



Markku Kakriainen
toimitusjohtaja,
maakuntaneuvos
Etelä-Savon kauppakamari

Liikenneinfran kehittämistä ei saa unohtaa digiaikana

Digitalisaatio vyöryy yrityksiin ja jokaiseen kotiin
sekä peliteollisuus kukoistaa.
Näinkin voisi luonnehtia aikakautta, jota elämme.

Mutta tässä hurmassa ei saa unohtaa sitä, että suomalaisen yhteiskunnan hyvinvointi ja menestys nojaa vankasti edelleen myös teollisiin työpaikkoihin. Teknologia-, kaivannais- ja metsäteollisuus ovat lisänneet työpaikkoja ja tuoneet kaivattuja investointeja. Ja kehitysnäkymät ovat lähitulevaisuudessa erittäin myönteiset.

Esimerkiksi metsäteollisuus ehdittiin muutama vuosi sitten julistaa kuolemanlaakson alaksi. Mutta kuinka on käynytkään? Metsän ja sitä hyödyntävän jatkojalostuksen merkitys on kasvanut ja kasvaa edelleen. Perinteiset sellunkeittäjät ovat uudistuneet ja ne kehittävät uusia tuotteita, joilla korvataan muun muassa öljypohjaisia materiaaleja. Tämä on lisännyt ja tulee lisäämään myös alan investointeja merkittävästi.

Puu ei liiku metsästä ja tuotteet maailmalle ilman kunnossa olevaa liikenneinfraa. Erityiset paineet kohdistu-

*Metsän ja sitä
hyödyntävän
jatkojalostuksen
merkitys on kasvanut
ja kasvaa edelleen.*

vat maamme tieverkostoon pääväylistä alemman tason teihin. Otan esimerkiksi Suomen metsävaltaisimman maakunnan Etelä-Savon. Puuvarantomme on yli 170 milj.m³ ja vuosittaiset hakkuut keskimäärin 7,1 milj.m³ vastaten yli 10 prosenttia koko valtakunnan hakkuista. Koska kuitupuuta käyttävää teollisuutta ei ole, niin yli puolet vuosittaisista hakkuista menee maakunnan ulkopuolelle. Ja valtaosa kuljetetaan tehtaille kumipyörillä yksityis-, paikallis- ja päätieverkon kautta ympäri vuoden. Tämä tuo luonnollisesti paineita koko ketjun osille, joka on monilta osin luvattoman heikossa kunnossa.

Maamme liikennepolitiikka on vuosikymmenten saatossa ollut melkoisen poukkoilevaa. Uskallan näin kirjoittaa, koska olen nykyisessä työssäni kauppakamarin toimitusjohtajana yli 20 vuotta toimineena ja kunnallis- ja maakuntapolitiikassa vähän pitempäänkin seurannut tiiviisti alan kehittämishankkeita ja pyrkinyt niihin vaikuttamaan. Tilastokeskuksen tuottamaa väestöennustepolitiikkaa käytettiin aikoinaan suunnitelmien teon pohjana ja niihin myös vedottiin.

Onneksi tilanne on muuttunut ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet ovat nousseet suunnitelmien ja päätösten teon ytimeen. Maan nykyinen hallitus on tehnyt hyviä päätöksiä liikenneinfran parantamiseksi uusinestoinneilla ja olemassa olevan tieverkon korjausvelkämäärärahojen lisäämisellä. Jotta alueiden tarpeet tulee

*Puu ei liiku
metsästä ja tuotteet
maailmalle ilman
kunnossa olevaa
liikenneinfraa.
Erityiset paineet
kohdistuvat maamme
tieverkostoon
pääväylistä alemman
tason teihin.*

huomioitua, pitää pystyä pitkäjänteiseen vaikuttamistyöhön oikean tiedon kautta ja laajalla yhteistyöllä. Tässä yhteydessä nostan esiin valtatie viiden (Vt5), mikä on itäisen Suomen yhteinen ja tärkein kehityskäytävä. Tavoitteenamme on 100 km/h nopeus ympärivuotisesti aina lissalmeen saakka. Maakunnan liitot, kaupungit ja kunnat, kauppakamarit ja Ely -keskukset sekä Viitostie ry ovat yhdessä tehneet pitkäjänteistä työtä valtatie kehittämisiksi. Muun muassa Viitostie ry on tuottanut useita selvityksiä vt 5:n merkityksestä ja nyt on valmistumassa Lappeenrannan yliopiston opiskelijan diplomityö "Yritysten logistiset kustannukset case viitostie". Tämän työn kautta pyrimme omalta osal-



Kuva marraskuun alussa vilkkaasti liikennöidyn Ihastjärven tien sorapäällysteisestä osasta. Samankaltaisessa kunnossa on valtaosa paikallisteistä. Nämä tiet tarvitsisivat vain tiehöylää ja mursketta.

Kuva: Vapaa-ajan asukas Seppo Rautio

Onneksi tilanne on muuttunut ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet ovat nousseet suunnitelmien ja päätösten teon ytimeen.

tamme osoittamaan sen, että liikenneverkkoihin kannattaa Suomessa panostaa.

Lopuksi haluan antaa kiitoksen tienrakentajille ja rakennuttajille. Oman koulutustaustani vuoksi (insinööri Y-321/Lappeenranta 12-1978) olen aktiivisesti seurannut valtatie viiden rakentamista, joka on tapahtunut vaiheittain vuosien saatossa. Nyt juuri valmistui Mikkelin kohta, ja seuraavana rakennustyöt käynnistyvät ensi vuoden alussa Mikkeli – Juva yhteysväliillä. Tämä parannushanke tukee Mikkeli – Kuopio yhteysvälin kehittämistä poistaen valtatie 5:n yhden merkittävimmistä ongelmakohdista.

On ollut ilo nähdä Pitkäjärvi – Mikkelin tieosuudella ammattilaisten työskentelyä. Liikennevirasto ja pääurakoitsija Destia Oyj ovat onnistuneet erinomaisesti keskellä vilkasta liikennettä toteuttamaan korkeatasoisen valtavyläosuuden. Minulle on kerrottu, että työn aikana on ennakkoluulottomasti tarkennettu suunnitelmia ja otettu uusia työtekniikoita käyttöön digitaalisuutta hyödyntäen. Tämä on vaatinut joustavuutta urakoitsijalta, mutta ennen kaikkea rakennuttajalta. Liikenneviraston projekti johtaja Hannu Nurmi, projekti-insinööri Joonas Hämäläinen ja pääurakoitsijan työpäällikkö Harri Korhonen ja työmaapäällikkö Jari Lievonen joukkoinen ansaitsevat täyden kiitoksen. Ammatteja tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa!

Nyt juuri valmistui Mikkelin kohta, ja seuraavana rakennustyöt käynnistyvät ensi vuoden alussa Mikkeli – Juva yhteysväliillä.