

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

”Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista määrärahatason sen salliessa.”

Jänkäsalon yksityistien tiekunta esittää, että yksityisteiden lauttapaikkojen 80 % vähimmäiskorvausta käsittelevästä kohdasta poistetaan maininta "määrärahojen salliessa" ja muutetaan korvaustasoksi nykyisin voimassa olevat taso 85 %

Yksityisteille suunnattu määräraha 6.1 milj euroa vuonna 2026 on riittämätön, kun pelkästään yksityistielossien ja -lauttojen rahoitustarve on valtakunnan tasolla yli 3milj euroa vuodessa. Pelkästään Kaakkois-Suomen ely-keskuksen alueella toimii kaksi suurinta yksityistielossia Suuri Jänkäsalo ja Mietinsaari. Rahoitustarve on 85 % mukaan yksityistieavustuksista 400 000 €/vuodessa.

Liikennesuunnitelman tulee sisältää selkeät pelisäännöt siitä, miten losseja valtiollistetaan (tai yksityistetään?) niin että saariston asukkaita ja liikenneverkoston käyttäjiä ei kohdella eriarvoisesti. Paikalliset erityispiirteet tulee huomioida lossien statusta (yksityinen/ valtio-omisteinen) ja rahoitusasemaa mietittäessä. Liikennesuunnitelma ei voi olla irrallaan Maa- ja metsätalousministeriön julkaisusta

”SAARISTO- JA VESISTÖALUEIDEN VALTAKUNNALLINEN KEHITTÄMISOHJELMA VUOSILLE 2024–2027.”

Jänkäsälössä on vakituksia asukkaita 17 taloutta loma-asuntoja 135 kun taas naapurisaaren Kyläniemen saarella on vakituksia asukkaita 12 taloutta loma-asuntoja 175. Kyläniemen lossiyhteys on kokonaan valtion ylläpitämä.

Jänkäsälössä lossiliikenne toimii ympäri vuoden, ja kiinteistöt kaipaavat läpi vuoden huoltoa, esimerkiksi jätehuolto, sähköverkot ja pelastustoimi.

Saarella liikennöi vuonna 2024 700 raskasta ajoneuvoa jolloin ylityksiä kertyi 1400. Näistä suurin määrä oli puukuljetuksia metsäteollisuudelle. Kokonaisliikenteen määrä oli noin 25500 ajoneuvoa.

Digitalisaatio, etätyöskentelyn yleistyminen, loma-asuntojen käyttö kakkoskoteina, kuntien aktiivinen kaavoitus/”asutuspolitiikka”, metsäteollisuuden puukorjuun tehokoneellistuminen ja korjuu- ja kuljetuskaluston kokoluokan kasvu jne jne ovat asioita, jotka nostavat saaristolaisten liikenne- ja liikkumistarpeet uudelle tasolle.

Eriyisen huolissani olen yksityislossien ja runkoteiden rahoitusrakenteesta. Saimaan saaristossa on paljon metsäpalstoja ja isojakin saaria, joissa on oma tieverkosto ja yksityinen lossi, kuten Suuri Jänkäsalo. On täysin kestäväntöntä, että pienen rantapalstan omistajat ja saaren vakituiset asukkaat joutuvat rahoittamaan runkotieverkon perusrakennuksen niin, että metsäteollisuusyhtiöt saavat puutavaran jättimäisillä tukkirekoilla tehokkaasti lossille. Ja edelleen sama mökkiläisporukka joutuu maksamaan tukkirekkojen lukuisat (ylimääräiset) ylitykset kun puuta siirrellään vajaakuormilla

lossisalmen yli. Samalla yksityistien ja lossin toiminnan rahoittajat joutuvat odottelemaan välillä esimerkiksi tunnin ylimääräistä ennen kuin lossi vapautuu tukkirekkarumbasta.

Silloin kun saaristossa harjoitetaan metsätaloutta siinä määrin että saaren runkotieverkostoa sekä lossia käytetään puutavaran ja korjuukaluston liikutteluun, tulee tällaiset tiet sekä lossi mielestäni ehdottomasti ottaa valtion ylläpidon piiriin. Suuren Jänkäsalonkin vuosihakkuut ovat suuruusluokassa 7000 k-m3.

On mahdoton yhtälö löytää kesämökkiasukkailta (joita voi olla kymmeniä jopa satoja) ymmärrystä tie- ja lossiverkoston investoimiseen tai edes ylläpitämisen parantamiseen kun edunsaajina on muutamat metsänomistajat tai metsäyhtiöt.

Liikennesuunnitelman tekstissä korostuu huolestuttavasti vain olemassa oleva valtio-omisteinen saariston liikenneinfra ja mahdollinen modernisointi. Kun tarpeet ja toimintaympäristö muuttuvat, tulee ehdottomasti luoda kriteeristö /järjestelmä jossa on mahdollista myös muuttaa (lisätä tai vähentää) liikenneverkoston statusta (yksityinen tai valtio-omisteinen).

Liikennejärjestelmän uudistuksessa painopiste pitäisi olla epäkohtien poistossa ja toimintaympäristön muutoksissa. Digitaaliset palvelut, työvoiman liikkuvuus ja luonnon arvostaminen tulisi näkyä enemmän tavoitteissa saariston elinvoiman ja saavutettavuuden parantamiseksi.

Kun saareen liikkumisesta ei tarvitse maksaa eriarvoisesti, niin moni muukin ongelma ratkeaa kuin itsestään, ja omaehtoinen toimintaympäristön kehittäminen yhteistuumiin voi alkaa. Turvallisuuden tunne, elinkeinotoiminnan laajentaminen, saariston virkistyskäyttö jne paranevat välittömästi. Saarissa tarvitaan vetovoimaa ja pitovoimaa, missä keskeisimpänä elementtinä on kulkuyhteyden turvaaminen. Ei niin, että toiseen saareen pääsee verovaroin ilmaiseksi ympäri vuorokauden ja naapurisaareen, jossa konkreettisia ylityksiä on enemmän, mennäänkin saaren asukkaiden kustannuksella ja vain päiväsaikaan! Tie- ja lossimaksut ylipäättään ja niiden jyvitykset on ehdottomasti suurin riidan aihe ja este kyläyhteisöjen kehittämiseksi. Happamuutta lisää tietoisuus siitä, että tasa-arvoisuus ei toteudu erityisesti lossiliikenteen osalta. Toiset saaret saavat verovaroin kustannetun lossin mutta toiset eivät. Tämä asia on saatava ratkaistua mieluummin Liikenne12 suunnitelmassa, kuin EUn tuomi-istuimissa kansalaisten eriarvoisuus kysymyksenä.

Toimiva, asukkaita tasapuolisesti kohteleva lauttaliikenne on saariston elinvoimaisuuden, saavutettavuuden, elinkeinotoiminnan ja kokonaisturvallisuuden kannalta elinehto riippumatta siitä onko kyse maantielosseista, yhteysaluksista tai yksityisteiden losseista sisä- tai ulkosaaristossa. Niihin tehtävät investoinnit, perustamis- ja uudistamishankkeet sekä käyttötalousmenot tulee pohjautua yhtenäisiin ja tasapuolisiin kriteereihin huomioiden laaja-alaisesti, elinkeinotoiminnan ja asukkaiden sekä virkistyskäytön tarpeet.

Myös yksityisteiden ja yksityisten lossien rahoitusrakenne eli valtio-osuuksien prosentit pitää jäädyttää samaksi koko 12 vuoden suunnittelukaudelle. Saariston asukkaita ja muita toimijoita ei voi pitää vuosittaisessa epävarmuudessa, mihin kustannukset muuttuvat, mikäli valtio-osuuksien prosentteja muutetaan tai etenkin lasketaan vuosibudjettien mukaan.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

-

Muut huomiot?

-

Riikonen Pekka
Jänkäsalon yksityistien tiekunta