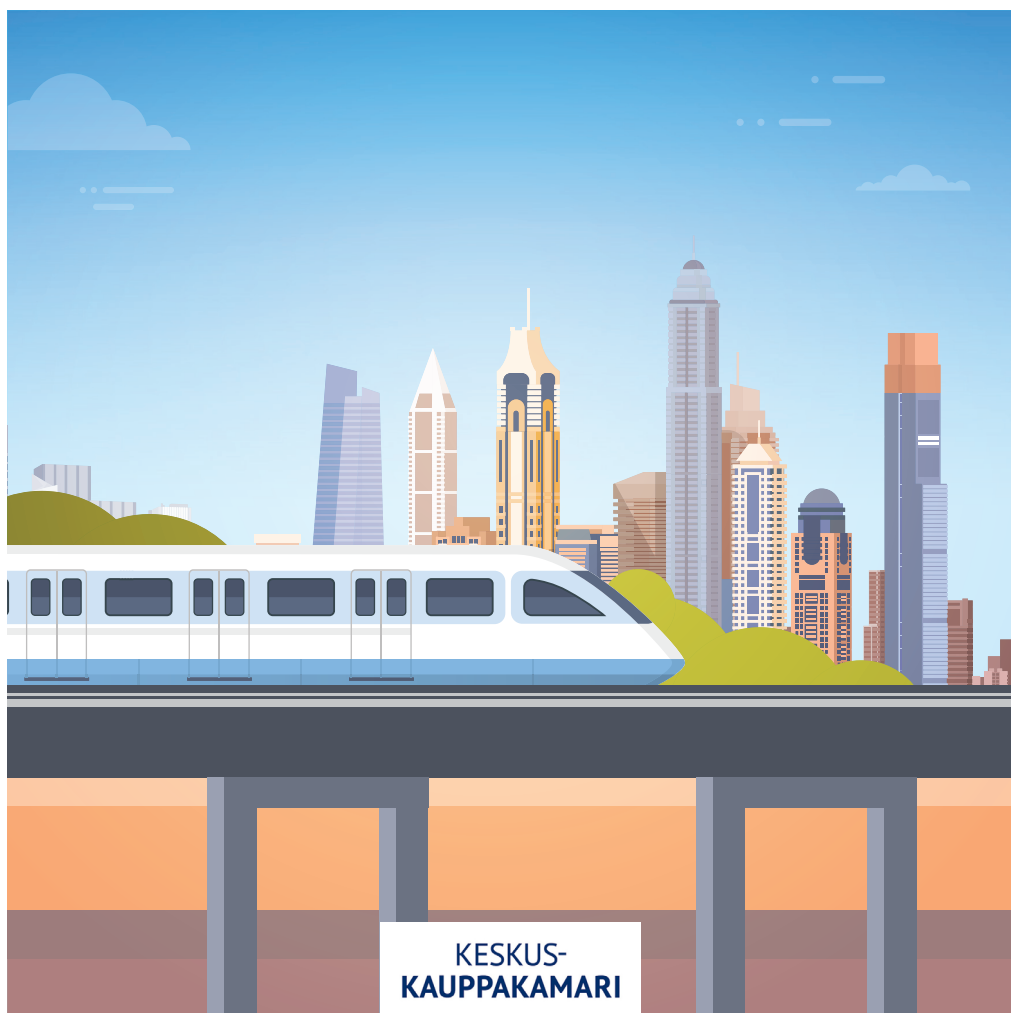


Kauppakamarien liikennehankelistaus

2020



KESKUS-
KAUPPAKAMARI



SISÄLTÖ

JOHDANTO	4
ETELÄ-KARJALAN KAUPPAKAMARI	6
ETELÄ-POHJANMAAN KAUPPAKAMARI	8
ETELÄ-SAVON KAUPPAKAMARI	10
HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI	12
HÄMEEN KAUPPAKAMARI	14
KESKI-SUOMEN KAUPPAKAMARI	16
KUOPION ALUEEN KAUPPAKAMARI	18
KYMENLAAKSON KAUPPAKAMARI	20
LAPIN KAUPPAKAMARI	22
LÄNSI-UUDENMAAN JA RIIHIMÄEN-HYVINKÄÄN KAUPPAKAMARIT	24
OULUN KAUPPAKAMARI	28
POHJANMAAN KAUPPAKAMARI	30
POHJOIS-KARJALAN KAUPPAKAMARI	32
RAUMAN JA SATAKUNNAN KAUPPAKAMARIT	34
TAMPEREEN KAUPPAKAMARI	36
TURUN KAUPPAKAMARI	38

JOHDANTO

Kauppakamarien liikennehankelistaus perustuu 18 kauppakamarin tietoihin oman alueensa liikenneyhteyksien tilasta ja tarpeista sekä toimivien liikenneyhteyksien merkityksestä koko Suomelle. Keskuskauppakamari ja 18 kauppakamaria ympäri Suomen tekevät töitä Suomen ja suomalaisten tulevaisuuden ja työpaikkojen eteen. Kauppakamariverkoston kuuluu 21 000 jäsenyritystä usealta eri toimialalta. Jäsenyrityksemme muodostavat noin 50 prosenttia yritysten liikevaihdosta ja noin 40 prosenttia Suomen työpaikoista.

Kauppakamareiden tavoitteena on vapaa, vauras, avoin ja kilpailukykyinen Suomi, joka on paras aivan jokaiselle. Sellainen Suomi on paras toimintaympäristö myös elinkeinoelämälle ja yrityksille. Kilpailukyvyyn varmistamiseksi ja vahvistamiseksi Suomi tarvitsee hyvät ja toimivat liikenneyhteydet, jotka tukevat kasvua, kehitystä ja investointeja. Sujuvat liikenneyhteydet ovat merkittävä tekijä yritysten sijoittautumiselle ja pysymiselle Suomessa. Liikenneverkot ovat enemmän kuin liikenne, ne ovat yhteiskunnan eri toimintojen mahdollistaja.

Haluamme osaltamme varmistaa, että tavarat ja ihmiset liikkuvat väyläverkostolla kustannustehokkaasti, sujuvasti, turvallisesti ja ympäristöystävällisesti. 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaa erinomaisen kehikon liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen kehittämiseen. Tämän listauksen tarkoituksena on tunnistaa alueittain oikeat ja vaikuttavimmat toimenpiteet, joilla varmistamme vientikuljetusten tehokkuuden maailmalle, Suomen saavutettavuuden ja mahdollistamme ihmisten liikkuvuuden. Kauppakamariverkosto haluaa tällä julkaisulla täydentää kokonaiskuvaa liikenteen nykytilasta ja muutostarpeista, kattaen tasapuolisesti kaikki Suomen eri alueet ja niiden erityispiirteet.

Suomen hallitus on asettanut tavoitteeksi puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Kauppakamariverkosto tekee työtä sen eteen, että liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet saavutetaan. Uskomme siihen, että asetettu tavoite on mahdollista saavuttaa ja haluamme omalla toiminnallamme tehdä työtä sen eteen, että edellytykset tavoitteen saavuttamiselle ovat kunnossa. Meidän on löydettävä ne keinot, jotka ovat kustannustehokkaita ja taloudellisesti kannattavia yrityksille, ilman että liikenteen maksujen kokonaisrasitetta nostetaan.

Toukokuussa julkaistun liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla ja oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyviä päästöjä henkilöautoilla 2,0 prosenttia, pakettiautoilla 2,5 prosenttia ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosenttia. Kauppakamareiden liikennehankelistauksesta nousee esiin sisävesikuljetusten lisääminen yhtenä keinona vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Myös raidekapasiteetin vahvistaminen ja kuljetusten siirtäminen maanteiltä raiteille on merkittävässä asemassa päästövähennysten saavuttamiseksi.

Lento- ja meriliikenne eivät olleet osa kauppakamarien listausta. Lentoliikenteen merkitys Suomen sisäisissä kuljetuksissa on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää Suomen talouskasvun ja kilpailukyvyn vahvistamiseksi. Lentoliikenne tarjoaa elinkeinoelämälle ja matkailulle nopeat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet Suomesta maailmalle. Matkailun osalta toimiva lentoliikenne on elinehto. Epätietoisuus lentokenttien tulevaisuudesta ja alueiden saavutettavuudesta tulee ratkaista yhdessä viranomaisten, elinkeinoelämän ja yritysten vuorovaikutuksessa.

Liikenne on väline Suomen kilpailukyvyn varmistamiseksi ja vahvistamiseksi. Suomen pitkää etäisyyttä markkinoille voidaan osittain kompensoida hyvillä liikenneyhteyksillä. Ulkomaankauppa on erityisen merkityksellistä Suomen kaltaiselle pienelle ja avoimelle markkinataloudelle. Koronakriisin varjossa viennin merkitys korostui entisestään.

Lisätietoa:

Päivi Wood

Johtava asiantuntija, liikenne- ja elinkeinopolitiikka
paivi.wood@chamber.fi



ETELÄ-KARJALAN KAUPPAKAMARI

Etelä-Karjalan elinkeinorakenne on pääosin vientipainotteista liiketoimintaa. Alueella sijaitsevien rajanylityspaikkojen rajaliikenne on merkittävää alueen elinvoiman kannalta.

Maakunnassa sijaitsee Euroopan suurin metsäteollisuuden keskittymä. Toimialan investoinnit alueelle ovat olleet merkittäviä. Uusia avauksia alueen elinkeinorakenteeseen on syntynyt Saimaan järvialueen matkailussa.

Kuljetusketjujen toimivuus viennissä on keskeinen kilpailutekijä. Venäjän rajan läheisyys tuo alueelle paikallisen ja valtakunnallisen liikenteen lisäksi kansainväliset yhteydet. Lisäksi Saimaan syväväylä on olennainen osa koko Saimaan järvi-alueen kuljetusjärjestelmää.

Raideyhteydet

- Karjalan rata: Valtakunnanraja–Imatra–Joutseno–Luumäki -kaksoisraide (kaksoisraide, sähköistys, uudet sillat, ns. kolmioraide ja Lauritsalan rata-pihan pidennys).

Tieyhteydet

- Valtatie 6: Imatra–Joensuu -välin palvelutason parantaminen (ohituskai- ta- ja liittymäjärjestelyin).
- Valtatie 13: Lappeenranta–Nuijamaa -välin perusparannus (rajaliikenteen ja teollisuuden sisämaan kuljetusreitti).
- Valtatie 26 ja maantie 387 -liikennekäytävä: Tieyhteyksien perusparannus (vaihtoehtoinen reitti E18- tien kautta pääkaupunkiseudulle ja vientikau- pan kannalta merkittävä reitti Kotka–Hamina -satamaan).

Vesiliikenneyhteydet

- Saimaan kanava: Vedenpinnan nosto ja sulkukoon pidennys (uudet alusinvestoinnit painolastivesiasetuksen vuoksi vuonna 2024, koko Saimaan järvaluetta palveleva yhteys).

ETELÄ-POHJANMAAN KAUPPAKAMARI

Etelä-Pohjanmaa on Suomen vahvimpia alkutuotannon ja elintarviketeollisuuden alueita, jossa toimii myös lukuisia merkittäviä metalli-, teknologia- ja puutuote-teollisuuden vientiyrityksiä sekä mittava joukko eri toimialojen pk-yrityksiä.

Maatalous ja elintarviketeollisuus työllistävät Etelä-Pohjanmaalla noin 22 000 henkilötyövuotta, ja näiden yhteisvaikutus talouteen on liki 2 miljardia euroa, 25 prosenttia Etelä-Pohjanmaan bruttokansantuotteesta.

Elintarviketeollisuus on Suomen neljänneksi suurin teollisuusala. Elintarviketeollisuus on raaka-ainevaltainen ala, joka hankkii raaka-aineensa pääasiallisesti oman kotimaan maa- ja puutarhataloudelta.

Etelä-Pohjanmaalla maatalous ja jalostava elintarviketeollisuus sekä niiden kerrannaisvaikutukset yltyvät kaikkialle, kuljetukseen, kauppaan, energiaan sekä vesi- ja jätehuoltoon. Etelä-Pohjanmaan erityispiirre on teollisuuslaitosten ja alkutuotannon suuryksiköiden sijaitseminen hajallaan eri puolilla maakuntaa, mikä luo tarpeen toisen asteen tieverkon kunnossapitoon kaikkialla maakunnassa.

Alueen saavutettavuus, toimivat ja luotettavat liikenneyhteydet niin maakunnan sisällä kuin maailmallekin sekä kohtuulliset logistiikkakustannukset ovat merkittäviä kilpailutekijöitä alueen yrityksille. Maanteiden kunnon ja liikenteen sujuvuuden sekä rautatieliikenteen vuorotiheyden ja aikataulujen on vastattava elinkeinoelämän tavara- ja henkilökuljetuksen tarpeisiin. Koko logistisen ketjun on toimittava luotettavasti ja kustannustehokkaasti, jotta alueen elinkeinoelämä voi menestyä myös jatkossa.

Raideyhteydet

- Seinäjoki–Vaasa rata: rahoituksen turvaaminen liikenteen sujuvoittamiseksi, työmatkaliikenteen edellytysten parantamiseksi sekä Vaasan lentoaseman raideyhteyden mahdollistamiseksi.
- Rahoitus kaksoisraiteelle Seinäjoki–Tampere (Suomen vilkkaimmin liikennöity yksiraiteinen rataosuus, keskeinen osa päärataa).

Tieyhteydet

- Rahoitus valtatielle 19 välillä Seinäjoki–Lapua, vähimmäistavoitteena riittävät ohituskaistat sekä lopullisena tavoitteena nelikaistaisuus koko matkalle.
- Rahoitus kantatielle 67 välillä Seinäjoki–Ilmajoki, tavoitteena nelikaistaisuus.
- Rahoitus valtateiden 19 ja 3 risteyksen muuttamiseen sujuvammaksi Jalasjärvellä.

ETELÄ-SAVON KAUPPAKAMARI

Etelä-Savon maakunnan strategiset kärjet ovat metsä, vesi ja ruoka. Suuri osa maakunnan yritystoiminnasta liittyy näihin kärkiin suoraan tai välillisesti. Etelä-Savossa on myös huomattavaa metalliteollisuuden ja rakentamisen toimialojen yritystoimintaa. Etelä-Savon yritystoiminnasta valtaosa on PK-sektorilla.

Etelä-Savon liikenteen kannalta keskeistä on teollisuuden logistiikan ohella myös ihmisten liikkuminen. Matkailu ja vapaa-ajan asuminen muodostaa maakunnan bruttokansantuotteesta huomattavan osan, mistä syystä valtatie ja rautatieyhteyksien rinnalla maakunnalle tärkeää on myös alemman tieverkon kattavuus ja kunto. Etelä-Savo on yksi Suomen metsäisimpiä maakuntia. Sama alempi tieverkko palvelee myös Suomen metsäteollisuuden raaka-aineen saantia sekä maatalouden kuljetuksia.

Alueen saavutettavuus on maakunnan yrityksille keskeinen kysymys. Yhteydet erityisesti pääkaupunkiseudulle korostuvat. Nopeat tieliikenneyhteydet maakunnasta pääkaupunkiseudulle ovat elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeitä.

Rautatieliikenteessä Etelä-Savo tukee vahvasti Savon radan nopeuden nostamiseen tähtääviä parantamistoimenpiteitä sekä pidemmällä aikavälillä Kouvola–Koskenkylä–Porvoon oikorataa. Ennen sitä on kuitenkin tehtävissä monia toimenpiteitä ja parannuksia nykyisen Savon radan nopeuden nostamiseksi.

Kansainvälisessä liikenteessä Venäjän merkitys on erittäin tärkeä ja sen merkitys todennäköisesti tulevaisuudessa kasvaa. Rajaliikenteen kehittäminen avaamalla hallitusohjelman mukaisesti Parikkalan kansainvälinen rajanylityspaikka on Etelä-Savolle tärkeä tavoite.

Raideyhteydet

- Nopeuden parantaminen Pietariin ja pääkaupunkiseudulle:
- Savon radan kunnossapito ja perusparannus.
- Oikoradan Kouvola–Koskenkylä–Porvoo rakentaminen.

Tieyhteydet

- VT 5 ympärivuotinen 100 km/h. Nopeana toimenpiteinä erityisesti Hurus–Hietanen, jonka tiesuunnitelma vanhenee 2022.
- VT 14 parannuksen suunnittelun aloittaminen välillä Savonlinna–Juva osana Parikkalan rajanylityspaikan avaamista.
- VT 13 Mikkeli–Jyväskylä liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömät korjaukset.
- Puuhuollon, maatalouden ja matkailun kannalta tärkeän alemman tieverkon kunnosta huolehtiminen.

Vesiliikenneyhteydet

- Saimaan kanava: Vedenpinnan nosto ja sulkukoon pidennys (uudet alu-sinvestoinnit painolastivesiasetuksen vuoksi vuonna 2024, koko Saimaan järvi-aluetta palveleva yhteys).

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Helsingin seutu on maan suurin ja kansainvälinen yritystoiminnan keskittymä. Seudun yritystoiminta on erikoistunut informaatioaloihin, tukkukauppaan ja logistiikkaan sekä liike-elämän ja rahoituksen palveluihin. Erityisesti kaupan ja muiden markkinapalvelualojen osuudet ovat Helsingin seudulla huomattavasti suurempia kuin koko maassa. Helsingin seudulla, jonka maapinta-ala on 1,2 % koko maasta, asuu 27 % Suomen väestöstä, sijaitsee 32 % maan työpaikoista ja tuotetaan 37 % maan bruttokansantuotteesta.

Väestöennusteen mukaan vuonna 2040 väkiluku kasvaisi Manner-Suomessa enää Uudenmaan maakunnassa, jossa kasvun ennustetaan kohdistuvan Helsingin seudulle. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman lähtökohtana on noin 500 000 asukkaan ja noin 300 000 työpaikan kasvu vuoteen 2050 mennessä. Helsingin seudulla tehdään noin neljä miljoonaa seudun sisäistä matkaa päivässä. Pääkaupunkiseudulle pendelöi noin 120 000 työntekijää joko muualta seudulta tai valtakunnasta.

Helsingin seudun voimakas väestönkasvu tuo haasteita kestäväälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle. Liikenteen sujuvuus ja sen päästöjen vähentäminen edellyttävät, että liikkuminen seudulla perustuu tulevaisuudessa yhä enemmän joukkoliikenteeseen – erityisesti raideliikenteeseen. Seudulla on kuitenkin paljon alueita, joille ei kannata järjestää joukkoliikennettä. Työmatka- ja asiointiliikenteen sujuminen edellyttää panostusta kaikkiin liikennemuotoihin, myös henkilöautoiluun.

Tiivistyvä kaupunkirakenne aiheuttaa suuria haasteita seudun tavaraliikenteelle ja teollisuudelle, sillä se supistaa logistiikkakeskusten ja teollisuuslaitosten elintilaa. Helsingin satamien saavutettavuus sekä seudun sisäisen liikennejärjestelmän toimivuus ovat ensiarvoisen tärkeitä tekijöitä muun muassa kaupan logistiikalle. Helsingin Satama on Suomen merkittävin tuontisatama, jonka kautta saapuu valtaosa kaupan tuontitavarasta. Seudun logistiikkakeskusten kautta jakelu tapahtuu koko valtakuntaan. Helsingin Satama on lisäksi Euroopan vilkkein matkustajasatama.

Helsinki–Vantaa on Suomen suurin lentoasema ja tärkeä kansainvälinen henkilöliikenteen solmupiste, jonka saavutettavuus tulee turvata kaikkialta Suomesta ja kaikilla kulkumuodoilla.

Raideyhteydet

Pisaratata

- Helsingin keskustan alle rakennettava lähiliikenteen ratalenkki vapauttaa merkittävästi raidekapasiteettia kaukoliikenteen käyttöön, edistää metropolialueen työmatkaliikennettä ja parantaa Helsingin seudun raideliikenteen toimivuutta. Pisaratata on tehokkaan valtakunnallisen raideliikenteen edellytys.

Tieyhteydet

Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteys / Kehä IV (mt 152)

- Keski-Uudeltamaalta puuttuu kunnollinen logistiikan poikittaisyhteys valtateiden 3 ja 4 väliltä, mikä aiheuttaa ongelmia valtakunnalliselle raskaalle liikenteelle. Kehä IV tukee lentokentän pohjoispuolisten alueiden maankäytön kehittämistä, parantaa Keski-Uudenmaan poikittaisia yhteyksiä myös henkilöliikenteen kannalta ja keventää ruuhkaisen Kehä III:n liikennettä. Hankkeessa rakennetaan uusi tieyhteys Klaukkalan ohikulkutien ja Hämeenlinnanväylän (VT 3) liittymästä Kulomäentielle (mt 152).

Raskaan liikenteen palvelualueet

- Pääkaupunkiseudulla on huutava pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista taukopaikoista. Niitä tarvitaan, jotta kuljetukset voidaan toimittaa perille oikeaan aikaan, kuljettajat voivat noudattaa tauko- ja lepoaikasäädöksiä ja pysäköinti ja raskas liikenne eivät ohjaudu alemmalle katuverkolle. Taukopaikkoja käytetään myös perävaunujen lyhytaikaiseen pysäköintiin, mikä helpottaa jakelua tiiviissä kaupunkirakenteessa. Seudulla on välitön tarve 2–3 taukopaikalle enintään 30 minuutin ajoajan päässä Helsingin satamista, lentoasemalta, Kehä III:n logistiikka-alueilta sekä suurista rakennustyömaista.

HÄMEEN KAUPPAKAMARI

Hämeen kauppakamarin toiminta-alueena on Päijät-Häme, Kanta-Häme pois lukien Riihimäki, Loppi ja Hausjärvi sekä Kuhmoinen. Elinkeinoelämän tärkeimpiä toimialoja alueella ovat elintarvike-, puutuote- ja teknologiateollisuus. Toiminta-alueen logistinen sijainti on erinomainen. Maamme tärkeimmät raideyhteydet (päärata ja oikorata Lahden kautta Itä-Suomeen) ja valtatiet (2, 3, 4, 10 ja 12 sekä kt 54) kulkevat alueemme lävitse.

Hämeen kauppakamarin Aluesuunnittelu- ja Logistiikkavaliokunta on käsitellyt alueemme tärkeimpiä liikennehankkeita. Hämeen kauppakamari on huolissaan alueen tiestönkunnosta pääteillä ja alemmilla tieverkoilla.

Hämeen kauppakamari pitää ensiarvoisen tärkeänä nykyisen rataverkoston kapasiteetin kasvattamista sekä junien nopeuksien nostoa. Ympäristötavoitteiden saavuttaminen vaatii raideliikenneosuuden kasvattamista tavara- ja henkilöliikenteessä. Kuljetusten siirtäminen raiteille edellyttää lisäraiteita päradalle Helsingin ja Tampereen välille. Alueen toimijoiden mukaan VR:n monopoliasema hidastaa merkittävästi rautatiekuljetusten parempaa hyödyntämistä.

Päärata on osa eurooppalaisia liikenneverkkoja (TEN-T). Pääradan kapasiteetin kasvattaminen mahdollistaisi rahtiliikenteen kasvattamisen sekä nopeammat runkokuljetukset Helsingistä Ouluun ja edelleen Rovaniemelle. Investointi mahdollistaisi myös nykyisen rataverkon tason nostoa Kouvolasta Riihimäen kolmioraitien hyödyntämisen matkustajaliikenteelle. Tämä muutos nopeuttaisi merkittävästi itä-länsisuuntaista matkustamista. Puollamme myös Kouvolasta Mikkelin kautta Kuopioon ja Kouvolasta Joensuuhun suuntautuvien rataverkkojen tasonnostoja. Hämeen kauppakamari pitää koko Suomelle tärkeänä lentoradan rakentamista ja pääkaupunkiseudun raideliikenteen kehittämistä.

Raideyhteydet

Raakapuun kuormausalueita on kehitettävä. Janakkalan Turenkiin tarvitaan raakapuuterminaali. Nykyiset puutavaran lastausalueet sijaitsevat Hämeenlinnan ja Riihimäen kaupunkirakenteiden sisällä. Lastausalueet haittaavat maankäytön kehittämistä ja aiheuttavat ympäristöhäiriöitä läheisiin asuinalueisiin. Terminaalien kehittäminen nykyisillä paikoillaan on rajallista ja haittaa elinkeinoelämän puutavaran välttämättömiä kuljetuksia.

Tieyhteydet

- Valtatien 2 parantaminen on ylimaakunnallinen hanke. Valtatie 2 tulee saada vastaamaan nykyisiä valtatielle asetettuja vaatimuksia ja suunnitelluperiaatteita. Alueemme osalta peruskorjauksen jatkaminen vahvistetun tiesuunnitelman mukaisesti tieosuudella valtatie 9.
- Turku–Pietari liikennekäytävälle sijoittuvat valtatie 12 ja kantatie 54 ovat molemmat merkittäviä reittejä raskaalle liikenteelle. Valtatie 12 yhdistää itä-länsisuuntaisena päätieyhteytenä läntisen Suomen Kymenlaaksoon ja sitä kautta jatkoyhteyksineen Pietariin. Yhteys on merkittävä kuljetusreitti itärajan rajanylityspaikalle. Palvelutason nosto välillä Lahti–Kouvola parantaa kuljetusten sujuvuutta, kiireellisimpänä kohteena on Uusikylä-Tilolan uuden linjauksen toteuttaminen.
- Hämeen kauppakamari ehdottaa laajan suunnittelun käynnistämistä tavoitteena nostaa kantatie 54:n valtatie-luokkaan. Kantatie 54 on lyhin reitti Turusta Lahteen ja muualle Itä-Suomeen. Tänä vuonna valmistuneen kehittämisselvityksen perusteella tulee laatia kiireellisesti aluevaraussuunnitelmat.

KESKI-SUOMEN KAUPPAKAMARI

Keski-Suomen elinkeinoelämän erityispiirteisiin kuuluvat runsas metsä-, metalli- ja konepajateollisuus, erityisesti metsäteollisuus ja siihen kytkeytyvä teknologia-teollisuus. Näillä aloilla osuus maakunnan työpaikoista on noin kaksinkertainen verrattuna koko maan vastaavaan osuuteen. Keski-Suomen vientiteollisuuden kuljetusvirrat suuntautuvat Rauman ja Helsingin Vuosaaren satamiin.

Keski-Suomen liikenneyhteyksillä on suuri merkitys valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen. Alueen maantieteellinen sijainti tarjoaa hyvät edellytykset alueen saavutettavuudelle ja elinvoiman parantamiselle. Jyväskylän kautta kulkevat Tampere–Jyväskylä- ja Jyväskylä–Pieksämäki-radat sekä pohjoiseteläsuuntainen valtatie 4 ja itälänsuuntainen valtatie 9, jotka kuuluvat Suomen pääväylien korkeimpaan palvelutasoluokkaan I. Lisäksi valtatie 4 kuuluu eurooppalaiseen TEN-T ydinverkkoon. Jyväskylän seutu on valtakunnallisesti tärkeä tavarakuljetusten ja henkilöliikenteen solmukohta.

Alueen ulkoisen saavutettavuuden lisäksi elinkeinoelämän kuljetukset alemmalla tieverkolla on turvattava. Lisäämällä Keski-Suomen kauttakulkuliikenteen sujuvuutta keskeisillä pääväylillä tuetaan myös vähäpäästöistä liikennettä.

Henkilöliikenteen osalta pääkaupunkiseudun saavutettavuus ja yhteydet naapurikuntien keskuksiin ovat merkittävässä roolissa. Rataosuus Jyväskylä–Tampere kuuluu Suomen pääväyliin. Nopea rautatieliikenne mahdollistaa työssäkäyntialueiden laajenemisen sekä yhden työpäivän aikana tehtävät työasiamatkat.

Raideyhteydet

Kaksoisraide Jyväskylä–Tampere

- Nopea rautatieliikenne mahdollistaa työssäkäyntialueiden laajenemisen sekä yhden työpäivän aikana tehtävät työasiamatkat. Keski-Suomen metsä- ja metalliteollisuudelle toimivat raideyhteydet ovat elinehto. Yksiraiteinen rataosuus Jyväskylästä Orivedelle on nykytilassa häiriöherkkä.

Tieyhteydet

Valtatie 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla

- Valtatiet 4 ja 9 ovat osa kansallista raskaan liikenteen runkoyhteyttä sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Suunnittelualueen tieosuus välillä Haapalahti–Kanavuori on osa valtateitä 4, 9, 13 ja 23. Tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkämatkaisu- ja seudullista että paikallista liikennettä. Hankkeen tavoitteena on sekä pitkänmatkaisen että paikallisten autoliikenteen sujuvuuden parantaminen ja ruuhkautumiseen johtavien ongelmien poistaminen.

Valtatien 4 parantaminen välillä Vehniä–Äänekoski (Kuorejoki)

- Yleissuunnitelmassa tutkitaan valtatie 4 parantamista moottoritieksi nykyisessä maastokäytävässä, pääosin nykyisellä paikallaan. Valtatie suunnitellaan moottoritietetasoisena, ajoradat erotetaan toisistaan välikaistalla tai keskikaiteella. Valtatien länsipuolelle suunnitellaan uusi rinnakkaistie välille Vehniä–Hirvaskangas. Hankkeen tavoitteena on tärkeän päätieyhteyden liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja laatutason parantaminen.

Valtatien 4 (Rantaväylä) parantaminen välillä Aholaidan eritasoliittymä – Lohikosken eritasoliittymä, Jyväskylä

- Rantaväylä toimii merkittävän pitkämatkaisen liikenteen välittäjän lisäksi Jyväskylän kaupungin sisäisen liikenteen pääväylänä. Kaupungin keskustan kohdalla on vain kolme eteläpohjoissuuntaista väylää, josta Rantaväylä on liikennemäärältään suurin ja sujuvin reitti. Eritasoliittymien sujuvuudessa on ongelmia ja rampit ruuhkautuvat huipputunteina niin, että jonot ulottuvat valtatielle asti.

Valtatie 9 Jyväskylän kohdalla

- Rantaväylä on tarkastelualueella kaksiajoratainen ja nelikaistainen maantie, jossa nopeusrajoitus on 60–80 km/h. Tiellä on sekä eritasoliittymiä että tasoliittymiä. Valtatiellä 9 on kaksi kuormittunutta, liikennevalo-ohjattua tasoliittymää Mattilanniemen ja Satamakadun kohdilla. Valtatien 4 liittymät Aholaita, Tourula ja Lohikoski ovat eritasoliittymiä.

KUOPION ALUEEN KAUPPAKAMARI

Pohjois-Savon elinkeinorakenne painottuu työpaikkojen mukaan palveluihin (71,9 %), jalostukseen (20,9 %) ja alkutuotantoon (6 %). Maakunnan kaikkien toimialojen arvonlisäveron alainen liikevaihto oli 13,4 mrd€ vuonna 2019. Vientiyrityksiä maakunnassa on yli 200 ja vuonna 2019 vienti oli yli 2,2 mrd€. Alueen keskeisimmät vientituotteet ovat teknologiateollisuuden tuotteet ja sahatavara.

Elinkeinoelämän saavutettavuuden ja kilpailukyvyn kannalta sujuva infra on elinehto. Pohjois-Savon väestö ja yritykset keskittyneet vahvasti valtatie 5 varrelle. Valtatie 5 muodostaa yhdessä Savon radan kanssa Itä-Suomen keskeisen liikennekäytävän etelä- ja pohjoissuunnassa. Lisäksi valtatie 9 mahdollistaa poikittaisliikenteen itä-länsi suunnassa akselilla Jyväskylä–Joensuu. Alemman asteisen tieverkko on merkittävä erityisesti metsä- ja elintarviketeollisuudelle.

Viitostie kytkee koko matkalla Itä-Suomen työssäkäyntialueet toisiinsa ja muualle Suomeen. Tien pituus (Lusi–Sodankylä) on 910 km ja se kulkee 6 maakunnan ja 26 kunnan läpi. Tie on tärkein alueen elinvoiman ja menestyksen tekijä. Valtatie 5:n vaikutusalueella asuu n. 400 000 asukasta, toimii 22 000 yritystä ja 151 500 työpaikkaa, 65 % työpaikoista sijaitsee 10 km säteellä viitostiestä. Keskittyminen lisää niin tehokkuutta kuin kestävyyttä.

Pääväylää, vt 5:tä pitkin kuljetetaan merkittävästi teollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Valtatie 5 on parannettu alkupäästä, mutta tie ei vastaa tasoltaan elinkeinoelämän eikä aluerakenteen tarpeita. Tiejakso on liikenteen määrään suhteutettuna liian kapea, mäkinen ja mutkainen. Tiellä on alhainen nopeusrajoitus (jopa 60 km/h) ja erityisesti taajamissa on useita vaarallisia tasoliittymiä. Viitostietä on parannettava systemaattisesti koko matkalta niin, että se on ympärivuotisesti ja yhtenäisesti 100 km/h -tie.

Elinkeinoelämä hyödyntää rautatieverkostoa muun muassa luonnonvarojen kuljetusketjuissa. Lisäksi raideliikenne vaikuttaa merkittävästi henkilöliikenteeseen ja alueen saavutettavuuteen. Alueen saavutettavuus on kuitenkin jäänyt jälkeen muuhun Suomeen verrattuna. Keskeistä on raideliikenteen palvelutason nostaminen, tavara- ja henkilöliikenteen yhteensovittaminen ja välityskyvyn parantaminen.

Raideyhteydet

- Keskeisimpiä toimia on Savon (ja Karjalan) radan perusparantaminen. Itäradan rakentaminen Porvoon ja Kouvolan kautta (3 tunnin juna Kuopioon ja Joensuuhun) parantaa saavutettavuutta sekä hillitsee päästöjä.

Tieyhteydet

Valtatie 5 Leppävirta–Kuopio, heti valmis toteutettavaksi

- Tavoitteena on kehittää tieosuudesta laatutason täyttävä valtatieyhteys sekä vähentää liikenneonnettomuuksia. Keskeistä on parantaa tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä matka-aikojen enustettavuutta. Näiden avulla vähennetään liikennepäästöjä.

Siilinjärvi–Iisalmi–Kainuunraja

- Siilinjärvi–Iisalmi–välillä tavoitteena on ympärivuotisesti turvallinen nopeusrajoitus 100 km/h. Iisalmesta Kainuun maakunnan rajalle turvataan tasainen 80 km/h nopeusrajoitus ja yhtenäinen tekninen taso Kainuun maakunnan tieosuuden kanssa.

Vesiliikenne

- Pohjois-Savon teollisuus hyödyntää sisävesistön kautta myös meriliikennettä, mikä vähentäen tehokkaasti raskaan kaluston liikennettä maanteiltä. Saimaan kanavan vedenpinnan nosto ja erityisesti Saimaan kanavan sulkujen pidennys mahdollistavat kestävä ja kustannustehokkaan rahdin sekä matkustajaliikennepalveluiden kehittämisen.

KYMENLAAKSON KAUPPAKAMARI

Maakunnan alueella sijaitsevat mm. maan suurin yleissatama HaminaKotka Satama Oy, UPM:n Kymin ja Sunilan tehdasintegraatit, Stora Enson Anjalankosken tehtaat, Kouvolan rautatie- ja maantieterminaali (Kouvola RRT), Vaalimaan rajasema sekä Kymenlaakson jätteenkäsittelylaitos. Koko Kaakkois-Suomen metsäteollisuustehtaiden kuljetukset HaminaKotka satamaan erottuvat selvästi sekä volyymin että arvon osalta. Maakunnan tieliikenteen ykköshanke on valtatie 15.

Kymenlaakson kauppakamarin alueella kansainväliset liikenneyhteydet ovat vahvasti esillä. Maakunnan liikennejärjestelmän toimivuus on merkittävässä roolissa Suomen ja Venäjän välisille matkoille ja kuljetuksille. Kymenlaakso alueella sijaitsee myös Suomen ainoa TEN-T-ydinverkon rautatie-maantieterminaali. Railgate Kouvola toimii merkittävänä rautatieliikenteen keskuksena. Moottoritie E18, rajasemat, HaminaKotkan satama sekä satamien sisääntulotiet ja osat pääraataan Kouvolan kautta yhdistävä rautatie ovat osa Euroopan ydinverkkokäytävää.

Tieyhteydet

Valtatie 15: Kotka, Rantahaka–Kouvola, Tykkimäki

- Osuuden tiesuunnitelma on valmis ja toteutushankkeen kilpailuttaminen on hyväksymispäätöksen jälkeen aloitettavissa jo loppuvuodesta 2020.
- Valtatie 15 Kotkasta Kouvolaan (44 km) on Kymenlaakson tärkein etelä-pohjoissuuntainen yhteys. Se on teollisuuden ja kaupan kuljetusten valtavyöly Keski- ja Itä-Suomesta Kotkan ja Haminan satamiin. Suomen suurimpaan satamaan kulkee valtatie 15:n kautta erityisesti teknologiateollisuuden tuotteita, mekaanisen metsäteollisuuden tavaravirtoja, paperi-, kartonki- ja painotuotteita sekä sellukuljetuksia.
- Valtatie 15:n suuret liikennemäärät kasvoivat entisestään, kun sote-ratkaisujen mukaisesti Pohjois-Kymen sairaalan leikkaustoiminnot ja muita toimintoja siirrettiin vuoden 2019 alusta Kouvolaan Kymenlaakson keskussairaalaan Kotkaan. Kuormitusta tulee ambulanssiliikenteen lisäksi taksi- ja henkilöautoilla tehtävistä potilaskuljetuksista sekä henkilöstön työmatkaliikenteestä.

- Valtatie 15 on Kymenlaakson kaupunkiseutujen työmatka- ja opiskelijaliikenteen pääväylä.
- Valtatie 15 on yksi Suomen viennin tärkeimmistä teistä. Suhteessa tien merkitykseen sen turvallisuus ja palvelutaso eivät täytä elinkeinoelämän kuljetusten, päivittäisen henkilöautoliikenteen sekä lisääntyneen hälytysajoneuvoliikenteen vaatimuksia. Liikenneturvallisuus on heikentynyt merkittävästi .

Valtatie 6, Kouvolan kohta (Nappa)

- Kaakkois-Suomen ja Venäjälle suuntautuvan tieliikenteen toinen pääyhteys valtatie 6 on Kouvolan länsipuolella turvaton ja laatutasoltaan poikkeava. Liikennettä häiritsee erityisesti Kouvolan länsipuolella huonokuntoinen valtatie silta. Lahti–Kouvola-radon ylittävä Korian ratasilta uusitaan ja samalla parannetaan huonolaatuista valtatie silta molemmin puolin päätieverkon laatutasoon.

Valtatie 12, Lahti–Kouvola

- Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko) ja se on merkittävä yhteys elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä. Valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatie on tarkoitus parantaa vaiheittain laatutasoltaan yhtenäiseksi turvalliseksi tieksi.

Valtatie 26 ja maantien 387 muodostama liikennekäytävä

- Liikennekäytävän toimenpidesuunnitelma (Luumäki, Lappeenranta, Miehikkälä, Virolahti, Hamina ja Kouvola) .

Merituulentie

- Maantie 355 (Merituulentie) on pääyhteys valtatieltä 15 (Hyväntuulentie) HaminaKotkan pääsatamassa Mussalossa. Merituulentie on myös tärkeä Kotkan sisäistä liikennettä palveleva yhteys Mussalosta Kotkan keskustaan. Raskaan liikenteen määrä ja sen ennustettu kasvu yhdessä valo-ohjattujen tasoliittymien ja tien mäkisyyden kanssa aiheuttavat toimivuus- ja turvallisuusongelmia. Lisäksi ympäristöön ja ihmisiin kohdistuu melu- ja päästöhaittoja.

LAPIN KAUPPAKAMARI

Lapin elinkeinoelämä on ollut vuoteen 2019 saakka vahvassa kasvussa. Vuoden 2019 ennakkotilastojen mukaan Lapin yritysten yhteenlaskettu liikevaihto kasvoi vuoteen 2015 verrattuna 24,3 % 13,8 miljardiin euroon. Lapin vahvoja toimialoja ovat teollisuus (teräs, metsä), matkailu sekä kaivannaisteollisuus. Lähialueet muodostavat merkittävän vientimarkkinan ja potentiaalin, Pohjois-Ruotsissa ja Norjassa (rakennusteollisuus) investoidaan voimakkaasti, samoin Venäjä muodostaa vientimarkkinan, jonne viedään mm. kaivosteknologiaa.

Lapissa volyymiltaan suurinta kasvu (+25,7 %) on ollut suurimmalla toimialalla teollisuudessa, jonka kasvulukema vertailuajankohdalta oli 1,4 mrd. € (5,3 mrd. € > 6,7 mrd. €). Suhteessa toimialan kokoon nähden kasvu oli voimakkainta matkailupalveluissa (n.+ 52 %), majoitus ja ravitsemistoiminnassa (n. +37 %) sekä kaivosteollisuudessa (+36 %). Voimakasta kasvu oli niin ikään liike-elämän palveluissa (+26,5 %), rakentamisessa (26 %), kuljetuksessa ja varastointinnissa (+11 %) sekä kaupan alalla (+10,6 %).

Lappi oli vuonna 2019 Suomen kuudenneksi suurin vientimaakunta; Suomen tavaraviennistä kuusi prosenttia tulee Lapista. Tämän ohella matkailu tuottaa merkittävän vientiliikevaihdon. Matkailussa Lapin rekisteröityjen yöpymisten kokonaismäärä oli 3,1 miljoonaa, joista ulkomaalaisten matkailijoiden osuus oli 52 %. Lapin lentoasemilla matkusti vuonna 2019 yhteensä 1,5 miljoonaa matkustajaa (+1,5 %). Tämä edellyttää Lapin lentoasemaverkoston edelleen kehittämistä sekä suorien yhteyksien lisäämistä hiilijalanjäljen vähentämiseksi. Toimivat ratayhteydet edistävät Lapin matkailun vähähiilisyyttä ja esim. Tornio–Kolarin sähköistys mahdollistaisi toimivan junaliikenteen Ruotsin rautatieverkoston kautta Lappiin. Meri-Lappi on teollisuuden ja teollisen kiertotalouden merkittävä keskittymä. Lapin suunnitteilla olevien investointihankkeiden myötä Metsä Groupin investointipäätökseen sidottuna on valmisteilla Kemin väylän syventäminen. Tämän ohella tulisi mukaan ottaa Tornion väylän leventäminen.

Lapin kauppakamarin julkaiseman Arctic Business Forum Yearbook 2019:n mukaan Lapin investointipotentiali eli vuoteen 2030 mennessä toteutettavien mahdollisten investointihankkeiden arvo on 13,8 miljardia euroa. Näistä merkittävimpiä ovat Metsä Group Oy:n Kemin biotuotetehdas liikenneinvestointeeseen, Outokummun uusi kuonasulatto, Kemijärven Boreal Bioref Oy:n biotuotetehdas

sekä kaivosinvestoinnit. Parhaillaankin Lapissa on käynnissä investointeja lähes miljardin euron arvosta.

Lapin logistinen sijainti Ruotsin, Norjan ja Venäjän keskellä edellyttää kansainvälisten yhteyksien huomioimista; Lapin kautta Suomen liikenneverkko kytkeytyy kansainvälisiin liikennevirtoihin ja verkkoihin. Valtatie 21 Norjaan sekä valtatie 4 Inariin saakka ovat osa LVM:n asetuksen mukaista pääväyläverkostoa. Lapin monipuolisen ja vientivetoisen elinkeinoelämän ja kasvavan matkailun tarpeet edellyttävät hyviä yhteyksiä, joissa on huomioitu kansainväliset yhteydet, pitkät välimatkat sekä kestävät kuljetusvaihtoehdot. Toimiva lentoliikenne on kansainvälisten yhteyksien ja pitkien etäisyyksien myötä välttämätöntä Lapin elinkeinoelämälle ja matkailulle. Suomen uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida laajasti Lapin kautta kulkevat Suomen kansainväliset yhteydet sekä niiden merkitys pitkällä aikavälillä.

Lisäksi Lappiin suunniteltujen investointien toteuttamiseen Metsä Group, kaivoset (Sokli, Hannukainen, Sakatti) ja Boreal Bioref ja niihin liittyviin liikennehankkeisiin on valmistauduttava.

Raideyhteydet

- Tornio–Kolari–radan sähköistys, henkilöliikenteen käynnistäminen Ruotsista Lapin matkailukohteisiin, Koillisväyläyhteyden eli ns. Jäämerenradan suunnittelun käynnistäminen.
- Rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttaminen.

Tieyhteydet

- Teiden kunnostaminen: vt 4 Keminmaa–Rovaniemi–Sodankylä, vt 21 Tornio–Kilpisjärvi, kt 93 Palojoensuu–Hetta–Kivilompolo, kt 92 Kaamanen–Näätämä, kt 82 Vikajärvi–Kemijärvi.
- Maanteiden talvikunnossapidon tehostaminen.

LÄNSI-UUDENMAAN JA RIIHIMÄEN-HYVINKÄÄN KAUPPAKAMARIT

Riihimäen-Hyvinkään ja Länsi-Uudenmaan kauppakamarien alueiden sijainti metropolialueen ulkokehällä ja Suomen kasvukäytävän keskellä korostaa pääväylien kehittämisen ja sujuvan liikenteen merkitystä sekä alueiden elinvoiman kehittämiseksi että liikenteestä aiheutuvien päästöjen vähentämiseksi. Liikennehankkeiden tulee tukea ja parantaa sujuvaa ja turvallista liikkumista niin alueemme sisällä kuin läpi kulkevia valtakunnallisia kuljetuksia. Erityisesti kansainvälistä kauppaa käyville yrityksille Hangon ja Inkoon satamat ovat erittäin tärkeitä.

Länsi-Uudellamaalla suurimmat kuljetuksia käyttävät toimialat ovat kemian teollisuus, teknologia- ja metsäteollisuus, logistiikka sekä turismi. Toimialoista palvelut ja erityisesti rakentaminen suuntautuvat voimakkaasti pääkaupunkiseudulle.

Riihimäen-Hyvinkään alue on kasvava, erityisesti teknologiateollisuuden keskittymä. Alueella toimii lukuisia suomalaisia vientitilastoissa esiintyviä, tunnettuja huippuyrityksiä.

Kehä V:n eli valtatie 25:n ja kantatie 55:n turvallisuuden, sujuvuuden ja kunnon parantaminen. Kehä V on valmis ja toimiva logistinen reitti Hangosta Porvooseen ja se on mukana valtakunnallisessa runkoverkossa. Kehä V palvelee Suomen vientiä ja tuontia, sillä on keskeinen yhteys Hangon ja Inkoon satamiin, Kilpilahden öljynjalostamolle ja satamaan sekä Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemille. Kehä V vyöhykkeelle sijoittuu kansainvälistä ja globaalia teollisuutta, se on merkittävä logistiikkavyöhyke, kasvuvyöhyke ja portti pääkaupunkiseudulle. Asukaspora on 300 000 asukasta ja alueella toimii 20 000 yritystä. Uudenmaan pohjois- ja länsiosan poikittaisyhteytenä se keventää liikennepaineita ruuhkautuneella pääkaupunkiseudulla. Poikittaisliikenne esimerkiksi Turun moottoritiltä tai nelostieltä voisi ohjautua Kehä I:n ja varsinkin Kehä III:n osalta Kehä V:lle, jos sen kunto vastaisi tämän päivän vaatimuksia. Nykyisin nopeusrajoituksia on jatkuvasti laskettu erityisesti raskaan liikenteen kasvun vuoksi.

Raideyhteydet

Hanko–Hyvinkää–radan kapasiteetin nostaminen

- Hankkeen tavoitteena on parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta, kilpailukykyä ja kuljetusten hiilineutraaliutta. Hankkeella on positiivinen vaikutus koko alueelle, yritysten sijoittumiselle ja työllistämiselle. Sillä on myös suuri merkitys vientiteollisuuden kustannuskilpailukykyyn laajalti Suomessa. Hankkeessa akselipaino nostetaan 25 tonniin koko radan osalta ja mahdollistetaan pidempien junien kohtaaminen sekä kunnostetaan rataa alueilla, jolla on nopeusrajoituksia.

Pääradan parannushanke Pasila–Riihimäki, 2. vaihe

- Pasila–Riihimäki–rataosan liikenteellisen välityskyvyn ja häiriösietokyvyn parantaminen yhteyksien lisäämiseksi sekä liikennöinnin nopeutumiseksi että liikennöinnin sujuvoittamiseksi. Lisäraideosuudet Keravan ja Jokelan välille (neliraiteinen osuus), tavaraliikenneraide Hyvinkäältä Riihimäelle meluntorjuntatoimet huomioiden. Suunnittelussa on säilytettävä edelleen 3. vaihe, Jokela–Riihimäki–välin lisäraiteet ja sen edellyttämät muutokset siltoihin, turva- ja sähkölaitteisiin ja meluntorjuntaan.

Turun tunnin junahanke ja Rantaradan kehittäminen

- Lohjan, Vihdin ja muiden kaupunkitaajamien liittäminen rataverkostoon vähentää yksityisautoilua merkittävästi. Yhteys parantaa myös Rantaradan toimivuutta ja kehittää lähiliikennettä sekä Helsingin että Turun suuntaan.

Tieyhteydet

- Valtatiestä 25 on tehty kehittämisselvitys. Siinä ehdotettuja hankkeita on nopeutettava ja kehittämisselvityksen mukainen hankesuunnittelu on aloitettava viipymättä.
- Priorisoituna välittömästi käynnistettävissä oleva investointikohde valtiella 25 on keskikaiteiden rakentaminen välille Meltola–Mustio.

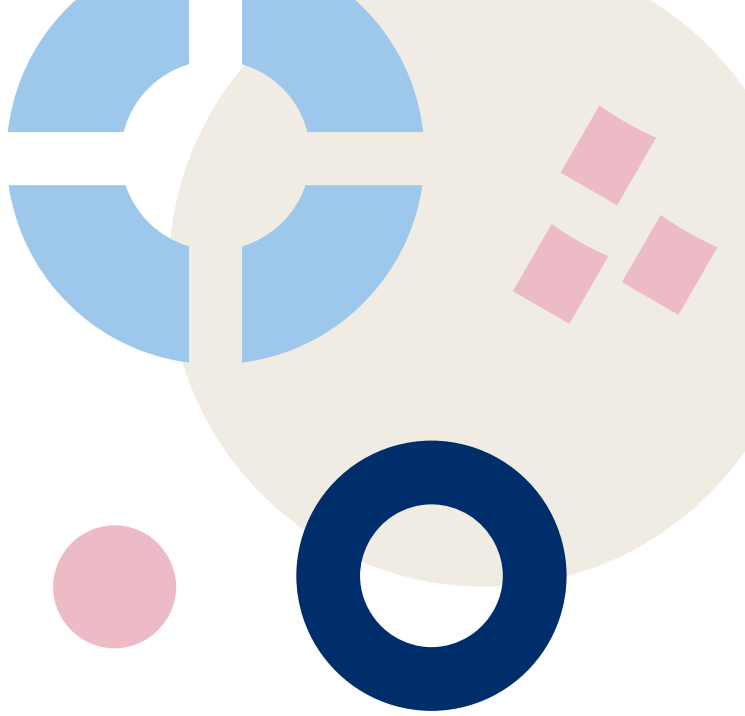
Kantatie 51:n eli Länsiväylän liikenneturvallisuuden parantaminen

Kantatie 51, eli Länsiväylä alkaa Ruoholahdesta ja yhdistyy valtatiehen 25 Karjaalla. Tavoitteena liikenneturvallisuuden parantaminen Kirkkonummi–Karjaa välillä, jolla raskas liikenne on kasvanut merkittävästi.

- Inkoon Satama on suuri raskaan liikenteen solmupiste, jonka kautta huolehditaan esimerkiksi Pääkaupunkiseudun polttoainekuljetukset. Inkoon Sataman ja kt 51 risteyksessä on satamasta Helsingin suuntaan rakennettava liittymiskaista kääntymään suoraan oikealle. Nykyisellä järjestelyllä liittymä on erittäin vaarallinen raskaalle liikenteelle.
- Hamossenin painuman korjaus.
- Sunnanvikin eritasoliittymän rakentaminen Siuntiossa
- Älytie 51 pilottihankkeen toteuttaminen.

Kantatie 52:n liikenneturvallisuuden parantaminen

- Pahimpien kohtien suoristaminen ja kasvuston poistaminen leveämmältä alueelta.



OULUN KAUPPAKAMARI

Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa on vahvaa teollisuutta ICT-alalla, metalli- ja konepajateollisuudessa, kaivannaisalalla ja puutuoteteollisuudessa. Matkailu on merkittävä ja kasvava toimiala. Oulun kauppakamarin toiminta-alueella viennin osuus on 56 % teollisuuden liikevaihdosta.

Pohjois-Suomeen on suunnitteilla useita suurinvestointeja. Alueella sijaitsee Pyhäjoen ydinvoimalatyömaa, joka on Euroopan suurin yksittäinen hanke. Metsäsektorilla on vireillä 3–4 biotehdashanketta ja kaivossektorilla on vireillä 2–3 investointihanketta. Lisäksi valmisteilla ja suunnitteilla on lukuisia tuulivoimapuis-tohankkeita. Matkailuun tehdään investointeja kaikissa alueen matkailukeskuksissa ja matkailu on voimakkaasti kansainvälistynyt toimiala.

Oulun kauppakamarin alue on maantieteellisesti laaja. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnat. Alue on neljän merkittävän pohjoiseteläsuuntaisen valtatie 4, 5, 6 ja 8 vaikutusalueella. Lisäksi aluetta halkovat tärkeät itä-länsisuuntaiset valtatie 20 ja 22. Alueen saavutettavuus etelästä raiteita pitkin on mahdollista idästä Savon rataa ja lännestä päärataa pitkin. Itä-länsisuunnassa Savon radan ja Pääradan yhdistää Kontiomäki–Oulu rata ja Iisalmi–Ylivieska rata. Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa on kolme lentokenttää, joihin on reittilentoyhteydet. Pohjois-Suomen vientiteollisuutta palvelee kolme satamaa: Oulun, Raahen ja Kalajoen satamat. Eurooppalaisen ydinkäytävä-statuksen saaminen on alueelle hyvin tärkeää.

Pohjois-Suomen pitkistä etäisyyksistä aiheutuviin haasteisiin vastataan hyvän saavutettavuuden sekä kustannus- ja ympäristötehokkaiden matka- ja kuljetusketjujen avulla. Hyvin toimiva liikennejärjestelmä mahdollistaa elinkeinoelämän vireyden ja elinkelpoisuuden. Oulu on Pohjois-Suomen liikenteen solmukohta. Siellä yhtyvät elinkeinoelämälle tärkeät valtatie 4, 8, 20 ja 22. Valtatie 4 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys. Kemi-Tornio -alueen raskaan teollisuuden maantiekuljetukset kulkevat Oulun kautta, samoin osa Koillismaan ja Kainuun puutuotealan kuljetuksista. Valtatie 8:lla liikenne on kasvanut ja kasvaa suurhankkeiden myötä. Tiellä kulkee myös Perämeren kaaren teollisuuden kuljetuksia. Alueen elinkeinoelämä tarvitsee kuljetuksissaan alemmaa tieverkkoa, mikä luo tarvetta perusväylänpidon rahoituksen ennakoitavuudelle.

Rautatieliikenteen osalta alueella pidetään tärkeimpänä tavoitteena 4 tunnin junayhteyttä Oulusta Helsinkiin. Tällä olisi huomattava ilmastovaikutus. Kainuun nopean saavutettavuuden takaamiseksi myös Savon radan nopeustason nosto on tärkeää. Itä-länsisuuntaisesti Oulu–Kajaani-välin liikenteen sujuvoittaminen sekä Kontiomäki–Ylivieska-radon parantaminen ovat alueen yritysten tavoitteena. Tällä rataosuudella liikkuvat Suomen neljänneksi painavimmat tonnimäärät. Tavara- ja henkilöliikenteen sovittaminen lähes koko matkalta yhdelle raiteelle on paikoin mahdotonta.

Oulun meriväylä on syvennetty 12,5 metrin kulkusyvyYTEEN, mutta alueen yritysten kannalta väylää tulisi syventää edelleen 14 metriin. Myös Raahen sataman meriväylän syventämistä tavoitellaan 10 metristä 12 metrin kulkusyvyYTEEN. Oulun ja Raahen satamat hakevat yhdessä osaksi eurooppalaista ydinverkkoa. Satamien merkitys osana EU:n laajempaa huoltovarmuutta korostuu.

Raideyhteydet

- Kaksoisraide Pääradan osuudelle Ylivieska–Oulu.
- Oulu–Kontiomäki-rataosan välityskyvyn parantaminen olemassa olevan elinkeinoelämän tarpeet huomioiden.

Tieyhteydet

- Valtatien 4:n kehittäminen sujuvaksi ja turvalliseksi, ydinkäytävästatuksen mukaiseksi pohjoiseteläyhteydeksi.
- Valtatien 8:n Haarasillan eritasoliittymä valtateiden 8 ja 4 risteysalueella sekä Revonlahden ohituskaistaparit.

Vesiliikenneyhteydet

- Oulun sataman 14 metrin väylä.

POHJANMAAN KAUPPAKAMARI

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan kauppakamarin alueelta teollisuustuotannosta 69 prosenttia menee vientiin, kun koko maan vastaava luku on 59.

Vaasan seudulla on Pohjoismaiden suurin energiateknologian keskittymä: Yli 160 yritystä, 12 000 työpaikkaa, liikevaihto 5 miljardia euroa, tuotannosta yli 80 % menee vientiin ja tuotekehitykseen ja tutkimukseen satsataan vuosittain 200 M€. Kokkolassa on Pohjoismaiden suurin epäorgaanisen kemianteollisuuden keskittymä: 75 yritystä, 2 250 työpaikkaa, liikevaihto 1,9 mrd. €, tuotannosta 92 % menee vientiin. Pietarsaaren suurimmassa teollisuuden keskittymässä, Alholmen Industrial Parkissa on yli 60 yritystä, lähes 2 000 työpaikkaa, liikevaihto 1,1 mrd. €, tuotannosta 77 % menee vientiin. Lisäksi Suomen veneteollisuudesta 60 prosenttia sijaitsee Pohjanmaan kauppakamarin alueella. Noin sata yritystä työllistää 1 500 henkilöä ja veneklusterin tuotannosta menee vientiin 75 %.

Alueen saavutettavuus, luotettavat ja sujuvat yhteydet maailmalle sekä logistiikkakustannukset ovat merkittäviä kilpailutekijöitä. Maanteiden, laivaliikenteen sekä rautatie- ja lentoliikenteen vuorotihyden ja aikataulujen on vastattava yritysten tavara- ja henkilökuljetuksen moninaiisiin tarpeisiin. Koko logistisen ketjun on toimittava luotettavasti ja kustannustehokkaasti. Jotta alueen elinkeinoelämä voi menestyä myös jatkossa, on infrastruktuurin oltava kunnossa.

Raideyhteydet

- Rahoitus Vaasa–Seinäjoki-junayhteyden nopeuttamiseksi.
- Rahoitus Kokkolan ratapihan parannukselle ja kaksoisraiteelle satamaan mukaan lukien tarvittavat yli- ja alikulut (ns. KlaRa-hanke).
- Rahoitus GigaVaasa-pistoraitteen toteuttamiseen.

Tieyhteydet

- Rahoitus Vaasan satamatien jatkosuunnitteluun ja toteuttamiseen.
- Valtatie 8:n kehittäminen Vaasa–Kokkola-välillä, jossa keskeisintä saada rahoitus neljän ohituskaistan, Kokkolan Eteläväylän nelikaistaistuksen sekä Ytterjepon eritasoristeyksen toteuttamiseen.

POHJOIS-KARJALAN KAUPPAKAMARI

Pohjois-Karjala elää metsästä, metallista ja muovista. Maakunnan pohjoisosissa elintarviketeollisuudella on vahva jalansija. Joensuun seudulla toimii merkittäviä valtakunnallisia kaupanalan yrityksiä. Niirala on valtakunnallisesti merkittävä tavaraliikenteen rajanylityspaikka. Maakunnan yritykset ovat pääsääntöisesti pk-yrityksiä.

Päätieverkon lisäksi ennen kaikkea biotalouden tavaraliikenteen tarvitsema alempi tieverkosto on pidettävä kunnossa, että säännölliset raaka-aine kuljetukset ovat ympärivuotisesti mahdollisia. Puutavaran kuljetuksiin vesiväylien kunnossapito on välttämätöntä. Puutavarakuljetusten siirto vesivälille, uitto ja ympärivuotiset puutavaran kuljetukset Saimaan vesistöalueella auttavat myös vähentämään liikenteen aiheuttamia päästöjä. Saimaan kanava mahdollistaa vientikuljetukset sisävesillä, kanavan kapasiteettia tulisi nostaa kanavan palvelukyvyn ylläpitämiseksi. Vedenpinnan noston lisäksi Saimaan kanavan sulut on pidennettävä liikenteen varmistamiseksi myös tulevaisuudessa.

Ratayhteyksien ajonopeuksien palauttaminen niiden alkuperäisille rakennetasoilleen on lyhyen aikavälin tavoite, jolla yhteys Joensuusta pääkaupunkiseudulle saadaan palautettua neljän tunnin tasolle. Pitkän aikavälin tähtäimenä Karjalan radan linjaukset Kouvola–Porvoo-oikoradan rakentamisessa ja koko radan nopeustason nostossa tasolle, jolla matkustus aika pääkaupunkiseudulle saadaan lyhennettyä. Karjalan ja Savon radan yhteys Kouvolan kautta uudella linjauksella Porvoon kautta nostaa koko Itä-Suomen kolmen tunnin saavutettavuuden tasolle.

Raideyhteydet

- Joensuu–Imatran–välin peruskunnostuksella ja viimeisien tasoylikäytävien poistolla nopeustaso nostetaan alkuperäiselle tasolle.
- Sähköistämättömien ratayhteyksien liikennöinti akkukäyttöisellä kalustolla.

Tieyhteydet

- VT 23 perusparannusten loppuunsaattaminen, josta Karvion kanavan seudun sillan uusiminen on ensisijainen kohde.
- VT 9 Joensuu–Kuopio vanhentuneen osan suunnittelu ja tielinjauksen uudistaminen sekä Onkamo–Niirala välin kunnostus ja osittainen uudeen linjaus.

Vesiliikenneyhteydet

- Joensuun sataman markkina-aseman ja rakenteiden parantaminen maan kunnan ulkomaankaupan logistiikkakeskuksena.

RAUMAN JA SATAKUNNAN KAUPPAKAMARIT

Vientivetoinen kilpailukyky tarkoittaa systeemistä sujuvuutta: logistiikka- ja matkaketjujen globaali toimintavarmuus on kriittistä niin maanteillä, raiteilla, merellä kuin ilmassa.

Päivässä Eurooppaan, kahdessa tunnissa Helsinkiin. Vientirannikon toimintaedellytyksenä on olla osa kansainvälistä bisneselämää. Satakunta on rakenteeltaan hyvin teollisuusvaltainen. Tuotannollista toimintaa on elintarvike-, metalli- ja akkumetalli-, laivanrakennus-, muovi- ja komposiittiteollisuudessa sekä konepajateollisuudessa. Elinkeinoelämä on viime vuosina investoinut aktiivisesti: Satakunnan elinkeinoelämän ja julkisten tahojen lähivuosina toteutuneiden ja tulossa olevia investointien arvo on yli 1 mrd. euroa. Satakunta on yksi Suomen keskeisistä vientimaakunnista; osuus Suomen 65 miljardin euron tavaraviennistä on n. 6 % vuonna 2019. Satakunta on näin ollen viidenneksi suurin vientimaakunta.

Satakunnasta lähtee maailmalle kahden kehittyvän sataman kautta maakunnan omaa teollista tuotantoa sekä muiden maakuntien vientiyritysten toimituksia, samoin satamien kautta tuodaan komponentteja ja raaka-aineita esimerkiksi prosessi- ja projektiteollisuuteen. Moni teollinen yritys toimii verkottuneesti myös kotimaassa, minkä vuoksi sekä maakunnan sisäinen että maakuntaan johtava väyläverkosto kuormittuu myös tältä osin.

Etelä-pohjois-suuntainen raideyhteys puuttuu, mikä luo merkittävät paineet pääväylästäön kuuluvalle valtatie 8:lle. Puutteellinen liikenneturvallisuus on edelleen tämän tieyhteyden vakavimpia ongelmia. Koska kaikki liikenne ei voi siirtyä raiteille, tulee myös vähäpäästöisten liikenteen käyttöenergiamuotojen saatavuuteen ja kuljetuskaluston uusiutumiseen panostaa.

Teolliset työpaikat toimivat solmukohtina

Työssäkäyntialueet ovat laajentuneet, mikä muodostaa paineen matkaketjujen toimivuudelle ja saavutettavuuden kehittämiseksi niin maanteillä, ilmassa kuin rautateillä. Erityisesti teollisuuden töistä suuri osa on vielä työpaikoilla tehtävää työtä, etätyöt koskevat vain osaa työntekijöistä. Teolliset työpaikat, matkailun ja

palveluiden elinkeinot edellyttävät solmukohtien, eli keskuskaupunkien, satamien ja teollisten laitosten jouhevaa saavutettavuutta. Työmatkapedelöinnin sujuvuus ja kaupunkien sisään- ja ulosmenoväylät niin työmatka- kuin myös raskaan liikenteen osalta nousevat merkittävään rooliin.

Rauma on yksi harvoista oman kokoluokkansa seutukaupungeista, joihin ei ole henkilöjunaliikennettä. Kotimaan lisääntyvä matkailu sekä kuluttajien ilmastotietoisuus nostavat Rauma–Kokemäki-henkilöjunayhteyden ennustettua käyttöpotentiaalia. Ottamalla yhteys käyttöön samanaikaisesti suunnitellun Pori–Tampere-yhteysvälin Digirata-hankkeen kaupallisen pilotin kanssa, voidaan lisätä raiteiden käyttökapasiteettia jopa 30 % sekä henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeet paremmin yhteensovittaa.

Lähtökohdat

- Pori–Rauma-yhteysväli 30 minuuttia.
- Sujuva työssäkäyntiliikenteen siirtymä kaupunkialueilta valtateille.
- Logistiikka- ja matkaketjujen globaali toimintavarmuus.

Raideyhteydet

Pori/Rauma–Tampere-radon kehittäminen:

- Teollisten ratapihojen suunnittelu Harjavallassa, Porissa ja Kokemäellä sekä Rauma–Kokemäki–Tre-henkilöliikenteen avaaminen.

Tieyhteydet

Valtatie 8 Pori–Turku

- Porin keskusta-alueen parannushanke, Rauma–Pori 30 minuuttia (nelikaistaistukset Rauma–Eurajoki, Luvia–Pori ja Pori–Söörmarkku), logistiikkareitti vt8:lta vt11:lle ja Laitilan kohta.

Valtatie 2 Pori–Helsinki:

- Porin–Harjavallan nelikaistaistukset sekä Porin–Mäntyluodon sujuvoittaminen.

TAMPEREEN KAUPPAKAMARI

Pirkanmaalle on keskittynyt paljon teknologiateollisuutta. Maakunta tunnetaan älykkäästä teollisuudesta, joka kehkeytyy erityisesti koneiden ja laitteiden valmistuksen ympärille. Kansainvälisiä ja menestyneitä teknologiateollisuuden yrityksiä on ympäri maakuntaa. Suurin keskittymä on Tampereen seutukunnassa.

Pirkanmaa on myös kaupan keskittymä. Alueella on paljon merkittäviä tukku- ja vähittäiskauppojen logistiikkakeskuksia. Niistä palvellaan koko Suomea. Perinteisemmän kaupan lisäksi maakunnassa on viihde-elektroniikan ja lääkealan tukkukauppakeskittymiä.

Maakunnan yritystoimintaa kuvaa vahva kansainvälisyys. Alueella on merkittävän paljon teknologia- ja palvelualojen vientiyrityksiä. Tavaraviennin arvo on noin 5 miljardia ja yritysten vientiliikevaihto on lähes 7 miljardia. Karkeasti ottaen noin 10 % Suomen viennistä tuotetaan Pirkanmaalla.

Pohjois-eteläsuunnassa suunnassa elintarviketeollisuuden ja kaupan kuljetukset kulkevat maakunnan kautta. Teknologiateollisuuden kuljetusketjussa pohjois-etelä-akseli on sekä valmiiden että väli tuotteiden tuonti- ja vientireitti etelän satamiin. Tärkein väylä on valtatie 3. Hämeenkyrön ohitustieinvestoinnin valmistuttua tieltä poistuu yksi vaikea pullonkaula. Tiellä on kuitenkin monia osuuksia, jotka eivät täytä ydinverkkoon kuuluvan tieosuuden laatuvaatimuksia.

Itä-länsisuunnassa taas metsäteollisuuden tuotteet tarvitsevat pääsyn läntisiin satamiin. Kuljetukset kulkevat rautateillä ja valtatie 9:llä. Valtatie 9 on ruuhkaisin kaksikaistatie välillä Tampere–Orivesi ja liikenneturvallisuudeltaan erittäin heikko.

Pääradalla kulkee vuosittain 5,5 miljoonaa matkustajaa. Suurin osa heistä lähtee, päättää tai vaihtaa junaa Tampereella. Liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi on tärkeää, että henkilöliikenne siirtyy yhä vahvemmin raiteille. Tavoitetta palvelee Suomi-ratahankkeen nopea edistäminen. Suunnittelurahoitusta tarvitaan lähivuosille 60 miljoonaa, jotta investointivalmius saavutetaan. Helsinki–Tampere radan peruskorjauksen aikataulu ja aloitusraha 8 miljoonaa on myös liian vaatimaton.

Raideyhteydet

Päärataa kehitetään kokonaisuutena etelästä pohjoiseen liityntäyhteyksineen.

- EU:n CEF-rahoituksen haku uudella ohjelma- ja rahoituskaudella sisältäen sekä pääradan suunnittelu- että investointikohteet (myös sotilaallisen liikkuvuuden kohteet)
- Tampere–Seinäjoki –turvalaitteiden uusimisen jatkaminen

Suunnittelurahoitus:

- Tampere–Parkano–Seinäjoki-yhteysvälin kaksoisraiteiden/kohtaamispaikkojen lisäämisen suunnittelun aloittaminen

Tieyhteydet

- 140 miljoonan investointimääräraha valtatie 9:n Tampere–Orivesi-yhteysvälin jäljellä olevien investointien toteuttamiseksi syksyllä 2020 alkavan Yliskylä–Oritupa-välin investoinnin lisäksi. Määräraha voidaan jakaa useammalle vuodelle.

Valtateiden ja kaupunkiliikenteen suunnittelurahoitus:

- Valtatie 12:lla Tampereella Vaitinaron liittymäalueen kehittäminen ja investointiin valmistautuminen yhdessä Tampereen kaupungin kanssa, sisältäen eritasoliittymän. Alue on keskeinen työssäkäynti- ja läpikulkuliikenteen väylä. Lisäksi väylää kuormittaa tulevaisuudessa uusi 20 000 ihmisen Hiedanranta-asuinalue.

TURUN KAUPPAKAMARI

Varsinais-Suomea voidaan perustellusti kutsua maamme viennin veturiksi. Vuonna 2019 Varsinais-Suomen osuus Suomen koko tavaraviennistä oli 11,7 prosenttia eli toiseksi suurin heti Uudenmaan jälkeen. Varsinais-Suomesta lähtee maailmalle paljon maakunnan omaa tuotantoa ja alue toimii myös merkittävänä väylänä koko Suomen vientiyrityksille. Siksi on erityisen tärkeää, että Varsinais-Suomeen johtavat väylät ovat hyvässä kunnossa.

Varsinais-Suomessa on useita merkittäviä osaamisklustereita muun muassa meri- ja metalliteollisuudessa, koneiden, autojen ja laitteiden valmistuksessa, ICT- ja elektroniikka-alalla sekä bio- ja lääkealalla. Palvelusektorin osuus on vahvassa nousussa ja maakunnan olosuhteet tarjoavat esimerkiksi matkailun, kulttuurin ja elämystuotannon kehittämiseksi poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet. Lisäksi Varsinais-Suomessa vallitsee optimaaliset maatalouden tuotanto-olosuhteet. Osaajien ja työvoiman liikkuminen näiden ja muidenkin toimialojen tarpeisiin edellyttää monipuolisia ja toimivia yhteyksiä.

Liikenneväylien osalta Varsinais-Suomi on poikkeuksellisen kilpailukykyinen kaikkien liikennemuotojen risteyskohta. Alueella toimii kaksi vilkasta kansainvälisen liikenteen satamaa Turussa ja Naantalissa. Turun lentoasema on Helsinki-Vantaan jälkeen maamme toiseksi vilkkain kansainvälisen lentoliikenteen keskus. Turusta on raideyhteys Helsingin, Tampereen ja Uudenkaupungin suuntiin. Turun ja Helsingin välinen raideyhteys kuuluu EU:n TEN-T ydinverkkoon. Turun ja Tampereen välinen raide on osa rautateiden ydinverkkoa. Pääväylät ovat E18 Helsinkiin ja Pietariin, valtatie 9 Tampereen suuntaan ja valtatie 8 Porin suuntaan. Suomen tavaraviennin arvosta lähes 30 % tuotetaan valtatie 8:n varrella ja noin 40 % maamme viennistä kulkee länsirannikon satamien kautta. Saariston saavutettavuus on tärkeää sekä matkailulle että erityisesti rakennusteollisuudelle. Puolet Suomen betonista tulee Paraisilta, joka on maamme suuri rakennustuotokeskittymä.

Varsinais-Suomen päästöt ovat laskeneet 20 prosenttia vuodesta 2005 verrattuna koko maan 15 prosenttiin eli maakunta on hieman keskimääräistä pidemmällä päästöjen vähentämisessä. Suurin päästöosuus on edelleen tieliikenteellä, joten liikenteen kehittäminen on merkittävin keino vähentää alueen päästöjä. Merkittävimpiä tuloksia voidaan saada nopean junayhteyden rakentamisella Turun ja

Helsingin välille. Turun kauppakamarin kyselyn mukaan suuri osa esimerkiksi liike-
matkustajista olisi valmis vaihtamaan auton junayhteyteen, jos se olisi nopeampi
ja luotettavampi. Tieliikenteen parempi sujuvuus ja esimerkiksi E18 Turun kehätien
vieminen osittain maan alle parantavat myös merkittävästi päästötilannetta.

Raideyhteydet

- Nopean junayhteyden eli ns. tunnin junan rakentaminen Turusta Helsin-
kiin on alueen merkittävin saavutettavuushanke, joka luo Etelä-Suomeen
yhden yhteisen työssäkäyntialueen

Tieyhteydet

Turun kehätien parantaminen

- Turun kaupunkiseudun ja sinne saapuvat valtatie (1, 10, 9, 8) sekä Turun
ja Naantalin satamat yhdistää 30 km pituinen TEN-T Skandinavia–Väli-
meri–ydinverkkokäytävään kuuluva E18 Turun kehätie. Kehätie on monin
paikoin kuormittunut, mikä haittaa myös raskasta liikennettä.

Valtatie 9 Turku–Tampere parantaminen

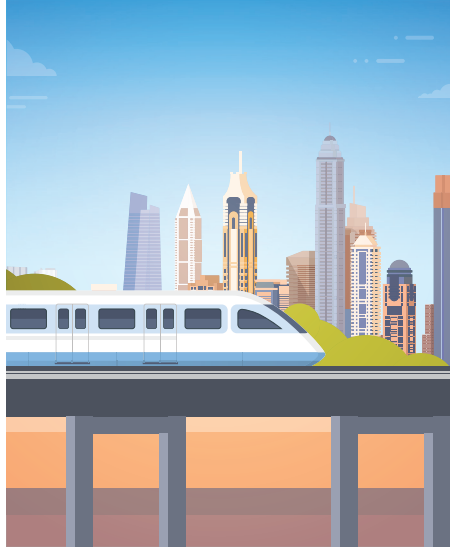
- Valtatie 9 ulottuu Turusta Tampereen ja Jyväskylän kautta Joensuuhun.
Valtatie palvelee myös Keski-Suomen yhteyksiä Varsinais-Suomeen.

Valtatie 8 Turku–Pori parantaminen

- Länsirannikon eteläsuuntaisen valtatie merkitys on keskeinen koko
Suomen logistisen järjestelmän kannalta. Tiellä on kapasiteetti- ja välitys-
kykyongelmia.

MT 180 Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen sillan uusiminen sekä Kaarinan
läntinen ohikulkutie.

- Kirjalansalmen silta ja Hessundinsalmen silta ovat Paraisilla sijaitsevan
teollisuuden ainoa kulkuyhteys mantereelle. Kaarinan läntinen ohikulkutie
ohjaa Paraisten työmatka- ja raskaan liikenteen Kaarinan keskustan ohi
valtatie 1 moottoritiele.



KESKUS- KAUPPAMARI

Keskuskauppamari, World Trade Center Helsinki,
PL 1000, Aleksanterinkatu 17, 00100 Helsinki | puh. 09 4242 6200
keskuskauppamari@chamber.fi |  @K3FIN
kauppamari.fi