

Asia: VN/26649/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta Kansalliseksi metsästrategiaksi (KMS2035)**

### Luku 2: Toimintaympäristö

#### **Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 2: Toimintaympäristön muutos**

-

### Luku 3: Tahtotila

#### **Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 3.1: Visio - Kasvavaa hyvinvointia metsistä ja metsille**

-

#### **Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 3.2: Strategiset päämäärät ja tavoitteet**

-

### Luku 4.1 Hankesalkku ja 4.2 Kärkihankkeet

#### **Huomioita ja havaintoja strategialuonnoksen lukuun 4.1: Hankesalkku ja 4.2: Kärkihankkeet**

Väylävirasto kiinnittää huomiota siihen, että yksityisteiden lisäksi koko väyläverkon (maantiet, rautatiet, meriväylät) palvelutaso ja sitä myötä hyvä saavutettavuus on tärkeää koko metsäsektorille: metsätaloudelle, metsäteollisuudelle, energiahuollolle ja huoltovarmuudelle. Logistinen ketju metsästä erityyppistä väyläverkkoa pitkin puutavaran käyttö- ja jalostuspaikoille sekä edelleen vientisatamiin tulee olla kunnossa. Toimintaympäristössä on tapahtunut isoja muutoksia ja tavaravirrat ovat muuttuneet. Venäjältä tuotu puu on korvattu suurelta osin kotimaisella raaka-aineella. Tämä lisää painetta mm.

vähäliikenteiselle tieverkolle, muuttaa raakapuuverkon kuormaustarpeita ja muuttaa ratakapasiteetin pullonkaulojen paikkoja.

Metsäteollisuuden merkittävien investointien yhteydessä Väyläviraston on usein saanut valtuudet toteuttaa investointien edellyttämät infratoimet. Pääväylien ja muiden vilkasliikenteisten

maanteiden palvelutaso onkin pystytty pitämään verraten hyvänä Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunto tulee heikentymään lähivuosina.

Metsäteollisuudelle vähäliikenteiset maantiet ovat välttämättömyys ja noin 2/3 metsäteollisuuden raakapuusta haetaan vähäliikenteisten teiden kautta. Suomessa on yli 43 500 km maantieverkkoa, jonka keskimääräinen ajoneuvoliikenne (KVL) on alle 350 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vain merkittävä perusväylänpidon rahoituksen nosto pysäyttäisi vähäliikenteisen tiestön kunnan heikentymisen. Kuljetusketjujen toimivuus pyritään kuitenkin turvaamaan ja myös kaikkein vähäliikenteisin tieverkko pitämään päivittäin riittävän ajokelpoisena ja tyydyttävässä kunnossa. Huonokuntoisille teille joudutaan kuitenkin asettamaan ainakin osaksi vuotta paino- ja nopeusrajoituksia, mikä rajoittaa suurten massojen ja mittojen kuljetuksia. Tästä aiheutuu lisää liikennöinnin kustannuksia. Talvikunnossapidon nykyinen taso pyritään kuitenkin säilyttämään. Ongelmana kuitenkin on, että suurellakaan rahamääräisellä vähäliikenteisiin teihin kohdistuvalla lisäpanostuksella ei saada aikaan näkyviä muutoksia valtakunnallisissa vaikuttavuusmittareissa. Tämä korostaa ylläpitorahoituksen kohdentamisen tärkeyttä tarpeen perusteella.

## Muuta kommentoitavaa

### Muuta kommentoitavaa

-

Saarlo Anna

Huhdanmäki Aimo

Väylävirasto, Liikenneverkkojen suunnittelu, Liikenne ja maankäyttö