

Alina Koskela

31.5.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032, VNS 2/2021 vp

Pyydettyinä lausuntona **Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032** Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

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

- väylien kunnossapitorahoituksen pitkäjänteisyys ja riittävä taso
- alemman asteisen tiestön merkityksen ymmärtäminen osana vientikuljetusketjua
- väylien kunnon ja suuremman kaluston merkitys päästöjen vähentämisessä
- tavaraliikenteen tarpeiden ja vientiteollisuuden kilpailukyvyn merkityksen tunnistaminen.

1 Pitkäjänteisyys ja väylärahoituksen tasonnosto suunnitelman kulmakiviä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) sekä siihen kytkeytyvät investointiohjelma ja liikennejärjestelmän strateginen tilannekuva mahdollistavat liikennepolitiikan ja -suunnittelun pitkäjänteisyyttä. Suunnitelman suurin mahdollisuus on toimivan väyläverkon edellyttämän rahoituksen vakiinnuttaminen 12-vuotiskaudeksi ja kunnossapidon rahoitustason nostaminen. Tavoite korjausvelan kasvun pysäyttämisestä ja sen vähentämisestä on erityisen kannatettava ja toimenpiteitä on kohdistettava koko väyläverkolle. Kaikkien väylämuotojen osalta hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen kustannustason nousu (noin 2,5 % vuodessa). Tämä on merkittävä ja tulevaa huomioiva linjaus.

Metsäteollisuus on pitänyt hallitusohjelman mukaista 300 miljoonan euron pysyvää vuotuista lisärahoitusta väyliin Liikenne12-suunnitelman ehdottomana ansiona ja sen onnistumisen kivijalkana. Päätös leikata liikenne- ja viestintäministeriön määrärahoja vuodesta 2023 lähtien 110 miljoonalla vuodessa heikentää merkittävästi väylärahoitustasoa. Metsäteollisuus on huolestunut leikkausten vaikutuksista korjausvelan kuromiseen ja väylien kehittämiseen pitkäjänteisyyttä peräänkuuluttavan Liikenne12-suunnitelman puitteissa. Leikkausten vaikutukset tulevat tuntumaan heti vuosina 2023 – 2024, joiden väylärahoituksen tason on alkujaankin ilmoitettu olevan suunnittelukauden alimmalla tasolla.

Metsäteollisuus katsoo, että väylien korjausvelkaa on säästöpainesta huolimatta vähennettävä koko väyläverkolta, myös alemmalta tie- ja rataverkolta. Kohteiden

Alina Koskela

31.5.2021

tunnistamisessa metsäteollisuus korostaa toimivan vuoropuhelun jatkamista yritysten sekä Väyläviraston ja ELY-keskusten kesken. Pääsääntöisesti olemme olleet hyvin tyytyväisiä luotuun toimintamalliin ja pidämme sen jatkamista tärkeänä Liikenne12-suunnitelman puitteissa.

2 Alempiasteinen väyläverkko on tärkeä osa vientikuljetusketjua

Jokainen metsäteollisuuden vientikuljetus on saanut alkunsa alempiasteiselta väyläverkolta. Vaikka nämä väylät ovat pääväyliä vähäliikenteisempiä, niillä kulkevalla lastilla on iso merkitys Suomen kansantaloudessa. Metsäteollisuuden osuus Suomen tavaraviennin arvosta on noin 18 prosenttia ja vuonna 2020 tuotteita vietiin yhteensä 10,4 miljardilla eurolla.

Metsäteollisuus katsoo, että säästöpainetta huolimatta rahoituksesta alempiasteiselle tieverkolle ei voida tinkiä. Metsäteollisuus tekee pitkäjänteistä työtä vastatakseen puupohjaisten tuotteiden kysyntään kestävästi globaaleilla markkinoilla. Toimialamme luonteen vuoksi merkittävilta osin tieliikenteen kuljetuksia ei voida siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Etenkin ympärivuotisen toiminnan turvaamisesta tulisi huolehtia varmistamalla talvihoidon korotettu taso myös tulevaisuudessa.

Myös yksityisteiden tienpidon valtionavustusten avustusprosentti ja esitetty määrärahasato 25 miljoonaa euroa/vuodessa vuosina 2023-2032 tulee säilyttää. Valtaosa metsäteollisuuden puuraaka-aineesta sijaitsee yksityisteiden varrella, joiden kunnolla ja kunnossapidolla on ratkaiseva merkitys raaka-ainehankinnan kuljetusketjussa. Metsäteollisuus katsoo, että yksityisteiden todellinen rahoitustarve olisi esitettyäkin suurempi, yhteensä 40 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenne12-suunnitelma nostaa esille myös rataverkon kunnan merkityksen kuljetusten toimintavarmuuteen ja täsmällisyyteen. Metsäteollisuus katsoo, että ratojen korjaus- ja parantamisrahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida keskeisesti tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet niin vilkkaasti liikennöidyllä kuin vähäliikenteiselläkin rataverkolla. Suunnitelmat raakapuun terminali- ja kuormauspaikkaverkoston ja ratapihojen rahoitukseksi ovat kannatettavia.

Metsäteollisuus katsoo, että alempiasteisen väyläverkon kriittinen merkitys elinkeinoelämälle, vientikuljetusketjuille ja puukuljetuksille tulisi näkyä kautta linjan pääväylien kanssa tasapuolisesti Liikenne12-suunnitelmassa.

3 Merikuljetusten toimintavarmuus turvattava

Liikenne12-suunnitelma huomioi toimivien merikuljetusten kriittisyyden kansainvälisille kuljetusketjuille. Talvimerenkulkua kehitetään mm. selvittämällä vaihtoehdot kalustohankintoihin yhdessä Ruotsin kanssa. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden jäänmurtajien korjausten lisätarve.

Metsäteollisuus katsoo, että Liikenne12-suunnitelman toimenpiteet talvimerenkulun kehittämiseksi ja sen rahoitustason nostamiseksi suunnittelukaudella tulee toteuttaa

Alina Koskela

31.5.2021

täysimääräisinä. Metsäteollisuus esittää, että jäänmurtokapasiteetin mitoittamisessa lähtökohdaksi otetaan palvelutaso, jolla turvataan häiriöttömät kuljetukset myös vaativina jäätälvinä.

Metsäteollisuus on täysin riippuvainen merikuljetuksista, joita ei voi korvata muilla kuljetusmuodoilla jo niiden merkittävän volyymin takia. Merikuljetusten häiriintyminen pahimmillaan johtaa tuotantolaitosten alasajoon, jolloin taloudelliset menetykset ovat mittavia, puhumattakaan luotettavan toimittajan maineen tahriintumisesta vientimarkkinoilla. Viennin lisäksi myös tuonnin toimitusvarmuus on tärkeää.

4 Väylien kunnolla ja suuremmalla kalustolla päästövähennyksiä

Metsäteollisuuden vientikuljetusten toimivuus riippuu keskeisesti väylien kunnosta ja kunnossapidosta. Kiertoteille joutuminen kasvattaa logistiikan kustannuksia, polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Väyläverkko tulisi nähdä kustannustehokkuutta ja päästövähennyksiä mahdollistavana tekijänä.

Toimiva väyläverkko mahdollistaa myös uusiutuvaa ajoneuvokalustoa ja sen mittojen ja massojen kehittämistä, joka on todettu toimivaksi keinoksi liikenteen päästöjen vähentämisessä. Metsäteollisuuden yli 76-tonnisen kaluston (High Capacity Transport) kokeiluhankkeissa 84 – 104 -tonnisia ajoneuvoyhdistelmiä hyödyntämällä on onnistuttu vähentämään raakapuu- ja hakekuljetusten polttoainekulutusta ja päästöjä 5 – 20 % per kuljetettu tonni. Myös isommat junavaunut ja junat eli LHT-junat (Larger and Heavier Trains) on samoista syistä kannatettava kehityspolku.

Metsäteollisuus kannattaa Liikenne12-suunnitelman ajatusta, että osana elinkeinoelämäyhteistyötä Väylävirasto selvittää yhdessä kuntien kanssa tie- ja katuverkon pullonkaulat suurkanaloiden edistämiseksi. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan tarkastelun tulee kattaa myös yli 76-tonnisille soveltuvat reitit, jotta suurempien mittojen ja massojen päästövähennyspotentiaalia päästään viemään käytäntöön. Yli 76-tonnisen kaluston käyttöönoton mahdollistamisesta tulisi laatia konkreettiset ja selkeät suunnitelmat aikatauluineen.

5 Suomen logistisesta kilpailukyvystä on pidettävä huolta

Metsäteollisuus katsoo, että Liikenne12-suunnitelman on parannettava elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja vastattava pitkäjänteisen suunnittelu- ja rahoitusvalmiuden kautta elinkeinoelämän tarpeisiin väyläverkolla. Suomen logistisesta kilpailukyvystä on pidettävä erityistä huolta nyt, kun liikennesektorille kohdistuu useita logistiikan kustannustasoon vaikuttavia uudistuksia.

Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieselveroasteista, mikä heikentää metsäteollisuuden logistista kilpailukykyä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin. Valtiovarainministeriön ehdotus liikenteen verotuksen uudistamiseksi kasvattaisi metsäteollisuuden kustannuksia vuosittain jopa 120 miljoonaa euroa.

Alina Koskela

31.5.2021

Valmistelussa on myös kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä, jonka vaikutukset vientiteollisuuden suhteelliseen kilpailukykyyn eivät vielä ole tiedossa. Samaan aikaan Euroopan unionin päästövähennystavoitteet liikennesektorilla tullaan toteuttamaan useiden eri lainsäädäntöaloitteiden kautta ml. kytkemällä merenkulku päästökauppaan.

Metsäteollisuus katsoo, että vientikuljetusten kustannusten lisäämisen sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kustannusten alentamiseksi. Väyläverkko tulee nähdä kilpailukykyä edistävänä tekijänä ja sen kunnosta ja kehittämisestä tulee pitää huolta elinkeinoelämän tarpeita vastaavasti.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja