

3.Ympäristön ja talouden kannalta kestävät liikenteen ja teknisen huollon järjestelyt

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ JA LIIKENNEVERKKO



SATAKUNTALIITTO
Alueiden käytön toimiala
Yli-insinööri Jukka Moilanen
Suunnitteluinsinööri Hannu Hyssänmäki
12.6.2006

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO.....	5
2. MAAKUNTAKAAVOITUS.....	5
2.1 Maakuntakaavan laatiminen.....	5
2.2 Lainsäädäntö ja muut lähtökohdat.....	6
2.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	6
2.2.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki.....	7
2.2.3 Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030.....	7
2.2.4 Satakunnan maakuntakaavan tavoitteet.....	8
2.2.5 Satakunnan tieverkon kehittämissuunnitelma 2003 - 2012.....	9
2.2.6 Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa (SATAKULTA).....	9
2.2.7 Satakunnan kärkihankkeet 2005.....	9
3. KUNTIEN JA SIDOSRYHMIEN PALAUTTEET.....	10
4. LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN JA LIIKENNEVERKKOON LIITTYVÄT SATAKUNTAA KOSKEVAT SELVITYKSET....	12
5. SATAKUNNAN LIIKENNEVERKKO 2006.....	13
5.1 Tieliikenne.....	13
5.1.1 Tieverkko.....	13
5.1.2 Liikenne.....	14
5.2 Raideliikenne.....	15
5.2.1 Rataverkko.....	15
5.2.2 Rautatiekuljetukset.....	16
5.3 Vesiliikenne ja satamat.....	16
5.4 Lentoliikenne ja lentoasemat.....	17
5.5 Matkakeskukset ja suuret tavaraliikenteen terminaalit.....	17
5.6 Liikenneturvallisuus.....	17
5.7 Ympäristöhaitat.....	19
6. SELVITYSTEN PERUSTEELLA TEHTÄVÄT JOHTOPÄÄTÖKSET.....	19
7. LIIKENNEVERKON OSOITTAMINEN MAAKUNTAKAAVASSA.....	20
7.1 Maakuntakaavassa käsiteltävät liikenteen järjestelyt.....	20
7.2 Selvityksessä esitettävät liikenneverkon aluevarausperiaatteet ja –merkinnät Satakunnan maakuntakaavassa.....	20
7.2.1 Tieliikenne.....	20
7.2.2 Raideliikenne.....	25
7.2.3 Vesiliikenne.....	26
7.2.4 Lentoliikenne.....	27
7.2.5 Viestiliikenne.....	27
8. MUUTOKSET VERRATTUNA SATAKUNNAN SEUTUKAAVAAN 5.....	28
9. LIIKENNEVERKKOON LIITTYVIEN MAAKUNTAKAAVAMERKINTÖJEN OIKEUSVAIKUTUKSET.....	28
10. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	29
10.1. Ehdotettujen alueiden toteutumiseen liittyvien mahdollisuuksien ja uhkien arviointi.....	30
11. VALMISTELUPROSESSIN KUVAUS.....	33
12. YHTEENVETO.....	34
LÄHTEET.....	35

1. JOHDANTO

Alueiden käytön suunnittelun lähtökohtana on maankäyttö- ja rakennuslain yleistavoite edellytysten luomisesta hyvälle elinympäristölle ja kestäväen kehityksen edistämistä. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Maakuntakaava toteuttaa osaltaan maakuntasuunnitelmassa määritellyjä strategioita osoittamalla niiden maankäytöllisen merkityksen, alueidenkäytölliset ratkaisut ja periaatteet sekä toteuttamisen edellyttämät aluevaraukset.

Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena sekä kansainvälisellä, valtakunnallisella että maakunnallisella tasolla.

Alueiden käytön suunnittelussa kiinnitetään huomiota liikennetarpeen vähentämiseen, liikennejärjestelmien toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä ympäristöhaittojen, kuten melun ja pohjavesien pilaantumisriskin vähentämiseen.

Satakunnan maakuntakaavan tavoiteraportti on Satakunnan maakuntakaavan suunnittelun perusta. Tavoitteet on jaettu seitsemään eri teemaan, jotka perustuvat maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:n mukaisiin sisältövaatimuksiin. Jokaisesta teemasta valmistellaan teemaraportti aihealueittain, missä tuodaan esiin taustaselvitysten tulokset, määritetään niiden tavoitteita vastaavat aluevaraukset sekä merkinnät ja mahdolliset maakuntakaavamääräykset ja/tai suositukset. Lisäksi teemaraportissa arvioidaan kaavamerkintää vastaavan maankäytön vaikutukset. Yhdestä teemasta voi käytännössä olla useampikin teemaraportti aihealueesta riippuen.

Tässä ”Satakunnan ympäristön ja talouden kannalta kestävät liikenteen ja teknisen huollon järjestelyt” liittyvässä teemaraportissa käsitellään tie-, raide-, vesi-, lento- ja viestiliikenteeseen kuuluvat asiat.

2. MAAKUNTAKAAVOITUS

2.1 Maakuntakaavan laatiminen

Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteista sekä maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisista alueista. Se välittää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kuntakaavoitukseen ja sovittaa ne yhteen maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. Se on myös ohje kuntakaavoja laadittaessa. Alueidenkäytön tai yhdyskuntarakenteen yksityiskodista päätetään kuntien laatimissa yleis- ja asemakaavoissa. Maakuntakaavan hyväksyy maakunnan liiton ylin päättävä elin eli maakuntavaltuusto. Maakuntakaavan vahvistaa ympäristöministeriö.

Satakunnan maakuntakaava laaditaan sisällöllisesti ja aikataulullisesti viidessä eri vaiheessa:

- 1) Aloitusvaihe 2003 (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma),
- 2) Laativaihe 2004 - 2006 (Tavoitteet 2004 ja aineisto nähtäville mielipiteitä varten 2006),
- 3) Ehdotusvaihe 2007, (Satakunnan maakuntakaavaehdotus),
- 4) Hyväksymisvaihe 2007, (Satakunnan maakuntakaava) ja
- 5) Vahvistamisvaihe 2008 ympäristöministeriössä (lainvoimaisuus).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä Maakuntakaavan tavoitteet -raporttia on saatavissa Satakuntaliitosta ja www.satakunta.fi/alueidenkäyttö - sivuilta (pdf-muodossa).

Satakunnan maakuntakaavan tavoitteet on hyväksytty laatimistyön perustaksi kesäkuussa 2004. Niihin on sisällytetty Euroopan aluesuunnittelun ja aluekehityksen suuntaviivat (ESDP), Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä Satakunnan maakuntasuunnitelman asumista käsittelevät tavoitteet.

2.2 Lainsäädäntö ja muut lähtökohdat

Satakunnan maakuntakaavan lähtökohtana ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maankäyttö- ja rakennuslaki, maantielaki, lakisääteinen Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030 sekä Satakunnan maakuntakaavan tavoitteet 2004.

2.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

(YM 2003. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista)

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa esitetään liikenneverkkoa koskevat yleis- ja erityistavoitteet kohdassa ”toimivat yhteysverkot ja energiahuolto”. Myös muissa VAT:iden kohdissa on liikennettä koskevia tavoitteita.

Liikenneverkon osalta tavoitteet liittyvät erityisesti päätieverkkoon, kaukoliikenteen rataverkkoon ja valtakunnallisiin satamiin ja lentoasemiin. Keskeisenä haasteena on näiden kehittäminen yhteisenä liikennejärjestelmänä. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään vähentämään liikennetarvetta, parantamaan liikenneturvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen edellytyksiä. Erityisesti kaupunkiseuduilla on selvitettävä toimiva liikennejärjestelmä.

Yleistavoitteet

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikenne- muodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen.

Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja –verkostoja.

Erityistavoitteet

Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Alueidenkäytössä on edistettävä eri liikennemuotojen yhteistyötä ja joukkoliikennettä varaamalla riittävät alueet solmupisteinä toimivien tavaraliikenneterminaalien ja henkilöliikenteen matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähiliikenteen toimintaedellytysten säilymisestä.

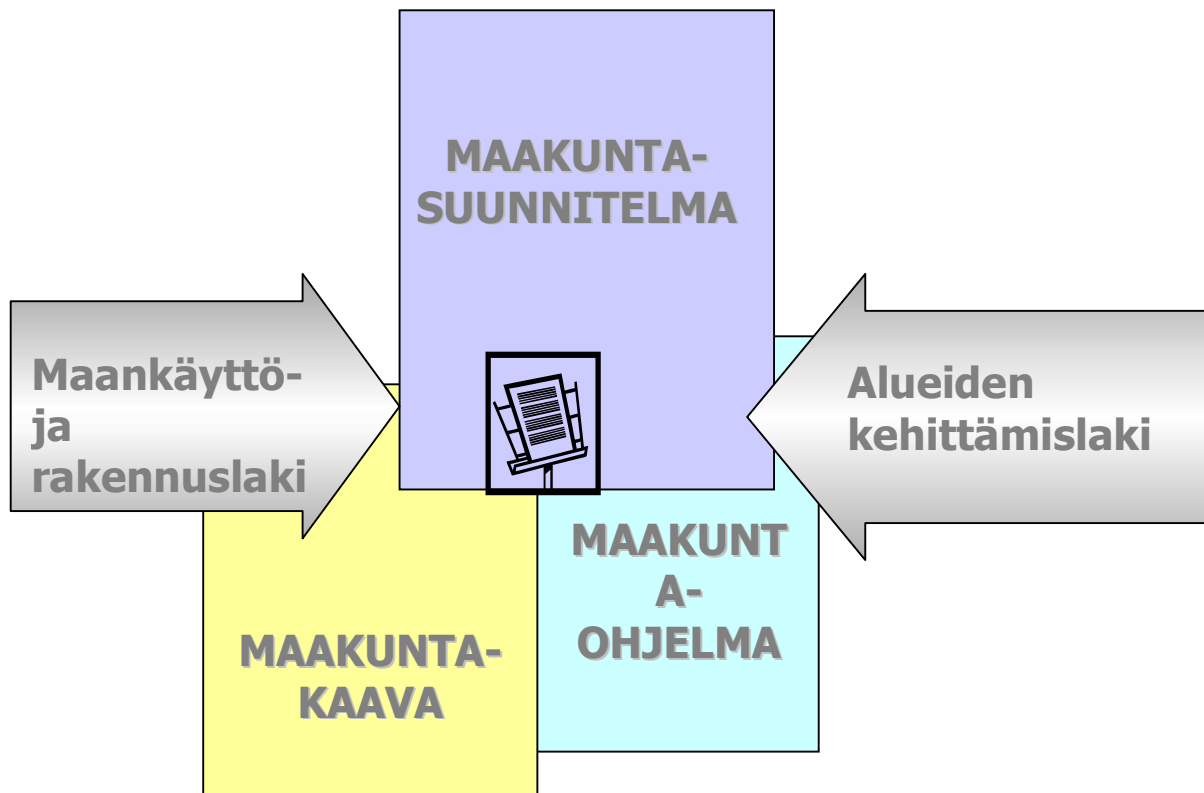
Lentoasemien ympäristön maankäytössä tulee ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset, sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset. uusia lentoasemia suunniteltaessa ja olemassa olevia laajennettaessa tulee ottaa huomioon asutus ja muut melulle herkäät toiminnot siten, ettei valtioneuvoston melutason ohjearvoja ylitetä. Alueidenkäytössä on turvattava lentoliikenteen nykyisten varalaskupaikkojen ja lennonvarmistusjärjestelmien kehittämismahdollisuudet sekä sotilasilmailun tarpeet.

Edellä mainittuja yhteysverkostoja koskevassa alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ympäröivä maankäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja –alueet sekä maiseman erityispiirteet.

2.2.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki

(Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132)

Maakunnan liiton tehtävänä on maakunnan suunnittelu. Maakunnan suunnitteluun kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntakaava ja maakuntaohjelma.



(Lähde: Ympäristöministeriö 2001, Suuntana menestyvä maakunta, 514)

Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin (MRL 9 §). Maakuntakaavan sisältövaatimukset on määritelty maankäyttö- ja rakennuslaissa (28§). Maakuntakaavaa laadittaessa on valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet otettava huomioon. Liikenteen osalta kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin sekä maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

2.2.3 Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030

(Satakuntaliitto 2003, A:268. Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030)

Satakunnan maakuntasuunnitelmassa 2030 liikennejärjestelmää koskevana maakunnan kehittämisen päämääränä on mainittu perusrakenteen ylläpito sekä maakunnallisesti tasapuoliset toimivat kotimaiset ja kansainväliset liikenneyhteydet, mukaan lukien tietoliikenne.

Maakuntasuunnitelman mukaan liikenneverkkojen ja -yhteyksien palvelukyvyn kehittäminen edellyttää, että Satakunnan liikennejärjestelmää kehitetään ja ylläpidetään siten, että se tarjoaa jatkossakin hyvät edellytykset elinkeinoelämän kehittymiselle ja sijoittumiselle. Kansainväliset liikenneyhteydet ovat elinkeinoelämän kannalta erityisen tärkeitä. Valtakunnallisesti keskitytään päätiestön ja rautatieverkon kehittämiseen. Tiestön päivittäinen liikennöitävyys ja rakenteellisen kunnan turvaaminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ovat yleisen tienpidon ensisijaiset tavoitteet. Tasapainoisen liikenneverkon kehittäminen maakunnassa edellyttää käytettävissä olevien voimavarojen aikaisempaa tarkempaa kohdentamista.

Liikennejärjestelmän kehittäminen tukeutuu nykyiseen liikenneverkkoon sekä maankäyttöön mahdollisimman tehokkaasti ja erityistä huomiota kiinnitetään ympäristöhaittojen, kuten melun ja pohjavesien pilaantumisriskin, vähentämiseen.

Liikenneturvallisuus nostetaan Satakunnassa vähintään valtakunnan keskitasolle. Liikenneverkkoa kehitetään siten, että raskasliikenne pyritään ohjaamaan erityisille sisääntulo- ja ohitusteille, jotta kaupunkien ja taajamien keskustoille aiheutuu liikenteestä mahdollisimman vähän haittaa. Kevyen liikenteen liikkumisedellytyksiä parannetaan yleisillä teillä erityisesti koulumatkojen ja pyöräillen tehtävien työmatkojen osalta. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan yleisesti. Rauman ja Porin satamien sekä Kokemäenjokilaakson teollisuuden kuljetuksista aikaisempaa suurempi osa siirtyy raiteille ja vesille. Myös maan sisäisiä rannikkokuljetuksia lisätään. Raideliikenne kehittyy myös henkilökuljetuksissa.

Maakuntasuunnitelman mukaan laadukkaan ja kilpailukykyisen elin- ja toimintaympäristön säilyttäminen edellyttääkin jatkuvaa panostamista asuinympäristöjen kehittämiseen ja ympäristön laadun parantamiseen, perusrakenteen toimivuuteen, liikenneverkkojen ja -yhteyksien palvelukyvyn kehittämiseen sekä yhteistyön vahvistamiseen.

Maakuntasuunnitelmassa on todettu, että Satakunnan yhdyskunta- ja aluerakenteesta nousevia, vetovoimaa ja sisäistä dynamiikkaa luovia tekijöitä ovat merenrantakaupunkien, Kokemäenjokilaakson ja Rauma-Eura-Huittinen alueiden muodostamat nauhamaiset kehittämisvyöhykkeet sekä Pohjois-Satakunnan säteittäin kasvava kehittämisalue.

2.2.4 Satakunnan maakuntakaavan tavoitteet

(Satakuntaliitto 2004, A:272. Satakunnan maakuntakaavan tavoitteet)

Satakunnan maakuntakaavan tavoitteissa määritellään, että kansainväliset liikenneyhteydet ovat Satakunnan elinkeinoelämän kannalta erityisen tärkeitä. Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina sekä kansainvälisellä että valtakunnallisella tasolla. Erityistä huomiota kiinnitetään eri liikennemuotoihin siten, että ratkaisut palvelevat Satakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, asukkaiden tarpeita ja yhdyskuntarakenteen tasapuolista, tasapainoista ja edullista kehittymistä. Eri liikennemuotojen yhteistyö, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytykset nostetaan keskeiselle sijalle.

Alueiden käytön suunnittelussa kiinnitetään huomiota kuljetustarpeen vähentämiseen, liikennejärjestelmien toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä ympäristöhaittojen, kuten melun ja pohjavesien pilaantumisriskin vähentämiseen. Valtakunnallisesti keskitytään olemassa olevan päätiestön ja rautatieverkon kehittämiseen. Turvataan valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien toiminta- ja kehittämisedellytykset. Yhteysverkostojen pitkäntähtäimen täydentämistarpeisiin varaudutaan nykyisten aluevarausten laajentamisella ja tarvittaessa myös uusilla aluevarauksilla. Valtateiden 2, 8 ja 12 osalta varaudutaan niiden osittaiseen nelikaistaistukseen. Maakunnan uuden poikittaisen tieyhteystarpeen välillä Rauma – Äetsä määritelly ja linjaus selvitetään liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.

Seutukaavassa 5 esitettyjen eritasoliittymien aluevarausten tarpeellisuus pitkällä aikavälillä selvitetään yhteistyössä tiehallinnon kanssa. Myös alempiasteisen tieverkon rakenne ja laajuus selvitetään, ja niiden osalta esitetään tarvittavat aluevaraukset. Maakunnan satamien tie- ja ratayhteyksien sekä laivaväylien nykyisten käyttömahdollisuuksien turvaamiseen varaudutaan ja edelleen niiden kehittämiseen sillä oletuksella, että kuljetuksista aikaisempaa suurempi osa siirtyy tulevaisuudessa raiteille ja vesille. Niin ikään varaudutaan myös siihen, että raideliikenteen henkilökuljetukset lisääntyvät.

Liikenneyhteyksien suunnittelussa otetaan huomioon nopean junarataliikenteen käynnistyminen. URPO-radon sekä Pori-Kankaanpää-Parkano -radan aluevaraukset säilytetään sekä selvitetään jokilaakson taajamajunayhteyden tarve ja toteuttamismahdollisuus.

Porin lentoaseman toimintaedellytykset turvataan myös kansainvälisten yhteystarpeiden osalta ottaen huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset.

2.2.5 Satakunnan tieverkon kehittämissuunnitelma 2003 - 2012

(Satakuntaliitto/Tiepiiri 2003, Satakunnan tieverkon kehittämissuunnitelma 2003 – 2012)

Satakunnan tieverkon kehittämissuunnitelmassa 2003 – 2012 maakunnan tiepoliittiset tavoitteet on ryhmitelty yhteiskuntapoliittisten tavoitealueiden mukaan seuraavasti:

- Tienpidon ja liikenteen taloudellisiin vaikutuksiin liittyvät tavoitteet
 - o Elinkeinoelämän toimintaedellytykset
 - o Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
- Tienpidon ja liikenteen tasa-arvovaikutuksiin liittyvät tavoitteet
- Tienpidon ja liikenteen ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksiin liittyvät tavoitteet

Alemmalla tieverkolla turvataan elinkeinoelämälle ja maaseudun perustuotannolle tarpeellisten kuljetusten toimintaedellytykset kaikkina vuodenaikoina. Kaupungeissa ja taajamissa parannetaan kuljetusten ja jakeluliikenteen toimintaolosuhteita.

2.2.6 Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa (SATAKULTA)

(Tiehallinto 56/2004, Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa)

Maakuntakaavan tavoitteissa elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamista pidetään yhtenä tärkeimmistä tavoitteista. Satakunnan kuljetustarpeiden kehitysnäkymistä on laadittu Tampereen teknillisen yliopiston liikenne- ja kuljetustekniikan laitoksella tutkimus.

Tutkimuksen mukaan keskeisiä haasteita ja lähtökohtia Satakunnan elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta ovat: (Tiehallinto 56/2004. Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa)

- Elinkeinoelämän ja maakunnan kilpailukyky edellyttää toimivia kuljetusyhteyksiä
- Satakunta on kuljetusten kautta kiinteässä yhteydessä muuhun maailmaan
- Logistinen sijainti suhteessa kotimaan ja kansainvälisiin tavaravirtoihin tarjoaa hyvän lähtökohdan Satakunnan alueen kehitykselle
- Tiet eivät kaikilta osin vastaa nykypäivän vaatimuksia – raskaan liikenteen turvallisuusriskejä tulisi vähentää myös tienpidon toimin
- Satakunnan pääratojen tila on kohentunut – myönteisen kehityksen tulisi jatkua myös tulevaisuudessa
- Satamat ja vahva kuljetustoimiala ovat Satakunnan kuljetusjärjestelmän kulmakiviä – ne tukevat myös väylien kehittämistä ja yhteyksiä maailman ulkopuolelle
- Toimivat lentoliikenne- ja pikarahtipalvelut ovat oleellisia maakunnan kehityksen kannalta
- Kuljetusten täsmällisyysvaatimusten täyttäminen edellyttää myös täsmällisempää väylänpitoa
- Elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden myötä kuljetusratkaisuja ja –palveluja on edelleen kehitettävä aktiivisesti

2.2.7 Satakunnan kärkihankkeet 2005

(Satakuntaliitto 2005, A:274. Satakunnan kärkihankkeet)

Satakunnan maakuntavaltuusto hyväksyy vuosittain maakunnan kärkihankkeet. Niillä tarkoitetaan sellaisia edunvalvonnan kärkihankkeita, joiden rahoitusta ajetaan valtion talousarviosta rahoitettavaksi.

Liikennehankkeista kärkihankeasiakirjassa on mainittu seuraavat:

Rautatiehankkeet

- Tampere – Pori rautatien tasoristeysten poisto
- Rauma – Jämsänjokilaakson radan akselipainojen korotus

Maantiehankkeet

- Valtatie 2 Pori – Vihti
- Valtatie 8 Pori – Söörmarkku
- Valtatie 12 Rauman sisääntulo
- Valtatie 8 Turku – Rauma – Pori – Merikarvia
- Kantatie 44 Äetsä – Kankaanpää – Kauhajoki

Meriväylähankkeet

- Rauman väylä
- Porin väylä

Näiden ohella todetaan, että on turvattava riittävä rahoitus myös alemman asteen tiestölle.

3. KUNTIEN JA SIDOSRYHMIEN PALAUTTEET

Maakuntakaavan tavoitevaiheessa tehtiin laaja sidosryhmäkysely voimassa olevan Satakunnan seutukaavan 5 tavoitteiden ja suunnitteluperiaatteiden ajanmukaisuudesta sekä muutostarpeista. Palautteista, joita tuli noin 40 eri sidosryhmältä, on laadittu yhteenveto, joka on Satakunnan maakuntakaavan tavoiteraportin liitteenä 4a-d.

Valmisteluvaiheen aineiston laadinnassa keskeisinä yhteistyökumppaneita ovat olleet vastaavat väyläviranomaiset eli tieliikenteen osalta Tiehallinnon Turun tiepiiri, raideliikenteen osalta Ratahallintokeskus sekä vesiliikenteen osalta Merenkululaitos.

Liikenneverkon osalta kuntakyselyn palautteissa sekä kuntaneuvottelujen yhteydessä on tässä vaiheessa kiinnitetty huomiota muun muassa seuraaviin kohteisiin:

Eura:	Mikäli Kiukainen – Kauttua – Säskylä radalle ei ole jatkossa käyttöä aluevarausta ei tule esittää maakuntakaavassa. Ilmoittanut Lappi-Hinnerjoki tien esiselvityksen lausunnossa, että tien aluevaraus osoitettaisiin Ve:n 5 mukaisesti uuteen paikkaan.
Eurajoki:	Kunnan näkemykset Olkiluodon tien uuden linjausvaihtoehdon tarpeellisuudesta ovat muuttuneet. Asiasta neuvotellaan. Lapijoen kauppakeskushanke?
Harjavalta:	Pääliikenneverkon yhteyspuute Kt43 – Vt11 tulee osoittaa maakuntakaavassa seututietasoisena yhteystarpeena.
Honkajoki:	Kantti-Pyntäinen tieyhteyden osoittaminen maakuntakaavassa. Muutoin ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Huittinen:	Liikenneväylien osalta aluevarausten tarkistustarpeita.
Jämijärvi:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Kankaanpää:	Liikennealuevarausten tarkistamista. Valtatien 23 ja kantatien 44 risteykseen suunniteltu kiertoliittymä/liikenteen palvelualue ovat ristiriidassa eritasoliittymävarauksen kanssa. Pori – Kankaanpää –Parkano –radan aluevaraus maakuntakaavaan.
Karvia:	Tien 274 linjauksen pitäminen nykyisellä paikalla.
Kiikoinen:	Eritasoliittymän aluevarauksesta tulee luopua.
Kiukainen:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Kodisjoki:	Maantie 2052 merkittävästi parannettava tie, muutoin ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.

Kokemäki:	Kaupunki pitää hyvänä tieyhteystarpeen Rauma-Äetsä määrittelyn ja linjauksen selvittämistä maakuntakaavassa > tiealuevarauksen osoittaminen. Vt2:n kehittäminen tärkeätä.
Köyliö:	Ohitustievaraus Kepolassa on tarpeeton. Eräiden eritasoliittymien aluevarauksen poistaminen.
Lappi:	Ilmoittanut Lappi-Hinnerjoki tien esiselvityksen lausunnossa, että seututietasoisesta yhteydestä on luovuttava ja maakuntakaavassa tulee esittää tie nykyistä tielinjausta noudattaen merkittävästi parannettavana tieyhteytenä. Myös eritasoliittymien aluevaraukset tulee selvittää.
Lavia:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Luvia:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Merikarvia:	Vt8:n parantaminen. Tuorilan liittymäjärjestelyjen epävarmuus. Laivaväylä tulee säilyttää
Nakkila:	Vt2:n nelikaistaminen ja kevyenliikenteen alitukset. Tulee selvittää, onko yhteys vt2:lta vt11:lle (Viikkalasta Kullaalle) mahdollinen Nakkilan kohdalta. Ajatus on esitetty jo Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelmassa. Tieluokituksen tarkistaminen erityisesti nauhakaupunkialueella. Rautatien henkilöliikenne uuteen tarkasteluun.
Noormarkku:	Pori – Söörmarkku yhteyden selvittäminen ja osoittaminen / riisuttu versio eli uusi lisäkaista? Pohjoinen satamatie tärkeä. Lassila – Kairila merkittävästi parannettava tie. Eritasoliittymien tarve selvitettävä. Ratavarauksista ei luovuta.
Pomarkku:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Pori:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Rauma:	Otettu riittävästi huomioon keskeiset väylä-, rata- ja tiehankkeet. Rauman ”kehäväylät” tulee osoittaa maakuntakaavassa (pohjoiskehä, koillisväylä ja kaakkoisväylä).
Siikainen:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Säkylä:	Ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Ulvila:	Vt2:n rinnakkaisväylä Nakkilan suuntaan, muutoin ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.
Vampula:	Kantatien pohjavesisuojaus varalaskupaikalta Vampulaan, muutoin ei erityisiä huomioita liikenneverkon osalta.

Rauman seutu:	URPO-ratavarauksen ja muiden seudullisten yhteystarpeiden selvittäminen.
Tykistöprikaati:	Kankaanpää – Parkano rautatieyhteys tulee säilyttää.
Metsähallitus:	URPO-radon linjauksen tarkistaminen.
MTK-Satakunta ja L-S:n metsän- omistajien liitto:	Eritasoliittymien tarpeellisuuden tarkistaminen.
Teollisuuden Voima Oy:	Olkiluodon tien uusi linjaus/oikaisu tulee osoittaa maakuntakaavassa.
Tiehallinto, Turun tiepiiri	Ehdottaa että koko maakuntaa koskeva liikennejärjestelmäsuunnittelu käynnistetään sovittua aikaisemmin, jolloin maakuntakaavatyön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun välistä vuorovaikutusta voidaan hyödyntää maksimaalisesti.

Kuntien ja muiden sidosryhmien tavoitteita koskevat palautteet on otettu huomioon niiltä osin kuin ne koskevat maakuntaa, seutuja tai ylikunnallisia teemoja. Yksittäistä kuntaa koskevat tavoitteet ja seutukaavan muutostarpeet käsitellään valmisteluvaiheeseen liittyvissä seutukunta- tai kuntaneuvotteluissa sekä lausuntokierroksen perusteella.

4. LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN JA LIIKENNEVERKKOON LIITTYVÄT SATAKUNTA KOSKEVAT SELVITYKSET

Satakunnan maakuntakaavatyössä suunnittelun perusselvityksinä käytetään muun muassa seuraavia asiakirjoja:

- Satakunnan tieverkon kehittämissuunnitelma 2003 – 2012
- Satakunnan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (SatLJS) ja sen osaselvitykset
- Porin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (POLIS)
- Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa (SATAKULTA) –tutkimus (Tiehallinnon selvityksiä 56/2004)
- Lounaisen Suomen pääsatamien tavaraliikenteen jakautuminen väyläkohtaisesti (Turun yliopiston merenkulkualan koulutus ja tutkimuskeskuksen julkaisu/B132/2006)
- Eräitä erillisselvityksiä, kuten Lappi-Hinnerjoki seutuyhteyden esiselvitys, Porin pohjoisen satamatien jatkeen tarveselvitys
- Vaarallisten aineiden kuljetukset 2002, LVM 47/2004
- Turun tiepiirin tienpidon suunnitelma 2006 – 2010
- Tienpidon toimintalinja 2015
- Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot (LVM 48/2005)
- LVM:n TTS 2006 – 2009
- Tiehallinnon TTS 2006 – 2009
- Pääteiden tavoitetila 2025 –asiakirja
- Ratahallintokeskuksen TTS 2007 – 2010
- Rautatieliikenne 2025 –suunnitelma
- Vähäliikenteisten ratojen tulevaisuusselvitys
- Valtatie 2 Helsinki – Pori yhteysvälin kehittämisselvitys
- Valtatie 8 Turku – Pori yhteysvälin kehittämisselvitys
- Valtatie 8 Pori - Vaasa yhteysvälin kehittämisselvitys
- Kuntien oikeusvaikutteiset yleiskaavat

5. SATAKUNNAN LIIKENNEVERKKO 2006

5.1 Tieliikenne

5.1.1 Tieverkko

(Tiehallinto Turun tiepiiri, Satakunnan tieverkon tilatietoa 1.1.2006)

Satakunnassa on yleisiä teitä yhteensä 3269 km. Tiepituudesta 17 % kuuluu toiminnallisen luokituksen mukaan valta- ja kantatieluokkaan, 10 % seututieluokkaan ja 73 % alimpaan eli yhdystieliuokkaan. Yhtään maakunnan tietä ei sisälly yleiseurooppalaiseen TEN-verkkoon, mutta tavoitteena on saada siihen valtatie 8, joka kuuluu eurooppateihin (E-tie).



SATAKUNNAN ALUEELLA OLEVAT MAANTIET



(Satakunnan tieverkko 2006/Tiehallinto)

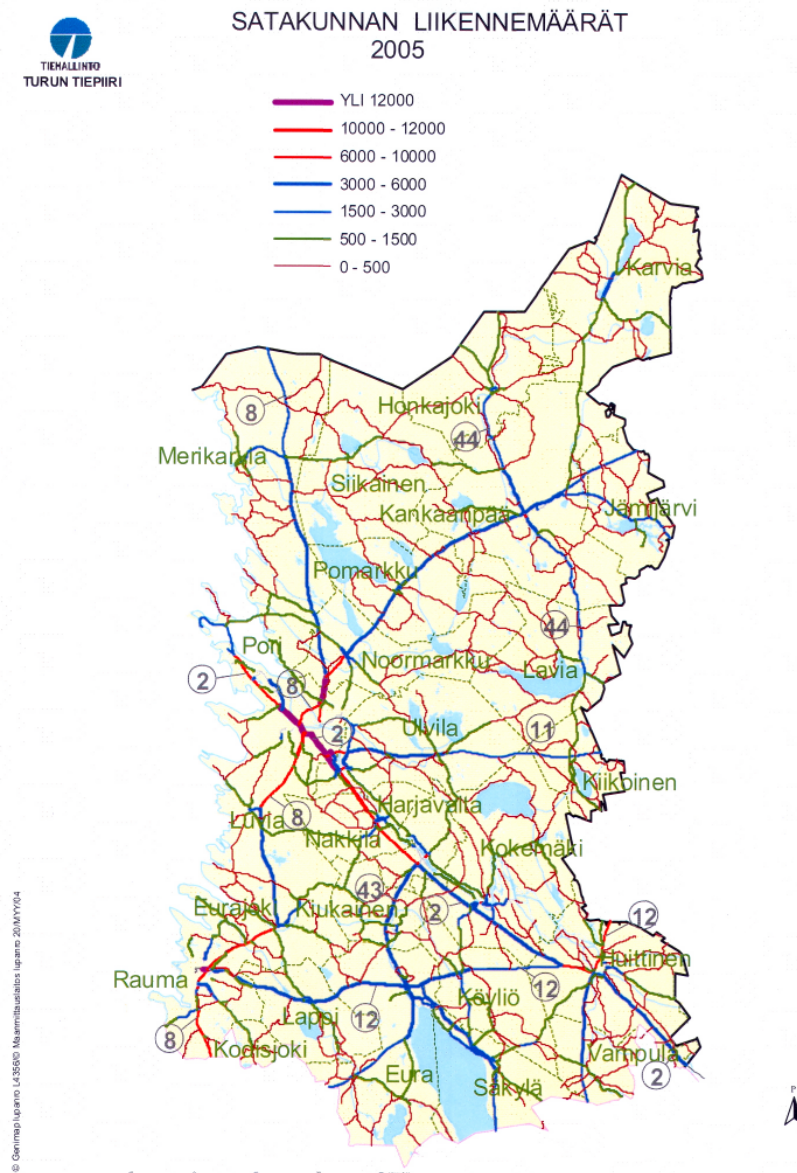
5.1.2 Liikenne

(Tiehallinto Turun tiepiiri, Satakunnan tieverkon tilatietoa 1.1.2006)

Valta- ja kantateiden osuus liikennesuoritteesta on 63 %. Seututeiden osuus liikennesuoritteesta on 10 % ja yhdysteiden osuus on 27 %. Raskaan liikenteen osuus liikennesuoritteesta on Satakunnassa (9,5 %) maan keskiarvoa (8,6 %) korkeampi. Keskivuorokausiliikenteellä ja raskaan liikenteen määrällä mitaten Satakunnan alueen merkittävimmät tieyhteydet ovat valtatie 2 sekä valtatie 8.

Raskaan liikenteen osuus on huomattava etenkin valtatiellä 2 Punkalaitumen ja Huittisten välillä, valtatiellä 8 Rauman ja Luvian sekä Lampin ja Merikarvian välillä ja valtatiellä 12 Euran ja Huittisten välillä. Suurimmat raskaan liikenteen määrät (yli 1000 ajon/vrk) sijoittuvat samoille päteille, valtatielle 2 Mommolan ja Raijalan sekä Harjavallan ja Porin välille, valtatielle 8 Rauman ja Eurajoen sekä Hyvelän ja Söörmarkun välille ja valtatielle 12 Rauman keskustaan sekä Mommolan ja Sampun välille.

Liikenteen on ennustettu kasvavan Satakunnassa vuoteen 2020 mennessä keskimäärin 15 % ja vuoteen 2030 mennessä 16 % vuoden 2004 liikennemääristä. Suurinta liikenteen kasvun ennustetaan olevan valta- ja kantateilla. Kasvu on Satakunnan alueella valtakunnallista keskiarvoa pienempää.



(Satakunnan liikennemäärät/Tiehallinto)

5.2.2 Rautatiekuljetukset

(Tiehallinto 56/2004, Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa)

(SatLJS 2005, Satakunnan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Pääliikenneverkko)

Rautatiekuljetukset ovat elintärkeitä Satakunnan suurteollisuuden ja satamien kannalta. Ne palvelevat hyvin suuria virtoja, ja systeemikuljetuksiin onkin määrätietoisesti panostettu ja niiden kalustoa ja yhteyksiä on kehitetty. Vuonna 2003 Satakunnassa kuljetettiin rautateitse 4,7 miljoonaa tonnia tavaraa.

Rataverkon muodosta johtuen rautatiekuljetukset voivat yleensä olla kilpailukykyisiä vain tiettyihin suuntiin sisämaahan. Tosin rautatiekuljetus Turusta Poriin voi olla mahdollinen osana kansainvälistä kuljetusketjua, jolloin pitkä kuljetusmatka Suomessa ei ole kokonaisuuden kannalta ratkaiseva.

Raideyhteys on joillekin yrityksille välttämätön. Usein rautatiekuljetukset liittyvät kansainvälisiin kuljetusketjuihin, kuten Venäjän-liikenteeseen tai junalauttaliikenteeseen.

Suurin osa rautatiekuljetuksista on Porin ja Rauman satamiin kuljetettavaa tavaraa. Satakunnan satamat ovat rautatiekuljetusten kannalta keskeisiä satamia Suomessa. Rautateitse kuljetetun tavarann määrällä mitattuna Rauman satama on Suomen toiseksi suurin satama ja Porin satama puolestaan suurin tuontisatama.

Henkilöliikennettä on ainoastaan Pori – Tampere –radalla. Muut rataosuudet ovat tavaraliikenteen käytössä.

5.3 Vesiliikenne ja satamat

(Tiehallinto 56/2004, Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa)

(SatLJS 2005, Satakunnan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Pääliikenneverkko)

(Turun yliopiston merenkulkualan koulutus ja tutkimuskeskuksen julkaisu/B132/2006. Lounaisen Suomen pääsatamien tavaraliikenteen jakautuminen väyläkohtaisesti)

Satakunnan merkittävimmät satamat ovat Rauma ja Pori, jotka kuuluvat yleiseurooppalaiseen TEN-verkkoon. Ne ovat kansainvälisten tavarakuljetusten kannalta elintärkeitä Satakunnalle. Lisäksi Olkiluodon sataman kautta kulkee jonkin verran tavaraa. Merikarvian sataman liikenne on vähäistä. Teollisuudella on käytössään myös joitakin omia satamiaan.

Porin satama oli vuonna 2003 tavaramäärällä mitattuna Suomen kuudenneksi suurin satama ulkomaanliikenteessä ja viidenneksi suurin kaikessa liikenteessä. Tuontisatamana Porin on Suomen viides ja vientisatamana seitsemäs. Sataman tärkeimmät tuontiartikkelit ovat kivihiili sekä malmit ja rikasteet. Sataman rooli polttoaine- ja energiatuotannon tuontisatamana on merkittävä. Merkittävimmät vientiartikkelit ovat sahattu puutavara ja kemikaalit.

Rauman satama oli vuonna 2003 Suomen viidenneksi suurin satama ulkomaanliikenteessä ja kuudenneksi suurin kaikessa liikenteessä. Rauma on suuri paperisatama. Metsäteollisuustuotteiden viennin osuus tavaramäärästä oli lähes 2/3. Rauman satama on myös yksi Suomen suurimmista irtotavaran tuontisatamista. Muita merkittäviä tuontiartikkeleita ovat raakamineraalit ja raakapuu.

Raskaan liikenteen tekemiä matkoja satamiin ja niistä pois on yhteensä keskimääräisenä arkivuorokautena Porissa 650 kpl ja Raumalla 1230 kpl. Vertailtaessa liikenteen määrää voidaan mainita, että esimerkiksi Turussa vastaavia matkoja on 1180 kpl.

Porin satamasidonnaisten liikenteen vilkkaimmat suunnat ovat Vaasan (vt8), Helsingin (vt2) ja Tampereen suunta (vt11). Rauman sataman liikenne suuntautuu pääteistä vilkkaimmin Huittisten suuntaan (vt12). Myös valtatie 8 on vilkkaasti liikennöity Rauman satamasidonnaisten liikenteessä. Satakunnan liikenneverkolle, pääosin kantatielle 43 Euran suuntaan sekä valtatielle 8, suuntautuu pääosin myös Uudenkaupungin satamasidonnaisten liikenne.

5.4 Lentoliikenne ja lentoasemat

(Tiehallinto 56/2004, Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa)
(SatLJS 2005, Satakunnan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Pääliikenneverkko)

Satakunnan ainoa yleinen lentokenttä sijaitsee Porissa. Porin lentokenttä kuuluu myös yleiseurooppalaiseen TEN-verkkoon. Porista on lentoyhteyksiä reittiliikenteessä Helsinkiin ja tilauslentoina ulkomaiden lomakohteisiin. Elinkeinoelämän kannalta suoraan Satakuntaan liittyvällä lentoliikenteellä on merkitystä matkustajaliikenteessä ja satunnaisesti myös varaosakuljetuksissa. Porin lentokentän kautta hoidetaan lisäksi YK-joukkojen huoltolentoja. Pääkiitotie on nykyisellään 2350 m pitkä, mikä mahdollistaa myös suurilla koneilla operoimisen.

Pienlentokentät sijaitsevat Satakunnassa Euran Kauttualla, Jämijärvellä, Kokemäen Piikajärvellä sekä Vampulassa.

5.5 Matkakeskukset ja suuret tavaraliikenteen terminaalit

(SatLJS 2005, Satakunnan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Joukkoliikenne)
(Tiehallinto 56/2004, Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa)

Satakunnassa ainoa matkakeskus sijaitsee Porissa. Erillisten asemien välisenä yhteistyönä kehitetty matkakeskus on valmis.

Satakunnassa toimii eri toimintoihin erikoistuneita terminaaaleja:

- Satamien logistisiin ketjuihin liittyvät terminaalit
- Kappaletavaraterminaalit
- Eri alojen jakeluterminaalit

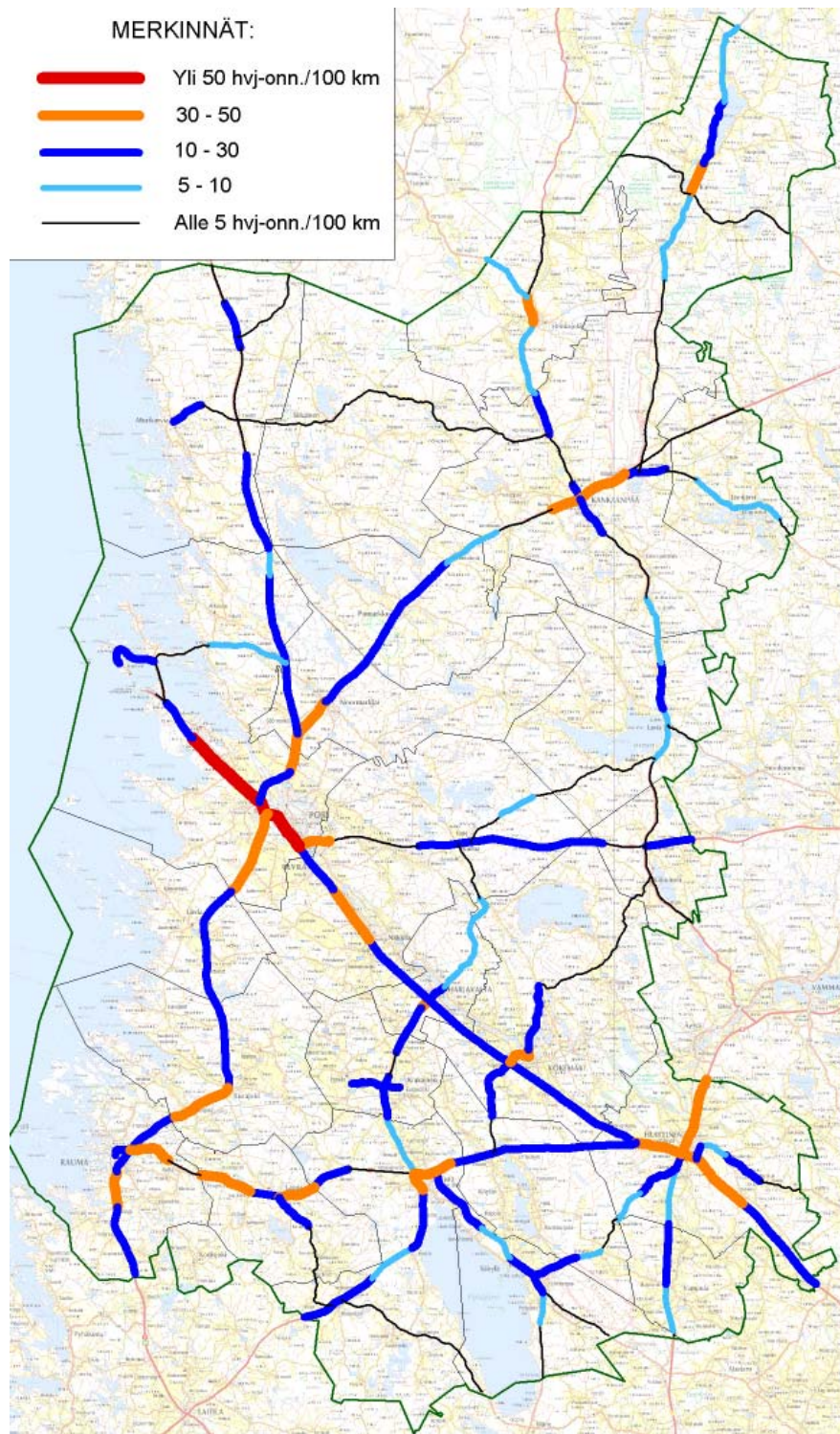
Terminaalitoiminta on yksi lenkki palveluketjussa, joka ohjaa tavaravirtoja kulkemaan tiettyjen solmupisteiden kautta. Satakunnassa tällaisia solmupisteitä ovat erityisesti satamat.

Merkittävät tavaraterminaalit on esitetty Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman pääliikenneverkko-osiossa (kuva 3.2).

5.6 Liikenneturvallisuus

(Tiehallinto Turun tiepiiri, Satakunnan tieverkon tilatietoa 1.1.2006)

Vuosina 2000-2004 tapahtui Satakunnan yleisillä teillä yhteensä 1073 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta eli keskimäärin 215 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 1449 ja kuoli 76 henkilöä. Keskimääräinen onnettomuusriski Satakunnan yleisillä teillä vuosina 2000-2004 oli noin 14,9 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden. Koko maan keskimääräinen onnettomuusriski yleisillä teillä oli vuonna 2004 noin 10,3 henkilövahinko-onnettomuutta 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä kohti. Liikenneturvallisuustilanne on Satakunnassa muuta maata huonompi.



Satakunnan tieverkon henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiheyksiä vv. 2000 – 2004. (Lähde: Tiehallinto, tierekisteri)

Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat säännökset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja Euroopan yhteisön lainsäädäntöön. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat keskeisimmät säännökset sisältyvät annettuun lakiin (719/1994), VAK-lakiin.

Suurteollisuudesta johtuen Satakunnassa kohdistuu vaarallisten aineiden kuljetuksia lähes koko päätieverkolle, rautateille ja satamiin. Vaarallisten aineiden kuljetukset kuljetusluokittain ja liikennemuodoittain on esitetty tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 47/2004 "Vaarallisten aineiden kuljetukset 2002 / Viisivuotisselvitys.

5.7 Ympäristöhaitat

(Tiehallinto Turun tiepiiri, Satakunnan tieverkon tilatietoa 1.1.2006)

Liikenteen aiheuttamista ympäristöhaitoista merkittävimmät ovat meluhaitat, pohjavesien pilaantuminen ja pakokaasupäästöt.

Tiehallinnossa tiemelunlaskenta on tehty pohjoismaisen laskentamallin mukaisesti. Laskenta etenee niin, että lähtömelutasoon (10 metriä tien keskiviivasta) tehdään kyseisen tieosuuden liikennettä vastaavat korjaukset. Laskennassa on haettu 55 ja 65 desibelin ekvivalenttisten päivämelualueiden leveys. Lähtömelutason laskemisessa on käytetty tierekisterin tietoina liikennemäärää, raskaan liikenteen osuutta ja nopeusrajoituksia.

Melun leviämistä laskettaessa käytetään teoreettista ympäristöä ja otetaan huomioon etäisyyden ja maaston melua vaimentama vaikutus. Laskettu 55 dB melualue on teoreettinen ja vastaa todellisuutta vain, silloin kun laskennan oletukset vastaavat maasto-olosuhteita.

Lasketun 55 db:n melualueen maksimietäisyys tienkeskiviivasta on 212 metriä. Keskimäärin melualueen ulottuvuus on noin 30 metriä.

Lentoasemia ympäröivien alueiden lentomelun alueet on määritelty (L_{den} 55dB). Lentomelun aiheuttamat rajoitukset muulle alueiden käytölle samoin kuin lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät otetaan huomioon ja merkitään maakuntakaavassa. Lentomelualue merkinnällä osoitetaan lentoliikenteen melualueet (L_{den} 55dB).

Satakunnan alueella on pohjavesialueella yhteensä noin 252 km yleisiä teitä, joista noin 94 km:lla suoritetaan liukkaudentorjuntaa suolaamalla. Pohjavesialueilla olevat merkittävimmät valtatieosuudet ovat vt 2 Huhtamon ja Harjavallan kohdilla, vt 12 Euran keskustassa sekä vt 23 Kankaanpään kohdalla.

6. SELVITYSTEN PERUSTEELLA TEHTÄVÄT JOHTOPÄÄTÖKSET

Laaditut selvitykset ovat maakuntakaavan tausta-aineistoa, joita on hyödynnetty maakuntakaavan valmisteluvaiheessa. Selvitysten tuloksia on verrattu mm. paikka- ja kartta-analyysiä käyttäen toteutuneeseen tilanteeseen (VE 0), Satakunnan seutukaavaan 5 (VE 1) sekä kuntien ja sidosryhmien esittämiin muutostarpeisiin (VE 2). Arvioinnin perusteella on muodostettu Satakunnan maakuntakaavan valmisteluvaiheen (VE 3) teemaa käsittelevä ehdotus.

Pääliikenneverkon keskeisimmät muutostarpeet on selvitetty Satakunnan maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (SatLJS). Suunnitelmassa on määritelty muun muassa pääliikenneverkossa todetut yhteyspuutteet sekä visio vuoteen 2025. Tässä tarkasteluun ovat nousseet muun muassa uusina tieyhteyksinä Pori - Söörmarkku, Porin pohjoinen satamatie, valtatie 11 jatke sekä Rauman kehäväylät. Yhteystarpeina ovat nousseet tarkasteluun muun muassa Eurajoki – Kiukainen – Kokemäki - Äetsä, Harjavalta – Kullaa, Lappi – Hinnerjoki seututieyhteyden merkittävä parantamistarve. Myös valtateiden 2, 8 sekä 12 merkittävä parantaminen on nostettu esille maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (SatLJS).

Olkiluodon tuotantolaitokseen johtavan tien uuden linjauksen tarpeesta on käyty keskustelua, puolesta ja vastaan. Teollisuuden Voima Oy on esittänyt, että Olkiluodon tien uusi linjaus/oikaisu tulee osoittaa maakuntakaavassa. Eurajoen kunta sekä Tiehallinnon Turun tiepiiri ovat saamansa palautteen perusteella esittäneet, että äskettäin perusparannettu tie on välityskyvyltään ja liikenneturvallisuudeltaan riittävä.

Lisäksi esille on noussut useita seutu- ja yhdysteitä, joilla katsotaan olevan merkittävää parantamistarvetta. Esimerkkinä mainittakoon st 269 Mäntyluoto – Reposaari (Tahkoluotoon).

URPO-radan sekä Pori – Kankaanpää – Parkano –radan aluevarausten osoittaminen maakunta-kaavassa ovat myös nousseet esille selvityksissä.

Lappi – Hinnerjoki tiestä tehdystä esiselvityksestä saatujen lausuntojen perusteella ei saa tukea siihen, mihin kohtaan liittyminen valtatiehen 12 tulisi osoittaa Lapin kunnassa. Ympäristöministeriössä käydyn neuvottelun perusteella on alustavasti tarkasteltu Lapin kunnassa kahta vaihtoehtoista linjausta. Tavoitteena kuitenkin on, että jo valmisteluvaiheessa voitaisiin valita vain yksi linjausvaihtoehto.

7. LIIKENNEVERKON OSOITTAMINEN MAAKUNTAKAAVASSA

7.1 Maakuntakaavassa käsiteltävät liikenteen järjestelyt

(YM 2003. Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa-opas)

Tässä teemaraportissa käsitellään:

- tie-, raide- ja vesiliikenteen väylät ja niiden muodostamat verkostot
- liikenneterminaalit kuten lentoasemat, satamat, matkakeskukset ja suuret tavaraliikenteen terminaalit.

7.2 Selvityksessä esitettävät liikenneverkon aluevarausperiaatteet ja –merkinnät Satakunnan maakuntakaavassa

Liikenneverkkoa koskevat aluevaraukset on esitetty erillisellä teemakartalla (tie-, raide, lento- ja vesiliikenne).

7.2.1 Tieliikenne

- Tieliikenteen osalta maakuntakaavassa esitetään valta-, kanta- ja seututieliukkaan kuuluvat tiet sekä vastaavan tasoinen katuverkko siinä laajuudessa ja sillä tarkkuudella kuin se on yhdyskuntarakenteen, palvelujen saavutettavuuden ja liikenneyhteyksien seudullisten tavoitteiden kannalta tarpeen. Lisäksi voidaan osoittaa yhdysteitä, mikäli niillä on ylikunnallista merkitystä tai merkitystä maakuntakaavassa osoitetun alue- ja yhdyskuntarakenteen kuten maaseudun kyläverkoston toimivuuden kannalta.
- Lähtökohtaisesti tielinjaus osoitetaan yhtenäistä viivamerkintää käyttäen.
- Ohjeellista tielinjausta = katkoviivamerkintää käytetään silloin, kun linjauksen valinnasta on tarkoituksenmukaista päättää vasta kuntakaavoituksen tai tien yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä (epävarmuustekijöitä).
- Sellaiset uudet tieyhteydet, joiden kehittäminen on todettu tarpeelliseksi mutta joista ei ole olemassa edellä riittävää tietoutta (sijainti, toteuttamistapa ovat ratkaisematta) esitetään yhteystarvetta osoittavalla merkinnällä.

Toiminnallinen tieluokitus:

(Maantielaki 23.6.2005/503)

Satakunnan maakuntakaavassa toiminnallisen luokituksen lähtökohtana on tiehallinnon käyttämä luokitus.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää mitkä tiet ovat valtateitä (vt) ja kantateitä (kt) sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Tiehallinto määrää mitkä tiet ovat seututeitä ja yhdysteitä.

Eräiltä osin saattaa maakuntakaavan tieverkon toiminnalliseen luokitteluun vaikuttaa maakunnan tavoitetilä pitkällä aikavälillä esimerkiksi yhdysteiden luokittelussa huomioon ottaen toiminnallinen kyläverkko. Maakuntakaavassa esitetty tieluokitus ohjaa kaavoituksessa tehtäviä aluevarauksia sekä tieluokituksesta tehtäviä päätöksiä.

1.1.2006 voimaan tulevan maantielain mukaan maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Runkotiet yhdistävät pääkaupunkiseudun ja valtakunnan suurimmat kaupunkiseudut, pääkaupunkiseudun ja valtakunnan osat sekä useimmat suurista kaupunkiseuduista toisiinsa. Runkotiet palvelevat myös keskeisiä kansainvälisiä yhteyksiä. Runkotieverkko parantaa yhteyksiä Suomen pisimmillä ja toiminnallisesti tärkeimmillä suunnilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee päätöstä maantielain ja ratalain mukaiseen runkoverkkoon kuuluvasta tie- ja rataverkosta. Runkoverkkopäätös on tarkoitus tehdä vuoden 2006 aikana.

- Valtatie 8 välillä Turku – Pori tultaneen määräämään runkoverkkoon

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Tiehallinnon toiminnallisen tieluokituksen mukaan valtateitä Satakunnassa ovat (1.1.2006):

- Vt 2 Helsinki – Pori
- Vt 8 Turku – Oulu
- Vt 11 Tampere – Pori
- Vt 12 Rauma – Tampere – Kouvola
- Vt 23 Pori - Joensuu

Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Tiehallinnon toiminnallisen tieluokituksen mukaan kantateitä Satakunnassa ovat (1.1.2006):

- Kt 41 Aura – Huittinen
- Kt 43 Uusikaupunki – Harjavalta
- Kt 44 Äetsä - Kauhajoki

Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Tiehallinnon toiminnallisen tieluokituksen mukaan seututeitä Satakunnassa ovat (1.1.2006):

- St 209 Eurajoki – Kokemäki
- St 210 Lappi – Loimaa
- St 212 Huittinen – Säskylä
- St 213 Ypäjä – Säskylä
- St 230 Huittinen – Urjala
- St 257 Kullaa – Lavia
- St 259 Mouhijärvi – Lavia
- St 261 Kankaanpää – Ikaalinen
- St 269 Mäntyluoto – Reposari
- St 270 Merikarvia – Kankaanpää
- St 272 Porin saaristotie
- St 273 Kankaanpää – Jalasjärvi
- St 274 Parkano – Kauhajärvi
- St 661 Merikarvia – Kauhajoki
- St 664 Honkajoki - Kristiinankaupunki

Muut maantiet ovat **yhdysteitä**.

Satakunnan maakuntakaavassa tieliikenteen osalta osoitetaan valta-, kanta- ja seututieluokkaan kuuluvat tiet. Yhdysteistä ja vastaavan tasoisesta katuverkosta osoitetaan vain aluerakenteen kannalta tärkeimmät yhteydet eli ne, jotka ylikunnalliselta merkitykseltään, yhdyskuntarakenteen, palvelujen saatavuuden ja liikenneyhteyksien seudullisten tavoitteiden kannalta ovat tarpeen.



Nykyinen tie

Merkinnällä osoitetaan maakuntakaavan tieverkkoon kuuluvat olemassa olevat tiet.



Uusi tie

Merkinnällä osoitetaan sellaiset uudet tieyhteydet, joiden sijainti on määriteltävissä riittävällä tarkkuudella kuntakaavoituksen tai muun yksityiskohtaisemman suunnittelun perusteella.

- vt 8 Pori – Söörmarkku
- vt 8 Eurajoen ohitus
- vt 11 jatke Porissa (vt2 > vt8)
- st Porin pohjoisen satamatien jatke
- st 2070 Lappi – Hinnerjoki (osuus Lapin kunnassa)
- st Harjunpää – Hyvelä
- yt Rauman pohjoisranta - Koillisväylä
- yt Viasvesi – Pinomäki (osittain)
- yt Ulasoori – Pinomäki (osittain)
- yt Ulvilan Friitala – Nakkila
- yt Ulvila, vt2 – Vanhakylä (joen ylitys)



Kaksiajoratainen päätie

Merkinnällä osoitetaan kaksiajorataisia muita teitä tai katuja kuin moottoriteitä.

- vt 2 Pori – Ulvila



Uusi kaksiajoratainen päätie (vt)

Merkinnällä osoitetaan uusi kaksiajorataiseksi parannettava päätie.

- vt 2 välillä Ulvila – Harjavalta
- vt 8 Pori - Luvia
- vt 12 Rauma (osittain)



Runkotie (rt)

Merkinnällä osoitetaan maantielain mukaiseen runkoverkkoon kuuluvat tiet.

- vt8 välillä maakunnan raja (Rauma) – Pori

Suunnittelumääräys:

Maankäytön suunnittelussa tulee varautua siihen, että runkotielle pääsy tapahtuu pääasiassa eritasoliittymien kautta ja paikalliselle ja kevyelle liikenteelle on osoitettu erillinen väylä.



Valtatie /kantatie (vt, kt)

Merkinnällä osoitetaan valtatiet (vt), jotka muodostavat tieverkon rungon, yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa ja toimivat tärkeimpinä ulkomaanreitteinä. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.

Merkinnällä osoitetaan kantatiet (kt), jotka yhdistävät kaupunkitasoisia keskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.



Seututie (st) tai pääkatu

Merkinnällä osoitetaan seututiet (st), jotka palvelevat seutukuntien liikennettä, yhdistävät kuntakeskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja kytkevät merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet ylempiluokkaiseen verkkoon. Samalla viivamerkinnällä osoitetaan merkitykseltään vastaavat pääkadut.



Tärkeä yhdystie (yt) tai pää- tai kokoojkatu

Merkinnällä osoitetaan yhdystiet (yt), jotka toimivat etupäässä paikallis- ja kyläkeskusten sekä haja-asutusalueiden liikenneyhteyksinä. Yhdysteihin kuuluvat maantiet, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin ylempiin luokkiin. Samalla viivamerkinnällä osoitetaan merkitykseltään vastaavat pääkadut.



Ohjeellinen(kt, st, yt)

Merkinnällä osoitetaan sellaiset vaihtoehtoiset tai ohjeelliset tieyhteydet, jotka perustuvat todettuun tieliikenteen yhteystarpeeseen. Tielinjausten toteuttamiseen tai sijaintiin liittyy epävarmuutta ja linjauksen valinnasta on tarkoituksenmukaista päättää vasta kunta-kaavoituksen tai tien yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

- kt 44 Honkajoki, Kuivakangas
- st 274 Karviassa, (Parkano – Kauhajärvi)
- yt 1960 Unaja – Pyhäranta
- yt välillä Lyttylä – Ämttöö
- yt 2550 Harjunpää – Kullaa (osittain)



Merkittävästi parannettava tie (vt, kt, st)

Merkinnällä osoitetaan sellaiset maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävät yhtenäiset tieosat, joiden kunto, liikennetarve tai ympäröivä maankäyttö edellyttää tien merkittävää parantamista.

- vt 2 välillä Mäntyluoto – Pori sekä Harjavalta maakunnan raja (Huittinen)
- vt8 välillä maakunnan raja (Rauma) – Pori
- vt 12 välillä Eura – Rajjala (Huittinen)
- st 2070 Lappi – Hinnerjoki

(YM/Maakuntakaavamerkinnät ja -määräykset: ” Merkintää käytetään, kun on kysymys todella merkittävistä muutoksista, esimerkiksi tasoliittymien muuttamisesta eritasoliittymiksi, tien linjauksen merkittävästä parantamisesta tai yksiajorataisen tien muuttamisesta kaksiajorataiseksi. Vähäinen, pääasiassa nykyisellä sijaintipaikalla tapahtuva tien parantaminen ei sellaisenaan ole peruste merkinnän käyttämiselle.”)



Tieliikenteen yhteystarve (kt, st, yt)

Merkinnällä osoitetaan sellaiset liikenneverkon rakenteen kannalta tarpeelliseksi todetut uudet tieyhteydet, joista ei ole olemassa riittäviä selvityksiä tai suunnitelmia tai joiden sijainti ja toteutustapa ovat vielä ratkaisematta tai niihin liittyy huomattavaa epävarmuutta.

- kt 43 jatke Harjavalta – vt 11
- st 209 Eurajoki – Kokemäki puuttuvilta osiltaan
- st Kokemäki – Äetsä
- yt uusi tieyhteys Olkiluotoon
- yt Rauman kaakkoisväylä



Eritasoliittymä

Merkinnällä osoitetaan maakuntakaavan tieverkkoon kuuluvat olemassa olevat eritasoliittymät.

- eritasoliittymät on osoitettu liikenneverkon teemakartalla



Uusi eritasoliittymä

Merkinnällä osoitetaan ne eritasoliittymät, jotka ylikunnalliselta merkitykseltään, yhdyskuntarakenteen, palvelujen saatavuuden, liikenneyhteyksien seudullisten tavoitteiden tai muun maankäytön järjestyksen kannalta ovat tarpeen.

- uudet eritasoliittymät on osoitettu liikenneverkon teemakartalla

Suunnittelumääräys:

Maakuntakaavassa osoitettu eritasoliittymä voidaan liikennemäärien ja maankäytön muutoin niin salliessa toteuttaa ensi vaiheessa myös tasoliittymänä.

Tasoliittymän toteuttamisella eikä muullakaan maankäytön suunnittelulla tai rakentamisella saa vaarantaa eritasoliittymän myöhempää toteuttamismahdollisuutta.

Selostukseen > Maakuntakaava ei estä eritasoliittymän rakentamista paikkaan, jota kaavassa ei ole erikseen osoitettu jos liikennemäärät niin edellyttävät ja ratkaisu soveltuu muuhun suunniteltuun maankäyttöön.

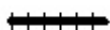
7.2.2 Raideliikenne

- Raideliikenteen osalta maakuntakaavassa esitetään valtakunnalliseen rataverkkoon kuuluvat radat. Lisäksi esitetään rautatieliikenteen liikennepaikat ja tavarakuljetuksen kannalta tärkeät teollisuus-, satama- ja muut radat siinä laajuudessa ja sillä tarkkuudella kuin se on alue- ja yhdyskuntarakennetta ja liikenteen järjestelyjä koskevien maakunnallisten ja seudullisten tavoitteiden kannalta tarpeen. Lisäksi esitetään raide-liikenteen yhteystarpeet.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee päätöstä maantielain ja ratalain mukaiseen kuuluvasta tie- ja rataverkosta. Runkoverkkopäätös on tarkoitus tehdä vuoden 2006 aikana.

- Tavaraliikenteen osalta rataosuus Tampere – Rauma tultaneen määräämään runko-verkkoon

Satakunnan maakuntakaavassa raideliikenteen osalta osoitetaan pääradat, yhdysradat/sivuradat, raideliikenteen yhteystarpeet sekä henkilöliikenteen liikennepaikat.



Päärata

Merkinnällä osoitetaan rautateiden tärkeät henkilöliikenteen pääradat ja/tai raskaan tavaraliikenteen pääradat eli Tampere-Pori/Kokemäki – Rauma –radat sekä rataosuus Pori – Mäntyluoto.

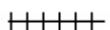
Suunnittelumääräys:

Henkilöliikenteen kannalta tärkeitä rataosia kehitetään nopean junaliikenteen ratoina. Tavaraliikenteen kannalta tärkeillä rataosilla on akselipainojen tavoitteena 25 tonnia.



Uusi päärata

Merkinnällä osoitetaan URPO-rata (Uusikaupunki-Rauma-Pori) niiltä osin kuin se on osoitettu kuntakaavoissa tai on muutoin sijainniltaan määritettävissä.



Yhdysrata/Sivurata

Merkinnällä osoitetaan olemassa olevat pääratoja yhdistävät radat ja teollisuuslaitosten radat eli rataosuus Tahkoluotoon, Niinisalo – Parkano, Pori - Aittaluoto – Ruosniemi sekä Kiukainen – Eura – Säskylä rataosuudet.



Uusi yhdysrata/sivurata

Merkinnällä osoitetaan käytöstä poistettu Pori(Ruosniemi) - Kankaanpää –Niinisalo rataosuus.



Raideliikenteen yhteystarve

Merkinnällä osoitetaan se URPO-radan osuus, josta ei ole olemassa riittäviä selvityksiä tai suunnitelmia tai jonka sijainti ja toteutustapa ovat vielä ratkaisematta tai siihen liittyy huomattavaa epävarmuutta.



Liikennepaikka

Merkinnällä osoitetaan ne liikennepaikat, jotka toimivat henkilöliikenneasemina (Pori, Harjavalta ja Kokemäki).

Maakuntakaavan aluevarausehdotukset mahdollistavat Satakunnan maakuntasuunnitelmassa sekä maakuntakaavan tavoitteissa esitettyjen jokilaakson taajamajunayhteyden tai henkilöliikenteen toteuttamisen välillä Kokemäki – Rauma, mikäli niille muutoin löytyy liiketaloudelliset toteuttamismahdollisuudet.

7.2.3 Vesiliikenne

- Vesiliikenteen osalta maakuntakaavassa esitetään alusliikenteen tarpeita palvelevat väylät, satamat sekä tarvittaessa alusliikenteen lastaus- ja purkulaiturit. Tärkeimpiä yhteistyöosapuolia vesiliikenteen suunnittelussa ovat merenkulkulaitos ja kunnat.

Satakunnan maakuntakaavassa osoitetaan vesiliikenteen osalta merialueen laiva- ja veneväylät, satamat ja kalasatamat. Veneilyä palvelevat kohteet on käsitelty viher- ja virkistysverkon yhteydessä.



Satama-alue (LS)

Merkinnällä osoitetaan satama- ja laiturialueet sekä satamatoimintaan välittömästi liittyvien varastojen ja terminaalien alueet.

- Rauma, Eurajoki (Olkiluoto), Pori, Mäntyluoto/Tahkoluoto



Satama-alue (LS) (kohdemarkintä)

Merkinnällä osoitetaan satama- ja laiturialueet sekä satamatoimintaan välittömästi liittyvien varastojen ja terminaalien alueet.

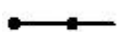
- Merikarvia



Kalasatama (kohdemarkintä)

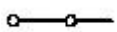
Merkinnällä osoitetaan kalasatamat.

- Rauma, Eurajoki, Luvia, Pori, Merikarvia (3kpl), Säkö



Laivaväylä

Merkinnällä osoitetaan merialueelta laivaväylinä kulkusyvyydeltään kaikki 2,5 metrin sekä tätä syvemmät väylät.



Veneväylä / venereitti

Merkinnällä osoitetaan tärkeimmät viitoitetut veneväylät ja -reitit.



Uusi veneväylä / venereitti

Merkinnällä osoitetaan käytössä olevat viitoittamattomat veneväylät ja -reitit.

7.2.4 Lentoliikenne

- Lentoliikenteen osalta maakuntakaavassa esitetään lentoasemat ja tarvittaessa muut lentopaikat, mikäli niillä on vähintään seudullista merkitystä. Lentoasemien osalta on soitettava lentoliikenteen melualueet valtioneuvoston antamien ohjearvojen mukaisina.
- Sellaiset lentokentät, jotka ovat ensisijassa sotilasilmailun käytössä, tulisi osoittaa asianmukaisella, puolustushallinnon kanssa sovittavalla tavalla.
- Maakuntakaavassa tulee käsitellä myös lentoasemia ympäröivien alueiden maankäyttöä niin, että lentomelun aiheuttamat rajoitukset muulle alueiden käytölle samoin kuin lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät tulevat huomioon otetuiksi.

Satakunnan maakuntakaavassa osoitetaan lentoliikenteen osalta lentoasemat ja tarvittaessa muut lentopaikat/pienlentokentät, mikäli niillä on vähintään seudullista merkitystä. Lentoasemien osalta osoitetaan lentoliikenteen melualueet valtioneuvoston antamien ohjearvojen mukaisina.



Lentoliikenteen alue (LL)

Merkinnällä osoitetaan lentoaseman alue lentotoimintaa varten.

- Pori



Lentokenttä (LL) (kohdemerkintä)

Merkinnällä osoitetaan muut lentopaikat/pienlentokentät, joilla on vähintään seudullista merkitystä.

- Eura, Jämijärvi, Kokemäki, Vampula



Lentomelualue

Merkinnällä osoitetaan lentoliikenteen melualueet ($L_{den}55dB$).

- Pori

Suunnittelumääräys:

Lentomelualueelle ei tule suunnitella sijoitettavaksi asuinrakennuksia tai muuta meluhaitoille herkkiä toimintoja.

7.2.5 Viestiliikenne

- Viestiliikenteen alueidenkäyttötarpeet ovat yleensä pienimittakaavaisia, joten niiden käsittelyä maakuntakaavatasolla ei yleensä ole pidettävä tarpeellisenä.
- Viestiliikenteen kehittymisellä on kuitenkin merkittäviä alue- ja yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia, jotka tulee ottaa huomioon maakuntakaavaa laadittaessa ja asetettaessa alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä koskevia tavoitteita.
- Lisäksi saattaa olla tarpeen antaa mm. maisemallisten arvojen turvaamiseen tähtäviä, teleliikenteen mastojen sijoittumista ohjaavia määräyksiä.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat liikenteen ympäristöt käsitellään Satakunnan maakuntakaavassa valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kulttuurimaisemat ja -ympäristöt teemassa.

8. MUUTOKSET VERRATTUNA SATAKUNNAN SEUTUKAAVAAN 5

(Satakuntaliitto 2001, A:255. Satakunnan seutukaava 5, seutukaavaselostus)

Maakuntakaavassa osoitettavat keskeisimmät muutokset seutukaavaan verrattuna:

Tieverkko

- vt 8 osoitetaan maantielain mukaisena merkittävästi parannettavana runkotienä välillä Turku - Pori sekä uutena kaksiajorataisena päätienä Luvialle asti
- vt 2 osoitetaan merkittävästi parannettavana tienä välillä Mäntyluoto – Pori ja Harjavalta – maakunnan raja (Huittinen)
- vt 12 osoitetaan merkittävästi parannettavana tienä välillä Eura – Raijala (Huittinen)
- kt 43 jatke Harjavalta – vt 11 (Kullaa) osoitetaan yhteystarvemerkinällä
- st 2070 Lappi – Hinnerjoki tie osoitetaan merkittävästi parannettavana tienä sekä osittain uutena tienä Lapin kunnassa
- st 209 Eurajoki – Kokemäki muutetaan puuttuvilta osiltaan yhteystarvemerkinäksi
- st Kokemäki – Äetsä osoitetaan yhteystarvemerkinällä
- uusi tieyhteys Olkiluotoon osoitetaan yhteystarvemerkinällä
- Rauman kaakkoisväylä osoitetaan yhteystarvemerkinällä
- Uusina eritasoliittyminä osoitetaan vain ne risteykset, jotka ylikunnalliselta merkitykseltään, yhdyskuntarakenteen, palvelujen saatavuuden, liikenneyhteyksien seudullisten tavoitteiden tai muun maankäytön järjestelyiden kannalta ovat tarpeen
- Jämijärven ja Köyliön ohitusvarauksia ei osoiteta

Rataverkko

- URPO-rata (Uusikaupunki-Rauma-Pori) osoitetaan uutena pääratana niiltä osin kuin se on kuntakaavoissa tai muutoin sijainniltaan riittävästi määriteltävissä
- Muilta osin URPO-rata osoitetaan raideliikenteen yhteystarvemerkinällä
- Pori – Parkano radasta osoitetaan rataosuus Ruosniemi – Niinisalo uutena yhdysratana

Vesiliikenne ja satamat

- Osoitettavien väylien ja reittien määrä on vähentynyt merkittävästi
- Muutoin ei oleellisia muutoksia seutukaavaan verrattuna

Lentoliikenne ja lentoasemat

- Porin lentokenttäalueelle osoitetaan lentomelualue
- Vampulaan osoitetaan pienlentokenttä

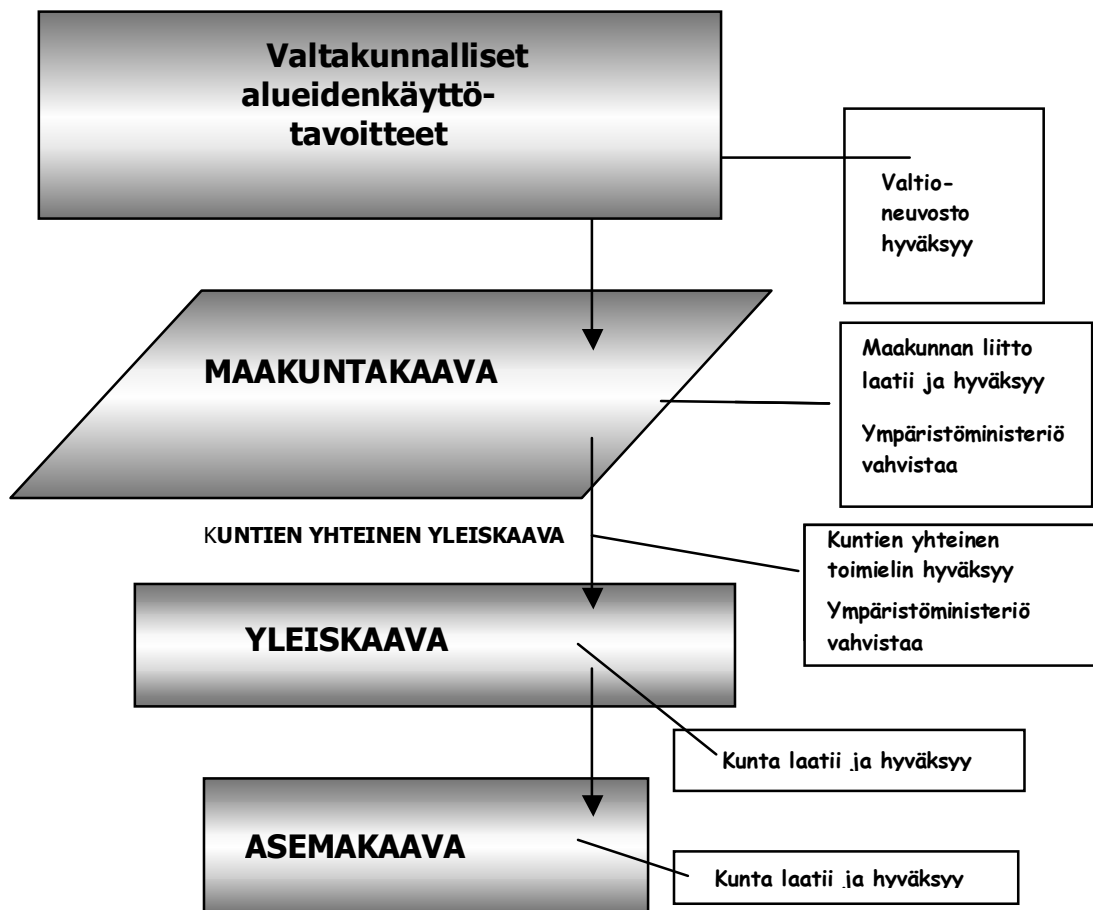
9. LIIKENNEVERKKOON LIITTYVIEN MAAKUNTAKAAVAMERKINTÖJEN OIKEUSVAIKUTUKSET

(Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.199/132) ja (Maantielaki 23.6.2005/503)

Maakuntakaavan ohjausvaikutus määräytyy maankäyttö- ja rakennuslain 32 sekä 33§:ien nojalla:

MRL 32§: Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta on otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.



Maakuntakaava on yleispiirteinen kaava, jonka maankäyttöratkaisut, kehittämis- ja aluevarausperiaatteet sekä aluevaraukset täsmentyvät yleis- ja asemakaavoituksessa sekä hankkeiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa.

MRL 33§: Maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus.

Liikenneverkon osalta oikeusvaikutuksia tulee myös maantielain 17§:n nojalla: Teiden suunnittelu ja rakentaminen tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Valmisteilla olevassa rataaissa on vastaavat rautateitä koskevat määräykset kuin maantielaissa teiden suunnittelun osalta.

10. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Satakunnan maakuntakaavassa liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena sekä kansainvälisellä, valtakunnallisella että maakunnallisella tasolla. Liikennetarkaisut tukevat muuta alueiden käytön suunnittelua.

Suunnittelussa kiinnitetään huomiota kuljetustarpeen vähentämiseen, liikennejärjestelmien toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä ympäristöhaittojen, kuten melun ja pohjavesien pilaantumisriskin vähentämiseen.

Maakuntakaavassa esitetyt liikenneverkon ratkaisuperiaatteet ja aluevaraukset, uudet liikenneverkon yhteydet saavat toteutuessaan aikaan pääsääntöisesti merkittäviä, usein pysyviä, vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, ympäristöön ja luontoon, maisemaan, talouteen ja sosiaalisiin oloihin. Liikenneväylien rakentamisella on yleensä kielteisiä vaikutuksia luonnonympäristöön. Kaikkien ympäristövaikutusten laatu, suuruus ja merkittävyys selvitetään hankkeiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa.

Liikenneverkolla toteutettavat toimenpiteet parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kuljetukset hoituvat nykyistä sujuvammin ja turvallisemmin uusien taajama-rakenteen ohittavien tieyhteyksien myötä. Uudet aluevaraukset mahdollistavat myös liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta edistävät ratkaisut sekä vähentävät liikenteen ympäristöhaittoja. Samalla myös elinolot ja viihtyvyys kohentuvat etenkin taajamissa.

Yksittäisten liikenneverkkovarausten osalta vaikutusten arviointia on tehty kyseisten kohteiden erillisselvityksissä, jotka on lueteltu kohdassa 4. **LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN JA LIIKENNEVERKKOON LIITTYVÄT SATAKUNTAA KOSKEVAT SELVITYKSET.**

10.1. Ehdotettujen alueiden toteutumiseen liittyvien mahdollisuuksien ja uhkien arviointi

	MUUTOKSET		VAIKUTUKSET				
MAANKÄYTTÖ- LUOKKA/ ALUE- VARAUS	Nykyiseen maankäyttöön	Seutu- kaavaan	Ihmisten elin- oloihin ja elin- ympäristöön	Maa- ja kallio- perään, veteen, ilmaan ja ilmas- toon	Kasvi- ja eläinla- jeihin, luonnon monimuotoi- suuteen ja luon- nonva-roihin	Alue- ja yhdys- kunta- rakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalou- teen sekä liiken- teeseen	Kaupunkiku- vaan, maise- maan, kulttuuri- perintöön ja ra- kennettuun ym- päristöön

			MAHDOLLISUUDET / myönteiset vaikutukset				
TIELIIKENNE							
*Suunniteltu kaksiajoratainen päätie >osittaiset; vt2, vt8,vt12	Tiealu- een le- venemi- nen.	Vastaa- vat alue- varaukset ovat seu- tukaa- vassa.	Liikenneturvalli- suus paranee. Ei tasoliittymiä.	Pohjavesien pi- laantumisriski vähenee (suoja- ukset nykylain- säädännön mu- kaisesti)	Luonto otetaan paremmin huo- mioon nyky- suunnittelussa	Keskittää liitty- mäjärjestelystä ja tukee elinke- winolämän toimintaedelly- tyksiä.	
* Valta-, kanta- ja seutu- ja yh- dystiet	Joitakin uusia täyden- täviä tei- tä	Joitakin uusia täyden- täviä tei- tä	Liikkumistarve vähenee, liikenneturvallisuus parantuu	Pohjavesien pi- laantumisriski vähenee (suoja- ukset nykylain- säädännön mu- kaisesti)	Luonto otetaan paremmin huo- mioon nyky- suunnittelussa	Tukee aluerakenteen ehey- tymistä sekä elinkeinoelämän toimintaedelly- tyksiä	Selkeyttää kau- punkikuvaa
* Ohituskaista- tie / Runkotie > vt 8	Uusi asia	Uusi asia	Liikenneturvalli- suus parantuu. Ei tasoliittymiä.	Pohjavesien pi- laantumisriski vähenee (suoja- ukset nykylain- säädännön mu- kaisesti)	Luonto otetaan paremmin huo- mioon nyky- suunnittelussa	Keskittää liitty- mäjärjestelyjä	Selkeyttää kau- punkikuvaa
* Eritasoliitty- mät	Joitakin uusia yhdys- kuntara- kenteen kannalta tarpeelli- sia	Alueva- raukset tarkastel- tu ta- pauskoh- taisesti.	Liikenneturvalli- suus parantuu. Ei tasoliittymiä.	Pohjavesien pi- laantumisriski vähenee (suoja- ukset nykylain- säädännön mu- kaisesti)	Luonto otetaan paremmin huo- mioon nyky- suunnittelussa	Keskittää liitty- mäjärjestelyjä	Selkeyttää kau- punkikuvaa

* Ohjeelliset linjaukset/ tieliikenteen yhteystarpeet > vt 11 jatke, Hva-Kullaa, Eurajoki – Äetsä, Olkiluodon tie, Lappi-Hinnerjoki, Honkajoki	Uusi asia. Täydentävät nykyistä liikenneverkkoa. Yhteystarve.	Joitakin uusia täydentäviä teitä	Liikkumistarve vähenee, liikenneturvallisuus parantuu	Pohjavesien pilaantumiseriski vähenee (suojaukset nyky-lainsäädännön mukaisesti) Kokemäki – Äetsä osuus osittain arkaa ympäristöä	Luonto otetaan paremmin huomioon nyky-suunnittelussa Kokemäki – Äetsä osuus osittain arkaa ympäristöä	Tukee aluerakenteen eheytymistä, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä liikumistarve vähenee	Selkeyttää kaupunkikuvaa
* Merkittävästi parannettavat tiet >vt 2, vt 8,vt 12 Lappi-Hinnerjoki	Uusi asia	Uusi asia	Liikenneturvallisuus sekä verkon toimivuus parantuvat	Suoritetaan pohjavesisuojaus	Luonto otetaan paremmin huomioon nyky-suunnittelussa	Tukee aluerakenteen eheytymistä, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä liikumistarve vähenee	
RAIDELIIKENNE							
* Pääradat > Tampere Pori/Mäntyluoto/ Kokemäki- Rauma	Nykyiset	SK:ssa muut pääratoina paitsi Kiukainen- Eura-Säkylä	Joukkoliikenteen käyttömahdollisuus paranee, liikenteen toimivuus ja turvallisuus paranevat (tasoristeysten poisto)			Paremmat kansainväliset ja kansalliset liikenneyhteydet kytkevät maakunnan muuhun maailmaan paremmin/elinkeinoelämä	Julkisen liikenteen tuomat mahdollisuudet (asemat yms.) selkeyttävät kaupunkikuvaa
* Sivuradat > teollisuusradat + Niinisalo-Parkano	Varaus Niinisalo-Parkano	SK:ssa pääratoina	Joukkoliikenteen käyttömahdollisuus paranee, liikenteen toimivuus ja turvallisuus paranevat (tasoristeysten poisto)			Tukee aluerakenteen eheytymistä, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä liikumistarve vähenee	
* Ohjeelliset linjaukset/uudet raideliikenteen yhteystarpeet > URPO-rata, Pori - Niinisalo	Täydentävät nykyistä rataverkkoa. Yhteystarve uusia asia	URPO-radasta osa yhteystarpeena. Pori-Kanakaappää ohjeellisenä	Joukkoliikenteen käyttömahdollisuus paranee, liikenteen toimivuus ja turvallisuus paranevat			Paremmat kansainväliset ja kansalliset liikenneyhteydet kytkevät maakunnan muuhun maailmaan paremmin/elinkeinoelämä	
VESILIIKENNE							
* Satama-alue > Pori, Rauma	Nykyisten alueiden laajentamisia	Ovat seutukaa-vassa				Parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä	

LENTOLIIKENNE							
*Lentoliikenteen alue	Vampulassa uusi pienlento-kenttä	Vampulassa uusi pienlento-kentän aluevara- raus				Lentoliikenteen aluevaraukset parantavat yleisesti toiminta- edellytyksiä sekä henkilöliikenteessä että tavaraliikenteessä	

			UHAT / kielteiset vaikutukset				
TIELIIKENNE							
*Suunniteltu kaksiajoratainen päätie >osittaiset; vt2, vt8,vt12			Elinympäristö pirstoutuu, liikennemelu	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät	Voi myös hajauttaa rakennettua yhdyskuntaa	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
* Valta-, kanta- ja seutu- ja yhdystiet			Elinympäristö pirstoutuu, liikennemelu	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät	Voi myös hajauttaa rakennettua yhdyskuntaa	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
* Ohituskaistatie / Runkotie > vt 8			Tasoliittymien poistuessa liikumistarve lisääntyy	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät	Tasoliittymien poistuessa hajauttaa rakennettua yhdyskuntaa	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
* Eritasoliittymät			Tasoliittymien poistuessa liikumistarve lisääntyy	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät		Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
* Ohjeelliset linjaukset/ tieliikenteen yhteystarpeet > vt 11 jatke, Hva-Kullaa, Eurajoki – Äetsä, Olkiluodon tie, Lappi-Hinnerjoki, Honkajoki			Elinympäristö pirstoutuu, lisääntymisen sekä liikenteen melulle että päästöille	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät	Pirstoo olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
* Merkittävästi parannettavat tiet >vt 2, vt 8,vt 12 Lappi-Hinnerjoki			Elinympäristö pirstoutuu, lisääntymisen sekä liikenteen melulle että päästöille	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät	Pirstoo olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
RAIDELIIKENNE							
* Pääradat >Tampere Pori/Mäntyluoto/Kokemäki-Rauma			Elinympäristö pirstoutuu, liikennemelu				
* Sivuradat > teollisuusradat + Niinisalo-Parkano			Elinympäristö pirstoutuu, liikennemelu				

* Ohjeelliset linjaukset/uudet raideliikenteen yhteystarpeet > URPO-rata, Pori - Niinisalo			Elinympäristö pirstoutuu, lisääntymisen sekä liikenteen melulle että päästöille	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät	Pirstoo olemassa olevaa alue- ja yhdyskuntarakennetta	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät
VESILIIKENNE			Elinympäristö pienenee.	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät		
* Satama-alue > Pori, Rauma							
LENTOLIIKENNE			Lentomelu	Varattaessa uusia alueita, riskimahdollisuudet lisääntyvät	Varattaessa uusia alueita, uhkamahdollisuudet lisääntyvät		
* Lentoliikenteen alue							

11. VALMISTELUPROSESSIN KUVAUS

Liikenneverkon osalta valmisteluvaiheen aineiston laadinnassa keskeisiä viranomaistahoja ovat olleet tieverkon osalta Turun tiepiiriin ja rataverkon osalta Ratahallintokeskus. Sekä tiepiiriin että Ratahallintokeskuksen kanssa on järjestetty maakuntakaavoitukseen liittyviä työneuvotteluja.

Ympäristöministeriön kanssa on neuvoteltu viranomaisneuvottelussa myös liikenneverkon maankäyttöratkaisusta, aluevarausperiaatteista ja aluevarausehdotuksista.

Tämän raportin kohdassa 5. mainittuja perusselvityksiä on laadittu laajassa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Eri osapuolia on kuultu ja lausuntokierrokset on järjestetty selvitystöiden edetessä.

Liikenneverkkoa koskeva sidosryhmäseminaari järjestettiin syksyllä 2005 yhdessä Satakunnan maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma -hankkeen kanssa. Seminaariin oli kutsuttu kunnat ja muut sidosryhmät.

Maakuntakaavatiimi on valmistellut aineistoa käyden viranomais- ja työneuvotteluja eri tahojen kanssa (Tiepiiri, RHK, YM). Maakuntakaavatoimikunta on käsitellyt liikenneverkkoteeman lähetettäväksi kommenttikierrokselle 10.5.2006. Myös maakuntakaavan seuranta- ja arviointiryhmä on käsitellyt liikenneverkkoteeman 9.5.2006. Hallinnolliset viranomaispäätökset tehdään prosessin edetessä maakuntahallituksessa ja maakuntavaltuustossa.

Valmisteluprosessin hallinnollinen eteneminen:

Maakuntakaavatiimi
Maakuntakaavatoimikunta
Maakuntahallitus
Maakuntavaltuusto
Ympäristöministeriö

Valmisteluvaiheen aineiston käsittelyä varten järjestettiin Satakunnan maakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelun kanssa maakuntakaavaan liittyvä avoin yhteistyöseminaari 30.5.2006, johon oli kutsuttu Turun tiepiiri, Ratahallintokeskus, Merenkululaitos, Lounais-Suomen Ympäristökeskus, seutukuntien ja kuntien edustajat, Satakunnan ja Rauman Kauppakamarit, Porin ja Rauman satamat, Ilmailulaitos/ Porin Lentoasema sekä muut liikenneteemasta kiinnostuneet sidosryhmät.

Teemaraaportti lähetetään sidosryhmien kommenttikierrokselle maakuntakaavatoimikunnan käsittelyn jälkeen.

12. YHTEENVETO

Maakuntakaavoitus on osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista suunnittelujärjestelmää. Maakuntakaava toteuttaa myös liikenneverkon osalta muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa määriteltyjä strategioita ja hankkeita osoittamalla niiden maankäytöllisen merkityksen, alueidenkäytölliset ratkaisut, vaikutukset yhdyskuntarakenteen ja toteuttamisen edellyttämät aluevaraukset.

Liikenneverkko on keskeinen tekijä maakunnan, sen asukkaiden ja yritystoiminnan toimintaedellytysten kannalta. Liikenneverkon ratkaisut vaikuttavat merkittävästi maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä siinä tapahtuvaan kehitykseen.

Satakunnan maakuntakaavassa ei esitetä liikenneverkon kannalta olennaisia uusia maankäyttöperiaatteita tai aluevarauksia. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

Tieliikenteen osalta maakuntakaavassa osoitetaan pitkällä aikavälillä eräitä pääliikenneverkkoa täydentäviä maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todettuja yhteystarpeita sekä nykyistä liikenneverkkoa tukevia täsmennyksiä.

Periaatteellisena ratkaisuna raideliikenteen osalta nykyisen rataverkon lisäksi turvataan URPO-radan toteuttamismahdollisuus. Samoin turvataan Pori – Kankaanpää/Niinisalo – Parkano –rataosuuden toteuttamismahdollisuus.

Satakunnan maakuntakaavassa liikenneverkon aluevarauksilla tuetaan maakunnan elinkeinoelämän ja aluerakenteen kehittämistä sekä turvataan eri liikennemuotojen toiminta- ja kehittämisedellytykset maakunnallisesti. Liikennejärjestelmä turvaa tasapuoliset toimivat kotimaiset ja kansainväliset liikenneyhteydet, mukaan lukien tietoliikenne.

LÄHTEET

Ympäristöministeriö 2003

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista

Edita 1999, Lakikokoelma

Maankäyttö- ja rakennuslaki perusteluineen/5.2.1999/132

Ympäristöministeriö 2001

Suuntana menestyvä maakunta, 514

Satakuntaliitto 2003

A:268. Satakunnan maakuntasuunnitelma 2030

Satakuntaliitto 2004

A:272. Satakunnan maakuntakaavantavoitteet

Satakuntaliitto/Tiepiiri 2003

Satakunnan tieverkon kehittämissuunnitelma 2003 – 2012

Tiehallinto 56/2004

Kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Satakunnassa

Satakuntaliitto 2005

A:274. Satakunnan kärkihankkeet

SatLJS 2005

Satakunnan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Pääliikenneverkko

Tiehallinto Turun tiepiiri

Satakunnan tieverkon tilatietoa 1.1.2006

Ratahallintokeskuksen rataverkko 1.1.2005

Ympäristöministeriö 2003

Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa-opas

Turun yliopiston merenkulkualan koulutus ja tutkimuskeskuksen julkaisu

B132/2006. Lounaisen Suomen pääsatamien tavaraliikenteen jakautuminen väyläkohtaisesti

Satakuntaliitto 2001

A:255. Satakunnan seutukaava 5, seutukaavaselostus

Suomen säädöskokoelma

Maantielaki 23.6.2005/503

Satakuntaliitto 2001

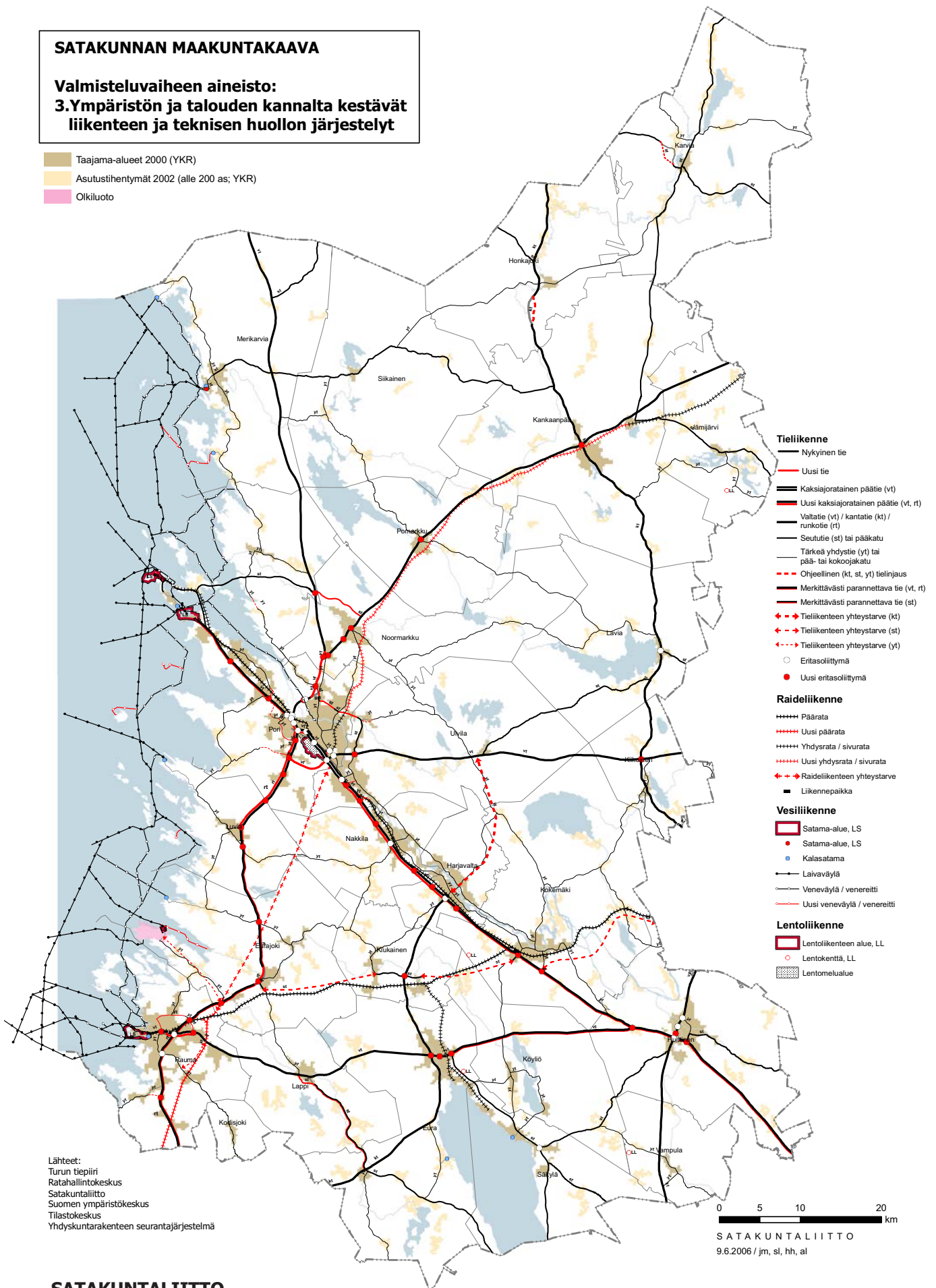
A:255. Satakunnan seutukaava 5, seutukaavaselostus

SATAKUNNAN MAAKUNTAKAAVA

Valmisteluvaiheen aineisto:

3.Ympäristön ja talouden kannalta kestävät liikenteen ja teknisen huollon järjestelyt

- Taajama-alueet 2000 (YKR)
- Asutustihentymät 2002 (alle 200 as; YKR)
- Olkiluoto



SATAKUNTALIITTO

PL 260, 28101 PORI
Pohjoisranta 11 D
Puh. (02) 620 4300
Fax (02) 620 4301
www.satakunta.fi