



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus



# E18 Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutukset elinkeino- ja yritystoimintaan sekä maankäyttöön

Ennen-vaiheen vaikutus selvitys



# **E18 Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutukset elinkeino- ja yritystoimintaan sekä maankäyttöön**

Ennen-vaiheen vaikutus selvitys

Reijo Helaakoski, Mikko Seila ja Annamari Ruonakoski

**3/2011**

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja

ISBN 978-952-257-324-7 (painettu)

ISBN 978-952-257-325-4 (PDF)

ISSN-L 1799-1951

ISSN 1799-1951 (painettu)

ISSN 1799-0610 (verkkojulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:

<http://www.ely-keskus.fi/kaakkois-suomi/julkaisut>

Kansikuva: Haminan ohikulkutie, havainnekuva

Edita Prima Oy, Helsinki 2011

# ESIPUHE

Tiehankkeiden vaikutukset alkavat konkretisoitua jo ennen tien valmistumista, kun esimerkiksi liikenteellisten olosuhteiden muutosta ennakoiva asuin- ja toimitila-alueiden kaavoitus ja rakentaminen vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen. Liikenteelliset vaikutukset sekä alueiden kehitykseen kohdistuvat vaikutukset toteutuvat osa lyhyemmän ja osa pitemmän ajan kuluessa tiehankkeiden valmistumisen jälkeen.

Tässä työssä arvioidaan Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutuksia ja sidosryhmien odotuksia ennen kaikkea elinkeino- ja yritystoimintaan, maankäyttöön sekä tarkastelualueen maakuntien ja kuntien kehitykseen. Pääpaino on pysyvien ja pitkäaikaisten vaikutusten selvittämisessä, mutta työssä selvitetään myös rakentamistyön aikaisia vaikutuksia.

Ennen-vaiheessa tiedonkeruun tuloksena syntyy läpinäkyvä, toistettava ja vertailun mahdollistava aineisto myöhemmän ajankohtana laadittavaa jälkeenvaiheen vaikutusarviointia varten. Vaikutustiedon keräämisen tavoitteena on ensimmäisessä työvaiheessa kerätä ennen-vaiheeseen liittyvä lähtöaineisto ja jo ennalta todettavissa oleva vaikutustieto hyvissä ajoin ennen hankkeiden valmistumista. Vastaavan tiedon kerääminen hankkeiden rakentamisen ja valmistumisen jälkeen mahdollistaa tieosuuden toteutuneiden vaikutusten tunnistamisen ja suuruuden määrittämisen. Selvitys toimii samalla runkona hankkeiden jälkiseurannalle. Luotettavan vaikutusarvioinnin vuoksi suositeltava kattavan jälkeenvaiheen arvioinnin ajankohta on 3–5 vuotta uuden moottoritieosuuden liikenteelle avaamisen jälkeen.

Työssä käytetyt aineistot koostuvat yleisesti saatavilla olevista tilastoista ja rekistereistä. Lisäksi toteutuneita sekä tien tarjoamiin mahdollisuuksiin liittyviä vaikutuksia ja odotuksia selvitettiin laajasti sidosryhmille suunnattujen haastattelujen ja tarkastelualueen yrityksille suunnatun internet-kyselyn avulla.

Työtä on ohjannut projektiryhmä, johon ovat kuuluneet Juha Laamanen (pj.), Kari Halme ja Eetu Karhunen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta, Mirja Hyväranta Uudenmaan ELY-keskuksesta sekä Anton Goebel Liikennevirastosta. Selvityksen laatimisesta ovat vastanneet Reijo Helaakoski, Mikko Seila ja Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä.

Kouvolassa heinäkuussa 2011

Kaakkois-Suomen ja Uudenmaan ELY-keskukset





# Sisällys

<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>9</b>
1.1 Yleisesittely.....	9
1.2 Moottoritiehankkeet .....	9
1.3 Suunnitteluhistoria.....	10
1.4 Kaavoitus .....	11
<b>2 Työn rajaus ja menetelmät</b> .....	<b>13</b>
2.1 Vaikutusalue .....	13
2.2 Menetelmät.....	13
2.3 Vaikutusteemat.....	14
2.4 Jälkiarvioinnin ajoitus .....	15
<b>3 Liikennejärjestelmätason vaikutukset</b> .....	<b>16</b>
<b>3.1 Liikenteellinen kehitys</b> .....	<b>16</b>
3.1.1 Liikennemäärien kehitys .....	16
3.1.2 Rautateiden tavaraliikenne .....	18
3.1.3 Rajaliikenteen kehitys .....	19
3.1.4 Satamien tavarakuljetukset.....	20
3.1.5 Liikenneturvallisuuden kehitys .....	21
<b>3.2 Vaikutukset liikkumiseen</b> .....	<b>22</b>
3.2.1 Työssäkäynti ja työasiamatkat.....	22
3.2.2 Vapaa-ajan liikkuminen ja matkailu .....	23
3.2.3 Joukkoliikenne .....	24
3.2.4 Kulkumuotojakauma ja reittisiirtymät .....	25
<b>3.3 Hankkeiden kannattavuus ja perustelut</b> .....	<b>26</b>
<b>4 Vaikutukset elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen</b> .....	<b>28</b>
4.1 Yritykset ja työpaikat .....	28
4.2 Yritysten toimintaedellytykset .....	29
4.3 Yritysnäkökulmia tarkastelualueelta.....	31
4.4 Kyselytutkimus.....	35
<b>5 Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin</b> .....	<b>40</b>
5.1 Väestönkehitys .....	40
5.2 Muuttoliike .....	40
5.3 Asutuksen sijoittuminen .....	41
5.4 Vaikutukset kiinteistömarkkinoihin.....	42
<b>6 Vaikutukset kuntien maankäyttöön ja toiminnalliseen kehitykseen</b> .....	<b>45</b>
6.1 Loviisa .....	45
6.2 Pyhtää.....	48
6.3 Kotka.....	51
6.4 Hamina.....	55
6.5 Virolahti ja Miehikkälä.....	59
6.6 Tarkastelualueen kunnille yhteiset näkökohdat.....	61
<b>7 Yhteenveto</b> .....	<b>63</b>
<b>Kirjallisuus</b> .....	<b>69</b>
<b>Liitteet</b> .....	<b>70</b>





# 1 JOHDANTO

## 1.1 Yleisesittely

Valtatien 7 rakentaminen moottoritieksi on osa kansainvälisen E18-tien kehittämishanketta. Väli Koskenkylä–Vaalimaa on viimeinen Turun ja Vaalimaan välisen kansainvälisen E18-tien osuus, jota ei ole vielä pääosin rakennettu moottoriväyläksi.

Tässä selvityksessä arvioidaan Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutuksia ja sidosryhmien odotuksia ennen kaikkea elinkeino- ja yritystoimintaan, maankäyttöön sekä tarkastelualueen kuntien kehitykseen ja esitetään ennen-jälkeen vaikutusarvioinnissa tarvittavat tiedot, tietolähteet ja keräämistapa. Nyt toteutetussa ennen-vaiheessa havaittuja hankkeen orastavia vaikutuksia sekä moottoritiehen liittyviä odotuksia on nostettu esiin. Tiedot on kerätty vaikutusteemoittain pääasiassa 2000-luvulta. Ennen-vaiheen tiedonkeruu muodostaa jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin rungon. Varsinaiset johtopäätökset voidaan tuottaa myöhemmin jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin yhteydessä.

Liikenteelliset vaikutukset kootaan selvitykseen tiivistetysti hankesuunnitelmista. Ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset eivät kuulu tämän selvityksen tarkastelun piiriin, vaan ne on selvitetty laajasti jo aiemmin hankesuunnitelmissa. Vaikutusten tarkastelualueen laajuus vaihtelee eri vaikutusteemojen välillä. Kunkin vaikutusteeman osalta tilastointiyksikkö, 1 tai 5 kilometrin vyöhyke tai kunta, määrittelee useimmiten tarkastelun tarkkuuden. Joistakin teemoista on olemassa tarkempaa paikallista tilasto- ja rekisteritietoa.

## 1.2 Moottoritiehankkeet

Valtatien 7 rakentaminen moottoritieksi on osa kansainvälisen E18-tien kehittämishanketta ja EU:n tärkeäksi asettamaa ns. Pohjolan kolmion liikennejärjestelmää. Koskenkylä–Loviisa–Kotka, Haminan ohikulkutie ja Hamina–Vaalimaa ovat toteuttamatta olevat Turun ja Vaalimaan välisen kansainvälisen E18-tien kehittämishankkeet, joilla koko Turun ja Vaalimaan välinen osuus kehitetään moottoriväyläksi. Hankkeilla turvataan riittävä ja yhtenäinen palvelutaso Suomen tärkeimmällä kansainvälisellä yhteydellä ja parannetaan liikenneturvallisuutta.

Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hanke käsittää nykyisen moottoriliikennetien täydentämisen moottoritieksi Koskenkylästä Loviisaan (17 km) ja moottoritien rakentamisen Loviisasta Kotkaan (39 km). Tällä hetkellä Loviisan ja Kotkan välinen tie on liikennemääriin suhteutettuna huonotasoinen, mistä aiheutuu liikenteen sujuvuus- ja turvallisuusongelmia.

Haminan ohikulkutie -hankkeessa rakennetaan uusi 15 kilometrin pituinen Haminan keskustan pohjoispuolelta ohittava moottoritie. Summan ja Husulan välillä uusi tie sijoittuu nykyisen valtatie 26 käytävään. Hankkeella poistetaan Haminan kohdan pullonkaula, missä liikenne kulkee tällä hetkellä katuverkolla.

Hamina–Vaalimaa-hankkeessa rakennetaan nykyisen tiekäytävän pohjois-puolelle 32 kilometrin pituinen moottoritieosuus. Tällä hetkellä tieosuus on liikennemääriin suhteutettuna heikkotasoinen, joka aiheuttaa ongelmia voimakkaasti kasvaneelle Venäjän liikenteelle.



Kuva 1 Maantieverkko ja työssä tarkasteltavat tieosuudet.

Elinkaarihankkeena toteutettavan moottoritien rakentaminen Koskenkylän ja Kotkan välille alkaa vuonna 2011. Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksessa vuosille 2012–2015 Haminan ohikulkutie on päätetty aloittaa niin ikään vuonna 2011. Moottoritien rakentamisen aloitusajankohta Haminan ja Vaalimaan välille ei ole tarkasti tiedossa. Hankkeen toteuttaminen on mahdollista käynnistää suunnitelmavalmiuden puolesta vuonna 2013.

Tiehankkeiden toteuttamiseen ja varsinkin moottoriteiden rakentamiseen liittyy odotuksia siitä, miten liikenteellisten olosuhteiden ja saavutettavuuden paraneminen vaikuttavat alueiden kehitykseen. Näitä vaikutuksia ei kuitenkaan arvioida kattavasti tiehankkeita suunniteltaessa johtuen osittain siitä, että vaikutusten selvittäminen ennakoita on vaikeaa. Muut kuin tieyhteyksien laadusta riippuvat ja usein hyvinkin paikalliset tekijät vaikuttavat alueiden kehitykseen voimakkaasti.

Tiehankkeiden vaikutukset näkyvät jo ennen tien valmistumista, kun esimerkiksi liikenteellisten olosuhteiden muutosta ennakoiva asuin- ja toimitila-alueiden kaavoitus ja rakentaminen vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen. Liikenteelliset vaikutukset ilmenevät heti tieosuuden avaamisen jälkeen. Alueiden kehitykseen kohdistuvat vaikutukset toteutuvat eripituisilla viiveillä tiehankkeiden valmistumisen jälkeen.

### 1.3 Suunnitteluhistoria

#### Koskenkylä–Loviisa–Kotka

Välille Loviisa–Kotka on laadittu ympäristövaikutusten arviointi (YVA) vuonna 1998. Maantielain mukainen yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2008. Koskenkylä–Loviisa-välin tarkistettu tiesuunnitelma valmistui vuonna 2009, ja se hyväksyttiin syksyllä 2010. Loviisa–Kotka- ja Karhula–Rantahaka-välien tiesuunnitelmat valmistuivat alkuvuodesta 2010. Loviisa–Kotka-välin hyväksymispäätös tehtiin vuoden 2010 lopussa ja Karhula–Rantahaka-välin hyväksymispäätös tehtiin puolestaan keväällä 2011. Hankkeen raken-

tamisesta elinkaarihankkeena on tehty valtion menoarviossa päätös vuonna 2010, ja rakennustyöt alkavat loppuvuodesta 2011.

#### Haminan ohikulkutie

Hankkeelle on laadittu yleissuunnitelma ja YVA vuonna 1997. Maantielain mukainen yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2007. Haminan kaupunki on hyväksynyt alueen kaavat ja päätökset ovat lainvoimaiset. Tiesuunnitelma valmistui vuonna 2008, ja se hyväksyttiin syksyllä 2009. Hanke toteutettaneen neljänä kokonaisurakkana. Suunnitelma-valmiuden puolesta rakentaminen voi alkaa kesällä 2011. Hankkeelle on tehty rahoituspäätös vuoden 2011 valtion menoarvioon ja rakentaminen alkaa vuoden 2012 alussa.

#### Hamina–Vaalimaa

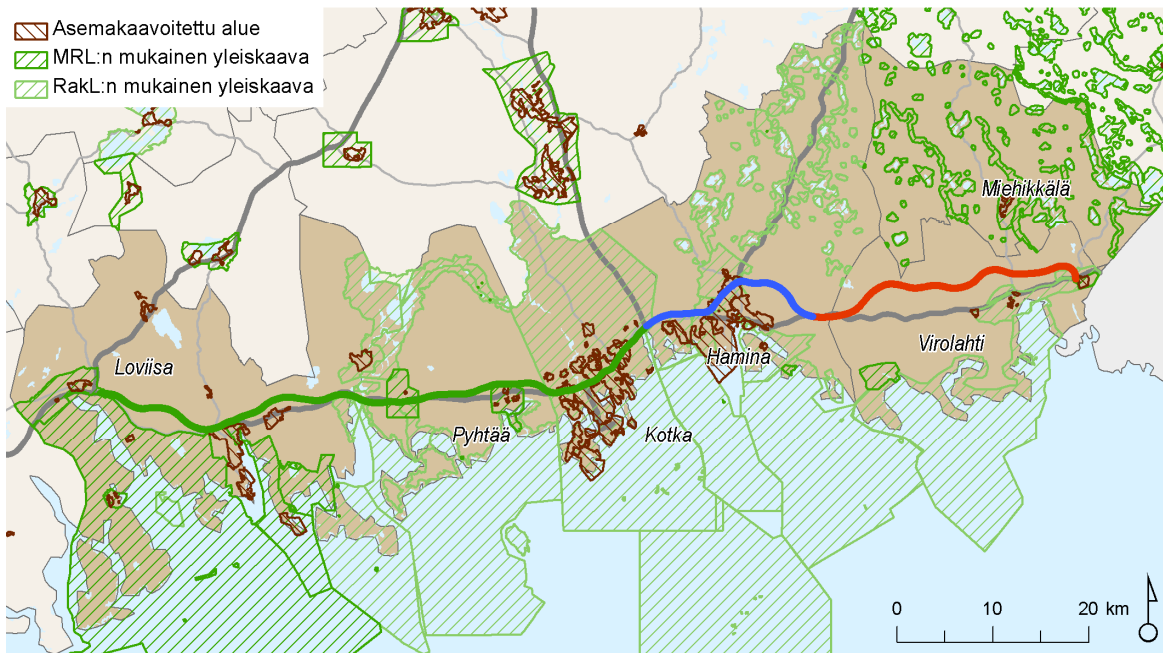
Yhteysväliille on laadittu kehittämisselvitys 2003. YVA on tehty vuonna 2008 ja yleissuunnitelma on valmistunut vuonna 2010. Hankkeen tiesuunnittelu aloitetaan vuonna 2011, ja se valmistuu arviolta keväällä 2013. Suunnitelma-valmiuden puolesta rakentamisen valmistelun suunnittelu voi alkaa vuonna 2014 ja rakentamistyö vuonna 2015.

## 1.4 Kaavoitus

Tien merkitys maankäytön kehitykselle on ollut suurin siellä, missä alueen suunnittelu oli kiinteästi sidoksissa tielinjaukseen. Loviisan pohjoisosien ja Tesjoen osayleiskaava (vahvistettu 16.2.2010) luo mahdollisuuden kehittää Loviisan itäiseen liittymään monipuolinen yrittäjiä ja teollisuutta palveleva, muun muassa logistiikkatoimintoja sisältävä alue. Kaavassa on esitetty myös vähittäiskaupan varauksia (vahvistamatta) Loviisan Länsiportin ja läntisen sisääntulotien ympäristöön. Ahvenkoskelle laadittiin Ruotsinpyhtään (nykyään osa Loviisaa) ja Pyhtään kuntien aloitteesta osayleiskaava, jonka avulla liittymän läheisyyteen muodostettiin tienkäyttäjiä, matkailijoita ja paikallisia asukkaita sekä yrittäjiä palveleva alue. Pyhtään muille liittymäalueille kirkonkylään, Siltakylään ja Heinlahteen on niin ikään kaavoitettu elinkeinoalueita.

Voimakkaasti muuttuvia alueita ovat Haminassa Summan alue, Kotkan Jumalniemi sekä Heinsuon teollisuusalue Kotkan länsiosassa. Haminassa tielinjaus vaikuttaa myös keskusta-alueen toimintojen kehittämismahdollisuuksiin. Virolahdella pohjoinen moottoritielinjaus mahdollistaa nykyisen maankäyttörakenteen kehittämisen ja täydentämisen.

Kaavoitusta ja maankäyttöä on käsitelty lähemmin kunkin kunnan osalta luvussa 6.



Kuva 2 Kuntien lainvoimaiset kaavat vuonna 2009 (lähde: Suomen ympäristökeskus ja ELY-keskukset).

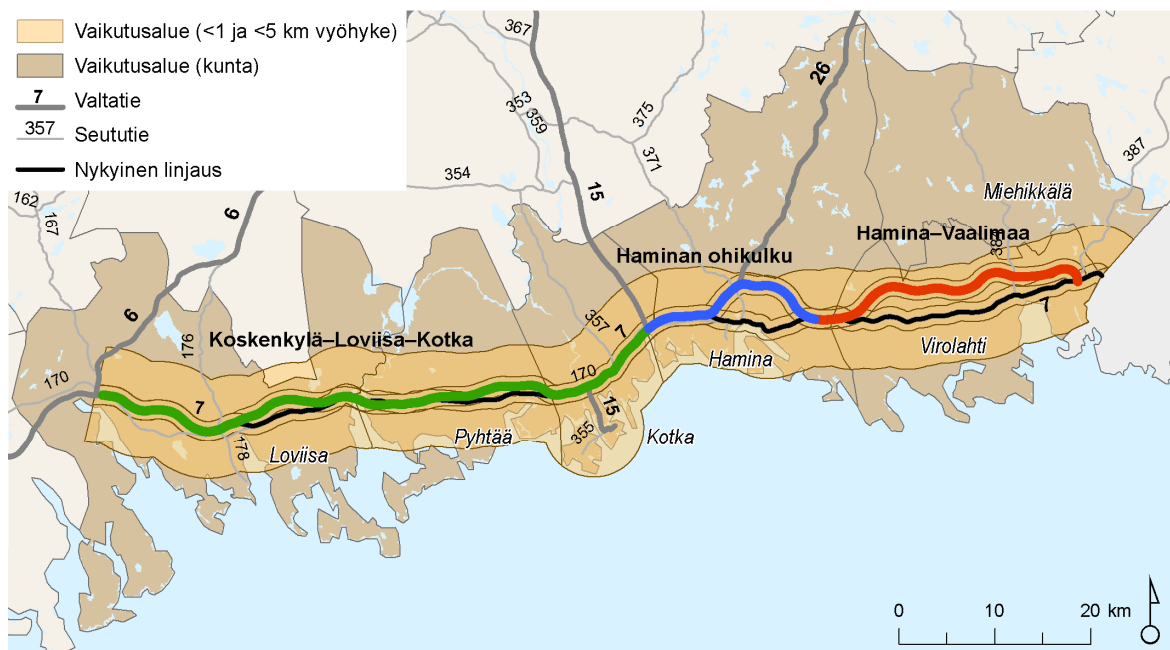
Kuvassa 2 on esitetty tarkastelualueen voimassa olevien asema- ja yleiskaavojen ulkorajukset Suomen ympäristökeskuksen ja ELY-keskusten kaavatiedoista koostettuna. Asemakaava-aineisto ei sisällä yksittäisten asemakaavojen rajauksia, vaan kunnan koko asemakaava-alueen ulkorajan. Se kattaa maankäyttö- ja rakennuslain sekä vuoteen 2000 asti voimassa olleen rakennuslain mukaiset asemakaavat, mutta ei ranta-asemakaavoja. Yleiskaavojen osalta kartalla on esitetty voimassa olevat sekä vanhan rakennuslain mukaiset että uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Rakennuslain osalta aineisto kattaa ennen vuotta 2000 kunnanvaltuustojen hyväksymät yleiskaavat siltä osin, kuin niiden alueet on alistettu vahvistettaviksi ja ne ovat tulleet voimaan. Uudempi aineisto sisältää maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset vuosina 2001–2009 hyväksytyjen yleiskaavojen ulkorajat. Aineisto sisältää kaavamuutoksista uusimman tilanteen siten, että päällekkäisiä alueita ei ole.

Aineisto on tehty yhdistämällä ELY-keskusten vastaava yleiskaava-aineisto valtakunnalliseksi aineistoksi. Kyseistä aineistoa käytettäessä on otettava huomioon, että sen alueellinen ja ajallinen kattavuus voi vaihdella eri ELY-keskusten välillä.

## 2 Työn rajaus ja menetelmät

### 2.1 Vaikutusalue

Selvityksen vaikutusalueen muodostavat valtatiehen 7 maantieteellisesti kuuluvat kunnat sekä valtatiehen 7 muodostamat yhden ja viiden kilometrin vyöhykkeet (kuva 3). Kotkan kohdalla vyöhykettä on laajennettu kattamaan Kotkan keskusta-alue. Koska tarkastelun kohteena ovat saman tien vaiheittain toteutettavat tieosuudet, ei vaikutusten yhteys yksittäisten tieosuuksien toteuttamiseen ole välttämättä tiukan kategorinen. Koko tarkasteltavan yhteysvälin Koskenkylä–Vaalimaa alueellista kehitystä tarkastellaan yhtäältä kuntia keskenään vertaillen ja toisaalta yleisemmällä tasolla kokonaisuutena. Tiellä on myös erittäin suuri kansainvälinen merkitys, jota tarkastellaan pääosin ulkomaankaupan, logistiikan ja Venäjän matkailun osalta.



Kuva 3 Vaikutusalueet.

### 2.2 Menetelmät

Vaikutustiedon keräämisen tavoitteena on ensimmäisessä työvaiheessa kerätä ennen-vaiheeseen liittyvä lähtöaineisto ja jo ennalta todettavissa oleva vaikutustieto hyvissä ajoin ennen hankkeiden valmistumista. Siten voidaan dokumentoida tietoja varsinkin niistä vaikutuksista, joita ei voida tai on vaikea selvittää jälkeen-vaiheessa. Vastaavan tiedon kerääminen hankkeiden rakentamisen ja valmistumisen jälkeen mahdollistaa tieosuuden toteutuneiden vaikutusten tunnistamisen ja suuruuden määrittämisen. Selvitys toimii samalla runkona hankkeiden jälkiseurannalle.

Työssä käytetyt aineistot koostuvat yleisesti saatavilla olevista tilastoista ja rekistereistä. Lisäksi toteutuneita sekä tien tarjoamiin mahdollisuuksiin liittyviä vaikutuksia ja odotuksia selvitettiin sidosryhmille suunnattujen haastattelujen ja tarkastelualueen yrityksille suunnatun internet-kyselyn avulla.

Ihmisten mielipiteistä saatavat tiedot eivät kuvaa absoluuttista totuutta, vaan tietyllä hetkellä vallitsevaa ajattelutapaa asian suhteen. Haastatteluissa myönteiset vaikutukset korostuvat helposti uutta hanketta odotettaessa. Kun tie on päätetty rakentaa ja sen koetaan ratkaisevan useita ongelmia, halutaan ylläpitää myönteistä kuvaa ja vakuuttua ratkaisun hyvytydestä väheksymällä mahdollisia ongelmia. Toisin sanoen uskoa tehtyyn ratkaisuun vahvistetaan ja samalla vältellään päinvastaiseen suuntaan vaikuttavan tiedon käsittelyä. Luonnollisesti monet haitat myös realisoituvat vasta ajan myötä, kuten on käynyt Karhulassa koettujen melu- ja pölyongelmien kanssa. Haastattelutulokset eivät siten kuvaa hankkeesta koituvia haittoja parhaalla mahdollisella tavalla.

Yritystoimintaa koskevista haastatteluista saadaan sitä suurpiirteisempiä vastauksia mitä suuremmasta toimijasta on kyse, sillä yritykset eivät halua paljastaa suunnitelmiaan ja strategioitaan ulkopuolisille. Liikesalaisuuksiin kuuluvien asioiden käsittely ei ole siten mahdollista haastatteluissa, ja vaikka niistä keskusteltaisiinkin, ei niiden raportointiin saada lupaa.

Internet-kysely toteutettiin siten, että vastaajat pysyivät anonyymeinä, mikä mahdollistaa vapaammat vastaukset. Epävarmuutta kyselyn luotettavuuden suhteen aiheuttaa lähinnä vastaajajoukon valikoituminen. On todennäköistä, että vastaajissa korostuu niiden yrittäjien osuus, joiden mielestä tiehankkeella on vaikutuksia yritystoimintaan. Ne, jotka eivät näitä vaikutuksia koe, jättävät helposti vastaamatta.

## 2.3 Vaikutusteemat

Pääpaino on selvittää moottoritieksi rakentamisen vaikutuksia ja sidosryhmien odotuksia elinkeino- ja yritystoimintaan sekä maankäyttöön. Pääpaino on pysyvien ja pitkäaikaisten vaikutusten selvittämisessä, mutta työssä selvitetään myös rakentamistyön aikaisia vaikutuksia. Liikennejärjestelmätason vaikutusten osalta keskitytään liikkumisen vaikutustietoihin. Liikenteelliset vaikutukset kootaan selvitykseen tiivistetysti hankesuunnitelmista. Ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset eivät kuulu tämän selvityksen tarkastelun piiriin, vaan ne on selvitetty laajasti jo aiemmin hankesuunnitelmien yhteydessä. Työssä arvioitavat vaikutukset ryhmitellään seuraavasti:

- liikennejärjestelmätason vaikutukset
  - liikenteelliset vaikutukset
  - vaikutukset liikkumiseen
- vaikutukset elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen
- vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin
- vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen sekä toiminnalliseen kehitykseen.

Taulukossa 1 on kuvattu vaikutusteemat ja lähtökohtainen tarkastelualue, johon valtatie 7 parantamisen välillä Koskenkylä–Vaalimaa oletetaan vaikuttavan. Kutakin vaikutusteemaa kuvataan muuttujilla ja mittareilla.



Taulukko 1 Työssä arvioitavat vaikutusteemat, muuttujat ja mittarit.

VAIKUTUSTEEMAT JA MUUTTUJAT	MITTARI	TARKASTELUALUE
<b>Liikenteelliset vaikutukset</b>		
Liikennemäärät	Liikennemäärien kehitys (KVL, KVLRAS, LAM-pisteet)	Vt 7
Rautateiden tavaraliikenne	Rataverkon kuljetusmäärät	–
Rajaliikenne	Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen kehittyminen (ajoneuvo- ja matkustajaliikenne)	–
Satamien tavarakuljetukset	Satamien ulkomaan tavaraliikenne	–
Liikenneturvallisuus	Liikennekuolemien, HEVA-onnettomuuksien ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä ja onnettomuustiheydet	Vt 7
<b>Vaikutukset liikkumiseen</b>		
Työssäkäynti	Työssäkäyntivirtojen määrä	Kunta, vyöhykkeet
Vapaa-aika ja matkailu	Vapaa-ajan asuinrakennukset, haastattelut	Kunta
Joukkoliikenne	Linja-auto- ja junaliikenteen tarjonta, haastattelut	Kunta
Matkustajamäärät	Junamatkustajamäärät	Kunta
Logistiset vaikutukset	Haastattelut	Kunta
Liikkumiskäyttäytyminen	Kulkumuotojakauma ja reittisiirtymät, haastattelut	Kunta
<b>Hankkeiden kannattavuus ja perustelut</b>		
Hankkeiden kannattavuus	Hyöty-kustannussuhde	–
<b>Vaikutukset elinkeinoelämään, yritys-toimintaan ja työpaikkakehitykseen</b>		
Yritystoimipaikat	Yritystoimipaikkojen määrä	Kunta
Työpaikat	Työpaikkamäärä, työllinen työvoima	Kunta, vyöhykkeet
Yritysten toimintaedellytykset	Haastattelut, kysely	Kunta
<b>Vaikutukset väestönkehitykseen, asu-miseen ja kiinteistömarkkinoihin</b>		
Väestö	Väkiluku	Kunta, vyöhykkeet
Muuttoliike	Kokonaisnettomuutto	Kunta
Asuminen	Asuinrakennusten	Kunta, vyöhykkeet
Asuintalojen hinta	Hinta euroa	Kunta
Asuintalotonttien hinta	Hinta euroa / m <sup>2</sup>	Kunta
<b>Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen</b>		
Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen	Haastattelut	Kunta, vt 7

## 2.4 Jälkiarvioinnin ajoitus

Ajoitus on olennainen asia jälkeen-vaiheen vaikutusten tiedonkeruussa ja arvioinnissa. Eri vaikutusteemoihin liittyvät vaikutukset tapahtuvat erilaisilla aikaviiveillä. Tämä vaikutusten vaiheittainen toteutuminen on otettava huomioon jälkiarvioinnin ohjelmoinnissa. Luotettavan vaikutusarvioinnin vuoksi suositeltava kattavan jälkeen-arvioinnin ajankohta on 3–5 vuotta uuden moottoritieosuuden liikenteelle avaamisen jälkeen. Eri teemoista on mahdollista tehdä suppeampia vaikutus selvityksiä jo aikaisemmin, mutta oman viiveensä luo tilastointi. Useita teemoja koskevat tilastotiedot valmistuvat 2–3 vuoden viiveellä.

Tiehankkeiden jälkiarvioinnin ohjeissa (Ristikartano ym., 2005) on suositeltu, että jälkiarviointi tehdään laajimmillaan kolmessa vaiheessa. Ensin heti hankkeen valmistumisen jälkeen arvioidaan rakentamisvaiheen teknistaloudellinen toteutuminen. Noin 1–2 vuotta liikenteelle avaamisen jälkeen selvitetään hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia ja muita lyhyellä aikavälillä havaittavissa olevia vaikutuksia. Suurimmille hankkeille selvitetään edellisten lisäksi vielä laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia noin 5–7 vuotta liikenteelle avaamisen jälkeen.



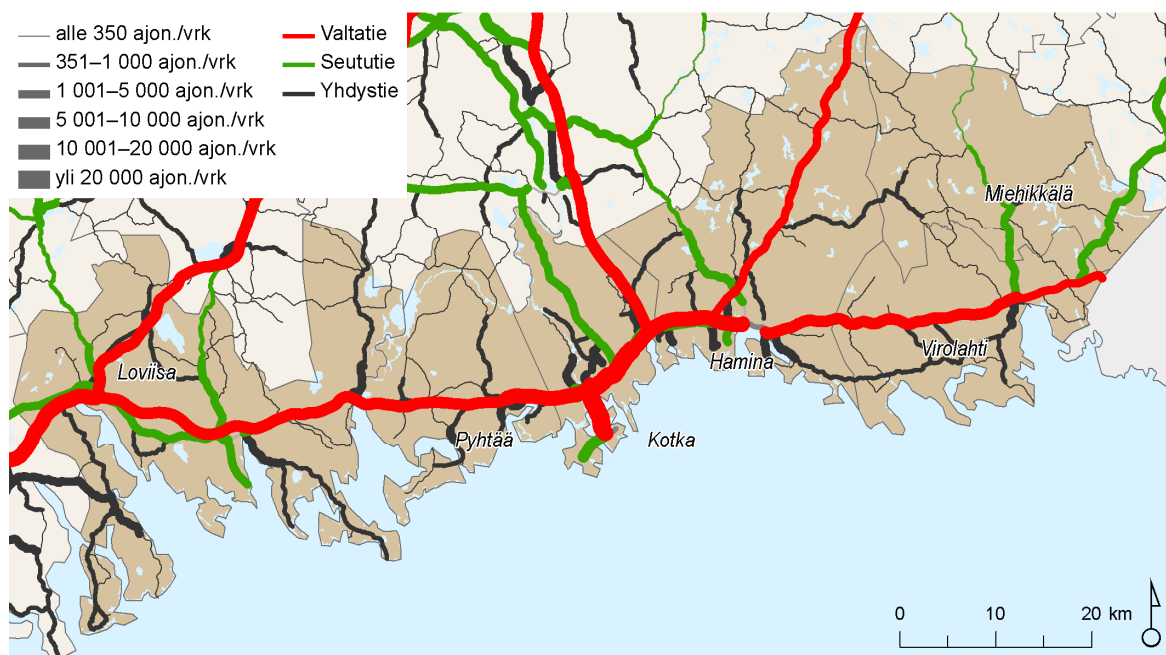
## 3 Liikennejärjestelmätason vaikutukset

### 3.1 Liikenteellinen kehitys

#### 3.1.1 Liikennemäärien kehitys

Liikennemäärien kehitystä arvioidaan tierekisteritietojen ja liikenteen automaattisten mitauspistetietojen (LAM) pohjalta. Kuvassa 4 on esitetty suunnittelualueen ja sen lähiseutujen liikennemäärät ja toiminnallinen luokka vuonna 2010.

Suurimmat liikennemäärät kohdistuvat suunnittelualueella valtatiellä 7 välille Kymilinnan eritasoliittymä–Karhula, missä kulkee runsaat 26 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pienimmät liikennemäärät ovat Virolahdelta Vaalimaan raja-asemalle sijoittuvalla osuudella, missä liikennemäärä on 3 200–4 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus suunnittelualueen kokonaisliikenteestä on 8–27 prosenttia. Raskaan liikenteen osuus on yli 20 prosenttia Hamina- ja Vaalimaan raja-asemalle sijoittuvalla tiejaksoilla.



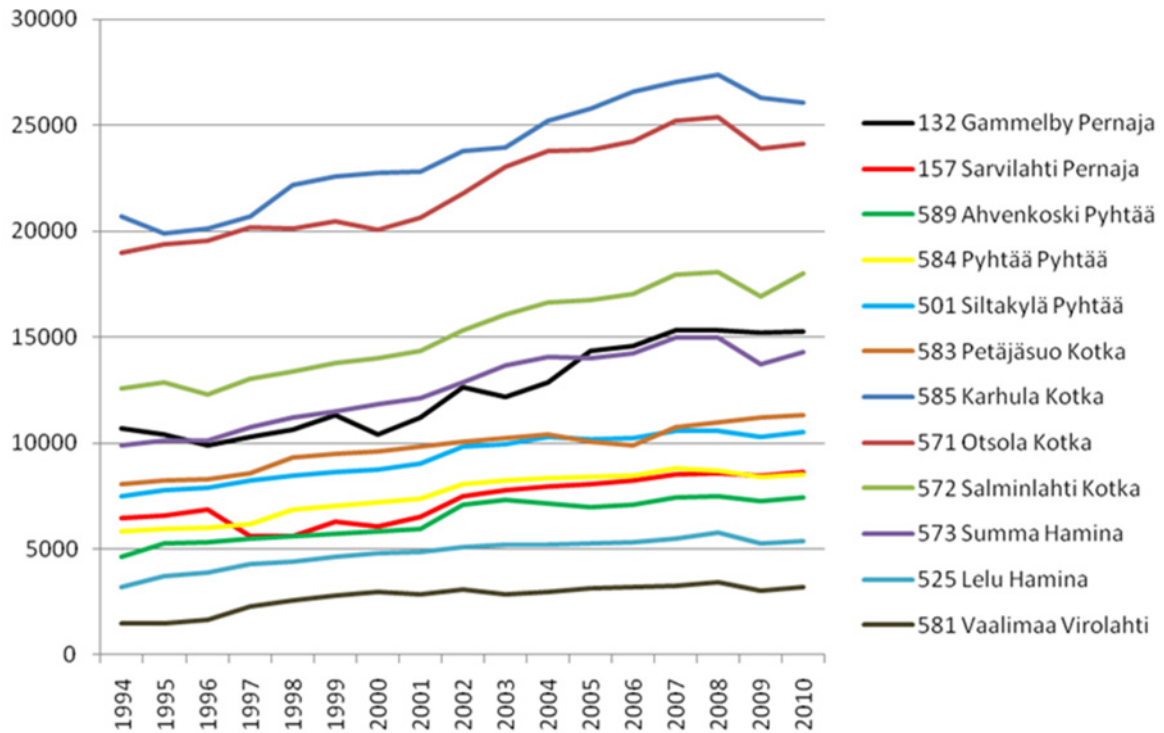
Kuva 4 Maantieverkon keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2010 toiminnallisen luokan mukaan (lähde: Tierekisteri).

Kuvissa 5 ja 6 on esitetty suunnittelualueen liikennemäärien kehitys valtatiellä 7 sijaitse-  
vissa LAM-pisteissä vuosina 1994–2010. Valtatien 7 liikenne on kasvanut voimakkaasti  
viime vuosina. Liikenne on kasvanut 10 vuoden aikana yli maan keskiarvon, keskimäärin  
noin 2,6 prosenttia ja raskaan liikenteen määrä on kasvanut voimakkaasti Venäjälle suuntautuvan transitoliikenteen kasvun seu-  
rauksena. Liikenteen kasvu on viime vuosina hidastunut 2000-luvun alkuvuosista.

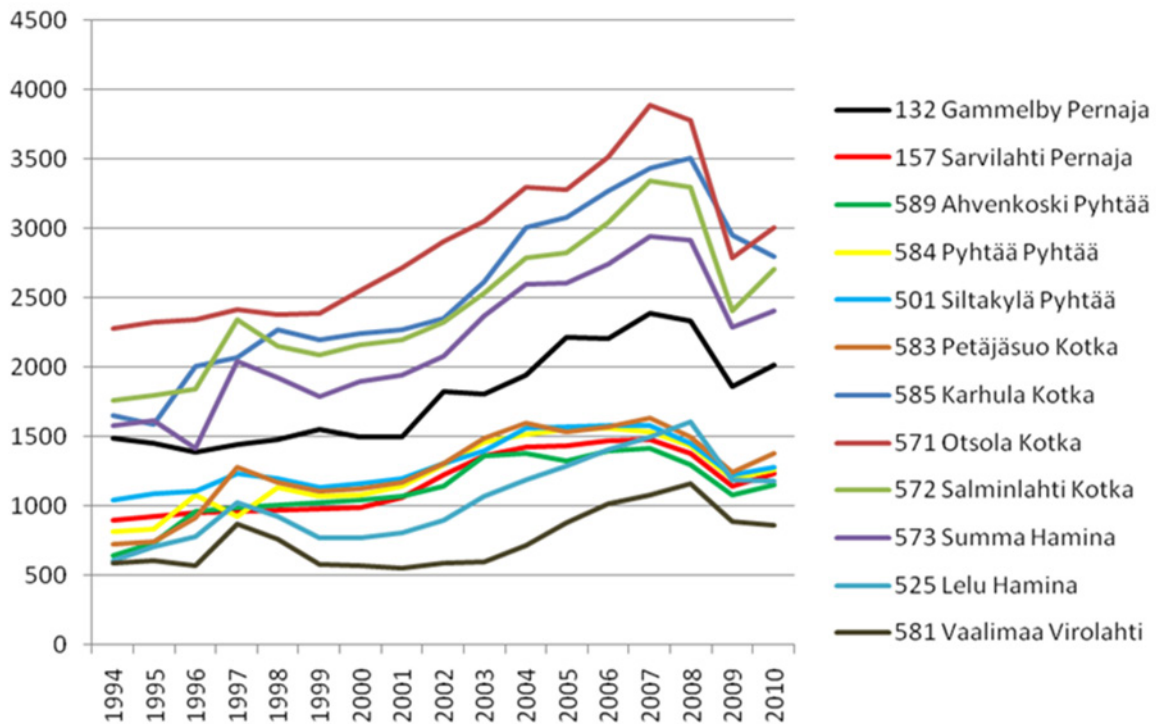
Viime vuosina Venäjälle suuntautuvan liikenteen kasvu on painottunut varsinkin Kotkan ja  
Haminan satamiin, minkä seurauksena liikenteen kasvu on hidastunut Kotkan länsipuolel-  
la. Liikenteen suuntautumisen kehitystä on arvioitu Kaakkois-Suomen raja-asemilla vuo-  
sina 2002 ja 2005 tehtyjen liikennetutkimusten aineistoihin. Arvion mukaan Vaalimaalla

rajan ylittävästä liikenteestä noin 25 prosenttia suuntautuu Kotkan länsipuolelle ja rajan ylittävän liikenteen osuus Kotkan länsipuolen liikenteestä on noin 12 prosenttia.

Vuoden 2008 syksyn ja 2009 kevään talouselämän taantuma on vaikuttanut selvästi liikennemääriin valtatiellä 7. Taloustilanteen seurauksena Venäjälle suuntautuvat kuljetukset ovat vähentyneet. Vuonna 2008 raskas liikenne väheni suunnittelualueen mittauspisteissä noin 6–12 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Liikenne on kääntynyt selkeään kasvuun vuoden 2010 lopusta ja se on ollut erittäin voimakasta vuoden 2011 alussa. Raskaan liikenteen määrä on jo lähes ennätysvuoden 2008 tasolla.



Kuva 5 Liikennemäärien kehitys valtatie 7 LAM-pisteissä vuosina 1994–2010 (lähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskus).



Kuva 6 Raskaan liikenteen kehitys valtatie 7 LAM-pisteissä vuosina 1994–2010 (lähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskus).

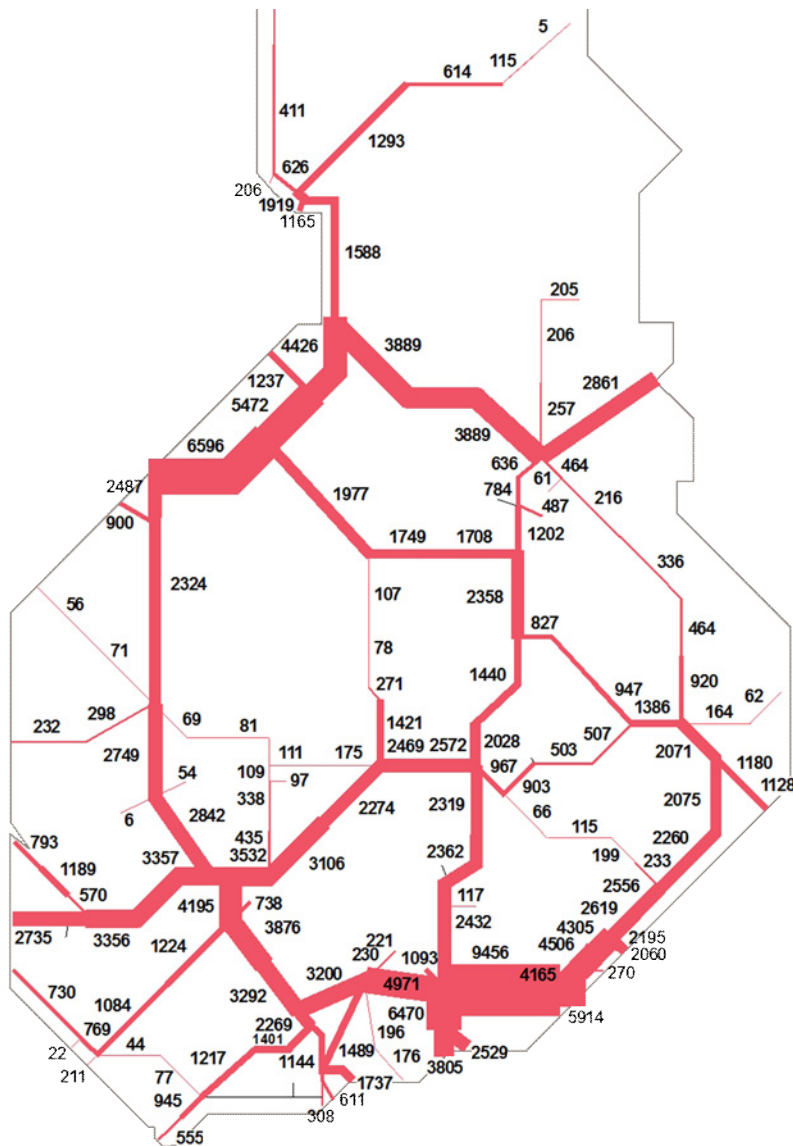
### 3.1.2 Rautateiden tavaraliikenne

Kaakkois-Suomen rataverkon tavaraliikenteen määrät ovat suuria (kuva 7). Liikenteellisesti vilkkaimmat rataosat ovat Kouvola–Luumäki, joka on kaksiraiteiden rataosa sekä Kouvola–Kotka/Hamina, joka on pääosin kaksiraiteinen rataosa. Merkittävimpiä tavaravirtoja ovat metsäteollisuuden vientikuljetukset Kotkan ja Haminan satamiin, raaka-aineiden tuontikuljetukset Suomen teollisuudelle sekä kemikaalien ja konttien transitokuljetukset.

Kaakkois-Suomen rataverkon liikenteessä on tapahtumassa monia tavaraj- ja henkilöliikenteen toimivuuteen vaikuttavia muutoksia. Alueen jo nykyisin suuret tavaraliikenteen määrät ovat kasvussa. Kasvun odotetaan jatkuvan muun muassa metsäteollisuuden raaka-ainetuontitarpeen ja metsäteollisuuden vientikuljetusten kehityksen myötä. Kuljetusten kasvunäkymät ovat suotuisat myös Suomen kautta tapahtuvissa Trans-Siperian radan kuljetuksissa.

Rautatiekuljetukset ovat kilpailukykyisiä etenkin silloin, kun kuljetusten volyymit ovat suuria. Rautatiekuljetusten etuja ovat hyvä täsmällisyys, ympäristöystävällisyys ja turvallisuus sekä onnettomuuksien että rikollisuuden aiheuttamien uhkien kannalta. Rautatiekuljetukset ja tiekuljetukset täydentävät toisiaan ja tuottavat erilaisia palveluita.

VR:n kuljetusvälinekapasiteetti riittää kaluston puolesta myös kuljetusten lisääntyessä nykyisestä. Sen sijaan kiireisimpinä huippuhetkinä ratakapasiteetti voi muodostua ongelmaksi, sillä ratojen välityskyky voi täytyä, jos kuljetukset lisääntyvät huomattavasti.



Kuva 7 Rataverkon kuljetusmäärät vuonna 2010 (lähde: Liikennevirasto).

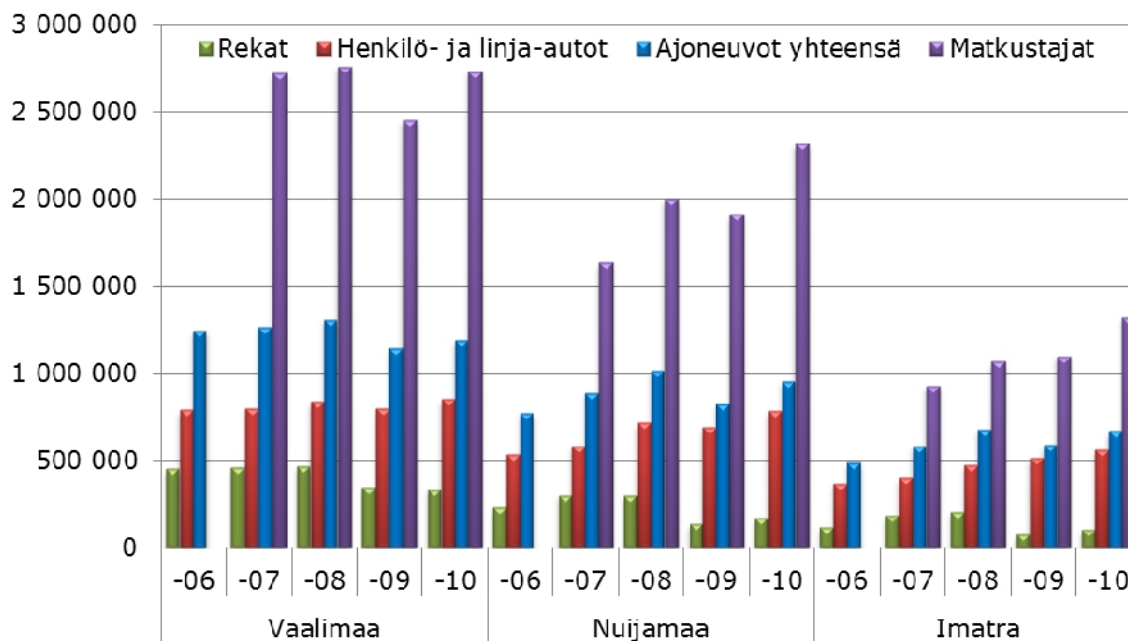
### 3.1.3 Rajaliikenteen kehitys

Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen kehittyminen Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran rajanylityspaikoilla on esitetty kuvassa 8. Vaalimaan raja-asema on Suomen ja Venäjän välisen vilkkain rajanylityspaikka. Vaalimaan kautta on 2000-luvun jälkipuoliskolla kulkenut keskimäärin 1,2 miljoonaa ajoneuvoa ja 2,6 miljoonaa matkustajaa vuodessa.

Rajaliikenteen ennakoitaan kasvavan voimakkaasti lähivuosina. Liikenne on alkanut laman jälkeen taas kasvaa, mikä merkitsee myös rekkajonojen lisääntymistä. Myös moottoritien rakentaminen lisää raskasta liikennettä rajalla, sillä reitistä tulee selvästi nopein ja kilpailukykyisin välillä Turku–Vaalimaa.

Vuonna 2010 raskaasta liikenteestä 2/3 kulki Vaalimaan kautta. Vaalimaalla tehdään eriyttämishankkeena raskaalle liikenteelle oma tavaraliikennesaama nykyisen rinnalle. Myös rekkajonon 500-paikkainen pysäköimisalue on suunnitelmassa lähivuosina. Taustalla ovat valtatie 7 moottoritieksi rakentaminen ja todennäköinen viisumivapaus.

Erityisesti henkilöliikenne (henkilöautot ja linja-autot) on kasvussa Venäjän yleisen talouskasvun vuoksi. Nuijamaan ja Imatran liikennemäärät ovat kasvaneet lähinnä päivä- ja ostosmatkustamisen myötä, koska suuria kauppakeskuksia on heti rajan takana ja rajanylitys on Vaalimaata sujuvampaa. Samantapaista henkilöliikenteen kasvua odotetaan myös Vaalimaalle.



Kuva 8 Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen kehittyminen vuosina 2006–2010, henkilöauto- ja tavaraliikenne sekä matkustajaliikenne (lähde: Rajavartiolaitos).

### 3.1.4 Satamien tavarakuljetukset

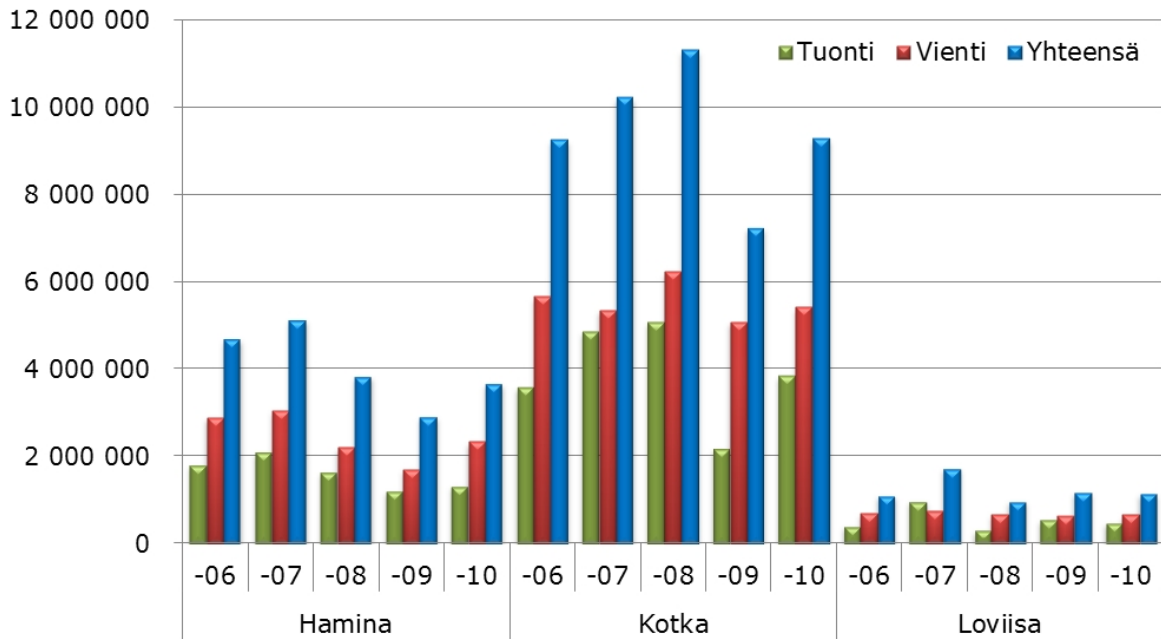
Haminan satama on Suomen itäisin satama ja täyden palvelun logistiikkakeskus, joka sijaitsee noin 35 kilometrin päässä Venäjän rajasta. Haminan satamassa toimii Itämeren alueen tehokkaimpiin kuuluva konttiterminaali ja nestemäisten aineiden varastointi- ja käsittelypalveluihin erikoistunut nestesatama, jonne on keskittynyt useita öljyalan yhtiöitä.

Kotkan satama on perinteisesti ollut maan tunnetuin vientisatama. Se on myös logistiikkakeskittymä, joka on erikoistunut palvelemaan Suomen ja Venäjän ulkomaankaupan logistisia tarpeita. Kotkan sataman yhteydessä toimii lähes 100 satamasidonnaista yritystä, joista yhä kasvava osa panostaa juuri logistisiin lisäarvopalveluihin.

Uusi HaminaKotka Satama Oy aloitti toimintansa toukokuussa 2011. Yhdistymisen myötä Kymenlaaksoon syntyi koko Suomen suurin yleis- ja vientisatama. Itämeren 250 sataman joukossa HaminaKotka Satama nousee noin 15. sijalle ja kolmanneksi suurimmaksi konttisatamaksi.

Loviisan satama on mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistunut palvelukeskus.

Haminan, Kotkan ja Loviisan satamien ulkomaan tavaraliikenteen määrät on esitetty kuvassa 9. Tavaraliikenteen määrä on ollut 2000-luvun jälkipuoliskolla Haminassa keskimäärin 4 milj. tonnia, Kotkassa keskimäärin 10 milj. tonnia ja Loviisassa keskimäärin 1,2 milj. tonnia vuodessa.

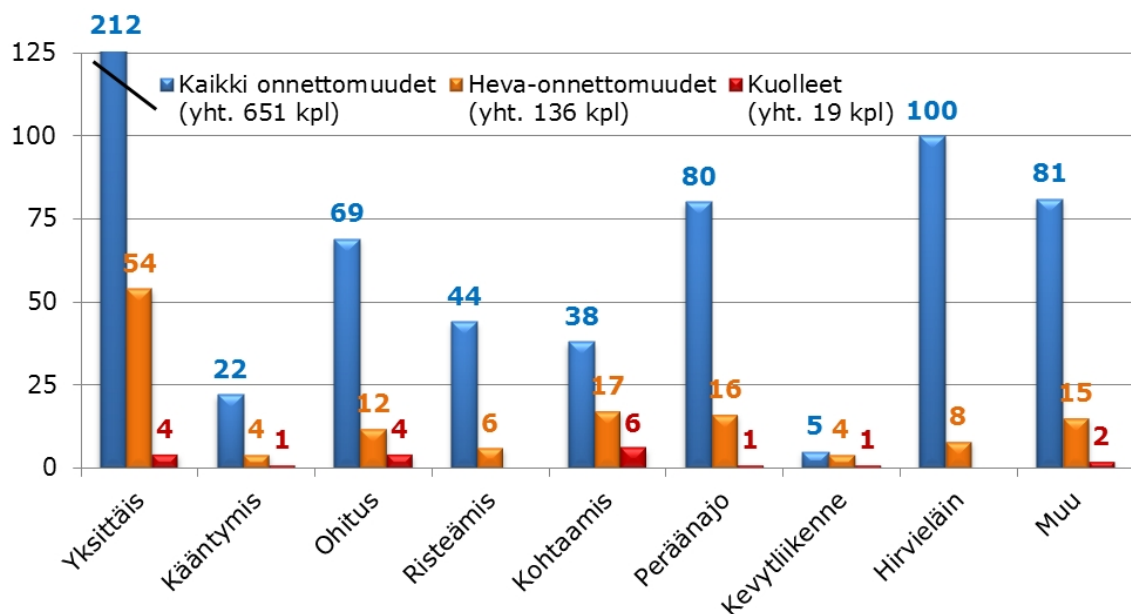


Kuva 9 Haminan, Kotkan ja Loviisan satamien ulkomaan tavaraliikenne vuosina 2006–2010, tonnia (lähde: Liikennevirasto).

### 3.1.5 Liikenneturvallisuuden kehitys

Liikenneturvallisuutta arvioidaan ennen-tilanteessa vuosien 2006–2010 onnettomuuksien avulla. Tarkasteluvälillä tapahtui yhteensä 651 liikenneonnettomuutta, joista 136 johti henkilövahinkoon. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 19 henkilöä.

Noin 40 prosenttia henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia (kuva 10). Seuraavaksi yleisimmät henkilövahinkoon johtaneet onnettomuusluokat olivat kohtaamis-, peräänajo-, ja ohitusonnettomuudet.



Kuva 10 Koskenkylä–Vaalimaa-välin vuosina 2006–2010 tapahtuneet onnettomuudet ja niiden onnettomuusluokat (lähde: Onnettomuusrekisteri).



Taulukossa 2 on esitetty vuosien 2006–2010 keskimääräiset onnettomuus-, henkilövahinko-onnettomuus- ja kuolematiheydet valtatie 7 tieosuudella Koskenkylä–Vaalimaa. Heva-onnettomuustiheys on tieosuudella selvästi yli pääteiden keskiarvon, joka oli vuonna 2008 noin 12 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km. Heva-onnettomuustiheys on ollut 2000-luvun jälkipuoliskolla keskimäärin vuodessa noin 22 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km.

Haastatteluissa liikenneturvallisuus korostui etenkin niissä kunnissa, joissa nykyinen tie kulkee taajaman lävitse. Näitä olivat Pyhtää, Hamina ja Virolahti. Huono liikenneturvallisuus rajoitti niin kevyen liikenteen käyttöä kuin autoiluakin. Erityisenä huolen aiheena oli lasten selviytyminen vaarallisessa tieympäristössä.

*Taulukko 2 Koskenkylä–Vaalimaa-tieosuuden onnettomuus-, heva-onnettomuus- ja kuolematiheys vuosina 2006–2010 (lähde: Onnettomuusrekisteri).*

/ 100 km	Koskenkylä– Vaalimaa	Maan pääteiden keskiarvo vuonna 2008
Onnettomuustiheys	105,7	
Henkilövahinko-onnettomuustiheys	22,1	11,9
Kuolematiheys	3,1	0,8

## 3.2 Vaikutukset liikkumiseen

### 3.2.1 Työssäkäynti ja työasiamatkat

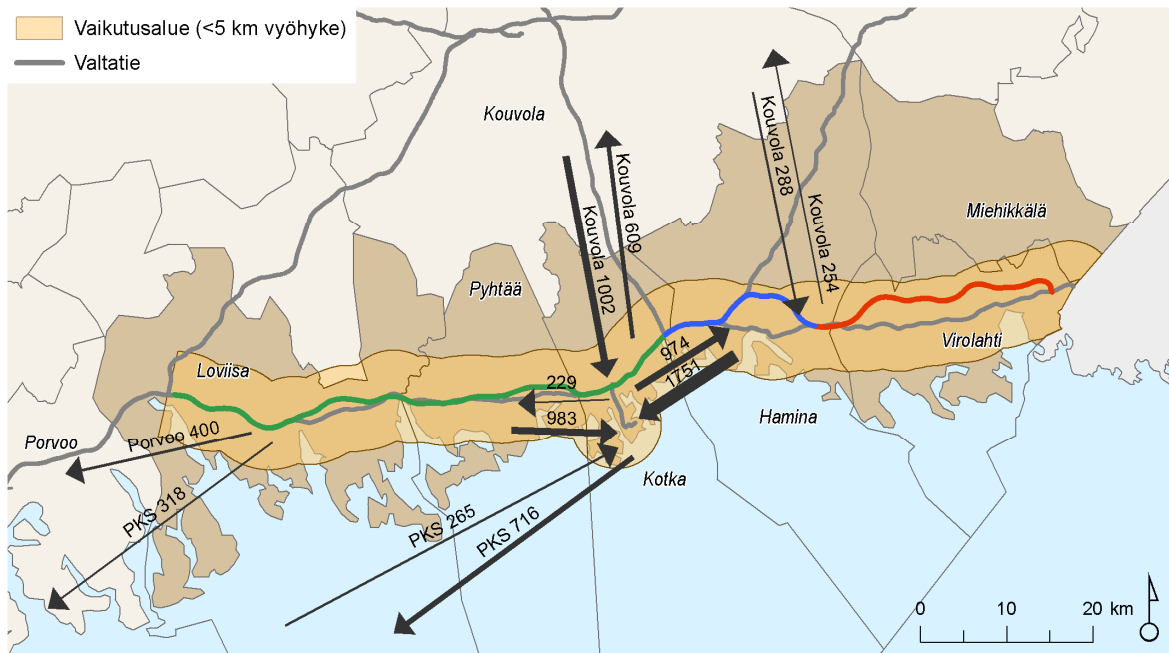
Työssäkäynnin kehitystä arvioidaan kuvaamalla YKR-aineistosta saatavien suunnittelualueen kuntien eli Loviisan, Pyhtään, Kotkan, Haminan, Virolahden ja Miehikkälän valtatie 7 viiden kilometrin vyöhykkeistä jokaiseen suunnittelualueen muuhun kuntaan, muuhun vyöhykkeeseen sekä pääkaupunkiseudulle (PKS) suuntautuvat virrat (kuva 11). Lisäksi tarkastelussa huomioidaan myös pääkaupunkiseudulta edellä mainittujen kuntien vyöhykkeisiin suuntautuvat työssäkäyntivirrat. Tarkastelussa huomioidaan yli 200 työssäkäyntivirrat. Työssäkäyntiaineiston kuntarajat ovat vuoden 2010 mukaiset.

Moottoritheyden arvioidaan lisäävän työssäkäyntiä pääkaupunkiseudulla etenkin tarkastelualueen länsiosan kunnista, Loviisasta, Pyhtäältä ja Kotkasta. Pääkaupunkiseudulle pendelöinti on tarkastelualueella tällä hetkellä vähäisempää muilta kuin vastaavalla etäisyydellä olevilta alueilta. Määrien ei kuitenkaan otaksuta kasvavan kovin suuriksi tarkastelualueen hyvän työpaikkaomavaraisuuden vuoksi.

Moottoritheyden helpottaa myös työssäkäyntiä naapurikunnissa tarkastelualueen sisällä. Pyhtäläisten työpaikat ovat usein Kotkassa tai Loviisassa, ja Hamina ja Kotka muodostavat lähes yhtenäisen työssäkäyntialueen. Virolahtelaisten työmatkat rajalle helpottuvat myös, jos rekkajonot eivät enää vaikeuta liikkumista.

Työasiamatkat suuntautuvat paitsi lähialueelle, usein myös ulkomaille, sillä tien vaikutusalueella toimii myös lukuisia kansainvälisiä yrityksiä. Matka-aika Helsinki-Vantaan kansainväliselle lentokentälle lyhenee ja matka-ajan arviointi tulee luotettavammaksi moottoritien toteutuessa. Sujuvat yhteydet lentokentälle ovat merkittävä kilpailutekijä yritysten valitessa sijaintipaikkojaan.





Kuva 11 Keskeisimmät tarkastelualueen kuntien väliset työssäkäyntivirrat vuonna 2007 (yli 200 työssäkäyntivirrat), 5 kilometrin vyöhykkeet (lähde: YKR).

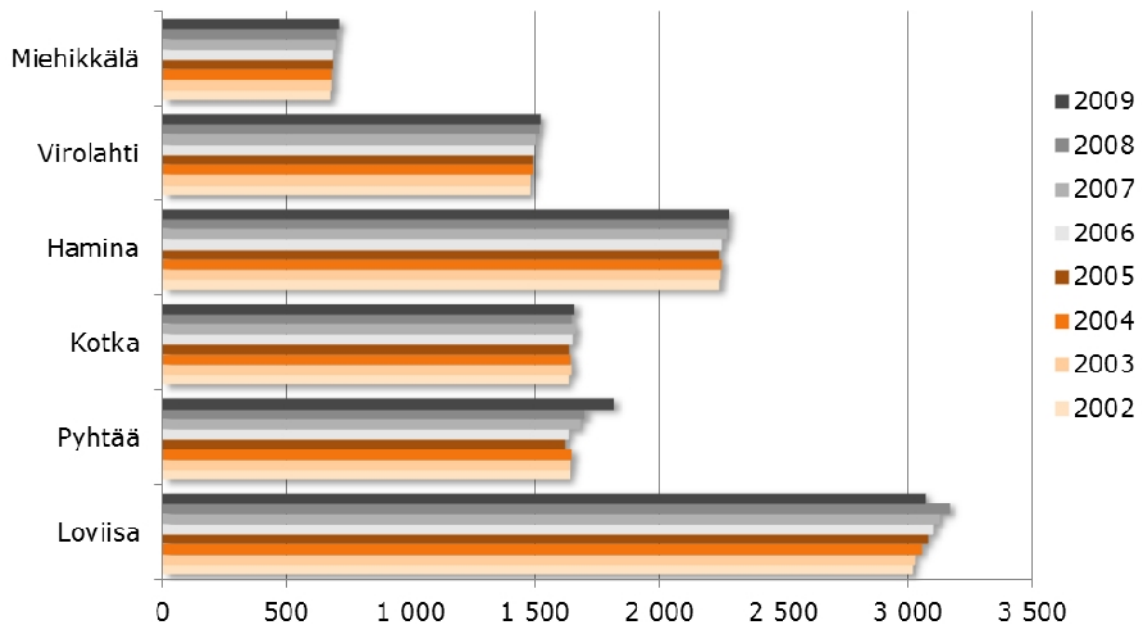
### 3.2.2 Vapaa-ajan liikkuminen ja matkailu

Loma-asutuksen määrä tienvarren kunnissa on pitkälti vakiintunut, eikä uusia tontteja kaavoiteta. Mökit ovat suurelta osin paikallisten omistamia. Loviisassa ja Virolahdella osa vakinaisista asunnoista on lomakäytössä ns. kakkosasuntoina. Etenkin keski-ikäiset ja iäkkäät alueelta pois muuttaneet ovat hankkineet kakkosasuntoja. Monet heistä harkitsevat paluumuuttoa kotiseudulle eläkeiässä. Määrällisesti eniten vapaa-ajan asuinrakennuksia sijaitsee Loviisassa ja Haminassa (kuva 12). Suhteessa kunnan alueella sijaitseviin asuinrakennusten määrään vapaa-ajan asuinrakennuksia sijaitsee eniten Virolahdella, Pyhtäällä ja Miehikkälässä. Virolahdella sijaitsee lähes yhtä paljon sekä vapaa-ajan asuinrakennuksia kuin vakinaiseen asumiseen käytettyjä asuinrakennuksia.

Myöskään itäisen Suomenlahden houkuttelevuuden veneilijöiden lomakohteena ei arvioidu kasvavan, sillä länsisuunta saaristoinen on edelleen pääkaupunkiseudun asukkaiden ensisijainen veneilykohde. Kaiken kaikkiaan moottoritieyhteyden ei nähdä juurikaan lisäävän muualta Suomesta alueelle suuntautuvaa matkailua.

Sen sijaan venäläisten vapaa-ajan liikkumisen arvioitiin kasvavan ja kohdistuvan entistä useammin Suomeen ja sen itäosien kuntiin. Tätä varten moottoritien varteen on kaavailtu erilaisia vapaa-ajan ja majoituspalveluita, etenkin elämys- ja perhematkailua ajatellen. Lisäksi on varauduttu ostosmatkailun kasvuun suunnittelemalla kaupallisia keskittymiä sekä erikoistavaramyymälöitä liittymien tuntumaan. Venäjän ja Suomen yhteiseen historiaan liittyvien kohteiden arvioitiin myös kiinnostavan idästä tulevia matkailijoita.

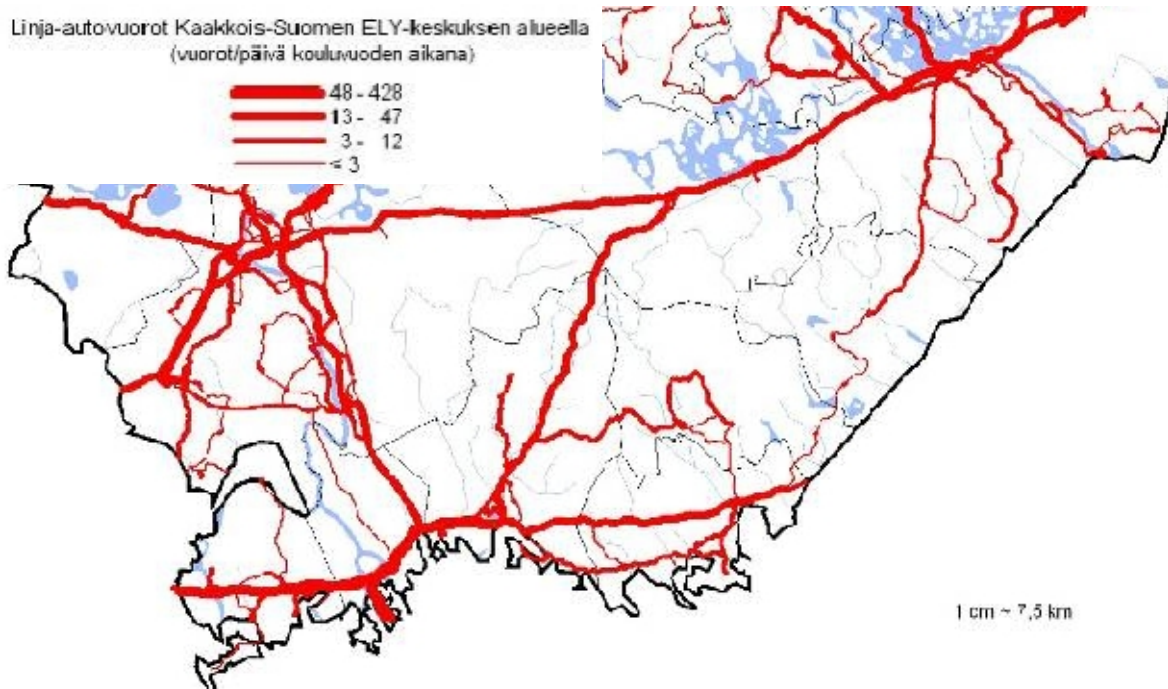
Sujuvan moottoritieyhteyden uskotaan lisäävän myös paikallisten asukkaiden vapaa-ajan liikkumista, asiointia ja virkistyspalveluiden käyttöä tarkastelualueen sisällä sekä pääkaupunkiseudulla.



Kuva 12 Vapaa-ajan asuinrakennukset vuosina 2002–2009 (lähde: Väestörekisterikeskus).

### 3.2.3 Joukkoliikenne

Suurimmat linja-autoliikenteen vuoromäärät ovat valtatiellä 7 Kotkan länsipuolella, jossa määrä on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Kymmenen viime vuoden aikana kasvu on ollut keskimäärin 2,6 % vuodessa. Vuorotiheydet on esitetty kuvassa 13.



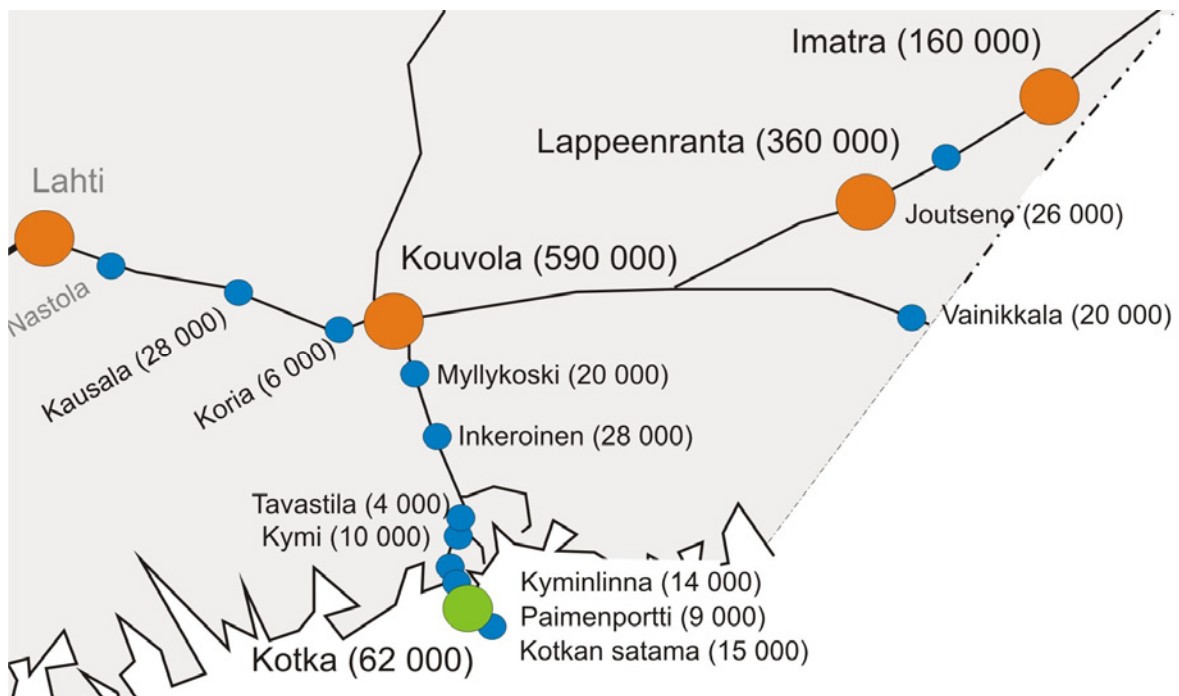
Kuva 13 Linja-autoliikenteen vuoromäärät keväällä 2010 (lähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskus).

Linja-autovuorot riittävät työssäkäyntiin suhteellisen hyvin Kotkan ja pääkaupunkiseudun välisellä alueella sekä Kotkan ja Pyhtään välillä. Kotkasta itään yhteydet ovat heikkommat ja Virolahdella liikenne ei täytä työssä- tai koulussakäynnin tarpeita Kotkan suuntaan eikä Vaalimaalle.

Moottoritie antaa mahdollisuuksia etenkin pitkän matkan liikenteen kehittämiseen rajalta pääkaupunkiseudun suuntaan sekä ostosmatkailun tarpeisiin rajan lähialueille, kun liikenteen sujuvuus paranee ja matka-ajat ovat paremmin ennakoitavissa. Paikallisliikenteen pysäkit nykyisen tielinjauksen varressa tulevat paremmin ja turvallisemmin saavutettaviksi, kun liikenne rauhoittuu ja raskas liikenne siirtyy moottoritiele. Myös paikallisliikenne hyötyy rekkajonojen poistumisesta etenkin Pyhtäällä ja Virolahdella. Virolahden ja Haminan välillä myös joukkoliikenne on pahimpina ruuhka-aikoina joutunut käyttämään mutkaisia kiertoteitä.

Kaakkoisen Suomen rautatieliikenteen keskus on Kouvola. Sieltä Kotkaan liikennöi päivittäin kuusi taajamajunaparia. Kaakkois-Suomen tärkeimmät radat sekä henkilöliikennepaikat ja niiden matkustajamäärät vuonna 2009 on esitetty kuvassa 14.

Itärannikolla kulkevaa rataa pidettiin optimaalisena vaihtoehtona työmatkaliikenteelle, mutta moottoritieratkaisun myötä uuden radan rakentaminen ei ole todennäköistä kymmeneen vuosiin. Allegro-junan liikennöinti on osaltaan parantanut henkilöliikenneyhteyksiä Venäjälle ja vähentänyt paineita rannikon ratayhteyden kehittämiseen.



Kuva 14 Rautateiden henkilöliikennepaikat ja niiden matkustajamäärät vuonna 2009 (lähde: Liikennevirasto).

### 3.2.4 Kulkumuotojakauma ja reittisiirtymät

Pääasiallisia liikkumismuotoja tarkastelualueella ovat autoilu ja kevyt liikenne. Joukkoliikenteen osuus on vähäinen. Moottoritiehankkeeseen liittyy kevyen liikenteen väylien rakentamista, ja lisäksi nykyinen tie rauhoittuu paikallisliikenteen käyttöön niillä osuuksilla, joissa moottoritie rakennetaan uudelle linjaukselle. Tämä parantaa kevyen liikenteen edellytyksiä esimerkiksi Haminan keskustassa sekä Pyhtään ja Kotkan välillä. Vaikutusta kulkumuotojakaumaan on vaikea arvioida, sillä parantunut tieyhteys lisää yleensä myös automattojen määrää, jolloin autoilun osuus kulkumuotojakaumassa voi jopa kasvaa.

Nykytilanteessa kuljetukset ovat usein suunnanneet Nuijamaalle pohjoisempaa reittiä valtatieltä 6 pitkin valtatie 7 ruuhkaisuuden ja Vaalimaan raja-aseman tukkoisuuden vuoksi. Moottoritienä valtatieltä 7 tulee todennäköisesti kuljetusten kannalta nykyistä suositumpi vaihtoehto Venäjälle ajettaessa myös silloin, kun matka jatkuu Nuijamaalle maantietä 387 pitkin.

Esillä on ollut myös mahdollisuus kehittää Kotkaa tuontisatamana pääkaupunkiseudulle johtavaa moottoritieyhteyttä hyödyntäen. Tällöin reittisiirtymät koskisivat myös laivaliikennettä. Tuontitavaraa toimitettaisiin Vuosaaren sijasta Kotkaan, josta se siirtyisi maantiekuljetuksena keskusvarastoihin ja edelleen muualle Suomeen.

### 3.3 Hankkeiden kannattavuus ja perustelut

Hankkeiden kannattavuusarvioiden toteutumista tarkastellaan keskeisimpien hyötykustannussuhteeseen vaikuttavien tekijöiden perusteella:

- vertaamalla ennalta arvioituja ja toteutuneita rakentamiskustannuksia,
- vertaamalla tiesuunnitelmissa esitettyjä liikenne-ennusteita toteutuneeseen liikennemääräkehitykseen tietyllä vertailuajankohdalla
- arvioimalla onnettomuusmäärien kehitystä moottoritieosuuksilla tietyllä vertailuajankohdalla.

Näiden tietojen pohjalta voidaan hankkeen valmistumisen jälkeen päätellä, onko hanke toteutunut enemmän tai vähemmän kannattavana kuin mitä hankeperusteluissa on esitetty.

Hankeperustelut ovat Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hankkeen osalta:

- hanke poistaa E18-tien itäosasta yhden pahimmista liikenteen ongelmakohteista,
- Helsingistä Haminaan muodostuu tasalaatuinen yhteysväli, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista pitkälle tulevaisuuteen,
- hanke edistää Suomen ja Venäjän välisen kaupan, logististen palvelujen ja matkailun kasvua,
- liikenneturvallisuus paranee huomattavasti. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta noin 11 kpl/vuosi (40 %) ja liikennekuolemat 3 kpl/v (65 %),
- matka-aika lyhenee Koskenkylän ja Kotkan välillä noin 8 minuuttia,
- moottoritie tukee nykyisen maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehitystä erityisesti taajamissa,
- liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja taajamille vähenevät olennaisesti,
- yli 55 dB:n liikennemelualueella olevien määrä vähenee noin 1 100 asukkaalla ja
- pääosin uuteen maastokäytävään sijoittuva moottoritie synnyttää haittoja lähiympäristönsä asukkaille, maisemaan ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta. Tien alle jää 19 asuin- ja lomakiinteistöä. Tie sivuaa Ahvenkosken ja Ky-mijoen Natura-alueita.

Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 311 M€ (maarakennuskustannusindeksi 130, 2005=100). Hyötykustannussuhteeksi on esitetty 1,1. Jos liikenne kasvaa 15 % ennustettua enemmän, H/K-suhde on 1,3.

Hankeperustelut ovat Haminan ohikulkutie -hankkeen osalta:

- E18-tien pahin pullonkaula poistuu ja liikenteen sujuvuus varmistuu pitkälle tulevaisuuteen,
- läpikulkeva liikenne siirtyy pois Haminan keskustasta ja sen aiheuttamat melu-, päästö-, tärinä- ja viihtyvyyshaitat paikalliselle asutukselle poistuvat,
- ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen liikkumisolosuhteet ja turvallisuus nykyisellä valtatiereitillä ja sen poikki paranevat olennaisesti,
- läpikulkuliikenne ohittaa Haminan ennustetilanteessa 4–7 minuuttia nykytilannetta nopeammin, mikä vähentää raskaan liikenteen kustannuksia,
- henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 7 kpl/vuosi (60 %) ja liikennekuolemat 1,2 kpl/vuosi (80 %),
- hanke mahdollistaa nykyisten sisääntulojaksojen kehittämisen maankäytön tarpeiden mukaan,
- hanke tukee Haminan yhdyskuntarakenteen ja elinkeinoelämän kehittämistä. Summan–Lankamalmin alueelle voidaan rakentaa laaja kauppakeskittymä. Sataman uudistuvat liikenneyhteydet kytkeytyvät moottoritiehen,
- melualueilla asuvien määrä vähenee lähes 500 asukkaalla. Riski pohjaveden saastumiseen poistuu,
- pääosin uuteen ympäristöön sijoittuva ohikulkutie aiheuttaa haittoja lähistön asukkaille ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta ja
- tieliikennesuorite ja henkilöautojen ajoneuvokustannukset kasvavat hieman, koska ohikulkureitti pidentää matkaa noin 1,8 kilometriä. Tiestön hoito- ja ylläpitokustannukset kasvavat 0,2 milj. euroa/vuosi.

Hankkeen kustannusarvio on noin 175 M€ (maarakennuskustannusindeksi 130, 2005=100). Hyöty-kustannussuhteeksi on esitetty 1,1.

Hankeperustelut ovat Hamina–Vaalimaa-hankkeen osalta:

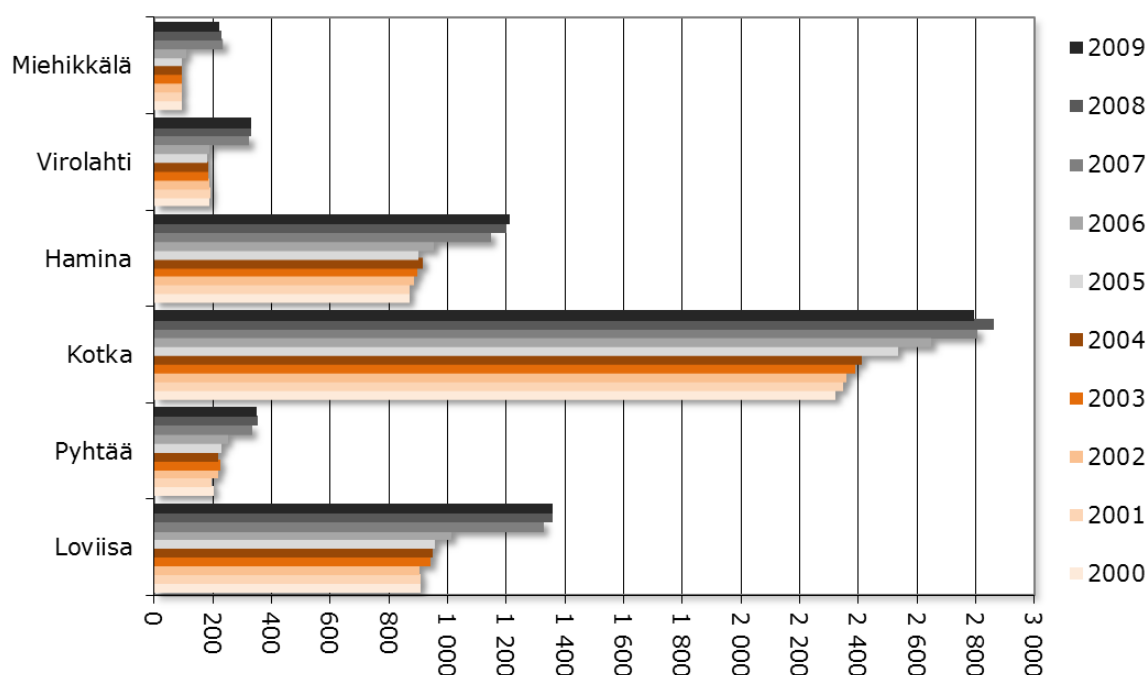
- E18-tie on Suomen puolella koko osuudeltaan moottoritietasoinen väylä,
- moottoritie tukee Suomen ja Venäjän välisen elinkeinotoiminnan, kaupan ja matkailun edellytyksiä,
- hanke tukee Virojoki–Vaalimaa alueen elinkeinotoiminnan ja maakäytön kehittämistä,
- Helsingistä Vaalimaalle muodostuu tasalaatuinen yhteysväli, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista,
- turvallisuus- ja sujuvuusongelmat poistuvat. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät alle puoleen verrattuna tilanteeseen ettei hanketta toteuteta. Vuosittain kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät noin yhdellä ja henkilövahinko-onnettomuudet kahdellatoista,
- uusi tie ei uhkaa ympäristön arvo- ja suojelukohteita. Melu- ja päästöhaitat vähenevät merkittävästi liikenteen siirtymisen ja suojaustoimenpiteiden ansiosta. Melualueella asuvien määrä vähenee 128 asukkaalla ja asutusta ei jää lainkaan melualueelle,
- raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja Virojoen taajamalle vähenevät olennaisesti,
- moottoritie aiheuttaa alueelle uuden estevaikutuksen sekä rikkoo maisemaa ja metsäluontoa.

Hankkeen kustannusarvio on noin 194 M€ (maarakennuskustannusindeksi 130, 2005=100). Hyöty-kustannussuhteeksi on esitetty 1,1. Mikäli liikenne kasvaa maksimienusteen mukaisesti, nousee H/K-suhde ollen 1,3.

## 4 Vaikutukset elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen

### 4.1 Yritykset ja työpaikat

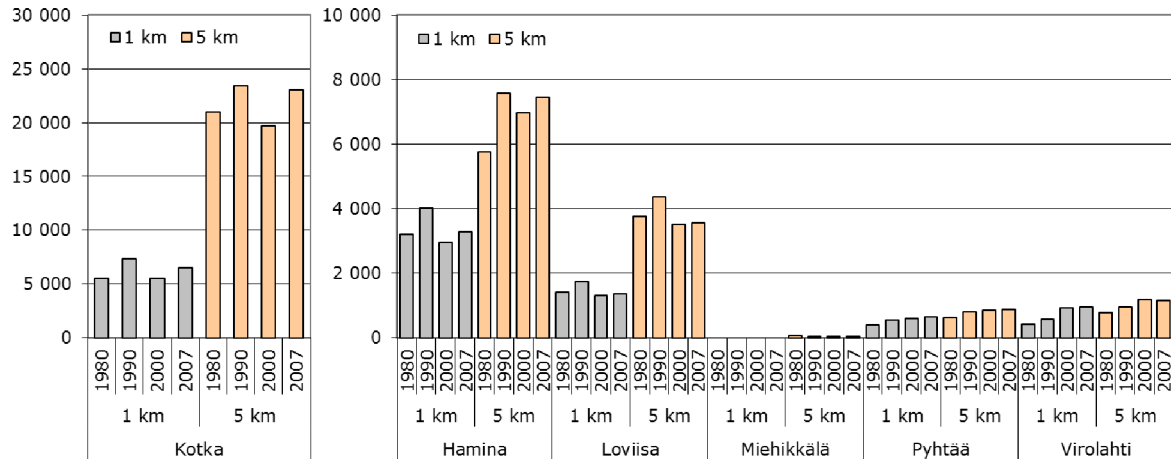
Yritysten toimintaolosuhteiden paranemisen tulisi näkyä tilastoissa esimerkiksi yritysten lukumäärän kasvuna. Kuva 15 kuvaa kuinka yritysten lukumäärä on muuttunut tarkastelualueen kunnissa vuosina 2000–2009.



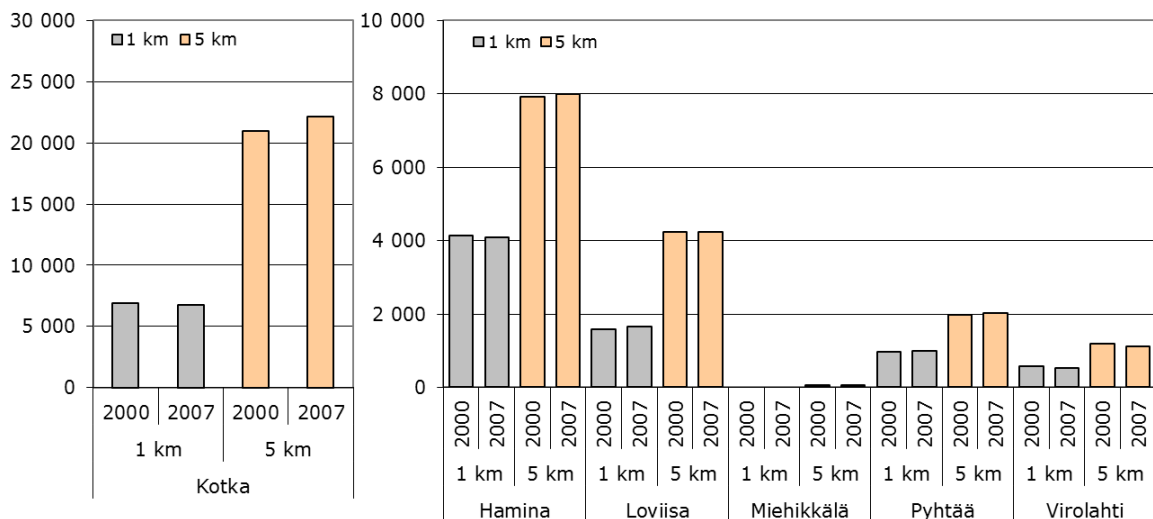
Kuva 15 Yritystoimipaikkojen lukumäärä vuosina 2000–2009 (lähde: Tilastokeskus).

Kehitys on ollut selvästi kaksijakoista. 2000-luvun alkupuoliskolla yritystoimipaikkojen määrässä ei ole havaittavissa suurtakaan muutosta, mutta 2000-luvun loppupuoliskolla on havaittavissa selvä kasvusykäys. Suhteellisesti kasvu on ollut suurinta Miehikkälässä, missä toimipaikkojen määrä on yli kaksinkertaistunut. Virolahdella ja Pyhtäällä yritystoimipaikkojen määrä on kasvanut kummassakin noin 75 prosenttia. Määrällisesti yritystoimipaikat on kasvanut eniten Kotkassa ja Loviisassa, kummassakin noin 450 yritystä.

Työpaikkojen lukumäärä lisääntyy pääsääntöisesti olemassa olevien yritysten menestyksen ja uusien yritysten perustamisen myötä. Kuvassa 16 on esitetty suunnittelualueen kuntien työpaikkamäärien kehitys 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä. Työpaikkojen lukumäärä on kasvanut voimakkaimmin Kotkassa (16 %), Loviisassa (15 %) ja Haminassa (6 %), mutta vähentynyt Miehikkälässä (-17 %), Virolahdella (-4 %) ja Pyhtäällä (-2 %).



Kuva 16 Työpaikkakehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 1980–2007 (lähde: YKR).



Kuva 17 Työllisen työvoiman kehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 2000–2007 (lähde: YKR).

## 4.2 Yritysten toimintaedellytykset

Alueen kunnat ovat tehneet suunnitelmia tihankkeen hyödyntämiseksi kunnan kehittämisessä (taulukko 3). Kunnissa odotetaan vilkastuvaa liike- ja yritystoimintaa, työpaikkoja, väestönkasvua ja liiketonttien ja -kiinteistöjen lievää arvonnousua. Yhtenä tärkeänä näkökohtana kehittämishankkeissa on Venäjältä tulevan liikennevirran ja ostovoiman hyödyntäminen valtatie 7 varrella. Toinen näkökohta on ollut liikenneturvallisuuden parantuminen ja rekkajonojen aiheuttamien ongelmien ratkaiseminen. Nämä ongelmat ovat vähentäneet tienvarren kuntien houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkana. Myös jäsenmätön maankäytön suunnittelu tielinjauspäätöksiä odoteltaessa on vaikeuttanut yritysten sijoittumispäätöksiä etenkin Haminassa ja Loviisassa.



Taulukko 3 Elinkeinoelämää palvelevan kaavoitettavan alueen määrä hehtaareina eritasoliittymien läheisyydessä välillä Koskenkylä–Kotka (lähde: Koskenkylä–Loviisa–Kotka hankearviointi).

Eritasoliittymä	Palvelut	Teollisuus	Työpaikat	Yhteensä
Loviisa itäinen	9	46	0	<b>56</b>
Ruotsinpyhtää	16	0	32	<b>48</b>
Ahvenkoski	12	0	0	<b>12</b>
Pyhtää	30	37	15	<b>82</b>
Siltakylä	11	34	0	<b>44</b>
Heinlahti	20	21	0	<b>41</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>98</b>	<b>138</b>	<b>47</b>	<b>283</b>

Haastattelujen perusteella yritys-elämän suhtautuminen moottoritiehankkeeseen on vaihtelevaa, pääosin ollaan odottavalla kannalla. *”Tie sinänsä ei tarjoa muuta kehitystä kuin liikkumisyhteyden. Vaikutukset elinkeinoihin syntyvät siitä, miten tätä yhteyttä päästään hyödyntämään ja osataan hyödyntää”*, totesi yksi haastatelluista. Liikenneyhteydet ja moottoritie nähdään yhtenä toimintaympäristön tekijänä, jonka merkitys voi vaihdella tapauskohtaisesti. Sinällään tie ei synnytä taloudellista aktiivisuutta, mutta mikäli se vaikuttaa asiakasvirtoihin tai logistiseen kilpailukykyyn, voivat vaikutukset kasvaa huomattavan suuriksi. Myös saman alan yritysten keskinäinen kilpailuasema voi muuttua tien vaikutuksesta.

Alueella nykyään toimiville yrityksille nykyisistä tieoloista ei yleensä ole ollut merkittävää haittaa tai haittaan on sopeuduttu. Etenkin paikallisesti toimivat ja paikalliseen kysyntään tukeutuvat yritykset eivät ole kovin riippuvaisia kunnan ulkoisista yhteyksistä. Suurilla yrityksillä on mahdollisuus joustavasti sopeuttaa toimintaansa siten, että liikenneongelmat vaikuttavat mahdollisimman vähän yrityksen toimintaan. Pienen yrityksen ainoan toimipaikan kannattavuuteen tielinjauksella taas voi olla ratkaiseva merkitys. Suurimpia ongelmia ovat kokeneet kuljetus- ja varastointialan yritykset sekä maa- ja metsätalous.

Uutta sijaintipaikkaa etsiville yrityksille hyvät tie- ja meriliikenneyhteydet, ruuhkattomuus ja asumisen väljyys sekä pääkaupunkiseudun ja lentokentän suhteellinen läheisyys parantavat valtatie 7 varren kuntien houkuttelevuutta. Alasta riippuen nämä ominaisuudet voivat toisinaan riittää valinnan suuntautumaan tarkastelualueen kuntiin pääkaupunkiseudun sijaan.

Tien vaikutus kaupallisten palveluiden kysyntään nähdään kahtalaisena: toisaalta moottoritie voi tuoda uusia asiakkaita, mikäli tiellä liikkuvat saadaan pysähtymään palveluiden äärelle. Toisaalta tie voi houkuttaa paikallisen ostovoiman muualle, kilpailukykyisempien palveluiden luo. Tosiasia kuitenkin on, että tielläliikkujat muodostavat asiakaspotentiaalin, joka luo kasvumahdollisuuksia jo nyt tienvarren liikennevirtaan tukeutuville yrittäjille. Lisäksi mahdollisuuksia avautuu myös kokonaan uusille yrittäjille, jotka tarjoavat riittävän vetovoimaisia palveluita tai tuotteita liittymäalueilla tai niiden tuntumassa. Tällöin kynnyskysymyksiä ovat erottuminen ja erikoistuminen.

Useissa haastatteluissa pohdittiin palveluiden tarjoamista koko Vaalimaa–Helsinki-välin näkökulmasta: montako kertaa tielläliikkuja haluaa pysähtyä tällä välillä, missä on ensimmäinen pysähdyspaikka, mitkä palvelut tukevat toisiaan liittymäalueilla ja kuinka suuret yksiköt ovat kilpailukykyisiä muuten kuin paikallisella tasolla. Myös Vihreä moottoritie -konsepti nähdään kehityskäytävähankkeena.

Tästä näkökulmasta katsoen ei kannata tarjota keskenään samankaltaisia palveluita joka kunnassa. Esimerkiksi päivittäistavarakaupan uusien yksiköiden perustaminen ei kannata, ellei yksikkö ole sijainniltaan, laajuudeltaan ja valikoimiltaan kilpailukykyinen jo ole-

massa olevien yksiköiden kanssa. Toisaalta erikoistavarat tai erikoistuneet palvelut voivat houkuttaa pysähtymään muuten vähemmän vetovoimaisella alueella, ja luovat sitä kautta kysyntää myös muille palveluille.

Tie on merkittävä myös niille yrityksille, joille kuljetukset ja logistiikka ovat keskeinen osa toimintaa. Nämä ovat yleensä kansainvälisesti toimivia, Venäjän-yhteyksiä hyödyntäviä kuljetus- ja huolintayrityksiä tai vastaavia. Näiden osalta tuli esiin ajatus, että E18-tien rakentaminen olisi pitänyt aloittaa itärajalta, jolloin kuljetuskäytävä olisi saatu markkinointua tehokkaasti Venäjän kasvaville markkinoille. Nyt kuljetukset ovat jo osin hakeutuneet muille reiteille, kun tieto E18-tien tukkoisuudesta on levinnyt. Tosin tiestä saadaan edelleen hyötyä, sillä Venäjän markkinoiden kasvu on niin suurta, etteivät kuljetukset kokonaan mahdu vaihtoehtoisille reiteille. Suomen kautta kulkevien kuljetusten suosiota lisäävät kuljetusten varmuus, etenkin arvokkaiden lastien ollessa kyseessä, sekä Suomen satamien tehokkaampi jäänmurtotilanne. Myös poliittinen tilanne Baltiassa vaikuttaa reittivalintoihin.

Väistämätön tosiasia on, että moottoritie aiheuttaa myös haittoja yrityksille. Tielinjauksen siirtyminen uuteen käytävään heikentää vanhan linjauksen varteen jäävien yritysten toimintakykyä. Koveneva kilpailu voi johtaa pienten yritysten uudelleenjärjestelyihin tai näivettymiseen. Lisäksi moottoritien välittömässä läheisyydessä melu ja pöly muodostavat merkittävän haitan, kuten on käynyt Karhulassa. Viimeksi mainittuja haittoja pyritään nyt lieventämään melusuojuksin.

### 4.3 Yritysnäkökulmia tarkastelualueelta

#### **Satamat HaminaKotka ja Loviisa**

Satamalle ovat kaikki kuljetusmuodot tärkeitä, eivät pelkät merikuljetukset. Jotta satama pystyy toimimaan, pitää myös maantie- ja rautatiekuljetusten toimia. Siksi moottoritiehanke on tärkeä niin satamien kilpailukyyn kannalta kuin imagotekijänäkin. Myös rajaliikenteen sujuvoittaminen on avainasemassa satamien kansainvälistä kilpailukykyä kehitettäessä.

*Hamina-Kotka satama* kilpailee kansainvälisistä kuljetuksista Baltian ja Venäjän satamien kanssa. Lisäksi Suomen tuontitavaroista kilpaillaan Vuosaaren sataman kanssa. Kasvuodotukset ja myös toteutunut kasvu ovat suuria, sillä Pietarin alueen vaurastuva ja kasvava keskiluokka tarvitsee yhä enemmän kulutustavaroita. Tällä hetkellä Suomen kautta kulkee 3 prosenttia Pietarin alueen tuonnista, ja jo tämän osuuden säilyttäminen riittää takaaman satamien kasvun. Suomen satamien valtteja ovat luotettavuus, turvallisuus ja ennakoitavuus sekä hyvä jäänmurto. Tähän asti lakot ja pitkät rekkajonot rajalle ovat kuitenkin nakertaneet satamien mainetta. Pahimpina aikoina Venäjälle suuntaavat rekat ajoivat Haminasta ensin 40 kilometriä Helsingin suuntaan päästäkseen rajalle joltavan jonon päähän. Kilpailukyky olisi kehittynyt paremmaksi, mikäli E18 tien moottoritieksi rakentaminen olisi aloitettu tien itäpäästä.

Haminan ja Kotkan satamien yhdistyminen parantaa satamien kilpailukykyä ja vähentää investointitarpeita, kun satamien kapasiteettia voidaan hyödyntää joustavasti. Moottoritie helpottaa tavarantoimitusta satamien välillä. Haminassa moottoritie tulee sataman välittömään läheisyyteen. Kotkassa Mussalon sisääntulotie säilyy toistaiseksi ongelmana moottoritiestä huolimatta. Satamien toiminnan kannalta myös maantie 387 on merkittävässä asemassa. Lisäksi Kotkan satamaliikenne käyttää valtateitä 26 ja 15.

Moottoritie parantaa myös *Loviisan sataman* kilpailukykyä ja imagoa. Itä-länsisuuntaiset kuljetukset eivät kuitenkaan Loviisassa ole yhtä tärkeitä kuin muissa satamissa, sillä liikenne suuntautuu suurelta osin valtatielle 6 ja maantielle 137. Noin 20 prosenttia kuljetuksista kulkee raiteilla.

### Satamaoperaattori

Yrityksen historia alkaa 1800-luvulta ja yritys on nykyään erittäin huomattava toimija alallaan. Yrityksen palvelutarjontaan kuuluvat ahtaus-, huolinta-, kuljetus-, laivanselvitys- ja terminaalipalvelut. Yrityksellä on toimipaikkoja Helsingissä, Kotkassa, Haminassa sekä useissa Itä-Suomen kunnissa. Lisäksi palveluita tarjotaan Moskovan läheisyydessä.

Moottoritiellä olisi ollut enemmän vaikutuksia, mikäli sen rakentaminen olisi aloitettu idästä. Tällöin Suomen satamien asema Venäjän transito-liikenteessä olisi kehittynyt vahvemmaksi ja rajan toimivuus olisi varmistettu aiemmin. Myös Kotkan kilpailuasema Vuosaareen nähden olisi ollut toisenlainen. Kotkalla olisi mahdollisuuksia toimia enemmän tuontisatamana, mikäli huomiota kiinnitettäisiin enemmän konttilogistiikkaan ja merikuljetusten tasapainoon. Aluksen voisi olla helpompi ja taloudellisempi tuoda lasti Kotkaan ja ottaa vientilasti samasta paikasta sen sijaan, että se vie lastinsa Vuosaareen ja noutaa uuden Kotkasta. Vastaavasti tyhjiä kontteja ei tarvitsisi kuljettaa satamasta toiseen eivätkä muualle suuntautuvat kuljetukset turhaan tukkisi pääkaupunkiseudun ruuhkaisia väyliä. Myös Venäjän vientiliikenne voitaisiin yhdistää näihin tavaravirtoihin. Näiden asioiden huomaamiseksi olisi päästävä tiukasta pääkaupunkikeskeisestä ajattelutavasta. Tulisi huomata, että Kaakkois-Suomi on yksi Euroopan potentiaalisimmista kasvualueista.

Henkilöstö liikkuu päivittäin eri toimipisteiden välillä, myös Kotkasta Helsinkiin ja takaisin. Tähän ei moottorietehankkeella ole juurikaan vaikutusta. Myös lentoyhteyksiä on pystytty käyttämään sujuvasti aina tarpeen vaatiessa. Luonnollisesti sujuvamat yhteydet ovat miellyttävämmät liikkujalle ja mahdollistavat rekrytointialueen laajentamisen.

Kuljetusten kannalta luotettavuus, täsmällisyys ja nopeus yhdistyvät siten, että laajassa mittakaavassa saadaan myös myönteisiä kustannusvaikutuksia. Luotettavuus on tarpeen, jotta lastien luovutusaikatauluista pystytään pitämään paremmin kiinni. Nykytilanteeseen liittyy jonkin verran riskejä, mikäli tiellä on yllättävä este, tai vaikka vaikeasti ohitettava traktori hidastamassa kuljetusta.

Suurin vaikutus on kuitenkin aiemmin mainittu potentiaali vahvistaa Kotkan asemaa tuontikuvioissa ja parantaa näin yrityksen ja alueen kilpailukykyä.

### Energia-alan yritys

Yritys on suhteellisen nuori, mutta on laajentunut kuitenkin nopeasti yrityskauppojen johdosta. Sillä on noin 600 polttoaineen jakeluasemaa ympäri Suomea, niistä 11 Porvoo–Hamina-välillä. Osa asemista tarjoaa palveluita, osa on kylmäasemia. Yrityksen tulevaisuuskuvassa uusiutuville polttoaineille on kasvava rooli. Nyt ollaan mukana muun muassa jätepohjaisen etanolituotannon ja tuulivoiman kehittämisessä.

Polttoaineen jakeluverkko sopeutetaan kysynnän ja kilpailevien jakeluasemien sijainnin mukaan. Toimenpiteistä päätetään asemien kannattavuuden mukaan. Moottorietehanke saattaa ajan myötä vaikuttaa jossain määrin moottoritien varren jakeluasemiin. Tämä on kuitenkin normaalia muuttuviin toimintaolosuhteisiin sopeutumista.

Yritys on ollut mukana Vihreä moottoritie -hankkeessa, jossa sen tavoitteena on monipuolistaa ympäristöystävällisten polttoaineiden valikoimaa tienvarren jakeluasemilla. Yritys on myös mukana tuulivoiman tuotannossa tienvarsialueella. Tuulivoiman kehityksessä periaatteena on pysyä pois mereltä ja hyödyntää muita, maisemallisesti vähempiarvoisia alueita, kuten moottoritien vartta.

### **Päivittäis- ja erikoistavarakaupan ketju**

Ketjulla on lähemmäs neljäkymmentä toimipistettä tien vaikutusalueella Pyhtään ja Vaalimaan välillä. Asiakkaat ovat pääasiassa paikallisia asukkaita, ja ohikulkevat matkailijat voivat parhaimmillaan tuoda mukavan lisän asiakaskuntaan.

Haminassa ja Pyhtäällä moottoritien vaikutusten oletetaan olevan kielteisiä, koska uusi linjaus kiertää yrityksen toimipisteet. Toisaalta toisissa toimipisteissä matkailijavirtojen vuoksi liikevaihto saattaa kasvaa. Koska kyseessä on suuri toimija, sillä on mahdollisuuksia sopeutua toimintaympäristön muutoksiin sitä mukaa, kun vaikutuksia tulee.

Nykyinen tielinjaus on toiminut tyydyttävästi yritystoiminnan kannalta, eikä rekkajonoista viime vuosina ole ollut enää pahemmin haittaa. Henkilökunnan rekrytointialue voi moottoritien myötä laajentua hieman, mikä helpottaa rekrytointia etenkin Vaalimaalla. Työmatkajat lyhenevät vähän. Kontaktit alueen ulkopuolelle tuskin lisääntyvät tien ansiosta, sillä nykyinenkään tie ei ole rajoittanut liiketoimintaa.

Vaikeutena voi olla se, miten löydetään keinot joilla matkailijavirrat saadaan pysähtymään ostoksille ennen Helsinkiä. Jos tässä onnistutaan, moottoritien vaikutukset voivat olla myönteisiä. Jos epäonnistutaan, ostovoima karkaa yrityksen toiminta-alueen ohi. Vaikutuksia on siis odotettavissa moneen suuntaan. Kaiken kaikkiaan suhtautuminen moottoritiehankkeeseen on kuitenkin varovaisen myönteinen.

### **Erikoistavaraliike Karhulasta**

Yritys sijaitsee niin kutsutun Karhulan Kanjonin välittömässä läheisyydessä. Asiakkaat ovat pääasiassa paikallista väestöä ja tulevat myymälään jalan. Moottoritieltä kantautuva melu ja ilmassa leijuva pöly ovat vähentäneet asiointia liikkeessä. Toiveena on, että Kanjoni katettaisiin ja liikenteen haitat saataisiin näin kuriin. Myös moottoritien estevaikutus poistuisi ja asiakasvirrat elpyisivät. Nyt pelkona on, että liikenne tiellä kasvaa ja haitat pahenevat entisestään. Pelkkä melusuojaus ei riitä poistamaan ongelmia.

Yrityksen omistaja arvioi moottoritiehankkeen rakentamisen aikaisia vaikutuksia seuraavasti: *”Jos nyt jollain työmiehellä menee kellosta paristo ja hän tulee sen vaihdattamaan, niin siinä ne ovat, liiketoimintaa vilkastuttavat vaikutukset, meidän osalta.”* Vaikutukset ovat samantyyppisiä myös monilla muilla pienillä, paikallisesti palveluita tarjoavilla yrityksillä.

### **Vihreä moottoritie**

Vihreä moottoritie esiselvityshankkeessa yritykset, maakunnat, kuntasektori ja valtionhallinto ovat selvittäneet yhdessä mahdollisuuksia luoda rakennettavasta E18-moottoritiestä kansainvälisenä pilottikohteena alusta kestävämmän tieliikenteen ja -teknologian kehittämiseen ja käyttöönottoon. Esiselvityshanke päättyi 30.6.2011.

Hanketta koordinoineen Loviisan kaupungin lisäksi ensimmäisessä vaiheessa yhteistyökumppaneiksi sitoutuivat Fortum Oyj, Neste Oil Oyj, ST1 Oy, Ensto Oy, Falck Oy, Porvoo ja Haminan kaupungit, sekä Uudenmaan ja Kymenlaakson maakuntaliitot. Hanke on tehnyt läheistä yhteistyötä tietä suunnitelleen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ja tien rakennuttavan Liikenneviraston kanssa.

Vihreä moottoritie -esiselvityksen tuloksena syntyy väyläurakkaan tukeutuvan vihreän kehityskäytävän konsepti, jolla on hankkeen ja viranomaisten tekemän valmistelun vuoksi olemassa toteuttamisen edellytyksiä. Toteutuessaan kyseinen konsepti tuottaa kehitys- ja yritystoimintaa. Uusia tavoitteita asettamalla ja madaltamalla yhteistyökynnystä moottoritietä rakentavan PPP-yrityksen kanssa, saadaan aikaan lisää yritysten välistä kehitysyhteistyötä. Tie voi toimia kehitysalustana, jossa kehitettyjä malleja voitaisiin monistaa myös muualle. Moottoritien suunnittelu ja toteuttamismalli ovat avainasemassa edellytysten luomisessa.

Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hankkeessa päästään mahdollisesti toteuttamaan joitakin esiselvityshankkeen yhteydessä esiin nousseita konkreettisia toimenpiteitä. Tiekäytävään suunnitellaan muun muassa sähköautojen latauspisteitä sekä uusiutuvan energian jakelupisteitä ja pienimuotoista tuotantoa. Alustavien selvitysten mukaan tiekäytävässä voitaisiin tuottaa laajemminkin tuulivoimaa ja maalämpöä. Tiesuunnitelmaan on sisällytetty liityntäpysäköinti- ja levähdysalueille putkitusvaraukset sähköautojen latausta varten.

### **Yritystoiminnan mahdollisuudet Vihreän moottoritien ympäristön maaseutualueilla**

Pro Agria on teettänyt esiselvityksen maaseudun yritystoiminnan potentiaaleista Vihreä moottoritie -konseptiin liittyen. Selvitys painottuu paikallisten kulttuuristen ja maataloustuotantoon liittyvien tekijöiden hyödyntämiseen matkailupalveluiden tarjonnassa ja hajautetussa energiantuotannossa.

Maaseudun palveluntarjoajien ongelmana on yritysten pienuus ja hajanaisuus, jolloin markkinointi ja kehittämistyö eivät usein ole kannattavia suhteessa palvelutuotannon volyyymiin. Esiselvityksessä näitä ongelmia ratkotaan yhteistoimintaan panostamalla. Matkailupalveluiden kehittäminen perustuisi paikallisten palveluiden yhteismarkkinointiin ja yrittäjien kouluttamiseen. Lähiruoalle perustettaisiin yhteisiä myyntipisteitä tärkeimmille liittymäalueille.

Biopolttoaineiden, biokaasun ja -dieselin, tuotanto sopii hyvin maataloustuotannon yhteyteen ja tukee mielikuvia ekologisuudesta. Etenkin suurilla navetoilla ja sikaloilla on hyvä potentiaali energiantuotannossa. Myös energiantuotannolle asettaa haasteita energiaraaka-ainetuotannon hajanaisuus ja usein pieni volyymi. Tässäkin suhteessa yhteistyö auttaa ratkomaan logistisia ongelmia ja parantamaan toiminnan kannattavuutta.

## 4.4 Kyselytutkimus

Tien tarjoamiin mahdollisuuksiin liittyviä vaikutuksia ja yritysten odotuksia kartoitettiin vaikutusalueen yrityksille suunnatulla internet-kyselyllä. Kyselyyn valittiin yrityksiä vaikutusalueen jokaisesta kunnasta. Yritysten tiedot haettiin Suomen Yrittäjät ry:n tuottamasta ja ylläpitämästä Yrityshaku-palvelusta. Mukaan kyselyyn otettiin seuraavien toimialojen yritykset siltä osin, kun ne sijaitsivat tien vaikutusalueen läheisyydessä:

- Maatalous, metsätalous ja kalatalous
- Teollisuus
- Tukku- ja vähittäiskauppa
- Kuljetus ja varastointi
- Rakentaminen
- Majoitus- ja ravitsemistoiminta

Linkki internet-kyselyyn lähetettiin yhteensä 755 yrityksen Yrityshaku-palveluun ilmoitettuun sähköpostiosoitteeseen. Vastauksia saatiin 194 kappaletta vastausprosentin ollessa 26 %.

### **Vastanneiden yritysten taustatiedot**

Eniten vastauksia saatiin Kotkasta (41 %) ja vähiten Virolahdelta (4 %) ja Miehikkälästä (2 %). Loviisasta ja Haminasta vastauksia tuli molempien osalta runsas 20 %. Pyhtääläisiä yrityksiä kyselyyn osallistui 10 % otoksen kokonaismäärästä.

Vastanneiden yritysten toimialaa tarkasteltaessa eniten vastaajia oli rakentamisen sekä tukku- ja vähittäiskaupan toimialoilta, molempien osalta runsaat 25 %. Teollisuuden yrityksiä vastaajien joukossa oli noin 16 %, kuljetus ja varastointi -toimialan noin 10 %, majoitus- ja ravitsemustoiminta -toimialan noin 7 % sekä maa-, metsä- ja kalatalous -toimialan yrityksiä noin 3 %. Noin viidennes vastanneista yrityksistä kokivat toimialan olevan jokin muu mitä edellä mainitut toimialat. 15 % vastanneista yrityksistä oli osa laajempaa yrityskehitystä tai yhtymää.

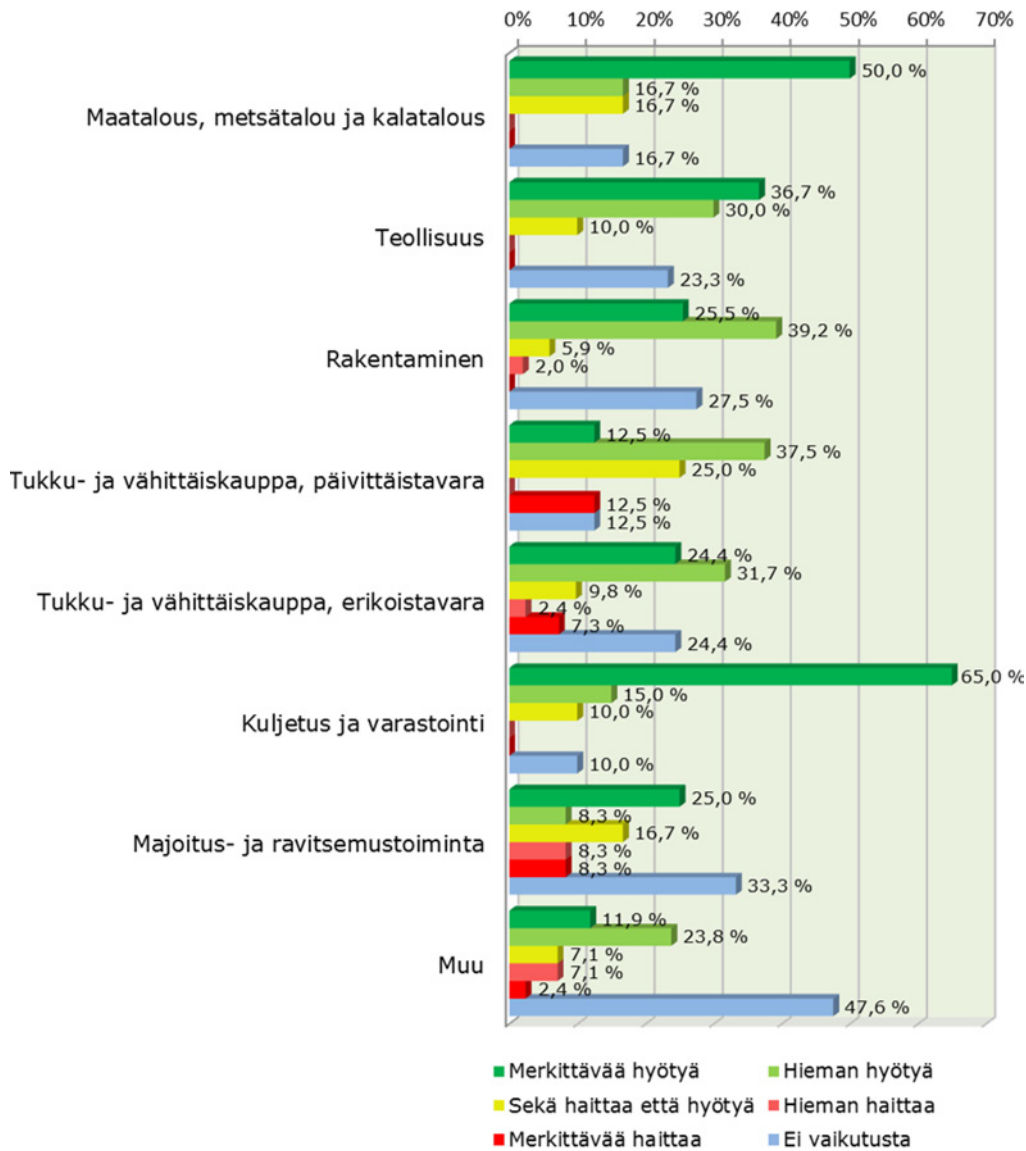
Valtaosassa vastanneista yrityksistä henkilöstömäärä oli alle kymmenen (82 %). 11–50 työntekijän yrityksiä vastaajien joukossa oli 16 % ja 51–250 työntekijän yrityksiä 2 %. Yhden vastanneen yrityksen henkilöstömäärä on yli 250.

### **Moottoritien rakentamisen vaikutus yritysten toimintaan**

Moottoritien rakentamisen vaikutus yrityksen toimintaan oli keskeinen työhön liittyvä kysymys kyselyssä. Vastanneista yrityksistä runsaat puolet (55 %) kokivat, että moottoritien rakentamisesta on hieman tai merkittävää hyötyä. Sen sijaan hieman tai merkittävää haittaa koki ainoastaan noin 6 % vastanneista yrityksistä. Noin joka kymmenelle yritykselle tien rakentamisesta on sekä haittaa että hyötyä. Vajaa kolmannes (29 %) vastanneista kokivat, ettei moottoritien rakentamisesta ole vaikutusta lainkaan.

Tarkasteltaessa moottoritien rakentamisen merkitystä toimialoittain voidaan todeta, että suurimman hyödyn kokevat saavan kuljetus ja varastointi, maa- metsä- ja kalatalous, teollisuus sekä rakentaminen -toimialojen yritykset (kuva 18). Päinvastoin suurimman haitan kokevat saavan tukku- ja vähittäiskauppa (sekä päivittäis- että erikoistavara) ja majoitus- ja ravitsemustoiminta -toimialan yritykset. Suurinta haittaa kokevat yritykset kokivat samalla myös moottoritien rakentamisesta olevan sekä haittaa että hyötyä.

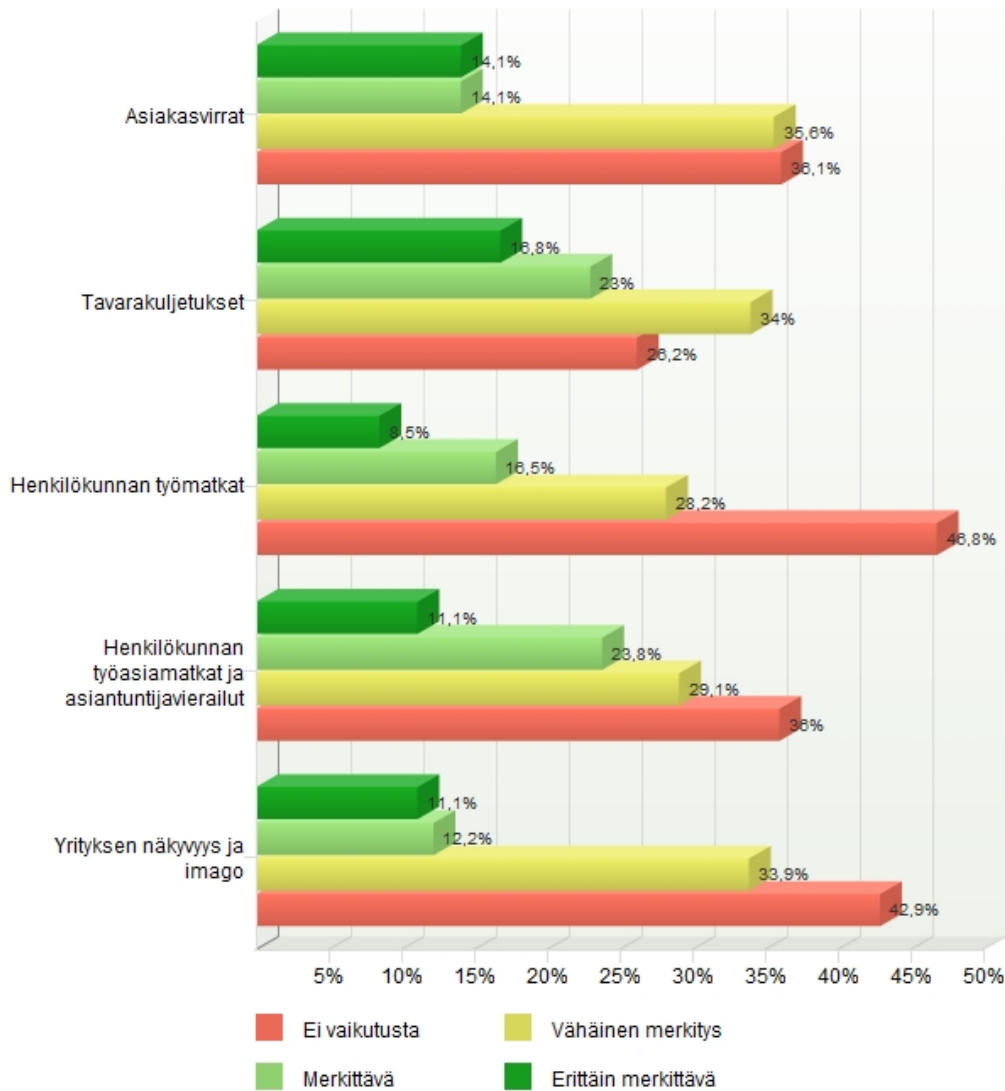




Kuva 18 Valtatien 7 moottoritieksi rakentamisen vaikutukset yritykselle yleisellä tasolla (n=192).

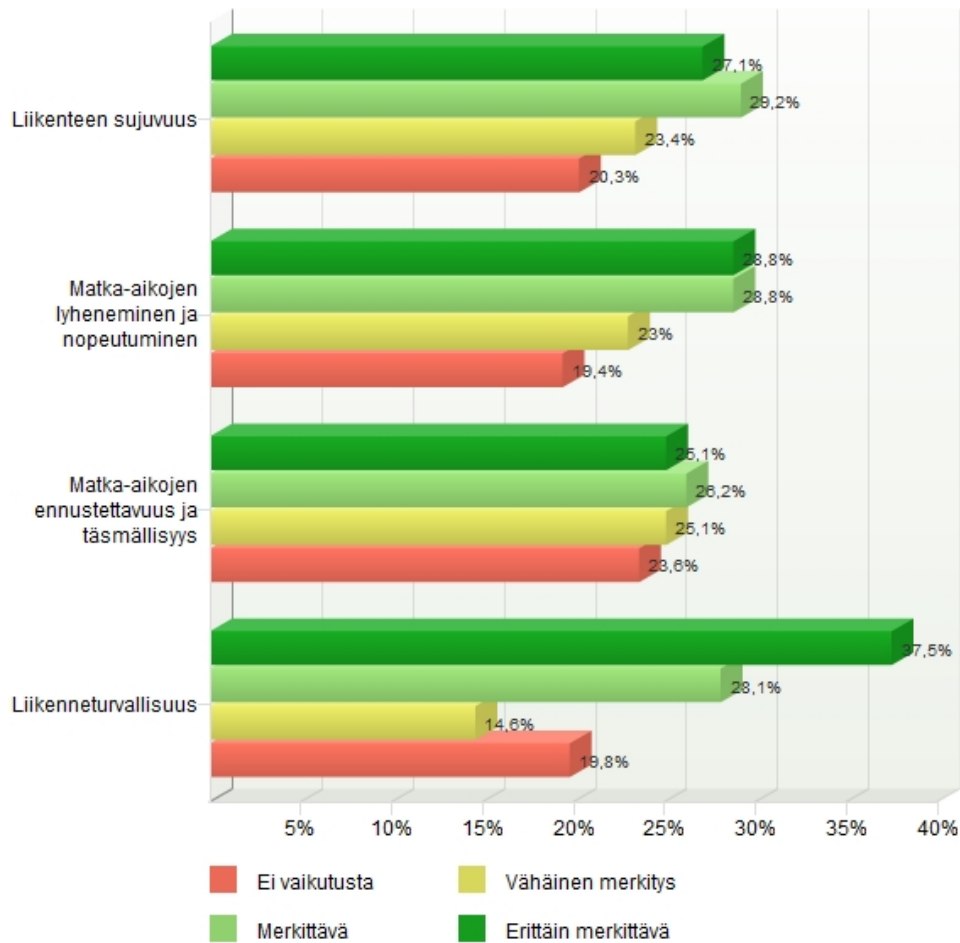
Kuvassa 19 on esitetty moottoritieksi rakentamisen merkitys yrityksen asiakasvirtojen, tavarakuljetusten, henkilökunnan työmatkojen, henkilökunnan työasiamatkojen ja asiantuntijapalveluiden sekä yrityksen näkyvyyden ja imagon kannalta. Eniten merkitystä koettiin olevan henkilökunnan työasiamatkoihin ja asiantuntijavierailuihin sekä tavarakuljetuksiin, joita piti kumpaakin joko merkittävänä tai erittäin merkittävänä noin 34 % vastaajista. Seuraavaksi eniten merkityksellisinä pidettiin asiakasvirtoja (noin 28 %), henkilökunnan työmatkoja (noin 25 %) sekä yrityksen näkyvyyttä ja imagoa (noin 23 %). Vähiten merkitystä ja ei vaikutusta -vastausten osuus oli suurin juuri henkilökunnan työmatkojen ja yrityksen näkyvyys ja imago -vaihtoehtojen kohdalla.





Kuva 19 Valtatien 7 moottoritieksi rakentamisen merkitys yritykselle eri asioiden kannalta (n=193).

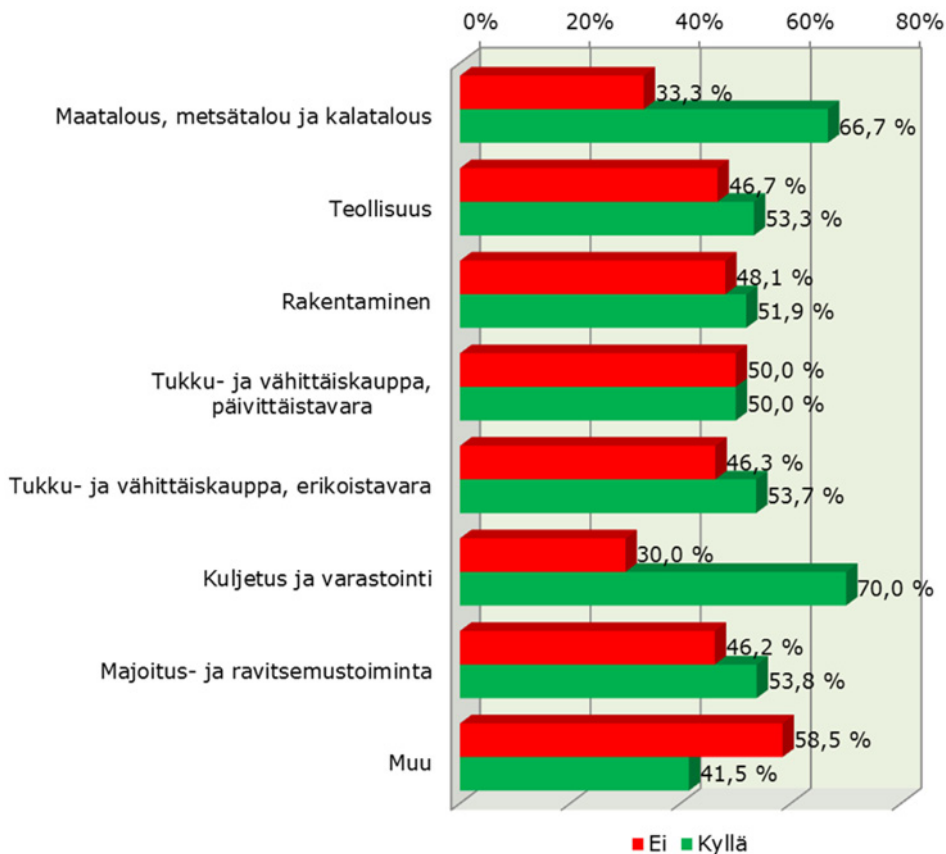
Liikenteellisten vaikutusten merkitys yritysten liiketoiminnan kannalta on esitetty kuvassa 20. Selkeästi eniten merkitystä koettiin olevan liikenneturvallisuuteen liittyen, joita piti joko merkittävänä tai erittäin merkittävänä noin 66 % vastaajista. Myös muut liikenteelliset tekijät eli liikenteen sujuvuus, matka-aikojen lyheneminen ja nopeutuminen sekä matka-aikojen ennustettavuus ja täsmällisyys koettiin merkittäväksi asiaksi liiketoiminnan kannalta. Näitä tekijöitä piti joko merkittävänä tai erittäin merkittävänä yli puolet vastaajista.



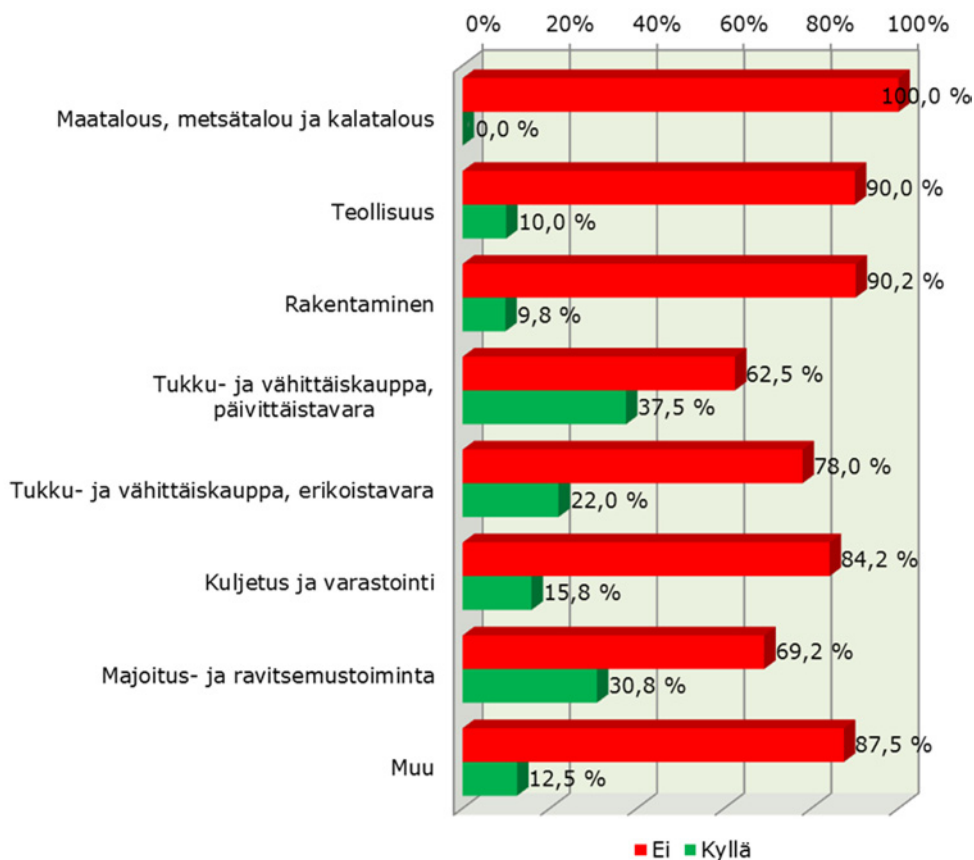
Kuva 20 Moottoritien liikenteellisten vaikutusten merkittävyys yrityksen liiketoiminnan kannalta (n=193).

Runsaat puolet vastanneista (51 %) yrityksistä oli sitä mieltä, että moottoritien rakentaminen synnyttää uutta yritystoimintaa. Toimialoittain tarkasteltuna uutta yritystoimintaa uskoivat syntyvän kuljetus ja varastointi sekä maa-, metsä- ja kalatalous -toimialan yritykset (kuva 21).

Noin 15 % vastanneista yrityksistä oli sitä mieltä, että yrityksen kilpailutilanne kovenee moottoritien rakentamisen myötä. Toimialoittain tarkasteltuna yritysten kilpailutilanteen kokivat kovenevan eniten tukku ja vähittäiskaupan (60 %) sekä majoitus- ja ravitsemustoiminnan (31 %) yritykset (kuva 22).



Kuva 21 Synnyttääkö moottoritien rakentaminen uutta yritystoimintaa? (n=193).



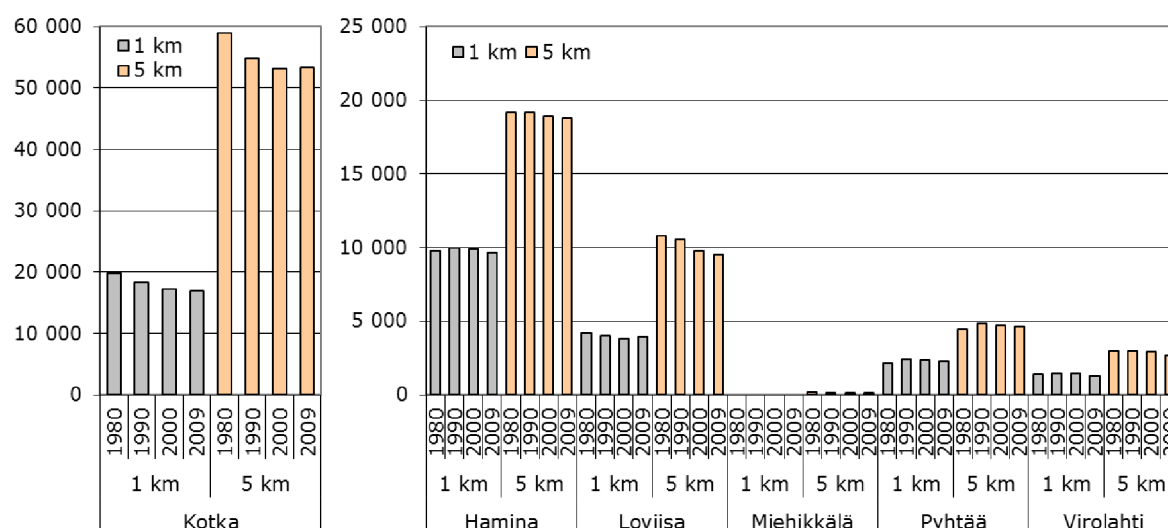
Kuva 22 Koveneeko yrityksen kilpailutilanne moottoritien rakentamisen myötä? (n=191).

## 5 Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin

### 5.1 Väestönkehitys

Uuden moottoritieyhteyden rakentaminen näkyy usein muuttoliikkeen kautta tien tarkastelualueen kuntien väestönkehityksessä. Usein jo tien rakentamispäätös vaikuttaa siihen, minne uutta asuinpaikkaa etsivät ihmiset hakeutuvat. Kuvassa 23 on esitetty suunnittelualueen tarkastelualueeseen kuuluvien kuntien väestönkehitys 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 1980, 1990, 2000 ja 2009.

Tarkastelualueen kuntien yhteenlaskettu väestömäärä oli noin 103 000 henkeä vuonna 2009, ja se on vähentynyt prosentoin (noin 1 350 hengellä) vuosina 2000–2009. Väestömäärä on vähentynyt Pyhtäätä lukuun ottamatta tarkastelualueen kaikissa kunnissa, tosin väheneminen on ollut Kotkassa hienoista. Aivan viime vuosina Kotkan asukasluku on ollut lievässä nousussa viime vuosina. Suhteellisesti väestö on vähentynyt eniten Miehikkälässä ja Virolahdella, joissa väestömäärä on vähentynyt noin 10 prosenttia samalla ajanjaksolla.



Kuva 23 Väestönkehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 1980–2009 (lähde: YKR).

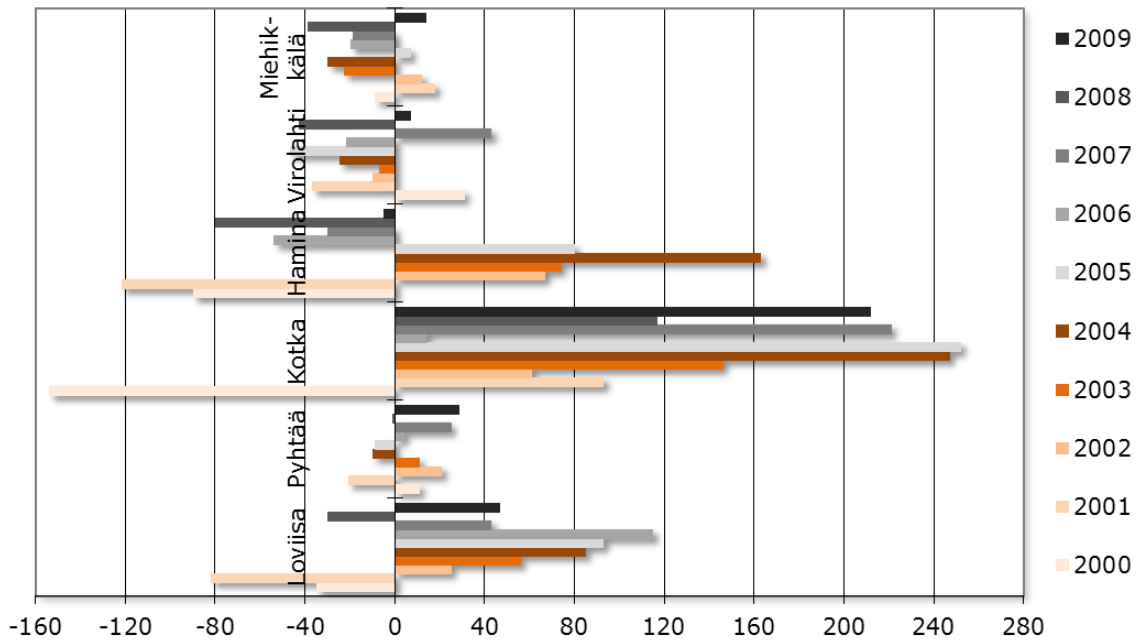
### 5.2 Muuttoliike

Väyläinvestoinnit mahdollistavat asuin ympäristön valinnan laajemmalla alueella, joka ilmenee muuttoliikkeenä. Kuvassa 24 on esitetty tarkastelualueen kuntien nettomuuton (tulo- ja lähtömuuton erotus) kehitys vuosina 2000–2009.

Tarkastelualueen kuntien keskimääräinen nettomuutto on ollut 2000-luvulla positiivinen (keskimäärin noin 140 henkeä vuodessa). Muuttovoitto on ollut suurinta Kotkassa (121 henkeä vuodessa), Loviisassa (32 henkeä vuodessa) ja Pyhtäällä (6 henkeä vuodessa). Haminassa keskimääräinen nettomuutto on ollut ± 0. Virolahdella ja Miehikkälässä net-

tomuutto on ollut 2000-luvulla negatiivinen (keskimäärin 10 henkeä vuodessa kummasakin kunnassa).

Koko tarkastelualueelle muuttaa pääkaupunkiseudulta tai muista keskuksista eläkeiän kynnyksellä olevia henkilöitä, joiden juuret ovat tarkastelualueen kunnissa. Kyseessä on paluumuutto kotiseudulle. Tämä lisää etenkin keskusta-asuntojen kysyntää, mutta toisaalta nostaa väestön keski-ikä. Haminaan ja Kotkaan muuttaa myös jonkin verran venäläisiä.



Kuva 24 Kokonaisnettomuuton kehitys tarkastelualueen kunnissa vuosina 2000–2009 (lähde: Tilastokeskus).

### 5.3 Asutuksen sijoittuminen

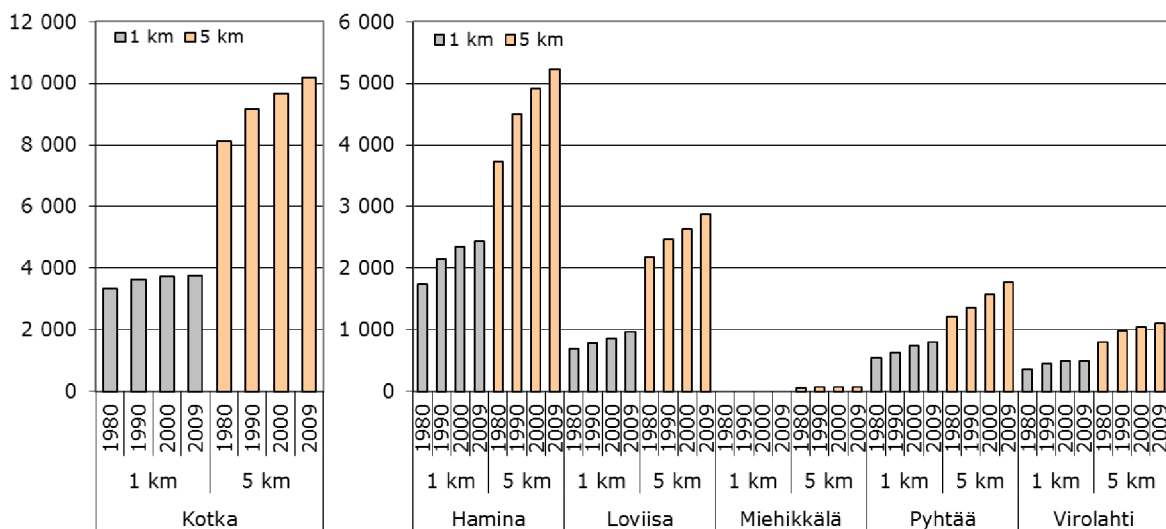
Maankäytön kehitystä tarkastellaan kuvaamalla YKR-aineistosta saatavien asuinrakennusten määrän kehitystä yhden ja viiden kilometrin vyöhykkeissä valtatie molemmin puolin vuosina 1980–2009.

Kilometrin etäisyysvyöhykkeellä sijaitsi vuonna 2009 lähes kolmannes eli 31 prosenttia tarkastelualueen kuntien kaikista asuinrakennuksista, ja niissä asui kolmannes kuntien koko väestöstä. Vastaavasti viiden kilometrin vyöhykkeellä oli yhteensä noin 77 prosenttia kaikista asuinrakennuksista väestömäärän ollessa noin 87 prosenttia kuntien väestöstä.

Asuinrakennusten määrä 1 kilometrin etäisyydellä on kasvanut runsaalla 300 rakennuksella (noin 4 %) vuosina 2000–2009. Asukasmäärä on kuitenkin vähentynyt samalla etäisyydellä ja ajanjaksolla noin 750 hengellä (noin 2 %). Vastaavasti 5 kilometrin etäisyydellä asuinrakennusten määrä on kasvanut noin 1 300 rakennuksella (noin 7 %) vuosina 2000–2009. Asukasmäärä on kuitenkin vähentynyt samalla ajanjaksolla noin 750 hengellä (noin prosentin).

Kilometrin etäisyydellä suhteellisesti eniten asuinrakennuksia sijaitsi Haminassa ja Pyhtäällä, kummassakin noin 38 prosenttia. Seuraavaksi eniten asuinrakennuksia kilometrin säteellä sijaitsi Kotkassa (35 %), Virolahdella (32 %) ja Loviisassa (18 %). Vastaavasti viiden kilometrin etäisyydellä asuinrakennuksia ja väestöä sijaitsi eniten Kotkassa (95 prosenttia), Pyhtäällä (83 %), Haminassa (81 %), Virolahdella (71 %), Loviisassa (53 %) ja Miehikkälässä (7 %).

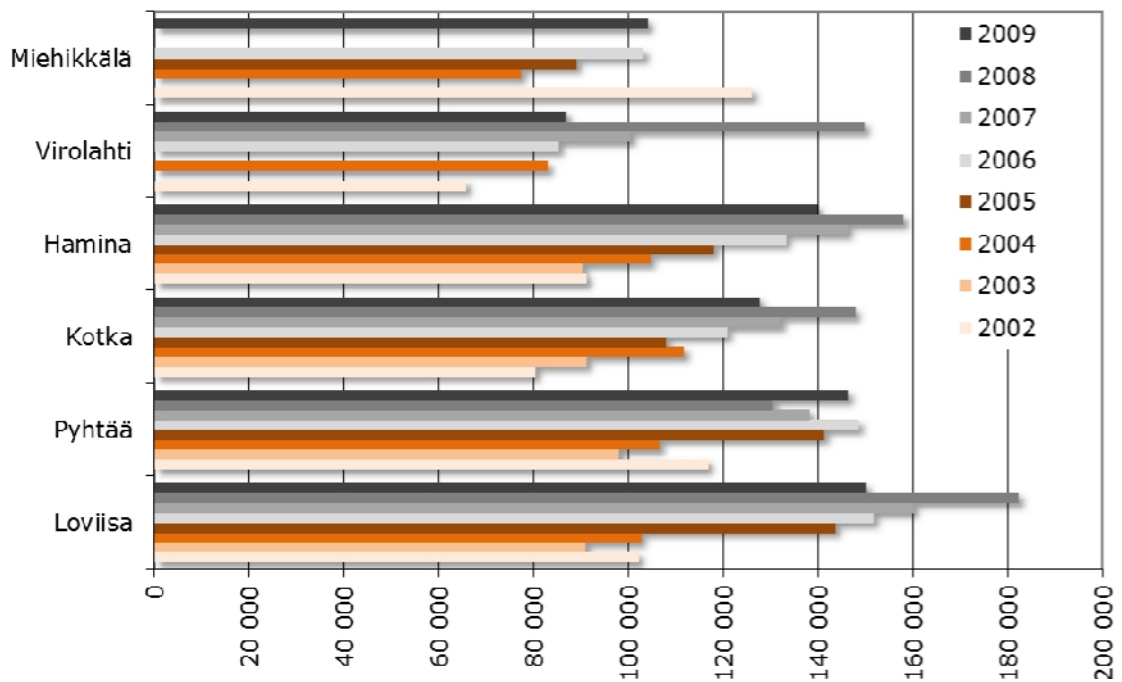
Moottoritie vaikuttaa asutukseen siten, että parhaat asuinalueet ovat helposti saavutettavissa tieltä ja toisaalta tien aiheuttamien haittojen ulottumattomissa. Siellä, missä tie siirtyy uuteen linjaukseen, tarjoutuu mahdollisuus asuinalueiden täydentämiseen rauhoittuvan vanhan tielinjauksen läheisyydessä. Toisaalta liittymien läheisyydessä sijaitseville alueille on mahdollistava kaavoittaa uusia asuinalueita. Uusi linjaus on valittu siten, että se tuottaa pääsääntöisesti vähemmän häiriötä asutukselle kuin vanha linjaus.



Kuva 25 Asuinrakennusten määrä tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 km vyöhykkeissä vuosina 1980–2009 (lähde: YKR).

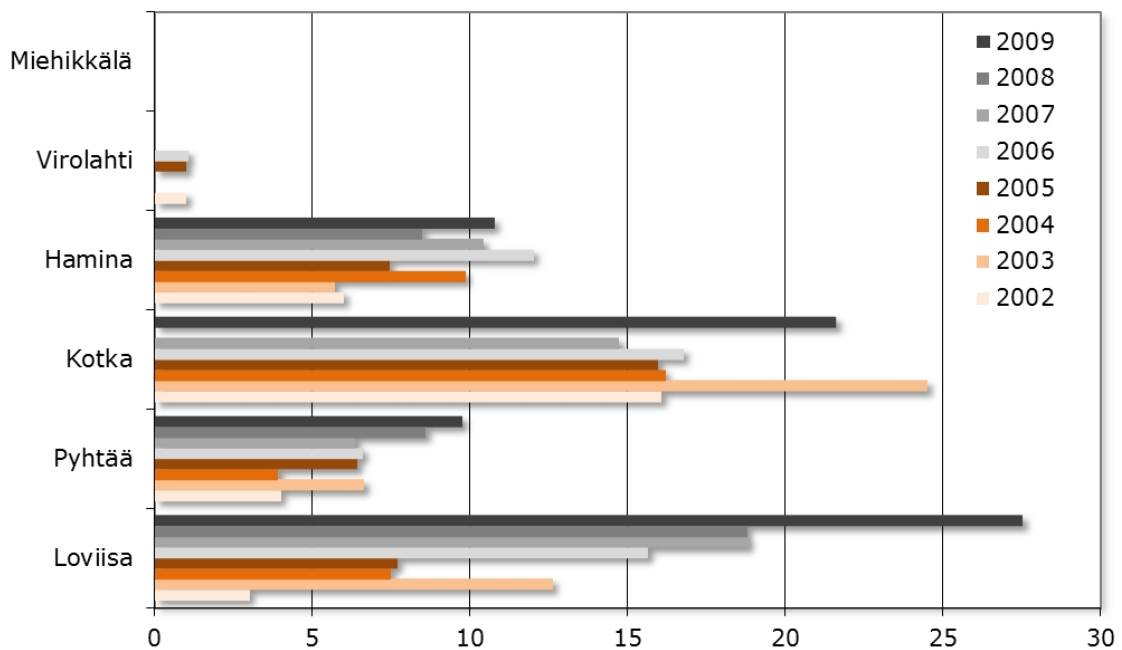
## 5.4 Vaikutukset kiinteistömarkkinoihin

Suunnittelualueen kunnissa pientalojen hinnannousut ovat olleet suhteellisen säännömukaisia. Hinnat ovat nousseet 2000-luvulla aina vuoteen 2008 saakka suunnittelualueen kaikissa kunnissa vähintään neljänneksellä. Voimakkainta nousu on ollut Kotkassa ja Haminassa, missä pientalojen hinnat ovat nousseet yli 50 prosenttia. Vuonna 2009 hinnannousut katkesivat ja Pyhtäätä lukuun ottamatta hinnat laskivat.



Kuva 26 Asuintalojen keskimääräisten kauppahintojen (€) kehitys vuosina 2002–2009 (lähde: Maanmittauslaitos).

Tonttien hinnat ovat tarkastelualueen kunnista selkeästi korkeimmat Loviisassa ja Kotkassa. Suhteellisesti tonttimaan hinta on vuosina 2002–2009 noussut eniten Loviisassa ja Pyhtäällä. On kuitenkin huomattava, että tonttien myynti on ollut tilastojen mukaan vähäistä etenkin Virolahdella ja Miehikkälässä. Varsinaista tonttimaan niukkuutta ei monissa tarkastelualueen kunnissa synny, koska maata on kuitenkin runsaasti suhteessa kysynnän määrään.



Kuva 27 Asuintalotonttien keskimääräisten neliöhintojen (€/m²) kehitys vuosina 2002–2009 (lähde: Maanmittauslaitos).



Omakotitontteja oli kaikissa kunnissa saatavilla. Etenkin Pyhtää ja Virolahti kilpailevat asukkaista väljillä tonteilla, joita kaupungeissa ei ole yhtä edullisesti saatavana. Moottoritien vaikutus asuintonttien hintoihin jäänee marginaaliseksi, sen sijaan liittymien läheisyydessä sijaitsevien liiketonttien hinnat saattavat nousta hieman. Mökkitontteja on huonosti tarjolla etenkin tarkastelualueen länsi- ja keskiosissa, joten niiden hintakehitystä on vaikea arvioida.

*Pyhtäällä* moottoritie ei nähty olevan juurikaan vaikutuksia kiinteistöjen hintoihin. Tosin liittymäalueiden toimipaikkojen hinnoissa voi tapahtua hieman nousua. Pyhtään valttina tulee jatkossakin olemaan edullinen tonttitarjonta.

*Loviisan* kiinteistöjen hintataso on edullisempi kuin Porvoossa mutta kalliimpi kuin Kotkassa. Mikäli väestö alkaa kasvaa, voivat kiinteistöjen hinnat kohota hieman. Koskenkylässä asuntojen ja tonttien myyntivalttina on ollut moottoritie Helsinkiin, ja tämä ilmiö voi levitä myös muualle uusille asuinalueille.

*Kotkassa* moottoritie voi hieman nostaa ainakin liiketonttien hintoja. Asuntotonttien hintoihin tuskin tulee merkittävää vaikutusta, sillä niihin vaikuttavat muut tekijät kuten meren läheisyys. Moottoritie ei myöskään muuta kuntien keskinäistä kilpailullista asemaa, koska kaikki ovat moottoritien varrella.

*Haminassa* nykyisen tien läheisyyden arvioidaan laskeneen kiinteistöjen hintoja kaupungin keskustassa. Hinnat voivat laskea vielä entisestään, mikäli palvelut karkaavat Summaan. Toisaalta keskustan palveluiden uudelleenjärjestäytyminen voi sisältää myös myönteisiä elementtejä, jos keskustaan leimallisesti kuuluvat palvelut saadaan säilytettyä ja samalla jo epäkäytännöllisiksi käyneet liiketilat uusittua. Tiejärjestelyjen vaikutus tonttimaan hintaan jäänee marginaaliseksi.

*Virolahdella ja Miehikkälässä* moottoritien arvioidaan nostavan mökkitonttien hintoja ainakin jonkin verran. Toimitilojen ja kaupallisen alueen tonttien hinnat voivat nousta hieman moottoritien läheisyydessä, mutta toisaalta hinnat voivat laskea esimerkiksi vanhan tien varteen jäävillä alueilla. Näin vaikutus tonttien hintoihin jää kokonaisuutena vähäiseksi.

# 6 Vaikutukset kuntien maankäyttöön ja toiminnalliseen kehitykseen

## 6.1 Loviisa

### Hanke

Moottoriliikennetie Koskenkylästä Loviisaan täydennetään moottoritieksi. Uusi moottoritie rakennetaan Loviisan ja Kotkan välille pääosin nykyisen tien pohjoispuolelle. Loviisan keskustan läntistä liittymää parannetaan ja uusia liittymiä ovat Loviisan keskustan itäinen sekä Ruotsinpyhtään liittymä. Loviisassa moottoritien alle jää 4 asuintaloa ja 4 loma-asuntoa.

### Kaavoitus ja maankäyttö

Loviisan väestö kasvoi 15 600 asukkaaseen kuntaliitoksen myötä vuoden 2010 alussa, jolloin uusi Loviisa syntyi. Uusi Loviisa muodostui, kun Liljendal, Loviisa, Pernaja ja Ruotsinpyhtää lakkautettiin ja muodostettiin uusi kunta, joka otti nimen Loviisa. Loviisa on tunnettu etenkin ydinvoimatuotannostaan.

Tien pitkä suunnitteluprosessi on vaikeuttanut alueen maankäyttöä, sillä tielinjauksen ja liittymäalueiden osalta maankäyttöä ei päästy täsmentämään ennen tiesuunnitelmien loppuvaiheissa. Etenkin Ahvenkoskella tiesuunnitelma eli voimakkaasti vielä suunnittelun loppuvaiheissa. Kaiken kaikkiaan tiesuunnitelmien täsmentyminen on ollut helpotus kunnalle, sillä nyt maankäyttö on jäsentynyt ja tarkentunut tiehen tukeutuvilla alueilla.

Loviisan keskustan läntinen ja itäinen liittymä ovat nyt toteutuvan maankäytön kannalta keskeisimmät; moottoritie on rakennettu Koskenkylään jo aiemmin ja siellä nyt rakennettava moottoritieosuus ei enää vaikuta maankäyttöön. Koskenkylän liittymä koetaan epäselväksi etenkin Pernajaan mentäessä, jolloin ihmiset ajavat helposti harhaan.

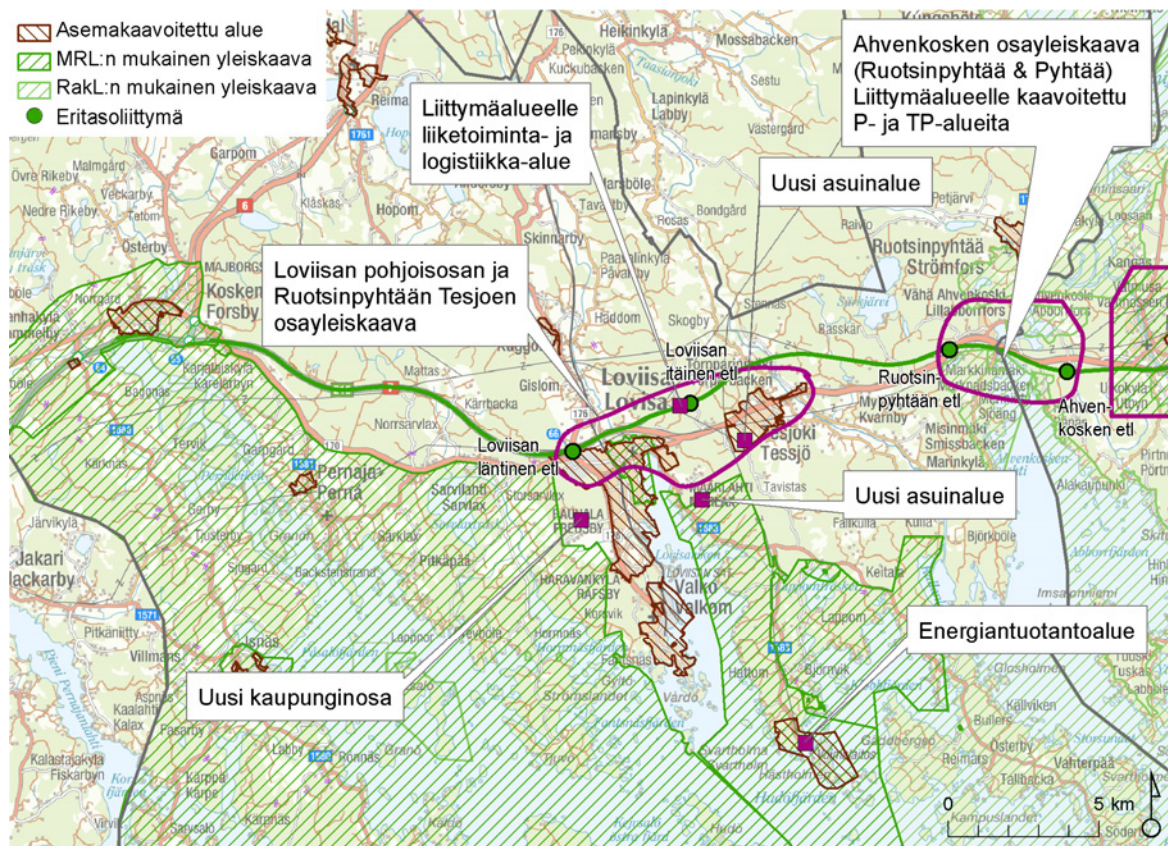
Loviisan pohjoisosien ja Tesjoen osayleiskaava (vahvistettu 16.2.2010) luo mahdollisuuden kehittää Loviisan itäiseen liittymään monipuolinen yrittäjiä ja teollisuutta palveleva, muun muassa logistiikkatoimintoja sisältävä alue. Liittymä palvelee myös kaupungin keskustaan idästä tulevaa liikennettä sekä Tesjoen lähiötä.

Läntisen liittymän tuntumaan on suunniteltu kaupallinen Kuningattarenportin alue, josta on kaavailtu kilpailijaa tienvarren muille kaupallisille keskittymille. Kuningattarenportti nivoutuu hyvin nykyiseen kaupunkirakenteeseen osaksi keskustapalveluiden aluetta. Ympäristöministeriö ei vahvistanut mittavia vähittäiskaupan varauksia, joita oli osoitettu Loviisan Länsiportin (Kuningattarenportti) ja läntisen sisääntulotien ympäristöön.

Myös Ahvenkoskelle laadittiin Ruotsinpyhtään ja Pyhtään kuntien aloitteesta osayleiskaava, jonka avulla muodostettiin tulevan moottoritien liittymän läheisyyteen vetovoimainen tienkäyttäjiiä, matkailijoita ja paikallisia asukkaita sekä yrittäjiä palveleva alue. Kaava sai lainvoiman 30.5.2008.

Maankäyttöön liittyneet ongelmat ovat nyt suunnitelmien täsmentymisen myötä ratkennet ja tie tukee Loviisan kaupallisia ja logistisia hankkeita hyvin. Koska liittymäalueiden sijainti on edullinen nykyiseen rakenteeseen nähden, ei moottoritien uskota tarpeettomasti hajauttavan yhdyskuntarakennetta vaan pikemminkin tukevan ja selkeyttävän nykyisiä

alueita sekä edistävän alueiden täydentämistä. Melu- tai muita ympäristöhaittoja ei pidetä todennäköisinä. Loviisan kaupalliset toiminnot ovat jo jossain määrin siirtyneet vanhasta keskustasta pohjoiseen valtatieä kohti, eikä moottoritieksi rakentaminen tässä suhteessa muuta jo syntyneitä tilannetta. Koskenkylään on moottoritien myötä jo syntynyt asutuskeskittymä. Myös Tesjoki on ollut nopeasti kasvava asuinalue. Nyt moottoritien rakentamisen myötä Tesjoen lähön vetovoima paranee, kun nykyinen tie rauhoittuu ja yhteydet tulevalle moottoritielelle ovat hyvät. Toiseksi nopean kasvun alueeksi on kaavoitettu Harmaakallio.



Kuva 28 Loviisan kaupungin kaavoitustilanne vuonna 2009 (lähde: Suomen ympäristökeskus ja ELY-keskukset).

### Ihmisten liikkuminen

Loviisassa liikkuminen on vahvasti autoilultaista. Valtatietä 7 tehdään työmatkoja Kotkan suuntaan sekä sieltä Loviisaan, jossa atomivoimala on merkittävä työllistäjä. Pääkaupunkiseudulle pendelöi päivittäin noin 300 henkeä. Myös asiointiliikennettä on paljon muun muassa Jumalniemeen Kotkaan sekä toisaalta Porvooseen ja pääkaupunkiseudulle. Loviisalaisilla on myös mahdollisuus käyttää erikoissairaanhoidon palveluita Kotkassa. Joukkoliikenne on melko vähäistä: työssäkäynti pääkaupunkiseudun suuntaan onnistuu linja-autollakin, mutta Kotkan suuntaan yhteydet ovat heikommat.

Nykyisellä tiellä koetaan liikenneturvallisuusongelmia, joskin 80 kilometrin nopeusrajoitus on parantanut turvallisuutta. Ongelmana ovat olleet toisinaan myös rajalle suuntaavat rekkajonot. Pyöräily valtatiellä koetaan liian vaaralliseksi.

Moottoritie mahdollistaa entistä sujuvampia ja nopeampia yhteydet Kotkaan, itärajalle ja pääkaupunkiseudulle. Moottoritien rakentaminen rauhoittaa nykyistä tietä ja tekee sen turvallisemmaksi. Näin sekä kevyen liikenteen että paikallisen liikkumisen edellytykset

paranevat. Tien ei nähdä aiheuttavan estevaikutuksia paikalliselle liikkumiselle pohjois-eteläsuunnassa.

### **Väestö, työssäkäynti ja elinkeinot**

Väestökehitys Loviisassa on polkenut paikoillaan (tai taantunut hieman) jo jonkin aikaa. Nyt näkyvissä on orastavaa kasvua, ja kunta on varautunut väestön lisääntymiseen 15 600 asukkaasta 18 000:en vuoteen 2020 mennessä. Ikärakenne on vanhentunut, mutta uusille asuinalueille odotetaan nuorempia muuttajia. Tällä hetkellä paikkakunnalle muuttavilla henkilöillä on yleensä valmiiksi joitain siteitä Loviisaan. Moottoritien uskotaan vaikuttavan piristävästi niin väestökehitykseen kuin yritystoimintaan muun muassa siten, että alue tulee houkuttelevammaksi myös niiden muuttajien ja yrittäjien keskuudessa, jotka hakevat sopivaa sijaintia tietyllä etäisyydellä pääkaupunkiseudusta ilman aiempia siteitä alueelle. Koskenkylässä on nähty asuntojen kysynnän kasvaneen hyvän länteen suuntautuvan tieyhteyden vaikutuksesta, joka mahdollistaa työssäkäynnin pääkaupunkiseudulla ja nopeuttaa myös hieman lentokenttäyhteyttä. Saman kehityksen odotetaan nyt leviävän myös muualle tienvarteen.

Loviisan työpaikkaomavaraisuus on 84 prosenttia, mihin ollaan kohtuullisen tyytyväisiä. Varsinkin koulutetusta työvoimasta on Loviisassa pulaa, kun uusia yrityksiä perustetaan. Tällä hetkellä Loviisa ei näyttäydä yrittäjille erityisen houkuttelevana sijoittumispaikkana, ja suurimmalla osalla nykyisistä yrittäjistä onkin jo valmiiksi henkilökohtaisia siteitä alueelle.

Nykyisellään Loviisan kaupallisissa palveluissa on puutteita etenkin erikoistavarakaupan osalta, sillä kaupungin asukas pohja ei riitä pitämään yllä harvoin käytettyjä palveluita. Näin ostovoimaa virtaa kunnan ulkopuolelle, esimerkiksi Jumalniemeen, Porvooseen ja pääkaupunkiseudulle asti. Tältä osin moottoritien vaikutukset nähdään kahtalaisina: toisaalta ostosasiointi naapurikunnissa helpottuu entisestään ja ostovoiman poisivirtaus saattaa kiihtyä, toisaalta tie voi myös tuoda asiakkaita, mikäli Loviisasta löytyy kilpailukykyistä tarjontaa.

Elinkeinoelämän mahdollisuuksina, joita moottoritie entisestään vahvistaa, nähdään yksittäisillä toimialoilla tapahtuvan myyntitoiminnan menestyminen osin venäläisen ja osin myös kotimaisen ostajakunnan hakiessa tien tuntumassa sijaitsevaa palvelua. Tällä hetkellä tällaisia menestyneitä aloja ovat esimerkiksi kalakauppa ja veneiden perämoottoireiden myynti. Nykyisistä yrityksistä muutamat hakevat uutta sijaintia myyntipisteilleen valmistuvan moottoritien välittömästä läheisyydestä. Tienvarren kaupallisten palveluiden kannalta selvien ja riittävän informatiivisten opasteiden merkitys on huomattava myös moottoritien valmistuttua. Nykyisen tien opasteita pidetään puutteellisina ja siten haittaavan elinkeinon kehittämistä.

Moottoritien katsotaan parantavan Loviisan kilpailukykyä yritysten toimipaikkamarkkinoilla ja mahdollisesti houkuttelevan alueelle uutta yritystoimintaa. Yhtenä potentiaalina nähdään erityisesti ruotsalaisten yritysten sijoittuminen paikkakunnalle. Ruotsalaisten kannalta Loviisan vahvuuksia ovat kaupungin kaksikielisyys sekä sujuva yhteys Venäjän markkinoille. Venäjä roolin uskotaan vähitellen kasvavan Loviisan elinkeinoelämässä ja matkailussa. Tästä näkökulmasta kasvua odotetaan logistiikka- ja kuljetuspalveluissa. Muita panostuksen kohteita ovat lähenergia, joka osaltaan nivoutuu rakennettavan tien "Vihreä moottoritie"-konseptiin, sekä kauppa ja palvelut, lähiruoka, luovat alat, energia-ala ja matkailu. Loviisassa on myös telakkatoimintaa ja talvisäilytystä luksusveneille, ja näiden toimintojen osalta nähdään kasvumahdollisuuksia. Tietä suunniteltaessa esillä oli venäläisille matkailijoille suunnattu vesiturheilu- ja leijuntatunnelikohde, josta odotettiin vetonaulaa. Hanke on kuitenkin päätetty toteuttaa Pyhtäälle.

**Loviisan kiinteistöjen hintataso** on edullisempi kuin Porvoossa mutta kalliimpi kuin Kotkassa. Mikäli väestö alkaa kasvaa, voivat kiinteistöjen hinnat kohota hieman. Koskenkylässä asuntojen ja tonttien myyntivalttina on tie Helsinkiin, ja tämä ilmiö voi levitä myös muualle uusille asuinalueille.

Loviisassa on noin 3200 loma-asuntoa ja osa tyhjästä asuntokannasta on lomakäytössä. Lomakiinteistöjen osalta suuria muutoksia ei ole odotettavissa, sillä uusia lomatontteja ei ole tarjolla.

**Työnaikaisista vaikutuksista** pelätään työmaa-alueen liityntäliikenteen mukanaan tuomia ongelmia. Toisaalta moottoritien rakentamisen toivotaan työllistävän myös paikallisia urakoitsijoita, mutta tästä ei ole vielä varmuutta. Pelkona on, että urakoitsijat tulevat kaikki muualta. Muuten majoitusliikkeet odottavat rakentamisen aikaa ja sitä myötä vilkastuvaa kysyntää, myös keskustan asuntojen uskotaan täyttyvän. Loviisan kaupallinen sektori nykyostovoimalle ylimitoitettu, ja tien rakentamisen myötä tulevaa ostovoiman lisäystä odotetaan piristysruiskeeksi. Aikanaan atomivoimalan rakentaminen vilkastutti taloudellista toimintaa Loviisassa huomattavasti, mutta tähän verrattuna moottoritien rakentamisen vaikutukset ovat todennäköisesti huomattavasti pienemmät.

**Vihreä moottoritie** -statuksesta on saatu jo imagohyötyä kunnan markkinointiin, sillä se tukee mielikuvia Loviisasta idyllisenä pikkukaupunkina. Hanke olisi pitänyt aloittaa aiemmin, jotta sen potentiaali olisi voitu täysimittaisesti hyödyntää. Nyt toiveena on, että Vihreä moottoritie tuo kestävän kehityksen hankkeita Loviisaan.

## Yhteenveto

- Moottoritie parantaa asukkaiden elinoloja siirtämällä ohikulku- ja raskasta liikennettä kauemmas asutuksesta. Samalla liikenneturvallisuus paranee ja ajoittaiset rekkajonojen aiheuttamat ongelmat poistuvat.
- Sujuvampi yhteys Helsinkiin ja toisaalta itärajalalle voi lisätä Loviisan houkuttelevuutta asuinpaikkana ja yritysten sijoittumispaikkana.
- Kuningattaren portti voisi kilpailla tienvarren muun kaupallisen tarjonnan kanssa.
- Loviisan Itäiseen liittymään on tulossa liiketoiminta- ja logistiikkakeskus.
- Liittymäalueilla myös yksittäiset yritykset voivat kasvaa merkittäviksi toimijoiksi idästä tulevan ostovoiman turvin.

## 6.2 Pyhtää

### Hanke

Uusi moottoritie rakennetaan Pyhtäällä pääosin nykyisen tien pohjoispuolelle. Nykyinen valtatie jää rinnakkaistieksi ja sitä parannetaan paikoitellen. Markkinamäen kohdalle rakennetaan kalliotunneli. Siltakylästä Kotkaan rakennetaan kevyen liikenteen väylä. Liittymiä Pyhtäälle rakennetaan neljä kappaletta: Ahvenkoski, Pyhtää (kirkonkylä), Siltakylä ja Heinlahti. Pyhtäällä uuden moottoritielinjauksen alle jää 10 asuintaloa ja yksi loma-asunto.

### Kaavoitus ja maankäyttö

Pyhtään kirkonkylä sijaitsee vanhan, kahdeksankymmentäluvulla toimintansa lopettaneen Stockforsin puuhioketehtaan ympärillä kunnan länsiosassa. Sittenkin keskustatoiminnot ovat suurelta osin siirtyneet kunnan itäosiin Siltakylään, josta yhteydet Kotkan työpaikkoi-

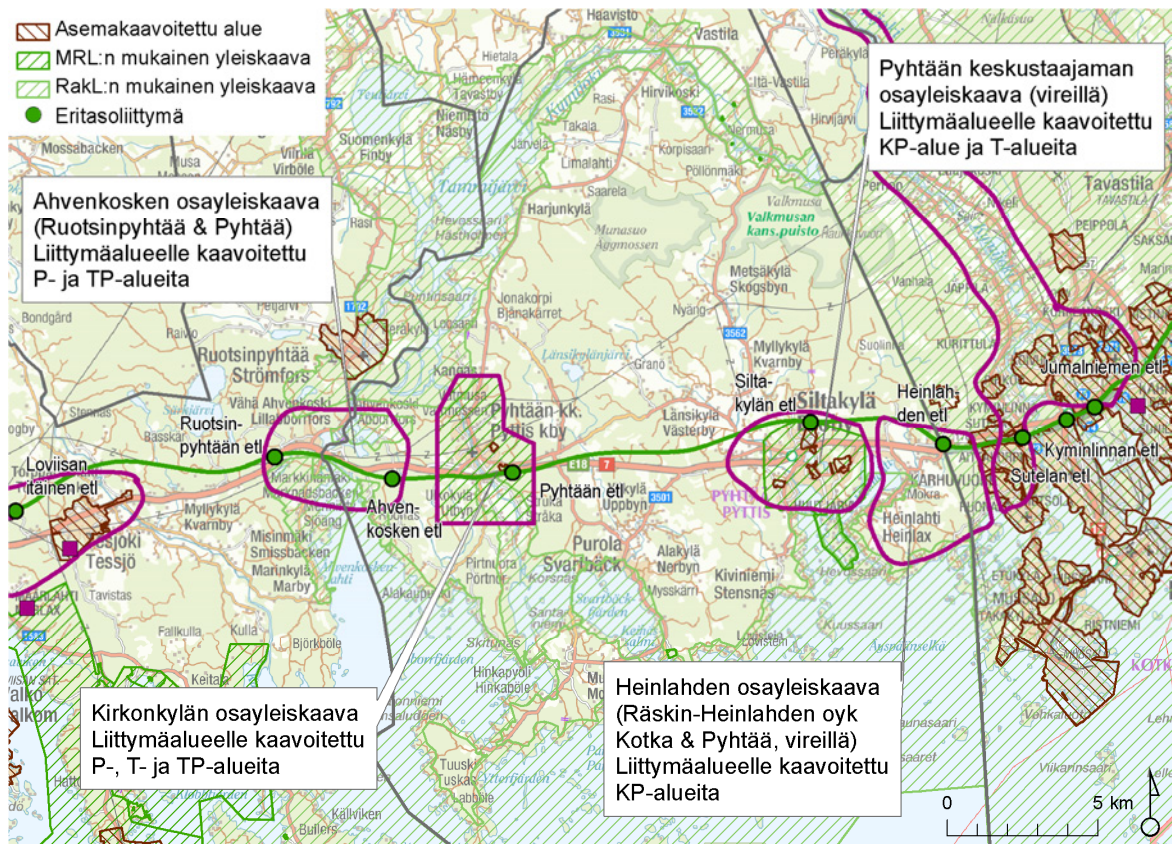


hin ja kaupallisiin palveluihin ovat hyvät. Myös asutus on lisääntynyt kunnan itäosissa, Siltakylässä ja Heinlahdessa.

Moottoritiehanketta on odotettu jo pitkään toteutuvaksi etenkin nykyisen tien asutukselle aiheuttamien ongelmien vuoksi. Nykyinen tie kulkee hieman kirkonkylän eteläpuolelta, mutta halkaisee Siltakylän taajaman. Tien vaarallisuus ja raskaan liikenteen runsaus vaikeuttavat liikkumista kylän osasta toiseen. Samalla maankäyttö nykyisten taajamien ympärillä on vaikeutunut. Uusi linjaus kulkee kirkonkylän kohdalla lähellä nykyistä tietä ja ohittaa Siltakylän pohjoispuolelta, joka on pääasiassa maatalousaluetta. Uusi linjaus on ollut tiedossa jo noin 8 vuotta ja se on hyväksytty Pyhtäällä varsin helposti, sillä nykyisen tien ongelmat ovat mittavia. Linjaus on myös huomioitu kaavoituksessa. Ohikulkuliikenteen siirtyminen moottoritielle mahdollistaa taajamien yhdyskuntarakenteen tiivistämisen.

Liittymiä Pyhtään alueelle tulee neljä kappaletta. Läntisimmän Ahvenkosken liittymäalueen yleiskaava tehtiin yhteistyössä Ruotsinpyhtään (nykyisin Loviisa) kanssa. Idässä Heinlahdessa osayleiskaava tehdään puolestaan Kotkan kanssa, ja sinne on kaavailtu liike- ja palvelutoimintaa, mahdollisesti myös teollisuutta. Taajama-alueet Siltakylä ja kirkonkylä ovat täydennettäviä rakentamisalueita. Siltakylän liittymän lähellä sijaitsevaa Kangasmäen teollisuusaluetta laajennetaan jonkin verran. Pyhtään keskustaajaman (Siltakylä) osayleiskaava on vireillä (keväällä 2011). Kirkonkylän ABC-huoltoaseman läheisyyteen rakennetaan Sิริuksen urheilumatkailukeskus, jota aiemmin kaavailtiin Ruotsinpyhtään puolelle.

Moottoritie saattaa lisätä kunnan länsiosien suosiota, mikäli länsisuunnalla Loviisassa tai pääkaupunkiseudulla työssä käyvät valitsevat sen asuinpaikakseen. Myös matkailukeskus lisää kirkonkylän painoarvoa.



Kuva 29 Pyhtään kunnan kaavoitustilanne vuonna 2009 (lähde: Suomen ympäristökeskus ja ELY-keskukset).

## Ihmisten liikkuminen

Nykyinen valtatie 7 nykyinen linjaus aiheuttaa liikenneturvallisuusongelmia kylän osasta toiseen liikuttaessa. Myös koulukuljetusten reittiä on jouduttu muuttamaan liikenneturvallisuussyistä. Tien ruuhkautuminen raskaan liikenteen kuljetusten vuoksi hidastuttaa toisinaan työmatkoja.

Joukkoliikenteessä tehdään yhteistyötä Kotkan kanssa, jonne menee noin 10 vuoroa päivittäin. Tällä hetkellä illat ja viikonloput ongelmia, mutta työssäkäynti sujuu linja-autollakin. Linja-autoreittien toivotaan jäävän vanhalle tielle, pikavuorojen voi olla tarkoituksenmukaisempaa käyttää moottoritietä.

Uusi moottoritelinjaus kulkee kirkonkylän eteläpuolelta ja Siltakylän pohjoispuolelta siten, että linjauksen välittömään läheisyyteen jää vain joitakin taloja. Kokonaisuudessaan liikennevirrat ohjautuvat kauemmas asutuskeskitymissä kuin nykyisessä linjauksessa. Moottoritiestä ei nähdä koituvan estevaikutuksia pohjois-eteläsuunnassa liikkumiselle. Moitteita ovat saaneet vain läjitysalueet ja jotkin liittymien yksityiskohdat.

Toiveena on, että nykyinen linjaus jäisi palvelemaan pääasiassa paikallista liikkumista ja kevyttä liikennettä. Näin liikenneturvallisuusongelmat vähenevät merkittävästi ja kevyen liikenteen mahdollisuudet paranevat. Myös liikkuminen kunnan sisällä helpottuu ja etenkin lasten kokemana liikenneturvallisuus paranee. Työmatkoja palvelevat kevyen liikenteen väylät Pyhtään k:n alueella sekä Siltakylästä Kotkaan rakennetaan osana moottoritiehanketta.

## Väestö, työssäkäynti ja elinkeinot

Pyhtäällä on hieman alle 5 400 asukasta. Asukasluku on noussut noin prosentilla (50 henkilöä) vuodessa. Kunnassa ollaan tähän kasvuvauhtiin tyytyväisiä, jotta kunnallisten palveluiden järjestäminen pysyisi hallittuna. Nopeampi kasvu voisi muodostua jo ongelmaksi. Kasvun syynä on ilmeisesti ollut maa- ja tonttipolitiikka, eli edulliset rakentamismahdollisuudet, Kotkan läheisyys ja lapsiystävällinen ympäristö. Tontit ovat olleet edullisempia kuin Kotkassa ja niitä on ollut hyvin saatavilla. Tontteja kaavoitetaan parhaillaan lisää.

Pyhtään työpaikkaomavaraisuus on 50 prosenttia. Paikalliset yritykset ovat pienehköjä ja käsittävät muun muassa palveluita, rakennustoimintaa ja teollisuutta (pakkaus-, puunjalostus- ja metalliteollisuus sekä lemmikkieläinten rehun tuotanto). Kaksi paikallista yritystä suunnittelee myyntipistettä moottoritien liittymäalueelle. Kotkaan pendelöi päivittäin noin 1000 henkeä, sillä työmatka Kotkaan on kohtuullisen lyhyt etenkin kunnan itäosista. Loivisan ydinvoimala työllistää jonkin verran myös Pyhtään asukkaita.

Pyhtään kaupalliset palvelut kattavat lähinnä päivittäistavarakaupan ja huoltoasemapalvelut sekä joitain pienehköjä yrityksiä. Valtaosa erikoistavaroista haetaan muualta, etenkin Kotkan Jumalniemestä. Suuri osa ostovoimasta suuntautuu jo nyt Kotkaan, eikä tilanteen odoteta muuttuvan moottoritien myötä.

Pyhtäällä arvellaan moottoritien mahdollistaman kasvun todennäköisesti hyödyttävän jossain määrin kuntaa, mutta suurta kasvuryssäystä ei ole odotettavissa. Hidas kehitys on myös suotavampaa kunnan kannalta. Pyhtään valtteja yrityksille ovat itäyhteys, suurten satamien läheisyys ja hyvä logistinen sijainti, sekä asukkaille tarjolla oleva rantaviiva, tonttien edullinen hintataso ja väljyys. Näillä toivotaan saatavan asukkaita houkuteltua niin pääkaupunkiseudulta kuin Kotkastakin.



Pyhtäällä on noin 1000 loma-asuntoa, mutta uusia mökkitontteja ei ole tarjolla. Vapaa-ajan palveluista mainittavia ovat 2 vierasvenesatamaa ja veneiden talvisäilytyspalvelu. Kunnassa käy jonkin verran venäläisiä matkailijoita, mutta ei suuria määriä. Heitä kiinnostavat etenkin tsaarinaikaiset kohteet kiinnostavat, ja jatkossa Siriuksen urheilukeskus voi toimia houkuttimena. Venäläisten matkailua lisäävät osaltaan Kotkassa asuvat venäläiset maahanmuuttajat, joiden verkostot levittävät tietoa kiinnostavista kohteista Venäjällä asuville sukulaisille ja tuttaville.

Vihreä moottoritie -statuksella on kasvava merkitys ja se auttaa osaltaan luontomatkailumagon säilyttämisessä.

### **Yhteenveto**

- Moottoritie parantaa asukkaiden elinoloja siirtämällä häiritsevät ja vaaralliset raskaan liikenteen virrat kauemmas asutuksesta.
- Liittymäalueet lisäävät yritysten kiinnostusta valita Pyhtää toimipaikakseen.
- Moottoritiehanke tukee kunnan hallitun kasvun tavoitteita.

## **6.3 Kotka**

### **Hanke**

Moottoritie rakennetaan Koskenkylästä Kotkan Rantahakaan valtatie 15 liittymään. Sutelan ja Kymminlinnan eritasoliittymiä parannetaan, meluntorjuntaa parannetaan myös Karhulan ja Rantahaan välillä. Jumalniemen eritasoliittymään on vireillä idästä päin tulevan rampin rakentaminen. Kotkassa tielinjauksen alle jää 2 asuintaloa.

### **Kaavoitus ja maankäyttö**

Kotka on 55 000 asukkaan kansainvälinen merikaupunki. Kotka tunnetaan erityisesti satamastaan, joka on Suomen suurin sen yhdistyttyä Haminan sataman kanssa toukokuussa 2011. Satama toimii etenkin suomalaisten teollisuustuotteiden vientisatamana. Tuonti suuntautuu suurelta osin Venäjän markkinoille.

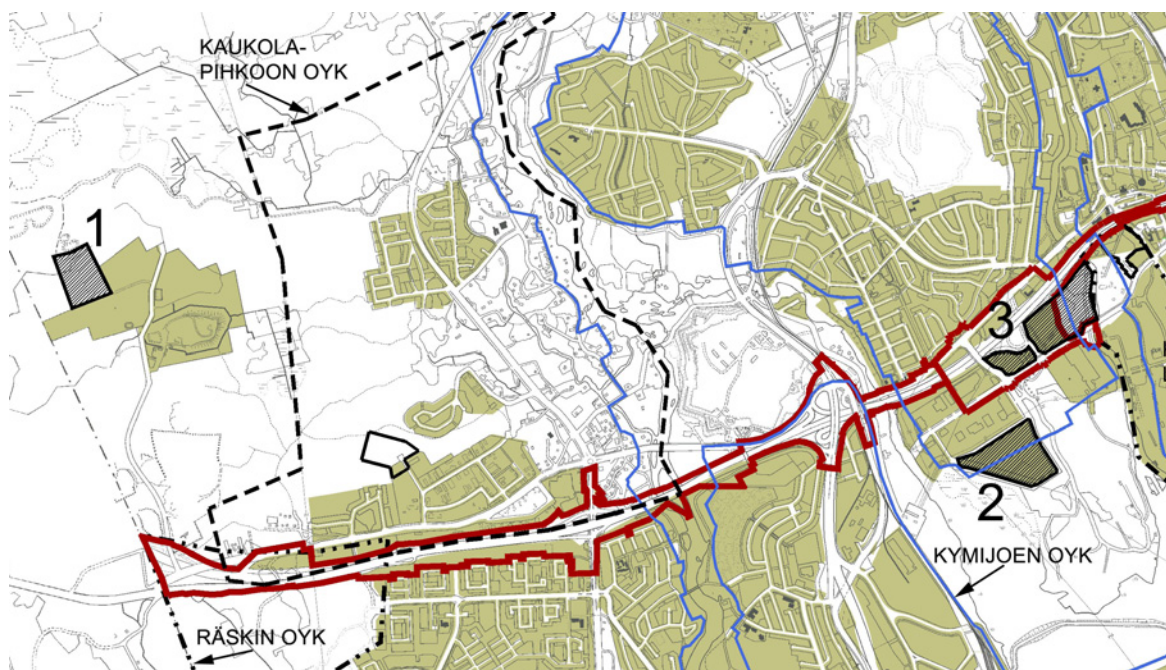
Valtatie 7 kulkee Kotkan kaupungin pohjoisosien läpi. Kotkassa väylä on jo pääosin rakennettu moottoritieksi ja nyt hankkeessa on lähinnä liittymien parantamisia. Kaupunkirakenne on sopeutunut tielinjaukseen pääsääntöisesti hyvin. Nykyisen moottoritieosuuden valmistuttua esimerkiksi autoliikkeet keskittyivät Haminan ja Kotkan välille, kun kaupunkien välinen aikaetäisyys lyheni. Myös palolaitokset ja muut ylikunnalliset toiminnot yhdistettiin. Jotkut erikoispalvelut, kuten maataloustoimisto ja kehittämissyhtiö Cursorin toimisto, siirtyivät moottoritien varteen, jolloin niiden saavutettavuus naapurikunnista käsin parani.

Tien tuntumassa on runsaasti kaupallista toimintaa sekä työpaikka-alueita. Etenkin Karhulan kohdalla kaupunkirakenne liittyy suoraan tiealueeseen. Karhulassa on runsaasti yritysten toimitiloja ja työpaikkoja sekä kaupallista toimintaa, joka täydentää osaltaan läheisen Jumalniemen tarjontaa. Jumalniemessä on tilaa vievän kaupan alue, jonne on suunnitelmassa rakentaa vielä 45 000 neliötä lisää myymälätilaa. Tämä kaksinkertaistaa Jumalniemen liiketilat. Kotkan länsirajan tuntumassa Heinlahden liittymän lähellä sijaitsee Heinsuon raskaan teollisuuden alue, jonka kuljetusyhteyksiä tiehanke parantaa.

Kuvassa 30 on esitetty ne alueet, joiden asemakaavan toteutuminen riippuu valtatie 7 lisärakentamisesta ja rampeista.

1. Heinsuon alue. Karhulan Teollisuuden teollisuusjätteille varattu kaatopaikka-alue. Tarvitsee teollisuusjättekuljetusten turvaamiseksi moottoritien yhteydessä rakennettavat ram-pit.

2.–3. Jumalniemen alue. Alueelle kaavoitettu erilaisia liike- ja huoltorakennusten kortteli-alueita. Toteutuakseen tarvitsevat valtatie 7 lisärakentamista rampeineen.



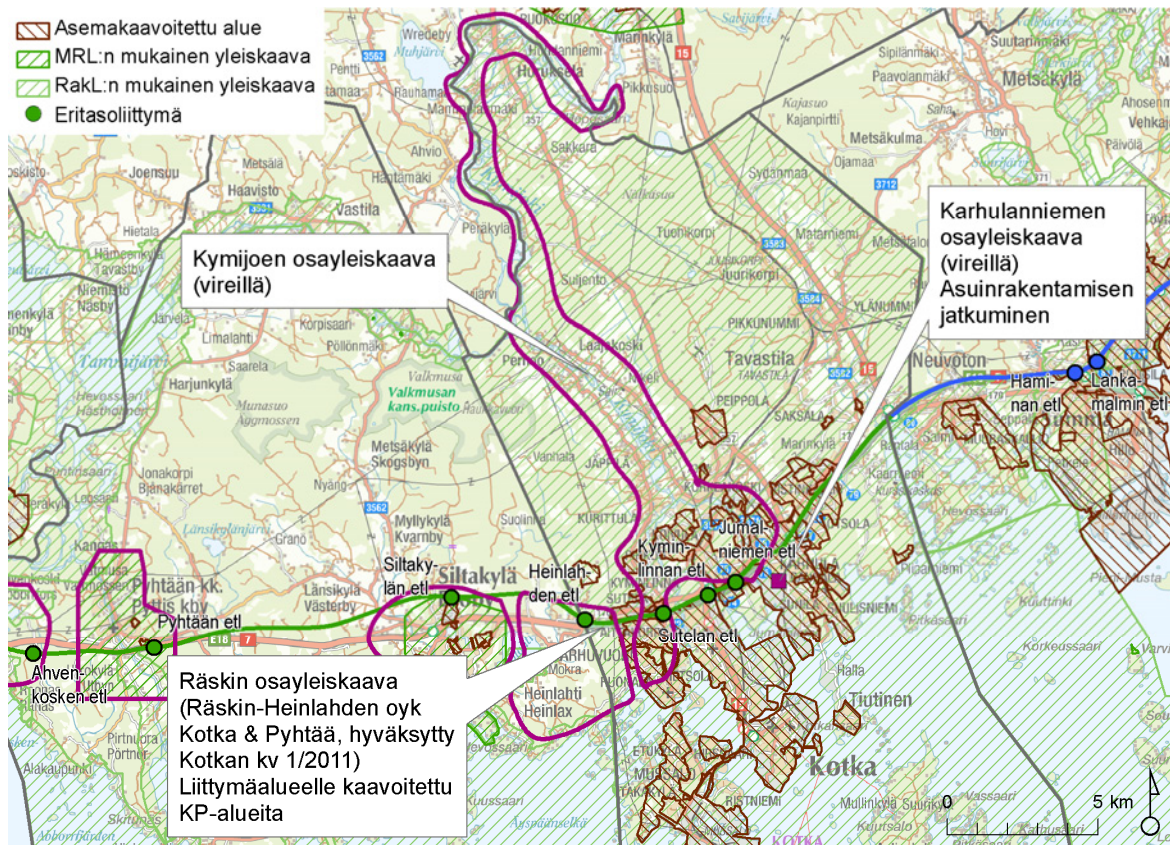
Kuva 30 Alueet Kotkassa, joiden asemakaavan toteutuminen riippuu valtatie 7 lisärakentamisesta ja rampeista (lähde: Kotkan kaupunki).

Kotkan keskusta sijaitsee Kotkansaarella 3-4 kilometriä moottoritiestä etelään. Vajaat 10 vuotta sitten uhkana oli Kotkansaaren hiljeneminen, jolloin torin reunaan tehtiin erikoisliik-keiden kauppakeskus tukemaan keskustan elinvoimaa. Tässä onnistuttiinkin varsin hyvin, eikä välittömästi moottoritiehen tukeutuvan alueen kaupallisen kehityksen koeta uhkaa- van keskustatoimintoja.

Pyhtää ja Kotka elävät symbioosissa siten, että Pyhtään asukkaat käyttävät runsaasti Kotkan kaupallisia palveluita ja usein myös työskentelevät Kotkassa. Pyhtää puolestaan tarjoaa edullisia tontteja ja maaseutumaista asumista Kotkassa työskenteleville. Kotkan vetovoimasta kertoo Siltakylän taajaman kehitys Pyhtään itäosassa. Kauppa on kasvanut Kotkan puolella rajaa, jossa sijaitseva päivittäistavaran suuryksikkö on laajentanut tilo- jaan. Liike palvelee suurelta osin pyhtääläisiä asiakkaita. Kuntien rajalla on vireillä Räs-kin-Heinlahden osayleiskaava (kuva 31). Tulevaisuudessa Kotkan vuorovaikutus Pyhtään ja Haminan kanssa kasvanee entisestään.

Kotkan loma-asunnot sijaitsevat pääasiassa saaristossa. Kunta ei kaavoita uusia alueita loma-asutusta varten, joten loma-asutuksen määrää voidaan pitää vakiintuneena. Osa merkittävistä luontokohteista, kuten Kymijokivarsi, halutaan pitää erämaa-alueina. Loma-asutus onkin keskittynyt Kotkaa ympäröiviin pienempiin kuntiin.





Kuva 31 Kotkan kaupungin kaavoitustilanne vuonna 2009 (lähde: Suomen ympäristökeskus ja ELY-keskukset).

## Väestönkehitys ja asuminen

Kotkan asukasluku on ollut lievässä nousussa viime vuosina. Väestönkasvu johtuu muuttovoihosta lähinnä Venäjän suunnalta, sillä kaupungissa syntyvyys on edelleen kuolleisuutta pienempää. Kotka mielletään miellyttäväksi asuinpaikaksi merellisyyden, hyvien palveluiden sekä edullisen hintatason vuoksi.

Moottoritiehankkeella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia väkiluvun kehitykseen. Mahdollisia vaikutusmekanismeja voi syntyä siten, että Kotkan houkuttelevuus pääkaupunkiseudulla työssä käyvien tai liikkuvaa työtä tekevien keskuudessa kasvaa parantuneiden yhteyksien myötä, ja he valitsevat entistä helpommin asuinpaikakseen Kotkan. Luonnollisesti moottoritieyhteys parantaa myös Venäjältä muuttaneiden asukkaiden yhteyksiä lähtömaahan ja helpottaa esimerkiksi sukulaisvierailuita. Tämä saattaa voimistaa myös muuttoliikettä Venäjältä.

Asuntoalueiden sijoittumiseen ei moottoritiellä nähdä olevan vaikutuksia, sillä jokseenkin kaikkialta Kotkasta yhteydet moottoritielle ovat hyvät. Luonnollisesti asuntoja ei kaavoiteta melualueelle tien välittömään läheisyyteen. (Ruskossa asuintontteja?)

Tie aiheuttaa haittoja asumiselle melun ja hiukkaspäästöjen muodossa. Haittoja on lievitetty melusuojuuksen avulla ja suojausta lisätään edelleen. Hiukkaspäästöjen odotetaan kasvavan nykyisestä.

## Ihmisten liikkuminen

Autoistumisaste Kotkassa on suhteellisen pieni, sillä työpaikat ja asuminen ovat sijoittuneet perinteisesti lähelle toisiaan. Lisäksi paikallinen joukkoliikenne toimii hyvin etenkin Länsi-Kotkassa. Pitkän matkan liikenteen Express-bussit eivät pysähdy Loviisassa ja Porvoossa, mutta mahdollistavat kotkalaisten työssäkäynnin pääkaupunkiseudulla. Kotkan alueella on 2 linja-autoasemaa, toinen Karhulassa ja toinen Kotkansaarella. Monet pääkaupunkiseudulle suuntaavat matkustajat nousevat kyytiin valtatievarressa olevalta pysäkiltä säästääkseen aikaa ja välttyäkseen Karhulassa käynniltä. Tällä hetkellä Kotkasta pendelöidään pääkaupunkiseudulle vähemmän kuin monista muista vastaavalla etäisyydellä sijaitsevista paikoista. Kotka onkin suhteellisen omavarainen työpaikkojen ja palveluiden suhteen, jolloin riippuvuus tiestä on pienempää.

Valtatie 7 on Kotkan ja Loviisan välillä leveäkaistatie, jonka rekkajono toisinaan tukkii, samoin kuin tien Vaalimaalle johtavan osuuden. Tiellä tapahtuu myös paljon onnettomuuksia. Näiden ongelmien odotetaan poistuvan moottoritiehankkeen toteutumisen myötä.

Koska moottoritie on Kotkan kohdalla jo valmistunut, ei paikalliseen liikkumiseen ole odotettavissa suuria vaikutuksia. Sen sijaan tieyhteydet Haminaan ja itärajalle sekä toisaalta Pyhtäälle, Loviisaan ja pääkaupunkiseudulle sujuvoituvat selvästi. Pendelöinnin Helsingin suuntaan sekä myös Haminan ja Kotkan välillä odotetaan lisääntyvän. Myös matka-aika Helsinki-Vantaan lentokentällä lyhenee, mikä parantaa osaltaan kansainvälisiä yhteyksiä.

Moottoritie ei vaikeuta kevyen liikenteen asemaa, sillä pohjois-eteläsuunnassa tien ali pääsee turvallisesti alikulkua pitkin, joita nyt rakennetaan Pyhtään rajan tuntumaan yksi lisää. Lisäksi kevyen liikenteen olosuhteita parantaa Pyhtään ja Kotkan välille rakennettava kevyen liikenteen yhteys.

## Yritysten toimintaolosuhteet ja työpaikat

Yritysten näkökulmasta Kotka on kansainvälinen kaupunki, jonka valtteja ovat meren ja sataman sekä Pietarin ja pääkaupunkiseudun läheisyys. Työvoiman pysyvyys alueen yrityksissä on hyvä ja erityisosaajien rekrytointi on yleensä onnistunut hyvin. Seudulla on käytössä muuttajapalveluita, jotka helpottavat työn perässä muuttavan kotitalouden integroitumista alueelle. Taloudellista potentiaalia vahvistaa lisääntyvä Venäjän liikenne ja sen mukanaan tuoma ostovoima, jonka hyödyntämistä pidetään tämän hetken kohtalonkysymyksenä: on investoiva nyt ja hyödynnettävä liikennevirrat, jotta etsikkoaika ei mene ohi. Muuten ostovoima valuu pääkaupunkiseudulle. Seudun palvelutarjonta ratkaisevassa asemassa sen suhteen, missä venäläiset asioivat.

Satamatoiminta, logistiikkapalvelut ja teollisuus ovat merkittävässä asemassa. Kuljetuksia moottoritie luonnollisesti helpottaa. Myös matkailu on yksi seudullisista painopisteistä, joskin sen palvelutarjonta on toistaiseksi suhteellisen kehittymätöntä. Viime aikoina on tehty lupaavia avauksia matkailun kehittämiseksi. Etenkin perhematkailun palveluta ovat venäläisten keskuudessa kysytyjä.

Tien parantaminen aiheuttaa muutoksia etenkin Jumalniemen kohdalle, jonne tällä hetkellä johtaa ramppi vain lännestä. Hankkeen yhteydessä on suunniteltu rakennettavaksi uusi ramppi idästä tulevalle liikenteelle, minkä toivotaan lisäävän alueen yritysten vetovoimaa venäläisten ostosmatkailijoiden silmissä. Kotka maksaa huomattavan osan liittymän kustannuksista.

Karhulan keskustassa on toivottu moottoritien kattamista, sillä tie halkaisee keskustaa-ajan ja muodostaa huomattavan liikkumisesteen taajaman eri osien välillä. Tie kulkee leikkauksessa, jota kutsutaan Karhulan kanjoniksi. Tien koetaan aiheuttavan myös runsaasti melu- ja pölyhaittoja, jotka vähentävät alueen yritysten vetovoimaa ja vaikeuttavat huomattavasti esimerkiksi hotellitoimintaa. Melusuojausten rakentaminen vahvistaa edelleen estevaikutusta, sillä suojaukset katkaisevat näköyhteyden Karhulan eri osien välillä. Näillä näkymin tien kattamista/tunnelointia ei olla toteuttamassa, sillä kalliin projekti perusteeksi eivät meluhaitat yksinään riitä. Melusuojausta sen sijaan toteutetaan. Melusuojauksista koetaan olevan myös haittaa yritystoiminnalle silloin, kun yritys haluaa näkyvyyttä tielle. Kaupunki osallistuu melusuojausten kustannuksiin.

Tällä hetkellä Pyhtään rajan tuntumassa tien pohjoispuolella sijaitsevalla raskaan teollisuuden alueella on ongelmia moottoritielle liittymisessä, minkä vuoksi kuljetukset käyttävät usein vanhaa tietä. Nyt rakennettavan uuden liittymän odotetaan ratkaisevan nämä ongelmat.

Tien rakentamisaika tuonee elinvoimaa alueen yrityksille ja kasvattaa jonkin verran paikallista kysyntää. Kokonaisuudessaan rakentamisajan taloudellisista vaikutuksista ei odoteta kovin suuria.

Kotkan kannalta moottoritien vihreä status merkitsee kamppailua esimerkiksi melusuojausten puolesta. Sinänsä Vihreä moottoritiehanke tuo myönteistä imagoa. Kunnassa odotetaan, että tien rakentamiseen liittyvät kustannukset kompensoituvat osin, kun myydään tien tuntumassa olevia tontteja. Tiellä tehtävät parannukset voivat nostaa hieman ainakin liiketonttien hintoja. Myöhemmin on odotettavissa myös kasvavia verotuloja, jos työpaikat lisääntyvät.

### **Yhteenveto**

- Koska tie on Kotkan kohdalla pääosin valmis, ei maankäyttöön ole odotettavissa suuria muutoksia.
- Kotkan houkuttelevuus asuinpaikkana ja yritysten sijaintipaikkana paranee hieman.
- Paikallisessa liikkumisessa ei tapahdu suuria muutoksia.
- Yhteydet kaupungin ulkopuolelle, pääkaupunkiseudulle ja Venäjän suuntaan sekä lentokentälle paranevat selvästi.
- Yhteistoiminta naapurikuntien kanssa voi vahvistua ja pendelöinti lisääntyä.
- Työssäkäyntialue saattaa laajentua pääkaupunkiseudun suuntaan.
- Kuljetukset sujuvoituvat, kaupan ja matkailuelinkeinon mahdollisuudet paranevat.
- Jumalniemen uusi eritasoliittymä parantaa alueen saavutettavuutta idästä merkittävästi.

## **6.4 Hamina**

### **Hanke**

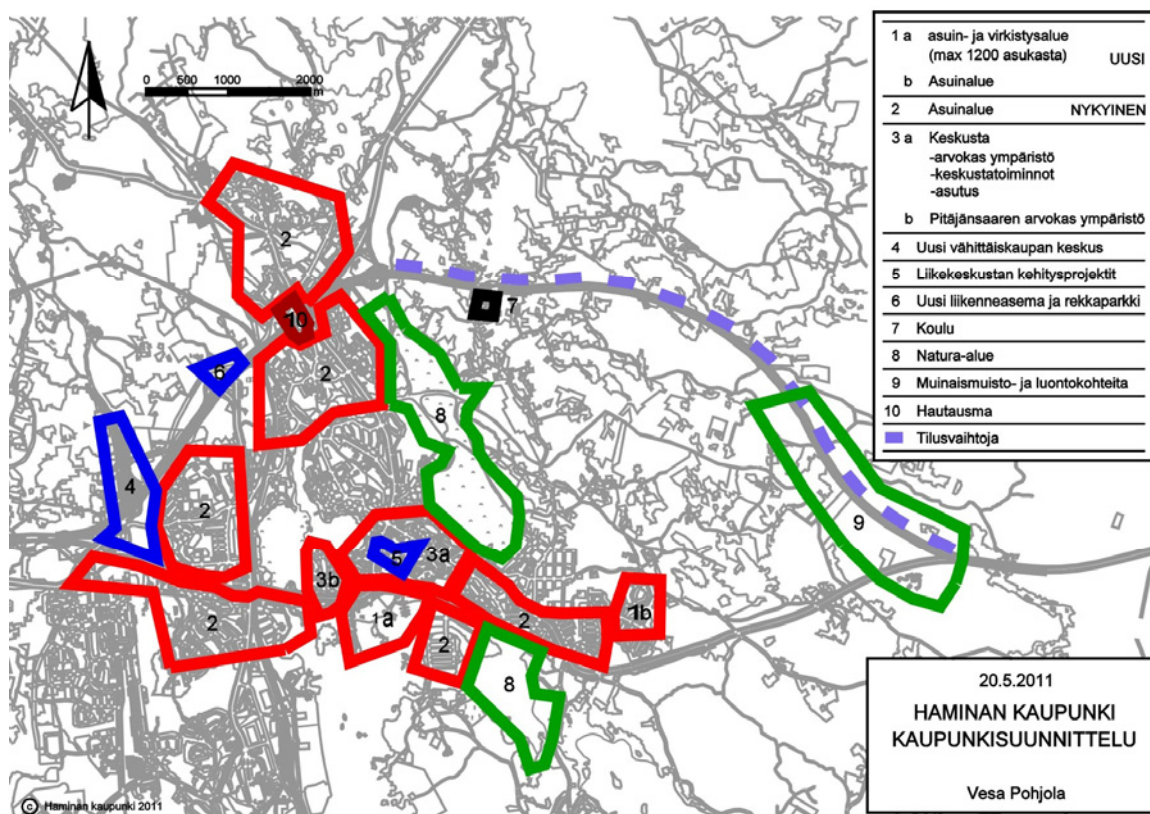
Nykyisellään valtatie kulkee kaupungin ydinkeskustan eteläpuolella halkoen kaupunkirakennetta ja läheisiä asuinalueita. Raskas liikenne aiheuttaa melu- ja muita ympäristöongelmia sekä heikentää liikenneturvallisuutta. Kaupunkia haittaa myös liikenteen ajoittainen ruuhkautuminen. Ohikulkutien tuleva linjaus kulkee Haminan pohjoispuolitse ja sijoittuu länsiosassa valtatie 26 käytävään. Tie kulkee Salmenkylästä itään maa- ja metsätaloudenvaltaisen alueen lävitse yhtyen Lelun kohdalla nykyiseen tielinjaukseen. Hanke sisäl-



tää neljä uutta eritasoliittymää (Summa, Lankamalmi, Ruissalo, Husula) ja tarvittavat rinnakkaistiet. Lelun liittymä hankkeen itäpäässä tehdään välivaiheessa tasoliittymänä mutta rakennetaan moottoritiehankkeen jatkuessa eritasoliittymäksi. Husulaan rakennetaan 0,5 kilometrin tunneli, joka vähentää asutukselle kohdistuvia haittoja. Toinen, lyhyempi tunneli rakennetaan Kolsilaan. Summassa linjauksen alle jää viisi asuinrakennusta. Moottoritiele rakennetaan uudet rinnakkaistiet Summan ja Husulan välille. Kevyt liikenne erotetaan omille väylilleen ja eritasoon autoliikenteen kanssa.

## Kaavoitus ja maankäyttö

Hamina on noin 21 400 asukkaan satamakaupunki, josta Venäjän rajalle on vain 40 kilometriä. Hamina ja Vehkalahti yhdistyivät vuonna 2003, ja ensimmäinen yhteisen kunnan tärkeä tehtävä oli vahvistaa valtatie 7 linjausvaihtoehto. Epätietoisuus tielinjauksesta ja useat esillä olleet vaihtoehdot olivat jarruttaneet kunnan kehitystä ja maankäytön suunnittelua jo pitkään muun muassa Pappilansaassa ja Tervasaassa. Vuosina 1995–2002 tehtiin vähän investointeja paljolti juuri selkiintymättömän suunnittelutilanteen vuoksi. Päätös uudesta linjauksesta hyväksyttiin syksyllä 2003.



Kuva 32 Haminan kaupungin kaavoitustilanne vuonna 2009 (lähde: Haminan kaupunki).

Uuden linjauksen myötä kaupungin keskusta rauhoittuu, kun raskaan liikenteen virrat ohjautuvat ohikulkutielle. Tämä mahdollistaa asuin- ja virkistysalueiden kehittämisen nykyisen tielinjauksen tuntumassa (kartan kohteet 1a ja 1b). Nykyisen linjauksen tuntumassa olevat asuinalueet rauhoittuvat ja nivoutuvat paremmin keskustaan tien aiheuttaman estevaikutuksen vähentyessä. Nykyisistä asuinalueista Summa, Ruissalo, Salmenkylä ja Husula, jotka sijaitsevat valtatie 26 tuntumassa, puolestaan tukeutuvat myös uuteen tielinjaukseen.

Summan eritasoliittymän tuntumaan on suunniteltu uusi vähittäiskaupan keskittymä vuorovaikutuksessa tiesuunnittelun kanssa (kohde 4). Ympäristöministeriö jätti vahvistamatta

maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnän Summan risteysalueella. Asista on valitusprosessi vireillä. Salmenkylässä huoltamo jää uuden tien ramppien alle, mutta Ruissalon liittymään on puolestaan suunniteltu uusi liikenneasema ja rekkaparkki.

### **Väestönkehitys ja asuminen**

Haminan väestö on kasvanut viime vuosiin asti, jolloin asukasluvussa on tapahtunut pientä laskua. Väestö on melko iäkästä. Keskusta-asuminen on lisääntymässä toisaalta haja-asutusalueelta taajamaan muuttavien vuoksi, toisaalta suuremmista keskuksista kuten pääkaupunkiseudulta Haminaan tapahtuvan palumuuton vuoksi. Haminaan muuttaa myös perheitä Venäjältä.

Kotkan ja Haminan välillä ei ole varsinaisesti kilpailua asukkaista. Alue mielletään yhteiseksi työssäkäyntialueeksi ja tontit ovat suunnilleen samanhintaisia molemmissa kaupungeissa. Hyvä liikenneyhteys kaupunkien välillä parantaa kaupunkien toiminnallisen yhteistyön mahdollisuuksia, pendelöintiä sekä yhteisten palveluiden tarjoamista.

Tällä hetkellä asuintontteja kaavoitetaan Tallinmäkeen, Ruukkiin, Pampyöliin, Vilniemeen ja Summaan. Tonttivarannot ovat hyvät mahdollista väestönkasvua ajatellen ja ne liittyvät kiinteästi olemassa olevaan rakenteeseen. Edellä mainittujen lisäksi Tervasaassa on varaus tuhannen asukkaan alueelle sekä virkistys- ja kaupalliselle toiminnalle. Tervasaaresta odotetaan erityisen vetovoimaista kohdetta, jonka kehittäminen on mahdollista juuri ohikulkutien rakentamisen ja kaupunkikeskustan rauhoittumisen ansiosta.

Haminassa on myös noin 2 000 vapaa-ajan asuntoa, joista 1 000 saaristossa. Tällä hetkellä ei uusia tontteja vapaa-ajan asunnoille ole tarjolla.

### **Ihmisten liikkuminen**

Autoilu on Haminassa pääasiallinen liikkumismuoto. Ohikulkutien rakentaminen helpottaa ja sujuvoittaa kaupungin sisäistä liikkumista, kun nykyisellä valtatiellä ajavat rekat ja ohikulkuliikenne siirtyvät käyttämään ohikulkutietä. Moottoritien valmistuminen kokonaisuudessaan parantaa Haminan yhteyksiä rajalle ja länteen päin, mikä mahdollistaa työssäkäyntialueen laajentumisen ja toisaalta rajan läheisyyden hyödyntämisen elinkeinotoiminnassa. Moottoritie nähdään olevan myös psykologista merkitystä liikkumiselle – matkustamis päätös tehdään helpommin, kun yhteys on nopea ja luotettava.

Ohikulkutie parantaa myös kaupungin liikenneturvallisuutta ja kevyen liikenteen toimivuutta. Koulumatkojen arvioidaan muuttuvan liikenteen rauhoittumisen myötä turvallisemmiksi siten, että koululaiset voivat kävellä ja pyöräillä nykyistä enemmän. Sama koskee luonnollisesti myös muiden asukkaiden kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia.

Joukkoliikenne on Haminassa tällä hetkellä vähäistä. Summan alueen kaupallisten toimintojen kehittyminen luo tarpeen joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseksi Haminan keskustasta Summaan, jotta myös autottomien asiointimahdollisuudet Summassa varmistetaan. Joukkoliikenneyhteyksiä halutaan kehittää myös Vaalimaan raja-aseman suuntaan palvelemaan ostosmatkailua sekä Kotkaan ja Pyhtäälle työmatkalaisia varten.

### **Yritysten toimintaolosuhteet ja työpaikat**

Haminan työpaikkaomavaraisuus on noin 100 prosenttia ja kaupungissa on noin 10 000 työpaikkaa. Haminasta käydään kuitenkin paljon töissä Kotkassa ja päinvastoin. Elinkeinoelämän kannalta vielä osin hyödyntämätön mahdollisuus on rajan läheisyys ja Venäjäl-



tä tulevat ostosmatkalaiset, joille Hamina on ensimmäinen kaupunki Suomen puolella. Venäläisten ostovoima kasvaa nopeasti ja tarjoaa näin mahdollisuuden vähittäiskaupan ja matkailun palveluiden lisäämiselle rajan lähialueilla. Liikennevirtojen uskotaan kasvavan varsinkin, mikäli viisumivapaus toteutuu.

Tieyhteyksien paraneminen lisää Haminan kilpailukykyä etenkin kaupungin länsiosassa, jossa sijaitsevat Summaan suunniteltu kaupallinen keskittymä sekä satama. Haminan kiinnostavuus yritysten sijaintipaikkana on vahvistumassa, mistä kertoo esimerkiksi Googlen sijoittuminen Summaan Stora Ensolta vapautuneisiin tiloihin. Kehityksen käänköpuolena on uhka kuntakeskustan näivettymisestä etenkin erikois- ja päivittäistavarakaupan osalta Summan alueen valmistuessa. Tätä pyritään torjumaan nykyisen liikekeskustan kehittämisprojekteilla.

Moottoritiehänke on tärkeä edellytys Summan kaupallisen keskittymän rakentamiselle. Summan työpaikka-alueelle on tulossa jopa 1 000 työpaikkaa kaupallisiin palveluihin, niin suuriin kansainvälisiin ketjuihin kuin isoihin ja pieniin paikallisiin yrityksiinkin. Summaan on suunniteltu yhteensä 100 000 kerrosneliometriä liiketiloja. Summassa hyödynnetään myös Vihreä moottoritie -statusta, johon liittyen Summan liikekeskus on alustavasti suunniteltu omavaraiseksi energiantuotannon suhteen. Summa ei varsinaisesti kilpaile Jumalniemen kanssa, vaan pikemminkin vahvistaa ja monipuolistaa alueen kaupallisia palveluita. Kilpailijaksi koetaan enemmän Lappeenranta, jonne suuri osa venäläismatkailijoista nykyisin suuntaa.

Tien myötä sataman merkitys kansainvälisen liiketoiminnan keskuksena korostuu. Satamassa on tällä hetkellä 2 000 työpaikkaa ja siellä toimii noin 100 yritystä. Sataman alueen markkinointi helpottuu, kun satama-alue on jatkossa lähes kiinni päätieverkossa. Vaikka suurimmat logistiikkakeskukset sijaitsevat tällä hetkellä Helsingin seudulla lähellä Vuosaaren satamaa, ovat muutamat toimijat alkaneet harkita logistiikkakeskuksensa sijoittamista Haminan seudulle.

Tuulivoiman ympärille on kehittynyt klusteri, joka työllistää nykyisellään noin sata henkilöä. Tuulivoiman kehitys saa imagohyötyä myös moottoritien vihreästä statuksesta. Lisäksi kaupungissa kaavoillaan elämysmatkailun kehittämistä. Tähän tarjoaa mahdollisuuksia esimerkiksi kaunis saaristo ja veneilymahdollisuudet.

Nykyisen tien läheisyyden arvioidaan laskeneen kiinteistöjen hintoja kaupungin keskustassa. Hinnat voivat laskea vielä entisestään, mikäli palvelut karkaavat Summaan. Toisaalta keskustan palveluiden uudelleenjärjestäytyminen voi sisältää myös myönteisiä elementtejä, jos keskustaan leimallisesti kuuluvat palvelut saadaan säilytettyä ja samalla jo epäkäytännöllisiksi käyneet liiketilat uusittua. Tiejärjestelyjen vaikutus tonttimaan hintaan jäänee marginaaliseksi.

## **Yhteenveto**

- Haminan ohikulkutie rauhoittaa nykyisen keskustan ja parantaa sitä asuinympäristönä.
- Tieratkaisu mahdollistaa nykyisten asuinalueiden kehittämisen ja täydentämisen sekä Tervasaaren ja Pappilansaarten virkistys- ja asuinkäytön.
- Summan Lankamalmin kaupallinen keskittymä moottoritien tuntumassa vahvistaa Haminan kaupallista kilpailukykyä myös idästä tulevan ostovoiman suhteen.
- Sataman sijainti moottoritien välittömässä läheisyydessä sekä yhdistyminen Kotkan sataman kanssa parantavat sen kilpailukykyä

## 6.5 Virolahti ja Miehikkälä

### Hanke

Valtatie 7 kulkee Virolahden päätaajaman Virojoen pohjoisosan läpi. Tiellä on runsaasti liittymiä ja näkemät ovat monin paikoin puutteellisia. Suurimmat nykyisen tien aiheuttamat ongelmat ovat huono liikenneturvallisuus sekä raja-asemalle jonottavat rekat, jotka vaikeuttavat liikkumista niin rajalle päin kuin Haminan suuntaankin.

Moottoritie rakennetaan Virolahdella uuteen paikkaan, pääosin metsäalueille nykyisen tiekäytävän pohjoispuolelle. Moottoritie muuttuu noin kilometri ennen Vaalimaan raja-asemaa nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi. Eritasoliittymiä rakennetaan Virolahdelle Kattilaisten, Saarasjärven, Virojoen taajaman sekä Vaalimaan kohdalle. Nykyinen valtatie jää rinnakaistieksi. Hanke sisältää myös kevyen liikenteen järjestelyjä ja melusuojuuksia. Tielinjauksen alle ei jää asuinrakennuksia. Tien läheisyyteen jää vain muutama loma-asunto, joista yksi joudutaan poistamaan tien takia.

### Kaavoitus ja maankäyttö

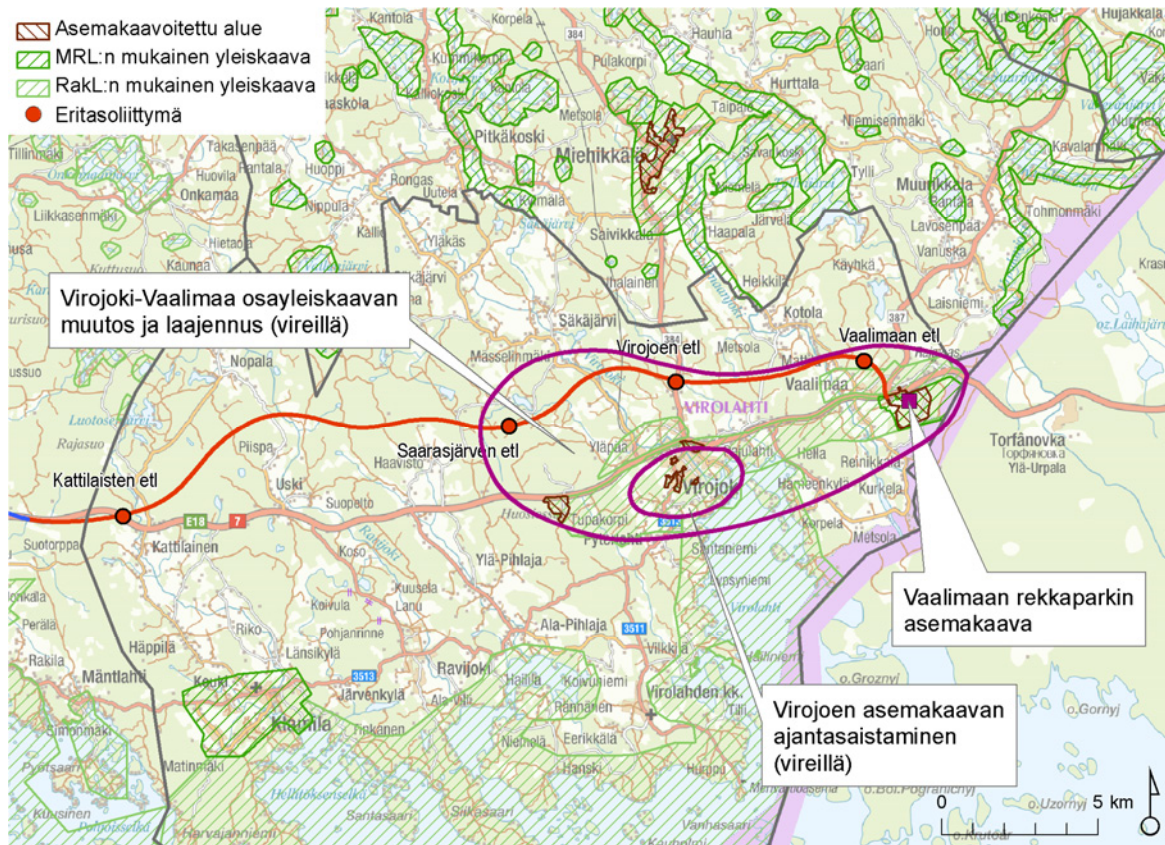
Virolahti ja Miehikkälä ovat itärajan pieniä kuntia, joiden keskukset sijaitsevat noin kymmenen kilometrin päässä toisistaan. Ne toimivat kiinteässä yhteistyössä keskenään ja myös monet palvelut ovat yhteisiä. Miehikkälä kuuluu selvästi valtatie 7 vaikutusalueeseen, vaikka tie ei ulotu kunnan alueelle.

Moottoritien linjaukseksi valikoitui pohjoinen vaihtoehto, joka on sekä asukkaiden että myös Virolahden ja Miehikkälän kuntien näkökulmasta hyvä vaihtoehto. Pohjoisessa linjauksessa tien aiheuttamat haitat siirtyvät kauemmas asutuksesta ja Miehikkälän saavutettavuus paranee aiempaan linjaukseen verrattuna.

Virolahden merkittävimpiä kaavoitushankkeita ovat Pajulahteen tulossa oleva uusi asuinalue, noin sata tonttia, sekä Vaalimaan työpaikka-alueen laajentaminen. Vaalimaan asema ja saavutettavuus vahvistuvat moottoritien myötä, Pajulahden alue puolestaan rauhoittuu liikenteen siirtyessä nykyiseltä tieltä moottoritielle.

Virolahdella liittymäalueille ei ole suunniteltu kaupallisten palveluiden alueita Vaalimaata lukuun ottamatta, vaikka paineita tähän suuntaan on ollut etenkin Virojoen taajaman kohdalla olevan liittymän osalta. Taustalla on halu keskittää palvelut Vaalimaalle eikä hajauttaa niitä useampaan paikkaan. Kunnassa ei pidetä todennäköisenä, että matkailijat olisivat halukkaita pysähtymään uudelleen vain pienen matkan päässä rajalta.

Virolahdella on lähes 1 600 vapaa-ajan asuntoa ja Miehikkälässä 700. Moottoritien arvioidaan nostavan mökkitonttien hintoja ainakin jonkin verran. Toimitilojen ja kaupallisen alueen tonttien hinnat voivat nousta hieman moottoritien läheisyydessä, mutta toisaalta hinnat voivat laskea esimerkiksi vanhan tien varteen jäävillä alueilla. Näin vaikutus tonttien hintoihin jää kokonaisuutena vähäiseksi.



Kuva 33 Virohden ja Miehikkälän kuntien kaavoitustilanne vuonna 2009 (lähde: Suomen ympäristökeskus ja ELY-keskukset).

## Väestö ja asuminen

Virohden kunnassa on noin 3 700 ja Miehikkälässä noin 2 200 asukasta. Väestö vähenee tällä hetkellä molemmissa kunnissa ja ikärakenne painottuu vanhimpiin ikäluokkiin. Etenkin Miehikkälässä tilanne on huolestuttava alhaisen syntyvyyden johdosta. Virohden väestön väheneminen on jo hidastunut.

Väestökehityksen toivotaan kääntävän työpaikkojen lisääntymisen ja parantuvien yhteyksien myötä. Nykyisellään kuntiin tulee jonkin verran eläköitymässä olevia paluumuuttajia, jotka otetaan mielellään vastaan. Uusia asukkaita houkutellessa myös hyvällä välillä ja edullisten omakotitonttien tarjonnalla sekä rajan läheisyyden tarjoamalla mahdollisuuksilla. Muutto on pääosin työpaikkavetoista, kun esimerkiksi raja-asemalle töihin tulevat henkilöt valitsevat asuinpaikkaa. Moottoritien uskotaan vilkastuttavan paikkakunnille muuttota, kun rauhallisesta ja luonnonläheisestä ympäristöstä pääsee nauttimaan hyvien ja luotettavien liikenneyhteyksien äärellä.

## Ihmisten liikkuminen

Valtatien 7 liikenneongelmat, ruuhkautuminen ja onnettomuusriskit, ovat vakavimmat juuri itärajan tuntumassa. Rekkajonot vaikeuttavat liikkumista niin, että pahimmillaan Haminaan on jouduttu kulkemaan kiertoteitä pitkin rekkajonon tukkiessa valtatie. Tämä on aiheuttanut ongelmia niin alueen asukkaille, hälytysajoneuvoille kuin joukkoliikenteellekin. Ongelma on ollut niin vakava, että sen on arveltu aiheuttaneen jopa muuttoliikettä pois Virohden kunnasta.

Moottoritie helpottaa ihmisten liikkumista, kun vanha tielinjaus jää paikalliseen käyttöön ja liikenteen sujuvuus kuntien ulkopuolelle on turvattu. Kuntien asukkaat hakevat palveluita Virolahden lisäksi Haminasta ja Lappeenrannasta, joten vaivaton liikkuminen kotikunnan ulkopuolelle on tärkeää. Moottoritie helpottaa Haminassa asiointia, samoin koulussa- ja työssäkäyntiä Haminan–Kotkan suunnalla. Sujuvan tieyhteyden on myös arvioitu lisäävän asukkaiden alttiutta vierailta vapaa-ajalla naapurikunnissa. Kiertoteitä ei tarvitse enää käyttää.

Kevyen liikenteen asema Virolahden ja Miehikkälän alueella ei juurikaan muutu, sillä nykyisellä tielinjauksella on jo kevyen liikenteen väylä. Pohjois-eteläsuuntainen kevyen liikenteen väylä sen sijaan parantaisi kevyen liikenteen asemaa yhdistämällä kuntakeskukset ja helpottamalla näin yhteisten palveluiden käyttöä.

Joukkoliikenne alueella on kehittymätöntä. Haminaan menee muutama linja-autovuoro päivittäin, mutta esimerkiksi Kotkassa ei voi käydä joukkoliikenteellä edes koulussa. Joukkoliikenneyhteyksiä ei ole myöskään Vaalimaan työpaikka-alueelle. Moottoritiesuunnitelmissa on varaus pitkän matkan liikenteen pysäkeille Virojoen liittymässä ja Vaalimaalla, jolloin joukkoliikenteen asema voi tältä osin parantua.

### **Yritysten toimintaolosuhteet ja työpaikat**

Miehikkälän työpaikkaomavaraisuus on noin 90 prosenttia ja Virojoen yli sata prosenttia. Suuri työpaikka-alue sijaitsee Vaalimaalla, jossa on noin 500 työpaikkaa. Vaalimaan saavutettavuus paranee selvästi moottoritien myötä.

Myös Vaahterikossa on työpaikka-alue, joka jää vanhan tien varteen. Miehikkäläntien varressa olevilla työpaikka-alueilla moottoritien vaikutus ei ole niin merkittävä, sillä toiminta on pääosin paikallista. Miehikkälän lupaavin työpaikka-alue sijaitsee Muurikkalassa lähellä Vaalimaan raja-asemaa.

Vaalimaalle on kaavoitettu 20 000–30 000 kerrosneliometriä kaupallisille palveluille, joiden toivotaan lisääntyvän osin venäläisen ostovoiman ansioista. Jatkossa myös paikallisen asioinnin uskotaan enenevässä määrin suuntautuvan Vaalimaalle.

### **Yhteenveto**

- Vaalimaan kaupallisen ja työpaikka-alueen saavutettavuus paranee.
- Ihmisten elinolot paranevat Virojoen taajamassa, kun nykyinen tielinjaus rauhoituu liikenteellisesti. Tämä voi parantaa Virolahden houkuttelevuutta asuinpaikannan.
- Ihmisten liikkumisen ja kuljetusten sujuvuus paranevat merkittävästi, kun rekkajonot eivät enää haittaa paikallista liikkumista ja naapurikuntiin suuntautuvia matkoja.
- Työssäkäynti Haminassa ja Vaalimaalla helpottuu.
- Moottoritie yhdessä mahdollisen viisumivapauden kanssa parantaa raja-alueen kaupallista potentiaalia.

## **6.6 Tarkastelualueen kunnille yhteiset näkökohdat**

Valtatien 7 varren kunnissa väestörakenne painottuu vanhimpiin ikäluokkiin ja syntyvyys on matala. Kotkassa asukaslukua kasvattaa muutto maamme rajojen ulkopuolelta. Pyhtää puolestaan kasvaa Kotkan imussa ja houkuttelee lapsiperheitä tonttipolitiikallaan. Lo-

viisa tähyää Helsingin suuntaan, Haminan yhteistyö Kotkan kanssa tiivistyy jatkuvasti ja Vironlahti puolestaan saa voimaa rajan läheisyydestä. Kaikkiin näihin kehityskulkuihin liittyy sujuvien liikenneyhteyksien tarve. Kunnat toivovat moottoritien tuovan alueelle kasvuykäyksen, jota lisääntyvä matkailu Venäjän suunnalta osaltaan tukee.

Venäjältä tulevat liikennevirrat nähdään merkittävänä kehityspotentiaalina seudulle ja moottoritie liittymineen tukee tämän potentiaalin hyödyntämistä. Toisaalta epävarmuutta aiheuttaa myös mahdollisuus, että liikennevirrat valuvat uutta tietä myöten suoraan pääkaupunkiseudulle pysähtymättä matkan varrella olevissa kohteissa.

Moottoritien linjausta pidetään pääosin hyvänä. Suurimpina hyötyinä pidetään ruuhkien helpottumista sekä liikenneturvallisuuden paranemista. Kun vanha tie jää paikalliseen käyttöön, sujuvoituu paikallinen liikkuminen ja myös kevyen liikenteen olosuhteet muuttuvat turvallisemmiksi. Tien ei arvioitu aiheuttavan merkittäviä estevaikutuksia, sillä liittymien ja alikulkujen määrää pidettiin riittävänä.

Tien rakentamisen aikaisia vaikutuksia arvioitiin kahdesta näkökulmasta: toisaalta pohdittiin rakentamisen aiheuttamaa häiriötä ja toisaalta taloudellisia vaikutuksia. Häiriötä, kuten melua, läjityksiä ja liikenteen sujuvuusongelmia, pidettiin väliaikaisina ja suhteellisen helposti siedettävänä. Taloudellisten vaikutusten merkittävyys vaihteli kunnittain – pienissä kunnissa nähtiin mahdollisuus kohtuullisen merkittäväänkin talouden väliaikaiseen vilkastumiseen, vaikka suurin osa urakoista valuisikin muualta tuleville tekijöille. Suuremmilla paikkakunnilla, kuten Kotkassa, rakentamisen aikaiset taloudelliset vaikutukset arvioitiin suhteellisen pieniksi. Lähinnä majoitus- ja ravitsemusala sekä maansiirto- ym. urakoitsijat nähtiin potentiaalisiksi hyötyjiksi. Vaikka kunnat osallistuvat moottoritiehen liittyvien hankkeiden rahoitukseen, pidettiin tien tuomia hyötyjä kustannuksia suurempina ainakin pitkällä aikavälillä.

**Vihreä moottoritie** -hanketta pidettiin tienvarren kunnissa hyvänä niin sisällöllisesti kuin imagonkin puolesta. Vihreän statuksensa ansiosta moottoritien nähtiin auttavan kuntia säilyttämään luonnonläheisen ja ympäristöystävällisen imagonsa matkailijoiden ja kesäasukkaiden silmissä. Lisäksi Vihreän moottoritien yhteyteen on hyvä nivoa paikallisia uusiutuvan energian hankkeita, tuulivoimalatuotantoa ja muuta ympäristöystävällistä toimintaa. Hankkeen nähtiin myös korostavan alueen imagoa tulevaisuuteen katsovana ja korkeatasoisena elinympäristönä sekä kotimaisten että idästä tulevien liikkujien silmissä.



## 7 Yhteenvedo

Valtatien 7 rakentaminen moottoritieksi on osa kansainvälisen E18-tien kehittämishanketta. Tässä selvityksessä arvioitiin Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutuksia ja sidosryhmien odotuksia ennen kaikkea elinkeino- ja yritystoimintaan, maankäyttöön sekä tarkastelualueen kuntien kehitykseen ja esitetään ennen-jälkeen vaikutusarvioinnissa tarvittavat tiedot, tietolähteet ja keräämistapa. Nyt toteutetussa ennen-vaiheessa havaittuja hankkeen orastavia vaikutuksia sekä moottoritiehen liittyviä odotuksia on nostettu esiin. Tiedot on kerätty vaikutusteemoittain pääasiassa 2000-luvulta. Ennen-vaiheen tiedonkeruu muodostaa jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin rungon. Varsinaiset johtopäätökset voidaan tuottaa myöhemmin jälkeen-vaiheen vaikutusarvioinnin yhteydessä.

Tiehankkeiden yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi ei ole kovin kehittynyttä, vaikka hankkeita usein perustellaan muun muassa aluekehityksen tarpeilla. Tieyhteyksien alueellisten vaikutusten arvioinnissa haasteena on erottaa, mikä vaikutus johtuu itse tieyhdyden rakentamisesta ja mikä on seurausta muusta kehityskulusta.

### Liikennejärjestelmätason vaikutukset

#### Liikenteelliset vaikutukset

Moottoritieyhteyden valmistumisen myötä liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja ajomukavuus paranevat kaikkien matkaryhmien osalta. Nopeutuvan ja sujuvoituvan liikenneyhteyden oletetaan helpottavan työssäkäyntiä ja lisäävän asiointia tien varren keskuksissa.

Liikennemäärät ovat kasvaneet 2000-luvulla kaikissa tarkastelualueella sijaitsevista LAM-pisteissä. Suurinta ja yli maan keskiarvon kasvu on ollut Gammelbyn, Sarvilahden, Ahvenkosken ja Salminlahden mittauspisteissä. Tieliikenteen kasvu pääteillä on ollut 2000-luvulla noin 2 prosenttia vuodessa.

Vaalimaan raja-asema on Suomen ja Venäjän välisen rajan vilkkain rajanylityspaikka. Vaalimaan kautta on 2000-luvun jälkipuoliskolla kulkenut keskimäärin 1,2 miljoonaa ajoneuvoa ja 2,6 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Liikenne on alkanut laman jälkeen taas kasvaa. Erityisesti henkilöliikenne, henkilöautot ja linja-autot, on kasvussa Venäjän yleisen talouskasvun vuoksi. Nuijamaan ja Imatran liikennepaikkojen tapaista lähinnä päivä- ja ostosmatkustamisen kasvua odotetaan myös Vaalimaalle. Moottoritien rakentaminen lisää entisestään raskasta liikennettä rajalla, sillä reitistä tulee selvästi nopein ja kilpailukykyisin välillä Turku–Vaalimaa. Vaalimaalla tehdään eriyttämishankkeena raskaalle liikenteelle oma tavaraliikenneasema nykyisen rinnalle. Suunnitelmassa on myös toteuttaa rekkojen 500-paikkainen pysäköimisalue. Taustalla ovat valtatie 7 moottoritieksi rakentaminen ja todennäköinen viisumivapaus. Rajaliikenteen sujuvoittaminen on avainasemassa myös satamien kansainvälistä kilpailukykyä kehitettäessä.

Nykytilanteessa kuljetukset ovat usein suuntautuneet Nuijamaalle pohjoisempaa reittiä valtatie 6 pitkin valtatie 7 ruuhkaisuuden ja Vaalimaan raja-aseman tukkoisuuden vuoksi. Moottoritienä valtatiestä 7 tulee todennäköisesti kuljetusten kannalta nykyistä suositumpi vaihtoehto Venäjälle ajettaessa myös silloin, kun matka jatkuu Nuijamaalle maantietä 387 pitkin.

Ulkomaan tavaraliikenteen määrä on ollut 2000-luvun jälkipuoliskolla Haminan satamassa keskimäärin 4 milj. tonnia, Kotkan satamassa keskimäärin 10 milj. tonnia ja Loviisan satamassa keskimäärin 1,2 milj. tonnia vuodessa. Kesällä 2011 aloittaneen uuden Haminan Kotka Satama Oy:n myötä Kymenlaaksoon syntyi koko Suomen suurin yleis- ja vien-

tisatama. Moottoritiehanke on tärkeä niin satamien kilpailukyvyn kannalta kuin imagotekijänäkin.

Tarkastelualueen onnettomuustiheydet ovat selvästi yli pääteiden keskiarvojen. Tarkastelualueen henkilövahinko-onnettomuustiheys on ollut 2000-luvun jälkipuoliskolla keskimäärin noin 22 henkilövahinko-onnettomuutta/100 km ja kuolematiheys noin 3 kuolemaan johtanutta onnettomuutta/100 km. Pääteiden henkilövahinko-onnettomuustiheys oli vuonna 2008 noin 12 ja kuolematiheys noin 1.

Moottoritieksi muuttumisen liikenteelliset vaikutukset ovat lyhyesti kiteytettyinä:

- Liikenneturvallisuus paranee.
- Ajoneuvoliikenne nopeutuu ja sujuvoituu.
- Ajomukavuus paranee.
- Kuljetukset nopeutuvat ja sujuvoituvat.
- Kuljetusreitti muuttuu houkuttelevammaksi.

### Vaikutukset liikkumiseen

Moottoritieyhteyden arvioidaan lisäävän hieman työssäkäyntiä pääkaupunkiseudulla etenkin tarkastelualueen länsiosan kunnista, Loviisasta, Pyhtäältä ja Kotkasta. Moottoritieyhteys helpottaa myös työssäkäyntiä naapurikunnissa tarkastelualueen sisällä. Pyhtääläisten työpaikat ovat usein Kotkassa tai Loviisassa, ja Hamina ja Kotka muodostavat lähes yhtenäisen työssäkäyntialueen. Virolahtelaisten työmatkat rajalle helpottuvat myös, jos rekkajonot eivät enää vaikeuta liikkumista. Matka-aika Helsinki-Vantaan kansainväliselle lentokentälle lyhenee ja matka-ajan arviointi tulee luotettavammaksi moottoritien toteutuessa.

Loma-asutuksen määrä tienvarren kunnissa on pitkälti vakiintunut, eikä uusia mökkitontteja kaavoiteta. Loviisassa ja Virolahdella osa vakinaisista asunnoista on lomakäytössä ns. kakkosasuntoina. Itäisen Suomenlahden houkuttelevuuden veneilijöiden lomakohteena ei arvioidu kasvavan, sillä länsisuunta saaristoineen on edelleen pääkaupunkiseudun asukkaiden ensisijainen veneilykohde. Kaiken kaikkiaan moottoritieyhteyden ei nähdä juurikaan lisäävän muualta Suomesta alueelle suuntautuvaa matkailua. Sen sijaan venäläisten vapaa-ajan liikkumisen arvioitiin kasvavan ja kohdistuvan entistä useammin Suomeen ja sen itäosien kuntiin. Sujuvan moottoritieyhteyden uskotaan lisäävän kuitenkin paikallisten asukkaiden vapaa-ajan liikkumista, asiointia ja virkistyspalveluiden käyttöä tarkastelualueen sisällä sekä pääkaupunkiseudulla.

Moottoritien valmistuminen Koskenkylän ja Vaalimaan välille parantaa linja-autoliikenteen liikennöintiolosuhteita. Tien tuoma matka-aikojen lyhentyminen synnyttää suoria aikasäästöjä etenkin pikavuoroille. Lisäksi ruuhkien vähentyessä ja liikenteen sujuvuuden parantuessa myös matka-ajat ovat paremmin ennakoitavissa. Myös paikallisliikenne hyötyy rekkajonojen poistumisesta etenkin Pyhtäällä ja Virolahdella. Paikallisliikenteen pysäkit nykyisen tielinjauksen varressa tulevat paremmin ja turvallisemmin saavutettaviksi, kun liikenne rauhoittuu ja raskas liikenne siirtyy moottoritiele.

Pääasiallisia liikkumismuotoja tarkastelualueella ovat autoilu ja kevyt liikenne. Joukkoliikenteen osuus on vähäinen. Moottoritiehankeeseen liittyy kevyen liikenteen väylien rakentamista, ja lisäksi nykyinen tie rauhoittuu paikallisliikenteen käyttöön niillä osuuksilla, joissa moottoritie rakennetaan uudelle linjaukselle. Tämä parantaa kevyen liikenteen edellytyksiä esimerkiksi Loviisan itäosissa, Haminan keskustassa, Pyhtäällä ja Virolahdella.



Liikkumiseen hankkeen vaikutukset ovat tiivistetysti seuraavat:

- Alueen asukkaiden matkat nopeutuvat, sujuvoituvat ja tulevat turvallisemmiksi erityisesti kuntien välisessä liikenteessä.
- Liikenneturvallisuus paranee myös paikallisesti nykyisen tielinjauksen rauhoittuessa.
- Työssäkäynti pääkaupunkiseudulla lisääntyy hieman etenkin tarkastelualueen länsiosan kunnista.
- Linja-autoliikenteen olosuhteet paranevat.
- Kevyen liikenteen edellytykset paranevat uusien kevyen liikenteen yhteyksien ja vanhan tielinjauksen rauhoittumisen myötä erityisesti Haminan keskustassa, Ruotsinpyhtää–Ahvenkoski alueella, Pyhtään kirkonkylässä, Siltakylän ja Kotkan välillä sekä Virojoella.

### **Vaikutukset elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen**

Alueen kunnissa odotetaan tiehankkeen tuovan mukanaan vilkastuvaa liike- ja yritystoimintaa, työpaikkoja, väestönkasvua ja liiketonttien ja -kiinteistöjen lievää arvonnousua. Yhtenä tärkeänä näkökohtana kehittämishankkeissa on Venäjältä tulevan liikennevirran ja ostovoiman hyödyntäminen valtatie 7 varrella. Toinen näkökohta on ollut liikenneturvallisuuden parantuminen ja rekkajonojen aiheuttamien ongelmien ratkaiseminen, jolloin nykyisten yritysten toimintaolosuhteet paranevat ja alueen houkuttelevuus uutta sijoittumispaikkaa hakevien yritysten silmissä kasvaa. Lisäksi maankäytön selkiytyminen parantaa alueellisia kehittämismahdollisuuksia etenkin Loviisassa ja Haminassa, missä tielinjaukseen liittyvät epävarmuudet olivat pitkään elinkeinoelämän kehittämisen jarruna.

Yritysten ja elinkeinoelämän näkemyksiä kartoitettiin haastatteluilla ja kyselyllä. Vaikutukset arvioitiin monitahoisiksi molemmilla menetelmillä saaduissa vastauksissa. Kyselyyn vastanneista yrityksistä runsaat puolet (55 %) koki, että moottoritien rakentamisesta on hieman tai merkittävää hyötyä. Hieman tai merkittävää haittaa koki ainoastaan noin 6 % vastanneista yrityksistä. Noin joka kymmenennelle yritykselle tien rakentamisesta on sekä haittaa että hyötyä. Vajaa kolmannes (29 %) vastanneista koki, ettei moottoritien rakentamisesta ole lainkaan vaikutusta yrityksen toimintaan. Vastaajajoukko on todennäköisesti painottunut jonkin verran niihin yrityksiin, jotka kokivat tien vaikuttavan toimintaansa. Silti on ilmeistä, että tiehanke arvioitiin selvästi useammin hyödylliseksi kuin haitalliseksi yritysten toiminnalle.

Tarkasteltaessa moottoritien vaikutusta toimialoittain voidaan todeta, että suurimman hyödyn kokevat saavansa kuljetus ja varastointi, maa- metsä- ja kalatalous, teollisuus sekä rakentaminen -toimialojen yritykset. Suurimmat haitat kokevat tukku- ja vähittäiskauppa (sekä päivittäis- että erikoistavara) sekä majoitus- ja ravitsemustoiminta -toimialan yritykset. Suurinta haittaa kokevat yritykset totesivat samalla myös moottoritien rakentamisesta olevan sekä haittaa että hyötyä.

Tien vaikutus kaupallisten palveluiden kysyntään nähdään kahtalaisena. Toisaalta moottoritie voi tuoda uusia asiakkaita, mikäli tiellä liikkuvat saadaan pysähtymään palveluiden äärelle. Toisaalta tie voi houkuttaa paikallisen ostovoiman muualle, kilpailukykyisempien palveluiden luo. Tosiasia kuitenkin on, että tielläliikkujat muodostavat asiakaspotentiaalin, joka luo kasvumahdollisuuksia jo nyt tienvarren liikennevirtaan tukeutuville yrityksille. Lisäksi mahdollisuuksia avautuu myös kokonaan uusille yrittäjille, jotka tarjoavat riittävän vetovoimaisia palveluita tai tuotteita liittymäalueilla tai niiden tuntumassa. Tällöin kynnyskysymyksiä ovat erottuminen ja erikoistuminen.

Yritysten edellytykset rekrytoida työvoimaa entistä laajemmalla alueella paranevat hieman, mutta työntekijöiden liikkumiseen työasioissa tien ei nähty vaikuttavan paljoakaan.

Mikäli yritystoiminta vilkastuu odotetusti, voi työpaikkojen määrä tien vaikutusalueella kasvaa. Tällä on merkitystä erityisesti paikkakunnilla, joiden työpaikkaomavaraisuus on tällä hetkellä huono.

Elinkeinotoimintaan liittyvät vaikutukset ja näkemykset ovat tiivistetysti:

- Tielinjaukseen liittyvät elinkeinoelämän kehittämisen jarruna olleet epävarmuudet joissain kunnissa poistuvat.
- Moottoritiehankkeen varhaisempi toteuttaminen ja toinen toteuttamisjärjestys idästä aloittaen olisi parantanut E18-tien kansainvälistä kilpailuasemaa.
- Tielläliikkujat muodostavat kasvavan asiakaspotentiaalin nykyisille ja myös uusille yrityksille.
- Kehityskäytävän houkuttelevuus yritysten sijaintipaikkana paranee.
- Kilpailu tienvarren palveluntarjoajien välillä kovenee.
- Parantunut tieyhteys voi johtaa siihen, että asiointi keskittyy entistä enemmän suuryksiköihin.
- Liikenneturvallisuuden paraneminen on tärkeää myös elinkeinoelämän kannalta.

### **Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin**

Valtatien 7 varsi on väestörakenteeltaan pääosin ikääntyvää aluetta, jolla syntyvyys on matala. Väestö on kasvanut 2000-luvulla eniten Pyhtäällä, keskimäärin 0,2 prosenttia vuodessa. Väestön on vähentynyt eniten Virolahdella ja Miehikkälässä, kummassakin kunnassa keskimäärin runsaan prosentin vuodessa. Muissa kunnissa väestö on hienoisesti vähentynyt. Moottoritiehankkeella ei arvioida yleisesti olevan merkittäviä vaikutuksia väkiluvun kehitykseen. Tosin väkiluvun kehityksen toivotaan kääntyvän nousuun työpaikkojen lisääntymisen ja parantuvien yhteyksien myötä. Tarkastelualueen kuntien netto-muutto on ollut Virolahtea ja Miehikkälää lukuun ottamatta koko 2000-luvun positiivinen.

Jo tien rakentamispäätös vaikuttaa usein tienvarsialueen houkuttelevuuteen asuinpaikkana. Kilometrin etäisyysvyöhykkeellä valtatiestä sijaitseva vuonna 2009 lähes kolmannes tarkastelualueen kuntien kaikista asuinrakennuksista. Vastaavasti viiden kilometrin vyöhykkeellä oli yhteensä lähes 80 prosenttia kaikista asuinrakennuksista. Kun kulkuyhteys paranee moottoritien myötä, hakeutuu uusia asuinpaikkaa etsiviä ihmisiä saavutettavuudeltaan parantuneille alueille. Tien siirtyminen uudelle linjaukselle tarjoaa mahdollisuuden asuinalueiden täydentämiseen rauhoittuvan vanhan tielinjauksen läheisyydessä.

Tarkastelualueen kunnissa pientalojen hinnannousut ovat olleet suhteellisen säännömukaisia. 2000-luvulla koettu hintojen nousu on keskittynyt kasvukeskuksiin. Voimakkain nousu on ollut Kotkassa ja Haminassa, missä pientalojen hinnat ovat nousseet yli 50 prosenttia. Liiketonttien hintojen uskotaan hieman nousevan etenkin liittymäalueilla. Myös mökkitonttien hintojen uskotaan nousevan moottoritien myötä varsinkin tarkastelualueen itäosissa.

Väestökehityksen ja asumisen tärkeimmät vaikutukset ovat:

- Sujuvampi yhteys Helsinkiin ja itärajalle voi lisätä tarkastelualueen kuntien houkuttelevuutta asuinpaikkana.
- Moottoritie parantaa asukkaiden elinoloja siirtämällä häiritsevät ja vaaralliset raskaan liikenteen virrat kauemmas asutuksesta. Nykyiset tielinjauksen läheisyydessä sijaitsevat taajamat rauhoittuvat Loviisan itäosassa, Pyhtäällä, Haminassa ja Virolahdella.
- Kiinteistöjen hintoihin saattaa kohdistua lieviä nousupaineita.

## Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Valtatie 7 muodostaa alueellisesti merkittävän kehityskäytävän, jonka maankäyttöä tien linjauksen viivästyminen on rajoittanut etenkin Haminassa ja Loviisassa. Tien tuntumassa on käynnissä lukuisia kaavoitushankkeita, joiden tavoitteena on hyödyntää liittymäalueita yritystoiminnan tarpeisiin ja toisaalta sijoittaa asutusta alueille, jotka rauhoittuvat liikenteellisesti moottoritien valmistumisen myötä.

Kehitettäviä liittymäalueita ovat erityisesti Loviisan läntinen eritasoliittymä (kaupallinen alue, kaavaa ei vahvistettu) ja Loviisan itäinen eritasoliittymä (liiketoiminta- ja logistiikka-alue). Niin ikään Ahvenkoskelle, Pyhtään kirkonkylään, Siltakylään ja Räski-Heinlahden alueelle on kaavoitettu elinkeinoelämälle uusia alueita. Kotkan Jumalniemen eritasoliittymää parannetaan ja alueen kaupallista keskittymää laajennetaan. Haminassa Summa Lankamalmi -alueelle on suunniteltu laaja moottoritien liittymäratkaisuun tukeutuva kaupallinen keskittymä (asemakaavan suuryksikkömerkintä vahvistamatta). Virolahdella kaupallista toimintaa laajennetaan merkittävästi Vaalimaalla.

Liikenteeltä rauhoittuvia taajamia ovat Tesjoki, Pyhtään kirkonkylä, Siltakylä, Haminan keskusta ja siellä kaavoitettava Tervasaaren alue sekä Virojoen taajama. Näillä alueilla kehitetään asutusta sekä virkistystoimintoja.

Jälkeen-vaiheessa voidaan todeta kaavahankkeiden eteneminen ja toteutuminen. On kuitenkin muistettava, että kaavoitus ja kaava-alueiden toteuttaminen on hidas prosessi, jossa tien vaikutukset näkyvät täydessä mitassaan vasta vuosikymmenten kuluttua.



Kuva 34 Tarkastelualueen keskeisimmät maankäytön kasvukeskittymät.

Tärkeimpinä maankäyttöön ja kaavoitukseen liittyvinä näkemyksinä ja vaikutuksina nousivat esiin:

- Kaavoitus pysähtyi vuosikausiksi etenkin Loviisassa ja Haminassa odottamaan päätöksiä tielinjauksista vuosikausiksi.
- Tielinjauksesta riippuvat kaavoitushankkeet ovat tällä hetkellä pääosin valmistuneet tai vireillä.
- Kaupallisten toimintojen ja elinkeinotoiminnan alueita päästään toteuttamaan liittymien tuntumassa (riippuu osin kaavojen hyväksymisestä).

- Tien nykyisen linjauksen tuntumassa olevia taajama-alueita päästään kehittämään asutuksen ehdoilla.

### **Jälkeen-vaiheen ajoitus**

Jälkeen-vaiheen arviointi on olennaista vaiheistaa ajallisesti oikein, koska eri vaikutukset ilmenevät erilaisilla aikajänteillä. Jälkeen-vaiheen arviointi voi koostua eri aikoina hankkeen valmistumisen jälkeen tehtävistä erillisistä vaikutusarvioinneista. Hankkeen maankäytölliset vaikutukset alkavat ilmetä jo ennen moottoritieosuuden valmistumista. Kaavoituksella vaikutetaan asuinalueiden ja yritystoiminnan sijoittumiseen, mikä puolestaan vaikuttaa maan ja kiinteistöjen arvoon. Liikenteellisiä ja liikkumiseen liittyviä vaikutuksia voidaan havaita heti moottoritieosuuden valmistumisen jälkeen. Väestöön ja asumiseen, työpaikkoihin ja yritystoimintaan sekä kunta- ja aluetalouteen kohdistuvat vaikutukset toteutuvat osa pitemmällä osa lyhemmällä aikajänteellä moottoritien valmistumisen jälkeen. Luotettavan vaikutusarvioinnin vuoksi suositeltava kattavan jälkeen-arvioinnin ajankohta on 3–5 vuotta uuden moottoritieosuuden liikenteelle avaamisen jälkeen. Oman viiveensä vaikutusten arvioimiseen luo tilastointi, koska useita teemoja koskevat tilastotiedot valmistuvat muutaman vuoden viiveellä. Lisäksi kolmesta moottoritiehankkeesta itäisin (väli Hamina - Vaalimaa) valmistunee selvästi muita tiehankkeita myöhemmin todennäköisesti tämän vuosikymmenen loppupuolella.

## Kirjallisuus

Kaakkois-Suomen ELY-keskus. 2010: Kaakkois-Suomen liikenteen hallinnan ydinsuunnitelma. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 8/2010.

Liikennevirasto. 2010: Onnettomuus- ja tierekisteri.

Maanmittauslaitos. 2010: Kiinteistöjen ja tonttien kauppahintatilastot.

Ristikartano Jukka, Murto Risto, Petäjäjärvi Reima ja Tervonen Juha. 2005: Tienpidon hankkeiden vaikutusten jälkiarviointi. Tiehallinnon selvityksiä 20/2005.

Tilastokeskus. 2010: StatFin-tilastopalvelu.

YKR-aineisto © SYKE ja Tilastokeskus.

## Liitteet

Liite 1 Haastatellut organisaatiot ja henkilöt

Liite 2 Kuntien haastatteluteemat

Liite 3 Yritysten haastatteluteemat

Liite 4 Satamien haastatteluteemat

Liite 5 Yrityksille suunnattu internet-kysely

Liite 6 Liikennejärjestelmätason vaikutukset

Liite 7 Vaikutukset elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen

Liite 8 Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin



## Liite 1 Haastatellut organisaatiot ja henkilöt

### Haastatellut organisaatiot ja henkilöt

Ajankohta	Organisaatio	Henkilö	Titteli
22.2.2011	Loviisan kaupunki	Risto Nieminen	Kehittämisjohtaja
22.2.2011	Loviisanseudun uusyrityskeskus	Torleif Bergström	Toimitusjohtaja
22.2.2011	Itä-Uudenmaan kauppakamari	Gustaf Forsberg	Varapuheenjohtaja
23.2.2011	Pyhtään kunta	Matti Ruppenen	Hallintojohtaja
2.3.2011	Kotkan kaupunki	Risto Virtanen	Liiketoimintajohtaja
		Tom Masalin	Maankäyttöinsinööri
2.3.2011	Kymenlaakson kauppakamari	Jaana Pirttilä	toimistopäällikkö
2.3.2011	Kotka-Hamina-seudun kehittämissyhtiö Cursor	Petri Tolmunen	Osaamisjohtaja
2.3.2011	Steveco	Heikki Jääskeläinen	Resurssi johtaja
10.3.2011	Osuuskauppa Ympyrä	Reima Loukkola	Toimialajohtaja
16.3.2011	Virolahden kunta + Miehikkälän kunta	Osmo Havuaho	Kunnanjohtaja
		Markku Uski	Tekninen johtaja
		Markku J Forss	Kunnanjohtaja
16.3.2011	Itäinen tullipiiri	Juhani Kuntsi	Senior Customs Inspector
17.3.2011	Haminan kaupunki	Matti Filppu	Teknisen toimen johtaja
		Jukka-Pekka Bergman	Elinkeinojohtaja
		Vesa Pohjola	Kaupunginarkkitehti
18.3.2011	St1	Mika P.A. Anttonen	Suunnittelupäällikkö
22.3.2011	Haminan satama	Tapani Pasanen	Satamakapteeni
22.3.2011	Kotkan satama	Markku Koskinen	Liikennejohtaja
22.3.2011	Loviisan satama / Vihreä moottoritie -hanke	Aki Marjasvaara	Satamajohtaja / Projektijohtaja
9.5.2011	Kymenlaakson liitto	Ari Pietarinen	Suunnittelujohtaja
9.5.2011	Kaakkois-Suomen ELY	Jyrki Karhula	Taluspäällikkö
9.5.2011	Uudenmaan ELY	Vesa Niskanen	Yksikön päällikkö, innovaatiot ja kansainvälistyvä liiketoiminta
16.5.2011	VR Transpoint	Ilari Niskanen	Kehityspäällikkö

### Ryhmähaastattelut

Ajankohta	Organisaatio	Henkilö
16.3.2011 / Hamina	Best Western Hotel Hamina	Risto Pakkanen
	Pasi Trans Oy	Tero Pasi
	Asianajotoimisto Hiltunen & Lepistö Oy, kaupunginhallituksen pj., Haminan sataman pj.	Tapio Lepistö
	Haminan Vanha Rautakauppa / Haminan yrittäjät	Mika Urpalainen
	Hamina West Harbour	Juha Kotonen
	Karhulan helmi	Päivi Leijamaa
17.3.2011 / Kotka	Karhulan liikkeenharjoittajat	Sirkku Lipponen
	Straightway Finland ry	Elina Multanen
	Huutjärven kiinteistöhuolto / Pyhtään yrittäjät ry	Raino Ojansivu
	Karhulan liikkeenharjoittajien pj.	Seppo Rytkölä
	North European Logistics Institute, Kotka	Teija Suoknuuti

## **Liite 2 Kuntien haastatteluteemat**

### **1. Vaikutukset kunnan kehitykseen ja kaavoitukseen**

Miten hankkeen pitkä suunnittelu-aika (aika suunnittelusta hankkeen toteuttamiseen) on vaikuttanut kunnan kehittämiseen?

Miten kunnan maankäytössä on varauduttu hankkeen toteuttamiseen?

Miten hankkeen valmistelu on vaikuttanut maankäytön strategioihin?

Mitkä ovat keskeisimmät ongelmat, joihin toivotte hankkeen tuovan ratkaisun?

- esim. raskaan liikenteen järjestelyt

Voiko hanke aiheuttaa ongelmia?

- estevaikutukset?
- rakentamisen aikaiset ongelmat?
- yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon hajaantuminen?
- kuntarakenteen tihentymien siirtyminen?
- yhdyskuntatalous?

Mikä merkitys on hankkeen Vihreä moottoritie-statusella?

Tiehankkeen vaikutukset kuntien imagoon, talouteen ja työllisyyteen (yleisesti)?

### **2. Vaikutukset väestönkehitykseen ja asumiseen**

Miten moottoritien rakentaminen vaikuttaa väestönkehitykseen? Onko odotettavissa pysyvää muuttoliikettä kuntaan tai muutoksia alueiden houkuttelevuudessa?

Miten rakentaminen otettiin / otetaan huomioon asuntoalueiden kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelussa? Ovatko tien vaikutukset jo nähtävissä joiltain osin?

Mitä konkreettisia asutustoiminnan kehittämiseen liittyviä kaavoitustoimenpiteitä on tehty etukäteen tien rakentamista ajatellen? Missä asuntoalueet sijaitsevat? Miten uusien asuntoalueiden palveluja tullaan kehittämään?

Miten tie vaikuttaa alueiden viihtyisyyteen (hankkeen lähellä olevat alueet, liikenteen siirtymät muilla alueilla)?

Miten hanke vaikuttaa melun ja päästöjen suuntautumiseen suhteessa asuinalueisiin?

### **3. Vaikutukset ihmisten liikkumiseen**

Miten tien rakentaminen vaikuttaa kuntalaisten työssäkäyntiin ja työasiamatkoihin (etäisyys, kulkumuotojakauma, matka-ajat)?

Miten rakentaminen vaikuttaa kuntalaisten asiointimatkoihin? Onko odotettavissa muutoksia asiointin suuntautumisessa tai palveluiden saavutettavuudessa? Haetaanko palveluita kauempaa?

Onko odotettavissa reittisiirtymiä?

Onko odotettavissa muutoksia vapaa-ajan matkoissa (kunnasta pois/kuntaan)?

Aiheuttaako hanke estevaikutuksia paikalliselle liikkumiselle vai sujuvoittaako hanke myös paikallista liikkumista?

Vaikuttaako hanke joukkoliikennematkoihin?

Liikenneturvallisuusvaikutukset?

Miten moottoritiehanke vaikuttaa kävelyyn ja pyöräilyyn ja niiden olosuhteisiin? Oletetaanko näiden kulkutapojen osuuksissa muutoksia esim. työmatkaliikenteessä?

#### **4. Vaikutukset yritysten toimintaolosuhteisiin ja työpaikkoihin**

Onko moottoritien varaan odotettavissa uutta yritystoimintaa / uusia yritysalueita tien välitörmään läheisyyteen / laajemmalle alueelle? Mille toimialalle? Mitä ja minkä suuruisia yrityksiä? Onko nykyisiä yrityksiä siirtymässä muualle tiehankkeen vaikutuksesta?

Odotatteko muutoksia työllisyyteen, työpaikkojen määriin, työpaikkarakenteeseen tai työpaikkaomavaraisuuteen (mm. pendelöintimahdollisuudet)?

Työpaikkamäärien kehitys: tien rakentaminen (suorat ja välilliset), laajentuvan maankäytön ja yritystoiminnan vaikutukset?

Vaikutukset kuljetuksiin: Miten arvioitte hankkeen vaikutusta kuljetuksiin (matka-ajat, reitien muutokset, turvallisuus)?

Muuttuuko kuntanne logistinen asema? Miten? Mitkä ovat tien vaikutukset erikokoisiin yrityksiin ja eri toimialoille?

Miten tien rakentaminen vaikuttaa olemassa olevien yritysten kehitykseen?

Mitä konkreettisia yritystoiminnan kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä on tehty etukäteen tien rakentamista ajatellen? Missä toimitila-alueet sijaitsevat?

Odotetaanko tien käyttäjien vaikuttavan palvelutoimintaan (vähittäiskauppa, tienvarsipalvelut, muut palvelut)?

Odotetaanko tien rakentamisen vaikuttavan matkailijavirtoihin ja matkailutoiminnan kehittymiseen (mm. Venäjän matkailu)? Miten?

Mitkä ovat tiehen tukeutuvat maankäyttöön ja kaavoituksen liittyvät tulevaisuudennäkömät?

Onko moottoritiehen tukeutuvaa maankäytön suunnittelua koordinoitu naapurikuntien kanssa?

## **5. Kuntataloudelliset vaikutukset**

Onko tien rakentamisella kunnan tulovirtoja lisäävä vaikutus (kunnallisverotulot, kiinteistöverotulot, yhteisöverotulot)?

Mikä on tien rakentamisen vaikutus kunnan menokehitykseen?

## **6. Kiinteistömarkkinat**

Mikä on moottoritien rakentamisen vaikutus muuhun rakentamiseen, kiinteistökauppoihin ja kiinteistöjen hintakehitykseen (myyntihinta/vuokra) seuraavalla jaolla:

- tontit
- asunnot
- toimitilat

## **7. Muut vaikutukset**

Onko tiehanketta pyritty hyödyntämään kunnan kehittämissstrategioissa ja miten (yritystoimintaan liittyvä markkinointi ja toimitila-alueiden tarjonta, imagomarkkinointi)?

Mitä ongelmia moottoritien rakentaminen voi aiheuttaa?

## Liite 3 Yritysten haastatteluteemat

### 1. Koetteko vt 7 -moottoritiehankkeen yleisellä tasolla:

- parantavan toimintaolosuhteitanne vai
- olevan toiminnallenne yhdentekevä (vähäisempikin tie riittäisi)?

Liikenneongelmat nyt?

Odotukset liikenteen suhteen?

Yritysten kilpailuasema ja siinä tapahtuvat muutokset?

Vaikutukset kuljetuksiin, työasiamatkoihin, rekrytointiin ja markkina-alueeseen?

Asettakaa tien parantamisen merkitys tärkeysjärjestykseen yrityksenne toiminnan kannalta (tärkein, toiseksi tärkein, kolmanneksi tärkein):

- tavarakuljetukset
- henkilöstön matkustaminen työaikana sekä asiakkaiden ja ulkopuolisten asiantuntijoiden vierailut
- henkilökunnan työssäkäyntimatkat

Vaikutukset yritysten ja yritysalueiden sijaintiin?

Venäjän kauppa, matkailijavirrat?

Omakohittaiset kokemukset ja odotukset?

### Tarkentavia kysymyksiä

#### 2. Tavaravirrat:

- Fyysiset kuljetukset
- Millaisia materiaalivirtoja yrityksen toimintaan sisältyy? Mistä suunnista?
- Kuljetus/tavaravirtojen volyymi ja suuntautuneisuus (valtakunnalliset/seudulliset/ paikalliset kuljetukset, viennin/tuonnin osuus)
- Miten tien parantaminen vaikuttaa seuraaviin tekijöihin ja kuinka merkittävä vaikutus on asteikolla ”ei merkitystä”, ”jonkin verran merkitystä”, ”paljon merkitystä”:
  - kuljetusten nopeus (matka-aika)
  - kuljetusten täsmällisyys
  - kuljetuskustannukset

#### 3. Henkilö/tietovirrat:

##### *Työmatkat*

- Mistä lähialueen kunnista työntekijät käyvät töissä? Kuinka kaukaa pendelöidään keskimäärin? Laajentaako tien parantamisen työssäkäyntialuetta?
- Mitä kulkumuotoja yrityksen työntekijät pääsääntöisesti käyttävät? Onko kulkumuotojakaumassa odotettavissa muutoksia tien parantamisen/rakentamisen jälkeen?

- Kuinka merkittävä tien parantaminen/rakentaminen on työssäkäynnin kannalta?

#### *Työasiamatkat*

- Kuinka paljon yrityksessä käy asiantuntijoita / toimihenkilöitä työasiamatkoilla? Mistä ja millä kulkumuodolla asiantuntijat/toimihenkilöt tulevat? Vaikuttaako tien parantamisen työasiointiin?
- Onko työasioinnin kulkumuotojakaumassa odotettavissa muutoksia tien parantamisen jälkeen?
- Kuinka arvioitte tien parantamisen vaikuttavan työasiointiin (volyyymi, kulkumuotojakauma...)

#### **4. Verkottuminen**

- Millaista yhteistyötä yrityksellä on (alihankinnat, liike-elämän palvelut)?
- Miten yhteistyökumppanit on valittu?
- Miten fyysinen saavutettavuus vaikuttaa yhteistyökumppanin valintaan?
- Miten tien parantaminen vaikuttaa yrityksen yhteistyöverkoston? Kuinka merkittävää saavutettavuuden paraneminen on yhteistyön kannalta?
- Miten saavutettavuuden muutokset vaikuttavat vakiintuneisiin yhteistyösuhteisiin?
- Muuttaako tiehankkeen toteutuminen yrityksen verkottumista Venäjän suuntaan? Asiakassuhteet?

#### **5. Yrityksen sijainti**

- Miksi yritys sijaitsee juuri tällä paikalla? Kuinka suuri liikenneyhteyksien vaikutus on ollut yrityksen sijaintiin?
- Mikä on tien parantamisen/rakentamisen vaikutus yrityksen saavutettavuuteen?
- Onko tieto tien parantamisesta (tai tieto suunnitelmasta) vaikuttanut yrityksen toimintaan?
- Miten tien parantamisen/rakentamisen toteutuminen vaikuttaa yrityksen suunnitelmiin (mahdolliset muutokset toiminnan laajuudessa ja sijoittumisessa)?

#### **6. Muut tekijät**

- Miten tien parantamisen/rakentamisen nähdään vaikuttavan yrityksen näkyvyyteen ja imagoon? Vihreä moottoritie?
- Terveiset tienpitäjälle

#### **Lisäkysymykset näkökulmiin**

##### **Perustiedot:**

- Yrityksen henkilöstömäärä?
- Mistä suunnista työntekijät tulevat?
- Toimiala, tärkeimmät tuotteet?
- Kuinka pitkään yritys on toiminut alueella?
- Miten yrityksen toimintaa tullaan kehittämään? Onko yrityksellä investointi/laajennussuunnitelmia?
- Onko yrityksenne tyypillinen toimialan edustaja? Erityispiirteet?

#### **Saavutettavuus, suunnitelmat**



#### **Liite 4 Satamien haastatteluteemat**

##### **Yleistä:**

Mikä on satamanne merkitys eteläisen Suomen satamien joukossa?

Mikä on satamanne merkitys vienti- ja tuontiliikenteessä?

Millä perusteella alukset valitsevat satamanne?

Mitkä ovat tärkeimmät tavaravirrat satamassanne?

Miten tavaravirtojen määrä on kehittynyt satamassanne?

Mikä on satama-alueen läheisyydessä sijaitsevien (logistiikka)yritysten määrä ja kehitys? Tien merkitys yritysten sijoittumisessa?

Mihin tavaravirrat suuntautuvat (meritse ja maitse)? Mikä on valtatie 7 ja toisaalta koko E18-tien merkitys? (arvio)

Onko olemassa arvioita sataman kautta kulkevan tavaravirran arvosta?

Millaiset ovat sataman liikenteen yleiset kehitysnäkymät? Millaisia ovat sataman omat ennusteet sataman liikenteen kehityksestä?

Miten sataman toimintaa on kehitetty liikenteen lisääntyessä?

Onko merikuljetuksissa nähty tapahtuvan jonkinasteista keskittymistä suurimpiin satamiin, kuten on odotettu (E18-tien kehittämisselvitys 2002, 13)?

##### **Vt 7 sataman kannalta:**

Kuinka suuri on vt 7:n osuus liikenteen kasvun kehityksessä: Kuinka suuri osa sataman kumipyöräliikenteestä suuntautuu pääkaupunkiseudulle tai muualle Suomeen käyttäen vt 7:ää? Entä Venäjälle?

Millaisia odotuksia satamalla on E18-tien valmistumisesta koko Koskenkylä-Vaalimaa-välille? Miten tämä parantaa sataman toimintaedellytyksiä?

Millaisia sataman toimintaedellytykset olivat ennen hanketta?

Miten sataman toimintaa on tarkoitus kehittää moottoritien valmistumisen jälkeen? Millaisia investointisuunnitelmia kapasiteetin lisäämiseksi on?

##### **Kansainvälinen rooli:**

Mikä on transitoliikenteen osuus sataman liikenteestä?

Mitä kilpailevia meriliikenneyhteyksiä E18-tien kanssa on? Esim. Tukholma – Pietari-linja, Ruotsi – Viro-linjat...?

Mitä kilpailevia maaliikenneyhteyksiä E18-tien kanssa on? Esim. Via Baltica, E18-käytävän edut kilpailijoihin verrattuna?

Entä muut kilpailevat kuljetusyhteydet?

Ovatko Suomen satamat tarpeeksi kilpailukykyisiä linkkejä kuljetusketjuissa?

→Tulisiko kansantalouden näkökulmasta satamien yhteistyötä lisätä Suomessa? Lisäisi-  
kö tällainen verkottuminen satamien keskinäisen kilpailun sijaan Suomen kilpailukykyä ja  
miten tällaista yhteistyötä voisi hallinnoida?

## Liite 5 Yrityksille suunnattu internet-kysely

### Valtatien 7 Koskenkylä–Vaalimaa rakentamisen vaikutukset elinkeino- ja yritystoimintaan sekä maankäyttöön

Mikäli kuulutte laajempaan yritysketjuun, vastatkaa kysymyksiin oman toimipaikkanne kannalta.

#### Taustatiedot

##### 1) Yrityksen sijaintikunta

- Loviisa
- Pyhtää
- Kotka
- Hamina
- Virolahti
- Miehikkälä

##### 2) Yrityksen toimiala

- Maatalous, metsätalous ja kalatalous
- Teollisuus
- Rakentaminen
- Tukku- ja vähittäiskauppa, päivittäistavara
- Tukku- ja vähittäiskauppa, erikoistavara
- Kuljetus ja varastointi
- Majoitus- ja ravitsemustoiminta
- Muu, mikä / toimialan tarkennus?

##### 3) Onko yrityksenne osa laajempaa yritysketjua tai yhtymää?

- Ei
- Kyllä, mitä?

##### 4) Yrityksen henkilöstömäärä omassa toimipaikassanne

- alle 10
- 11–50
- 51–250
- yli 250

#### Moottoritien rakentamisen vaikutukset yrityksen sijaintiin ja toimintaan

##### 5) Onko valtatien 7 rakentamisesta moottoritieksi yleisellä tasolla yrityksellenne

- Merkittävää hyötyä
- Hieman hyötyä
- Sekä haittaa että hyötyä
- Hieman haittaa
- Merkittävää haittaa
- Ei vaikutusta

##### 6) Tarkentakaa moottoritieksi rakentamisen vaikutuksia yrityksenne toiminnan kannalta (esim. tielinjauksen, liittymäalueiden sekä liikenneongelmien vähenemisen aiheuttamat vaikutukset)

**7) Arvioi moottoritien rakentamisen merkitystä yrityksenne toiminnalle seuraavien asioiden kannalta**

	Erittäin merkittävä	Merkittävä	Vähäinen merkitys	Ei vaikutusta
Asiakasvirrat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tavarakuljetukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilökunnan työmatkat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilökunnan työasiamatkat ja asiantuntijavierailut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yrityksen näkyvyys ja imago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**8) Mitkä seuraavista moottoritien liikenteellisistä vaikutuksista ovat liiketoiminnan kannalta merkittävät?**

	Erittäin merkittävä	Merkittävä	Vähäinen merkitys	Ei vaikutusta
Liikenteen sujuvuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matka-aikojen lyheneminen ja nopeutuminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matka-aikojen ennustettavuus ja täsmällisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenneturvallisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**9) Uskotteko moottoritien rakentamisen synnyttävän uutta yritystoimintaa kuntanne alueella?**

- En
- Kyllä, mitä?

**10) Uskotteko yrityksenne kilpailutilanteen kovenevan moottoritien rakentamisen myötä?**

- En
- Kyllä, miten?

Terveiset tienpitäjälle

Lähtö

## Liite 6 Liikennejärjestelmätason vaikutukset

Liikennemäärien kehitys valtatie 7 LAM-pisteissä vuosina 2003–2010 (lähde: Kaakkois-Suomen ELY-keskus).

LAM-piste	Kunta	Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)											2000–2010 (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Gammelby	Loviisa	10 415	11 221	12 652	12 184	12 856	14 371	14 581	15 294	15 325	15 206	15 266	47 %
Sarvilahti	Loviisa	6 073	6 513	7 507	7 778	7 967	8 067	8 227	8 529	8 561	8 447	8 650	42 %
Ahvenkoski	Pyhtää	5 805	5 931	7 084	7 300	7 127	6 999	7 097	7 456	7 464	7 268	7 433	28 %
Pyhtää	Pyhtää	7 186	7 390	8 033	8 250	8 367	8 375	8 472	8 781	8 697	8 387	8 517	19 %
Siltakylä	Pyhtää	8 747	9 037	9 812	9 955	10 268	10 200	10 236	10 561	10 546	10 303	10 494	20 %
Petäjäsuo	Kotka	9 586	9 803	10 082	10 226	10 406	10 076	9 888	10 731	10 982	11 176	11 339	18 %
Karhula	Kotka	22 734	22 791	23 786	23 933	25 188	25 769	26 569	27 052	27 365	26 304	26 070	15 %
Otsola	Kotka	20 081	20 619	21 780	23 024	23 769	23 852	24 212	25 196	25 370	23 876	24 101	20 %
Salminlahti	Kotka	14 013	14 363	15 306	16 042	16 625	16 752	17 060	17 971	18 054	16 942	18 010	29 %
Summa	Hamina	11 820	12 104	12 848	13 674	14 075	13 982	14 219	14 957	14 962	13 733	14 294	21 %
Lelu	Hamina	4 808	4 830	5 093	5 202	5 174	5 237	5 295	5 494	5 746	5 276	5 365	12 %
Vaalimaa	Virolahti	2 942	2 876	3 090	2 881	2 969	3 168	3 185	3 272	3 429	3 032	3 181	8 %

LAM-piste	Kunta	Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVLRS)											2000–2010 (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Gammelby	Pernaja	1 496	1 499	1 822	1 809	1 943	2 212	2 207	2 388	2 332	1 858	2 019	35 %
Sarvilahti	Pernaja	992	1 063	1 224	1 364	1 424	1 432	1 473	1 483	1 383	1 146	1 234	24 %
Ahvenkoski	Pyhtää	1 045	1 068	1 148	1 366	1 376	1 325	1 398	1 418	1 302	1 078	1 151	10 %
Pyhtää	Pyhtää	1 083	1 143	1 299	1 461	1 521	1 556	1 559	1 531	1 434	1 198	1 259	16 %
Siltakylä	Pyhtää	1 162	1 194	1 312	1 394	1 563	1 574	1 576	1 576	1 456	1 228	1 277	10 %
Petäjäsuo	Kotka	1 127	1 171	1 306	1 486	1 597	1 533	1 569	1 632	1 501	1 247	1 381	23 %
Karhula	Kotka	2 244	2 271	2 354	2 614	3 006	3 077	3 275	3 435	3 505	2 951	2 801	25 %
Otsola	Kotka	2 551	2 712	2 908	3 053	3 297	3 284	3 516	3 887	3 781	2 788	3 006	18 %
Salminlahti	Kotka	2 162	2 195	2 328	2 537	2 791	2 825	3 046	3 347	3 296	2 405	2 706	25 %
Summa	Hamina	1 894	1 941	2 084	2 369	2 594	2 605	2 743	2 945	2 913	2 285	2 408	27 %
Lelu	Hamina	769	805	902	1 069	1 190	1 289	1 405	1 502	1 604	1 190	1 177	53 %
Vaalimaa	Virolahti	573	556	590	601	719	884	1 016	1 081	1 166	892	866	51 %

Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen kehittyminen vuosina 2006–2010 (lähde: Raja-vartiolaitos).

	Vaalimaa				Nuijamaa				Imatra			
	Rekat	Henkilö- ja linja-autot	Ajoneuvot yhteensä	Matkustajat	Rekat	Henkilö- ja linja-autot	Ajoneuvot yhteensä	Matkustajat	Rekat	Henkilö- ja linja-autot	Ajoneuvot yhteensä	Matkustajat
2006	453 613	791 723	1 245 336		232 608	538 080	770 688		118 647	368 880	487 527	
2007	465 020	799 405	1 264 425	2 719 431	303 958	586 330	890 288	1 634 362	187 822	398 578	586 400	930 308
2008	469 396	838 970	1 308 366	2 759 109	300 060	716 261	1 016 321	1 997 300	205 696	474 435	680 131	1 066 075
2009	349 175	796 877	1 146 052	2 453 796	137 229	689 437	826 666	1 910 715	76 926	513 381	590 307	1 098 712
2010	337 933	853 143	1 191 076	2 730 695	171 001	783 331	954 332	2 315 600	105 745	564 422	670 167	1 320 164

Haminan, Kotkan ja Loviisan satamien ulkomaan tavaraliikenne vuosina 2006–2010, tonnia (lähde: Liikennevirasto).

	Hamina			Kotka			Loviisa		
	Tuonti	Vienti	Yhteensä	Tuonti	Vienti	Yhteensä	Tuonti	Vienti	Yhteensä
<b>2006</b>	1 804 350	2 890 457	4 694 807	3 595 326	5 667 970	9 263 296	404 752	701 747	1 106 499
<b>2007</b>	2 086 832	3 055 990	5 142 822	4 870 142	5 361 786	10 231 928	977 122	753 934	1 731 056
<b>2008</b>	1 641 866	2 198 951	3 840 817	5 086 157	6 232 457	11 318 614	302 432	674 690	977 122
<b>2009</b>	1 209 046	1 703 745	2 912 791	2 169 910	5 080 653	7 250 563	547 258	632 099	1 179 357
<b>2010</b>	1 328 644	2 345 037	3 673 681	3 852 078	5 429 645	9 281 723	479 900	667 960	1 147 860

Koskenkylä–Vaalima-välin vuosina 2006–2010 tapahtuneiden onnettomuuksien onnettomuusluokat (lähde: Onnettomuusrekisteri).

	Yksittäis	Kääntymis	Ohitus	Risteämis	Kohtaamis	Peräänajo	Kevytliikenne	Hirvieläin	Muu
<b>Kaikki onnettomuudet (yht. 651 kpl)</b>	212	22	69	44	38	80	5	100	81
<b>Heva-onnettomuudet (yht. 136 kpl)</b>	54	4	12	6	17	16	4	8	15
<b>Kuolleet (yht. 19 kpl)</b>	4	1	4	0	6	1	1	0	2

Koskenkylä–Vaalima-välin onnettomuus-, heva-onnettomuus- ja kuolematiheys vuosina 2006–2010 (lähde: Onnettomuusrekisteri).

/ 100 km	Koskenkylä–Vaalimaa	Maan pääteiden keskiarvo vuonna 2008
Onnettomuustiheys	105,7	
Henkilövahinko-onnettomuustiheys	22,1	11,9
Kuolematiheys	3,1	0,8

Vapaa-ajan asuinrakennukset vuosina 2002–2009 (lähde: Väestörekisterikeskus).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000–2009 (%)
<b>Loviisa</b>	2 998	2 997	3 016	3 023	3 052	3 076	3 100	3 123	3 165	3 068	2 %
<b>Pyhtää</b>	1 617	1 631	1 635	1 642	1 647	1 619	1 632	1 677	1 699	1 814	12 %
<b>Kotka</b>	1 631	1 637	1 630	1 648	1 643	1 633	1 652	1 659	1 647	1 657	2 %
<b>Hamina</b>	2 203	2 237	2 240	2 244	2 250	2 240	2 250	2 269	2 273	2 275	3 %
<b>Virolahti</b>	1 479	1 471	1 476	1 478	1 493	1 489	1 496	1 501	1 513	1 518	3 %
<b>Miehikkälä</b>	655	657	674	682	682	685	688	695	700	711	9 %



Työssäkäyntivirrat vuonna 2007 (lähde: YKR).

Työmatkat Loviisan vyöhykkeille		
	1 km	5 km
Loviisa	1 080	2 771
Porvoo	61	145
Kotka	52	150
Lapinjärvi	47	99
Pyhtää	35	117
PKS	24	75
Kouvola	19	52

Työmatkat Loviisan vyöhykkeiltä		
	1 km	5 km
Loviisa	1 107	2 821
Porvoo	148	400
PKS	111	318
Kotka	46	123
Kouvola	22	42
Lapinjärvi	13	42
Maarianhamina	13	18
Hamina	12	27

Työmatkat Pyhtään vyöhykkeille		
	1 km	5 km
Pyhtää	359	524
Kotka	194	241
Hamina	32	37
PKS	14	16
Loviisa	12	16
Kouvola	11	12

Työmatkat Pyhtään vyöhykkeiltä		
	1 km	5 km
Kotka	467	987
Pyhtää	264	496
Loviisa	79	151
Hamina	48	82
PKS	34	91
Kouvola	25	59

Työmatkat Kotkan vyöhykkeille		
	1 km	5 km
Kotka	4 823	17 655
Hamina	671	1 920
Pyhtää	317	1 040
Kouvola	304	1 002
PKS	62	265
Loviisa	48	176
Virolahti	37	141
Lappeenranta	31	82
Miehikkälä	21	54
Lahti	12	46
Tampere	10	31

Työmatkat Kotkan vyöhykkeiltä		
	1 km	5 km
Kotka	5 386	17 528
Hamina	313	1 000
Kouvola	205	609
PKS	170	716
Pyhtää	77	237
Loviisa	58	224
Imatra	36	82
Lappeenranta	31	78
Tampere	23	62
Kirkkonummi	20	56
Lahti	20	56
Porvoo	18	62
Virolahti	13	47

Työmatkat Haminan vyöhykkeille		
	1 km	5 km
Hamina	2 363	5 380
Kotka	488	994
Virolahti	121	268
Kouvola	103	288
Miehikkälä	43	89
Pyhtää	34	84
PKS	25	59
Lappeenranta	21	53

Työmatkat Haminan vyöhykkeiltä		
	1 km	5 km
Hamina	2 640	5 080
Kotka	878	1 761
Kouvola	121	254
PKS	77	143
Virolahti	76	135
Pyhtää	19	35
Lappeenranta	18	43

Työmatkat Virolahden vyöhykkeille		
	1 km	5 km
Virolahti	540	696
Hamina	118	131
Miehikkälä	104	111
Lappeenranta	95	97
Kotka	34	43
Kouvola	13	16

Työmatkat Virolahden vyöhykkeiltä		
	1 km	5 km
Virolahti	310	649
Hamina	94	187
Kotka	43	93
Miehikkälä	15	31

## Liite 7 Vaikutukset elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja työpaikkakehitykseen

Yritystoimipaikkojen lukumäärä vuosina 2000–2009 (lähde: Tilastokeskus).

Kunta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000–2009
Loviisa	906	909	903	943	947	958	1 013	1 326	1 358	1 357	50 %
Pyhtää	202	196	216	225	216	230	250	333	354	351	74 %
Kotka	2 323	2 348	2 360	2 388	2 412	2 534	2 649	2 806	2 863	2 795	20 %
Hamina	869	870	886	898	916	901	953	1 147	1 202	1 210	39 %
Virolahti	189	192	188	185	183	181	188	323	330	331	75 %
Miehikkälä	95	93	95	94	93	95	109	234	229	222	134 %
<b>Yhteensä</b>	<b>4 584</b>	<b>4 608</b>	<b>4 648</b>	<b>4 733</b>	<b>4 767</b>	<b>4 899</b>	<b>5 162</b>	<b>6 169</b>	<b>6 336</b>	<b>6 266</b>	<b>37 %</b>

Työpaikkakehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 1980–2007 (lähde: YKR).

Kunta	1980			1990			2000			2007			2000–2007		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Kotka	5 533	20 978	21 202	7 368	23 400	23 571	5 494	19 681	19 877	6 514	23 009	23 152	19 %	17 %	16 %
Hamina	3 214	5 754	6 610	4 025	7 585	8 190	2 955	6 977	7 437	3 290	7 460	7 914	11 %	7 %	6 %
Loviisa	1 414	3 748	5 946	1 729	4 361	6 480	1 312	3 508	4 645	1 368	3 547	5 331	4 %	1 %	15 %
Miehikkälä	0	69	1 004	0	45	793	0	48	621	0	46	518	--	-4 %	-17 %
Pyhtää	387	630	829	556	797	973	603	861	988	653	881	966	8 %	2 %	-2 %
Virolahti	432	777	1 102	567	952	1 275	929	1 192	1 370	957	1 157	1 314	3 %	-3 %	-4 %

Työllisen työvoiman kehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 2000–2007 (lähde: YKR).

Kunta	2000			2007			2000–2007		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Kotka	6 877	20 978	21 366	6 747	22 166	22 549	-2 %	6 %	6 %
Hamina	4 131	7 912	8 981	4 092	8 001	9 046	-1 %	1 %	1 %
Loviisa	1 591	4 247	6 611	1 659	4 236	6 953	4 %	0 %	5 %
Miehikkälä	0	59	933	0	49	842	--	-17 %	-10 %
Pyhtää	967	1 970	2 218	984	2 036	2 288	2 %	3 %	3 %
Virolahti	567	1 179	1 530	521	1 124	1 459	-8 %	-5 %	-5 %
<b>Yhteensä</b>	<b>14 133</b>	<b>36 345</b>	<b>41 639</b>	<b>14 003</b>	<b>37 612</b>	<b>43 137</b>	<b>-1 %</b>	<b>3 %</b>	<b>4 %</b>

## Liite 8 Vaikutukset väestönkehitykseen, asumiseen ja kiinteistömarkkinoihin

Väestönkehitys tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 kilometrin vyöhykkeissä vuosina 1980–2009 (lähde: YKR).

Kunta	1980			1990			2000			2009			2000–2009		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Kotka	19 746	58 984	60 294	18 369	54 885	55 920	17 249	53 265	54 324	16 878	53 284	54 245	-2 %	0 %	0 %
Hamina	9 776	19 195	22 773	9 960	19 211	22 282	9 910	18 903	21 684	9 666	18 794	21 311	-2 %	-1 %	-2 %
Loviisa	4 169	10 768	16 999	4 036	10 520	16 482	3 844	9 809	15 513	3 915	9 517	15 449	2 %	-3 %	0 %
Miehikkälä	0	190	3 188	0	151	2 733	0	144	2 533	0	130	2 264	--	-10 %	-11 %
Pyhtää	2 146	4 475	5 394	2 399	4 858	5 675	2 334	4 704	5 413	2 310	4 615	5 247	-1 %	-2 %	-3 %
Virolahti	1 415	2 979	4 222	1 434	2 996	4 118	1 465	2 935	3 893	1 293	2 656	3 500	-12 %	-10 %	-10 %
<b>Yhteensä</b>	<b>37 252</b>	<b>96 591</b>	<b>112 870</b>	<b>36 198</b>	<b>92 621</b>	<b>107 210</b>	<b>34 802</b>	<b>89 760</b>	<b>103 360</b>	<b>34 062</b>	<b>88 996</b>	<b>102 016</b>	<b>-2 %</b>	<b>-1 %</b>	<b>-1 %</b>

Kokonaisnettomuuton kehitys tarkastelualueen kunnissa vuosina 2000–2009 (lähde: Tilastokeskus).

Kunta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000–2009 keskimäärin/v
Loviisa	-35	-82	25	56	85	93	115	43	-30	47	32
Pyhtää	11	-21	21	11	-10	-9	4	25	-1	29	6
Kotka	-154	93	61	146	247	252	14	221	117	212	121
Hamina	-90	-122	67	74	163	80	-54	-30	-80	-5	0
Virolahti	31	-37	-10	-7	-25	-47	-22	43	-43	7	-11
Miehik-kälä	-9	18	12	-23	-30	7	-20	-19	-39	14	-9
<b>Yhteensä</b>	<b>-246</b>	<b>-151</b>	<b>176</b>	<b>257</b>	<b>430</b>	<b>376</b>	<b>37</b>	<b>283</b>	<b>-76</b>	<b>304</b>	<b>139</b>

Asuinrakennusten määrä tarkastelualueen kuntien 1 ja 5 km vyöhykkeissä vuosina 1980–2009 (lähde: YKR).

Kunta	1980			1990			2000			2009			2000–2009		
	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta	1 km	5 km	kunta
Kotka	3 322	8 110	8 512	3 618	9 164	9 580	3 726	9 661	10 115	3 761	10 201	10 704	1 %	6 %	6 %
Hamina	1 746	3 732	4 813	2 150	4 509	5 688	2 347	4 913	6 122	2 438	5 233	6 495	4 %	7 %	6 %
Loviisa	695	2 178	4 095	789	2 466	4 554	864	2 643	4 839	970	2 874	5 449	12 %	9 %	13 %
Miehikkälä	0	61	953	0	64	1 028	0	69	1 058	0	72	1 087	--	4 %	3 %
Pyhtää	538	1 202	1 504	632	1 358	1 658	732	1 576	1 881	806	1 763	2 123	10 %	12 %	13 %
Virolahti	360	803	1 169	452	978	1 433	489	1 040	1 493	502	1 098	1 553	3 %	6 %	4 %

Asuintalojen keskimääräisten kauppahintojen (€) kehitys vuosina 2002–2009 (lähde: Maanmittauslaitos).

Kunta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2002–2009
Loviisa	102 073	90 875	102 565	143 642	151 706	160 018	182 313	150 065	47 %
Pyhtää	116 710	97 985	106 526	141 259	148 478	138 143	130 453	146 315	25 %
Kotka	80 337	91 134	111 711	107 861	120 797	132 103	147 790	127 602	59 %
Hamina	91 110	90 307	104 546	117 900	133 159	146 194	157 878	139 808	53 %
Virolahti	65 767	--	82 938	--	85 200	100 417	149 778	86 833	32 %
Miehikkälä	126 028	--	77 325	89 000	103 125	--	--	104 022	-17 %

Asuintalotonttien keskimääräisten neliöhintojen (€/m<sup>2</sup>) kehitys vuosina 2002–2009 (lähde: Maanmittauslaitos).

Kunta	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	02–09 (%)
Loviisa	3	13	7	8	16	19	19	28	818 %
Pyhtää	4	7	4	6	7	6	9	10	144 %
Kotka	16	25	16	16	17	15	--	22	34 %
Hamina	6	6	10	7	12	10	8	11	79 %
Virolahti	1	--	--	1	1	--	--	--	--
Miehikkälä	--	--	--	--	--	--	--	--	--

# KUVAILELEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Reijo Helaakoski, Mikko Seila ja Annamari Ruonakoski		Julkaisuaika Kesäkuu 2011		
		Julkaisija Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja		
Julkaisun nimi <b>E18 Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutukset elinkeino- ja yritystoimintaan sekä maankäyttöön</b> Ennen-vaiheen vaikutus selvitys				
Tiivistelmä Tässä työssä arvioitiin Koskenkylä–Vaalimaa-moottoritien vaikutuksia ja sidosryhmien odotuksia ennen kaikkea elinkeino- ja yritystoimintaan, maankäyttöön sekä tarkastelualueen kuntien kehitykseen. Pääpaino oli pysyvien ja pitkäaikaisten vaikutusten selvittämisessä, mutta työssä selvitettiin myös rakentamistyön aikaisia vaikutuksia. Työssä käytetyt aineistot koostuvat yleisesti saatavilla olevista tilastoista ja rekistereistä. Lisäksi toteutuneita sekä tien tarjoamiin mahdollisuuksiin liittyviä vaikutuksia ja odotuksia selvitettiin laajasti sidosryhmille suunnattujen haastattelujen ja tarkastelualueen yrityksille suunnatun internet-kyselyn avulla. Ennen-vaiheen tiedonkeruun muodostaa jälkeisen vaiheen vaikutusarvioinnin rungon.  Moottoritieyhteyden myötä tarkastelualueen asukkaiden matkat nopeutuvat, sujuvoituvat ja tulevat turvallisemmiksi erityisesti kuntien välisessä liikenteessä. Sujuvampi yhteys pääkaupunkiseudulle ja itärajalta helpottaa työssäkäyntiä, lisää asiointia tien varren keskuksissa sekä lisää tarkastelualueen kuntien houkuttelevuutta asuinpaikkana. Liikenneturvallisuus paranee myös paikallisesti nykyisen tielinjauksen rauhoittuessa. Kevyen liikenteen edellytykset paranevat uusien kevyen liikenteen yhteyksien ja vanhan tielinjauksen rauhoittumisen myötä. Moottoritien valmistuminen parantaa linja-autoliikenteen liikennöintiolosuhteita. Tien tuoma matka-aikojen lyhentyminen synnyttää suoria aikasäästöjä. Lisäksi ruuhkien vähentyessä ja liikenteen sujuvuuden parantuessa myös matka-ajat ovat paremmin ennakoitavissa. Nämä hyödyt koskevat myös raskasta liikennettä ja muita kuljetuksia. Moottoritie parantaa asukkaiden elinoloja siirtämällä häiritsevät ja vaaralliset raskaan liikenteen virrat kauemmas asutuksesta.  Haastatteluissa ilmeni, että tielinjaukseen liittyvät epävarmuudet olivat joissain kunnissa pitkään elinkeinoelämän kehittämisen jarruna. Moottoritiehankkeen varhaisempi toteuttaminen olisi parantanut E18-tien kansainvälistä kilpailuasemaa. Tien tuntumassa onkin parhailaan käynnissä lukuisia kaavoitushankkeita, joiden tavoitteena on hyödyntää liittymäalueita yritystoiminnan tarpeisiin. Alueen kunnissa odotetaan tiehankkeen tuovan mukanaan vilkastuvaa liike- ja yritystoimintaa, työpaikkoja, väestönkasvua ja liiketonttien ja -kiinteistöjen lievää arvonnousua. Yhtenä tärkeänä näkökohtana kehittämishankkeissa on Venäjältä tulevan liikennevirran ja ostovoiman hyödyntäminen valtatie 7 varrella. Tielläliikkuajat muodostavat kasvavan asiakaspotentiaalin nykyisille ja myös uusille yrityksille. Moottoritien myötä kehityskäytävän houkuttelevuus yritysten sijaintipaikkana paranee. Toisaalta parantunut tieyhteys voi johtaa siihen, että asiointi keskittyy entistä enemmän suuryksiköihin ja tienvarren palvelutarjoajien kilpailun kovenemiseen.				
Asiasanat Arviointi, ennen-jälkeen tutkimukset, tiehankkeet, vaikutukset, vaikutus selvitykset				
ISBN (painettu) 978-952-257-324-7	ISBN (PDF) 978-952-257-325-4	ISSN-L 1799-1951	ISSN (painettu) 1799-1951	ISSN (verkkojulkaisu) 1799-0610
Kokonaissivumäärä 89		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8 %) –
Julkaisun myynti/jakaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Salpausselänkatu 22, 45100 Kouvola, puhelinnumero 020 63 60090 (vaihe) Julkaisu on saatavana myös verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/kaakkois-suomi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/kaakkois-suomi/julkaisut</a>				
Julkaisun kustantaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika Edita Prima Oy, Helsinki 2011				





Kaakkois-Suomen elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
Salpausselänkatu 22  
45100 Kouvola  
puh. 020 63 60090 (vaihde)  
[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)

ISBN 978-952-257-324-7 (painettu)  
ISBN 978-952-257-325-4 (PDF)

ISSN-L 1799-1951  
ISSN 1799-1951 (painettu)  
ISSN 1799-0610 (verkkajulkaisu)