Outi Nietola 16.10.2018 88/18/L/A

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
00012 Eduskunta

Asia: HE 123/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019

Pyydettynä lausuntona Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018 Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Hallituksen esityksessä vuoden 2019 talousarvioksi on perusväylänpidon osalta palattu lähes samalle tasolle kuin ennen korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja vähentämiseen suunnattua erillisrahoitusta ja kehittämishankkeista perusväylänpitoon tehtyä rahoituksen painotusten muutosta. Perusväylänpidon momentilla ao. rahoituksesta on jäljellä ainoastaan 100 miljoonan euron määräraha korjausvelan vähentämiseen.

Lisärahoituksella on saatu pysäytettyä tiestön korjausvelan kasvu, kunnostettu kymmeniä siltoja ja poistettu rataverkon pullonkauloja. Metsäteollisuus pitää välttämättömänä, että parlamentaarisen työryhmän esitys vähintään 300 miljoonan euron vuotuisesta lisärahoituksesta väylien kunnossapitoon toteutuu viimeistään ensi hallituksen ohjelmassa. Lisäksi on erittäin tärkeää saada käytännöksi pitkäjänteisyyttä lisäävä 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Viime aikoina julkisuudessa esillä olleissa kehittämishankkeissa painopiste on ollut kaupunkien välisissä nopeissa yhteyksissä ja henkilöliikenteessä. Tämä näkyy vuoden 2019 talousarvioesityksessä suunnittelupuolella (esimerkiksi Helsinki-Turku nopea ratayhteys). Valmisteilla on myös asetus teiden ja ratojen runkoverkoksi.

Metsäteollisuus käyttää kattavasti Suomen väyläverkkoa. Toimialan kuljetuksista Suomessa noin 75 % on tie-, ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Suunnitellut investoinnit lisäävät vuotuisia kuljetusmääriä miljoonilla tonneilla. Kuljetuksista noin 60 % on alemmalla tiestöllä, ja raakapuuta kulkee paljon myös vähäliikenteisillä radoilla.

Metsäteollisuus pitää kriittisenä tavaraliikenteen ja koko kuljetusketjun näkökulman huomioon ottamista rahoituksen painopisteistä päätettäessä. Alempiasteisten väylien, erityisesti tiestön, kunnossapitorahoituksen on oltava riittävää sujuvien kuljetusten turvaamiseksi. Rahoituksen kohdentamisessa ja priorisoinnissa metsäteollisuus tärkeää on toimiva vuoropuhelu teollisuuden ja viranomaisten välillä.

Rahoituksen kriittistä merkitystä lisää osaltaan kelirikko, joka oli vuoden 2018 keväällä pahin 20 vuoteen. Tämä vaikeutti tehtaiden raaka-ainehuoltoa. Kausivaihtelut, ml.

kelirikko, lisäävät metsäteollisuuden kuljetuskustannuksia vuosittain noin 70 miljoonalla eurolla.

Liikenneväylien riittävä rahoitus mahdollistaa metsäteollisuuden näkemyksen mukaan myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen edelleen kehittämisen ja yli 76-tonnisen kaluston laajemman käyttöönoton. Riippuen kalustotyypistä, yli 76-tonnisella kalustolla voidaan saavuttaa jopa 20 % säästö tonnikohtaisessa polttoaineen kulutuksessa. Metsäteollisuus näkeekin kalustokoon kasvattamisen keskeisenä keinona liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa tavaraliikenteen osalta. Liikenneväyliin panostaminen tulee nähdä myös ilmastotekona.

Yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen on ehdotettu rahoitustason nostoa vuosien 2017 ja 2018 13 miljoonasta eurosta 17 miljoonaan euroon vuonna 2019. Kehitys on myönteistä, vaikkakin vuotuinen tarve olisi 30 miljoonaa euroa.

Korjausvelkarahoituksesta kohdennettiin vuosina 2016-2018 yli 11 miljoonaa euroa metsäteollisuudelle tärkeän raakapuun terminaaliverkoston kehittämiseen. Verkosto mahdollistaa kuljetusten keskittämisen entistä suurempiin terminaaleihin, mikä alentaa kustannuksia ja parantaa koko kuljetusjärjestelmän toimivuutta. Kymmenien terminaalien ja kuormauspaikkojen osalta rakentamista on jo tehty tai suunnitteilla, ja yhteistyö viranomaisten, metsäteollisuuden, Metsähallituksen ja VR:n kesken kohteiden priorisoinnissa on toiminut hyvin. Verkoston toteuttaminen valmiiksi edellyttää hankkeelle yhteensä noin 50 miljoonan euron rahoitusta tulevien vuosina aikana.

Myönteistä on, että väylämaksujen puolitus jatkuu vuosina 2019 ja 2020. Metsäteollisuus on esittänyt väylämaksujen pysyvää poistoa ja jäänmurron rahoittamista valtion budjetista.

Hallituksen esityksessä vuoden 2019 talousarvioksi on liikenteen osalta viitattu useassa kohtaa liikenteen digitalisaatioon. Tämä näkyy esimerkiksi LVM:n Väylävirastolle asettamissa toiminnallisissa tavoitteissa. Metsäteollisuus korostaa ajantasaisen ja ennakoivan liikenne- ja liikenneolosuhdetiedon keskeistä merkitystä kuljetusten suunnittelussa. Toimiala on aktiivisesti mukana muun muassa raakapuukuljetusten tehostamiseen ja tiestötiedon tuottamiseen liittyvissä digitalisaatiohankkeissa, ja näkee paljon mahdollisuuksia avoimen tiedon ja digitalisaation hyödyntämisessä väylien kunnossapidon kohdentamisessa (esim. tiestön täsmäkunnossapito). Digitalisaatiolla ei kuitenkaan voi jatkossakaan korvata riittävää panostusta liikenneväyliin.

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö