

VIITE Päijät-Hämeen liiton lausuntopyyntö maakuntakaavan 2014 luonnosaineistosta

ASIA

1. Valtatie 12 Lahti

Nykyisessä maakuntakaavassa valtatie 12 on Lahdessa merkitty yleissuunnitelman ja poliittisen tahdon mukaisena Launeen moottoritielinjauksena, mitä vastaan esiintyy voimakas vastustus. Vaihtoehdoksi on esitetty linjausta Renkomäen kautta. Päijät-Hämeen liitto on valmistanut kustannustehokkaamman suunnitelman, missä tie kulkisi nykyistä suoraa reittiä mm. Lahden rautatieaseman ohi osaksi tunneliratkaisuna.

2. NA7 Valtatie 12 ja Pietarinrata Uudestakylästä itään

Nykyisessä maakuntakaavassa valtatie 12 väli Uusikylä–Jokue on merkitty yleissuunnitelman mukaisena moottoritienä nykyisen tien eteläpuolelle. Parhailaan etsitään Tieokkaan suunnitelman pohjalta kustannustehokkaampaa ratkaisua, mikä hyödyntäisi enemmän nykyistä tietä, lyhentäisi uuden tielinjauksen rakentamista ja palvelisi väylän liikenteellisiä tarpeita riittävän pitkälle tulevaisuuteen.

LAUSUNTO Asiantuntijayritys Tieokas kannattaa seuraavia ratkaisuja:

1. Valtatie 12 Lahti

Lahdessa valtatie 12 linjataan suorinta (nykyistä) reittiä Päijät-Hämeen liiton kustannustehokkaan suunnitelman mukaisesti, missä tie kulkisi mm. Lahden rautatieaseman ohi osaksi tunneliratkaisuna.

2. NA7 Valtatie 12 ja Pietarinrata Uudestakylästä itään

Uudenkylän–Jokuen välillä ja edelleen Kouvolaan valtatie 12 suunnitellaan Tieokkaan oheisen kustannustehokkaan suunnitelman mukaisesti, missä uudistettava tie kulkisi Pietarinradan kanssa pääpiirtein samassa maastokäytävässä. Siihen varaudutaan suunnittelemaan kasvavan tarpeen mukainen nopean liikenteen kolmas raide välille Uusikylä–Kausala. Pietarinradan palvelutason parannushankkeessa rataosan Uusikylä–Kausala mutkat jäivät oikaisematta, mutta uusi nopean liikenteen kolmas raide ennalleen jäävän nykyisen kaksoisraiteen rinnalle lisäisi ratakapasiteettia niin, että tarvetta rakentaa rannikkoratayhteyttä Helsinki–Pietari ei olisi näköpiirissä.

Maakuntakaavaan merkitty yleissuunnitelmatasoinen valtatieyhteys (Uusikylä–Kouvola) suunnitellaan siis uudelleen yksityisen kansalaisen (yrityksen) tekemän muistutuksen ja laatiman suunnitelman mukaisesti – ilmeisesti ensi kerran valtakunnassa. Samanlaisen muutoksen pitäisi olla mahdollinen myös maakuntakaavaan merkityn yleissuunnitelmatasoisen Lahden linjauksen kohdalla.

1. Valtatie 12 Lahti

Pohjaveden suojele Launeen moottoritien eräänä pääperusteluna merkitsee sitä, että jokunen säiliörekka Lahden liikenteessä on kirjaimellisesti kuin pisara meressä siinä todellisuudessa, että joka päivä Pietarinrataa kulkee Vainikkalasta Lahden kautta Sköldvikiin useita superraskaita säiliövaunuja, mutta Pietarinradalla ei ole metriäkään pohjaveden suojausta.

Valtatien 12 linjaus rautatieaseman–matkakeskuksen kautta tarkoittaa tien parantamista nykyiselle paikalleen Salpakankaalta alkaen, Mytjäisistä Pekanmäkeen tunneliin tai katettuun kaukaloon. Kun valtatie katoaa Radiomäen alta maan alle ja tarpeeton tavararatapiha Sopenkorpeen, syntyy Mannerheiminkadun pituudelta uusi laaja rakennusalue, Asemacity, Lahden liikenteen ja kaupunkirakenteen tulevaisuuden ratkaisu. Maanmyyntituloilla katetaan rakennuskustannuksia, kuten nyt Hämeenlinnassa moottoritiekuilun kannan liikekeskuksessa.

Poikittaisliikenne ei siirry kiertelemään Lahden ohi pitkin Launeen peltoja, se hakee suoran reitin. Launeen moottoritie tuhoaa, mutta Asemacity-väylä parantaa ympäristöä. Esimerkiksi kohinamelu katoaa ja pohjaveden suojaus syntyy tiehen muun rakentamisen ohessa koko Salpausselän pituudelta. Päijät-Hämeen liiton valmistama tiesuunnitelma maksaa vain murto-osan Launeen moottoritien kustannuksista, mutta tuottaa toimivan liikenne­ratkaisun sekä runsaasti aineellisia ja myös aineettomia hyötyjä.

2. NA7 Valtatie 12 ja Pietarinrata Uudestakylästä itään

Väyläpolitiikan muutos uuden Liikenneviraston tullen merkisi sitä, että enää ei suunnitella eikä rakenneta esimerkiksi moottoritietä, vaan VÄYLÄ, minkä palvelutarkoitus on paljon monimuotoisempi kuin perinteisen tienrakennuksen, miltä ajalta on Lahden-Kouvola valtatie­suunnitelma. Liikenneviraston toiminta-ajatus on kehittää koko liikennejärjestelmää ja lisätä liikennemuotojen synergiaa. Keskeistä on liikenteen ympäristöön ja ihmisiin kohdistuvien haittavaikutusten vähentäminen, mikä tarkoittaa mm. eri maaliikennemuotojen sijoittamista yhteiseen maastokäytävään. Tämä toteutuu Tieokkaan suunnitelmassa, mutta ei esimerkiksi hylätyssä "erämaalinjauksessa" Uusikylä–Jokue.

Maakuntakaavaan merkitty tieyhteyden Lahti-Kouvola yleissuunnitelma on nyt hylätty Tieokkaan muistutuksen mukaisesti. Esimerkiksi osuudelta Uusikylä–Jokue s tarve elvitetään Tieokkaan esittämällä tavalla siltä pohjalta, että tie ja rautatie kulkevat edelleen pääpiirtein nykyisessä yhteisessä maastokäytävässä ja niitä parannetaan yhdessä todellisen tarpeen mukaisesti. Lahti-Kouvola on maassamme harvinainen esimerkki yhteysvälistä, missä kerrankin rautatie on uudistettu ennen tietä. Tämä viitoittaa tulevaa väyläpolitiikkaa ja osoittaa rautatien ylivertauisuuden runkoyhteytenä, mitä maantie paikallisen tarpeen mukaan täydentää.

Rautateiden menestystä kuvaa, että junamatkustajien osuus välillä Lahti-Kouvola on tällä hetkellä jo yli puolet, valtakunnan kärkeä. Matkustajat ovat valinneet junan, vaikka nykyinenkään valtatie 12 Pietarinradan vieressä ei suinkaan ole kehno. Raskaampi akselipaino ja etenkin uuden turvalaitejärjestelmän ansiosta kasvanut ratakapasiteetti lisäävät rautatieliikenteen kilpailukyvyn ylivertaiseksi maantieliikenteeseen varrattuna.

Pietarinradan parannushanke Lahti-Luumäki jäi kuitenkin pahasti puolitiehen rataosalla Uusikylä–Kausala, koska sen useat rataoikaisut ja Mankalan raiteenvaihtopaikka ja jäivät rakentamatta rahanpuutteen vuoksi. Ratakapasiteetti rajoittaa Nastolalle ja Iitille tärkeän taajamajunaliikenteen lisäämistä ja vaikeuttaa tuntuvasti eri junatyyppeiden sujuvaa liikennöintiä toistensa lomassa.

Pietarinradan jatkoparannustyönä tarvitaan ratakapasiteetin kasvattamiseksi nopean liikenteen lisäraide Uusikylä–Kausala. Nykyinen kaarteinen kaksoisraide jäisi kokonaan tavanomaisen liikenteen käyttöön. Nopea kolmas raide, minkä pituus olisi vain alle 20 km, tekisi mahdolliseksi esimerkiksi kasvattaa Helsingin–Pietarin nopeaa Allegro-liikennettä nykyisellä reitillä kustannustehokkaasti, eikä ainakaan vuosikymmeniin tarvittaisi uutta miljardiluokan rannikkoratayhteyttä.

merk. Ystävällisin tervehdyksin
Tieokas
Markku Sakari Meriluoto



Tieokas® – itsenäinen, riippumaton ja puolueeton asiantuntijayritys ja rekisteröity tavaramerkki.

Laajempi perustelu seuraavilla sivuilla.



MUISTUTUS
2013-10-10

Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
Onnenlaakso
Puutarhatie 24 A 18
FI-16100 UUSIKYLÄ ASEMA
m. 045 651 9808
markku.meriluoto@tieokas.fi
www.tieokas.fi
Y-tunnus 1516503-5
Alv.rek.

VIITE: UUDENKYLÄN OSAYLEISKAAVA

Asiantuntijayritys Tieokas esitti muistutuksessaan 2010 (alla) ja erikseen henkilökohtaisesti liikenneministeri Merja Kyllöselle 2012 (linkki), että Päijät-Hämeen maakuntakaavaan (ja nyt vielä Uudenkylän osayleiskaavaluonnokseen) merkitty valtatie 12 linjaus Uudenkylän itäpuolella hylätään (paitsi Kausalan ohitustie) ja parannustyö suunnitellaan pääpiirtein nykyisen linjauksen maastoläytävään.

Nastolan kunnanhallitus totesi vastauksessaan (alla), että linjaus on merkitty maakuntakaavaan eikä sitä voida muuttaa.

Syksyllä 2013 maakuntakaavaan merkitty linjaus kuitenkin hylättiin. Uudeksi linjaukseksi valittaneen vaihtoehto 4 (4A) (kartta), mikä lähes täysin vastaa Tieokkaan muistutuksessaan 2010 esittämää nykyisen tien parantamista.

Maassamme ei ole ennen tapahtunut, että yksityisen kansalaisen työn perusteella hylätään maakuntakaavaan merkitty valtatielinjaus ja korvataan se kansalaisen esittämällä vaihtoehdolla.

Tieokkaan muistutuksen käsittely Nastolan kunnan hallinnossa 2010
(otteita, kursivointi tekijän):

Kunnanhallitus 2010-12-13 § 234

Nastolan kunnan lausunto yleissuunnitelmaan tehtyyn muistutukseen, jonka on jättänyt Tieokas, Markku Sakari Meriluoto:

Muistutuksessa vaaditaan, että yleissuunnitelma hylätään osuudelta Uusikylä-Jokue ja selvitetään tieyhteyttä tältä osin samaan maastokäytävään rautatien kanssa.

Valtatien 12 parantamishankkeeseen liittyvässä ympäristövaikutusten arvioinnissa, jonka selostus on vuodelta 2005, on käsitelty eri linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtoihin on sisällytetty radan kanssa soveltuvien osien saman maastokäytävän ratkaisut 0+ ja 3, joista 0+ ratkaisu oli nykyiseen linjaukseen perustuva ja 3 radan tuntumaan radan pohjoispuolelle linjattu.

Jatkotoimenpiteenä Tiehallinnon keskushallinto on hyväksynyt nyt käsiteltävänä olevan linjauksen jatkosuunnitteluun. Voimassa oleva Päijät-Hämeen maakuntakaava sisältää uuden linjauksen.

Ehdotus: (tekninen johtaja)

Tekninen lautakunta ... toteaa osaltaan, että yleissuunnitelmaan liittyvä *muistutus ei edellytä jatkotoimenpiteitä perustuen siihen, että asia on jo käsitelty hankkeen aikaisemmissa vaiheissa.*

Päätös: Hyväksyttiin yksimielisesti.
KH

Ehdotus: (kunnanjohtaja)

Kunnanhallitus päättää hyväksyä Nastolan kunnan lausunnon yleissuunnitelmasta ja siitä tehdyistä muistutuksista esitettäväksi Kaakkois-Suomen Ely-keskukselle teknisen lautakunnan esityksen mukaisesti.

Linjausratkaisu syksyllä 2013

LÄHDE: Valtatie 12 välillä Uusikylä–Suvioja, Nastola, Orimattila, Iitti, Kouvola. Linjausvaihtoehtojen tarkastelu. Ramboll Finland Oy ja Uudenmaan ELY-keskus (otteita, *kursivointi* tekijän):

Vuonna 2010 välille Uusikylä – Tillola on valmistunut yleissuunnitelma. Yleissuunnitelmassa on esitetty, että valtatie rakennetaan kokonaan uuteen maastokäytävään. Välin Uusikylä–Jokue uusi linjaus sijaitsee nykyisen valtatie eteläpuolella sekä välillä Jokue–Tillola Kausalan taajaman pohjoispuolella [Kausalan ohitustie].

Valtatien 12 yhteysvälille Lahti–Kouvola laadittiin vuonna 2012 liikennepoliittisen selonteon mukainen revoluutiohenkinen pilottihanke yhteysvälin kehittämisestä.

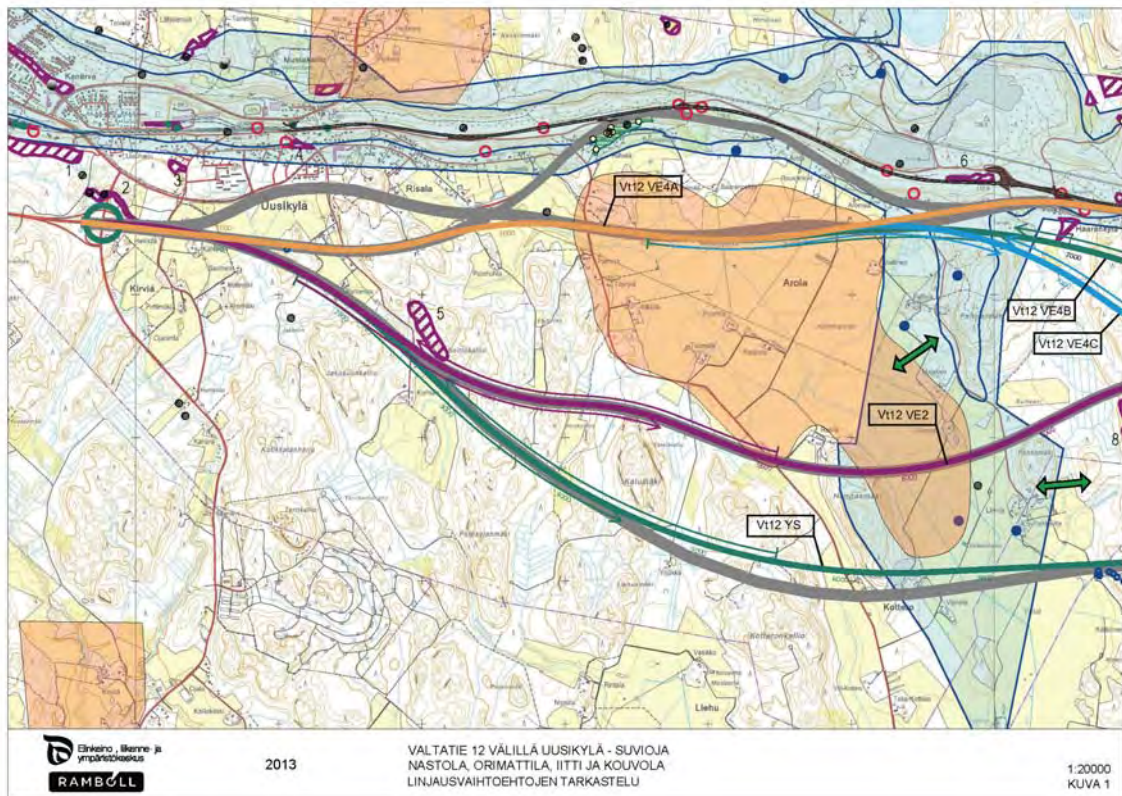
Näkyvissä olevassa tulevaisuudessa ei ole odotettavissa rahoitusmahdollisuuksia aiemmin laadittujen suunnitelmien toteuttamiseen. Tavoitteena on ollut löytää yhteysvälille aiempia suunnitelmia kustannustehokkaampi ja käyttäjälähtöinen kehittämisratkaisu, joka parantaa riittävästi liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta. Pilottihankkeessa merkittävänä lähtökohtana on ollut käyttäjälähtöisyys.

Hankkeen rahoitusmahdollisuuksien ollessa heikot laadittujen yleissuunnitelmien toteuttamiseen kokonaisuudessaan, pyrittiin pilottihankkeessa löytämään vaikutukseltaan hyviä, mutta samalla kustannustehokkaampia ratkaisuja.

Pilottihankkeessa esitetyt kustannustehokkaammat ratkaisut edellyttävät maankäyttösuunnitelmien muutoksia. Tämän selvityksen tavoitteena on selvittää valtatie toteuttamiskelpoiset linjausvaihtoehdot liikennepoliittisen selonteon yhteydessä tehdyn pilottihankkeen perusteella.

...

Jatkosuunnittelusta hylättiin vaihtoehdot 1 [ns. erämaalinjaus, harmaa] ... valitaan ... linjausvaihtoehto 4 (keltainen).



Kommentti:

Kesti kolme vuotta ja vaadittiin hallituksen liikennerevoluutio, ennen kuin Tieokkaan esittämä linjaus valittiin toteutettavaksi (näillä näkymin mitä todennäköisimmin). Nastolan kunnanjohto on koko ajan on ollut peruuntuneen moottoritiehankkeen päälobbari.

TIETOAINIESTOT

Tieokkaan muistutus Nastolan kunnanvirastolle (s. 38-46):

http://www.tieokas.fi/Valtatie_12_ja_Pietarinrata.pdf

Tieokkaan henkilökohtainen kirjelmä liikenneministeri Merja Kyllöselle 2012 (s. 55-64)

<http://www.tieokas.fi/Liikenneministeri.pdf>

Väyläpolitiikan kulisseissa kuhisee

VIERAILIJA

Markku Sakari Meriluoto



On taas liikennepoliittisen selonteon aika. Vieläkään ei rakenneta Launeen moottoritietä eikä Lahden-Kouvolan moottoritietä, mutta liikenneministeriä ammutaan kovilla: meille moottoritie, muuten Nastolan pitää kuihtua ja Launeen markettihelvetti sortuu. Unohtunut on edellisen liikenneministerin linjaus: Suomeen ei enää rakenneta yhtään moottoritietä, paitsi valmiiksi Vaalimaan rajalle.

Pohjaveden suojele Launeen moottoritien eräänä pääperusteluna on lievästi

sanoen älyllistä epärehellisyttä. Moottoritiemiehet eivät tiedä, että jokunen säiliörekka Lahden liikenteessä on kirjaimellisesti kuin pisara meressä siinä todellisuudessa, että joka päivä Pietarinrataa kulkee Vainikkalasta Lahden kautta klo 03.24 Sköldvikiin kahden sähköveturin vetämä superraskas 4 500 tonnin tavarajuna kuormana venäläistä öljyä. Pietarinradalla ei ole metriäkään pohjaveden suojausta, joten nukkukaa rauhassa, lahtelaiset.

Siis katse eteenpäin! Kun

Päijät-Häme jälleen kerran menettää pelin yhdeksi hallituskaudeksi, mitä tarjotaan seuraavalle? Ensiksi täytyy märkiä moottoritieunia näkevien ymmärtää väyläpolitiikan muutos. Entisaikaan sanoi Tampereen piirin – mihin Lahtikin kuului – tiejohtaja, että moottoritien pitää kulkeman Launeen vehreässä laaksossa ryskyen halki poikki läpi peltojen jokien kallioiden. Ainakaan sen ei pidä kulkeman Renkomäestä, silloin keskeltä ei mitään, nyt vilkkaan risteys- ja kauppa-alueen kautta.

Väyläpolitiikan muutos uuden Liikenneviraston tulien merkitsi sitä, että enää ei suunnitella eikä rakenneta moottoritietä, vaan väylä, minkä palvelutarkoitus on paljon monimuotoisempi kuin siirtää liitურaitabemariä miestä maksiminopeudella.

Liikenneviraston toimintajatus on kehittää koko liikennejärjestelmää ja lisätä liikennemuotojen synergiaa. Keskeistä on liikenteen ympäristöön ja ihmisiin kohdistuvien haittavaikutusten vähentäminen. Mitä tämä merkitsee Lahden seudulla?

Jospa uuden ajan maakuntajohtaja Jari Parkkonen kivaiksi komerosta Päijät-Hämeen liiton aikaansa edellä tehdyn selvityksen ”Valtatien 12 kehittäminen nykyisen linjauksen puitteissa Lahden kaupunkiseudulla”. Kuivakaniminen suppea selvitys palauttaa Launeen moottoritiehöppöilyn kerralla historiaan.

Valtatien 12 linjaus Asemacityn kautta tarkoittaa seuraavaa: Tie parannetaan nykyiselle hyvälle paikalleen Salpakankaalta alkaen.

Mytäjaisistä Pekanmäkeen tie rakennetaan nykyisen alle tunneliin tai katettuun kaukaloon. Rautatieaseman alueelle tien ja rautatien yhteyteen rakennetaan matkakeskus bussiterminaalineen. Siinä perusajatus, konsultit vain töihin. Eikä maksa lähellekään Launeen moottoritien kuudesosa miljardia.

Kun valtatie katoaa Radiomäen alta maan alle ja tarpeeton tavaratarapiha Sopenkorpeen, syntyy Mannerheiminkadun pituudelta uusi laaja rakennusalue, Asemacity. Maanmyyntituloilla katetaan rakennuskustannuksia, kuten nyt Hämeenlinnassa moottoritiekuilun kannen liikekeskuksessa. Launeen moottoritie ei tuota yhdyskunnallista lisäarvoa, haittaa vain. Asemacity luo Lahteen liikenteen ja kau-

punkirakenteen tulevaisuuden ratkaisun.

Liikenneteknisesti Asemacity-väylä on eri planeetalta kuin Launeen moottoritie. Asemacityssä yhdistyvät kaikki maaliikennemuodot rautatiestä kevytväyliin. Poikittaisliikenne ei siirry kiertelemään Lahden ohipitkin Launeen peltoja, se hakee suoran reitin. Launeen moottoritie tuhoaa, mutta Asemacity-väylä parantaa ympäristöä. Esimerkiksi kohinamelu katoaa ja pohjaveden suojauskaukalo syntyy tiehen muun rakentamisen ohessa koko Salpausselän pituudelta.

Valtatie 12 jatkuu Lahdesta Kouvolaan, mutta moottoritietä ei enää kehdata lobata julkisesti. Niinpä Nastolan kunnanvirastosta on puolisalaa, päättäjiä vaivaamatta,

lähetetty liikennepoliittiseen selontekoon näkemys, mikä tuskin vastaa itse lähettämääni: Vain Kausalan ohitustie tarvitaan, muuten parannetaan vähäisiä osia nykyisestä tiestä ja yhteiseen maastokäytävään rataosalle Uusikylä-Kausala rakennetaan kolmas (nopea) raide Pietarinradan pahojen mutkien poistamiseksi ja ratakapasiteetin lisäämiseksi. Se on sitä uutta väyläpolitiikkaa.

Kirjoittaja on metsänhoitaja, tietokirjailija ja asiantuntijayrittäjä Uudenkylän asemalta.

Vierailija-palstalla julkaistaan eri alojen ajankohtaisia asiantuntijakirjoituksia, joiden pituuden tulee olla 3 000-4 000 merkkiä.

Kirjoitukseen on liitettävä kirjoittajan yhteystiedot. Lähetä kirjoitus osoitteeseen lukijalta@ess.fi

Valtatie 12 ja Pietarinrata Uudestakylästä itään

Johdanto – kolmas raide Uusikylä–Kausala

Valtatien 12 linjausratkaisu em. muistutuksessa vuodelta 2010 esitetyllä tavalla on vain yksi osa tulevaisuuden väyläsuunnittelua Uudenkylän–Kausalan välillä, mistä vastaavat liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto. Valtatie toteutuu Tieokkaan esityksen mukaisesti, mutta Uudenkylän osayleiskaavassa on varauduttava myös Pietarinradan osuuden Uusikylä–Kausala uudistamiseen. Tällöin rakennetaan yhteysvälille, nykyisen kaksoisraiteen pohjoispuolelle yhteiseen maastokäytävään, kolmas raide, mikä on tarkoitettu nopealle liikenteelle (rakenteellinen nopeus 250 km/h). Seuraavassa on tiivistelmä yhteisestä väyläratkaisusta, missä pääosassa ei ole tie vaan rautatie, minkä merkitys uudessa liikennepolitiikassa on aivan toista luokkaa.

Ensi kerran Suomen liikennehistoriassa toteutuu yhteysvälillä Lahti–Kouvola se ihme, että rautatie, Pietarinrata, uudistettiin 2006-2010 erinomaiselle tasolle ennen kuin rinnan kulkevalle maantielle ennätettiin tehdä mitään. Tämäkin todistaa moottoritielobbauksen menneen täysin pieleen, mitä Tieokas ennusti ja kauan sitten alkeellisen lobbausaineiston pohjalta. Rautatieyhteyden merkitys kasvaa hurjaa vauhtia kasvavan idänliikenteen vuoksi, mutta myös seurauksena yleisestä yhteiskunnallisesta kehityksestä. Moottoriajoneuvoliikenteen osuus tulee supistumaan ja rautatieliikenteen kasvamaan – esimerkiksi henkilöliikenteessä rautatiesuorite on tällä välillä jo nyt ylivoimainen.

Arvaamattoman suuren tarpeen rakentaa kolmas raide nopeaa liikennettä varten tuo jo tämän vuosikymmenen lopulla todennäköinen viisumivapaus Suomen ja Venäjän välillä. Se lisää suorastaan räjähdysmäisesti nopeaa Allegro-tyyppistä henkilöliikennettä ei pelkästään Helsingin–Pietarin vaan myös Helsingin–Moskovan välillä, millä nykyisin kulkee vain yöpikajuna.

Näillä näkymin jo kymmenen vuoden sisällä käy mahdottomaksi sovittaa nimenomaan erittäin kaarteisella rataosalla Uusikylä–Kausala yhteen kaikkien junalajien kulku hitaasta säiliövaunutavarajunasta taajamajuniin ja nopean 200 km/h liikenteen Allegro-, Pendolino- ja IC/IC2-juniin. Väliaikaisratkaisuna on kallistettu jyrkät kaarteet pääradalla ennennäkemättömään tasoon (esim. Mankalassa 100 mm), mistä aiheutuu matkustusepämukavuuden lisäksi ulkokaarrekiskojen kulumisen vaihtokuntoon viimeistään 15 vuoden aikana. Rata- ja liikenneteknisesti kolmannen raiteen ratkaisu rataosalla Uusikylä–Kausala käy välttämättömäksi viimeistään 2020-luvulla eli vielä Uudenkylän osayleiskaavan voimassaoloaikana. Siksi siihen on varauduttava jo nyt.



100 mm:n kallistus jyrkässä R=1195 m kaarteessa Mankalan liikennepaikalla.

Yhteisen väyläratkaisun yleisperusteluja yhteysvälillä Uusikylä–Kausala

Uudenkylän–Jokuen välillä ja edelleen Kouvolaan valtatie 12 suunnitellaan Tieokkaan oheisen kustannustehokkaan suunnitelman mukaisesti, missä uudistettava tie kulkisi Pietarinradan kanssa pääpiirtein samassa maastokäytävässä. Siihen varaudutaan suunnittelemaan kasvavan tarpeen mukainen nopean liikenteen kolmas raide välille Uusikylä–Kausala. Pietarinradan palvelutason parannushankkeessa rataosan Uusikylä–Kausala mutkat jäivät oikaisematta, mutta uusi nopean liikenteen kolmas raide ennalleen jäävän nykyisen kaksoisraiteen rinnalle lisäisi ratakapasiteettia niin, että tarvetta rakentaa rannikkoratayhteyttä Helsinki–Pietari ei olisi näköpiirissä.

Maakuntakaavaan merkitty yleisuunnitelmatasoinen valtatieyhteys (Uusikylä–Kouvola) suunnitellaan siis uudelleen yksityisen kansalaisen (yrityksen) tekemän muistutuksen ja laatiman suunnitelman mukaisesti – ilmeisesti ensi kerran valtakunnassa. Samanlaisen muutoksen pitäisi olla mahdollinen myös maakuntakaavaan merkityn yleisuunnitelmatasoisien Lahden linjauksen kohdalla.

Väyläpolitiikan muutos uuden Liikenneviraston tullen merkitsi sitä, että enää ei suunnitella eikä rakenneta esimerkiksi moottoritietä, vaan VÄYLÄ, minkä palvelutarkoitus on paljon monimuotoisempi kuin perinteisen tienrakennuksen, miltä ajalta on Lahden-Kouvolan valtatie suunnitelma. Liikenneviraston toiminta-ajatus on kehittää koko liikennejärjestelmää ja lisätä liikennemuotojen synergiaa. Keskeistä on liikenteen ympäristöön ja ihmisiin kohdistuvien haittavaikutusten vähentäminen, mikä tarkoittaa mm. eri maaliikennemuotojen sijoittamista yhteiseen maastokäytävään. Tämä toteutuu Tieokkaan suunnitelmassa, mutta ei esimerkiksi hylätyssä "erämaalinjauksessa" Uusikylä–Jokue.

Maakuntakaavaan merkitty tieyhteyden Lahti-Kouvola yleissuunnitelma on nyt hylätty Tieokkaan muistutuksen mukaisesti. Esimerkiksi osuudelta Uusikylä–Jokue s tarve elvitetään Tieokkaan esittämällä tavalla siltä pohjalta, että tie ja rautatie kulkevat edelleen pääpiirtein nykyisessä yhteisessä maastokäytävässä ja niitä parannetaan yhdessä todellisen tarpeen mukaisesti. Lahti-Kouvola on maassamme harvinainen esimerkki yhteysvälistä, missä kerrankin rautatie on uudistettu ennen tietä. Tämä viitoittaa tulevaa väyläpolitiikkaa ja osoittaa rautatien ylivoimaisuuden runkoyhteytenä, mitä maantie paikallisen tarpeen mukaan täydentää.

Rautateiden menestystä kuvaa, että junamatkustajien osuus välillä Lahti-Kouvola on tällä hetkellä jo yli puolet, valtakunnan kärkeä. Matkustajat ovat valinneet junan, vaikka nykyinenkään valtatie 12 Pietarinradan vieressä ei suinkaan ole keho. Raskaampi akselipaino ja etenkin uuden turvalaitejärjestelmän ansiosta kasvanut ratakapasiteetti lisäävät rautatieliikenteen kilpailukyvyn ylivoimaiseksi maantieliikenteeseen varrattuna.

Pietarinradan parannushanke Lahti-Luumäki jäi kuitenkin pahasti puolitiehen rataosalla Uusikylä-Kausala, koska sen useat rataoikaisut ja Mankalan raiteenvaihtopaikka ja jäivät rakentamatta rahanpuutteen vuoksi. Ratakapasiteetti rajoittaa Nastolalle ja Iitille tärkeän taajamajunaliikenteen lisäämistä ja vaikeuttaa tuntuvasti eri junatyyppejen sujuvaa liikennöintiä toistensa lomassa.

Pietarinradan jatkoparannustyönä tarvitaan ratakapasiteetin kasvattamiseksi nopean liikenteen lisäraide Uusikylä-Kausala. Nykyinen kaarteinen kaksoisraide jäisi kokonaan tavanomaisen liikenteen käyttöön. Nopea kolmas raide, minkä pituus olisi vain alle 20 km, tekisi mahdolliseksi esimerkiksi kasvattaa Helsingin-Pietarin nopeaa Allegro-liikennettä nykyisellä reitillä kustannustehokkaasti, eikä ainakaan vuosikymmeniin tarvittaisi uutta miljardiluokan rannikkoratayhteyttä.

HUOMAUTUS: Syksyllä 2013 rakennettiin ja otettiin käyttöön uusi Mankalan raiteenvaihtopaikka, mikä merkittävästi helpottaa liikenteenohjausta rataosalla Lahti-Kouvola ja lisää Pietarinradan ratakapasiteettia.



Suuri ja kallias risteysilta eli valtatie 12 ylikulkusilta Siperianmäessä Pietarinradalla km:illä 163-164 ei toteudu, vaan maakuntakaavaan merkitty "erämaalinjaus" joudutaan suunnittelemaan valtatie ja Pietarinradan nykyiseen yhteiseen maastokäytävään Tieokkaan muistutuksen vuoksi. LÄHDE: Hylätty yleissuunnitelma, näkymä pohjoissuuntaan Pentinkivien kohdalta, radan länsipuolella Sampolantie, itäpuolella taust. Nurmipolku eli entinen Rieskantie, sillan takana entinen Rieskan tasoylikäytävä.

Yksityiskohtaisia perusteluja

2

Valtatien 12 parantaminen välillä Uusikylä-Tillola, Nastola, Orimattila, Iitti, yleissuunnitelma ja sen parempi vaihtoehto

Johdantoperustelut

Vaadin, että ko. yleissuunnitelma hylätään osuudelta Uusikylä-Jokue ja selvitetään tieyhteyden Lahti-Kouvola tarve siltä pohjalta, että tie ja rautatie kulkevat edelleen nykyisessä yhteisessä maastokäytävässä ja niitä parannetaan yhdessä todellisen tarpeen ja jäljempänä esitettävien perustelujen mukaisesti. Teknisiä esteitä yhteiselle parannusratkaisulle ei ole, suurin este on ylemmydentuntoisen tiehallinnon perinteinen vastenmielisyys nykyisen korjaamisen sijaan uuden rakentaminen hinnalla millä hyvänsä. Sellaiseen ei enää ole varaa.

Vaadin, että määrärahojen pysyvän niukkuuden ja liikennetarpeen selkeän muuttumisen vuoksi yhteysväleillä Lahti-Kouvola toteutetaan vain Kausalan ohitustie, parannetaan eräitä osia nykyisestä tiestä ja että rataosalle Uusikylä-Mankala (-Kausala) rakennetaan kolmas (nopea) raide Pietarinradan ratakapasiteetin nostamiseksi siitä, mihin se syksyllä 2010 valmistuneen palvelutason parannushankkeen jälkeen valitettavasti rahanpuutteessa jäi. Kotimaan sekä Suomen ja Venäjän yhteyksien parantamisessa asti rautatieliikenteellä on etusija.

Nykyaikaisen suunnittelun mukainen yhteinen väyläratkaisu säästää luontoa ja luonnonvaroja, turvaa paikallisia elinkeinoja ja on huomattavasti kustannustehokkaampi kuin kokonaan uuden tien rakentaminen osuudelle Uusikylä-Jokue. Esitelty tiesuunnitelma, mikä tuhoaa laajoja yhtenäisiä metsäalueita, vireästi toimivia maa- ja karjatilojen talouskeskuksia viljelyksineen sekä tuottaa melusaastetta toistaiseksi rauhallisina säilyneille asutusalueille, edustaa kaikin tavoin mennyttä aikaa, jolloin tiehallinto eli yksin omassa maailmassaan ottamatta lainkaan huomioon ympäristövaikutuksia ja sitä, miten esimerkiksi ratayhteys on pitkään suunnitteluajana kehittynyt ja käytännössä poistanut uuden tien tarpeen.

Liikennevirasto siirtyy vuoden 2011 alusta perinteisestä liikennemuotokohtaisesta organisaatiosta liikennejärjestelmänäkökulman mukaiseen toimialakohtaiseen organisaatioon, tarkoituksena hyödyntää synergioita ja lisätä yhteistyötä eri liikennemuotojen välillä, ottaen huomioon koko liikennejärjestelmän toimivuus ja palvelukyky. Tähän tavoitteeseen soveltuu erinomaisesti se, että väyläratkaisu Lahti-Kouvola tutkitaan ja rakennetaan em. vaatimuksen mukaisesti vain todellisen eikä entiseen tapaan sektorihallinnon yksipuolisesti näkemän tarpeen mukaisesti. Tosiasia on, että koko tieosuuden Lahti-Kouvola suunniteltuun rakentamiseen uusine väyläosineen (Uusikylä-Jokue) ei riitä tarvittavaa 120-150 M€ rahoitusta.

Lisäksi Lahden-Kouvolan tiellekin - vaikka miten rakentaen - aikaa myöten tuleva yleinen nopeusrajoitustaso 80 km/h ei salli noin suurta taloudellista uhrausta, kun vieressä joka tapauksessa kulkee uudistettu, nykyaikainen Pietarinrata 200 km/h nopeustasoinen ja 25 tonnin akselipainoinen. Lahden-Kouvolan tien liikennettä on jo siirtynyt ja yhä siirtyy rautateille niin, että jättiläisinvestointi tiehen on taloudellisesti ja liikennepoliittisesti järjetön. Lahti-Kouvola on maassamme harvinainen esimerkki yhteysvälistä, missä kerrankin samassa maastokäytävässä sijaitseva rautatie on uudistettu ennen tietä. Tämä voisi viitoittaa tulevaa väyläpolitiikkaa ja osoittaa rautatien ylivertauuden runkoyhteytenä, mitä maantie paikallisen tarpeen mukaan täydentää.

Euroopassa ja myös Suomessa elinvoimaiset keskuksat - nauhakaupungit - sijaitsevat yhdistetyssä liikennekäytävässä esimerkiksi Helsingistä Tampereelle. Myös Mäntsälän keskustan ja Orimattilan Hennan sijainti on suotuisa Helsingin-Lahden käytävässä. Suuri yhdyskuntasuunnittelun virhe ovat asiantuntijoiden mukaan Helsingin-Turun erilliset liikennekäytävät. Suunnitteilla oleva oikorata Espoo-Lohja-Salo tuo korjauksen. Lahden-Kouvolan välillä ei ole tarpeen eikä varaa enää toistaa vanhoja virheitä, joita edustaa tiesuunnitelma Uusikylä-Jokue.

Viiden maakunnan yhteinen selvitys laajan metropolialueen kehityksestä (METKA; Metropolialueen kestävä aluerakenne; www.metkaprojekti.info) sisältää ajatuksen Pietarinrataan tukeutuvien kaupunkien poikittaisyhteyksien parantamisesta. Suunniteltu Hämeen oikorata Lahti-Hämeenlinna avaisi vaihdottoman yhteyden Kouvola-Tampere ja uudistaisi rautateiden henkilöliikenteen Savon, Karjalan ja Kymenlaakson radoilta Länsi-Suomeen ja Pohjanmaalle.

Hämeen oikorataselvitys (<http://www.paijat-hame.fi/fi/tiedotteet/?a=viewItem&itemid=89>) todistaa, että rautateiden poikittaisliikenne tarvitsee pikaisia uudistuksia Pietarinradan ja Pohjanmaanradan välillä osuudella Kouvola-Lahti-Riihimäki-Hämeenlinna. Valmiiksi suunniteltu ja pian rakennettava Riihimäen kolmioraide onkin tehokas pikaparannus: kustannus vain 8-12 M€ ja hyötysuhde 5 ylivoimainen valtakunnassa. Ratauudistusten toteuduttua nykyinen valtatie 12/10 Kouvola-Lahti-Hämeenlinna jäisi lähes paikallistyyppiseksi, niin voimakas olisi henkilö- ja tavaraliikenteen siirtymä rautateille. Tätä kehitystä ei ole lainkaan otettu huomioon tiesuunnitelmassa.

Kotimaan henkilöliikenteessä Hämeen oikorata kasvattaisi rajusti junamatkustamisen kysyntää välillä Kouvola-Lahti-Hämeenlinna-Tampere sekä laajemminkin itään ja pohjoiseen. Venäjän liikenteen pitkän ajan kasvu ennustetaan jopa viisinkertaiseksi. Seuraava luonteva Allegro-linja olisi Pietari-Tampere Hämeen oikorataa pitkin. Nopea juna kaappaa lento- ja automatkustajat.

Rautateiden menestystä kuvaa, että junamatkustajien osuus välillä Lahti-Kouvola on tällä hetkellä, palvelutason parannushankkeen Lahti-Luumäki valmistumisen kynnyksellä, valtakunnan kärkeä, peräti 46 %. Matkustajat ovat valinneet junan jo nyt, ennen nopean Pietarinradan vaikutuksia, vaikka valtatie 12 Pietarinradan vieressä ei suinkaan ole kehno. Raskaampi akselipaino ja etenkin uuden turvalaitejärjestelmän ansiosta kasvava ratakapasiteetti lisäävät rautateiden tavaraliikenteen kilpailukykyä ylivoimaiseksi maantieliikenteeseen verrattuna.

Parannushanke Lahti-Luumäki jää kuitenkin pahasti puolitiehen rataosalla Uusikylä-Mankala (-Kausala), koska sen useat rataoikaisut ja Mankalan raiteenvaihtopaikka ja jäävät rakentamatta rahanpuutteen vuoksi. Ratakapasiteetti rajoittaa Nastolalle ja Iitille tärkeän taajamajunaliikenteen lisäämistä lähiaikana tavoiteltuun kahdeksaan vuoropariin päivässä ja eri junatyypin sujuvaa liikennöintiä toistensa lomassa. Pietarinradan jatkoparannustyö tarvitaan välittömästi, ei suinkaan uusia korpiteitä.

Pietarinradan uusi kauko-ohjattu turvalaitejärjestelmä toki helpottaa hitaiden ja nopeiden junien sovittamista toistensa lomaan. Ratakapasiteetin kasvattamiseksi tarvitaan kuitenkin pian nopean liikenteen lisäraide Uusikylä-Mankala (-Kausala). Nykyinen kaarteinen kaksoisraide jäisi kokonaan tavanomaisen liikenteen käyttöön. Mankala saisi samalla henkilöliikennepaikan METKAN periaatteiden mukaisesti. Ratkaisu on kustannustehokas, mutta Salpausselän luonnon- ja kulttuuriarvot tulee turvata.

Uudenkylän-Mankalan (-Kausalan) maastokäytävään tulee siis rakentaa nopea lisäraide, rinnalla parantaa valtatie 12 tarvittavilta osin Jokueen asti ja toteuttaa Kausalan ohitustie suunnitelman mukaisesti Tillolaan. Hylättävä tiesuunnitelma Uusikylä-Jokue eli kokonaan uusi väylä etäälle entisestä maastokäytävästä edustaa tiehallinnon itsekästä, ympäristölle tuhoisaa mieltymystä ennemmin rakentaa kalliisti uutta kuin järkevästi korjata vanhaa. Koska uuteen tiehen ei ole tarvetta eikä varaa, hankkeet kannattaa yhdistää - siitä käytännössä huolehtikoon Liikennevirasto.

Valtatie 12 Lahti-Kouvola

Nykyinen tieyhteys on paljon parempi kuin paniikkimieliset lobbarit antavat ymmärtää ja epätoivoisesti yrittävät todistaa omatekoisilla, tarkoitushakuisilla selvityksillä (SELVITYS LAHTI – KOUVOLA VT 12 YHTEYSVÄLIN MERKITYKSESTÄ ELINKEINOELÄMÄLLE 24.5.2006 LAHDEN SEUTU, KOUVOLAN SEUDUN KUNTAYHTYMÄ, IITIN KUNTA, NASTOLAN KUNTA, STRAFICA OY). Parantamisen tarvetta on paikoin, mutta ei läheskään siinä mitassa, kuin esimerkiksi kokonaan uuden tien Uusikylä-Jokue suunnitelmasta voisi päätellä.

Liikenneturvallisuuteen vetoaminen on lobbarien suoranaista huijausta: liikennesääntöjä noudattaen ajavalle tie on nykyisellään erittäin turvallinen. Muutamat viime vuosien kuolonkolarit ovat olleet selviä itsemurhia, muuten itsetuhoista kaahaavaa käyttäytymistä tai rattiin nukahtamisia, joita sattuu missä vain tiellä. Näistä todellisista, tiestä riippumattomista kuolemansyistä lobbarit kuitenkin visusti vaikenevat.

Moottoriliikennetiellä Lahti-Uusikylä on vain yksi ongelma, mikä kesäaikaan riivaa ohitushakuisten kuljettajien korvien välissä. Talvella 80 km/h rajoituksen vallitessa ongelmia ei ole, koska ohittaa ei kannata sekuntien aikavoiton vuoksi. Muutama peltipoliisi lisää ja kauttavuotinen rajoitus poistaisi ongelmat, mitkä nyt pakottavat osan käyttämään vanhaa tietä kautta vuoden turvallisella 60 km/h nopeudella. Onneksi yhteiskunnalla ei ole varaa Nastolan kunnan johdon vuosikymmenten pakkomielleeseen moottoritiehen.

Korvikkeeksi suunniteltu "köyhän miehen moottoritie" eli keskikaidetie vasta vaarallinen onkin suomalais-laavilaisessa ajokulttuurissa ja tulee siirtämään lisää liikennettä vanhalle tielle. Yksin Malagan bussionnettomuus, holtittoman kaahaajan tuhotyö, osoitti, että keskikaide ei lisää vaan vähentää liikenneturvallisuuksia. Tiehallinto on tässä onnistunut kääntämään mustan valkoiseksi liikenneministeriä myöten vain saadakseen lisää suunnittelutyötä ja kallista rakennettavaa. Joka tapauksessa keskikaidetienkin nopeudeksi tulee ennen pitkää 80 km/h, mikä romuttaa investoinnin hyödyt muuten kuin tiehallinnon työllistymisen osalta.

Uudenkylän-Mankalan välillä nykyinen tie osin 60 km/h rajoituksineen on erittäin turvallinen. Arolan peltipoliisit pitävät nopeuden tehokkaasti kurissa. Säyhteen tienhaaraosuus on jo uudistettu. Juuri tällä välillä on mahdollista kustannustehokkaasti edelleen parantaa tiegeometriaa ja rakentaa yhteinen väylä Pietarinradan kanssa samaan maastokäytävään nopean lisäraiteen kanssa, tie välittömästi Pietarinradan eteläpuolelle kuten nytkin ja lisäraide pohjoispuolelle.

Mankalan kylän ohittava nykyinen tie on suora ja leveä eikä tarvitse kuin piennarlevityksen. Sitikkalan ylikulkusillan kohta korjautuu uudella rinnakkaisella sillalla tavoitetasoon 80 km/h. Marjokankaan vanha tie on niiden käytettävissä, jotka eivät halua ajaa pitkin uutta, vastenmielistä ja hengenvaarallista keskikaidegijlotiitietä Jokueen. Matkakeitaan suoran jälkeen siirryttäisiinkin jo Kausalan ohitustielle. Tillolankankaalta Kouvolaan tie on nykyisellään erinomainen, eikä erityisiä parannuksia tarvita, ottaen huomioon tuleva valtateiden yleisrajoitus 80 km/h.

Lahti-Kouvola kärkiesimerkki

Hämeen oikorataselvityksessä tarkastellaan pääasiassa moottoritiekäytäviä ja vastaavia rautateihin vertailukelpoisia väyliä, joilla ei esiintyne paljon "sisäistä liikennettä". Tavanomaisia arviointiperusteita näin oikaisten havaitaan, että rautateiden merkitys on jopa yllättävän suuri. Maaliikenteessä rautateiden osuus matkoista on erityisen suuri alkuperäisen Pietarinradan suunnassa, mutta vain osalla matkaa. Liikennemuodon valinnassa matkustajilla on perusteensa: nopeus ja vaivattomuus ratkaisevat. Yhteysväylillä Lahti-Kouvola rautatiematkustajien osuus on peräti 46 %. Luku on ylivoimainen omalla kymmenluvullaan, varmasti valtakunnan kärkeä. Miksi?

Pietarinradan vieressä kulkeva valtatie 12 ei suinkaan ole keho, toisin kuin paniikkimieliset edunvalvojat antavat ymmärtää. Enimmältään tie on kelpo väylä, jopa moottoriliikennetie kolmannekseltaan Lahden päässä ja leveänsujuva Kouvolan päästä Tillolan kankaille. Keskvaiheilla on uusittu Säyhteen liittymä, vanhastaan pitkä Mankalan suora ja uusi keskikaidegijlotiinihivitys. Mutta eipä ole moottoritietä, kuten joidenkin mielestä pitäisi.

Arolan tehokkaasti valvottu nopeusrajoitusalue 60 km/h on erittäin turvallinen, sillä tiegeometria ei edes salli hurjastelua. Kausalan ohitustie tarvitaan, mutta muilta osin löytyy vaihtoehtoja toteuttaa uudenlaista liikennepolitiikkaa.

Lahden-Kouvolan 62 km:n välillä juna siis kiittää ylivoimaisena yhteytenä tieliikenteeseen verrattuna nyt ja vähän ajan päästä vielä paremmin. Tätä on kuitenkin kummallisen vaikea myöntää. Esimerkiksi Iitin kunta mainostaa matkaa Lahdesta Kausalaan, että autolla pääsee nopeasti, mutta junalla vieläkin nopeammin! Toistaiseksi, ennen palvelutason parannushankkeen Lahti-Luumäki lopullista valmistumista 2010, rataosalla on yleisrajoitus Sn140. Pendolinon ajoaika on 33' ja taajamajunan 40'. Kun nopeus nousee 12. joulukuuta 2010 tasolle Sn200, vielä muutama minuutti puristuu pois. Pikavuorobussin ajoaika on 70' ja vakiovuoron Kuusankosken kautta 90'. Henkilöautokin jää junan kanssa kirokkaasti toiseksi.

Näin ylivoimainen juna on meillä vain harvalla rinnakkaisella yhteysvälillä, ja näin selittyy suuri matkustajaosuus. Toisella puolen Lahtea Riihimäen-käytävässä rautatiematkustajien osuus vain 19% ja Hämeenlinnan-välillä vaivaiset 4 %. Riihimäen-vaihto rassaa rautatieyhteyttä pohjoiseen, vaikka aikataulut kuinka täsmäisivät. Parannuksen tuo Hämeen oikorata kaikissa esitetyissä muodoissaan, aluksi Riihimäen kolmioraiteena.

Pullonkaula Uusikylä-Mankala (-Kausala)

Nopeusrajoitusten vuoksi tarvitaan välittömästi palvelutason parannushankkeen Lahti-Luumäki jälkeen jatkoparannustyö rataosalla Uusikylä-Mankala (-Kausala), koska valmiiksi suunnitellut useat rataoikaisut ja Mankalan raiteenvaihtopaikka jäivät toteuttamatta. Rataoikaisut olisivat poistaneet lukuisat nopeusrajoitukset (esimerkiksi IC-junat Sn140-160), mitkä nyt jäävät haittaamaan tavoiteltua nopeustason Sn200 liikennettä. Vaarana on sekin, että Nastolan ja Iitin kunnille tärkeän taajamajunaliikenteen kehittämiseksi jää ratakapasiteettia rajoittavia ratateknisiä esteitä, puhumattakaan vielä Hämeen oikoradan tuomasta junavuorojen lisätarjonnasta.

Jo tähän mennessä Pietarinradan palvelutason parannustyön aikana on nähty, että syntynyt noin 22 km vaihteeton rataosa Uusikylä-Niinimäki (Kausalan itäpuolella) on paha liikenteenhoidon pullonkaula, mikä olennaisesti rajoittaa ratakapasiteettia, sijaitseehan tällä välillä myös vaikea Siperianmäki (Sitikkalanmäki), pääradan vaikein nousu. Uuden turvalaitejärjestelmän kasvattaman ratakapasiteetin tavoiteltu hyödyntäminen ja tehokas liikenteenhoito vaativat heti rakentamaan Mankalan raiteenvaihtopaikan. Rahoitusta ei toistaiseksi ole, mutta liikennepaikkavara on olemassa. Seuraavaan budjettiin tarvittaisiin Mankalaan vaivaiset 3-4 M€.

Aikataulusimuloinneissa on todettu tarve, rautatieliikenteen kaiken aikaa voimakkaasti kasvaessa, järjestää Uudenkylän itäpuolella rataosalla Uusikylä-Mankala eli suunnilleen Lahden-Kouvolan puolivälissä tavarajunien ja nopeiden junien "rullaavia" ohituksia, kummankaan junan tarvitsematta pysähtyä liikennepaikalla. Tämä edellyttäisi Mankalan raiteenvaihtopaikan lisäksi rinnakkaisen kolmannen raiteen rakentamista rataosalle Uusikylä-Mankala. Lisäraide voisi olla - kuten tulevaisuudessa Vainikkalan-osuudellakin -nopean liikenteen standardien mukainen, jolloin nykyinen kaksoisraide jäisi ennalleen tavanomaisen liikenteen käyttöön.

Uusi kolmas raide Uusikylä-Mankala (-Kausala) olisi kustannustehokas ratkaisu, koska sähköistetyn kaksoisraidelinjauksen siirtäminen on kallista - sen takiahan suunnitellut rataoikaisut jäivät toteuttamatta. Toisaalta maisemallisesti herkän harjualueen luonnon- ja kulttuuriarvot tulee ottaa tarkoin huomioon. Tarkempia suunnitelmia tarvitaan jo Uudenkylän osayleiskaavatyön alkaessa 2011. - Mankalan raiteenvaihtopaikan lisäksi Iitin kuntaa kiinnostanee saada pitkällä aikavälillä myös henkilöliikennepaikka Mankalan kylään, missä asukasohja ei vielä riitä. Tämä ajatus on esitetty em. Päijät-Hämeen liiton ym. METKA-hankkeessa.

Uusi väyläratkaisu Uusikylä-Mankala (-Kausala)

Merkittävä mahdollisuus on kytkeä yhteen uuden kolmannen (nopean) raiteen rakentamisen tarve Uudenkylän-Mankalan (-Kausalan) välillä ja valtatie 12 parantaminen - ei siis uudelleenrakentaminen - samalla osuudella Uusikylä-Jokue eli siis Kausalan ohitustien alkuun asti. Nykyaikaisen väyläsuunnittelun periaattein voitaisiin parantaa rata- ja tieväylä samanaikaisesti yhdessä kustannustehokkaasti ja ympäristöä säästäten yhä samaan maastokäytävään, kuten esimerkiksi Lahden-Helsingin välillä.

Päijät-Hämeen Uusi Kunta -selvityksessä korostetaan, että elinvoimaiset nauhakaupungit sijaitsevat liikennekäytävissä, missä on sekä moottoritie että rautatie. Tällaisesta on esimerkkinä Helsingin-Tampereen liikennekäytävä. Myös Mäntsälän keskustalla ja Orimattilan Henna-hankkeella on hyvät tulevaisuudennäkymät Helsingin-Lahden liikennekäytävissä (kuva 1). Suomen suurimpia yhdyskuntasuunnittelun virheitä on selvityksen mukaan, että Helsingin-Turun välillä uusi moottoritie rakennettiin erilleen rantaradasta. Virhettä tosin yritetään nyt korjata moottoritietä myötäväällä ratahankkeella Espoo-Lohja-Salo, mikä ensi kerran esitettiin jo 1970-luvulla, mutta torjuttiin silloin.



Kuva 1. Rautatie ja moottoritie samassa maastokäytävässä: Oikorata Kerava-Lahti ja moottoritie Helsinki-Lahti, Mäntsälä. Kuva Pertti Heikkinen, www.vaunut.org.

Aiotaanko Lahden-Kouvolan käytävässä nyt toistaa vanhoja virheitä vai suunnata uuteen menestykseen? Nykyinen tiesuunnitelma Uusikylä-Jokue eli kokonaan uusi väylä neitseelliseen maastoon etäälle nykyisestä liikennekäytävästä on nousukasmainen, suorastaan brutaali ja ympäristölle tuhoisa. Tiehanke, mikä tähän asti on edennyt lähes kritiikittä, edustaa menneen maailman keskusjohtoista suunnittelua tiehallinnon itsekkäistä mieltymyksistä ennemmin rakentaa kalliilla uutta kuin kustannustehokkaasti parantaa vanhaa. Koska uuden tieosuuden rakentamiseen ei tule olemaan varaa, kannattaisi kiireesti alkaa miettiä yhdistettyä väylävaihtoehtoa. Kas siinä on paikka uuden Liikenneviraston näytön ja miksei myös kansanedustajien luovan ajattelun ja realismin, paikallisista toimijoista puhumattakaan.

Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
Onnenlaakso
Puutarhatie 24 A 18
FI-16100 NYBY UUSIKYLÄ ASEMA
m. 045 651 9808
markku.meriluoto@tieokas.fi
www.tieokas.fi
Y-tunnus 1516503-5
Alv.rek.

Nastolan kunta
Kaavoitus
[kaavoitus\(at\)nastola.fi](mailto:kaavoitus(at)nastola.fi)

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Projektipäällikkö Jaana Kalliolaakso
[jaana.kalliolaaks\(at\)ely-keskus.fi](mailto:jaana.kalliolaaks(at)ely-keskus.fi)

Sito Oy
Suunnittelukonsultti Rauno Tuominen
[rauno.tuominen\(at\)sito.fi](mailto:rauno.tuominen(at)sito.fi)

VIITE Uudenkylän osayleiskaavan luonnos 2014, valtatie 12 parantaminen Uusikylä–Tillola (maastokävely 2015-05-19, keskustelut)

ASIA **Valtatie 12 Uudessakylässä – Radanvarsilinjaus**

Asiantuntijayritys Tieokas lähettää tämän lausunnon arvoisaan käsittelyynne huomioon otettavaksi Uudenkylän osayleiskaavan sekä tiesuunnitelman laadinnassa. Tarvittaessa annan mielihyvin lisätietoja, joita on myös linkissä:
http://www.tieokas.fi/Uusi_Kouvolantie.pdf

Ystävällisin tervehdyksin
Tieokas
Markku Sakari Meriluoto
metsänhoitaja, erityisasiantuntija





Valtatie 12 Uudessakylässä – Radanvarsilinjaus

Tieosuuden Uusikylä–Jokue valmis ja maakuntakaavaankin merkitty yleissuunnitelma on Tieokkaan vaatimuksesta hylätty (vrt. linkki). Uusi linjaus tehdään nyt Tieokkaan esittämällä tavalla sovittamalla valtatie ja Pietarinrata aina kun mahdollista yhteiseen maastokäytävään tai nykyisen valtatie pohjalle. Tämän mukaisesti valtatie tulee suunnitella myös Uudenkylän itäosassa kartan esittämällä tavalla (punainen viiva).

Uusi linjaus erkanee nykyisestä Uudenkylän osayleiskaavan P-palvelualueen kaakkoiskulmassa pellolla ja seuraa aiempaa metsäisen kallioalueen läpi Risalan pellolle. Valintaa puoltaa Uudenkylän taajaman itäosan asutuksen rauhoittaminen sietämättömältä, yhtämittaiselta tiemelulta, mitä uudistuksessa torjutaan vallituksin. Nykyinen valtatie voidaan liittää taajaman katuverkkoon Yhteiskouluntien itäpäässä, mikä äskettäin on kunnostettu. Näin syntyy taajaman sisään uusi kiertoyhteys myös kevyttä ja mahdollista julkista liikennettä varten.

Tämän jälkeen uusi valtatielinjaus liittyy Risalan pellolla nykyiseen, jolloin peltoalueella muutosvaikutus on vähäinen. Tie nousee Ensimmäisen Salpausselän harjanteelle Pietarinradan eteläiseen viereen, mihin uuden tien profiili sovitetaan nykyvaatimusten mukaisesti ottaen huomioon myös liito-oravan elinympäristö (UOYK Luontoselvitys).

Valtatielinjaus jatkuu Pietarinradan maastokäytävässä itään kuten nykyisinkin. Arolan asutuksen yhteyksiä palvelee nykyisestä valtatiestä muodostettava kokoojakatu. Se yhdistää Arolanraitin, Kongintien, Mallisentien ja Linniläntien Kotterontiehen, mikä liitetään alikululla Uudenkylän taajaman katuverkkoon. Selkolantien liittymään rakennetaan ylikulkusilta. Honkarouvinkallion jälkeen Kurrin suoralla saavutetaan nykyinen valtatielinjaus, mitä käytetään Sitikkalan uudelle ylikulkusillalle asti.

Suunniteltu uusi tieosuus eli Radanvarsilinjaus kulkee koko matkan kovalla harjumaalla. Kaikki pengerryksiin tarvittavat irtaimet ja kiinteät (Honkatouvinkallio) rakennusmassat saadaan tielinjalta. Maa-aineksia ei jouduta lainkaan kuljettamaan muualta, mikä säästää ympäristöä. Radanvarsilinjaus on tavattoman kustannustehokas ratkaisu verrattuna linjaukseen Alimmaisten peltojen poikki, mikä vaatii kalliit pengerrys- ja siltatyöt. Radanvarsilinjaus turvaa Arolan ja Haarankylän asutuksen paremmin melulta sekä säilyttää tilukset kokonaan ehyinä.

Kuten Tieokas em. linkissä esittää, ajankohtaista on sekä Pietarinradan osan Uusikylä–Kausala nopean kolmannen raiteen rakentaminen nykyisen kaksoisraiteen rinnalle geometrialla, minkä mitoitus on 300 km/h kuten oikoradalla Kerava-Lahti ja samanaikaisesti valtatie 12 osuuden Uusikylä–Tillola parannustyö kustannustehokkaasti niin, että kuitenkin saavutetaan tarpeelliset liikenteelliset hyödyt. Tieosuudelle Lahti–Kouvola ei rakenneta moottoritieosuuksia, koska 2010 parannettu Pietarinrata on valtatie ylivoimainen vaihtoehto henkilö- ja tavarakuljetuksissa.

Kun rautatien ja valtatie kunnostustarve ja -aikataulu osuvat yksiin, yhteisen väylärakentamisen synergiaedut kannattaa käyttää hyväksi. Sitä varten erillisistä sektorihallinnoista perustettiin yhteinen väyliä kehittävä Liikennevirasto. Yhteisellä suunnittelulla ja rakentamisella voidaan saavuttaa niin suuri säästö, että lopputuloksen laatu on selvästi parempi kuin entiseen tapaan erillään toimien.

Uudenkylän alue, mihin uutta valtatieä suunnitellaan, on maisemallisesti merkittävä Ensimmäisen Salpausselän korkea ja kapea osa. Alimmaisten peltoaukea kiertää Salpausselän juurelta yhtenäisenä "pohjanmaalaisena" viljelymaisemana aina Orimattilan Kuivannon kylään asti. Salpausselän korkea etelärinne toisaalta rajaa ja myös avaa ehyen peltomaiseman. Harjun päällä kulkeva tie on luonnonarvojen kannalta paras vaihtoehto, mikä säilyttää tielinjauksen eteläpuoliset maa- ja metsätalousalueet yhtenäisinä.



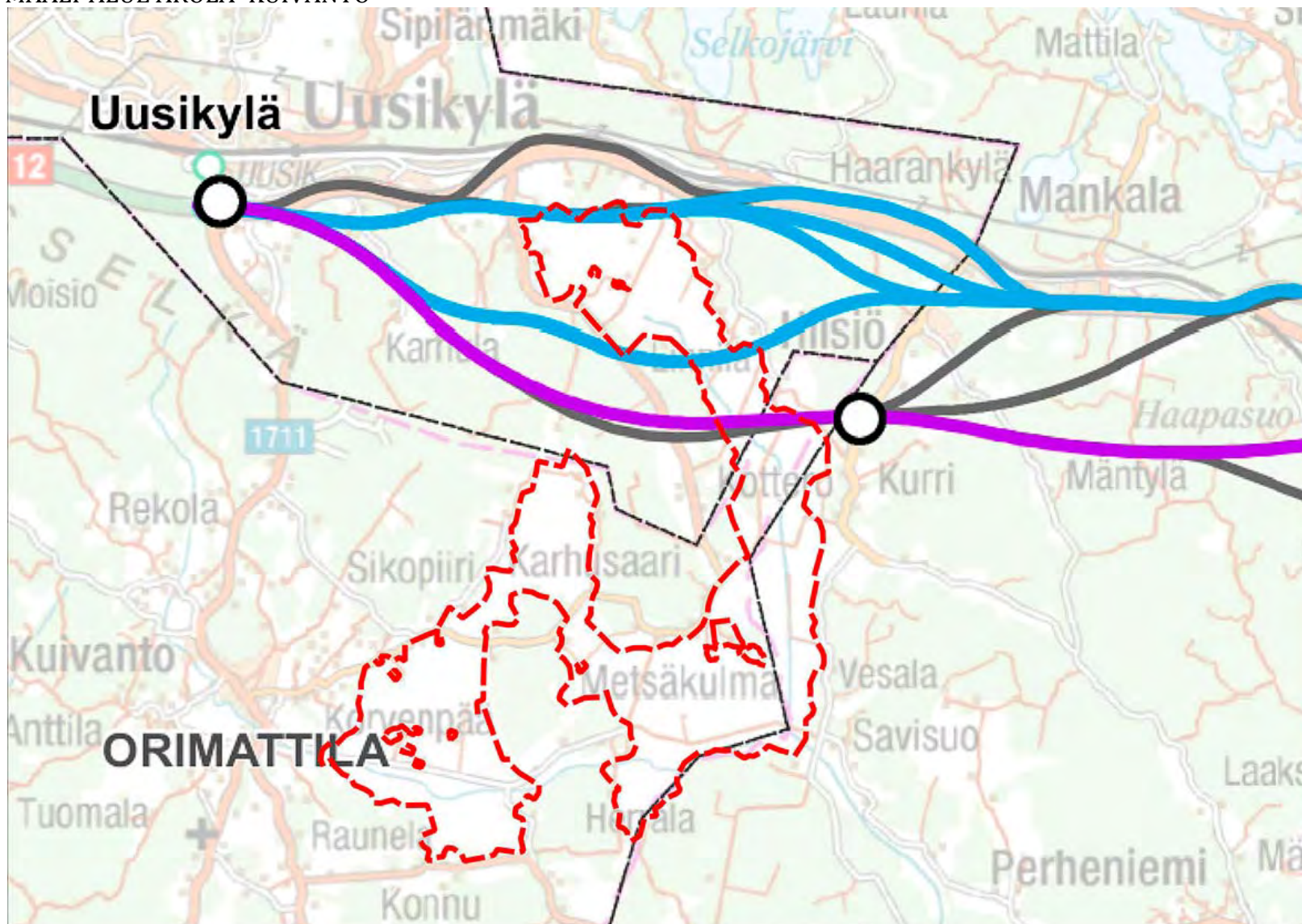
Tällä on erityinen merkitys, sillä koko Arolan-Kuivannon peltolakeus on maakunnallisesti tärkeä (MAALI) suurten muuttolintujen levähdysalue. Keväin syksyin tuhannet kurjet, hanhet ja jopa joutsenet ynnä muut harvinaisemmat lintulajit viipyvät peltoaukealla jopa viikkoja muuttomatallaan.

Lintuharrastajat seuraavat muuttotapahtumaa tarkasti, ja Päijät-Hämeen lintutieteellinen yhdistys antaa tarkempia tietoja lintumääristä lajikohtaisesti. Vaikuttava luonnonilmiö on paikkakuntalaisten tuntema ja arvostama. – Pohjavesi virtaa Salpausselältä kohti Alimmaisten vedenottamoita siten, että esitetty linjauksen turvaa pohjavesialueen parhaiten.

Kuva. Hylätty tielinjauksen Arolan peltoaukean pohjoisosan maakunnallisesti tärkeän lintumuuttoalueen (MAALI) poikki.

Suunnittelusta vastaavien viranomaisten ja muiden toimijoiden tulee tuoda Radanvarsilinjauksen laskelmien tasavertaisesti muiden vaihtoehtojen rinnalle ja hankkia siitä asianmukaiset lausunnot sekä vaadittava YVA-selvitys, ottaen erityisesti huomioon Arolan MAALI-linnustoalueen, mikä yksin tekee mahdolliseksi peltojen kautta kulkevan linjauksen. Tilaisuudessa 2015-05-19 Radanvarsilinjauksen sai paikallisten maanomistajien ja muiden asukkaiden jakamattoman tuen, vaikka se ei sisällynyt järjestäjien ohjelmaan. Kannattaa ottaa huomioon, että koko tielinjauksen on merkittävästi muutettu yksityisen asiantuntijatyön tuloksena alkuperäistä tavattomasti kustannustehokkaammaksi, ympäristöystävällisemmäksi ja kokonaisuutena järkevämmäksi, etenkin kun ns. Hiisiön erämaalinjauksen hylättiin ja tukeuduttiin nykyiseen maastokäytävään Pietarinradan kanssa. Radanvarsilinjauksen Uusikylä–Arola–Mankala toteuttaa nykyaikaisen liikennesuunnittelun käytäntöjä parhaimmillaan paikallisen asiantuntemuksen pohjalta.

MAALI-ALUE AROLA-KUIIVANTO



Tuleva vielä julkaisematon Arolan–Kuivannon MAALI-rajaus ja valtatielinjauksia keväällä 2015. – MAALI on maakunnallisesti tärkeä lintualue. MAALI-yleiskuvaus ja alueelliset raportit (Päijät-Häme ei vielä valmis) ks. <http://www.birdlife.fi/maali/>

"Arolan–Kuivannon MAALI-alueen kriteerilajit ovat kurki-syksy ja kapustarinta-kevät. MAALI-aluetta pitää puolustaa ja ensimmäiseksi tämä rajausta toimittaa konsultille käyttöön, toiseksi vaatia kunnolliset luontoselvitykset väylähankkeista, pesimälintujen lisäksi levähtäjälaskennat (kevät ja syksy) ja mm. lepakot, lisäksi kunnolliset vaikutusten arvioinnit, kuten hyvään suunnitteluun kuuluu."

Uudenkylän-Mankalan mutkat pysyvät

Suurisuon oikaisun valmistuttua rataosalle Kausala-Koria 2010 Pietarinradan ongelmallisimmaksi huonon ratageometrian osuudeksi - myöhemmin parannettavaa väliä Luumäki-Vainikkala lukuun ottamatta - jää Uusikylä-Mankala (-Kausala), minne suunniteltujen kolmen rataoikaisun toteuttamiseen rahoitus ei riittänyt. Suunnitelmilla on kuitenkin oma mielenkiintonsa, koska rataoikaisujen rakentamisesta tehtiin aikoinaan päätökset. Toteutuksen viivästyminen luo mahdollisuuden uuteen väyläratkaisuun yhdessä tienparannuksen kanssa.

Uudenkylän-Mankalan rataosa on yhtä mutkaa ja siis pysyy sellaisena toistaiseksi. Uudenkylän itäpuolella on kolme silminnähdyn melkoista kaarretta: välittömästi ratapihan tulovaihteelta V626 Kouvolaan päin katsoen vasemmalle kaarre $R=1460$, sitten ilman siirtymäsuoraa oikealle kaarre $R=1189$ entisen pääopastimen paikan ja Kivismäenportin ohi. Risalan penkereen parinsadan metrin pituisen suoran jälkeen seuraa vasemmalle kaarre $R=1670$ matalassa maaleikkauksessa entisen esiopastimen paikalle asti, mistä alkaa Kurkelanportin suora. Sinne asti, kaarteiden taakse, jouduttiin parannustyössä sijoittamaan Uudenkylän itäinen tulovaihte (km 152+766 - 152+896).

Kurkelanportin suora vaihtuu pitkään Kuurinportin kaarteeseen oikealle $R=1795$ km:n 154 kahden puolen. Lyhyen suoran siirtymän jälkeen seuraa edelleen oikealle yhtä lyhyt Arolan kaarre $R=2194$. Suoralla Salpausselällä rata ei suoristu kuin hetkeksi, sitten taas vasemmalle pitkä kaarre $R=1470$ Selkolantien haaraan asti. Jälleen lyhyt suora, kunnes seuraavat peräjälkeen Kivisenportin-Haarankylän mutkat. Ensin on Kivisen alikulkusillan kohdalla tiukasti oikealle kaarre $R=1254$, entisen Kivisen seisakkeen ja tasoylikäytävän kohdalla vuorostaan vasemmalle kaarre $R=1750$ ja Haarankylän eli Honkarouvinkallion kohdalla oikealle kaarre $R=1449$.

Runsaat puoli kilometriä seuraa suoraa kuten valtatielläkin, kunnes Nastolan ja Litin kuntien rajalta lähtee jyrkästi oikealle kaarre $R=1170$. Ilman siirtymäsuoraa seuraa vasemmalle kilometrin mittainen Mankalan läntinen tulokaarre $R=1195$. Se ei ole mitään verrattuna entiseen Mankalan mutkaan $R=750$, missä oli S_{n95} ja mikä loivennettiin 1960-luvun perusparannuksessa. Mankalan entinen ratapiha ohitetaan suoraa pitkin, kunnes Mankalan alikulkusillan jälkeen on oikealle kaarre $R=1510$. Siitä seuraa lyhyt keinulautamainen nousu Siperianmäen (Sitikkalanmäen) harjalle. Alaspäin on alkajaisiksi oikealle kaarre $R=1439$. Ohitetaan km:llä 161+775 alkuperäinen Sitikkalan seisake ja saavutetaan Kouvolantien ylikulkusilta. Sen jälkeen on lyhyt suora Sitikkalan seisakkeen viime vaiheen sijaintipaikan ohi.

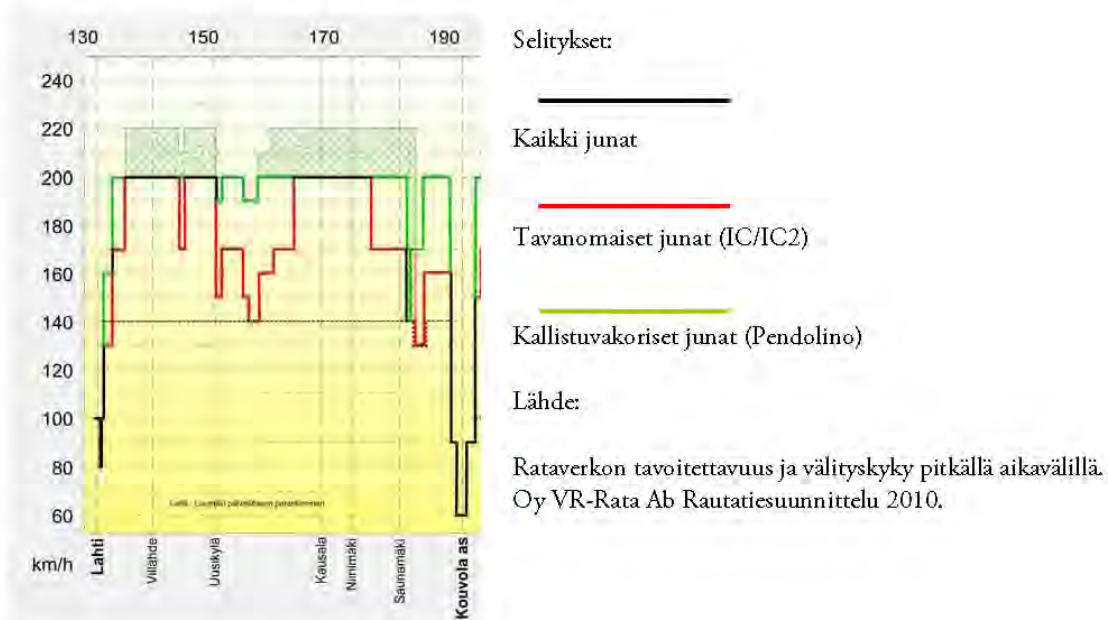
Sitikkalan alamäki jatkuu oikealle pitkään kaartuen $R=1438$, sitten lyhyt siirtymäsuora ja vasemmalle varsinaisen Siperianmäen (Sitikkalanmäen) pitkä kaarre $R=1545$. Se rakennettiin 1960-luvun perusparannuksessa entisen ratalinjan pohjoispuolelle korkealle penkereelle, mikä korvasi alkuperäisen Siperianmäen (Sitikkalanmäen). Sen juurella kilometrivälillä 164+865 - 165+485 jäi historiaan hirmumutka $R=580$ S_{n85} . Lahden-Kouvolan rataosan jyrkin kaarre jarrutti etenkin talvella pahasti raskaiden tavarajunien nousua ja hillitsi pikajunien vauhdinottoa Siperianmäkeen kaikkine hankalaine seurauksineen. Yhä juuttuu raskas 4000 tonnin öljyjuna silloin tällöin mäkeen, viimeksi pyrypäivänä 12. lokakuuta, jolloin tarvittiin kaksi sähköveturia työntämään kahden sähköveturin vetämä juna Kausalasta Uuteenkylään.

Siperianmäen (Sitikkalanmäen) aluksen suoranpätkän jälkeen kaarteet palautuvat pääradalle normaaleihin yli 2000-3000 metrin lukemiin. Liioittelua ei ole mainita Uudenkylän-Mankalan (- Kausalan) rataosuutta erääksi pääratojemme mutkaisimmaksi, tietysti Rantarataa lukuun ottamatta. Tuntuu merkilliseltä, että rataosa on aikoinaan rakennettu näin mutkaiseksi - ilmeisesti maanomistussyistä. Parhaimmillaan olisi selvitty koko matka parilla loivalla kaarteella melkein tasaista harjunlakea pitkin.

Lahden-Kouvolan rataosan nopeusrajoitus oli ennen parannustyötä - nimenomaan vanhentuneen ratageometrian ja turvalaitejärjestelmän vuoksi - 140 km/h pienin paikallisin poikkeamin. Esimerkiksi Kausalan Kaivomäen kohdalla rajoitus oli 130 km/h, samoin Korian länsipäässä. Suunnitellut oikaisut olisivat sallineet Pendolino-kaluston täyden nopeuden 220 km/h kuten oikoradalla Kerava-Lahti. Nyt siis Lahden-Kouvolan välillä tyydytään Pendolinolla ja perinteisellä kalustolla eli käytännössä IC-junalla nopeustasoon 200 km/h, mikä alkaa Lahden suunnasta välittömästi Kujalan ylikulkusiltojen jälkeen. Sen jälkeen taival Kouvolaan onkin pelkkää tökkimistä ennen kaikkea välillä Uusikylä-Mankala (-Kausala).

Ensimmäinen paikallinen nopeusrajoitus tulee Nastolan seisakkeen länsipuolelle km:lle 145 (144+938 - 145+600): IC:llä 160 km/h. Uudenkylän ratapihan itäpäässä km:llä 151 Pendolinonkin nopeus putoaa ratageometrian vuoksi 190:een km/h ja IC:n nopeus jää 150:een km/h. Kivismäenportin jälkeen Pendolinon nopeus palautuu takaisin, mutta IC jatkaa 170 km/h km:lle 155 Arolaan, mistä alkaa 150 km/h rajoitus. Mankalan länsipuolella Pendolino hidastaa toisen kerran 190:een km/h ja IC putoaa 140 km/h kuoppaan kuten Uudessakylässäkin. Mankalan jälkeen Pendolino jatkaa 200 km/h Kausalaa kohti ja IC 160 km/h, Sitikkalan jälkeen 170 km/h. Uudenkylän-Mankalan-Sitikkalan mutkat vaikuttavat tulevaisuudessakin junien nopeuksiin selvästi: rataosalle tulee 12. joulukuuta 2010 alkaen ensi kerran Helsingin jälkeen todellinen nopeusrajoitusten syväne (kuva 2). Oma lukunsa on lisäksi vaikea Korian länsikaarre.

Kuva 2. Nopeustasot Lahti-Kouvola 2010-12-12 alkaen.



Yhdistetty parannustyö käyntiin

Tulevaisuuteen tähtäävää nykyaikaista väyläajattelua on sovittava Pietarinradan kiireellinen jatko parannustyö Uusikylä-Mankala (-Kausala) ja tiesuunnitelma Uusikylä-Jokue samaan eli nykyiseen maastokäytävään kohtuuhintaisena yhdistettynä hankkeena. Sille olisi yhdessä Kausalan ohitustien kanssa saatavissa myös poliittinen tuki ja rahoitus, mitkä ovat epärealistista toiveajattelua esitetyn tiesuunnitelman Uusikylä-Jokue osalta jo tuhoisien ympäristövaikutustenkin vuoksi.

Väyläratkaisun ohjaamisessa esitettyyn suuntaan on suuri vastuu liikenne- ja viestintäministeriöllä ja uudistuvalla Liikennevirastolla. Sitä vastuuta ei saa hämärtää paikallisten lobbarien yksisilmäinen, menneisyyteen ankkuroitunut vauhtisokeus.