

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.

Liikenneverkkojen osalta on tärkeää varmistaa olemassa olevien verkkojen toimivuus. Tämän vuoksi panostaminen perusväylänpitoon on tärkeää.

Kansallinen suunnitelma ei sisällä ehdotuksia alueellisiksi hankkeiksi, eivätkä mahdollisia alueellisia suunnitelmia myöskään käy selville investointisuunnitelmista.

Alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukeminen on kannatettava tavoite. Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset tarjoavat erityisesti pienille ja keskisuurille kunnille ja kaupungeille mahdollisuuden käynnistää sellaisia kestävä liikunnan hankkeita, jotka luovat kunnassa uutta ja vaikuttavaa toimintaa.

Luonnoksessa esitetään, että Liikenne 12 -suunnitelma valtion väyläverkon lisäksi koskisi muiden hallintoa verkkoja kuten yksityisteitä ja katuja. Jos suunnitelman on tarkoitus koskea myös kuntien katuverkkoa, suunnitelma tulisi valmistella ja hyväksyä yhteisesti valtio- ja kuntatoimijoiden kesken.

Tieliikenteen liikenneturvallisuutta parantavat toimet kuten kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantaminen, tievalaistuksen ja liittymien parantamistoimet ovat maanteiden parantamistoimien painopisteinä kannatettavia.

On tärkeää, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä varmistetaan logististen kuljetusketjujen toimivuus, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus myös haja- ja raja-asutusalueilla.

Kestävän liikkumisen edistämiseksi hankintatukia tulisi kohdentaa alueille, joilla ei ole joukkoliikennettä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Loviisan kaupungin tavoitteita ovat muun muassa hyvien liikenneyhteyksien ylläpitäminen kansainvälisen liikenteen solmukohtiin, liikenneyhteydet naapurikaupunkeihin ja kunnan sisäisen liikenteen sujuvoittaminen.

Koko Uudenmaan kilpailukyvyyn kannalta on olennaista kehittää sujuvia ja keskenään synkronoituja liikenneyhteyksiä. Tämä palvelee niin asukkaita kuin yrityksiäkin, ja edesauttaa alueen houkuttelevuutta.

Loviisan sataman toimintojen kehittämisen ja kansallisen huoltovarmuuden turvaamisen näkökulmasta suunniteltu Loviisan sataman väylän syventäminen tulisi toteuttaa mahdollisimman pian.

Loviisan Satama Oy on Helsingin ja Loviisan kaupunkien yhteisomistuksessa (60/40%). Vuosaaren sataman keskittyessä erityisesti konttiliikenteeseen Loviisan satamaan pyritään keskittämään bulkkitavaran tuonti ja vienti. Loviisan Satama Oy on jo nykyisellään merkittävä kiertotalouden toimija ja tämän profiilin kehittäminen entisestään palvelisi alueen vihreää siirtymää toteuttavaa teollisuutta.

Loviisan sataman kehittämisen näkökulmasta myös sataman raideliikenteen turvaaminen vähintään nykytasolla olisi tärkeää.

Perusväylänpidon, eli maantieverkoston osalta suunnitelmaluonnos linjaa, että valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Edelleen mainitaan, että parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös muun muassa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestäväää liikkumista edistäviin toimenpiteisiin. Nämä linjaukset ovat kannatettavia.

Konkreettisesti Loviisan kaupunki esittää:

Atomtien jatkeen rakentamisen nopeuttaminen, mikä mahdollistaisi teollisten investointien toteuttamisen Loviisan itäisen liittymän lähistöllä

Ahvenkoski–Ruotsinkylä maantien ja Isnäs–Kabböle maanteiden kunnostamiset

Loviisan kaupunki toivoo myös nopeaa päätöksentekoa Itärata-hankkeen osalta. Loviisan kaupunki esittääkin, että raideliikennettä Helsingistä itään pitäisi suunnitella siitä lähtökohdasta, että se parantaa myös Itä-Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen liikenneyhteyksiä kokonaisuutena. Ilman mahdollisuutta nousta junaan tai junasta alueella, tämä tavoite ei toteudu.

Loviisan kaupunki esittääkin maakuntakaavaan merkittyä Itäistä Rantarataa ensisijaisena vaihtoehtona raideliikenteen kehittämiseksi Helsingistä itään. Toteutuessaan Itäinen Rantarata parantaisi Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson liikenneverkkoa merkittävästi.

Toissijaisena vaihtoehtona Loviisan kaupunki esittää Itä-Uudenmaan lähijunaliikenteen kehittämistä niin, että lähijuna liikennöisi Loviisan keskustaan saakka.

Mikäli Itäradan suunnittelua kuitenkin jatketaan YVA-ohjelmassa esitettyjen vaihtoehtojen mukaisesti, Loviisan kaupunki pitää linjausta LP (Lapinjärvi Pohjoinen) kaupungin alueella vähiten haittaa aiheuttavana vaihtoehtona.

Itärata-hankkeen suunnittelussa olisi toivottavaa päättää mahdollisesta ratavaihtoehdosta nopeutetulla aikataululla. Loviisan kaupungin alueella on laajoja alueita, jotka nyt ovat varattuina eri ratavaihtoehdoille, jotka olisi syytä vapauttaa kaavoitukselle ja sitä kautta käyttöön.

Nk. Rantarata olisi tärkeä säilyttää maakuntakaavassa ja tutkia sen toteuttamismahdollisuuksia. Rantarata parantaisi liikenneyhteyksiä Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson alueilta pääkaupunkiseudulle, mahdollistaisi työmatkariippuvuuden huomattavan laajalla alueella, johon kohdistuu merkittäviä vihreän siirtymän investointisuunnitelmia.

Mikäli suunnitelman on tarkoitus koskea myös kuntien katuverkkoa, suunnitelma tulisi valmistella ja myös hyväksyä yhteisesti valtio- ja kuntatoimijoiden kesken.

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin osalta pidämme seuraavien hankkeiden toteuttamista ensiarvoisen tärkeänä sekä liikenneturvallisuuden, että kestävyuden kannalta:

Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Mt 170 välillä Suurpellontie–Vanhakyläntie ja Tie 1580 välillä Porvoontie–Greggöbölentie

Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Mt 176 välillä Gislomintie–Liljendalintie

Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen välillä Ahvenkoski–Ruotsinpyhtään kirkonkylä

Eskilomintien (maantie 11891) kevyen liikenteen väylä (Backgårdantie–Heikantbacken)

Maantien 170 Tesjoki–Metsolankulman läntisen liittymän välisen osuuden kevyen liikenteen väylä

Maantien 178 (Loviisa–Valko) osuuden Antinkyläntie–Vanha Valkontie kevyen liikenteen väylä.

Itä-Uuttamaata palveleva ja Kymenlaaksoon ulottuvaa bussiliikennettä, kuten koko alueen liikennejärjestelmää tulisi arvioida laajempaan kuin yhtä kaupunkia koskevaksi teknisenä kysymyksenä.

Olisi tärkeää, että linja-autoliikenteen vuoroja ei päästettäisi harvenemaan entisestään valtateillä 6 ja 7.

Henkilöliikenteen tulevaisuuden palveluiden tulisi ottaa huomioon eri liikennemuotojen yhteen kytkeytymisen ja syöttöliikenteen näkökulmista.

Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan ole tehty merkittäviä määrärahalisäyksiä viime vuosien kustannustason kasvusta huolimatta. Lisärahoitusta on luonnoksessa kuitenkin kohdennettu alueellisen ja paikallisen liikenteen tukeen ELY-keskuksille, mitä Loviisan kaupunki pitää tärkeänä.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusta olisi kohdennettava, paitsi perusväylänpitoon, erityisesti esimerkiksi siltojen ylläpidon varmistamiseen ja Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

MAL-sopimukset huomioidaan erikseen myös Liikenne 12 suunnitelmassa. Haasteena suurimmassa osassa Suomea ja myös Loviisan seudulla on se, että valtio kanavoi ison osan liikenneinfrastruktuurin

kehittämisrahoituksesta lähinnä MAL-sopimuskaupunkeihin. Muille seutukunnille ei kehittämisrahaa juurikaan ole saatavissa. Täten myöskään Loviisassa ja siihen rajautuvissa 50–100 000 asukkaan kaupunkiseuduilla ei ole MAL-rahoitusta käytettävissä. Loviisassa ja siihen rajautuvissa Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson kaupungeissa on kuitenkin jatkuva tarve kehittää maankäytön ja liikennejärjestelmän toimivuutta samaan tapaan kuin yli 100 000 asukkaan MAL-kaupungeissa. Loviisassa ja siihen rajautuvissa kaupungeissa sijaitsee valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeitä satamia ja junaliikenteen solmupisteitä sekä niihin kytkeytyvää vientiteollisuutta sekä muuta maankäyttöä. Muun muassa satamat palvelevat suoraan tai välillisesti koko Suomea tai vähintäänkin merkittävää osaa Suomesta. Valtion investointirahoituksen jakoperusteita ja MAL-sopimuskaupunkien lukumäärää ja sijainteja tulisi arvioida myös muilla kuin asukasmääräkkriteereillä (100 000 asukasta). MAL-kaupungeiksi tulisi nimetä ja ottaa myös kaupunkiseutuja, joilla on merkitystä koko Suomen kehityksen ja liikennejärjestelmän näkökulmasta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Suunnitelmaluonnoksen tavoiteosiossa ei ole tehty liikenteen ilmastopoliittista tavoitteenasetantaa mistä syystä toimenpiteet jäävät tältä osin täsmentymättä. Liikenteen päästöihin on mahdollista pyrkiä vaikuttamaan liikenne- tai kuljetussuoritetta vähentämällä, kannustamalla kestävämpään kulkumuoto- tai kuljetusmuotosiirtymään tai kannustamalla eri keinoin liikenteen käyttövoimasiirtymään ja energiatehokkuuteen. Keinovalikoima on hyvinkin erilainen eri alueilla, esimerkiksi suurilla kaupunkiseuduilla verrattuna pieniin kaupunkeihin tai harvaan asutuilla alueilla.

Suunnitelmaluonnoksessa tulisi esittää sekä ilmasto- että lähipäästöjen vähentämiseen tähtäivät, konkreettiset ja tavoitteelliset toimenpiteet.

Muut huomiot?

Björkroth Tomas
Loviisan kaupunki - Kaupunginhallitus 24.2.2025 asianro. 12