

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

LIIKENNEYMPÄRISTÖYHDISTYS RY

LAUSUNTO LIIKENNEJÄRJESTELMÄ SUUNNITELMA LUONNOS 21.1 2021

Vastauksia kysymyksiin:

1. Tilannetta kuva hyvin osuvasti liikenneprofessori Jorma Mäntysen kommentoinnit po. suunnitelmaluonnoksesta 30.1.2021 sanomalehdissä mm. Kalevassa olleessa haastattelussa, jossa hän totesi: ”tieliikennettä uhkaa sivustakatsojan osa, kun radat vievät rahat ja huomion”!

Tavoitteena suunnitelmaluonnoksessa on päästöjen vähentäminen, mutta tärkein, vaikuttavin, helpoin ja kustannustehokkain keino, on kuitenkin jätetty huomiotta?! Tärkeintä olisi kunnosta ja korjata koko valtakunnan pahasti rappeutunut ja jälkeen jäänyt tieverkosto kelpolliseksi sekä kehittää liikenneympäristö sellaiseksi, että liikenne voi kulkea sujuvasti ja turvallisesti kaikkialla, autojen taloudellisimmilla nopeuksilla, jolloin polttoainetta säästyy kolmasosa ja päästöt pienenee yhtä paljon! Lisäksi liikenneturvallisuus paranee ilman lisäkuluja, josta hyöty on suuri koko yhteiskunnalle ja jää pysyväksi.

Tämähän jo ylittää sen mitä siitä puolittamisen tavoitteesta vielä puuttuu!

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

olttoaineiden kulutuksen ja päästöjen kasvun lisäksi huonokuntoinen tieverkosto kasvattaa suuresti liikennekuluja, kun autojen rakenteet kuluu sekä hajoaa reikäisillä ja muhkuraisilla teillä, vaikka ajettaisiin miten hiljaa ja varovasti! Liikenteen madellessa hitaasti, myös kallista aikaa kuluu paljon turhaan.

Koska elämme markkinataloudessa liikennepoliitikassa ja investoinneissa tulisi olla kustannusvastaavuutta ja kustannustietoisuutta, eli tulisi huomioida, mistä liikenteestä tai toiminnoista rahaa tulee takaisin ja minkä verran.

Myös liikennesuoritteet ja liikenneverkoston pituudet, jossa rautatietä on vajaa 6000 km, maanteitä on 15 kertaista pitemmästi eli noin 80 000 km, ja ylivoimaisesti pisimmästi on kansalaisten itse ylläpitämiä, yleisessä käytössä oleva 350 000 kilometrin pituinen yksityistieverkosto, joka on kuusikymmenkertaista pitempi kuin rautatieverkosto. Yksitystieverkostolla on enemmän liikennettä kuin rautateillämme, mukaan lukien myös metsäteollisuuden koko puuraaka-aineiden kuljetukset. Kaikesta huolimatta valtio aikoo tukea yksityistieverkoston ylläpitoa vain 25 miljoonalla mutta rautateitä 30-40 kertaista enemmän! Valtio perii tieliikenteen ankarat verot myös yksityisteiden liikenteeltä eli tieverkoston ylläpitäjiltäkin, mutta junaliikennettä ei ole tapana veroilla ahdistella.

Tienpido rahathan peritään tieliikenteeltä jo kymmenkertaista!

Onhan tällainen käsittämätöntä, kun liikenteestämme 95% on tieliikennettä, ja rautateiden osuus on vai 5%, niin rautateiden ylläpitoon aiotaan laittaa saman verran kuin pitkään tieverkostoomme, ja rautateiden kehittämiseen pysyvästi enemmän kuin tieverkoston kehittämiseen?! Lisäksi tämän suunnitelman ulkopuolelle aiotaan rakentaa täysin uusia superkalliita rautateitä Helsingistä moneen suuntaan, vaikka maksajista ei ole lainkaan tietoa, koska junaliikenne ei ole koskaan osallistunut valmiidenkaan rautateiden ylläpitoon kuin muutamalla prosentilla kuluista!

Tienpidon investoinnit ei koskaan tule vanhentuneiksi, eikä tarpeettomiksi koska, tieverkoston varassa liikenteemme tulee lähes täysin aina kulkemaan, olkoonpa polttoaineina ja energiana mitä tahansa!

Onhan tällaiset suunnitelmat järjettömiä ja edesvastuuttomia, kun valtiolla on velkaa jo ennestään monen vuoden budjetin verran!

Lisäksi panostus rautateiden ulkopuolella on myös käsittämätöntä, erityisen paljon huomiota ja rahaa suunnataan kävelyyn ja pyöräilyyn, ja kaiken lisäksi yhä suurenevia rahamääriä pumpataan myös mm. polkupyöräfanaatikkojen ja muiden autoja vastustavien ääriyhmien toiminnan tukemiseen!?

Kyllä jalankulkijat pitää mahtua jalkakäytävillä kulkemaan, kuten aiemminkin, ja taajamien läheisyydessä vilkkailla sisääntuloteilla on tietysti hyvä, jos on muusta liikenteestä erillään olevia kevyen liikenteen väyliä, kuten yleensä jo onkin.

Suomessa koko valtava tieverkostomme suurelta osaltaan tarvitsisi mutkaisuuden

oikaisua, näkemäesteiden poistamista sekä teiden leventämistä ja kunnollisia

pientareita, jotta myös jalankulkijat ja kevyt liikenne voisivat ja uskaltaisivat kulkea muun liikenteen mukana.

Kävelemistä ja pyörää ei tarvitse keksiä uudelleen, kyllä kansalaiset osaa kulkea kaikilla tavoilla, mikä kulloinkin on sopivinta sekä turvallisinta. Tie- ja katuverkostoa tarvitsevat ja hyödyntävät kaikki kansalaiset, toimialat ja kaikki yhteiskunnan toiminnot, joten tiestöön panostaminen kaikille hyödyksi. Rautateille ei voi mennä eikä kulkea kuin yksi väline juna!

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

No oikeita asioitahan visiossa on, mutta ne ovat reaalityodellisuuden nähden täysin mielipuolisesti painotettu ja priorisoitu!

Toimenpideohjelman linjaukset vievät kilpailukykyämme ja vaikeuttavat kansalaisten normaalia elämää ja toimeentuloa ja tällaista liikennepolitiikkaa voi luonnehtia yhteiskunnan toimintojen sabotoinniksi!

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vainoamisen sijaan tieliikenne ja autot tulisi nähdä ja ymmärtää jääkaapin ja pesukoneen kaltaisena perushyödykkeenä ja, joka ilman autoa pärjää, ei ole aihetta valittaa, kun autoa tarvitsevat maksavat suurelta osin autottomienkin veroja ja matkoja

Olisi muistettava myös, että verotuottojen lisäksi, jokaisen automatkan tarkoitus, on tärkeä kansalaisille sekä hyödyllinen ja tuottava yhteiskunnan toiminnoille!

Vaikutusten arviointi

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

olttoaineiden kulutuksen ja päästöjen kasvun lisäksi huonokuntoinen tieverkosto kasvattaa suuresti liikennekuluja, kun autojen rakenteet kuluu sekä hajoaa reikäisillä ja muhkuraisilla teillä, vaikka ajettaisiin miten hiljaa ja varovasti! Liikenteen madellessa hitaasti, myös kallista aikaa kuluu paljon turhaan.

Koska elämme markkinataloudessa liikennepoliitikassa ja investoinneissa tulisi olla kustannusvastaavuutta ja kustannustietoisuutta, eli tulisi huomioida, mistä liikenteestä tai toiminnoista rahaa tulee takaisin ja minkä verran.

Myös liikennesuoritteet ja liikenneverkoston pituudet, jossa rautatietä on vajaa 6000 km, maanteitä on 15 kertaista pitemmästi eli noin 80 000 km, ja ylivoimaisesti pisimmästi on kansalaisten itse ylläpitämiä, yleisessä käytössä oleva 350 000 kilometrin pituinen yksityistieverkosto, joka on kuusikymmenkertaisesti pitempi kuin rautatieverkosto. Yksityistieverkostolla on enemmän liikennettä kuin rautateillämme, mukaan lukien myös metsäteollisuuden koko puuraaka-aineiden kuljetukset. Kaikesta huolimatta valtio aikoo tukea yksityistieverkoston ylläpitoa vain 25 miljoonalla mutta rautateitä 30-40 kertaista enemmän! Valtio perii tieliikenteen ankarat verot myös yksityisteiden liikenteeltä eli tieverkoston ylläpitäjiltäkin, mutta junaliikennettä ei ole tapana veroilla ahdistella:

Onhan tällainen käsittämätöntä, kun liikenteestämme 95% on tieliikennettä, ja rautateiden osuus on vai 5%, niin rautateiden ylläpitoon aiotaan laittaa saman verran kuin pitkään tieverkostoomme, ja rautateiden kehittämiseen pysyvästi enemmän kuin tieverkoston kehittämiseen?! Lisäksi tämän suunnitelman ulkopuolelle aiotaan rakentaa täysin uusia superkalliita rautateitä Helsingistä moneen suuntaan, vaikka maksajista ei ole lainkaan tietoa, koska junaliikenne ei ole koskaan osallistunut valmiidenkaan rautateiden ylläpitoon kuin muutamalla prosentilla kuluista!

Tienpidon investoinnit ei koskaan tule vanhentuneiksi, eikä tarpeettomiksi koska, tieverkoston varassa liikenteemme tulee lähes täysin aina kulkemaan, olkoonpa polttoaineina ja energiana mitä tahansa!

Onhan tällaiset suunnitelmat järjettömiä ja edesvastuuttomia, kun valtiolla on velkaa jo ennestään monen vuoden budjetin verran!

Lisäksi panostus rautateiden ulkopuolella on myös käsittämätöntä, erityisen paljon huomiota ja rahaa suunnataan kävelyyn ja pyöräilyyn, ja kaiken lisäksi yhä suurenevia rahamääriä pumpataan myös mm. polkupyöräfanaatikkojen ja muiden autoja vastustavien ääriyhmien toiminnan tukemiseen!?

Kyllä jalankulkijat pitää mahtua jalkakäytävillä kulkemaan, kuten aiemminkin, ja taajamien läheisyydessä vilkkailla sisääntuloteilla on tietysti hyvä, jos on muusta liikenteestä erillään olevia kevyen liikenteen väyliä, kuten yleensä jo onkin.

Suomessa koko valtava tieverkostomme suurelta osaltaan tarvitsisi mutkaisuuden

oikaisua, näkemäesteiden poistamista sekä teiden leventämistä ja kunnollisia

pientareita, jotta myös jalankulkijat ja kevyt liikenne voisivat ja uskaltaisivat kulkea muun liikenteen mukana.

Kävelemistä ja pyörää ei tarvitse keksiä uudelleen, kyllä kansalaiset osaa kulkea kaikilla tavoilla, mikä kulloinkin on sopivinta sekä turvallisinta. Tie- ja katuverkostoa tarvitsevat ja hyödyntävät kaikki kansalaiset, toimialat ja kaikki yhteiskunnan toiminnat, joten tiestöön panostaminen kaikille hyödyksi. Rautateille ei voi mennä eikä kulkea kuin yksi väline juna!

No oikeita asioitahan visiossa on, mutta ne ovat reaalityodellisuuteen nähden täysin mielipuolisesti painotettu ja priorisoitu!

Toimenpideohjelman linjaukset vievät kilpailukykyämme ja vaikeuttavat kansalaisten normaalia elämää ja toimeentuloa ja tällaista liikennepolitiikkaa voi luonnehtia yhteiskunnan toimintojen sabotoinniksi!

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Juuri vaikutuksia tulisi arvioida erityisen perusteellisesti!

Suunnitelmaluonnoksessa ilmenee erityisen useasti sana ”kestävä liikenne”, jota ei tarkemmin valaista, joten herää kysymys: Voisiko myös autoliikenne olla kestävää liikennettä kun se kulkee esim. sähköllä, päästöttömästi tai vähäpäästöisesti? Ei tietysti kivihieillä tuotetulla sähköllä kulkeva liikenne, (kuten esim. pääkaupunkiseudulla nyt ja vielä kauas tulevaisuuteen) ei voi olla kestävää liikennettä, olkoonpa väline raitiovaunu, auto, polkupyörä tai mikä tahansa?

Lentoliikenne

On käsittämätöntä ja erityisen ristiriitaista, että LVM:n autoja jahtaavat ja vainoavat vastuuhenkilöt, eivät esittäneet minkäänlaista vähäistäkään veroa lentoliikenteelle, äskettäin lausuntokierroksella olleessa lentoliikenteen päästöjen vähentämisen esitysluonnoksessa, vaikka vähemmän tärkeään lentomatkailuun maailma ääriin suoranaisesti houkuttelee, kun lentoliikenteeltä ei peritä edes polttoaineveroja eikä arvonlisäveroja, vaan lisä houkuttimena saa verottomat alkoholit ja tupakat?

Ennen koronaa Suomesta ulkomaille suuntautunut lukumäärältään 26-miljoonainen lentomatkailun päästöt ja ilmastovaikutukset ovat olleet, jopa suuremmat, kuin Suomen koko henkilöautoliikenteen yhteensä!

Joten kovin valikoivaa tämä LVM:n vero-ohjailu eri päästöjen aiheuttajien ja eri suhteen on?!

Antaa täysin väärän kuvan!

Esitysluonnoksessa ylikorostetaan joukkoliikennettä. Suomessa joukkoliikenteellä ei voi olla merkitystä valtaenemmistölle jokapäiväisen liikkumistarpeiden hoitamisessa. Joukkoliikennettäkin on tietysti oltava tarvetta vastaavasti.

Suurimmissa kaupungeissa ja erityisesti Helsingin seudulla joukkoliikenteeseen on panostettu valtavasti, kun neljänlaiset joukkoliikennevälineet kulkevat päällekkäin ja ristikkäin ja matkakulutkin on verovaroin subventoitu ilmaisiksi ja lähes ilmaisiksi tulotasosta riippumatta! Myöskään superkalliista paikallisen liikenteen raideinvestoinneista ei koskaan peritä käyttäjiltä yhtään euroa!

Samanaikaisesti autoa tarvitsevien on maksettava matkakulunsa itse autojen ankarilla veroilla moninkertaistettuna! Kun vieläkin enemmän vaaditaan ja lapiodaan myös valtion rahaa erityisesti suurten kaupunkien joukkoliikenteeseen, ja samalla ollaan autoa tarvitsevien kurkussa, vaatien vieläkin enemmän ylimääräisiä veroja, on aiheellista kysyä, eikö mikään riitä, on kai se yläraja oltava tässäkin?!

Tällainen on kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun periaatteiden vastaista, ku kyseessä on kansalaisten välttämätön päivittäinen perustarve liikkuminen ja liikenne!

Yleistä

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

Työryhmissä tulisi olla mukana mahdollisimman paljon todellisia asiantuntijoita ammatikseen ja liikenteessä paljon mukana olevia samassa suhteessa, kuin eri liikennemuodotkin toimivat. Heidän näkemyksiään, kokemuksiaan sekä tietoa, tulisi erityisesti hyödyntää tulevassa kehityksessä.

Autoja tarvitseva ja tieliikennettä hyödyntävä kansalaisten suuri enemmistö ei tarvitse mitään liikennepalveluja, eikä verorahojen pumppaamista yhteiskunnalta liikkumisen ja liikennetarpeidensa hoitamiseen, ja mielellään maksaa liikenteensä kulut ja teiden ylläpitoon tarvittavat kulunsa reilusti itse, mutta nykyisen kaltaista yksin tieliikenteeseen kohdistuvaa ylimääräistä ryöstöverotusta olisi perusteltua suuresti kohtuullistaa ja korjata valtion verotus oikeudenmukaisesti kaikkia kohtelevaksi! Maksajat eivät saa edes kelvollista tieverkostoa vastineeksi se

Saman aikaisesti, kun tieliikenteen väylien ja tieverkoston tarvittava ylläpito ja kehitys on tahallaan laiminlyöty jo vuosikymmenien ajan ja kansalaiset ja poliitikot ovat mananneet tieverkoston huonoa kuntoa, johon poliitikot ovat luvanneet parannusta. Liikenne- ja viestintäministeriössä on ongelman korjaamisen sijaan jo aikaa kuluttaakseen puuhasteltu lukuisia liikennepolitiikan työryhmiä, kuten oli monen hallituskauden ajan mm. liikennepoliittisen selonteon nimellä, sitten korjausvelkatyöryhmiä ja nyt huippuna tämä liikennepoliittinen selonteko. Tuloksena on aina ollut käytännössä, että elintärkeä tieverkostomme on aina vain huonontunut ja jälkeenjäänyt, mutta vähämerkityksellisiin rautateihin on rahoja lisätty! Tämä nykyinen suunnitelma on kuitenkin härskiyden huippu, että rautateihin alettaisiin pumppaamaan vieläkin enemmän ja jätettäisiin tieverkosto korjaamatta!??

Nämä oikeudenmukaisempaa ja järkevämpää liikennepolitiikkaa ehdottavat näkemykset eivät ole sinänsä rautatieliikenteen vastustamista, vaan ovat tarkoitettu perusteluksi, tämän kauhistuttavan liikennepolitiikan korjaamiseksi!

On erityisen vahingollista tehdä liikennepolitiikkaa jonkun utopistisen ideologisen hurmoksen ohjaamana, olkoonpa se myrkynevihreää tai minkä väristä tahansa!

Paavo Mäkelä Liikenneympäristöyhdistys ry:n sihteeri

Paavo Mäkelä
LIIKENNEYMPÄRISTÖYHDISTYS RY