

Outi Nietola

23.1.2020

4/20/L/A

Liikenne- ja viestintäministeriö**Asia: Valtakunnallinen liikennejärjestelmä, vaikutusten arviointiohjelma****Lausunnonantajan lausunto (jätetään lausuntopalvelu.fi -sivustolla):*****Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?***

Riittävän kunnossapitorahoituksen turvaamisen lisäksi pitkäjänteisyyden lisääminen liikennejärjestelmän kehittämiseen on ollut metsäteollisuuden tavoite. Metsäteollisuus pitää erittäin myönteisenä, että suunnitelma on nyt sisällytetty lainsäädäntöön ja sen valmistelu on meneillään.

Vaikutusten arviointiohjelman lähestymistapa on looginen ja menetelmät kuvattu pääosin kattavasti. Metsäteollisuus haluaa kuitenkin erityisesti painottaa seuraavien periaatteiden ja näkökulmien merkitystä vaikutusten arvioinnissa:

Vuorovaikutus: Vaikutusten arviointiohjelman mukaan yhteistyöryhmä huolehtii siitä, että vuorovaikutus suunnitelman kannalta keskeisten sidosryhmien kanssa on tarkoituksenmukaista ja riittävää. Metsäteollisuus osallistuu keskusteluun mm. Väylän eri yhteistyöryhmissä, mutta pitää erittäin tärkeänä, että valmistelun aikana käydään myös toimialakohtaista vuoropuhelua Metsäteollisuus ry:n ja sen yritysjäsenten kanssa.

Tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusketjun näkökulmat: vaikutusten osalta on tärkeä käsitellä erikseen henkilö- ja tavaraliikennettä. Elinkeinoelämälle kohdistuvien vaikutuksia tulee tarkastella samalla painoarvolla kuin kuluttajiin kohdistuvia. Tärkeää on myös ottaa huomioon koko kuljetusketjun näkökulma (tarkemmin kohdassa 'Saavutettavuus ja kuljetusten palvelutaso').

Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?

Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmia on vaikutusten arviointiohjelmassa kuvattu kattavasti. Metsäteollisuuden huomioita vaikutusarvioinnin eri teemoihin:

Saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten palvelutason osalta tarkastelun kohteena on liikennejärjestelmä Suomen kansainvälisen ja alueellisen saavutettavuuden näkökulmista, sekä järjestelmän käyttäjien mm. matka- ja kuljetusajasta ja häiriöttömyydestä saama hyöty.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että kuljetusketjun eri osien merkitys tunnistetaan ja niiden häiriöiden vaikutus vientikuljetusketjun kokonaisuuden kannalta arvioidaan. Myös elinkeinoelämälle koituviin kustannuksiin tulee vaikutusarvioinnissa kiinnittää

Outi Nietola

23.1.2020

4/20/L/A

riittävästi huomiota. Häiriöitä aiheuttavat muun muassa huonossa kunnossa olevat väylät ja kelirikko (tarkemmin kohdassa 'Liikennejärjestelmän taloudellinen kestävyys'), logistiikkaketjuun ja satamiin kohdistuvat lakot ja niiden uhat, sekä ankarina talvina mahdollinen pula jäänmurtaajista. Esimerkiksi kaikkia Suomen satamia koskevista lakoista koituu metsäteollisuudelle yli 32 miljoonan euron vientitulojen menetys per päivä, ja niiden pitkittyminen voi johtaa tuotannon alasajoihin. Lisäksi tulevat mainehaitat ja muut epäsuorat kustannukset ja mahdolliset asiakasmenetykset, joiden vaikutuksia on vaikea arvioida.

Vaikutusarvioinnissa tulee antaa riittävä painoarvo haja-asutusalueiden toimintaedellytyksiin ja alueellisiin työllisyysvaikutuksiin, jossa metsäsektorilla on iso rooli.

Liikennejärjestelmän taloudellista kestävyttä on vaikutusten arviointiohjelman mukaan tarkoitus arvioida sekä yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden (yhteenlasketut käyttäjä-, turvallisuus- ja ympäristöhyödyt), julkistalouden että laajempien taloudellisen kasvun edellytysten kannalta.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että kunnossa olevan infran merkitys elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuuteen ja päästöihin arvioidaan tässä yhteydessä kattavasti. Huonossa kunnossa oleva infra pakottaa kuljetuksia kiertoteille, mikä lisää kustannuksia ja viivästyttää kuljetuksia. Esimerkiksi huonokuntoinen alempi tieverkko ja painorajoitettut sillat nostavat metsäteollisuuden kuljetuskustannuksia arviolta 7 %. Lisäksi kausivaihteluista, mukaan lukien kelirikko, aiheutuu metsäteollisuudelle noin 70 miljoonan euron kustannukset per vuosi.

Ekologisen kestävyden osalta tarkoitus on arvioida suunnitelman vaikutuksia mm. ilmastonmuutoksen hillintään ja muutokseen sopeutumiseen. Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että tarkastelussa nostetaan esille potentiaalisia päästövähennyskeinoja ja niiden vaikutuksia myös tavaraliikenteen näkökulmasta. Oleellista on arvioida etenkin väylien kunnan merkitystä kuljetusten päästöjen syntymiselle. Esimerkiksi huonokuntoinen tiestö pakottaa kuljetuksia kiertoteille, mikä lisää päästöjä ja polttoaineen kulutusta. Metsäteollisuus pitääkin väylien kunnossapitorahoitusta ja oikeaa kohdentamista ympäristötekona. Toimiala jatkaa mielellään yhteistyötä Väylän ja ELY-keskusten kanssa metsäteollisuudelle keskeisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa.

Tavaraliikenteen osalta vaikutusarvioinnissa on erittäin tärkeä tuoda esille isomman kaluston merkitystä liikennejärjestelmän ekologiselle kestävyydelle. Tiekuljetusten päästöjä voidaan merkittävästi vähentää ja kuljetuksia tehostaa kuljetuskalustoa kehittämällä. Metsäteollisuus on hyödyntänyt vuonna 2013 tehdyn raskaan kaluston mitta- ja massauudistuksen ennakoitusti, ja puuautoista lähes 100 prosenttia on uusiutunut 68- tai 76-tonniseksi. Toimiala on myös aktiivisesti mukana yli 76-tonnisen kaluston kokeiluhankkeissa. Tutkimusten mukaan suuremman hyötykuorman myötä 84-104 tonniset HCT-yhdistelmät vähentäisivät vuosittain jopa 72 000–157 000 puutavara- ja 11 000–39 000 hakekuormaa 76-tonnisiin yhdistelmiin verrattuna. Riippuen kalustotyypistä, puutavarakuljetuksissa polttoaineen kulutus ja CO₂-päästöt

Outi Nietola

23.1.2020

4/20/L/A

alenisivat 5–20 % per kuljetettu tonni. Tiestöön kohdistuva rasitus ei ainakaan hyvin rakennetuilla teillä HCT-yhdistelmillä lisääntyisi, ja rasitusta voidaan vähentää esimerkiksi lisäpyörillä. Myös suuremman junakaluston mahdollistaminen ja merkitys päästöihin tulisi arvioida.

Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?

Metsäteollisuus toivoo suunnitelman valmistelun aikaisen viestinnän olevan mahdollisimman avointa, läpinäkyvää ja aktiivista viestintää.

Pidämme tärkeänä metsäteollisuuden näkemysten kartoittamista toimialakohtaisissa erillisissä kokouksissa tai työpajoissa. Toimiala tulee mielellään tuomaan metsäteollisuuden kuljetusketjun näkökulmaa sekä yhteistyöryhmän että parlamentaarisen työryhmän kokouksiin.

Muita eväitä suunnitelman valmisteluun:

On tärkeää, että väylien kunto ja liikennejärjestelmän toimivuus elinkeinoelämän näkökulmasta ovat suunnitelman keskeisiä ajureita.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja vaikutusarviointiohjelman kuvauksessa korostuu runkoväylien/pääväylien ja kaupungistumisen näkökulma. Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että alemman tiestön ja yksityisteiden merkitys osana vientikuljetusketjua tunnustetaan.

Digitalisaation vaikutuksia väylien/tiestön kunnossapitoon ja turvallisuuteen tulisi myös tarkastella. Digitalisaatio tuo hyvät edellytykset liikennetietojen hyödyntämiseen tienpidon täsmäsuunnittelussa ja siten tienpidon resurssien tehokkaampaan kohdentamiseen varsinkin vähemmän liikennöidyllä, mutta metsäteollisuuden kannalta kriittisellä alemmalla tieverkolla. Joukkoistettu tiedonkeruu (ml. kuorma-autoissa ja niihin sijoitetuissa tiedonkeruulaitteissa syntyvä data) on tunnustettu tärkeäksi keinoksi parantaa alemman tieverkon tietojen ajantasaisuutta ja kattavuutta.