

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Liikenneympäristöyhdistys ry toteaa, että vuorovaikutus mahdollisuuksia tulisi olla mahdollisimman paljon päättäjien ja kaikkien tahojen välillä, kansalaiset mukaan lukien, joilla on halua esittää näkemyksiä po. asioihin. Koska todellisesta tilanteesta tulee sen oikeampi kuva, mitä useammalta taholta näkemyksiä voidaan esittää.

Kaikki kansalaiset ovat mukana päivittäin liikenteessä ja suuri osa paljon ja ammatikseenkin, joten liikenteessä paljon mukana olevilla, on usein oikeampi kuva reaalityodellisuudesta, kuin ”virallisilla” asemansa perusteella lausuntoja antavilla.

Valitettavasti tällä kertaa ei lainkaan tiedotettu lainkaan liikenne- ja viestintäministeriön sivuilla lausuntopyynnöt kohdassa, että tämä hyvin suurimerkityksellisen asian on lausuntokierroksella, joten nyt täältä puuttuu kokonaan lausuntopyyntöjen ulkopuolella olevien lausunnot, koska he eivät ole tienneet lausuntojen antamisen mahdollisuudesta!

Olin viime viikon aikana asiasta useita kertoja yhteydessä LVM:n useisiin henkilöihin, mutta asiaa ei ole vielä kukaan korjattu?

Myös alueellisia vaikutusmahdollisuus tilaisuuksia tulisi olla, mitä enemmän sen parempi. Erityisen minimaalisia vaikutusmahdollisuudet ovat olleet tähän asti.

Myös 29.9. ollut sidosryhmätilaisuus oli hyödytön, koska siinä ei ollut mahdollista esittää lainkaan kysymyksiä tai näkemyksiä etukäteen eikä tilaisuudessa!?

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Muutostarpeita on suuresti. Tilanne on entistäkin huonompi tärkeimmän ja pääasiallisimman liikenteen tieliikenteen osalta, koska tieverkostomme kunto huononee ja jälkeenjääneisyys lisääntyy edelleen koko ajan, eikä hallitusohjelman sisältö lupaa edes milloin tieverkostomme rappeutuminen edes pysähtyisi?

Ongelman ydin on kauan jatkunut tienpidon rahoituksen erityisen suuri alimitoitus todelliseen tarpeeseen nähden, jota ei ole koskaan edes esitetty korjattavaksi ministeriön budjettiesityksissä?

Sen sijaan liikenneministeriön taholla on vain puli veivattu asian kanssa, aikaa vuosikymmeniä tuhlaten, kun on tehty ainakin 2 kertaa liikennepoliittinen selonteko ja viimeksi liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kaikista selvityksistä on tullut aina tulokseksi sama, että tieverkoston kunto ja jälkeenjääneisyys vaan huononee, mutta asiaa ei ole yritettykään korjata, ei edes tätä liikenne 12 suunnitelmaa tehtäessä, vaikka toisin kuin muilta liikennemuodoilta, tieliikenteeltä peritään ylimääräisinä veroina tienpidon kulut jo 10 kertaisesti!

Tieverkostomme kunto saataisiin helposti hetkessä kelvolliseksi, jos tieliikenteen valtavista tuotoista ohjattaisiin esim. 15-20 % tienpitoon.

Toinen vaihtoehto on, että korjataan rautateiden ja tienpidon määrärahojen suhde järjestelmällisesti ymmärrettävälle tasolle. Henkilö- sekä tavaraliikenteemme on 95 % tieliikennettä, mutta kaikesta huolimatta, liikenne 12 suunnitelman mukaan vielä seuraavat 10 vuotta on aikomus laittaa enemmän rahaa rautateihin kuin tienpitoon. Kaiken päälle on lisäksi mahdollisesti aikomus rakentaa lukuisia uusia rautateitä Helsingistä eri suuntiin, joille ei ole maksajia tiedossa, eikä tuottoja, koska nykyisinkään junaliikenne maksaa olemassa olevien rautateiden kalliista ylläpidosta vain 5 % .

Rautateiden osuudeksi tavaraliikenteessä on saatu aiemmin tonnikipometreinä ilmaistuna enemmän kuin 5 %, kun junilla kuljetettu tavara on ollut lähes täysin raskasta raakapuuta ja malmikiveä ja mukaan on laskettu lisäksi venäjältä tullut kauttakulku liikenne Suomen satamiin, joka on myös ollut samaa malmikiveä, puuta ja raaka-aineita.

Nyt rautateiden liikenne ja merkitys on muuttunut vielä paljoin vähemmäksi, kun Venäjältä tuleva liikenne on loppunut varmaan pitemmäksi aikaa. Joten rautateillä kuljetettavan tavarán määrä ja arvo mahtuu varmaan viiteen prosenttiin liikennesuoritteistamme.

Näin ollen liikennejärjestelmä tarvitsee todella päivitystä, jotta saataisiin pääasiallinen liikenteemme tieliikenne sujuvaksi, turvalliseksi, taloudelliseksi sekä määrärahojen käyttö järkeväksi ja kustannustehokkaaksi.

Valitettavasti hallitusohjelman kirjauksen mukaan on aikomus laittaa alulle täysin tarpeettoman ja hyödyttömän uuden toisen rautatien rakentaminen Helsingistä Turkuun, joka maksaa kaksin- tai kolminkertaisesti enemmän, kuin korjausvelan poistaminen koko valtakunnan laajalta tieverkostoltamme! Tämä uusi rautatie lyhentäisi vähäisen matkustajamäärán matkaa vain 15-20 minuuttia, jonka vuoksi hanke onkin todettu erityisen kannattamattomaksi.

Joten on erittäin tärkeää ja perusteltua, että hankkeiden tärkeysjärjestystä tarkistetaan ja korjataan sillä tavoin, että ensimmäiseksi kunnostetaan ja kehitetään kaikille kansalaisille ja kaikille toimialoille ja yhteiskunnan toiminnoille elintärkeä tieverkostomme kelvolliseksi, ja sen jälkeen pohdiskellaan muiden hankkeiden asemaa.

Tieverkostonkunnostuksella saamme kansalaisten, yritysten, kaikkien toimialojen ja koko yhteiskunnan toimintojen liikennekulut kohtuullisemmiksi, jolloin samalla kansalaisten toimeentulo paranee, kaikkien alojen kannattavuus sekä Suomen kilpailukyky paranee. Samalla saadaan nyt kovasti kaivattua työtä maan rakennusosalle koko valtakunnan alueelle investoimalla pysyvästi hyödyllisiin ja tuottaviin kohteisiin eli tieverkkoon.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Ympäristöasioiden huomioiminen on nykyisin erityisen korostettua myös liikenneasioissa. Niin väitetään olevan myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, mutta jos tieverkostoa ei kunnosteta pikaisesti kelvolliseksi, se olisi erityisen huonoa ympäristöpolitiikkaa.

Vaikka autojen päästöt ovat minimoituneet eli poistuneet jo lähes täysin, tieliikenteen suuresta määrästä johtuen, tieverkoston kunnostamisella kelvolliseksi on suurempi vaikutus päästöjen vähentämiseksi, kuin millään muilla toimilla liikenteessä.

Kun tieverkosto kehitetään ja kunnostetaan sellaiseksi, että liikenne voi kulkea kaikkialla ilman ruuhkia sujuvasti ja turvallisesti autojen taloudellisimmalla nopeuksilla, polttoaineiden kulutus pienenee kolmas- tai neljäsosalla, kallista aikaa säästyy ja kaikki kuljetuskustannukset halpenee.

Lisäksi nykyisillä reikäisillä muhkuraisilla teillä autot hajoaa, ajattakoonpa miten hitaasti tahansa, jolloin korjaustarve lisääntyy ja autojen ikä lyhenee.

Tieverkoston kunnostaminen parantaa samalla suuresti liikenneturvallisuutta, ilman lisäkuluja!

Paavo Mäkelä
LIIKENNEYMPÄRISTÖYHDISTYS ry