

Arvoisat kuulijat!

- Tuloksia saadaan aikaan vain aidolla vuoropuhelulla ja ottamalla huomioon maakunnallinen liikennejärjestelmätyö. Kymenlaaksossa on tehty **jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä** jo lähes 10 vuotta sekä maakunnallisesti että seudullisesti.
- Kymenlaakso kytkeytyy Uttamaata ympäröivien maakuntien liikennejärjestelmään ja on mukana nyt alkaneessa Etelä-Suomen maakuntien liikennejärjestelmätyössä. Maakunta tekee yhteistyötä liikenneasioissa myös itäisen Suomen kanssa.
- **Pitkäjänteisyys** on tärkeää, mutta ratkaisuja ja toimenpiteitä tulee tehdä **myös lyhyen aikajänteen** ongelmiin (esim. Kymenlaakson akuutit keskussairaalan viereisen liittymän Paimenportin kehittämisiongelmat, kun rahoituspäätöstä ei ole – nyt joudutaan tekemään 2 miljoonan väliaikainen silta ja sitten purkamaan se tulevan 20 miljoonan eritasoristeyksen tieltä) Keskussairaalaan pääsy vaivattomasti on koko maakunnan asia.
- **Kansainvälisten** asioiden huomioiminen on tärkeää. **Kymenlaakson ja laajemmin Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmä on osa globaalia logistiikkajärjestelmää ja on jatkossa yhä merkittävämpi välittäjä Euroopan ja Kauko-Idän välillä.** Tämän tulee näkyä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ratkaisuihin.

Kymenlaakson liiton evästyksen toimenpideohjelmaan

1. Talouden ja ympäristön kannalta **kestävät valinnat**

- Painopisteen tulee olla toimenpiteissä, jotka edistävät kestävästä liikkumisesta, myös maaseutumaisilla ja harvaan asutuilla alueilla. Tälle oltava riittävä rahoitus. Liikkumisen palvelujen edistäminen esimerkiksi Sote- ja Kela-kuljetuksia hyödyntämällä. Elinkeinoelämän kuljetuksia ei saa heikentää.
 - Liiton johdolla laadittu **Hiilineutraali Kymenlaakso -tiekartta** ja saavutettu **HINKU-maakunnan status 2019**. Lisäksi Hamina, Kotka ja Kouvola kuuluvat Hinku-verkoston.
 - **Kymenlaakson liitto koordinoi** alueellaan **LVM:n junapilottia** Kotka-Kouvola panostaen merkittävästi junaliikenteeseen ja sen kehittämiseen.
 - 2019 toteutettiin Kymenlaakson kattava **liikkumistutkimus** ja maakuntakaavalla luodaan monipuolisesti edellytyksiä kestävien liikkumismuotojen lisäämiselle.

2. Perusväylänpidon riittävä taso

- Ensisijaisesti on kehitettävä ja kunnostettava **olemassa olevia väyliä**, mikä vaatii **perusväylänpidon** rahoituksen korotusta. Liikenneverkon palvelutason parantamiseksi tehtäviin pieniin investointeihin (ns. väliinpuotojahankkeisiin) on varattava riittävä rahoitus, ja alueille on annettava mahdollisuus päättää rahoituksen kohdentamisesta. Korjausvelka on saatava vähenemään, sillä sen.

3. Väyläverkon yhteiskuntataloudellisesti tehokkaat tulevaisuusinvestoinnit

- Nykyistä väyläverkkoa on perusteltua kehittää toimilla, jotka edistävät liikenteen ilmastopoliittisia tavoitteita. Toimenpideohjelmassa on katsottava tulevaisuusinvestointien kohdalla laajaa kokonaiskuvaa:
 - Missä kannattaa parantaa olemassa olevaa ja missä luoda uutta?
 - Voidaanko raideverkon piiriin saattaa täysin uusia alueita?
 - Miten investoidaan alueiden väliseen kestävään liikkumiseen siellä missä raideliikenne ei ole vaihtoehto nyt eikä välttämättä tulevaisuudessa ja bussireitistö voi olla vain yhden operoijan varassa?

- Suurien liikenneinvestointien valmistelussa ja selvitystyössä on oltava selkeä vastuujako valtion, maakuntien ja kuntien kesken. Valtion tasolla tulee asettaa linjaukset koko väyläverkoston halutuista kehittämistoimista tehden se laajoihin ja kattaviin vaikutusarvioihin perustuen. Nyt ei ole olemassa **selkeää menettelyä**, jolla **uudet merkittävät valtakunnan tason hankkeet** ja niiden toteutus sekä linjaukset käsitellään.
 - Helsingistä itään suuntautuvan ratalinjauksen kysymys on käsitelty maakunnissa eri tavoin. Linjauksissa on eroavaisuuksia ilman kattavaa valtakunnan tason käsittelyä. Aluetaloudellisilla vaikutuksilla ja potentiaaleilla on erityisen suuri merkitys, mikä tulee huomioida toimenpiteistä päätettäessä. Raideinvestoinnit ovat yksi merkittävimmistä keinoista, joilla toteutetaan liikenteen **ilmastopoliittikkaa** ja ne ovat yhtä maakuntaa laajempia kysymyksiä. Valtionhallinnolla tulee olla raideliikenteen osalta ylin ohjausvastuu.
 - Kotkan ja Kouvolan välinen valtatie 15 tulee parantaa turvallisesti **satama- sekä sote-liikennettä** välittäväksi väyläksi. TEN T verkkoon kuuluvan Suomen suurimpaan yleissatamaan kulkeva raideyhteys on parannettava kokonaan kaksoisraiteelliseksi. **Kotkan ja Kouvolan välinen yhteys on Kymenlaakson ja Kaakkois-Suomen kärkihanke.**
 - Ongelmia liittyy myös tiehankkeiden läpivientiin kustannustehokkaasti. Valtakunnan tasolla on syntynyt tilanteita, joissa **tiesuunnitelmat ovat vanhentumassa tai jo vanhentuneet**. Ne ovat hallinnollisesti jo kertaalleen saavuttaneet täytäntöönpanokelpoisen aseman lukuun ottamatta rahoituspäätöstä. Tällöin aiheutuu **kierre**, jossa sekä tiesuunnittelu että toteutussuunnittelu tulee tehdä alusta alkaen uudelleen ja toteutus viivästyy useilla vuosilla. **Esim. Kymenlaaksossa E18 tieltä Kotkan keskustaan suuntautuvan valtatie 15 Hyväntuulentien tiesuunnitelma** on hyväksytty 2011 ja hyväksymispäätöstä on jatkettu vuoden 2020 loppuun asti. Hankkeeseen sisältyy Paimenportin eritasoliittymän rakentaminen, jonka nykyisenä ongelmana on heikkokuntoinen rautatien ylittävä silta, vaarallinen tasoliittymä, satamien raskas liikenne ja puuttuva suora yhteys Kymenlaakson keskussairaalaan. Hanke on ajautunut tilanteeseen, jossa rahoitusta ei ole tullut ja nykyisin käytöltään rajoitettu vaarallinen silta joudutaan uusimaan nykyiselle paikalleen. Tästä aiheutuu eritasoliittymän tiesuunnitteluvaiheen uudelleen käynnistäminen ja uusitun sillan purkaminen myöhemmin. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei saisi syntyä edellä kuvatun kaltaisia tilanteita.

Hyvät kuulijat!

Tässä pähkinänkuoressa Kymenlaaksole tärkeitä asioita.