

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Strategiset linjaukset painottavat liikennejärjestelmän toimivuutta, tehokkuutta ja turvallisuutta. Yleisellä tasolla linjausten voidaan todeta pääsääntöisesti vastaavan liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Metsäteollisuudelle on keskeistä, että liikennejärjestelmä kehittyä järjestelmällisesti tunnistamaan teollisuuden tarpeet koko väyläverkolla.

Teollisuuden painottaminen Pohjois- ja Itä-Suomen alueellisissa tilannekuviissa on perusteltua, sillä alueilla on merkittävää metsäteollisuutta. Ilman toimivaa raaka-ainehankintaa Suomen metsistä ei ole metsäteollisuuden vientiä Suomen satamista. Näiden keskinäisriippuvuuksien tulisi heijastua myös liikenteen järjestelmätason valintoihin. Teollisuuden kuljetusketjuista on huolehdittava koko valtakunnassa yhtä lailla kuin kansalaisten sujuvasta liikkumisesta.

Tavoite varmistaa strategisten linjausten toteutuminen kustannustehokkaasti on ymmärrettävä ja kannatettava. Resurssien ohjaaminen perusväylänpidon toimiin on perusteltua, sillä teiden ja ratojen korjausvelka haittaa jo nykytilanteessa teollisuuden kuljetusten toimitusvarmuutta. Yllätykset väyläverkolla ovat yleistyneet, kun huonokuntoisia ratoja ja siltoja on jouduttu nopeallakin aikataululla poistamaan käytöstä. Yhtenä liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkeimmistä tavoitteista tulisi olla korjausvelan hillitseminen ja taittaminen koko väyläverkolla mukaan lukien teollisuudelle tärkeillä vähäliikenteisillä teillä ja radoilla.

Tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää, vakioitua ja indeksoitua perusväylänpidon rahoitustasoa. Jo vuonna 2021 hyväksytyyn liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena oli huolehtia koko väyläverkon liikennöitävyydestä. Perusväylänpitoon esitettyjen lisäpanostusten

ajateltiin tuolloin hoitavan vähäliikenteistenkin väylien ongelmat, kun rahoitusta liikenesi pääväyliltä muulle tie- ja rataverkolle. Odottamattomat kunnossapito- ja korjaustarpeet sekä poikkeuksellisen kova inflaatio ovat syöneet sen varan, joka vuonna 2021 ajateltiin ohjautuvan järjestelmällisesti vähäliikenteisiin väyliin. Nykytilanteessa korjausvelka kasvaa eniten juuri vähäliikenteisillä valtion väylillä.

Yksinään perusväylänpidon rahoitustason korottaminen ei tule turvaamaan vähäliikenteisten väylien kestävä tulevaisuutta. Korjaus- ja kunnossapitotarpeiden tunnistaminen liikennemäärät edellä on johtanut tilanteeseen, jossa pääväylien korjausvelka ajaa toistuvasti ja jatkuvasti ohi muiden väylien käyttäjien tarpeiden. Tarvearviointi kvantitatiivisin mittarein on ohittanut laadulliset tarpeet ja ylenkatsonut vähäliikenteisten väylien merkitystä Suomen teollisuudelle, huoltovarmuudelle ja saavutettavuudelle.

Rahoituksen rinnalle tarvitaan uskallusta uudistua ja uudistaa tienpidon ohjauksen periaatteita. Liikennemäärien sijaan vähäliikenteisten teiden määrärahatarvetta on arvioitava painottamalla teollisia kuljetuksia, niiden tuottamaa yhteiskunnallista arvonlisää sekä tiestölle aiheuttamaan rasitusta. Tierasitusvertailussa yksi täysi 76-tonninen tukkirekka vastaa 5000 tierasitusyksikköä, kun henkilöauto vastaa vain 1 yksikköä tierasitusta. Määrällisesti vähäinenkin säännöllinen raskas liikenne aiheuttaa täten merkittävää tien kulumista ja ylläpitotarpeita, joita ei voida tunnistaa yksinomaan liikenteen määrää arvioimalla.

Elinkaarikustannussäästöjen aikaansaamiseksi myös vähäliikenteisten teiden kunnossapidossa on siirryttävä painottamaan aiempaa enemmän ennakkollisia toimia kohdistuen rahoituksen rakenteellisiin kunnon parannuksiin. Panokset rakenteelliseen kuntoon tuovat todistetusti kustannussäästöjä kunnossapitoon ja uusilla toimintatavoilla voidaan saavuttaa 40–60 % laskennalliset vuosikustannussäästöt vähäliikenteisellä tieverkolla (Väyläviraston julkaisu 26/2024).

Lisätietoja esittämästämme mallista löytyy Metsäteollisuus ry:n selvityksestä: Strategisen tieverkon proaktiivinen kunnossapitomalli

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

PERUSVÄYLÄNPITO

Valtion tavoite nostaa liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029–2037 on hyvä, mikäli siinä pysytään pitkäjänteisesti ja hallituskaudet ylittäen. Koska perusväylänpitoon on vuosina 2026–2028 tulossa vain maltillisesti uutta rahoitusta, seuraavien vuosien korostuksista maksellaan ensi kädessä edellisenä vuosina karttunutta korjausvelkaa akuuttien korjaustarpeiden muodossa. Korjausvelan vähentäminen edellyttäisi esitettyäkin kunnianhimoisempaa rahoitustason nostoa, vakioitua korjausvelkarahaa sekä rahoitustasoista kiinni pitämistä pitkällä tähtäimellä.

Tavoite osoittaa vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa keskivilkkaalle ja alemman asteiselle tieverkolle on tärkeä. Huonokuntoisten teiden vähentämisen rinnalla on tavoiteltava panostuksia ennakkollisen kunnossapidon toimiin väylillä, joiden elinkaarikustannuksia saadaan näin merkittävästi vähennettyä 12-vuotisella liikennejärjestelmäkaudella.

TIETOPOHJA

Valtion tavoite panostaa liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisten erityispiirteiden tietopohjaan on tärkeä. Menettelytavoilla ja prosesseilla on pyrittävä paitsi helpottamaan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitysprosessia, myös mittaamaan suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden toteutumista sekä käyttäjien tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän palvelutasoon. Tiedolla johtaminen edellyttää vaikutusarviointien lisäksi käyttäjiltä järjestelmällisesti kerättyä palautetta liikennejärjestelmän puutteista.

RADAT

Toimenpide raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän muodostamiseksi on tarpeellinen ja kannatettava. Kehitysnäkymällä on tavoiteltava tavaraliikenteen edellytysten paranemista raiteilla. Toimenpidettä on tältä osin täydennettävä kattamaan myös ratojen tavaraliikenne.

Konkreettisenä kehitysnäkymänä voidaan pitää varautumista mahdolliseen uuteen junavaunu-
ulottumaan (FIN2), jota parhaillaan selvitetään yhteistyössä liikenneviranomaisten kanssa. Uudella ulottuman laajentamisella on mahdollista aikaansaada konkreettisia parannuksia teollisuuden raidekuljetusten kilpailukykyyn.

SISÄVEDET

Toimenpide sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeiden selvittämiseksi nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta on tarpeellinen ja kannatettava. Pidämme keskeisenä, että työn jo varhaisessa vaiheessa siihen osallistetaan keskeiset sisävesikuljetusasiakkaat ja elinkeinoelämän edustajat.

JÄÄNMURTO

Jäänmurron palvelutason varmistaminen ja jäänmurtokaluston pitkäjänteiseen uudistamiseen sitoutuminen ovat vientiteollisuudelle Liikenne12-suunnitelman kärkihankkeita. Suunnitelma vanhimpien jäänmurtajien korvaamisesta nykyaikaisella kalustolla on tarpeen konkretisoida mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja hakea sille parlamentaarinen hyväksyntä.

YKSITYISTIET

Yksityistieavustukselle esitetty määrärahataso on täysin riittämätön varmistamaan Suomen alueellista saavutettavuutta, puunhuoltoa ja huoltovarmuutta. Esitetyillä valtionavustusten vuosittaisilla määrärahoilla kyetään 12-vuotisella liikennejärjestelmäkaudella lähinnä raapaisemaan tarpeiden pintaa. Yksityistieavustushakemuksia on parhaillaan valtakunnallisesti jonossa yli 60 miljoonan euron edestä ja pelkästään näihin hakemuksiin tarvittaisiin lähes 10 vuoden avustusrahat.

Kannustavien tukiprosenttien ja riittävän määrärahan osoittaminen yksityistieparannuksiin on ratkaisevaa yksityisteiden liikennöitävyyden varmistamiseksi. Kestävä rahoitustaso edellyttää vuosittaisen rahoituksen nostamista 25 miljoonaan euroon. On muistettava, että valtion avustama yksityistiekorjaus tarkoittaa aina myös yksityisen rahan sijoittamista tiestöön, jolloin kullakin valtion miljoonalla saadaan kahden miljoonan hyödyt.

HCT

Pidämme tervetulleena valtion aikeita selvittää raskaisiin ja pitkiin kuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeita. Isompien massojen salliminen siellä, missä tiestön kunto sen Suomessa sallii, mahdollistaisi jopa yli 10 prosentin kustannus- ja päästövähennyshyötyjä (Metsäteho, HCT-tutkimus). Mitta- ja massadirektiivin tulos huomioiden pidämme tärkeänä, että isompien massojen potentiaalisia HCT-käytäviä lähdetään selvittämään valtion sekä rahdinantajien, kuljetusyrittäjien ja auto- ja perävaunuvalmistajien välisessä yhteistyössä. Myös reittejä, joilla on jo ollut säännöllistä HCT-liikennettä kokeiluluvan turvin, on pidettävä varteenotettavina HCT-käytävinä.

SATAMAT

Tavoite kehittää satamisen maantie- ja raideliikenneyhteyksiä osana valtion ja kuntien toiminnan kokonaisuutta huomioiden on tärkeä. Korostamme, että takamaayhteyksien kehittämistarpeissa on kuultava myös satamien teollisia asiakkaita, joille etukuljetus satamaan on keskeinen osa oman logistiikkansa kilpailukykyisyyttä.

VAIHTOEHTOSET KÄYTTÖVOIMAT

Raskaan liikenteen päästövähennyskehityksen näkökulmasta on oleellista, että jakeluinfraohjelmassa huomioidaan toimitusketjuajattelu, sillä suuri osa Suomen raskaista ja raskaimmista kuljetuksista ei tapahdu TEN-T-verkolla. Jakeluinfran markkinaehtoista rakentamista on tarpeen vauhdittaa ja seurata myös muualla kuin pääväylillä, jotta päästövähennyksiin on tulevaisuudessa mahdollista päästä koko kuljetusketjussa.

Suomen raskaan liikenteen jakeluinfratarpeiden kartoittamiseksi olisi erityisen arvokasta ymmärtää, miltä väyliltä ja solmukohdilta TEN-T-verkolle liitytään ja miten esitetyt jakeluinfratavoitteet palvelevat näitä nivelkohtia. Esimerkiksi liikenteen infratukea on myönnetty monelta osin linja-auto-

ja lentoasemien yhteydessä sijaitseville raskaan liikenteen sähkölataushankkeille, jotka eivät suoraan sijainniltaan palvele monenkaan teollisen raskaan kuljetuksen tarpeita.

Työkoneiden päästövähennyksien vauhdittamiseksi tulisi Suomessa Ruotsin mallin mukaan sallia infratuki yksityisemmällekin jakeluinfralle. Tämä helpottaisi terminaalien ja tuotantolaitosten käyttövoimasiirtymää.

Valtion arviointi mahdollisuuksista kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten, kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden parantamiseksi on tärkeä. Myös raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymää tule vauhdittaa mahdollisuuden mukaan päästökauppatuloilla, sillä TEN-T-verkolle kohdistuvat EU-vaatimukset jakeluinfran rakentumiseksi eivät edistä valtakunnallisesti raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymää.

Tavoite meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämisestä ensisijaisesti määrätietoisin kansainvälisin toimin Suomen erityispiirteet huomioiden on tärkeä ja kannatettava. Mahdollisesti syntyvän kaksinkertaisen taakan välttäminen EU:n toimissa on välttämätöntä globaaleilla markkinoilla toimivan eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyvyyn säilyttämiseksi.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Perusväylänpidon rahoituksen painottaminen on perusteltua korjausvelan massiivisen kasvun vuoksi. Kehittämisrahoituksesta nipistäminen ja joustamaton rahoitusraami jättävät vain rajallisesti mahdollisuuksia sopeutua yllättäviin infratarpeisiin väyläverkolla 12-vuotisen liikennejärjestelmäkauden aikana. Kuten sota Ukrainassa ja korona-aika ovat osoittaneet, liikenteen tarpeet voivat muuttua äkillisesti ulkoisien seikkojen takia ja myös vastaaviin shokkeihin on syytä varautua.

Emme koe tarkoituksenmukaisena korvamerkitä perusväylänpidon rahoitusta eri liikennemuodoille. Perusväylänpidon sisällä kohdennuksia on tehtävä käyttäjätarpeet edellä ja sopeutuen äkillisestikin nouseviin korjaustarpeisiin olivat ne sitten tiestöllä tai radoilla.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Sovelletut taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä mittaavat arviointiperiaatteet ovat riittämättömiä kuvaamaan liikennejärjestelmän tilan vaikutuksia teollisuuden edellytyksiin toimia ja kuljettaa. Korjaustarpeen vaihtoehtokustannuksena pidetään julkisen talouden kestävyyttä, ei teollisuudelle koituvia kustannusmenetyksiä tai edellytyksiä hankkia raaka-ainetta kaikkialta Suomesta.

Muistutamme, että liikennejärjestelmä ei itsessään ole itseisarvo, vaan sen on tarkoitus palvella Suomen kansantaloutta ja yhteiskuntaa. Jo yksistään metsäteollisuus tuottaa Suomelle vuosittain yli 3 miljardia euroa verotuloja. Kotimainen arvoketju, jossa raaka-aine haetaan, jalostetaan, ja viedään tuotteiden muodossa asiakkaalle, on kaikista vientialoistamme suurin.

Tästä huolimatta vertailuvaihtoehdossa painotetaan yksisilmäisesti liikennemäärältään vilkkaimpia väyliä vailla pyrkimystä esittää, mitkä vähäliikenteisen tie- ja rataverkon heikkenevän kunnon vaikutukset ovat niille toimialoille, jotka ovat niistä riippuvaisia. Arvioinnissa ei edes pyritä löytämään vaihtoehtoja sille, miten näiden toimialojen kuljetuksille voitaisiin yrittää taata kustannustehokkaasti kestävää tulevaisuutta. Vaihtoehtoja kuitenkin on, kuten esittämämme strategisen tieverkon proaktiivinen kunnossapitomalli ehdottaa.

Yksinomaan määrällisin kriteerein ei ole mahdollista arvottaa väylien merkitystä kansantaloudelle, yhteiskunnalle ja teollisuudelle. Kvantitatiivisten mittareiden rinnalle on saatava laadullisia kriteereitä. Vain tällöin on perusteltua yrittää realistisesti arvioida, mitä vaikutuksia vertailuvaihtoehdon tulevaisuuskuvalla, jossa vähäliikenteiseltä tieverkolta hoidetaan vain turvallisuuden kannalta kriittisimmät kohteet, olisi Suomessa.

Muut huomiot?

Metsäteollisuus ry:llä ei ole muita huomioita suunnitelmaan.

Koskela Alina
Metsäteollisuus ry