



**LIIKENNEMINISTERI TIMO HARAKKA. Kuin Liisa Ihmemaassa.**

Suomi velkaantuu koronassa hullun lailla ennätysvauhtia. Samalla tehdään liikennejärjestelmäsuunnitelma 12:sta tunteiden palolla 12 vuodeksi eteenpäin. Järjellä ei sanansijaa. Ei faktoilla eikä taloudellisilla tosiasioilla. Tämä on LVM:n uusin fiasko!

Lainaan lyhyesti

**Antti Talvitietä**

,Maailmanpankin väyläprojektien kannattavuuskonsulttia, Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta (Ljs):

*”Se on puutteellinen, usein harhaanjohtava. Ei kerrota tärkeydestä kansantaloudelle, ei tärkeimmistä ongelmista, ei anna tietoa liikenneverkoista, ajoneuvoista, hinnoittelusta, kilpailusta, logistiikasta, kustannuksista ja odotettavista muutoksista.”*

*”Suunnitelma edustaa neuvostoliittolaista ajattelutapaa.*

*Ljs:n maailma on staattinen ja keskusohjattu. Erityisesti tavaraliikenne, logistiikka, bussiliikenne on jätetty lähes oman onnensa nojaan. Liikenteen verotuksella, hinnalla, maksuilla, kustannuksilla, palvelutasolla ei ole merkitystä. Ehdotukset on vedetty hihasta, perusteetta.”*

Murhaavaa tekstiä asiantuntijalta, joka yli 20 vuotta on selvittänyt maailmanlaajuisesti liikenneväyläsuunnitelmien kannattavuutta Maailmanpankille lainahakemuksiin!

Hyöty/kustannus arvio

**(HKA)**

pitää olla pohjana jokaisessa päätöksessä. Hyöty pitää olla suurempikuin siitä maksettavat kustannukset (myös yhteiskunnallisissa päätöksissä!). Mm. aika, odotusaika, kävely aika on hintatekijä. Aikasäästö on logistiikassa suurimpia hyötytekijöitä. Matkan hinnassa kokonaismatka- ajan piteneminen on merkittävä hintatekijä (nähtävästi tuntematon tekijä Suomessa, vrt. mm. Länsimetro!). Ljs:ssä odotus- ja kävely aikaa pidetään hyödyllisempänä kuin kulkuneuvossa istumista. Moista oletusta tutkimus ei tue.

HKA:ta manipuloidaan eri keinoin. Saadaan hanke ”kannattavaksi” ja harhautetaan kansaa. Kun päätöksen jälkeen kustannukset nousevat rajusti, hanketta ei kannata pysäyttää. Ja hyödyn saajat pääsevät veronmaksajien kukkarolle. Se on maan tapa.

*”Näin on*

*käynyt metropäätöksissä, RaideJokerissa,*

*käy Kehäradassa ja*

*nähdäkseni kaikissa raideinvestoinneissa”*

, Talvitie kuittaa.

Samanlainen huu-haa oletus Ljs:ssä on maan arvonnousu esimerkiksi uuden ratalinjan varrella. Todellisuudessa se on siirto muualta, jossa maan arvo vastaavasti alenee.

*”Lisäksi Suomessa katsotaan julkisella*

*vallalla olevan oikeus jopa*

*pakkolunastaa maa raakamaana,*

*ja ottaa kaavoitettuaan maan*

*hyödyn kunnalle, valtiolle ja sitä*

*kautta rakennusliikkeille. Suomessa*

*käytäntö on puolueiden*

*tukemaa. Raha otetaan ja maan*

*alkuperäinen omistaja ei saa juuri*

*mitään. Hyödyt lasketaan, haittoja*

*ei”*

, Talvitie huomauttaa.

**SUOMI, LOGISTISESTI JÄKEENJÄÄNYT MAA**

Suomen logistiset kustannukset ovat n. 25M€/v. eli 11,4% BKT:stä. Ruotsin on 7,3%, Norjan 7,7% ja Tanskan 6,3% BKT:stä. Suomen logistinen suorituskyky on huono.

*"Suomen vienti ei pysy kilpailukykyisenä"*

*vaan muuttaa pois, ellei*

*logistiikkakustannuksia saada*

*pienemmiksi. Pikkunäppärillä*

*keinoilla ja henkilöliikenteeseen*

*investoimalla se ei onnistu*

", Talvitie sanoo. Vienti on elintasomme ja hyvinvointimme perusta.

Pääväylillä eli vain 7%:lla tiestöstämme kulkee 69% valta- ja kantateiden liikenteestä ja 71% raskaan liikenteen kuljetuksista. Traficom todistelee Suomen logistiikkaahyväksi. Sen täytyy olla sokea. Suomen logistinen heikkous sai osaltaan mm. Kaipolan tehtaan sulkemaan ovensa. Ikävää jatkoa on tulossa, jollei Ljs:n tekijät herää todellisuuteen. Talvitienhoito Suomessa on ala-arvoista. Liki 90% Suomen rahdeista kulkee silti autoissa ja teitä pitkin. Henkilöliikenteen suoritteesta 90% tukeutuu tielikenteeseen.

Ljs:n tekijät haluavat kuitenkin sijoittaa uusiin huippukalliisiin ratasuunnitelmiin kuten Tunnin junaan, Suomirataan, Itärataan, kaupungeissa raideliikenteen lisäämiseen. Teiden kunnostuksessa nähdään Ljs:ssä 12 vuoden seisahdus (Tieyhdistys), vaikka teiden autoliikenne antaa valtiolle noin 8,5 miljardia vuodessa ja valtio antaa takaisin vain noin 1,5 miljardia.

Samalla Suomi - ainoana maana EU:ssa – ei peri tiemaksuja raskaaltaliikenteeltä, ei valvo ulkomaista kilpailua nimeksikään, ei liioin ammattiliikenteen laillisuutta, vähät välittää raskaan talviliikenteen turvallisuusvaatimuksista- kaikki ulkomaistenkilpilijoiden eduksi. Itä-Euroopan maiden autot kulkevat ilmaiseksi Suomen teillä mukanaan tuomallapuolet halvemmalla polttoaineella yli 1000 litran säiliöissä ostamatta litraakaan dieseliä Suomessa siinä missä suomalaisten oma maantierahdi maksaa teiden kunnosta kolminkertaisen hinnan ja päälle täyden polttoaineveron joka litrasta.

Vastaavasti rautatiet maksavat vain noin 10% kustannuksistaan. Rautateiden matkustajat ja rahdit saavat kyydin lähes ilmaiseksi. Bussimatkustajat maksavat kyydistään noin 65%. Kaikista matkustajista Suomessa junaa käyttää vain 5-6%, samoin bussia 5-6%.

Siinä missä pääpainon tulisi olla tienkäytöstä johtuvien kuljetus- ja logistiikkakustannusten

pienentämisessä muiden pohjoismaiden tasolle, Ljs esittää kehittämisinvestointien määrästä tieverkostolle noin 42% ja rautateille 54%.

## **”MUTU”-MENETELMÄLLÄ 12 VUOTTA**

Ljs:n tekijät jättävät tieliikenteen lapsipuolen asemaan tunnepitoisista syistä – päästöihin, liikenneonnettomuuksiin ja –kuolemiin, fossiilisiin polttoaineisiin vedoten - näkemättä tieliikenteen merkityksen, painoarvon ja vaikutuksen teolliseen kilpailukykyymme. Sen sijaan se kasvattaa yhteiskunnan varojen sijoittamista logistisessa kokokuvassa sivuosaa näyttelevään raideliikenteeseen.

*”Esimerkiksi kannattamattomien  
ratahankkeiden suunnittelu  
olisi lopetettava. Kvarkentien  
hankeselvitys olisi toteutettava  
viipymättä. E12 (Vt3) rakentamisella  
moottoritieksi Tampereelta  
pohjoiseen Vaasan edustalle  
ja jatkaminen moottoritienä Ouluun  
on kiiretilaus. Rannikkotietä  
etelään Oulu-Vaasa-Pori-Turku  
pitää tehostaa. Poikittaisteitä  
Vaasa-Kuopio kuin myös Kuopio-  
Jyväskylä-Tampere-Pori  
sekä Kajaani-Kokkola ovat välttämättömiä  
parannettavia. Tätä  
vaatii Suomen teollisuuden ja  
elinkeinoelämän logistinen kilpailukyky  
elintasomme ja hyvinvointimme  
säilyttämiseksi”,  
Antti Talvitie manaa.*

*”Ljs:stä puuttuu nyt visio ja rehellinen  
katse tulevaisuuteen.  
Se on vanhan toistoa ja näpértelyä  
liikenteen palvelujen parantamiseksi.  
Jos lausunnolla*

*oleva Ljs hyväksytään, Suomen  
talouden kilpailukyky huononee  
ja teollisuus hakeutuu maihin,  
joissa liikenneväylät todella  
palvelevat sekä henkilö- että  
tavaraliikennettä ja jossa "hyötyjä-  
maksaa" periaate toimii paremmin.  
Kaikki suomalaiset kärsisivät"*  
, Antti Talvitie summaa.

Harakan Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnos 12 on toisinto Bernerin taksiuudistuksesta. Yhtä laho. Samasta lähteestä, LVM:stä.

---

## **VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA (Liikenne 12)**

Perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Sillä halutaan siirtyä vuosittaisista liikennesuunnitelmista 12-vuotiseen liikennejärjestemien toimenpideohjelmaan 2021-32 ja visioon aina vuoteen 2050 asti. Suunnitelma syntyi liikenneministeriössä (LVM) 17.6.2019.LVM vastaa valmistelutyöstä. Viimeinen lausuntoaika päättyi 23.2 2021. Hankkeen päättymispäivä on 30.4.2021. Ennen hyväksymistä suunnitelma annetaan eduskunnalle selontekona. Suunnitelman hyväksyy valtioneuvosto.

---



### **ANTTI PETRI TALVITIE**

Aalto Yliopiston professori (em) Antti Talvitie on konsultti ja psykoanalyttikko Washington DC:ssä. Sitä ennen hän työskenteli Maailmanpankissa yli kaksikymmentä vuotta ensin vakinaisena ja senjälkeen konsulttina, Viatek Oy:ssä, ja TVH:ssa tuotanto-osaston johtajana. Hän oli yli 10 vuotta professorina USAssa, mm. Rakennusosaston johtajana New Yorkin yliopistossa Buffalossa (SUNY-Buffalo). Dipl. Ins Antti Talvitiellä on Ph.D (Northwestern University, Evanston, IL), ja Psykoanalyttikon Sertifikaatti (Boston Graduate School of Psychoanalysis).