Alina Koskela 7.10.2021

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Talousarvioesitys liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämisessä. Liikenneverkon keskeiset kehittämistarpeet?

Metsäteollisuus kiittää mahdollisuudesta lausua talousarvioesityksestä. Liikenneverkon kunnossapito ja kehittäminen on keskeisimpiä valtioneuvoston toimia kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämisessä.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että väylien kunnosta ja liikennöitävyydestä huolehditaan riittävällä perusväylänpidon ja kehittämisen rahoituksella. Väylävirasto on arvioinut teiden kunnon parantamisen vähentävän päästöjä jopa 5 %, raskaalla liikenteellä vielä enemmän. Väylien kunnossapito tuleekin nähdä ympäristötekona.

Pidämme perusväylänpidon rahoituksen laskevaa suuntaa huolestuttavana. Kuluvan vuoden rahoitus on yli 6 prosenttia pienempi kuin vuonna 2020. Ensi vuonna perusväylänpidon rahoitus laskisi edelleen 1 prosentilla jääden n. 1,37 miljardiin euroon. Leikkauksia kohdistetaan elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeään kunnossapitoon, ja erityisesti väylien korjaustoimenpiteisiin ja jäänmurtoon. Kun Liikenne12-suunnitelma ennakoi jo nyt perusväylänpidon rahoituksen merkittävää laskua vuosina 2023 – 2024, esitystä ei voi pitää tulevaa huomioivana.

Toimialamme luonteen vuoksi tieliikenteen kuljetuksia ei voida enää merkittäviltä osin siirtää muiden kuljetusmuotojen varaan. Jalostamamme raaka-aine eli puu kasvaa metsissä kautta maan, minkä vuoksi tiekuljetukset ja kunnossa oleva vähäliikenteinen tieverkko ovat välttämättömiä. Pidämme tärkeänä, että talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutos ja talvihoidon taso turvataan myös tulevaisuudessa. Etenkin ympärivuotisen toiminnan turvaamisesta tulisi huolehtia.

Tämä huomioiden, pidämme esitystä 30 miljoonan euron määrärahasta yksityistieavustuksiin myönteisenä ja tulevaa huomioivana.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että väyläverkon kehittämisessä huomioidaan tavaraliikenteen kuljetusten ja elinkeinoelämän tarpeet. Maanteiden, rautateiden ja vesiväylien korjausvelka oli vuonna 2020 yhteensä noin 2,8 mrd. euroa, ja sen ennustetaan pysyvän samalla tasolla vuonna 2021. Kehittämisrahoituksen kasvaessa 9 prosentilla vuonna 2022 korjausvelan kasvua hillitään vain maltillisesti. Tieverkon

huonokuntoisia päällysteitä pystytään korjaamaan rajatusti niin, että vilkasliikenteisillä teillä huonokuntoisia päällysteitä on enintään n. 1000 km, vähäliikenteisellä tieverkolla kuitenkin moninkertaisesti eli n. 6400 km. Myös jäänmurron palveluiden odotusaika olisi toista vuotta peräkkäin enintään 4 tuntia (2,6 tuntia vuonna 2020).

Kehittämis- ja kunnossapitokohteiden tunnistamisessa metsäteollisuus korostaa toimivan vuoropuhelun jatkumista yritysten sekä Väyläviraston ja ELY-keskusten kanssa. Olemme pääsääntöisesti olleet hyvin tyytyväisiä luotuun toimintamalliin ja pidämme sen jatkamista tärkeänä.

Vuoden 2022 talousarvioesitys esittää määrärahoja myös raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi. Määrärahoitusta esitetään sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemille, joka tavoittelee uusien kansainvälisille kasvumarkkinoille tähtäävien kasvuekosysteemien luomista. Myös sähkökäyttöisille kuorma-autoille suunnataan hankintatukia.

Pidämme tarpeellisina toimia raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien hyödyntämismahdollisuuksien laajentamiseksi. Keinovalikoiman kartoittamisessa ja siihen osoitettavassa rahoituksessa tulisi huomioida tavaraliikenteen tarpeet ja Suomessa käytössä oleva, ominaisuuksiltaan jo energiatehokas raskas (76 tonnia, yli 76-tonnisten HCT-kokeilut) ja pitkä kalusto.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja