Nietola Outi 5.2.2019 14/19/L/A

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asia: VNS 8/2018 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta

Pyydettynä lausuntona Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Valtioneuvoston selonteon mukaan ensimmäinen 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan tulevan hallituskauden alkupuolella niin, että suunnitelmasta voidaan päättää kevään 2020 aikana. Suunnitelma on rullaava ja sitä tarkistetaan ja päivitetään noin neljän vuoden välein. Suunnitelman laatimisprosessin kesto on noin kaksi vuotta ja ajoittuu eduskuntakauden keskimmäiselle kahdelle vuodelle. Valmistelun päävaiheet ovat 1) yhteiskuntapoliittisten päämäärien asettaminen suunnitelmalle, 2) suunnitelman ja toimenpideohjelman laatiminen, 3) suunnitelmasta päättäminen ja 4) suunnitelman toteutus ja seuranta. Ajatus on, että suunnitteluprosessia voidaan muokata saatujen kokemusten perusteella.

Hallituskausittain perustetaan valtakunnallisen liikennejärjestelmän valmistelua ohjaava työryhmä. LVM toimii työryhmän puheenjohtajana ja vastaa myös suunnitelman valmistelusta yhteistyössä keskeisten ministeriöiden, virastojen ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelma hyväksytään parlamentaarisessa ohjausryhmässä lausuntokierroksen jälkeen ja viedään sitten selontekona eduskuntaan. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta päättää valtioneuvosto. Alueiden, kuntien, valtion ja muiden sidosryhmien osallistuminen suunnitelman laatimiseen sen eri vaiheissa on kuvattu selonteossa. Vaikutusarvioiden merkitystä koko suunnitteluprosessissa on korostettu.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa kunkin hallituskauden alussa. Suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma, ja sitä laadittaessa tarkastellaan erilaisia liikenneverkon rahoitusskenaarioita. Skenaario 1 kuvaa nykytilaa, skenaariot 2 ja 3 vaihtoehtoja, joissa perusväylänpidon ja kehittämishankkeiden budjettirahoitusta on nostettu sekä muuta rahoitusta (kuten hankeyhtiöt, EU-rahoitus) hyödynnetty jonkin verran (skenaario 2) tai merkittävästi (skenaario 3) nykyistä enemmän.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdaksi on tarkoitus ottaa liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Väyläverkon kunto nähdään edellytyksenä kuljetusten ja liikkumisen kustannustehokkuudelle, ennakoitavuudelle ja turvallisuudelle. Lisäksi todetaan, että sujuvan liikenne edellyttää pääteiden lisäksi alempiasteisen tieverkon nykyistä kattavampaa ja suunnitelmallisempaa kunnossapitoa. Tavaraliikenteen osalta halutaan edistää kuljetustehokkuutta ja päästöjen vähentämistä, pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä myös lisätä rautatie- ja vesitiekuljetusten kilpailukykyä. Tiekuljetusten rooli erityisesti lyhyemmillä matkoilla on tunnistettu, ja kuljetusten päästöjä halutaan vähentää ja kustannustehokkuutta lisätä nostamalla hallitusti kaluston suurimpia sallittuja mittoja ja massoja ja seuraamalla ao. noston vaikutuksia erityisesti tiestön ja siltojen kunnolle. Kansainvälisten yhteyksien kustannustehokkuuden turvaamisessa on nostettu esille satamiin ja lentokentille johtavien yhteyksien riittävä kunto ja raideliikenneyhteyksien kehittäminen maan rajojen yli.

Metsäteollisuus pitää positiivisena, että valtakunnallisesta 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on kirjaukset laissa ja että väylien kunnon merkitys liikenteen sujuvuudelle on selonteossa tunnistettu. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan on välttämätöntä, että suunnitelman lähtökohdaksi otettu perusväylänpidon tason pysyvä vuotuinen, vähintään 300 miljoonan euron tasokorotus toteutuu. On hyvä, että selonteossa on nostettu esille myös alempiasteiden tieverkon kunnossapito. Metsäteollisuudelle oleellista on koko kuljetusketjun toimivuus, ja alemmalla tiestöllä yksittäisen tien kunnon merkitys osana vientikuljetusketjun sujuvuutta voi olla kriittinen.

Selonteossa on kuvattu eri kuljetusmuotojen roolia kuljetusketjussa ja mainittu tavoitteeksi rautatie- ja sisävesikuljetusten kilpailukyvyn edistäminen. Metsäteollisuuden näkökulmasta kilpailun lisääminen rautatiekuljetuksissa on kannatettavaa, samoin kuin sisävesikuljetusten edellytysten parantaminen esimerkiksi Saimaan kanavaa kehittämällä. Toimiala pitää kuitenkin tärkeänä, että tiekuljetusten keskeinen rooli Suomen kaltaisessa, ohuiden tavaravirtojen maassa tunnistetaan jatkossakin. Puuta ei saada metsistä jatkojalostukseen ilman kumipyöriä.

Metsäteollisuus haluaa korostaa suuremman kuljetuskaluston merkitystä päästöjen vähentämisessä ja pitää myönteisenä, että suuremman kaluston tehokkuus- ja ympäristöhyödyt on selonteossa tunnistettu. Käynnissä olevien 84-104 -tonnisten ajoneuvoyhdistelmien kokeiluissa on todettu kuljetusten päästövähennyspotentiaaliksi yhdistelmästä riippuen jopa 20 % per tonni. Yhdistelmien enimmäismittojen noustua 34,5 metriin 21.1.2019 on välttämätöntä jatkaa valmistelua yli 76-tonnisen kaluston sallimiseksi mahdollisimman joustavasti ja laajasti tieverkolla. Metsäteollisuus on antanut Väylävirastolle näkemyksensä siitä, millä tieosuuksilla yli 76-tonninen kalusto tulisi sallia.

Selonteossa on kiitettävästi korostettu jatkuvan ja vuorovaikutteisen sidosryhmäyhteistyön merkitystä liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Myös valtakunnallisten ja alueellisten viranomaistahojen roolit ja vastuut suunnitteluprosessissa on selkeästi kuvattu. Metsäteollisuus pitää teollisuuden ja viranomaisten välistä toimivaa vuoropuhelua erittäin tärkeänä myös rahoituksen kohdentamisessa ja priorisoinnissa.

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. Toimialan kuljetukset eivät tunne maakunta- tai ELY-alueiden rajoja, joten tärkeää on liikenneverkon palvelutason turvaaminen kaikkialla maassa.

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö