



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

HUHTIKUU | 2019



Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2019-2022

Satakunta



Satakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelman 2019-2022 sisältö

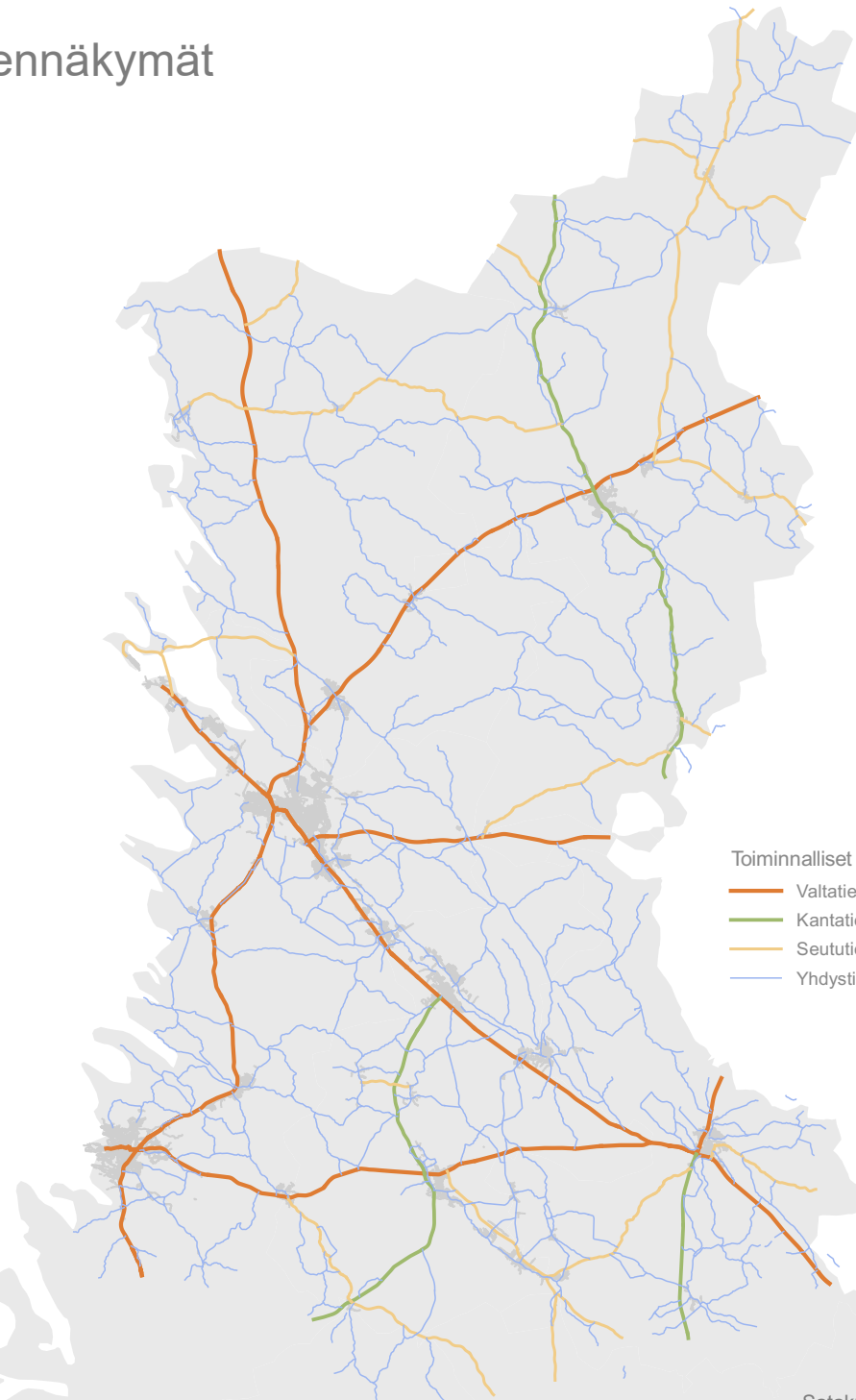
1. Liikennesektorin tulevaisuudennäkymät ja maakunnan erityispiirteet.....	3
2. Positiiviset näkymät ja toiminnan haasteet.....	4
3. Liikenneturvallisuuustilanne.....	5
4. Ympäristönäkökulma huomioidaan laajasti tienpidon suunnittelussa ja toteutuksessa	6
5. Tielläliikkujien odotukset.....	7
6. Valtakunnalliset linjaukset ja asiakaslähtöinen toiminta	8
7. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma.....	8
7.1 Tieverkon hoito	9
Talvihoito	9
Muu hoito.....	10
7.2 Tieverkon ylläpito.....	11
Päällystettyjen teiden ylläpito	11
Siltojen ylläpito	13
Muu ylläpito	13
Yksityistiet	13
7.3 Investoinnit	14
Suunnittelu	14
Alueelliset investoinnit.....	14
Teemahankkeet.....	15
Kehittämishankkeet	15
7.4 Joukkoliikenne	16
7.5 Kävely ja pyöräily	17

1. Liikennesektorin tulevaisuudennäkymät ja maakunnan erityispiirteet

Liikennesektorin suurimmat haasteet ovat ilmastomuutoksen hillintä ja tienpidon rahoituskehyyksen vähäisyys. Tieverkon kunto heikkenee koko ajan, eikä tarvittavia korjaustoimia pystytä toteuttamaan oikea-aikaisesti. Liikennemäärät kasvavat tasaisesti, mutta päästöjen vähentäminen edellyttäisi radikaalia muutosta liikkumistapoihin.

- Ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laaditaan parhaillaan vuosille 2020-2031. Suunnitelma laaditaan parlamentaarisesti ja se tulee linjaamaan seuraavan 12 vuoden investointihankkeet sekä muut väylänpidon palvelutaso- ja rahoitusratkaisut. Satakunnassa maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on juuri päivitetty. Alueellinen liikennejärjestelmätyö linjaa osaltaan tienpidon ja liikenteen toimia.
- Korjausvelan vähentäminen on keskeistä elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseksi sekä omaisuusarvon säilyttämiseksi
- Rahoitustason lasku johtaa nopeasti korjausvelan räjähdysmäiseen kasvuun, sen pysäyttämiseksi tarvittaisiin pysyvä rahoitustason nosto
- Ilmastomuutos haastaa varautumaan poikkeuksellisiin sääilmiöihin ja liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää muiden toimien ohella kestävien kulkumuotojen käytön edistämistä
- Kuntien maankäytön ratkaisut määrittävät pitkälti tieverkon investointitarpeita ja kestävien kulkumuotojen kehittymisen edellytyksiä
- Työvoiman kohtaanto-ongelmien ratkaiseminen edellyttää pendelöinnin lisääntymistä ja saavutettavuuden parantamista

Valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja toimintatavoilla varmistamme yhtenäisen laatutason saman hoito- ja kuntoluokan teillä koko maassa. Näin kohtelemme tienkäyttäjiä samanarvoisesti kaikkialla ja tienkäyttäjät voivat luottaa tasalaatuisiin olosuhteisiin liikkuttaessaan.



Satakunnalle ominaista mm:



Satamat ja satamaliikenne



Maatalouden kuljetukset



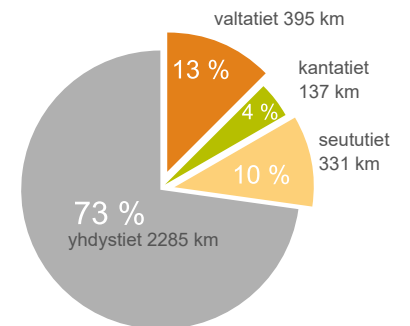
Metsätalouden kuljetukset



Seutujen välinen liikenne



Rikas kulttuuriperintö



Paljon alempiasteista tieverkkoa

2. Positiiviset näkymät ja toiminnan haasteet

Talvihoidon toimintalinjat on juuri uusittu ja samalla parannettu talvihoidon tasoa. Hoidon urakkamallin uusimisen tavoitteena on mahdollistaa reagointi muutostarpeisiin aiempaa joustavammin. Talvihoidon parannukset astuvat voimaan kokonaisuudessaan lähivuosien aikana urakoiden uudelleen kilpailutusten myötä. Talvihoidon laatuvaatimuksia on parannettu ja toimenpideaikoja kiristetty, mutta edelleen vähäliikenteisimmillä teillä toimenpideajat ovat pitkiä. Yhä useammin sääolosuhteet ovat myös sellaisia, että tienpidon toimin ei saada aikaan tyydyttävää lopputulosta.

Tienpidon näkymät ovat kuitenkin heikentyneet merkittävästi korjausvelkarahoituksen päättymisen jälkeen. Tiestön kunnossapitoon osoitettava rahoitus on tänä vuonna ennätysalhaalla. Esimerkiksi päällystysohjelman pituus putoaa puoleen viime vuotisesta ja valtakunnallisesti tänä vuonna päällystetään vähemmän kuin koskaan aiemmin. Jopa 1960-luvulla teitä päällystettiin enemmän, vaikka tuolloin päällystetty tieverkko oli lyhyempi ja liikennemäärät ja ajoneuvojen painot pienempiä. Nykyisin päällysteet kuluvat nopeammin myös perinteisten pakkastalvikelien muututtua yhä enenevässä määrin sateiksi ja nollan molemmiin puoliin sahaavaksi lämpötilaksi. Päällysteiden ohella tämä sääilmiö rapauttaa myös siltojen kuntoa nopeammin. Satakunnan siltojen kunto on huono koko maan tilanteeseen verrattuna. Vaikeutena on saada perusrahoitus riittämään siltojen peruskorjauksiin, etenkin kun toteutusta odottamassa on useita suuria siltakohteita.

Korjausvelkaohjelmalla saatiin pysäytettyä korjausvelan kasvu, mutta tänä vuonna korjausvelka lähtee jyrkkään nousuun. Tilanteen korjaamiseksi tarvittaisiin merkittävä kertaluonteinen korotus rahoitukseen ja sen jälkeenkin pysyvä rahoitustason korotus. Samoista verovararoista tienpidon kanssa kamppailee kuitenkin monta muutakin julkista peruspalvelua. Pelkästään budjettirahoituksella tienpidon rahoitustason merkittävä nousu osoittautuneekin vaikeaksi.

Jatkossa keskeisiä teemoja tulee olemaan ilmastomuutoksen hillitseminen ja liikenteen päästöillä on siinä suuri rooli. Panos-



Positiivisen rakennemuutoksen vaikutukset alkavat näkyä Satakunnassa.



Kasitien palvelutaso on parantunut, seuraavana on tarpeen toteuttaa Eurajoen kohdan parantaminen.

Satamaliikenteen pullonkaula poistuu vt 12 Eura-Raijala osuuden parantamisen valmistuttua vuoden 2019 lopussa välillä Eura-Raijala.



Talvihoidon tasoa on parannettu, toimintalinjat on uusittu ja urakkamalleja kehitetty joustavammaksi – näillä pyritään vastaamaan paremmin asiakastarpeisiin ja muuttuneisiin ilmasto- ja keliolosuhteisiin.



Alueelle tärkeitä investointeja odottavat toteutusrahoitusta, erityisesti valtateiden 2 ja 8 osilta.



Tieverkon kunto heikkenee ja vuoden 2019 lopussa huonokuntoisia päällysteitä on jo yli 350 km noin 2 400 km pituisesta päällystetystä tieverkosta.



Tienpidon kannalta haastavat kelit ovat yleistyneet - mm. sateet ja nollakelit liukastavat tiet, reikiinnyttävät päällysteet ja pehmentävät soratiet.



Huonokuntoisia ja tyydyttävässä kunnossa olevia siltoja on paljon, toteuttamista odottaa useita isoja ja kalliita siltakohteita.

Ei ole rahoitusta vastata maankäytön kehittämisen ja liikenteen kasvun aiheuttamien tieverkon investointitarpeisiin.



Liikenneturvallisuus on muuhun maahan verrattuna heikommalla tasolla, etenkin nuorten piittaamattomuus liikenteessä on huolestuttavaa.

tuksia ja kannustimia kestävien kulkumuotojen suosimiseen tarvitaan, mutta päästöjen radikaali vähentäminen edellyttää myös järeämpiä toimia, kuten esim. veropoliittisia ratkaisuja.

Liikennemäärät jatkavat kasvuaan edelleen, samoin kaupunkistumiskehitys jatkuu. Tämä luo paineita maankäytön kehittymiselle ja liikenteen pullonkaulojen ratkaisemiseen etenkin suurilla kaupunkiseuduilla. Hankkeet parantavat toteutessaan merkittävästi raskaan liikenteen kulkua mutta myös kaupunkiseutujen työmatkaliikennettä. Suuret hankkeet ovat tärkeä saada mukaan uuteen 12-vuotiseen valtakunnalliseen

liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, sillä muuten rahoituksen saaminen niihin on epätodennäköistä.

Ensi hallituskaudella tullaan todennäköisesti panostamaan rai-deliikenteeseen. Suomessa on useita miljardiluokan ratahankkeita odottamassa rahoitusta. Ratahankkeita pyritään kuitenkin toteuttamaan mm. yksityisen rahoituksen turvin, jota varten ollaan perustamassa useampi hankeyhtiö ratahankkeiden rahoittamiseksi. Tämä on hyvä asia myös tienpidon näkökulmasta, sillä näin massiiviset ratahankkeet eivät ole kilpailemassa budjettirahoituksesta tiehankkeiden kanssa.

3. Liikenneturvallisuustilanne

Satakunnassa liikenneturvallisuustilanne on menossa hieman parempaan suuntaan, mutta se on edelleen selvästi muuta maata heikompi. Etenkin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osuus on muuta maata korkeampi. Onnettomuuksista noin puolet tapahtuu maantieverkolla ja noin puolet kuntien katuverkolla. Onnettomuustyypeistä selvästi eniten tapahtuu yksittäisonnettomuuksia. Niistä suurin osa tapahtuu taajama-alueen ulkopuolella laajasti tieverkon eri osilla. Kuolemaan johtavat onnettomuudet tapahtuvat useimmiten valtteilla, joissa on yleensä korkeammat nopeusrajoitukset. Merkittävin selittävä tekijä yksittäisonnettomuuksissa on liian suuri tilannenopeus.

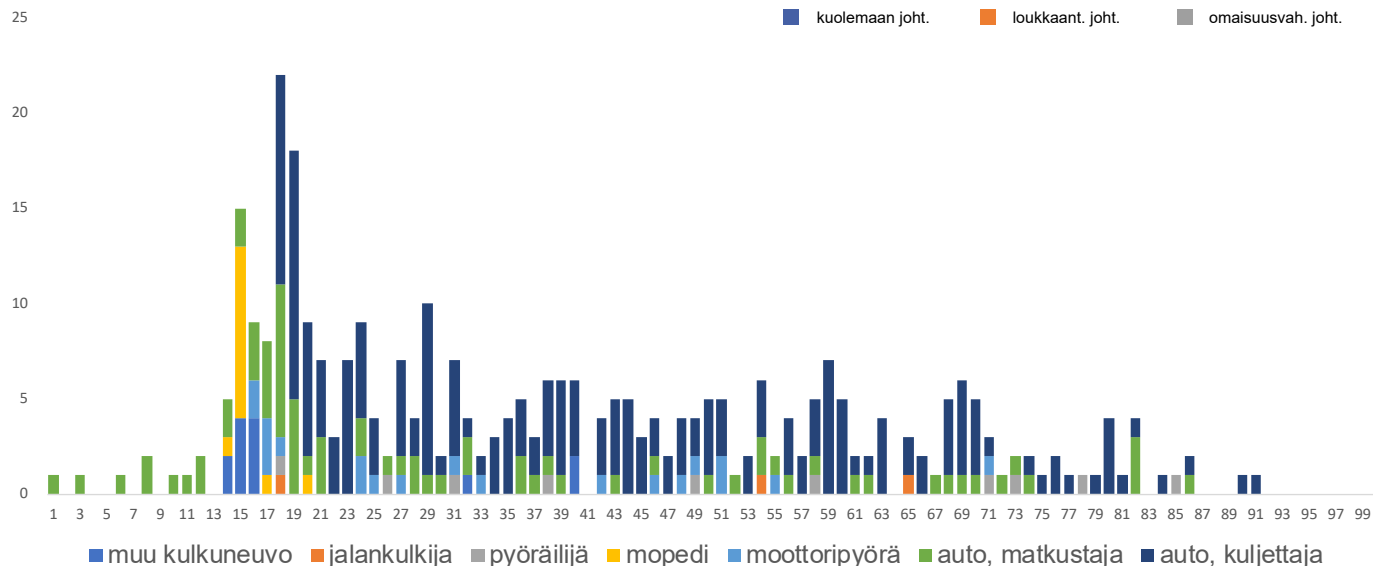
Pyöräilyn lisääntyminen näkyy pyöräilyonnettomuuksien määrän kasvuna. Pyöräilyonnettomuudet keskittyvät pääasiassa taajama-alueille. Selkeimpinä yksittäisinä syinä onnettomuuksiin ovat pyöräilijöiden piittaamaton liikennekäyttäytyminen sekä epäselvät, puutteelliset ja epäyhtenäiset pyöräilyjärjestelyt.

Viime aikoina on keskusteltu paljon talvihoidon tasosta ja on epäilty hoitotoimien puutteiden tai viivästymisen aiheuttavan liikenneonnettomuuksia. Tilastot eivät kuitenkaan tue tällaista ajatusta. Lähes 80 % liikenneonnettomuuksista tapahtuu kesäaikana hyvissä ajo-olosuhteissa. Kesäaikana tapahtuvat onnettomuudet ovat yleensä myös vakavampia henkilövahinkoon tai kuolemaan johtavia onnettomuuksia, kun taas talvisin tapahtuu pääasiassa peltikolareita.

Huolestuttavinta Satakunnan liikenneturvallisuustilanteessa on nuorten 15–24 -vuotiaiden suuri osuus onnettomuuksissa. Joka kolmas henkilövahinkoon johtanut onnettomuus on tapahtunut nuorille. Myös kuolemaan johtaneista onnettomuuksista nuorten osuus on suuri eli lähes 20 %. Vaikka onnettomuuksien määrä on kokonaisuudessaan vähentynyt, nuorten tilanne ei kuitenkaan ole kehittynyt parempaan suuntaan. Eni-

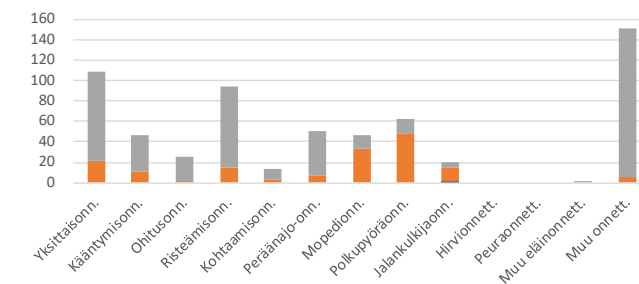
ten nuorille tapahtuu onnettomuuksia mopolla, mopoautolla ja henkilöautolla kuljettajan ominaisuudessa. Nuorten onnettomuuksista 80 % tapahtuu miehille ja useimmiten kyse on ollut riskikäyttäytymisestä ja liian suuresta tilannenopeudesta.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ELY-keskus on tehnyt yhdessä Satakunnan kuntien kanssa seudullisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, joilla pyritään pureutumaan seutujen pahimpiin liikenneturvallisuusongelmiin. Tuloksia saadaan vain pitkäjänteisellä ja tavoitteellisella liikenneturvallisuustyöllä. Kuntien rooli on tässä keskeinen. Parhaiten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa muuttamalla liikennekäyttäytymistä turvallisuushakuisemmaksi. Pitkällä aikavälillä parhaat tulokset saadaan suunnittelemalla koko liikennejärjestelmä selkeäksi ja liikenneturvallisuutta, kävelyä ja pyöräilyä tukevaksi. Liikenneturvallisuus voi myös olla katalysaattorina viihtyisemmän ja elävämmän kaupunkitilan luomisessa. Esimerkiksi maltillisemmillä nopeuksilla taajamissa vähennetään päästöjä, melutasoa ja autoliikenteen virtaa sen vetovoiman vähetessä suhteessa muihin kulkumuotoihin.

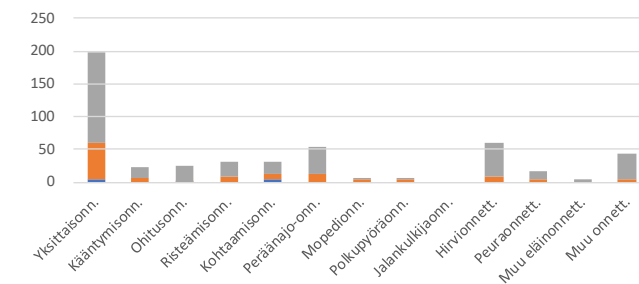


Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma Satakunnassa vuonna 2018 osallisen kulkumuodon mukaan (henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet maanteilla).

Onnettomuusmäärät tyypeittäin taajamissa 2017, Satakunta.



Onnettomuusmäärät tyypeittäin taajaman ulkopuolella 2017, Satakunta.



kuolemaan joht. loukkaant. joht. omaisuusvah. joht.

4. Ympäristönäkökulma huomioidaan laajasti tienpidon suunnittelussa ja toteutuksessa



Ympäristöarvot otetaan huomioon suunnittelussa, rakentamisessa ja hoidossa

Merkittävämpien tiehankkeiden suunnitteluun sisältyy aina ympäristövaikutusten arviointi, jossa tarkastellaan laajasti hankkeen vaikutuksia mm. maisemaan ja eliölajeihin. Viime vuosina on mm. selvitetty ja tarvittaessa suojeltu uhanalaisen vuolejokisimpukan esiintymiä siltahankkeiden yhteydessä. Kesäaikaan tienvarsien niitoilla pidetään yllä luonnon monimuotoisuutta, sillä perinteiset niityt ovat vuosien saatossa vähentyneet ja tienvarsiympäristöillä on yhä suurempi merkitys niittykasvillisuuden ja hyönteislajien säilymiselle.



Hoitoa ja ylläpitoa optimoidaan ympäristövaikutukset huomioiden

Talvihoidossa pyritään suolan käytön optimointiin. Valikoiduilla pohjavesialueilla käytetään kaliumformiaattia, joka on ympäristöystävällisempi liukkaudentorjuntamenetelmä, mutta kymmenen kertaa kalliimpaa kuin tavallinen tiesuola. Pohjavesien kloridipitoisuutta seurataan säännöllisesti ja merkittävimmät riskialttiit kohteet on jo suojeltu pohjavesisuojuksin. Uusia pohjavesisuojuksia pystytään rahoitusyhteydestä rakentamaan lähinnä isompien tiehankkeiden yhteydessä. Hoitourakoiden vaatimukseen on myös asetettu asteittain kiristyviä vaatimuksia töissä käytettävän kaluston päästöille. Vaihtoehtoisena keinona päästöjen vähentämiseksi on uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

Teiden uudelleen päällystäminen ei ole erityisen ekologista, mutta uusiopäällysteen käytöllä säästetään raaka-aineita. Lisäksi on kokeiltu menetelmiä, joissa matalammalla sekoituslämpötilalla asfaltintuotannon hiilidioksidipäästöjä on saatu vähennettyä merkittävästi. Menetelmä on kuitenkin huomattavasti kalliimpi ja rahoituksen ollessa tiukoilla niiden hyödyntäminen on valittavan vähäistä. Uusiopäällyste puolestaan on edullisempi ratkaisu, mutta sen kestävyys ei vastaa uutta päällystekerrosta.

Ilmastomuutos näkyy jo monin tavoin tienpidossa. Nollan molemmiin puolin sahaavat kelit ja vesisateet kuluttavat päällysteitä ja yhä useammin talven sääolosuhteet ovat sellaisia, ettei tienpidon toimin saada aikaan tyydyttävää lopputulosta.

Ilmastomuutoksen hillitseminen keskeinen tavoite liikennepolitiikassa

Suomen kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan Suomen liikenteen päästöjä tulee vähentää 2030 mennessä jopa 50 % vuodesta 2005. Toimia kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentialiaali on suurin. Liikenteen hallinnonala on sitoutunut asetettuihin tavoitteisiin, ja lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että liikenne on hiilivapaata vuoteen 2045 mennessä. Keskeisiä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi ovat kestävien kulkumuotojen edistäminen, tavarakuljetusten tehostaminen, autokannan uusiutuminen vähäpäästöisemmiksi ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääntyminen.

Kestäviä kulkumuotoja edistetään erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla, joissa siihen on eniten potentiaalia. Porin kaupunkiseudulla edistetään kestävästä työmatkaliikennettä rakentamalla yhtenäinen kevyen liikenteen väylä valtatielle 23 Noormarkusta Söörmarkkuun yhteistyössä Porin kaupungin kanssa.

Maankäytöllä on suuri merkitys liikenteen päästöille, sillä onnistuneella/tiiviillä maankäytöllä vähennetään turhaa liikkumista ja mahdollistetaan kestävä liikkuminen. Liikenneturhien vähentyminen kaupunkialueilla parantaa myös ilmanlaatua, viihtyisyyttä ja liikenteen sujuvuutta.



Pienilläkin askelilla on merkitystä

Pienillä liikenneturvallisuutta parantavilla toimenpiteillä parannetaan etenkin taajamissa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja edistetään siten kestävästä arkielämästä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus kannustaa omia työntekijöitään viisaan liikkumisen valintoihin työ- ja virkamatkoilla. Erillisillä tempauksilla on kannustettu pyöräilemään töihin. Työntekijöille hyväksytään myös etätömahdollisuus ja matkustamisen sijaan monet kokoukset pidetään videolla. Pienilläkin askeleilla on merkitystä.

5. Tielläliikkujien odotukset

Kansalaiset tyytyväisiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen

Tienkäyttäjistä suurin osa on erittäin tai melko tyytyväisiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti. Tyytyväisyydessä on kuitenkin eroja asuinseudun mukaan. Tyytymättömiä

tienkäyttäjät ovat muiden kuin pääteiden päällysteiden kuntoon ja talvihoitoon.

Henkilöauto on edelleen toistuvimmin käytetty kulkutapa sekä omalla asuinseudulla että pitkillä matkoilla. Eri kulkumuotojen käytössä on kuitenkin aluekohtaisia eroja.

Oman asuinseudun nykytasosta kehitettäväksi liikennemuodoksi toivotaan useimmin joukkoliikennettä ja pyöräilyä. Kestä-

vien kulkumuotojen kehittämiseksi onkin kansalaisten vankka tuki. Niiden edistämisen avainkysymyksiä ovat kuitenkin yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja kuntien taajamien ja palvelurakenteen kehittäminen kestävien kulkutapojen käyttöä tukeviksi. Erityisesti huomiota pitäisi kiinnittää eri kulkumuotojen yhteensovittamisen parantamiseen sekä yhteyksien ja pysäköintimahdollisuuksien parantamiseen joukkoliikenneasemilla. Edelleen tarvitaan myös asenteiden muutosta.

Henkilöautoilussa tyytyväisimpiä ollaan liikenteen **sujuvuuteen** ja **matka-aikaan**.

Elinkeinoelämän toimijat ovat tyytyväisimpiä tiekuljetusten **täsmällisyyteen**, **ennustettavuuteen** ja **kustannuskehokkuuteen** verrattuna muihin kuljetusmuotoihin.

Kestävien kulkumuotojen käyttö on suurinta suurilla kaupunkiseuduilla.

Tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti on korkeinta suurilla kaupunkiseuduilla ja matalinta pienimmissä kunnissa.

Yksittäisistä kulkumuodoista **vähiten tyytyväisiä ollaan pyöräilyn olosuhteisiin.**

Kansalaiset ovat eniten tyytymättömiä **teiden ja katujen kuntoon.**

Elinkeinoelämän kuljetuksissa **tyytymättömyyttä aiheuttavat mm. ympärivuotiset ja ympärivuorokautiset kuljetusmahdollisuudet** alemmalla tieverkolla.

Huolta aiheuttavat myös **teiden kapeus, painorajoitukset** sekä **teiden kunnan rapautuminen** yleisesti.

Elinkeinoelämän toimijat melko tyytyväisiä väyläverkon palvelutasoon kokonaisuutena

Vaikka elinkeinoelämän toimijoiden tyytyväisyys väyläverkon palvelutasoon kokonaisuutena on keskitasoa, kaikki toimialat ovat yleisesti varsin tyytyväisiä kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen. Tyytyväisimpiä toimialoja ovat huolinta- ja tavarankuljetuspalvelut ja tyytymättömiä metsäteollisuus. Tyytymättömiä ollaan teiden, erityisesti päällysteiden kuntoon sekä teiden talvihoidon tasoon. Elinkeinoelämän toimijat ovat myös tyytymättömiä tienpitäjän kykyyn ottaa huomioon yritysten toiveet ja tarpeet väylien kunnossapidossa ja kehittämisessä.

Tieliikenteen osuus elinkeinoelämän kuljetuksissa on suuri ja monilla kuljetusten reittivalinnoissa ei ole lainkaan joustoa tai vain muutamia vaihtoehtoja. Jos suunniteltua reittiä on jouduttu liikenneolojen vuoksi vaihtamaan, syinä siihen ovat olleet yleisimmin tien kunto ja keliolot. Myös tietyt, onnettomuudet, ruuhkat ja aikataulu ovat olleet syitä reitin vaihtumiselle. Tieliikenteessä tyytyväisimpiä ollaan tiekuljetusten kustannustehokkuuteen verrattuna muihin toimitusmuotoihin sekä kuljetusaikojen ennustettavuuteen ja täsmällisyyteen. Myös tieverkon hyviin edellytyksiin erikois- ja vaarallisten aineiden kuljetuksissa ollaan tyytyväisiä.

Eniten kehitettävää koetaan olevan tieverkon turvallisuudessa, ympärivuotisissa ja ympärivuorokautisissa kuljetusmahdollisuuksissa alemmalla tieverkolla sekä yöajan ja talviajan kuljetusolosuhteissa osalla valta- ja kantateistä. Teiden kuntoon toivotaan yleisestikin enemmän rahaa.

Tieverkon kunnan koetaan heikentyneen viime vuosista ja se on samalla vähentänyt raskaan liikenteen tyytyväisyyttä ajamisen mukavuuteen. Paljon ajavat suhtautuvat tieverkon kuntoon kriittisemmin. Tietyömaat eivät häiritse merkittävästi raskaan liikenteen kuljetuksia. Myös niiden liikennejärjestelyihin ollaan varsin tyytyväisiä.

6. Valtakunnalliset linjaukset ja asiakaslähtöinen toiminta

Valtakunnalliset toimintalinjat ohjaavat toimintaa niin teiden ja liikenneympäristön hoidossa, kunnossapidossa kuin parantamisessakin.

Toimintalinjoissa määritetään toiminnalle valtakunnalliset tavoitteet, linjaukset ja haluttu palvelutaso sekä kuvataan periaatteet, joiden mukaan tienpitoa toteutetaan. Toimintalinjat ovat pohjana tienpidon tarkemmalle suunnittelulle ja toimenpiteiden ohjelmoinnille käytävissä olevan rahoituksen puitteissa. Tienpidossa on oltava yhtenäinen laatutaso maakuntarajoista riippumatta, yhtenäisellä laatusolalla turvataan liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta koko maantieverkolla.

Tienpitoa ja liikennettä suunnitellaan ja toimintaa priorisoidaan asiakkaiden tarpeiden, yleisen edun ja yhteiskunnallisen vaikuttavuuden mukaan. Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat linjaavat osaltaan tienpidon ja liikenteen toimia. Kohdentamalla toimenpiteet asiakkaiden tarpeiden mukaan lisätään liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta, ennakoitavuutta sekä elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta. Lisäksi voidaan hillitä kuljetusten kustannuksia ja sitä kautta lisätä yritysten logistista kilpailukykyä.

Asiakkaiden tarpeista ja tyytyväisyydestä tienpidon ja liikenteen laatuun kerätään systemaattisesti tietoa mm. asiakastutkimusten ja -palautteiden sekä asiakas- ja sidosryhmätapaamisten avulla. Raskaan liikenteen ja työmatkaliikenteen tarpeet ovat etusijalla. Myös asiakkaiden erityistarpeet otetaan huomioon. Esimerkiksi erikoiskuljetuksille varmistetaan riittävät yhteydet ja lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota taajamissa ja koulujen läheisyydessä. Huomioimalla asiakkaidemme erityistarpeet tuotetaan samalla muillekin parempaa palvelua. Päivittäinen liikenneonnettomuuksien turvataan kaikilla maanteillä.

7. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma



7.1 Tieverkon hoito

Teiden hoidolla pidetään tiet liikennöitävinä talven lumisilla ja liukkailla keleillä sekä pidetään soratiet kulkukelpoisina sorastuksilla ja muilla hoitotoimenpiteillä. Tieympäristö pidetään siistinä ja turvallisena vesakoimalla ja niittämällä tienpienareita. Hoitotoimilla liikennemerkkit puhdistetaan lumesta, tievalaistus, liikennevalot ja muut laitteet pidetään toimintakunnossa. Tieverkon hoito on priorisoitu tärkeimmäksi tehtäväksemme. Tieverkon hoitoon käytetään Satakunnassa noin 8 milj. euroa, josta puolet käytetään talvihoitoon.

Tieverkon hoidon urakoiden teknistä valvontaa on lisätty. Tavoitteena on hyödyntää valvonnassa entistä laajemmin digitalisaatiota, tietojärjestelmiä ja uutta tekniikkaa. Uudet urakamallit otetaan käyttöön syksyllä 2019 alkavissa urakoissa.

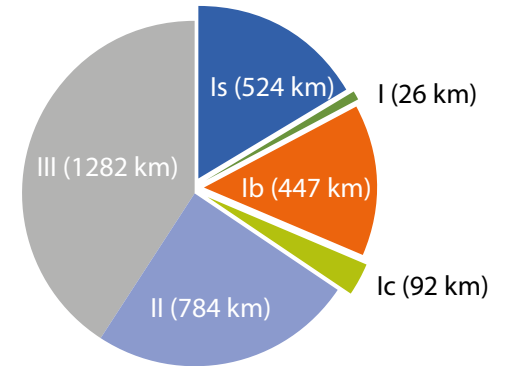
Talvihoito

Tiestön talvihoitoa ohjataan koko maan yhteisillä talvihoidon toimintalinjoilla. Toimintalinjoilla määritellään tiestön palvelutaso talviaikaan sekä keskeiset laatuvaatimukset mm. tiestön lumisuuden, liukkauden ja tasaisuuden osalta. Maakunnassa sovelletaan valtakunnallisia toimintalinjoja ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Tiet on jaettu hoitoluokkiin teiden liikennemäärien ja liikenteellisen merkityksen mukaan. Hoitoluokat määrittelevät, missä kunnossa teiden on oltava talvella, tai kuinka nopeasti on

ryhdyttävä toimenpiteisiin kelin muuttuessa huomommaksi lumen tai liukkauden vuoksi.

Nopeasti muuttuvat sääolosuhteet ovat viime vuosina vaikeuttaneet tienpitoa ja herättäneet paljon närää tienkäyttäjissä. Viime vuosina talvihoidon painopiste on siirtynyt enemmän lumen auraamisesta liukkaudentorjuntaan. Etenkin Lounais-Suomen rannikkoalueilla tyypillinen talvikeli on usein nollan molemmin puolin sahaava vähäluminen talvi. Silti edelleen on varauduttava kaluston osalta myös runsaslumisiin talviin, kuten kulunut talvi on osoittanut.

Maanteiden talvihoitoa on parannettu, kun talvihoidon periaatteita tarkistettiin ja siihen osoitettiin lisärahoitusta. Vuoden 2019 alusta hoitoluokkia nostettiin noin kolmanneksella Satakunnan tieverkosta. Lisäksi talvihoidon laatuvaatimuksia kiristetään. Talvihoitoa tehostetaan etenkin raskaan liikenteen käyttämällä reiteillä ja alemmalla tieverkolla pyritään parantamaan aamuliikenteen olosuhteita. Talvihoitoluokkien korotukset tulivat voimaan 1.1.2019 alkaen, mutta laatuvaatimusten kiristykset astuvat voimaan vasta urakoiden uudelleen kilpailutusten yhteydessä aikaisintaan 1.10.2019. Satakunnassa muutokset astuvat voimaan ensimmäisenä Porin ja Kankaanpään hoitourakoissa. Laatuvaatimuksiin on tulossa mm. toimenpideaikoihin ja sallittuun lumimäärään liittyviä tiukennuksia. Parannuksista huolimatta vähäliikenteisillä teillä toimenpideajat ovat pitkiä, sillä rahoitus ei riitä kaikkien teiden yhtä nopeaan hoitoon. Yhä useammin on myös sääolosuhteet ovat sellaisia, ettei hoitotoimilla saada aikaan tyydyttävää lopputulosta.



Satakunnan maanteiden jakautuminen talvihoitoluokittain. Talvihoidon valtakunnallisiin linjauksiin pääsee tutustumaan [Väylän verkkosivuilla](#).

Vilkasliikenteisimmillä pääteillä pyritään siihen, että vakiintuneen talvikelin aikana pystytään ajamaan **nopeusrajoitusten mukaisia nopeuksia.**

Muilla teillä kuljettajan edellytetään **sopeuttavan ajonopeuttaan** keliolosuhteiden mukaan.

On normaalia, että **liukkaalta saattaa esiintyä ajoittain** ja ajoaika voi pidentyä.

Täysin tasalaatuisia ajo-olosuhteita ei voida taata, sillä **sade- ja lumikuurot voivat olla hyvin paikallisia.**

Suolatuillakin teillä voi olla **liukkaita tiejaksoja kylmemmissä kohdissa.** Tällaisia kohtia ovat tyypillisesti sillat, kallioleikkaukset ja matalat notkot.

On myös huomattava, että pienemmillä liikennemäärillä suola vaikuttaa hitaammin ja **tie voi olla liukas suolauksesta huolimatta.**

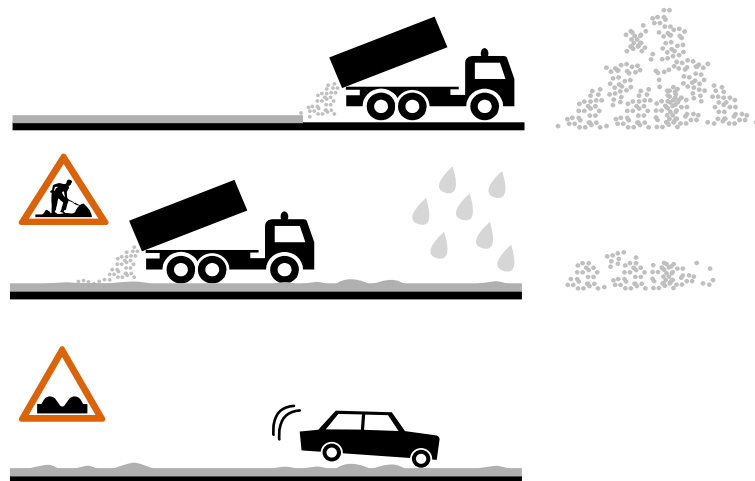


Muu hoito

Soraita on Satakunnassa noin 820 km. Tämä on noin 26 % tieverkon pituudesta, mutta liikennesuoritteesta sorateilla liikkuu vain 2 prosenttia.

Soraita hoidetaan pääosin ylläpitävillä toimenpiteillä kuten sorastuksilla ja ojituksilla. Alueurakoiden kokonaishintaisiin töihin on määritelty tietty määrä mursketta vuosittain käytettäväksi. Sorastusmäärät ovat uusissa alkavissa alueurakoissa aiempia pienempiä, minkä takia sorateiden kulutuskerrokset tulevat hieman pienemmäksi. Tämä tulee aiheuttamaan ongelmia sateisina syksyinä, jolloin sorastuksiin tarkoitettua mursketta joudutaan levittämään pintakelirikon hoitoon. Ojituskierto sorateilla on keskimäärin 10 vuotta. Sorateiden peruskunnostuksia ei pystytä nykyrahoituksella toteuttamaan.

Teiden kesähoidon päätehtäviä ovat tienvarsien niitot ja vesakoinnit ja viheralueiden hoito. Niitoilla ja vesakoinneilla tavoitellaan liikenneturvallisuutta sekä tieympäristön siisteyttä ja viihtyisyyttä. Poistamalla tien varsilta heinät ja vesakot parannetaan näkyvyyttä kaarteissa ja liittymissä ja varmistetaan liikennemerkkien ja opasteiden näkyminen. Toimintalinjan mukaisesti tiet on jaettu viherhoito- luokkiin. Niitä määritettäessä otetaan huomioon tien liikennemäärä, taajamat ja koulujen läheisyys.



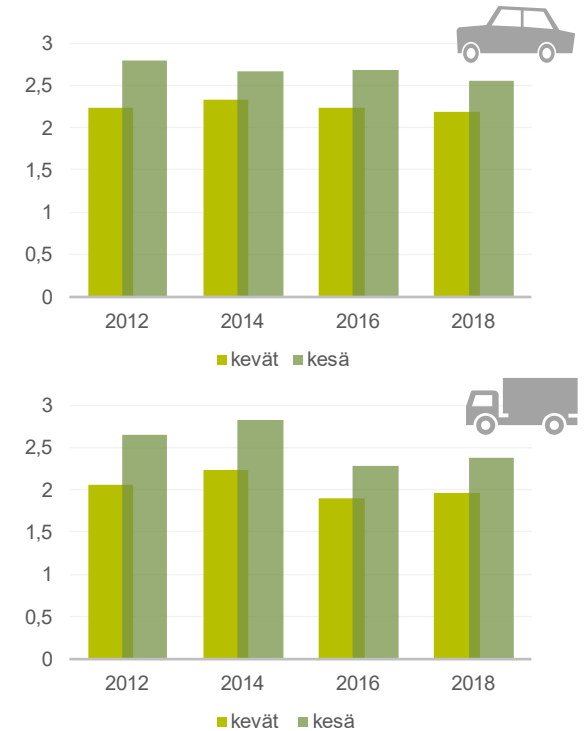
Satakunnan alueella on kaikkiaan noin 100 levähdys- tai pysäköinti- aluetta. Ongelmana on kiinteistö- ja ongelmajätteiden tuonti tienvarren jätteistöihin ja niiden vierustoille sekä alueiden roskaantuminen varsinkin kesäisin. ELY-keskus käynnistää vuoden 2019 aikana levähdys- ja pysäköinti-alueiden palvelusovarusuksia yhtenäistävän selvityksen. Kaupalliset palvelut korvaavat yhä enemmän levähdys- ja palvelualueiden tarpeita.

Linja-autopysäkkejä on Satakunnan alueen maanteilla noin 3 400 kpl. Näistä pysäkeistä katoksellisia on n. 18 % eli n. 600 kpl. Pysäkkikatoksia kunnossapidetään puhtaanapidolla ja korjaamisella, lisäksi pysäkkikatoksia uusitaan vuosittain tarpeen ja rahoituksen mukaan. Keskeisetkin pysäkit voivat joutua odottamaan toimenpiteitä useita vuosia. Uusia katoksia tai katosten uusimista voidaan harkita erityisesti siellä, missä linja-autoliikenteellä on useita vakio-käyttäjää tai missä katoksella voidaan taata koululaisille turvalliset olosuhteet linja-auton odottamiseen. Uusia pysäkkilevikkeitä toteutetaan mm. koulukyytien turvallisuuden parantamiseksi ja uusien asuinalueiden liikennejärjestelyjen yhteydessä.

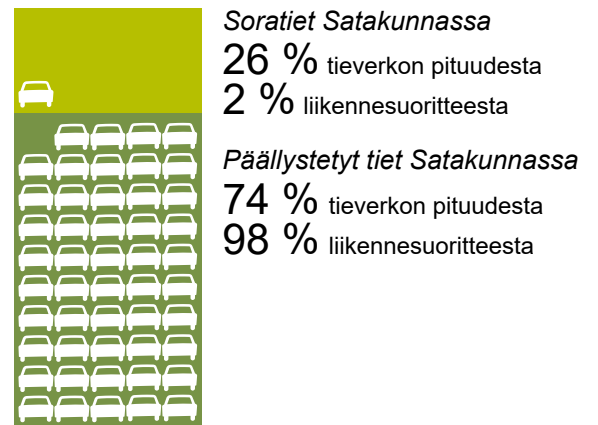
Soraita hoidetaan pääosin sorastuksilla ja ojituksilla. Alueurakoiden kokonaishintaisiin töihin on määritelty tietty määrä mursketta vuosittain.

Sateiset syksyt ovat kuitenkin aiheuttaneet sorateilla pintakelirikkoo, jota on jouduttu hoitamaan levittämällä mursketta. Mitä enemmän mursketta joudutaan levittämään pintakelirikon hoitoon, sitä vähemmän sitä jää varsinaiseen sorastukseen.

On kiinni rahoituksesta, missä määrin mursketta on mahdollista hankkia lisää. Sorateiden kulutuskerros on huonontunut viime vuosien aikana ja tilanteen odotetaan pahenevan edelleen, sillä sorastusmäärät ovat uusissa alkavissa alueurakoissa aiempia pienempiä.



Tyytyväisyys sorateiden kuntoon Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. (Asteikko 1-5: 1 = erittäin tyytymätön ... 5 = erittäin tyytyväinen). Liikenneviraston tienkäyttäjätutkimus kesällä 2018.



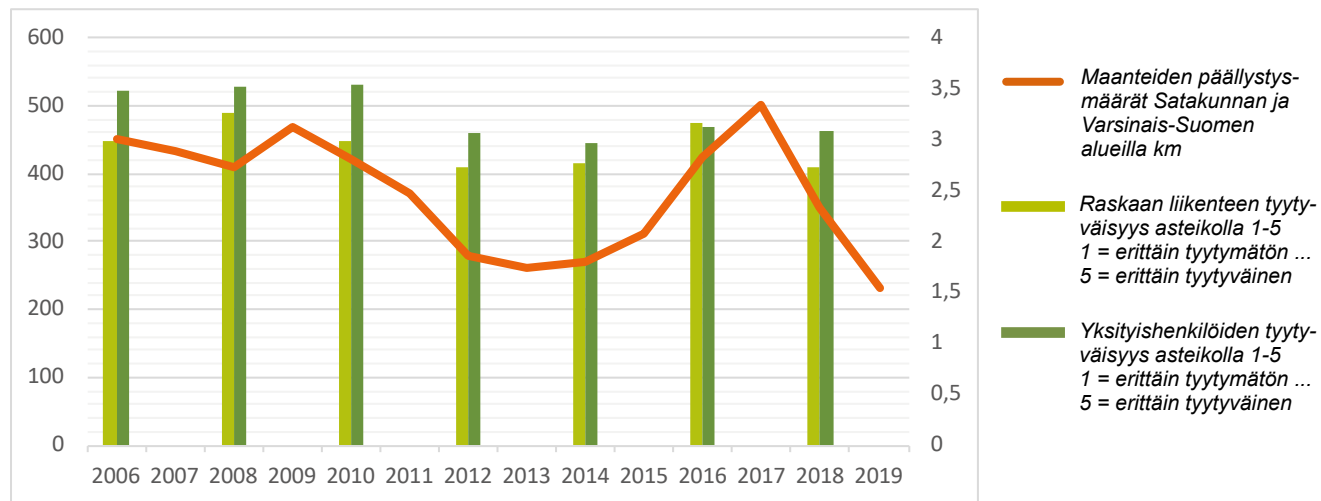
7.2 Tieverkon ylläpito

Päällystettyjä teitä ylläpidetään rakennetta parantamalla, uudelleenpäällystyksellä, paikkauksilla ja päällysteitä purkamalla. Päällysteiden kuntokriteerejä ovat urat, tasaisuus ja vauriot. Lisäksi uusitaan päällystettyjen teiden tiemerkintöjä. Tiemerkintöjen taso määritellään tien merkityksen ja liikennemäärän mukaan.

Siltojen kunnossapidon keskeinen tehtävä on varmistaa siltöjen liikenneturvallisuus ja kantavuus sillan käyttöaikana. Tavoitteena on myös siltöjen säilyminen ulkonäöltään siistinä ja ympäristöön sopivina. Siltöjen ylläpitoon kuuluvat yleistarkastukset, erikoistarkastukset, ylläpitoluonteiset ja yksittäisten vaurioiden korjaukset sekä siltöjen peruskorjaus. Siltöjen hoidossa ja ylläpidossa on tärkeitä pitkäjänteinen toiminta. Tarkastuksilla ja toimenpiteiden suunnittelulla voidaan ennakoida sillan jäljellä olevaa kestoikää ja tarvittavia toimenpiteitä. Tavoitteena on, että tehokkailla ja oikein kohdennetuilla toimenpiteillä siltöjen optimaalinen käyttöikä saavutetaan minimiresurssein.

Päällystettyjen teiden ylläpito

Päällysteiden ylläpidon valtakunnallisissa toimintalinjoissa määritellään päällystettyjen teiden palvelutaso tieverkon eri osilla ja rakenteiden parantamista koskevat periaatteet. Kuntokriteereille (päällysteen urat, tasaisuus ja vauriot) on määritelty liikennemäärästä ja nopeusrajoituksesta riippuvat toimenpiderajat. Mitä suurempi liikennemäärä ja korkeampi nopeusrajoitus, sen vähemmän tiessä saa olla kuntopuutteita. Tämä on myös liikenneturvallisuuskysymys, sillä suurilla ajonopeuksilla päällysteen puutteet voivat aiheuttaa vakavia onnettomuuksia. Päällysteiden kunnostustöissä painopisteenä ovatkin päätiety, joilla on eniten liikennettä ja suuri nopeusrajoitus. Korjausvelkarahoituksella pystyttiin parantamaan erityisesti keski- ja alijäykkien seututeiden kuntoa, mutta korjausvelkarahoituksella ei pystytty oleellisesti parantamaan yhdysteiden kuntoa.



Raskaan liikenteen edustajien tyytyväisyys pääteiden päällysteiden kuntoon ja päällystysohjelman mukaiset maanteiden päällystysmäärät Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. Päällystysmäärien kasvu heijastuu tienkäyttäjien tyytyväisyyteen. Tyytyväisyysluvut ovat Väylän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksista, joista viimeisin on tehty kesällä 2018.

Satakunnassa on viime vuosina päällystysohjelman pituus vaihdellut 130–150 km välissä, ylläpidon rahoituksen vähäisyyden takia vuonna 2019 uudelleen päällystysten määrä on jäämässä vain 100 kilometriin. Satakunnan alueella päällystettyjä teitä on noin 2 400 km, vuonna 2019 saadaan tästä verkosta uudelleen päällystettyä ainoastaan 4 %. Päällystetyn tiestön kunnostamismahdollisuudet ovat heikenneet oleellisesti korjausvelkarahoituksen loputtua. Mitä lyhyempi päällystysohjelma on, sitä vähemmän pystytään päällystämään muita kuin pääteitä. Tämän vuoden päällystysohjelmassa pääpaino onkin selvästi aiempaa enemmän vilkkaiden pääteiden päällystämässä ja neli- ja viisinumeroisten paikallisteiden päällystämismahdollisuudet ovat lähes olemattomat. Parlamentaarisen komitean esittämä koko maata koskeva vuosittainen 300 milj. euron rahoitustason nosto olisikin erityisesti tiestön ylläpitämisen kannalta äärimmäisen tärkeä toteuttaa.

Rahoituksen vähäisyyden vuoksi teitä päällystetään uudelleen tänä vuonna n. 100 km eli vain 4 % Satakunnan päällystetyn tieverkon pituudesta. Huonokuntoisten päällysteiden osuus on kuitenkin 14 %.

[illegible]

Siltojen ylläpito

Siltojen peruskorjausten ja uusimisen pääperusteena on sillan kunto. Kohteiden priorisoinnissa huomioidaan kuntoon liittyen sillan kuntoluokka ja ikä, vaurioiden laajuus ja vakavuus sekä niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja korjaustyön kiireellisyys. Lisäksi huomioidaan sillan liikenteellinen merkitys ja silta-ajan maisemallinen arvo.

Satakunnan alueella on 684 siltaa, joista huonokuntoisia on 47 kpl. Lisäksi tyydyttävässä kunnossa olevia siltoja on 303 kpl. Siltojen kunnan heikkeneminen on jatkunut jo vuosia ja huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa joka vuosi. Satakunnassa on useita korjauskustannuksiltaan suuria siltakohteita odottamassa korjausrahoitusta. Näistä merkittävimpiä ovat valtatie 11 Koiviston ja Kokemäenjoen Pikkuhaaran sillat.

Huonokuntoisten siltojen ohella Satakunnassa on 36 painorajoitettua siltaa. Tämä on suhteessa enemmän kuin muualla maassa. Kuntoperusteisia sillankorjaustarpeita on kuitenkin niin paljon, ettei rahoitus riitä painorajoitettujen siltojen korjaamiseen. Sillan kantavuus ja kunto eivät korreloi keskenään läheskään kaikissa tapauksissa.

Satakunnan siltojen korjauksiin käytetään vuosittain noin 2 M€. Korjausvelka- ja muun erillISRahoituksen ansiosta siltoja on korjattu viime vuosina n. 5 milj. eurolla.

Siltojen korjausten ja uusimisen perusteena on sillan kunto.

Priorisoinnissa otetaan huomioon:

✓	kuntoluokka
✓	ikä
✓	vaurioiden laajuus
✓	vaurioiden vakavuus
✓	vaurioiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen
✓	korjauksen kiireellisyys
✓	sillan liikenteellinen merkitys
✓	maisemallinen arvo

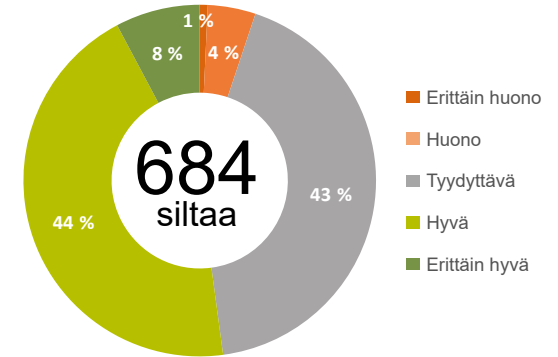
Muu ylläpito

Varsinaisten tie- ja siltarakenteiden lisäksi maanteillä on runsaasti erilaisia varusteita ja laitteita, joiden toiminta varmistetaan kunnossapidon toimilla. Satakunnassa on esimerkiksi kaiteita noin 230 km, liikennemerkejä noin 33 000 kpl ja automaattisia nopeusvalvontapisteitä n. 60 kpl. Lainsäädäntömuutoksen myötä ELY-keskusten vastuulle tuli yksityistieliittymien rumpujen toimivuuden varmistaminen. Tieverkolla on jo entuudestaan paljon uusimistarpeessa olevia rumpuja.

Korjausvelkaa on kertynyt huomattavasti myös tieverkon varusteisiin ja laitteisiin. Tieverkolla on paljon mm. huonokuntoisia liikennemerkejä ja opasteita. Huolestuttavinta on kuitenkin kaiteiden ja valaisinpylväiden suuri korjaustarve. Mahdollisuuksia varusteiden ja laitteiden uusimiseen nykyisellä rahoitustasolla ei juurikaan ole. Vähät resurssit kohdistetaan ensisijaisesti liikennevalojen, kaiteiden, pumppaamojen ja linja-autopysäkkien katosten vuosittaisiin ylläpitotoimiin. Lisäksi huonokuntoisia opasteita uusitaan jonkin verran vuosittain.

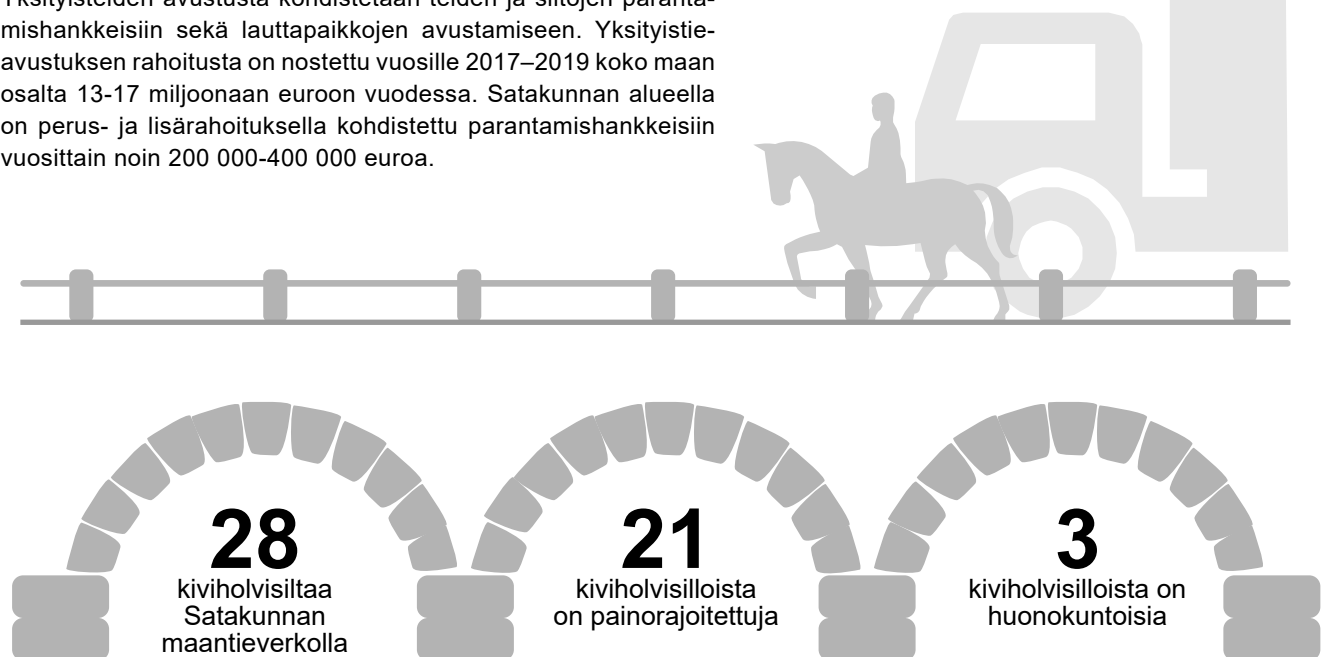
Yksityistiet

Yksityisteiden avustusta kohdistetaan teiden ja siltojen parantamishankkeisiin sekä lauttapaikkojen avustamiseen. Yksityistieavustuksen rahoitusta on nostettu vuosille 2017–2019 koko maan osalta 13-17 miljoonaan euroon vuodessa. Satakunnan alueella on perus- ja lisärahoituksella kohdistettu parantamishankkeisiin vuosittain noin 200 000-400 000 euroa.



Satakunnan siltojen kunto 1.1.2019

Siltojen painorajoituksista noin puolet kohdistuu vanhoihin kivihoivasiltoihin, joita on Satakunnassa ja Varsinais-Suomessa suhteessa muuta maata enemmän. Kivihoivasiltoja on rakennettu pääasiassa 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa, eikä niitä ole alun alkaenkaan suunniteltu nykyisille massoil-le. Painorajoituksilla pyritään turvaamaan liikenne silloilla jatkossakin. Kiireellisimpänä kohteena vuosien 2019-2020 aikana toteutetaan Pomarkunjoen silta. Silta aiotaan uusia entisen näköiseksi vanhan silan kiville.



7.3 Investoinnit

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toimivat lähtökohtana edistettäessä alueen suunnittelu- ja investointihankkeita. Tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa konkretisoidaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjä tavoitteita ja teemoja ajoittamalla toimenpiteitä lähivuosien rahoituskehyksiin.

Satakunnan alueella saadaan suunnitelmakaudella toteutettua kauan odotettuja hankkeita erillisen teemarahoituksen turvin. Sen sijaan ELY-keskuksen omat mahdollisuudet pienien liikenneturvallisuutta ja alueen kehittymistä tukevien investointien toteuttamiseen ovat edelleen vähäiset.

Suunnittelu

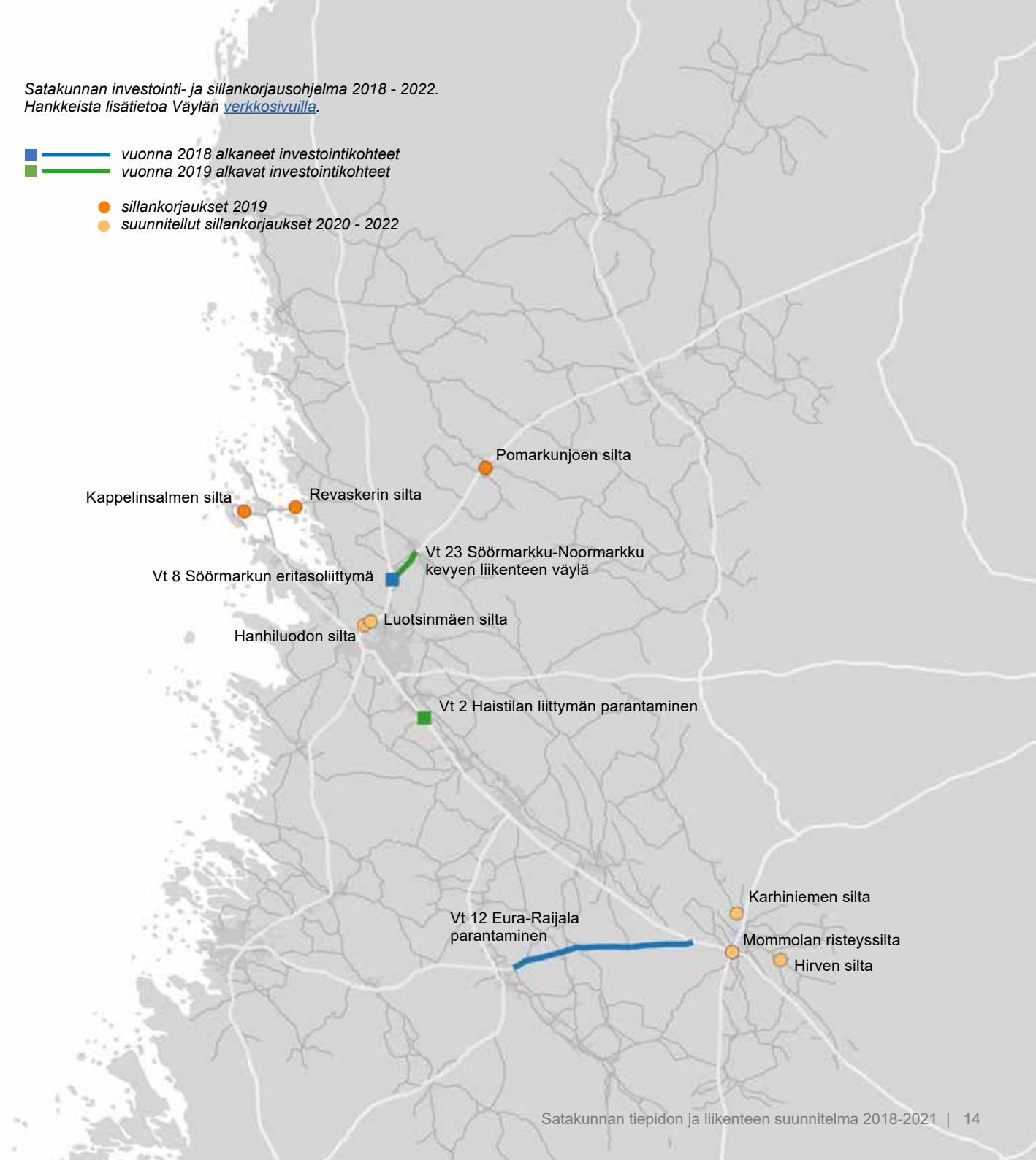
ELY-keskuksen lähivuosien suunnittelu Satakunnassa painottuu keskeisiin pääteihin. Valtatien 8 osalta on käynnissä Eurajoen kohdan tiesuunnittelu ja valtatie 2 parantamisesta Porin kohdalla käynnistyy tiesuunnitelman laatiminen loppuvuodesta. Pienempien toimenpiteiden osalta painotetaan seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toteuttamista. Siltojen ja tierakenteen parantamissuunnitelmia toteutetaan tarpeen ja rahoituksen mukaan. Ennen tarkempaa suunnittelua laaditaan esisuunnitelma, jossa priorisoidaan tarpeita, varmistetaan hankkeen toteutettavuus ja kerätään tarvittavat tiedot mm. vaikutuksista ja kustannuksista toimenpiteiden ajoittamiseksi ja rahoittamiseksi.

Alueelliset investoinnit

Alueellisia investointeja toteutetaan ELY-keskukselle jaettavan perusväylänpidon kehyksestä. Alueellisiin investointeihin ei ole ollut viime vuosina riittävästi rahoitusta, toteutetut investoinnit onkin rahoitettu lähes yksinomaan yhteistyössä kuntien kanssa. Hankkeet ovat pääosin olleet kevyen liikenteen väyliä ja yksittäisiä pääteiden liittymien parantamisia. Satakunnan alueella toteutetaan vuoden 2019 aikana yhteistyössä Porin kaupungin kanssa Söörmarkku-Noormarkku kevyen liikenteen väylä valtatielle 23. Lisäksi aloitetaan Haisilan liittymän parantaminen valtatiellä 2.

Satakunnan investointi- ja sillankorjausohjelma 2018 - 2022.
Hankkeista lisätietoa Väylän [verkkosivuilla](#).

- — vuonna 2018 alkaneet investointikohteet
- — vuonna 2019 alkavat investointikohteet
- sillankorjaukset 2019
- suunnitellut sillankorjaukset 2020 - 2022



Teemahankkeet

Teemakohtaisella rahoituksella toteutetaan usein pienehköjä eri puolilla maata sijaitsevia ja vaikutuksiltaan samankaltaisia hankkeita. Teemahankkeet päätetään valtakunnallisesti ja ovat siten verrattavissa tieverkon kehittämishankkeisiin. Tällä hetkellä ovat käynnissä perusväylänpidon lisärahoitusohjelma.

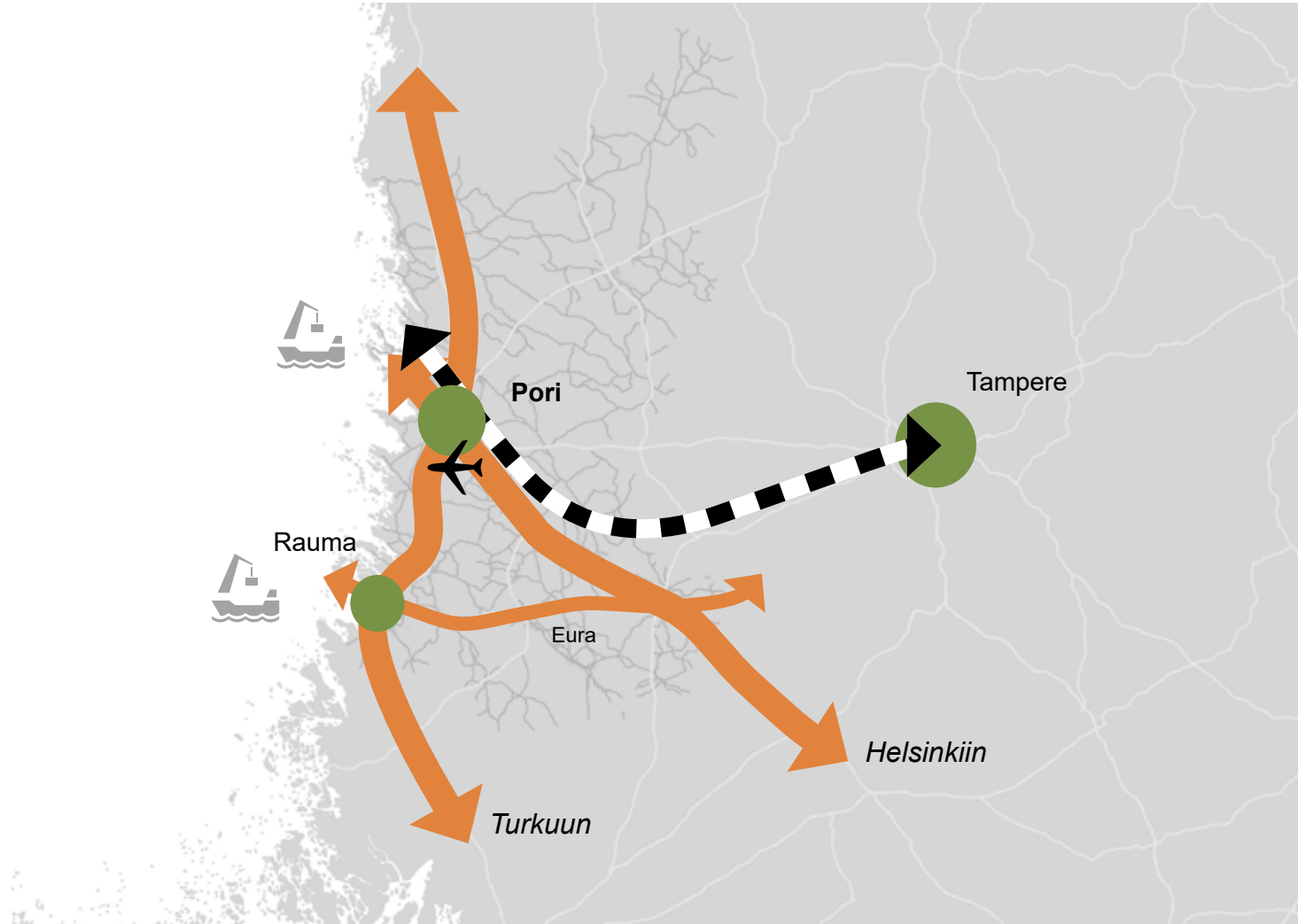
Satakunnassa teemarahoituksilla käynnissä olevat investoinnit kohdistuvat valtatie 12 parantamiseen välillä Eura-Raijala ja Söörmarkun eritasoliittymän rakentamiseen. Korjausvelkarahoituksella v. 2018 käynnistynyt Eura-Raijala -hanke on yli 10 miljoonan euron kustannuksilla alueen suurin investointi. Hankkeessa parannetaan valtatie kantavuutta ja tietä levennetään noin 21 km matkalta. Erillisrahoitusta on saatu myös Pomarkunjoen sillan rakentamiseen, lisärahoitusta odottavat useat tarpeelliset teiden ja siltojen parannuskohteet.

Kehittämishankkeet

Tieverkon suuret kehittämishankkeet ovat eduskunnan päättämiä ja valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita, joilla parannetaan tie- ja liikenneoloja valtakunnallisesti merkittävillä väylillä. Suurten kehittämishankkeiden toteuttamisesta vastaa Väylä. Satakunnan alueella ei ole tällä hetkellä käynnissä teiden kehittämishankkeita. Seuraavina kohteina toteuttamista odottavat valtatie 8 parantaminen erityisesti Eurajoen kohdalla ja valtatie 2 parantaminen Porin kohdalla.

Myös rataverkon suuret kehittämishankkeet päätetään erikseen eduskunnan talousarviossa ja ratahankkeiden toteuttamisesta vastaa Väylä. Satakunnassa odotukset kohdistuvat etenkin radan- ja junayhteyksien parantamiseen välillä Pori-Tampere.

Uutena elementtinä väylänpidon kehittämiseen on tulossa 10–12 -vuotisen valtakunnallisen, kaikki liikennemuodot kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Se tulee osaltaan edistämään myös pitkäjänteisempää alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua. Alueelle merkittävät hankkeet ovat ehdottoman tärkeää saada sisällytettyä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.



Liikenneverkon kehittämishankkeiden rahoitus on iso kysymys, sillä pelkästään budjettirahoituksella ei pystytä toteuttamaan useita suuria hankkeita samaan aikaan, jolloin väkisin monien yhteiskuntataloudellisesti tärkeiden hankkeiden toteuttaminen viivästyy. Parlamentaarinen työryhmä esitti raportissaan, että yksittäisten hankkeiden toteuttamisen nopeuttamiseksi ja tehostamiseksi voitaisiin perustaa hankekohdaisia yhtiöitä. Ratahankkeita pyritäänkin toteuttamaan mm. yksityisen rahoituksen turvin, jota varten ollaan perustamassa useampi hankeyhtiö ratahankkeiden rahoittamiseksi.

7.4 Joukkoliikenne

Satakunnan maakunnassa toimii useita joukkoliikenneviranomaisia. Porin seudullinen viranomainen vastaa joukkoliikenteestä Porin, Ulvilan, Nakkilan, Harjavallan ja Kokemäen muodostamalla alueella ja Rauman kaupunkiviranomainen vastaa oman alueensa joukkoliikenteestä. ELY-keskus toimii viranomaisena seudullisen ja kaupunkiviranomaisen ulkopuolelle jäävällä alueella ja se vastaa myös viranomaisrajat ylittävästä joukkoliikenteestä.

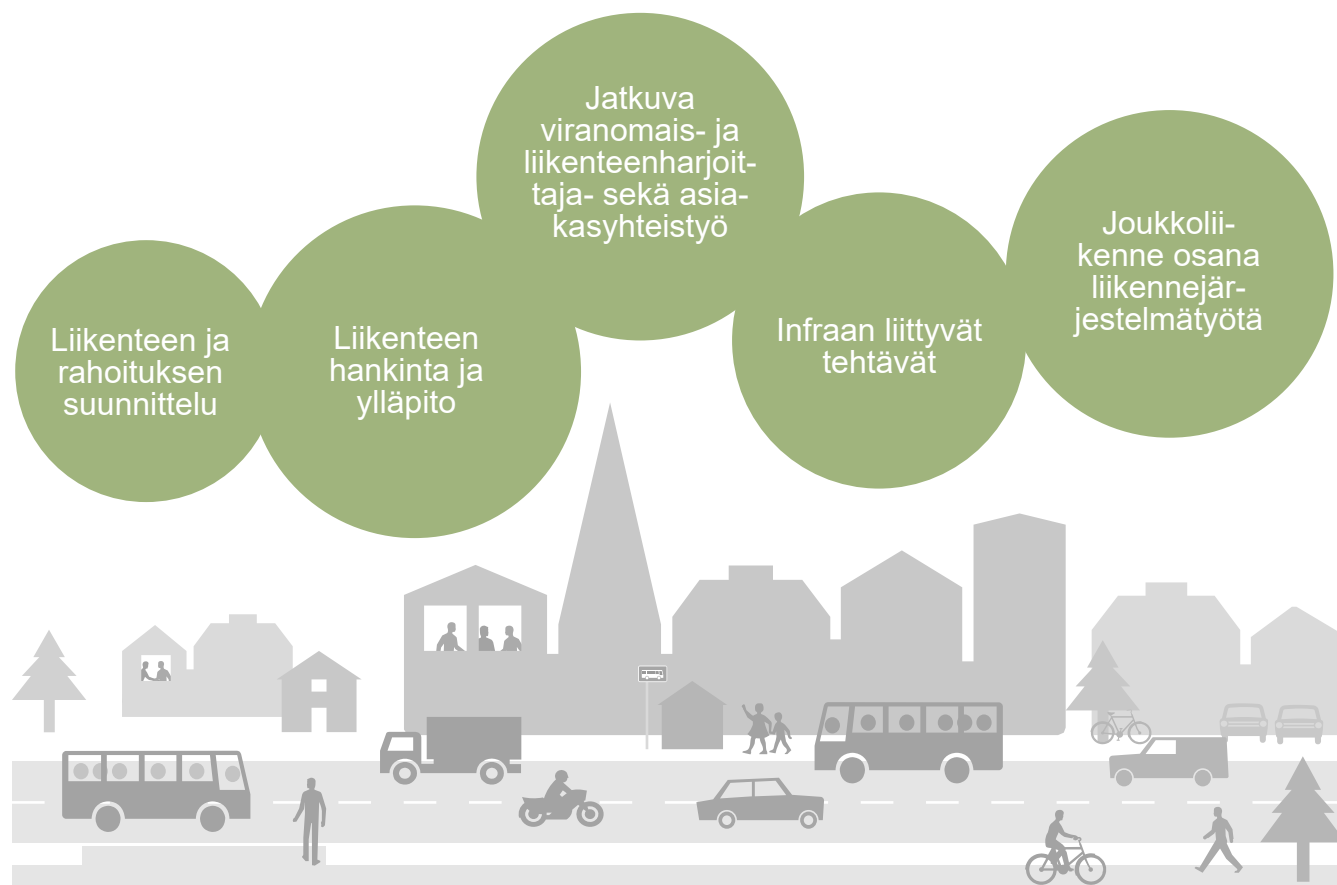
ELY-keskuksen tehtävä joukkoliikenneviranomaisena on määrittellä alueensa palvelutaso, päättää joukkoliikenteen järjestämisestä ja järjestää liikenne. Linjaukset palvelutasoista ja hankinnoista tehdään yhteistyössä alueen kuntien ja muiden joukkoliikenneviranomaisten kanssa. Joukkoliikennetehtävää toteutetaan Satakunnan liikennestrategian ja Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten mukaisesti.

ELY-keskuksen vastuulla olevia liikenteitä ovat mm. Rauma-Pori, Kankaanpää-Pori, Rauma-Eura-Säkylä, Rauma-Uusikaupunki ja Merikarvia-Pori. Maakunnan alueella on myös useita yksittäisiä liikenteen vuorohankintoja. ELY-keskuksen hankkima liikenne käsittää n. 200 linja-autovuoroa päivässä Satakunnan alueella. Kunnat osallistuvat kaikille avoimen joukkoliikenteen hankintakustannuksiin ja voivat siten vaikuttaa hankittavan liikenteen volyymiin ja aikatauluihin.

Liikennepalvelulaki muutti 1.7.2018 markkinaehtoisen joukko- liikenteen käynnistämiseen, muuttamiseen ja lopettamiseen liittyviä menettelyjä. Markkinaehtoista liikennettä voi nykyään harjoittaa Traficomın myöntämällä henkilöliikenneluvalla. Liikenteenharjoittaja vastaa itsenäisesti liikenteen tiedottamisesta ja tarjoaa tiedon liikenteen muutoksista lainsäädännön edellyttämien avoimien rajapintojen kautta. Avaamisveloitteen odotetaan edistävän sujuvien matkaketjujen syntymistä. Markkinaehtoista liikennettä on tyypillisesti kaukoliikenteen yhteysväleillä, mm. Pori-Tampere, Pori-Helsinki, Rauma-Helsinki ja Pori-Rauma-Turku.

ELY-keskus edistää joukkoliikenteen toimivuutta ja sujuvuutta myös teiden kunnossapidolla hoitamalla mm. koulukuljetusreittien ongelmakohtia täsmätoimin. Lisäksi ELY-keskus ylläpitää maanteillä sijaitsevia pysäkkikatoksia.

ELY-keskuksen pääasialliset joukkoliikennetehtävät:



7.5 Kävely ja pyöräily

Kävelyn ja pyöräilyn rooli osana liikennejärjestelmää ja arki-liikkumista on noussut yhä keskeisempään asemaan viime vuosina. Taustalla ovat mm. kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen ilmastonmuutoksen ja päästöjen hillitsemiseksi sekä yleinen huoli liikkumisen vähentymisestä ja sen vaikutuksista kansanterveyteen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on nyt vahva yhteiskunnallinen tilaus ja poliittinen tuki, mutta työ tarvitsee tuekseen monia toimenpiteitä ja paljon yhteistyötä valtion eri toimijoiden, kuntien, maakuntien ja järjestöjen kesken. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi on myös kansalaisten vankka tuki.

Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on kymmenen toimenpidekokonaisuutta, joilla pyritään lisäämään kävelyä ja pyöräilyä. Kokonaan uusi toimenpide on valtion ja kuntien yhteinen, uusi investointiohjelma kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi kaupunkien katuverkolla. Ohjelman käynnistämiseksi osoitetaan valtakunnallisesti 5 miljoonan euron rahoitus vuosille 2018–2019. Muita ohjelman keskeisiä toimenpiteitä ovat muun muassa

Vuonna 2016 julkaistussa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa asetettiin tavoitteeksi nostaa 30 % kävely- ja pyörämatkojen määriä vuoteen 2030 mennessä.

infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteitä aletaan toteuttaa yhdessä eri toimijoiden kanssa.

ELY-keskus edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita myös seudullisessa liikennejärjestelmätyössä, jota tehdään yhdessä kuntien ja maakunnan kanssa. Seudullisessa yhteistyössä voidaan sopia laajemmin keinoista edistää kestävien kulkutapojen käyttöä.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta oleellista on liikennekäyttäytymisen ohella liikennenympäristön selkeys etenkin suuremmissa kaupungeissa. Esimerkiksi väylien jatkuvuuspuutteet ja epäselvät tai turvattomat risteysjärjestelyt

aiheuttavat onnettomuusriskejä. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta parannetaan osaltaan myös seudullisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien kautta.

Keskeisimpiä keinoja edistää jalankulkua ja pyöräilyä on kuntien taajamarakenteen tiivistäminen niin, että palvelut ovat saavutettavissa kävelen tai pyöräillen. Myös kouluverkolla on suuri vaikutus liikkumismuotoihin. Kouluverkon harventuessa yhä useampi lapsi on koulukuljetusten piirissä ja luonnollinen liikkuminen vähenee.

Tänä vuonna rakennetaan uusi noin 4 km pituinen kevyen liikenteen väylä valtatielle 23 Noormarkusta Porin Söörmarkkuun. Hankkeen myötä syntyy uusi yhtenäinen jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka tukee etenkin kaupunkiseudun kestävää työmatkaliikennettä.

Eniten jalan ja pyörällä liikutaan lyhyitä matkoja.

Potentiaalia matkojen lisäämiselle on, sillä autolla liikutaan runsaasti myös muutaman kilometrin matkoja.

Väylän asiakastutkimuksen mukaan talvipyöräilyn ja jalankulun matkat ovat pääasiassa työ- ja koulumatkoja. Kyselyvastauksissa toivottiin tehokkaampaa aurausta ja tienpinnan pitämistä tasaisena sekä terävän sepelin käytön korvaamista hiekalla.

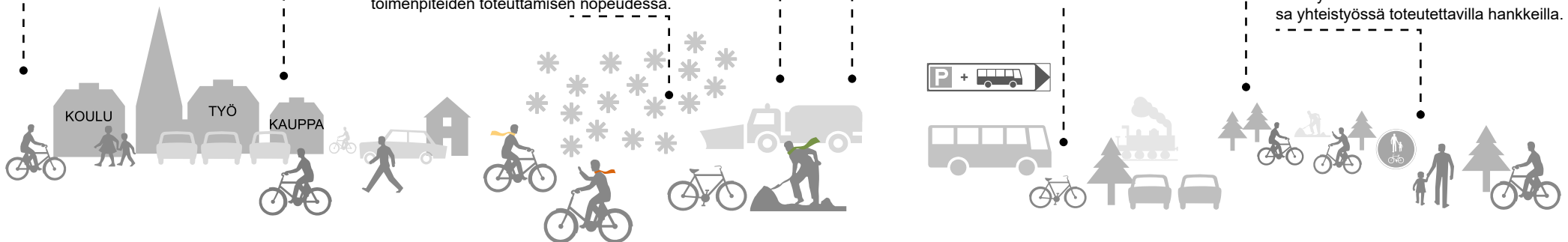
Talvipyöräilyn suosio on kasvanut selvästi viime vuosien aikana. **Väylien talvihoidon toivotaankin eniten parannusta.** Puutteita koetaan olevan mm. liukkauden torjunnassa, sohjon poistossa ja toimenpiteiden toteuttamisen nopeudessa.

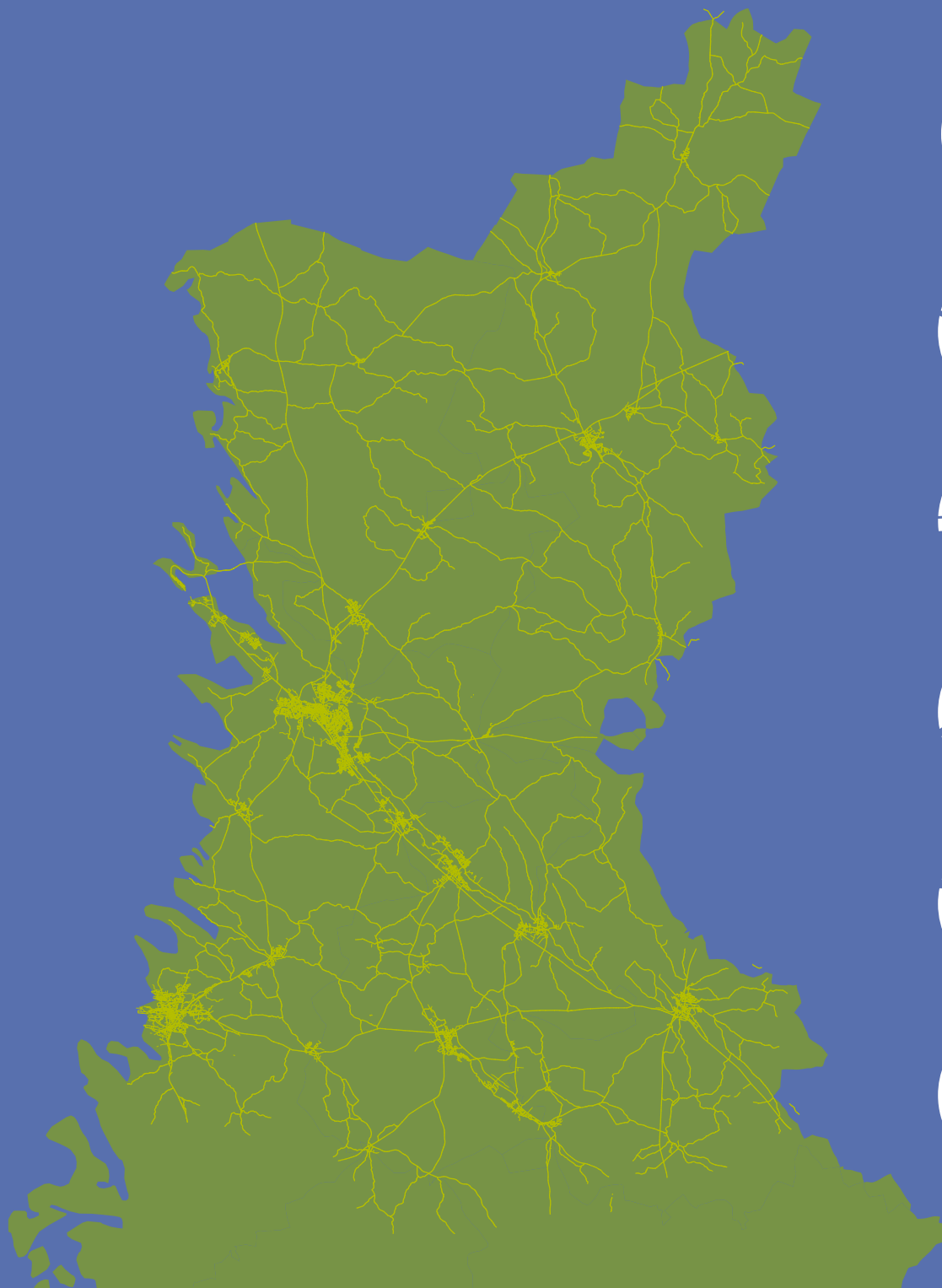
Jatkossa toiminnan painopistettä ja resursseja suunnitellaan enemmän uusien väylien rakentamisen sijaan olemassa olevien väylien kunnossapitoon. Tämä on linjassa myös asiakastytytyväisyystulosten kanssa.

Kävely ja pyöräily ovat **tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjuja.** Kehittämistä toivotaan pyörien pysäköimiseen mm. joukkoliikenneasemilla.

Tänä vuonna rakennetaan **uusi noin 4 km pituinen kevyen liikenteen väylä** valtatielle 23 Noormarkusta Porin Söörmarkkuun.

Tyytyväisimpiä kansalaiset ovat **jalankulku- ja pyöräilyväylien määrään.** Niiden määrää myös lisätään tasaisesti kuntien kanssa yhteistyössä toteutettavilla hankkeilla.





218 647

Satakunnan asukasluku



3 188 km

maanteitä



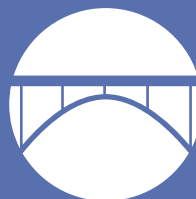
1 586 milj.

ajoneuvokilometriä vuodessa



344 km

jalankulku- ja pyöräteitä



684

siltaa



800 km

valaistuja maantieosuuksia