

Loviisan kaupungin lausunto luonnoksesta liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037

1. 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 liikumisen hankkeita, jotka luovat kunnassa uutta ja vaikuttavaa toimintaa.

Luonnoksessa esitetään, että Liikenne 12 -suunnitelma valtion väyläverkon lisäksi koskisi muiden hallinnoimia 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.

Kestävä liikumisen edistämiseksi hankintatukia tulisi kohdentaa alueille, joilla ei ole joukkoliikennettä.

2. Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

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

Koko Uudenmaan kilpailukyvyn 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 kestävästä liikkumisesta edistäviin toimenpiteisiin. Nämä linjaukset ovat kannatettavia.

Konkreettisesti Loviisan kaupunki esittää:

- Atomitien 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 työmatkapedelöinnin 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–Greggbölentie
- 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 koskevana 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.

3. 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 asukasmääräkriteereillä (100 000 asukasta). MAL-kaupungeiksi tulisi nimetä ja ottaa myös kaupunkiseutuja, joilla on merkitystä koko Suomen kehityksen ja liikennejärjestelmän näkökulmasta.

4. Mieliapiteenne 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 tähtäävät, konkreettiset ja tavoitteelliset toimenpiteet.

5. Muut huomiot?

1. Motsvarar de strategiska riktlinjerna (inklusive de regionala betoningarna) utvecklingsbehoven för det nationella trafiksystemet?

För den nationella trafiksystemplanen har ställts tre mål som är sinsemellan prioriterade: funktionalitet, säkerhet och hållbarhet. Som aspekter som sammankopplar målen har preciserats effektivitet, tillgänglighet och resiliens.

Vad gäller trafiknäten är det viktigt att säkerställa det befintliga nät fungerar. Därför är det viktigt att satsa på grundläggande ruttunderhåll.

Den nationella planen innehåller inte förslag till regionala projekt, och eventuella regionala planer framgår inte heller av investeringsplanerna.

Stödandet av regional trafiksystemsplanering är ett förespråkbart mål. Statsbidragen för styrandet av rörligheten erbjuder speciellt små och medelstora kommuner och städer möjligheten att inleda sådana projekt för hållbar rörlighet som i kommunen skapar ny och resultatrik verksamhet.

I utkastet framförs det att planen Trafik 12 utöver statens ruttnät även skulle omfatta nät förvaltade av andra, så som enskilda vägar och gator. Om syftet är att planen också ska omfatta kommunernas gatunät, bör planen beredas och godkännas gemensamt mellan statliga och kommunala aktörer.

Åtgärder som förbättrar vägtrafikens trafiksäkerhet, så som förbättrande av infrastrukturen för gång och cykling, förbättringsåtgärder för vägbelysning och anslutningar är förespråkbara som tyngdpunkter för åtgärderna för förbättring av landsvägarna.

Det är viktigt att man med åtgärderna i planutkastet säkerställer det logistiska transportkedjor fungerar, att området nås nationellt och internationellt och att vardagsresorna är smidiga även i glesbygden och gränsområden.

För främjandet av hållbar rörlighet bör upphandlingsstöd riktas på områden där det inte finns kollektivtrafik.

2. Vad är er åsikt om åtgärderna i planutkastet?

Lovisa stads mål är bland annat att upprätthålla goda trafikförbindelser till internationella trafikens knutpunkter, trafikförbindelserna till grannstäderna och att göra kommunens interna trafik smidigare.

Gällande konkurrenskraften av hela Nyland är det väsentligt att utveckla smidiga och sinsemellan synkroniserade trafikförbindelser. Detta betjänar såväl invånarna som företag och främjar områdets attraktivitet.

Ur aspekten av utvecklingen av Lovisa hamns funktioner och säkerställandet av nationell försörjningsberedskap bör den planerade fördjupningen av farleden till Lovisa hamn genomföras så fort som möjligt.

Lovisa Hamn Ab är i Helsingfors och Lovisa stads gemensamma ägo (60/40 %). I och med att Nordsjö hamn koncentrerar sig speciellt på containertrafik strävar man efter att till Lovisa hamn koncentrera import och export av bulk gods. Lovisa Hamn Ab är redan i nuläget en viktig aktör inom cirkulär ekonomi och utveckling av denna profil skulle ytterligare betjäna områdets industri som förverkligar grön omställning.

Ur aspekten av utvecklingen av Lovisa hamn skulle även vara viktigt att säkerställa att bantrafiken till hamnen hålls på minst nuvarande nivå.

Vad gäller det grundläggande ruttunderhållet, det vill säga landsvägsnätet, för planutkastet fram riktlinjer om att staten allokerar förbättringsfinansiering av landsvägarna regionalt med beaktande av trafiksystemplanerna, primärt med åtgärder som förbättrar vägtrafikens säkerhet, så som med förbättringar av leder för gång och cykling, vägbelysning och anslutningar. Vidare nämns det att förbättringsfinansiering kan riktas även bland annat på åtgärder som främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar och hållbar rörlighet. Dessa riktlinjer är förespråkbara.

Konkret föreslår Lovisa stad:

- försnabbandet av fortsättningen av Atomvägen, vilket skulle möjliggöra genomförandet av industriella investeringar i närheten av Lovisa östra anslutning
- istandsättningarna av landsvägen Abborfors–Svenskby och landsvägen Isnäs–Kabböle.

Lovisa stad efterlyser även raskt beslutsfattande gällande projektet Östbanan. Lovisa stad föreslår också att bantrafiken österut från Helsingfors bör planeras utifrån premissen att den skulle förbättra också trafikförbindelserna för Östra Nyland och Sydöstra Finland som en helhet. Utan möjligheten att stiga på eller av ett tåg i området förverkligas inte detta mål.

Lovisa stad föreslår de facto Östra Strandbanan, som märkts ut i landskapsplanen, som det primära alternativet för utvecklingen av bantrafiken österut från Helsingfors. Om den genomförs skulle Östra Strandbanan betydligt förbättra trafiknätet i Östra Nyland och Kymmenedalen.

Som sekundärt alternativ föreslår Lovisa stad att lokaltågstrafiken i Östra Nyland skulle utvecklas så att lokaltåg skulle trafikera ända till Lovisa centrum.

Om planeringen av Östbanan ändå fortsätts i enlighet med alternativen som framfördes i programmet för bedömningen av miljökonsekvenser, anser Lovisa stad bansträckningen LP (Lapträsk Norra) vara det alternativ som förorsakar minst olägenhet på stadens område.

I planeringen av projektet Östbanan skulle det vara önskvärt att besluta om eventuellt banalternativ med försnabbad tidtabell. I området för Lovisa stad finns det omfattande områden som redan nu är reserverade för olika banalternativ och som det vore allt skäl allt frigöra för planläggning och genom det till användning.

Det skulle vara viktigt att bevara den så kallade Strandbanan i landskapsplanen och undersöka dess möjligheter för förverkligande. Strandbanan skulle förbättra trafikförbindelserna från Östra Nyland och Kymmenedalen till huvudstadsregionen, möjliggöra arbetspendling på ett betydligt omfattande område, som riktas av betydande investeringsplaner inom grön omställning.

Om syftet är att planen också ska omfatta kommunernas gatunät, bör planen beredas och även godkännas gemensamt mellan statliga och kommunala aktörer.

Vad gäller infrastrukturen för gående och cykling anser vi genomförandet av följande projekt vara av primär vikt både vad gäller trafiksäkerhet och hållbarhet:

- Genomförandet av lättrafikled på landsväg 170 på avsnittet Storåkersvägen–Gammelbyvägen och på väg 1580 på avsnittet Borgåvägen–Greggbölevägen
- Genomförandet av lättrafikled på landsväg 176 på avsnittet Gislomvägen–Liljendalvägen
- Genomförandet av lättrafikled på avsnittet Abborrfors–Strömfors kyrkby
- Lättrafikled på Eskilomvägen (landsväg 11891) (Backgårdavägen–Heikantbacken)
- Lättrafikled på landsväg 170 på avsnittet Tessjö–Metsolakantens västra anslutning
- Lättrafikled på landsväg 178 (Lovisa–Valkom) på avsnittet Antbyvägen–Gamla Valkomvägen.

Busstrafik som betjänar Östra Nyland och som når Kymmenedalen, lika som trafiksystemet för hela området, bör utvärderas som mer omfattande än en teknisk fråga som gäller endast en stad.

Det skulle vara viktigt att busstrafikens turer inte ytterligare skulle låtas bli glesare på riksvägarna 6 och 7.

Tjänsterna för persontrafikens tjänster bör beaktas ur aspekten av sammankopplingen av olika trafikformer och av matartrafiken.

I planutkastet har dock inte gjorts betydande anslagstillägg trots kostnadsnivåns ökning under de senaste åren. Tilläggsfinansiering har dock i utkastet allokerats för stöd av regional och lokal trafik till närings-, trafik- och miljöcentralerna, vilket Lovisa stad anser vara viktigt.

3. Är finansieringen i planutkastet rätt allokerad inom finansieringsprogrammet?

Finansiering bör allokeras utom till grundläggande ruttunderhåll speciellt till säkerställande av till exempel broars underhåll och förbättrandet av Finlands internationella åtkomst.

MBT-avtal beaktas separat också i planen Trafik 12. Utmaningen i största delen av Finland och även i Lovisanejden är att staten kanaliserar en stor del av utvecklingsfinansieringen av trafikinfrastruktur närmast till MBT-avtalsstäder. Till övriga ekonomiska regioner finns knappt inte alls utvecklingspengar. Sålunda finns det inte heller i Lovisa och de ekonomiska regioner på 50–100 000 invånare som gränsar mot Lovisa ingen MBT-finansiering att tillgå. I Lovisa och de städer i Östra Nyland och Kymmenedalen som gränsar mot den finns dock ett fortgående behov av att utveckla funktionaliteten av markanvändningen och trafiksystemet på samma sätt som i MBT-städer på över 100 000 invånare. I Lovisa och i städer som gränsar mot den finns nationellt och

internationellt viktiga hamnar och knutpunkter för tågtrafik samt till dem anknyttande exportindustri och annan markanvändning. Bland annat hamnarna betjänar direkt eller indirekt hela Finland eller minst en betydande del av Finland. Utdelningsgrunderna för statens investeringsfinansiering och antalet och lägena för MBT-avtalsstäder bör bedömas även med andra än invånarantalkriterier (100 000 invånare). Till MBT-städer bör utses och tas även ekonomiska stadsregioner som har betydelse ur synvinkeln av hela Finlands utveckling och trafiksystem.

4. Er åsikt om planutkastets konsekvensbedömning och miljöbedömning (lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program 8.4.2005/200)?

I planutkastets måldel har inte gjorts en klimatpolitisk målställning för trafiken, varför åtgärderna till den delen inte preciseras. Det är möjligt att eftersträva inverkan på trafikens utsläpp genom att minska trafik- eller transport prestationen, genom att sporra till hållbarare färdhets- eller transportsättningsställning eller genom att på olika sätt sporra till omställning av trafikens drivkraft och energieffektivitet. Urvalet av sätt är till och med mycket olika i olika områden, till exempel i stora stadsregioner jämfört med små städer eller glesbebyggda områden.

I planutkastet bör framföras konkreta och målmässiga åtgärder som siktar på minskning av såväl klimatutsläpp som lokala utsläpp.

5. Övriga observationer?
