

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Tärkeimmät toimenpiteet yhteiskunnan kannalta liittyvät hankkeisiin, jotka parantavat yritysten toimintaedellytyksiä, palveluiden saavutettavuutta ja tukevat ihmisten aktiivista elämää, kaikkialla Suomessa, myös maaseutualueilla. Paikallisesti tarkasteltuna näitä hankkeita voivat olla keskeisten alemman tieverkon teiden parannustoimenpiteet (kaavoitettujen yritysalueiden lähellä), tietoliikenneyhteyksien parantaminen, joukkoliikennemuotojen toimintaedellytysten vahvistaminen ja liikenneturvallisuutta merkittävästi parantavien kevyen liikenteen väylien rakentaminen.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohdat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Miehikkälän kunta katsoo, että pienten kuntien voi olla hankala toteuttaa yhteisrahoitusmallin mukaisia hankkeita yhdessä valtion kanssa. Rajallinen investointikyky voi estää tärkeän esim. liikenneturvallisuutta parantavan kävelyyn ja pyöräliikenteeseen liittyvän hankkeen toteuttamisen, jos valtion osuus hankkeesta on maksimissaan 50 %.

Kevyen liikenteen väylien rakentamisessa tulisi painottaa tieosuuksia, jotka on tunnistettu vaarallisiksi ja on merkitty kansainvälisiksi/alueellisiksi pyöräilyreiteiksi maakuntakaavoihin. Tie 384 (Miehikkälä-Virojoki väli) on kapea ja tärkeä maantie. Tie on osa eurooppalaista Eurovelo 13 ”Iron Curtain Trail” -pyöräilyreittiä ja on merkitty siten myös Kymenlaakson maakuntakaavaan.

Toimenpidekohdan 5.2.1.2 Maantieverkko osalta suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille ja kahdelle kantatielle (40 ja 50).

Maantieverkon kehittämistarpeissa on sivuutettu E18 moottoritien ja tien 387 muodostama (Lappeenranta-Vaalimaa) liikennekäytävä pääkaupunkiseudulta Etelä-Karjalaan/Pohjois-Karjalaan, jota tulisi kehittää tien 387 osalta ja tieluokitusta tulisi nostaa kantatieksi. Tien 387 tärkeyttä tulisi arvioida myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta. Mikäli jommalla kummalla Kaakkois-Suomen vikkaimmista rajanylityspaikoista, Nuijamaalla tai Vaalimaalla, ilmenee ongelmia, niin tie 387 toimii näiden rajanylityspaikkojen yhteysreitteinä.

Alueellisesti tie 387 on tärkeä Vaalimaan ympäristön kehittymisen kannalta. Miehikkälässä Vaalimaan kupeessa sijaitsee uusi laaja Muurikkalan yritysalue, jonka kaava sai lainvoiman vuoden 2019 lopussa. Tien 387 kehittäminen on erityisen tärkeää tämän uuden yritysalueen kannalta. Kaavassa on huomioitu varaus huoltamotoiminnalle, koska yritysalue sijaitsee käytännössä pääkaupunkiseudun ja Järvi-Suomen puolimatassa.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visiossa sivuutetaan lähes kokonaan maaseutualueet ja harvaan asutut alueet. Ne kattavat valtaosan, lähes 70 %, Suomen pinta-alasta. Toimiva liikennejärjestelmä mahdollistaa näiden alueiden elinvoimaisuuden säilymisen ja on tärkeä myös vapaa-ajan liikkumisen kannalta.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Laadittu toimenpideohjelma vastaa pääpiirteissään tavoitteisiin ja vie kehitystä vision suuntaan. Toimenpideohjelman toteutuksessa tulee huomioida alueiden erilaisuus ja toteuttaa ohjelmaa tasapuolisesti.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Vaikutusten arviointia ei ole viety lain edellyttämälle tasolle. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi ei ulotu aluetason ympäristövaikutusten arviointiin.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Suunnitelman vaikutusten arviointi jää hyvin yleistasolle. Suunnitelman vaikuttavuuteen liittyvinä riskeinä oli tunnistettu saavutettavuusriski: kaupunkiseutuihin kohdistuvat panostukset lisäävät liikkumispalveluiden keskittymistä ja heikentävät haja-asutusalueen liikkumismahdollisuuksia. Edellisen lisäksi suunnitelman vaikuttavuuteen liittyvänä riskinä tulisi tunnistaa ns. pysyvät koronavaikutukset eli etätyöskentely yleistyi, tilan ja turvallisuuden arvostus lisääntyi ja paikoitellen, kun Miehikkälässä, maaseutukunnan väkiluku kääntyi kasvuun. Vaikutusten arvioinnissa käytetään yhtenä lähteenä Timo Aron Blogia: Onko maallemuuttobuumi totta vai tarua?, jossa Aro ennen aikaisesti kumoaa väitettä. Maallemuuttobuumi voi olla vasta alussa. On mahdollista, että liikennejärjestelmäsuunnitelma voi koronan mullistaman toimintaympäristön myötä tavoitella jopa väärin asetettuja tavoitteita ja vastata kysyntään, joka on hävinnyt tai pienentynyt trendien kääntymisen myötä.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Lähtökohtaisesti liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessiin tulisi osallistaa kaikki kaupungit ja kunnat. Lausuntopyyntö liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta oli lähetetty vain suuremmille kaupungeille ja pienemmät kunnat, kuten esim. Miehikkälän kunta, puuttuivat jakelusta. Toimiva liikennejärjestelmä on elinehto kuntien elinvoimaisuudelle ja prosessissa tulee huomioida myös pienempienkin alueiden tarpeet, koska ne saattavat olla kokonaisuuden kannalta monellakin tavalla merkittäviä.

Ylönen Arto
Miehikkälän kunta

Kauppila Marja
Miehikkälän kunta - Kunnanhallitus