

Yleistä taustaa esityksemme pohjaksi: Eestinkolmion lainvoimainen asemakaava vuodelta 2012

Valkon kolmion asemakaavan eli Eestinkolmion kaavaselostuksessa todetaan, että kaavalla **turvataan näiden omakotitalojen ja -tonttien säilyminen asumiskäytössä**. Kaupunki käytti nykyisen lainvoimaisen asemakaavan valmistelu- ja loppuunsaattamistyöhön merkittävän määrän vuosia, resursseja ja rahaa.

Asemakaavan saaminen ja Eestinkolmion turvaaminen asumiseen oli myös silloinen yhteinen tahtotila asukkaiden, kaupungin ja sataman välillä.

Kaavoituksen valmisteluissa kävi myös selväksi, että Eestinkolmion alueen käyttöönotto sataman käyttöön vaatisi ratapihan muutoksen ja siihen VR tai Ratahallintokeskus tuskin lähtisivät.

Loviisan Satamakiinteistö Oy:n osayleiskaavan kiirehtimispyyntö keskittyy lähinnä Eestinkolmion asemakaavan muuttamiseen.

Perustelut kaavamuutoksen hylkäämiseen: taustoja ja juridisia näkökohtia

Kaupungin tytäryhtiö Satamakiinteistöt OY pitää Valkon kolmion lainvoimaista asemakaavaa vuodelta 2012 valitettavana virheenä, vaikka asemakaava tehtiin alle 15 vuotta sitten kaupungin, sataman ja asukkaiden perusteellisena ja monivuotisena yhteistyönä, yhteisessä tahtotilassa.

Loviisan Satamakiinteistöt Oy vetoaa osayleiskaavan kiirehtimispyynnössään Loviisan kaupungin sitoumukseen, jonka kaupunki on tekstin mukaan antanut ”Loviisan Satama OY:n osakekauppojen yhteydessä”. Ts. kohdalla viitataan Loviisan sataman myyntiin Helsingin satamalle vuonna 2016 siten, että Helsingin satamasta tuli Loviisan sataman määräenemmistöinen omistaja. Satamakiinteistöt Oy:n prokuristi **Tiina Vepsäläisen** allekirjoittamasta tekstistä ei millään lailla kuitenkaan ilmene, milloin ja missä Loviisan kaupunki on tällaisen sitoumuksen antanut.

Myöskään kaupunginhallituksen tai valtuuston pöytäkirjoista ei sellaista sitoumusta löydy, ellei kyse ole liikesalaisuuksiin vedoten niistä salaisiksi julistetuista liitteistä, joihin mm. KH ja kaupunginvaltuusto pöytäkirjoissaan viittaavat satamakaupan päätöksenteon yhteydessä.

Kummasta siis on kyse? Prokuristin omasta keksinnöstä vai kaupungin todellisesta, juridisesta sopimuksesta tai sen osasta, sitoumuksesta?

Jos tällainen sitoumus on, sekin on monin tavoin juridisesti pulmallinen ja osin jopa kestämaton – etenkin tässä yhteydessä, jossa se kytketään yritykseen mitätöidä lainvoimainen asemakaava. Ensinnäkään ei ole asiallista eikä edes mahdollista, että toisen kaupungin omistama yhtiö –

tässä tapauksessa Helsingin kaupungin omistama – voi tai saa sanella, mitä alueitaan Loviisan kaupunki voi eri tarkoituksiin kaavoittaa ja mitä ei. Tällainen kaavoitukseen ja yhdyskuntasuunnitteluun kytketyn vallan siirto pois Loviisasta ei voine olla Loviisan päättäjien tarkoitus? Tai jos tämä todella on pyrkimys, herää kysymys siitä, kuka tätä ”vallan ulos siirtämisen” valtaa kaupungissa käyttää, miten ja kenen tai keiden suomin valtuuksin?

Mahdollinen salaiseksi julistettu sitoumus yhtenä laajemman kauppasopimuksen osasena ei myöskään taannehtivalla logiikalla voi painaa enemmän kuin Suomen lait eli tässä tapauksessa lainvoimainen asemakaava; satamakauppa tehtiin 2016, Eestinkolmio asemakaava sai lainvoiman 2012. Tätä faktaa Loviisan Satamakiinteistöt Oy ei voi pyyhkiä olemattomiin, vaikka se osayleiskaavan kiirehtimispyynnön tekstillä parhaansa kiistattomien tosiasioiden sotkemiseksi tekeekin.

Osayleiskaavan kiirehtimispyyntö on ilmaisuiltaan ja kieleltään sekava sillisalaatti, joka vääristää ja hämärtää voimassaolevat tosiasiat; noukkii rusinat pullasta siten, että satama hankkisi olettamansa hyödyn itselleen viereisten asukkaiden ja muun ympäristön kustannuksella. Sekavasti kirjoitettu saattaa tässä tapauksessa olla yhtä kuin sekavasti ajateltu. Seuraava sitaatti havainnollistaa sekavuuden:

”Loviisan kaupunki on sitoutunut Loviisan Satama Oy:n osakekauppojen yhteydessä siihen, ettei se kaavoita sataman läheisyydessä olevia erikseen määriteltäviä alueita muuta kuin satamatoimintoja mahdollistaviksi, sataman liiketoimintojen kehityksen varmistamiseksi. Osayleiskaavatarkastelussa tulee Loviisan Satamakiinteistöjen näkemyksen mukaan tarkastella alueita laajemmin eli ml. Eestinkolmion eteläosan alue sekä sataman pohjoisosan alueet, jotta saadaan varmistettua, että asunnot, liikenne ja työpaikat muodostavat toimivan ja viihtyisän kokonaisuuden, jossa on hyvä elää ja vastaavasti tuetaan tärkeitä satama-alueiden elinvoiman kehitystä.”

Tämä ”tarkastelu” on jo tehty niin Eestinkolmion kuin Valkon osayleiskaavan osalta. Eestinkolmion osalta työ on jopa tehty loppuun asti eli kaavoitustyö ja lainvoima asuinalueelle on olemassa. Valkon osayleiskaava puolestaan oli aivan loppumetreillä, viilauksia vaille valmis, kun satama havahtui heikkoihin kehitysnäkymiinsä ja keksi, että se tarvitsee lisää tilaa. Satamakiinteistöt Oy sai siis ”kiirehtimispyynnöllään” aikaan sen, että loppumetreillä olleen Valkon osayleiskaavan teko hidastui, mutkistui ja olemassa olleet toimivat suunnitelmat revittiin auki vuosia tehdyn työn jälkeen.

Satamakiinteistöt Oy maalailee prokuristinsa muotoiluilla ”kauniita” kuvia siitä, miten tulee varmistaa, että ”asunnot, liikenne ja työpaikat muodostavat toimivan ja viihtyisän kokonaisuuden, jossa on hyvä elää”. Selkokielelle käännettynä tuo tarkoittaa yksinomaan sataman tarpeiden varmistamista; tämä pyritään tarvittaessa tekemään vaikka pakkolunastuksin, kuten muun muassa kaupunginjohtaja **Oker-Blomin** monista ja täysin yksitulkintaisista lehtihaastatteluista sekä kaupungin tilaamasta sataman yleissuunnitelmasta voi helposti päätellä.

Taustaa: lisää epäselvyyksiä kiirehtimispyynnössä

Toisin kuin Satamakiinteistöt Oy väittää kiirehtimispyynnössään, ei Valkon kolmion asemakaavaa varten Sito JK/27.10.2008 tehdyssä meluselvityksessä ole virheolettamuksia. Junan melua ei myöskään ole mallinnettu virheraiteelle eikä raiteella ole vaihtotöitä, koska lähin käytössä oleva vaihde on Svenäsissä. Lisäksi lähin raide on suljettu ja satamaoperaattori Rauanheimo on siirtänyt hiilen käsittelyn pääosin Koverharin satamaan. VR sekä Viljava ovat tehneet sopimuksen Naantalin Sataman kanssa viljan transitokuljetuksista.

Perustelut hylkäämiseen: sataman nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät

Lahti - Loviisa radan liikenne on pitkällä aikavälillä tarkasteltuna selvästi ja pysyvästi vähentynyt (Lähde: Väylävirasto; Vähäliikenteiset radat 2020; Tilanne ja tulevaisuus, sivu 33), sillä radalla kuljetetut nettotonnimäärät ovat rajusti pudonneet vuodesta 2007 vuoteen 2018, vaikka pienehkö väliaikainen piikki ylöspäin saatiinkin transitohiilen ansiosta vuosina 2017-18.

Olennaista pitkällä tähtäimellä on kuitenkin se, että radan tulevaisuus ei näytä lupaavalta. Tämä fakta ilmenee selvästi Väyläviraston Vähäliikenteiset radat 2020 -julkaisusta.

Täytyy myös huomioida, että Kotka-Haminan satamaan on juuri kunnostettu ja sähköistetty raskaan kiskotuksen teollisuusrata.

Toinen kiistaton este sataman laajentumiselle on riittämätön väyläsyvyys. Sataman johto on monissa yhteyksissä todennut, että väylän syventäminen on ehdoton edellytys sataman kasvulle pitkällä tähtäimellä. Siksi satama on hakenut Väylävirastolta väylän syvennystä 11 metriin.

Väyläviraston hankearvioinnissa Loviisan väylän kulkusyvyyden syventäminen nykyisestä 9,5 metristä 11 metriin ei kuitenkaan käytännössä etene. Vuonna 2019 Väylävirasto arvio hankkeen ns. H/K-suhdeluvuksi oli 1,3. Vuonna 2020 Väylävirasto oli kuitenkin jo pudottanut HK-luvun 0,58:aan.

”Jos säästöt ovat investointia suuremmat, on hyöty-kustannussuhde (HK-suhde) yli yhden ja hanke on rahamääräisten vaikutusten osalta kannattava,” Väylävirasto kuvaa sivuillaan.

HK-suhde on toki suuntaa-antava kriteeri, kuten Väylävirastokin korostaa. Keskeinen syy siihen, miksi Väylävirasto on alentanut Loviisan väyläsyvennyshankkeen HK-suhdelukua rajusti on mitä ilmeisimmin sataman viime vuosien heikko kehitys; ennen muuta sahatavaran vientimäärien raju pudotus alkuvuodesta 2020.

Loviisan Satama Oy on perustellut väylän syvennystä Väylävirastolle erityisesti Pohjois-Afrikan sahatavarakuljetuksilla ja Suomen Viljava Oy:n viljakuljetuksilla. Nyt nämä molemmat sataman aiemmat kivijalat ovat muuttuneet kovin huteriksi, eikä näkymiä paremmasta ole.

Väylävirasto toteaaakin väyläsyvennyksestä lakonisesti, että (lihavointi meidän) ”Seuraava vaihe on hankkeen mahdollisen toteutuksen vesilupahakemus. Tästä tai hankkeen toteutumisesta ei ole päätöksiä.”

Loviisan sahatavaran viennin kehitys koko vuoden 2020 osalta ei ole ehtinyt Väyläviraston kesällä 2020 julkaisemiin tietoihin. Näin ollen HK-luku vuodelle 2021 on mahdollisesti yhä pienentynyt.

Loviisan Satama on eri yhteyksissä väittänyt kehittyneensä ja kasvaneensa voimakkaasti. Tämä on huomattavaa liioittelua, sillä 31.12.2019 satamassa loppui sahatavaran käsittely suurelta osin. Sahatavara edusti suurinta osaa sataman käsitellyistä tonneista ja Lahti - Loviisa radan liikenteestä. Kuten aiemmin on mainittu, ovat myös Viljava ja Rauanheimo siirtäneet toimintojaan Loviisasta muualle.

Melusta, hiilipölystä, ympäristöluvista ja niihin liittyvistä valituksista

Yleisesti ottaen rautaromun käsittelyn aiheuttama melu haittaa enemmän Saaristotien varren kiinteistöjä kuin Eestinkolmiota.

Sataman hallinto-oikeudelle tekemän valituksen mukaan matka romukasalta Eestinkolmioon on 650 metriä, joten lahden toisella puolella olevat kiinteistöt ovat lähempänä ja lisäksi suojaamattomia.

Myöskään se, että kaupungin ja sataman joidenkin edustajien mielestä naapurissa asuu hankalia ja valittavia ihmisiä ei ole asiallinen, saati lainmukainen kaavamuuosperuste. Aukkaiden valitukset ovat kohdistuneet hiilen käsittelyssä tapahtuneisiin ylilyönteihin ja ympäristölupien vastaiseen toimintaan. Sataman ympäristölupiin liittyvissä asioissa aktiivinen on ollut ennen muuta ympäristölupien noudattamista valvova viranomais, Uudenmaan Ely.

Asukkaat ovat kommentoineet niitä sataman toimintoja, joista heillä on ollut perustellut syyt epäillä ympäristölupaa rikutun sekä antaneet lain suomat vastineensa sataman hakemiin ympäristöluvan muutoksiin.

09.01.2020 Vaasan Hallinto-oikeudelle lähettämässä vastineessaan Loviisan Satama Oy toteaa, että viimeisimmät Taratest Oy:n tekemät tutkimukset osoittavat, että raja-arvojen ylityksiä ei satamassa ole. Täten voidaan todeta, että tältäkin osin niitä perusteita kaavamuuoksille, joihin Satamakiinteistöt kiirehtimispyynnössään vetoaa, ei Eestinkolmion alueella ole: muutoksen hakija kumoaa itse kaavamuuoksen tämän kohdan hakuperusteensa.

Taustoja: tarkoitushakuista valmistelua Refec-hanke keppihevosena

Vuosikausia ilman mainittavia tuloksia ja pitkälti EU-varoin valmisteltu ns. Refec-hanke tutkimuksineen (Loviisa- Kunda) on osoittautunut mielestämme käytännön tason tuloksiltaan hyvin kyseenalaiseksi ja laihaksi, eivätkä jo loppuneen hankkeen yhteenvetopäätelmät lainkaan tue näkyviä sataman laajentumiselle; tältäkin osin asemakaavan laajenuksessa ei ole mieltä.

Refecin ja siihen kytketyn sataman yleissuunnitelman lähtökohdat ovat itse asiassa monilta osin vinossa.

Esimerkinomaisesti vain muutama pulmallinen kohta:

Refec-hankkeessa käytetään vertailukohtana väärä kohteita, Hangon ja Helsingin satamia.

Hanko on kuitenkin Itämeren eteläosiin suuntautuvan liikenteen satama. Helsingin Satama on puolestaan Loviisan Satama Oy:n enemmistöomistaja, joka määrittää, mitä Loviisan Sataman kautta kuljetetaan.

Oikea vertailukohde on Kotka - Haminan Satama, joka on Itä- ja Kaakkois-Suomen johtava satama. Tutkimuksessa ei myöskään käy ilmi, että vertailua tehdään jo valmiin infran omaaviin satamiin, joten vertailussa pitää huomioida myös infran kustannukset.

Refec-hanke ja etenkin sen oheismateriaalina teetetty lähes satasivuinen, Loviisan kaupungin tilaama ja maksama Sataman yleissuunnitelma - konsulttiselvitys on monilta osin sinisilmäistä toiveajattelua.

Kemikaaliterminaalihankkeesta

Syksyn 2020 mittaan julkisuutta saanut kemikaaliterminaalihanke – tähän mennessä kyseessä on pelkkä aiesopimushanke – lienee myös kuolleena syntynyt ajatus, koska Kotka-Hamina investoi miljoonia omaan terminaaliinsa, joka on huomattavasti isompi ja kattaa itäisen Suomen sekä myös Venäjän transitokuljetusten tarpeet.

Alan valtakunnallinen ja vakiintunut toimija West Tank tutki kymmenkunta vuotta sitten osana omia mahdollisia liiketoimintamallejaan oman kemikaaliterminaalin liiketoimintanäkymät Valkon satamassa. West Tank totesi ne yksiselitteisesti riittämättömiksi kannattavan liiketoiminnan kannalta. Yhtiö luopui hyvissä ajoin aiesopimuksen mukaisesta hankkeestaan ennen mittavien riski-investointien tekemistä.

Ainakaan Eestinkolmion nykyisen asemakaavan muuttamista tai mitätöimistä ei voi perustella epävarmalla kemikaaliterminaalihankkeella, vaikka se mahdollisesti toteutuisikin. Toteutuessaan sataman eteläosaan suunnitellun kemikaaliterminaalin vaikutukset koskisivat lähinnä Rotisenmäen, Valkolammentien ja Sistolan rannan asukkaita.

Sataman kehityksestä tilastojen valossa

Tilastoissa ei enää pitkiin aikoihin ole näkynyt Loviisaa viidentoista suurimman sataman joukossa. Näin ollen Loviisan Satama on jäämässä pieneksi paikalliseksi lastauspaikaksi.

Satamalla ei ole tällä hetkellä juuri työllistävää ja taloudellista vaikutusta. Suuri osa sataman työntekijöistä on lomautettu tai irtisanottu, verotietojen mukaan satama ei tätä nykyä kuulu edes Loviisan 20 suurimman veronmaksajan joukkoon. Näin ollen katsomme, ettei satamalla nyt tai tulevaisuudessa laajentumisen tarvetta, joten sekä kiirehtimispyyntö että kaavamuutos ovat aiheettomia.

On syytä ottaa huomioon myös taloudellinen tilanne yleisemmällä ja laajemmalla tasolla. Jos kaavaa muutetaan ja asukkaat perustuslain vastaisesti ja lainoppineita pitkään työllistävällä tavalla ajetaan kodeistaan ja näin ”kannustetaan” muuttamaan koko kaupungista, jää kaupungilta myös huomattava määrä verotuloja saamatta. Kannattaa ottaa huomioon sekin, että nykyiset vakinaiset asukkaat tuovat tuloja myös Loviisan Vesiliikelaitokselle, Kymenlaakson Sähkölle sekä loviisalaisille yrityksille.

On myös huomioitava imagollinen iso tappio, jonka kaavamuutos vanhojen rakennusten ja ympäristöjen kaupunkina profiloituneelle Loviisan kaupungille aiheuttaa. Eestinkolmio on maakuntakaavassa määritelty arvokkaaksi rakennetuksi ympäristöksi ja iso osa alueen taloista on suojeltu, jolloin voidaan olettaa, että alueen rakennusten purkaminen tai niiden kunnossapidon laiminlyöminen herättää varsin suurta mielenkiintoa ja yleistä, hyvin perusteltua paheksuntaa.

Perustelut yhteenvedonomaaisesti:

Eestinkolmion asemakaavan muuttamisen yrittäminen on monin tavoin kyseenalaista: niin juridisesti, Satamakiinteistöt Oy:n väittämiltä sataman toiminnallisilta tarpeilta kuin niiden hallintotapojen osalta, miten asiaa oli valmisteltu kaupungin sisällä ennen asian tuomista EKILiin.

EKIL ei tähän erehdykseen ole syyllinen, sillä kiirehtimispyynnön ja uusien suunnitelmien kaikkia taustoja ei riittävästi valaistu EKILille päätöksenteon pohjaksi marraskuussa 2019, kun Satamakiinteistöt Oy jätti osayleiskaavan kiirehtimispyynnön. Annettu informaatio oli käsityksemme mukaan yksipuolista ja osin jopa tarkoitushakuista.

Edellä mainitun lisäksi ilmaantui vuoden 2020 aikana edellä kuvattuja uusia seikkoja, jotka osoittavat, että Eestinkolmion lainvoimaisen asemakaavan muuttaminen on entistä huonommin perusteltua

Kaavamuutoksen hakija eli Loviisan Satamakiinteistöt Oy ei kiirehtimispyynnössään osoittanut ainuttakaan selvää, konkreettista ja toiminnallista perustetta siihen, miksi Eestinkolmion nykyinen lainvoimainen asemakaava vuodelta 2012 tulisi muuttaa: **mikä tai mitkä ovat ne konkreettiset sataman laajentumiseen liittyvät uudet toiminnot, jonka takia Eestinkolmio tulee muuttaa ”puskurialueeksi”?**

Tähän Eestinkolmion asemakaavan mahdollisen muuttamisen kannalta aivan olennaiseen kysymykseen osayleiskaavan kiirehtimispyyntö ei missään kohtaa kunnolla vastaa. Osayleiskaavan kiirehtimispyyntö on abstraktia, ympäröörä sanahelinää.

Satamakiinteistöt Oy esittää olevansa jonkinlainen asumisviihtyisyyden asiantuntija. Tytäryhtiö vetoaa MRL:ään, Eestinkolmion asumisviihtyisyyteen ja näkee tämän älyllisesti kyseenalaisen sumutuksen jälkeen mielestään jalomieliseksi ratkaisuksi sen, että kokonainen asuinalue, Eestinkolmio, kaavoitetaan sataman tarpeisiin; tarpeisiin, joista ei siis nyt ole mitään konkreettista ja uskottavaa näyttöä.

Satamalla on jo nykyisessä tilanteessa hallussaan monta hehtaaria reservialuetta, joista sille tarvittaessa kyllä riittää myös puskurialueiksi – sikäli JOS satamalla olisi tosiasioihin perustuvia vakuuttavia laajennusnäkyviä. Uskottava, tosiasioihin perustuva liiketoimintänäkymä ei kuitenkaan ole sama kuin sataman oletta ja toivoma laajennustarve.

Kaavoituksen ja juridiikan asiantuntijoiden mukaan esimerkiksi MRL:n 99:s pykälä on maanomistajan oikeuksien kannalta hyvin vahva. Loviisan Satamakiinteistöt Oy ei osayleiskaavan kiirehtimispyynnössään näy ottaneen tätäkään juridista faktaa lainkaan huomioon.

Lautakunnalle on mielestämme kerrottu kaavahankkeesta hyvin yksipuolista ja osin jopa tarkoitushakuista tietoa. Tulemme mielellämme kertomaan oman näkemyksemme ja tietomme sekä esittelemään niitä tukevaa lähdeaineistoa esimerkiksi lautakunnan iltakouluun tai kokoukseen. Odotamme, että meille sellainen tilaisuus myönnetään lautakunnan aiemman 23.4.2020 kokouksen päätöksen Dnro 721/10.02.03/2019 perusteella.

EKILIN rooli: mahdollisuus puuttua ajoissa, järkevään aikaan

EKIL on Loviisan kaupungin kaavoituksen, yleisen yhdyskuntasuunnittelun ja omalta osaltaan myös suurten infrahankkeiden keskeisimpiä portinvartijoita ja samalla myös tärkein päätöksentekoeelin, mitä tulee kaupungin julkisiin hankkeisiin, niin suuriin kuin pieniin.

Siksi toivomme, että EKIL osana päätöksentekoaan perehtyy kriittisesti ja tarkasti arvioivin mielin uudestaan Satamakiinteistöt Oy:n tekemään Valkon osayleiskaavan kiirehtimispyyntöön sekä siihen liittyen varsinkin Sataman yleissuunnitelma -dokumentissa esitettyjen monien ja suurisuuntaisten aikeiden uskottavuuteen.