



KAUPPAKAMARIEN
LIIKENNEHANKELISTAUS

2018

KAUPPAKAMARI

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	5
KAUPPAKAMARIEN LIIKENNEHANKELISTAUS 2018	7
ETELÄ-KARJALAN KAUPPAKAMARI	8
ETELÄ-POHJANMAAN KAUPPAKAMARI	10
ETELÄ-SAVON KAUPPAKAMARI	12
HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI	14
HÄMEEN KAUPPAKAMARI	15
KESKI-SUOMEN KAUPPAKAMARI	16
KUOPION ALUEEN KAUPPAKAMARI	17
KYMENLAAKSON KAUPPAKAMARI	18
LAPIN KAUPPAKAMARI	19
LÄNSI-UUDENMAAN JA RIIHIMÄEN-HYVINKÄÄN KAUPPAKAMARIT	20
OULUN KAUPPAKAMARI	22
POHJANMAAN KAUPPAKAMARI	24
POHJOIS-KARJALAN KAUPPAKAMARI	26
RAUMAN JA SATAKUNNAN KAUPPAKAMARIT	27
TAMPEREEN KAUPPAKAMARI	28
TURUN KAUPPAKAMARI	30

TAITTO:

Tanja Väkevä ja Julia Koivulanaho

LISÄTIETOJA HANKKEISTA:

Keskuskauppakamari
Asiantuntija Kaisa Saario
kaisa.saario@chamber.fi
Aleksanterinkatu 17, 00101 Helsinki
kauppakamari.fi

JOHDANTO

Koko Suomen etu on, että bruttokansantuotteemme ainesosat, raaka-aineet ja valmiiden tuotteiden kuljetusketjut liikkuvat liikenneverkossa sujuvasti ja kustannustehokkaasti. Kauppakamarien liikennehankelistauksen tavoitteena on vaikuttaa erityisesti vientireittien sujuvuuden ja kapasiteetin parantamiseen. Kauppakamarit ovat laatineet listauksen Suomen liikenneverkon korjaus- ja kehittämiskohteista. Listausta on koottu Keskuskauppakamarissa.

Liikennehankelistauksella vaikutetaan liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen kehittämiseen. Kaikkia hankkeita ei voida rahoittaa kerralla, mutta listausta on mahdollista hyödyntää sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Väylien kuntoon ja kehittämiseen pitää panostaa pitkäjänteisesti ja suunnitellusti. Tavoitteena on myös, että listausta voidaan käyttää 12-vuotisen liikenneohjelman valmistelussa ja maakuntauudistuksessa, jossa maakunnille siirtyy vastuuta tienpidosta ja liikenteen suunnittelusta.

Listausta toimii apuna liikenteen rahoituksesta päätettäessä. Listauksen tarkoituksena on tarjota tietoa päätöksenteon tueksi. Listaukseen on koottu sekä pienempiä perusväylänpidon hankkeita ja pieniä investointeja kuten risteysjärjestelyjä että kokoluokaltaan isompia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavia väylähankkeita. Myös isojen hankkeiden osia on listattu. Listausta voi näin ollen käyttää jatkossakin aina, kun liikenteen rahoituksesta päätetään.

Liikenneväylien kunnolla ja sujuvuudella on suuri merkitys alueiden ja yritysten kilpailukyvyille ja investointipäätöksille. Suomi on viennistä riippuvainen maa, jolla on pidemmät etäisyydet markkinoille kuin monella keskeisellä kilpailijamaalla. Hyvillä liikenneyhteyksillä on ainakin osittain mahdollista kompensoida etäisyyksien aiheuttamaa haittaa kilpailukyvyille.

Keskuskauppakamari ja kauppakamarit 27.8.2018



KAUPPAKAMARIEN LIIKENNEHANKELISTAUS 2018

PERUSVÄYLÄNPIDON HANKKEET JA PIENET INVESTOINNIT

(KORIN HANKKEIDEN KUSTANNUSARVIO < 20 M €)

- **Etelä-Karjala:** VT 13 Savitaipale/ Myttiömäki (11,6 M€)
- **Etelä-Pohjanmaa:** VT 3 ja VT 19 / Jalasjärven risteys, VT 19 Seinäjoki Lapua 1. vaihe 14,7 M€, 2. vaihe 6,2 M€)
- **Etelä-Savo:** Alemman tieverkon kohteet metsäteollisuuden raaka-ainehuollon turvaamiseksi
- **Häme:** VT 2 Humppila (4 M€) ja Lasi (2 M€),
- **Lappi:** Satamien kehittäminen ja Ajoksen väylän syventäminen (15 M€), Laurila-Tornio-yhteyden sähköistäminen (12-15 M€), Jäämeren radan suunnittelu

KEHITTÄMISHANKKEET JA ISOT INVESTOINNIT

(KORIN HANKKEIDEN KUSTANNUSARVIO ≥ 20 M €)

- **Etelä-Karjala:** Luumäki-Imatra – kaksoisraiteen jatko (2.vaihe), vt 13 (96,3 M€, josta 1.vaihe 36,6 M€)
- **Etelä-Pohjanmaa:** VT 19 Seinäjoki-Lapua (20,9 M€, josta 1.vaihe 14,7 M€ ja 2. vaihe 6,2 M€)
- **Etelä-Savo:** VT 5, VT 13 ja VT 14 ja Parikkala, Itärata /3 h yhteys Kuopio-Hki
- **Helsingin seutu:** Kehä IV / mt 152 (50 M€), raskaan liikenteen taukopaikat (20 M€), Kehä III Vantaankoski-Pakkala lisäkaistat (30 M€)
- **Häme:** VT 12 Uusikylä-Tillola, VT 10 kehittäminen Hämeenlinnan alueella (20 M€), Hki-Riihimäki-Tampere-radon kapasiteetin lisääminen
- **Keski-Suomi:** VT 4 Vaajakoski (138,7 M€), VT 4 Joutsa-Hartola (24,9 M€), VT 4 ja 9 Jyväskylä (95 M€)
- **Kuopion alue:** VT 5, josta VT 5 Leppävirta-Kuopio (110 M€), Itärata /3 h yhteys Kuopio-Hki
- **Kymenlaakso:** VT 15 Kotka-Kouvola (74,2 M€), HaminaKotkan sataman raideyhteyksien kehittäminen: (Kotolahden puuttuvat 5 raideparia (20 M€) ja kaksoisraide ja akselipainon nosto Kouvola satamaan), VT 6, VT 26
- **Lappi:** VT 4 Keminmaa-Rovaniemi-Sodankylä (160 M€), VT 21 Tornio-Kilpisjärvi, Palojoensuu-Hetta-Kivilompolo, Sevetin tie (160 M€),

- **Länsi-Uusimaa ja Riihimäki-Hyvinkää:** VT 25 tärkeimmät korjaus- ja kehittämiskohteet Länsi-Uudellamaalla ja Pohjois-Uudellamaalla tarkemman listauksen mukaisesti.
- **Pohjois-Karjala:** VT 9 Joensuu-Kuopio (Outokumpu-Jännevirta suunnittelu)
- **Pohjanmaa:** VT 8 Vassör-Kärklax (7 M€), VT 8 Kokkolan Eteläväylän sujuvoittaminen, josta Heinolan kohta 8,9 M€, VT 3 ohituskaistat
- **Rauma ja Satakunta:** VT 8/ Eurajoki-Luvia ohituskaistat (6 M€), Luvian eritaso (5 M€), Nästin ohituskaistat (12 M€) ja Untamala-Laitila ohituskaistat (10 M€)
- **Turku:** VT 9 Turku-Tre ohituskaistat (kolme ohitusparia, yksi pari n. 10 M€)

- **Länsi-Uusimaa ja Riihimäki-Hyvinkää:** Hanko-Hyvinkää-radon sähköistys (45,6 M€), VT 25
- **Oulu:** Raideliikenteen kokonaisuus: kaksoisraide, Oulun kolmioraide ja ratapiha, VT 4 ja 8 risteysalue Limingan kohdalla (23 M€)
- **Pohjanmaa:** Vt 8 Vaasa-Kokkola, Midway Alignment -hanke (Suomen osuus on 25 M€), raideliikenne: (Ylivieska-lisalmi-radon sähköistys (46 M€) ja lisalmen kolmioraide, Kokkolan ratapiha ja kaksoisraide satamaan (50 M€), Seinäjoki-Tre-kaksoisraide
- **Pohjois-Karjala:** VT 23 Viinijärvi-Varkaus, KT73 Joensuu-Uimaharju (Ahveninen)–Lieksa-Nurmes, Joensuun ratapiha (76,8 M€), radan kehittäminen Hki-Joensuu 3h tavoite
- **Rauma ja Satakunta:** VT 8 Tku-Pori / Eurajoen eritaso + ohitustie (20-25 M€) ja Laitilan eritaso (26 M€), VT 2/VT 8 Porin keskusta-alue (25 M€). Pidemmän aikavälin tavoitteina: 2+2 kaistat väleillä Hyvelä-Söörmarkku (40 M€), Luvia-Pori (24 M€) ja Rauma-Eurajoki (23 M€)
- **Tampere:** Junayhteyden nopeutus Oulu-Hki ml. lisäraiteet Tre-Hki, VT 3 Tre-Vaasa/ ensisijaisina Hämeenkyrön ohitus (64,5 M€) ja Jalasjärven risteys, VT 9 Tre-Orivesi
- **Turku:** Tunnin junayhteys Hki-Turku, Turun kehätien parantaminen, VT 9 Lieto-Aura (30 M€), VT 8 Eurajoen kohta Satakunnassa (20-25 M€) ja Laitilan kohdalla, VT 8 ja kt 43 liittymä (25-30 M€), Kirjalasalmen sillan korvaaminen (n.50 M€), Kaarinan läntinen ohikulkutie 40 M€ + suunnittelu 1,2 M€)

ETELÄ-KARJALAN KAUPPAKAMARI

I. KAKSOISRAIDE LUUMÄKI-IMATRA-VALTAKUNNAN RAJA VAIHEITTAIN

Kaksoisraide Luumäeltä Imatran rajanylityspaikalle asti avaisi yrityksille uuden, edullisemmän vientiä ja tuontia palvelevan reitin Venäjälle, kun Imatran rajanylityspaikka avattaisiin kansainväliselle raideliikenteelle. Henkilöliikenteessä kaksoisraide mahdollistaisi nopeat 200 km/h junayhteydet Helsinki–Imatra -välillä, mikä lyhentäisi matka-aikoja Lappeenrannan ja Imatran ohella myös Joensuuhun ja Savonlinnaan. Tavoitteena on, että kaksoisraide rakennettaisiin rajalle saakka ja se olisi osa TEN-T ydinverkkokäytävää.

1. vaiheen rahoituksesta on päätetty. Tähän sisältyvät: investointirahoitus 165 milj. euroa kaksoisraidehankkeen 1. vaiheen toteuttamiseen (kaksoisraide Imatra–Joutseno ja raideyhteyden parantaminen välillä Joutseno–Luumäki) ja korjausvelkarahoitus 24 milj. euroa Saimaan kanavasillan, Pontuksen sillan ja Mansikkakosken sillan uusimiseen.

Ensisijaiset kohteet 2. vaiheessa:

- Kaksoisraidehankkeen 2. vaihe Joutseno-Lappeenranta-Luumäki
- Rajalle (Imatra-Imatrankosken asema-Pelkolan ratapiha/rajanylityspaikka) johtavan kaksoisraideyhteyden ja kolmioraitteen ratasuunnittelun aloittaminen ja toteuttamisen rahoituksen turvaaminen
- Raideyhteyden kansainvälistämisen toteuttavat infra- ja laitoimenpiteet ja rahoituksen saaminen niihin. Infra- ja laitoimenpiteet ovat ehdolla ENI SEFR CBC-ohjelmaan.



Kartta: <http://www.ekarjala.fi>

2. VALTATIE 13

Valtatie 13 on merkittävä luoteis-kaakkoissuuntainen poikittainen tieyhteys Kokkolasta Jyväskylän ja Mikkelin kautta Lappeenrantaan sekä edelleen itärajan Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikoille. Lisäksi tiellä on suuri merkitys sen varrella sijaitsevien kuntien elinvoimaisuudelle sekä alueen yritysten toiminnalle ja kilpailukyvyille. Tie on tärkeä myös HaminaKotkan satamaan suuntautuvien vientikuljetusten reittinä.

Koko hankkeen kustannusennuste on 96,3 miljoonaa euroa (MAKU 2010; 130). Ensimmäisen rakennusvaiheen kustannusennuste on 36,6 miljoonaa euroa, josta Myttiönmäen kohteen kustannusarvio on 11,6 miljoonaa euroa.

Ensisijainen kohde:

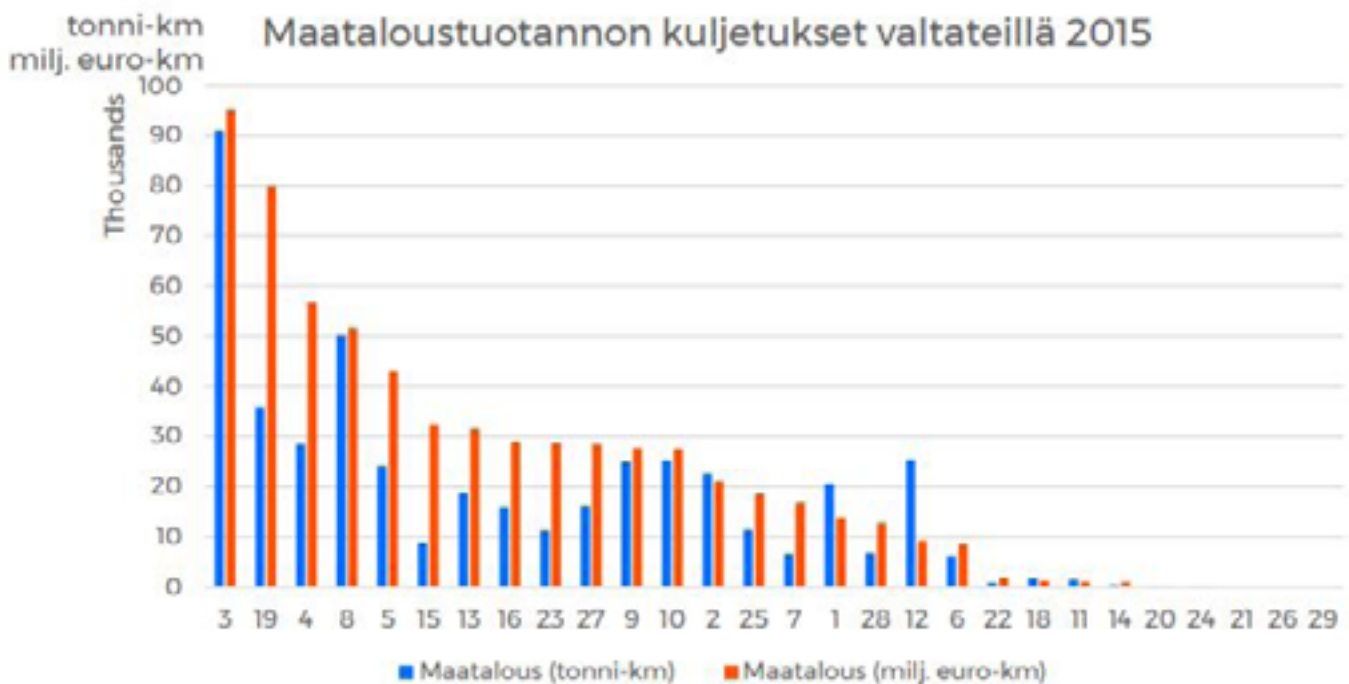
- Savitaipaleen Myttiönmäen liikenneturvallisuuden parantamiseksi tietä oikaistaan ja lisätään keskikaiteelliset ohi-tuskaistat (kustannusarvio 11,6 milj. euroa, suunnitelmavalmiuden puolesta heti käynnistettävissä)

ETELÄ-POHJANMAAN KAUPPAKAMARI

I. VALTATIE 3:N JA VALTATIE 19:N RISTEYS JALASJÄRVELLÄ

Nykyisin T-risteys, jossa Seinäjoen suunnalta VT 19 pitkin VT 3:lle kääntyville on kärkikolmio (aiemmin Stop-merkki, joka suuresti haittasi raskaan liikenteen matkantekoa, erityisesti talvisin). Risteyksestä teetettiin selvitys, jossa tarkasteltiin kustannuksia ja hyötyjä, ja pelkästään tällä yhden liikennemerkin vaihdolla saatiin jo parannusta tilanteeseen. Kärkikolmion laittaminen VT 3:lle Vaasan suunnasta risteykseen tulijoille olisi liikennevirtojen näkökulmasta ollut järkevämpää ja edelleen parantanut kokonaisuutta.

Risteykseen on suunnitteilla ns. trumpettiliittymä tai vaihtoehtoisesti kiertoliittymä. Suunnitelman mukaisesti Seinäjoen suunnasta (VT 19) risteykseen tuleva, etelän suuntaan jatkava liikenne ohjataan oikealle erkanemiskaistaan, joka alittaa VT 3:n ja liittyy siihen kiihdytyskaistan kautta. Näin tuo nykyinen kärkikolmio saadaan ohitettua eikä rekkojen tarvitse jarrutella ja varautua väistämään VT 3:n liikennettä (toki väistävät liittyessään siihen alituksen jälkeen). Tämä suunnitelma on selvä parannus aiempaan tilanteeseen.



Kaaviossa on kuvattu maataloustuotannon kuljetusten volyyymia ja arvoa valtateillä. Kaaviosta erottuvat valtatie 3 ja 19. Molempia teitä käyttävät kuitenkin useat toimialat. Lähde: Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset 2015. Elinkeinoelämän kuljetukset tieverkolla – volyyymi- ja arvoanalyysi (julk. WSP Finland 2017) osoitteessa kauppakamari.fi

2. VALTATIE 19 VÄLILLÄ SEINÄJOKI-LAPUA

Erittäin tukkoinen väylä, nopeusrajoitus ympäri vuoden 80 km/h. Tiellä on runsaasti raskasta liikennettä, työmatkaliikennettä, mopoautoja ja maatalouskalustoa (keväisin ja syksyisin). Ei ohituskaistoja, vaikka tien nykyinenkin leveys sellaiset ainakin joihinkin kohtiin mahdollistaisi.

Minimivaatimus olisi riittävien, keskikaiteellisten ohituskaistojen toteuttaminen riittävän moneen kohtaan. Pidemmän aikavälin tavoitteena on koko välin muuttaminen nelikaistaiseksi moottoriliikennetieksi (mopoautot ja traktorit/puimurit rinnakkaisteille, joita kyllä löytyy kaksin kappalein jo nyt). Tieosuuden liikennemäärät ovat aamu- ja ilta-päiväruuhkassa lähes 15 000 ajoneuvoa/h eli periaatteessa enemmän kuin Vaasan moottoritillä. Keskimääräinen vuorokausiliikenne Seinäjoki-Lapua -välillä on 8200–14400 ajoneuvoa/vrk. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä. Raskaan liikenteen määrä on 1000–1300 ajoneuvoa/vrk.

VT 19 Seinäjoki-Lapua -hankkeen kustannusarvio on 20,9 miljoonaa euroa. MAKU-indeksi 130, 2010=100 (1. vaihe 14,7 M€ ja 2. vaihe 6,2 M€). Ensimmäisen vaiheen hyöty-kustannussuhde on 2,1 ja koko hankkeen H/K = 2,6 eli hanke on hyvin kannattava (suunnittelukohteen tietojen ja h/k-lukujen päivitys 2018, suunnittelukohde 1/2018, www.ely-keskus.fi).

ETELÄ-SAVON KAUPPAKAMARI

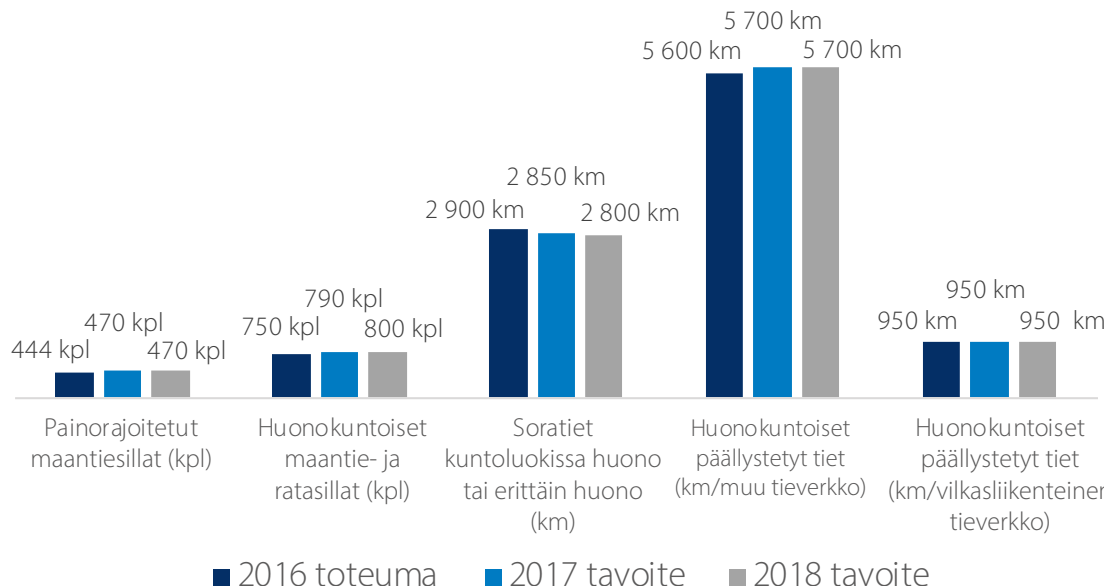
Tieliikenne:

I. VIITOSTIELLE YMPÄRIVUOTINEN JA YHTENÄINEN 100 KM/H JA ALEMMAN TIEVERKON KORJAUSVELAN VÄHENTÄMINEN

- VT 5 eli viitostie on Suomen toiseksi pisin valtatie, joka halkoo Suomea pohjois-eteläsuunnassa ja on tärkeä niin teollisuudelle kuin matkailulle ja työpaikkapendelöinnille.
- Viitostien tavoitepalvelutaso: ympärivuotinen ja yhtenäinen 100 km/h. Tavoitteen saavuttamiseksi Viitostie ry selvittää yhteistyössä alueen kuntien kanssa rahoituskokonaisuutta valmisteilla olevaa valtion valtakunnallista 12-vuotissuunnitelmaa varten
- Viitostie välillä Mikkeli-Juva sai rahoituspäätöksen 2016 kehysriihessä ja rakentaminen alkoi vuonna 2018. Mikkelin eteläpuoliset 80 km/h osuudet pitää saada myös korjattua. Maakunnan ulkopuolelta ensisijaisen tärkeä on Leppävirta-Kuopio välin parantaminen

METSÄTEOLLISUUDEN RAAKA-AINEHUOLLON TURVAAMISEN VAATIMAT TOIMENPITEET. ALEMMAN TIEVERKON KUNNON PARANTAMINEN JA KORJAUSVELAN VÄHENTÄMINEN.

Väylien kunto valtion talousarvioesitysten lukujen valossa



Kaavio: Keskuskauppakamari, Kaisa Saario

2. VALTATIE 13

- VT 13 on Kokkolasta Jyväskylän ja Mikkelin kautta Nuijamaan raja-asemalle johtava valtatie
- Liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden vaatimat korjaustoimet

3. VALTATIE 14 JA PARIKKALAN RAJANYLITYSPAIKAN AVAAMINEN KANSAINVÄLISELLE LIIKENTEELLE

- VT 14 on itä-länsisuuntainen Saimaan vesistön halkova Juvalta Savonlinnan kautta Parikkalaan johtava valtatie.
- Liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden vaatimat korjaustoimenpiteet
- Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistäminen ja kehittäminen (ml. siihen liittyvä Suomen puolen liikenneinfrastruktuuri). Venäjän puolella Pietari-Petroskoi -valtatie rakentaminen yhdessä perusparannetun yhdystien kanssa lyhentää matkaa Pietariin ja Petroskoihin Etelä-Savosta, Pohjois-Savosta ja Keski-Suomesta. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että Suomi on valmis avaamaan rajanylityspaikan kansainväliselle liikenteelle. Venäjä on jo ilmoittanut olevansa valmis avaamaan rajanylityspaikan kansainväliselle liikenteelle. Rajanylityspaikan kehittäminen ja avaaminen kansainväliselle liikenteelle on yrityksille tärkeää, koska matkan lyhentyminen vähentää kuljetuskustannuksia ja vähentää ympäristöhaittoja.

Raideliikenne:

1. 3H JUNAYHTEYS KUOPIOSTA JA JOENSUUSTA HELSINKIIN

- Itä-Suomen elinkeinoelämän intressissä on selvittää nk. itäradan (yhteys Helsingistä Pietariin Porvoon ja Kouvolan kautta) edut Itä-Suomen saavutettavuuden kannalta. Itäradan ideana on se, että rakentamalla uusi itärata (112 km) saavutetaan kaksi tärkeää päämäärää yhdellä kertaa: Savon ja Karjalan ratojen junayhteys Helsinkiin nopeutuu tuntuvasti ja samalla koko Itä-Suomi Kainuuta myöten pääsee yhdellä vaihdolla myös nopeasti Pietariin ja päinvastoin. Savon kannalta merkitys olisi suuri. (Itä-Suomen alueiden ja elinkeinoelämän kannanotto liikenne- ja viestintäministerille 16.4.2018).

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Prioriteetit tavaraliikenteen näkökulmasta:

1. KESKI-UUDENMAAN LOGISTIIKAN POIKITTAISYHTEYS/ KEHÄ IV (MT 152)

- Logistiikan painopiste on siirtymässä Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Keski-Uudelta maalta puuttuvat selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella, mikä aiheuttaa ongelmia valtakunnalliselle raskaalle liikenteelle. Poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Kehä IV -linjaus tukee lentokentän pohjoispuolisten alueiden maankäytön kehittämistä, parantaa Keski-Uudenmaan poikittaisia yhteyksiä myös henkilöliikenteen kannalta ja vähentää Hyrylän keskustan läpiajoa valtatie 3 suuntaan. Kehä IV toimii myös rinnakkaisena vaihtoehtoisena yhteytenä kuormittuneelle Kehä III:n keskiosalle.
- Uusi tieyhteys Klaukkalan tulevan ohikulkutien ja Hämeenlinnanväylän (VT 3) liittymästä Koivukylän-väylälle (mt 152). Alustava kustannusennuste 50 M€.

2. RASKAAN LIIKENTEEN TAUKOPAIKAT

- Raskaan liikenteen kuljettajien on noudatettava ajo- ja lepoaika-asetusta, ja lain noudattaminen edellyttää riittävää ja turvallista taukopaikkaverkostoa. Uudellamaalla (erityisesti pääkaupunkiseudulla) ei kuitenkaan ole riittävästi taukopaikkoja. Erityisesti ympärivuorokautisia palveluja tarjoavat paikat ovat ylikuormitettuja. Lähitulevaisuudessa uusien levähdysalueiden tarvetta lisää huomattavasti raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuuksien poistuminen Länsisatamasta.
- Hankkeessa toteutetaan puuttuvat palvelualueet VT 3:lle, VT 4:lle sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöön (Kehä III) ja myöhemmin VT 1:lle. Kustannusarvio 20 M€.

3. KEHÄ III:N TOIMIVUUS/LISÄKAISTAT VÄLILLÄ VANTAANKOSKI-PAKKALA

- Kehä III on osa E18-tietä ja Suomen vilkkainta itä-länsisuuntaista kuljetusreittiä. Tie on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys sekä Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III:n varrella on syntynyt merkittäviä logistiikka-alueita, ja maankäyttö sen varrella lisääntyy voimakkaasti myös tulevaisuudessa. Vantaankoski-Pakkala -tiejakso ruuhkautuu jo nykyisin pahoin erityisesti iltpäiväliikenteessä. Ruuhkautuminen aiheuttaa merkittävää haittaa tiejakson erittäin vilkkaalle tavaraliikenteelle. Hankkeessa rakennetaan kolmannet kaistat nykyisille 2+2 -kaistaisille osuuksille välillä Tuupakka-Pakkala.
- Kustannusarvio 30 M€.



Kuva: Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet. Hankekortti 17.4.2018.

HÄMEEN KAUPPAKAMARI

Päijät-Häme:

1. VALTATIE 12 UUSIKYLÄ-TILLOLA

Hollolan ja Lahden kautta Kouvolaan kulkeva valtatie 12 yhdistää itä-länsisuuntaisena päätieyhteytenä läntisen Suomen Kymenlaaksoon ja sitä kautta jatkoyhteyksineen myös Pietariin. Yhteys on merkittävä kuljetusreitti itärajan rajanylityspaikalle. Valtatie 12 ei täytä päätien palvelusvaatimuksia, vaikka Lahden eteläisen kehätien rakentaminen poistaa merkittäviä palvelusopuutteita Lahden kohdalla ja parantaa kuljetusten sujuvuutta. Kehätien valmistuminen siirtää kuitenkin raskaan liikenteen pullonkaulaa välille Uusikylä-Tillola. Kiireellisin on Kausalan liittymä. Tavoitteena on nostaa Uusikylä-Tillola välillä raskaan liikenteen keskinopeuksia ja alentaa onnettomuusriskiä.

Kanta-Häme:

1. VALTATIEN 2 HELSINKI-FORSSA-PORI PALVELUTASON PARANTAMINEN VAIHEITTAIN.

- VT 2 akuutit parannustoimet Humppilassa (4 M€) ja Lasin yritysalueen liittymäjärjestelyt (2M€)

2. VALTATIEN 10 KEHITTÄMINEN KAUPUNKIMAISENA PÄÄVÄYLÄNÄ HÄMEENLINNAN KANTAKAUPUNGIN ALUEELLA

- Hankkeen kokonaiskustannukset yhteensä 20 M€.

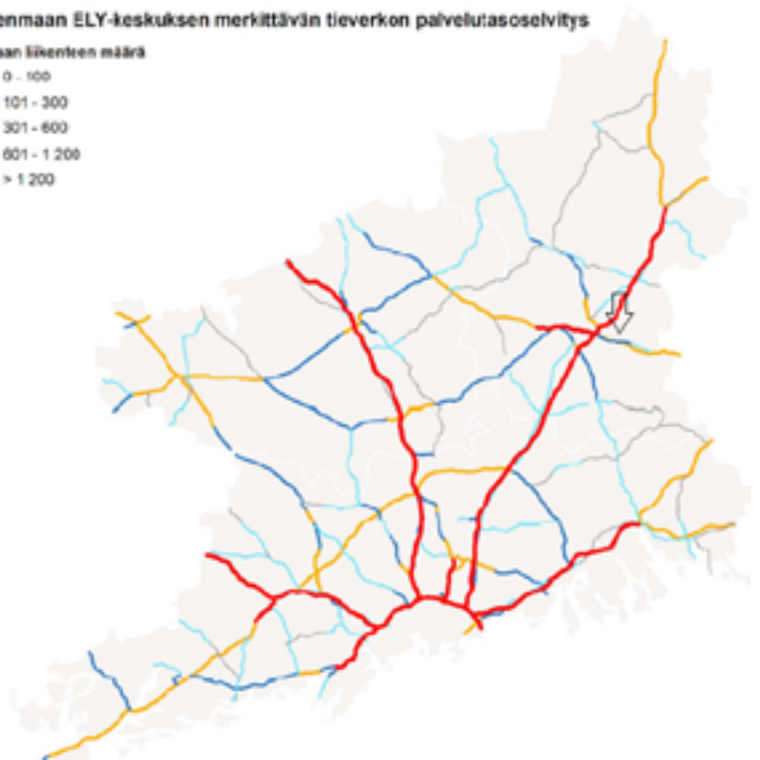
3. HELSINKI - RIIHIMÄKI - TAMPERE -RADAN KAPASITEETIN LISÄÄMINEN

- Helsinki-Riihimäki rataosan parantamisen 2. vaihe (n. 200 M€).
- Riihimäki-Tampere rataosan 3. raiteen yleissuunnitelman laatiminen
- Helsinki-Riihimäki 2. vaiheen ratasuunnittelu valmistui syyskuussa 2017. Hankkeen rakentaminen alkaa aikaisintaan vuonna 2019 ja se kestää 4–5 vuotta.
- Riihimäki-Tampere välillä tarveselvitys valmistui vuoden 2018 alussa. Siinä määritetään lähitulevaisuuden akuutit parantamistoimenpiteet. Tavoitteena kolmannen raiteen yleissuunnitelman käynnistäminen vuonna 2019.

Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelusoselvitys

Raskaan liikenteen määrä

—	0 - 100
—	101 - 300
—	301 - 600
—	601 - 1 200
—	> 1 200



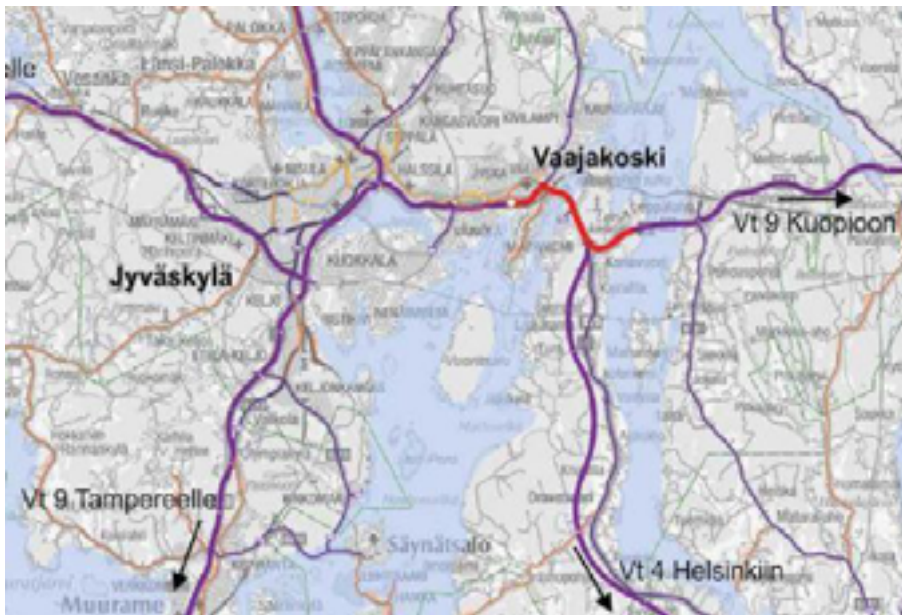
Lähde: Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelusoselvitys. (VT 12 Lahti- Kouvola -valtatie osuus Uusikylä-Tillola välillä merkitty nuolella.)

KESKI-SUOMEN KAUPPAKAMARI

I. VALTATIE 4 VAAJAKOSKEN KOHDALLA

Hankkeen kustannusarvio on 138,7 M€.

- Säännöllisesti ruuhkautuva osuus: liikenne ruuhkautuu ajoittain pitkiksi jonoiksi
- Aiheuttaa merkittäviä ongelmia kuljetusten toimivuudelle. Kärsijöinä ovat elinkeinoelämän kuljetukset, lyhyt- ja pitkämatkainen bussiliikenne, työmatkaliikenne sekä Jyväskylän ohittava pitkämatkainen liikenne.
- Tien ruuhkaisuus häiritsee maankäytön- ja elinkeinoelämän kehittämistä alueella.
- Onnettomuusriski on koholla jonoutumisen ja vaarallisten liittymien vuoksi.



2. VALTATIE 4 JOUTSA – HARTOLA (HARTOLA-ORAVAKIVENSALMI)

Hankkeen kustannusarvio on 24,9 M€. Väli Hartola-Oravakivensalmi on jatkoa Lusi-Hartola parantamishankkeelle ja toteuttamatta jäänyt osahanke välillä Lusi-Vaajakoski. Parannettava tieosuus on pituudeltaan 12 km.

- Maakunnan ulkopuolelta tärkeä osuus valtatieen toimivuus kokonaisuutena huomioiden
- Poikkeaa standardiltaan muusta kokonaisuudesta: ei täytä nykyohjeiden vaatimuksia ja sen liikenneturvallisuusolosuhteet eivät ole valtateiden edellyttämällä tasolla.

3. VALTATIE 4 JA 9 JYVÄSKYLÄN KOHDALLA

Hankkeen kustannusarvio 95 M€.

- Kasvavan kaupungin keskustan tuntumaan sijoittuva hanke, jolla on merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia sekä paikallisesti että valtakunnallisesti.
- Onnettomuusaste ja -tiheys ovat huomattavasti suurempia kuin valtateilla, moottoriliikenneteilla ja 2-ajorataisilla teillä keskimäärin.
- Tukee Jyväskylän kaupungin maankäytön kehittämistä ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

KUOPION ALUEEN KAUPPAKAMARI

1. VIITOSTIELLE YMPÄRIVUOTINEN JA YHTENÄINEN 100 KM/H

- Viitostien tavoitepalvelutaso: ympärivuotinen ja yhtenäinen 100 km/h.
- Viitostie välillä Mikkeli-Juva sai rahoituspäätöksen 2016 kehysriihessä.
- Tämän jälkeen kriittisin parannustarve on Leppävirta-Kuopio -välillä.

Leppävirta–Kuopio -hanke on välttämätön itäsuomalaisen elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi ja luo yrityksille uusia kehittymismahdollisuuksia. Hanke parantaa merkittävästi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, jolloin mm. tavaraliikenteen toimintavarmuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat. Leppävirta–Kuopio -väli muodostaa merkittävimmän pullonkaulan Viitostiellä, jota liikennöi vilkkaasti sekä raskas- että henkilöliikenne. Sujuva ja turvallinen Viitostie on välttämätön paitsi teollisuuden ja palveluiden kuljetuksille, myös Itä-Suomen kasvavalle matkailulle.

Nykyisellään tiejakso on liikenteen määrään suhteutettuna liian kapea, mäkinen ja mutkainen. Tiellä on alhainen nopeusrajoitus. Erityisesti taajamissa on useita vaarallisia tasoliittymiä.

Leppävirralta Palokankaalle tietä parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan muun muassa rakentamalla kolme keskikaiteellista ohituskaistaa ja poistamalla kaikki tasoliittymät. Palokankaalta Humalajoelle nykyiselle moottoritielelle tie rakennetaan nelikaistaisena kokonaan uuteen maastokäytävään. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on n. 110 miljoonaa euroa.

2. 3H JUNAYHTEYS KUOPIOSTA JA JOENSUUSTA HELSINKIIN

Itä-Suomen elinkeinoelämän intressissä on selvittää nk. itäradan (yhteys Helsingistä Pietariin Porvoon ja Kouvolan kautta) edut Itä-Suomen saavutettavuuden kannalta. Itäradan ideana on se, että rakentamalla uusi itärata (112 km) saavutetaan kaksi tärkeää päämäärää yhdellä kertaa: Savon ja Karjalan ratojen junayhteys Helsinkiin nopeutuu tuntuvasti ja samalla koko Itä-Suomi Kainuuta myöten pääsee yhdellä vaihdolla myös nopeasti Pietariin ja päinvastoin. Savon kannalta merkitys olisi suuri. (Itä-Suomen alueiden ja elinkeinoelämän kannanotto liikenne- ja viestintäministerille 16.4.2018).



Lähde:
Liikennevirasto

KYMENLAAKSON KAUPPAKAMARI

1. MAANTIELIIKENTEESSÄ VALTATIE 15 (KOTKA-KOUVOLA)

Valtatie 15 on Kymenlaakson tärkein etelä-pohjoissuuntainen pääväylä, jota kautta kulkee tavara- ja rahtiliikenne HaminaKotkan satamiin Pohjois-Kymenlaakson tehtailta sekä Itä- ja Keski-Suomen teollisuuslaitoksista. Suurteollisuuden (metsä-, kemia-, elintarviketeollisuus) käyttämän tien liikennemäärät ovat suuret ja sillä tapahtuu paljon onnettomuuksia. Satamaliikenteen toimivuus on erittäin tärkeää elinkeinoelämälle. Tiellä on suuri työmatkaliikenteen kuormitus. Lisäksi sairaskuljetusten määrä tiellä on jo lisääntynyt, kun terveydenhuollon palveluja on keskitetty Kotkassa sijaitsevaan Kymenlaakson keskussairaalaan.

Hankkeen ensivaiheen kustannusennuste on 74,2 miljoonaa euroa. Väylälle osoitettiin vuonna 2016 liikenteen korjausvelkamäärärahoista 6,1 miljoonaa euroa Keltakankaan eritasoliittymän rakentamiseen.

2. HAMINAKOTKAN SATAMAN RAIDEYHTEYKSIEN KEHITTÄMINEN

HaminaKotkan satama on Suomen suurin vientisatama, jonka läpi kulki 14,7 milj. tonnia tavaraa vuonna 2017. Vuoden 2018 arvio on 17 milj. tonnia. HaminaKotkassa on sekä Suomen liikennettä että transitoa Venäjälle ja Venäjältä.

- Kotolahden ratapihan loppuun saattaminen (5 puuttuvaa raideparia). Puuttuvien raideparien kustannusarvio on noin 20 miljoonaa euroa. Hanke on tärkeä, koska välillä Venäjältä tulevia ylipitkiä junia joudutaan pilkkomaan ja siirtelemään ja ylimääräiset siirtelyt aiheuttavat viiveitä. Vilkkaan ratapihan kapasiteettia pitäisi priorisoida varsinkin, kun liikennemäärät ovat kasvussa ja sahatavaraa siirtyy yhä enemmän kiskoille.
- Kaksoisraide Kouvolaan ja kiskojen akselipainon nostaminen 22,5 tonnista 25 tonniin lisäksi ratayhteyden välityskykyä.

3. VALTATIE 6:N PARANTAMINEN

Väylä on merkittävä yhteys pohjois-etelä -suunnassa sekä Nuijamaan kautta itärajan ylittävälle henkilöauto- ja raskaalle liikenteelle. Etenkin raskaan liikenteen kuormitus on alimitoitettu ja osin heittoiselle tierakenteelle huomattava. Väylän huonokuntoisuus lisää kuljetuskustannuksia. Väylä on osa erikoiskuljetusten verkkoa. VT 6:n parantaminen Kouvolan kohdalla (Hevossuo-Tykkimäki) on tärkeää Kaakkois-Suomen elinkeinoelämälle ja ulkomaankaupalle. Parannustoimiin lukeutuu risteysjärjestelyjen ja siltakorjausten lisäksi valtatie muuttaminen osin moottoritieksi, osin keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Taavetti-Lappeenranta -väli valmistui vuonna 2017.

4. VALTATIE 26:N PARANTAMINEN

Hamina-Taavetti välinen VT26-väylä on maakuntamme toinen pohjois-etelä -suuntainen raskaan liikenteen väylä. Sai 6/16 3,4 M€:n alkurahoituksen ohituskaistojen rakentamiseen.



Kuva Mussalon satamasta. Ulkomaankaupan toimintaedellytysten kannalta kauppakamari pitää tärkeänä myös merenkulun väylämaksujen poistamista.

LAPIN KAUPPAKAMARI

1. LAPIN SATAMIEN KEHITTÄMINEN SEKÄ AJOKSEN VÄYLÄN SYVENTÄMINEN KAIVOSTEOLLISUUDEN TARPEIDEN MUKAISESTI.

Hankkeen kustannusarvio on n. 15 M€.

- Kemin ja Tornion satamien tavaraliikenteen yhteisvolyymi on n. 5 milj. tonnia. Ajoksen/Lapin syväsataman kehittäminen vastaamaan nykyisiä ja tulevia kuljetuksia (kaivoskuljetukset, biodieseltehdas, tuulivoimakuljetukset, merihiekan nosto) sekä Stora Enso Veitsiluoto Oy:n ja Metsä Groupin Kemin tehtaiden kilpailukyvyn parantamiseksi. Varastokenttien, laitureiden ja raiteistojen laajentaminen sekä satama-altaan syventäminen minimissään 12 metriin. Lisäksi väylän syventäminen 12 metriin Tornion Röyttän satamaan parantamaan Outokummun terästehtaan kilpailukykyä. Oulun syväväylän rakentamisen yhteydessä hanke on kustannuksiltaan edullinen, koska Oulun väylä kiertää pohjoisen kautta lin tasolle ja sieltä edelleen etelään. Kustannusarvio n. 15 m€.

2. LAURILA-TORNIO -YHTEYDEN SÄHKÖISTÄMINEN JA RAUTATIEYHTEISTYÖ RUOTSIN KANSSA

Sähköistämisen kustannusarvio on 12–15 M€.

- Laurila-Tornio radan sähköistäminen (24 km) mahdollistaisi tavaraliikenteen lisäksi rautatiehenkilöliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä. Ratayhteys parantaa oleellisesti asiointiyhteyksiä Perämerenkaarella sekä Lapin matkailuyhteyksiä. Sähköistetty ratayhteys luo Suomen elinkeinoelämälle uuden vaihtoehdoisen väylän Eurooppaan.

3. VT 4 KUNNOSTAMISEN JATKAMINEN KEMINMAA – ROVANIEMI – SODANKYLÄ

Hankkeen kustannusarvio on 160 M€.

- Valtatie 4 on pohjois-eteläsuuntainen Suomen valtasuoni. Tiejyhteyden merkitys korostuu erityisesti tavaraliikenteen kuljetusreitillä, ja tiellä onkin poikkeuksellisen runsaasti raskasta ja pitkämatkaista liikennettä. Tien parantamisella edistetään liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja kuljetusten toimintavarmuutta.

4. VT 21 TORNIO-KILPISJÄRVI, PALOJOENSUU-HETTA-KIVILOMPOLO, SEVETIN TIE

Hankkeen kustannusarvio on 160 M€.

- Norjaan johtavien tieyhteyksien parantaminen sekä Lapin kansainvälisten tieyhteyksien kehittäminen. VT 21 kuuluu Eurooppateiden verkkoon. VT 21 on Suomen tärkein tieyhteys Norjaan. Tiellä on merkittäviä kuljetusvirtoja mm. Norjan kalakuljetuksia.

Näiden ohella liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden kannalta erittäin tärkeää on talvikunnossapidon tehokkuuden ja laadun kehittäminen sekä talvikunnossapitokriteerien kehittäminen.

5. JÄÄMEREN RADAN SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN

LÄNSI-UUDENMAAN JA RIIHIMÄEN-HYVINKÄÄN KAUPPAKAMARIT

I. HANKO-HYVINKÄÄ -RADAN SÄHKÖISTYKSEN EDISTÄMINEN

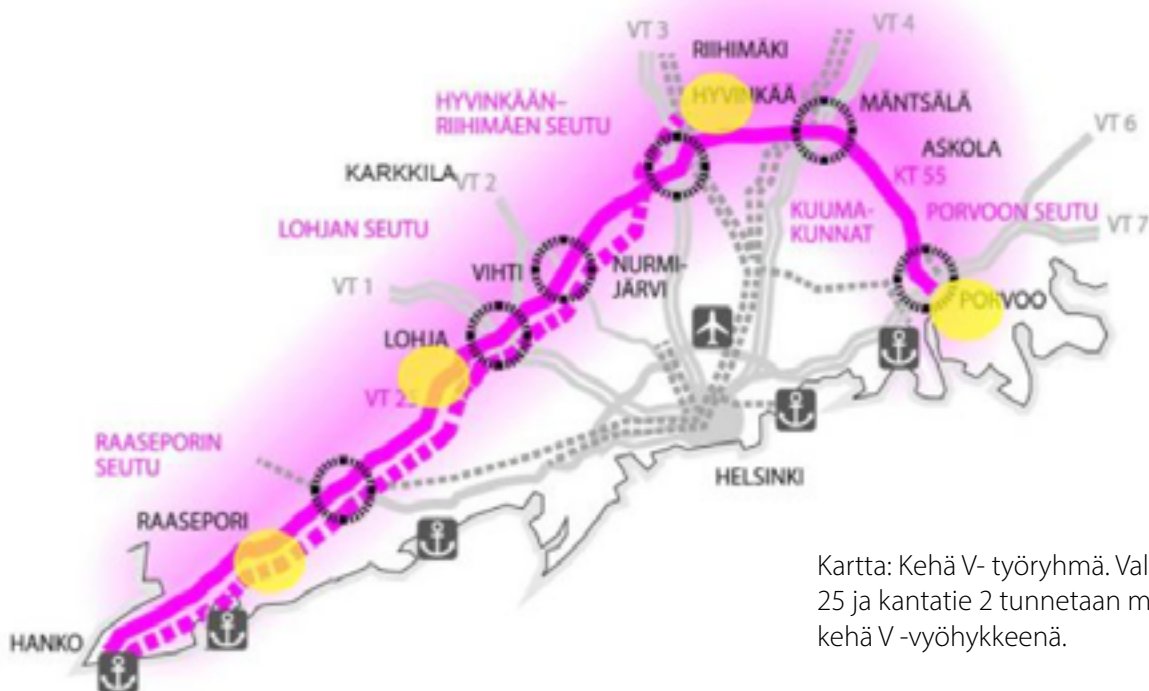
Hanke sisältää Hanko-Hyvinkää-radana, Hangon satamaradan, Kirkniemen tuotantolaitoksen pistoraitteen sekä Lappohjan satamaraitteen sähköistämisen. Hankkeen kustannusarvio on 45,6 M€ MAKU 130 (2010=100) ja hyöty-kustannussuhde 0,87. Sähköistettävää raidetta on yhteensä 165 kilometriä. (Hyvinkää-Hanko-radana sähköistys, suunnittelu-kohde 10/2017)

Sähköistäminen korvaa merkittävän dieselvetosuorituksen kuljetuksissa ja vähentää siten logistiikan aiheuttamia päästöjä ja samalla parantaa vientiyritysten kilpailukykyä. Riihimäen ratapihalla tapahtuvat vaihdot dieselvetureihin poistuvat, jolloin kuljetusten nopeus, tehokkuus ja laatu paranevat ja rahtikustannukset vähenevät. Hangon sataman kautta tapahtuvat kuljetukset ovat kasvaneet 34 prosenttia 2015–2017. Tämä on lisännyt raskasta liikennettä tieverkostolla. Osa kasvusta on siirrettävissä rautateille. Tämä vähentää raskaan liikenteen päästöjä vielä lisää.

- Radan tärkeimpiä kuljetuksia ovat paperin, sellun ja metallin kuljetukset. Lisäksi rataosalla on raakapuukuljetuksia. Radan kokonaiskuljetusmäärä vuonna 2016 oli 1,46 miljoonaa tonnia. Kuljetustonneista 52 prosenttia on metsäteollisuuden tuotteita, 28 prosenttia raakapuuta, 21 prosenttia metalliteollisuuden tuotteita ja 0,1 prosenttia muita tuotteita.

2. KEHÄ V:N ELI VT 25:N TURVALLISUUDEN, SUJUVUUDEN JA KUNNON PARANTAMINEN.

Hangon ja Inkoon satamiin johtava valtatie 25 on koko Suomen vientiteollisuudelle ja kaupalle keskeinen raskaan liikenteen väylä. Liikenteen sujuvuus, turvallisuus sekä tehokkuus vaikuttaa merkittävästi elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Liikenne on tänä päivänä erittäin vilkas ja ruuhkautunut, raskaan liikenteen kasvu Hangon ja Inkoon satamiin on ollut merkittävää. Valtatien nopeusrajoituksia on laskettu liikennemäärien kasvun vuoksi. Erityisesti valtatiellä olevat hitaat ja vaaralliset, osittain valo-ohjatut risteykset lisäävät tieosuuksien ruuhkaa ja nostavat kuljetuskustannuksia. Yritykset pitävät valtatie 25:n vaikutusalueita kiinnostavana sijoittumispaikkana erittäin hyvän logistisen sijainnin vuoksi, mutta valtatie 25:n läpäisykyky, eli liikenteen sujuvuus ja turvallisuus vaikuttaa kaupunkien kaavoitukseen ja hidastaa elinkeinoelämän kasvua.



Kartta: Kehä V- työryhmä. Valtatie 25 ja kantatie 2 tunnetaan myös kehä V -vyöhykkeenä.

Tärkeimmät korjaus- ja kehittämiskohteet kohteet VT 25:llä ovat:

Länsi-Uudellamaalla:

- Karjaan Meltolan –hankkeen jatkaminen ja mutkien oikaisu (n.10 M€)
- Keskikaideosuus Karjaan ja Tammisaaren välillä ja Mustion ja Lohjan välillä (n. 13,5 M€)
- Eritasoristeykset Österbyhyn Tammisaareen ja Shellin ja Malmkullan risteysiin Karjaalla
- Nummelan valo-ohjattujen risteysien muuttaminen eritasoliittymiksi (Asematie ja Vihdintie)

Pohjois-Uudellamaalla (Hyvinkään kohdalla):

- Jokelantien (mt 1421) liittymä (ramppi)
- Kalevankadun liittymän muuttaminen eritasoliittymäksi
- Hämeenlinnantien (mt 130) liittymä (ramppi); Kallionopon raskaan liikenteen sujuva yhteys moottori-tielle
- VT 3 rampit
- Kaltevantien / Tervämäentien (mt 11491) liittymä; liittymän porrastus kahdeksi T-liittymäksi
- Ridasjärven tien risteys

OULUN KAUPPAKAMARI

Tärkeimmät liikenteen kehittämiskohteet Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa.

I. RAIDELIIKENTEEN KOKONAISUUS: KAKSOISRAIDE, OULUN KOLMIORAIDE JA RATAPIHA

- Liminka-Oulu kaksoisraide ja Oulun kolmioraide mahdollistavat elinkeinoelämälle tärkeitä, mahdollisimman häiriöttömät kuljetukset satamaan.
- Kaksoisraide Ylivieska-Oulu, erityisesti Liminka-Oulu välille, lyhentäisi matkustusaikaa merkittävästi ja vähentäisi liikenteen häiriöistä johtuvia ketjuuntuvia aikataulupoikkeamia.
- Kolmioraide mahdollistaa junaliikenteen Kainuun radalta suoraan pääradalle etelän suuntaan ilman käyntiä ratapihalla ja siihen liittyvää operointia.
- Ratapihojen kehittäminen tavara- ja henkilöliikenne huomioiden. Investointi tukisi alueen kasvuodotuksia matkailussa sekä kaivos- ja biotaloudessa.



Kaavio: Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2017. Liikennevirasto.

2. VALTATEIDEN 4 JA 8 RISTEYSALUE LIMINGAN KOHDALLA (HAARASILTA-LAPINKANGAS)

- Tavoitteena on varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, turvata Limingan maankäytön kehittämisedellytykset, parantaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kevyen liikenteen olosuhteita.
- Valtatietä kehitetään korkealuokkaisena päätienä: keskikaiteet, liittymien sujuvuus, kevyen liikenteen verkko ja alikulut ja VT 8 / VT 4 Haaransillan eritasoliittymä.
Hankkeen kustannusennuste on 23 M€. Hanke sisältyy valtatie 8 Vaasa-Oulu yhteysvälin kehittämishankkeeseen.



Kartta: Liikennevirasto ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

3. PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUSTASON NOSTO

- Perusväylänpidon rahoitustason pysyvällä nostolla voidaan vähentää liikenneinfrastruktuurin kasvavaa korjausvelkaa ja tehdä tarvittavia parannustoimenpiteitä. Toimenpiteillä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja alennetaan kuljetuskustannuksia.

POHJANMAAN KAUPPAKAMARI

I. VALTATIE 8

Valtatie 8 toimii yli 20 miljardin arvoisen viennin runkoväylänä länsirannikon satamiin. Länsirannikon satamien kautta viedään noin 40 prosenttia Suomen tavaraviennin arvosta. (Valtatie 8 -vientiteollisuuden tuotantolinja, WSP 2018). Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntien alueella keskeisin tavoite on valtatie 8 parantaminen ja turvallisuuden lisääminen yhteysväylillä Vaasa-Kokkola.

- Satamat yhdistävä valtatie 8 on saatava osaksi runkotieverkkoa ja Vaasa-Kokkola -välille viisi ohituskaistaa
- Kokkolan Eteläväylän liikenneyhteydet on sujuvoitettava. Eteläväylä nelikaistaistetaan Latojankadun liittymän ja valtatie 13 välillä ja Kosilan alueelle rakennetaan uusi alueen sisäinen kokoojakatuyhteys. Heinolan kohdan yleissuunnitelma on valmiina, kustannusarvio on 8,9 M€.
- Vassor-Kärklax -osuudelle tulee rakentaa ohituskaistaosuuksia ja tien geometriaa tulee parantaa mm. poistamalla mäkiä ja oikomalla mutkia Mustasaassa ja Vöyrillä. Tieosuudelle on valmis tiesuunnitelma, kustannusarvio on 7,0 M€.

2. MERENKURKUN LIIKENNE/MIDWAY ALIGNMENT -HANKE

Midway-Alignment of the Bothnian Corridor-hankkeeseen tarvittava Suomen osuus on 25 M€. Hankkeessa parannetaan Suomen ja Ruotsin välistä kuljetusyhteyttä. Jo sovittu valtioneuvoston tuki 25 M€ saatava budjettiin.

3. VALTATIE 3

Valtakunnallisesti tärkeää on saada ohituskaistoja ja ylläpidon tason nosto Etelä-Pohjanmaan ELY:n alueella. Tie on osa E12-väylää, joka jatkuu Vaasasta Uumajaan laivalla ja edelleen Norjan puolelle. Väylä on toimiva yhteys Jäämerelle ja Koillisväylälle.

4. RAIDELIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Ylivieska-lisalmi-radan sähköistys ja lisalmen kolmioraide:

Ylivieska-lisalmi -radan kuljetukset koostuvat metalli-, kemian- ja metsäteollisuuden raaka-aineista ja tuotteista sekä Venäjän transitolienteestä. Radan sähköistyksen kustannusarvio on 46 M€. Radan sähköistyksen lisäksi tulee liikenteen sujuvuuden vuoksi toteuttaa lisalmen kolmioraide, jonka kustannusarvio on 5 M€. Hyötykustannussuhde on 1,0 (MAKU 130, 2010=100 (Liikennevirasto hankekorppi Kokkola-Vartius ratayhteyden toiminnallisuuden parantaminen 1/2017)

- Ylivieska-lisalmi -väli on rataverkon vilkkaimpia sähköistämättömiä osuuksia. Hankkeen avulla voidaan alentaa teollisuuden kuljetuskustannuksia, parantaa radan välityskykyä ja Kokkolan sataman kautta kulkevan transitoliikenteen kilpailukykyä.
- Sähköistäminen vähentäisi rautatiekuljetusten aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä merkittävästi.

Kokkolan ratapihan parannus ja kaksoisraide satamaan.

Investointiin sisältyy kaksoisraide satamaan, alikulku Energiatielle ja ylikulku Rantatielle, raide 1 tavaraliikenteelle, 2 ja 3 matkustajille, saattoliikenne Kosilan puolelta, alikulku kevyelle liikenteelle. Alustava kustannusarvio koko hankkeelle on 50 M€.

Seinäjoki-Tampere-kaksoisraide:

- Seinäjoki-Tampere -kaksoisraide on tärkeä koko Suomen liikennejärjestelmän kannalta. Rataosan välityskykyä on parannettu, mutta matka-aikoja voitaisiin kuitenkin nopeuttaa ja häiriöherkkyyttä parantaa muuttamalla loputkin yksiraiteiset osuudet kaksiraiteiseksi.



POHJOIS-KARJALAN KAUPPAKAMARI

1. VT 23 KOKONAISVALTAINEN PARANTAMINEN VÄLILLÄ VIINIJÄRVI – VARKAUS

- Metsäteollisuuden investointien seurauksena puunkuljetukset lisääntyvät entisestään. Jo tehdyt parannukset hyvä alku, mutta saatettava loppuun. Tien parannus edellyttää levennyksiä.

2. KANTATIE 73 JOENSUU – UIMAHARJU (AHVENINEN) – LIEKSA – NURMES PARANTAMINEN

- Väli on jo nyt erittäin suuren jatkuvan rasituksen kohteena Uimaharjun puunjalostuskeskittymän, Lieksan teollisuuskeskittymän sekä Nurmeksien teollisuuden kuljetuksista.
- Kantatie 73 kokonaisvaltainen peruskorjaus on välttämätöntä koko pituudelta. Vuonna 2015 tien Lieksan alkupääosalla tehtiin päällystyskorjausta.
- Lisäksi Kantatie 73 talvikunnossapito mukaan lukien Ahvenisen osuus on saatettava asialliselle tasolle. Tätä osuutta tulee rasittamaan myös ympäristöluvan saanut Lieksan Green Fuel Nordic Oy:n biojalostamo.

3. JOENSUUN RATAPIHAN INVESTOINTI

- Joensuun ratapihan ratasuunnitelma valmistui 03/2017. Ratapihan investoinnin kustannusarvio on 76,8 M€, kustannusindeksi 130 (2010=100)
- On arvioitu, että investointi starttaisi yhteensä miljardin kokonaisinvestoinnit alueella (mm. asunto, toimitila- ja palvelurakentaminen) kaupungin itäpuolella vuoteen 2030 mennessä. Investoinnilla tavoitellaan kaupunkikeskustan laajentamista ja rataseudun kaupunkimaista kehittämistä
- Joensuun ratapiha parantaa henkilö- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja kehittää liikenteen solmukohtaa ja ratapihan palvelutasoa

4. SUUNNITTELUVALMIUDEN NOSTO VT 9 JOENSUU-KUOPIO (OUTOKUMPU-JÄNNEVIRTA)

5. RAIDELIIKENTEEN MATKUSTUSAIKATAVOITTEEKSI 3 TUNTIA HELSINKI-JOENSUU



Kuva: Jukka Mykkänen, © VR Group

RAUMAN JA SATAKUNNAN KAUPPAKAMARIT

I. VALTATIE 8 LOUNAIS-SUOMEN KASVUN JA TYÖMARKKINA-ALUEEN ALUSTANA

Valtatie 8 Turku-Pori -yhteysvälihankkeen II-vaiheen toimien loppuun saattaminen luo pohjan Lounais-Suomen yhtenäisen, kansainvälisen kasvu- ja työmarkkina-alueen kehitykselle sekä Twin Business City-ajattelulle Porin ja Rauman välillä. Niin ensisijaisissa kuin pidemmän aikavälin tiehankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida nelikaistaistamisen mahdollisuus – tähtäimenä sujuvuus, luotettavuus, turvallisuus, resurssitehokkuus.

Kasvitie on rannikon pääväylä, joka yhdistää länsirannikon satamat (32 M€, tn/v, ei suoraa junayhteyttä), sekä toimii yhä kasvavassa määrin vienti- ja erikoiskuljetusten väylänä. Hitaat jaksot ja vaaralliset risteysjärjestelyt tulee poistaa, koska ne lisäävät kuljetusten kustannuksia, huonontavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä ennen kaikkea lisäävät päästöjä.

- Erittäin vilkas ja ruuhkautunut henkilö- ja tavaraliikenne
- Entisestään kasvava raskaan liikenteen osuus
- Tien varrella pohjoismaiden suurimmat investoinnit, yhteensä n. 1 mrd euroa (mm. OL3, HK Scan, Rolls Royce, Venator, Valmet Automotive, Meyer).
- Yhdistää työmarkkina-alueet
- Ei junayhteyttä

Ensisijaiset kohteet

- Eurajoen eritaso + ohitustie 20-25 M€
- Laitilan eritaso 26 M€
- VT 2/VT 8 Porin keskusta-alueella: nelikaistaistus + toimenpiteet (Ulasoori-Laani ja Laani-Ruutukuoppa -välit) 25 M€
- Eurajoki-Luvia (Kämppä-Peräkylä) ohituskaistat 6 M€

Pidemmän aikavälin kohteet

- Hyvelä-Söörmarkku 2+2, avs-ratkaisu 40 M€
- Luvia-Pori 2+2 kaistaa 24 M€
- Luvian eritaso 5 M€
- Rauma-Eurajoki 2+2 kaistaa 23 M€
- Nästin ohituskaistat 12 M€
- Untamala-Laitila ohituskaistat 10 M€

Vuoteen 2030 mennessä yhteysvälin Turku-Pori-Söörmarkku tulee olla nelikaistainen koko matkalta. Vaiheittain tehdyt kehitystoimenpiteet pitää suunnitella ja toteuttaa siten, että ne tukevat pitkän aikavälin nelikaistaistusta.



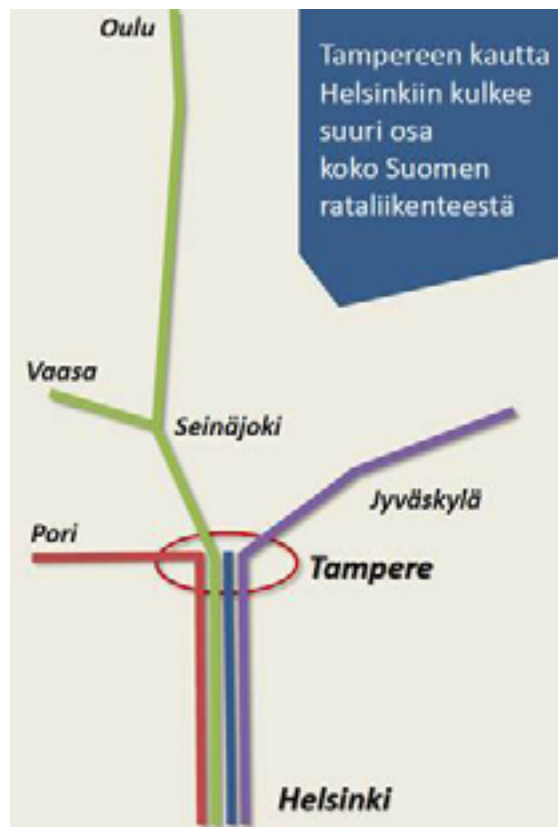
Kuva: Valtatie kahdeksan toisen vaiheen toteuttamiseen sisältyvät muun muassa Laitilan ja Eurajoen risteysjärjestelyt. Lounais-Suomen liikennestrategia. Karttakeskus L4356. Maanmittauslaitos lupoa nro 20/MML/10.

TAMPEREEN KAUPPAKAMARI

Raidehankkeet:

I. JUNAYHTEYDEN NOPEUTTAMINEN VÄLILLÄ OULU-HELSINKI. LISÄRAITEIDEN SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN PÄÄRADALLA

- Tampere–Helsinki on Suomen vilkkaimmin liikennöity kaukoliikenteen rataosa ja päärata koko pituudeltaan vilkkain henkilöliikenteen rata.
- Tampere-Helsinki osuudella matkustaa 4,2–6,3 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Henkilöliikenteen on arvioitu kasvavan 2010–2030 jopa 40 prosenttia.
- Metsä Groupin Äänekoskelle avaama biotuotetehdas lisää myös tavaraliikenteen kuljetuksia yhteysvälillä.
- Pääradan kehityspanoksia pitäisi siirtää rataosuuden vilkkaimmin liikennöidylle välille.
- Rata on suurelta osin kaksiraiteinen. Junayhteyden nopeuttamiseksi tulee pikaisesti aloittaa lisäraiteiden toteuttamiseen tähtäävä suunnittelu. Suunnittelurahoitus tarvitaan vielä tällä vaalikaudella.
- Lisäkapasiteetti mahdollistaisi liikenteen lisäämisen, paremman häiriöherkkyyden sekä varmemmat ja lyhyemmät matka ja kuljetusajat. Hyödyt olisivat merkittäviä sekä elinkeinoelämälle että matkustajille. Lisäraiteet välillä Helsinki-Tampere palvelevat kaikkia päärataan kytkeytyviä paikkakuntia ja vaikutukset säteilevät laajalle. Koko pääradan saaminen vähintään kaksiraiteiseksi palvelee koko maan pohjoiseteläsuuntaista liikennettä.

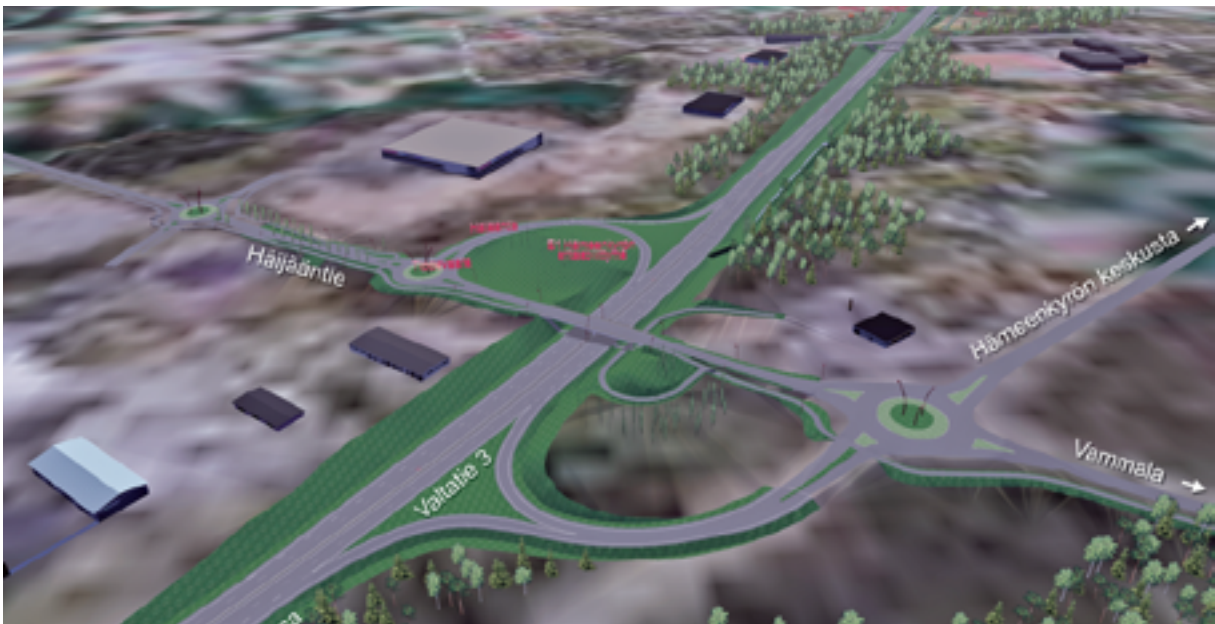


Kuva: Pirkanmaan liitto (2016).

Tiehankeet:

1. VALTATIE 3 YHTEYSVÄLIN TAMPERE-VAASA INVESTOINTIEN ALOITTAMINEN HÄMEENKYRÖN OHITUSTIEN RAKENTAMISELLA JA AJANTASAISTAMALLA VALTATIE 3 JA VALTATIE 19 RISTEYS JALASJÄRVELLÄ

- Valtatie 3 on tärkeä etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjä Suomessa ja erityisesti Pirkanmaan, Etelä-Pohjanmaan sekä Pohjanmaan maakunnissa. Valtatie 3 yhdistää edellä mainittujen maakuntien keskuksia toisiinsa.
- Valtatie 3 kuuluu ydinverkkoon, jolle on asetettu korkea laatutavoite. Tavoite ei tällä hetkellä toteudu Tampereen ja Vaasan välisellä valtatieosuudella. Liikenne tiellä kasvaa, mutta liikenneturvallisuus heikkenee. Tilannetta parantaisi merkittävästi Hämeenkyrön ohitustien rakentaminen (kustannusarvio on 64,5 miljoonaa euroa). Hankkeen suunnitelmavalmius on hyvä. Liikennevirasto on hyväksynyt Hämeenkyrön ohitusta koskevan tiesuunnitelman. Rakentaminen olisi mahdollista käynnistää välittömästi useiden osahankkeiden osalta, jos hanke saa rahoitusta. Kaikista suuremmista kehittämishankkeista on tiesuunnitelmat valmiina ja joistakin kohteista laadittiin myös rakennussuunnitelma.
- Kurikan Jalasjärvellä VT 3 ja v19 liittymä ruuhkautuu tullessa Seinäjoen suunnasta valtatielle 3, mikä huonontaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujumista. Suunnitellussa liittymässä Seinäjoelta Tampereelle suuntautuva liikenne ohjataan uutta ramppia pitkin valtatie 3:lle ja nykyisen tasoliittymän ohi. Ratkaisun myötä Seinäjoelta Tampereelle kulkevan liikenteen ei enää tarvitse pysähtyä risteykseen.



2. VALTATIE 9 PARANTAMINEN TAMPEREELTA ORIVEDELLE

- Yleissuunnitelman mukaan Tampereen ja Oriveden välinen, noin 35 kilometrin pituinen tiejakso parannetaan moottoritieksi välillä Alasjärvi–Ruutana ja keskikaiteelliseksi 4-kaistatieksi välillä Ruutana–Orivesi. Tien kaikki liittymät toteutetaan eritasoliittyminä. Yhteysväli on liikenneturvallisuuden kannalta yksi heikoimpia, joten hanke tulee käynnistää mahdollisimman nopeasti joko kokonaisuutena tai osissa.

TURUN KAUPPAKAMARI

I. TUNNIN JUNA ELI NOPEA JUNAYHTEYS HELSINGISTÄ TURKUUN

- Seuraavaksi tarvitaan periaatepäätös koko yhteyden rakentamisesta
- 40 miljoonaa myönnetty hankkeen yleissuunnitteluun. Tavoitteena mahdollisimman tehokas ja nopea suunnitteluprosessi.
- Vaihtoehtoisten rahoitusmallien selvittäminen



2. TURUN KEHÄTIEN PARANTAMINEN

- Turun kaupunkiseudun sekä sinne saapuvat valtatiet (VT 1, VT 10, VT 9, VT 8) ja Turun sekä Naantalın satamat yhdistää 30 km pituinen TEN-T Skandinavia–Välimeri ydinverkkokäytävään kuuluva E18 Turun kehätie. Kehätie on monin paikoin kuormittunut, mikä haittaa myös raskasta liikennettä
- Kausela–Kirismäen välin nelikaistaistaminen (noin 30 M€ myönnetty tasoliittymien poistoon, vielä tarvitaan noin 45 M€)
- Raision keskustan tunnelin ja eritasoliittymien rakentaminen (noin 120 M€)
- Raisio-Naantali -osuuden nelikaistaistaminen ja eritasoliittymät (noin 140 M€)

3. VALTATIE 9 TURKU-TAMPERE PARANTAMINEN

- Valtatie 9 ulottuu Turusta Tampereen ja Jyväskylän kautta Joensuuhun. Valtatie palvelee myös Keski-Suomen yhteyksiä Varsinais-Suomeen.
- Lieto as.-Aura (kt 41) välin nelikaistaistaminen ja eritasoliittymät (noin 30 M€). Hanke on kiireellinen raskaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta
- Ohituskaistaparien lisääminen (kolmen parin suunnittelu, yksi pari n 10 M€)

4. VALTATIE 8

- Länsirannikon eteläsuuntaisen valtatie merkitys on keskeinen koko Suomen logistisen järjestelmän kannalta. Tiellä on kapasiteetti- ja välityskykyongelmia: runsaasti kaksikaistaista tietä, jolla on paljon kuljetuksia hidastavia tasoliittymiä.
- Erityisesti toisen vaiheen hankesuunnitelmaan sisältyvän Eurajoen kohta (Satakunnan puolella, 20–25 M€) sekä Laitilan kohdalla erityisesti valtatie 8 ja kantatie 43 liittymä (noin 25–30 M€). Laitilan ja Eurajoen kohdista on tiesuunnitelman laatiminen käynnissä syksyllä 2018.

5. MT 180 KIRJALANSALMEN SILLAN UUSIMINEN JA KAARINAN LÄNTINEN OHIKULKUTIE

- Silta on Paraisilla sijaitsevan teollisuuden ainoa kulkuyhteys mantereelle.
- Silta on uusittava lähivuosina (noin 50 M€)
- Kaarinan läntisen ohikulkutien suunnittelun yhdistäminen Kirjalansalmen sillan tiesuunnitteluun (tiesuunnittelun kustannukset n. 1,2 M€ ja rakentamiskustannukset n. 40 M€)



KAUPPAKAMARI