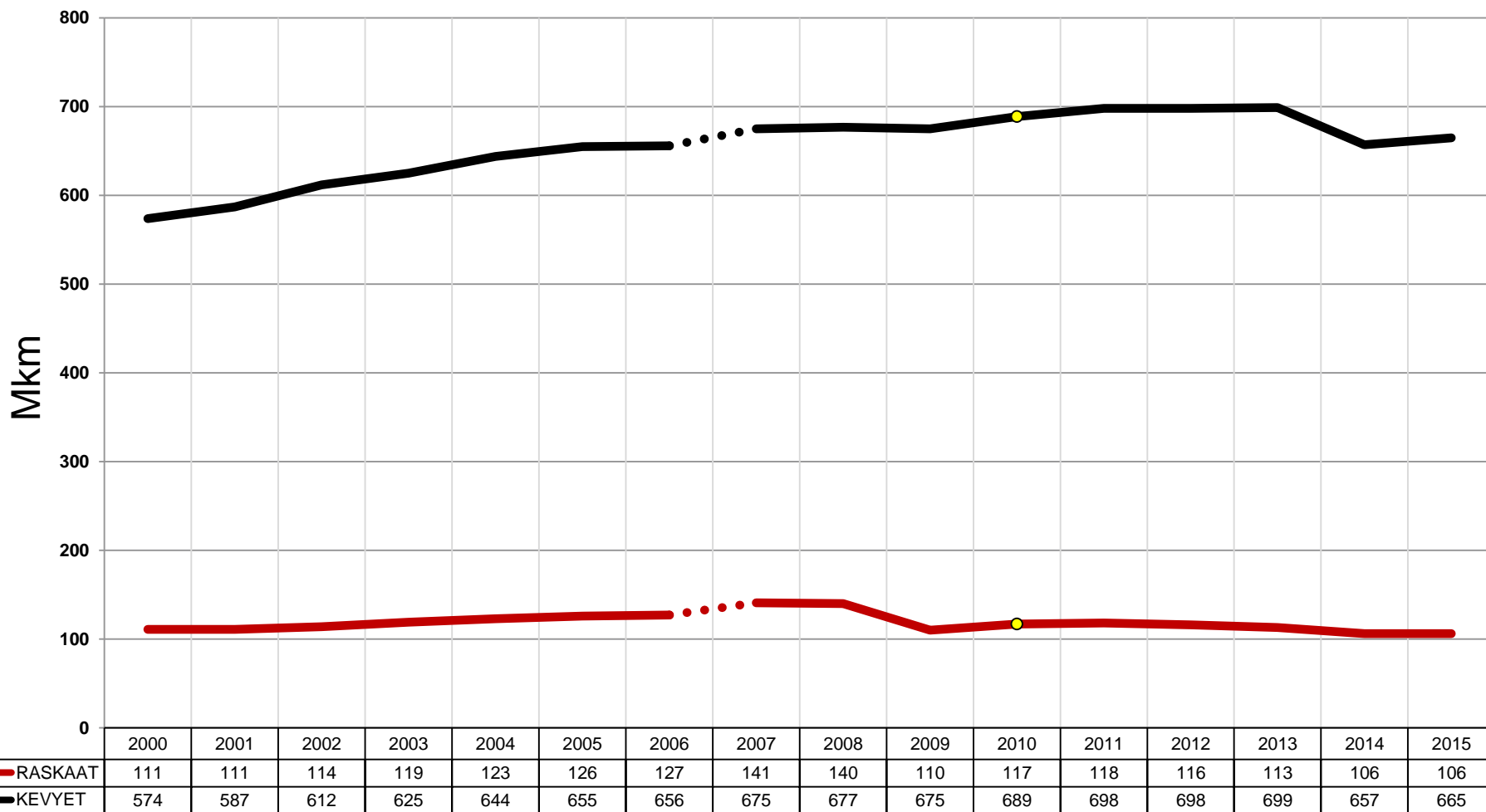
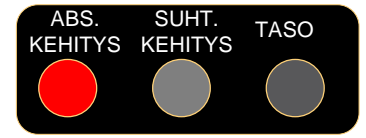




T7. Liikennesuoritteet pääteillä (Kymenlaakso)



Lähde: Tiehallinnon IVAR-laskentaohjelma HUOM! Laskentamallia muutettu vuonna 2007!!! Vuonna 2014 Kymenlaaksossa tapahtui päätieverkolla valtatiellä 7 ja 26 niin suuria muutoksia, etteivät tulokset ole enää vertailukelpoisia edellisiin tuloksiin nähden.



T7. Liikennesuoritteet pääteillä (Kymenlaakso)

Arviointiperusteet: Vuonna 2014 Kymenlaaksossa tapahtui päätieverkolla valtatiellä 7 ja 26 niin suuria muutoksia, etteivät tulokset ole enää vertailukelpoisia edellisiin tuloksiin nähden. Henkilö- ja pakettiajoneuvojen kokonaisliikennemäärät laskivat edellisestä vuodesta 6 % ja raskasliikenne väheni 6,6 %. Valtatien 7 parantaminen välillä Koskenkylä- Loviisa-Kotka on valmistunut ja 10 % liikennesuoritteesta siirtyi käyttämään vanhaa tietä, joka toimii moottoritien rinnakkaistienä koko matkalla. Tämä rinnakkaistie ei ole päätieverkkoa ja se vähentää laskennan liikennesuoritetta. Vanhalla tiellä syntyi huomattavasti enemmän häikäpäästöjä ja moottoritiellä ajonopeudet kasvavat suuriksi ja häikäpäästöt muuttuvat hiilidioksidi päästöiksi. Haminan ohikulkutie on suurimmalta osin valmistunut ja tie-verkko on muuttunut niin, että vt 26 on lyhentynyt 4 km matkalla sen siirtyessä valta-tieksi 7 ja osaksi ohikulkutietä. Haminan ohikulkutie on 2 km pidempi, kuin vanha kaupungin läpikulkutie. Liikennesuorite valtatiellä laskee vaikka tie on pidempi, sillä suuri osa kaupungin liikenteestä jää kaduksi jäävälle vanhalle tielle. Muulla päätieverkolla liikennemäärät eivät suuresti muuttuneet. Edellä mainittujen muutoksien vuoksi mm. hiilidioksidia Kymenlaakson päätieverkolla aiheutuu huomattavasti vähemmän kuin vuonna 2000, josta lähtien ECOREG-projektin päästötietaidikaattoreita on laskettu.

Liikenteellä on merkittävä asema Kymenlaakson toimialarakenteessa. Alueen teollisuus, ennen kaikkea metsäteollisuus, satamat sekä maantieliikenteen terminaalit synnyttävät merkittäviä tavaraliikennemääriä. Logistiikkapalveluyritysten määrää on viime vuosina lisääntynyt Kaakkois-Suomessa yritysten ulkoistaessa kuljetus- ja varastointitoimintojaan. Kymenlaaksolla on merkittävä rooli mm. metsäteollisuuden logistiikkaketjuissa, Venäjän kaupassa sekä Kaukoidän elektroniikkateollisuuden kuljetusketjussa. Kansainvälinen talouden suhdannetilanne ja Venäjän kaupan kehitys heijastuu niin olleen myös Kymenlaakson raskaan liikenteen suoritteisiin. Kauppa- ja kanssakäynti Suomen ja Venäjän välillä lisää myös henkilöautojen ja pakettiautojen määrää merkittävästi.

On arvioitu, että erityisesti logistiikkakeskusten ja solmukohtien aiheuttamat taloudelliset hyödyt ovat suurempia kuin läpikulkuliikenteen aiheuttamat haitat. Kasvavan liikenteen Kymenlaakson satamiin, teollisuuslaitoksiin ja alueellisiin logistiikkakeskuksiin odotetaan indikoivan epäsuoraan myönteistä kehitystä Kymenlaakson työllisyyteen, yritysten tulonmuodostukseen, palkkatulojen kautta syntyvään yksityiseen kulutukseen sekä verotuloihin. Satamien kautta kulkevan transitoliikenteen yms. aluetaloudellisista vaikutuksista laaditaan parhaillaan laajoja selvityksiä.

Indikaattorin kehittyminen: Kokonaisliikennesuoritteet ovat laskeneet vuoden 2009 jälkeen jälkeen. Talousindikaattorina arvioituna voidaan liikennesuoritteiden katsoa kehittyneen **negatiiviseen** suuntaan.