

Kempeleen ja Limingan kunnat



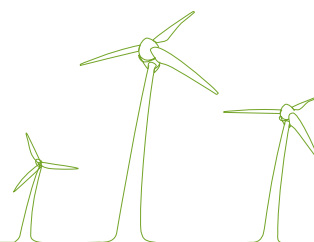
Esiselvitys 24.3.2014

tarkistettu 2.4.2014

KEMPELE-LIMINGAN LOGISTIIKKAVYÖHYKE



FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy / Kai Tolonen



SISÄLLYSLUETTELO

KEMPELE-LIMINGAN LOGISTIIKKAVYÖHYKE	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
ESIPUHE	4
LÄHTÖKOHDAT	5
LOGISTIIKAN MÄÄRITELMIÄ	5
Logistiikka	5
Logistiikkakeskus	5
Logistiikkakeskusten luokittelu	6
Logistiikkapalveluiden alueellinen keskittäminen	7
Intermodaaliset kuljetukset	8
cross-docking.....	8
LOGISTIIKAN NYKYTILANNE	9
Logistiikkaa Euroopassa.....	9
Logistiikan kustannuksia Suomessa	10
Logistiikka Oulun seudulla.....	11
Tulevaisuuden näkymät	15
Tavoitteet Limingan-Kempeleen seudun logistiikkavyöhykkeelle	17
LOGISTIIKKAKESKUKSEN TOIMINTAEDELLYTYKSET	19
LASTIPOTENTIAALI JA LIIKENNEMÄÄRÄT	19
Tiekuljetukset	20
Rautatiekuljetukset	20
Lentokuljetukset.....	21
Satamakuljetukset.....	21
Yhdistetyt kuljetukset.....	22
Rikkidirektiivin vaikutukset laivaliikenteeseen ja muuhun liikenteeseen	22
Kempele-Limingan saavutettavuus kuljettajien ajoaikaan verrattuna	23
Väestön tavoitettavuus matka-aikaan suhteutettuna.....	24
Ajoneuvoyhdistelmien painorajoitusten ja suurimman sallitun korkeuden nostaminen	25
LOGISTIIKKAKESKUKSEN SJOITTUMISEN PERUSTEET	26
SIJAINTIIN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT	26
Keskeisiä tarkasteltavia asioita:.....	27
Kustannus- ja aikataulukysymykset	27
Terminaalien toteutus.....	27
KYTKENNÄT LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN.....	28
KEMPELE-LIMINGAN LOGISTIIKKAVYÖHYKKEEN SIJAINNIN VAHVUUDET	28
KEMPELE-LIMINGAN LOGISTIIKKAVYÖHYKKEEN ALUERAJAUS JA MAANKÄYTTÖ	30
ALUEEN KAAVOITUSTILANNE.....	32
Maakuntakaava	32
Yleiskaavat	33
Asemakaavat.....	37

LOGISTIIKKAVYÖHYKKEESEEN LIITTYVÄT SOPIMUKSET	38
<i>Kuntien välinen työpalaveri 2.4.2014</i>	38
LIIKENNE	39
<i>Nykytilanne</i>	39
<i>Kevyt liikenne</i>	39
<i>Tieverkko ja yhteydet</i>	39
YHTEENVETO	43
LÄHTEET	45
LIITTEET	46



Kuva 1. Keslog Oy:n terminaali Kempeleessä. Kannessa Ankkurilahden alue pohjoiseen Limingassa.

ESIPUHE

Laaditun esiselvityksen tavoitteena on selvittää Limingan ja Kempeleen kunnan alueella välillä - Haaransilta- Zeppelin - maakunnallisen logistiikkavyöhykkeen edellytykset, soveltuvuus ja tarve logistiikkavyöhykkeen kaavoittamiseksi. Selvitystyö palvelee suoraan Kempeleen-Limingan logistiikkavyöhykkeen taustaselvityksenä. Työn tilaajia ovat Limingan ja Kempeleen kunnat.

Suomessa logistiikkakustannukset olivat 12,1 % yritysten liikevaihdosta vuonna 2012. Suomessa logistiikan ulkoistaminen viime vuosina ei ole juurikaan lisääntynyt. Kansainvälinen vertailu osoittaa, että Suomessa logistiikan ulkoistamisaste on kilpailijamaita alhaisempi. Tämä indikoi logistiikkapalveluiden markkinoilla olevan runsaasti käyttämätöntä potentiaalia.

Tulevaisuudessa logistiikkatoimintojen alueellinen keskittäminen tulee lisääntymään. Suomessa kunnat ja ovat vasta edellisen 10 - 15 vuoden aikana pyrkineet aktiivisesti kehittämään logistiikkaansa alueillaan. Trendinä on myös ollut logistiikkakeskusten siirtyminen vähitellen keskusta-alueilta kauemmas reuna-alueille. Näin keskustasta saadaan vapautettua aluetta, jota voidaan käyttää paremmin kaupunkirakenteeseen soveltuvaan toimintaan. Logistiikkakeskusten siirtämisellä reuna-alueille pystytään saavuttamaan haluttuja tavoitteita, kuten kuljetuskaluston koon kasvattamista, volyymietuja, halvemmat tonttikustannukset, logistiikkakeskusten toimintojen monipuolistuminen ja tehostuminen sekä liikenteen sujuvuus ja aikatauluvarmuus.

Logistiikkakeskuksen perustamisen tulee lähteä liikkeelle vain ja ainoastaan liiketaloudellisista näkökulmista. On pyrittävä vastaamaan kysymykseen: Mihin tarkoitukseen logistiikkakeskusta tai – aluetta ja käytetään ja kenelle se on tarkoitettu? Tämän lisäksi sijainti, alueen infrastruktuuri ja palvelut yhdessä ovat keskeisessä asemassa logistista keskusta perustettaessa.

Logistiikkakeskuksen perustamista suunniteltaessa tulee määrittää liikeidea, miksi se halutaan tai on tarpeellista perustaa. Siihen liittyy myös toisaalta differentiaalikulma eli miten suunniteltava logistiikkakeskus eroaa muista vastaavista ja jo rakennetuista, mikä siitä tekee ainutlaatuisen ja miten se asemoidaan markkinoille sekä miten se täydentää logistista verkostoa. Yhteiskunnalliset ohjausmekanismit voivat vaikuttaa logistiikkakeskusten perustamiseen merkittävästi. Kuntien välinen kilpailu, erilaisten vetovoimatekijöiden olemassaolo ja kaavoitustilanne toimivat usein ohjaavana tekijänä, kun logistiikkakeskusta sijoitetaan tietylle maantieteelliselle alueelle.

Logistiikasta tehdyt tutkimukset ovat osoittaneet, että logistiikka on eri toimijoiden välistä yhteispeliä ja sitä ei saa rajoittaa vain yhden toimijan tai yksittäisen kunnan tavoitteeksi. Suomessa kansalliseksi ongelmaksi on näyttänyt muodostuvan kuntien keskinäinen kilpailu logistiikkavyöhykkeistä ja niihin sijoittuvista yrityksistä. Kokonaistoimivuuden kannalta tarvitaan kuitenkin yhteistä näkemystä alueiden kehittämisestä, jotta vältetään hajonnalta ja saadaan aikaan tehokkaita logistisia vyöhykkeitä. Kempele-Limingan logistiikkavyöhykkeen kehittäminen yhdessä on uusi avaus Oulun seudun logistiikkapalvelujen järjeistämiseksi. Tämä on ennen kaikkea maakunnallinen kysymys ja ratkaistava maakuntakaavassa.

Työn konsulttina on toiminut FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy. Laadinnasta on vastannut Tekniikan yo Joni Kalapudas, Arkkitehti, LuK Kai Tolonen, DI (Liikenne) Tuomas Miettinen, arkkitehtiyo Outi Järvinen sekä FM Taina Ollikainen.

LÄHTÖKOHDAT

LOGISTIIKAN MÄÄRITELMIÄ

LOGISTIIKKA

Logistiikalla tarkoitetaan materiaalivirtojen sekä niihin liittyvien pääoma- ja tietovirtojen hallintaa toimitusketjuissa ja toimitusverkoissa toimivien yritysten ja organisaatioiden välillä.

Logistiikka-termiä käytetään yleisesti, kun puhutaan tavaroiden kuljetuksesta ja varastoinnista. Logistiikan osa-alueita ovat ostotoiminta, kuljetus ja jakelu sekä toiminnanohjaus. Laajasti käsiteltynä logistiikka sisältää myös organisaatioiden toimitusketjun hallinnan.

Tehokas logistiikka ja toimitusketjun hallinta on nopeasti muuttuvassa, globaalissa toimintaympäristössä yksi yrityksen tämän hetken tärkeimmistä strategisista kilpailutekijöistä. Toimitusketjun hallinnan merkitys kasvaa koko ajan koventuvan globaalin kilpailun seurauksena, tuotteiden elinkaarien lyhentyessä, asiakasvaatimusten kasvaessa ja informaatio-tekniikan ja kuljetustekniikoiden kehittyessä (Tampere-Pirkkala logistiikkakeskus esiselvitys, 2007.)

LOGISTIIKKAKESKUS

Logistiikkakeskus on laaja ja monimerkityksinen käsite ja sen yksiselitteinen määrittäminen on osoittautunut vaikeaksi. Seuraavassa aluvuossa on esiteltynä Suomen logistiikkakeskuskusterin LIMOWAN tuottama luokittelumalli, jonka avulla voimme käsitellä ja ymmärtää erilaisia logistiikkakeskuksia. Siten termi- logistiikkakeskus jää enemmän yleistermiksi. (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.)

Varsinaisessa merkityksessään logistiikkakeskus on 'alue, joka sisältää tuotteiden kuljetusta, varastointia ja jakelua koskevia toimintoja'. Pääsääntöisesti kyse on siis alueesta, johon tällaisia toimintoja ylläpitävät ja harjoittavat yritykset sijoittuvat. Tätä logistiikka-aluetta kutsutaan länsieurooppalaisittain myös nimellä "freight village" eli suomennettuna *rahtiliikennekylä*. Saksalaisen logistiikkakeskusten liiton määritelmän mukaiset piirteet tarkentavat vielä tätä ajatusta. Nämä keskeiset tunnusmerkit ovat:

- 1) kuljetusyritysten, logistiikka-palveluntarjoajien ja logistiikkaintensiivisten kaupallisten ja tuotannollisten yritysten muodostama alue
- 2) liityntä vähintään kahteen eri kuljetusmuotoon – intermodaalisuus erityisesti rautatie- ja maantiekuljetusten välillä
- 3) paikallisen logistiikkakeskusalueen kehittäjän hallinnoima toiminto (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.)

Logistiikkakeskuksessa voidaan käyttää useampia kuljetusmuotoja (rautatie-, tie-, meri- ja ilmakuljetukset) ja ne voivat toimia linkkeinä pitkänmatkan runkokuljetusten ja paikallisten keruu- ja jakelukuljetusten välillä. Logistiikkakeskus tarjoaa usein myös lisäarvopalveluja kuljetus- ja varastointitoimintojen lisäksi, kuten esimerkiksi tavaroiden uudelleen pakkausta, hinnoittelua, merkkausta ja myyntikuntoon laitoa. Logistiikkakeskus voi muodostaa yhteistyöverkoston, jolla on suuri alueellinen merkitys. Taustavaikuttajina voivat olla esim. elinkeinoelämän osapuolet ja jopa oppilaitokset. Tarkoituksena on vahvistaa koko alueen eri toimijoiden yhteistoimintaa ja markkinointia. Sen avulla voidaan lisätä ja saada uusia investointeja. (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.)

Logistiikkakeskus voi toimia myös niin sanottuna "hubina" ja "gatewayna" transitoliikenteelle, jonka kautta kulkevat suuret tavaravirrat esimerkiksi Venäjälle. Transit- eli kauttakulkuliikenne on tavaroiden ja raaka-aineiden rahtaamista toisen maan kautta kolmanteen maahan. Transitotavaroita ei selvitetä tullissa eikä niitä tilastoida ulkomaankaupaksi. (Kauppapolitiikka, 2008.)

Suomen merkitys transitoliikenteessä tulee Euroopan ja Venäjän ”gatewaynä” kasvamaan tulevaisuudessa. Tällä hetkellä suurin osa Suomen transitoliikenteestä tapahtuu lähinnä meriteitse, mutta tulevaisuudessa Venäjän elintason noustessa myös itäisiä rautateitä pitkin liikkuva transitoraus tulee todennäköisesti kasvamaan. (Kauppapolitiikka, 2008.)

LOGISTIikkAKESKUSTEN LUOKITTELU

Logistiikkakeskusklusteri LIMOWA on luokitellut logistiikkakeskukset logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirjassaan niiden eri roolien ja toimintojen selventämiseksi kuuteen eri luokkaan. Luokittelu tehtiin erilaisten logistiikka-alueiden perusominaisuuksien, toiminnan ja elinkaaren vaiheen perusteella sekä maankäytöllisistä ja kaavoituksellisista näkökulmista (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.). Logistiikkakeskusten luokittelu on esitetty taulukossa 1.

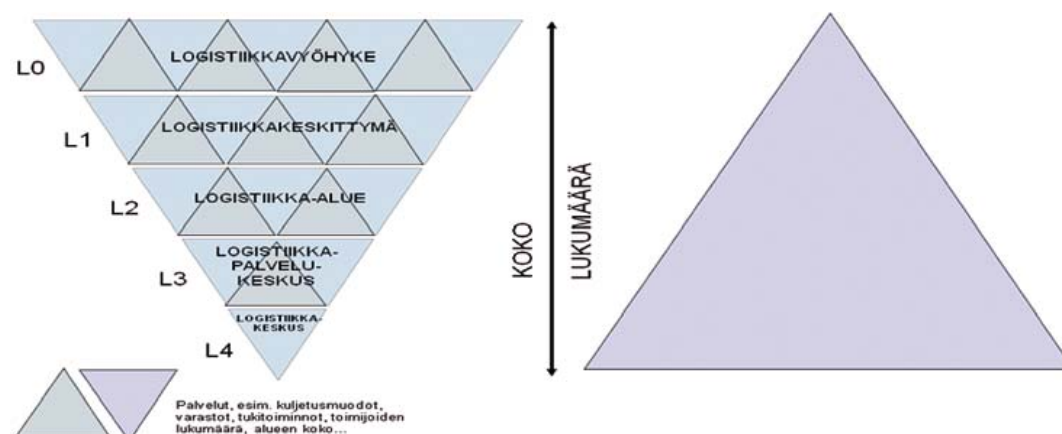
Taulukko 1. Logistiikkakeskusten luokittelu

LUOKKA	NIMI	MÄÄRITTELY
L0	Logistiikkavyöhyke	Logistiikkakeskittymien, -alueiden ja -keskusten muodostama, usein pääväylien suuntainen vyöhyke.
L1	Logistiikkakeskittymä	”Itsestään” muodostunut logistiikkakeskusten ja -alueiden tiivis ryhmä, usean hallinnoima, useita toimijoita.
L2	Logistiikka-alue	Järjestäytyneesti muodostunut, logistiikkatoiminnoille tarkoitettu alue, freight village, jossa useita logistiikkakeskuksia, varastoja yms. logistiikkatoimintoja lisäpalveluineen. Useita toimijoita.
L3	Logistiikkapalvelukeskus	Kaikille asiakkaille avoin logistiikkakeskus. Tietyn tahon hallinnoima, mahdollisesti useita toimijoita.
L4	Logistiikkakeskus	”Suljetun piirin” eli tietyn kauppaketjun tai teollisuusyrityksen oma logistiikkakeskus tai keskusvarasto, josta tavaraa toimitetaan vain ko. yrityksen omiin tarpeisiin.
L5	Varasto, Terminaali	Yksityisten omistamia varastoja yms., pinta-ala alle 10 000 m ² .

Kempele-Limingan osalta 1. päätavoite olisi L0-luokan **logistiikkavyöhyke**, joka on määrittelyn mukaan logistiikkakeskittymien, -alueiden ja -keskusten muodostama, usein pääväylien suuntainen vyöhyke. Alueella toimii useita eri toimijoita. 2. tavoitteena olisi L2-luokan **logistiikka-alue**, joka on järjestäytyneesti muodostunut, logistiikkatoiminnoille tarkoitettu alue, freight village, jossa useita logistiikkakeskuksia, varastoja yms. logistiikkatoimintoja lisäpalveluineen. Useita toimijoita.

Varsinaisten logistiikkakeskusten ja -keskittymien lisäksi käsikirjassa määriteltiin logistiikkavyöhykkeen käsite kuvaamaan useiden logistiikkakeskittymien muodostamaa kokonaisuutta, joka muodostaa selkeästi logistisen vyöhykkeen. Suomessa tällaista vyöhykkeen muodostumista on selkeimmin havaittavissa pääkaupunkiseudulla Kehä III:n alueella (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.) Tämän kaltaista vyöhykettä voidaan havaita syntyvän myös Oulun seudulle, tosin pienemmässä mittakaavassa.

Eniten logistiikkakeskuksia löytyy maastamme luokista L3, L4 ja L5. Nämä pääkaupunkiseudulla tehdyt havainnot vastaavat hyvin koko Suomea tilannetta. Logistiikkakeskittymiä ja -alueita on niiden luonteesta johtuen määrällisesti vähiten. Keskitymät ja alueet, ovat ryppäitä, jotka muodostuvat pääasiallisesti logistiikkakeskuksista ja -palvelukeskuksista. Näin ollen koko ja lukumäärä voidaan yleistää kuvan 1. mukaisesti. Selvityksessä rajattiin alle 10 000m² varastot ja terminaalit (L5) tarkemman tarkastelun ulkopuolelle. (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.)



Kuva 2. Logistiikkakeskusten koko ja lukumäärä

LOGISTIIKKAPALVELUIDEN ALUEELLINEN KESKITTÄMINEN

Aluelogistiikassa tarkastellaan määrätyn alueen yritysten ja organisaatioiden logistiikkajärjestelmiä ja niiden tarpeita kuten toiminnallista kehittämistä, liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeita ja logistiikkakeskuksia.

Teollisuus ulkoistaa yhä enemmän logistiikkaansa palveluyrityksille. Logistiikan ulkoistamisen avulla pyritään parantamaan toimivuutta ja tehokkuutta ja tätä kautta yrityksen kilpailukykyä nostamaan. Eri tutkimuksissa on logistiikan ulkoistamisen tavoitteena tuotu esille mm. suurempi joustavuus, parempi palvelun taso, kustannusten alentaminen ja logistiikkaan sitoutuneen pääoman vapauttaminen. (Logistiikan ulkoistaminen, 2003). Tämä kasvattaa omalta osaltaan tarvetta monipuoliselle logistiikkavyöhykkeelle. Yhtenäisellä alueella toimintoja on helppo yhdistää ja yhteispalveluilla yritykset saavat kustannushyötyjä. Samalla alueella toimiminen avaa myös mahdollisuuksia monipuoliselle logistiikkayhteistyölle.

Logistiikka- ja kuljetuspalvelujen sekä niiden tarvitsemien oheispalveluiden alueellinen keskittäminen tuo seudulle huomattavia yritys- ja yhteiskuntataloudellisia etuja. Sillä on myönteisiä vaikutuksia mm. yritysten logistiikkakustannuksiin, liikenteen ympäristövaikutuksiin ja taloudellisen kuljetus- ja logistiikkayhteistyön syntymiseen. (Valtatien 19 merkitys Etelä-Pohjanmaan aluelogistiikan ja elinkeinoelämän kannalta, esiselvitys, 2006).

Kaupunkiseudulle hajanaisesti sijoittuneiden logistiikkapalveluiden keskittämisen tärkeitä vaikutuksia ovat kaupunkirakenteen kehittämiselle avautuvat mahdollisuudet ja aluerakenteen tehokkuutta ja taloudellisuutta parantavat vaikutukset.

Keskittämisen seurauksena myös logistiikkayhteistyön mahdollisuudet ja edellytykset paranevat. Tällöin logistiikkayritysten kuljetusten yhdistäminen on järkevämpää taloudellisesti ja esimerkiksi alihankintayhteistyön kanavointi on mahdollista. Keskittämisen etuna ovat myös yritysten synergiaedut, kun tarvittavat palvelut (esim. huolto- ja rengaspalvelut, katsastus, pesupalvelut) on saatavilla lähellä.

Keskittämisen seurauksena logistiikkavyöhyke synnyttää myös uusia työpaikkoja esim. varastoinnin ja lisäarvologistiikan tuottamana sekä logistiikkavyöhykkeiden yhteispalveluissa (esim. vuokratyövoimapalvelut, pikakorjauspalvelut).

INTERMODAAISET KULJETUKSET

Intermodaalikuljetuksilla tarkoitetaan tavarankuljetusta, jossa kuljetettava tavara on koko toimitusketjun ajan samassa kuljetusyksikössä eli suuryksikössä ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetustapaa. Intermodaalisuus käsitteenä kattaa sekä multimodaalet että yhdistetyt kuljetukset; voidaan puhua myös niin sanotusta integroiduista kuljetuksista, vaikkakin tämä käsite liitetään eräissä tapauksissa muihin kuljetusjärjestelmiin kuin vain intermodaalisuuteen. (Rytkönen J. & Ulmanen.)

Yhdistetyt kuljetukset ovat yksi intermodaalisten kuljetusten muoto, jossa runkokuljetus tapahtuu rautateitse. Siihen liittyy maanteitse, laajemmän määritelmän mukaan myös vesiteitse, tapahtuva liityntäkuljetus vähintään runkokuljetuksen toisessa päässä. Yhdistettyjen kuljetusten kohdalla voi periaatteessa muodostua siis hyvinkin erilaisia kombinaatioita. Runkokuljetusosuus hoidetaan kuitenkin usein rautateitse. Intermodaalisten merikuljetusten tärkein käyttökohde on lähimerenkulussa (ns. short seashipping), jossa käytetään pääasiassa perävaunu-, kontti- ja kuorma-autokuljetuksia. (Rytkönen J. & Ulmanen.)

Multimodaalet kuljetukset (multimodal transport) tarkoitetaan kuljetusta, jossa käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa. Tyypillisiä kuljetusketjuja ovat auto–juna, auto–laiva ja juna–laiva. Tavarankuljetusta toiseen tapahtuu yleensä joko siirtokuormaamalla tavara suoraan kuljetusvälineestä toiseen tai välivarastoimalla tavara jatkokuljetusta varten. Tällaiset kuljetusketjut palvelevat hyvin suuria perusteellisuuden tuotteiden ja raaka-aineiden tavaravirtoja, joissa tavoitellaan ensisijaisesti hyvää kuljetustaloudellista tehokkuutta. (Rytkönen J. & Ulmanen.)

Intermodaalikuljetusten edistäminen on keskeinen osa EU:n liikennepolitiikkaa. Erityisesti Suomessa yritystenkuljetuskustannuksia tulisi kyetä alentamaan, sillä Suomen elinkeinorakenne, sijainti sekä harvalukuinen väestö nähdään usein rajoitteena tulevaisuuden logistiikkajärjestelmän kehittymiselle. (Rytkönen J. & Ulmanen.)

Yhdistettyjä kuljetuksia käyttäviä asiakkaita on tällä hetkellä melko vähän. Tähän ovat syynä aikataulujen huono sopivuus asiakkaiden tarpeisiin nähden sekä korkea hinta. Pitkien tavaravirtojen ohuuden vuoksi Suomessa on vaikea tarjota hinnaltaan kilpailukykyisiä yhdistettyjä kuljetuksia. Vahvoja yhdistettyihin kuljetuksiin soveltuvia tavaravirtoja on pääkaupunkiseudun ja Oulun välisten tavaravirtojen ohella vain Etelä- ja Keski-Suomessa, jossa kuljetusmatkat ovat melko lyhyitä. VR Cargo on selvittänyt kuljetuspotentiaaleja Kuopion, Jyväskylän, Ylivieskan, Kokkolan, Vaasan ja Seinäjoen tavaravirtojen osalta. (LVM, 1/2011)

Yhdistetyt kuljetukset on kuitenkin tulevaisuuden kuljetusmuoto, jota tukee muun muassa kuljetusmuodon ympäristöystävällisyys ja turvallisuus, polttoaineen hinnan kehitys sekä kuorma-auton kuljettajien saatavuus. Yhdistettyjen kuljetusten suosiminen on Suomessa harjoitettavan liikennepolitiikan mukaista. Ratahallintokeskuksen selvityksessä *Etelä-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittäminen* suositeltiin varauduttavan kuuden uuden yhdistettyjen kuljetusten terminaalien kehittämiseen. (LVM, 1/2011)

CROSS-DOCKING

Cross-Docking, (ristiin telakointi, jakelu ja siirtolastaus tai terminaalitoiminta) on logistiikan osa-alue, missä varastot on enemmässä määrin siirretty liikkuviksi. Terminaaliin saapuvat tavarat tai kuljetustavara toiseen siirrettävät hyödykkeet lajitellaan päämäärän mukaan ja josta ne jatkavat matkaa ilman varastointia. Cross-docking toiminnoissa yhdistetään eri lähteistä peräisin olevia tavarat yhdeksi vastaanottajalle toimitettavaksi lopulliseksi tilaukseksi. Vastaavasti yhden toimittajan tavarat voidaan järjestellä toimitettaviksi useille vastaanottajille. (Risto Hyppönen, Pekka Ryttilä)

LOGISTIIKAN NYKYTILANNE

LOGISTIIKKA EUROOPASSA

Italiasta löytyy Euroopan tämän hetken kehittyneimmät logistiikkakeskukset, joista he käyttävät termiä Interporto. Italialaisissa keskuksissa on pääsääntöisesti erinomaiset liikenneyhteydet sekä suoraan moottoriteille että liityntäraide rataverkkoon. Näihin kytkeytyvien varasto- ja materiaalinkäsittelytilojen lisäksi keskittymissä on monipuolisesti muuta-kin yritysten toimintaedellytyksiä tukevaa liiketoimintaa. Pinta-alaa on tyypillisesti satojatuhansia neliömetrejä. Tästä osa on suoraan nimetty intermodaaliterminaaleja varten. Suurimman osan tilasta vievät kuitenkin varsinaiset varastorakennukset. Italian Interportojen omistus on jakautunut kaupunkien, maakuntahallintojen ja yritysten kesken. Ne palvelevat sekä käyttäjiensä etuja että ovat laajemminkin tukemassa paikallista ja kansallista kilpailukykyä. (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.)

Italian logistiikkakeskukset ja niiden väliset rautatieyhteydet ovat valmiina EU:n valkoisen kirjan uusia vaatimuksia varten. Yhä useammat yritykset ovat jo huomanneet uuden toimintamallin edut, mutta kokonaisuuden toimintaa vahvistetaan edelleen uusilla investoinneilla toimintavarmuuden, laadun ja luotettavuuden kasvattamiseksi. (Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja, 2012.)



Kuva 3.. Göteborgin sataman tavaraliikennettä palveleva raideterminaali-verkosto. (Etelä-Pohjanmaan liitto, 2012)

Ruotsissa on tapahtunut merkittävää rautatieliikenteen kuljetusosuuden kasvua, kun rautatiekuljetusten tavaraliikenteen kilpailu vapautettiin vuonna 1996. Esimerkiksi Göteborgin sataman maaliikenteen konteista 42 % kuljetetaan tällä hetkellä rautateitse. Helsingin Vuosaaressa sama vastaava lukema on 5 %. Tämä merkittävä ratatiekuljetusten osuuden kasvu tavaraliikenteessä on syntynyt mm. ympäristötietoisten asiakkaiden tarpeista sekä kilpailun vapautumisen jälkeen syntyneestä hinta- ja palvelukilpailusta. (SEEK, 2012.)

Ruotsin merkittävän rautatiekuljetusosuuden lisäksi on kiinnitettävä huomiota kuljetusetaisyyksiin, joilla kaupalliset rautatieoperaattorit kykenevät kilpailemaan kumipyöräkuljetusten kanssa. *World Review of Intermodal Transportationin* teettämässä tutkimuksessa luetellaan huomattavia kuljetusmääriä jopa kahdeksassa sisämaan rautatieterminaalissa alle 400 kilometrin palveluetaisyydellä Göteborgin satamasta. Lähin näistä rautateitse palveltavasta sisämaan terminaalista sijaitsee alle 190 kilometrin päässä Göteborgin valtamerisatamasta. (SEEK, 2012.)

Suomessa rautateiden kansallinen tavaraliikenne kilpailu vapautui vuoden 2007 alussa. Uskottavan kilpailun syntyessä, rautatiekuljetusten hintataso tulee todennäköisesti laskemaan

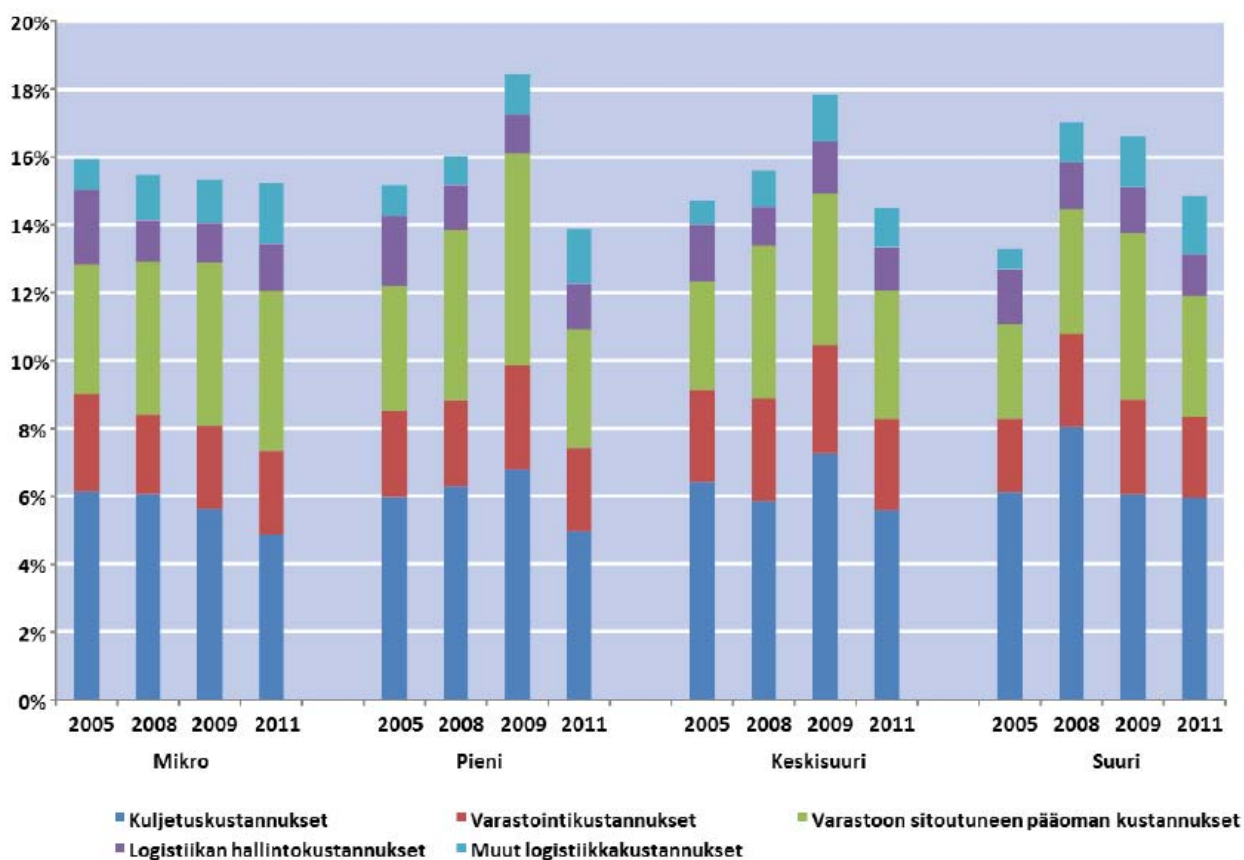
Ruotsin tapaan. Tulevaisuudessa rautatiekuljetusten käytön voidaan arvioida nousevan merkittäväksi myös Trans-Siperiaan suuntautuvissa konttikuljetuksissa, jotka koostuvat pääasiassa erilaisten arvo- ja kulutustavaroiden kuljetuksista Aasian ja Euroopan välillä. (LVM, 2005)

LOGISTIIKKAN KUSTANNUKSIA SUOMESSA

Suomessa, teollisuuden ja kaupan alan logistiikkakustannukset olivat vuonna 2011 33,1 mrd euroa. Suomen bruttokansantuotteeseen verrattuna logistiikkakustannukset olivat 8,6 %. Vuonna 2009 vastaava luku oli 10,2 %. Tämä ei silti suoraan tarkoita, että logistiikkatoimintojen tehokkuus olisi kasvanut. Muutos selittyy pääosin laskusuhdanteen seurauksena näkyvänä, erityisesti teollisuuden osuuden pientymänä Suomen BKT:sta. Myös kuljetussektorin ylikapasiteetti on pitänyt kustannukset alhaisina kesän 2008 jälkeen. (LVM, 2012)

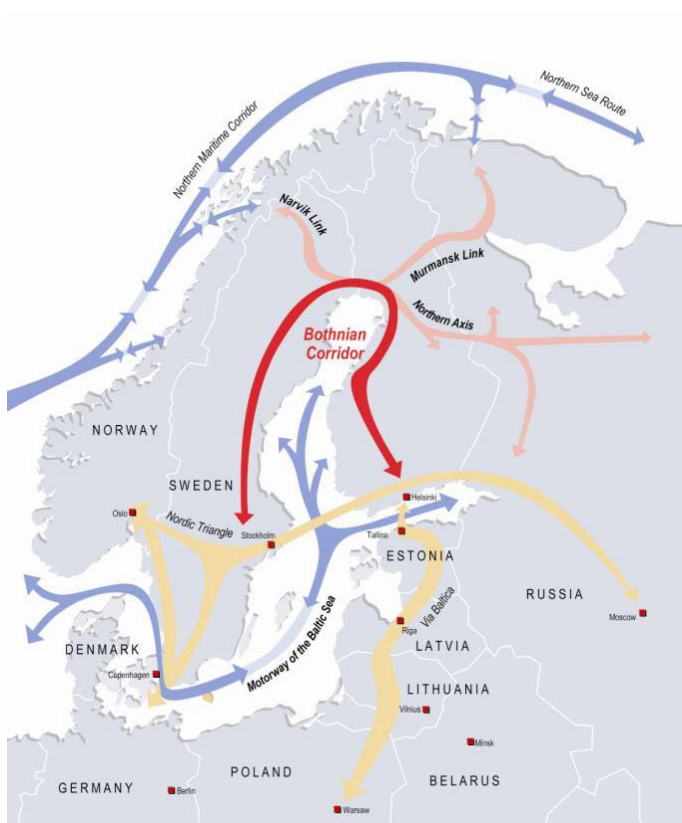
Vuonna 2012 logistiikkakustannukset olivat 12,1 % yritysten liikevaihdosta. Suomessa logistiikan ulkoistaminen viime vuosina ei ole juurikaan lisääntynyt. Kansainvälinen vertailu osoittaa, että Suomessa logistiikan ulkoistamisaste on kilpailijamaita alhaisempi. Tämä indikoi logistiikkapalveluiden markkinoilla olevan runsaasti käyttämätöntä potentiaalia.

Kun tarkastellaan teollisuusyritysten logistiikkakustannusten tasoa yrityskoon mukaan, voidaan todeta teollisuusyritysten kokonaiskustannusten laskeneen kaikissa kokoluokissa. Alla olevasta kuviosta voidaan nähdä suhdannetilanteen vaikutukset erikokoisiin yrityksiin. Kun suurten yritysten logistiikkakustannukset kohosivat voimakkaasti vuosien 2005 ja 2008 välillä, pienten ja keskisuurten yritysten kustannukset muuttuivat huomattavasti vähemmän. Taas vuosien 2008 ja 2009 välillä suuryritysten logistiikkakustannukset kääntyivät laskuun, kun taas pk-yritysten logistiikkakustannukset nousivat voimakkaasti. Tästä voidaan havaita suhdanne vaikutusten kohdistuvan ensimmäiseksi suuryritysten toimintaan pk-yritysten seurattessa viiveellä perässä. (LVM, 2012.)



Kuva 4. Teollisuusyritysten keskimääräiset logistiikkakustannukset % liikevaihdosta kokoluokittain ryhmiteltynä 2005 - 2011 (Logistiikkaselvitys, LVM 2012)

LOGISTIIKKA OULUN SEUDULLA



Kuva 5. Oulun keskeinen sijainti eurooppalaisten liikennekäytävien leikkauspisteessä (BusinessOulu.)

Oulun seutu sijaitsee keskeisessä liikenneverkkojen ja kansainvälisten kuljetuskäytävien solmukohdassa. Euroopan ydinverkkoon kuuluvien tie- (E4 ja E8) ja rata-tieyhteyksien lisäksi Oulun lentoaseman kehittyvät yhteydet sekä sataman kautta kansainväliset laivayhteydet palvelevat monipuolisesti yritysten logistisia tarpeita. Tieverkolla Pohjois-Suomen tärkeimmät väestö- ja aluekeskukset ovat Oulun alueelta nopeasti myös raskaan liikenteen saavutettavissa. Business Oulun mukaan Oulun keskeinen sijainti suhteessa kasvaviin toimialoihin ja kansainvälisiin kuljetuskäytäviin sekä vahva logistiikan palvelutarjonta mahdollistavat kansainvälisen (yhteydet Pohjois-kalotin alueelle, Jäämerelle ja Barentsin alueelle) aseman vahvistamisen logistisena keskuksena.

Oulun alueella vahvoja perusteollisuuden aloja ovat metsä-, metalli-, kemian-, puutuote- sekä elintarviketeollisuus. Oulussa toimii Stora Enson sellu- ja paperitehdas ja lähialueella kaksi isoa terästehdasta (Raahessa Rautaruukki, Torniossa Outokumpu). Oulun Ruskossa toimii koko Oulun seudun yhteinen jätteenpolttolaitos, Ruskon jätekeskus.

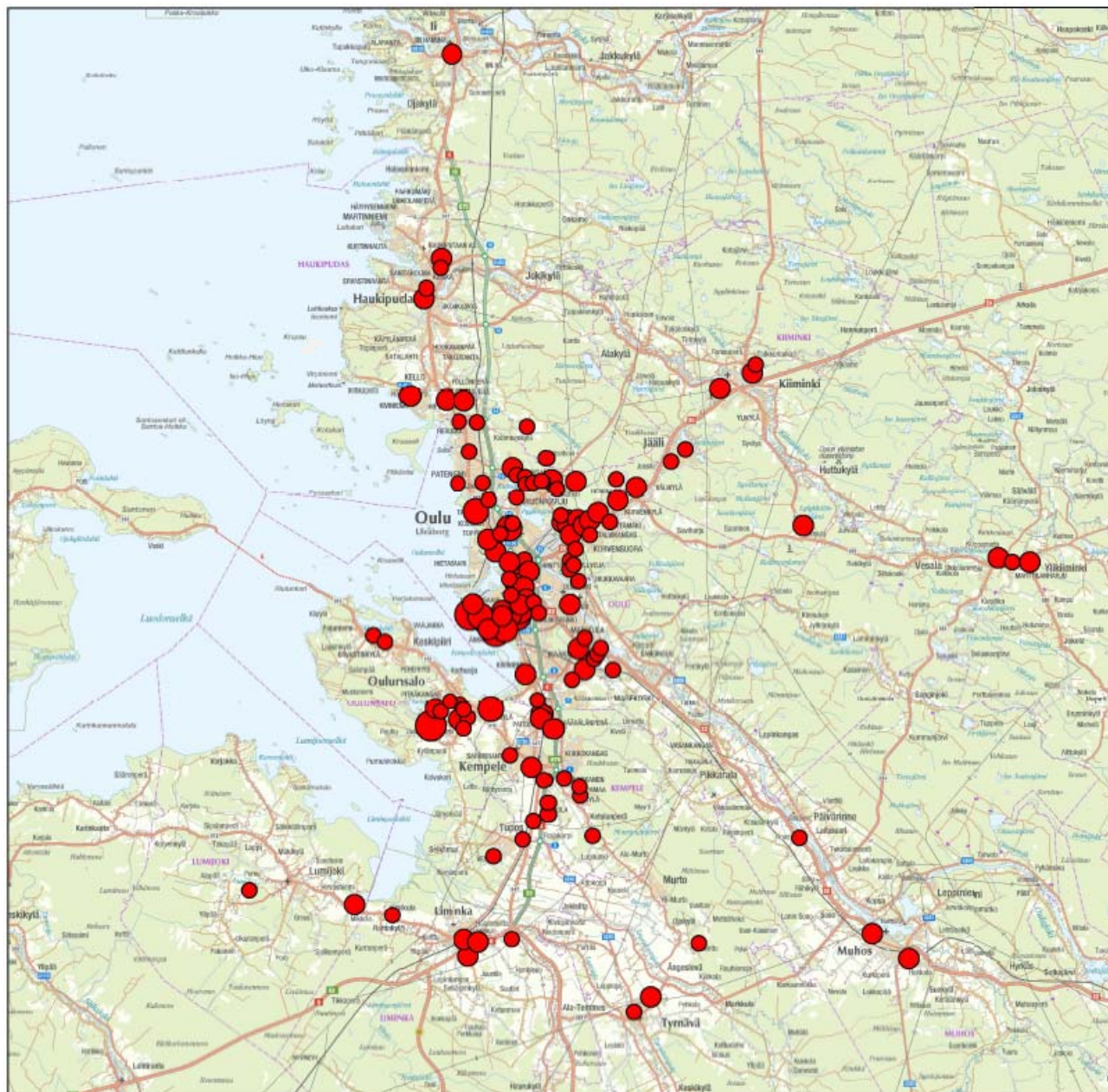
LOGISTIIKAN NYKYTILANNE OULUN SEUDULLA

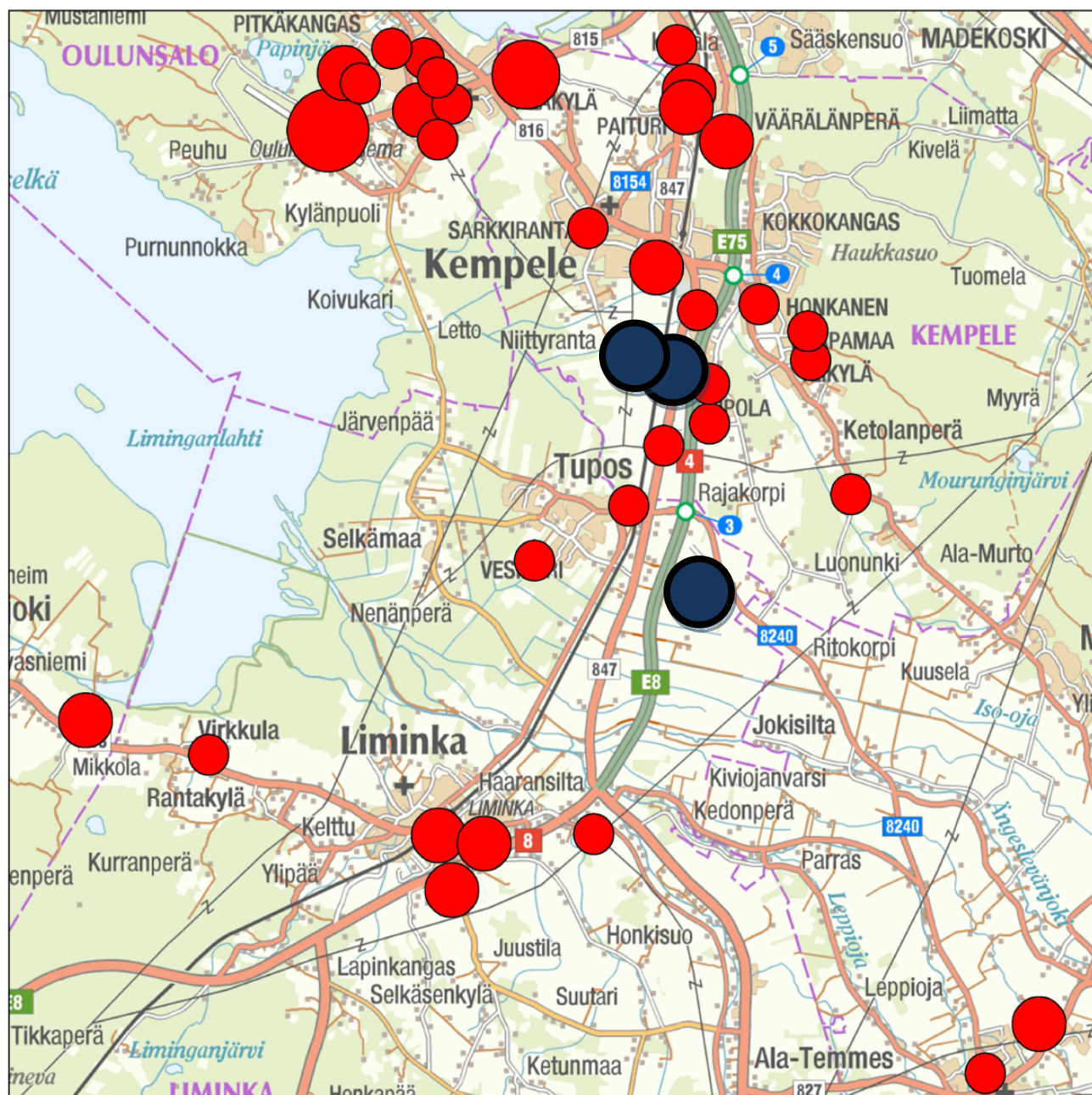
Oulun seutu on logistiikka-toimialan yritysten ja palvelujen merkittävin keskittymä Pohjois-Suomessa. Logistiikkapalvelujen merkittävyys työllistäjänä tulee kasvamaan edelleen tulevaisuudessa. Oulussa tällä hetkellä logistiikkatoimialan yritykset ovat sijoittuneet pääsääntöisesti Oritkarin logistiikka-alueelle ja Ruskon teollisuus- ja logistiikka-alueelle sekä keskustan välittömään läheisyyteen. (Kuva 5.) Alueet ovat saavutettavissa päätieverkolta ja Oritkariin on myös sähköistetty ratayhteys. (BusinessOulu). Oritkarin sataman ja satamayhteyksien läheisyydessä sijaitseva Äimäraution logistiikka-alue on Pohjois-Suomen merkittävin logistiikkapalvelujen ja tuotannon keskittymä. Oritkarissa sijaitsee myös Suomen ainoa toiminnassa oleva yhdistettyjen kuljetusten operointiin suunniteltu ja toteutettu terminaali, josta on säännölliset päivittävät yhteydet Helsinkiin. Sataman läheisyydessä sijaitseva yritysalue on ollut pitkään kansallisesti merkittävä kemiallisen metsäteollisuuden ja kemian teollisuuden keskittymä. Alueelle on sijoittunut valtaosa tärkeimpien kansallisten ja kansainvälisten logistiikkayritysten terminaaleista, useita pienempiä logistiikan palveluyrityksiä ja tukkukaupan yrityksiä. Lisäksi alueelle on sijoittunut runsaasti logistiikkatoimialaa tukevia palveluja, kuten raskaan kaluston huolto- ja pesulapalveluita ja polttoaineen jakelua. (BusinessOulu, Logistiikkastrategia, 2012)

Liitteessä 1. on esitetty Oulun seutukunnan (Hailuoto, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Tyrnävä), Raahen seutukunnan sekä Kemi-Tornion seutukunnan toimipaikkatilasto vuosina 2006 – 2011. Taulukosta löytyy toimipaikkojen määrä toimialoittain jaoteltuna, henkilöstömäärät, liikevaihto, liikevaihto/toimipaikka ja liikevaihto/henkilö. Pääluokkaan H eli kuljetus ja varastointiin sisältyy kaikki alan yritykset, 4- ja 5 – numerotaso antaa taas tarkempaa tietoa siitä

miten yritystoiminta jakaantuu eri kuljetus- ja toimintojen kesken. Jos luokassa on alle kolme yritystä, Tilastokeskus ei ilmoita tietoja.

Kuva 6. Varastointi- ja kuljetusalan yritysten keskittyminen Oulun alueella vuonna 2010. (Nora Huber)





Kuva 7. Vuoden 2010 jälkeen tulleet logistiikkaterminalit ovat sinisellä värillä.

LOGISTIIKAN NYKYTILANNE TARKASTELUALUEELLA

Nykyiset logistiikka-alueet Oulussa ovat käymässä ahtaaksi eikä varsinkaan uusille yrityksille ole tilaa. Logistiikka-alan suuria toimijoita onkin sijoittunut viime aikoina Oulun eteläpuolelle tarkasteltavalle Kempele-Liminka alueelle mm. Savikko Oy, Keslog Oy, Inex Partners Oy.

Keskeisin peruste on myös se, että Kempele-Limingassa on tarjolla riittävästi vapaita maa-alueita. Logistiikkakeskusten sinne sijoittumiseen liittyy myös strategisia etuja, kuten yhteydet päätieverkolle sekä Etelä-Suomen logistiikkakeskusten saavutettavuus. Esimerkiksi Savikko Oy on käyttänyt rakennusoikeudestaan 3241 kem² (+ 1022m² katosta, joka ei vähennä kaavassa määriteltyä rakennusoikeutta). Kokonaisrakennusoikeus tontilla on 8999 kem².



Kuva 8. Savikko Oy.



Kuva 9. Keslog Oy.

Keslog Oy:n terminaalitoiminnot siirtyivät syyskuun 2013 aikana Oulun Äimärautilta uuteen avattuun terminaalirakennukseen Kempeleeseen tarkastelualueelle. Terminaalin koko on 5400 kem² josta jäähdytettävien tilojen osuus on yli 2000 m². Terminaalissa käy vuorokaudessa noin 70 yhdistelmäajoneuvoa. Terminaalissa on töissä 35 henkilöä ja lisäksi

noin 100 kuljettajaa käy terminaalissa. Terminaalissa ei varastoida tavaraa, vaan tavara kulkee etelästä ajoneuvossa kohti pohjoista. Keslog Pohjois-Suomen terminaalin jakelualue on puolet Suomea. Eteläisimmät jakelupaikkakunnat ovat 130 km etäisyydellä Pyhäntä ja 60 km etäisyydellä Raahen Idässä on rajana Suomussalmi (220 km). Pisin edestakainen jakelureitti on pituudeltaan 1700 km pohjoiseen. Terminaalin omistaa kuljetusliike Ilmari Lehtonen Oy, jossa Keslog on vuokralla. Rakennusoikeutta on käytetty 5 920 kem². Kokonaisrakennusoikeus tontilla on 10 390 kem².

Limingan Ankkurilahdessa on mm. ABC huoltoasemalla laaja kenttä rekkaliikenteen taukopaikkana.

Kempeleeseen vanhan 4 tien varrelle on sijoittuneena mm. nosturiliike Sulkala Oy (Muonamiehentie 1). Ajoneuvot liikkuvat maanteillä hitaasti 40-60 km tunnissa ja ovat hyvin strategisesti sijoittuneena ottaen huomioon sekä Oulun kaupunkiseudun, että Raahen seudun suurhankkeet (mm. Fennovoima). Sulkala on käyttänyt noin neljänneksen rakennusoikeudestaan eli 997 kem² (kahdella tontilla yht. 3734 kem²).

TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

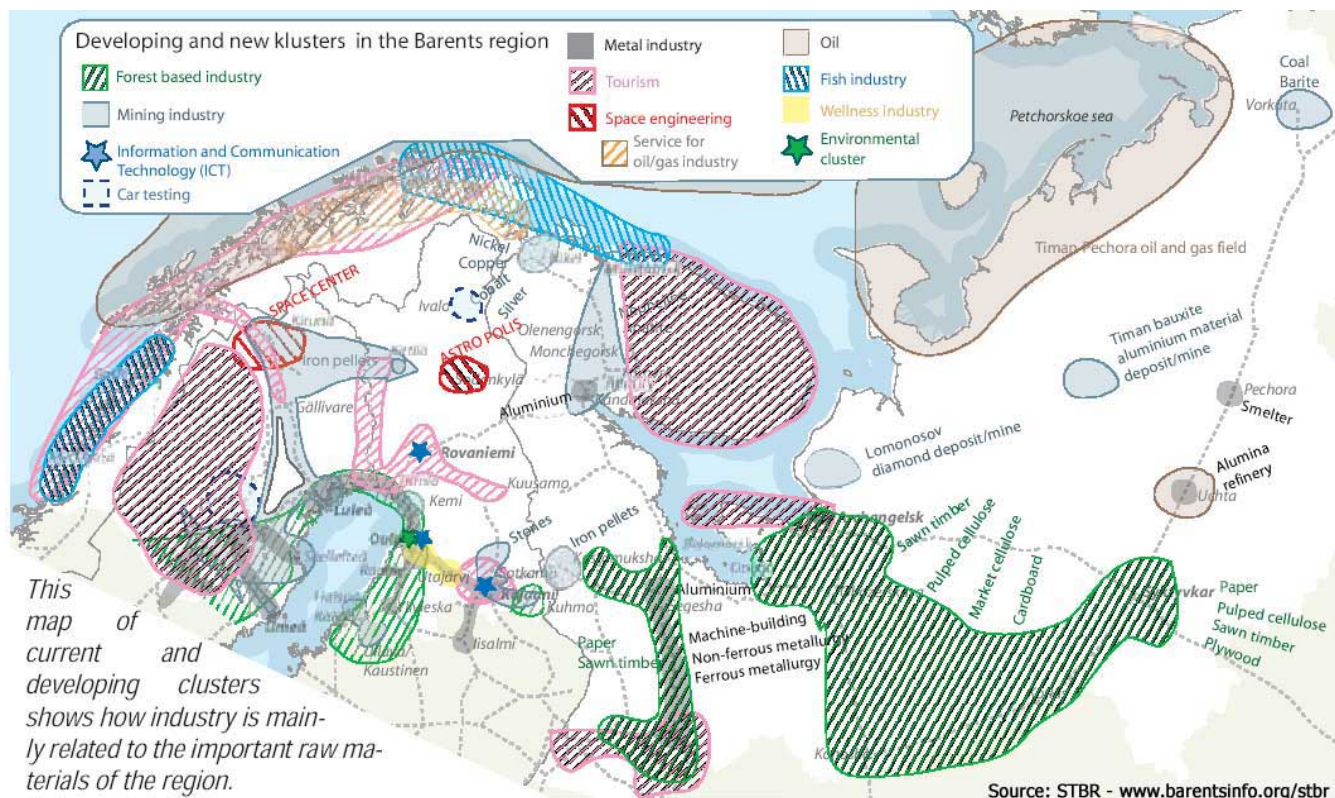
Eurooppalaisessa liikennepolitiikassa korostuu jatkossa entistä voimakkaammin kestävä kehityksen edistäminen. Lähi-tulevaisuudessa logistiikkaan haasteita tuovatkin tiukkenevat liikenteen päästöjä ja energiatehokkuutta koskevat säädökset ja polttoaineiden hinnan nousu. Suuriin yksittäisiin haasteisiin kuuluu vuonna 2015 Itämerellä voimaan astuva rikkipäästörajoitus, joka nostaa merikuljetusten kustannuksia jopa kolmanneksella. Tämä on suuri haaste koko pohjoisen alueen metsä-, metalli- ja kemianteollisuudelle. Vaikka kilpailukykyisiä ja toimivia vaihtoehtoja laivakuljetuksille ei useissa tapauksissa ole, tämä tulee todennäköisesti näkymään junakuljetusten kasvuna, joka puoltaa edelleen logistiikkavyöhykkeiden kehittämistä radan yhteyteen, esimerkiksi Kempele-Limingan alueelle. Logistiikkatoimialaa kohtaa tulevana vuosina myös erityisesti taloudellisia haasteita, kun väylänpidon ja infrastruktuurin kehittämisen rahoitus on yhä niukempaa ja kuljetustukien taso laskee. (BusinessOulu, Logistiikkastrategia, 2012).

Euroopan Komission Valkoisen Kirjan liikennepoliittisissa linjauksissa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteeksi on asetettu 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Meri- ja ratakuljetusten osuutta halutaan kasvattaa etenkin pitkillä runkoreiteillä. Komissio haluaa laajentaa liikenteen hinnoittelun osalta ”saastuttaja maksaa” ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteiden käyttöä. Tavoitteeksi on asetettu soveltaa periaatteita kaikkiin ajoneuvoihin koko liikenneverkolla. Komission asettamat tavoitteet tuovat jo lähitulevaisuudessa uusia kustannuspaineita kuljettamiseen, ja tarpeen edistää meri- ja ratakuljetuksia sekä ajoneuvoteknologian kehittämistä. (BusinessOulu, Logistiikkastrategia, 2012).

Tulevaisuudessa valtakunnallisesti logistiikan toimintaan ja ohjaukseen tehostamispaineita asettaa väestörakenteen muutos ja julkisen talouden kehitys. Kiristyneet ammatittaitovaatimukset ja eläköityminen uhkaavat heikentää työvoiman saatavuutta pidemmällä aikavälillä. Samaan aikaan informaatio- ja tunnistusteknologioiden käyttö sekä sähköisen kaupan laajamittainen yleistymisen muuttavat logistiikka-alaa erityisosaamista enemmän vaativammaksi. Kempele-Limingan alueella, erityisesti Tupoksessa, on huomattavasti saatavilla olevaa työvoimaa mikä turvaa tarvittavan työvoiman saatavuuden logistiikka-alalle myös tulevaisuudessa. Tämä edellyttää silti alan vetovoimaisuuden parantamista ja logistiikkakoulutuksen turvaamista koulutusasteilla. Yhdeksi logistiikan haasteeksi on noussut muutoksessa oleva elinkeinorakenne, kun teollinen toiminta vähenee samalla kun palvelut ja kauppa, erityisesti sähköinen kauppa, kasvavat. Lisäksi väestön ikääntymisen vuoksi logistiikkapalveluiden kysyntä sosiaali- ja terveyspalveluiden sektorilla kasvaa. (BusinessOulu, Logistiikkastrategia, 2012).

Pohjois-Suomessa ja Barentsin alueella kaivosteollisuus on vahvassa kasvussa. Kaivoshankkeet synnyttävät merkittävän määrän kuljetusvirtoja ja logistiikan palvelutarpeita. Merkittävimpiä Pohjois-Suomen kaivoksia ja kaivoshankkeita ovat mm. Talvivaara, Sodankylän Kevitsa ja Sakatti, Ranualla Suhanko, Savukoskella Sokli, Hannukainen Kolarissa, Kittilän (Suurikuusikko) ja Raahen kultakaivokset, Kemin kromikaivoksen laajennus (Outokumpu Chrome), Mustavaaran kaivoshanke Taivalkoskella ja Anglo Americanin suurhanke Sodankylässä. (BusinessOulu, Logistiikkastrategia, 2012).

Liikenneviraston (2012) esiselvityksessä selvitettiin kaivostoiminnan liikenteelliset tarpeet pohjoisessa. Sen perusteella kaivosten tuotekuljetukset tulevat suuntautumaan pääosin kotimaan tuotantolaitoksille tai Eurooppaan jatkojalostukseen. Kaivoskuljetuksissa käytettävät reitit suuntautuvat selvityksen mukaan nykyisiä yhteyksiä pitkin lähinnä Perämeren satamiin ja länsirannikon jatkojalostuslaitoksille (Niskanen, 2013). Kuljetusvolyymien ja logistiikkatoimialan työllistävyyden näkökulmasta merkittävimpiä lähivuosien hankkeista ovat Kolarin Hannukaisen rautakaivoshanke sekä Soklin fosfaattikaivoshanke. Toisaalta Oulun saavutettavuuden näkökulmasta kiinnostavia ovat myös Taivalkosken ja Ranuan kaivoshankkeet sekä Talvivaara laajenevine tuotantomäärineen. Rikastekuljetusten lisäksi kaivosten huoltologiikka synnyttää uusia liiketoimintamahdollisuuksia.



Kuva 10. Barentsin alueen teollisuutta ja kasvavia klustereita

Lähivuosina merkittäviä kuljetustarpeita syntyy myös energiateollisuuteen, jossa on vireillä lähivuosina useita suuria investointeja. Uuden Pyhäjoen ydinvoimalan rakennusaikaiset kuljetustarpeet ovat merkittäviä, vaikkakin suurin osa rahtiliikenteestä tulee todennäköisesti keskittymään Raahan ja Kalajoen satamiin.

Rautatieliikenteelle ydinvoimalan rakentamisaikaista kuljetuskapasiteetin tarvetta varten on varauduttu ainakin Ylivieskan keskustan maankäytön suunnittelussa. Ylivieskan keskustaajaman alueelle varattu multimodaalinen logistiikka-alue jätettiin tosin yleiskaavasta valitusten myötä vahvistamatta. Alueen osayleiskaavoitus on lähdössä uudelleen valmisteltavaksi syksyllä 2013.

Myös tuulivoimaloiden rakentamisen synnyttämät kuljetustarpeet Perämeren rannikolle ovat merkittäviä. (BusinesOulu, Logistiikkastrategia, 2012).

Ympäröivän Barentsin alueen suurten kaasu- ja öljykenttien käyttöönotto jätti-investointeineen avaa koko pohjoisen Suomen logistiikkatoimialalle ja konepajateollisuudelle suuria mahdollisuuksia. Pitkällä aikavälillä Pohjoisen meriväylän avautuminen Euroopan ja Aasian välisen liikenteen reitiksi voi muuttaa merkittävästi Barentsin alueen logistista asemaa. Arvioiden mukaan Koillisväylä soveltuu ensisijaisesti raaka-aineiden kuljetusreitiksi. Suuryksikköliikenne tulee todennä-

köisesti ohjautumaan nykyisten valtamerisatamien kautta, joten raaka-aineiden kuljetuksilla ei liene suurta vaikutusta Oulun seudun logistiikkapalveluihin. Norjan kalateollisuus laajenee nopeasti ja elintason noustessa Venäjällä myös vienti Suomen kautta itään päin lisääntyy. (BusinessOulu, Logistiikkastrategia, 2012).

EU:n osarahoittamassa Bothnian Green Logistic Corridor (BGLC) – liikenneverkostohankeen tavoitteena on kehittää Bothnian käytävästä Pohjois-Euroopan tärkein kestävä tavaraliikenteen reitti, jossa eri kuljetusmuodot tukevat toisiaan ja muodostavat saumattomasti toimivan kuljetusjärjestelmän. Lisäksi hankkeen tavoitteena on vahvistaa Pohjois-Euroopan ja Keski-Euroopan integraatiota. (Bothnian Green, 2013.)



Bothnian käytävä on osa EU-komission esitystä TEN-T ydinverkoksi. Bothnian käytävä levittäytyy Ruotsin ja Suomen puolin Perämereä ja yhdistää itä-länsi ja pohjois-etelä suunnan kuljetukset Ruotsissa, Suomessa, Norjassa ja Venäjällä. Käytävä on strategisesti tärkeä linkki Pohjois-Euroopan tavaroiden rahtiliikenteessä (Bothnian Green, 2013). Esteenä on pitkälti Suomen ja Ruotsin eriävä raideleveys. Toisaalta Suomen raideleveys on taas sama kuin Venäjällä, mikä tukee Suomea transitoliikenteessä. Suomesta on raideyhteys Kostamukseen Vartiuksen raja-aseman kautta, josta on edelleen yhteys Murmanski-Pietarin väliselle Kirovin radalle ja sieltä muualle Venäjälle.

Kuva 11. Bothnian käytävä (BGLC, 2013)

TAVOITTEET LIMINGAN-KEMPELEEN SEUDUN LOGISTIIKKAVYÖHYKKEELLE

Oulun seudun logistisen aseman ja vahvan kasvukeskuksen vilkkaan teollisuuden ja kasvaneen elinkeinoelämän vuoksi on syntynyt ajatus luoda logistiikkavyöhyke eteläiselle Oulun seudulle. Esimerkiksi Liminka on tällä hetkellä Suomen nopeimmin kasvava kunta.

Tavoitteena on kehittää logistiikkavyöhyke Kempele-Limingan alueelle, joka palvelee:

- valtakunnallista tavaraliikennettä
- alueellista ja seudullista tavaraliikennettä

Tavoitteena on, että logistiikkavyöhykkeen logistiikkapalvelukeskukset toimivat kaikkien liikennemuotojen yhteisinä keskuksina ja palvelevat:

- rautatieliikenteen kuljetuksia
 - o tämä edellyttää päätöksiä seutu- ja valtakunnantasolla
- autoliikenteen kuljetuksia
 - o mikä on todennäköisin
 - o se sijaitsee logistisessa solmukohdassa: E-75 moottoritie, 4- ja 8-tiet yhdistyvät Haaransillan alueella
- lentoliikenteen kuljetuksia
 - o tätä tukee uusi kaavailtu tieyhteys lentoasemalle Tupoksesta suoraan moottoritieltä
 - o määrällisesti vähiten, Oulun lentoaseman rahtiliikenteen vähäisyyden vuoksi
 - o hi tech tuotteiden, missä kuljetuskustannusten hinta ei ole merkittävässä roolissa tuotteen loppuhinnasta, kuljettaminen lentorahtina

Logistiikkavyöhykkeen toimintamallin ja perustoiminnan tavoitteita ovat:

- Vyöhyke palvelee erityyppisten tavaroiden kuljetuksia
- Tavara tuodaan eri puolilta Suomea, eri liikennemuodoissa, erilaisissa kuljetusmuodoissa ja monien kuljetusyritysten toimesta
- Tavara saa lisäarvoa eli vyöhykkeen logistiikkapalvelukeskuksissa olevat mahdollisesti lisäarvoa tuottavat toimet esim. (lajittelu, pakkaus, hinnoittelu ja cross-docking eli toimintatapa, jossa terminaaleissa tavarat puretaan ja yhdistellään nopeasti muihin kuormiin ilman varsinaista varastointia.)
- Liitännäistoiminnot esim. korjaamot, polttoaineenjako, rengas- ja varaosaliikkeet, katsastus- ja pesulapalvelut, autonmyyntiliikkeet, rekkahotellit ja vartioidut rekkaparkit.

Logistiikkavyöhykkeen sijainnin suhteen on tavoitteena:

- löytää koko kuljetusketjun kustannustehokkuuden kannalta mahdollisimman optimaalinen sijaintipaikka
- löytää koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja liikenteen kannalta optimaalinen sijaintipaikka, missä raskaan liikenteen suuri osuus liikennemäärästä ei ole ongelma muulle liikennejärjestelmälle eikä asutukselle.
- tarjota työpaikkoja lähialueella
- parantaa liikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta keskittämällä logistiikkapalveluita kaupunkikeskustan ulkopuolelle

LOGISTIIKKAKESKUKSEN TOIMINTAEDELLYTYKSET

LASTIPOTENTIAALI JA LIIKENNEMÄÄRÄT

Suomen tavar- ja henkilökuljetusliikenne keskittyy tulevaisuudessa runkoverkkoihin niin tie- kuin raideliikenteessä. Näitä runkoteitä kehitetään ja ylläpidetään tehokkaasti samalla, kun muita väyliä pyritään ylläpitämään lähes nykyisessä kunnossa. Runkoverkkojen tavoitteena on mm. edistää elinkeinoelämän logistiikkaa kilpailukyvyyn säilyttämiseksi ja kehittää liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. (Tampere-Pirkkala logistiikkakeskus esiselvitys, 2007.) Oulun seutu sijaitsee Suomen kattavan tie- ja rataverkoston yhdessä solmupisteessä ja Oulun seudun kautta kulkee suuret maantie- ja rataliikenteen tavaravirrat.



Kuva 12. Euroopan Komission ehdotus Suomen kattavaksi verkoksi ja ydinverkoksi (Liikennevirasto, 2012)

Suomessa tavaraliikenne perustuu keskeisesti tiekuljetuksiin. Rahtitonneista noin 90 % kuljetetaan maanteitse ja rahtitonnikilometreistäkin kaksi kolmasosaa. Rautateitse kuljetetaan vain 6 % rahtitonneista, mutta lähes 20 % rahtitonnikilometreistä. Rautatiekuljetuksia käytetään erityisesti pitkillä matkoilla, joissa mahdolliset siirtokuormaukset eivät lisää kuljetusaikaa kohtuuttomasti. (Motiva.)

Tiekuljetuksista noin 75 % on enintään 0,5 – 1 h etäisyydelle ulottuvia. Lähialueellisista tiekuljetustonneista kaksi kolmasosaa on maa-aineskuljetuksia, joilla ei ole tarvetta logistisille palveluille. Yli 400 kilometrin matkoilla kulkee vain 3 % tonneista ja 5 % tonnikilometreistä. Pääosa tiekuljetuksista on sellaisia, joita ei käytännössä voida siirtää muille kuljetusmuodoille. (Motiva.)

Kotimaan kuljetuksissa tavaramäärä on kasvanut vuosina 1980 - 2007 noin 20 % ja kuljetussuorite (tonnikilometrit) noin 27 %. Tiekuljetuksissa kuljetussuorite on kasvanut peräti 46 %, yli kaksinkertaisesti tavaratonniin kasvuun verrattuna. Muutos kertoo osaltaan tavarantoimittamisesta yhä pienemmissä erissä. Energiatohokkuuden näkökulmasta tällainen kehitys on kielteinen. (Motiva.)

TIEKULJETUKSET

Suurimmat tavaramäärät tulevat Kempele-Liminka alueelle etelästä Valtatietä 4 ja 8. Kulkeva tavara on lähinnä kappale-tavaraa. Tavaraliikennettä kulkee paljon myös Oulun lävitse keskeisen liikenteellisen sijainnin vuoksi. Alla olevassa taulukossa on Pohjois-Pohjanmaan tieliikenteen tavaramääriä ja kuljetussuoritteita vuodelta 2012.

Maakunta	Lähteneet		Saapuneet		Sisäiset	
	Tavaramäärä, 1000 t	Kuljetussuorite, milj. tkm	Tavaramäärä, 1000 t	Kuljetussuorite, milj. tkm	Tavaramäärä, 1000 t	Kuljetussuorite, milj. tkm
Pohjois-Pohjanmaa	4 823	1 206	3 828	995	18 193	757

Taulukko 2. Tieliikenteen tavarankuljetukset 2012 (Tilastokeskus.)

RAUTATIEKULJETUKSET

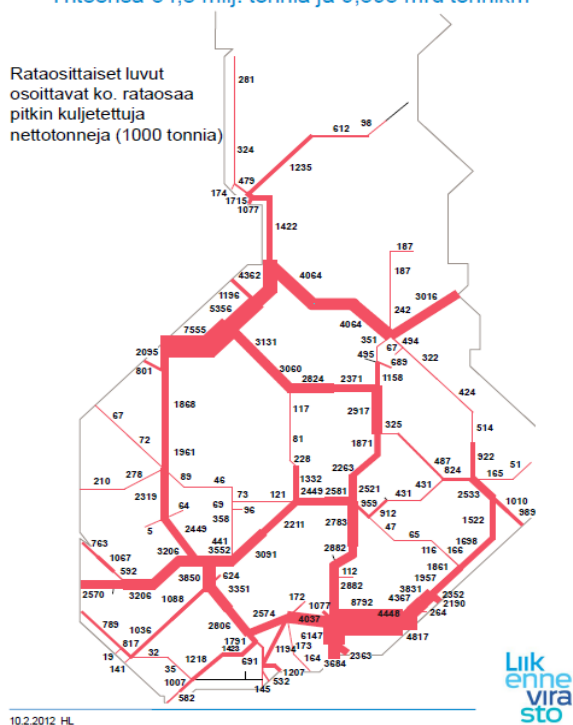
Suomen tavaraliikenteestä rautatiekuljetuksien osuus on perinteisesti ollut noin neljännes. Vuonna 2011 rautateitse kulki tavaraa noin 34,8 miljoonaa tonnia, josta kotimaan liikenteen osuus oli 23,5 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 11,3 miljoonaa tonnia. (LVM, 2013)

Rataverkon toiminnallinen luokitus

Tavaraliikenteen kuljetukset vuonna 2011

Yhteensä 34,8 milj. tonnia ja 9,395 mrd tonninkm

Rataosittaiset luvut
osoittavat ko. rataosaa
pitkin kuljetettuja
nettotonneja (1000 tonnia)



10.2.2012 HL

Kuvat 13. ja 14. Tavaraliikenteen kuljetukset vuonna 2011. (Liikennevirasto 2011) sekä Rataverkon toiminnallinen luokitus. (Liikennevirasto 2011)

Keskeinen rataverkko

— Nopean henkilöliikenteen
radat 1 600 km

— Raskaan tavaraliikenteen
radat 2 770 km



© Liikennevirasto 2011

Suunnittelualueen läpi kulkeva Seinäjoki–Oulu -rataosa on yksi tiheimmin liikennöidyistä yksiraiteisista rataosista Suomessa. Rataa käyttää valtaosa Etelä- ja Pohjois-Suomen välisestä pitkämatkaisesta rautatieliikenteestä ja se on osa yleiseurooppalaista TEN -rautatieverkkoa. Suunnittelualueella lähimpänä sijaitsevat rautatieasemat, joissa henkilöjunat pysähtyvät, ovat Ruukissa ja Oulussa.

Tupoksen ohi kulkee vuorokaudessa keskimäärin 20 henkilöjunaa, joiden nykyinen maksiminopeus on 140 km/h ja koko keskimäärin 10 - 12 vaunua. Rataosan Seinäjoki-Oulu perusparantaminen on käynnissä ja sen on arvioitu valmistuvan vuonna 2015. Limingan kohdalla parannetaan alus- ja päällysrakenteita ja poistetaan nykyisiä tasoristeyksiä.

Seinäjoki–Oulu hankkeen myötä henkilöliikenteen nopeus voidaan nostaa junatyypistä riippuen 160–200 km/h osuudella Seinäjoki-Ylivieska. Kapasiteettiongelmia parannetaan uusien kaksoisraideosuuksien ja liikennepaikkojen rakentamisen myötä. Tavaraliikenteen kilpailukykyä lisätään korottamalla akselipainot koko rataosalla 25 tonniin 80–100 km/h nopeustasolla. Tämä tarkoittaa, että junilla voidaan kuljettaa raskaampia kuormia suuremmilla nopeuksilla. Hiilidioksidipäästöt vähenevät vuodessa 15 000–30 000 tn. Nopeuden nosto on todettu yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi (Liikennevirasto). Tärinän aiheuttamien haittojen vähentäminen tulee ottaa huomioon.

Hankkeeseen sisältyy yhtenä osana Kokkola – Ylivieska-rataosan kaksoisraiteen rakentaminen. Hankkeen ensimmäinen vaihe on valmistunut ja toinen vaihe käynnistyi 2011 alussa. Hanke valmistuu vuonna 2017 (Liikennevirasto). Lisäraide poistaa tavaraliikenteen kannalta merkittävän pullonkaulan, joka on esteenä tavaraliikenteen kasvuille.

Oulun seudulta on suora rauta- ja maantieyhteys Venäjälle Karjalan Tasavaltaan. Kostamuksen kaivoskaupungista johtaa rautatieyhteys etelään Venäjän sydänalueille. Kostamuksen ja Muurmannin rautatien välinen oikorautatie yhdistää Oulun seudun Kuolan niemimaahan ja Luoteis-Venäjään sekä Ääniselle (Petroskoi) ja Pietariin.

Rautatieliikenteen osuuden kasvattaminen henkilö- ja tavaraliikenteessä on tavoiteltavaa liikennejärjestelmän turvallisuuden, taloudellisuuden ja ekotehokkuuden näkökulmista. Muodostamalla tehokkaasti eri kuljetusmuotoja yhdistäviä intermodaaleja kuljetusketjuja on mahdollista parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja logistista kilpailukykyä. (Pöyskö, Tuomo & al., s. 4.)

LENTOKULJETUKSET

Oulun lentoasema on Suomen toiseksi vilkkain. Lentoasema palvelee nykyisin yli miljoonaa matkustajaa vuodessa. Suomen lentorahdin määrä vuonna 2013 oli 204 496 tonnia, josta postin osuus 12 143 tonnia (Finavia). Suurin osa lentorahdistista on kansainvälistä lentorahtia. 95 % Suomen kansainvälisestä lentotavaraliikenteestä kulkee Helsinki-Vantaan lentoaseman läpi. Oulun lentoaseman kautta tavaraliikennettä vuonna 2011 kulki 2112 tonnia, josta postin osuus oli 1 804 eli yli 85 %. Oulun seudun uusi postikeskus sijaitsee Oulun Ruskossa.

Kempele-Liminka logistiikkavyöhykkeen kannalta lentokentän läheinen sijainti on suhteellisen merkityksellisen pienen tavaraliikenteen vuoksi. Oulunsalon lentoasema on silti tulevaisuudessa yksi maakunnan tärkeimpiä kehittämiskohteita, varsinkin uusien tavaraliikenneketjujen syntyessä.

SATAMAKULJETUKSET

Oulun satama on noin 10 kilometrin etäisyydellä alueelta. Oulun satamasa käy vuosittain 500–600 alusta. Tavaraliikenteen määrä on vuosittain 3–3,5 miljoonaa tonnia (Business Oulu). Konttiliikenne Oulussa on erityisen merkittävää. Peräporttilaiturit, satamanosturi ja riittävän laaja konttikenttä mahdollistavat tehokkaan konttien käsittelyn. Konttiliikenteessä kulkee vuosittain noin 35.000 TEU:ta (Oulun Kaupunki). Vientituotteista tärkein on paperi, tuontia hallitsevat polttoaineet ja metsäteollisuuden raaka-aineet. Satamasta on suora juna-meriyhteys kappaletavara- ja konttiliikenteelle sekä projektikuljetuksille.

Raahen satama on alueelta 50 kilometrin ja Kalajoen Rahjan satama 80 kilometrin etäisyydellä.

YHDISTETYT KULJETUKSET

Yhdistetyt kuljetukset ovat intermodaalisten kuljetusten muoto, jossa runkokuljetus tapahtuu rautateitse tai vesiteitse ja siihen liittyy maanteitse tapahtuva liityntäkuljetus vähintään runkokuljetuksen toisessa päässä. Suomessa yhdistetyt kuljetukset ovat yleisesti pyörälistien yksiköiden kuljetuksia, joissa runkokuljetus tapahtuu rautateitse. Rautatieliikenteen operaattorina toimii VR Cargo, joka tarjoaa yhdistettyjä kuljetuksia välillä Helsinki-Oulu ja Tampere-Oulu. Lisäksi yhdistettyjen kuljetusten terminaaleja on tutkittu mm. Kuopioon ja Keravalle (KERCA) sekä Ylivieskaan. (Pöyskö, Tuomo & al., s. 6.) Kapasiteetin kasvua rajoittaa eniten Pohjanmaan (Kokkola-Ylivieska-Oulu)-radan kapasiteetti ja toteutettava radan parannustyö.

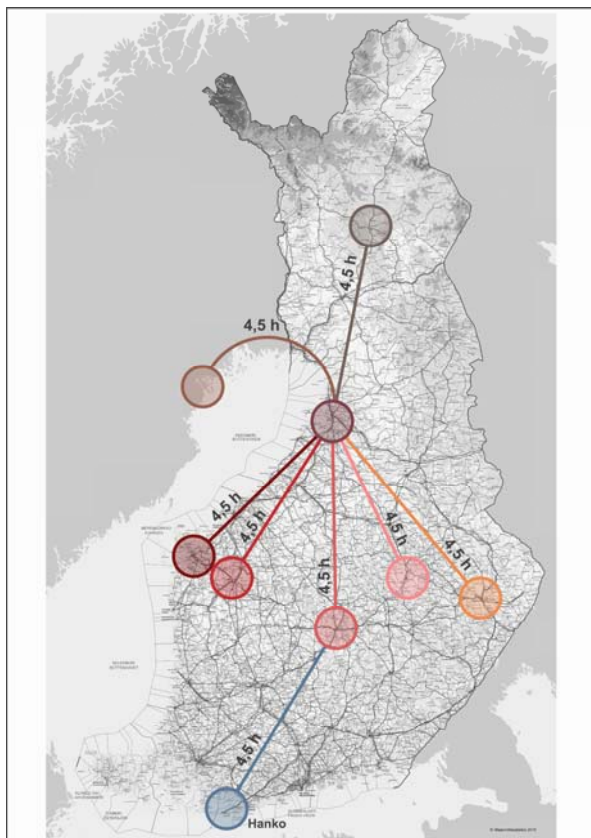
Yhdistetyt auto-junakuljetukset on todettu tehokkaaksi ja ympäristöystävälliseksi tavaksi hoitaa tavarakuljetuksia. Sähköveturivetoisiin rautatiekuljetuksiin perustuvien kuljetusketjujen käytöllä voidaan vähentää merkittävästi kotimaan kuljetusten hiilidioksidipäästöjä. Yhdistettyjen kuljetusten käytöllä on arvioitu saavutettavan jopa noin 80 %:n vähenyksen hiilidioksidipäästöihin suoriin tiekuljetuksiin nähden. (Pöyskö, Tuomo & al., s. 6.)

Tällä hetkellä mahdollisia yhteysvälejä ovat HKI, TRE, TKU, HANKO?

Kuljetettavat yksiköt junissa ovat täysiperävaunullisia ajoneuvoyhdistelmiä, trailereita sekä kontteja.

RIKKIDIREKTIIVIN VAIKUTUKSET LAIVALIIKENTEeseen JA MUUHUN LIIKENTEeseen

Rikkidirektiivi eli ns. vähärikkisen polttoaineen vaatimukset astuu voimaan vuonna 2015. Siinä määrätään pienentämään merialusten polttoaineiden rikkipitoisuutta yhdestä prosentista 0,1 prosenttiin, Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa.



Turun Yliopistossa vuonna 2012 tehdyn selvityksen mukaan liikenne tulee lisääntymään etenkin Hangon satamassa ja vähentymään muissa Suomen satamissa, koska satamasta on lyhin meritie Suomesta. Vuoden 2013 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana Hangon sataman liikenne on lisääntynyt 11 % Liikenneviraston laskelmien mukaan. Hangon satamajohtaja Paavo O. Lyytikäisen mukaan tämä johtuu erityisesti EU:n rikkidirektiivin johdosta.

Kuva 15.

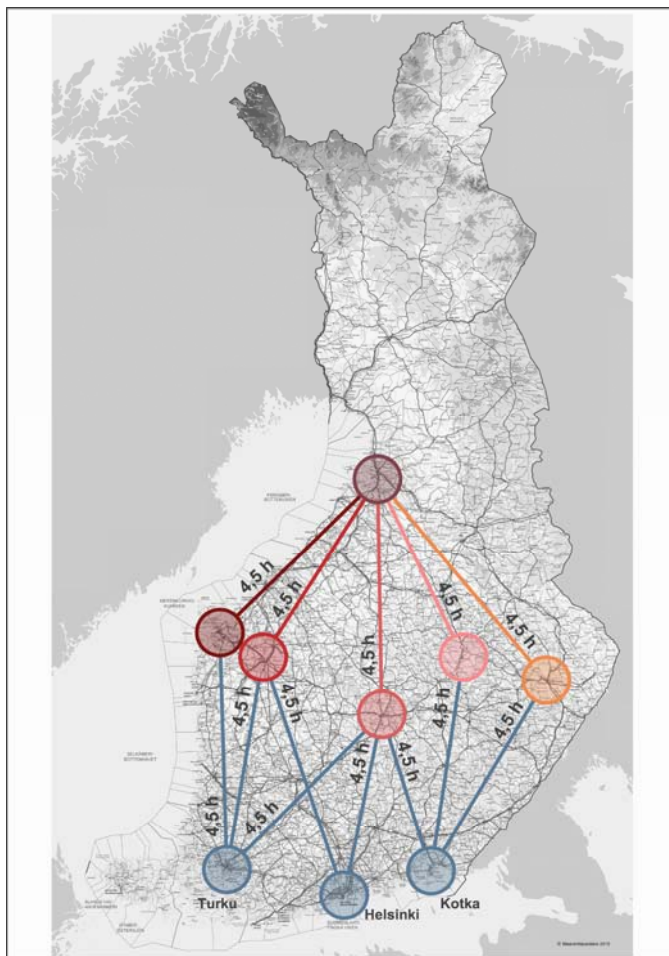
Hangon sijainti suhteessa tärkeimpiin maakuntakeskuksiin sekä tarkastelualueelle.

Suomen osalta tämä tarkoittaa, että satamista tavaraliikenne siirretään tieliikennekuljetuksiin ja rautateille. Laivaliikenteen mahdollinen väheneminen rikkidirektiivin johdosta tukee multimodaalisten keskusten toimintaedellytyksiä. Koska vastaavasti Hangon satama on maakuljetuksiin nähden kaukaisin etappi, korostuu suorissa maantiekuljetuksissa yhdeksän tunnin ajoaika. Tiehallinnon etäisyyslaskurin mukaan välimatka Hangosta Liminkaan on 698 km. Keskinopeudella 80 km/h, ajoaika on 8 h 43 min. Kun Oulu alkaa olla ajallisesti liian lähellä ajoajan suhteen ajon keskeyttävää yhdeksää tuntia, on Limingan-Kempeleen sijainti hyvin perusteltu.

KEMPELE-LIMINGAN SAAVUTETTAVUUS KULJETTAJIEN AJOAIKAAN VERRATTUNA

Kempele-Limingan sijaintiin Oulun eteläpuolella liittyy mahdollinen ehdoton vahvuustekijä saavutettavuuden kannalta. Vertailtaessa Oulun eteläisenpuolen ja pohjoisenpuolen saavutettavuutta voidaan huomata, että eteläisenpuolelta 4 tunnin matka-aikavyöhyke ulottuu jonkin verran kauemmas Etelä-Suomeen ja sisämaahan, ja sisältäen Vaasan, Jyväskylän, Seinäjoen ja Lieksan kaupunkiseudut. Tämä on ehdottomasti selkeä etu, kun otetaan huomioon nykyisen lainsäädännön rekkaliikenteelle asettama 4 ja puolen tunnin maksimi katkeamattomalle ajoajalle.

Työsuojelulainsäädännön mukaan vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia. Sitä voidaan viikon aikana kahdesti pidentää 10 tuntiin. Kuljettajan ajoaikaa on kaikki se aika, jonka ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Ajoaikaa eivät ole esimerkiksi tauot tai odotusajat, kuorman purkaus tai lastaus, korjaus- ja huoltoajat, tapahtuivatpa ne tiellä tai muualla.



Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko. Tämä aika voidaan käyttää hyväksi esimerkiksi kuorman purkuun ja lastaukseen. Siksi logistiikkaterminaalin sijainti on erityisen tärkeä ajoja suunniteltaessa.

Kempeleen-Limingan logistiikkavyöhyke on tässä suhteessa optimaalisella paikalla talven keliolosuhteisiin huomioon ottaen. Esim. 24 tuntia auki oleva Tupoksen liikennepalveluasema(ABC) on suunniteltu tukikohdaksi nimenomaan palvelemaan kuljettajia ja suomaan lepo-aikasäännösten mukaiset olot lämpimässä erityisesti rekkamiehille suunnitelluissa tauko-lepo-ruokailu- ja saunatiloissa, jotka ovat maksuttomia!!!

Kuva 16. Saavutettavuuksia tieverkolla 4,5 tunnin ajoaika huomioonottaen.

VÄESTÖN TAVOITETTAVUUS MATKA-AIKAAN SUHTEUTETTUNA

Saavutettavuusvertailussa vertailtiin väestön tavoitettavuutta matka-aikaan suhteutettuna Limingan Haarasillan, Tupoksen Ankkurilahden, Oulun keskustan ja Ritaharjun sekä Kiimingin välikylän välillä. Vertailussa 0,5 - 3 h välillä ei vertailukohteiden välillä ole merkittäviä eroja väestön saavutettavuuteen suhteutettuna, mutta 4 – 4,5 h ajoetäisyyden päässä Oulun eteläisen puolen vahvuus väestön saavutettavuudessa korostuu. Kempele-Limingan seudulta 4 – 4,5 tunnin ajoetäisyydellä saavutetaan keski-Suomen suuret maakuntakeskukset Vaasa, Jyväskylä, Seinäjoki, Kuopio ja Lieksa. Vastaavasti näistä keski-Suomen keskuksista on taas saavutettavissa Hanko, Helsingin Vuosaari, Turku-Naantali 4 – 4,5 h ajoetäisyydellä. Tämä on Oulun eteläisen seudun selkeä logistinen etu verrattuna Oulun pohjoispuolelle.

Helsingistä tulevilla maantiekuljetuksilla Oulun eteläinen seutu on juuri saavutettavissa 8 tunnin aikarajan sisällä. Vastaavasti Hangosta tulevilla kuljetuksilla Oulun eteläinen seutu on saavutettavissa 9 tunnin ajoajan sisällä (katso lisäksi sivu 20. Rikkidirektiivin vaikutukset). Työsuojelulainsäädäntö ja ajoaika ovat olleet todennäköisesti yksi merkittävä strateginen tekijä, kun sekä S-ryhmä että Kesko on tehnyt päätöstä logistiikkakeskuksen sijoittamisesta Oulun eteläpuolelle.

Väestön tavoitettavuus Kempele-Limingan alueelta on sen liikenteellisen sijainnin vuoksi vertailukohteista paras. Oulun keskusta on lähellä, vain noin 15 kilometrin ja 10 minuutin päässä Kempele-Limingasta. Oulun kaupungin kasvaessa Kempele-Limingan sijainti kasvaville logistiikkatoiminnoille on näin ollen erittäin hyvä, kun logistiikkakeskukset ja –terminaalit eivät ole kaupunkirakentamisen ja kehittymisen tiellä keskustan välittömässä läheisyydessä, silti päämarkkina-alueen ollessa lähellä ja nopeasti saavutettavissa. On tosin huomautettava, että alla oleva saavutettavuusvertailu on laadittu alun perin vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumista varten, mutta tällä voidaan soveltaen kuvata logistiikkakeskuksen saavutettavuutta suhteessa tavoitettavaan väestöön. Väestön saavutettavuuden tai tavoitettavuuden ohella tulisi selvittää vastaavalla tavalla myös yritysten sijoittuminen valtakunnallisesti logistiikkakeskuksen kannalta. Katso lisäksi Liite I.

Taulukko 3. Väestön tavoitettavuus ajoaikaan suhteutettuna.

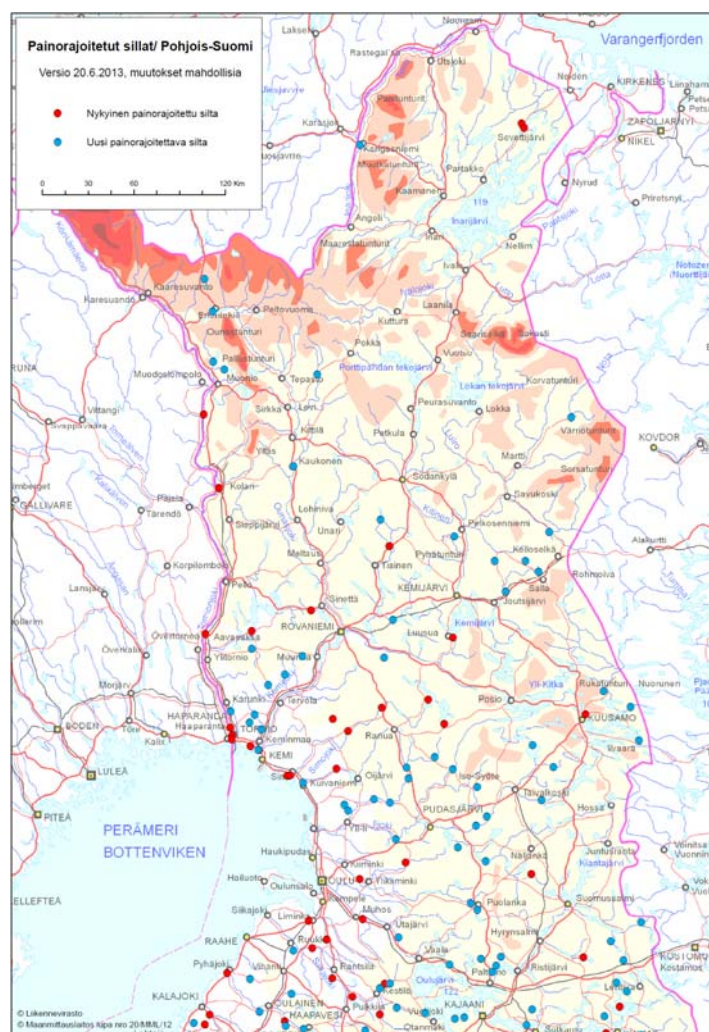
Ajoaika	Keskipiste				
	Tavoitettava väestö (31.12.2010)				
	Liminka Haarasilta	Tupos Ankkurilahti	Oulun keskusta	Oulun Ritaharju	Kiiminki Välikylä
30 min	203 820	212 756	225 825	206 612	211 691
1 h	282 812	274 072	269 298	247 899	253 229
1,5 h	337 712	335 498	333 957	347 610	329 724
2 h	456 574	448 074	428 050	406 488	413 555
3 h	728 623	757 393	755 935	707 506	720 832
4 h	1 375 532	1 278 900	1 130 753	1 027 263	1 059 890

	Paras saavutettavuus
	Keskimääräinen saavutettavuus
	Heikoin saavutettavuus

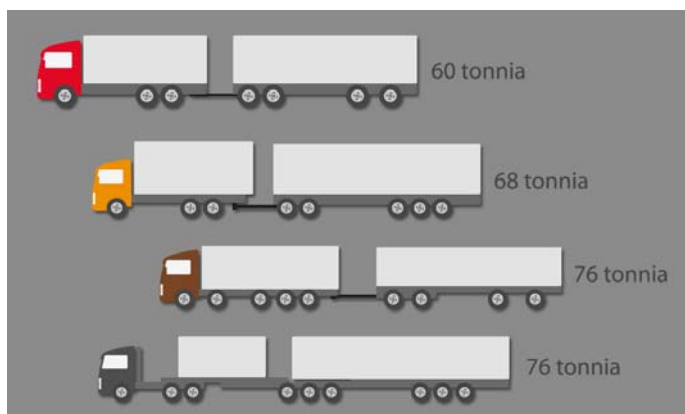
AJONEUVOYHDISTELMIEN PAINORAJOITUSTEN JA SUURIMMAN SALLITUN KORKEUDEN NOSTAMINEN

Suomen logistista kilpailukykyä parannetaan 1. lokakuuta 2013 voimaan astuneella asetuksella, joka sallii raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimman sallitun korkeuden noston 4,2 metristä 4,4 metriin ja massan noston 60 tonnista 76 tonniin. Ajoneuvojen sallittuihin pituuksiin ei tule muutoksia. Ehdotetuilla massojen korotuksilla on vaikutusta tie- ja katuverkon sekä siltojen kunnossapitotarpeeseen. Painavimpia ajoneuvoja koskevalla paripyörävaatimuksella on myös tarkoitus vähentää raskaiden ajoneuvojen aiheuttamia teiden ja katujen ylläpitokustannuksia ja vähentää viime aikoina yleistyneiden yksittäispyöräasennusten määrää. Taustalla on ajatus myös päästöjen vähentämisestä. Tosiasiassa painorajoituksen nostaminen itsessään jo rasittaa tieverkkoja ja mm. katurakenteiden alla meneviä maanalaisia putkistoja etenkin alempiasteisella katuverkolla. Suurimman sallitun korkeuden nosto lisää tarvetta korottaa matalia alikulkuja. (LVM, 2013.) Tämä parantaa Kempele-Limingan alueen asemaa, koska painorajoitusten vuoksi tavarat tullaan jakamaan pienempiin yksiköihin logistiikkakeskuksissa jatkokuljetusta varten.

Ajoneuvoyhdistelmien massojen korotus vaikuttaa merkittävästi siltöjen painorajoituksiin. Maantieverkolla on 144 painorajoitettua siltaa, joista yksi päätieverkolla. Liikenneviraston arvion mukaan ehdotetut muutokset lisäävät painorajoitettujen siltöjen lukumäärää 250 - 300:lla. Näistä valta- ja kantateillä on noin kymmenen ja seututeillä kuusi. Katuverkolla jouduttaisiin asettamaan painorajoituksia noin 100 sillalle nykyisten 20 sillan lisäksi (Liikenne- ja viestintäministeriö).



Kuva 17. Painorajoitetut sillat Pohjois-Suomessa (LVM).



Kuva 18. Uudet ajoneuvoyhdistelmät (MTV Oy).

Oulun keskustan alueella sijaitsevien logistiikkakeskusten saavutettavuuden kannalta muutokset aiheuttavat kustannuksia niin väylien, katujen kuin siltojen parannuksen osalta. Valtiontalouden huonon tilanteen vuoksi tiemäärärahojen lisäykset eivät todennäköisesti riitä kattamaan korjaustarpeita. Tämän seurauksena maanteille joudutaan asettamaan paikallisia painorajoituksia, jotka haittaavat kuljetuksia. Tieverkoston kunnostukset tulevat mitä luultavimmin jatkossa keskittymään päätieverkolle. Kempele-Limingan sijainti moottoritien läheisyydessä korostuu selkeänä logistisena etuna.

Ajoneuvojen nykyistä suuremman sallitun korkeuden hyödyntäminen saattaisi useissa tapauksissa edellyttää muutoksia myös muissa logistiikkaketjun osissa kuin tieliikenteessä. Esimerkiksi lastaus ja purkupaikkojen sekä hallien kulkuaukkojen mitoituksessa olisi huomioitava nykyistä suurempi korkeus. Erityisesti vanhemmissa korjaamo- ja katsastustiloissa voi myös olla sellainen tilanne, että oviaukkojen mitoitus ei mahdollista yli 4,2 metrin korkuisia ajoneuvoja (Liikenne- ja viestintäministeriö).

LOGISTIIKKAKESKUKSEN SJOITTUMISEN PERUSTEET

SIJAINTIIN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

Logistiikan näkökulmasta runkokuljetuksilla, rautatieliikenteellä ja jakelukuljetuksilla on hieman erilaiset tarpeet logistiikkavyöhykkeen sijainnille. Runkokuljetuksille edullinen sijainti on Oulun eteläpuolella, mistä tulevat suurimmat tavaravirrät. Rataliikenne tarvitsee yhteyden rautatieverkkoon ja ratapihan. Jakelukuljetuksilla on edullista sijaita lähellä yrityksiä ja toimipisteitä joihin jakelu tapahtuu eli yleisesti ottaen lähellä kaupungin keskustaa.

Oulu sijaitsee koko Suomen logistiikan näkökulmasta keskeisellä paikalla. Logistiikkavyöhykkeen sijainnilla on seudulla toimivien yrityksen kannalta katsottuna suuri merkitys.

Logistiikkavyöhykkeen ja palvelukeskusten tulee sijoittua mahdollisimman optimaalisesti koko kuljetusketjun kustannustehokkuuden kannalta. Keskuksissa runkokuljetukset jakautuvat terminaalien kautta jakelukuljetuksiksi, mikä mahdollistaa myös kannattavan pikarahtitoiminnan. Terminaalialueen tulee olla hyvin raskaan liikenteen saavutettavissa tie- ja rataverkolta. Terminaalissa tulisi olla vähintään noin 260 metriä pitkä osuus suoraa raidetta vaunujen lastaukseen ja purkuun (10 vaunua).

Sijaintiin vaikuttaa myös liikenteen vaatimukset ja koko liikennejärjestelmä. Se vaikuttaa koko kaupunkiseudun liikennemääriin ja luo liikenneympäristöön sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia. Kokemukset Oulussa toteutetusta mallista, jossa logistiikkayritysten terminaalit sijaitsevat yhdistettyjen kuljetusten terminaalien vieressä, ovat olleet erittäin myönteisiä.

Logistiikkakeskus on pinta-alaltaan laaja ja synnyttää uutta liikennettä, melua ja liikennepäästöjä. Lastaus- sekä purkutoiminnot aiheuttavat ajoittaista meluhaittaa lähiympäristöön. Keskusten sijoittumisella on vaikutuksia lähialueiden asukkaisiin ja ympäristöön.

Koska vyöhykkeellä ei ole juurikaan asuinrakennuksia, mahdollistaa tämä logistiikkayritysten terminaalitoimintojen sijoittumisen yhdistettyjen kuljetusten terminaalin välittömään läheisyyteen. Alueen maankäyttö ja koko mahdollistavat logistiikkatoimintojen kehittämiseen pitkällä aikavälillä verrattuna Oulun kaupunkialueelle, jossa muut maankäyttömuodot kilpailevat.

KESKEISIÄ TARKASTELTAVIA ASIOITA:

- tavarakuljetusmäärät
- kuljetussuuntien tasapaino
- tavaravirtojen kohde- ja lähtöalueet
- kuljetusmäärien kehitysnäkymät lähitulevaisuudessa
- kiinnostus yhdistettyjen kuljetusten käyttöön kuljetuksissa
- mahdollisten yhdistettyjen kuljetusten käyttö
- kuljetusmäärät ja yksikkölajit, jotka ohjautuisivat yhdistettyjen kuljetusten terminaalin kautta

KUSTANNUS- JA AIKATAULUKYSYMYKSET

Kustannusten on oltava kilpailukykyiset suhteessa tieliikenteeseen. Runkoliikenteen aikataulut tulee sovittaa yritysten terminaalitoimintojen ja jakeluliikenteen tarpeisiin. Liikenteen tulisi lähteä terminaaleista noin kello 21.00 - 22.00 välillä ja saapuvan liikenteen tulisi olla linjojen päissä aamulla noin kello 5.00 - 6.00 välillä.

TERMINAALIN TOTEUTUS

Toteutus edellyttää infrastruktuurin suunnittelua ja rakentamista. Terminaalin toteuttamiseksi on oltava kaavallinen valmius (yleiskaava ja asemakaava). Lisäksi on haettava luvat mm. uusille liittymäjärjestelyille.

Terminaalitoiminnoissa tarpeelliset rakenteet ovat:

- raideliittymä pääataan turvalaitoksineen,
- terminaalirakenteet,
- laiturirakenteet ja ajorampit,
- terminaalikenttä ja tontin sisäiset väylät kuivatusjärjestelmineen,
- valaisinlaitteistot terminaalirakenteen läheisyyteen,
- liittymät tieverkkoon,
- portti-, aita- ja turvajärjestelyt sekä
- ajoneuvovaaka ja valvomoineen

Erityisesti tulee kiinnittää huomiota hulevesien hallintaan ja puhdistamiseen, koska laajoilla ajokentillä ei ole mahdollista maahan imeyttäminen. Myös lumen kasaukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Terminaalinvestoinnin toteutus edellyttää eri osapuolten tiivistä yhteystyötä. Investoinnin rahoittamiseksi on mahdollista hakea EU –rahoitusta (EAKR). Keskeisiä toimijoita ovat:

- Liikennevirasto
- ELY-keskus, Liikennevastuualue
- Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja
- VR Osakeyhtiö
- Kuljetus- ja logistiikkayritykset

KYTKENNÄT LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN

Logistiikkavyöhykkeen sijoittuminen Oulun eteläpuolelle E-75-moottoritien varteen vaikuttaa liikennejärjestelmään vähentämällä liikennekuormitusta Oulun keskustasta ja siirtämällä sitä lähiympäristöön. Logistiikkapalvelukeskusten sijainnilla on Oulun seudun alueella vaikutusta esimerkiksi ruuhkaisten läpikulkuväylien kuormitukseen, kuten Kuusamontien ja Oritkarin logistiikka-alueen liikennemääriin. Suurimmat liikennemäärät Ouluun tulevat etelästä, joten keskuksen sijainti pääradan varrella, valtateiden 4 ja 8 läheisyydessä, Oulun eteläpuolella on perusteltua.

Ajoneuvoyhdistelmien painorajoitusten ja suurimman sallitun korkeuden nosto tulee vaikuttamaan tie- ja katuverkon sekä siltojen kunnossapitotarpeeseen. Tämä aiheuttaa uusia vaatimuksia nykyisiin logistiikkakeskuksiin johtaviin tieväyliin ja niiden kapasiteettiin, aiheuttaen todennäköisesti uusia väyläinvestointeja. Valtiontalouden velkaantuminen uhkaa jo yleisesti tieverkon ylläpito- ja kunnostamismahdollisuuksia. Tämän seurauksena todennäköisesti teiden ylläpito ja kunnostamisen määrärahat tulevat kohdistumaan yhä enemmän päätieverkoille, joten tulevaisuudessa logistiikkakeskusten sijoittuminen moottoritien ja rautatien varteen on perusteltua.

Logistiikkavyöhykkeen tai -alueen perustaminen siirtää teollisuuden raskaan liikenteen aiheuttamaa liikenteenkuormitusta pois muualta. Näin ollen optimaalisesta keskuksen sijainnista on hyötyä koko liikennejärjestelmälle, kaupunkiviihtyvyydelle ja ympäristölle.

KEMPELE-LIMINGAN LOGISTIikkAVYÖHYKKEEN SIJAINNIN VAHVUUDET

Logistiikkakeskus edellyttää sijainniltaan erinomaisia liikenneyhteyksiä. Sieltä tulee olla hyvät yhteydet pääteille, joiden kautta tavarat kuljetetaan keskuksen ja päämarkkina-alueiden välillä. Valtakunnallisen logistiikkavyöhykkeen ei ole hyvä olla sidottuna vain kumipyöraliikenteeseen vaan merkittävää lisäarvoa tuo raideyhteys (intermodalismi), sujuvat yhteydet satamien kautta merelle sekä lentokentän läheisyys. Nämä mahdollistavat monipuolisten toimijoiden sijoittumisen alueelle. Logistiikkakeskusta ei kuitenkaan voi rakentaa vain logistiikan kannalta maantieteellisesti edulliseen risteyskohtaan, vaan alueen läheisyydessä tulee olla saatavilla riittävästi työntekijöitä ja teollisuutta takaamaan alueen oman kysynnän. Käytännössä tämä tarkoittaa menestyvää kaupunkiseutua. (Pirkanmaan liiton julkaisu D 86, 2007.)

Kempele-Limingan seutu on tarpeeksi laaja alue ja maankäytöltään vielä vapaa, mikä mahdollistaa erittäin lukuisten tilaa vievien logistiikkatoimintojen keskittymisen alueelle. Tämä alue on pääosin maantie- ja rautatie liikenteen melu-alue, eikä sitä siten voi hyödyntää esimerkiksi asuinalueeksi. Alueen vahvuudeksi muodostuu ennen kaikkea hyvä liikenteellinen sijainti Liminka-Kello E-75 moottoritien tuntumassa, mikä mahdollistaa hyvät yhteydet päämarkkinoille ja sekä Pohjois- että Etelä-suuntaan.

Tarkastelualueella sijaitseva Tupoksen ABC on kuljetusalan työntekijöiden keskuudessa suosittu 24 tuntia palveleva taukopaikka. Keskittämällä välttämättömiä huoltopalveluita tärkeiden taukopaikkojen läheisyyteen vältetään turhat ajot, kun kuljettajat pystyvät pitämään taukonsa sillä välin kun kalustoa esimerkiksi huolletaan tai pestään. Tämä on sekä ekologista, että tehostaa logistisen ketjun toimintaa.



Kuva 19. Vasemmassa reunassa on Inex Partners Oy:n Ankkurilahden Limingan terminaali. Se on rakennettu vuonna 2009. Terminaalissa on arviolta 30 työpaikkaa. Kuvan keskellä on ABC-liikennepalveluasema, jonka varsin laaja pysäköintikenttä, jota on mahdollista entisestään laajentaa, palvelee erityisesti työaikalainsäädännön johdosta ajotaukoja pitäviä rekkoja.

City-logistiikan kannalta alue on riittävän lähellä Oulun keskustaa ja edelleen koko kaupunkiseudun kuntien työpaikka- ja palvelualueita sekä asuinalueita Tuusula, Kempele ja Liminka. Näin ollen myös logistiikkavyöhykkeellä tarvittava työvoima on saatavilla läheltä.

Oulun keskustan jatkuvasti laajetessa, sinne hajanaisesti sijoittuneiden logistiikkapalveluiden uudelleen sijoittaminen ja keskittäminen Oulun eteläpuolisiin lähikuntiin uusille suunnitelluille logistiikkapalvelukeskuksille vapauttaa tilaa esimerkiksi asuinrakentamiselle. Logistiikkapalveluiden keskittäminen Oulun eteläpuolelle vähentäisi myös raskaan liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja keskustan alueella ja parantaa koko ympäristön liikenneturvallisuutta, niin sanottujen turvien ajojen vähenemisen myötä (alueterminalien väliset kuljetukset, huolto- ja pesuajot). Muuttuneet raskasta liikennettä koskevat tarpeet ja säädökset voidaan ottaa huomioon uuden logistiikkavyöhykkeen liikennepalvelujen, liikenneinfrastruktuurin ja maankäytön suunnittelussa.

Selkeitä vahvuustekijöitä:

- Lyhyt etäisyys Oulun keskustaan ja päämarkkina-alueelle (15 km)
- Raideyhteys mahdollisuus Joutsensillan ratapihalle sekä Oritkarin yhdistettyjenkuljetusten terminaaliin
- Sijainti logistisessa solmupisteessä moottoritien varrella
- Oulun alueen ajoetäisyys vertailussa paras saavutettavuus Etelä-Suomen suuriin maakuntakeskuksiin (Vaasa, Seinäjoki, Jyväskylä, Kuopio,) valtateitä 4 ja 8 pitkin, sekä Hankoon 9 tunnin säännön puitteissa
- Yritykset ovat kiinnostuneita alueesta
- Jo tehdyt investoinnit, joista esimerkkeinä:
 - Savikko Transport Yhtiöt Oy, Kempele
 - KesLog Oy, Kempele
 - Inex Partners Oy, Ankkurilahti, Liminka, rakennettu 2009, arviolta 30 työpaikkaa



Kuva 20. Tunnusomaista Limingan lakeuden Rantakylän–Virkkulan peltolakeutta Lumijoentien varrella (FCG).

Limingan lakeus on maamme laajimpia yhtenäisiä viljelyalueita ja valtakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus. Paikoin näkymät ovat lähes silmänkantamattomia. Pisimmät lakeusnäkymät löytyvät Isoniityn alueelta suunnittelualueen rajalla olevalta nelostieltä itään ja Rantakylä - Virkkula-alueelta. Tämä tulee ottaa huomioon arkkitehtuurissa sekä tontteja rajaavissa puuistutuksissa.

Lakeuden seutukunnan alueella on yhdeksän valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Säilynyt perinteinen rakennuskanta on olennaisen tärkeä osa tätä osa-aluetta. Limingan lakeus on elinvoimaista viljelyseutua.

KEMPELE-LIMINGAN LOGISTIikkavyöhykkeen aluerajaus ja maankäyttö

Selvitysaluetta halkovat lähinnä etelä – pohjoissuunnassa valtakunnallinen tiestö ja päärata. Päätiestössä tapahtuneet muutokset ovat muuttaneet aikaisemmin valtakunnan pääväylänä toimineet tiet alemmanasteisiksi seutu, kanta ja kokoojateiksi. Näiden kolmen tien ja rautatien väliin on jääneet kulttuurimaisemavyöhykkeet, jotka pääosin ovat olleet maanviljelyskäytössä. Paikoin maanviljely on kuitenkin korvautunut metsänkasvatuksena, mikä on rikkonut muutoin avointa peltomaisemaa.

Selvitysalue on pääosin yksityisessä omistuksessa sekä osin Limingan ja Kempeleen kuntien omistuksessa. Alueen likimääräinen rajaus on esitetty sijaintikartassa sinisellä viivalla.

Selvitysalueen maasto on tasaista ja soveltuu logistiikkavyöhykkeen rakentamiseen erittäin hyvin.



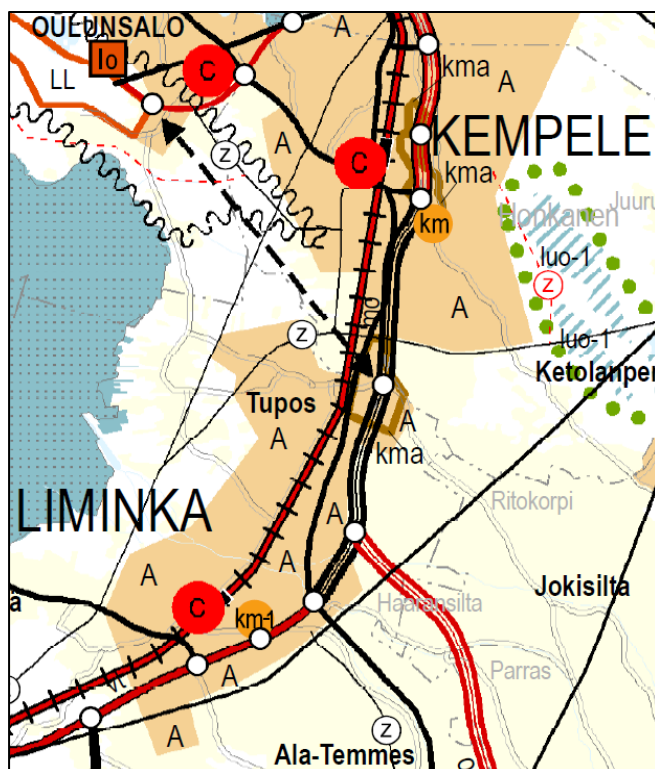
Kartta 1. Tarkastelualueen sijainti.

ALUEEN KAAVOITUSTILANNE

MAAKUNTAKAAVA



- kk-1 OULUN KAUPUNKISEUTU
- kmk KAUPUNKI-MAASEUTU -VUOROVAIKUTUSALUE
- mk-7 MAASEUDUN KEHITTÄMISEN KOHDEALUE Lakeuden alue
- mv-4 MATKAILUN VETOVOIMA-ALUE/ MATKAILUN JA VIRKISTYKSEN KEHITTÄMISEN KOHDEALUE Liminganlahti-Hailuoto-Oulu
- ←·········→ JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄ
- ←·········→ VIHERYHTEYSTARVE
- ←·········→ EKOLOGINEN YHTEYSTARVE
- KULTTUURIYMPÄRISTÖN TAI MAISEMAN VAALIMISEN KANNALTA VALTAKUNNALLISESTI TÄRKEÄ ALUE
- PERINNEMAISEMAKOHDE
- KULTTUURIHISTORIAALISESTI TAI MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ TIE TAI REITTI
- MUINAISMUISTOKOHDE
- POHJAVESIALUE
- NATURA 2000 -VERKOSTOON KUULUVA TAI EHDOTETTU ALUE
- KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
- TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE
- at KYLÄ
- VIRKISTYSALUE
- ▲ VIRKISTYS- JA MATKAILUKOHDE
- LUONNONSUOJELUALUE
- MOOTTORIKELKKAILUREITTI
- NYKYINEN TIE
- UUSI TIE



Kartta 2 ja 3. Voimassa oleva Maakuntakaava sekä maakuntavaltuuston hyväksymä 1. vaihemaakuntakaava.

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 17.2.2005. Maakuntakaavan kanssa samanaikaisesti laadittu Oulun seudun yleiskaava täydentää maakuntakaavaa. Selvitysalueelle ei ole osoitettu logistiikkatoimintoja. Oulussa Oritkarin alue on merkitty LL.

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen on aloitettu syksyllä 2010. Kaavan tarkistaminen ja täydentäminen on katsottu tarpeelliseksi mm. jo toteutuneiden ja vireillä olevien lainmuutosten, tarkistettujen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, uuden maakuntasuunnitelman ja liiton muiden strategioiden toteuttamiseksi.

Maakuntakaavan uudistamisen pääteemana on energia, joka on ilmastonmuutoksen hallinnan kannalta keskeinen alueidenkäytöllinen kysymys. Siihen sisältyy sekä energian tuotantoon että kulutukseen liittyvä alueidenkäytön yleispiirteinen ohjaus: mm. energian tuotantoalueet (maa- ja merituulivoima, turve, bioenergian tuotanto), energiansiirtoyhteydet sekä energiatehokas alue- ja yhdyskuntarakenne. Lisäksi maakuntakaavaa päivitetään muiden tarpeellisten alueidenkäyttöratkaisujen osalta, joita ovat ainakin Oulun seudun yhdyskuntarakenne ja sen liittyminen ympäröivään maakuntaan sekä Himangan alueen sovittaminen Pohjois-Pohjanmaan kaavaan.

Maakuntakaavan uudistaminen etenee kokonaisuohjelman puitteissa vaiheittain mm. kaavan päivitysten kiireellisyyden ja selvitysten valmistumisasteen mukaisesti.

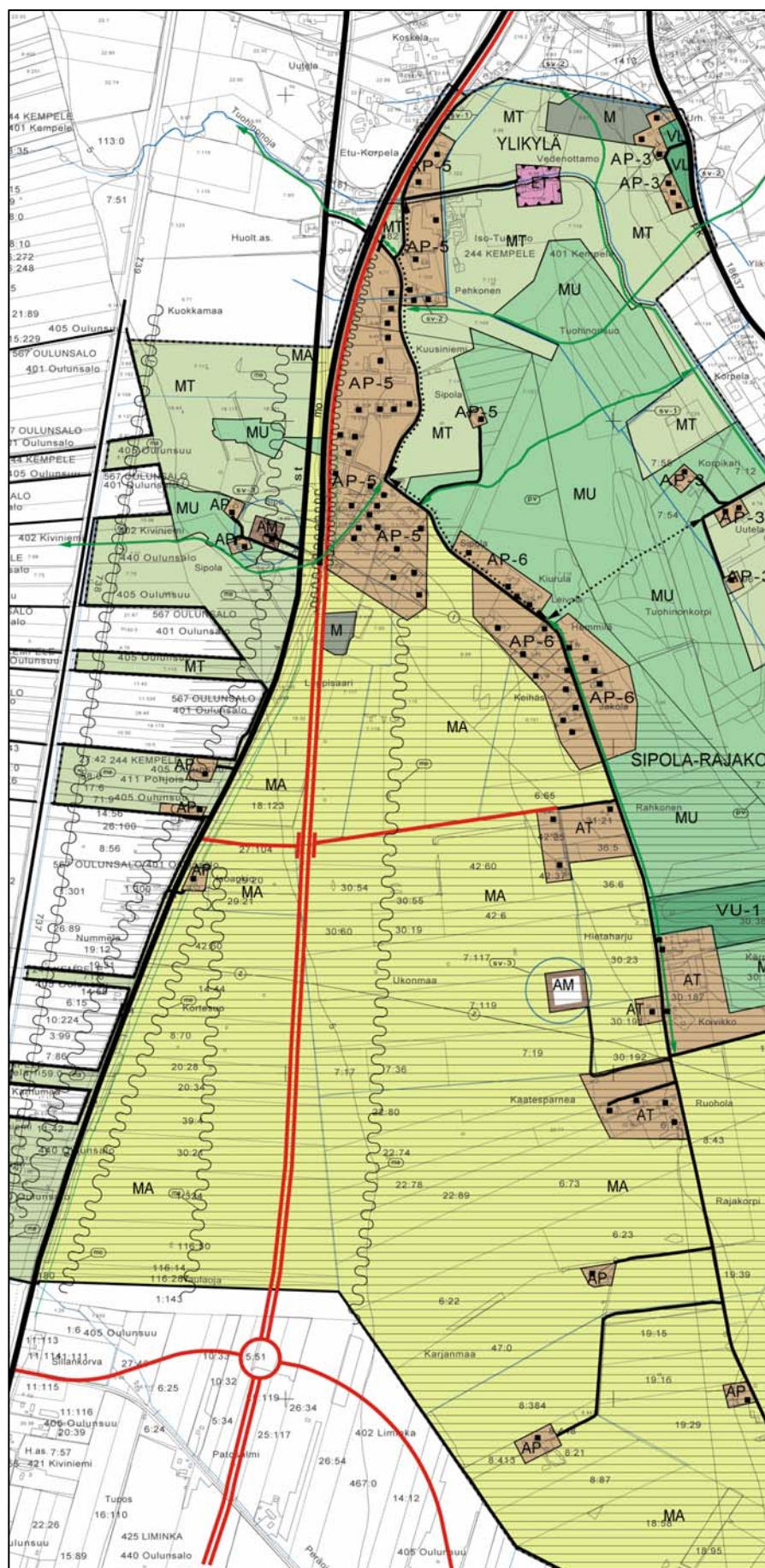
Maakuntavaltuusto on hyväksynyt 1. vaihemaakuntakaavan 2.12.2013, ja se on vahvistettavana ympäristöministeriössä. Valitukset eivät kohdistuneet käsiteltävälle alueelle.

YLEISKAAVAT

Hailuodon, Haukiputaan, Kempeleen, Kiimingin, Muhoksen ja Oulunsalon kunta sekä Oulun kaupunki ovat laatineet yhteiseen yleiskaavan, jonka ympäristöministeriö vahvisti 18.2.2005. Yleiskaava tuli lainvoimaiseksi 25.8.2006.

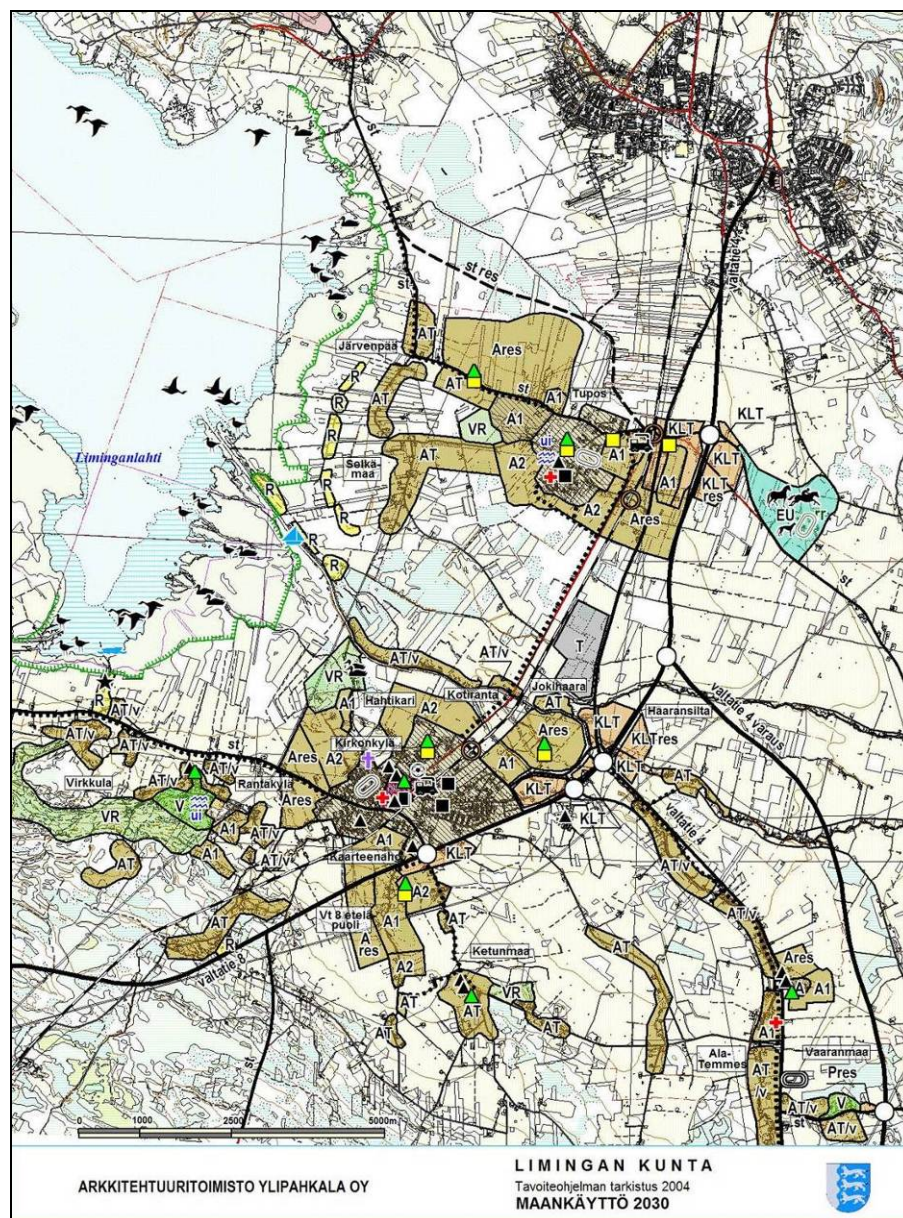
Seudun yleiskaavaa muutettiin ja sitä laajennettiin Limingan, Lumijoen ja Tyrnävän kuntien alueille. Valtioneuvosto vahvisti muutoksen ja laajennuksen 8.3.2007 ja se tuli lainvoimaiseksi 5.6.2007.





Kartta 5.

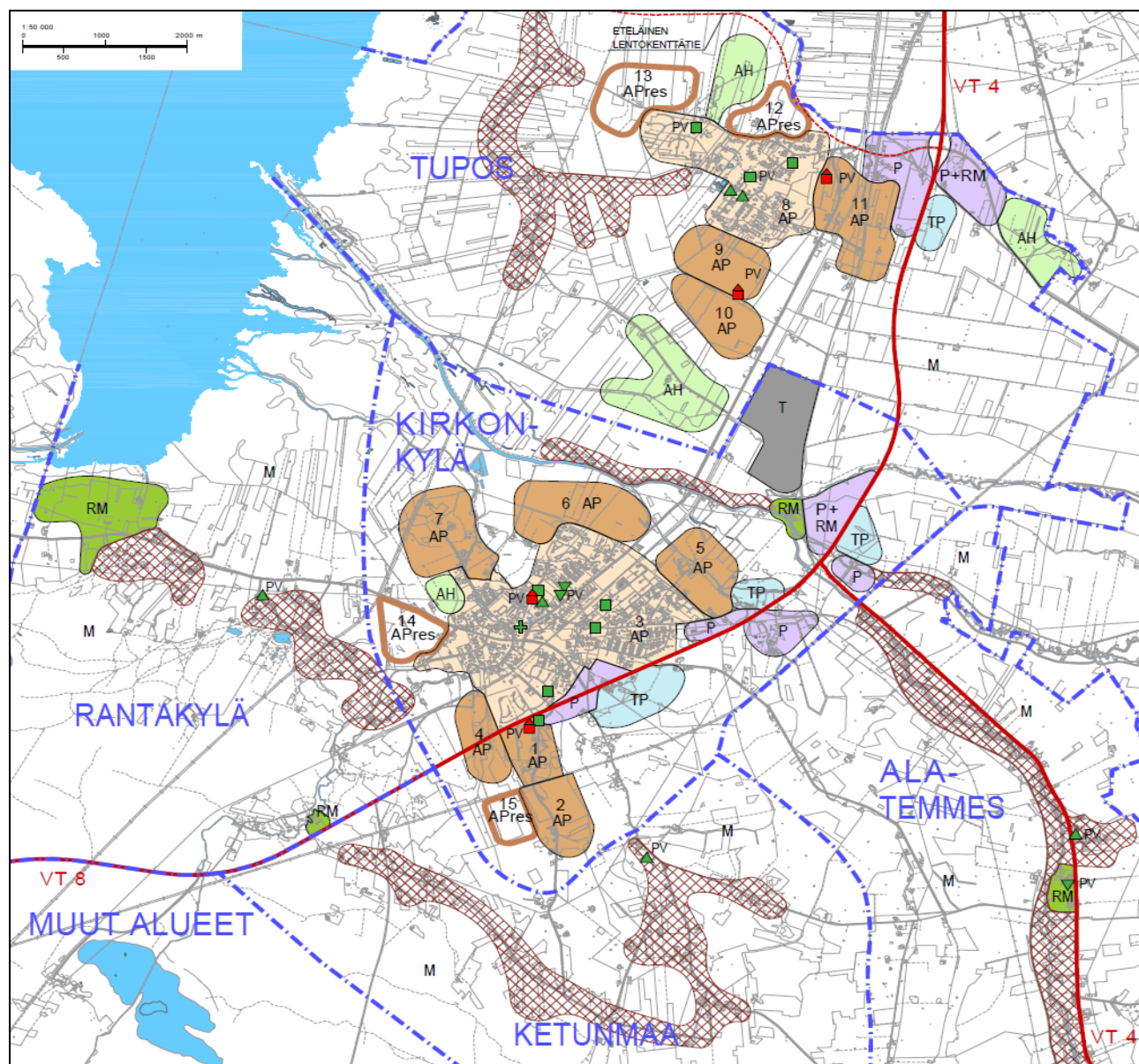
Kempeleen kunnan on Sipola – Rajakorpi – alueen osayleiskaava, jossa ei ole vielä tiedetty huomioida logistiikkaa. Limingan vastainen rajavyöhyke on melualueella olevaa MA-aluetta. Osayleiskaava on hyväksytty marraskuussa 2002 ja tullut voimaan tammikuussa 2003. Kaavaa tarkistetaan tämän selvityksen pohjalta.



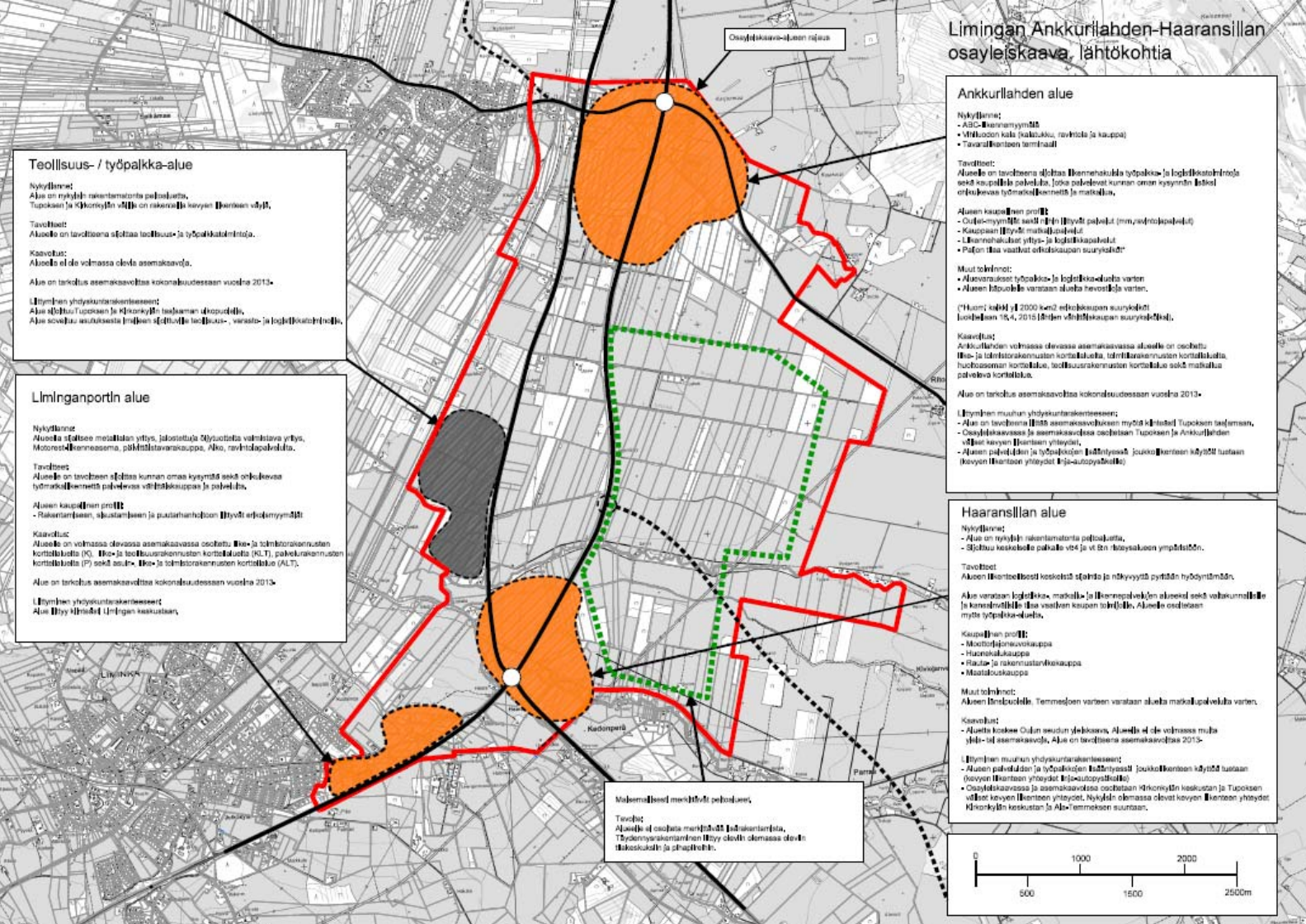
Kartta 6. Maankäyttö 2030.

Limingan kunnassa käynnistettiin vuonna 1991 laaja ja perusteellinen, viranomaisten, kunnan eri hallintokuntien ja yleiskaavoittajan yhteistyönä tehty "Liminka uus 2006" -nimellä kulkeva suunnittelutyö. Kokonaisuuden ensimmäisenä osana valmistui tavoiteohjelma vuoden 1992 lopussa. Siinä on määritelty mm. yhdyskuntarakenne pääpiirteissään, eri osa-alueiden toiminnalliset ja väestölliset tavoitteet sekä päätieverkko. Valittu rakennemalli "Kahden kauppa" on toiminut suunnitteluohjelmassa osa-alueiden - kirkonkylän ja Tupoksen - kaavoitukselle. Tavoiteohjelman pohjalta tehtiin Limingan kirkonkylän osayleiskaava, jonka kunnanvaltuusto hyväksyi 28.3.1996 ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus vahvisti 16.1.1997. Kirkonkylän osayleiskaavan korvasi myöhemmin Oulun seudun yhteinen yleiskaava. Tavoiteohjelma ajantasaistettiin vuonna 2005 ja ohjelmaa tarkistettiin mm. liike- ja teollisuusalueiden sekä asumisen laajenemisa-alueiden suhteen valtatie 8 varressa. Tavoitevuodeksi asetettiin 2030.

Ankkurilahden – Haaransillan – Liminganportin osayleiskaava 2030 on tekeillä. Aluetta koskevia aikaisempia selvityksiä on Liminganlahden luonto- ja maisemaselvitys, joka on osa Liminganlahden osayleiskaavaa.



Kartta 7. Limingän maankäytön kehityskuva 2030.



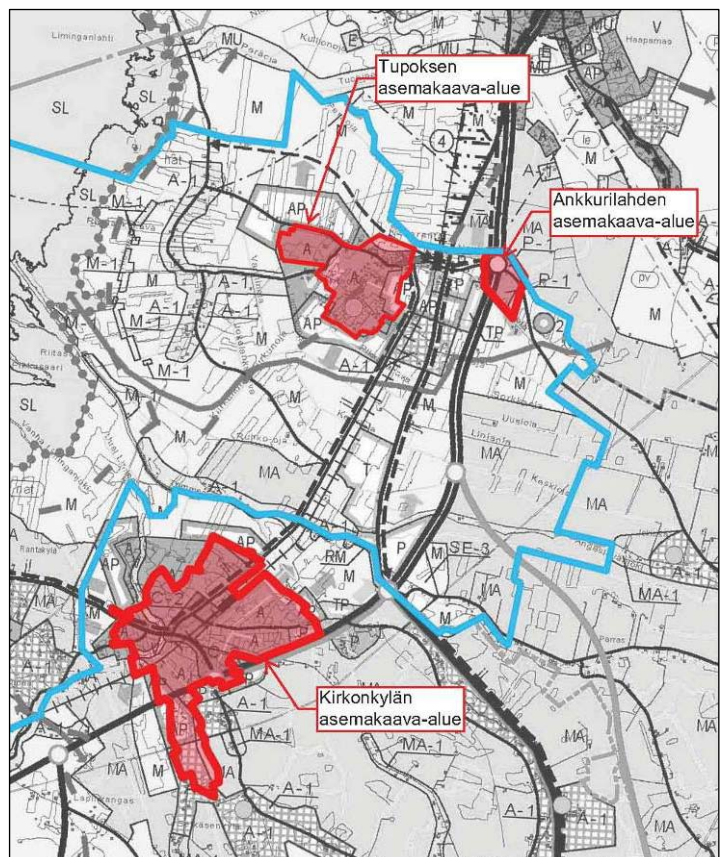
Kartta 8. Laadittavana olevan Limingan-Ankkurilahden-Haarasillan osayleiskaava – lähtökohtia ja tavoitteet.

ASEMAKAAVAT

Limingassa on voimassa olevat asemakaavat Kirkonkylällä ja Tupoksen taajamassa. Lisäksi osa Ankkurilahden alueesta on asemakaavoitettu.

Selvitysalue sisältää Ankkurilahden asemakaavan sekä pienen osan Kirkonkylän asemakaava-alueella Liminganportin alueella. Tupoksen asemakaava-alue rajautuu selvitysalueeseen.

Kartta 9.
Limingan asemakaava-alueet.



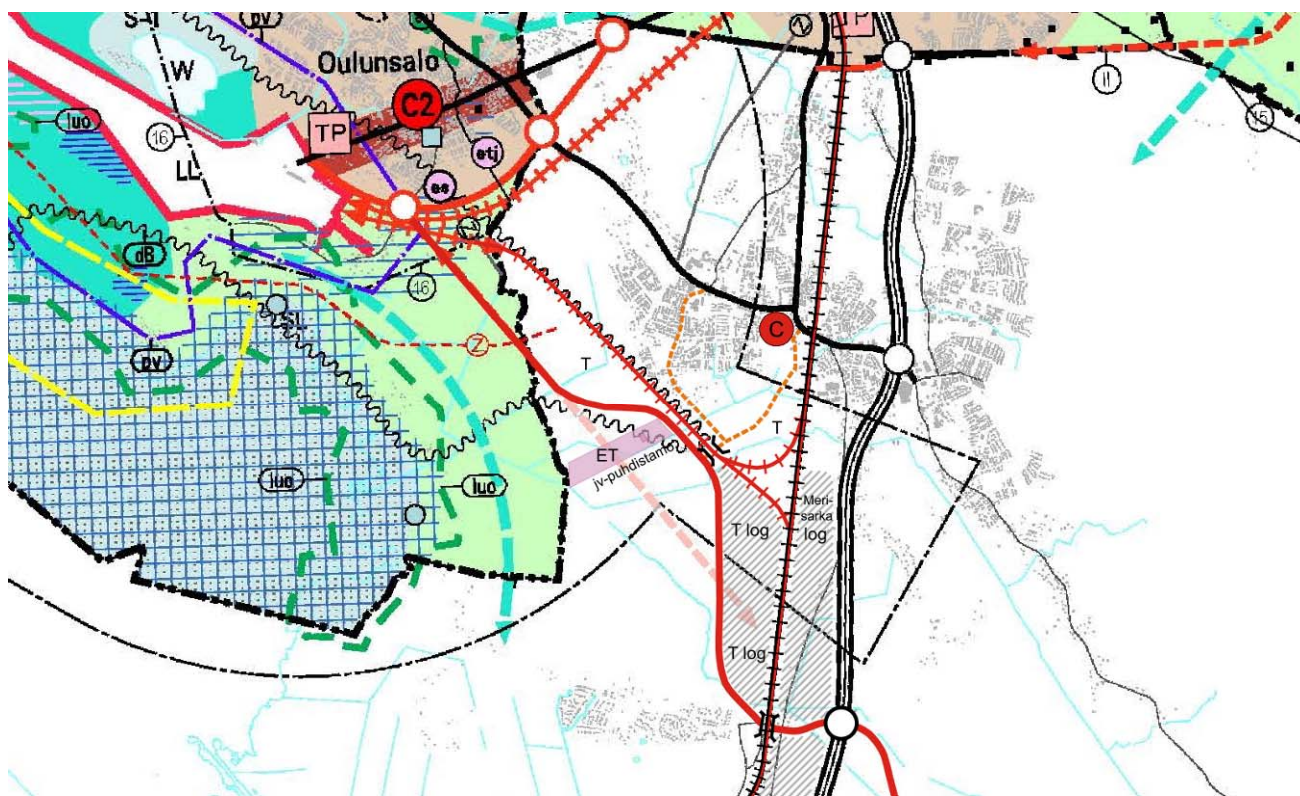
LOGISTIIKKAVYÖHYKKEeseen LIITTYVÄT SOPIMUKSET

KUNTIEN VÄLINEN TYÖPALAVERI 2.4.2014

Limingassa pidettiin 2.4.2014 kuntien välinen palaveri, jossa käsiteltiin kokonaisuutena logistiikkavyöhykkeen alueella olevia ja valmisteilla olevia osayleiskaavoja, tätä logistiikkavyöhykeseelvitystä sekä liikenneyhteyksiä lentokentälle. Kempeleestä paikalla olivat Pekka Salmela, Eelis Rankka, Petri Joro ja Mari Kuukasjärvi sekä Limingasta Simo Pöllänen, Pentti Kela, Pekka Rajala ja Miia Marjanen. Palaverin tuloksena jaettiin 1. vaihemaakuntakaavassa osoitetun vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueen (kma-aluearajaus) sisältämä, vielä vahvistamaton vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus kunkin kunnan alueella sijaitsevan maapinta-alan suhteessa. Näin Kempeleen puolelle sijoittuu enimmäisrakennusoikeudesta 10 000 k-m² ja Limingan puolelle noin 30 000 k-m².

Palaverissa laadittiin kuntien yhteinen esitys tulevista lentokenttäyhteyksistä ja niihin liittyvistä logistiikka-alueista. Esityksen pohjana käytettiin 19.2. - 21.3.2014 luonnoksena nähtävillä ollutta Uuden Oulun yleiskaavakarttaa. Esityksessä on huomioitu olemassa olevat alikulut, käynnissä olevat asemakaavahankkeet ja merkittävimmät rajoittavat kunnallistekniset varaukset (Lakeuden Keskuspuhdistamo Oy suodatuskenttineen). Raideliikenneyhteydeksi esitetään kolmio-raideratkaisua, jossa Oulu-Seinäjoki –pääradalta pääsee lentokentälle joko Oulun suunnasta tai etelästä. Vaihemaakuntakaavassa esitetty tieliikenteen yhteystarve moottoritiltä Tupoksen liittymästä lentokentälle on tarkennettu uudeksi tielinjaukseksi. Tieltä erkanevat yhteydet Kempeleen taajaman eteläisille työpaikka-alueille.

Limingan ja Kempeleen kuntien yhteinen esitys logistiikkavyöhykkeen liikennejärjestelystä on toimitettu Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjatiedoksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistumassa vuoden 2014 loppuun mennessä.



Kartta 10.

Limingan ja Kempeleen kuntien yhteinen esitys lentokenttäyhteyksistä ja niihin liittyvistä logistiikka-alueista. Suunnitelman pohjana on Uuden Oulun yleiskaavan luonnos.



Kuva 21. Selvitysalueen yritys ympäristöä. (FCG.)

LIIKENNE

NYKYTILANNE

Liikenteellisesti alue sijaitsee poikkeuksellisen hyvällä paikalla: valtateiden ja rautatien varrella, ja vielä lähellä Suomen toiseksi vilkkainta lentokenttää, jonne on jo nyt suora oikotie Limingasta Selkämaan läpi Letontien kautta.

Suunnittelualueen tieverkon rungon muodostavat valtatie 4 (Helsinki-Utsjoki) ja valtatie 8 (Turku-Oulu). Valtatie 4 on valtakunnallinen pääväylä. Moottoritie alkaa Limingan Haaransillalta ja jatkuu pohjoisessa Haukiputaan Kelloon, mistä jatkuu moottoriliikennetie lin Ränänperälle saakka. Etelässä valtatie 8 välittää liikennettä Raahan suuntaan. Ja edelleen 28-tie Oulaisten, Ylivieskan ja edelleen aina Seinäjoen suuntaan. Päätieverkkoa täydentävät seututiet 847 (Ouluntie) ja 813 (Lumijointie). Muut maantiet toimivat yhdysteinä, joista verkollisesti ja liikenteellisesti merkittävin on 8131 - 18666 (Tupoksentie). Tyrnäväntie (8240) välittää liikennettä Ankkurilahden liittymästä Tyrnävän suuntaan.

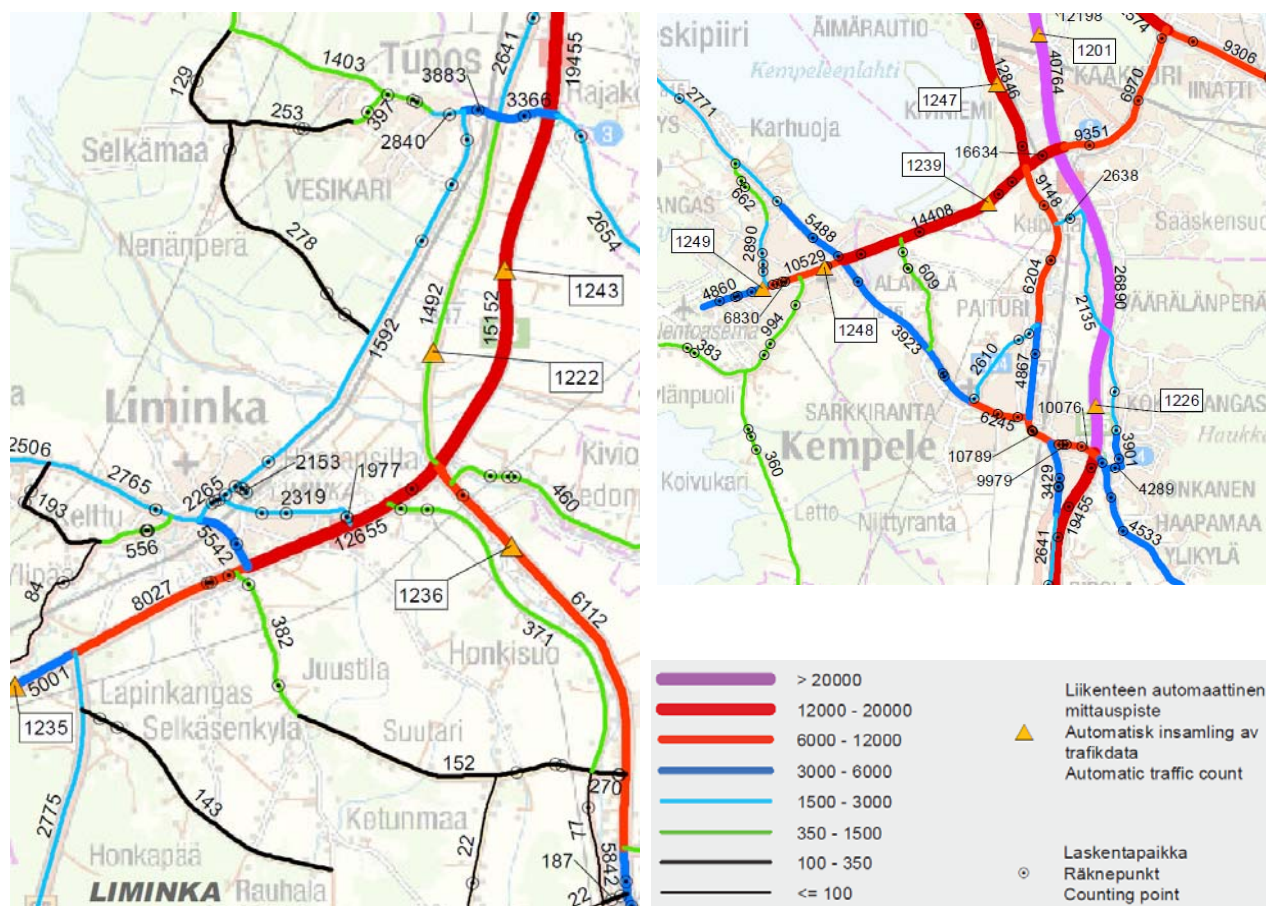
KEVYT LIIKENNE

Suunnittelualueella kevyen liikenteen verkosto on kattavin Tupoksen taajamassa. Kevyen liikenteen väyliä on toteutettu pääteiden varsille, kuten Järvenpääntielle (alkuosa), Tyrnäväntielle (alkuosa) sekä Tupoksen asemakaava-alueen koojakaduille. Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on toteuttamassa vuosina 2013 – 14 kevyen liikenteen väylää maantielle 18666 välille Liminka – Tupos.

TIEVERKKO JA YHTEYDET

LIIKENNEMÄÄRÄT

Tupoksen kohdalla valtatie 4:n liikennemäärät ovat n. 19 400 ajon/vrk. Tupoksentie on merkittävä yhdystie kuntakeskuksen ja Tupoksen taajaman välillä. Liikennemäärät Tupoksentiellä ovat n. 1600 ajon/vrk. Tupoksentiellä ja vt 4:n välissä kulkevalla Tupoksen ja Kempeleen yhdistävällä Ouluntielle liikennemäärät ovat n. 2600 ajon/vrk. Järvenpääntie, jonka kautta kulkee liikennettä edelleen Letontien ja Oulunsalon suuntaan, keskimääräinen ajoneuvoliikenne on n. 1400 ajon/vrk. Lintulammentien ja Selkämaantien yhdysteillä liikennemäärät ovat nykytilanteessa vähäisiä (n. 250 ajon/vrk).



Kartta 11.

Tarkastelualueen valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteiden vuoden keskimääräinen ajoneuvoliikenne (ajon./vrk). Lähde: ELY-keskus, liikennemääräkartta 2013.

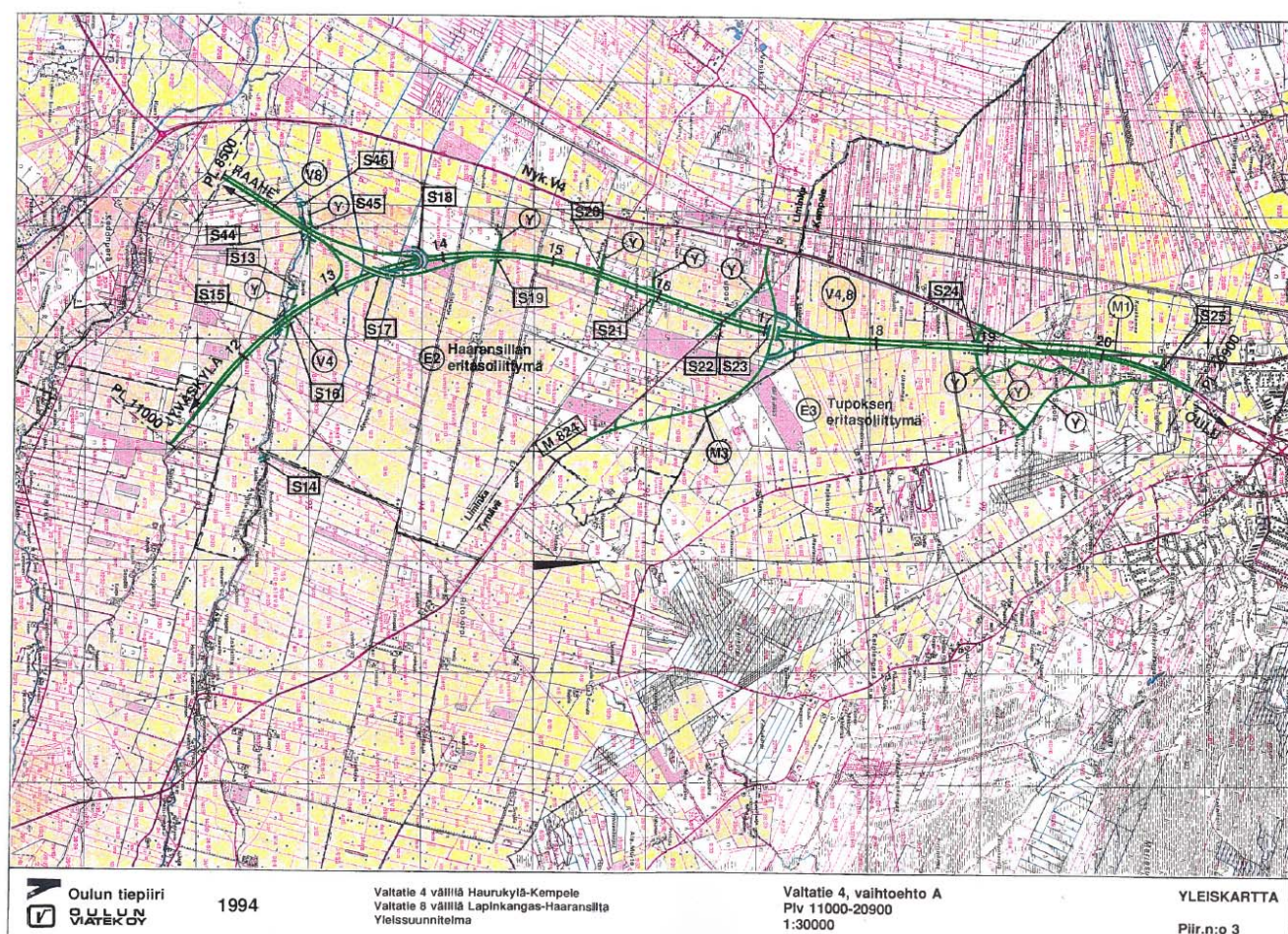


Kartta 12.

Limingan ja Kempeleen maantieverkko, tienumerot ja teiden toiminnallinen luokitus. Lähde: Tiehallinnon tierekisteri, tienumerokartta, alue 12.

JOUKKOLIIKENNE

Suunnittelualueetta palvelee Oulun seudun paikallisliikenteen bussilinja 70, joka kulkee reittiä Oulu - Kempele-Liminka - Tyrnävä. Osa bussilinoista kiertää Oikotien ja Vesikarintien kautta Tupoksen koululle. Tupoksesta Limingan keskustaán kulkeva kouluvuoro kiertää Järvenpääntien, Lintulammentien ja Selkämaantien kautta Tupokseen.



Kartta 13.

Vuoden 1994 suunnitelma moottoritien uudelleen linjaamiseksi Limingan kohdalla. Yhteyttä Jyväskylään ja Haaransillan uutta liittymää ei ole vielä toteutettu.

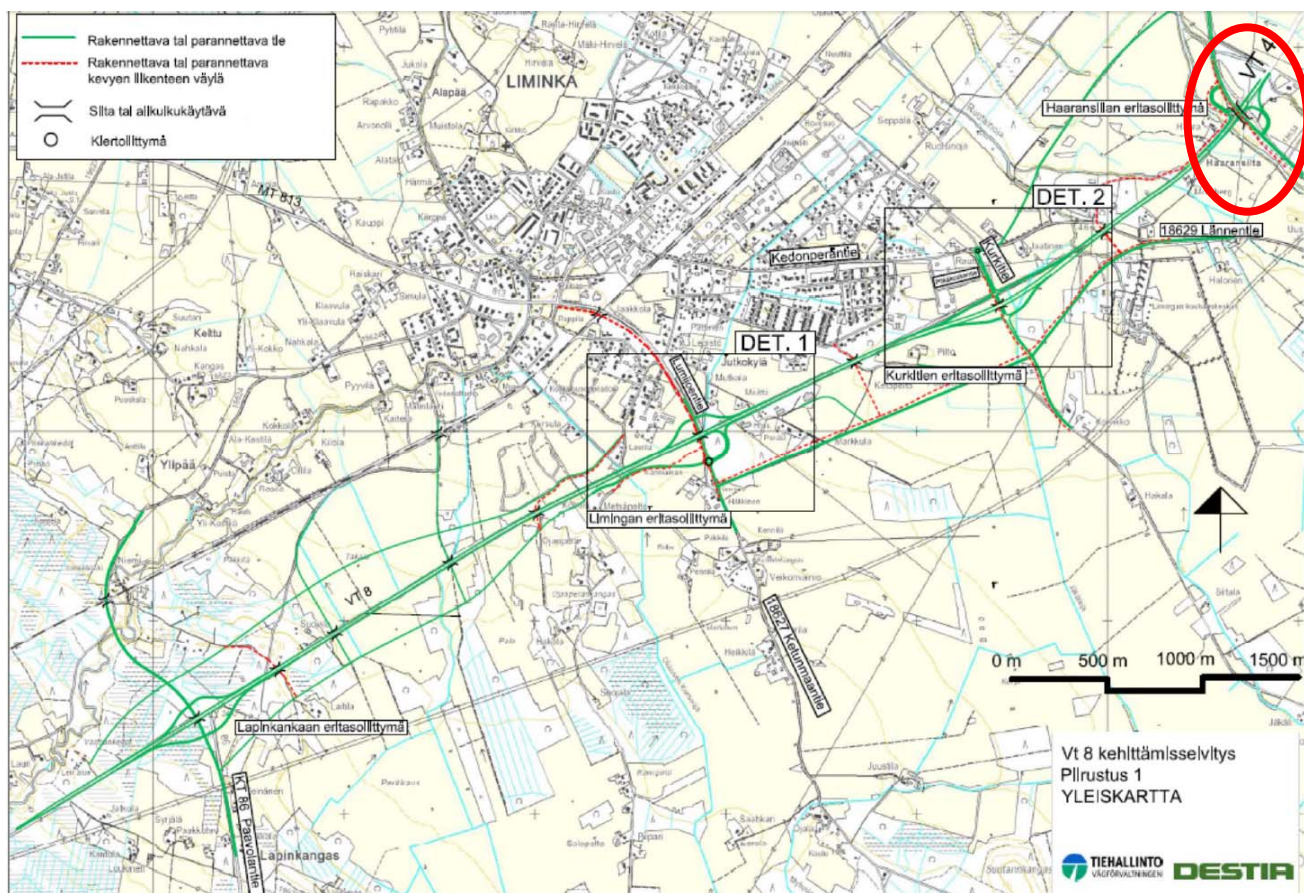
TIESUUNNITELMAT

Kartassa 12. yllä on kuvattu valtatie 4. yleisuunnitelman mukaisesti on toteutettu Tupoksen eritasoliittymä ja moottoritien linjaus Kempele vt. 8. Sen sijaan Haaransillan eritasoliittymä ja vt. 4 linjaus Jyväskylän suuntaan on toteuttamatta. Laadittavana olevaan Ankkurilahden-Haarasillan-Liminganportin osayleiskaavaan valtatie 4 linjaukset merkitään pitkän ajan suunnitelman mukaisina varauksina.

Seuraavalla sivulla näkyvässä kartassa 13. on kuvattu vt. 8 kehittämisselvitys. Logistiikkavyöhykkeen liikenteen sujuvuuteen vaikuttaa etenkin nykyinen liikenneympyrä ja myöhempi Haaransillan eritasoliittymän rakentaminen, josta on suora yhteys ns. vanhan vt. 4 kautta alueelle (punainen ympyrä).



Kuva 22. Näkymä 8-tieltä Liminganportin suuntaan. (FCG).



Kartta 14. Tiehallinnon suunnitelmat valtatie 8 liittymien kehittämiseksi Limingan taajaman kohdalla.

YHTEENVETO

Suomessa alueellista logistiikkaa ei ole vielä kovinkaan systemaattisesti ja tarpeeksi kokonaisvaltaisesti kehitetty. Tämän voisi nähdä aktiivisesti ja nopeasti kehittyvän Oulun eteläisen alueen kilpailueduksi. Logistiikkaa Oulun seudun kunnissa tulee miettiä sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Jos logistiikkakeskukset ja osa tavaraliikenteen ratapihatoiminnoista saadaan siirrettyä pois Oulun keskusta-alueelta ja mahdollisilta yhdyskuntarakenteen sekä asumisen laajentumisalueilta kauemmaksi kohti reuna-alueita, voidaan vapauttaa kaupunginkeskustassa olevat tontit paremmin kaupunkirakenteeseen sopivaan toimintaa varten ja minimoimaan raskaan liikenteen aiheuttamat haitat. Näin esim. Oulun ratapiha voitaisiin siirtää Kempele-Liminka logistiikkavyöhykkeelle.

Logistiikkatoimintojen alueellinen keskittäminen monipuoliselle logistiikkavyöhykkeelle on järkevää sen tuomien höytyjen vuoksi. Synergiaedut korostuvat. Teollisuuden ja kaupan yritykset tulevat tulevaisuudessa yhä enemmän keskittymään yrityksensä ydintoimintoihin ja ulkoistamaan logistiikkaansa palveluyrityksille. Yhtenäisellä laajalla logistiikkavyöhykkeellä toimintoja on mahdollista yhdistää ja yhteispalvelut tuovat logistiikka- ja kuljetusyrityksille kustannushyötyjä ja kustannustehokkuus paranee. Samalla vyöhykkeellä toimiminen monipuolistaa logistiikkapalvelujen tarjontaa ja tekee yritysten välisen logistiikkayhteistyön mahdolliseksi.

Kempele-Limingan sijaintia logistiikkavyöhykkeenä voidaan pitää hyvänä. Siellä on riittävästi laajoja maankäytöltään vielä vapaita alueita. Vyöhyke on myös logistiikan kannalta merkittävä, koska se sijaitsee päävirtojen suunnassa ja erinomaisten liikenneyhteyksien varressa. Alueen läheisyyteen on jo sijoittunut tai on sijoittumassa kuljetusalan suuria toimijoita, kuten Transport Savikko Yhtiöt Oy, Kesko-konsernin kuljetus- ja huolintaliike Keslog Oy ja S-ryhmän hankinta- ja logistiikkayritys Inex Partners Oy. Tämä jo todistaa alueen strategisen sijainnin ainakin säännöllisen rahtiliikenteen osalta olevan optimaalinen.

Logistiikan näkökulmasta tarkasteltaessa Kempele-Limingan alueella on selkeitä vahvuuksia muihin Oulun alueisiin verrattuna. Yksi Kempele-Limingan logistiikkavyöhykkeen vahvuuksista on Etelä-Suomen maakuntakeskusten, Vaasan, Jyväskylän ja Kuopion, saavutettavuus 4 - 4,5 tunnin aikaetaisyyden sisällä. Kuten väestön saavutettavuusvertailussa kävi ilmi, asutuksen painopisteellä ei ole niinkään merkitystä tätä lyhyemmillä, alle 4 tunnin, ajoetaisyyksillä. Kempele-Liminka vyöhykkeen toinen vahvuustekijä on logistiikkatoiminnoille sopivien tasaisten vapaiden maa-alueiden olemassaolo. Esimerkiksi Ruskon alueella näin laajoja, vapaita ja tasaisia maa-alueita on selvästi vähemmän. Äimäraution alueella taas, jonka etu on mahdollisesti sijainti sataman läheisyydessä, vapaille maa-alueille on tulevaisuudessa keskusta-alueen laajentuessa muuta tärkeämpääkin käyttöä.

Itämerellä voimaan astuva laivojen rikkipäästörajoitus ja polttoaineen hinnan nousu tulevat tulevaisuudessa siirtämään rahtiliikenteen painopistettä meri- ja tieliikenteestä raiteille. Tämä tulee todennäköisesti kasvattamaan etenkin yhdistettyjen kuljetusten määrää. Eteläisen Oulun seudun logistiikkavyöhykettä suunniteltaessa rautatieliikenteen kulku suunnittelualueen läpi voidaan nähdä selkeänä vahvuustekijänä.

Ajoneuvoyhdistelmien painorajoitusten ja suurimman sallitun korkeuden nostaminen asettaa haasteita ja mahdollisia esteitä nykyisten logistiikkakeskusten saavutettavuudelle. Tulevat tie- ja katuverkon sekä siltojen kunnossapitotarpeet huomioon ottaen, Kempele-Limingan sijainti päätieverkolla E-75-moottoritien varrella on selkeä valtiontaloudellinen kustannuspoliittinen sekä logistinen etu.

Sijoittumistarkasteluja tulee suorittaa laajemmassa viitekehityksessä. Kilpailua logistiikkakeskusten sijoittumisesta ei viime kädessä käydä yksittäisten kuntien kesken vaan laajemmin eri maiden ja jopa maanosien välillä. Logistiikkakeskusten välistä yhteistyötä tulee tiivistää, jotta Suomeen saadaan riittävä määrä merkittäviä solmukohtia, joita nykyiset ja tänne tulevat yritykset voivat tehokkaasti hyödyntää. Kuvassa 20 on esitetty Pohjos-kalotin tavaravirtoja ja se vahvistaa näkemystä siitä, että yksinomaan kansallisesti tehty tarkastelu on liian suppeaa. Naapurimaissamme kulkee erittäin suuria tavaravirtoja myös Suomen rajojen läheltä ja tulevaisuudessa logistiikkavyöhykkeemme on ehdottomasti liitettävä

vä osaksi näitä verkostoja.

Kempele-Liminka alueen voidaan näillä perusteilla nähdä soveltuvan logistiikkavyöhykkeen optimisijainniksi. Kuitenkin, koska logistiikkapalvelukeskusten sijoittumisen tulee lähteä liikkeelle liiketaloudellisista näkökulmista, maakunnallisen logistiikkavyöhykkeiden perustamisen lähtökohtia tulee tutkia tarkemmin ja Oulun seudun alueella toimivien yritysten halukkuutta ja kiinnostusta sijoittua alueelle kartoittaa jatkotyössä enemmän.



Kartta 15. Tavaravirtoja Pohjois-kalotilla. Lähde: Länsstyrelsen Norrbotten, 2009.

LÄHTEET

- LVM (2012). Logistiikkaselvitys 2012. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2012
- LIMOWA (2011). Logistiikkakeskittymien luokittelu
- Niskanen, H. (2013) Logistiikan osaamisen vahvistaminen aluekehittämisen välineenä: case Kemi. Oulun yliopisto
- Euroopan Komissio. (Bryssel, 2011) Valkoinen Kirja, Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää
- Rytönen J. & Ulmanen T. (Kotka, 2009) Katsaus Intermodaalikuljetusten käsitteisiin. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.
- Lahtinen H. & Pulli J. (2012) Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja. Etelä-Suomen logistiikkakeskusjärjestelmän kehittäminen -hanke 2009–2012. LIMOWA Logistiikkakeskusklusteri
- Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä- Pohjanmaan TE-keskus ja Seinäjoen kaupunki. (Seinäjoki, 2006). Valtatien 19 merkitys Etelä-Pohjanmaan aluelogistiikan ja elinkeinoelämän kannalta. (VT19LOG)
- Heinonen S. (2009). Selvitys logistiikkakeskuksen sisämaan sataman tarpeesta Rauman alueella. Satakunnan ammattikorkeakoulu.
- Liidea, Lapin liitto & Lapin tiepiiri. (2007). Pohjoiskalotin itä-länsisuuntaisen poikittaisyhteyden tarveselvitys.
- Puurunen J. (Muistio 27.3.2013). Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriö.
- LVM. (2011/1) Tulevaisuuden näkymiä.
- Pyöskö T. (2012). Oulun seudun logistiikkastrategia. Ramboll, Oulun seutu, BusinessOulu.
- Pöyskö, Tuomo & al. Ylivieskan yhdistettyjen kuljetusten terminaali. Raporttiluonnos 23.2.2009. Ylivieskan kaupunki. http://www.ylivieska.fi/alltypes.asp?d_type=5&menu_id=17625&menupath=18014,17625#17625. Haettu.28.11.2013.
- Okkonen K. & Lukka A. (Lappeenranta, 2004). Value added logistical support service: Logistiikan palveluiden tarjoajat Suomessa Osa.4. Lappeenrannan teknillinen yliopisto.
- FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy (2013). Pohjois-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030, täydennys selvitys.
- LIMOWA (2011). Logistiikkakeskusten sijainti- ja verkostoselvitys
- Pirkanmaan liitto (2008). Tampere-Pirkkalan Logistiikkakeskus – Aluevaraussuunnitelma
- Pirkanmaan liiton julkaisu D 86 (2007). Tampere-Pirkkalan Logistiikkakeskus esiselvitys
- Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisusarja: A:42 (2006). Pohjois-Suomen Logistiikkastrategia
- LVM (44/2005). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 44. Rautatiekuljetusten kilpailukyky Suomessa
- Etelä-Pohjanmaan liitto (2012). SEEK, Seinäjoen Maakunnallinen logistiikka-alue
- FCG (2011). Liminganlahden osayleiskaava. Luonto- ja maisemaselvitys
- Kauppapolitiikka, lehtiartikkeli- Hubijuttu (31.3.2008). Taloudellisten ulkosuhteiden aikakauslehti

LIITTEET

Liite I. Toimipaikkatilastot seutukunnittain.

Vuosi	Toimipaikkatilastot seutukunnittain vuosina 2006-2011					
		Oulun seutukunta				
		Toimipaikat	Henkilöstö	Liikevaihto (1000 euroa)	Liikevaihto / toimipaikka (1000 euroa)	Liikevaihto / henkilö (1000 euroa)
2006	H Kuljetus ja varastointi	717	4558	458795	640	101
	49200 Rautateiden tavaraliikenne	2	...	...	...	...
	49410 Tieliikenteen tavarankuljetus	358	1560	210301	587	135
	50201 Meriliikenteen tavarankuljetus	1	...	...	...	...
	52 Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta	54	596	96544	1788	162
	52100 Varastointi	7	35	7524	1075	217
	52212 Tieliikenteen terminaalitoiminta	..	..	..	..	..
	52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta	6	93	1608	268	17
	52221 Satamat	1	...	...	...	...
	52240 Lastinkäsittely	6	97	15039	2507	155
	52291 Huolinta ja rahtaus	13	100	14584	1122	146
	52299 Muu kuljetusväilytys	10	56	37926	3793	679
2011	H Kuljetus ja varastointi	770	4466	509557	662	114
	49200 Rautateiden tavaraliikenne	1	...	...	...	...
	49410 Tieliikenteen tavarankuljetus	349	1718	259355	743	151
	50201 Meriliikenteen tavarankuljetus	2	...	...	...	...
	52 Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta	64	800	160683	2511	201
	52100 Varastointi	6	78	11267	1878	144
	52212 Tieliikenteen terminaalitoiminta	3	46	3052	1017	66
	52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta	7	209	45589	6513	218
	52221 Satamat	..	..	..	..	..
	52240 Lastinkäsittely	6	103	17485	2914	171
	52291 Huolinta ja rahtaus	16	102	12685	793	125
	52299 Muu kuljetusväilytys	12	75	42958	3580	573
	Lähde: Tilastokeskus, yritys- ja toimipaikkarekisteri					
	Toimialaluokitus TOL 2008					
	alueluokitus 2013 mukaan					

Vuosi	Toimipaikkatilastot seutukunnittain vuosina 2006-2011					
		Raahen seutukunta				
		Toimipaikat	Henkilöstö	Liikevaihto (1000 euroa)	Liikevaihto / toimipaikka	Liikevaihto / henkilö (1000) euroa
2006	H Kuljetus ja varastointi	142	623	92135	649	148
	49200 Rautateiden tavaraliikenne	..	..	..	..	..
	49410 Tieliikenteen tavarankuljetus	73	228	27274	374	120
	50201 Meriliikenteen tavarankuljetus	..	..	..	..	..
	52 Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta	15	204	54439	3629	267
	52100 Varastointi	3	3	252	84	97
	52212 Tieliikenteen terminaalitoiminta	..	..	..	..	..
	52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta	1	...	...	...	...
	52221 Satamat	..	..	..	..	..
	52240 Lastinkäsittely	6	125	18306	3051	146
	52291 Huolinta ja rahtaus	2	...	...	...	...
	52299 Muu kuljetusvälitys	..	..	..	..	..
2011	H Kuljetus ja varastointi	134	666	78349	585	118
	49200 Rautateiden tavaraliikenne	..	..	..	..	..
	49410 Tieliikenteen tavarankuljetus	66	274	39257	595	143
	50201 Meriliikenteen tavarankuljetus	..	..	..	..	..
	52 Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta	12	197	30687	2557	156
	52100 Varastointi	3	...	...	...	...
	52212 Tieliikenteen terminaalitoiminta	..	..	..	..	..
	52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta	..	..	..	..	..
	52221 Satamat	..	..	..	..	..
	52240 Lastinkäsittely	3	139	22686	7562	163
	52291 Huolinta ja rahtaus	2	...	...	...	...
	52299 Muu kuljetusvälitys	..	..	..	..	..
	Lähde: Tilastokeskus, yritys- ja toimipaikkarekisteri					
	Toimialaluokitus TOL 2008					
	alueluokitus 2013 mukaan					

Vuosi	Toimipaikkatilastot seutukunnittain vuosina 2006-2011					
		Kemi-Tornion seutukunta				
		Toimipaikat	Henkilöstö	Liikevaihto (1000 euroa)	Liikevaihto / toimipaikka (1000 euroa)	Liikevaihto / henkilö (1000 euroa)
2006	H Kuljetus ja varastointi	337	1431	141544	420	99
	49200 Rautateiden tavaraliikenne	..	..	..	..	..
	49410 Tieliikenteen tavarankuljetus	188	562	79776	424	142
	50201 Meriliikenteen tavarankuljetus	..	..	..	..	..
	52 Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta	27	353	46678	1729	132
	52100 Varastointi	4	14	1581	395	115
	52212 Tieliikenteen terminaalitoiminta	..	..	..	..	..
	52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta	1	...	...	...	...
	52221 Satamat	..	..	..	..	..
	52240 Lastinkäsittely	10	247	30231	3023	123
	52291 Huolinta ja rahtaus	4	8	925	231	120
	52299 Muu kuljetusvälitys	2	...	...	...	...
2011	H Kuljetus ja varastointi	317	1382	178158	562	129
	49200 Rautateiden tavaraliikenne	..	..	..	..	..
	49410 Tieliikenteen tavarankuljetus	173	563	90823	525	161
	50201 Meriliikenteen tavarankuljetus	..	..	..	..	..
	52 Varastointi ja liikennettä palveleva toiminta	28	413	54588	1950	132
	52100 Varastointi	7	48	5687	812	118
	52212 Tieliikenteen terminaalitoiminta	1	...	...	...	...
	52219 Muu maaliikennettä palveleva toiminta	2	...	...	...	...
	52221 Satamat	..	..	..	..	..
	52240 Lastinkäsittely	6	270	36732	6122	136
	52291 Huolinta ja rahtaus	4	4	760	190	211
	52299 Muu kuljetusvälitys	2	...	...	...	...
	Lähde: Tilastokeskus, yritys- ja toimipaikkarekisteri					
	Toimialaluokitus TOL 2008					
	alueluokitus 2013 mukaan					

Liite II. Saavutettavuus aikaetäisyytenä Kempele-Liminka logistiikkavyöhykkeen alueelta.

