

 Välitit viestin 14.2.2008 9:24.

Salokoski_Niko

Lähtettäjä: Riitta Viren [Riitta.Viren@mintc.fi]

Lähetetty: to 7.2.2008 16:58

Vastaanottaja: Salokoski_Niko

Kopio: Mikko Ojajärvi

Aihe: Kysely tiemäärärahoista ja joukkoliikenteen kehittämisestä

Liitteet:

Hyvä Niko Salokoski,

Olitte lähettänyt viime vuoden lopulla valtiovarainministeriöön kirjeen, jossa käsittelitte polttoaineverojen kohdentamisen lisäksi teiden kunnossapitoa ja kehittämistä sekä joukkoliikenteen määrärahoja. Valtiovarainministeriöstä on vastattu verojen osalta ja lähetetty sitten viestinne liikenne- ja viestintäministeriöön tie- ja joukkoliikennemäärärahojen osalta.

Ensin lyhyt katsaus rahatasoon. Tämän vuoden talousarviossa teiden ylläpitoon on osoitettu 524,5 milj. euroa. Tällä siis hoidetaan ja ylläpidetään noin 78 000 km valtion teitä. Myös pienet kehittämiset kuten kevyen liikenteen väylät, liittymäjärjestelyt, pohjavesisuojuukset sekä melusuojuukset jne hoidetaan tällä rahalla. Isoja tieverkon kehittämishankkeita on parhaillaan menossa tai juuri aloitettavana 13, joista kolme Helsingin seudulla (Hakamäentie, Kehä I sekä Vuosaaren sataman tieyhteys). Parin vuoden kuluttua on myös alkamassa välin kantatie 51 Kirkkonummi-Kivenlahti parannus. Tiehankkeiden rakentamisen kustannusarviot ovat yhteensä 1,4 mrd euroa ja Vuosaaren yhteyksien (tie-, rata-, vesi) lähes 300 milj. euroa. Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen valtio käyttää 58 milj. euroa ja junien kaukoliikenteen ostoihin 31 milj. euroa. Lisäksi valtio tukee länsimetron suunnittelua noin 7 miljoonalla eurolla.

Mainitsitte myös Kehä III:n kehittämistarpeet. Se on osa E 18 :n Helsinki-Vaalimaa – osuutta, jonka kehittämiseen hallitus on hallitusohjelmassaan sitoutunut. Vuosaaren sataman liikenne lisää varmaankin Kehä III:n liikennettä, vaikka rakennettava rata saataisiinkin tehokkaaseen käyttöön. Mutta toivottavasti pidemmän päälle ongelmat alkavat ratketa.

Kuten yllä olevista luvuista näkyy, satsaukset jo tieverkkoon ovat melko mittavia. Lisäksi tietenkin rataverkkoa ylläpidetään ja kehitetään myös pääkaupunkiseudun alueella. Ilmastomuutoksen hillintä edellyttääkin satsauksia raide- ja muuhun joukkoliikenteen kehittämiseen, yksistään teknologialla ei pystytä vähentämään liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä.

Liikenneverkon kehittämistarpeita on kuitenkin erittäin paljon eikä kaikkiin varmaan pystytä valtion talouden puitteissa vastaamaan kaikkia tyydyttävästi. Aina jää useita erittäin tarpeellisiksi arvioituja isoja ja pieniä hankkeita odottamaan vuoroaan. Myös liikenneverkon ylläpitoon ovat asiantuntijavirastot arvioineet tarvittavan lisärahoitusta. Erilaisia rahoitusmalleja erityisesti liikenneinvestointien rahoittamiseen onkin selvitetty. Mutta jatkuvasti on tasapainoteltava tarpeiden sekä rajallisten mahdollisuuksien ja resurssien välillä. Mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevat määrärahat pyritään kohdentamaan.

Hallitus antaa eduskunnalle maaliskuun puolivälissä liikennepoliittisen selonteon, jossa se linjaa liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisen sekä tämän hallituskauden liikenneväyläinvestoinnit. Siinä otetaan kantaa myös tieverkon palvelutasoon ja siinä tullevat esille myös aikataulut, milloin eri hankkeita voidaan toteuttaa valtiontalouden antamissa raameissa. Myös liikenteen ilmastopoliittikka on selonteossa esillä. EU:n komission 23.1.2008 julkaisemassa ilmasto- ja energiapaketissahan asetettiin Suomelle tavoite vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä 16 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tämä vaatii useita keinoja, joista biopolttoaineet ovat yksi keino. Vuonna 2020 biopolttoaineiden osuudeksi arvioidaan 10 %, joten kovin nopeasti biopolttoaineetkaan eivät kattavaksi ratkaisuksi tule. Ajoneuvoteknologialla voidaan päästöjä vähentää pitkällä aikavälillä. Vuoden

2025 jälkeen autokannan käyttövoima tulee todennäköisesti enenevässä määrin perustumaan vaihtoehtoihin ja nykyistä selvästi energiatehokkaampiin vaihtoehtoihin.

Suomessa todella melko harvoilla alueilla on mahdollisuus hoitaa kaikki liikkuminen julkisella tai kevyellä liikenteellä. Henkilöauto on useille suomalaisille välttämättömyys jokapäiväisen elämän sujumiseksi. Eri liikennemuotojen tasapainoinen käyttö, niin että arjen matkat sujuvat turvallisesti, tehokkaasti ja ympäristöä säästäten, on myös liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena.

Yst. terv. Riitta Viren
Liikenne- ja viestintäministeriö

-----Alkuperäinen viesti-----

Lähettäjä: Salokoski_Niko [mailto:Niko.Salokoski@sweco.fi]

Lähetetty: 17. joulukuuta 2007 14:27

Vastaanottaja: Valtiovarainministerio VM; Katainen Jyrki VM

Aihe:

Hei,

tiedustelin 3-5v sitten ensimmäisen kerran osoitteella niko.salokoski@suomi24.fi kautta, että miten kerätyt ajoneuvojen käyttömaksut ja kertyneet polttoaineverotulot jaetaan takaisin joukkoliikenteen kehittämiseen ja parantamiseen, julkisten teiden kehittämiseen ja parantamiseen, teiden kunnossapidon kehittämiseen ja parantamiseen, luontoystävällisten polttoaineiden käytön kehittämiseen ja parantamiseen sekä ympäristönsuojelun kehittämiseen ja parantamiseen.

Tällöin sain vastauksen, että kertyneet varat menevät valtion kassaan eikä niitä jaeta mitenkään yksilöidysti takaisin liikenteen kehittämiseen ja parantamiseen.

Tiedustelen nyt uudemman kerran samaa asiaa ja vaadin, jos näin ei jo ole, että kertyneet verovarot tulee "korvamerkittä" ja palauttaa edelleen edellämäinittujen asioiden kehittämiseen ja parantamiseen, koska on täysin edesvastuutonta ja kohtuutonta kerätä valtion kassaan lisää verotuloja pelkästään nostamalla ajoneuvojen ja kulutushyödykkeiden verotusta ilman että Suomen kansalaiset tosiasiallisesti saisivat lisää vastinetta lisää maksetuille kulutusveroilleen. Palkkatyöläisten reaaliensiot laahaavat kulutushyödykkeiden hintojen nousun perässä ja näistä seuraava inflaation kiihtyminen syö entisestään reaaliensioita, eli ihmiset ovat "köyhempiä ja köyhempiä" todellisuudessa.

Valtionvarainministeri muistaakseni totesi mediassa, että ihmisten kulutustottumuksia koetetaan ohjata käyttämään julkista liikennettä, kun yksityisautoilun kulut nousevat ja ihmiset näinollen käyttävät halvempaa vaihtoehtoa eli julkisia kulkuvälineitä. Todellisuudessa tällainen mahdollisuus toteutuu alle 15% suomalaisista, siis ainoastaan ihmisille, jotka asuvat kehäteiden eteläpuolella ja ovat lapsettomia ja harrasteettomia perheitä.

Kuvitelkaa tilanne, että perheessä on alle 10v lapsia ja perheen töissä käyvät vanhemmat sekä lapset harrastavat jotain harrasteita. Käytännössä on mahdotonta laittaa alle 10v lapsia yksinään tai kaveriporukassa menemään julkisilla harrasteidensa pariin moneen eri suuntaan ja samalla käydä itse vapaa-ajallaan harrastamassa varsinkin jos asuu kehäteiden pohjois-puolella. Tällöin on pakko käyttää omaa autoa, lasten turvallisuuden, liikkumisen joustavuuden ja ajankäytön takia.

Sama käytännön mahdottomuus toteutuu, jos on alle kouluikäisiä lapsia perheessä ja lasten olisi kuljettava päiväkotiin kehäteiden pohjois-puolella. Tällöin on mahdotonta laittaa alle 7v lapsia yksinään menemään päiväkotiin, sen sijaan on pakko käyttää omaa autoa lasten turvallisuuden, liikkumisen joustavuuden ja ajankäytön takia.

Tottakai julkisia kulkuvälineitä on mahdollista käyttää, jos laaditaan riittävän tiheät ja riittävän usein liikennöivät reittivaihtoehdot. Tähän ei julkisen tai yksityisen joukkoliikenteen varallisuus ja aika riitä mitenkään.

Näinollen suurimman osan ihmisistä on pakko käyttää omaa autoa, sillä muuta vaihtoehtoa ei yksinkertaisesti ole. Pääkaupunkiseudun taivaita hipovat asuntojen hinnat eivät mahdollista normaalin palkkatyöläisen muuttamista lähemmäksi kaupunkikeskuksia.

Lisäksi vaadin, että Kehä I ja Kehä III väylien parantamiseen on varattava enemmän rahaa, sillä Kehä I ei toimi ollenkaan, ruuhkissa istuminen syö merkittävän osan kansantalouden tuotannosta.

Kehä III ei tule toimimaan Vuosaaren sataman avauduttua räjähdysmäisesti kasvavan raskaan liikenteen takia.

Odotan vastauksia näihin mainitsemiini seikkoihin:

ajoneuvojen käyttömaksut

jkertyneet polttoaineverotulot

joukkoliikenteen kehittäminen ja parantaminen

julkisten teiden kehittäminen ja parantaminen,

teiden kunnossapidon kehittäminen ja parantaminen

luontoystävällisten polttoaineiden käytön kehittäminen ja parantaminen
ympäristönsuojelun kehittäminen ja parantaminen.
Kehä I ja Kehä III kehittäminen ja parantaminen

Kiitos vaivannäöstänne ja ajastanne.

Niko Salokoski

SWECO Industry Oy

Street address: Liesikuja 5, 01600 Vantaa

P.O. Box 31, FI-01601 Vantaa, Finland

Mobile int. + 358 (0)46 851 6044

e-mail firstname.lastname@sweco.fi

www.swecoindustry.com