indikaattorit tavoitetasoineen.

Niiden avulla voidaan arvioida toimenpiteiden tarvetta, kohdistaa toimenpiteitä tarpeiden mukaisesti ja seurata tavoitteiden saavuttamista.

Tavoitealueet	Liikennejärjestelmän osa-alueet, joille on asetettu palvelutasotavoitteet/mittarit
Saavutettavuus	Pitkämatkainen joukkoliikenne
Kilpailukyky	Tavaraliikenteen yhteydet
Kestävyys	CO2-päästöt, autoliikenteen suorite ja kestävien kulkutapojen käyttö
Turvallisuus	Tieliikenneonnettomuudet

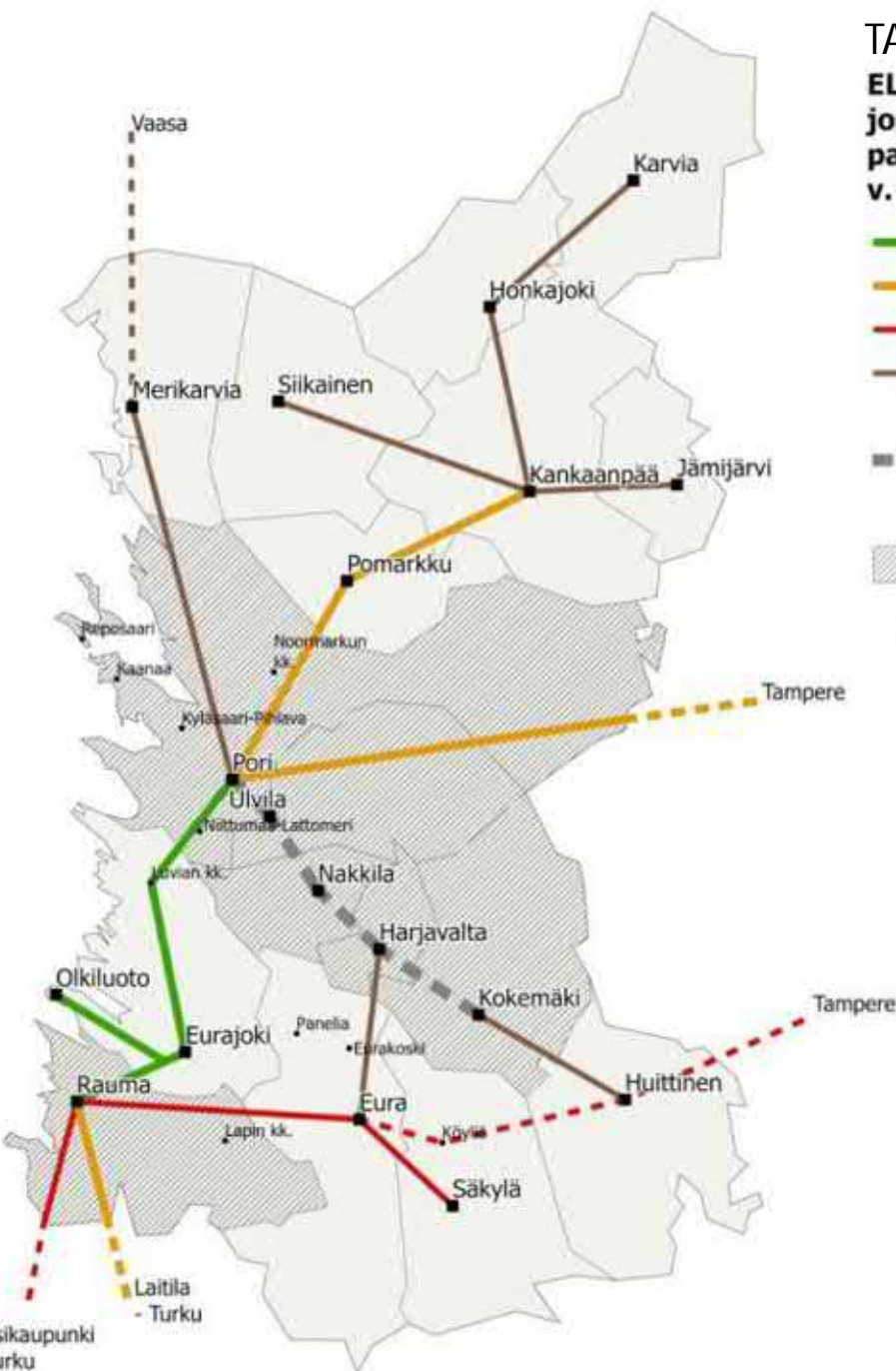
Pitkämatkainen joukkoliikenne

Taustaa pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteille

- Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ELY-keskuksessa, Porissa ja Raumalla määrittelevät halutessaan oman toimivalta-alueensa palvelutason (ks. seuraava dia). Sen sijaan pitkämatkainen joukkoliikenne ei kuulu niiden eikä muidenkaan viranomaisten toimivaltaan eikä sille ole asetettu ajantasaisia palvelutasotavoitteita myöskään missään muualla.
- Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden asettaminen palvelee mm. Liikenne12-suunnitelman jatkotehtävissä mainittua valtakunnallista kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyä. Tässä työssä Satakunnan omia tavoitteita on mietitty jo etukäteen.
- Palvelutasotavoitteet on tässä työssä asetettu pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjonnolle ja matka-ajoille Satakunnan seutukeskusten ja Helsingin, Tampereen, Turun ja Vaasan välillä.
- Vuorotarjontatavoitteet on asetettu 5-10 vuoden tähtäimelle. Koronan seurauksena joukkoliikenteen matkustajamäärät ja liikennetarjonta vähenivät selvästi ja tällä hetkellä voidaan pitää kovana tavoitteena päästä matkustaja- ja vuoromäärissä samalle tasolle kuin ennen koronaa.
- Matka-aikatavoitteet on asetettu 10-20 vuoden tähtäimellä, koska matka-aikojen lyhentäminen edellyttää merkittäviä liikenneväyläinvestointeja, joiden toteuttaminen vaatii pitemmän aikajänteen.

TAUSTAA: ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet v. 2021-2025

- IV
— V
— VI
— VII
 --- Yhteysväli, jolle Porin seudullinen joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen määrittelee palvelutason
 ■ Kuntakeskus
 • Yli 650 asukkaan taajama



Luokka	I	II	III	IV	V	VI	VII
Määrittelmä	Joukkoliikenteen käyttö on helppoa; ruuhka-aikana voi mennä pysäkillle aikatauluja tarkistamatta. Kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käyttöön.	Mahdollistaa elämän ilman henkilöautoa. Todellinen vaihtoehto henkilöauton käyttöön.	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käyttöön.	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin.	Säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisiin, vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin.	Tarjotaan koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä yleisimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet.	Tarjotaan koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä välttämättömmät opiskelu- ja työmatkayhteydet.
Tavoite	Mahdollisuudet joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun.	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa.	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa; viikonloppuisin matkat suunniteltava tarkemmin.	Hyvät arjen yhteydet; myös viikonloppukennettä.	Turvata arjen liikkumistarpeita; ei välttämättä su- liikennettä.	Pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä. Tarjotaan yleisimpiä opiskelu- ja työmatkayhteyksiä.	Pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä säännöllisessä joukkoliikenteessä.
Esimerkkejä käyttöpäristöstä	Suurten ja keski suurten kaupunkiseutujen tiivilt, useimmiten kerrostaloalueet	Suurten ja keski suurten kaupunkiseutujen tiivilt asuinalueet sekä kaupungin sis. aluekeskusten väliset yhteydet	Ulompi kaupunkialue, kaupunkiseudut ja keskusten väliset yhteydet	Kaupungin kehysalue, pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Maaseudun paikalliskeskukset ja yhteydet keskustaajamiin	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu
Kaupunkimaaseutu-luokitus	Sisempi kaupunkialue	Sisempi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue / kaupungin kehysalue	Kaup. kehysalue / lähoinen maaseutu / maaseudun paikalliskesk.	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu

Talvi liikenne	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-to (pe)	5:30-23:30 (01:30)	6:00-22:30 (00:30)	7:00-21:30	7:00-20:00	7:00-18:00	7:00/8:00-17:00	8:00-16:00
La	6:00-1:30	7:00-00:30	9:00-21:30	9:00-18:00	10:00-15:00	Tarpeen mukaan	
Su	7:00-23:30	9:00-21:30	11:00-18:30	12:00-17:00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	

Kesä liikenne	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-to (pe)	5:30-23:30 (01:30)	6:00-22:30	7:00-21:30	7:00-20:00	7:00-18:00	7:00/8:00-17:00	8:00-16:00
La	6:00-1:30	7:00-00:30	9:00-21:30	9:00-18:00	10:00-15:00	Tarpeen mukaan	
Su	7:00-23:30	9:00-21:30	11:00-18:30	12:00-17:00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	

Talvi vuorot	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-pe (7-9 ja 15-17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro/1h	3-5 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka- ja asiointiyhteys	1-2 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka-, ja asiointiyhteys
Ma-pe (9-14)	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h		
Ma-pe (18-20)	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min			
Ma-pe, varhaisaamu ja myöhäisiltä	≤ 30 min	≤ 60 min					
La	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	
Su	≤ 20 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	
Yö liikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h					

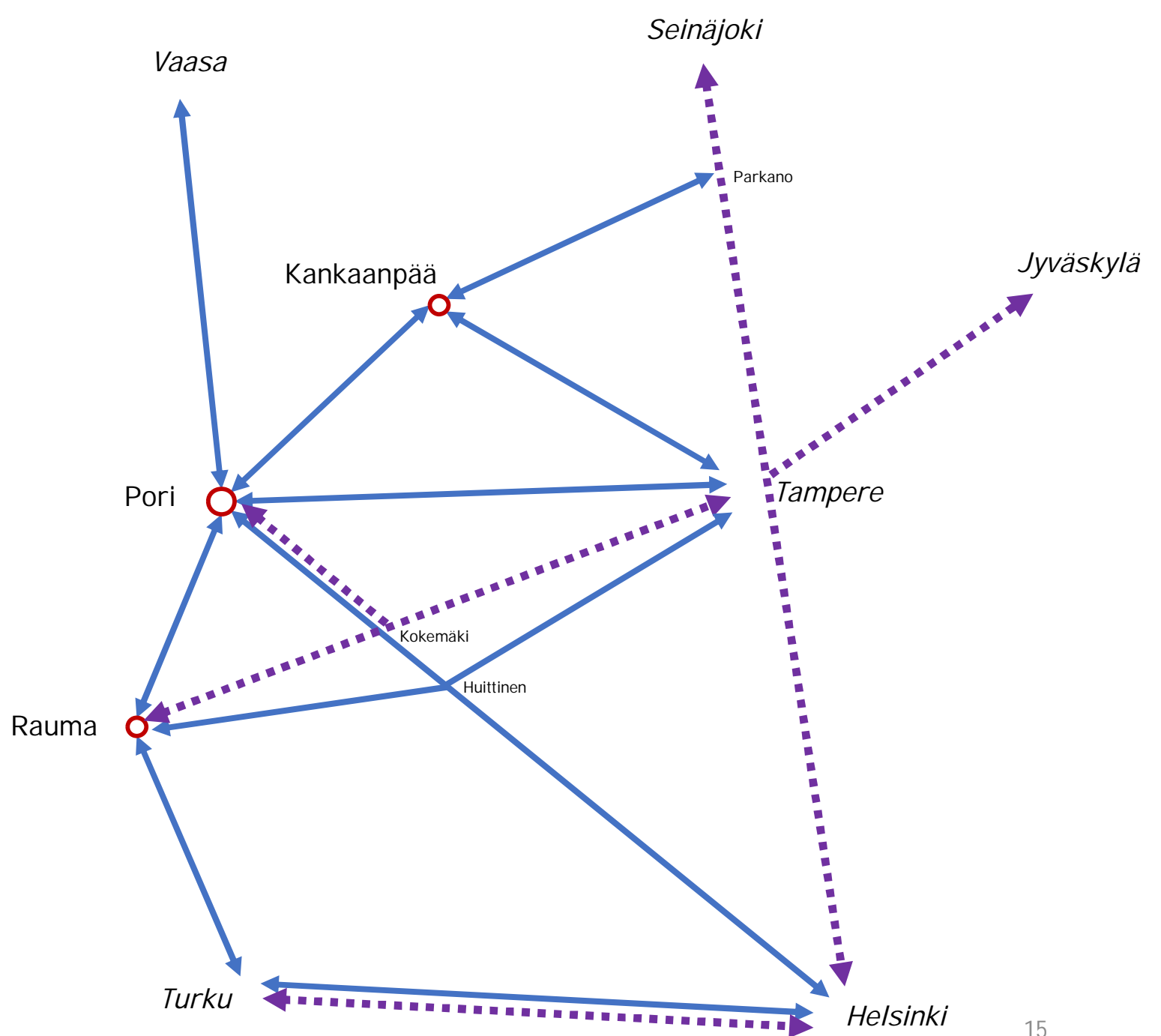
Kesä vuorot	I	II	III	IV	V	VI	VII
Ma-pe (7-9 ja 15-17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/1h	1-2 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka- ja asiointiyhteys	0-2 vuoroa/suunta/vrk Koulu-/työmatka-, ja asiointiyhteys
Ma-pe (9-14)	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h		
Ma-pe (18-20)	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min			
Ma-pe, varhaisaamu ja myöhäisiltä	≤ 30 min	≤ 60 min					
La	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	
Su	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	
Yö liikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro/2h					

Pysäkit	I	II	III	IV	V	VI	VII
Kävelyetäisyys	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m				

Lihavoitu kriteeri = määrävä kriteeri, Kursivoitu kriteeri = ei määrävä palvelusokriteeri

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen pääsuunnat

- juna
- linja-auto



Tarkastelut liikennöintisuunnittain: Helsinki

Nykytila

LENTOYHTEYDET

- Porin ja Helsingin lentoasemien välillä arkisin 3 vuoroa/suunta, lennon kesto 45 min.

JUNAYHTEYDET

- Porista yhteydet Tampereelle (arkipäivinä 8-9 vuoroa/suunta), jossa junanvaihto Helsinkiin, matka-aika n. 3 h 15 min.
- Raumalta ei henkilöjunaliikennettä, junayhteydet mahdollisia Turun asemalta, junamatka Turku-Helsinki n. 2 h. Linja-autoyhteydet Turun rautatieasemalle kuitenkin heikot, liikennöitsijät tarjoavat Rauma-Turku-vuoroilta jatkoyhteydet Helsinkiin linja-autolla.
- Kankaanpäästä ei ole henkilöjunaliikennettä. Junayhteydet Helsinkiin mahdollisia Parkanon aseman kautta, junan matka-aika Parkano-Helsinki n. 2 h 25 min.

LINJA-AUTOYHTEYDET

- Porista valtatieltä 2 pitkin (matka-aika n. 3 h 30 min) sekä Turun kautta (n. 4 h 30 min).
- Raumalta suorat vuorot Turun kautta (matka-aika n. 3 h 40 min), vaihdollisissa vuoroissa vaihto Huittisissa (matka-aika 4 h 15 min).
- Kankaanpäästä suorat vuorot Tampereen kautta (n. 4 h 35 min), vaihdollisissa vuoroissa vaihto Porissa (matka-aika vajaa 5 h).
- *HUOM! Markkinaehtoisen linja-autotarjonnan vähenemiseen on vaikuttanut jo ennen koronaa vanhojen linjaliikennelupien mukaisten liikenteiden päättyminen ja markkinaehtoiselle liikenteelle ohjautuvan lippusubventioiden lopettaminen. Seutulippua käyttävistä matkustajista liikennöitsijöille maksettavan korvauksen pieneneminen on vähentänyt seutulipun kiinnostavuutta markkinaehtoiselle liikenteelle. Se on heijastunut seutulipun käytettävyyden kutistumiseen asiakkaille ja lopulta monien tuettujen seutulippujen poistumiseen käytöstä. Puhtaasti markkinaehtoisen liikenteen kausilippujen hinta taas nousee matkustajille korkeaksi. Erityisesti Pori/Rauma-Helsinki -yhteysvälin aiempi korkea palvelutaso on paljolti perustunut subventoituihin työssäkäyntiyhteyksiin Forssasta, Karkkilasta ja Vihdistä pääkaupunkiseudulle.*

Tarkastelut liikennöintisuunnittain: Tampere

Nykytila

JUNAYHTEYDET

- Pori–Tampere–Pori junaliikenne on kokonaan LVM:n ostamaa. Nykyinen arkipäivän tarjonta 8-9 vuoroa/suunta, matka-aika n. 1 h 30 min. Liikenne palvelee samalla Kokemäenjokilaakson seudullisia yhteysvälejä Pori–Harjavalta–Kokemäki–Vammala.
- Rauman radalla ei ole henkilöjunaliikennettä.
- Kankaanpäästä ei ole henkilöjunaliikennettä. Parkanon asema tärkeä liityntäkohde pohjois-satakuntalaisille, junan matka-aika Parkano-Tampere 40-50 min.

LINJA-AUTOYHTEYDET

- Porista suoria vuoroja valtatieä 11 pitkin (matka-aika 1 h 45 min) ja vaihdollisia vuoroja Huittisten kautta (matka-aika 2 h 25 min). Markkinaehtoista liikennettä, ennen korona-aikaa.
- Raumalta ELY-keskuksen kilpailuttama liikenne Huittisiin ja Huittisista Tampereelle. Uusi sopimuskausi 1/2022 alkaen: arkisin Rauma-Eura-Huittinen 6 vuoroa/suunta ja Huittinen-Vammala (Sastamala)-Tampere 16 vuoroa/suunta. Huittinen–Vammala–Tampere-yhteysvälin hyvä tarjonta perustuu merkittävään työmatkaliikenteeseen Sastamalasta Tampereelle. Joitakin markkinaehtoisia Rauma-Tampere-yhteyksiä myös Porin kautta. Molempien reittien matka-aika noin 2 h 45 min.
- Kankaanpäästä suorat vuorot Jämijärventietä Ikaalisten kautta Tampereelle (matka-aika n. 2 h). Vaihdollisen bussi-juna-yhteyden matka-aika Parkanon rautatieaseman kautta olisi alle 2 tuntia, jos syöttöliikenne asemalle osuisi hyvin juna-aikatauluihin.

Tarkastelut liikennöintisuunnittain:

Turku

Nykytila

JUNAYHTEYDET

- Porista Tampereelle, jossa junanvaihto Turkuun. Ei matka-ajaltaan kilpailukykyinen yhteys (nopeimmillaan runsaat 3,5 h).
- Raumalta ei ole henkilöjunaliikennettä.
- Kankaanpäästä ei henkilöjunaliikennettä. Junayhteydet mahdollisia Parkanon asemalta, junan matka-aika Parkano-Turku parhaimmillaan n. 2 h 40 min.

LINJA-AUTOYHTEYDET

- Porista valtaietä 8 pitkin (n. 2 h 10 min) ja reittiä Harjavalta-Eura-Säkylä (n. 2 h 15 min).
- Raumalta valtatie 8 pitkin (n. 1 h 20 min).
- Kankaanpäästä vaihto Porissa (n. 4 h 30 min).

Vaasa

Nykytila

JUNAYHTEYDET







- Porista Tampereelle, jossa junanvaihto Vaasaan, matka-aika ei kilpailukykyinen (parhaimmillaan alle 4 h).

LINJA-AUTOYHTEYDET

- Porista valtatie 8 pitkin (matka-aika n. 2 h 30 min).

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen matka-aikatavoitteet

- Tavoite arki-aamun nopeimmalle vuorolle liikennemuodoittain (juna ja bussi) tai niiden yhdistelmänä
- Tavoitteet Vaasasta ja Vaasaan on määritelty Porin osalta

		Helsinki ja Hki-Vantaa	Tampere	Turku	Vaasa
Pori	Lentoaika	nykytila: 45 min (+ odotus- ja liityntäajat) tavoite: sama			
	Matka-aika junalla 	nykytila: 3 h 15 min tavoite: alle 3 h (aika kun päärata Hki-Tre nopeutunut 15–20 min) → n. 20 min nopeutus	nykytila: 1 h 30 min tavoite: sama	nykytila: Ei junayhteyttä tavoite: --	nykytila: Ei junayhteyttä tavoite: --
	Matka-aika bussilla 	nykytila: 3 h 45 min tavoite: sama	nykytila: 1 h 45 min tavoite: sama	nykytila: 2 h 10 min tavoite: 2 h 00 min (nopeutus vt 8:n parantamisen myötä) → n. 10 min nopeutus	nykytila: 2 h 30 min tavoite: sama
Rauma	Matka-aika junalla 	nykytila: -- tavoite: 3 h 15 min (aika kun päärata Hki-Tre nopeutunut 15–20 min)	nykytila: Ei junayhteyttä tavoite: 1 h 45 min	nykytila: Ei junayhteyttä tavoite: --	
	Matka-aika bussilla 	nykytila: 3 h 40 min (Turun kautta) tavoite: 2 h 45 min (bussiliitynnällä Turun tunnin junaan) → n. 1 h nopeutus	nykytila: 2 h 35 min tavoite: sama	nykytila: 1 h 20 min tavoite: 1 h 15 min (nopeutus vt 8:n parantamisen myötä) → n. 5 min nopeutus	
Kankaanpää	Matka-aika junalla 	nykytila: n. 3 h 20 min (bussi + juna Parkanosta 2 h 10-20 min) tavoite: alle 3 h (aika, kun päärata Tre-Hki nopeutunut 15–20 min) → n. 20 min nopeutus	nykytila: n. 1 h 40 min (bussi + juna Parkanosta 40 min) tavoite: sama	nykytila: n. 3 h 40 min (bussi + juna Parkanosta n. 2 h 40 min) tavoite: sama	
	Matka-aika bussilla 	nykytila: 4 h 35 min tavoite: 4 h 30 min (bussi Tampereen kautta)	nykytila: 2 h 00 min tavoite: sama	nykytila: 3 h 30 min tavoite: 3 h 15 min (nopeutus vt 8:n parantamisen ja sujuvien vaihtojen myötä) → n. 15 min nopeutus	

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjontatavoitteet

- Taulukossa junan ja bussin yhteistarjonta kaupunkien välillä arkipäivinä
- Liikennöintiajan minimimitavoite: molempiin suuntiin pääsee arkisin perille klo 9 mennessä ja paluu onnistuu klo 16 jälkeen
- Tavoitteet Vaasasta ja Vaasaan on määritelty vain Porin osalta
- Lisäksi erityisenä tavoitteena on matkailun tarpeita palveleva yhteistarjonta myös kesäisin ja viikonloppuisin

		Helsinki ja Hki-Vantaa	Tampere	Turku	Vaasa
Pori	LENTO	ennen koronaa: 3 vuoroa/ suunta tavoite: 3 vuoroa/suunta			
	JUNA+BUSSI	ennen koronaa: 29 vuoroa/ suunta (juna 9 + bussi 20) tavoite: 1 h vuoroväli (väh. 15 vuoroa/suunta)	ennen koronaa: 19 vuoroa/ suunta (juna 9 + bussi 10) tavoite: 1 h vuoroväli (väh. 15 vuoroa/suunta)	ennen koronaa: 15 vuoroa/ suunta (bussi) tavoite: 1 h vuoroväli (väh. 15 vuoroa/suunta)	ennen koronaa: 3 vuoroa/ suunta (bussi) tavoite: väh. 3–5 vuoroa/suunta
Rauma	JUNA+BUSSI	ennen koronaa: 12 vuoroa/ suunta (bussi) tavoite: 1 h vuoroväli (väh. 15 vuoroa/suunta)	ennen koronaa: 6–7 vuoroa/ suunta (bussi) tavoite: 2 h vuoroväli (väh. 8 vuoroa/suunta)	ennen koronaa: 13 vuoroa/ suunta (bussi) tavoite: 1 h vuoroväli (väh. 15 vuoroa/suunta)	
Kankaan- pää	JUNA+BUSSI	ennen koronaa: ? tavoite: väh. 3–5 vuoroa/ suunta	ennen koronaa: ? tavoite: 2 h vuoroväli (väh. 8 vuoroa/suunta)	ennen koronaa: ? tavoite: 2 h vuoroväli (väh. 8 vuoroa/suunta)	

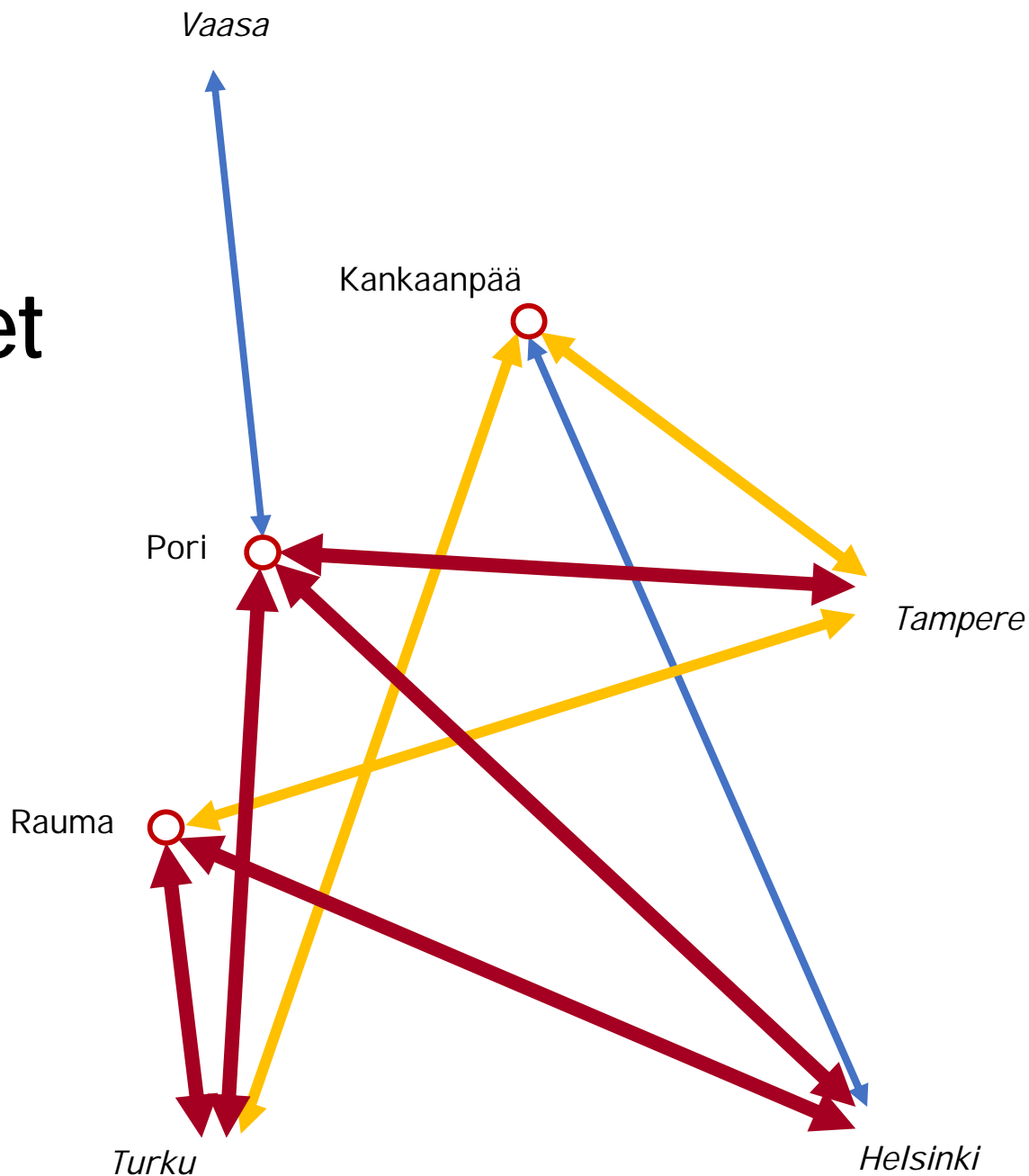
	vuoroväli 1 h, väh. 15 vuoroa/suunta
	vuoroväli 2 h, väh. 8 vuoroa/suunta
	3–5 vuoroa/suunta

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjontatavoitteet

Vuorotarjontatavoite arkipäivisin molempiin suuntiin:

- vuoroväli 1 h, väh. 15 vuoroa/suunta
- vuoroväli 2 h, väh. 8 vuoroa/suunta
- 3–5 vuoroa/suunta

Huom! Yhteysvälin vuorotarjonta voi toteutua myös vaihdollisina sekä junan ja bussin yhteistarjontana eikä tavoitteissa oteta kantaa ajoreitteihin.



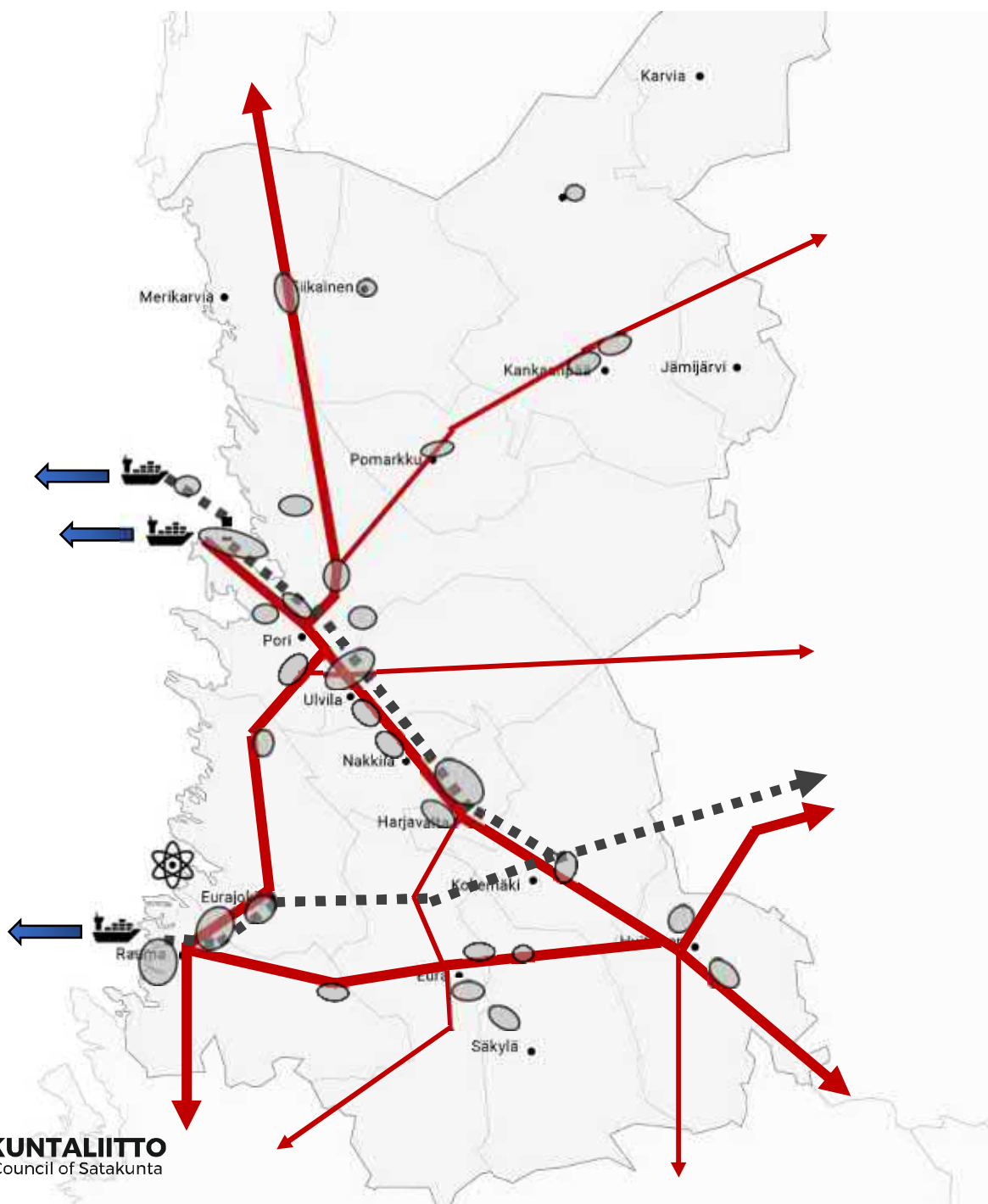
Pitkämatkaisen joukkoliikenteen matka-aikatavoitteiden saavuttamiskeinot

- Pori/Parkano-Tampere-Helsinki junayhteys
 - Nyt nopeimmat junamatka-ajat Porista Tampereelle 1 h 30 min ja Helsinkiin 3 h 15 min.
 - Helsingin ja Tampereen välisen radan kehittäminen lyhentänee matka-aikaa Helsinkiin tulevaisuudessa noin 10-20 minuuttia valittavista ratkaisusta riippuen, toteutus kuitenkin vielä kaukana (2030-luvulla tai sen jälkeen).
 - Tampere-Pori-radnan tasoristeysten poisto ja Digirata tuo matka-aikoihin parin minuutin sujuvoittamispotentiaalin.
- Rauma-Tampere ja Rauma-Helsinki
 - Nyt välillä vain bussiyhteydet, nopeimmat matka-ajat: Rauma-Tampere 2 h 35 min ja Rauma-Helsinki 3 h 40 min.
 - Henkilöjunayhteys Raumalle tarjoaisi Rauman ja Tampereen välille noin 1 h 45 minuutin ja Rauman ja Helsingin välillä noin 3 h 30 minuutin (pääradan kehittämisen jälkeen noin 3 h 15 minuutin) matka-ajan.
 - Bussi-juna-vaihtoyhteys Turku-Helsinki-junaan toisi nyt noin 3 tunnin 15-30 minuutin yhteyden Helsinkiin (riippuen siitä, ajetaanko Turku-Helsinki-expressjunavuoroja) ja Turku-Helsinki oikoradan jälkeen noin 2 h 45 minuutin yhteyden. Turkuun kaavaillun matkakeskuksen rakentaminen loisi paremmat edellytykset vaihtoyhteydelle, kun rautatie- ja linja-autoasema olisivat samassa paikassa.
- (Kankaanpää-)Pori-Rauma-Turku bussiyhteys
 - Valtatien 8 lyhyemmän (mm. Eurajoen ja Laitilan eritasoliittymät) ja pitemmän aikavälin (mm. nelikaistaistukset Nousiainen-Mynämäki, Unaja-Rauma, Rauma-Eurajoki ja Luvia-Pori) kehittämishankkeiden myötä nousevat nopeusrajoitukset lyhentävät linja-auton matka-aikaa välillä Turku-Pori noin 5 minuuttia. Kankaanpään yhteyksiä on nopeutettavissa hieman myös sujuvammilla vaihdoilla. Turussa joukkoliikennekaistat ja reittimuutokset voivat sujuvoittaa kulkua ruuhka-aikoina.

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen tarjontatavoitteiden saavuttamiskeinot

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Markkinaehtoisten liikennepalvelujen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none">• Liikennöitsijöiden vastuulla: tarjonta, hinnoittelu, kalusto ja palvelut, ajantasainformaatio, markkinointi jne.
Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytysten tukeminen	<ul style="list-style-type: none">• Kaupunki-, seutu- ja kaukojoukkoliikenteen yhteensopivat taksa- ja maksujärjestelmät (sekä bussit että junat)• Aikataulujen yhteensovittaminen ja säännöllinen vuoropuhelu toimijoiden kanssa tarpeista ja muutoksista• Syöttöliikenteen järjestäminen ja hankinta pitkämatkaisen liikenteen asemille ja pysäkeille• Matkailun matkaketjujen tunnistaminen ja kehittäminen
Tarjonnan parantaminen ja jatkuvuus	<ul style="list-style-type: none">• Pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjonnan turvaaminen ja lisääminen julkisella rahoituksella (juna, bussi, lento).• Säännöllinen tarjonta myös kesäisin ja viikonloppuisin.
Matkustajainformaation kehittäminen	<ul style="list-style-type: none">• Koko maan ja kaikki liikennemuodot kattavat reittiopas- ja lipunmyyntipalvelut (valtakunnallinen tehtävä, jossa kaikilla toimijoilla rooli ja vastuu)
Joukkoliikenneinfrastruktuurin parantaminen	<ul style="list-style-type: none">• Asemien, pysäkkien ja seisakkeiden olosuhteiden parantaminen ja kehittäminen• Pyörien, autojen ja kevyiden sähköajoneuvojen liityntäpysäköinnin kehittäminen• Ratojen kapasiteetin ja nopeustason parantaminen

Tavaraliikenteen yhteydet



Satakunnan keskeiset tavaraliikenneyhteydet sekä teollisuus- ja logistiikka-alueet

Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasotavoitteet

Tiekuljetukset

- *Maanteiden pääväylillä (vt 2, vt 8, vt 12) turvataan pitkämatkaisen ja raskaan liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus*:*
 - *Nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h ja turvallisia ohitusmahdollisuuksia on säännöllisin välein.*
 - *Liittymien määrä on rajoitettu ja liittymät ovat sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.*
 - *Pääväylien nopeusrajoituksen vähimmäistasosta voidaan poiketa liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Erityisesti kaupunkialueilla nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut sovitetaan paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön.*
- Muilla keskeisiä kuljetusreittejä palvelevilla pääteillä (vt 11, vt 23, kt 41, kt 43) turvataan raskaan liikenteen mahdollisimman tasainen matkanopeus alueelliset olosuhteet huomioon ottaen :
 - Maaseutujaksoilla nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h, kaupunki- ja taajamakohdissa rajoitus sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan.
 - Liittymäjärjestelyt ovat turvallisia.
- Pääväylillä ja muilla keskeisiä kuljetusreittejä palvelevilla pääteillä turvataan sujuvan liikenteen edellyttämä välityskyky: sujuvuutta kuvaava palvelutasoluokka (A-F) on maaseutualueella vähintään C ja kaupunkimaisessa ympäristössä vähintään D.
- Merkittävien teollisuus- ja logistiikka-alueiden liittymät ovat tyypiltään ja mitoitukseltaan sellaisia, että raskaan liikenteen liittyminen on sujuvaa ja turvallista.
- Kuljetuksia palvelee riittävä taukopaikkaverkosto ja keskeisimmissä solmupisteissä Porin kaupunkiseudulla, Raumalla ja Huittisissa on tarjolla korkeatasoisia lepopaikkapalveluja vuorokausi- ja viikkolepoaikojen tarpeisiin.
- Uudelleenpäällystämistä odottavien huonokuntoiseksi luokiteltujen päällysteiden osuus ylläpitoluokkiin 1 ja 2 kuuluvasta, keskeiset kuljetusreitit sisältävästä maantieverkosta ei ylitä kustannustehokkaan päällystekierron kannalta optimaalista 6 %:n rajaa.
- Vähäliikenteisen maantieverkon korjausvelka vähenee kohti kustannustehokasta optimitasoa. Kunnossapidossa ja peruskorjauksissa otetaan painotetusti huomioon tavaraliikenteen tarpeet.

**) Kursiivilla maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta annetun asetuksen (933/2018) mukaisia palvelutasotavoitteita.*

Keskeisten tavaraliikenneyhteysien palvelutasopuutteet ja parantamiskeinot

Tiekuljetukset

PALVELUTASOTEKIJÄT (TAVOITETASOT KUVATTU EDELLEISÄ DIASSA)	KESKEISET PALVELUTASOPUUTTEET	VAIKUTTAVIMPIA KEINOJA
Nopeustaso	Alle 80 km/h nopeusrajoitusjaksoja maanteiden pääväylillä: valtateillä 2 ja 8 Porissa keskustan tuntumassa sekä valtatiellä 12 Euran ja Huittisten kohdalla, lyhyempiä liittymäkohtarajoituksia mm. valtatiellä 2 Huittisissa	<ul style="list-style-type: none"> • Liittymien parantaminen (esim. sivusuuntien porrastus, erkanemis- ja liittymäkaistojen pidentäminen) • Eritasoliittymien rakentaminen
Säännölliset ohitusmahdollisuudet maanteiden pääväylillä	Vt 2 lisäkaistattomat jaksot Harjavalta-Kokemäki-Raijala sekä Tiilimäki-Pihlava. Vt 8 Turku-Pori-ohituskaistat Satakunnassa rakennettu, pitempiä 2-kaistajaksoja Unaja-Rauma ja Porista pohjoiseen. Vt 12 ilman lisäkaistoja.	<ul style="list-style-type: none"> • Ohituskaistojen rakentaminen • Nelikaistaistus
Sujuvat ja turvalliset liittymäjärjestelyt	Pääväylien vilkkaat eritasoliittymät, joissa turvallisuus- ja toimivuusongelmia (vasemmalle kääntymisiä, lyhyet liittymä-kaistat, ramppiliittymien ruuhkautumista): vt 2/8 Pori, vt 2/12 Huittinen, vt 8/vt 12 Rauma, vt 2 Friitala, Nakkila ja Harjavalta	<ul style="list-style-type: none"> • Lisäramppien rakentaminen • Erkanemis- ja liittymäkaistojen pidentäminen • Ramppiliittymien toimivuuden parantaminen (esim. lisäkaistat, kiertoliittymä, liikennevalot)
	Tasoliittymät, joissa turvallisuus- ja toimivuusongelmia: erityisesti 4-haaraliittymät ja teollisuusalueiden liittymät vilkkaimmilla päätieosuuksilla (vt 2 Pihlava-Pori-Harjavalta, vt 8 Luvia-Pori-Söörmarkku ja Rauma-Eurajoki, vt 12 Huittinen), taajamakeskustojen liittymät sekä pääteiden väliset liittymät	<ul style="list-style-type: none"> • Liittymien parantaminen (esim. porrastus, lisäkaistat, vapaat oikeat, kiertoliittymä, liikennevalot) • Eritasoliittymien rakentaminen • Yksityistiejärjestelyt
Liikenteen sujuvuus	Ruuhkautunut (HCM-luokka E-F): vt 2 Tiilimäki-Ulasoori, vt 8 Hyvelä-Söörmarkku ja 8 Rauma-Olkiluoto Jonoutunut (HCM-luokka D): vt 2 Ulasoori-Rieskala ja Friitala-Harjavalta, vt 8 Pyhäranta-Rauma ja Olkiluoto-Hyvelä, vt 12 Huittinen	<ul style="list-style-type: none"> • Autoliikenteen kasvun hillintä • Häiriönhallinta ym. liikenteen älykäs ohjaus ja tiedotus • Liittymien vähentäminen ja kanavointi, rinnakkaistiet • Ohituskaistojen rakentaminen • Nelikaistaistus ja eritasoliittymät
Raskaan liikenteen taukopaikat	Lisäpaikkojen ja rekkaparkkipalvelujen tarvetta erityisesti Porin kaupunkiseudulla ja Raumalla, kehittämistarpeita muuallakin	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneasemien rekkapaikkojen lisääminen, yksityiset rekkaparkkipalvelut, kaavavaraukset palvelualueille
Tieverkon kunto	Muun kuin vilkkaan päätieverkon kuntotaso alle on tavoitteen	<ul style="list-style-type: none"> • Perusväylänpidon riittävä rahoitustaso

Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasotavoitteet

Rautatiekuljetukset

- *Rautateiden tavaraliikenteen pääväylillä (Tampere-Rauma, Kokemäki-Tahkoluoto)*:*
 - *Tavaraliikenteen nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Nopeusrajoituksen vähimmäistasosta voidaan poiketa liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat.*
 - Radat ovat kokonaisuudessaan sähköistettyjä ja osa eteläisen Suomen raskaan raskaan tavaraliikenteen 250 kN akselipainoverkoston.
 - Radat on varustettu modernilla digitaalisella kulunvalvontajärjestelmällä.
 - Rataosuuksien ja tavararatapihojen kapasiteetti ei aseta rajoituksia rautatiekuljetusten kasvulle.
 - Tavararatapihojen ja -terminaalien toiminnallisuus ja turvallisuus (ml. tieyhteydet lastauspaikoille) on hyvällä tasolla.
 - Tasoristeykset on poistettu tai riittävin turvalaittein varustettuja.
 - Ratojen tärinä- ja meluhaitat on minimoitu.

**) Kursiivilla maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta annetun asetuksen (933/2018) mukaisia palvelutasotavoitteita.*

Keskeisten tavaraliikenneyhteysien palvelutasopuutteet ja parantamiskeinot

Rautatiekuljetukset

PALVELUTASOTEKIJÄT (TAVOITETASOT KUVATTU EDELISESSÄ DIASSA)	KESKEISET PALVELUTASOPUUTTEET	VAIKUTTAVIMPIA KEINOJA
Nopeustaso	Tavarajunien nopeusrajoitus Porin ja Rauman radoilla on vähintään 80 km/h lukuunottamatta väliä Pori--Mäntyluoto-Tahkoluoto, jossa rajoitus on 50 km/h (poikkeuksena venäläiset hiilivaunut, joilla alhaisempi rajoitus)	--
Lastikoko	250 kN akselipainoverkon puuttuvat osuudet ovat Kokemäki-Harjavalta ja Mäntyluoto-Tahkoluoto (Reposaaren käänösilta)	<ul style="list-style-type: none"> • Radan ja ratasiltojen kantavuuden parantaminen
Digitaalinen kulunvalvonta	Puuttuu koko rataverkolta	<ul style="list-style-type: none"> • Digirata-hanke (Porin ja Rauman radat pilottikohteita)
Ratapihojen kapasiteetti, toiminnallisuus ja turvallisuus	Harjavallan ratapihalla mm. tavaraliikenteen vaihtotöitä hankaloittava ja raiteiden hyötypituutta rajoittava laituripolku, Kokemäen raakapuu-termiinalin kuormausraide lyhyt ja tieyhteys kulkee asutuksen läpi Pitemmällä aikavälillä mahdollisia uusia termiinalitarpeita tai raakapuu-termiinalien siirtotarpeita maankäytön kehittyessä	<ul style="list-style-type: none"> •Ratapihojen parantamis- ja kehittämishankkeet
Ratakapasiteetti	Isoimmat tarpeet ensi vaiheessa Pirkanmaan puolella mm. Tampereen seudun lähiliikenteen kehittämisen myötä (Nokian liikennepaikan kapasiteetti, Lielähti-Tesoma-Nokia-kapasiteetti)	<ul style="list-style-type: none"> • Digirata tuo hieman lisäkapasiteettia koko ratajaksoille • Liikennepaikkojen lisäraiteet ja -laiturit • Kohtaus- ja ohituspaikat, lisäraiteet
Tasoristeykset	Tasoristeysten poistolle ja turvaamiselle on suurin tarve vilkkaimmalla Tampere-Kokemäki-Pori-välillä (myös henkilöjunien nopeuskysymys)	<ul style="list-style-type: none"> • Tasoristeysten poisto: rinnakkaistiejärjestelyt, alikulut • Tasoristeysten varustaminen turvalaitteilla
Tärinä- ja meluhaitat	Ongelmana Tahkoluodon satamaan hiilikuljetuksia tuovien venäläisten junavaunujen aiheuttama tärinä Porin radalla	<ul style="list-style-type: none"> • Nopeusrajoitukset • Tärinää vaimentavat ratarakenneratkaisut

Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasotavoitteet

Merikuljetukset

- Tärkeimmillä kauppamerenkulun väylillä ja satamissa (Rauma ja Pori):
 - Meriväylien kulkusyvyys ja leveys vastaa kustannustehokkaan alusliikenteen tarpeita.
 - Meriväylien ja satamien teknologia vastaa alusten lisääntyvän automaation tarpeita.
 - Laivoille on saatavissa vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.
 - Satamiin johtavat tie-, katu- ja ratayhteydet ovat sujuvat ja turvalliset eivätkä aiheuta haittoja ympäröivälle asutukselle.
 - Satamissa tai niiden tuntumassa on tarjolla riittävät tauko- ja lepopaikkapalvelut raskaalle tieliikenteelle.

Keskeisten tavaraliikenneyhteysien palvelutasopuutteet ja parantamiskeinot

Merikuljetukset

PALVELUTASOTEKIJÄT (TAVOITETASOT KUVATTU EDELISESSÄ DIASSA)	KESKEISET PALVELUTASOPUUTTEET	VAIKUTTAVIMPIA KEINOJA
Väyläsyvyys ja -leveys	Ei puutteita tällä hetkellä	
Meriväylien ja satamien teknologia	Jatkuvaa kehittämistarvetta	
Satamien katuyhteysien ja satamaratojen toimivuus ja häiriöttömyys	Tulevana tarpeena Rauman satamalaajennuksen katu- ja ratayhteydet	

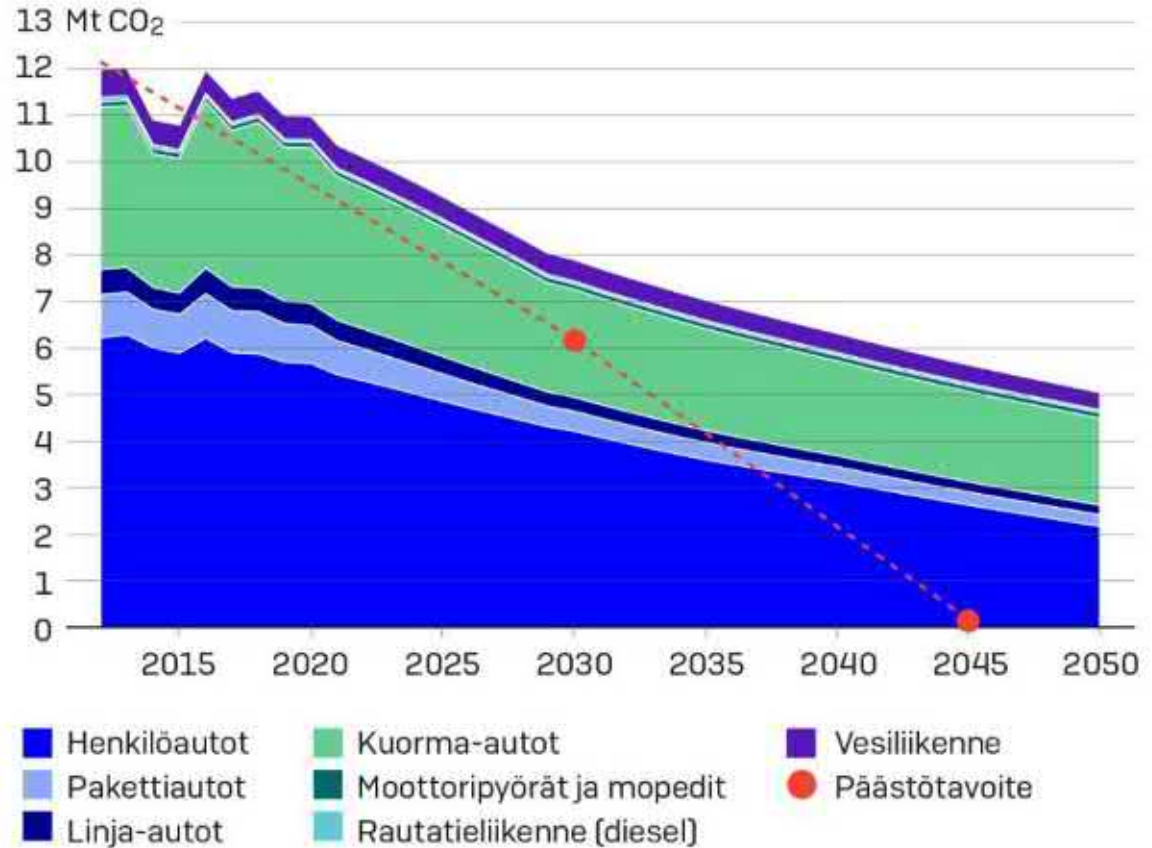
CO2-päästöt, autoliikenteen suorite ja kestävien kulkutapojen käyttö

Liikenteen CO2-päästöjen vähentämistavoitteet

Satakunnassa tavoitellaan valtakunnallisten liikenteen päästövähennystavoitteiden* mukaista kehitystä:

- Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- Kotimaan liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Kotimaan liikenteen CO2-päästöt, perusennuste ja tavoite



*) Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 6.5.2021 (Fossiilittoman liikenteen tiekartta)

Liikenteen CO₂-päästötavoitteiden saavuttamiskeinot

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Ajoneuvokannan uusiminen	Julkissektorin ostamien ja tilaamien liikennepalvelujen sekä oman ajoneuvokaluston muutos vähäpäästöisiksi
Fossiilittomien käyttövoimien käytön ja tuotannon lisääminen	Biopolttoaineiden ja sähkön jakeluverkoston edistäminen Biopolttoaineiden ja sähkön paikallisen ja hajautetun tuotannon edistäminen Varaudutaan liikenteen uusien käyttövoimien kehitykseen ja niiden vaatimaan infrastruktuuriin (esim. vetytalous → polttokennoajoneuvojen tankkausverkosto)
Liikenteen kysynnän (matkojen määrän ja pituuden) vähentäminen	Etätöön, -neuvottelujen ja -palvelujen edellytysten lisääminen (mm. tietoliikenneverkkojen kehittäminen, työelämän säännöt ja käytännöt) Lähipalvelujen suosiminen ja edellytysten luominen (myös julkispalvelut) Yhdyskuntarakenteen kehityksen ohjaaminen
Ajoneuvojen käyttöasteen nosto	Digitalisaation hyödyntäminen logistiikkaketjuissa kuljetusten ja pakkausten täyttöasteen kasvattamiseksi Meriväylien syvyys ja leveys Ratojen kantavuus ja ratapihojen kapasiteetti (mm. laituripituudet) Ajoneuvojen kokoa rajoittavien paino- ja alikulkurajoitusten vähentäminen raskaan liikenteen reiteillä Kimppakyydit ym. Kyydinjako
Kulikutapamuutokset	Joukkoliikenteen edistämistoimet Kävelyn, pyöräilyn ja autoilua korvaavien kevyiden sähkökulkuneuvojen käytön edistämistoimet (ml. matkojen pituuksiin vaikuttaminen)

*

* Moottoriajoneuvoliikenteen suoritteeseen vaikuttaminen

Autoliikenteen suoritteiden ja kestävien kulkutapojen käytön tavoitteet

Satakunnassa edistetään valtakunnallisia määrällisiä tavoitteita autoliikenteen suoritteiden vähentämisestä ja kestävien kulkutapojen suosion kasvusta:

- Autoliikenteen suoritteiden vähenemistä edistetään siten, että*
 - henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä Suomessa ei enää kasva 2020-luvulla
 - paketti- ja kuorma-autoilla ajettujen kilometrien määrän kasvu Suomessa hidastuu 2020-luvulla
- Kävely- että pyörämatkojen suosiota edistetään siten, että niiden määrä kasvaa 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2016**

Satakunnassa tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä

- henkeä kohti lasketun henkilöautosuoritteiden vähentämistä 5 % verrattuna vuoden 2016 tasoon (21,9 km/henkilö/vrk kuljettajana*** à 20,8 km/henkilö/vrk kuljettajana)
- kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamista kaupunkialueilla ja taajamissa siten, että niiden osuus matkoista kasvaa 20 %:lla vuoden 2016 tasosta (32 % matkoista*** à 38 % matkoista) sekä kevyiden sähkökulkuneuvojen suosion kasvua siten, että niiden, kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus on yli 40 %.

*) Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 6.5.2021 (Fossiilittoman liikenteen tiekartta)

***) Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2018

****) Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen maakuntakohtaiset tunnusluvut

Kävelyn, pyöräilyn ja autoilua korvaavien kevyiden sähkökulkuneuvojen käytön lisäämistavoitteiden saavuttamiskeinot

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Matkanpituuksiin vaikuttaminen: yhdyskuntarakenne ja palvelut	<ul style="list-style-type: none">• Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus• Julkisten palvelujen sijoittumispäätökset• Liikkumisvaikutusten arviointi maankäytön ja julkisten palvelujen suunnittelussa ja päätöksenteossa
Kaupunki- ja taajama-alueiden jalankulkuympäristöjen parantaminen	<ul style="list-style-type: none">• Jalankulkuympäristöjen viihtyisyyden, turvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen keskustoissa, asuinalueilla ja jalankulun pääreiteillä• Autoliikenteen nopeuksien hillintä kaupunki- ja taajama-alueilla
Sujuvat ja turvalliset pyöräliikenteen yhteydet (palvelevat myös kevyitä sähkökulkuneuvoja)	<ul style="list-style-type: none">• Pyöräilyverkon yhteyspuutteiden täydentäminen• Pyöräilyn pääreittien sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen (mm. erottelu jalankulusta, leveys, liittymäjärjestelyt, opastus)• Jalankulku- ja pyöräteiden kunnon parantaminen• Jalankulku- ja pyöräteiden hyvä talvihoito
Pyöräpysäköinnin parantaminen	<ul style="list-style-type: none">• Pyöräpysäköintinormien asettaminen rakennusjärjestykseen ja kaavoihin• Yleisen pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinnin parantaminen ja lisääminen keskustoissa, palvelujen yhteydessä ja joukkoliikenteen solmupisteissä
Liikkumisen ohjaus	<ul style="list-style-type: none">• Viestintä, markkinointi, terveystalustus ja liikkumiskasvatus• Pyörämatkailun edistäminen (mm. markkinointi ja informaatio, opastus, palvelut, matkaketjut joukkoliikenteellä)

Tieliikenneonnettomuudet

Tieliikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet

Satakunnan liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin nollavisio:

- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja se koetaan turvalliseksi.

Nollavision mukaiset onnettomuuksien vähentämistavoitteet:

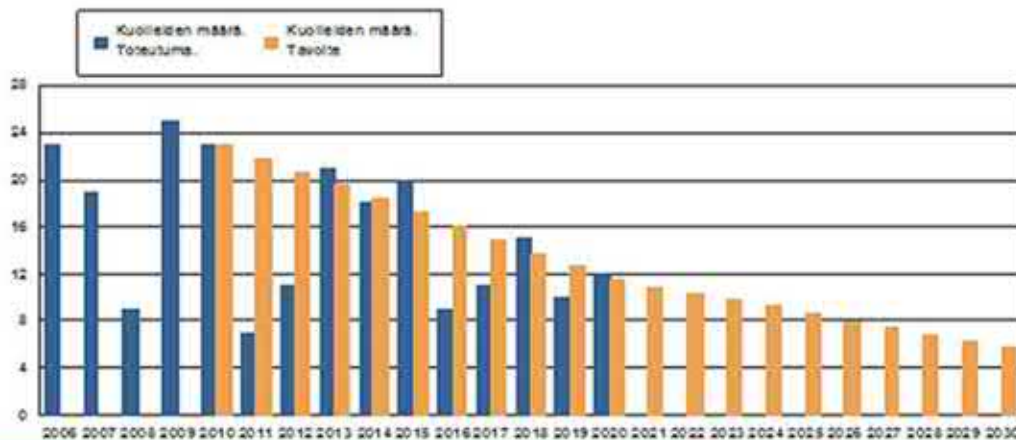
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti ja on nolla vuoteen 2050 mennessä.
- Vuonna 2030 Satakunnan tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä on vähintään 50 % pienempi kuin vuonna 2020 (v. 2020 12 kuollutta).
- Vuonna 2030 Satakunnan tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on vähintään 25 % pienempi kuin vuonna 2020 (n. 200 henkeä).



Kuolleiden määrän vähentämistavoite
Tavoite: v.2020 on 50% vähemmän kuin v.2010
ja vuonna 2030 on 50% vähemmän kuin v. 2020.

21.5.2021

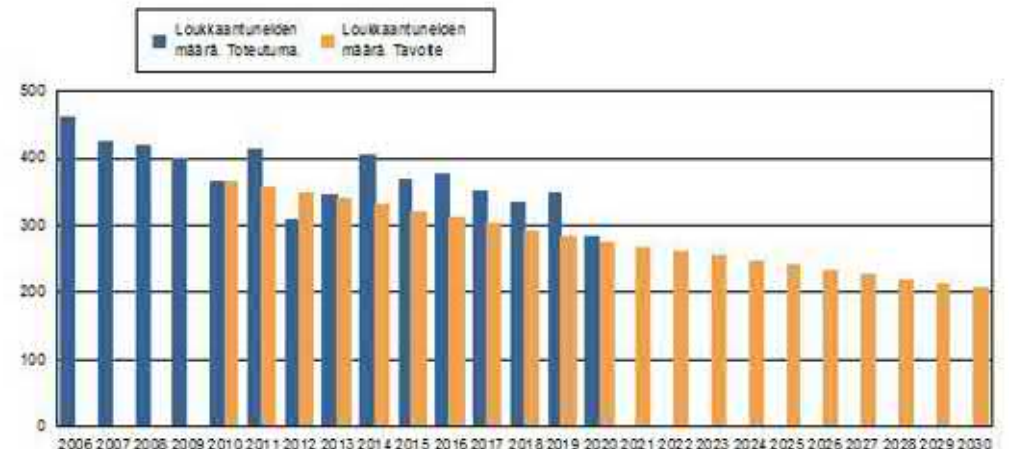
MAAKUNTA Satakunta Tienpitäjä: Kaikki



Loukkaantuneiden määrän vähentämistavoite
Tavoite: v.2020 on 25% vähemmän kuin v.2010
ja vuonna 2030 on 25% vähemmän kuin v. 2020.

21.5.2021

MAAKUNTA Satakunta Tienpitäjä: Kaikki



Tieliikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteiden saavuttamiskeinot

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Suunnitelmallinen ja aktiivinen liikenneturvallisuustyö liikennekulttuuriin ja käyttäytymiseen vaikuttamiseksi	<ul style="list-style-type: none">• Koulujen ja päiväkotien liikunta- ja liikennekasvatus• Kuntien ja paikallisten toimijoiden liikenneturvallisuustyö (viestintä, kampanjointi, ongelma-kohtien kartoittaminen ym.)
Liikenteen valvonta	<ul style="list-style-type: none">• Riskijaksojen ja -kohteiden automaattinen liikennevalvonta
Liikenne- ja liikkumisympäristön turvallisuuden parantaminen <ul style="list-style-type: none">• turvallisuusinvestointien painotus vilkkaimmilla pääteillä ja taajamissa, joihin henkilövahinko-onnettomuudet keskittyvät	<ul style="list-style-type: none">• Tie- ja katuverkon nopeusrajoitusten turvallinen taso ja sen tukeminen liikenneympäristötoimenpiteillä• Maanteiden, katujen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien hyvä kunnossapito• Kuntien ja valtion rahoitus ongelma-kohtien pieniin kustannustehokkaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin• Liikenneturvallisuutta parantavien hankkeiden priorisointi isompien tie- ja katuinvestointien rahanjaossa• Liikenneturvallisuuden huomioon ottamisen varmistaminen kaavoituksessa sekä tie- ja katuhankkeiden suunnittelussa (esim. turvallisuusauditointi)• Hirvieläinkannan rajoittaminen
Ajoneuvojen turvallisuus	<ul style="list-style-type: none">• Kuljettajien automaattisten tukijärjestelmien (esim. kaista-avustin, liikennemerkkien tunnistus) vaatima infran hoito- ja ylläpitotaso

III. Toimenpideohjelma (ohjausryhmä 30.11.2021: luonnosversio lausuntoja varten)

HYVÄ *elämä*
SATAKUNNASSA

LUO OMA
elämäksesi
SATAKUNNASSA

SUOMI *tarvitsee*
SATAKUNNAN

SATAKUNNASTA.

Tavoitteita toteuttavat kehittämisteemat

LUONNOS

Toimenpideohjelma on jaettu seitsemään teemaan. Kokemäenjokilaakson ja Länsirannikon liikennekäytävien kehittämisen sekä muun maantie- ja katuverkon kehittämistoimien pääperusteena on Satakunnan saavutettavuuden ja kilpailukyyn parantaminen, mutta monet niistä vaikuttavat myös turvallisuuden ja osa kestävyiden tavoitealueisiin. Joukkoliikenneteeman toimenpiteiden perusteet liittyvät sekä saavutettavuuden ja kilpailukyyn parantamiseen että liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen. Vähähiilinen liikenne -teeman toimenpiteet tähtäävät erityisesti liikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseen, liikenneturvallisuusteeman toimenpiteet puolestaan positiivisiin liikenneturvallisuus- ja terveysvaikutuksiin. Kävely- ja pyöräilyteeman toimilla pyritään erityisesti saavutettavuuden, kestävyiden sekä terveyden ja turvallisuuden edistämiseen.

Saavutettavuus ja kilpailukyky	Kestävyys ja turvallisuus
Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2	
Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat	
Muut maantiet ja kadut	
Joukkoliikenne	
	Kävely ja pyöräily
	Vähähiilinen liikenne
	Liikenneturvallisuus

Toimenpideohjelmataulukoiden merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (luonnos 21.6.2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmaan sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tvv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2

LUONNOS

Rataverkko	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Pori-Mäntyluoto perusparannus sekä tasoristeysten turvaaminen ja poisto	2020-22 + io					23	Väylä	Perusparannushanke on käynnissä. Tasoristeysten poistoon tähtäävä ratasuunnitelman laatiminen alkaa 2021, toteutustavoite 2022-23, rahoitus vielä auki. Poistetaan tai parannetaan tasoristeykset, jotka eivät ole nykyisten kriteerien mukaisia. Tavoitetilassa kaikki tasoristeykset on poistettu, tässä hankkeessa poistetaan vain osa.
Mäntyluoto-Tahkoluoto perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin		IO				riippuu sillan parantamis-tarpeesta	Väylä	Perusparannus ja kantavuuden nosto 22,5t -> 25t. Selvitykset ja radan kääntösillan erikoistarkastus käynnissä. Sillan mahdollisessa uusimisessa tarve tarkastella vaihtoehtoja rata-, meri-, tie- ja jkp-liikenteen kannalta. Inv.ohjelmassa mainittu mahdollinen kohde (250 kN akselipainoverkoston kehittäminen).
Kokemäki-Harjavalta-rataosan kantavuuden nosto 25 tonniin		IO				2,5	Väylä	Inv.ohjelmassa mainittu mahdollinen kohde (250 kN akselipainoverkoston kehittäminen).
Tampere-Pori-Mäntyluoto tasoristeysten poistohankkeiden jatko	io	io					Väylä	Tampere-Pori Tasoristeysten poistoon ja parantamiseen myönnetty 40 M€ vuosille 2021-2023. Tekemättä jääviä kohteita mm. Peipohjan tasoristeuksen poistojärjestelyt. Myös Pori-Mäntyluoto-välille jää poistettavia tasoristeyskohteita. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde (tasoristeysturvallisuus).
Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoille	2025-26						Väylä	Digiratapilotti toteutetaan Porin ja Rauman radoille 2025-2026
Tampere-Kokemäki lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Väylä	Ensi vaiheen lisäkapasiteettitarpeet Tampereen päässä: Nokian liikennepaikan kehittäminen ja kohtausraide Tesomalle, myöhemmin lisäraiteet Lielähti-Tesoma-Nokia. Tavara- tai henkilöliikenteen lisääminen vaatii lisäkapasiteettia muuallekin, ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset kohtauspaikoille/kaksoisraiteelle.
Kokemäki-Pori ja Kokemäki-Rauma lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Väylä	Tavara- tai henkilöliikenteen lisääminen voi edellyttää lisäkapasiteettia, ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset kohtauspaikoille/kaksoisraiteelle.
Pori-Tampere-radon nopeustason nosto (lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä)							Väylä	Tasoristeysten poisto luo edellytyksiä parin minuutin nopeutukselle. Isompi nopeutus vaatii merkittäviä oikaisuja tai uusia ratalinjauksia, jotka ovat kalliita ja ympäristöllisesti haastavia. Väliasemat ohittavilla nopeilla aamu- ja iltapäivävuoroilla matka-aikaa olisi mahdollista lyhentää noin 10 minuuttia, mutta se ja väliasemia palvelevan hitaamman liikenteen säilyttäminen edellyttää jonkin verran infratoimia.

Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2

LUONNOS

Tavaraterminaalit ja asemat	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Harjavallan ratapihan kehittäminen	io	io				1,7	Väylä	Laituripolun korvaaminen ylikäytävällä ja opastimien siirto, tuo lisää tavarajunien järjestelytilaa. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohte (merkittävien ratapihojen toimivuuden parantaminen).
Harjavallan seisakkeen kehittäminen	io	io				0,2	Harjavalta, Väylä	Auto- ja pyöräpysäköinnin kehittäminen sekä matkustajien odotuskatokset.
Kokemäen seisakkeen kehittäminen (vaiheet 1 ja 2)	io	io				0,2 (1. vaihe)	Kokemäki, Väylä	1. vaiheessa auto- ja pyöräpysäköinnin kehittäminen sekä matkustajien odotuskatokset. 2. vaiheessa laituripolun korvaaminen ylikäytävällä keskilaiturille, mikä mahdollistaa nopean vaihdon Rauman junaan. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohte.
Uusi katuyhteys Kokemäen seisakkeelle (Ammattikoulunkatu) sekä sen ja mt 2140 kiertoliittymä							Kokemäki, ELY	Uusi sujuvampi yhteys Kokemäen asemalle ja SataEdu-kampukselle suoraan Satakunnantieltä (mt 2140).
Seudullinen selvitys Satakunnan puutavaraterminaalien kehittämisestä							Pori, liitto, Väylä	Selvitys kehittämis- ja siirtotarpeista ja mahdollisista uusista sijainneista.
Kokemäen raakapuun kuormauspaikan kehittäminen	io	io					Väylä	Kuormausraiteelle ei mahdu kokojunaa. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohte (raakapuun kuormauspaikkojen parantaminen) .
Mt 2140 ja Haanmäentien/Teollisuustien kiertoliittymä ja uusi yhteys Kokemäen raakapuuterminaaliin							Kokemäki, ELY	Terminaalialueelle kuljetaan asutuksen läpi. Palvelee myös viereistä laajenevaa teollisuusaluetta.
Porin puutavaraterminaalin mahdollinen siirto							Pori, Väylä	Mahdollinen siirtotarve liittyy maankäytön tulevaisuuden kehittämistarpeisiin

Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2

LUONNOS

Valtatie 2	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Vt2 Kaanaan eritasoliittymä						20	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt2 Rieskalan eritasoliittymä						7	ELY	
Vt2 Rieskala-Ulasoori ohituskaistat tai nelikaistaistus (Pori)						5 / 13	ELY	Ohituskaistat 5 M€, nelikaistaistus 13 M€ (ei sisällä eritasoliittymien kustannuksia)
Vt2 Uusiniityn eritasoliittymä (Pori)						7	ELY	
Vt2 Ulasoorin eritasoliittymä (Pori)						9	ELY	Yleissuunnitelma vanhentunut
Vt2 Korpi-Ulasoori nelikaistaistus (Pori)						7	ELY	Ei sisällä Ulasoorin eritasoliittymän kustannusta
Vt2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki-Korpi ja Tikkulan etl:n parantaminen	IO					60	ELY	Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Vt2 parantaminen Ulvilan kohdalla						50	ELY	Friitalan eritasoliittymäjärjestelyt ja sillan uusiminen
Vt2 Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaitteet	IO					6	ELY	Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Vt2 Ulvila-Harjavalta nelikaistaistus ja eritasoliittymät						60	ELY	
Vt2/vt12 Raijalan eritasoliittymä (Huittinen)						7	ELY	
Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	IO					10,4 (valtion osuus 7,0)	ELY	Vt2/vt12 eritasoliittymän parantaminen ja Sahkon liittymän porrastus. Inv.ohjelmassa nimetty kohde

Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2

LUONNOS

Valtatie 2 pienet toimenpiteet	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Vt2 Rieskalan liittymän jkp-alikulku (Pori)	io	io				1	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Paarnoorin jkp-alikulku (Pori)	io	io				1	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Satakunnantien jatke (Ulvila, valtatie ja radan rinnakkaistieyhteys Friitala-Haistila)	2022						ELY	Toteutus tasoristeyspoistohankkeessa 2022. Samalla jkp-yhteys (jkip-väylälle ensivaiheessa vain varaus)
Vt2 Ruskilantien liittymäjärjestelyt (Nakkila)	io	io					ELY	Suunnittelutarve toimivan ja turvallisen ratkaisun löytämiseksi. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt2 Nakkilan eritasoliittymäramppien liittymiskaistat	io	io				1	ELY	Suunnittelutarve, kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 / kt 43 ramppliittymän kiertoliittymä (Harjavalta)	io	io				0,7	ELY	Valtatien ramppliittymän turvallisuuden ja toimivuuden parantaminen rakentamalla kiertoliittymä. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt2 Voitoistentien/Meristolantien liittymän turvallisuuden parantaminen (Harjavalta)	2022-23					0,9	ELY	Turvasaarekkeet tai porrastus, toteutus radan tasoristeysjärjestelyjen yhteydessä.
Vt2 Sonniantien liittymän porrastus (Kokemäki)	io	io				0,6	ELY	Liittymän porrastus. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt2 Pertolantien ja Käentien nelihaaraliittymän turvallisuuden parantaminen (Kokemäki)	io	io					ELY	Yksityistiejärjestelyt. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt2 Huittistenkadun liittymän porrastus (Huittinen)	io	io				0,6	ELY	Liittymän porrastus. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt2 Riista-aita Jokilevontien ja maantien 12716 välille (Huittinen)	io	io				0,4	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde

Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Vt8 Tuorilan liittymäjärjestelyt	io	io					ELY	Suunnittelutarve toimivan ja turvallisen ratkaisun löytämiseksi
Vt8/mt272 Pohjoisen satamatien eritasoliittymä						10	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt8 Hyvelä-Söörmarkku uusi tielinjaus 2+2 kaistaa						35	ELY	Uusi tielinjaus
vt 8 Hyvelä, mt2660 ja Lyttyläntien liittymien turvallisuuden parantaminen	io	io					ELY	
Vt 8 eritasoliittymäramppien liittymiskaistat välillä Laani-Hyvelä	io	io				2	ELY	Jokisatamantien ja Karjarannantien eritasoliittymät, joista Jokisatamatie kiireellisin
Vt8 Laani-Hyvelä nelikaistaistus						18	ELY	Väli Korpi/Tikkula-Hyvelä
Vt8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja välin vt8 Tiiliruukki-vt 2 nelikaistaistus						18	ELY	Tavoitteena toteutus vt2/8 Porin keskustahankkeen yhteydessä
Vt2/vt8 yhdistävä tie ja vt8 eritasoliittymä						28	ELY	Maantie- tai katuhanke
Vt8 Luvia-Tiiliruukki nelikaistaistus ja eritasoliittymät (Niittumaa, Hangassuo, Luvia)						60	ELY	
Vt8 Eurajoki-Luvia nelikaistaistus ja eritasoliittymät						60	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt8/vt12 Rauman eritasoliittymän uusiminen						10	ELY	Sillan uusiminen ja alikulkukorkeuden kasvattaminen, eritasoliittymän ramppijärjestelyjen täydentäminen
Vt8 Rauma-Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys						40	ELY	
Vt8 Unaja-Rauma nelikaistaistus						8	ELY	
Vt8 Unajan eritasoliittymä ja mt 1960 uusi linjaus						15	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Mt 272 Porin pohjoisen satamatien jatke vt8ä vt23						8	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Rauman sataman Järviluodon laajennusalueen katu- ja ratayhteydet							Rauma	Katu- ja ratayhteyksien tarve ja aikataulu riippuvat sataman laajennustarpeesta. Laajennusalueelle johtavaa katupengertä osin jo rakennettu mereen, katuyhteyden kaava mantereen puolella tekeillä.

Muut maantiet ja kadut

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Olemassa olevasta tie- ja katuverkosta huolehtiminen: valtion ja kuntien väylänpidon riittävä rahoitustaso, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen, liikenteen tarpeita vastaavan kunnossapidon sekä pienten kustannus-tehokkaiden parantamistoimien joustavan toteuttamisen							LVM, Väylä, ELY, kunnat	Valtion väylänpidon rahoitustasosta päättää eduskunta, kuntien kadunpidon rahoitustasosta kunnat
<i>Maantieverkon pieniä parantamistarpeita kysytään lausuntokierroksella ja kirjataan tiedoksi</i>							ELY	Parantamistoimien ohjelmointi perusväylänpidon resurssien puitteissa ELY-keskuksen toimesta
Vt 12 Eura-Raijala yksityistiejärjestelyt						1,0	ELY	
Vt 23 Kankaanpään kohdan tievalaistuksen täydentäminen						0,25	ELY	Noin 4 km uutta tievalaistusta.
Kt 44 erikoiskuljetusverkon turvaaminen (Kankaanpää, Pori)							Sähkö- ja teleyhtiöt, ELY	Itä-länsisuunnan erikoiskuljetusten turvaaminen sähkö- ja telekaapelien nostolla ja Kankaanpään portaalien ja liittymien muutostöillä maantie- ja katuverkolla 2027 mennessä.
Mt 261 Kankaanpää-Ikaalinen-tien palvelutason parantaminen							ELY	Isoimmat toimenpidetarpeet Pirkanmaan alueella.
Vt 11 eritasoliittymäramppien liittymiskaistat välillä vt 2- Suosmeri (Ulvila)	io	io				2	ELY	Ulvilantien ja Mäkipuistontien eritasoliittymät
Vt 11 Suosmeren eritasoliittymä (Ulvila)						10	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt 23 Noormarkun eritasoliittymät (2 kpl)						20	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Porin Pohjoisväylän puuttuva osuus	2021-22						Pori	Katuhanke
Rauman kaakkoisväylä							Rauma	Katuhanke. Yleiskaavavaraus, joka toteutuu osissa.
Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet:								
Valtion palvelualueet tai valtion (osa)rahoituksella kehitettävät kohteet	io	io					ELY, kunnat	Inv.ohjelmassa mainittu mahdollinen rahoitus 2-3 kohteelle Varsinais-Suomeen ja Satakuntaan. Mahdollisia kohteita käsitelty tarkemmin erillisselvityksessä.
Edellytysten luominen yksityisille raskaan liikenteen palveluille (tontit, liikennejärjestelyt ym.)							Kunnat, ELY	Mahdollisia kohteita käsitelty tarkemmin erillisselvityksessä.
Raskaan liikenteen levähdysalueiden ja P-paikkojen huomioon otto maankäytön suunnittelussa							Kunnat	Mahdollisia kohteita käsitelty tarkemmin erillisselvityksessä.

Joukkoliikenne

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Valtion tuki Pori-Helsinki-lentoliikenteelle								Junan ja bussin matka-aika Pori-Hki ylittää valtiontukiehdon 3 h
Pori-Tampere-henkilöjunien ostoliikenteen jatko ja kehittäminen uudella kaudella 2022-30							LVM	Lisä/selvitystarpeina mm. työmatkayhteyksiä ja iltaliikennettä palvelevat lisälähdöt Porista klo 17 ja 20 sekä kesäliikenne Yyteriin
Rauma-Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen 2024 alkaen							LVM	Syöttöyhteydet Pori-Tampere-juniin, minimipalvelutasona 3 vuoroa/suunta. Samalla la-liikenteen hankintojen yhteensovitus
Selvitykset Porin radan liikennöinnistä ja seisakkeista							Liitto	Selvitettävänä: lisäpysähdykset ja liikenteen jatko Meri-Poriin, mahdolliset nopeat sekä useammin pysähtyvät junavuorot
Aamun ja illan juna-aikatauluihin tahdistetun syöttöliikenteen osto Kankaanpää-Parkano as.							Kunnat, ELY	
Porin seudun ja VR:n ostoliikenteen yhteislippu Kokemäenjokilaaksoon Pori-Hvltä-Kmäki							Porin seudun tvv, LVM	Vastaavasti kuin Tampereen seudulla toteutettu
Yhteislippu tulevalle junayhteydelle Rauma-Kmäki-Tre ja bussien ostoliikenteille Rauma-Huittinen-Tre							ELY, LVM	
Pysäkkien kehittäminen ja uudet seisakkeet:								
Vt 8 Luvian th liityntäpysäköinti								Pyörien liityntäpysäköinti, autopysäköinnin järjestäminen
Vt 8 Tuorilan th liityntäpysäköinti								Pyörien liityntäpysäköinti, autopysäköinnin selkeyttäminen
Rauman seisake	io	io				1,0	Rauma, Väylä	Uusi seisake Rauman henkilöjunaliikennettä varten
Vuojoen seisake (Eurajoki)	io	io				0,7	Ejoki, Väylä	Uusi seisake Rauman henkilöjunaliikennettä varten
Kiukaisten seisake (Eura)	io	io				0,7	Eura, Väylä	Uusi seisake Rauman henkilöjunaliikennettä varten
Porin radan uudet seisakkeet (Nakkila, Ulvila, väli Pori-Tluoto)							Kunnat, Väylä	Varaudutaan tot.mahdollisuuteen kaavoissa ja ratasuunnitelmissa
Paikallis- ja seutuliikenteiden palvelutasotavoitteiden asettaminen ja niiden mukaisesta liikenteestä huolehtiminen							Porin seudun ja Rauman tvv:t, ELY	Porin seudun ja Rauman paikallisliikenteet ovat ostoliikennettä. Niiden ulkopuolella ELYn toimivalta-alueella ELY hankkii palvelutasotavoitteiden mukaista liikennettä, jos se ei synny markkinaehtoisesti.
Kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen turvaaminen palvelutasotavoitteiden mukaisen vuorotarjonnan ja kilpailukykyisten lipunhintojen ylläpitämiseksi							Kunnat, LVM	
Matkailun matkaketjujen tunnistaminen ja kehittämistoimien pilotointi							Kunnat, ELY, matkailuorg.	Esim. muutoin puuttuvan kesä- ja viikonloppuliikenteen kokeilut, räätälöidyt kaukoliikenteen matkaketjut matkailukohteisiin
Joukkoliikenteen ajantasaisen matkustajainformaation kehittäminen ja ylläpito							Tvv:t, liikennöitsijät	
Kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetuksien tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä, uusilla järjestämismalleilla ja digitalisaatiota hyödyntämällä							Kunnat, hyvinvointialueet, KELA	Satakunnan henkilöliikenneselvityksen (2021) järjestämistapavaihtoehtojen mukaisesti

Kävely ja pyöräily

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Ohjataan kaupunkien ja taajamien uudisrakentaminen jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin alueille ja lähipalvelujen piiriin								
Parannetaan kaupunkien ja taajamien jalankulku-ympäristöjen viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä								
Toteutetaan kaupunkiseuduille ja taajamiin laadukkaat pyöräilyn pääreitit parantamalla nykyisiä väyliä ja poistamalla yhteyspuutteet (seudulliset kärkikohteet alla)	io	io						Väyläviraston inv.ohjelma: "laajempien maantieverkkoon liittyvien pyörätieverkkojen suunnittelu ja rakentaminen, käynnistetään potentiaalisten kohteiden suunnittelu".
Kokemäenjokilaakson taajamia yhdistävän seutureitistön kehittäminen:								Kokemäenjokilaakson reittien kehittäminen potentiaalinen kohde. Suunnittelu- ja ohjelmointitarve.
Mt 269 Reposaaressa maantien jkp (Yyteri-Reposaaari)		io					Pori, Väylä, ELY	Kustannuksia nostavat Kokemäenjoen silta ja pengertiesuodet. Kytkeytyy myös Mäntyluoto-Tahkoluoto-radan parantamiseen (radan kääntösillan tulevaisuus, joka vaikuttaa myös tiesiltaan).
Mt 2551 ja Ulvilantie, jkp-tien parantaminen (Pori-Ulvila jkp-laatuväylän kehittäminen)		io					ELY, kunnat	Mahdollisia pieniä ja suurempia toimenpiteitä, suunnittelutarve, kustannukset riippuvat tavoitetasosta
Mt 2440 Ulvila-Nakkila jkp (joen pohjoispuolen puuttuva osuus 6 km)	IO	IO				3,0	ELY, kunnat	Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Satakunnantien jatke Friitala-Haistila (radan ja valtatie 2 rinnakkaistieyhteys joen eteläpuolella)	2022						Väylä, Ulvila	On samalla radan ja vt:n 2 suuntainen jkp-yhteys Friitalasta Haistilaan joen eteläpuolella (jkip-väylälle ensivaiheessa vain varaus). Toteutus radan yksityisjärjestelyjen yhteydessä 2022.
Mt 12883 Haistila-Ruskila jkp (Ulvila-Nakkila, joen eteläpuolen puuttuva osuus 3 km)		io				0,9	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km. Muodostaa yhdessä edellisen hankkeen kanssa radan ja valtatie 2 rinnakkaisen jkip-reitin Ulvilasta Nakkilaan.
Mt 2453 Nakkila-Torttila jkp (Nakkila-Harjavalta, joen eteläpuolen puuttuva osuus 5,5 km)		io				1,7	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Mt 2463 Harjavalta-Kokemäki jkp (joen eteläpuolen puuttuva osuus 8 km)		io				2,4	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Mt 2440 Harjavalta-Kokemäki jkp (joen pohjoispuolen puuttuva osuus 11 km)		io				3,3	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km. Tutkittava rinnakkaisten yksityisteiden hyödyntämistä erityisesti pyörämatkailureitin tarpeisiin

Kävely ja pyöräily

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Muut seudulliset yhteydet, kärkikohteet								
Lauhanvuori - Hämeen kangas UNESCO Global Geopark pyöräreitistön opastus	2022						Kunnat	Runkoreittien tienvarsiopastus
Mt 2660 Valajankadun, Lounatuulentien ja Pohjoisväylän kiertoliittymä ja jkp-alikulku (Pori)	2025						Pori	Samalla mt 2660 muutos kaduksi liittymän molemmin puolin
Mt 1960 Unaja-Voiluoto jkp (3 km, Rauma)		io				0,9	ELY, Rauma	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Vt 12 Kylmäkorpi-Lappi jkp (5,5 km, Rauma)		io				1,7	ELY, Rauma	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km. Kylmäkorvelta Rauman suuntaan reitti yksityisteiden kautta Kollantielle (mt 12653)
Mt 2555 Järvikylä-Noormarkku (5,5 km, Pori)		io				1,7	ELY, Pori	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Köyliön-Säkylän-Euran seudullisten jkp-yhteyksien täydentäminen							ELY, Säskylä	Mt 2140 Köyliöntien jkp välillä Huhdinkylä-Säskylä (4,2 km), mt 2044 Kuninkaanlähteentien jkp välillä Köyliönjärvi-Säskylä (3,7 km), mt 12686 Murronlähteentien jkp välillä Huhdinkylä-Karhusuo (2,4 km)
Paikallisten jkp-väylähankkeiden riittävä rahoitus							Kunnat, ELY	Kohteiden tarkastelu, suunnittelu ja ohjelmointi kuntien ja ELY-keskuksen toimesta

Vähähiilinen liikenne

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. ME	VASTUU	TARKENNUS
Liikkumis- ja kuljetustarve:								
Luodaan edellytyksiä etätöiden ja muun etäläsnäön yleistykselle ajosuoritteiden ja ruuhkautumisen vähentämiseksi: - julkisten ja yksityisten työpaikkojen toimintatavat etätöiden ja työhön liittyvien tapaamisten osalta - julkiset ja yksityiset sähköiset palvelut - toimivat tietoliikenneyhteydet kaikkialla maakunnassa							Työnantajat, yritykset, kunnat	
Vähennetään kuljetustarvetta suosimalla julkisissa hankinnoissa paikallisia lähituotteita hankintalain reunaehtojen puitteissa							Kunnat, hyvinvointialueet	
Logistiikan tehostaminen parantamalla reittioptimointia, ajoneuvojen täyttöastetta ja häiriötilanteiden hallintaa mm. digitalisaation keinoin							Yritykset, liikennetiedon tuottajat	Liikennetiedon tuottajia ovat mm. Fintraffic, Väylävirasto, kunnat ja tienkäyttäjät itse
Ajoneuvokanta ja käyttövoimat:								
Toteutetaan 2021 voimaan astuvia ja 2026 kiristyviä EU-direktiivin vaatimuksia puhtaiden ajoneuvojen osuuksista kuntien ja ELY-keskusten julkisen liikenteen ja oman ajoneuvokaluston hankinnoissa							Kunnat, ELY	
Kannustetaan yrityksiä siirtymään vähäpäästöisempään työkone- ja kuljetuskalustoon							Kunnat, ELY	Esim. Päästötön työmaa-pilottien käytäntöjen laajentaminen
Luodaan edellytyksiä sähköautojen latausverkon kehittämiselle							Kunnat	Esim. luodaan pelisäännöt latauspisteiden sijoittamiselle katuverkolle, otetaan ne huomioon rakennusten ja katualueiden suunnittelussa
Hyödynnetään sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuuritukia jakeluverkon kehittämisessä							Yritykset	Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018–2021 annettu valtioneuvoston asetus (498/2018), tuen jatko on valmistelussa
Hyödynnetään valtion investointitukia biopolttoaineiden paikallisen tuotannon kehittämisessä							Yritykset	Energiatuki, maatalouden investointituki ja maaseudun yritysrahoitus
Varaudutaan liikenteen uusien käyttövoimien kehityksen vaatimaan jakelu- ym. infrastruktuuriin							Kunnat, yritykset	Mm. vety ja synteettiset polttoaineet

Liikenneturvallisuus

LUONNOS

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Jatketaan ja tehostetaan kuntatason aktiivista liikenneturvallisuustyötä ja kytketään siihen vahvasti mukaan myös terveellisten ja kestävien liikkumistottumusten edistäminen							Kunnat, ELY, Liikenneturva, poliisi	
Panostetaan liikenneturvallisuustyössä pyöräliikenteen ja uusien kevyiden sähköajoneuvojen turvallisen liikennekulttuurin edistämiseen							Kunnat, ELY, Liikenneturva, poliisi	
Otetaan käyttöön auditointimenettelyjä ym. käytäntöjä, joilla varmistetaan liikenneturvallisuuden sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden huomioon ottaminen kuntien ja valtion suunnitelmissa							Kunnat, ELY	
Seudullisten sekä kaupunkien liikenneturvallisuus-suunnitelmien päivittäminen ja pitäminen ajantasalla							Kunnat, ELY	
Valtion ja kuntien rahoitus pienille kustannustehokkaille toimille liikenneturvallisuuden parantamiseksi						ELY 0,1/vuosi	Kunnat, ELY	Toimenpiteitä määritellään tarkemmin seudullisissa sekä kaupunkien liikenneturvallisuussuunnitelmissa
Katu- ja maantieverkon vaarallisten liittymien ja tienylityskohtien turvallisuuden parantaminen							Kunnat, ELY	Tarkastellaan mm. liikenneturvallisuussuunnitelmissa, suunnitellaan ja ohjelmoidaan kuntien ja ELY-keskuksen toimesta
<i>Isompia liikenneturvallisuutta parantavia väyläinvestointeja on käsitelty edellä muissa kohdissa</i>							ELY, kunnat	
Kuljettajien automaattisten tukijärjestelmien vaatima liikenneinfran hoito ja ylläpito							ELY, kunnat	Mm. kaista-avustin ja liikennemerkkien tunnistus à kaistaviivojen ja liikennemerkkien näkyvyys
Ekologisten yhteyksien huomioon ottaminen liikenneväylien suunnittelussa luontoon kohdistuvien haitta- ja estevaikutusten minimoimiseksi							ELY, Väylä, kunnat, liitto	Satakunnan viherrakenneselvityksessä (2021) määritelty merkittävimmät ekologiset käytävät. Toimenpide vähentää samalla eläinonnettomuuksia.

LIITE 1: Merkittävien rahoituskohteiden tavoitteellinen suunnittelu- ja toteuttamisohjelma

Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2	Kust.M€	2022-2025	2026-2029	2030-2034	2035-2039	2040+	Huom!
Radat							
Pori-Mäntyluoto perusparannus sekä tasoristeysten turvaaminen ja poisto	23						
Mäntyluoto-Tahkoluoto perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin							Kust. riippuvat ratasillan tmp-tarpeista
Kokemäki-Harjavalta-rataosan kantavuuden nosto 25 tonniin	2,5						Tre-Mäntyluoto-välin puuttuva osuus
Tampere-Pori-Mäntyluoto tasoristeysten poistohankkeiden jatko							Jäljelle jääneiden tasoristeysten poisto
Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoille							Digiratapilotti 2025-2026
Tampere-Kokemäki lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Ensi vaiheen tarpeet Treen päässä
Kokemäki-Pori ja Kokemäki-Rauma lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset
Pori-Tampere-radan nopeustason nosto (lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä)							Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset
Harjavalan ratapihan kehittäminen	1,7						
Puutavaraterminaalit: seudullinen selvitys ja Kokemäen kuormauspaikan kehittäminen							
Valtatie 2							
Vt2 Kaanaan eritasoliittymä	20						Kustannusennuste on arvioitu
Vt2 Rieskalan eritasoliittymä	7						
Vt2 Rieskala-Ulasoori ohituskaistat tai nelikaistaistus (Pori)	5 / 13						Ohituskaistat 5 M€, nelikaistaistus 13 M€
Vt2 Uusiniityn eritasoliittymä (Pori)	7						
Vt2 Ulasoorin eritasoliittymä (Pori)	9						
Vt2 Korpi-Ulasoori nelikaistaistus (Pori)	7						Ei sisällä Ulasoorin etl:n kustannusta
Vt2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki-Korpi ja Tikkulan etl:n parantaminen	60						
Vt2 parantaminen Ulvilan kohdalla	50						Friitalan etl-järjestelyt ja sillan uusiminen
Vt2 Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaiteet	6						
Vt2 Ulvila-Harjavalta nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60						
Vt2/vt12 Rajjalan eritasoliittymä (Huittinen)	7						
Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	10,4						Vt2/12 etl parant. ja Sähkon liitt. porrastus
Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat	Kust.M€	2022-2025	2026-2029	2030-2034	2035-2039	2040+	Huom!
Vt8/mt272 Pohjoisen satamatien eritasoliittymä	10						Kustannusennuste on arvioitu
Vt8 Hyvelä-Söörmarkku uusi tielinjaus 2+2 kaistaa	35						Uusi tielinjaus
Vt8 Laani-Hyvelä nelikaistaistus	18						Väli Korpi/Tikkula-Hyvelä
Vt8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja vt8 Tiiliruukki-vt 2 nelikaistaistus	18						Tot.tavoite vt2/8 hankkeen yhteydessä
Vt2/vt8 yhdistävä tie ja vt8 eritasoliittymä	28						Maantie- tai katuhanke
Vt8 Luvia-Tiiliruukki nelikaistaistus ja eritasoliittymät (Niittumaa, Hangassuo, Luvia)	60						
Vt8 Eurajoki-Luvia nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60						Kustannusennuste on arvioitu
Vt8/vt12 Rauman eritasoliittymän uusiminen	10						Sillan uusiminen, ramppijärjestelyt
Vt8 Rauma-Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys	40						
Vt8 Unaja-Rauma nelikaistaistus	8						
Vt8 Unajan eritasoliittymä ja mt 1960 uusi linjaus	15						Kustannusennuste on arvioitu
Mt 272 Porin pohjoisen satamatien jatke vt8 -> vt23	8						Kustannusennuste on arvioitu
Rauman sataman Järviluodon laajennusalueen katu- ja ratayhteydet							Katu- ja ratayhteyksien tarve ja aikataulu
Muut maantiet ja kadut	Kust.M€	2022-2025	2026-2029	2030-2034	2035-2039	2040+	Huom!
Perusväylänpidon rahoitustason nosto riittävälle tasolle							
Vt 11 Suosmeren eritasoliittymä (Ulvila)	10						Kustannusennuste on arvioitu
Vt 23 Noormarkun eritasoliittymät (2 kpl)	20						Kustannusennuste on arvioitu
Joukkoliikenne ja pyöräily	Kust.M€	2022-2025	2026-2029	2030-2034	2035-2039	2040+	Huom!
Valtion tuki Pori-Helsinki-lentoliikenteelle							Junan ja bussin matka-aika Pori-Hki yli 3 h
Pori-Tre-henkilöjunien ostoliikenteen jatko ja kehittäminen uudella kaudella 2022-30							Keh.tarpeina mm. lisälähdöt ja liikenne Yyteriin
Rauma-Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen 2024 alkaen							Syöttöyhteydet Pori-Tampere-juniin
Seisakkeiden rakentaminen (Rauma, Ejoki, Eura) ja olosuhteiden parantaminen (Kmäki, Hvalta)	4						Kmäki ja Hvalta mm. odotuskatos ja liityntäpys.
Kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen turvaaminen palvelutasotavoitteiden mukaisen vuorotarjonnan ja kilpailukykyisten lipunhintojen ylläpitämiseksi							
Kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetuksien tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä, uusilla järjestämismalleilla ja digitalisaatiota hyödyntämällä							Satakunnan henkilöliikenneselvityksen (2021) järjestämistapavaihtoehtojen mukaisesti
Seudullisten pyöräiliikenneverkkojen täydentäminen ja parantaminen							Mm. Kokemäenjokilaakso ja Rauman seutu

Merkittävien rahoituskohteiden tavoitteellinen suunnittelu- ja toteuttamisohjelma

	Hankekohtainen	Jatkuva	
			Organisointi, esiselvitykset ym
			Yleis- tai aluevaraussuunnittelu
			Tie- tai ratasuunnittelu
			Toteutus
			Suunnittelua ja toteutusta samanaikaisesti eri osahankkeissa

LIITE 2: Suunnitelman toimenpiteiden (luonnos 30.11.2021) perustelut ja vaikutusten arviointi

Suunnitelman toimenpiteiden perustelut ja vaikutusten arviointi

Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005), ns. SOVA-laki, sisältää säännöksen yleisestä velvollisuudesta arvioida ympäristövaikutuksia riittäväällä tavalla suunnitelmien ja ohjelmien valmistelun kuluessa, jos suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. Tämä SOVA-lain 3§ koskee myös maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista.

SOVA-laissa ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan vaikutuksia ihmisten terveyteen ja elinoloihin, vaikutuksia luontoon, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon ja luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön. Liikennesektorin suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnin näkökulma on laajempi ja se kattaa sekä SOVA-lain määrittelemät ympäristövaikutukset että muut yhteiskunnalliset vaikutukset, kuten vaikutukset saavutettavuuteen, aluekehitykseen, kilpailukykyyn, talouteen ja arjen sujuvuuteen. Viimemainitut ovat pitkälti niitä vaikutuksia ja tavoitteita, joiden vuoksi liikennejärjestelmä on olemassa ja sitä kehitetään. Ympäristövaikutukset ovat puolestaan niitä reunaehjoja, joiden sisällä tai sisälle liikennejärjestelmää tulisi kehittää.

Vaikutusten arviointia on tehty koko suunnitteluprosessin ajan mm. kohdistamalla suunnittelua ohjaavia tavoitteita ja linjauksia niihin vaikutus-/tavoitealueisiin, joihin suunnitelmalla on merkittäviä vaikutuksia (suunnitelman luku I) sekä määrittämällä tärkeimpiä konkreettisia keinoja, joilla voidaan päästä kohti haluttuja vaikutuksia (suunnitelman luku II). Tässä käsillä olevassa tekstissä kuvataan suunnitelman sisältämän toimenpideohjelman (suunnitelman luku III) perusteluja ja vaikutuksia.

Toimenpiteiden perusteluja ja vaikutuksia on kuvattu tavoitealueiden (saavutettavuus, kilpailukyky, kestävyys, turvallisuus) mukaisella jaottelulla. Jaottelu on tarkoitettu jäsentämään arviointitekstiä, em. pääotsikoiden alla käsitellään myös muita tavoitealueeseen liittyviä vaikutuksia. Arvioinnissa on keskitytty niihin vaikutuksiin, joita suunnitelmalla sen tavoitteiden ja linjausten mukaan pyritään saavuttamaan, tai joihin suunnitelman toimenpiteillä on muutoin merkittäviä vaikutuksia.

Arvioinnissa on tarkasteltu tilannetta ja vaikutuksia vuoteen 2040 mennessä olettaen, että toimenpideohjelman mukaiset toimenpiteet on toteutettu. Vuoden 2040 jälkeiselle ajalle esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia ei ole arvioitu yhtäältä siksi, että pitemmällä aikajänteellä tulevaisuuden toimintaympäristöön liittyvät epävarmuudet kasvavat ja toisaalta siksi, että liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja -toimenpiteet tullaan päivittämään useaan kertaan ennen vuotta 2040.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason suunnitelma, jossa monet toimenpiteet – varsinkin muut kuin liikenneväylien parantamishankkeet – on esitetty yleisellä tasolla tai ne ovat laajempia kehittämisteemoja, joiden tarkempi kohdistuminen määrittyy tarkemmassa suunnittelussa. Liikenneväylien parantamishankkeista suuri osa on sellaisia, joiden tarvetta ja priorisointia on tarkasteltu mm. yhteysvälikohtaisissa selvityksissä, mutta joista ei vielä ole tehty tarkempaa suunnittelua. Näin ollen myös liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi yleisempää ja perustuu pitkälle aiempaan tietoon vastaavien toimenpiteiden vaikutuksista ja niihin liittyvistä vaikutusketjuista. Yksittäisten väylähankkeiden liikenteellisiä ja ympäristövaikutuksia arvioidaan tarkemmin hankekohtaisissa suunnitteluvaiheissa, joiden perusteella tehdään päätöksiä vaihtoehtoisista ratkaisuista, suunnitelmien hyväksymisestä sekä toimenpiteistä mahdollisten negatiivisten vaikutusten vähentämiseksi.

Saavutettavuus

Tavoite: Aukkaat, työpaikat ja elinkeinot ovat kansainvälisesti, kansallisesti ja maakunnan sisäisesti hyvin saavutettavissa toimivilla liikenne- ja tietoliikenneyhteyksillä.

Saavutettavuus kuvaa ihmisten tai organisaatioiden mahdollisuutta ja helppoutta päästä tai kuljettaa tavaraa haluamaansa paikkaan tai yleisemmin saavuttaa haluttu hyödyke, palvelu, toiminto tai muu määränpää. Alueiden näkökulmasta saavutettavuus voidaan ymmärtää paikan ja siihen liittyvän liikennejärjestelmän ominaisuutena. Muutokset saavutettavuudessa heijastuvat mm. työssäkäyntialueiden toimivuuteen ja laajuuteen, työasiointiliikkumisen sujuvuuteen, tavarankuljetusten tehokkuuteen, erilaisten palvelujen saavutettavuuteen ja asukkaiden arjen sujumiseen. Nämä puolestaan heijastuvat asukkaiden, yritysten ja erilaisten palvelujen toimintaedellytyksiin ja sijoittumisvalintoihin ja sitä kautta edelleen aluekehitykseen ja -rakenteeseen sekä paikallisesti kaupunkiseutujen ja taajamien yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

Satakunnan kansainvälisen ja alueiden välisen saavutettavuuden kannalta vilkkaimpia ja tärkeimpiä suuntia ovat yhteydet Helsingin, Turun ja Tampereen suuntiin. Lisäksi sekä Satakunnan että Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta keskeisessä roolissa ovat Rauman ja Porin satamien tie- ja ratayhteydet muulle Suomeen, em. suuntien ohella myös Keski- ja Pohjois-Suomeen sekä Venäjälle. Suunnitelman toimenpiteet ylläpitävät ja parantavat erityisesti näitä yhteyssuuntia.

Sekä ratojen ja junaliikenteen että valtateiden kehittämishankkeet luovat edellytyksiä työvoiman liikkuvuudelle ja saatavuudelle ja sitä kautta erityisesti Kokemäenjokilaakson ja rannikon suuntaisten työssäkäyntiyöhykkeiden vahvistumiselle niin Satakunnan sisällä kuin maakuntarajojen yli Sastamalan ja Tampereen sekä Vakka-Suomen ja Turun suuntiin. Pohjois-Satakunnan työssäkäynnin kannalta merkittävää on myös Tampereen suunnan yhteyksien kehittäminen parantamalla Kankaanpään ja Ikaalisten välistä maantietä 261 ja järjestämällä syöttöliikennettä Parkanon rautatieasemalle.

Koronakriisin vaikutukset joukkoliikenteen matkustajamääriin, kannattavuuteen ja kaukobussiliikenteen tarjontaan ovat olleet dramaattiset ja lähivuosien suurin haaste tulee olemaan kohtuullisen vuorotarjonnan turvaaminen. Toimenpideohjelman mukainen Pori-Tampere-henkilöjunien ostoliikenteen jatko sekä Pori-Helsinki-lentoliikenteen valtionapu varmistavat Porin seudun nykytasaisen yhteystarjonnan säilymisen Tampereelle, pääkaupunkiseudulle ja Helsingin lentoaseman kautta muualle maailmaan. Toimenpideohjelmassa kehittämis- ja selvitystarpeina esitetyt Pori-Tampere-henkilöjunaliikenteen lisävuorot ja uudet seisakkeet vahvistavat osaltaan Kokemäenjokilaakson taajamanauhan kehittymistä yhtenä toiminnallisena työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alueena. Porin lentoliikenteen rahoitus turvaa Satakunnan vientivetoiselle elinkeinoelämälle elintärkeiden ulkomaanyhteyksien säilymisen.

Merkittävin saavutettavuutta parantava kehittämistoimi on Rauman radan henkilöliikenteen käynnistäminen, joka nopeuttaa Rauman yhteyksiä Tampereelle 45–60 minuuttia ja jonkin verran myös yhteyksiä Helsinkiin (vaihtoyhteyksistä riippuen 5–15 min). Junayhteydet Porista, Raumalta ja väliasemilta Tampereelle tarjoavat hyvät jatko-yhteydet myös pohjoiseen ja Keski-Suomeen.

Pitemmällä aikavälillä, aikaisintaan 2030-luvulla, Turun ja Helsingin välisen Tunnin juna -hankkeen toteuttaminen ja bussisyöttöyhteydet Rauman suunnalta siihen nopeuttaisivat Rauma-Helsinki-yhteyksiä lähes tunnin nykytilanteeseen verrattuna. Vastaavasti 2030-luvulla tai sen jälkeen mahdollisesti toteutuva Tampereen ja Helsingin välisen ratayhteyden nopeuttaminen lyhentäisi matka-aikaa Porin seudulta ja pohjois-Satakunnasta Helsinkiin arviolta noin 20 minuuttia. Näitä Satakunnan ulkopuolisia ratahankkeita ei kuitenkaan ole käsitelty tässä suunnitelmassa.

Digirata-hanke sekä ratakapasiteetin asteittainen parantaminen kohtauspaikkojen ja lisäraiteiden avulla Tampereen päästä alkaen luovat edellytyksiä henkilö- ja tavarajunakapasiteetin lisäämiseen Porin ja Rauman radoilla. Valitun vaiheittaisen kehittämisspolun onnistumiselle on tärkeää liikennetarpeiden ennakointi, ajantasaisen tilannekuvan ylläpito kehittämistarpeista ja -vaihtoehtoista sekä riittävä suunnitelmavalmius seuraavien kehittämistoimien käynnistämiseen nopeallakin aikataululla.

Länsirannikon suuntaisesti ei kulje ratayhteyttä, minkä vuoksi tieyhteyksien merkitys korostuu sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Joukkoliikenneyhteyksien kilpailukykyyn parantamiselle ei kuitenkaan ole yhtä hyviä edellytyksiä kuin ratasuunnilla. Valtatien 8 kehittämistoimet parantavat myös linja-autoyhteyksien sujuvuutta Porin ja Rauman välillä ja edelleen Turun suuntaan, mutta matka-aikojen nopeutuspotentiaali on selvästi ratoja pienempi. Suurempi vaikutus toimenpiteillä on liikenteen täsmällisyyteen ja aikataulujen pitävyyteen myös ruuhka-aikoina.

Valtakunnallisen liikenne-ennusteen (Liikennevirasto 2018) mukaan tieliikenteen kasvu vuodesta 2017 vuoteen 2040 on Satakunnan maanteiden pääväylillä (vt 2, 8 ja 12) yleisesti 12-14 %, kaupunkiseutujaksoilla jonkin verran suurempi. Muulla tieverkolla kasvuennuste on pienempi. Koska maakunnan väestömäärän ennakoitaan vastaavalla aikavälillä hieman vähenevän, tieliikenteen ennakoitu kasvu johtuu pääosin siitä, että henkilöautomatkoja tehdään nykyistä enemmän ja niiden keskipituudet ovat nykyistä suuremmat. Henkilöautoliikenteen kasvu ei luonnollisestikaan ole liikenne- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaista.

Valtateiden 2 ja 8 vilkkaimpiin osuuksiin ja liittyisiin kohdistuvat kehittämistoimet varmistavat, että tieliikenne voi kasvaa ennusteen mukaisesti ja Satakunnan tieverkon toimivuus on silti vuonna 2040 pitkälti tyydyttävällä tasolla. Vt 2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus ja eritasoliittymien parantaminen poistavat nykytilanteen suurimman pullonkaulakohdan toimivuusongelmat. Muut nelikaistaistushankkeet kohdistuvat maakunnan seuraavaksi vilkkaimpiin pääväyläverkon tiejaksoihin ja turvaavat niiden toimivuuden, vaikka liikenne kasvaisi huomattavasti ennakoitua enemmän. Toimivuushaasteita voi vuoden 2040 ennustetilanteessa ruuhka-aikoina olla lähinnä valtatiellä 2 Porin keskustan ja Meri-Porin sekä valtatiellä 8 Eurajoen ja Porin Tiiliruukin välisillä jaksoilla, joiden nelikaistaistushankkeet ajoittuvat vuoden 2040 jälkeen. Myös valtatie 12 vilkkaimmalla osuudella Huittisten keskustan kohdalla tasoliittymien toimivuus ja turvallisuus heikkenevät liikenteen kasvaessa.

Vuoteen 2040 mennessä aloitettavat valtateiden 2 ja 8 eritasoliittymä- ja nelikaistaistushankkeet lyhentävät matka-aikaa Porista Helsinkiin ja Turkuun muutaman minuutin ja vähentävät matka-ajan vaihtelua erityisesti ruuhka-aikoina. Kehittämistoimet luovat osaltaan edellytyksiä Länsirannikon ja Kokemäenjokilaakson suuntaisten työssäkäyntivyöhykkeiden vahvistumiselle ja työvoiman liikkuvuudelle.

Liikennejärjestelmän kehittämisen yhtenä tavoitteena on asumisen, työnteon ja yrittämisen sekä monipaikkaisen elämän edellytysten tarjoaminen koko maakunnassa. Keskeinen keino, jolla liikennesektori voi tavoitteeseen vaikuttaa, on valtion perusväylänpidon riittävä rahoitustaso. Toimenpideohjelmassa esitetään rahoitustason pysyvää nostamista tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen, liikenteen tarpeita vastaavan hoidon ja ylläpidon sekä pienten kustannustehokkaiden parantamistoimien joustavan toteuttamisen. Valtion väylänpidon rahoituksesta päätetään valtakunnallisesti, mutta alueen toimijoiden vaikutuskeinona on rahoitustarpeen esilläpito ja edunvalvonta. Merkittävä toimenpide on myös valtion ja kuntien joukkoliikennerahoituksen turvaaminen tasolla, joka mahdollistaa joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten asettamien palvelutasotavoitteiden mukaiset välttämättömät työ-, opiskelu- ja asiointiyhteydet keskusten välillä. Väylänpidon ja joukkoliikennerahoituksen tasolla on tasa-arvoaikutuksia, koska niukan rahoituksen tilanteessa palvelutasosta tingitään ensin vähäliikenteisimmillä yhteyksillä ja alueilla.

Kaupunkialueiden ja taajamien sisäisen saavutettavuuden kannalta tärkeimpiä kysymyksiä ovat palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen vaikuttavat päätökset. Ne määrittävät, miten helposti työpaikat, oppilaitokset ja palvelut ovat saavutettavissa myös muulla tavalla kuin henkilöautolla, miten helppoa ja kustannustehokasta joukkoliikenneyhteyksien järjestäminen on ja miten vahvaa asukkaiden arjen henkilöautoriippuvuus on. Toimenpideohjelmassa on esitetty yleisellä tasolla yhdyskuntarakenteen ohjaaminen jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin alueelle ja lähialueiden piiriin, mutta ei ole käsitelty tarkemmin liikennesektorin keinovalikoiman ulkopuolelle jääviä toimenpidetarpeita.

Tärkeimpiä liikennesektorin keinoja paikallisen saavutettavuuden parantamiseksi ovat turvallisten jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien toteuttaminen ja joukkoliikennepalvelujen järjestäminen. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole käsitelty tarkemmin kuntien sisäisiä kysymyksiä, vaan esitetty yleisellä tasolla keskeiset liikennetoimenpiteet asukkaiden arkisaavutettavuuden parantamiseksi. Jalankulun olosuhteita parantaa lähiympäristöjen viihtyisyyden, turvallisuuden ja esteettömyyden kohentaminen. Arkimatkojen tekoa pyörällä helpottaa pää- ja seutureitistön kehittäminen ja paikallisten yhteyspuutteiden poistaminen. Kuntien ja valtion riittävä rahoitus paikallisen ja seudullisen joukkoliikenteen palvelutason ylläpitoon takaa sen, että arjen matkat ovat mahdollisia ilman autoakin.

Koulu-, sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksilla, jotka jakautuvat kuntien, valtion ja tulevien hyvinvointialueiden väliin, varmistetaan kaikille asukkaalle välttämättömät matkat iästä, liikkumiskyvystä ja terveydentilasta riippumatta. Henkilökuljetusten tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä, uusilla järjestämismalleilla ja digitalisaatiota hyödyntämällä ei vaadi rahaa, vaan säästää yhteyskunnan kustannuksia, mutta vaatii toteutuakseen hallintorajat ylittävää yhteistyötä ja uusia toimintatapoja.

Saavutettavuustavoitteessa mainitut tietoliikenneyhteydet on tunnistettu erittäin tärkeiksi sekä itsessään että entistä tärkeämpänä osana liikennejärjestelmää mm. ajoneuvoissa, erilaisissa liikenteen palveluissa sekä liikenteen ja väylänpidon ja ohjausjärjestelmissä. Toimivat tietoliikenneyhteydet ovat myös aivan keskeisessä roolissa mahdollistamassa erilaisia etätöiden, -yhteydenpidon ja -palvelujen muotoja, jotka heijastuvat suoraan liikkumisen tarpeisiin ja tapoihin. Tietoliikenneyhteyksien kehittämistoimia ei suunnitelmassa kuitenkaan ole käsitelty enempää, vaan keskitytty valtion ja kuntien liikennehallinnon käsissä olevaan toimenpidevalikoimaan.

Kilpailukyky

Tavoite: Sujuvat ja tehokkaat kuljetusyhteydet ja terminaalit sekä toimivat logistiset ja digitaaliset palvelut vahvistavat Satakunnan elinvoimaa.

Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden ja -linjausten mukaisesti suunnitelman kehittämistoimissa painottuvat vahvasti elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet. Tieliikenteen sujuvuus, ratojen kapasiteetti sekä kuljetusyksiköiden kokoon vaikuttavat tekijät – ratojen kantavuus ja liikennepaikkojen pituus, tieverkon paino- ja kokorajoitukset sekä meriväylien syvyys – vaikuttavat kuljetuskustannuksiin ja sitä kautta erityisesti teollisuuden ja satamien kilpailukykyyn. Satakunnan kuljetusyhteyksien suurimmat kehittämistarpeet liittyvätkin maanteiden pääväylien liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, vähäliikenteisen tieverkon kuntoon ja hoitoon sekä ratojen kantavuuteen ja kapasiteettiin. Satakunnan elinkeinoelämän kilpailukykyyn näkökulmasta tärkeitä ovat myös edellä saavutettavuuskohdassa käsitellyt henkilöliikenneyhteydet.

Päätieverkolla raskasta liikennettä sujuvoittavia uusia eritasoliittymiä tai nykyisten parantamistoimia on esitetty vuoteen 2040 mennessä erityisesti kohteisiin, joissa on paljon kääntyvää raskasta liikennettä ja/tai joissa turvallisuus ja sujuvuus vaativat nykyisin alle 80 km/h nopeusrajoitusta. Myös pienempiä lähivuosille ohjelmoituja parantamistoimia on esitetty moniin raskaalle liikenteelle tärkeisiin liittyimiin ym. kohteisiin.

Jo edellä saavutettavuuskohdassa kuvattu perusväylänpidon riittävä rahoitus on edellytys sille, että maanteiden kunto ja hoito pysyvät pitkällä aikajänteellä tasolla, joka mahdollistaa metsä- ja botalouden sekä alkutuotannon kuljetusten hoitamisen kustannustehokkaasti ilman kelirikkoa, painorajoituksia ja talvisään aiheuttamia katkoja.

Raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen ja niiden yhteyteen sijoittuvien kuljettajapalvelujen saatavuus on noussut yhä suuremmaksi ongelmaksi myös Satakunnassa. Taustalla on mm. raskaan liikenteen lepoaikasääntelyn kiristyminen samaan aikaan kun maantieverkon levähdysalueita on vähennetty ja kuntien katuverkoilla on yhä enemmän rajoitteita raskaan liikenteen pysäköinnille. Toimenpideohjelmissa ongelmaa helpottamaan on esitetty 1-2 kohteen kehittämistä valtion tuella. Yhtä tärkeää tai jopa tärkeämpää on toimenpideohjelman mukaisesti varautua ja luoda edellytyksiä yksityisten levähdysaluepalvelujen syntymiseen sekä raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen tarjontaan mm. kuntien kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa.

Raskaan tavaraliikenteen kuljetuskustannuksiin vaikuttaa oleellisesti se, miten suuria lastikokoja kuljetuksissa voidaan käyttää. Rautateillä valtakunnallisena tavoitteena on 250 kN akselipaino koko eteläisen Suomen raskaan tavaraliikenteen rataverkolla, mikä parantaa erityisesti transitoliikenteen ja raskaan metsä- ja kemianteollisuuden kuljetusten kilpailukykyä. Satakunnasta raskaan tavaraliikenteen verkkoon kuuluvat sekä Rauman että Porin radat. Porin radalla yhtenäinen 250 kN akselipaino vaatii vielä akselipainojen korottamista toimenpideohjelman mukaisesti väleillä Kokemäki-Harjavalta ja Mäntyluoto-Tahkoluoto. Hankkeet parantavat samalla Porin sataman kilpailukykyä raskaan tavaraliikenteen kuljetusreitillä.

Elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja -virrat voivat vaihdella nopeastikin mm. talouden suhdanteissa, vientireiteissä tai tuotantolaitoksissa tapahtuvien muutosten myötä. Yksiraiteisten Porin ja Rauman ratojen kapasiteetti on nykyisin tehokkaassa käytössä ja varsinkin välillä Tampere-Kokemäki-Pori on vapaata kapasiteettia vain yksittäisille lisäjunille. Jatkossa kapasiteettitarve Tampereen päässä on todennäköisesti kasvamassa Tampereen seudun lähiliikenteen kehittämisen myötä. Digirata-hanke ja ratakapasiteetin asteittainen parantaminen Tampereen päästä lähtien luovat edellytyksiä tavarajunatarjonnan lisäämiseen kuljetustarpeiden mukaisesti. Harjavallan suurteollisuutta palvelevan ratapihan sekä Kokemäen aseman ja raakapuun kuormauspaikan kehittämistoimet puolestaan parantavat jo nykyisten kuljetusten kustannustehokkuutta ja turvallisuutta.

Satakunnan elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta erittäin tärkeitä ovat myös henkilöliikenneyhteydet, erityisesti työvoiman saatavuus sekä joukkoliikenneyhteydet pääkaupunkiseudulle ja Helsingin lentoaseman kautta muualle maailmaan. Niitä on käsitelty edellä saavutettavuuskohdassa.

Mm. Satakunnan maakuntastrategiassa matkailu ja muu elämystalous on tunnustettu yhdeksi maakunnan kehittämisen kohteeksi. Tunnettujen kohteiden ja tapahtumien, kuten Vanhan Rauman ja Pori Jazz -tapahtuman lisäksi maakunnassa, erityisesti Pohjois-Satakunnassa, on viime vuosina panostettu luontomatkailun kehittämiseen. Toimiva liikennejärjestelmä palvelee kokonaisuudessaan myös matkailua, mutta erityisesti matkailun kehittämistä tukevia toimenpiteitä ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien ylläpito muualta Suomesta myös kesäaikaan ja viikonloppuisin, matkailun matkaketjujen tunnistaminen ja niiden kehittämistoimien pilotointi, Kokemäenjokilaakson pyöräilyreitistön kehittäminen sekä Lauhanvuori - Hämeen kangas UNESCO Global Geopark pyöräreitistön opastuksen toteuttaminen.

Kestävyys

Tavoite: Kestävät liikkumis- ja kuljetusmuodot ja käyttövoimat ovat kustannustehokkaita ja vetovoimaisia. Maankäyttöraatkaisut tukevat kestävää liikennejärjestelmää.

Moottoriliikenne tuottaa merkittävän osan Suomen ja maailman CO₂-päästöistä. Tällä hetkellä liikennejärjestelmän isoin ja akuutein ympäristöhaaste onkin ilmastotavoitteiden saavuttaminen. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt on puolitettava vuoteen 2030 mennessä verrattuna 2005 tilanteeseen ja pitemmällä aikavälillä koko liikennejärjestelmästä on tehtävä hiilineutraali.

Liikenteen CO₂-päästöjen määrä riippuu käytössä olevista liikennevälineistä, niiden käyttövoimista ja yksikkökulutuksesta sekä ajetuista liikennesuoritteista. Lukuisten selvitysten perusteella on täysin selvää, että päästöjä ei pystytä vähentämään riittävästi yksittäisillä toimenpiteillä, vaan vaaditaan vaikuttamista kaikkiin näihin tekijöihin laajalla toimenpidevalikoimalla.

Vähäpäästöisempiin ja kokonaan fossiilittomiin polttoaineisiin sekä vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoteknologioihin siirtyminen tapahtuu pitkälti kansainvälisten ja kansallisten päätösten sekä markkinoiden ohjaamina. Toimenpideohjelmassa on esitetty tärkeimpiä alueen omia vaikuttamiskeinoja, kuten siirtyminen kuntien ja valtion omista ajoneuvoissa ja tilaamassa liikenteessä (mm. linja-autoliikenteessä) vähäpäästöiseen kalustoon ja polttoaineisiin, yritysten kannustaminen vähäpäästöisempään työkone- ja kuljetuskalustoon mm. julkisten urakoiden kautta, tarvittavien edellytysten luominen sähköautojen julkisen latausverkon kehittämiselle sekä varautuminen uusien käyttövoimien kehityksen vaatimaan jakelu- ym. infrastruktuuriin. Liikennesektorin ulkopuolinen keino on paikallisen biopolttoaineiden tuotannon edistäminen, mikä samalla tukee alueen elinkeinoelämää.

Lyhyellä tähtäimellä vaikuttavin keino vähentää päästöjä tuottavan moottoriliikenteen suoritetta (ajokilometrejä) on vaikuttaa liikkumistarpeeseen. Korona-aika on osoittanut, että etätyön, -neuvottelujen ja -palvelujen avulla on mahdollista vähentää merkittävästi pakollista liikkumistarvetta. Niiden edellytyksiä voidaan parantaa toimenpideohjelmassa esitetyillä liikennesektorin ulkopuolisilla toimilla, kuten julkisten ja yksityisten työpaikkojen sopimilla etätyö- ja matkustuskäytännöllä, julkisilla ja yksityisillä sähköisillä palveluilla sekä toimivilla ja kattavilla tietoliikenneyhteyksillä. Kuljetussuoritteeseen voidaan vaikuttaa suosimalla julkisissa hankinnoissa paikallisia lähituotteita hankintalain reunaehtojen puitteissa. Laajemmassa mitassa kuljetussuoritetta voidaan vähentää ja samalla lisätä kustannustehokkuutta mm. parantamalla reittioptimointia, ajoneuvojen ja pakkausten täyttöastetta sekä häiriötilanteiden hallintaa digitalisaation keinoin.

Autoliikenteen päästöjen näkökulmasta toimenpideohjelmassa esitetty joukkoliikenteen palvelutason varmistaminen ja parantaminen valtion ja kuntien rahoituksella on tärkeää erityisesti paljon kilometrisuoritetta aiheuttavilla pitkillä, ison matkustuskysynnän yhteysväleillä Helsinkiin, Turkuun ja Tampereelle. Lähivuosien realistinen tavoite lienee se, että joukkoliikenteen matkustusosuus palautuu korona-ajan matkustajamääräromahdusta edeltäneelle tasolle. Se vaatii ainakin väliaikaisesti aiempaa enemmän yhteiskunnan tukea, ilman sitä joukkoliikenteen palvelutaso ei palaudu eikä pysy tavoitteen mukaisella vetovoimaisella tasolla.

Infrastruktuuriin parantamishankkeet eivät ole ratkaisu lyhyen aikavälin ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, koska liikenneväylien rakentaminen ja parantaminen aiheuttavat runsaasti kasvihuonekaasupäästöjä, joiden aiheuttaman hiilivelan nollautuminen vie vuosia tai vuosikymmeniä silloinkin, kun hanke aikaansaa päästövähennyksiä itse liikenteessä. Pitemmällä aikajänteellä on kuitenkin oleellista rakentaa liikenneinfrastruktuuria, joka luo edellytykset kestävien liikkumistapojen kasvulle.

Joukkoliikenteen tehokkaaseen järjestämiseen ja matkustajamäärien kasvattamiseen on perusteltua panostaa erityisesti siellä, missä matkustuskysyntä on suurta. Joukkoliikenteen kasvua tukevia infratoimenpiteitä ovat erityisesti ratojen kehittämistoimenpiteet. Toimenpideohjelman mukainen Pori-Tampere-radon vaiheittainen kehittämissuunnitelma on kustannustehokas tapa luoda vähitellen ratainfra tarjoomia edellytyksiä junayhteyksien parantamiselle. 20 vuoden aikajänteellä Satakunnan junayhteydet Helsinkiin voivat nopeutua merkittävästikin, mutta vaikuttavimmat ratojen kehittämistoimenpiteet kohdistuvat suurelta osin maakunnan ulkopuolelle ja ovat erittäin kalliita (Turun tunnin juna, Tampere-Helsinki-nopeutus).

Suunnitelman mukaiset investoinnit jalankulkuolosuhteiden ja pyöräilyverkon kehittämiseen tukevat kestävämpää ja samalla turvallisempaa ja terveellisempää liikennettä erityisesti kaupunkiseuduilla ja taajamissa, joissa suurin osa satakuntalaisten arkimatkoista tapahtuu. Pitemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen kehittäminen on kriittinen tekijä sille, kuinka usein ja usealla on arkimatkoillaan mahdollisuus muuhunkin kuin henkilöauton käyttöön. Yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehittäminen määrittää, ovatko matkanpituudet jalankulkuun tai pyörämatkoihin kannustavia. Yhdyskuntarakenne luo myös reunaehdot kustannustehokkaiden joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen. Erilaiset kevyet sähköiset ajoneuvot voivat tulevaisuudessa muodostaa nykyistä laajemmin henkilöauton, joukkoliikenteen ja omin lihasvoimin liikkumisen väliin sijoittuvan uuden kulkutavan, joka muuttaa perinteisiä liikkumistottumuksia.

Niin kauan kuin henkilöautoliikenne perustuu fossiiliin polttoaineisiin, henkilöautoliikennettä nopeuttavat tiehankkeet ovat ilmastotavoitteiden kannalta negatiivisia toimenpiteitä. Ne parantavat henkilöauton kilpailukykyä suhteessa vaihtoehtoihin kulkutapoihin, houkuttelevat entistä useammin entistä pitempien automattojen tekemiseen ja mahdollistavat liikennemäärien kasvun entisestään. Tällaisia ovat erityisesti toimenpideohjelman nelikaistaistushankkeet, joiden myötä nopeusrajoitus nousee 120 kilometriin tunnissa. Myös lentoliikenteen ostaminen ja tukeminen on ilmastotavoitteiden vastaista ennen kuin lentoliikenne on fossiilivapaa. Sähkölentokoneiden arvioidaan tulevan kaupalliseen liikenteeseen 5-10 vuoden aikajänteellä, aluksi Pori-Helsinki-välin tyyppisille pienille koneille soveltuville lyhyille reiteille.

Uusien liikenneväylien rakentaminen ja nykyisten väylien merkittävä parantaminen aiheuttaa lähes aina paikallisia haittoja luonnonympäristölle. Hankkeilla voi myös olla merkittäviä vaikutuksia maisemaan tai kaupunkiympäristöön. Toisaalta hankkeiden yhteydessä toteutetaan usein pohjavesi-, melu- ja tärinäsuojauksia, jotka vähentävät liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Yksittäisten suunnitteluhankkeiden paikallisia ympäristövaikutuksia arvioidaan tarkemmin hankekohtaisissa suunnitelmissa ja YVA-prosesseissa, joiden perusteella tehdään päätöksiä suunnitelmien hyväksymisestä ja toimenpiteistä mahdollisten haittojen vähentämiseksi. Mahdollisesti merkittäviä paikallisia ympäristövaikutuksia on toimenpideohjelman hankkeista ainakin kokonaan uusilla tielinjauksilla, nelikaistaistus- ja kaksoisraidehankkeilla, mahdollisilla rataoikaisuilla sekä uusilla eritasoliittymillä maisemallisesti näkyvillä paikoilla.

Uusien väylähankkeiden suunnittelussa on myös huolehdittava siitä, että ne eivät uhkaa tärkeitä luontoalueita tai katkaise tärkeitä ekologisia yhteyksiä. Hyvää taustatietoa väylähankkeiden suunnittelulle tarjoaa Satakunnan viherrakenneselvitys (2021), jossa on määritetty Satakunnan tärkeimmät luontoalueet ja ekologiset viherkäytävät.

Turvallisuus

Tavoite: Turvallinen, terveellinen ja ympäristön huomioon ottava liikennejärjestelmä.

Tieliikenteen turvallisuuden parantamisessa on erittäin tärkeässä roolissa tiedotukseen, valistukseen ja kasvatukseen keskittyvä kuntien ruohonjuuritason liikenneturvallisuustyö, jota koordinoivat kuntien ja ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyöryhmät. Kytkemällä liikenneturvallisuustyöhön myös terveellisten liikkumistottumusten edistämisen vaikutetaan samalla ihmisten hyvinvointiin. Liian vähäinen arkiliikunta seurauksineen on yksi asukkaiden hyvinvoinnin, kansanterveyden ja julkistalouden isoista ongelmista¹. Useimmille meistä arkimatkojen kulkeminen jalan tai pyörällä on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi. Omin jaloin tehdyt matkat tukevat myös toimintakyvyn ylläpitoa väestön ikääntyessä.

Päätieverkolla merkittävimmän turvallisuusongelman muodostavat kohtaamisonnettomuudet, joiden seuraukset ovat aina vakavia. Niiden vähentämiseksi vaikuttavin toimenpide on ajosuuntien erottaminen toisistaan. Toimenpideohjelma sisältää valtateiden 2 ja 8 pitkät nelikaistaistushankkeet väleillä Ulvila-Harjavalta, Unaja-Rauma-Eurajoki ja Hyvelä-Söörmarkku, jotka turvaavat huomattavan osan maakunnan vilkkaimmasta pääväyläverkosta. Pääväylien turvallisuutta lisätään myös lukuisilla vaarallisten liittymien parantamistoimilla. Tulevaisuudessa entistä suuremmissa roolissa on autojen vakiovarusteina yleistyvien kuljettajien automaattisten tukijärjestelmien vaatima liikenneinfrastruktuurin hoito ja ylläpito, kuten teiden reunaviivojen ja liikennemerkkien näkyvyys.

Kaupungeissa ja taajamissa pääosa onnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista on jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, mikä korostaa turvallisten jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden ja autoliikenteen rauhoittamisen tarvetta. Pyöräilijöille tapahtuu myös paljon yksittäisonnettomuuksia, jotka eivät näy onnettomuustilastoissa. Suunnitelman mukainen kasvava panostus jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamiseen ja parantamiseen parantaa turvallisuutta. Paremmat olosuhteet myös lisäävät kävelyä ja pyöräilyä ja vaikuttavat siten myönteisesti ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Tehokas keino pyöräilyonnettomuuksien vakavien seurausten lieventämiseksi on pyöräilykypärän käyttö. Liikenneturvallisuustyössä onkin isossa roolissa panostus pyöräiliikenteen ja uusien kevyiden sähköajoneuvojen turvallisen liikennekulttuurin edistämiseen.

Liikenneturvallisuutta parantaa myös kuntien ja valtion rahoitus liikenneturvallisuussuunnitelmissa tarkemmin määriteltäviin pieniin tehokkaisiin liikenneverkon turvallisuustoimenpiteisiin. Jatkuvan etenemisen kohti turvallisempaa liikennejärjestelmää varmistaa osaltaan se, että kunnat ja valtio ottavat käyttöön auditointimenettelyjä ym. käytäntöjä, joilla varmistetaan liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen kaikissa liikenne- ja maankäyttösuunnitelmissa.

Rataverkolla merkittävin turvallisuusinvestointi on koko maan kulunvalvontajärjestelmän uusiminen (Digiratahanke), jonka pilottikohteena ovat Porin ja Rauman radat. Toinen rataverkon turvallisuutta merkittävästi parantava toimenpidekokonaisuus on tasoristeysten vähentäminen ja turvaaminen. Pori-Tampere-radalla parhaillaan käynnissä olevaa tasoristeysten poistohanketta laajennetaan poistamalla ja turvaamalla tasoristeyskäytävää myös Porin ja Mäntyluodon välisellä rataosuudella sen peruskorjaushankkeen yhteydessä. Hankkeiden jälkeen Tampereen ja Mäntyluodon välille jää edelleen joitakin tasoristeyskäytäviä, joiden vähentäminen on toimenpideohjelmassa jatkohankkeena.

Asuinympäristön viihtyisyyteen, eri väestöryhmien tasavertaisiin liikkumismahdollisuuksiin ja terveellisesti omin lihasvoimin liikkumisen houkuttelevuuteen vaikuttavat erityisesti jalankulkuympäristöjen olosuhteet. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole käsitelty tarkemmin kuntien sisäisiä kysymyksiä, mutta esitetty yleisellä tasolla toimenpiteenä kaupunkien ja taajamien jalankulkuympäristöjen viihtyisyyden, turvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen.

¹ Satakuntalaisten liian vähäisestä liikkunnasta ja fyysisestä aktiivisuudesta syntyvät kustannukset yhteiskunnalle ovat 125-290 miljoonaa euroa vuodessa (lähde: <https://www.olympiakomitea.fi/olympiakomitea/liikuntapolitiikka/liikkumattomuuden-kustannukset/>, 23.11.2021).

	Kust.M€	Huom!	Saavutet- tavuus	Kilpailu- kyky	Kestä- vyys	Turval- lisuus
Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2						
Radat						
Pori-Mäntyluoto perusparannus sekä tasoristeysten turvaaminen ja poisto	23					
Mäntyluoto-Tahkoluoto perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin		Kust. riippuvat ratasillan tmp-tarpeista				
Kokemäki-Harjavalta-rataosan kantavuuden nosto 25 tonniin	2,5	Tre-Mäntyluoto-välin puuttuva osuus				
Tampere-Pori-Mäntyluoto tasoristeysten poistohankkeiden jatko		Jäljelle jääneiden tasoristeysten poisto				
Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoille		Digiratapilotti 2025-2026				
Tampere-Kokemäki lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)		Ensi vaiheen tarpeet Treen päässä				
Kokemäki-Pori ja Kokemäki-Rauma lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)		Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset				
Pori-Tampere-radnan nopeustason nosto (lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä)		Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset				
Harjavallan ratapihan kehittäminen	1,7					
Puutavaraterminaalit: seudullinen selvitys ja Kokemäen terminaalin kehittäminen						
Valtatie 2						
Vt2 Kaanaan eritasoliittymä	20	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt2 Rieskalan eritasoliittymä	7					
Vt2 Rieskala-Ulasoori ohituskaistat tai nelikaistaistus (Pori)	5 / 13	Ohituskaistat 5 M€, nelikaistaistus 13 M€				
Vt2 Uusiniityn eritasoliittymä (Pori)	7					
Vt2 Ulasoorin eritasoliittymä (Pori)	9					
Vt2 Korpi-Ulasoori nelikaistaistus (Pori)	7	Ei sisällä Ulasoorin etl:n kustannusta				
Vt2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki-Korpi ja Tikkulan etl:n parantaminen	60					
Vt2 parantaminen Ulvilan kohdalla	50	Friitalan etl-järjestelyt ja sillan uusiminen				
Vt2 Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaiteet	6					
Vt2 Ulvila-Harjavalta nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60					
Vt2/vt12 Raijolan eritasoliittymä (Huittinen)	7					
Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	10,4	Vt2/12 etl parant. ja Sahkon liitt. porrastus				
Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat	Kust.M€	Huom!				
Vt8/mt272 Pohjoisen satamatien eritasoliittymä	10	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt8 Hyvelä-Söörmarkku uusi tielinjaus 2+2 kaistaa	35	Uusi tielinjaus				
Vt8 Laani-Hyvelä nelikaistaistus	18	Väli Korpi/Tikkula-Hyvelä				
Vt8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja vt8 Tiiliruukki-vt 2 nelikaistaistus	18	Toteutustavoite vt2/8 hankkeen yhteydessä				
Vt2/vt8 yhdistävä tie ja vt8 eritasoliittymä	28	Maantie- tai katuhanke				
Vt8 Luvia-Tiiliruukki nelikaistaistus ja eritasoliittymät (Niittumaa, Hangassuo, Luvia)	60					
Vt8 Eurajoki-Luvia nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt8/vt12 Rauman eritasoliittymän uusiminen	10	Sillan uusiminen, ramppijärjestelyt				
Vt8 Rauma-Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys	40					
Vt8 Unaja-Rauma nelikaistaistus	8					
Vt8 Unajan eritasoliittymä ja mt 1960 uusi linjaus	15	Kustannusennuste on arvioitu				
Mt 272 Porin pohjoisen satamatien jatke vt8 -> vt23	8	Kustannusennuste on arvioitu				
Rauman sataman Järviluodon laajennusalueen katu- ja ratayhteydet		Katu- ja ratayhteyksien tarve ja aikataulu				
Muut maantiet ja kadut	Kust.M€	Huom!				
Perusväylänpidon rahoitustason nosto riittävälle tasolle						
Vt 11 Suosmeren eritasoliittymä (Ulvila)	10	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt 23 Noormarkun eritasoliittymät (2 kpl)	20	Kustannusennuste on arvioitu				
Joukkoliikenne ja pyöräily	Kust.M€	Huom!				
Valtion tuki Porin lentoliikenteelle		Junan ja bussin matka-aika Pori-Hki yli 3 h				
Pori-Tre-henkilöjunien ostoliikenteen jatko ja kehittäminen uudella kaudella 2022-30		Keh.tarpeina mm. lisälähdöt ja liikenne Yyteriin				
Rauma-Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen 2024 alkaen		Syöttöyhteydet Pori-Tampere-juniin				
Seisakkeiden parantaminen (Kmäki, Hvalta) ja rakentaminen (Rauma, Ejoki, Eura)	3					
Kuntien ja valtion joukkoliikenne- ja pyöräilyrahoituksen turvaaminen palvelutasotavoitteiden mukaisen vuorotarjonnan ja kilpailukykyisten lipunhintojen ylläpitämiseksi						
Kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetuksien tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä, uusilla järjestämismalleilla ja digitalisaatiota hyödyntämällä		Satakunnan henkilöliikenneselvityksen (2021) järjestämistapavaihtoehtojen mukaisesti				
Seudullisten pyöräliikenneverkkojen täydentäminen ja parantaminen		Mm. Kokemäenjokilaakso ja Rauman seutu				

Merkittävien rahoituskohteiden suhde tavoitealueisiin

	Positiivinen
	Ei isoa vaikutusta
	Ristiriitainen