



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Haminan Satamantien jälkiarviointi

4/2010

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja



# Haminan Satamantien jälkiarviointi

Timo Kärkinen, Annika Rantala ja Markku Hulkkonen

4/2010

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja

ISSN 1799-1951 (painettu)  
ISBN 978-952-257-114-4 (painettu)

ISSN 1779-0610 (verkkójulkaisu)  
ISBN 978-952-257-114-4 (verkkójulkaisu)

Kouvola, 2010

# KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 4/2010				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Timo Kärkinen, Annika Rantala, Markku Hulkkonen		Julkaisuaika Elokuu 2010		
		Julkaisija Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Kaakkois-Suomen ELY-keskus ja Haminan kaupunki		
Julkaisun nimi <b>Haminan Satamantien jälkiarviointi</b>				
Tiivistelmä Satamantie (mt 372) sijaitsee Haminan keskustan lounaispuolella ja se kytkee Haminan sataman valtatiehen 7 (E18) Poitsilan eritasoliittymässä. Tie avattiin liikenteelle syksyllä 2007. Tässä työssä selvitettiin millaisia vaikutuksia Haminan Satamantien toteuttamisella on ollut ja kuinka ne suhtautuvat suunnitteluvaiheessa asetettuihin tavoitteisiin ja ennustettuihin vaikutuksiin.  Satamantien yleissuunnitelmassa tavoitteiksi määriteltiin muodostaa toimiva yhteys sataman ja päätieverkon välillä, parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, vähentää liikenteen ympäristöhaittoja sekä löytää yhteydelle oikea sijainti yhdyskuntarakenteessa. Tien suunnittelun kanssa samanaikaisesti laadittiin alueelle kaavarunko.  Satamantien liikennemäärien arvioitiin kasvavan vuodesta 1999 vuoteen 2020 mennessä 25 %. Jälkiarvioinnin ajankohtana vaikuttava talouden taantuma vaikuttaa suuresti liikennemääriin, jotka ovat sen vuoksi kasvun sijasta laskusuunnassa.  Satamantiellä alueella ei ole tarkastelujaksolla tapahtunut yhtään henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Aineellisiin vahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui vuosina 2008-2009 yhteensä neljä. Raskas liikenne ei ollut osapuolena yhdessäkään tiellä tapahtuneessa onnettomuudessa viimeisten kahden vuoden aikana.  Sataman alueella toimivien yritysten edustajien haastatteluissa selvisi, että uutta tietä pidetään hyvin positiivisena asiana. Uuden tien mainittiin olevan suurempi ja selkeämpi kuin vanha tie ja se on helpottanut kulkua satamaan ja parantanut turvallisuutta. Hyvällä yhteydellä päätieverkkoon voi olla vaikutusta, kun satamassa toimivien yritysten asiakkaat valitsevat satamaa. Yksittäisenä tekijänä uuden tien vaikutuksia yritysten toimintaan on kuitenkin hyvin vaikea eritellä.  Maankäyttö alueella on kehittynyt. Alueella toimii nykyisin noin 10 yritystä ja siellä on noin 100 työpaikkaa enemmän kuin Satamantien suunnittelun aikana. Tieyhteys tukee alueen kehittämistä edelleen ja laadittujen suunnitelmien toteuttamista.  Satamantien ja siihen liittyneiden katujärjestelyjen rakentamiskustannukset olivat yhteensä 4,54 milj. euroa. Kustannukset vastasivat erittäin hyvin ennen rakentamista laadittuja kustannusarviota.				
Asiasanat Vaikutukset, vaikutusselvitykset, maankäyttö, liikennetalous, liiketaloudelliset laskelmat, liikenne-ennusteet, liikenneonnettomuudet, satamat				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)
978-952-257-114-4	978-952-257-115-1	1799-1951	1799-1951	1779-0610
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)
16		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja Osoite ja puhelinnumero/sähköposti Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/xxxxxxx/julkaisut">www.ely-keskus.fi/xxxxxxx/julkaisut</a>				
Julkaisun kustantaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika xx, Kouvola				

# Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Lähtökohdat ja tavoitteet</b>	<b>5</b>
1.1	Tiehankkeiden jälkiarviointi	5
1.2	Työn tavoitteet	5
1.3	Työmenetelmät	5
1.4	Työn organisaatio	5
<b>2</b>	<b>Suunnitelmat ja tavoitteet</b>	<b>6</b>
2.1	Satamantie ja sen vaikutusalue	6
2.2	Satamantien tavoitteet	7
2.3	Satamantien suunnittelu ja toteutus	7
<b>3</b>	<b>Tavoitteiden toteutuminen</b>	<b>8</b>
3.1	Tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavia tekijöitä	8
3.2	Liikennemäärät	8
3.3	Liikenteellinen saavutettavuus	9
3.4	Liikenneturvallisuus	9
3.5	Elinkeinoelämä	10
3.6	Alueiden kehittyminen	11
3.7	Talous	11
<b>4</b>	<b>Johtopäätökset</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Lähteet</b>	<b>13</b>

# 1 Lähtökohdat ja tavoitteet

## 1.1 Tiehankkeiden jälkiarviointi

Maantielaissa (503/2005) edellytetään, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää mm. alueiden kehittämistä sekä yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Maantieverkon pitää tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa. Näiden tavoitteiden toteutuminen edellyttää, että hankkeista tehdään hankearviot ja seurataan niiden toteutuneita vaikutuksia tekemällä hankkeista jälkiarviointi.

Tiehankkeiden jälkiarviointimenettelystä on laadittu ohje (Tienpidon hankkeiden vaikutusten jälkiarviointi, Tiehallinnon selvityksiä 20/2005). Jälkiarviointia on käsitelty myös Tiehallinnon uudessa tiehankkeiden arviointiohjeessa (Tiehallinto 2007).

## 1.2 Työn tavoitteet

Tässä työssä selvitetään millaisia vaikutuksia Haminan Satamantien toteuttamisella on ollut ja kuinka ne suhtautuvat tielle suunnitteluvaiheessa asetettuihin tavoitteisiin ja tien ennustettuihin vaikutuksiin. Satamantie on ollut käytössä runsaat kaksi vuotta ja suuri osa tien liikenteellisistä vaikutuksista on jo nähtävissä.

Tiehankkeen jälkiarvioinnissa käydään läpi lähinnä hankkeen liikenteelliset vaikutukset. Tiehankkeiden arviointiohjeessa olennaisiksi liikenteellisiksi vaikutuksiksi määritellään liikennemäärät, liikenteellinen saavutettavuus sekä liikenneturvallisuus. Muita kuin liikenteellisiä vaikutuksia ovat mm. ympäristö, ihmisiin kohdistuvat vaikutukset, yhdyskuntarakenne ja talous.

Työssä on ensisijaisesti käyty läpi Satamantien liikenteellisiä vaikutuksia. Hankkeen mittakaavan vuoksi esimerkiksi sen vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ei ole tarpeen selvittää. Satamantien vaikutukset kaupungin elinkeinoelämään ja satama-alueen kehittämiseen ovat sen sijaan huomattavat.

## 1.3 Työmenetelmät

Työn keskeisimmät osatehtävät olivat kaupungin, ELY-keskuksen ja sataman edustajien haastattelut sekä saatavilla olevien tilastotietojen analysointi. Edellisen lisäksi haastateltiin puhelimitse sataman alueella toimivien yritysten edustajia, joilta tiedusteltiin Satamantien vaikutuksia yritysten toimintaan.

Työn yhteydessä tehtiin myös maastokäynti. Runsaslumisen talven ja meneillään olleen ahtaajien lakon vuoksi tieympäristöstä ja tien liikenteellisestä toimivuudesta pystyttiin tekemään varsin niukasti havaintoja. Tietä tarkasteltiin myös Googlen Street view -palvelulla, joka osoittautui tähän tarkoitukseen erittäin hyväksi menetelmäksi.

## 1.4 Työn organisaatio

Selvitys on laadittu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ja Haminan kaupungin yhteistyönä. Työtä ohjasi ryhmä, johon kuuluivat Haminan kaupungilta Kari Halonen sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta Antti Rinta-Porkkunen, Kari Halme ja Jyrki Karhula.

Arvioinnin toteutuksesta vastasi WSP Finland Oy, jossa työn vastuuhenkilöinä olivat Timo Kärkinen, Annika Rantala ja Markku Hulkkonen.

## 2 Suunnitelmat ja tavoitteet

### 2.1 Satamantie ja sen vaikutusalue

Satamantie (mt 372) sijaitsee Haminan keskustan lounaispuolella ja se kytkee Haminan sataman valtatiehen 7 (E18) Poitsilan eritasoliittymässä. Sekä satama että E18-tie ovat osa yleiseurooppalaista TEN-verkkoa. Satamantien sijainti on esitetty kuvassa 1.

Tien suunnitteluvaiheessa Haminan satamassa toimi vajaa 60 yritystä, joissa oli yhteensä 1800 työntekijää. Sataman länsipuolella olevassa Summan paperitehtaassa oli 350 työpaikkaa. Lisäksi tien vaikutusalueella oli jonkin verran pientaloasutusta.

Sataman liikenne valtatielle 7 kulki Syväsatamantietä, joka oli Haminan kaupungin ylläpitämä väylä. Se oli linjaukseltaan ja kunnoltaan heikkotasoinen ja sijaitsi osittain pientaloasutuksen keskellä. Summan paperitehtaan puukuljetukset kulkivat Syväsatamantien länsipuolella olevan Tenkkiilintien kautta. Raskas liikenne aiheutti melu- ja turvallisuusongelmia tienvarren asutukselle ja asukkailla.



Kuva 1. Satamantien sijainti



Satamatoimintojen kehittyminen ja transitoliikenteen huomattava kasvu aiheuttivat Syväsatamantien liikennemäärien nopean kasvun. Liikenne aiheutti toimivuus- ja turvallisuusongelmien lisäksi melu- ja tärinähaittoja tien läheisyydessä olevalle asutukselle.

Tällä hetkellä sataman alueella toimii noin 70 yritystä, joissa on yhteensä 1 900 työntekijää. Summan tehdastiloissa on Googlen palvelinkeskus, jossa tulevaisuudessa työskentelee 50 henkeä.

Sataman toimintojen ja alueella olevien yritysten laajennuksia varten on satama-alueen suunniteltu laajenevan tulevaisuudessa merkittävästi ja mm. Hillonlahti on tässä yhteydessä tarkoitus täyttää ja saada alue sataman toimintojen käyttöön. Sataman alueella jo työskentelevätkin yritykset laajentavat toimintaansa. Maaliskuun lopulla tuulivoimaloita valmistava WinWinD avasi tehtaansa, jossa aluksi työskentelee 50 henkilöä. Määrän on suunniteltu jatkossa kasvavan 250 henkilöön.

## 2.2 Satamantien tavoitteet

Hankkeen yleissuunnitelmavaiheessa Satamantien tavoitteiksi määriteltiin:

- toimiva yhteys sataman ja päätieverkon välillä
- liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen
- liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen
- löytää yhteydelle oikea sijainti yhdyskuntarakenteessa
- uuden tien sovittaminen ympäristöön.

Haminan kaupunki laati vuoden 1997 aikana Satamantien alueen kaavarungon, jossa lähtökohtana oli uuden tieyhteyden mahdollistamien alueiden varoaminen satamaan tukeutuvalla teollisuus- ja varastointitoiminnalle sekä palveluille. Uusien järjestelyjen tuli myös mahdollistaa satama-alueen laajentaminen sekä selkeyttää ajoyhteyttä satamaan.

Yleissuunnitelmassa esitettiin hankkeen kustannukset, mutta ei eriteltyä yhteiskuntataloudellista kannattavuuslaskelmaa. Hankkeen tavoitteet kattoivat pelkkien liikenteellisten näkökulmien lisäksi merkittävästi myös maankäytöllisiä seikkoja, joita ei voida ottaa huomioon perinteisessä hyötykustannuslaskelmassa.

Ennen rakentamisen aloittamista laaditussa hankekortissa esitettiin Satamantien vaikutukset sekä taloudellinen kannattavuus. Hankkeen H/K-suhde oli 1,4. Uuden tien arvioitiin vähentävän 0,5 henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta vuosittain. Hankkeen suurimmat arvioidut kustannussäästöt, lähes 69 % hankkeen ajokustannussäästöistä, tulivat juuri onnettomuuskustannuksista. Seuraavaksi suurimmat säästöt tulivat raskaan liikenteen aikakustannuksista.

Hankkeen keskeisiksi vaikutuksiksi arvioitiin:

- tie- ja katujärjestelyt selkeytyvät ja parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta alueella yleisesti
- kevyen liikenteen olosuhteet paranevat ja liikenneturvallisuus lisääntyy
- alueen maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat merkittävästi
- Summan paperitehtaan kuljetusten siirtyminen uudelle tielle.

## 2.3 Satamantien suunnittelu ja toteutus

Satamatien yleissuunnitelma valmistui 1997 ja tiesuunnitelma vuonna 2004. Tiesuunnitelman jälkeen tehtiin uudella tielinjauksella luontoselvityksiä, koska alueella oli havaittu liito-oravia. Selvitysten jälkeen tien rakentamiselle saatiin ympäristöviranomaisilta lupa. Tiesuunnitelman hyväksymispäätös tehtiin 7.4.2006.

Satamantien rakentaminen alkoi keväällä 2006. Tie avattiin liikenteelle marraskuussa 2007.

Hanke käsitti seuraavat toimenpiteet:

- uusi 1,5 km pitkä kaksikaistainen tie, poikkileikkaus 10/7 m
- liittymissä kääntymiskaistat tai väistötilat
- kevyen liikenteen väyliä 2 km ja kaksi kevyen liikenteen alikulkua
- kaikkien uusien teiden ja katujen valaistus
- melusuojausta 180 metriä.

Satamantien rakentamisen yhteydessä Haminan kaupunki toteutti Ensontien siirron uudelle linjaukselle 800 metrin matkalla ja uuden kevyen liikenteen väylän rakentamisen tälle osuudelle.

### 3 TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

#### 3.1 Tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavia tekijöitä

Satamantien vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon muutamia taustatekijöitä. Merkittävin tekijä on syksyllä 2008 alkanut talouden jyrkkä lasku. Se näkyy hyvin selkeästi teillä, joilla raskaan liikenteen osuus on suuri tai merkittävän osa liikenteestä synnyttää jokin tuotantolaitos tai, kuten tässä tapauksessa, satama.

Liikennemääriin ovat talouden taantumun lisäksi vaikuttaneet myös muut globaaliin talouteen liittyvät tekijät. Hankekortissa todettiin, että Satamantielle ohjataan myös aikaisemmin Tenkkiilintien kautta kulkenut Summan tehtaiden puutavaraliikenne. Tuon jälkeen tehdas on lakkautettu ja se palvelee nykyisin Googlen palvelinkeskuksena. Alueen synnyttämä liikenne, varsinkin raskas liikenne, on vain murto-osa

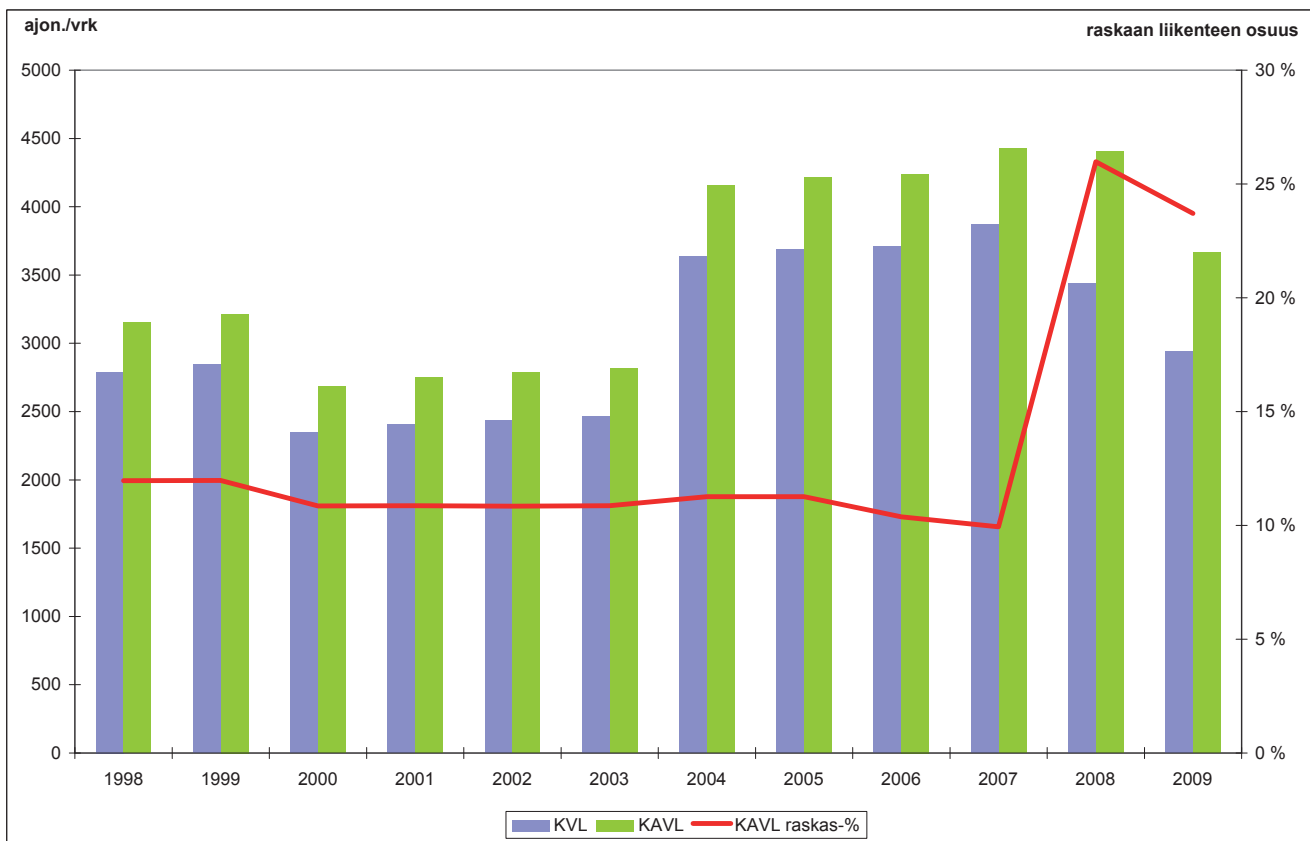
paperitehtaan liikenteestä, mikä osaltaan muuttaa hankkeen perusteena olleita liikenne-ennusteita.

#### 3.2 Liikennemäärät

Satamantien liikenteestä suurimmalla osalla matkan toinen päätepiste on Haminan satama. Tämän vuoksi Satamantien liikennemäärät heijastelevat sataman toiminnan volyymin vaihtelua. Tien liikennemäärissä näkyvät sekä vuoden 2000 jälkeinen talouden lasku että vuonna 2008 alkanut voimakas talouden taantuma. Satamantien liikennemäärät v. 1998-2009 on esitetty kuvassa 2.

Raskaan liikenteen osuus Satamantien arkipäivien liikenteestä nousi uuden tieyhteyden valmistuttua runsaasta 10 %:sta yli 25 %:iin. Talouden taantuma pudotti raskasta liikennettä kokonaisliikennemääriä enemmän, mikä näkyy raskaan liikenteen osuuden laskuna vuonna 2009.

Hankkeen suunnitteluvaiheessa Satamantien liikennemäärien arvioitiin kasvavan vuodesta 1999 vuoteen 2020 mennessä 25 %. Jälkiarvioinnin ajan-



Kuva 2. Satamantien liikennemäärien ja raskaan liikenteen osuuden kehitys v. 1998-2009 (lähde: Tierekisteri)

kohtana vaikuttava talouden taantuma vaikuttaa suuresti liikennemääriin. Vaikutus on kuitenkin suhteellisen lyhytaikainen ja toivottavasti jo muutaman vuoden kuluttua tilanne talouden suhteen on toinen. Tällöin myös Satamantien liikennemäärien kehitys vastanee paremmin suunnitteluvaiheessa laadittuja ennusteita.

### 3.3 Liikenteellinen saavutettavuus

Liikenteen saavutettavuuden kannalta suurimmat muutokset uuden tien myötä liittyvät sataman liikenneyhteyksiin. Ennen uutta tietä ajoyhteydellä satamaan oli kaksi 90 asteen mutkaa. Ne olivat raskaalle liikenteelle hankalat, koska satamaan ajettaessa ne olivat heti jyrkähkön ylämäen jälkeen.

Satamantiellä liittymissä on pääsuunnan kanavointi ja ryhmityskaistat kääntyville ajoneuvoille. Tämä pa-

rantaa liittymien toimivuutta ja helpottaa tielle pääsyä sivusuunnilta.

### 3.4 Liikenneturvallisuus

Satamantien vaikutusalue liikenneturvallisuuden kannalta kattaa myös Tenkkiilintien, koska ennen Satamantien valmistumista Summan tehtaiden liikenne jakaantui molemmille valtatielle 7 johtaville yhteyksille.

Syväsatamantiellä tapahtui vuosina 2000–2007 yhteensä 20 omaisuusvahinkoihin johtanutta onnettomuutta, eli keskimäärin 2,5 onnettomuutta/vuosi. Näistä kaksi johti henkilövahinkoihin. Tiellä sattui Satamantien valmistumisen jälkeen vuonna 2008 yksi aineellisiin vahinkoihin johtanut onnettomuus.

Satamantiellä tapahtui vuonna 2009 yhteensä kolme aineellisiin vahinkoihin johtanutta onnettomuutta.



Kuva 3. STOP-merkit sataman portin ja Ensontien risteuksen välissä. (Kuva Google Street View:stä.)

ta. Näistä kaksi tapahtui valtatie 7 eteläpuolisessa ramppiliittymässä. Vuonna 2008 tiellä ei tapahtunut yhtään tilastoitua onnettomuutta. Tällä jaksolla tapahtui siis vuosina 2008–2009 1,5 onnettomuutta/vuosi. Yksikään onnettomuus ei johtanut henkilövahinkoihin.

Tenkkiilintiellä tapahtui vuosina 2000–2007 yhteensä viisi omaisuusvahinkoihin johtanutta onnettomuutta, eli 0,6 onnettomuutta/vuosi. Vuosina 2008 ja 2009 tiellä sattui kaksi omaisuusvahinkoihin johtanutta onnettomuutta, eli 1,0 onnettomuutta/vuosi. Raskas liikenne ei ollut osapuolena yhdessäkään tiellä tapahtuneessa onnettomuudessa kummallakaan jaksolla.

Satamantien valmistumisen jälkeen alueella ei ole tapahtunut yhtään henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Aineellisiin vahinkoihin johtaneista onnettomuuksista tulee poliisin tietoon vain osa, joten niiden pohjalta ei voi tehdä kovin luotettavia johtopäätöksiä. Käytävissä olevien onnettomuustietojen perusteella liikenneturvallisuustilanne alueella on Satamantien myötä parantunut jonkin verran.

Sataman yritysten edustajia haastateltaessa kävi ilmi, että sataman portista tuleva ulosajotie on etuoikeutettu, mutta väistämisvelvollisesta suunnasta tulevat raskaat ajoneuvot eivät aina noudata STOP-merkkejä (kuva 3). Järjestely on psykologisen etuajo-oikeuden vastainen. Jos etuajo-oikeus halutaan säilyttää nykyisellään, kannattaisi pohtia järjestelyjen muuttamista enemmän väistämiseen ohjaaviksi.

### 3.5 Elinkeinoelämä

Elinkeinoelämän kannalta Satamantien vaikutuksia selvitettiin haastatteleamalla sataman alueella toimivia yrityksiä. Haastattelut tehtiin puhelimitse maaliskuun loppupuolella 2010. Haastateltujen yritysten ja yhteyshenkilöiden nimet on esitetty luvussa 5.

Haastattelussa esitettiin seuraavat kysymykset:

1. Miten näette tien vaikuttaneen yrityksenne toimintaan ja kehittymiseen?
2. Ovatko mielestänne uusi tie ja sen yhteydessä tehdyt järjestelyt vaikuttaneet liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen satama-alueen sisällä?
3. Onko teille tullut palautetta alueella työskenteleviltä uuden tien vaikutuksista työmatkaliikenteeseen?
4. Tuleeko teille ylisuuria tai ylliraskaita kuljetuksia? Jos tulee, niin kuinka paljon? Miten nykyinen tie palvelee näitä kuljetuksia?
5. Hankkeen ajoitus: luontoselvitykset lykkäsivät hankkeen toteutusta runsaalla kahdella vuodella. Aikaisemmin toteutettuna tie olisi ollut käytävissä jo nousukauden aikana. Oliko tiehankkeen ajoituksella vaikutusta yrityksenne toimintaan?

Haastattelujen tuloksena selvisi, että uutta tietä pidetään sataman alueella toimivissa yrityksissä hyvin positiivisena asiana, ja sen valmistumista odotettiin innokkaasti. Uuden tien vaikutuksia yritysten toimintaan on kuitenkin hyvin vaikea eritellä.

Uuden tien mainittiin olevan suurempi ja paljon selkeämpi kuin vanha tie. Uusi tie on muun muassa helpottanut kulkua satamaan ja parantanut turvallisuutta sekä lyhentänyt hieman työmatkoja. Sen koettiin myös parantaneen sataman yleistä imagoa ja sen statusta roro-satamana. Hyvällä yhteydellä päätieverkkoon voi olla vaikutusta, kun satamassa toimivien yritysten asiakkaat valitsevat satamaa. Asiaa on kuitenkin vaikea mitata.

Vaikka uusi tie nähtiin hyvänä asiana, ei kuitenkaan koettu, että sillä olisi ollut suoraa vaikutusta yritysten toimintaan. Useista vastauksista kävi ilmi, että samat lastit olisivat kulkeneet vanhaakin tietä pitkin.

Myös uuden tien vaikutusta yritysten sijoittumiseen on vaikea arvioida, koska sijoittuspäätökset on usein tehty joko ennen uuden tien rakentamista tai uuden tien jo valmistuttua.

Ne haastatellut, jotka olivat huomanneet uudet järjestelyt satama-alueen sisällä, kokivat sataman sisäisen liikenteen muuttuneen sujuvammaksi ja turvallisemmaksi järjestelyjen myötä. Opasteet ovat paremmat kuin ennen, mikä on selkeyttänyt liikennettä. Toisaalta pyörällä liikkumista satama-alueella kuvattiin turvattomaksi.

Uuden tien vaikutuksista työmatkaliikenteeseen ei ollut tullut yrityksissä juurikaan suoraa palautetta. Vähäinen saatu palaute oli positiivista. Yleinen vaikutelma oli, että ainakin autolla työmatkoja satamaan tekevien työmatkaa uusi tie on helpottanut, ja ihmiset ovat siihen tyytyväisiä. Myös pyörätie uuden tien varressa on hyvä. Muista suunnista satamaan tulevat pyörätiet ovat kuitenkin edelleen huonossa kunnossa. Lisäksi pyöräilyreiteissä on epäjatkuvuuksia, sillä pyöräilijät joutuvat esimerkiksi vaihtamaan tien puolelta toiselle raskaan liikenteen seassa noin 300 m ennen sataman porttia.

Ylisuuria ja -raskaita kuljetuksia ei suurimmalle osalle yrityksistä tule ollenkaan. Osalle niitä kuitenkin tulee paljonkin, maksimissaan 300 kuljetusta vuodessa. Lisäksi satamaan tulee vaarallisten aineiden kuljetuksia. Uuden tien nähtiin palvelevan näitä riittävän hyvin, ja paljon paremmin kuin vanhan.

Tiehankeeseen ajoituksella ei nähty olleen suoraa vaikutusta yritysten toimintaan. Tämä on loogista, koska tiellä ylipäättään ei nähty olleen suoraa vaikutusta yrityksiin. Jotkut vastaajat arvelivat, että yleisellä tasolla tien viivästyminen oli satamalle kokonaisuutena haitallista. Joitakin yksittäisiä kuljetuksia on voinut siirtyä muihin satamiin, kun uuden tien valmistumista odoteltiin.

## 3.6 Alueiden kehittyminen

Haminan sataman alueen kehittymiselle uudella tiellä on ollut hyvin suuri vaikutus. Uusi tie mahdollisti merkittäviä muutoksia maankäytössä sekä helpotti sataman porttijärjestelyjä.

Maankäyttö alueella on kehittynyt laadittujen suunnitelmien mukaisesti. Alueella toimii nykyisin noin 10 yritystä enemmän kuin Satamantien suunnittelun aikana. Tieyhteys tukee myös satama-alueen kehittämistä edelleen ja laadittujen kehittämissuunnitelmien toteuttamista.

## 3.7 Talous

Satamantien ja siihen liittyneiden katujärjestelyjen rakentamiskustannukset olivat yhteensä 4,54 milj. euroa, joista Tiehallinnon osuus oli 2,48 milj. euroa, Haminan kaupungin 1,33 milj. euroa ja muiden tahojen 0,73 milj. euroa. Kustannukset vastasivat erittäin hyvin ennen rakentamista laadittuja kustannusarviota, joka rakennuskustannusten osalta oli 4,49 milj. euroa.

## 4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Hankkeen yleissuunnitelmavaiheessa Satamantien tavoitteiksi määriteltiin:

- toimiva yhteys sataman ja päätieverkon välillä
- liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen
- liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen
- löytää yhteydelle oikea sijainti yhdyskuntarakenteessa
- uuden tien sovittaminen ympäristöön.

Tässä jälkiarvioinnissa on keskitytty Satamantien liikenteellisiin vaikutuksiin sekä vaikutuksiin sataman alueen elinkeinoelämälle.

Talouden taantuma on vähentänyt Haminan sataman tavaraliikennettä: vuonna 2009 liikenne oli vähentynyt noin 35 % vuoden 2007 tasosta. Koska sataman liikenteen osuus Satamantien kokonaisliikenteestä ja varsinkin sen raskaasta liikenteestä on erittäin suuri, merkitsee sataman liikenteen vähenys myös tien liikennemäärän alenemista. Samaan suuntaan on vaikuttanut Summan paperitehtaan toiminnan loppuminen. Näin tielle ennustettu liikenteen kasvu ei tarkasteluajankohtana ole toteutunut. Talouden kasvu alkaessa tilanne muuttuu ja lienee toinen jo muutamien vuosien kuluttua. Liikennemäärien uudelleenarviointi on hyvä tehdä muutaman vuoden kuluttua, kun taloudellinen tilanne on parantunut.

Uuden tien myötä yhteys satamasta valtatielle 7 on hyvin toimiva. Liikenteen ennustettua pienemmät määrät edesauttavat toimivuus- ja sujuvuustavoitteen täyttymistä.

Liikenneturvallisuus Satamantiellä on onnettomuustietojen perusteella parantunut. Tenkkiilintien merkitys sataman ja Summan tehtaiden kuljetusväylänä on merkittävästi vähentynyt Satamantien avaamisen jälkeen. Siellä onnettomuusmäärä on tilastojen mukaan kuitenkin hieman noussut.

Hyvin keskeinen tavoite hankkeessa oli tukea sataman alueen maankäytön kehittämistä. Sataman ja siellä olevien yritysten merkitys työllistäjinä Haminassa on erittäin suuri. Satamantie on ollut Haminan sataman kehittämisen ja sitä kautta koko kaupungin kannalta hyvin tärkeä hanke. Sataman alueella sijaitsevien työpaikkojen määrä on kasvanut, mikä kertoo alueen menestyksestä. Maaliskuussa alueella avattiin tuulivoimaloita tekevän WinWinDin tuotantolaitos.

## 5 LÄHTEET

Tienpidon hankkeiden vaikutusten jälkiarviointi, Tiehallinnon selvityksiä 20/2005, Tiehallinto 2005

Tiehankkeiden arviointiohje, Tiehallinto 2008

Haminan sataman tavaraliikennetilasto: Suomen Satamaliitto ja Liikennevirasto

Satamatien alueen kaavarunko, Tielaitos, Hamina kaupunki, 15.12.1997

Haminan Satamantie, Yleissuunnitelma. Kaakkois-Suomen tiepiiri, Hamina kaupunki, 1997

## Haastattelut:

Haminan kaupunki 10.3.2010:

- apulaiskaupunginjohtaja Kari Halonen

Kaakkois-Suomen ELY-keskus 10.3.2010:

- tiejohtaja Antti Rinta-Porkkunen

- talouspäällikkö Jyrki Karhula

- Kari Halme

Haminan satama:

- markkinointijohtaja Mervi Nurminen 12.3.2010

- tekninen johtaja Teppo Jokimies 16.3.2010

Haminan satama-alueen yrityksiä:

- Baltic Tank, Marja Pönkä 24.3.2010

- BASF, Antero Ahvenainen 23.3.2010

- Bruhn Spedition, Tuomas Tiainen 23.3.2010

- CTS, Jorma Koso 23.3.2010

- Dynea, Petri Kaskes 25.3.2010

- Finngas, Veijo Virtanen 23.3.2010

- Haanpää, Ari Kurvi, 23.3.2010

- Hallens, Kimmo Salmi 24.3.2010

- HMT, Niko Orpana 25.3.2010

- Hamjets, Hannu Kuikko 23.3.2010

- Havesa, Lasse Lenkkeri 23.3.2010

- Hexion, Veli-Matti Monni 25.3.2010

- Huber, Riitta Joronen 23.3.2010

- Metsäliitto, Eeva Kokkonen 24.3.2010

- Neste Oil, Meri Arvilommi 23.3.2010

- Nurminen Logistics, Tommi Kärki 24.3.2010

- Suomen Unipol, Ylva Hagström 25.3.2010

- Transfennica, Airi Laurila 24.3.2010

- Tulli, Esko Nordlund 24.3.2010

- UPM Kymmene Seaways, Jukka Hölsä 25.3.2010

- VOPAK, Pertti Perilä 25.3.2010

- WinWinD, Kalevi Mattila 25.3.2010

Kaakkois-Suomen elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
Kauppamiehentie 4  
45100 Kouvola  
puh. 020 636 0090  
[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)

ISSN 1799-1951 (painettu)  
ISBN 978-952-257-114-4 (painettu)  
ISSN 1779-0610 (verkkojulkaisu)  
ISBN 978-952-257-115-1 (verkkojulkaisu)