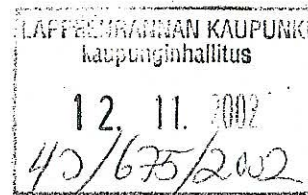


Asian hoitaja
Kari Kymäläinen
Metsäkansolantie 156
54230 NUIJAMAA
p. 040 5405266

MUISTUTUS
29.10.2002



TIEHALLINTO
Kauppiemiehenkatu 4
45100 KOUVOLA

NUIJAMAAN UUSI RAJA-ASEMA JA LIIKENNEJÄRJESTELYT

Esitämme seuraavat huomautukset ja kehitysehdotukset suunnitelmasta:

HUOMAUTUKSET

1. **Nykyinen suunnitelma ei täytä kestävä kehityksen ja elinkaariajattelun vaatimuksia eikä paranna Nuijamaantien raskaan liikenteen aiheuttamaa ongelmaa, tienvarsipysäköintiä.** Suunniteltu rajanylityspaikka ei vastaa edes tämän hetken raskaan liikenteen tarpeita ja liikenteen määrän on arvioitu kasvavan nykyisestä viidessätoista vuodessa kaksinkertaiseksi eli 900 000:sta noin 1 700 000 rajan ylitykseen vuodessa. Ongelmallisen rekkaliikenteen kasvu on vieläkin nopeampaa. Syyskuussa 2002 rajan ylitti n. 12200 rekkaa (nousua syyskuusta 2001 n.12 %).

Raja- asemalle varattu raskaan liikenteen "paisuntasäiliö" on n. 80 autopaikkaa eli sama määrä mikä jonottaa tällä hetkellä suunnitellulta raja-asemalta nykyiselle raja-asemalle (välimatka n. 2,5 km). Rekat Nuijamaan taajamasta siirtyvät " paisuntasäiliöön" ja jono haittoineen Nuijamaantiellä pysyy ennallaan. Nuijamaantie nykyisessä paikassa, kylien keskellä, on kallis ja hankala korjata vastaamaan ennusteiden mukaista liikennevirtaa.

2. **Suunniteltu raja-aseman alue on liian ahtaassa paikassa.** Mahdollinen alueen laajeneminen ja oheispalvelualueiden rakentuminen jatkossa mahdotonta. Ei ole riittävästi tilaa rekkojen "paisuntasäiliöille".

Alue rajautuu liikenneväylien, asutuksen, huolintapalveluiden ja maaston puristukseen eikä mahdollista toimivaa ja laajennettavaa kokonaisuutta. Mikäli alue olisi riittävän väljä, jossa ei ole asutusta, maanviljelyä eikä muita esteitä, sille voitaisiin sijoittaa riittävä määrä (esim. 3-5) "paisuntasäiliötä" suunnitellun yhden sijaan. Näin poistuisi tienvarsipysäköinti ja sen ympäristöhaitat sekä hoituisi myös keskitetty jätteiden keräys, wc-tilat yms. välttämättömät palvelut.

3. **Raja-aseman pakokaasu- ja meluhaitta siirtyy Nuijamaan taajaman länsiosan asukkaille.**

Suunniteltu alue on yhtä lähellä taajaman keskusta kuin nykyinen ja sitä edellinen raja-asema. Haitta siirtyy tällä kertaa alueen länsireunalle (liite 1). Sijoitus tulisi tielain 10§ pykälän mukaan tehdä siten, että haitat ympäristölle jäävät mahdollisimman pieniksi. Tämä ei toteudu suunnitelmassa.

KEHITYSEHDOTUKSET:

Liitteenä olevalla kartalla (liite 1) on tielinjausvaihtoehto, joka antaa mahdollisuuden suunnitella raja-asema-alue täyttämään tämän hetkiset tarpeet pitemmällä elinkaarella. Se täyttää kestävästi kehityksen vaatimukset, poistaa rekkaliikenteen aiheuttamat ongelmat sekä mahdollistaa alueen kehittämisen tulevaisuudessa liikennemäärien kasvaessa ennusteiden mukaiseksi.

Tielinjaus välillä Hurtta – Kissanhännänmäki (n.8 km) ja raja-aseman siirto suunnitellusta yksi kilometri lounaaseen, Kissanhännänmäelle (Rapattilantien ja rajalinjan väliin).

VAIHTOEHDON EDUT JA MAHDOLLISUUDET:

- o Mahdollistaa väljemmän raja-asema-alueen suunnittelun ja jättää laajenemisvaran tuleville vuosikymmenille.
- o Mahdollistaa riittävän rekkojen "paisuntasäiliöiden" rakentamisen liikennemäärien kasvun mukaan.
- o Ei tienvarsipysäköintiä, parempi liikenneturvallisuus, keskitetty jätteiden keräys, mahdollisuus kuljettajien palveluille.
- o Mahdollistaa muiden kaupallisten-, huolinta- yms. palveluiden tilavaraukset.
- o Tien Venäjän puoleinen osuus ei pitene.
- o Rakentaminen ei häiritse nykyistä rajaliikennettä. Voidaan tehdä valmiiksi ja avata kerralla.
- o Linjaus kulkee asumattomalla seudulla, vaihtelevassa metsämaastossa – ei haittaa asutukselle eikä maanviljelykselle (vaikka olisi hetkittäistä jonoa).
- o Ei tarvetta meluaitojen rakentamiseen.
- o Lähtöliittymä Hurtassa ja loppuliittymä Rapattilantiellä (3902). Ei risteäviä teitä, vain Laihalantien (14828) ylikulku ja muutamat riista- ja maatalousalikulut.
- o Jättää nykyisen Nuijamaantien rinnakkaistieksi paikalliselle-, maatalous- ja kevyelle liikenteelle.
- o Säilyttää kylämiljööt ja mahdollistaa niiden luonnollisen kehityksen.
- o Raja-aseman maatoihin ja tiejärjestelyihin tarkoitettu maa-aines olisi valmiiksi rakennuspaikalla. (Kissanhännänmäellä louhintalupa ko. tarkoitukseen)

KUSTANNUKSET JA RAHOITUS:

Ehdotetun tielinjauksen kustannukset olisivat noin 5 200 000 € (650 000 €/km x 8 km). Vertailukohtana Kouvola- Koskenkylä tien rakentaminen, joka maksaa 590 000 €/km ja sisältää huomattavan määrän liittymä- ja siltarakenteita.


Mikäli lainsäädäntö ja määräykset sallisivat, niin rahoitus hoituisi esim. rajanylitysmaksulla, joka "korvamerkittäisiin" kyseiseen hankkeeseen. Esimerkki laskettuna nykyisellä liikennemäärällä. Ylitysmaksun ollessa 1 € kertyisi vuodessa 900 000 €, joten takaisin maksuaika olisi 5,8 vuotta. Maksun ollessa 2 € takaisinmaksuaika olisi noin 3 vuotta.

YHTEENVETO:

Nykyisille suunnitelmille on olemassa kokonaistaloudellisempi ja monipuolisempi vaihtoehto, joka poistaa rajaliikenteen nykyiset ongelmat ja mahdollistaa varautumisen tulevaan. Tielaitoksen ja Lappeenrannan kaupungin olisi välittömästi ryhdyttävä toimeen Tielinjaus II vaihtoehdon toteuttamiseksi, sillä nykyiset suunnitelmat ovat vain kallis tilapäisratkaisu, joka ei ratkaise edes tämän hetken ongelmia ja aiheuttaa tarpeetonta haittaa ympäristölle.


Rak.Arkkitt. Kari Kymäläinen


Projektipäällikkö Jari Kuokka


Monialayrittäjä Matti Kuokka


Metsäkoneurakoitsija Heikki Borgström


Maatalousyrittäjä Petri Kuokka