



SATAKUNTALIITTO
Regional Council of Satakunta

SATAKUNNAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- SUUNNITELMA

**Osa II:
Tavoitteet ja
palvelutasotarkastelut**

14.3.2022



SATAKUNNAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Osa II: Tavoitteet ja palvelutasotarkastelut

Satakuntaliitto
ISBN 978-952-5862-96-6
ISSN 0789-6824
Satakuntaliitto 2022

Kannen valokuva:

Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Raportin valokuvat:

Sivu 22: Ari Ahlfors / Rauman Satama Oy

Muut kuvat: Linea Konsultit Oy

Kartta-aineistot:

Taustakartat © Maanmittauslaitos 11/2021 ja © ESRI

Tieverkko, rataverkko ja taajamat © Väylävirasto

Vesistöt © SYKE

Sisällys

Esipuhe	6
Johdanto.....	8
Liikennejärjestelmäsuunnittelun tasot ja kytkentä maakunnan suunnitteluun	8
Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutus ja seuranta	9
Osa II: Tavoitteet ja palvelutasotarkastelut.....	10
1 Satakunnan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja -linjaukset	11
1.1 Kehittämistavoitteet.....	11
1.2 Kehittämislinjaukset.....	12
2 Palvelutasotavoitteet ja -puutteet sekä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi	14
2.1 Pitkämatkainen joukkoliikenne	14
2.2 Tavaraliikenteen yhteydet.....	19
2.3 CO ₂ -päästöt, autoliikenteen suorite ja kestävien kulkutapojen käyttö.....	23
2.4 Tieliikenneonnettomuudet.....	25

Esipuhe

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma koostuu kolmesta erillisestä osasta, joista käsissäsi on osa II. Se sisältää Satakunnan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja linjaukset sekä niihin pohjautuvan palvelutasotarkastelun kehittämistarpeineen ja keinovalikoimineen. Osassa I on kuvaus Satakunnan liikennejärjestelmän ja toimintaympäristön kehityksestä. Osa III sisältää näiden lähtökohtien perusteella määritetyt kehittämisteemat priorisoituine kehittämistoimineen sekä suunnitelman vaikutusten arvioinnin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen toimijoiden yhteinen näkemys maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisestä – sekä alueen omalla vastuulla olevista toimista että valtakunnallisesti päätettävistä hankkeista. Samalla suunnitelma vie viestiä Satakunnan tarpeista valtakunnan tasolle ja toisaalta sovittaa valtakunnallisia linjauksia Satakunnan olosuhteisiin.

Satakunnan edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2015 ja sen priorisoidut kehittämis-kohteet päivitettiin viimeksi 2018. Päivityksen jälkeen osa kehittämistoimista on toteutunut, toimintaympäristö ja liikennepolitiikan linjaukset ovat muuttuneet ja ilmastomuutoksen hillintä on noussut keskeiseksi yhteiskunnalliseksi tehtäväksi. Käynnissä oleva koronapandemia on vaikuttanut merkittävästi koko yhteiskuntaan, myös ihmisten liikkumiseen ja tavarakuljetuksiin, ja sen pitkäaikaisia vaikutuksia liikenteeseen on vielä vaikeaa ennakoita. Digitalisaatio vaikuttaa sekä liikumisen tapoihin ja välineisiin että koko yhteiskunnan läpäisevänä ilmiönä myös liikkumis- ja kuljetustarpeisiin. Tilastokeskuksen väestöennusteiden mukaan koko maan väkiluvun ennakoita kääntyvän laskuun jo 2030-luvulla. Ikärakenteeltaan Satakunnan väestö on keskimääräistä ikääntyneempää. Ikääntyneiden määrän kasvun arvioidaan tasaantuvan 2030-luvun alussa. Vuonna 2021 valmistui ensimmäinen, liikennepolitiikka aiempaa pitkäjänteisemmin ohjaava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä sitä omalta osaltaan toteuttava valtion väyläverkon investointiohjelma 2022-2029.

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ovat ohjanneet työn aikana valitut neljä liikennejärjestelmän kehittämistavoitetta: saavutettavuus, kilpailukyky, kestävyys ja turvallisuus. Lähtökohtana oli laatia suunnitelma, joka palvelee hyvin maakunnan jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä ja jonka tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista seurataan ja edistetään aktiivisesti. Samalla suunnitelma palvelee käynnistyvää maakuntakaavan päivitystyötä.

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistelleeseen työryhmään ovat kuuluneet:

- Susanna Roslöf (pj.) Satakuntaliitto
- Esa Perttula Satakuntaliitto
- Juha Mäki Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Sanna Välimäki Porin kaupunki
- Sami Nummi Eurajoki (Porin seutu)
- Riikka Pajuoja Rauma (Rauman seutu)
- Marja Vaajasaari Kankaanpää (P-Satakunta)
- Marko Rajamäki Kankaanpää (P-Satakunta)

Suunnitelman laatimista ohjanneeseen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

- Asko Aro-Heinilä (pj.) Satakuntaliitto
- Susanna Roslöf Satakuntaliitto
- Esa Perttula Satakuntaliitto
- Marika Luoma Satakuntaliitto
- Tuovi Päiviö Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Juha Mäki Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Annu Korhonen Traficom
- Tuula Säämänen Väylävirasto
- Camilla Rand Väylävirasto
- Marko Kilpeläinen Porin kaupunki (31.5.2021 asti)
- Markku Koppelomäki Porin kaupunki (1.6. 2021 alkaen)
- Sanna Välimäki Porin kaupunki
- Juha Eskolin Rauman kaupunki
- Tomi Suvanto Rauman kaupunki
- Mika Hatanpää Kankaanpään kaupunki
- Jyrki Peltomaa Huittisten kaupunki
- Sami Nummi Eurajoki (Porin seutu)
- Riikka Pajuoja Rauma (Rauman seutu)
- Markus Ojakoski Jämijärvi (Pohjois-Satakunta)
- Vesa Mäkilä Porin satama
- Hannu Asumalahti Rauman satama (15.8.2021 asti)
- Janne Virta Rauman satama (16.8.2021 alkaen)
- Minna Nore Satakunnan kauppakamari
- Riikka Piispa Rauman kauppakamari
- Päivi Wood Keskuskauppakamari
- Jouni Kärki Porin seudun joukkoliikenneviranomaisen
- Julius Tavasti Rauman kaupungin joukkoliikenneviranomaisen
- Markus Kivelä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenneviranomaisen
- Tero Siitonen Länsi-Suomen kuljetusyrittäjät ry

Konsulttina liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta on vastannut Linea Konsultit Oy, projektipäällikkönä Sakari Somerpalo. Työhön osallistuivat myös projektsihteeri Atte Mantila (joukkoliikenne), Harri Aaltonen (paikkatietotarkastelut), Seppo Lampinen (laadunvarmistus), Outi Vartiainen (viestintä ja työpajat) sekä Hanna Aalto (graafinen suunnittelu).

Työn alkuvaiheessa keväällä 2021 järjestettiin sidosryhmätyöpaja yrityksille, yhdistyksille ja viranomaisille sekä seudulliset työpajat kuntien edustajille. Työn

kuluessa suunnitelmaa käsiteltiin kahteen kertaan Porin ja Rauman seutujen liikennejärjestelmätyöryhmissä sekä Pohjois-Satakunnan kuntajohtajakokouksissa ja Satakunnan kuntajohtajien kokouksessa. Lausuntokierrokselle lähtenyttä suunnitelmaluonnosta esiteltiin sidosryhmäseminaarissa 14.12.2021 sekä maakuntahallituksen kokouksessa 20.12.2021. Lausuntokierroksella suunnitelmaluonnoksesta saatiin 45 lausuntoa, joiden perusteella lopullinen suunnitelma viimeisteltiin. Satakuntaliiton maakuntahallitus hyväksyi liikennejärjestelmäsuunnitelman 14.3.2022.



Johdanto

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tasot ja kytkentä maakunnan suunnitteluun

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikennepalveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mikä on alueelle tärkeää matkojen ja kuljetusten toimivuuden, turvallisuuden, tehokkuuden ja kestävyysvarmistamiseksi.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään usealla eri tasolla, jotka ovat kaikki sidoksissa toisiinsa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lakiin (503/2005). Lain mukaan suunnitelman valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö ja sen hyväksyy valtioneuvosto. Nykyinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032¹ hyväksyttiin valtioneuvostossa 15.4.2021. Suunnitelma kokoa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteitä, mutta pääosassa ovat valtion toimet ja niihin liittyvä rahoitusohjelma.

Maakuntatason liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaa laki alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan toimeenpanosta (756/2021). Sen mukaan maakunnan liiton tehtävänä on edistää saavutettavuutta sekä vastata maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyön johtamisesta ja suunnitelman yhteensovittamisesta maakunnan muiden suunnitelmien ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan yhdessä valtion liikennehallinnon kanssa. Se sisältää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä ja kuvaa alueen yhteistä näkemystä siitä, mitä toimia ja toimintaa tulisi priorisoida. Yhtäältä se vie viestiä alueen tahtotilasta valtakunnan tasolle ja samalla jalkauttaa valtakunnallisia linjauksia alueelle. Toimenpiteiden toteutus päätökset tehdään erikseen kuntien ja valtion normaalien päätöksentekomenettelyjen mukaisesti.

Ylimaakunnallisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnitelmia on tehty maakuntien liittoutumien toimesta. Satakunta oli mukana laatimassa vuonna 2020 valmistunutta kuuden maakunnan yhteistä Länsi-Suomen liikennestrategiaa². Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään myös isoimmilla kaupunkiseuduilla. Niihin kiinteästi liittyviä valtion ja kuntien maankäytön, asuminen ja liikenteen MAL-sopimuksia on tehty jo pitkään neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla, viimeisimmällä sopimuskierroksella mukaan pääsivät myös Lahden, Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseudut. Porin kaupunkiseudulle ei ole laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelmaa eikä se ole mukana MAL-sopimusmenettelyssä, joka on rajattu seitsemälle suurimmalle kaupunkiseudulle.

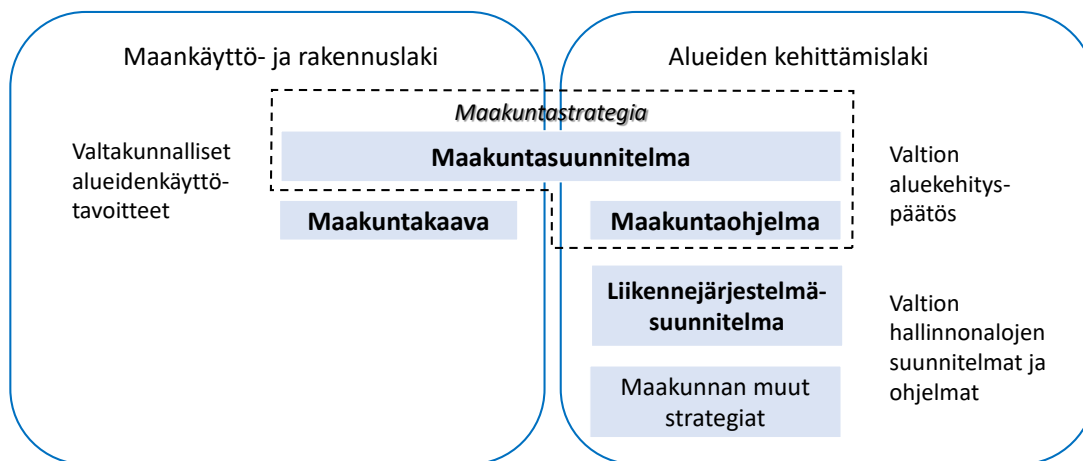
Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on osa maakunnan suunnittelujärjestelmää, johon kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntaohjelma, maakunta-kaava sekä niitä palvelevat muut suunnitelmat ja strategiat. Liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää osaltaan maakuntakaavan ja maakuntasuunnitelman toteutumista ja palvelee samalla niiden tausta-aineistona.



Kuva 1. Liikennejärjestelmäsuunnittelun eri tasot (kuva LVM muokattuna).

¹ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, Valtioneuvoston julkaisu 2021:75, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>

² Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia, Etelä-Pohjanmaan, Kanta-Hämeen, Keski-Suomen, Pirkanmaan, Pohjanmaan ja Satakunnan liitot, <https://satakunta.fi/alueiden-kaytto/ljs/lansi-suomen-liikennestrategia/>



Kuva 2. Maakunnan suunnittelujärjestelmä ja sitä ohjaavat lait.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutus ja seuranta

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttaminen vaatii jatkuvaa toimenpiteiden edistämistä, toiminnan arviointia sekä liikennejärjestelmän tilan ja kehityssuuntien seurantaa. Keskeisessä roolissa on Satakuntaliiton ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen koordinoima jatkuva liikennejärjestelmätyö, jonka puitteissa toimivat sekä maakunnan että seutukuntien liikennejärjestelmäryhmät.

Maakunnan jatkuvan liikennejärjestelmätyön keskeisiä tehtäviä ovat:

- koordinoida osapuolten toimia ja toimintaa sekä tehdä edunvalvontaa
- priorisoida kulloinkin ajankohtaisten tarpeiden mukaan erilaisia liikennejärjestelmän kehittämistoimia ja -hankkeita liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, linjausten ja kiireellisyysluokitusten ohjaamana
- keskustella ja ottaa yhdessä kantaa merkittävimpiin liikenteen ja maankäytön kehittämistoimiin ja -hankkeisiin arvioimalla niitä liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja linjausten suhteen
- käynnistää tarvittaessa liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamista palvelevia selvityksiä ja suunnitelmia, sopia vastuista niiden teettämiseksi sekä tehdä johtopäätökset selvitysten tuloksista peilaten niitä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritettyihin tavoitteisiin ja periaatteisiin
- seurata liikennejärjestelmän tilan kehitystä suhteessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin, ennakoida tulevaisuuden muutostekijöitä ja niiden pohjalta arvioida toiminnan muutostarpeita.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kolme erikseen raportoitua osaa, joita voidaan jatkossa päivittää erikseen tarkoituksenmukaisessa tahdissa:

- **Osa I: Taustat.** Taustaraportti sisältää toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän analyysin. Maakunnan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän tilan kehitystä seurataan jatkuvasti ja tuotetaan tarpeen mukaan ajankohtaista seuranta-aineistoa. Seurannan yhteydessä arvioidaan tarvetta taustaraportin päivittämiselle tai kokonaan uuden laatimiselle.
- **Osa II: Tavoitteet ja palvelutasotarkastelut.** Tavoiteosassa sisältää Satakunnan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset. Lisäksi tavoitteita ja linjauksia konkretisoimaan ja mittaamaan on asetettu palvelutasotavoitteiden ja yhteiskunnallisten reunaehtojen indikaattoritavoitetasoineen. Niiden perusteella on arvioitu toimenpiteiden tarvetta ja kohdistumista sekä pohdittu mahdollista keinovalikoimaa. Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden ja linjausten päivittämistarvetta on jatkossa hyvä arvioida esimerkiksi vaalikausittain valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitysten tahdissa tai taustaraportin kuvaamien suunnitelman lähtökohtien muuttuessa merkittävästi.
- **Osa III: Kehittämissuunnitelma.** Kehittämissuunnitelma sisältää tausta- ja tavoiteosien perusteella määritetyt kehittämisteemat priorisoituine toimenpiteineen sekä suunnitelman vaikutusten arvioinnin. Maakunnan liikennejärjestelmätyössä seurataan toimenpiteiden suunnittelun ja toteutumisen edistymistä ja sovitaan tarvittaessa taustaselvityksistä, jatkosuunnitelmista tai muista edistämistoimista. Toimenpiteiden toteutumisen myötä tilalle voidaan nostaa uusia tavoitteiden mukaisia toimia, mutta toimenpideohjelman laajempaan päivittämiseen on kuitenkin tarpeen sisällyttää myös laajempi päätöksentekomenettely. Laajempi päivittäminen on tarpeen viimeistään silloin, kun tavoitteita ja linjauksia muutetaan.



Osa II: Tavoitteet ja palvelutasotarkastelut

1 Satakunnan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja -linjaukset

1.1 Kehittämistavoitteet

Satakunnan liikennejärjestelmälle asetettujen kehittämistavoitteiden taustalla ovat valtakunnalliset liikennepoliittiset tavoitteet ja linjaukset sekä Satakunnan omat, liikennesektoria laajemmat kehittämistavoitteet ja alueelliset erityispiirteet. Satakunnan kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat on kuvattu maakuntahallituksen joulukuussa 2021 hyväksymässä Satakunta-strategiassa³.

Valtakunnalliset liikennepoliittikan tavoitteet ja linjaukset on kirjattu valtioneuvoston huhtikuussa 2021 hyväksymään valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vuosille 2021–2032⁴. Siinä liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme rinnakkaista tavoitetta, jotka liittyvät kestävyYTEEN, saavutettavuuteen ja tehokkuuteen ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.

Satakunnan liikennejärjestelmälle on asetettu neljä kehittämistavoitetta, jotka koskevat saavutettavuutta, kilpailukykyä, kestävyYTEä ja turvallisuutta. Saavutettavuus- ja kilpailukykytavoitteet liittyvät erityisesti siihen, mitä varten liikennejärjestelmää ylläpidetään ja kehitetään. Kestävyys- ja turvallisuustavoitteet liittyvät erityisesti siihen, minkä reunaehtojen sisällä liikennejärjestelmää tulee kehittää.

Satakunnan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet:

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. Maan käyttöratkaisut tukevat kestäväää liikennejärjestelmää.

Turvallisuus

- Turvallinen, terveellinen ja ympäristön huomioon ottava liikennejärjestelmä.



³ Satakunta-strategia: Satakunnan maakuntasuunnitelma 2050, Satakunnan maakuntaohjelma 2022-2025 ja Älykkään erikoistumisen strategia 2021-2027, Satakuntaliitto 2021, <https://satakunta.fi/wp-content/uploads/2021/12/Satakunta-strategia-1.pdf>

⁴ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>

1.2 Kehittämislinjaukset

Kutakin kehittämistavoitetta tarkentamaan ja suuntaamaan on määritelty tarkemmat kehittämislinjaukset, jotka ovat ohjanneet liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman laatimista ja päivittämistä.

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 työssäkäyntiväyhykkeitä 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. Huolehditaan myös alemman maantieverkon ja yksityisteiden kunnosta sekä elinkeinojen ja asukkaiden tarpeiden ja huoltovarmuuden mukaisesta hoitotasosta.
- 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 maantieverkon ja yksityisteiden kunnosta sekä elinkeinojen ja asukkaiden tarpeiden ja huoltovarmuuden 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 bioterminaliverkosto.
- 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 seurantarjestelmien käyttöä.

Kestävyys

Kestävät liikumis- ja kuljetusmuodot ja käyttövoimat ovat kustannustehokkaita ja vetovoimaisia. Maankäyt-
töratkaisut tukevat kestävästä liikennejärjestelmästä.

Keskeiset tarpeet ja painotukset

- Liikkumistarpeen vähentämiseksi kehitetään maa-
kunnan kattavia tietoliikenneyhteyksiä, tuetaan etä-
työn mahdollisuuksia sekä edistetään maankäytön
ja palvelujen suunnittelussa lyhyisiin matkatarpeisiin,
lähipalveluihin ja viihtyisään ympäristöön perustuvaa
kaupunki- ja taajamarakennetta.
- Fossiilivapaiden polttoaineiden ja ajoneuvotekno-
logioiden saatavuutta, käyttöönottoa ja yleistymistä
edistetään.
- Työpaikkojen, palvelujen sekä matkailu- ja luonto-
kohteiden saavutettavuutta parannetaan kestäväillä
matkaketuilla ja kehittämällä kävely- ja pyöräilyreit-
tejä.
- Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen ja ekolo-
giset yhteydet otetaan huomioon liikennejärjestel-
män ylläpidossa ja kehittämisessä.

Kehittämisen painopisteet eri alueilla

- Kaupunkiseuduilla ja taajamissa parannetaan erityi-
sesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja
houkuttelevuutta.
- Työssäkäyntialueiden sisällä ja niiden välillä ta-
voitellaan 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 henkilöau-
toon parane.

Turvallisuus

Turvallinen, terveellinen ja ympäristön huomioon otta-
va liikennejärjestelmä

Keskeiset tarpeet ja painotukset

- Nostetaan liikenneturvallisuuden tasoa niin, että
vakavilta onnettomuuksilta vältytään.
- Tehdään aktiivista liikenneturvallisuustyötä. Vaiku-
tetaan turvalliseen liikkumiskäyttäytymiseen sekä
kestäviin ja terveellisiin liikkumisvalintoihin monipuol-
lisen tiedottamisen, markkinoinnin ja motivoinnin
keinoin. Varataan liikenneturvallisuustyön tekemi-
seen riittävät resurssit kunnissa ja valtion eri alueor-
ganisaatioissa.
- Edistetään arkiliikuntaa terveellisesti omin lihasvoi-
min ja vähennetään liikenteen haitallisia vaikutuksia
ihmisten terveyteen ja elinoloihin.
- Otetaan esteettömyys ja väestön ikääntyminen huo-
mioon kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Kehittämisen painopisteet eri alueilla

- Kaupunkiseuduilla ja taajamissa parannetaan erityi-
sesti kävelyn, pyöräilyn, kevyiden sähköajoneuvojen
ja mopon turvallisuutta. Edistetään liikenneturval-
lisuutta maankäytön suunnittelun keinoin. Ohjataan
raskas ja läpikulkuliikenne sujuville ja häiriöt mini-
moiville yhteyksille.
- Pääteiden kehittämishankkeissa, pienissä paranta-
mistoimissa ja kunnossapidossa painotetaan liiken-
neturvallisuutta –erityisesti kohtaamis-, suistumis- ja
risteysonnettomuuksien vähentämistä.
- Taajamien ulkopuolella pyritään vähentämään hirvie-
läinonnettomuuksia monipuolisella keinovalikoimalla
sekä parantamaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita
ja turvallisuutta arkimatkojen, liikunnan ja matkailun
tarpeisiin.



2 Palvelutasotavoitteet ja -puutteet sekä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi

Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden ja -linjausten toteutumista kuvaamaan liikennejärjestelmän keskeisille osa-alueille on määritetty käyttäjien palvelutason ja yhteiskunnallisten reunaehtojen indikaattorit tavoitetasoiheen. Näiden palvelutasotavoitteiden avulla voidaan arvioida toimenpiteiden tarvetta, kohdistaa toimenpiteitä tarpeiden mukaisesti ja seurata tavoitteiden saavuttamista.

Taulukko 1. Tavoitealueille asetetut palvelutasotavoitteet.

Tavoitealueet	Liikennejärjestelmän osa-alueet, joille on asetettu palvelutasotavoitteet/mittarit
Saavutettavuus	Pitkämatkainen joukkoliikenne, Tavaraliikenteen yhteydet
Kilpailukyky	Tavaraliikenteen yhteydet
Kestävyys	CO ₂ -päästöt, autoliikenteen suorite ja kestävien kulkutapojen käyttö
Turvallisuus	Tieliikenneonnettomuudet

Seuraavissa luvuissa on kuvattu pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle, tavaraliikenteen yhteyksille, tieliikenneonnettomuuksille sekä CO₂-päästöille, autoliikenteen suoritteelle ja kestävien kulkutapojen käytölle asetetut palvelutasotavoitteet, arvioitu niiden toteutumista ja kuvattu keskeisiä keinoja niiden saavuttamiseksi.

2.1 Pitkämatkainen joukkoliikenne

Taustaa pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteille

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ELY-keskuksessa, Porin kaupunkiseudulla ja Raumalla määrittelevät halutessaan oman toimivalta-alueensa palvelutason, jotka kattavat maakunnan sisäisen liikenteen. 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. valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkotehtävissä mainittua valtakunnallista kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyä. Näin Satakunnan omia tavoitteita on mietitty jo etukäteen.

Palvelutasotavoitteet on asetettu pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjontoille 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.

Tarkastelut liikennöintisuunnittain, nykytila:

HELSINKI

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 valtatie 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).

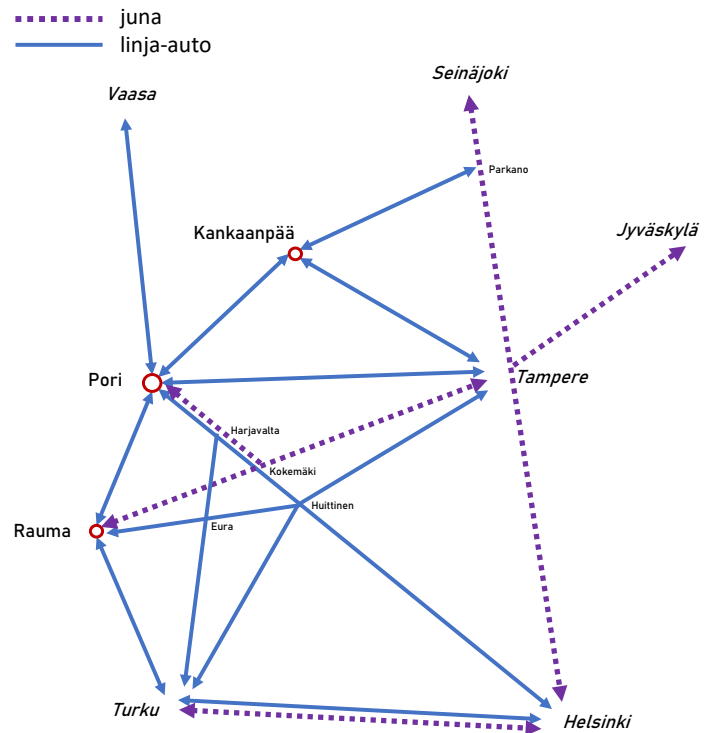
TAMPERE

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 Kokemäenjoen 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 valtatie 11 pitkin (matka-aika 1 h 45 min) ja vaihdollisia vuoroja Huittisten kautta (matka-aika 2 h 25 min). Markkinaehtoista liikennettä, ennen koronaa.
- 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.



Kuva 3. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen pääsuunnat.

TURKU

Junayhteydet

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

Linja-autoyhteydet

- Porista valtatie 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

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).

HUOM! Markkinaehtoisen linja-autotarjonnan vähenemiseen on vaikuttanut jo ennen koronaa vanhojen linjaliikennelupien mukaisten liikenteiden päättymisen 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 paljon perustunut subventoituihin työssäkäyntiyhteyksiin Forssasta, Karkkilasta ja Vihdistä pääkaupunkiseudulle.

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: Lähivuosien tavoitteena pieni nopeutus, joka tuo pelivaraa aikataulu- suunnitteluun ja parantaa täsmällisyyttä	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 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-radat asoristeysten 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-expresssjunavuoroja) ja Turku–Helsinki oikoradan jälkeen noin 2 h 45 minuutin yhteyden. Turkuun kaavailun matkakeskusten 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. nelikaistais-tukset 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 vaihtoilla. Turussa joukkoliikennekaistat ja reittimuutokset voivat sujuvoittaa kulkua ruuhka-aikoina.

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjontatavoitteet

- Taulukossa junan ja bussin yhteistarjonta kaupunkien välillä arkipäivinä.
- Liikennöintiajan minimitaloite: 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.
- Asemien, seisakkeiden, pysäkkien ja kaluston tulee olla esteettömiä sekä matkustajainformaation ja lipunmyynnin kaikille saavutettavia.

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

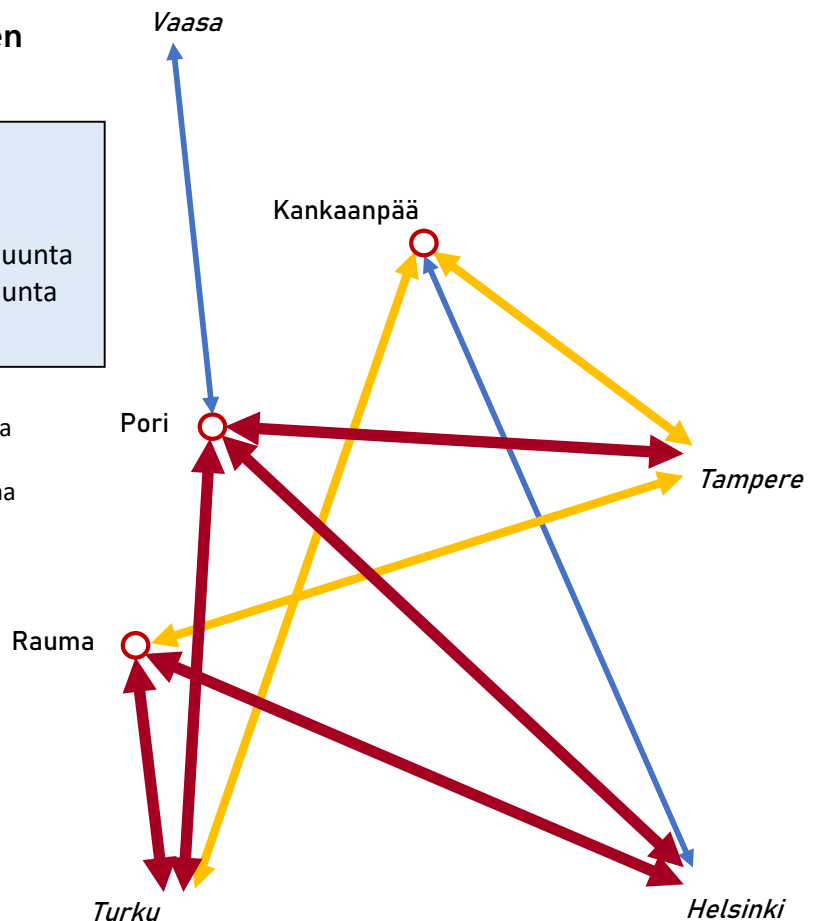
vuoroväli 1 h, väh. 15 vuoroa/suunta
 vuoroväli 2 h, väh. 8 vuoroa/suunta
 3–5 vuoroa/suunta

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.



Kuva 4. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjontatavoitteet.

Taulukko 2. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen tarjontatavoitteiden saavuttamiskeinot.

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Markkinaehtoisten liikenne- palvelujen kehittäminen	• Liikennöitsijöiden vastuulla: tarjonta, hinnoittelu, kalusto ja palvelut, ajantasain- formaatio, markkinointi jne.
Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytysten tukeminen	• Kaupunki-, seutu- ja kaukojoukkoliikenteen yhteensopivat taksa- ja maksujärjes- telmät (sekä bussit että junat) • Aikataulujen yhteensovittaminen ja säännöllinen vuoropuhelu toimijoiden kans- sa tarpeista ja muutoksista • Syöttöliikenteen järjestäminen ja hankinta pitkämatkaisen liikenteen asemille ja pysäkeille • Matkailun matkaketjujen tunnistaminen ja kehittäminen
Tarjonnan parantaminen ja jatkuvuus	• Pitkämatkaisen joukkoliikenteen vuorotarjonnan turvaaminen ja lisääminen julki- sella rahoituksella (juna, bussi, lento). • Säännöllinen tarjonta myös kesäisin ja viikonloppuisin.
Matkustajainformaation kehittäminen	• Koko maan ja kaikki liikennemuodot kattavat reittiopas- ja lipunmyyntipalvelut (valtakunnallinen tehtävä, jossa kaikilla toimijoilla rooli ja vastuu) • Selkeä ja kaikille saavutettava matkustajainformaatio ja lipunmyyntipalvelut
Joukkoliikenneinfrastruktuurin parantaminen	• Asemien, pysäkkien ja seisakkeiden olosuhteiden parantaminen ja kehittäminen • Pyörien, autojen ja kevyiden sähköajoneuvojen liityntäpysäköinnin kehittäminen • Ratojen kapasiteetin ja nopeustason parantaminen

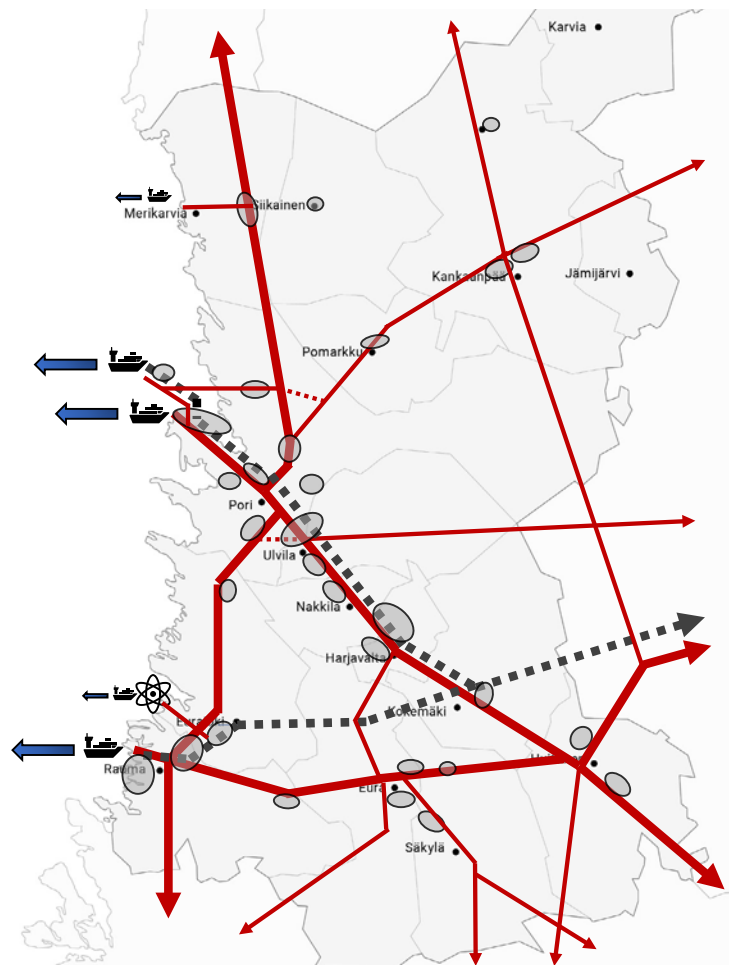
2.2 Tavaraliikenteen yhteydet

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. Tie- ja katuverkon suunnittelussa huomioidaan erikoiskuljetusten sujuvuus.
- Kuljetuksia palvelee riittävä taukopaikkaverkosto ja keskeisimmissä solmupisteissä Porin kaupunkiseudulla, Raumalla ja Huittisissa on tarjolla korkeatasoisia lepopaikkapalveluja vuorokausi- ja viikkolepokojen tarpeisiin.
- Uudelleenpäilyllystämistä odottavien huonokuntoiseksi luokiteltujen päällysteiden osuus ylläpitoluokkiin 1 ja 2 kuuluvasta, keskeiset kuljetusreitit sisältävästä maantieverkosta ei ylitä kustannustehokkaan päällystekieirron kannalta optimaalista 6 %:n rajaa.
- Vähäliikenteisen maantieverkon korjausvelka vähenee kohti kustannustehokasta optimitasoa. Kunnossapidossa ja peruskorjauksissa otetaan painotetusti huomioon tavaraliikenteen tarpeet. Erityistä huomiota kiinnitetään tie- ja katuverkon siltojen kuntoon ja kantavuuteen. Huolehditaan myös yksityisteiden kunnossapidosta.



Kuva 5. Satakunnan keskeiset tavaraliikenneyhteydet sekä teollisuus- ja logistiikka-alueet.

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

Taulukko 3. Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasopuutteet ja parantamiskeinot (tiekuljetukset).

Palvelutasotekijät (tavoitetasot kuvattu edellisessä listassa)	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	• 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.	• Ohituskaistojen rakentaminen • Nelikaistaistus
Sujuvat ja turvalliset liittymäjärjestelyt	Pääväyliin 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	• 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	• 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	• 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	• Liikenneasemien rekkapaikkojen lisääminen, yksityiset rekkaparkkipalvelut, kaavavaraukset palvelualueille
Tieverkon kunto	Muun kuin vilkkaan päätieverkon kuntotaso alle on tavoitteen	• Perusväylänpidon ja yksityisteiden 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 akselipainoverkostoa.
 - 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 riittävän turvalaittein varustettuja.
- Ratojen tärinä- ja meluhaitat on minimoitu ja tärinän johdosta tarvittavat nopeusrajoitukset purettu.
- Ratarakenteiden, siltojen, varusteiden ja laitteiden kunto on sujuvan liikennöinnin ja kustannustehokkaan radanpidon edellyttämällä tasolla.

Taulukko 4. Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasopuutteet ja parantamiskeinot (rautatiekuljetukset).

Palvelutasotekijät (tavoitetasot kuvattu edellisessä listassa)	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 (Reposaaressa kääntösilta)	• Radan ja ratasiltojen kantavuuden parantaminen
Digitaalinen kulunvalvonta	Puuttuu koko rataverkolta	• 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-terminaalin kuormausraide lyhyt ja tieyhteys kulkee asutuksen läpi. Pitemmällä aikavälillä mahdollisia uusia terminaalitarpeita tai raakapuuterminaalien siirtotarpeita maankäytön kehittyessä	• Ratapihojen parantamis- ja kehittämishankkeet (mm. raide- ja vaihdetjärjestelyt, raiteiden hyötypituudet)
Ratakapasiteetti	Isoimmat tarpeet ensi vaiheessa Pirkanmaan puolella mm. Tampereen seudun lähiliikenteen kehittämisen myötä (Nokian liikennepaikan kapasiteetti, Lielahiti-Tesoma-Nokia-kapasiteetti)	• 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)	• Tasoristeysten poisto: rinnakkaistietjärjestelyt, alikulut • Tasoristeysten varustaminen turvalaitteilla
Tärinä- ja meluhaitat	Ongelmana Tahkoluodon satamaan hiilikuljetuksia tuovien venäläisten junavaunujen aiheuttama tärinä Porin radalla	• Nopeusrajoitukset • Tärinää vaimentavat ratarakenneratkaisut

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

Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasotavoitteet

Merikuljetukset

Tärkeimmillä kauppamerenkulun väylillä ja satamissa (Rauma ja Pori):

- Meriväylien kulkusyvyyden ja leveyden 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.

Taulukko 5. Keskeisten tavaraliikenneyhteyksien palvelutasopuutteet ja parantamiskeinot (merikuljetukset).

Palvelutasotekijät (tavoitetasot kuvattu edellisessä listassa)	Keskeiset palvelutasopuutteet	Vaikuttavimpia keinoja
Väyläsyvyys ja -leveys	Ei puutteita tällä hetkellä	
Meriväylien ja satamien teknologia	Jatkuvaa kehittämistarvetta	
Satamien katuyhteyksien ja satamaratojen toimivuus ja häiriöttömyys	Tulevana tarpeena Rauman satamalaajennuksen katu- ja ratayhteydet	

Kuva © Ari Ahlfors / Rauman Satama Oy



2.3 CO₂-päästöt, autoliikenteen suorite ja kestävien kulkutapojen käyttö

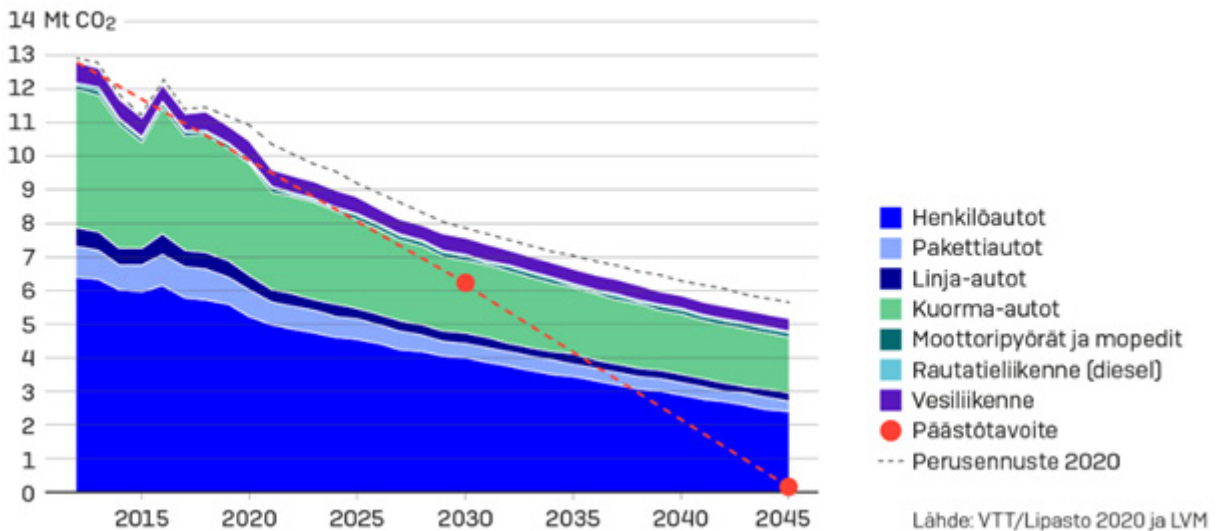
Satakunnassa tavoitellaan valtakunnallisten liikenteen päästövähennystavoitteiden* mukaista kehitystä:

- Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

- Kotimaan liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

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

Kotimaan liikenteen CO₂-päästöt, miljoonaa tonnia, perusennuste 2021



Kuva 6. Liikenteen CO₂-päästöjen kehitys, ennuste ja päästötavoitteet Suomessa (Lähde: VTT ja LVM 2021).

Taulukko 6. Liikenteen CO₂-päästötavoitteiden saavuttamiskeinot.

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Ajoneuvokannan uusiminen	Julkissektorin ostamien ja tilaamien liikennepalvelujen sekä oman ajoneuvokannan muutos vähäpäästöisiksi
Fossiilittomien käyttövoimien käytön ja tuotannon lisääminen	Biopolttoaineiden, kuten biokaasun ja uusiutuvan dieselin, ja sähkön jakeluvieroston edistäminen Biopolttoaineiden ja sähkön paikallisen ja hajautetun tuotannon edistäminen Varaudutaan liikenteen uusien käyttövoimien kehitykseen ja niiden vaatimaan infrastruktuuriin (esim. vetytalous -> polttonnoajoneuvojen tankkausverkosto)
Liikenteen kysynnän (matkojen määrän ja pituuden) vähentäminen*	Etätyön, -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 ja muu kyödinjako
Kulkutapamuutokset*	Joukkoliikenteen edistämistoimet Kävelyn, pyöräilyn ja autoilua korvaavien kevyiden sähköajoneuvojen 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 vähentäminen 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***-> 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***-> 38 % matkoista) sekä kevyiden sähköajoneuvojen suosion kasvua siten, että niiden, kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus on yli 40 %.

Taulukko 7. Kävelyn, pyöräilyn ja autoilua korvaavien kevyiden sähköajoneuvojen käytön lisäämistavoitteiden saavuttamiskeinot.

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpiteitä
Matkanpituuksiin vaikuttaminen: yhdyskuntarakenne ja palvelut	• Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus • Julkisten palvelujen sijoittumispäätökset • Liikkumisvaikutusten arviointi maankäytön ja julkisten palvelujen suunnittelussa ja päätöksenteossa
Kaupunki- ja taajama-alueiden jalankulkuympäristöjen parantaminen	• 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 sähköajoneuvoja)	• 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 • Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen myös taajamien ulkopuolella (esim. kylätieratkaisut, valaistus, yksityistieyhteyksien hyödyntäminen)
Pyöräpysäköinnin parantaminen	• Pyöräpysäköintinormien asettaminen rakennusjärjestykseen ja kaavoihin • Yleisen pyörä- ja sähköpotkulautoapysäköinnin parantaminen ja lisääminen keskustoissa, palvelujen yhteydessä ja joukkoliikenteen solmupisteissä
Liikkumisen ohjaus	• Viestintä, markkinointi, terveysvalistus ja liikkumiskasvatus • Pyörämatkailun edistäminen (mm. markkinointi ja informaatio, opastus, palvelut, matkaketjut joukkoliikenteellä)

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

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

***) Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen maakuntakohtaiset tunnusluvut

2.4 Tieliikenneonnettomuudet

Satakunnan liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin nollavisio:

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

Nollavision mukaiset onnettomuuksien vähentämistavoitteet:

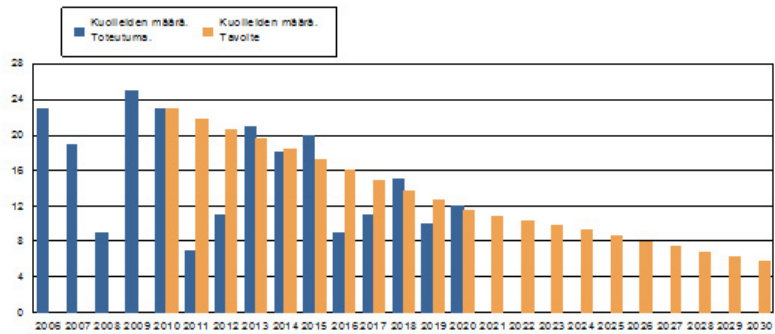
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti ja on nolla vuoteen 2050 mennessä.
- Vuonna 2030 Satakunnan tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä on vähintään 50 % pienempi kuin vuonna 2020 (v. 2020 12 kuollutta).
- Vuonna 2030 Satakunnan tieliikenteessä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

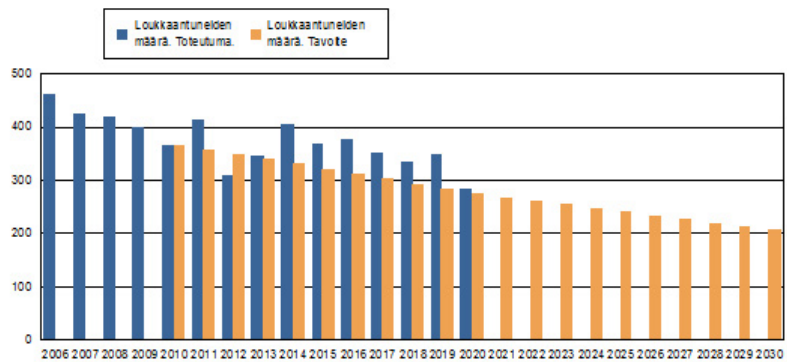
MAAKUNTA Satakunta Tienpitäjä: Kaikki



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



Kuvat 7 a ja b. Satakunnan tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden kehitys sekä maakunnan liikenneturvallisuustyön tavoitteet (Lähde: Varsinais-Suomen ELY-keskus).

Taulukko 8. Tieliikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteiden saavuttamiskeinot.

Keskeiset keinot	Vaikuttavimpia alueellisia toimenpidemahdollisuuksia
Suunnitelmallinen ja aktiivinen liikenneturvallisuustyö liikennekulttuuriin ja käyttäytymiseen vaikuttamiseksi	• Eri väestöryhmiin vaikuttaminen, mm. lasten ja nuorten liikennekasvatus kouluissa ja päiväkodeissa • Kuntien ja paikallisten toimijoiden liikenneturvallisuustyö (viestintä, kampanjointi, ongelmakohtien kartoittaminen ym.)
Liikenteen valvonta	• Poliisin liikennevalvonta • Riskijaksojen ja -kohteiden automaattinen liikennevalvonta
Liikenne- ja liikkumisympäristön turvallisuuden parantaminen • turvallisuusinvestointien painotus vilkkaimilla pääteillä ja taajamissa, joihin henkilövahinko-onnettomuudet keskittyvät	• Tie- ja katuverkon nopeusrajoitusten turvallinen taso ja sen tukeminen liikenneympäristötoimenpiteillä • Maanteiden, katujen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien hyvä kunnossapito • Kuntien ja valtion rahoitus ongelmakohtien pieniin kustannustehokkaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin • Liikenneturvallisuutta parantavien hankkeiden priorisointi isompien tie- ja katuinvestointien rahanjaossa • Liikenneturvallisuuden huomioon ottamisen varmistaminen kaavoituksessa sekä tie- ja katuhankeiden suunnittelussa (esim. turvallisuusauditointi) • Hirvieläinkannan rajoittaminen ja ekologisen verkoston huomioiminen suunnittelussa
Ajoneuvojen turvallisuus	• Kuljettajien automaattisten tukijärjestelmien (esim. kaista-avustin, liikenne-merkkien tunnistus) vaatima infran hoito- ja ylläpitotaso



Satakuntaliitto
PL 260, 28101 Pori
Puh. (02) 620 4300
kirjaamo@satakunta.fi
www.satakunta.fi