

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?**

Strategisissa linjauksissa painotus on tällä hetkellä toimivuudessa, tehokkuudessa ja turvallisuudessa. Aiheet ovat pääsääntöisesti linjassa liikennejärjestelmän kehittämistarpeissa, mutta sahojen näkökulmasta painotuksia tulee tarkastella enemmän henkilöautoliikenteen sijaan raskaan kaluston näkökulmasta. Alueellisissa painotuksissa näemme hyvänä asiana teollisuuden tarpeiden painottamisen Pohjois- ja Itä-Suomessa. Toivoisimme vastaavaa painotusta myös laajemmin Suomessa, sillä merkittävä osa sahoista sekä niiden puunhankinnasta sijaitsee Etelä-, Keski- ja Länsi-Suomessa.

Strategisissa linjauksissa toimenpiteiden kohdentamisessa tulisi tarkastella liikennemäärien sijaan todellista tierasitusta. Tierasitusvertailujen mukaan yhden 76-tonnisen tukkirekan tierasitus on jopa 5000 kertainen henkilöautoon verrattuna. Käytännössä vähäliikenteisten teiden päiväkohtainen tierasitus voi olla moninkertaisesti suurempi kuin henkilöautoliikenteeseen painottuvan vilkkaiden liikenneväylien. Myös nykytilanteessa korjausvelka kasvaa eniten juuri vähäliikenteisillä valtion seutu- ja yhdysteillä. Näin ollen alueellisissa painotuksissa tulisi erityisesti huomioida sahojen puunhankinnan sijoittuminen myös Etelä-, Keski- ja Länsi-Suomessa.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Liikenneinfran perusväylänpidon tason korotus 450–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029–2037 on hyvä asia. Lisäksi hallitusohjelman investointiohjelmasta keskivilkkaile ja alemmanasteisille teille suunniteltu 120 miljoonaa euroa auttaa helpottamaan sahojen näkökulmasta tärkeiden vähäliikenteisten teiden korjausvelkaa. Kannustamme ohjaamaan jo valmiiksi huonokuntoisten teiden kunnostuksen ohessa rahoitusta myös ennakoivaan kunnostukseen erityisesti raskaalle liikenteelle tärkeisiin väyliin, joihin suurimmat tierasitukset kohdistuvat.

Yksityisteille esitetty 6,1 miljoonan euron valtionavustusten määrärahataso on täysin mitätön määrä suhteessa siihen, että jo tällä hetkellä valtakunnallisia yksityistieavustushakemuksia on jonossa 60 miljoonan euron edestä. Sahateollisuus ry:n näkökulmasta määrärahataso tulisi moninkertaistaa, jotta strategiassa kuvatut päätavoitteet saavutettaisiin.

Raskaisiin ja pitkiin kuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehitystarpeiden edistäminen on Sahateollisuuden näkökulmasta erittäin kannatettavaa. Niin kutsutuilla HCT-ajoneuvoilla voidaan tutkitusti parantaa puunkuljetuksen kustannustehokkuutta sekä vähentää kuljetuksesta aiheutuvia päästöjä. HCT-ajoneuvoille sopivilla väylillä voidaan sama määrä puuta kuljettaa vähemmällä kuorma-autojen määrällä. Tämä osaltaan voi myös lisätä kyseisten väylien turvallisuutta.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Sahateollisuus ry:n näkökulmasta Suomen tiestön 2,57 miljardin euron suuruinen korjausvelka on hyvä peruste painottaa rahoitusohjelmassa perusväylänpidon rahoitusta. Rahoituksen ohjautuminen perusväylänpidon sisäisesti tulee tehdä joustavasti, kustannustehokkaasti sekä käyttäjätarpeet edellä. Liikennemäärien ohessa huomiota tulee kiinnittää todellisiin tierasituksiin ja varata rahoitusta kustannustehokkaaseen sekä ennakoivaan kunnossapitoon.

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

Sahateollisuus ry:n näkökulmasta olennaista on, että vaikutus- ja ympäristöarvioinnissa on tunnistettu tiestön huonon kunnon vaikutukset raakapuukuljetuksien taloudellisiin, sosiaalisiin sekä ekologisiin vaikutuksiin. Erityisesti painorajoitettut tiet sekä sillat lisäävät kuljetuskustannuksia sekä päästöjä aiheuttaessaan ylimääräistä kuljetusmatkaa sekä ajoa vajailla kuormilla. Ongelma tulee korostumaan entisestään, jos painorajoitettujen teiden ja siltojen määrä tulevaisuudessa nousee.

Lisäksi taloudellisissa vaikutuksissa huomionarvoista on Suomessa hyvin vientipainotteisen sahateollisuuden jo valmiiksi suuret logistiikkakustannukset suhteessa naapurimaihin sekä Keski-Eurooppaan. Logistiikkakustannukset ovat yksi merkittävimmistä kustannuksista sahojen sahatavaran tuotannossa ja vaikuttavat suoraan sahojen kilpailukykyyn suhteessa muihin maihin. Näin ollen Suomen tiestön kunto ja sen seurauksena syntyvät logistiikkakustannukset vaikuttavat merkittävästi sahojen kilpailukykyyn globaalilla sahatavaramarkkinalla.

### **Muut huomiot?**

Tieverkoston hyvä kunto on raskaalla kalustolla puuta kuljettaville sahoille kriittinen asia. Puuta kuljetetaan metsistä tehtaille ja valmista sahatavaraa sahoilta satamiin. Sahatavaran myynnistä kilpaillaan globaaleilla markkinoilla myös niiden maiden kanssa, joilla logistiikkakustannukset ovat sahatavaramarkkinoiden kannalta keskeisen sijaintinsa nähden jo valmiiksi huomattavasti

alhaisemmat. Suomen tiestön huono kunto lisää sahatavaran logistiikkakustannuksia ja heikentää suomalaisten sahojen kilpailukykyä globaalilla markkinalla.

Sahojen puunhankinnan kannalta erityisen tärkeässä roolissa on alempiasteinen tieverkosto. Sahateollisuus ry on seurannut pitkään huolestuneena alemmanasteisen tieverkoston kunnan rapistumista. Korjausvelka on kasvanut merkittävästi ja haastaa paikoin jo sahojen puunhankintaa. Yhä useampaa tietä uhkaa suoranainen käyttökelvottomuus ja painorajoitettujen teiden määrä on noussut.

Tilanteen parantamiseksi on kuitenkin paljon tehtävissä. Tieverkoston kunnossapitoon ohjatun rajallisen rahoituksen takia on ensiarvoisen tärkeää toteuttaa tieverkoston korjaus ja kunnossapito mahdollisimman kustannustehokkaasti. Korjausten kohdentamisessa on tärkeää priorisoida teitä, joille kohdistuu paljon raskaan liikenteen ajoa. Kustannustehokkuutta tuovat myös ennakoivat kunnossapitotoimet.

Rajajärvi Jimi  
Sahateollisuus ry