

Jyrki Peisa

23.2.2021

14/21/L/A

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö tiistai 23.2.2021 LVM/1354/01/2019

**Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2023 -
Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

Pyydettyä lausuntona Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus on pitänyt työssä tärkeänä vientiteollisuuden kilpailukyvyn edistämistä. Toimialan keskeisiä tavoitteita suunnitelmalle ovat:

- 1 väylien kunnossapitorahoituksen pitkäjänteisyys ja riittävä taso
- 2 alempiasteisen tieverkon merkityksen ymmärtäminen osana vientikuljetusketjua ja
- 3 väylien kunnon ja suuremman kaluston merkitys päästöjen vähentämisessä
- 4 tavaraliikenteen tarpeiden ja vientiteollisuuden kilpailukyvyn merkityksen tunnistaminen.

Väylien kunnossapitorahoituksen pitkäjänteisyys ja riittävä taso

Katsomme, että liikennejärjestelmäsuunnitelman suurin mahdollisuus on toimivan liikenneinfrastruktuurin edellyttämän rahoituksen vakiinnuttaminen ja pitkäjänteisyys. Erityisen hyvänä pidämme kunnossapidon parantamista sekä tavoitetta korjausvelan pysäyttämisestä ja liikenneinfran parantamisesta.

Rahoituksessa metsäteollisuus pitää lähtökohtana hallitusohjelman mukaista 300 miljoonan euron pysyvää vuotuista lisärahoitusta väylien kunnossapitoon ja rahoituksen kohdentamista myös alempiasteisille väylille.

Ilmeisesti julkisen talouden suunnitelmasta ja kehysmenettelystä johtuvista syistä kuluhan hallituskauden 300 miljoonan euron vuosittainen lisäys jaksottuu vuosille 2020-2023 300/300/400/200 miljoonaa euroa. Emme koe tätä sinänsä ongelmalliseksi, kunhan kehyksiin varataan pysyvä 300 miljoonan euron tasokorotus edelleen vuodelle 2024 ja siitä eteenpäin.

Perusväylänpidon rahoituksen vuositaso on 1,4 mrd. euroa vuodesta 2025 lähtien, ja vuoteen 2024 asti olemassa olevien kehyspäästösten mukainen noin 1,3 mrd. euroa.

Kaikkien väylämuotojen osalta hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen kustannustason nousu (noin 2,5 % vuodessa). Tämä on merkittävä ja tulevaa huomioiva linjaus.

Jyrki Peisa

23.2.2021

14/21/L/A

Yksityisteiden rahoitustaso nostetaan 25 miljoonaan euroon vuodessa vuosille 2021-2032 ja yksityistieavustusten avustusprosenttia nostetaan. Katsomme, että todellinen rahoitustarve olisi 40 miljoonaa euroa vuodessa.

Pidämme tärkeänä, että talvihoidossa huomioidaan mahdollisesti lisääntyvät säävaihtelut ja talvihoidon korotettu taso turvataan myös tulevaisuudessa.

Maantieverkon kehittämisrahoitusta suunnataan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin ja palvelutason parantamiseen pistemäisesti. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parannetaan lisäksi muulla tieverkolla kohdistamalla rahoitusta muutamiiin kriittisiin siltakohteisiin sekä satama -tai terminaaliyhteyksiin.

Rataverkon kunnon merkitys kuljetusten toimitusvarmuuteen ja täsmällisyyteen on nostettu esiin. Ratojen korjaus- ja parantamisrahoitusta lisätään merkittävästi suunnittelukauden loppua kohti. Rahoitusta kohdistetaan peruskorjauksiin merkittävimmillä rataosuuksilla ja parantamiseen elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tukemiseksi. Rahoitusta saavat raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkosto ja ratapihat.

Meriväylien kehittämisessä huomioidaan uudet merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu.

Kunnossapitokohteiden tunnistamisessa metsäteollisuus korostaa toimivan vuoropuhelun jatkumista yritysten sekä Väyläviraston ja ELY-keskusten kanssa. Olemme olleet pääsääntöisesti olleet hyvin tyytyväisiä luotuun toimintamalliin ja pidämme sen jatkamista tärkeänä.

Toimivien merikuljetusten kriittisyys kansainvälisille kuljetusketjuille on huomioitu. Talvimerenkulkua kehitetään mm. selvittämällä vaihtoehdot kalustohankintoihin yhdessä Ruotsin kanssa. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden jäänmurtajien korjausten lisätarve.

Metsäteollisuuden kuljetusten toimintavarmuus edellyttää, että jäänmurron palvelukyky on tulevina lähivuosinakin vähintään nykytasolla - ottaen huomioon myös tulevat lisäykset metsäteollisuuden kuljetuksiin.

Alempiasteisen tieverkon merkityksen ymmärtäminen osana vientikuljetusketjua

Maanteiden rahoitustason nosto mahdollistaa korjausvelan lyhentämisen, mutta vain rajallisesti verkon parantamista tai kehittämistä. Mm. elinkeinoelämälle tärkeitä kohteita ja akuutissa korjaustarpeessa olevia siltoja jää toteuttamatta.

Vähäliikenteisen rataverkon liikennöitävänä pitäminen todetaan haasteelliseksi ottaen huomioon vilkkaasti liikennöidyn verkon akuutit korjaus- ja parantamistarpeet.

Korjausvelkaa tulisi lyhentää priorisoiden elinkeinoelämän tarpeet. Suunnitelman puitteissa erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan kuitenkin

Jyrki Peisa

23.2.2021

14/21/L/A

laskea vastaamaan vähentyntä tarvetta. Osalla vähäliikenteistä verkkoa korjausvelka voi näin ollen kasvaa.

Toimialamme luonteen vuoksi merkittävältä osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Etenkin ympärivuotisen toiminnan turvaamisesta tulisi huolehtia.

Jalostamamme raaka-aine eli puu kasvaa metsissä kautta maan minkä vuoksi autokuljetukset ja kunnossa oleva alempiasteinen tieverkko ovat välttämättömiä.

Katsomme, että alempiasteisen väyläverkon kriittinen merkitys elinkeinoelämälle, vientikuljetusketjuille ja puukuljetuksille tulisi näkyä kautta linjan pääväylien kanssa tasapuolisesti.

Väylien kunnan ja suuremman kaluston merkitys päästöjen vähentämisessä

Hyväkuntoiset väylät mahdollistavat myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen kehittämisen, joka on merkittävä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Metsäteollisuuden yli 76-tonnisen kaluston HCT (high capacity transport) -kokeiluhankkeissa 84-104 -tonniset ajoneuvoyhdistelmät ovat vähentäneet raakapuu- ja hakekuljetusten polttoaineenkulutusta ja päästöjä 5-20 prosenttia per kuljetettu tonni.

Myös isommat junavaunut ja junat eli LHT-junat (larger and heavier trains) on samoista syistä kannatettava kehityspolku. Toivottavasti asiaa koskeva Traficom, Väyläviraston ja Oulun yliopiston hanke tuo lisää tietoa LHT-junien päästövähennysmahdollisuuksista ja vaikutuksista logistiikan kilpailukykyyn.

Yhteistyössä valtion toimijoiden, kuntien ja yritysten kanssa laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä. Ajatus on kannatettava, etenkin mikäli tarkastelu kattaa myös mahdolliset yli 76-tonnisten HCT-kuljetuskäytävät.

Erikseen kunnilta edellytetään pyrkimistä siihen, ettei katuverkko muodosta tärkeimmillä HCT-reiteillä esteitä kuljetuksille. Väylävirasto selvittää kuntien kanssa ja osana elinkeinoelämäyhteistyötä tie- ja katuverkon pullonkaulat nykyisille HCT-kuljetuksille. Ajatus on hyvä, ja tarkastelun tulee kattaa myös yli 76-tonnisille soveltuvat reitit.

Suunnitelmassa todetaan maanteiden kunnan parantamisen ja talvihoidon merkitys kuljetusten tehostamisessa ja päästövähennysten saavuttamisessa.

Tavaraliikenteen kuljetustehokkuuden ja päästövähennysten tavoittelemisessa on nostettu esiin digitalisaatio ja mahdolliset siirtymät kestävämpiin liikennemuotoihin. Suuremman kuljetuskaluston (yli 76-tonninen kalusto) merkitystä ei ole kuitenkaan mainittu.

Katsomme, että yli 76-tonnisen kaluston käyttöönoton laajamittaisesta mahdollistamisesta tulisi laatia konkreettiset ja selkeät suunnitelmat aikatauluineen.

Jyrki Peisa

23.2.2021

14/21/L/A

Tavaraliikenteen tarpeiden ja vientiteollisuuden kilpailukyvyn merkityksen tunnistaminen

Vientiteollisuudelle tärkeä näkökulma logistiikan kustannuksista on jäänyt vähälle huomiolle liikennejärjestelmän kehittämistä ensisijaisesti koskevassa suunnitelmassa.

Haluamme tuoda esille huolestamme logistiikan kustannuksista. Logistiselta takamatkalta markkinoille lähtevässä Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieselverotasoista. Samoin kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä kasvattaisi Suomen logistista takamatkaa muihin maihin nähden.

Myös meriliikenteen EU:n aluetta koskeva päästökauppajärjestelmä uhkaa johtaa tilanteeseen, joka heikentää nimenomaan merikuljetusten varassa olevaa suomalaisten vientiteollisuutta. Suunnitelmasta jää puuttumaan metsäteollisuudelle tärkeä globaalisti tasapuolisen sääntelyn näkökulma.

Kasvavien kustannusten lisäksi olemme pitäneet tärkeänä liikennejärjestelmän toimivuutta ja häiriöttömyyttä ja nostaneet esiin huonokuntoisten väylien, logistiikkaketjuun ja satamiin kohdistuvien lakkojen sekä riittämättömän jäänmurtajakapasiteetin aiheuttamat haitat vientikuljetusketjulle.

Muita huomioita

Digitalisaatio, automaatio ja tiestön dynaamiset tiedot ovat suunnitelmassa huomioitu ja mainitut (Väylävirasto- ja LVM-vetoiset) lisäselvitykset ovat tarpeellisia. TMFG:n roolin resursointi tukee käytännön toimenpiteiden etenemistä.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen
toimitusjohtaja