



SATAKUNTALIITTO
Regional Council of Satakunta

SATAKUNNAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- SUUNNITELMA

**Osa III:
Kehittämissuunnitelma**

14.3.2022



SATAKUNNAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Osa III: Kehittämissuunnitelma

Satakuntaliitto
ISBN 978-952-5862-97-3
ISSN 0789-6824
Satakuntaliitto 2022

Kannen valokuva:

Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Raportin valokuvat:

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 kytkeä maakunnan suunnitteluun	8
Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutus ja seuranta	9
Osa III: Kehittämissuunnitelma.....	10
1 Liikennejärjestelmän kehittämisteemat	11
2 Toimenpideohjelma.....	12
2.1 Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2.....	14
2.2 Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat	17
2.3 Muut maantiet ja kadut.....	18
2.4 Joukkoliikenne.....	19
2.5 Kävely ja pyöräily	20
2.6 Vähähiilinen liikenne	22
2.7 Liikenneturvallisuus	23
2.8 Pitkän aikavälin liikenneväylävaraukset.....	24
3 Suunnitelman toimenpiteiden perustelut ja vaikutusten arviointi	25
3.1 Toimenpideohjelman taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset.....	26
3.2 Toimenpideohjelman perustelut ja vaikutukset tavoitealueiden näkökulmasta	27
3.3 Merkittävien rahoituskohteiden suhde tavoitealueisiin.....	33
4 Liikennejärjestelmätyön organisointi ja suunnitelman seuranta	35
 LIITE 1: Merkittävien rahoituskohteiden tavoitteellinen suunnittelu- ja toteuttamisohjelma.....	 37

Esipuhe

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

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 joukkoliikenneviranomainen |
| • Julius Tavasti | Rauman kaupungin joukkoliikenneviranomainen |
| • Markus Kivelä | Varsinais-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenneviranomainen |
| • Tero Siitonen | Länsi-Suomen kuljetusyrittäjät ry |

Konsulttina liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta on vastannut Linea Konsultit Oy, projektipäällikkönä Sakari Somerpalo. Työhön osallistuivat myös projekti-sihtööri 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. Lausunkierrokselle 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 rakennepoliittikan 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.

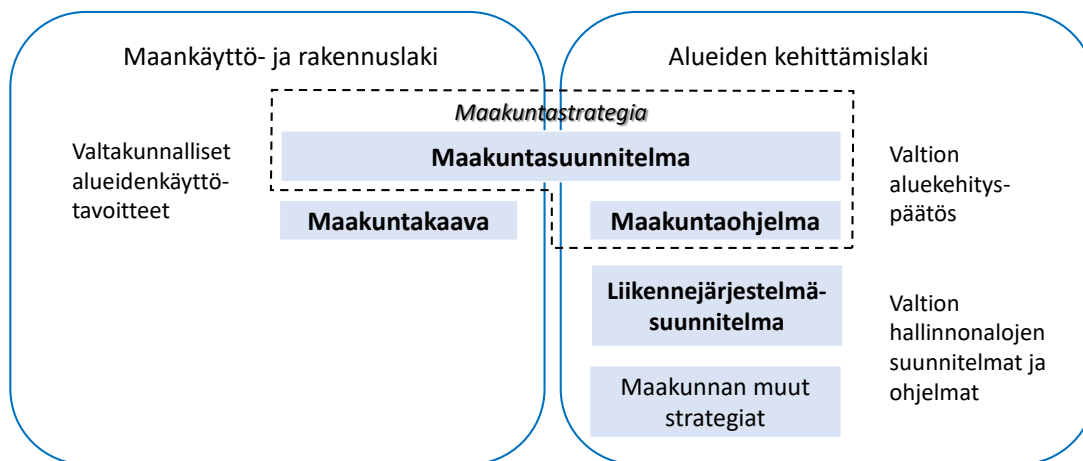
Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on osa maakunnan suunnittelujärjestelmää, johon kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntaohjelma, maakunta-kaava sekä niitä palvelevat muut suunnitelmat ja strategiat. Liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää osaltaan maakuntakaavan ja maakuntasuunnitelman toteutumista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



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

¹ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, Valtioneuvoston julkaisuja 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 III: Kehittämissuunnitelma

1 Liikennejärjestelmän kehittämisteemat

Satakunnan liikennejärjestelmälle on asetettu neljä kehittämistavoitetta, jotka koskevat saavutettavuutta, kilpailukykyä, kestävyyttä ja turvallisuutta. Kehittämistavoitteita, niitä tarkentavia strategisia linjauksia ja konkreettisia palvelutasotavoitteita on kuvattu laajemmin liikennejärjestelmäsuunnitelman osaraportissa II: Tavoitteet ja palvelutasotarkastelut.

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.

Tavoitteita ja linjauksia toteuttavat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet on jaettu seitsemään kehittämisteemaan. Kokemäenjokilaakson ja Länsirannikon liikennekäytävien kehittämisen sekä muun maantie- ja katuverkon kehittämistoimien pääperusteena on Satakunnan saavutettavuuden ja kilpailukyvyn parantaminen, mutta monet niistä vaikuttavat myös turvallisuuden ja osa kestävyys tavoitealueisiin. Joukkoliikennetee-
man toimenpiteiden perusteet liittyvät sekä saavutettavuuden ja kilpailukyvyn parantamiseen että liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Vähähiilinen liikenne -teeman toimenpiteet tähtäävät erityisesti liikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseen, liikenneturvallisuusteeman toimenpiteet puolestaan positiivisiin liikenneturvallisuus- ja terveysvaikutuksiin. Kävely- ja pyöräilyteeman toimilla pyritään erityisesti saavutettavuuden, kestävyys ja terveyden ja turvallisuuden edistämiseen.

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

Kuva 3. Tavoitteita toteuttavat kehittämisteemat.

2 Toimenpideohjelma

Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet on jaettu kehittämisteemojen mukaisesti seitsemään kokonaisuuteen:

- Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2
- Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat
- Muut maantiet ja kadut
- Joukkoliikenne
- Kävely ja pyöräily
- Vähähiilinen liikenne
- Liikenneturvallisuus.

Toimenpideohjelmassa toimenpiteille on määritetty tavoitteellinen aloitusajankohta, joka perustuu kehittämistavoitteiden ja -linjausten mukaiseen priorisoin-

tiin, hankkeiden suunnittelu- ja toteutusvalmiuteen, laajempien kokonaisuuksien tarkoituksenmukaiseen kehittämisspolkuun sekä isojen väyläinvestointien osalta myös Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022–2029³. Rahallisesti merkittävimpien kohteiden tarkempi suunnittelu- ja toteuttamishjelma on esitetty liitteessä 1. Ohjelma on rahoitusmahdollisuuksien näkökulmasta jossain määrin tavoitteellinen, mutta kuitenkin realistinen.

Kunkin kehittämisteeman toimenpiteiden joukosta on valittu kolme lähiajan kärkihanketta, jotka on esitetty seuraavassa taulukossa.

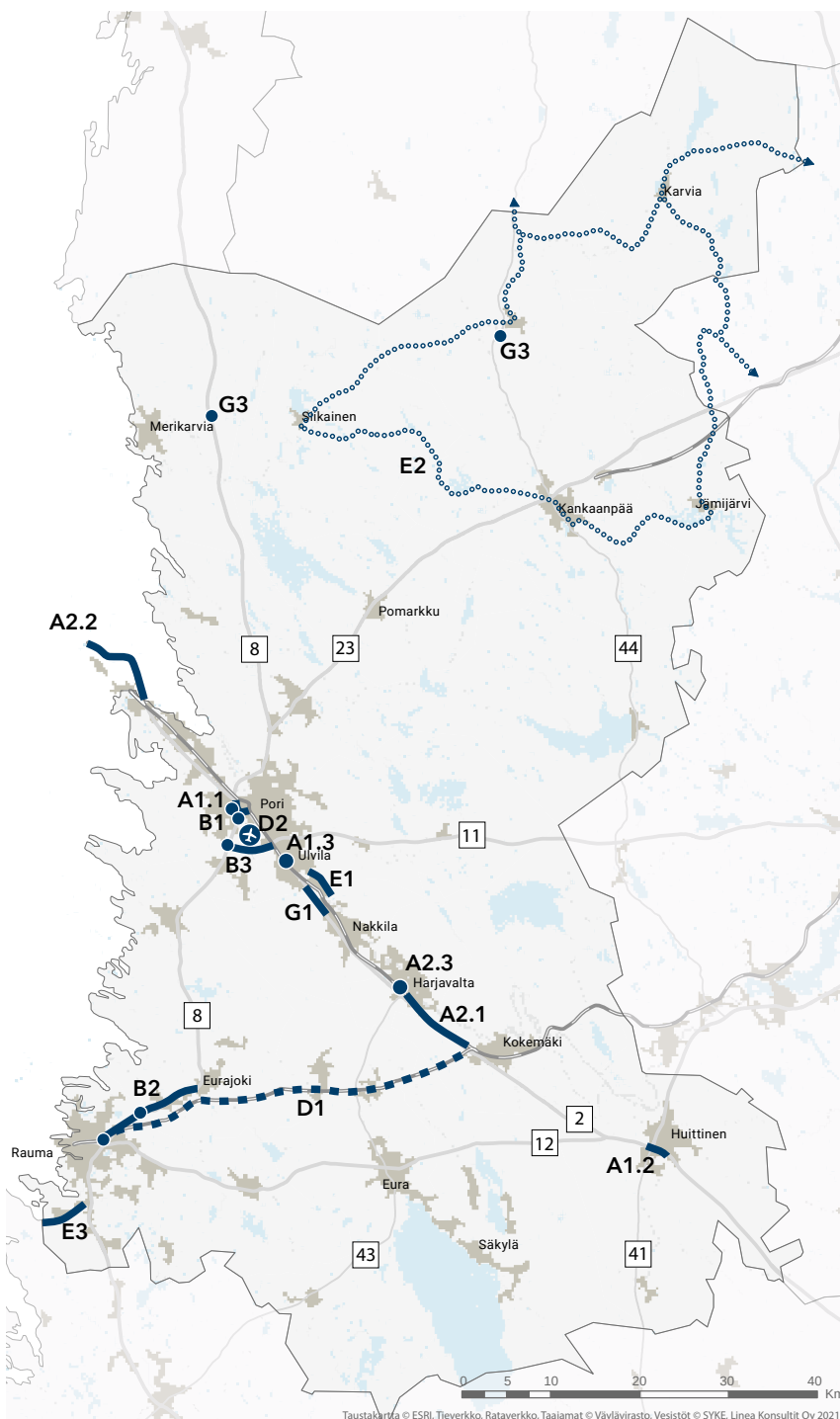
Taulukko 1. Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeet.

Kursivoidut hankkeet ovat mukana valtion väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2022–2029

Teema	Kärkihanke 1	Kärkihanke 2	Kärkihanke 3
A. Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä			
A1. VT2	A1.1 Vt2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki–Korpi ja Tikkulan etl:n parantaminen	A1.2 Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	A1.3 Vt 2 Ulvilan kohta
A2. RADAT	A2.1 Kokemäki–Harjavalta -rata-osan kantavuuden nosto 25 tonniin ja tärinähaittojen vähentäminen	A2.2 Mäntyluoto–Tahkoluoto rata-osan perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin	A2.3 Harjavallan ratapihan kehittäminen
B. Länsirannikon liikennekäytävä			
	B1 Vt8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja välin vt 8 Tiiliruukki–Vt 2 nelikaistaistus	B2 Vt 8/vt12 Rauman etl uusiminen, Vt8 Rauma–Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys	B3 Vt 2/vt 8 yhdistävä tie ja siihen kuuluvana osana vt 8 eritasoliittymä
C. Muut maantiet ja kadut			
	C1 Perusväylänpidon rahoitustason nosto riittävälle tasolle, olemassa olevan tie- ja katuverkon kunnossapidosta huolehtiminen	C2 Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet	C3 Muut tieverkon palvelutason säilyttämis- ja parantamistoimet, mm. vt 11 Koiraviston ja Pikkuhaaran siltojen parantaminen, sisältyy kt 44 erikoiskuljetusverkon parantaminen -hankkeeseen
D. Joukkoliikenne			
	D1 Rauma–Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen	D2 Valtion yhdenvertainen suhtautuminen maakuntien lentoyhteyksiin Pori–Helsinki-yhteys mukaan lukien	D3 Joukkoliikenteen toteutustapojen uudistaminen ja kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetusten tehostaminen
E. Kävely ja pyöräily			
	E1 Mt 2440 Ulvila–Nakkila jkp (joen pohjoispuolen puuttuva osuus)	E2 Lauhanvuori–Hämeen kangas UNESCO Global Geopark pyöräilyreitistön runkoverkon opastus	E3 Mt 1960 Unaja–Voiluoto jkp

³ Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022–2029, Väyläviraston julkaisu 73/2021, <https://www.doria.fi/handle/10024/183633>

F. Vähähiilinen liikenne			
	F1 Liikenteen uusien käyttövoimien kehityksen vaatimaan jakeluymp. infrastruktuuriin varautuminen	F2 Logistiikan tehostaminen parantamalla reittioptimointia, ajoneuvojen täyttöastetta ja häiriötilanteiden hallintaa, esim. Vt 8 Älyväylä	F3 Edellytysten luominen etätyön ja muun etäläsnäolon yleistymiselle ajosuorituksen ja ruuhkautumisen vähentämiseksi
G. Liikenneturvallisuus			
	G1 Vt2 Ruskila–Haistila ohituskaistojen keskikaiteet	G2 Valtion ja kuntien rahoitus pienille kustannustehokkaille toimille liikenneturvallisuuden parantamiseksi: mm. vt 23 liikenneturvallisuustoimet, esim. tievalaistuksen lisääminen (Kankaanpää)	G3 Katu- ja maantieverkon vaarallisten liittymien ja tienylityskohtien turvallisuuden parantaminen, mm. kt 44 Kirkkokallion liittymä ja vt 8 Tuorilan kohta



Kartalla esitettyjen kohteiden lisäksi:

- C1 Perusväylänpidon rahoitustason nosto riittävälle tasolle, olemassa olevan tie- ja katuverkon kunnossapidosta huolehtiminen
- C2 Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet
- C3 Muut tieverkon palvelutason säilyttämis- ja parantamistoimet, mm. vt 11 Koiviston ja Pikkuhaaran siltojen parantaminen
- D3 Joukkoliikenteen toteutustapojen uudistaminen ja kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetusten tehostaminen
- F1 Liikenteen uusien käyttövoimien kehityksen vaatimaan jakeluymp. infrastruktuuriin varautuminen
- F2 Logistiikan tehostaminen parantamalla reittioptimointia, ajoneuvojen täyttöastetta ja häiriötilanteiden hallintaa, esim. Vt 8 Älyväylä
- F3 Edellytysten luominen etätyön ja muun etäläsnäolon yleistymiselle ajosuorituksen ja ruuhkautumisen vähentämiseksi
- G2 Valtion ja kuntien rahoitus pienille kustannustehokkaille toimille liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Kuva 4. Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeet kartalla.

2.1 Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisuja 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022–2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmaan sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tvv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen

Rataverkko	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoille	2025-26						Väylä	Digiratapilotti toteutetaan Porin ja Rauman radoille 2025-2026
Pori-Mäntyluoto perusparannus sekä tasoristeysten turvaaminen ja poisto välillä Pori-Mäntyluoto-Tahkoluoto	2020-2024 io					23	Väylä	Perusparannushanke 2020-2022. Tasoristeysten poisto- ja turvaamishanke 2023-2024. Poistetaan tai parannetaan tasoristeykset, jotka eivät ole nykykriteerien mukaisia. Tavoitetilassa kaikki tasoristeykset poistettu, tässä hankkeessa vain osa.
Mäntyluoto-Tahkoluoto perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin		IO				riippuu sillan parantamistarpeesta	Väylä	Perusparannus ja kantavuuden nosto 22,5t -> 25t. Vaatii selvitykset kääntösillan parantamistarpeesta. Sillan mahdollisessa uusimisessa tarve tarkastella vaihtoehtoja rata-, meri-, tie- ja jkp-liikenteen kannalta. Inv.ohjelmassa mainittu mahdollinen kohde (250 kN akselipainoverkoston kehittäminen).
Kokemäki- Harjavalta-rataosan kantavuuden nosto 25 tonniin ja tärinähaittojen vähentäminen		IO				5	Väylä	Investointiohjelmassa mainittu mahdollinen kohde (250 kN akselipainoverkoston kehittäminen). Samalla tärinähaittojen vähentämistoimet.
Selvitys Tampere-Pori-radan pienistä nopeuttamis- ja sujuvoittamistoimista							Väylä, liitto	Mm. edellytykset kehittää liikennepaikkojen vaihteita nykyistä suuremmat nopeudet salliviksi, tasoristeysten poistojen jatkotarpeet
Tampere-Pori-Mäntyluoto tasoristeysten poistohankkeiden jatko	io	io					Väylä	Tampere-Pori tasoristeysten poistoon ja parantamiseen myönnetty 40 M€ vuosille 2021-2023. Tekevä jättäviä kohteita mm. Peipohjan tasoristeysten poistojärjestelyt. Myös Pori-Mäntyluoto- välille jää poistettavia tasoristeyskohteita. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde (tasoristeysturvallisuus).
Tampere-Kokemäki lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Väylä	Ensi vaiheen lisäkapasiteettitarpeet Tampereen päässä: Nokian liikennepaikan kehittäminen ja kohtausraide Tesomalle, myöhemmin lisäraiteet Lielahti-Tesoma-Nokia. Tavara- tai henkilöliikenteen lisääminen vaatii lisäkapasiteettia muuallekin, ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset kohtauspaikoille/kaksoisraiteelle.
Kokemäki-Pori ja Kokemäki-Rauma lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Väylä	Tavara- tai henkilöliikenteen lisääminen voi edellyttää lisäkapasiteettia, ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset kohtauspaikoille/kaksoisraiteelle.
Pori-Tampere-radan nopeustason nosto (lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä)							Väylä	Tasoristeysten poisto luo edellytyksiä parin minuutin nopeutukselle. Isompi nopeutus vaatii merkittäviä oikaisuja tai uusia ratalinjauksia, jotka ovat kalliita ja ympäristöllisesti haastavia. Väliasemat ohittavilla nopeilla aamu- ja iltapäivävuoroilla matka-aikaa olisi mahdollista lyhentää noin 10 minuuttia, mutta se ja väliasemia palvelevan hitaamman liikenteen säilyttäminen edellyttää jonkin verran infratoimia.

Tavaraterminaalit ja asemat	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Harjavalan ratapihan kehittäminen	io	io				12 (valtio 9)	Väylä	Laituripolun korvaaminen ylikäytävällä ja opastimien siirto, parantaa turvallisuutta ja tuo lisää tavarajunien järjestelytilaa. Uudet läpiajettavat sivuraiteet. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde (merkittävien ratapihojen toimivuuden parantaminen).
Harjavalan seisakkeen kehittäminen	io	io				0,2	Harjavalta, Väylä	Auto- ja pyöräpysäköinnin kehittäminen sekä matkustajien odotuskatokset.
Kokemäen seisakkeen kehittäminen (vaiheet 1 ja 2)	io	io				0,2 (1. vaihe)	Kokemäki, Väylä	1. vaiheessa auto- ja pyöräpysäköinnin kehittäminen sekä matkustajien odotuskatokset. 2. vaiheessa laituripolun korvaaminen ylikäytävällä keskilaiturille, mikä mahdollistaa nopean vaihdon Rauman junaan. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde.
Uusi katuyhteys Kokemäen seisakkeelle (Ammattikoulunkatu) sekä sen ja mt 2140 kiertoliittymä							Kokemäki, ELY	Uusi sujuvampi yhteys Kokemäen asemalle ja SataEdu-kampukselle suoraan Satakunnantieltä (mt 2140).
Selvitys Satakunnan puutavaraterminaalien kehittämisestä							Pori, liitto, Väylä	Selvitys kehittämis- ja siirtotarpeista ja mahdollisista uusista sijainneista.
Kokemäen raakapuun kuormauspaikan kehittäminen	io	io					Väylä	Kuormausraiteelle ei mahdu kokojunaa. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde (raakapuun kuormauspaikkojen parantaminen).
Mt 2140 ja Haanmäentien/Teollisuus tien kiertoliittymä ja uusi yhteys Kokemäen raakapuuterminaalisiin							Kokemäki, ELY	Terminaalialueelle kuljetaan asutuksen läpi. Palvelee myös viereistä laajenevaa teollisuusaluetta.
Porin puutavaraterminaalien mahdollinen siirto							Pori, Väylä	Mahdollinen siirtotarve liittyy maankäytön tulevaisuuden kehittämistarpeisiin

Valtatie 2	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Vt 2 Kaanaan eritasoliittymä						20	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt 2 Rieskalan eritasoliittymä						7	ELY	
Vt 2 Rieskala-Ulasoori ohituskaistat tai nelikaistaistus (Pori)						5 / 13	ELY	Ohituskaistat 5 M€, nelikaistaistus 13 M€ (ei sisällä eritasoliittymien kustannuksia)
Vt 2 Uusiniityn eritasoliittymä (Pori)						7	ELY	
Vt 2 Ulasoorin eritasoliittymä (Pori)						9	ELY	Yleissuunnitelma vanhentunut
Vt 2 Korpi-Ulasoori nelikaistaistus (Pori)						7	ELY	Ei sisällä Ulasoorin eritasoliittymän kustannusta
Vt 2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki-Korpi ja Tikkulan etl:n parantaminen	IO					60	ELY	Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Vt 2 parantaminen Ulvilan kohdalla						50	ELY	Friitalan eritasoliittymäjärjestelyt ja sillan uusiminen
Vt 2 Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaiteet	IO					6	ELY	Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Vt 2 Ulvila-Harjavalta nelikaistaistus ja eritasoliittymät						60	ELY	Myös turvallisten jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen suunnittelu ja toteutus
Vt 2/vt 12 Rajalan eritasoliittymä (Huittinen)						7	ELY	
Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	IO					10,4 (valtion osuus 7,0)	ELY	Vt2/vt12 eritasoliittymän parantaminen ja Sähkon liittymän porrastus. Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Valtatie 2 pienet toimenpiteet	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Vt 2 Rieskalan liittymän jkp-alikulku (Pori)	io	io				1	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Paarnoorin jkp- alikulku (Pori)	io	io				1	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 / vt 11 eritasoliittymän toimivuuden parantaminen						0,2	ELY	Suunnittelutarve, esim. liikennevalot. Kustannusennuste on arvioitu.
Satakunnantien jatke (Ulvila, valtatie ja radan rinnakkaistieyhteys Friitala-Haistila)	2024						ELY	Toteutus tasoristeyspoistohankkeessa 2022. Samalla jkp-yhteys (jkp-väylälle ensivaiheessa vain varaus)
Vt 2 Ruskilantien liittymäjärjestelyt (Nakkila)	io	io					ELY	Suunnittelutarve toimivan ja turvallisen ratkaisun löytämiseksi. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Nakkilan eritasoliittymärampien liittymiskaistat	io	io				1	ELY	Suunnittelutarve, kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 / kt 43 ramppiliittymän kierto-liittymä (Harjavalta)	io	io				0,7	ELY	Valtatien ramppiliittymän turvallisuuden ja toimivuuden parantaminen rakentamalla kiertoliittymä. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Voitoistentien/ Merstolantien liittymän turvallisuuden parantaminen (Harjavalta)	2022-23					0,9	ELY	Turvasaarekkeet tai porrastus, toteutus radan tasoristeysjärjestelyjen yhteydessä.
Vt 2 Sonnilantien liittymän porrastus (Kokemäki)	io	io				0,6	ELY	Liittymän porrastus. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Pertolantien ja Käentien nelihaaraliittymän turvallisuuden parantaminen (Kokemäki)	io	io					ELY	Yksityistiejärjestelyt. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Huittistenkadun liittymän porrastus (Huittinen)	io	io				0,6	ELY	Liittymän porrastus. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde
Vt 2 Riista-aita Jokilevontien ja maantien 12716 välille (Huittinen)	io	io				0,4	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Mahdollinen inv.ohjelman parantamisrahoituskohde

2.2 Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisu 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmassa sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

	2022 -25	2026 -29	2030 -34	2035 -39	2040- 44	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Vt 8 Tuorilan liittymäjärjestelyt	io	io					ELY	Suunnittelutarve toimivan ja turvallisen ratkaisun löytämiseksi
Vt 8/mt 272 Pohjoisen satamatie eritasoliittymä						10	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt 8 Hyvelä-Söörmarkku uusi tielinjaus 2+2 kaistaa						35	ELY	Uusi tielinjaus
Vt 8 Hyvelä, mt 2660 ja Lyttiläntien liittymien turvallisuuden parantaminen	io	io					ELY	
Vt 8 eritasoliittymäramppien liittymiskaistat välillä Laani-Hyvelä	io	io				2	ELY	Jokisatamantien ja Karjarannantien eritasoliittymät, joista Jokisatamatie kiireellisin
Vt 8 Laani-Hyvelä nelikaistaistus						18	ELY	Väli Korpi/Tikkula-Hyvelä
Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja välin vt8 Tiiliruukki-vt 2 nelikaistaistus						18	ELY	Tavoitteena toteutus vt2/8 Porin keskustahankkeen yhteydessä
Vt 2/vt 8 yhdistävä tie ja vt8 eritasoliittymä						28	ELY	Maantie- tai katuhanke
Vt 8 Luvia-Tiiliruukki nelikaistaistus ja eritasoliittymät (Niittumaa, Hangassuo)						50	ELY	
Vt 8 Luvian eritasoliittymä						10	ELY	
Vt 8 Eurajoki-Luvia nelikaistaistus ja eritasoliittymät						60	ELY	Kustannusennuste on arvioitu. Myös turvallisten jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen suunnittelu ja toteutus
Vt 8/vt 12 Rauman eritasoliittymän uusiminen						10	ELY	Sillan uusiminen ja alikulkukorkeuden kasvattaminen, eritasoliittymän ramppijärjestelyjen täydentäminen
Vt 8 Rauma-Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys						40	ELY	
Vt 8 Unaja-Rauma nelikaistaistus						8	ELY	
Vt 8 Unajan eritasoliittymä ja mt 1960 uusi linjaus						15	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Mt 272 Porin pohjoisen satamatie jatke vt8→vt23						8	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Rauman sataman Järviluodon laajennusalueen katu- ja ratayhteydet							Rauma	Katu- ja ratayhteyksien tarve ja aikataulu riippuvat sataman laajennustarpeesta. Laajennusalueelle johtavaa katupengertä osin jo rakennettu mereen, katu-yhteyden kaava mantereen puolella tekeillä.

2.3 Muut maantiet ja kadut

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisu 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmaan sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tvv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

	2022 -25	2026 -29	2030 -34	2035 -39	2040 -	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Olemassa olevasta tie- ja katuverkosta huolehtiminen: valtion ja kuntien väylänpidon riittävä rahoitustaso, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen, liikenteen tarpeita vastaavan kunnossapidon sekä pienten kustannustehokkaiden parantamistoimien joustavan toteuttamisen							LVM, Väylä, ELY, kunnat	Valtion väylänpidon rahoitustasosta päättää eduskunta, kuntien kadunpidon rahoitustasosta kunnat
Riittävä valtion ja kuntien avustus yksityistieverkon kunnossapitoon							LVM, Väylä, kunnat	
Vt 11 Koiviston ja Pikkuhaaran siltojen parantaminen (Pori ja Ulvila)	IO					10	Väylä	
Vt 11 eritasoliittymärampin liittymiskäsit välillä vt 2-Suosmeri (Ulvila)	io	io				2	ELY	Ulvilantien ja Mäkipuistontien eritasoliittymät
Vt 11 Suosmeren eritasoliittymä (Ulvila)						10	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Vt 12 Eura-Raijala yksityistiejärjestelyt						1,0	ELY	
Vt 12 Huittinen-Sastamala tievalaistus						0,3	ELY	Vastuutahoina sekä Varsinais- Suomen että Pirkanmaan ELY
Vt 23 Kankaanpään kohdan tievalaistuksen täydentäminen						0,25	ELY	Noin 4 km uutta tievalaistusta.
Vt 23 Noormarkun eritasoliittymät (2 kpl)						20	ELY	Kustannusennuste on arvioitu
Kt 44 Kirkkokallion liittymäjärjestelyt (Kankaanpää)	io	io					ELY	
Kt 44 erikoiskuljetusverkon turvaaminen (Kankaanpää, Pori)							Sähkö- ja teleyhdyt, ELY	Erikoiskuljetusten turvaaminen sähkö- ja telekaapeli nostolla ja Kankaanpään portaalien ja liittymien muutostöillä maantie- ja katuverkolla 2027 mennessä.
Mt 261 Kankaanpää-Ikaalinen-tien palvelutason parantaminen							ELY	Isoimmat toimenpidetarpeet Pirkanmaan alueella.
Porin Pohjoisväylän puuttuva osuus	2021-22						Pori	Katuhanke
Pori, Impolan ylikulkusillan parantaminen tai uusiminen							Pori	Katuhanke Ulvilantiellä
Rauman Kaakkoisväylä							Rauma	Katuhanke. Yleiskaavavaraus, joka toteutuu osissa.
Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet:								
Valtion palvelualueet tai valtion (osa) rahoituksella kehitettävät kohteet	IO	IO					ELY, kunnat	Inv.ohjelmassa mahdollinen rahoitus 2-3 kohteelle Varsinais- Suomeen ja Satakuntaan. Mahdollisia kohteita käsitelty tarkemmin erillisselvityksessä.
Edellytysten luominen yksityisille raskaan liikenteen palveluille (tontit, liikennejärjestelyt ym.)							Kunnat, ELY	Mahdollisia kohteita käsitelty tarkemmin erillisselvityksessä.
Raskaan liikenteen levähdysalueiden ja P-paikkojen huomioon otto maankäytön suunnittelussa							Kunnat	Mahdollisia kohteita käsitelty tarkemmin erillisselvityksessä.
Pieniä parantamistarpeita kysytty lausuntokierroksella ja kirjattu erikseen tiedoksi vastuutahoille							ELY	Maanteiden pienten parantamistoimien ohjelmointi perus-väylänpidon resurssien puitteissa ELY-keskuksen toimesta

2.4 Joukkoliikenne

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisu 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmaan sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Valtion yhdenvertainen suhtautuminen maakuntien lentoyhteyksiin Pori-Helsinki-yhteys mukaanlukien								Junan ja bussin matka-aika Pori-Helsinki ylittää valtiontukiehdon 3 h, mutta Pori-Helsinki-lentoyhteys ei saa valtion tukea
Pori-Tampere-henkilöjunien ostoliikenteen jatko ja kehittäminen uudella kaudella 2022-30							LVM	Lisä/selvitystarpeina mm. työmatkayhteyksiä ja iltaliikennettä palvelevat lisälähdöt Porista klo 17 ja 20 sekä kesäliikenne Yhteriin
Rauma-Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen 2024 alkaen							LVM	Syöttöyhteydet Pori-Tampere-juniin, minimipalvelutasona 3 vuoroa/suunta. Samalla la-liikenteen hankintojen yhteensovitus
Selvitykset Porin radan liikennöinnistä ja seisakeista							Kunnat	Selvitettävänä: lisäpysähdykset ja liikenteen jatko Meri-Poriin, mahdolliset nopeat sekä useammin pysähtyvät junavuorot
Aamun ja illan juna-aikatauluihin tahdistetun syöttöliikenteen osto Kankaanpää-Parkano as.							Kunnat, ELY	
Porin seudun ja VR:n ostoliikenteiden yhteislippuratkaistu Kokemäenjokilaaksoon Pori-Harjavalta- Kmäki							Porin seudun tv, VR, kunnat, LVM	Esim. vastaavasti kuin Tampereen seudulla. Kyse on ennen muuta nousukorvausten sopimisesta ja lippujen hinnoittelusta käyttäjille, toissijaisesti sen teknisestä ratkaisusta
Yhteislippuratkaistu tulevalle junayhteydelle Rauma-Kmäki-Tre ja bussien ostoliikenteille Rauma- Huittinen-Tre							ELY, VR, LVM	
Pysäkkien kehittäminen ja uudet seisakkeet:								
Vt 8 Luvian th liityntäpysäköinti								Pyörien liityntäpysäköinti, autopysäköinnin järjestäminen
Vt 8 Tuorilan th liityntäpysäköinti								Pyörien liityntäpysäköinti, autopysäköinnin selkeyttäminen
Rauman seisake	io	io				1,0	Rauma, Väylä	Uusi seisake Rauman henkilöjunaliikennettä varten
Vuojoen seisake (Eurajoki)	io	io				0,7	Ejoki, Väylä	Uusi seisake Rauman henkilöjunaliikennettä varten
Kiukaisten seisake (Eura)	io	io				0,7	Eura, Väylä	Uusi seisake Rauman henkilöjunaliikennettä varten
Porin radan uudet seisakkeet (Nakkila, Ulvila, väli Pori-Tahkoluoto)							Kunnat, Väylä	Varaudutaan tot.mahdollisuuteen kaavoissa ja ratasuunnitelmissa
Paikallis- ja seutuliikenteiden palvelutason määrittäminen ja sen mukaisesta liikenteestä huolehtiminen							Porin seudun ja Rauman tv:t, ELY	Porin seudun ja Rauman paikallisliikenteet ovat ostoliikennettä. Niiden ulkopuolella ELYn toimivalta- alueella ELY hankkii palvelutason- tavoitteiden mukaista liikennettä, jos se ei synny markkinaehtoisesti.
Kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen turvaaminen tavoiteltavan vuorotarjonnan ja kilpailukyisten lipunhintojen ylläpitämiseksi							Kunnat, LVM	
Matkailun matkaketjujen tunnistaminen ja kehittämistoimien pilotointi							Kunnat, ELY, matkailuorg.	Esim. muutoin puuttuvan kesä- ja viikonloppuliikenteen kokeilut, räätälöidyt kaukoliikenteen matkaketjut matkailukohteisiin
Joukkoliikenteen ajantasaisen matkustajainformaation kehittäminen ja ylläpito							Tv:t, liikenne-önsijät	
Joukkoliikenteen toteutustapojen uudistaminen ja kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetusten tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä, uusilla järjestämismalleilla ja digitalisaatiota hyödyntämällä							Kunnat, hyvinvointialueet, KELA	Eteneminen Satakunnan henkilöliikenneselvityksen (2021) järjestämistapa- vaihtoehtojen mukaisesti. Jatkoselvitykset kuntien päätösten perusteella, maksimivaihtoehtossa yksi koko maakunnan kattava joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen.

2.5 Kävely ja pyöräily

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisuja 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmaan sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tvv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Ohjataan kaupunkien ja taajamien uudisrakentaminen jalankulku- ja joukkoliikenne-kaupungin alueille ja lähipalvelujen piiriin								
Parannetaan kaupunkien ja taajamien jalankulkuympäristöjen viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä								
Toteutetaan kaupunkiseuduille ja taajamiin laadukkaat pyöräilyn pääreitit parantamalla nykyisiä väyliä ja poistamalla yhteyspuutteet (seudulliset kärkikohteet alla)	io	io						Väyläviraston inv.ohjelma: "laajempien maantieverkkoon liittyvien pyörätieverkkojen suunnittelu ja rakentaminen, käynnistetään potentiaalisten kohteiden suunnittelu".
Kokemäenjokilaakson taajamia yhdistävän seutureitistön kehittäminen:								Kokemäenjokilaakson reittien kehittäminen potentiaalinen kohde. Suunnittelu- ja ohjelmointitarve.
Mt 269 Reposaaressa maantien jkp (Ytteri-Reposaaressa)		io					Pori, Väylä, ELY	Kustannuksia nostavat Kokemäenjoen silta ja pengertiesuodet. Kytkeytyy myös Mäntyluoto-Tahkoluoto-radan parantamiseen (radan kääntösillan tulevaisuus, joka vaikuttaa myös tiesiltaan).
Mt 2551 ja Ulvilantie, jkp-tien parantaminen (Pori-Ulvila jkp- laatuviäylän kehittäminen)		io					ELY, kunnat	Mahdollisia pieniä ja suurempia toimenpiteitä, suunnittelutarve, kustannukset riippuvat tavoite- tasosta
Mt 2440 Ulvila-Nakkila jkp (joen pohjoispuolen puuttuva osuus 6 km)	IO	IO				3,0	ELY, kunnat	Inv.ohjelmassa nimetty kohde
Satakunnantien jatke Friitala- Haistila (radan ja valtatie 2 rinnakkaistieyhteys joen eteläpuolella)	2024						Väylä, Ulvila	On samalla radan ja vt:n 2 suuntainen jkp- yhteys Friitalasta Haistilaan joen eteläpuolella (jkp-väylälle ensivaiheessa vain varaus). Toteutus radan yksityisjärjestelyjen yhteydessä 2022.
Mt 12883 Haistila-Ruskila jkp (Ulvila-Nakkila, joen eteläpuolen puuttuva osuus 3 km)		io				0,9	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km. Muodostaa yhdessä edellisen hankkeen kanssa radan ja valtatie 2 rinnakkaisen jkp-reitin Ulvilasta Nakkilaan.
Mt 2453 Nakkila-Torttila jkp (Nakkila-Harjavalta, joen eteläpuolen puuttuva osuus 5,5 km)		io				1,7	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Mt 2463 Harjavalta-Kokemäki jkp (joen eteläpuolen puuttuva osuus 8 km)		io				2,4	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Mt 2440 Harjavalta-Kokemäki jkp (joen pohjoispuolen puuttuva osuus 11 km)		io				3,3	ELY, kunnat	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km. Tutkittava rinnakkaisten yksityisteiden hyödyntämisestä erityisesti pyörämatkailureitin tarpeisiin

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Muut seudulliset yhteydet, kärkikoh-teet								
Lauhanvuori - Hämeenkan-gas UNESCO Global Geopark pyörärei-tistön opastus	2022					0,06	Kunnat	Runkoreittien tienvarsiopastus. Kustannuksista Satakunnan puolella n. 53 000 €, Parkanon puolella n. 7 000 €
Mt 2660 Valajankadun, Lounatuu-lentien ja Pohjoisväylän kiertoliitty-mä ja jkp-alikulku (Pori)	2025						Pori	Samalla mt 2660 muutos kaduk-si liittymän molemmin puolin
Mt 1960 Unaja-Voiluoto jkp (3 km, Rauma)		io				0,9	ELY, Rauma	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Vt 12 Kylmäkorpi-Lappi jkp (5,5 km, Rauma)		io				1,7	ELY, Rauma	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km. Kylmäkorvelta Rauman suuntaan reitti yksityis-teiden kautta Kollantielle (mt 12653
Mt 2555 Järvikylä-Noormarkku (5,5 km, Pori)		io				1,7	ELY, Pori	Kust.arvio yksikkökustannuksella 300 000 €/km
Köyliön-Säkylän-Euran seudullisten jkp-yhteyksien täydentäminen							ELY, Säkylä	Mt 2044 Kuninkaanlähteentien jkp välillä Köyliönjärvi-Säkylä (3,7 km), mt 2140 Köyliöntien jkp vä-lillä Huhdinkylä-Säkylä (4,2 km), mt 12686 Murrönlähteentien jkp välillä Huhdinkylä-Karhusuo (2,4 km)
Paikallisten jkp-väylähankkeiden riittävä rahoitus							Kunnat, ELY	Kohteiden tarkastelu, suunnittelu ja ohjelmointi kuntien ja ELY-kes-kuksen toimesta
Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen taajamien ulkopuolella							ELY, kunnat	Esim. kylätieratkaisut, valaistus, yksityistieyhteyksien hyödyntä-minen

2.6 Vähähiilinen liikenne

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisu 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmassa sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

	2022-25	2026-29	2030-34	2035-39	2040-	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Liikkumis- ja kuljetustarve:								
Luodaan edellytyksiä etätyön ja muun etäläsnäolon yleistymiselle ajosuorituksen ja ruuhkautumisen vähentämiseksi: - julkisten ja yksityisten työpaikkojen toimintatavat etätyön ja työhön liittyvien tapaamisten osalta - julkiset ja yksityiset sähköiset palvelut - toimivat tietoliikenneyhteydet kaikkialla maakunnassa							Työnantajat, yritykset, kunnat	
Tehostetaan liikkumisen ohjauksen keinoja kestävien ja terveellisten liikkumistottumusten edistämiseksi							Kunnat, järjestöt, yritykset, ELY, Traficom	Esim. yritysten liikkumissuunnitelmat, kampanjat, hyötyliikunnan edistäminen jne. Traficom jakaa vuosittain liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia.
Vähennetään kuljetustarvetta suosi-malla julkisissa hankinnoissa paikallisia lähituotteita hankintalain reunaehtojen puitteissa							Kunnat, hyvinvointi-alueet	
Tehostetaan logistiikka parantamalla reittioptimointia, ajoneuvojen ja pakkausten täyttöastetta ja häiriötilanteiden hallintaa mm. digitalisaation keinoin							Kuljetusyritykset, kuljetusten tilaajat, liikenne-tiedon tuottajat	Liikennetiedon tuottajia ovat mm. Fintraffic, Väylävirasto, kunnat ja tienkäyttäjät itse
Ajoneuvokanta ja käyttövoimat:								
Toteutetaan 2021 voimaan astuvia ja 2026 kiristyviä EU-direktiivin vaatimuksia puhtaiden ajoneuvojen osuuksista kuntien ja ELY-keskusten julkisen liikenteen ja oman ajoneuvokaluston hankinnoissa							Kunnat, ELY	
Kannustetaan yrityksiä siirtymään vähäpäästöisempään työkalu- ja kuljetus-kalustoon							Kunnat, ELY	Esim. Päästötön työmaa- pilot-tien käytäntöjen laajentaminen
Luodaan edellytyksiä sähköautojen latausverkon kehittämiselle							Kunnat	Esim. luodaan pelisäännöt latauspisteiden sijoittamiselle katuverkolle, otetaan ne huomioon rakennusten ja katualueiden suunnittelussa
Hyödynnetään sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuuritukia jakeluverkon kehittämisessä							Yritykset	Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018-2021 annettu valtioneu-voston asetus (498/2018), tuen jatko on valmistelussa
Hyödynnetään valtion investointitukia biopolttoaineiden paikallisen tuotan-non kehittämisessä							Yritykset	Energiatuki, maatalouden investointituki ja maaseudun yritysrahoitus
Varaudutaan liikenteen uusien käyttö-voimien kehityksen vaatimaan jakelu-ym. infrastruktuuriin							Kunnat, yritykset	Mm. vety ja synteettiset poltto-aineet

2.7 Liikenneturvallisuus

Toimenpideohjelman merkintöjen selitykset

- Tavoitteellinen ajoitus on merkitty vihreällä värillä. Ajoitus kuvaa hankkeen toteutuksen alkamisajankohtaa.
- Väyläviraston investointiohjelmassa (Väyläviraston julkaisu 73/2021) nimeltä mainitut hankkeet vuosille 2022-2029 on merkitty tunnuksella IO, investointiohjelmaan sisältyvien teemojen mukaiset mahdolliset rahoituskohteet tunnuksella io.
- Liitto = Satakuntaliitto
- Tvv = joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen

	2022 -25	2026 -29	2030 -34	2035 -39	2040- 44	KUST. M€	VASTUU	TARKENNUS
Isompia liikenneturvallisuutta parantavia väyläinvestointeja on käsitelty edellä muissa kohdissa							ELY, kunnat	
Jatketaan ja tehostetaan kuntatason aktiivista liikenneturvallisuustyötä ja kytketään siihen vahvasti mukaan myös terveellisten ja kestävien liikemistottumusten edistäminen							Kunnat, ELY, Liikenne-turva, poliisi	Kaikissa kunnissa on aktiivinen liikenneturvallisuusryhmä, joka toimii Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -mallin mukaisesti. Liikenneturvallisuuskoordinaattori tarvittaessa avustaa ja koordinoi ryhmän toimintaa.
Panostetaan liikenneturvallisuustyössä pyöräliikenteen ja uusien kevyiden sähköajoneuvojen turvallisen liikennekulttuurin edistämiseen							Kunnat, ELY, Liikenne-turva, poliisi	
Otetaan käyttöön auditointimenetelmiä ym. käytäntöjä, joilla varmistetaan liikenneturvallisuuden sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden huomioon ottaminen kuntien ja valtion suunnitelmissa							Kunnat, ELY	
Seudullisten sekä kaupunkien liikenneturvallisuussuunnitelmien päivittäminen ja pitäminen ajantasalla							Kunnat, ELY	
Valtion ja kuntien rahoitus pienille kustannustehokkaille toimille liikenneturvallisuuden parantamiseksi						ELY 0,1/vuosi	Kunnat, ELY	Toimenpiteitä määritellään tarkemmin seudullisissa sekä kaupunkien liikenneturvallisuussuunnitelmissa
Katu- ja maantieverkon vaarallisten liittymien ja tienylityskohtien turvallisuuden parantaminen							Kunnat, ELY	Tarkastellaan mm. liikenneturvallisuussuunnitelmissa, suunnitellaan ja ohjelmoidaan kuntien ja ELY-keskuksen toimesta
Kuljettajien automaattisten tukijärjestelmien vaatima liikenneinfran hoito ja ylläpito							ELY, kunnat	Mm. kaista-avustin ja liikennemerkkien tunnistus → kaistaviivojen ja liikennemerkkien näkyvyys
Nopeusrajoitusten lasku 30 kilometriin tunnissa runsaasti jalankulkua ja pyöräliikennettä sisältävillä alueilla							Kunnat, ELY	
Poliisin liikennevalvonta							Poliisi	Kuljettajien ajokunnon, ajoneuvojen turvallisuuden ja liikennesääntöjen noudattamisen valvonta
Tie- ja katuverkon riskijaksojen ja -kohteiden automaattisen liikennevalvonnan lisääminen							ELY, kunnat, poliisi	
Ekologisten yhteyksien huomioon ottaminen liikenneväylien suunnittelussa luontoon kohdistuvien haitta- ja estevaikutusten minimoimiseksi							ELY, Väylä, kunnat, liitto	Satakunnan viherrakenneselvityksessä (2021) määritelty merkittävimmät ekologiset käytävät. Toimenpide vähentää samalla eläinonnettomuuksia.

2.8 Pitkän aikavälin liikenneväylävaraukset

Pitkällä tähtäimellä maankäytön suunnittelussa on tarpeen säilyttää mahdollisuudet myös muiden kuin toimenpideohjelmassa mainittujen liikenneyhteyksien rakentamiseen ja parantamiseen. Tällaisia merkittäviä väylävarauksia ovat:

- Pori–Parkano–Haapamäki-ratakäytävän uudelleen-käyttöönoton mahdollisuuden turvaaminen koko yhteysvälillä sekä käytössä olevan Niinisalo–Parkano-rataosan kunnon ja liikennöitävyyden turvaaminen puolustusvoimien ja puutavarakuljetusten tarpeisiin
- Uusikaupunki–Rauma–Pori-ratayhteys
- Valtatien 8 nelikaistaistus koko välillä Turku–Pori
- Valtatien 2 nelikaistaistus koko välillä Meri-Pori–Kokemäki.

3 Suunnitelman toimenpiteiden perustelut ja vaikutusten arviointi

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

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

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin lähestymistapa

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

Aluksi vaikutuksia on arvioitu yleisesti kestävästä kehityksen ulottuvuuksien (taloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja ekologiset) kannalta. Sen jälkeen toimenpiteiden perusteluja ja vaikutuksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin tavoitealueiden (saavutettavuus, kilpailukyky, kestävyys, turvallisuus) mukaisella jaottelulla. Jaottelu on tarkoitettu jäsentämään arviointitekstiä. Pääotsikoiden alla käsitellään kuhunkin tavoitealueeseen liittyviä vaikutuksia. Arvioinnissa on keskitytty niihin vaikutuksiin, joita suunnitelmalla sen tavoitteiden ja linjausten mukaan pyritään saavuttamaan, tai joihin suunnitelman toimenpiteillä on muutoin merkittäviä vaikutuksia.

Arvioinnissa on tarkasteltu tilannetta ja vaikutuksia vuoteen 2040 mennessä olettaen, että toimenpideoh-

jelman mukaiset toimenpiteet on toteutettu. Vuoden 2040 jälkeiselle ajalle esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia ei ole arvioitu koska pidemmällä aikajänteellä tulevaisuuden toimintaympäristöön liittyvät epävarmuudet kasvavat ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja -toimenpiteet tullaan päivittämään useaan kertaan ennen vuotta 2040.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason suunnitelma, jossa monet toimenpiteet – varsinkin muut kuin liikenneväylien parantamishankkeet – on esitetty yleisellä tasolla tai ne ovat laajempia kehittämisteemoja, joiden tarkempi kohdistuminen määrittyy tarkemmassa suunnittelussa. Liikenneväylien parantamishankkeista suuri osa on sellaisia, joiden tarvetta ja priorisointia on tarkasteltu mm. yhteysvälikohtaisissa selvityksissä, mutta joista ei vielä ole tehty tarkempaa suunnittelua. Näin ollen myös liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on yleisellä tasolla ja perustuu aiempaan tietoon vastaavien toimenpiteiden vaikutuksista ja niihin liittyvistä vaikutusketjuista.

Yksittäisten väylähankkeiden liikenteellisiä ja ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan tarkemmin hankekohtaisissa suunnitteluvaiheissa, joiden perusteella tehdään päätöksiä vaihtoehtoisista ratkaisuista, suunnitelmien hyväksymisestä sekä toimenpiteistä mahdollisten negatiivisten vaikutusten vähentämiseksi. Ympäristön tilaan vaikuttavat hankkeet ja toteuttamistoimet tulee lähtökohtaisesti suunnitella siten, että mahdolliset haitalliset vaikutukset ympäristöön jäisivät mahdollisimman vähäiseksi.



3.1 Toimenpideohjelman taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Suunnitelmalla on toteutuessaan merkittäviä positiivisia taloudellisia vaikutuksia elinkeinoelämän ja työvoiman saavutettavuuden kannalta. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet parantavat logistiikan kustannustehokkuutta parantamalla kumipyöräkuljetusten matka-aikojen ennakoitavuutta ja turvallisuutta sekä luomalla edellytyksiä ratakuljetusten suuremmille kuljetusyksiköille ja junarahdin kasvulle. Helsingin ja ulkomaan matkaketjuja palvelevia juna-, lento- ja bussiyhteyksiä turvaavat toimenpiteet ovat elintärkeitä Satakunnan vientivetoiselle elinkeinoelämälle. Tie- ja junayhteyksien kehittämistoimilla vahvistetaan ja laajennetaan työssäkäyntialueita, mikä parantaa työvoiman saatavuutta Satakunnan työmarkkinoille. Toisaalta monien toimenpiteiden kustannukset ovat myös merkittäviä.

Ekologiset vaikutukset

Merkittävimmät liikenteen CO₂-päästöihin vaikuttavat toimenpiteet päätetään valtakunnallisella ja kansainvälisellä tasolla. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä pyritään tukemaan ja helpottamaan käynnissä olevaa siirtymistä vähäpäästöisimpiin polttoaineisiin ja ajoneuvoihin. Myös kuljetuksia tehostavat toimenpiteet sekä liikkumistarvetta vähentävät toimet, kuten etätyön edellytysten parantaminen, vähentävät päästöjä. Joukkoliikennettä, pyöräilyä ja jalankulkua edistävät toimenpiteet voivat lisätä näiden kulkutapojen suosiota

ja sitä kautta vähentää autoliikennettä ja sen päästöjä. Toisaalta tieliikenteen ennakoidaan edelleen kasvavan ja merkittävä osa suunnitelman kehittämistoimista lisää autoliikenteen kilpailukykyä, mikä ei ole ilmastotavoitteiden mukaista. Väylähankkeet ja niiden mahdollistama liikenteen kasvu voivat aiheuttaa paikallisia ympäristöhaittoja. Toisaalta hankkeiden yhteydessä toteutetaan usein pohjavesi-, melu- ja tärinäsuojauksia, jotka vähentävät liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia ihmisten tase-arvoisiin liikkumismahdollisuuksiin. Riittävä rahoitus maantieverkon perusväylänpitoon ja yksityistieavustuksiin turvaa asumisen, työnteon ja yrittämisen edellytykset myös taajamien ja pääväylien ulkopuolella. Auto- ja joukkoliikennematkoja nopeuttavat hankkeet laajentavat asukkaiden työssäkäyntimahdollisuuksia. Turvallisten jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien toteuttamisella ja joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaamisella luodaan edellytyksiä sille, että arjen matkat ovat mahdollisia ilman henkilöautoakin. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantaminen luo edellytyksiä terveyden ja hyvinvoinnin kannalta tärkeän arkiliikunnan lisääntymiseen. Jalankulun olosuhteiden kehittäminen parantaa asukkaiden lähiympäristöjen viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä. Toisaalta väylähankkeet ja niiden mahdollistama liikenteen kasvu voivat heikentää paikallisesti lähiympäristöjen viihtyisyyttä, vaikka hankkeiden suunnittelussa haitat pyritäänkin minimoimaan.



3.2 Toimenpideohjelman perustelut ja vaikutukset tavoitealueiden näkökulmasta

Saavutettavuus

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

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

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

Työssäkäyntialueet ja ulkomaanyhteydet

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

Toimenpideohjelmassa kehittämis- ja selvitystarpeina esitetyt Pori-Tampere-henkilöjunaliikenteen lisävuorot ja uudet seisakkeet vahvistavat osaltaan Kokemäenjokilaakson taajamanauhan kehittymistä yhtenä toiminnallisena työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alueena. Porin lentoliikenteen rahoitus turvaa Satakunnan vientivetoselle elinkeinoelämälle elintärkeiden ulkomaanyhteyksien säilymisen.

Joukkoliikenteen palvelutaso

Koronakriisin vaikutukset joukkoliikenteen matkustajamääriin, kannattavuuteen ja kaukobussiliikenteen tarjontaan ovat olleet dramaattiset ja lähivuosien suurin

haaste tulee olemaan kohtuullisen vuorotarjonnan turvaaminen. Toimenpideohjelman mukainen Pori-Tampere-henkilöjunien ostoliikenteen jatko sekä Pori-Helsinki-lentoliikenteen valtionapu varmistavat Porin seudun nykytasoisien yhteystarjonnan säilymisen Tampereelle, pääkaupunkiseudulle ja Helsingin lentoaseman kautta muualle maailmaan.

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

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

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

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

Autoliikenteen palvelutaso

Valtakunnallisen liikenne-ennusteen (Liikennevirasto 2018) mukaan tieliikenteen kasvu vuodesta 2017 vuoteen 2040 on Satakunnan maanteiden pääväylillä (vt 2, 8 ja 12) yleisesti 12-14 %, kaupunkiseutujaksoilla jonkin verran suurempi. Muulla tieverkolla kasvunuste on pienempi. Koska maakunnan väestömäärän ennakoita vastaavalla aikavälillä hieman vähenevän, tieliikenteen ennakoitu kasvu johtuu pääosin siitä, että

henkilöautomatkoja tehdään nykyistä enemmän ja niiden keskipituuudet ovat nykyistä suuremmat. Henkilöautoliikenteen kasvu ei luonnollisestikaan ole liikenne- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaista.

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

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

Alueellinen ja sosiaalinen tasapuolisuus

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

Kaupunkialueiden ja taajamien sisäisen saavutettavuuden kannalta tärkeimpiä kysymyksiä ovat palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen vaikuttavat päätök-

set. Ne määrittävät, miten helposti työpaikat, oppilaitokset ja palvelut ovat saavutettavissa myös muulla tavalla kuin henkilöautolla, miten helppoa ja kustannustehokasta joukkoliikenneyhteyksien järjestäminen on ja miten vahvaa asukkaiden arjen henkilöautoriippuvuus on. Toimenpideohjelmassa on esitetty yleisellä tasolla yhdyskuntarakenteen ohjaaminen jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin alueelle ja lähipalvelujen piiriin, mutta toimenpideohjelmassa ei ole käsitelty tarkemmin liikennesektorin keinovalikoiman ulkopuolelle jääviä toimenpidetarpeita.

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

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

Tietoliikenneyhteydet

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

Kilpailukyky

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

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

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

Tiekuljetusten sujuvuus ja toimintaedellytykset

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

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

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

Rautatiekuljetusten kustannustehokkuus ja kapasiteetti

Raskaan tavaraliikenteen kuljetuskustannuksiin vaikut-

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

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

Matkailun yhteystarpeet

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

Kestävyys

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

Moottoriliikenne tuottaa merkittävän osan Suomen ja maailman CO₂-päästöistä. Tällä hetkellä liikennejärjestelmän isoin ja akuutein ympäristöhaaste onkin ilmastotavoitteiden saavuttaminen. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt on puolitettava vuoteen 2030 mennessä verrattuna 2005 tilanteeseen ja pitemmällä aikavälillä koko liikennejärjestelmästä on tehtävä hiilineutraali. Liikenteen CO₂-päästöjen määrä riippuu käytössä olevista liikennevälineistä, niiden käyttövoimista ja yksikkökulutuksesta sekä ajetuista liikennesuoritteista. Lukuisten selvitysten perusteella on täysin selvää, että päästöjä ei pystytä vähentämään riittävästi yksittäisillä toimenpiteillä, vaan vaaditaan vaikuttamista kaikkiin näihin tekijöihin laajalla toimenpidevalikoimalla.

Fossiilittomat polttoaineet ja teknologiat

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

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

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

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

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

Kestävä ja terveellinen kaupunkiliikenne

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

Negatiiviset ilmastovaikutukset

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

Muut ympäristövaikutukset

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

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

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



Turvallisuus

Tavoite: Turvallinen, terveellinen ja ympäristön huomioon ottava liikennejärjestelmä.

Liikenneturvallisuustyö ja liikkumisen ohjaus

Tieliikenteen turvallisuuden parantamisessa on erittäin tärkeässä roolissa tiedotukseen, valistukseen ja kasvatukseen keskittyvä kuntien ruohonjuuritason liikenneturvallisuustyö, jota koordinoivat kuntien ja ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyöryhmät. Kytkemällä liikenneturvallisuustyöhön myös terveellisten liikkumistottumusten edistämisen vaikutetaan samalla ihmisten hyvinvointiin. Liian vähäinen arkiliikunta seurauksineen on yksi asukkaiden hyvinvoinnin, kansanterveyden ja julkistalouden isoista ongelmista⁴. Useimmille meistä arkimatkojen kulkeminen jalan tai pyörällä on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi. Omin jaloin tehdyt matkat tukevat myös toimintakyvyn ylläpitoa väestön ikääntyessä.

Tieliikenneonnettomuudet

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

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

Liikenneturvallisuutta parantaa myös kuntien ja valtion rahoitus liikenneturvallisuussuunnitelmissa tarkemmin määriteltäviin pieniin tehokkaisiin liikenneverkon

turvallisuustoimenpiteisiin. Jatkuvan etenemisen kohti turvallisempaa liikennejärjestelmää varmistaa osaltaan se, että kunnat ja valtio ottavat käyttöön auditointinettelyjä ym. käytäntöjä, joilla varmistetaan liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen kaikissa liikenne- ja maankäyttösuunnitelmissa.

Rataverkon turvallisuus

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

Jalankulkuympäristö

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



⁴ Satakuntalaisten liian vähäisestä liikkunnasta ja fyysisestä aktiivisuudesta syntyvät kustannukset yhteiskunnalle ovat 125-290 miljoonaa euroa vuodessa (lähde: <https://www.olympiakomitea.fi/olympiakomitea/liikuntapolitiikka/liikkumattomuuden-kustannukset/>, 23.11.2021).

3.3 Merkittävien rahoituskohteiden suhde tavoitealueisiin

	Positiivinen
	Ei isoa vaikutusta
	Ristiriitainen

	Kust. M€	Huom!	Saavutetta- vuus	Kilpailukyky	Kestävyys	Turvalli- suus
Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2						
Radat						
Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoille		Digiratapilotti 2025-2026				
Pori-Mäntyluoto perusparannus + tasoristeysten turvaaminen ja poisto Pori-Tahkoluoto	23					
Mäntyluoto-Tahkoluoto perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin		Kust. riippuvat ratasillan tmp-tarpeista				
Kokemäki-Harjavalta-rataosan kantavuuden nosto 25 t ja tärinähaittojen vähentäminen	5	Tre-Mäntyluoto-välin puuttuva osuus				
Tampere-Pori-Mäntyluoto tasoristeysten poistohankkeiden jatko		Jäljelle jääneiden tasoristeysten poisto				
Tampere-Kokemäki lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)		Ensi vaiheen tarpeet Treen päässä				
Kokemäki-Pori ja Kokemäki-Rauma lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)		Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset				
Pori-Tampere-radan nopeustason nosto (lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä)		Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset				
Harjavan ratapihan kehittäminen	12	Valtion osuus 9 M€				
Puutavaraterminaalit: maakunnallinen selvitys ja Kokemäen terminaalien kehittäminen						
Valtatie 2						
Vt2 Kaanaan eritasoliittymä	20	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt2 Rieskalan eritasoliittymä	7					
Vt2 Rieskala-Ulasoori ohituskaistat tai nelikaistaistus (Pori)	5 / 13	Ohituskaistat 5 M€, nelikaistaistus 13 M€				
Vt2 Uusiniityn eritasoliittymä (Pori)	7					
Vt2 Ulasoorin eritasoliittymä (Pori)	9					
Vt2 Korpi-Ulasoori nelikaistaistus (Pori)	7	Ei sisällä Ulasoorin etl:n kustannusta				
Vt2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki-Korpi ja Tikkulan etl:n parantaminen	60					
Vt2 parantaminen Ulvilan kohdalla	50	Friitalan etl-järjestelyt ja sillan uusiminen				
Vt2 Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaiteet	6					
Vt2 Ulvila-Harjavalta nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60	Myös turvalliset jk+pp-järjestelyt				
Vt2/vt12 Rajalan eritasoliittymä (Huittinen)	7					
Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	10,4	Vt2/12 etl parant. ja Sahkon liitt. porrastus				

Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat	Kust. M€	Huom!	Saavutetta- vuus	Kilpailukyky	Kestävyys	Turvalli- suus
Vt8/mt272 Pohjoisen satamatien eritasoliittymä	10	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt8 Hyvelä-Söörmarkku uusi tielinjaus 2+2 kaistaa	35	Uusi tielinjaus				
Vt8 Laani-Hyvelä nelikaistaistus	18	Väli Korpi/Tikkula-Hyvelä				
Vt8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja vt8 Tiiliruukki-vt 2 nelikaistaistus	18	Toteutustavoite vt2/8 hankkeen yhteydessä				
Vt2/vt8 yhdistävä tie ja vt8 eritasoliittymä	28	Maantie- tai katuhanke				
Vt8 Luvia-Tiiliruukki nelikaistaistus ja eritasoliittymät (Niittumaa, Hangassuo)	50					
Vt8 Luvian eritasoliittymä	10					
Vt8 Eurajoki-Luvia nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60	Kustannusennuste on arvioitu. Myös jk+pp-järj.				
Vt8/vt12 Rauman eritasoliittymän uusiminen	10	Sillan uusiminen, ramppijärjestelyt				
Vt8 Rauma-Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys	40					
Vt8 Unaja-Rauma nelikaistaistus	8					
Vt8 Unajan eritasoliittymä ja mt 1960 uusi linjaus	15	Kustannusennuste on arvioitu				
Mt 272 Porin pohjoisen satamatien jatke vt8 -> vt23	8	Kustannusennuste on arvioitu				
Rauman sataman Järviluodon laajennusalueen katu- ja ratayhteydet		Katu- ja ratayhteyksien tarve ja aikataulu riippuvat sataman laajennustarpeesta. Laajennus-alueelle johtavaa katupengertä osin jo rakennettu mereen, katu-yhteyden kaava mantereeseen puolella tekeillä.				
Muut maantiet ja kadut	Kust. M€	Huom!				
Perusväylänpidon rahoitustason nosto riittävälle tasolle						
Riittävä valtion ja kuntien avustus yksityisteiden kunnossapitoon						
Vt 11 Suosmeren eritasoliittymä (Ulvila)	10	Kustannusennuste on arvioitu				
Vt 23 Noormarkun eritasoliittymät (2 kpl)	20	Kustannusennuste on arvioitu				
Joukkoliikenne ja pyöräily	Kust. M€	Huom!				
Valtion yhdenvertainen suhtautuminen maakuntien lentoyhteyksiin ml. Pori-Helsinki-yhteys		Junan ja bussin matka-aika Pori-Hki yli 3 h				
Pori-Tre-henkilöjunien ostoliikenteen jatko ja kehittäminen uudella kaudella 2022-30		Keh.tarpeina mm. lisälähdöt ja liikenne Yteriin				
Rauma-Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen 2024 alkaen		Syöttöyhteydet Pori-Tampere-juniin				
Seisakkeiden parantaminen (Kmäki, Hvalta) ja rakentaminen (Rauma, Ejoki, Eura)	3					
Kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen turvaaminen tavoiteltavan vuorotarjonnan ja kilpailukyisten lipunhintojen ylläpitämiseksi						
Joukkoliikenteen toteutustapojen uudistaminen ja kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetusten tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä ja järjestämismalleilla		Satakunnan henkilöliikenneselvityksen (2021) järjestämistapa-vaihtoehtojen mukaisesti				
Seudullisten pyöräliikenneverkkojen täydentäminen ja parantaminen		Mm. Kokemäenjokilaakso ja Rauman seutu				

4 Liikennejärjestelmätyn organisointi ja suunnitelman seuranta

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

Satakunnan jatkuvaa liikennejärjestelmätyn ohjaa maakunnallinen ohjausryhmä, jonka jäseniksi on kutsuttu Satakunnan seutukuntien, Satakuntaliiton, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Väyläviraston, Traficom, SKAL ry:n sekä alueen joukkoliikenneviranomaisten, satamien ja kaupapakamarien edustajat. Tarvittaessa kokouksiin voidaan kutsua myös muita tahoja. Ryhmän kokoonkutsujana toimii Satakuntaliitto.

Seudullisina yhteistyöryhminä toimivat Porin ja Rauman seutujen liikennejärjestelmäryhmät sekä Pohjois-Satakunnan liikenneaiheiset kuntajohtajakokoukset. Seudullisissa ryhmissä ovat edustettuna kaikki seutuihin kuuluvat kunnat, seudulliset joukkoliikenneviranomaiset, Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Satakuntaliitto. Ryhmien puheenjohtajana ja varapuheenjohtajana toimivat kahden kunnan edustajat neljän vuoden ajan siten, että puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja vaihtavat tehtäviä kahden vuoden jälkeen.

Maakunnan liikennejärjestelmätyn vaatima valmistelutyö tapahtuu Satakuntaliiton ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimesta yhteistyössä kuntien ja muiden osapuolten kanssa. Valmistelussa toimivat apuna seudulliset ryhmät ja niiden puheenjohtajat. Maakunnan liikennejärjestelmätyn raportoidaan vuosittain Satakuntaliiton maakuntahallitukselle, joka tarvittaessa toimii myös päätöksentekoaikana maakunnallisia kannanottoja vaativissa asioissa.

Maakunnan jatkuvan liikennejärjestelmätyn keskeisiä tehtäviä ovat:

- koordinoita osapuolten toimia ja toimintaa sekä tehdä edunvalvontaa
- priorisoida kulloinkin ajankohtaisten tarpeiden mukaan erilaisia liikennejärjestelmän kehittämistoimia ja -hankkeita liikennejärjestelmäsunnitelman tavoitteiden, linjausten ja kiireellisyysluokitusten ohjaamana
- keskustella ja ottaa yhdessä kantaa merkittävimpiin liikenteen ja maankäytön kehittämistoimiin ja -hankkeisiin arvioimalla niitä liikennejärjestelmäsunnitelman tavoitteiden ja linjausten suhteen

- käynnistää tarvittaessa liikennejärjestelmäsunnitelman toteuttamista palvelevia selvityksiä ja suunnitelmia, sopia vastuista niiden teettämisestä sekä tehdä johtopäätökset selvitysten tuloksista peilaten niitä liikennejärjestelmäsunnitelmassa määritettyihin tavoitteisiin ja periaatteisiin
- seurata liikennejärjestelmän tilan kehitystä suhteessa liikennejärjestelmäsunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin, ennakoida tulevaisuuden muutostekijöitä ja niiden pohjalta arvioida toiminnan muutostarpeita.

Maakunnallinen liikennejärjestelmäryhmä kokoontuu säännöllisesti kaksi kertaa vuodessa edistämään, seuraamaan ja päivittämään liikennejärjestelmäsunnitelmaa ja sen toimenpiteitä. Seudullisten ryhmien kokoukset ajoitetaan ennen maakunnallisen ryhmän kokousta niin, että ne palvelevat samalla maakunnallisen kokouksen valmistelua ja sen aiheiden käsittelyä seudullisesti. Kokousaikataulu on kytketty eri osapuolten toiminnan suunnitteluun ja ohjelmointiin laatimaisakatauluihin seuraavasti:

- Kevään valmistelutyö ja kokoukset palvelevat erityisesti kuntien ja valtion liikennehallinnon suunnittelu- ja toteuttamisohjelmien valmistelua sekä maakunnallista edunvalvontaa. Kevään kokouksen pääaiheet ovat liikennejärjestelmäsunnitelman toimenpiteiden edistymisen seuranta, tarvittavien edistämistoimien käsittely sekä maakunnan yhteiset edunvalvontatarpeet, kuten kannanotot valtion väyläverkon investointiohjelman vuotuisen päivitykseen. Lähtötiedoiksi kootaan yhteenvedo liikennejärjestelmäsunnitelmassa eri tahojen vastuulle osoitettujen toimenpiteiden etenemisestä, valmistelutilanteesta ja toteutusnäkyistä sekä muista mahdollisista liikennejärjestelmäsunnitelman toteuttamiseen vaikuttavista muutostekijöistä, kuten rahoitusnäkyiden, lainsäädännön tai hallinto- ja vastuurajojen muutoksista. Samalla arvioidaan suunnitelman toimenpideohjelman täydentämistarvetta.
- Syksyllä tarkastellaan erityisesti toimintaympäristön kehitystä ja tavoitteiden saavuttamista. Lähtötiedoiksi arvioidaan tavoitteiden toteutumista ja toimintaympäristön tilaa ja kootaan yhteen tiedot niitä kuvaavien indikaattoreiden kehityksestä. Samalla ennakoidaan tulevaisuuden muutostekijöitä ja käsitellään liikennepolitiikassa tai laajemmin yhteiskunnan tapahtuvien muutosten vaikutuksia maakunnan liikennejärjestelmään ja sen kehittämistarpeisiin.

Valmistelun pohjalta arvioidaan liikennejärjestelmäsuunnitelman ajantasaisuutta ja sen tavoitteiden ja toimenpiteiden muutostarpeita sekä mahdollisia ajankohtaisia toimintatarpeita. Suunnitelman tavoitteiden ja linjausten ajantasaisuus on hyvä tarkistaa ainakin hallituskausittain päivitettävän valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä.

- Lisäksi sekä maakunnallinen että seudulliset ryhmät voidaan kutsua koolle muulloinkin tarvittaessa, esimerkiksi keskustelemaan alueen toimijoiden yhteisistä kannanotoista ajankohtaisiin valtakunnallisiin suunnitelmiin ja linjauksiin tai keskustelemaan teemakohtaisista aiheista kuten liikenneturvallisuudesta, joukkoliikenteestä tai maankäyttökysymyksistä. Kaikissa kokouksissa käsitellään tarpeen mukaan myös muita ajankohtaisia asioita. Varsinaisten asiakohtien lisäksi työryhmätapaamisten tehtävänä on keskustelu ja tiedon välittäminen eri osapuolten ajankohtaisista toimista ja kokemuksista.

Vuosittain seurattavia liikennejärjestelmän tilaa ja tavoitteiden saavuttamista kuvaavia indikaattoreita ovat mm.

- eri liikennemuotojen ja -väylien liikenne-, matkusta- ja kuljetusmäärien kehitystä kuvaavat tilastotiedot
- liikkumistottumusten ja tavaravirtojen kehitystä kuvaavat tiedot, jos valtakunnallisia henkilöliikennetutkimustietoja tms. tietolähteitä on päivitetty
- suunnitelman osaraportissa 2 kuvatut liikennejärjestelmän palvelutasotavoitteiden ja yhteiskunnallisten tavoitteiden (onnettomuudet, päästöt) toteutumista kuvaavat mittarit.

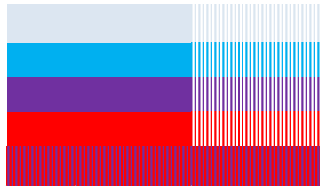


LIITE 1:

Merkittävien rahoituskohteiden tavoitteellinen suunnittelu- ja toteuttamisohjelma

Merkittävien rahoituskohteiden tavoitteellinen suunnittelu- ja toteuttamishjelma

Hankekohtainen Jatkuva



Organisointi, esiselvitykset ym.

Yleis- tai aluevaraussuunnittelu

Tie- tai ratasuunnittelu

Toteutus

Suunnittelua ja toteutusta samanaikaisesti eri osahankkeissa

	Kust. M€	2022- 2025	2026- 2029	2030- 2034	2035- 2039	2040 +	Huom!
Kokemäenjokilaakson liikennekäytävä: radat ja vt 2							
Radat							
Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoille							Digiratapilotti 2025-2026
Pori-Mäntyluoto perusparannus sekä tasoristeysten turvaaminen ja poisto Pori-Tahkoluoto	23						Perusparannus 2020-22, tasoristeykset 2023-24
Mäntyluoto-Tahkoluoto perusparannus ja kantavuuden nosto 25 tonniin							Kustannukset riippuvat ratasillan toimenpidetarpeista
Kokemäki-Harjavalta-rataosan kantavuuden nosto 25 tonniin ja värinähaajojen vähentäminen	5						Tampere-Mäntyluoto-välin puuttuva osuus
Tampere-Pori-Mäntyluoto tasoristeysten poistohankkeiden jatko							Jäljelle jääneiden tasoristeysten poisto
Tampere-Kokemäki lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Ensi vaiheen tarpeet Treen päässä
Kokemäki-Pori ja Kokemäki-Rauma lisäkapasiteetti (kohtauspaikat ja lisäraiteet)							Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset
Pori-Tampere-radan nopeustason nosto (lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä)							Ensi vaiheessa suunnittelua ja kaavavaraukset
Harjavallan ratapihan kehittäminen	12						Valtion osuus 9 M€
Puutavaraterminaalit: maakunnallinen selvitys ja Kokemäen kuormauspaikan kehittäminen							
Valtatie 2							
Vt2 Kaanaan eritasoliittymä	20						Kustannusennuste on arvioitu
Vt2 Rieskalan eritasoliittymä	7						
Vt2 Rieskala-Ulasoori ohituskaistat tai nelikaistaistus (Pori)	5 / 13						Ohituskaistat 5 M€, nelikaistaistus 13 M€
Vt2 Uusiniityn eritasoliittymä (Pori)	7						
Vt2 Ulasoorin eritasoliittymä (Pori)	9						
Vt2 Korpi-Ulasoori nelikaistaistus (Pori)	7						Ei sisällä Ulasoorin etl:n kustannusta
Vt2/8 Porin keskustan kohdan nelikaistaistus Tiilimäki-Korpi ja Tikkulan eritasoliittymän parantaminen	60						
Vt2 parantaminen Ulvilan kohdalla	50						Friitalan etl-järjestelyt ja sillan uusiminen
Vt2 Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaiteet	6						
Vt2 Ulvila-Harjavalta nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60						Myös turvalliset jk+pp-järjestelyt
Vt2/vt12 Raijalan eritasoliittymä (Huittinen)	7						
Vt 2 parantaminen Huittisten kohdalla	10,4						Vt2/12 etl parant. ja Sahkon liittymän porrastus

	Kust. M€	2022- 2025	2026- 2029	2030- 2034	2035- 2039	2040 +	Huom!
Länsirannikon liikennekäytävä: vt 8 ja satamat							
Vt8/mt272 Pohjoisen satamatien eritasoliittymä	10						Kustannusennuste on arvioitu
Vt8 Hyvelä-Söörmarkku uusi tielinjaus 2+2 kaistaa	35						Uusi tielinjaus
Vt8 Laani-Hyvelä nelikaistaistus	18						Väli Korpi/Tikkula-Hyvelä
Vt8 Tiiliruukin eritasoliittymä ja vt8 Tiiliruukki-vt 2 nelikaistaistus	18						Toteutustavoite vt2/8 hankkeen yhteydessä
Vt2/vt8 yhdistävä tie ja vt8 eritasoliittymä	28						Maantie- tai katuhanke
Vt8 Luvia-Tiiliruukki 4-kaistaistus ja etl:t (Niittumaa, Hangassuo)	50						
Vt8 Luvian eritasoliittymä	10						
Vt8 Eurajoki-Luvia nelikaistaistus ja eritasoliittymät	60						Kust.ennuste arvioitu. Myös jk+pp-järjestelyt
Vt8/vt12 Rauman eritasoliittymän uusiminen	10						Sillan uusiminen, ramppijärjestelyt
Vt8 Rauma-Eurajoki nelikaistaistus ja Olkiluodon eritasoliittymä + Olkiluodon varayhteys	40						
Vt8 Unaja-Rauma nelikaistaistus	8						
Vt8 Unajan eritasoliittymä ja mt 1960 uusi linjaus	15						Kustannusennuste on arvioitu
Mt 272 Porin pohjoisen satamatien jatke vt8 -> vt23	8						Kustannusennuste on arvioitu
Rauman sataman Järviluodon laajennusalueen katu- ja ratayhteydet							Katu- ja ratayhteyksien tarve ja aikataulu riippuvat sataman laajennustarpeesta. Laajennusalueelle johtavaa katupengertä osin jo rakennettu mereen, katuyhteyden kaava mantereen puolella tekeillä.
Muut tiet ja kadut							
Valtion perusväylänpidon rahoitustason nosto riittävälle tasolle							
Riittävä valtion ja kuntien avustus yksityisteiden kunnossapitoon							
Vt 11 Suosmeren eritasoliittymä (Ulvila)	10						Kustannusennuste on arvioitu
Vt 23 Noormarkun eritasoliittymät (2 kpl)	20						Kustannusennuste on arvioitu
Joukkoliikenne ja pyöräily							
Valtion yhdenvertainen suhtautuminen maa-kuntien lentoyhteyksiin ml. Pori-Helsinki-yhteys							Junan ja bussin matka-aika Pori-Hki yli 3 h
Pori-Tre-henkilöjunien ostoliikenteen jatko ja kehittäminen uudella kaudella 2022-30							Kehittämistarpeina mm. lisälähdöt ja liikenne Yyteriin
Rauma-Kokemäki-henkilöjunien ostoliikenteen käynnistäminen 2024 alkaen							Syöttöyhteydet Pori-Tampere-juniin
Seisakkeiden rakentaminen (Rauma, Ejoki, Eura) ja olosuhteiden parantaminen (Kmäki, Hvalta)	4						Kokemäelle ja Harjavaltaan mm. odotuskatos ja liityntäpysäköinnin parantaminen
Kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen turvaaminen tavoiteltavan vuorotarjonnan ja kilpailukykyisten lipunhintojen ylläpitämiseksi							
Joukkoliikenteen toteutustapojen uudistaminen ja kuntien, hyvinvointialueiden ja valtion henkilökuljetusten tehostaminen hallintorajat ylittävällä yhteistyöllä ja järjestämismalleilla							Satakunnan henkilöliikenneselvityksen (2021) järjestämistapavaihtoehtojen mukaisesti
Seudullisten pyöräiliikenneverkkojen täydentäminen ja parantaminen							Mm. Kokemäenjoilaakso ja Rauman seutu

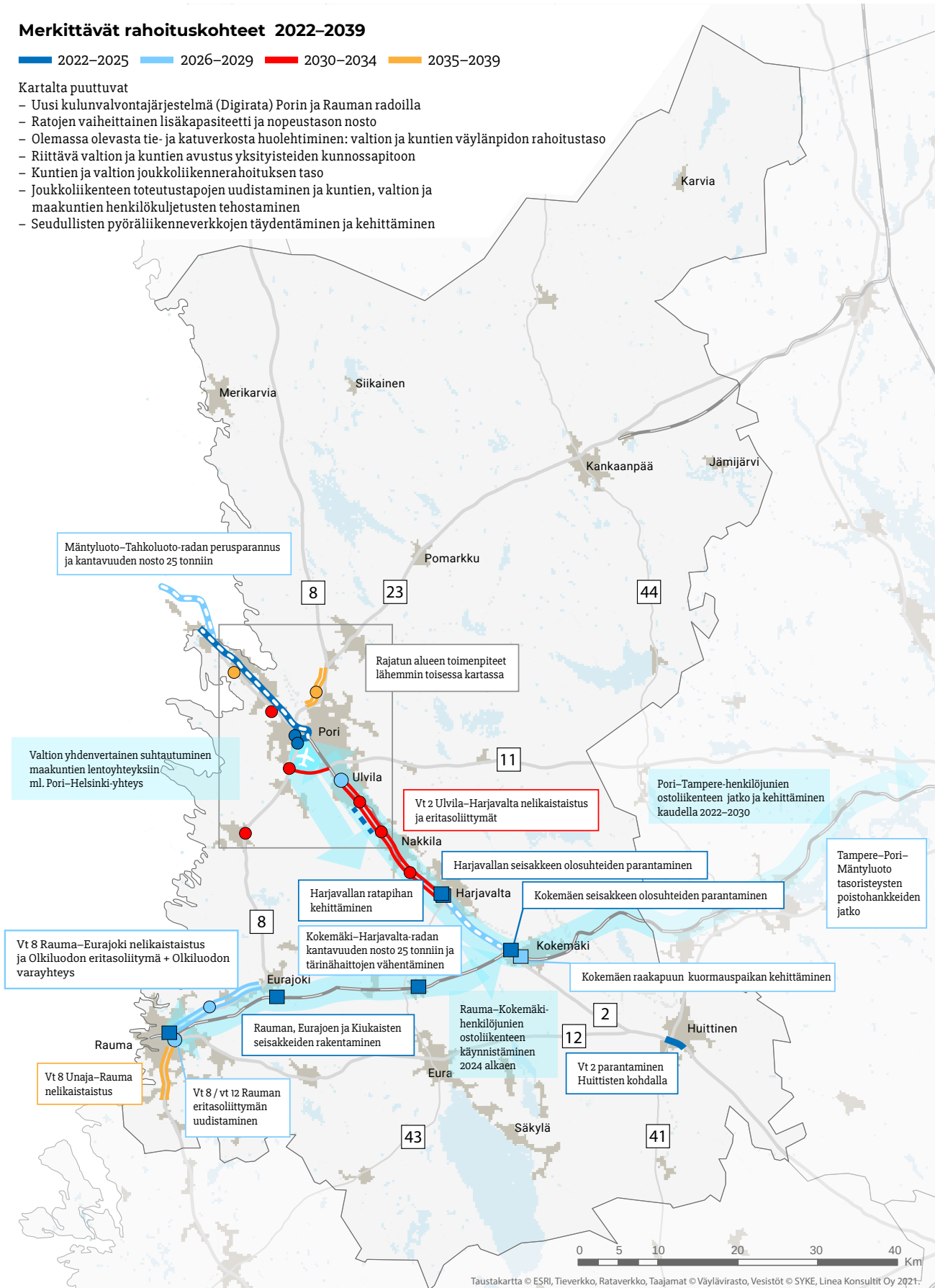
Merkittävät rahoituskohteet, kartoilla edellisen sivun taulukon kohteet

Merkittävät rahoituskohteet 2022–2039

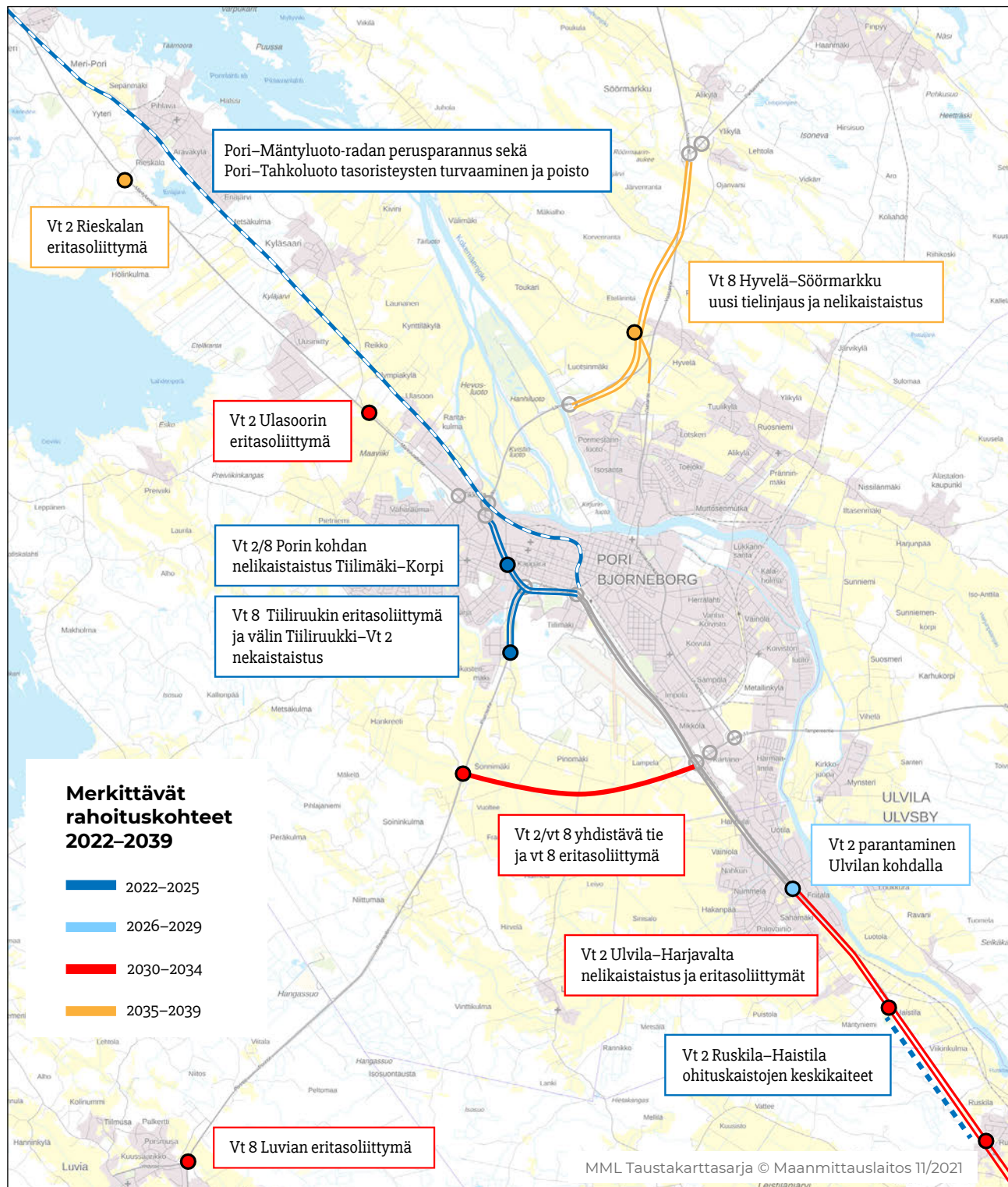
2022–2025 2026–2029 2030–2034 2035–2039

Kartalta puuttuvat

- Uusi kulunvalvontajärjestelmä (Digirata) Porin ja Rauman radoilla
- Ratojen vaiheittainen lisäkapasiteetti ja nopeustason nosto
- Olemassa olevasta tie- ja katuverkosta huolehtiminen: valtion ja kuntien väylänpidon rahoitustaso
- Riittävä valtion ja kuntien avustus yksityisteiden kunnossapitoon
- Kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen taso
- Joukkoliikenteen toteutustapojen uudistaminen ja kuntien, valtion ja maakuntien henkilökuljetusten tehostaminen
- Seudullisten pyöräliikenneverkkojen täydentäminen ja kehittäminen



Merkittävät rahoituskohteet, kartoilla edellisen sivun taulukon kohteet





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