

Kaija Taipale

## Hyvät kuulijat, arvoisat tienkäyttäjät

Me kaikki tarvitsemme turvallista tiestöä. En usko, että joukossamme on yhtään kuulijaa, joka ei tarvitsisi jossain muodossa tiestöä ja sitä kautta kumipyöräliikennettä. Enkä puhu nyt fillariliikenteestä. Jos ei itse suoranaisesti käyttäisikään kumipyöräliikennettä, niin välillisesti joutuu joka tapauksessa käyttämään.

Ei kulje happi sairaaloihin ilman rekkaliikennettä, ei kulje tyyppi teollisuuteen ilman rekkaliikennettä, ei kulje puu, turve, hake, bensa puhumattakaan elintarvikkeista kauppojen hyllyille ilman rekkaliikennettä. Ei ole Prismoihin eikä Citymarketteihin ainakaan toistaiseksi raiteita. Kiskoille pitää toki laittaa sinne soveltuvaa massaa, kuten esimerkiksi Äänekosken sellua. Sellu -sanaa mielelläni itse käytän ihan historiallisista syistä. Isäni Osmo Taipale sai linjaliikenneluvan välille Äänekoski – Helsinki 50 –luvun alussa nimenomaisesti silloisen Äänekosken Selluloosa Oy:n puoltolausunnolla. Elintarvikepuolelta myös Valio oli puoltamassa tämän liikenneluvan myöntämistä. Lupa oli ihan ensimmäinen, mikä on myönnetty välille Äänekoski – Helsinki ja nimenomaisesti teollisuuden tarpeisiin.

”Teiden huono kunnossapito rapauttaa Suomen kilpailukykyä” sanoo Liikenneviraston pääjohtaja. Olen hänen kanssaan täysin samaa mieltä. Edelleen Vehviläinen sanoo Savon Sanomille antamassaan haastattelussa, ”että tieverkoston huono kunto on mennyt jo kriittisen rajan yli ja korjaaminen tulee yhä vaikeammaksi”. Vehviläinen arvioi, että tieverkoston rapistuminen romahduttaa jo lähivuosina Suomen sijoituksia kansainvälisessä kilpailukykyvertailussa.

Otetaan tähän väliin yksi esimerkki. Kilpailukykyä voisi parantaa merkittävästi sikäli mikäli tie olisi ajettavammassa kunnossa. Jos esimerkiksi Äänekoskelta Helsinkiin matka taittuisi rekka-autolla 10 minuuttia nopeammin eli edestakaisella matkalla saataisiin tehostettua ajoaikaa 20 minuuttia. Vuositasolla keskimäärin 250 työpäivän mukaisesti säästyisi 5000

minuuttia eli 83 tuntia. Palkkakuluna tämä tekee karkeasti noin 3000 euroa. Ja tämä vain yhdellä rekka-autolla. Ja sadalla rekka-autolla summa olisi 300.000,00 euroa. Esimerkki on laskettu Jyväskylän Tyttölyseon pitkällä matkalla, joten en ota vastuuta laskennan 100 prosenttisesta oikeellisuudesta.

Tiestön parantaminen säästää kalustoa ja renkaita, välttää tapaturmilta ja ihmishenkiäkin säästyy. Meidän yhtiön jakeluauton kuljettaja ajoi Uraisilla tiellä olevaan monttuun. Selkä murtui, kuski sairaalaan ja autokin särkyi. Auto jouduttiin tuomaan hinurin nokassa kotiin. Ja kaiken tämän lisäksi, palvelulupaus jäi täyttämättä. Autossa olleiden asiakkaiden tavarat jäivät kyseiseltä päivältä jakamatta.

Keski-Suomen osalta on nähty se, että kun teollisuus otti voimakkaasti kantaa tiestöön ja sen kuntoisuuteen, niin alkoi tapahtua. Viittaaan Huutomäkeen ja Mämmensalmeen. Alempaa tieverkkoa on myös kunnostettu, jotta saadaan puuta tehtaalle. Me rekkamiehet ja –naiset tarvitsemme teollisuuden ja kaupan apua tiehankkeiden eteenpäin saattamiseksi. Vielä toivoisin teollisuuden apua Kirri – Tikkakoski –välin rakentamiseen vaikkapa moottoritieksi.

Ymmärrämme hyvin sen, että rahat ovat vähissä ja velkaa on valtakunnalla silmät ja suut täynnä. Mutta kansallisomaisuudesta on joka tapauksessa pidettävä huolta. Tämä koskee sekä valtiota että myös kuntia. Joudumme liikkumaan jakeluliikenteen osalta alemmalla kuntien vastuulla olevalla tieverkolla. Yksittäinen kylpytynnyrikin on saatava mökkiläisen rantatontille vaikkapa Keitelelohjan. Jos tässä pitkien välimatkojen maassa ei maantielogistiikka toimi tehokkaasti, niin olemme hukassa.

Miltä siis korjausvelan hoito nyt näyttää? Kyllähän se joltain näyttää, mutta pitäisi näyttää nopeammalta. Keski-Suomen osalta kyllä iloitsemme siitä, että siltoja korjataan ja raskaan liikenteen kanssa keskustellaan korjauskohteista. Keski-suomalaiset ovat vaatimatonta väkeä; otetaan vastaan se mitä ylhäältä annetaan. Ja paljoka ei ole viime vuosikymmeninä annettu.

Suomi tulee ottamaan käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttömaksut. Nämä maksut on käytettävä täysimääräisesti tiestöön. Näin saataisiin korjausvelkaakin pienemmäksi.