

Valtatie 8 Turku-Pori -yhteysväli



Ydinviestit

Lounais-Suomesta kilpailukykyä Suomelle

Lounais-Suomesta yhtenäinen työssäkäyntialue

Liikenne ja logistiikka Lounais-Suomen kasvun moottorina

4-kaistaisuudella kohti uuden ajan liikennettä



4-kaistaisuus vahvistamaan elinkeinoelämän kilpailukykyä



Johdanto

Valtatie 8 on Suomen länsirannikon maakuntien, kuntien ja satamien yhdistäjä. Valtatie 8:n varrella on merkittäviä vientiteollisuuden keskittymiä, joten tie on Suomen kansantaloudelle tärkeä ja sen logistinen merkitys suuri. Suomen tavaraviennin arvosta lähes 30 % tuotetaan valtatie 8 varrella ja noin 40 % viennistä lähtee länsirannikon satamien kautta.

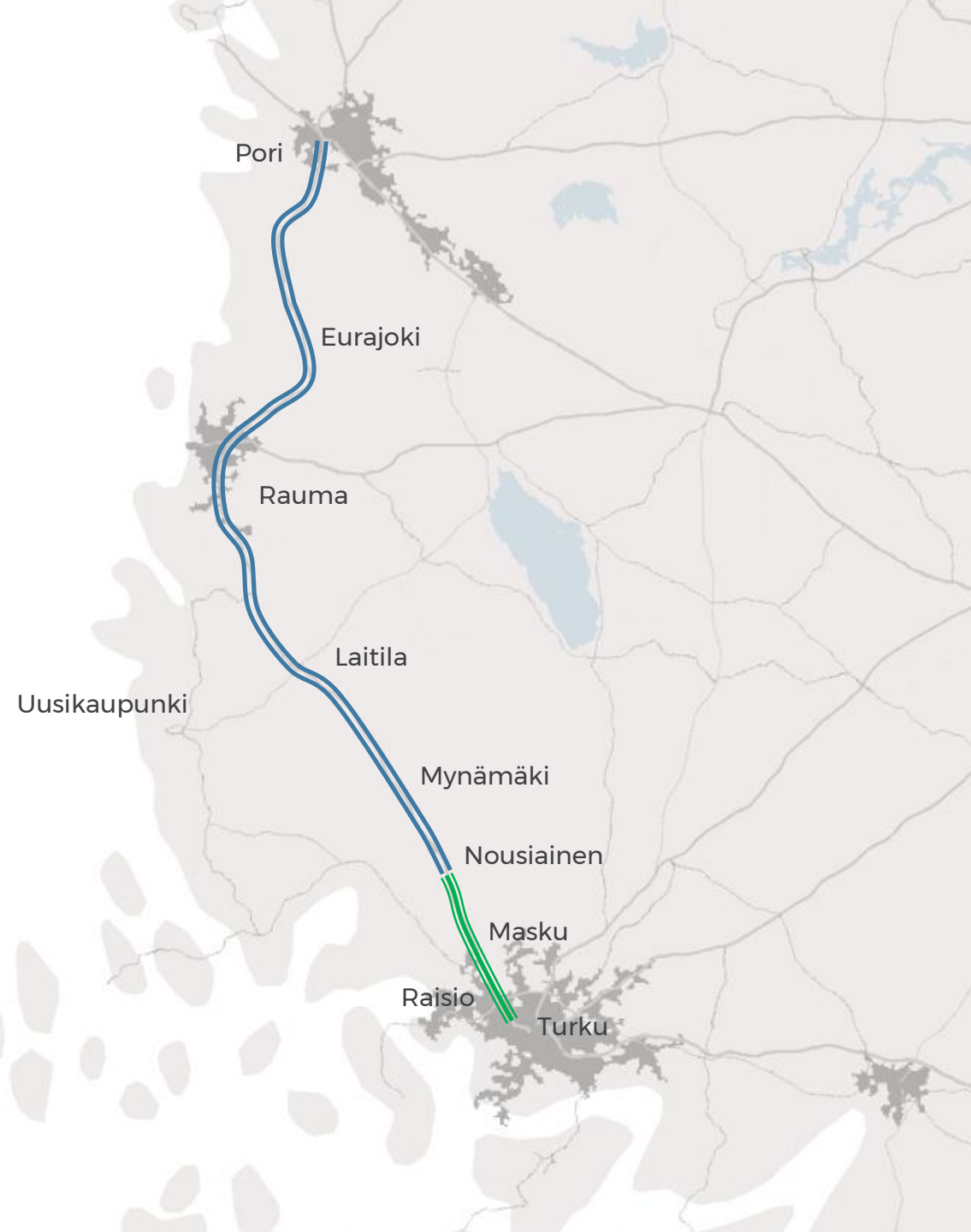
Lounais-Suomessa on meneillään vahva elinkeinoelämän nousu. Useita kansainvälisillä markkinoilla toimivia suuryrityksiä on sijoittunut alueelle ja tulevaisuuden kasvunäkymät ovat hyvät.

Lounais-Suomen mahdollisuudet vastata myönteiseen yrityselämän kehitykseen vaativat toimenpiteitä useilla alueilla. Yksi tärkeimmistä on liikenteen infrastruktuuri ja liikenneyhteydet alueella, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Valtatie 8 merkitystä Lounais-Suomelle korostaa, että Turun ja Porin välillä ei ole rautatieyhteyttä.

Valtatien 8 yhteysväli Turku-Pori on 145 km pitkä. Liikennemäärä taajamien ympäristössä on 10 000- 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja maaseutujaksoilla 6000-8000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Turun pohjoispuolisella moottoritiejaksolla liikennemäärä on jopa 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus Turun ja Porin välillä on noin 10 %. Liikennemäärän kasvuennuste vuoteen 2030 on 12 % vuoden 2012 tasosta.

Valtatie 8:n rakentaminen nelikaistaiseksi Turku-Rauma-Pori -välillä luo Lounais-Suomelle mahdollisuuden muodostua kansainväliseksi kasvualueeksi. Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueista muodostuu yhtenäinen työmarkkina-alue. Investointi liikenteen infrastruktuuriin on investointi alueen kasvuun ja kehitykseen.

Tämä työ on tehty Rauman kauppakamarin toimeksiannosta WSP Finland Oy:ssä. Työn vastuullisena johtajana on toiminut professori Jorma Mäntynen, projektipäällikkönä DI Riina Isola sekä muina asiantuntijoina DI Ruut Haapamäki ja DI Riku Huhta. Infrastruktuurin kehittämisen asiantuntijana on toiminut aluejohtaja, DI Jarmo Kuivanen.



Länsirannikko – vientiteollisuuden vyöhyke

Länsirannikon merellisen sijainnin ansiosta yhteydet ulkomaille ovat historiallisesti vahvat. Globaalissa toimintaympäristössä myös Lounais-Suomen elinkeinoelämä on kovassa kansainvälisessä kilpailussa. Viime vuosien kehitys osoittaa, että alueen yritykset ovat erittäin hyvin kyenneet vastaamaan siihen.

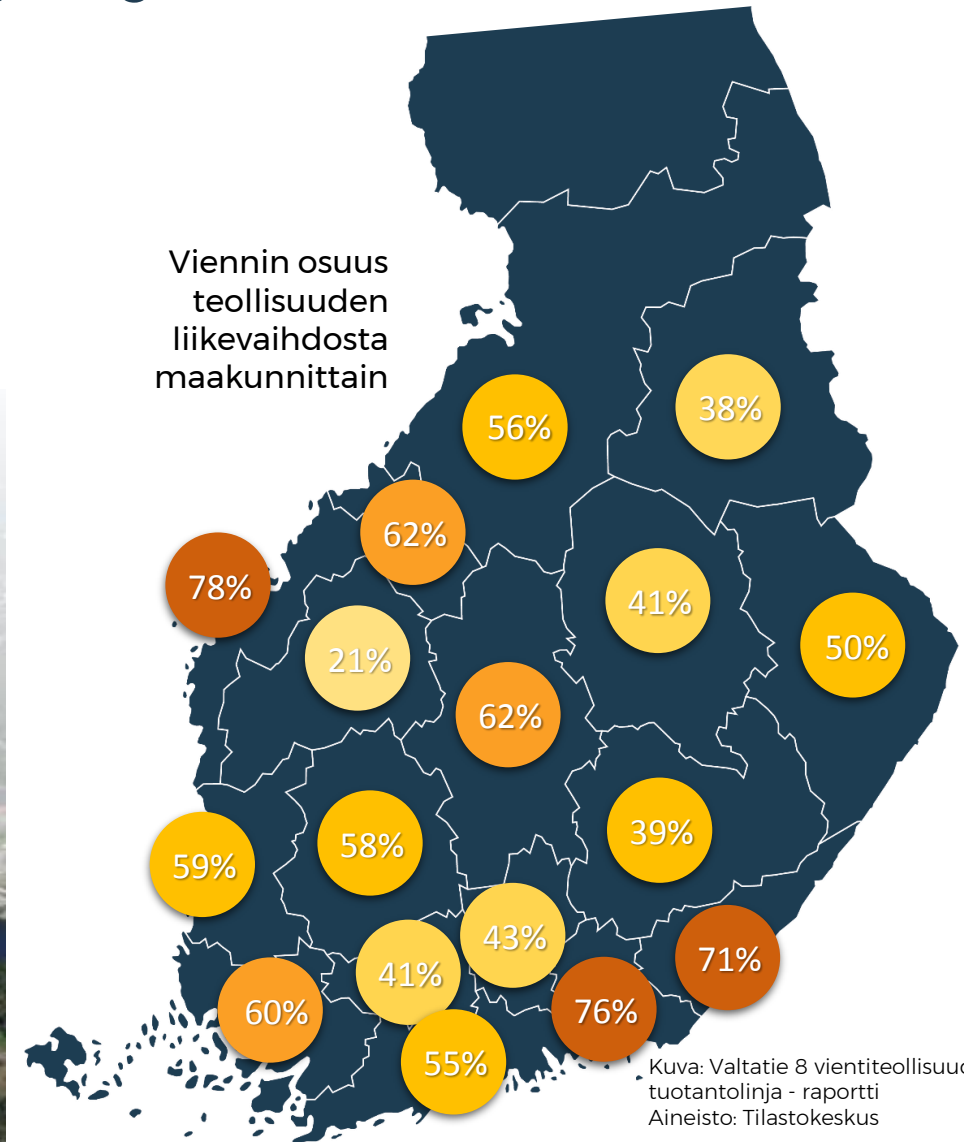
Viennin osuus teollisuuden liikevaihdosta on Satakunnassa 59 % ja Varsinais-Suomessa 60 %, kun koko Suomessa se on 56 %.

Pyrkimys korkean jalostusasteen tuotantoon ja suureen viennin osuuteen ovat koko Suomelle strategisia tavoitteita. Tässä Lounais-Suomella on tärkeä rooli ja sitä tulee tukea laajalla keinovalikoimalla. Yksi merkittävimmistä keinoista on pitää yllä ja kehittää korkeatasoisia liikenneyhteyksiä.

Saavutettavuus alueen ja muun maailman välillä on kilpailutekijä erityisesti Pohjoismaiden vahvoin talousalueisiin nähden. Yhteydet Ruotsiin, Eurooppaan ja muualle maailmaan ovat tärkeitä paitsi vientiteollisuudelle myös matkailulle. Valtatie 8 kytkee Lounais-Suomeen myös sisämaan talousalueita, jotka käyttävät alueen satamia ja lentoasemia.



Kuva: Seaside Industry Park Rauma



Lounais-Suomi – vahva ulkomaankaupassa

Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien tavaraviennin yhteenlaskettu arvo on noin **9 mrd. €** eli **15 %** koko Suomen tavaraviennin arvosta

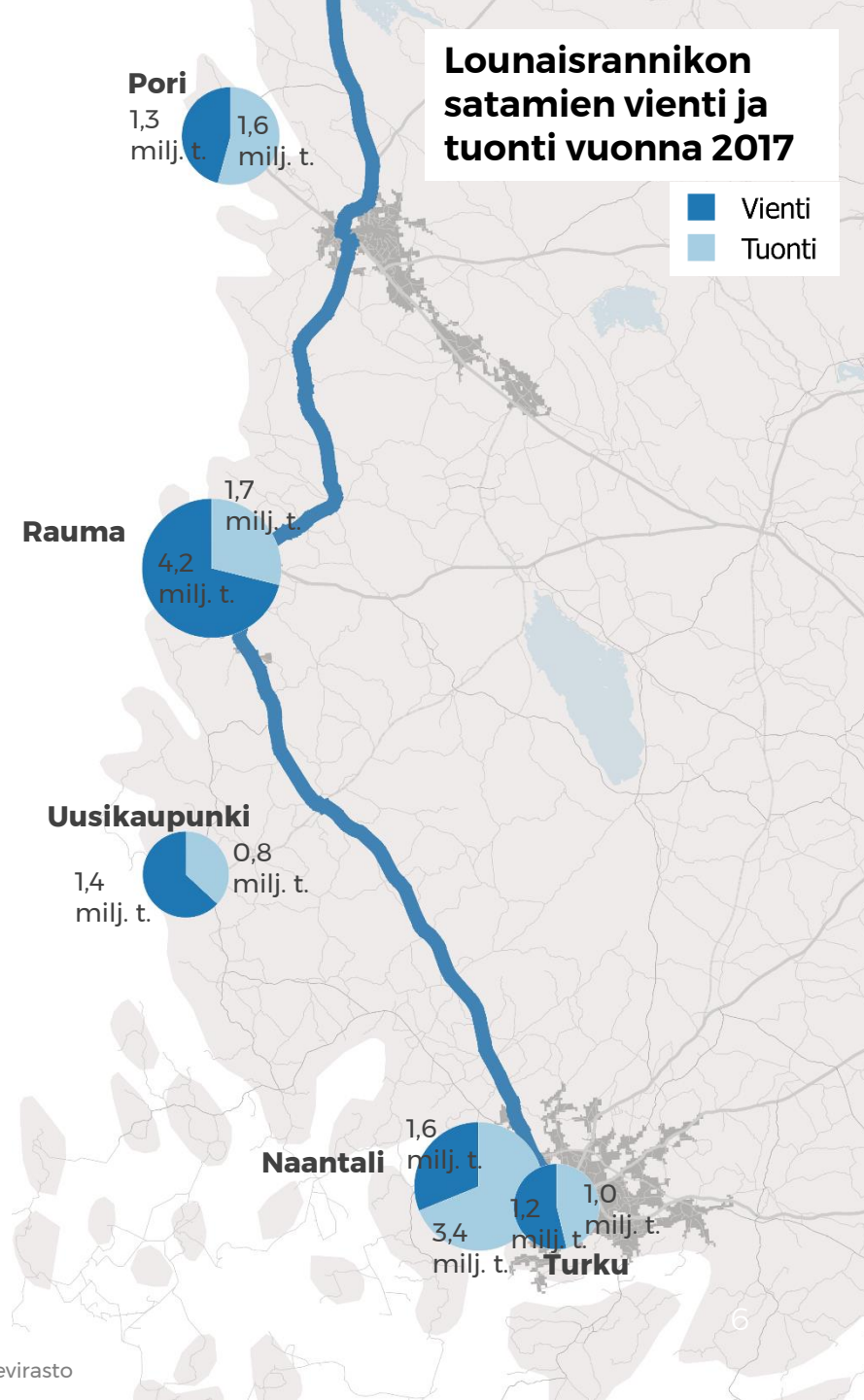
Turun ja Porin välillä sijaitsevien satamien kautta kulkevan viennin arvo vuonna 2017 oli keskimääräisellä kilohinnalla laskettuna noin **12 mrd. €** ja tuonnin arvo noin **11 mrd. €**

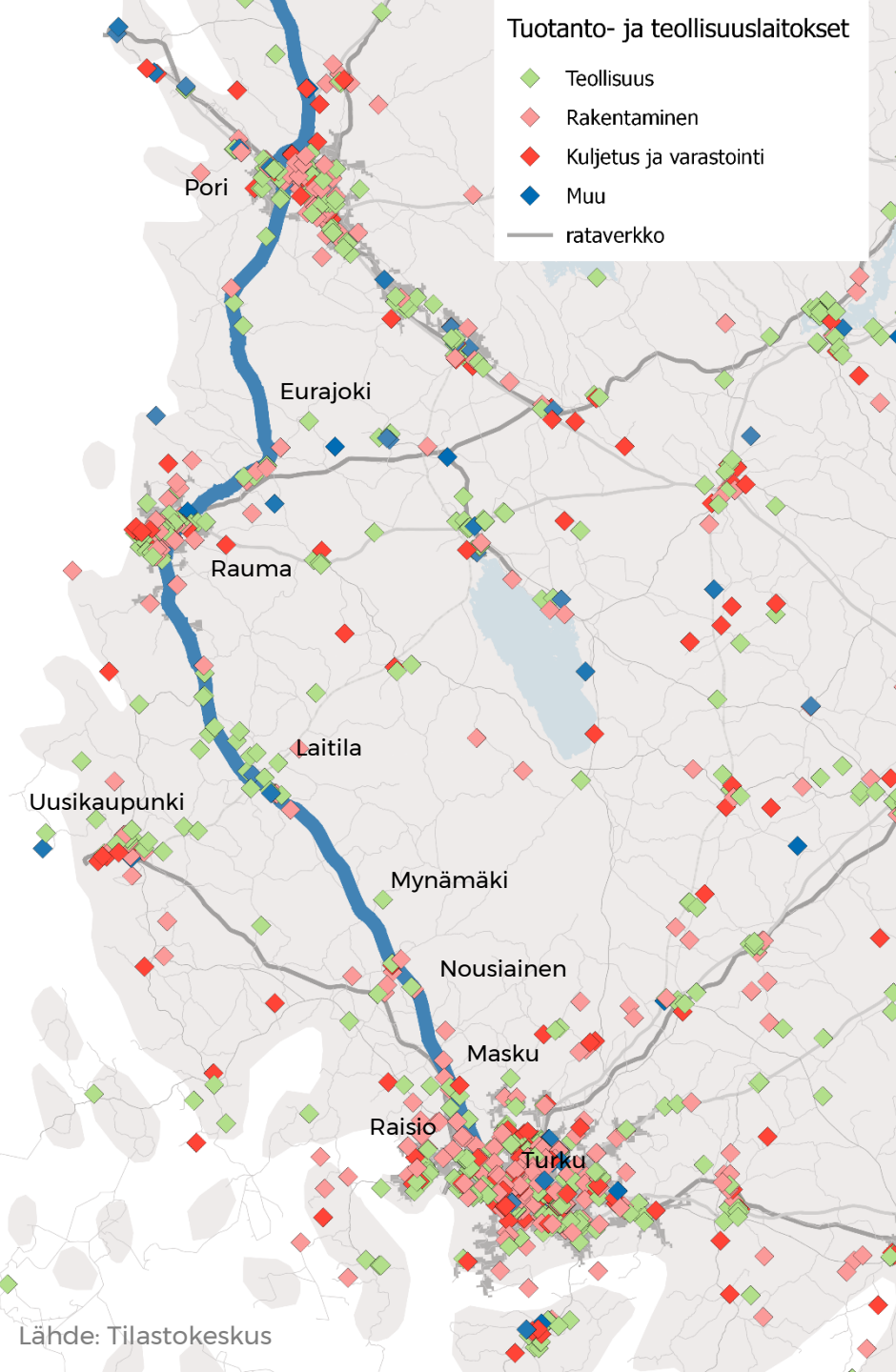
Turku-Pori -välin satamien osuus Suomen rannikkosatamien viennistä vuonna 2017 oli **19 %** ja tuonnista **18 %**

Suomen viennin
arvo 2017
86 mrd. €

Suomen
tavaraviennin
arvo 2017
60 mrd. €

Suomen
palveluviennin
arvo 2017
26 mrd. €





Lounais-Suomessa monipuolista elinkeinoelämää

Valtatie 8:n varteen sijoittuu Lounais-Suomessa runsaasti eri alojen teollisuutta ja tuotantolaitoksia. Turussa on meriteollisuutta, Naantalissa öljynjalostusta, Raisiossa elintarviketeollisuutta, Uudessakaupungissa autoteollisuutta, Raumalla metsä- ja metalliteollisuutta sekä biotaloutta ja Porissa metallin jalostusta. Mainittujen suurteollisuuskeskusten lisäksi on runsaasti pienempiä yrityksiä erityisesti teknologia- ja teollisuudessa, jolle tyypillisiä ovat korkean jalostusarvon tuotteet, kuljetusten kansainvälisyys ja suuri täsmällisyysvaatimus. Lounais-Suomen rooli Suomen elintarviketuotannon, lääketeollisuuden ja biotekniikan alueena on myös merkittävä.

Tien vaikutuspiirissä ovat Turun, Naantalın, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin satamat sekä Turun ja Porin lentoasemat. Lisäksi alueella on poikittaisia ratayhteyksiä. Nämä solmupisteet yhdistävät alueen tavaraj- ja henkilöliikenteen virrat valtakunnalliseen ja kansainväliseen verkostoon.

Valtatie 8:n varren yrityksille on tyypillistä, että niillä on Suomen mittakaavassa ainutlaatuisen monipuolinen satamaverkosto käytettävissään. Kuhunkin logistiseen tarpeeseen lähin satama ei aina ole mahdollinen, jolloin valtatie 8 pitkin suoritetaan länsirannikolla pitkämatkaisia kuljetuksia.

Lentoliikenneyhteydet ovat toinen kansainvälisen liikenteen muoto, mutta ne ovat alueella selvästi heikommät kuin meriyhteydet. Alueen tulevaisuuden kehityksen vauhdittamiseksi kansainvälisiin lentoyhteyksiin on välttämätöntä panostaa.

Turku-Pori -yhteysväli 25 km etäisyydellä valtatiestä 8

Aukkaita 380 000

Työpaikkoja 155 000

Teollisuus 16 %

Alkutuotanto 2 %

Vt 8 - nykyinen laatutaso ei vastaa elinkeinoelämän tarpeita

Lounais-Suomen elinkeinoelämän tarpeita ja näkemyksiä alueen liikenneinfrastruktuurista ja erityisesti valtatiestä 8 kartoitettiin internet-kyselyllä 16.-29.8.2018. Kysely lähetettiin 103:lle Rauman, Satakunnan ja Turun kauppakamarin jäsenelle. Kyselyyn tuli yhteensä 41 vastausta, joista noin puolet Rauman seutukunnasta ja kolmannes Porin seutukunnasta.

Yli puolet kyselyyn vastanneista yrityksistä oli teollisuusyrityksiä. Lisäksi vastauksia tuli kuljetuksen ja varastoinnin, tukku- ja vähittäiskaupan, rakentamisen, elintarviketeollisuuden, finanssipalveluiden sekä muun palvelutoiminnan toimialoilta. Lähes 80 % vastauksista tuli yli 50 työntekijän toimipaikoista.

Lounais-Suomen alueen yrityksissä valtatie 8 merkitys nähdään erittäin tärkeänä sekä kuljetusten näkökulmasta että työmatkaliikenteen ja työvoiman saatavuuden kannalta.

Väylän kunto on riittämätön tarpeeseen nähden. Yrityskyselyn vastaajat ja haastatellut henkilöt näkivät puutteita muun muassa tien välityskyvyssä ja turvallisuudessa. Liikenne ei ole tällä hetkellä sujuvaa, ja runkoverkkoasetusluonnoksessa Turku-Porin välin ruuhkautuvaksi pituudeksi vuonna 2030 on arvioitu 26 km. Tällä hetkellä koko 145 kilometrin yhteysvälistä 7 kilometrin matkalla nopeusrajoitus on alle 80 km/h.

Yrityksissä nähdään, että liikenne valtatiellä 8 on hyvin häiriöherkkää. Hitaan liikenteen, kuten mopoautojen tai maataloustyökoneiden ohittamiseen ei ole tarpeeksi mahdollisuuksia. Osa vastaajista koki, että jo toteutetut parannukset, kuten Turku-Nousiainen -välin 4-kaistainen sekä uudet ohituskaistat ovat parantaneet liikenteen sujuvuutta. Iso osa vastaajista kuitenkin toivoi, että tietä parannettaisiin kokonaisuutena ja se rakennettaisiin 4-kaistaiseksi koko yhteysvällä Turku-Pori. Hyvänä pidettiin sitä, että koko yhteysväli on jo tällä hetkellä valaistu.



Laitilan liittymässä teollisuuden tavaravirrat kohtaavat

Väylän sujuvuuden vaikutukset raskaalle liikenteelle

Suomen tavarakuljetussuoritteesta valtaosa hoidetaan puoliperävaunullisilla ja täysperävaunullisilla kuorma-autoyhdistelmillä. Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kunnat, elinkeinoelämän ja satamat. Sen vuoksi sillä on runsaasti pitkämatkaista rekkaliikennettä. Turun ja Oulun välillä on myös pitkän matkan linja-autoliikennettä, jolle aikataulujen täsmällisyys on tärkeää.

Valtatien 8 sujuvuus vaikuttaa teollisuuden ja kaupan toimitusvarmuuteen sekä kuljetustalouteen. Huonosti sujuva liikenne, paikalliset alhaiset nopeusrajoitukset ja hitaat ajoneuvot alentavat tavaraliikenteen keskinopeutta. Tämä taas vähentää tehokasta kuljetusaikaa, joka on muutoinkin rajallinen resurssi ajo- ja lepoaikain takia. Jo 15 minuutin viive aiotusta aikataulusta voi sijoittaa lepotauon toimitusketjun kannalta epärationaaliseen kohtaan tai myöhästyttää laivasta.

Paikalliset 50 ja 60 km/h:n nopeusrajoitukset eivät ole suotavia raskaan liikenteen sujuvuuden kannalta. Jatkuvat hidastukset ja kiihdytykset lisäävät polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Alhainen energiankulutus on erittäin tärkeä tavoite paitsi kuljetustaloudelle myös kasvihuonekaasujen vähentämiseksi.

Kun 2-kaistaisella tiellä esiintyy hyvin erilaisia ajoneuvoryhmiä erilaisilla nopeuksilla, se lisää turvallisuusriskiä. Sujuva liikenne on energiatalouden ja turvallisuuden kannalta parasta. Siksi valtatiellä 8 tarvitaan neljä kaistaa.



Työmatkaliikenteen rooli

Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella työmatkaperusteista on merkittävästi. Yrityskyselyn vastaajien ja haastattelujen henkilöiden mukaan valtatiellä 8 on alueen työssäkäyntiliikenteessä iso rooli. Esimerkiksi Raumalla ja Uudessa kaupungissa sijaitseviin yrityksiin saavutaan työhön sekä Turun että Porin suunnalta.

Osa yrityksistä kertoi henkilöstön asuvan pääosin melko lähellä yrityksen toimipistettä ja arvioi henkilöauton henkilöstön pääasialliseksi kulkumuodoksi.

Kaikki vastaajat pitivät valtatie 8 liikennettä huonosti sujuvana sekä raskaalle liikenteelle että henkilöautoliikenteelle. Osa vastaajista kertoi mahdollisuuksien mukaan käyttävänsä henkilöautoillessaan muita väyliä tien heikon turvallisuuden ja alhaisen ajomukavuuden vuoksi.



"Päiväsaikaan kesänopeuksilla kasitiellä Turun ja Porin välillä keskinopeus on 65 km/h. Ainoastaan öiseen aikaan päästään lähelle liikenteelle toivottuja nopeuksia."

- Vt 8:aa käyttävä liikennöitsijä

Työssäkäynti vuonna 2015, kaikki ikäluokat

	Asuinkunnassaan työssä käyvät	Mualla työssä käyvät	Muualta saapuvat
Varsinais-Suomen maakunta	117 152	77 409	72 848
Satakunnan maakunta	60 296	25 300	25 503

Lähde: Tilastokeskus. Väestö, Työssäkäynti

Elinkeinoelämä käyttää satamaverkostoa laajasti

Yrityskyselyn vastaajien käyttämistä satamista tärkeimmät ovat Rauman, Turun, Helsingin ja Porin satamat. Kyselyssä oli mahdollista valita useampi yrityksen käyttämä satama. Kysymykseen vastanneista yrityksistä 22 toimi teollisuuden alalla, 10 kuljetusten ja varastoinnin alalla ja 3 tukku- ja vähittäiskaupan alalla.

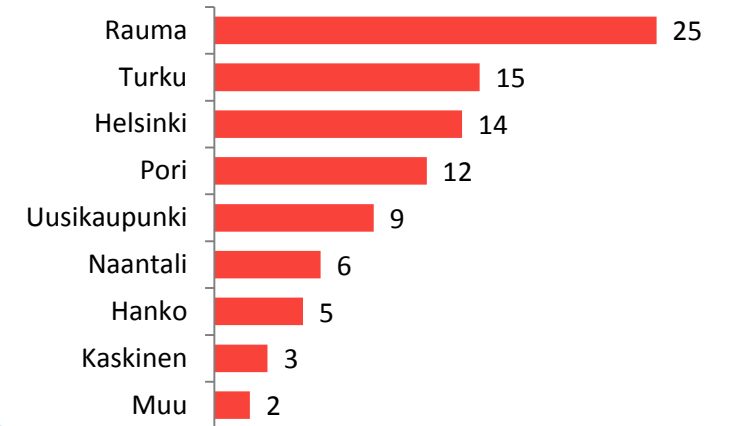
Vastanneista teollisuusyrityksistä 77 % kertoo käyttävänsä vientikuljetuksissa Rauman satamaa ja 46 % Helsingin satamaa. Tuontikuljetuksia teollisuusyrityksillä on puolestaan erityisesti Rauman (72 %), Helsingin (64 %) ja Turun (50 %) satamien kautta.

Vastaajista yhdeksällä oli vientiä vain yhden sataman kautta ja kuusi vastaajaa käytti kahta vientisatamaa. Loput yritykset käyttivät viennissä useampaa satamaa.

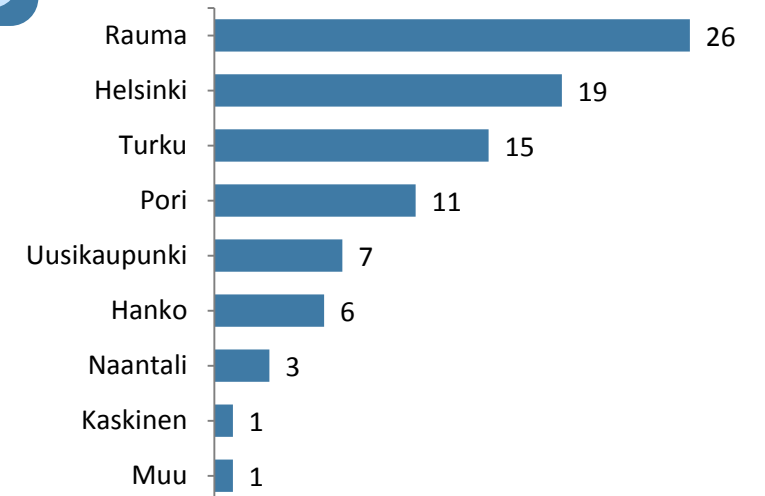
Yhtä tuontisatamaa käytti kahdeksan vastaajaa, kahta satamaa neljä vastaajaa ja loput käyttivät useampaa kuin kahta vientisatamaa. Kuusi vastajayritystä käyttää viennissä ja tuonnissa samoja satamia, kun taas lopuilla vastaajilla vienti ja tuonti kulkivat osittain eri satamien kautta. Yritykset käyttävät siis satamaverkostoa monipuolisesti.

Valtatie 8 on lounaisrannikon satamien tärkein maaväylä, koska rannikon suuntaista ratayhteyttä ei ole

Vientikuljetussatamat
34 vastaajaa



Tuontikuljetussatamat
35 vastaajaa



Elinkeinoelämän täytyy päästä maailmalle

Yrityskyselyssä oli mahdollista valita useampi yrityksen henkilöliikenteessä käyttämä lentoasema. Vastaajayritykset käyttivät erityisesti Helsingin ja Turun lentoasemia. Lisäksi Porin lentoasemaa käyttää lähes puolet kyselyyn vastaajista. *Porin lentoaseman osalta vastaajia pyydettiin ajattelemaan tilannetta, jossa Porin lentoasemalla on säännöllistä reittilentotoimintaa.*

Uusia yhteyksiä Eurooppaan toivottiin erityisesti Turun (34 % vastaajista) ja Porin (22 % vastaajista) lentoasemilta. Euroopan kohteista Kööpenhamina oli toivotuin kohde.

Turusta toivottiin yhteyksiä mm. Kööpenhaminaan (25 % kyselyyn vastanneista) ja Hampuriin (7 % kyselyyn vastanneista).

Porista toivottiin yhteyksiä mm. Tukholmaan (12 % kyselyyn vastanneista), Helsinkiin (10 % vastanneista), Kööpenhaminaan (10 % vastanneista) ja Frankfurtiin (7 % vastanneista).

Alueellisilta lentoasemilta toivottiin yhteyksiä edellisten lisäksi seuraaviin kaupunkeihin: Stuttgart, Amsterdam, Pariisi, Oslo, München, Wrocław, Varsova, Tallinna, New York, Lontoo, Tokio, ja Düsseldorf.

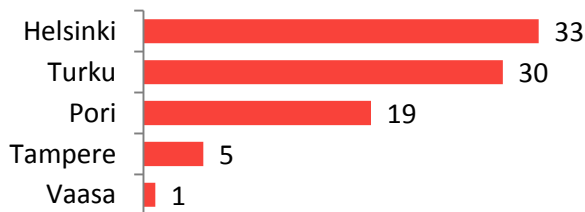


KEHITTÄMISKOhteita

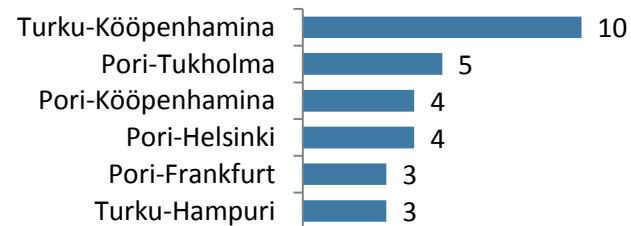
Lentoliikenne täytyy tähän astista kiinteämmin kytkeä osaksi elinkeinoelämän edistämistä. Vastaukset kertovat Lounais-Suomen yritysten kansainvälisistä yhteystarpeista, vaikka lentoliikenteen tarjonta on tällä hetkellä varsin rajoittunutta alueellisilla lentoasemilla.

Turun lentoaseman kansainvälistä roolia on mahdollista vahvistaa nykyisestä. Kööpenhaminan ja Saksan yhteydet nousivat esille. Myös Porista on yhteystarpeita Tukholman lisäksi Kööpenhaminaan ja Saksaan.

Yritysten käyttämät lentoasemat
henkilöliikenteessä
(40 vastaajaa)



Toivotuimmat yhteydet
(21 vastaajaa)



4-kaistaisuus vuoteen 2030 mennessä

Lounais-Suomen kasvun ja kehityksen kannalta on tärkeää, että koko Turku-Pori -yhteysväli rakennetaan 4-kaistaiseksi eritasoliittymineen. Tämä maksaisi 600-700 miljoonaa euroa. Samaan kokonaisuuteen liittyvät Turun ja Porin kaupunkiseutujen väylähankkeet.

Tällöin liikenne sujuu, kuljetustalous kohentuu ja toimitusvarmuus paranee. Sujuva liikenne mahdollistaa myös työssäkäynti- ja markkina-alueiden laajentumisen. Tulevaisuudessa erilaisten liikenteen käyttäjäryhmien tulee voida liikua nykyistä turvallisemmin.

Suunnittelua nopeutettava

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alustavassa luonnoksessa vt 8:n parannustoimenpiteet vuosille 2019-2031 on vaiheistettu kolmeen osaan. Kuitenkaan näilläkään toimenpiteillä koko yhteysväli ei toteudu 4-kaistaisena. Suunnittelua on mahdollista nopeuttaa alueen osallistumisella suunnittelun rahoitukseen.

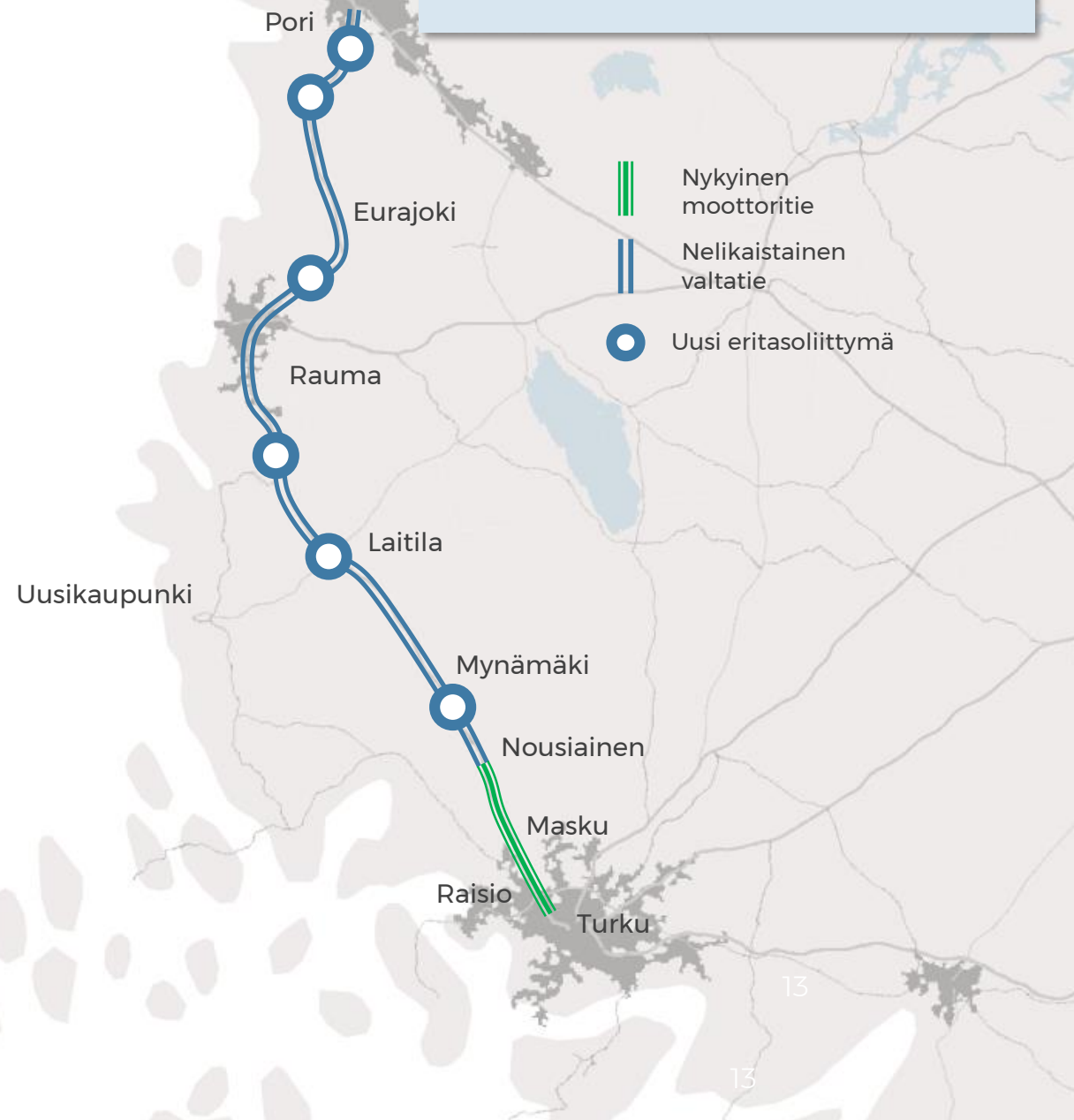
Runkoverkkoon kuulumisen edellyttää tien standardin nostoa

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa maanteiden runkoverkoksi valtatie 8 välillä Turku-Pori määritellään kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I.

Tason I maanteiden runkoverkolla turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen tulee olla pääosin vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen tulee olla pääosin vähintään 120 km/h. Tason I maanteiden runkoverkolla on turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Tason I maanteiden runkoverkolla liittymien määrä on rajoitettua. Runkoverkolla on sellaisia liittymiä, jotka eivät haittaa pääsuunnan liikenteen sujuvuutta.

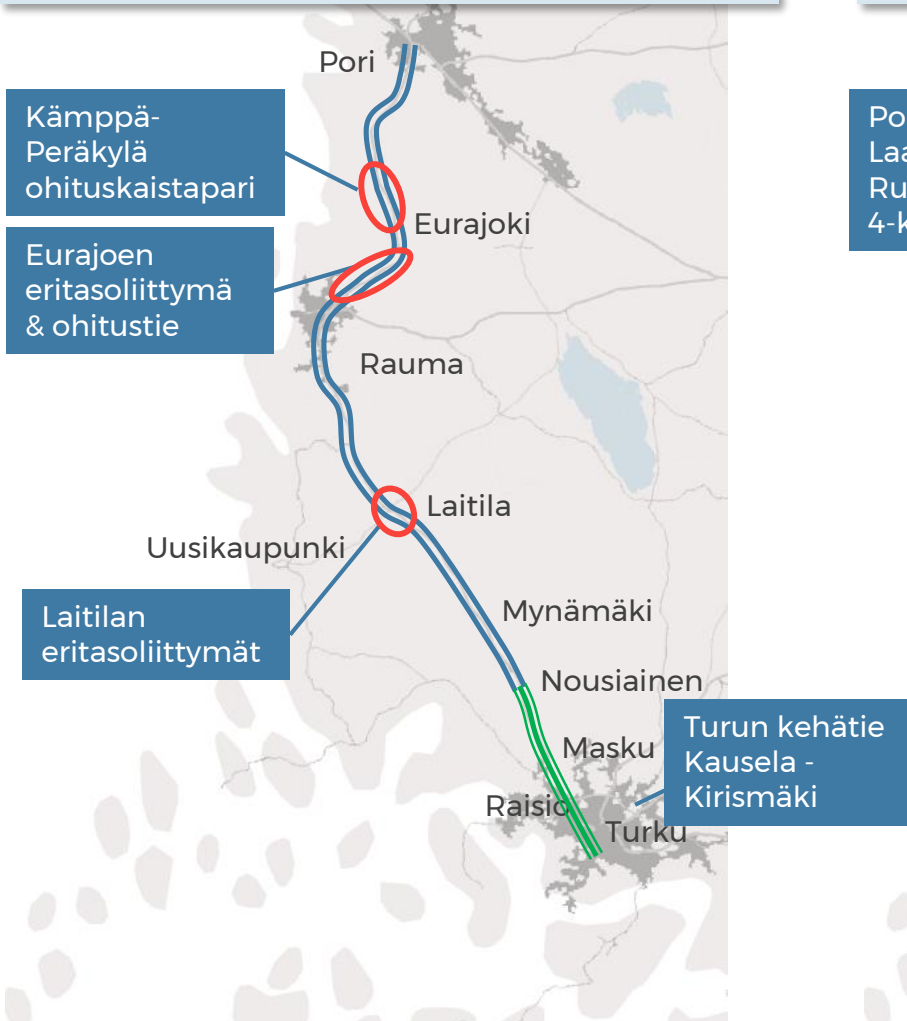
- Runkoverkkoasetus, palvelutasoluokan I vaatimukset

Tavoitetila vuonna 2030
kustannusarvio 600-700 milj. €



Varsinais-Suomen ELY-keskuksen luonnos valtatie 8 kehittämisestä

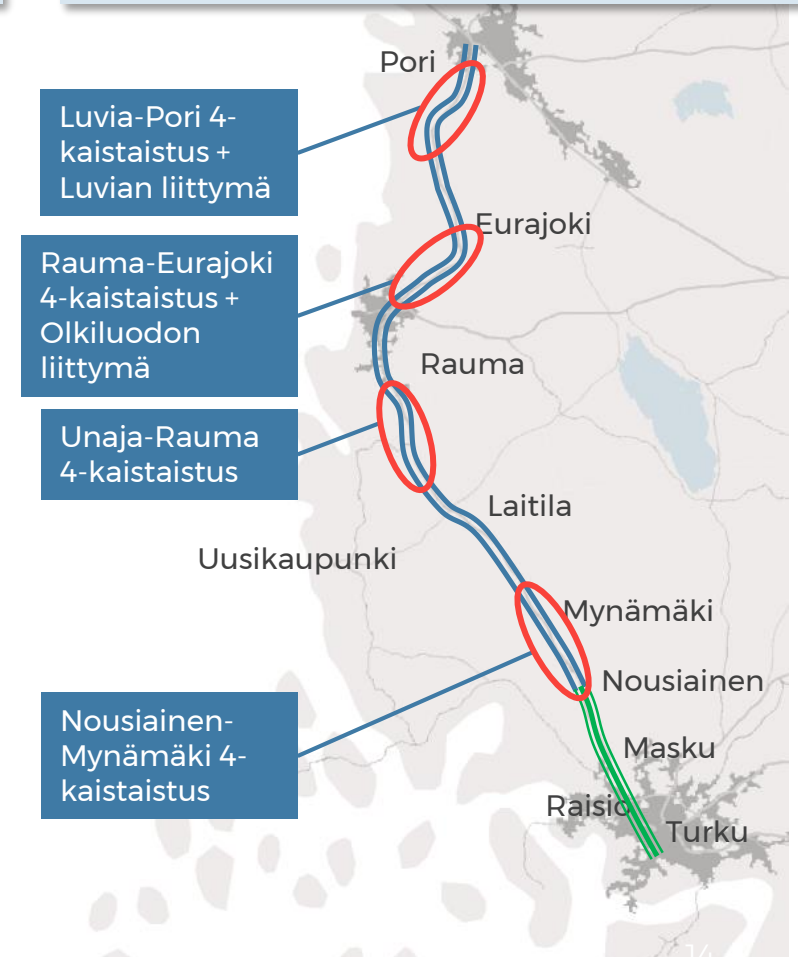
1. Vaihe 2019-2023, 130 milj. €



2. Vaihe 2023-2027, 160 milj. €



3. Vaihe 2027-2031, 205 milj. €



Tulevaisuuden rekkaliikenne vaatii useampikaistaisuuden

HCT-rekat



HCT-kuljetukset (High Capacity Transport) ovat normaalia pidempiä tai raskaampia tieliikenteen yhdistelmiä, joita ei pidetä erikoiskuljetuksina. Erikoiskuljetuksista poiketen HCT-kuljetuksissa suurempi pituus tai paino syntyvät suuremmasta tavaramäärästä, eivät yksittäisen kappaleen koosta tai painosta.

Suuremmalla kuljetuskapasiteetilla tavoitellaan pienempää energiankulutusta ja sitä kautta päästöjen ja kuljetuskustannusten laskua. HCT-kuljetuksia on Suomessa testattu erikoisluvilla vuosina 2013-2018. Kokeilun perusteella mittojen kasvattamisesta olisi hyötyä erityisesti merikonttien kuljetuksissa, kappaletavaraliikenteessä ja elintarvikekuljetuksissa.

Letka-ajo



Letka-ajo (platooning) tarkoittaa kahden tai useamman rekka-auton muodostamaa saattuetta, jossa autojen välistä etäisyyttä säädellään teknologian avulla. Letkan ensimmäinen auto toimii johtautona, jonka nopeuteen perässä seuraavat autot mukauttavat nopeutensa. Letka-ajo on mahdollista ottaa käyttöön vain osaksi matkaa, esimerkiksi moottoriteillä ajettaessa, jolloin letkan ohittaminen on mahdollista

Letka-ajon avulla pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä, lisäämään liikenneturvallisuutta ja parantamaan kuljetusten tehokkuutta. Letka-ajoa ollaan ottamassa käyttöön vaiheittain. Tällä hetkellä on mahdollista ajaa letkassa saman valmistajan autoilla siten, että kuljettaja on kuitenkin koko ajan vastuussa ajosta ja voi koska tahansa irtaantua letkasta. Lopullisena tavoitteena on täysin autonominen rekkaliikenne.



Kuva mukailtu: European Automobile Manufacturers Association

Lähteet:

https://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaaksynnat/hct-rekat

<https://www.lvm.fi/-/asetusehdotus-pidemmista-ajonauvohdistelmista-sai-lausuntokierroksella-paaosin-kannatusta-980117>

European Automobile Manufacturers Association. 2017. What is platooning?

Heinonen, T. 2017. High Capacity Transport -ajoneuvoyhdistelmien vaikutukset liikennevirtaan. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 48/2017.

Tulevaisuuden väylät



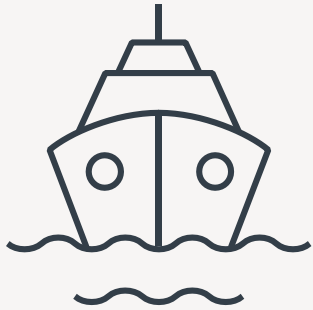
Kuva: Region Gävleborg, Tobias Ohls 2016

Sähköistetty tie

Maailman ensimmäinen sähköistetty tieosuus on avattu valtatielle E16 Ruotsin Sandvikeniin. Kokeilun tavoitteena on hankkia tietoa ja kokemusta päätöksenteon tueksi, kun arvioidaan mahdollisuuksia Ruotsin suurten liikenneväylien sähköistämiseen.

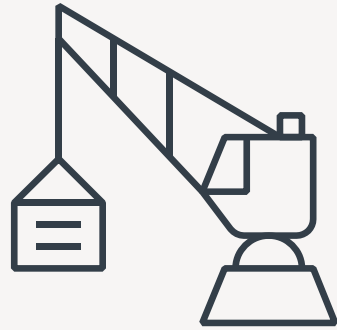
Scania on mukana tutkimuksessa ja sen ajoneuvot toimivat testiajoneuvoina. Uusiin hybridikuorma-autoihin on hytin taakse asennettu virroitin, joka syöttää virtaa sähköhybridijärjestelmään. Kun kuorma-auto poistuu sähköistetyltä osuudelta, se siirtyy käyttämään biopolttoaineella toimivaa diesel-hybridijärjestelmää.

Elinkeinoelämä investoi tulevaisuuteen



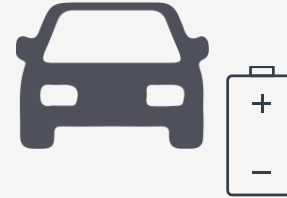
Laivanrakennusteollisuus

Meyer Turku Oy tytäryhtiöineen investoi vuoden 2019 loppuun mennessä 185 milj. euroa tuotanto- ja varastointitiloihin. Lisäksi toimittajaverkoston yritysten investointien arvo on noin 100 milj. euroa. Raumalla puolestaan kehitetään entiselle telakka-alueelle raskaan teollisuuden teollisuuspuistoa, Seaside Industry Park Raumaa. Alueen erikoisuutena on teollisuuspuistolle myönnetty yhteinen telakka-, metallisointi- ja konepajatoimintaa koskeva ympäristölupa, mikä helpottaa uusien yritysten sijoittumista alueelle. Eurajoen edustalla edistetään autonomisen laivaliikenteen testausta.



Logistiikkaklusteri

Rauman satamaa ollaan parhaillaan laajentamassa ja alueelle on jo tiedossa toimijat. Aiemmin Raumalla on investoitu meriväylän ja sataman syventämiseen, mikä on mahdollistanut entistä suurempien alusten pääsyn satamaan. Tämä parantaa muun muassa paperin viennin, raaka-ainekuljetusten ja konttiliikenteen kuljetustaloutta sekä vähentää liikenteen päästöjä. Myös Turun satama-aluetta ollaan kehittämässä voimakkaasti, ja alueelle rakennetaan vuoteen 2024 mennessä uusi matkustajaliikenteen yhteisterminaali. Samalla parannetaan rahtiliikenteen toimintaedellytyksiä. Myös muissa alueen satamissa on meneillään kehitysinvestointeja.



Auto- ja akkuteollisuus

Alueen auto- ja akkuteollisuus ovat hyvin mukana maailman megatrendeissä. Uuden kaupungin autotehdas on vasta investoinut trukkiliikenteensä sähköistämiseen ja tehtaalla itsessään on valmius valmistaa sähköautoja. Harjavallassa toimii puolestaan kehittyvä suurteollisuuspuisto ja alueella on nikkeli- ja akkutehdasta.



Muu teollisuus ja kauppa

Valtatie 8:n vaikutusalueella on vireillä investointihankkeita muun muassa kaupan, metsä- ja biotalouden, metalliteollisuuden sekä elintarviketeollisuuden aloilla. Rauman keskustaan kaavaillaan kauppa- ja elämyskeskusta, Porin Mikkolaan vähittäiskaupan investointeja. Pori Energia investoi 60 milj. euroa Aittaluodon biopolttoainelaitokseen ja Boliden 45 milj. euroa Harjavallan sulaton ja Porin kuparijalostamon kehitykseen. HK Scan on hiljattain investoinut noin 100 milj. euroa Rauman lihajalostamoon.

Lähteet:

Turun yliopisto. Turun telakan ja sen verkoston aluetaloudelliset vaikutukset 2017.

Seaside Industry Park Rauman telakka – esite

https://www.liikennevirasto.fi/rauman_vayla#:~:W6H_sGcUmrQ

<https://www.portofturku.fi/2018/08/17/laivaliikenteen-uusi-yhteisterminaali-avaa-mahdollisuuksia-turun-satama-alueen-kehittamiselle/>

<https://www.dbschenker.com/fi-fi/tietoja-meista/ajankohtaista/db-schenkerille-uudet-turun-alueen-toimitilat-lietoon-518710>

<https://www.dbschenker.com/fi-fi/tietoja-meista/ajankohtaista/db-schenkerille-uudet-turun-alueen-toimitilat-lietoon-518710>

<https://www.valmet-automotive.com/fi/media/uuuutiset/valmet-automotive-teki-suomen-suurimman-trukki-investoinnin/>

<https://www.porienergia.fi/Tietoa/Hankkeet/Aittaluoto-2020--hanke/#.W6jVEXszapo>

<https://www.boliden.com/media/press-releases/?pressReleaseId=1551530>

<https://www.hkscan.com/fi/uuutishuone/stock-releases/2015/10/hkscan-investoi-kasvuun-ja-rakentaa-c2942133/>

Lounais-Suomi vastaa tulevaisuuden kysyntään

Muuttuva toimintaympäristö avaa yrityksille myös uusia mahdollisuuksia. Tällaisia ovat mm. automaation yleistyminen, biotalous ja liikenteen sähköistyminen.

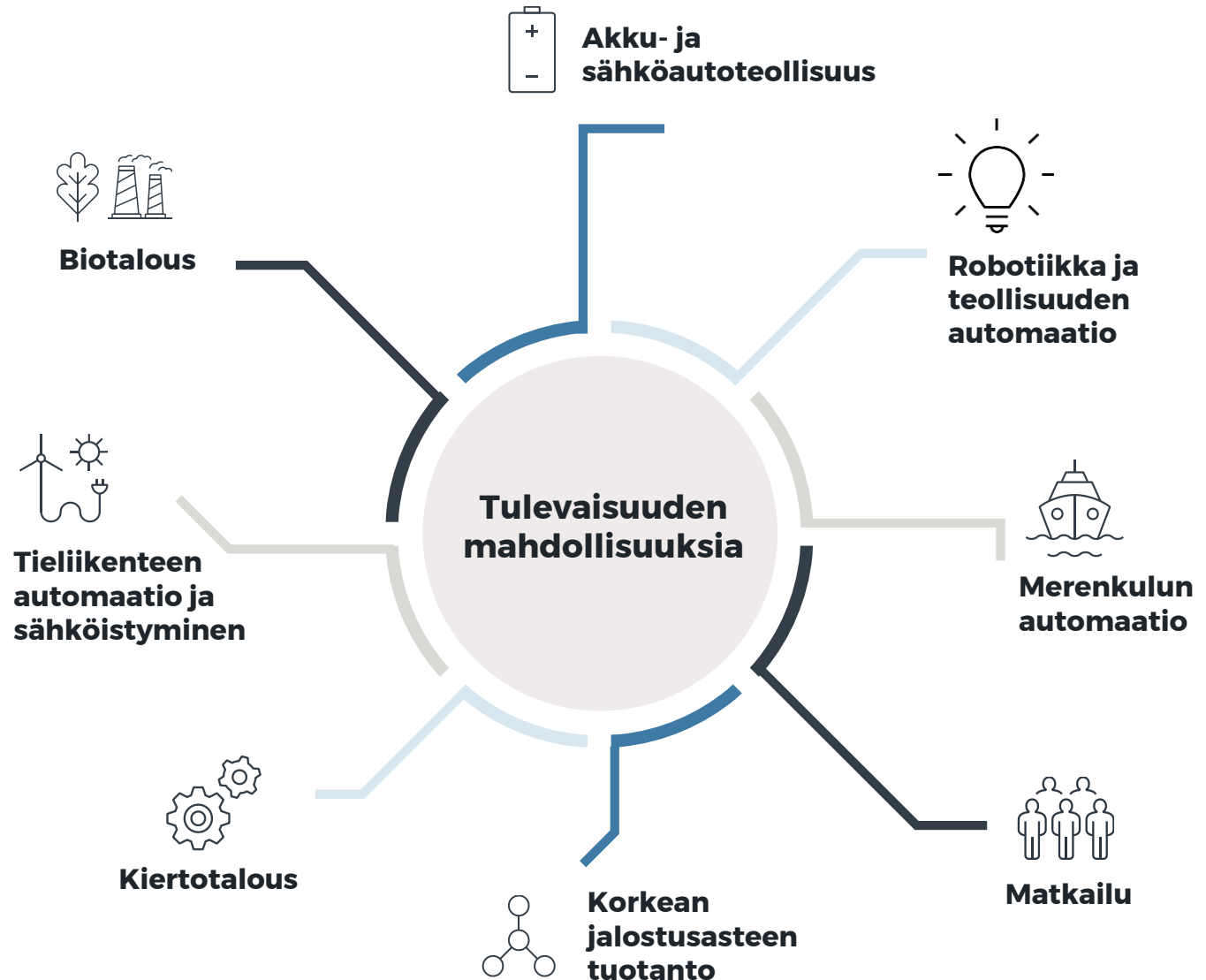
Turun meriteollisuus ja Lounais-Suomen alueen yritykset muodostavat elinvoimaisen meriklusterin. Yhtenä tulevaisuuden mahdollisuutena klusterilla on olla merenkulun automaatiokehityksen kärjessä. Tulevaisuuden laivanrakennusteknologiassa on useita muitakin osa-alueita, joilla tapahtuu kehitystä. Suomi on vahva erityisesti suurten risteilyalusten tuotannossa ja jäänmurtoteknologiassa. Turun alueen lääketeollisuuden ja biotekniikan osaaminen mahdollistaa erittäin korkean jalostusarvon tuotteiden valmistuksen.

Nesteellä on Naantalissa öljynjalostamo, joka tuottaa erikoispolttoaineita. Nesteen strategia perustuu uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvattamiseen. Liikenteen energiatalous elää parhaillaan murroskautta, jolloin siirrytään vähitellen perinteisistä bensiinistä ja dieselöljystä useamman energiavaihtoehdon suuntaan. Suomalaisella osaamisella on mahdollisuuksia kehittää myös nestemäisiä polttoaineita tulevaisuuden vaatimusten mukaisiksi.

Uudenkaupungin autotehdas on yksi maailman edistyksellisimpiä kokoonpanotehtaita, jonka kilpailukyky perustuu korkeaan laatuun ja tuotannon nopeaan muunneltavuuteen. Autotehtaalla on myös kokemusta sähköautojen valmistamisesta ja sillä on valmiudet vastata liikenteen sähköistymisen trendiin.

Länsirannikolla on useita metsäteollisuuden tuotantolaitoksia, mm. Raumalla. Metsäteollisuus on uudistumassa biotuotannon suuntaan ja valmistaa myös biopohjaisia polttoaineita. Suomen metsäteollisuus on ollut myös kansainvälisten investoijien kiinnostuksen kohteena. Erittäin tärkeää Suomelle on, että metsäraaka-aineen tuotannossa pyritään mahdollisimman korkeaan jalostusasteeseen.

Porissa on metalliteollisuutta ja metallurgian kansainvälistä tutkimusta. Materiaalitekniinen osaaminen on yksi tulevaisuuden vahvoista kysyntäalueista globaalisti. Satakunnassa on myös Suomen suurin automaatio- ja robotiikka-alan keskittymä.



Lounais-Suomen kasvu ja kehitys

Lounais-Suomen elinkeinoelämä on noussut merkittäväksi Suomen talouselämän veturiksi

Eri toimialojen yritykset ovat ilmoittaneet mittavista investoinneista toimintansa kehittämiseen

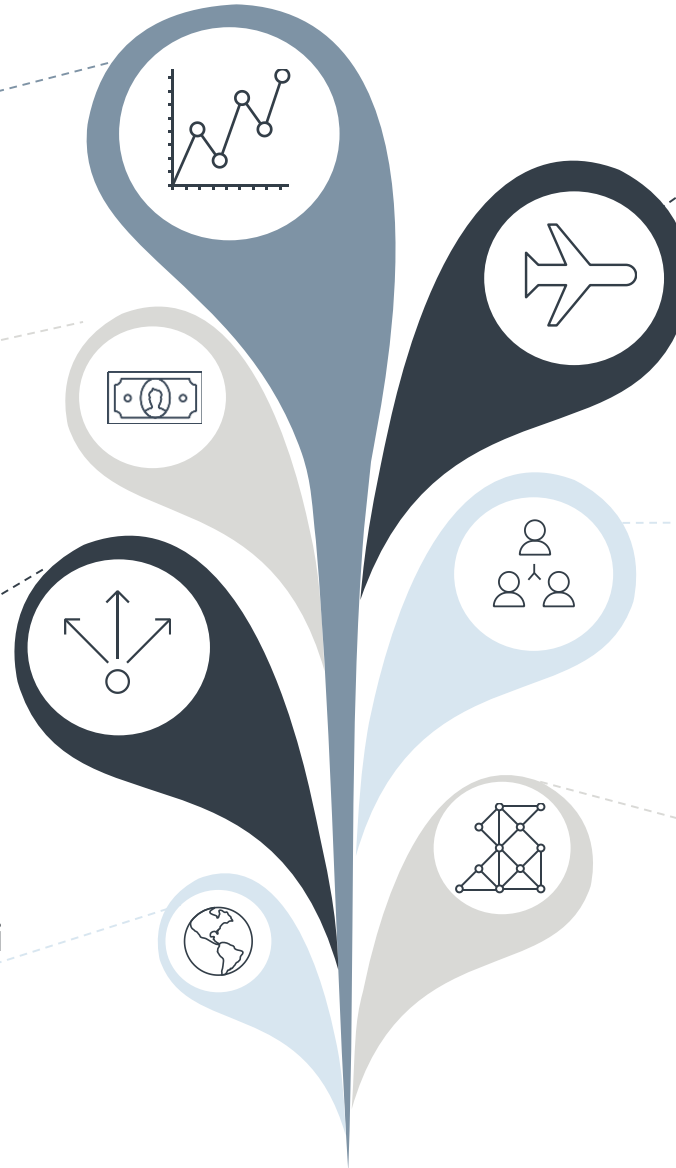
Kasvun ja kehityksen tueksi tarvitaan korkeatasoiset alueelliset, valtakunnalliset ja kansainväliset liikenneyhteydet

Saavutettavuus on Lounais-Suomen teollisuuden, kaupan, rakentamisen, matkailun ja palvelujen kannalta avainasia ja näillä toimialoilla on suuri taloudellinen merkitys

Hyvillä liikenneyhteyksillä luodaan edellytykset yhtenäiselle työssäkäynti- ja markkina-alueelle sekä vahvistetaan alueen kansainvälisyyttä ja kilpailukykyä

Lounais-Suomen teollisuudella on laaja toimittajaverkosto - toimitusketjujen häiriöttömyys edellyttää valtatie 8:lle riittävää välityskykyä Turun ja Porin välille

Vetovoimainen toimintaympäristö ja hyvä saavutettavuus houkuttelevat uusia yrityksiä sijoittumaan alueelle ja uusia toimijoita liittymään elinkeinoelämän toimitusverkostoihin





WSP Finland Oy, Advisory Services, 2018

