

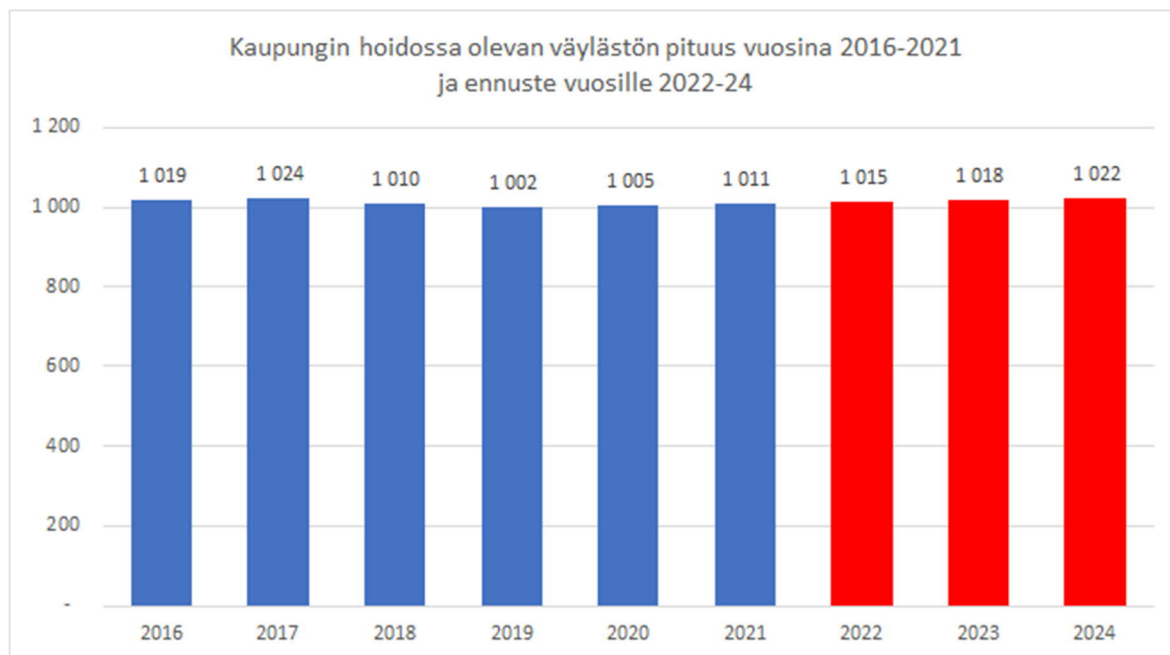
Talousarvion prosessikuvaus, Infran kunnossapito

Tilannekuva

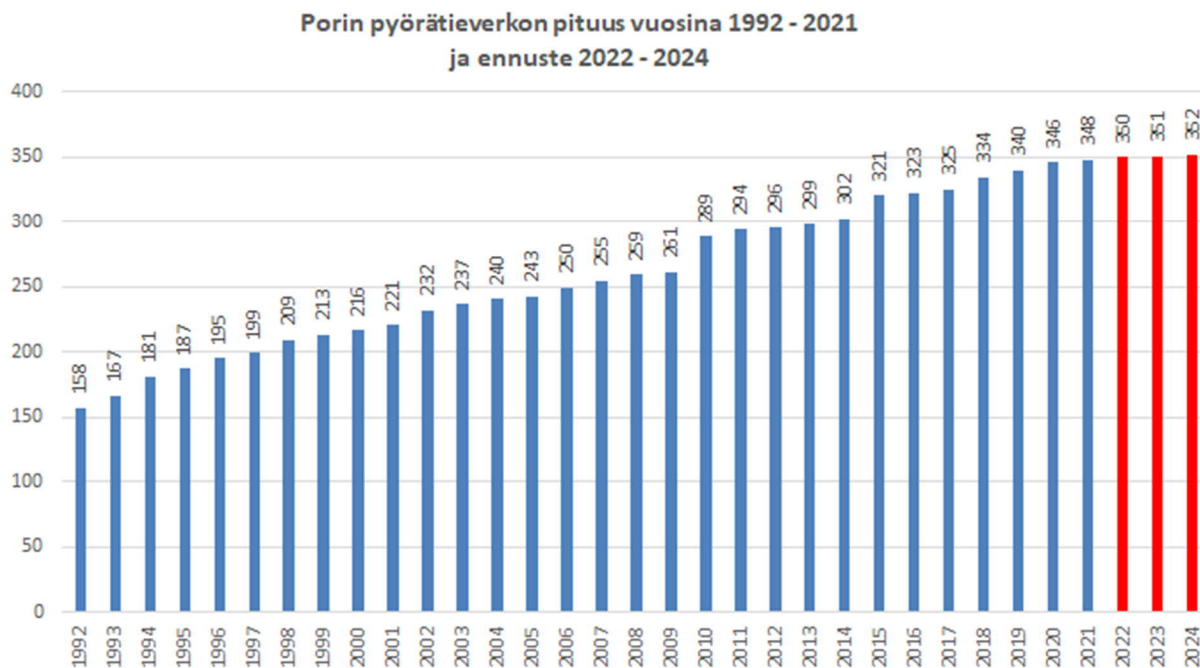
Liikenneväylät

Liikenneväylien hoito jaetaan ajoratojen osalta kolmeen kunnossapitoluokkaan (I, II ja III) liikenteen määrän, laadun ja tarpeen mukaan. Etusijalla ovat pääväylät ja joukkoliikenteen reitit. Päätöksen kunnossapitoluokista tekee Porin kaupungin Tekninen lautakunta.

Vuoden 2021 lopussa kaupungilla oli huollettavanaan yli 1 000 kilometriä erilaisia väyliä, joista katuverkkoa oli noin 620 kilometriä, pyöräteitä noin 280 kilometriä ja yksityisteitä hieman yli 100 km.



Kuva 1. Kaupungin hoidossa olevan väylästäön pituus kilometreinä vuosina 2016-2021 sekä ennuste vuosille 2022-24.



Kuva 2. Porin pyörätieverkon pituus kilometreinä vuosina 1992-2021 sekä ennuste vuosille 2022-24. Osa pyöräteistä on valtion omistuksessa ja hoidossa.

Porissa on erittäin hyvät mahdollisuudet niin kävelyyn kuin pyöräilyynkin. Maasto on tasaista, kaupunkirakenne tiivis ja väylästä kattava. Porin kävely- ja pyörätieverkon pituus on yli 340 km, minkä lisäksi verkkoa täydentävät lukuisat puistokäytävät sekä luonto- ja ulkoilureitit mm. Kirjurinluodossa, Isomäessä ja Yterterissä.

Pori on pitkään kehitetty kävelyn ja pyöräilyn huomioivana promenadikaupunkina. Pyöräilyn ja kävelyn asemaa on pyritty vahvistamaan mm. kaupunkisuunnitteluprojekti Promenadi-Pori myötä. Vuonna 1977 Poriin perustettiin Suomen ensimmäinen asemakaavalla vahvistettu kävelykatu. "Kävis" onkin yksi Suomen toimivimpia kävelykatuja.

Porin kaupunki on jo pitkään osallistunut valtakunnalliseen Yhdyskuntatekniset palvelut-tutkimukseen, jossa asukkailla kysyttiin mielipidettä muun muassa katujen ja puistojen kunnosta. Pori sai vuonna 2021 liikennealueiden ylläpito- mittarin keskiarvoksi 3,09. Mittarin keskiarvo on pysynyt lähes samana viiden vuoden tarkastelujaksolla vuosina 2016-2021. Vertailukaupunkeihin nähden Pori on sijalla 21, kun tutkimukseen osallistui 22 kaupunkia. Katuvalaistus-mittarin keskiarvoksi Pori sai 3,50 ja keskiarvo on tasaisesti noussut vuodesta 2016 lähtien. Muihin kaupunkeihin verrattuna Pori on kuitenkin katuvalaistus-mittarin osalta edelleen selvästi viimeisellä sijalla. Porissa heikoimman arvosanan 2,45 sai asuinkatujen kunto.

Syksyllä 2019 tehtiin koko katuverkolle kuntokartoitus, jossa tarkistettiin katuverkon ja jalankulku- ja pyöräteiden rakenteellinen kunto tehtävään erityisesti kehitetyllä mittaajoneuvolla. Kartoituksen tulosten perusteella muodostettiin katuverkolle viisiportainen kuntoluokitus Suomen Kuntaliiton mallin mukaisesti sekä laskettiin korjausvelka. Yhteenvetona kuntokartoituksesta voidaan todeta seuraavaa:

- Pääkatujen kunto on pääosin hyvä ja erittäin huonokuntoisia jaksoja on vähän
- Kokoojakaduista ainoastaan 50 % on hyvässä kunnossa ja huonokuntoisia kokoojakatuja on noin 30 km
- Tontti- ja asuinkatuja on paljon ja niistä lähes 30 % on huonokuntoisia

- Kevyenliikenteen väylien korjaustarve on suuri. Huonokuntoisia kevyenliikenteen väyliä on 68 km ja erittäin huonokuntoisia 18 km.

Vuonna 2019 katuverkon korjausvelka oli yhteensä noin 29 M€. Väylien peruskorjaamisen lopettaminen tarkoittaisi väylien rakenteellisten puutteiden lisääntymistä sekä puutteiden aiheuttamien korjauskustannusten ja -velan kasvua. Katuverkon peruskorjauksilla on siten merkittävä vaikutus myös käyttötalouden kunnossapitokustannuksiin. Ilman peruskorjauksia korjausvelka kasvaisi kymmenessä vuodessa yli kaksinkertaiseksi. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttäisi, että katuja ja kevyenliikenteen väyliä peruskorjattaisiin vuosittain yhteensä noin 20 km:n matkalta ja vuosibudjetin tulisi olla noin 9 M€, josta noin 1,1 M€ tulisi kohdistua jalankulku- ja pyöräteiden perusparantamiseen.

Koska korjausvelkalaskelma tehdään viiden vuoden välein, korjausvelkaa ei ole mahdollista eikä järkevää ottaa lyhyen tähtäimen mittariksi. Pitkän tähtäimen mittarina se on toimiva ja tavoitteena on hidastaa ja pysäyttää korjausvelan kasvu kymmenen vuoden sisällä investoimalla katuverkon ja jalankulku- ja pyöräteiden peruskorjauksiin, turvaamalla riittävä rahoitus uudelleenpäälystyksiin ja kuivatuksen parantamiseen sekä rakentamalla kaikki uudiskohteet laadukkaasti riittäväillä rakennekerroksilla. Rahoituksen lisäksi avainasemassa on myös infran suunnittelun ja rakennuttamisen henkilöresurssien turvaaminen.

Pääkatuverkko rakentuu pääosin valmiiksi Pohjoisväylän valmistuttua vuoden 2022 aikana. Tulevina vuosina uusien katujen rakentaminen painottuu pääasiassa asunto- ja teollisuusalueiden katuihin mahdollistaen hallitun tonttituotannon. Enenevässä määrin investoinnit kohdistuvat tulevaisuudessa olemassa olevan infran perusparantamiseen korjausvelan kasvun hillitsemiseksi. Tulevaisuuden haasteena ovat katuverkon ja siltojen kunnan heikkeneminen sekä mittava perusparannustarve. Perusparannusten ohjelmointi tulee tehdä suunnitelmallisesti ja tutkimuksiin perustuen.

Viheralueet

Kaupungin ylläpitämät julkiset viheralueet tarjoavat palveluita kaikille asukasryhmille. Julkisten viheralueiden tavoitteena on lisätä myös kaupungin vetovoimaa matkailukohteena.

Porissa on rakennettuja puistoja, niittyjä ja maisemapeltoja sekä liikenneviheriöitä noin 500 hehtaarin alueella. Puistojen ja viheralueiden kunnossapito perustuu valtakunnalliseen hoitoluokitusmalliin.

Viheralueilla toimitaan kestävä kehityksen keinoin tavoitteena viihtyisä, turvallinen ja monimuotoinen asuin ympäristö sekä monipuoliset palvelut eri asukasryhmille. Porissa on julkiseen käyttöön tarkoitettuja rakennettuja puistoja, maisemapeltoja ja niittyjä, taajamametsiä ja liikenneviheralueita.

Pori on perinteikäs puistojen kaupunki, vanhimmat puistot on perustettu 1800-luvulla. Näyttävämpinä esimerkkeinä mainittakoon Kirjurinluoto, Raatihuoneenpuisto ja Porin metsän ulkoilualue. Nämä kaikki kuuluvat Porin kansalliseen kaupunkipuistoon, jonka perustaminen merkitsi Porin vihreän ja perinteikkään yhdyskuntarakenteen merkityksen vahvistumista.

Kaupungin taajama- ja talousmetsien hoito perustuu voimassa oleviin metsäsuunnitelmiin.

Taajamametsien hoidon perustana on monitavoitteinen taajamametsien hoitosuunnitelma (vuosille 2010 – 2019), jota toteutettaessa otetaan huomioon valtakunnallisen viheralueiden hoitoluokituksen määrittämät erityispiirteet ja asiakkaiden toiveet. Hoitotyössä painotetaan virkistyskäyttöä, metsien suojavaikutustarpeita sekä maiseman ja luonnon monimuotoisuusarvoja. Puistoiksi kaavoitettuja taajamametsiä on hoidossa 1400 hehtaaria. Tärkeimpinä kohteina ovat Isomäen Porin Metsä, Liinaharjanpuisto sekä Ruosniemen ja Meri-Porin asuinalueiden laajat puistometsät. Porin metsän kohteita hoidetaan erillisen Porin metsän käyttö- ja hoitosuunnitelman mukaan.

Taajamametsien virkistyskäytössä kehityskohteita ovat yhtenäiset polkuverkotot viheralueiden välillä.

Tulevaisuuden haasteita

Yhdyskuntatekniset palvelut-tutkimuksessa puistojen hoito- mittarin keskiarvo oli Porissa 3,30 ja keskiarvo on pysynyt lähes samana viiden vuoden ajan. Puistojen hoidon osalta Pori on vertailukaupunkeihin nähden sijalla 20. Porissa parhaan arvosanan 3,96 sai keskustan puistot.

Liikuntapaikat

Liikuntapaikat toimintayksikön hoitovastuulla liikuntalaitosten lisäksi on nurmikenttiä 26, hiekkakenttiä 32, pienpalloilukenttiä 12, isoja tekonurmia 3, pesäpallokenttiä 13, valaistuja kuntoratoja 18, kuntoportaita 2, uimarantoja 10, monitoimi- /lähiliikuntakenttiä 12, jääkiekkokaukaloita 12, vapaaluistelualueita 35, hiihtolatuja 25, puisto- ja koululaislatuja 25 ja leirikeskuksia 2.

Nurmikentät ovat käytössä olosuhteiden salliessa 15.5. – 30.9.

Hiihtolatuja hoidetaan koneellisesti Porin metsässä, Noormarkussa ja Laviassa yhteensä 32 km. Puisto- ja koululaislatuja, sekä muita latuja tehdään resurssien puitteissa ja lumitilanteen mukaan.

Jääkiekkokaukaloille ja vapaaluistelualueille on laadittu hoitojärjestys. Etusijalla ovat koulut.

Tuleva liikuntapaikkasuunnitelma määrittelee olemassa olevan tilanteen liikuntapaikkojen osalta ja ottaa kantaa myös tulevaisuuden suunnitteluun. Ulkoliikuntapaikkojen määrä ei ole merkittävästi lisääntynyt viimeisen 10 vuoden aikana. Tekonurmikenttiä ja kuntoportaita on rakennettu 2 kpl, sekä olemassa olevia liikuntapaikkoja ja huoltorakennuksia peruskorjattu. Uusien asuinalueiden kaavoituksessa pitää ottaa huomioon lähiliikuntapaikan rakentamismahdollisuus.

Tulevaisuuden haasteina voidaan pitää kustannusten nousua (polttoaineet, energiat, lannoitteet) 25-30 %, ilmastonmuutosta ja resurssien riittävyyttä. Kun uusia liikuntapaikkoja perustetaan, pitää vähällä käytöllä olevia liikuntapaikkoja vastaavasti poistaa käytöstä. Myös muuttuvat trendit pitäisi ohjata minkälaisia liikuntapaikkoja tulevaisuudessa pitäisi rakentaa ja minkälaista välineistöä liikuntapaikat sisältävät huomioiden seura- ja yksittäiskäyttäjät ja harrastelijat.

Yhdyskuntatekniset palvelut-tutkimuksessa liikuntapaikkojen hoito- mittarin keskiarvo Porissa oli 3,70 ja lukema on pysynyt lähes samana viimeisen viiden vuoden aikana. Liikuntapaikkojen hoito- mittarin osalta Pori on sijalla 20.

Toiminnalliset tavoitteet

PAINOPISTE	Kasvava Pori		
TAVOITE	Toimivat yhteydet		
TEKO	Suomen parhaat pyörätiet ja -reitit		
TOIMENPIDE	Jalankulku- ja pyöräteiden korjausvelan kasvua hillittää osoittamalla vuosittain investointiohjelmaan väylien peruskorjaukseen ja uudelleen päällystyksiin korjausvelkalaskelmassa esitetyn tarpeen mukainen määräraha, uudet jalankulku- ja pyörätiet rakennetaan laadukkaasti ja jalankulku- ja pyöräteihin kohdistuvista hankkeista tiedotetaan aktiivisesti.		
MITTARI	Yhdyskuntatekniset palvelut –tutkimuksen mittari “jalankulku- ja pyöräteiden kunto” saa vähintään arvosanan 2,78 ja 36 % asukkaista on sitä mieltä, että jalankulku- ja pyöräteiden kunto on hoidettu hyvin.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		2,65 31 %	2,78 36 %

PAINOPISTE	Hyvinvoiva Pori		
TAVOITE	Pori on lasten ja nuorten kaupunki		
TEKO	Pidämme leikki- ja lähiliikuntapaikat hyvässä kunnossa		
TOIMENPIDE	Vuorovaikutteisen palautejärjestelmän käyttöönotto leikki- ja lähiliikuntapaikoilla.		
MITTARI	Vuorovaikutteinen palautejärjestelmä on hankittu.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		Puhelin ja sähköposti palaute	Vuorovaikutteinen palautejärjestelmä

PAINOPISTE	Hyvinvoiva Pori		
TAVOITE	Jokaisella porilaisella on mahdollisuus terveelliseen, aktiiviseen ja turvalliseen elämään		
TEKO	Viihtyisät ja turvalliset puitteet ulkoilulle, liikkumiselle, kulttuurille ja asumiselle		
TOIMENPIDE	Infran korjausvelan kasvua hillitään ohjaamalla vuosittain vähintään 20 % investointimäärärahoista katujen, viheralueiden ja liikuntapaikkojen perusparannuksiin. Sekä perusparannusten että uusien kohteiden suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota turvallisuuteen, esteettömyyteen, kaupunkikuvallisiin arvoihin, luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen, laadukkaaseen rakentamiseen sekä investoinnin elinkaarikustannuksiin ja kunnossapitotarpeen vähentämiseen.		
MITTARI	Yhdyskuntatekniset palvelut –tutkimuksen mittari "Liikennealueiden ylläpito" saa vähintään arvosanan 3,17, mittari "Puistojen hoito" arvosanan 3,37 ja mittari "Liikuntapaikat" arvosanan 3,79	Lähtötaso	Tavoitetaso
		3,09	3,17
		3,30	3,37
		3,70	3,79

PAINOPISTE	Hyvinvoiva Pori		
TAVOITE	Jokaisella porilaisella on mahdollisuus terveelliseen, aktiiviseen ja turvalliseen elämään		
TEKO	Viihtyisät ja turvalliset puitteet ulkoilulle, liikkumiselle, kulttuurille ja asumiselle		
TOIMENPIDE	Talvikunnossapitoon käytettävän kaluston lisääminen.		
MITTARI	Aurasta vaativina päivinä liikkeelle lähtevän kaluston määrä.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		32	36

PAINOPISTE	Hyvinvoiva Pori		
TAVOITE	Jokaisella porilaisella on mahdollisuus terveelliseen, aktiiviseen ja turvalliseen elämään		
TEKO	Viihtyisät ja turvalliset puitteet ulkoilulle, liikkumiselle, kulttuurille ja asumiselle		
TOIMENPIDE	Liikuntapaikkasuunnitelman laadinta, jossa otetaan kantaa liikuntapaikkaverkoston laajuuteen ja ylläpitoon.		
MITTARI	Liikuntapaikkasuunnitelman pohjalta laadittu toimenpideohjelma.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		materiaali valmisteilla	hyväksytty päätöksenteossa

Taloudelliset tavoitteet

Kustannusten kehittymiseen tulevat jatkossa eniten vaikuttamaan niin polttoaineiden kuin energian hintojen muutokset. Vaikutukset tulevat näkymään infrastruktuurin kunnossapidossa sekä suoraan että välillisesti palveluiden ja tavaroiden hinnoissa. Lainsäädännöstä ei ole tulossa muutoksia, jotka vaikuttaisivat kunnossapidon toteuttamiseen.

Investoimalla katujen perusparantamiseen saadaan pidemmällä aikavälillä korjausvelkaa pienennettyä sekä vähennettyä katujen heikon kunnan aiheuttamia ongelmia niin asukkaille kuin kaupungille. Vuosittaisen kunnossapidon tarve vähenee, mikä näkyy esimerkiksi paikkaustarpeen vähenemisenä. Investoinneilla tehtävillä peruskorjauksilla rakennetusta ympäristöstä tehdään myös helpommin kunnossa- ja ylläpidettävää. Vähentämällä käsin tehtäviä kunnossapitotöitä voidaan nopeuttaa ja lisätä kunnossapidon tehokkuutta.

Strategisena tavoitteena on pyrkimys parantaa katujen talvikunnossapitoa. Kunnossapidossa onnistuminen on paljolti riippuvainen katujen puhdistukseen ja liukkaudentorjuntaan käytetystä ajasta. Samalla se parantaa katujen turvallisuutta, lisää asukastyytyväisyyttä sekä vähentää tarvetta vaativammalle puhdistustyölle. Jotta auraukset saadaan hoidettua nopeammin erityisesti asuinkaduilla, edellyttää se suurempaa käytettävää kunnossapitokaluston määrää. Kalustomäärän kasvattamisen lisäksi talvikunnossapidon tehostamiseksi on tärkeää myös lisätä digitalisaation hyödyntämistä muun muassa ajoreittien optimoinnissa. Alla olevassa kaaviossa on kaksi vaihtoehtoista skenaariota huomioiden prosessin talouskehitys vuoteen 2030. Skenaariossa 2 on huomioitu myös katujen talvikunnossapidosta tehdyn selvityksen laskelmat kustannusvaikutuksista kaluston lisäämisessä.

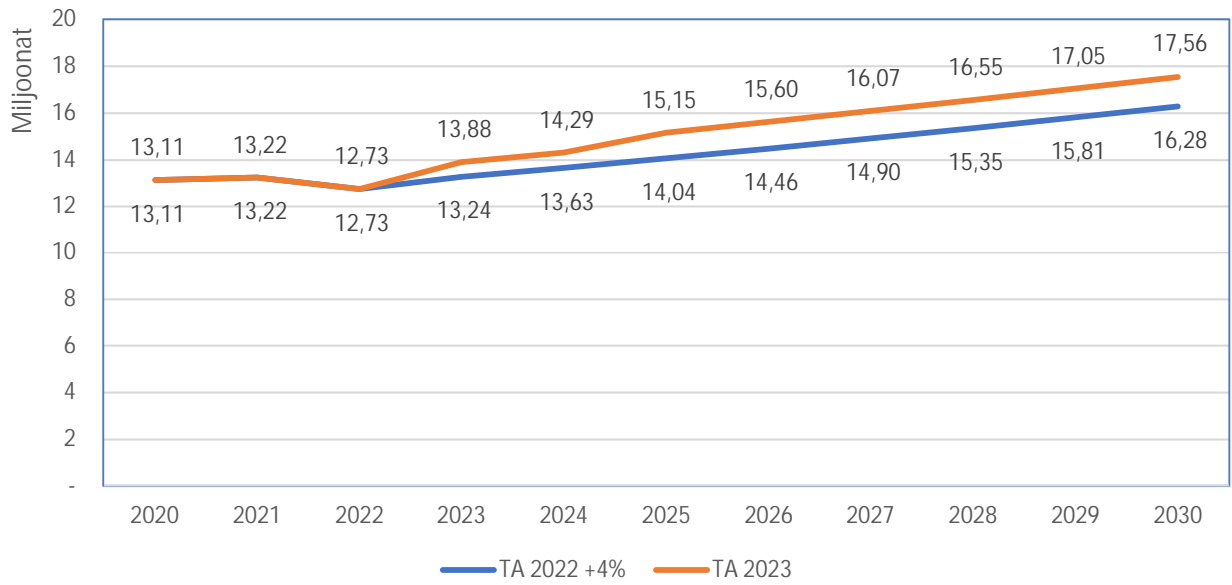
1: Normaali vuosittainen kustannuskehitys, jossa taloudellisia tai strategisia toimenpiteitä ei toteuteta

- Keskeytetään pitämään kunnossapito nykyisellä tasolla varautumalla 4%:n kustannusnousuun vuonna 2023 ja 3%:n kustannusnousuun vuosina 2024-2030

2: Taloudelliset ja strategiset tavoitteet toteutetaan

- Talvikunnossapitoon panostetaan vuonna 2023 nostamalla katuja auraavien yksiköiden lukumäärä 32:sta 36:een ja vuonna 2025 edelleen 47:ään.
- Lisäpanostukset katujen kunnossapitoon tavoitteena Yhdyskuntateknisten kyselyn sijoituksen nosto
- Yyteriin ja Kirjurinluotoon tehtävät lisäpanostukset. Matkailun kärkikohteiden ylläpidon tasoa nostetaan vastaamaan lisääntyneitä kävijämääriä. Yyterin alueen infraan on viime vuosina panostettu myös kaupungin toimesta merkittävästi, mutta kunnossapidon resursseja ei vastaavasti ole kasvatettu.
- Sähköisen kunnossapidon palautejärjestelmän hankinta ja käyttöönotto.
- Vuosina 2024 – 2030 keskimääräinen kustannusnousu on vuosittain 3%

Infran kunnossapidon kustannuskehitys (M€)



Kuva 3. Infran kunnossapidon kustannuskehitys