



# Metsä- teolli- suutta tukevat inves- toinnit



Metsäteollisuuden  
toimintakyvyn  
edellyttämiä  
liikenneinvestointeja  
selvittävä työryhmämuistio

19/2010

Budjetti





VALTIOVARAINMINISTERIÖ

---

# Metsäteollisuutta tukevat liikenneinvestoinnit

Metsäteollisuuden toimintakyvyn  
edellyttämiä liikenneinvestointeja  
selvittävä työryhmämuistio

---

VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
PL 28 (Snellmaninkatu 1 A) 00023 VALTIONEUVOSTO  
Puhelin 09 16001 (vaihde)  
Internet: [www.vm.fi](http://www.vm.fi)  
Taitto: Anitta Heiskanen/VM-julkaisutiimi



Helsinki 2010

Painotuote

## Kuvailulehti

<b>Julkaisija ja julkaisu-aika</b>	Valtiovarainministeriö, maaliskuu 2010	
<b>Tekijät</b>		
<b>Julkaisun nimi</b>	Metsäteollisuutta tukevat liikenneinvestoinnit – Metsäteollisuuden toimintakyvyn edellyttämiä liikenneinvestointeja selvittävän työryhmän mietintö	
<b>Julkaisun osat/ muut tuotetut versiot</b>	Julkaisu on saatavissa Internetistä osoitteesta <a href="http://www.vm.fi/julkaisut">www.vm.fi/julkaisut</a>	
<b>Asiasanat</b>	Investoinnit, liikennepolitiikka, metsäteollisuus, valtiontalous	
<b>Julkaisusarjan nimi ja numero</b>	Valtiovarainministeriön julkaisuja 19/2010	
<b>Julkaisun myynti/jakaja</b>	Valtiovarainministeriö, julkaisutiimi, s-posti: <a href="mailto:vm-julkaisutiimi@vm.fi">vm-julkaisutiimi@vm.fi</a>	
<b>Painopaikka ja -aika</b>		
<b>ISBN</b> 978- 952-251-066-2 (PDF) <b>ISSN</b> 1797-9714 (PDF)	<b>Sivuja</b> 39	<b>Kieli</b> Suomi
	<b>Hinta</b>	
<b>Tiivistelmä</b> Valtiovarainministeriö asetti metsäteollisuuden toimintakyvyn edellyttämiä liikenneinvestointeja selvittävän virkamiestyöryhmän lokakuussa 2009. Valtiovarainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä maa- ja metsätalousministeriön virkamiehistä koostuvan työryhmän tehtävänä oli arvioida muun muassa metsäsektorin kuljetusolojen kehittämiseen tarkoitettujen varojen tarkoituksenmukaisista ja kustannustehokasta käyttöä. Työn taustalla oli muun muassa metsäsektorin kilpailukyvyn parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden käsittely talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa syyskuussa 2009. Työ linkittyy työ- ja elinkeinoministeriön Metsäalan strategiseen ohjelmaan. Työryhmän raportissa esitettävät arviot pohjautuvat pääosin asiantuntija- ja sidosryhmäkuulemisiin sekä Liikenneviraston selvitykseen metsäteollisuuden liikenneinfrastruktuuritarpeista.		

## Presentationsblad

<b>Utgivare och datum</b>	Finansministeriet, mars 2010	
<b>Författare</b>		
<b>Publikationens titel</b>		
<b>Publikationens andra versioner</b>	Publikationen finns på finska på Internet-address <a href="http://www.vm.fi/julkaisut">www.vm.fi/julkaisut</a>	
<b>Nyckelord</b>	-	
<b>Publikationsserie och nummer</b>	Finansministeriet publikationer 19/2010	
<b>Beställningar/distribution</b>	Finansministeriets publikationsteam, e-post: <a href="mailto:vm-julkaisutiimi@vm.fi">vm-julkaisutiimi@vm.fi</a>	
<b>Tryckeri/tryckningsort och -år</b>		
<b>ISBN</b> 978- 952-251-066-2 (PDF) <b>ISSN</b> 1797-9714 (PDF)	<b>Sidor</b> 39	<b>Språk</b> Finska
	<b>Pris</b>	
<b>Sammandrag</b> <p>Finansministeriet tillsatte i oktober 2009 en tjänstemannaarbetsgrupp som skulle utreda vilka slags trafikinvesteringar som krävs för att bevara skogsindustrins verksamhetsförmåga. Arbetsgruppen som bestod av tjänstemän från finansministeriet, kommunikationsministeriet samt jord- och skogsbruksministeriet hade bl.a. till uppgift att bedöma hur medel som avsetts för utvecklandet av skogssektorns transportförhållanden kunde användas ändamålsenligt och kostnadseffektivt. Bakgrunden till arbetet utgjordes bland annat av finanspolitiska ministerutskottets behandling hösten 2009 av åtgärder som syftar till att förbättra skogssektorns konkurrenskraft. Arbetet är kopplat till arbets- och näringsministeriets strategiska program för skogsbranschen. De uppskattningar som presenteras i arbetsgruppens rapport baserar sig huvudsakligen på sakkunnig- och samarbetsgruppsrespons samt Trafikverkets utredning över skogsindustrins infrastrukturbehov</p>		

## Description page

<b>Publisher and date</b>	Ministry of Finance, March 2010	
<b>Author(s)</b>		
<b>Title of publication</b>		
<b>Parts of publication/ other versions released</b>	The publication is available in Finnish at <a href="http://www.vm.fi">www.vm.fi</a>	
<b>Keywords</b>	-	
<b>Publication series and number</b>	Ministry of Finance publications 19/2010	
<b>Distribution and sale</b>	Ministry of Finance, publications team, e-mail: <a href="mailto:vm-julkaisutiimi@vm.fi">vm-julkaisutiimi@vm.fi</a>	
<b>Printed by</b>		
<b>ISBN</b> 978- 952-251-066-2 (PDF) <b>ISSN</b> 1797-9714 (PDF)	<b>No. of pages</b> 39	<b>Language</b> Finnish
	<b>Price</b>	
<b>Abstract</b> <p>The Ministry of Finance appointed a working group in October 2009 to assess transport infrastructure investment needs supporting the operational conditions of the forest industry. The working group consisted of civil servants from the Ministry of Finance, the Ministry of Transport and Communications, and the Ministry of Agriculture and Forestry. Its aim was to evaluate, among other things, expedient and cost-effective use of the funding targeted to support transportation conditions of the forest sector. The work was based, among other things, on the decisions made by the Cabinet Committee on Economic Policy in September 2009 to improve the competitiveness and operating conditions of the forest sector. The work has linkage to the Strategic Programme for the Forest Sector of the Ministry of Employment and the Economy. The analysis of the working group report is mainly based on hearings of experts and interest groups, and on a report by the Finnish Transport Agency on transport infrastructure investment needs of the forest industry.</p>		



# Saatteeksi

Valtiovarainministeriö asetti 12.10.2009 metsäteollisuuden toimintakyvyn edellyttämiä liikenneinvestointeja selvittävän työryhmän. Työryhmän työ perustui metsäsektorin kilpailukyvyn parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden käsittelyyn talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa 29.9.2009 sekä vuoden 2010 talousarvion valmistelussa liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön välisessä neuvottelussa sovittuun. Työryhmän tehtävänä oli mm. arvioida metsäsektorin kuljetusolojen kehittämiseen tarkoitettujen varojen tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta käyttöä sekä selvittää edellytykset ja tarve yhtenäistää yksityisteiden ja metsäteiden julkista rahoitusta.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut apulaisbudjettipäällikkö Markus Sovala ja sen jäsenenä ylijohdaja Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä (v. 2010 alusta hallitusneuvos Mikael Nyberg), metsäneuvos Marja Hilska-Aaltonen maa- ja metsätalousministeriöstä, budjettineuvos Esko Tainio valtiovarainministeriöstä sekä liikenneneuvos Riitta Viren liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet finanssisihtööri Jonna Berghäll valtiovarainministeriöstä ja liikenneneuvos Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmä kokoontui 12.10.2009–25.3.2010 välisenä aikana yhteensä 11 kertaa. Työryhmä on kuullut laajasti alan asiantuntijoita sekä sidosryhmiä. Keskeisenä tausta-aineistona työryhmällä on ollut käytössä Seppo Kososen (Keski-Suomen ELY-keskus) vetämän työryhmän selvitys metsäteollisuuden liikenneinvestointitarpeista (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2010).

Helsingissä maaliskuun 25. päivänä 2010



## Sisällys

Saatteeksi.....	9
<b>1 Raakapuun käyttö ja kuljetukset Suomessa 2010- ja 2020-luvuilla..</b>	<b>13</b>
<b>2 Metsäsektoria tukevat liikenneinvestoinnit vuosina 2008–2012.....</b>	<b>15</b>
<b>3 Metsäteollisuutta tukeva liikenneinfrastruktura – työryhmän tilannearvio .....</b>	<b>17</b>
<b>4 Energiapuun kuljetustarpeet – työryhmän tilannearvio.....</b>	<b>21</b>
<b>5 Liikenneverkkojen kehittäminen ja kunnossapito – työryhmän tilannearvio .....</b>	<b>25</b>
5.1 Rataverkoston kehittäminen ja kunnossapito.....	26
5.2 Vesiväylien kehittäminen ja kunnossapito .....	28
5.3 Maantieverkoston kehittäminen ja kunnossapito.....	29
5.4 Yksityisteiden kehittäminen ja kunnossapito.....	30
<b>6 Muita jatkoselvitystä vaativia kehittämisajatuksia – työryhmän tilannearvio .....</b>	<b>33</b>
<b>Lähteitä .....</b>	<b>35</b>
<b>Liite 1 .....</b>	<b>37</b>
<b>Liite 2.....</b>	<b>39</b>



# 1 Raakapuun käyttö ja kuljetukset Suomessa 2010- ja 2020-luvuilla

Suomen metsäteollisuus on murroksessa ja tulevien raakapuuvirtojen ja -kuljetusten ennustaminen on epävarmaa. Tämän takia myös metsäteollisuutta tukeviin liikenneinvestointeihin liittyy riskejä. Investoinnit voivat alaan kohdistuvan suuren epävarmuuden vuoksi kohdentua väärin tai olla yli- tai alimitoitettuja.

Arvioihin tulevasta raakapuun käytöstä ja kuljetuksista Suomessa vaikuttavat keskeisesti seuraavat kehityskulut:

1. Metsäteollisuuden tuotannon supistustoimet
2. Puun energiakäytön laajentamistoimet
3. Venäläisen puun tuonnin rajoitustoimet

Metsäntutkimuslaitos on arvioinut, että Suomen metsäteollisuuden nykytuotteiden tuotanto vähenee ja sitä myöten puunkäyttö supistuu vuoden 2007 tasosta vuoteen 2020 mennessä kolmanneksen (23 milj. m<sup>3</sup>), josta kotimaisen puun osuus 12,4 milj. m<sup>3</sup>, eli kotimaiseen puunkäytön vähenemä olisi viidenneksen. Alan rakennemuutos, tuotannon sopeuttaminen ja tehtaiden sulkeminen aiheuttavat muutoksia raakapuukuljetuksiin. Uusien tuotteiden kehittelyyn panostetaan, mutta niiden merkitys raakapuun käytössä ja kuljetuksissa näkyy aikaisintaan 2020-luvulla.

Toisaalta EU:n asettamat, sitovat tavoitteet uusiutuvan energian osuudelle merkitsevät kasvavia tavoitteita metsähakkeen käytölle. Kansallisessa pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa asetettiin metsähakkeella tuotettavan energian tavoitteeksi 21 TWh vuodelle 2020 (n. 12 milj. kiinto-m<sup>3</sup>). Metsähakkeen käytön jopa kolminkertaistuminen merkitsisi huomattavaa kasvua myös energiapuu- ja hakekuljetusten määrässä.

Venäläisen pyöreän raakapuun tuonti väheni v. 2009 noin neljännekseen viime vuosien tasosta. Syynä ovat Venäjän esittämät raakapuun vientitullit, joiden piti nousta vuoden 2009 alussa 15 eurosta 50 euroon kuutiolta. Korotusta on lykätty ainakin vuoden 2011 alkuun, mutta venäläisen pyöreän raakapuun hankinta on pääosin lopetettu. Muutoksen oletetaan lisäävän tarvetta raaka-

puukuljetuksille Suomen sisällä. Erityisesti Kaakkois-Suomen tehtaot tarvitsevat korvaavaa raakapuuta.

Tuotantolaitosten lakkauttamisten ja venäläisen raakapuun tuonnin hiipumisen ennakoitaan johtavan raakapuun kuljetusmatkojen ja -suoritteiden kasvun tulevana vuosina. Kuljetukset lisääntyisivät Itä-Lapista Perämeren rannikolle ja Länsi- ja Keski-Suomesta sekä Kainuusta Kaakkois-Suomeen. Puun energiakäytön lisääntyminen jakautuisi satoihin pieniin voimalaitoksiin, joten kuljetusmatkat olisivat tämän osalta pääosin lyhyitä. Mahdolliset suuren mittakaavan biodiesel-laitokset taas perustettaisiin olemassa olevien tehtaoiden yhteyteen.

## 2 Metsäsektoria tukevat liikenneinvestoinnit vuosina 2008–2012

Metsäteollisuuden ja puuhuollon tarpeet ovat olleet nykyisellä hallituskaudella liikenne-rahoituksessa laaja-alaisesti esillä. Valtioneuvoston eduskunnalle antamassa liikennepoliittisessa selonteossa (27.3.2008) kohdennettiin Esko Ahon metsätyöryhmän väliraportin (15.2.2008) pohjalta määrärahoja liikenneväyliin vuosille 2008–2012 yhteensä 225 milj. euroa. Siitä 165 milj. euroa oli lisärahoitusta ja 60 milj. euroa liikenneväylämäärärahojen käytön kohdentamista metsätyöryhmän tavoitteisiin. Kehys- ja talousarvioprosesseissa on tarkennettu ja toteutettu näitä päätöksiä.

Puuhuoltoa turvaavaan tienpitoon osoitettiin 137 milj. euroa, josta 45 milj. euroa uudelleenkohdennusta. Rahoituksesta pääosa käytetään sorateiden parantamiseen, mutta yli 900 kohteen listalla on myös vähäliikenteisten päällystettyjen teiden ja siltojen parantamista. Vähäliikenteisiin ratoihin ja raakapuuterminaleihin kohdennettiin rahoitusta 88 milj. euroa vuosille 2009–2012, josta 15 milj. euroa uudelleenkohdennuksia. Perusparannuksia suoritetaan rataosuuksilla Porokylä–Vuokatti, Joensuu–Ilomantsi ja Äänekoski–Haapajärvi. Lisäksi vuosien 2008 ja 2009 talousarvioissa päätettiin Savonlinna–Huutokoski rataosan perusparannuksen ja Pietarsaaren meriväylän parannuksen rahoituksista. Puuhuollon kannalta tärkeisiin yksityisteihin osoitettiin vuosittainen 10 milj. euron uudenmuotoinen avustus vuosille 2009–2011.

Näiden toimien toteuttaminen on suurelta osin vielä kesken ja hyödyistä on valtaosa realisoitumatta. Toimenpiteiden vaikutukset alkavat näkyä vähitellen vuodesta 2010 eteenpäin, minkä jälkeen voidaan arvioida, kuinka toimet hyödyttävät metsäteollisuutta. Liikennehankkeiden ja niiden rahoituksen toteutumista on seurattu ja niistä on raportoitu hallitukselle ja talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle. Päätettyjen toimenpiteiden toteutumista ja vaikutuksia arvioidaan myös Liikenneviraston selvityksessä metsäteollisuuden liikenneinvestointitarpeista.

Hallitus on päättänyt liikenneverkkoparannusten ohella myös muista toimista kotimaisen metsäteollisuuden ja puuhuollon tukemiseksi. Tämän työryhmäraportin puitteissa käsitellään vain liikenneverkkoja mutta mainittakoon tässä yhteydessä myös työ- ja elinkeinoministeriön Metsäalan strateginen

ohjelma, jonka yhtenä haarana on metsäteollisuuden liikenneinfrastruktuuri-selvityksen laatiminen. Työryhmän työ toteuttaa tätä selvitystehtävää. Myös maa- ja metsätalousministeriö on keskeisesti mukana puuhuollon edellytysten turvaamisessa ja sikäli myös vaikuttaa kiinteästi liikenneverkkojen tarpeeseen ja käyttöön. Tässä työryhmäraportissa on maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalta käsitellyssä metsäteiden parantamiseen tähtäävät toimet (osana ns. kemera-lainsäädännön mukaista tukijärjestelmää). Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalla puuhuoltoa tarkastellaan mm. Kansallisen metsäohjelma 2015:n piirissä.

### 3 Metsäteollisuutta tukeva liikenneinfrastruktuuri – työryhmän tilannearvio

Metsäteollisuutta tukevan liikenneinfrastruktuurin kokonaiskuvan ymmärtämiseksi työryhmä on kuullut monipuolisesti asiantuntijoita ja sidosryhmiä (ks. liite 2). Kuulemiset toivat tärkeää taustatietoa, joka edesauttoi kokonaiskuvan muodostamista niin metsäteollisuutta tukevan liikenneinfrastruktuurin nykytilasta ja kehitystarpeista kuin sen merkityksestä laajemmassa koko metsäsektoria, koko liikenneverkostoa tai koko yhteiskuntaa koskevassa kentässä. Toisena keskeisenä tausta-aineistona työryhmällä on ollut käytössä Seppo Kososen (Keski-Suomen ELY-keskus) vetämän työryhmän ansiokas selvitys metsäteollisuuden liikenneinvestointitarpeista (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2010).

Kuulemisissa nousi esiin joitakin kehittämistoiveita, mutta pääviesti oli selvä: tällä hetkellä ei ole erityisiä metsäteollisuuden kannalta välttämättömiä uusia liikenneinvestointitarpeita. Ennemminkin puheenvuoroissa painotettiin tyytyväisyyttä jo päätettyihin metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytystyöryhmän (ns. Ahon työryhmä) toimenpiteisiin. Huolena oli lähinnä, että aiemmin tehtyjen päätösten toteutuminen varmistetaan ja ettei nyt saavutettavan tason anneta rapistua.

Taluskriisi on painanut Suomen valtiontalouden vahvasti alijäämäiseksi (tänä vuonna noin 6 % suhteessa kansantuotteeseen), minkä seurauksena myös julkisen talouden alijäämä ylittää vakaus- ja kasvusopimuksen rajan. Heikomman talouskasvun ja työllisyyskehityksen takia valtiontalouden alijäämän arvioidaan olevan vuosikymmenen puolivälissä edelleen n. 4 % suhteessa kansantuotteeseen, mikä tarkoittaisi n. 8–9 mrd. euroa. Valtiontalouden kestävyysvaje on merkittävä ottaen huomioon edessä olevan väestön ikääntymisen. Talouden tasapainottaminen tulee vaatimaan muiden toimien ohella myös valtion menojen säästötoimia tai vähintäänkin käytön vaikuttavuuteen panostamista ja uudelleenkohdentamista tärkeimmiksi katsottuihin kohteisiin. Tästä näkökulmasta menojen kohdennuksia tulisi harkita tarkasti jo tällä vaalikaudella.

Jo päätetyt ns. Ahon työryhmän puuhoiltoa tukevat liikenneinvestoinnit sisältävät metsätie-, tie- ja rataverkoston sekä vesiväyliin liittyviä toimenpiteitä,

jotka vastaavat keskeisimpiin tarpeisiin ja ongelmakohtiin. Toteutettavaksi on valittu hankkeet, joiden uskotaan tuottavan suurimman hyödyn. Jos uusia hankkekokonaisuuksia päätettäisiin rahoittaa, olisivat uudet toteutuskohteet hyötökustannus -suhteeltaan heikompia kuin nyt toteutuksessa olevat.

Vuosille 2008–2012 päätetty puuhoitoa tukevien liikenneinvestointien rahoitus on mahdollistanut selvästi tavallista korkeammat panostukset metsäsektoria tukeviin tie- ja ratahankkeisiin. Esimerkiksi soratiestöä on kunnostettu kolminkertaisesti normaaliin tasoon nähden. Metsäsektoria tukevat investoinnit ovat ohittaneet tärkeysjärjestyksessä kokonaisharkinnan perusteella kiireellisimpiä ei-sektorikohtaisia liikenneinvestointeja. Sektorikohtaisissa hankkeissa ongelmana on usein rajoittuneempi ja alhaisempi kokonaishyöty kuin yleisemmässä käytössä olevaan väyläverkostoon investoimisessa.

Metsäteollisuutta tukevissa liikenneinvestoinneissa on riskinä, että julkisen vallan panostus hankkeisiin hyödyttää metsäteollisuutta kustannussäästöinä vain osalla kustannuksistaan. Raakapuukuljetusten kustannukset muodostivat v. 2007 puutuoteteollisuudessa 2,9 % ja massa- ja paperiteollisuudessa 1,6 % kokonaiskustannuksista. Vuonna 2007 puun korjuu oli ennätysellisellä tasolla ja kotimaisen raakapuun kaukokuljetuksen kokonaiskustannukset olivat n. 320 milj. euroa, josta autokuljetusten osuus 250 milj. euroa. Vuonna 2008 kaukokuljetuksen kustannukset olivat n. 20 milj. euroa korkeammat johtuen kohonneista kuljetuskustannuksista ja v. 2009 ne jäänevät alle 300 milj. euroon<sup>1</sup>. Vuosittaisista kuljetuskustannuksista ja niihin paremmalla liikenneinfrastrukturilla aikaansaatavista kustannussäästömahdollisuuksista saadaan käsitys, kun niitä verrataan esimerkiksi puuhoitoa tukevien liikenneinvestointien vuosien 2008–2012 rahoitukseen (225 milj. euroa).

Etenkin yksittäisiin suuriin metsäteollisuutta tukeviin liikennehankkeisiin voi liittyä riski siitä, että ne kohdentuvat väärin tulevien vuosien raakapuuvirtojen kannalta. Suomen metsäteollisuus ja raakapuuvirrat ovat murroksessa ja tulevaisuuden ennustaminen on epävarmaa. Alan rakennemuutos ei ole vielä ohi, vaan uusia tehtaiden ja tuotantolinjojen sulkemisia voi tulla eteen. On kuitenkin vaikea ennustaa, mitä tuotantolaitoksia mahdolliset supistamistoimet koskisivat. Toivoa herättävät toisaalta ns. uudet tuotteet, kuten biodieselin tuotanto. Biodiesel-laitosten sijoittumisesta Suomeen ja sijaintipaikkakunnista ei kuitenkaan ole varmuutta.

Pahimmassa tapauksessa uudet tai perusparannetut väylät voivat jäädä vähäiselle käytölle, kuten yli 30 milj. eurolla kunnostetulle Huutokosken rataosuudelle uhkaa käydä. Virheinvestointien välttämiseksi raakapuuvirtojen kehitystä tulee ennakoida ja seurata mahdollisimman luotettavasti ennen kalliiden investointipäätösten tekemistä. Investointeihin tulisi ryhtyä vain harkiten ja

<sup>1</sup> Markkinahakkuut olivat v. 2009 ennakkotietojen mukaan 41,3 milj. m<sup>3</sup> eli viidenneksen (lähes 10 milj. m<sup>3</sup>) vuoden 2008 tasoa alemmat. Vuonna 2008 kaukokuljetuksen yksikkökustannukset olivat 7,70 euroa/m<sup>3</sup>.

metsäteollisuusyritykset hankkeiden suunnitteluun mukaan ottaen ja toteutukseen sitouttaen.

Liikennevirasto on tilannut riippumattoman valtakunnallisen selvityksen raakapuun kuljetusvirtojen näkymistä kuljetusoptimoinnin taustaksi. Selvityksen valmistelee Metsäteho Oy yhteistyössä Ramboll Finland Oy:n kanssa kevään 2010 aikana. Selvitys tuo arvokasta tietoa mm. raakapuun rautatiekuljetusten ja terminaaliverkoston kehittämiseksi. Tuloksia saadaan kesäkuun 2010 loppuun mennessä.

Työryhmän arvio:

*Hallituskaudella metsäteollisuuden ja puuhuollon liikennetarpeisiin on osoitettu merkittävästi rahoitusta yhtäältä priorisoimalla ja toisaalta kasvattamalla määräaikaisesti liikennemäärärahoja. Määrärahoja puun tarpeen tyydyttämiseksi on osoitettu monipuolisesti pyrkien toimenpidekokonaisuuteen, joka tuottaa alan toimijoille parhaan hyödyn. Työryhmä katsoo, että näiden jo päätettyjen metsäteollisuutta ja puuhuoltoa tukevien hankkeiden ja toimien toteuttamista ja toteutumisesta aiheutuvia hyötyjä on tarpeen edelleen seurata. Hankkeiden hyödyt metsäteollisuudelle alkavat näkyä vähitellen vuodesta 2010 alkaen.*

*Toimenpiteet metsäsektorin liikenneinfrastruktuurin tukemiseksi ovat olleet perusteltuja akuutissa kriisitilanteessa, mutta työryhmä kehottaisi harkitsemaan paluuta normaaliin investointiohjelmaan. Uusien metsäteollisuutta tukevien liikenneinfrastruktuuri-investointien kannattavuus ei ole itsestään selvää ja uudet lisäinvestoinnit kohdistuisivat hyöty-kustannus-suhteeltaan jo päätettyjä heikompiin hankkeisiin. Normaalin investointiohjelman hankkeissa on myös matalampi riskitaso.*

*Uusiin mittaviin investointeihin ei kannattaisi ryhtyä ainakaan ennen kuin kehitystarpeet on luotettavasti tunnistettu metsäalan rakennemuutos huomioon ottaen. Tulisi myös pohtia, mikä on valtion vastuu metsäteollisuutta tukevista mittavista liikenneinvestoinneista ja -ratkaisuista? Tulisiko investoinneista hyötyvät vastuulliset tahot saada paremmin sitoutettua mukaan kehittämistöimiin ja niiden rahoitukseen?*

*Seuraavan hallituksen asiana on arvioida, kuinka keskeistä on kohdentaa jatkopanostuksia metsäteollisuutta tukeviin liikenneverkkoihin. Priorisoinneissa huomioon kannattaisi ottaa kokonaisuudessaan metsäsektoriin kohdennettavat panostukset sekä toisaalta liikenneverkkojen kehittämisen kokonaisuus, unohtamatta muita yhteiskunnallisia intressejä. Työryhmän näkemyksen mukaan nykyisessä valtionalouden heikossa tilanteessa tulisi yleisen hyvinvoinnin maksimoimiseksi panostaa hyöty-kustannus -suhteeltaan parhaimpiin ja kannattavimpiin hankkeisiin niin metsäsektorin tukemisessa, liikenneinvestoinneissa kuin koko valtionalouden tasolla.*



## 4 Energiapuun kuljetustarpeet – työryhmän tilannearvio

EU:n ilmasto- ja energiapoliittisten velvoitteiden mukaisesti Suomen tulee tuottaa uusiutuvilla energianlähteillä 38 % energian kokonaiskulutuksesta vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteen saavuttamisessa metsähakkeella<sup>2</sup> on merkittävä rooli. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian tavoiteurassa v. 2008 on arvioitu puupolttoaineiden primäärikäytön olevan v. 2020 Suomessa 97 TWh, josta metsähakkeen käyttötavoitteena 21 TWh (n. 12 milj. kiinto-m<sup>3</sup>). Metsäteollisuuden tuotanto ja energiaksi päätyvät sivuvirrat ovat supistuneet 2009–2010. Jos tuotannon supistuminen jää pysyväksi tai jatkuu, tarvittaisiin työ- ja elinkeinoministeriön energiaskenaarion päivityksen raameissa uusiutuvaan energiaan n. 15 TWh lisäys, jotta tavoitteisiin päästäisiin. Metsähakkeelle asetettua tavoitetta tultaneen siis korottamaan. Samanaikaisesti perinteisen metsäteollisuuden jalostusarvo on laskenut ja metsäenergian jalostusarvo on noussut, joten puunkäytön rakenteet ovat muuttumassa.

Yllä mainittujen metsähakkeelle asetettujen käyttötavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat useat tekijät, kuten metsäbiomassan hintakehitys, kilpailevien polttoaineiden hintakehitys, päästöoikeuksien hinnan kehitys, energiaverot, mahdolliset hakkeen tuotantoon kannustavat tuet sekä markkinahakkuiden ja metsäteollisuustuotannon taso. Toisaalta nähtäväksi jää, yleistyykö kuitupuun käyttö energiantuotannossa puun jalostusarvon laskiessa paperintuotannossa ja kohotessa energiantuotannossa.

Metsätehon ja Pöyryn selvityksen mukaan pääosin hakkuutähteistä koostuvan metsähakkeen käytön taso voisi v. 2020 olla 20 TWh, mikä tarkoittaisi n. 10 milj. kiinto-m<sup>3</sup> hakemäärää<sup>3</sup> (v. 2007–2008 käyttö 3–4 milj. kiinto-m<sup>3</sup>). Tason saavuttaminen edellyttäisi kuitenkin vuoden 2007 tasoisia hakkuumääriä, metsäteollisuuden tuotannon kohtuullisen tason sekä merkittäviä toimenpiteitä metsähakkeen tuotannon toimintaympäristön parantamiseksi. Metsäntutkimuslaitos on arvioinut, että hakkuiden ja tuotannon taso ei riittäisi esite-

<sup>2</sup> Metsähakkeella tarkoitetaan hakettua metsästä saatavaa biomassaa, kuten hakkuutähteitä, pienpuuta, runkopuuta, kantoja ja juurakoita.

<sup>3</sup> Lämpö- ja voimalaitoksissa käytettiin v. 2008 kaikkiaan 14,3 milj. m<sup>3</sup> kiinteitä puupolttoaineita, josta pääosa kuorta. Metsätehoja ja Pöyryn selvitys ei ota huomioon mahdollista kuitupuun käyttöä energiantuotannossa.

tyn metsähakkeen energiakäytön tason saavuttamiseen, mutta näkee toisaalta mm. kuitupuun energiakäytössä mahdollisuuksia.

Metsähakkeen tuleviin käyttömääriin vaikuttaa myös se, perustetaanko Suomeen yksi tai useampi toisen sukupolven liikennepolttoaineita tuottava biojalostamo. On arvioitu, että 1–2 biojalostamon puupolttoainetarve olisi luokkaa 3–6 TWh. Päätöksiä näistä jalostamoista ei ole vielä tehty ja niiden käyttöönotto näkyisi raaka-ainetarpeessa ja kuljetuksissa vasta vuosikymmenen lopulla. Toteutuessaan biojalostamot todennäköisesti sijoittuisivat olemassa olevien tehtaiden yhteyteen.

Tavoitteeksi asetettu metsähakkeen käytön jopa kolminkertaistaminen nykyisestä vaikuttaisi merkittävästi energiapuu- ja hakekuljetuksien määrään. Miljoona kiinto- $m^3$  metsähaketta vastaa n. 2,5 milj. hake- $m^3$ , jonka kuljettamiseen tarvitaan 20 000–21 000 autokuormaa. Tavoiteltu 12 milj. kiinto- $m^3$  käyttö siis merkitsisi tieverkon käytölle n. 240 000 (edestakaista) autokuormallista.

Myös korjuu-, haketus- ja kuljetuskalustoinvestointien tarve lisääntyisi, sillä metsähakkeen ja raakapuun kuljetuskalusto ja varastointi poikkeavat toisistaan. Koska haketus ja murskaus aiheuttavat melua ja pölyä, ei nykyisiin raakapuuterminaaleihin voida aina laajentaa haketerminaalitoimintoja, eikä tämä olisi terminaalien logistisen sijainninkaan puolesta mielekäästä. Pääsääntöisesti bioenergiaterminaalit perustettaneen irralleen raakapuuterminaaleista.

Tällä hetkellä haketus tapahtuu useimmiten tienvarressa lähtöpaikalla, josta hake kuljetetaan lämpö- ja voimalaitoksille suorilla autokuljetuksilla. Laitokset ovat pienehköjä hajanaisesti sijoittuneita yksiköitä, joita arvioidaan olevan v. 2015 yli 550. Myös tulevaisuudessa kuljetukset hoitunevat pääosin lyhyillä maantiekuljetuksilla. Joidenkin suurempien energialaitosten alueella hakkeesta saattaisi olla niukkuutta ja hankintasäde ja kuljetusmatkat siten pidemmät. Hakemäärien kasvaessa myös varastointitarve kasvaa, jotta energialaitoksille voidaan turvata tasainen hakkeen saanti ympäri vuoden. Tämän oletetaan merkitsevän, että terminaalitoiminta sekä murskaus ja haketus terminaaleissa yleistyy.

Koska metsähakkeen käyttömäärien toteutumiseen vaikuttavat useat tekijät, on kuluva vuosikymmenen energiapuun ja hakkeen kuljetusmäärien ja -virtojen ennustaminen epävarmaa.

Työryhmän arvio:

*Suomi on sitoutunut EU:n uusiutuvan energian tavoitteisiin ja metsähakkeen käytön lisäämisellä on merkittävä asema tavoitteen saavuttamisessa. Metsähakkeen käytön odotetaan kasvavan jopa kolminkertaiseksi tällä vuosikymmenellä. Toteutuessaan tämä merkitsisi energiapuu- ja hakekuljetuksien määrien merkittävää kasvua sekä edellyttää investointeja korjuu-, haketus- ja kuljetuskalustoon.*

*Tällä hetkellä eletään murrosvaihetta, jossa on vielä vaikea ennakoita, mitä tulee tapahtumaan. Näin ollen energiapuulinfrastruktuuriinvestointeihin liittyy riskejä. Energiapuuvirtoja ja niiden logistiikkaa ja infrastruktuuria ei ole kokonaisvaltaisesti valtakunnallisesti arvioitu. Joitakin yksittäisiä alueellisia arviointeja on laadittu (esim. Keitele-Päijänne, Kainuu). Energiapuun kuljetusten ja varastoinnin vaatimuksia infrastruktuurille tulisi selvittää. Lisäksi markkinaosapuolten olisi löydettävä tarkoituksenmukainen, markkinaehtoinen hallintamalli energiapuuterminaaleille.*

*Työryhmä pitää tärkeänä, että mm. rataterminaaliverkostoa ja sen kehittämistä tarkasteltaessa energiapuumurskauksen ja haketuksen sekä näiden kuljetuksen tarpeet pidetään mielessä.*



## 5 Liikenneverkkojen kehittäminen ja kunnossapito – työryhmän tilannearvio

Metsäteollisuuden ja puuhuollon käytössä on koko liikenneverkosto, vaikka nyt tarkastelun kohteena ovat sellaiset liikenneverkoston osat, joissa nämä liikennetarpeet tulevat erityisen korostuneesti esille. Kokonaisuuden, metsäteollisuuden ja puuhuollon tarpeiden priorisoinnin merkityksen havainnollistamiseksi seuraavassa on koottu vuoden 2010 talousarviosta liikenneverkkojen yhteensä 1 422 milj. euron rahoituksen jakautuminen.

<b>LVM</b>	<b>milj. euroa</b>
Perusväylänpito	894
- radat	296
- maantiet	538
- vesiväylät	61
Väylähankkeet	495
Yksityistieavustukset	23
<b>MMM</b>	
Metsätieavustukset (kamera)	10
<b>Yhteensä</b>	<b>1 422</b>

Myös kunnat ovat merkittäviä liikenneverkkojen rahoittajia. Metsäteollisuuden ja puuhuollon tarpeisiin käytetään kuntien katuverkkoja ja kunnallisia satamia sekä lisäksi kuntien avustamia yksityisteitä.

Metsäteollisuuden ja puuhuollon erityistarpeita varten vuosille 2008–2012 on kohdennettu 225 milj. euron määrärahat. Seuraavissa luvuissa tarkastellaan liikenneverkoittain näiden määrärahojen käyttöä sekä näkemyksiä jatkokehitystarpeista.

Puuhuolto-rahituksen jatkotarvetta vuosille 2012–2014 on arvioitu Liikenneviraston selvityksessä helmikuussa 2010. Tässä kattavassa selvityksessä esitetään kahta vaihtoehtoa kohdennusta 190 milj. euron erillisrahoitukselle. Toinen vaihtoehto korostaisi rautatiekuljetuksia ja toinen tiekuljetuksia. Lisäksi

esitetään yksityistierahoituksen tason pysyvää korotusta 20–25 milj. euron vuosisalaselle sekä teiden ylläpidon rahoituksen 15 milj. euron tasokorotusta.

*Työryhmän arvio:*

*Hallituskaudella 2008–2011 panostus metsäteollisuutta ja puuhuoltoa tukevaan liikenneinfrastruktuuriin on ollut merkittävä. Liikenneviraston selvityksessä esitettyjen lisäpanostusten toteuttamista on harkittava seuraavaa hallitusohjelmaa laadittaessa. Mikä on liikenneinvestointien rooli laajemmassa metsä- ja teollisuuspoliittisessa kentässä? Millaiset ovat prioriteetit liikenneverkkojen kehittämisessä ottaen huomioon valtiontalouden kokonaistilanne ja yhteiskunnan liikennepoliittiset intressit?*

## 5.1 Rataverkoston kehittäminen ja kunnossapito

Rautatieliikenteen merkityksen puukuljetuksissa arvioidaan lisääntyvän. Tämä johtuu siitä, että metsäteollisuus korvaa vähentyneen raakapuun tuonnin Venäjältä kotimaisella puulla, jonka kuljetusmatkat tulevat pidentymään. Tämä lisää rautatiekuljetusten kysyntää. Ratahallintokeskus on arvioinut, että raakapuun kotimaan rautatiekuljetusten tonnimäärä kasvaa ennen talouskriisiä vallitsevaan tilanteeseen nähden n. 30 % ja kuljetussuoritteet jopa 40–50 % vuoteen 2015 mennessä.

Junakuljetusten suurimmat puuvirrat kotimaan liikenteessä suuntautuvat Kaakkois- ja Keski-Suomen, Oulun ja Kemin sekä Länsirannikon tehtaille. Kaakkois-Suomeen suuntautuvat puuvirrat saapuvat pääasiassa Itä-Suomesta sekä Keski-Suomesta. Myös Länsi- ja Etelä-Suomen sekä Kainuun alueilta muodostuu merkittäviä puuvirtoja Kaakkois-Suomeen. Kemiin suuntautuva raakapuu saapuu pääasiassa Lapin suurista terminaaleista. Myös Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan alueilta suuntautuu Kemiin merkittäviä puuvirtoja. Länsirannikolle raakapuu saapuu suurimmaksi osaksi Länsi-Suomesta, Pohjois-Pohjanmaalta sekä Kainuusta.

Lisääntyvät raakapuukuljetukset vaikuttavat sekä päärataverkkoon että vähäliikenteisiin yhdysratoihin. Suomen päärataverkko on ruuhkautumassa osin nopean junaliikenteen lisäämisen ja osin tavaraliikenteen kasvun vuoksi. Erityisesti Etelä-Suomen päärataverkon odotetaan ruuhkautuvan. Näin ollen vähäliikenteisten yhdysratojen merkitys vaihtoehtoisina reitteinä saattaa lisääntyä.

Päärataverkon kapasiteettia voitaisiin lisätä pienimmin kustannuksin pistemäisillä kapasiteettikorjauksilla, jotka ovat hinnaltaan kohtuullisia ja palvelevat kaikkia kuljetuksia. Tällaisissa investoinneissa riski vajaakäytöstä tai hukkainvestoinnista on rajatumpi.

Vähäliikenteisillä radoilla sijaitsevilta liikennepaikoilta lähtee merkittävä määrä puukuljetuksia. Useat vähäliikenteiset radat ovat melko huonossa kunnossa. Vähäliikenteisten ratojen perusparannus on pitkien ratajaksojen johdosta varsin kallista. Perusparantaminen ja kehittäminen on hyvin kallista myös suhteessa saatavaan hyötyyn, koska junaliikenteen määrä näillä radoilla on hyvin alhainen. Investointeihin liittyy myös merkittäviä epävarmuustekijöitä tulevan liikenteen suhteen ja hukkainvestointien vaara on ilmeinen.

Puuhuoltoa palvelevien vähäliikenteisten ratojen parannukset on hoidettu erillisrahoituksella. Rataosien Savonlinna–Huutokoski ja Porokylä–Maanselkä päällysrakenne uusittiin erillisrahoituksella vuosina 2008–2009. Lisäksi Maanselkä–Vuokatti välillä uusittiin pölkkytystä. Rataosan Savonlinna–Huutokoski käyttö on jäänyt kuitenkin hyvin vähälle. Jo päätetyllä 20 milj. euron rahoituksella aloitetaan Äänekoski–Haapajärvi -radan peruskorjaus v. 2011.

Rautateitse tapahtuviin kuljetuksiin vaikuttaa merkittävästi myös käytävissä olevien raakapuuterminaalien määrä, sijainti ja laatu. Kotimaan raakapuukuljetuskysynnän kasvu edellyttäisi, että raakapuuterminaaleja on riittävä määrä, jotta siirtymää autokuljetuksista junakuljetuksiin voisi tapahtua. Kuljetusjärjestelmän tehostaminen edellyttäisi puolestaan, että kuljetuksia keskitetään sellaisiin terminaaleihin, joissa puun lastaus vaunuihin perustuu erillisen lastauspalvelun käyttöön. Tällöin kuljetukset tuotantolaitoksille voidaan hoitaa suurten volyymien ansiosta kustannustehokkaasti suorina asiakasjunina.

Raakapuun kuormauspaikkoja on tällä hetkellä 110 kappaletta, joista yhdeksässä on kuormauspalvelu. Suurimman osan käytössä olevista terminaali- ja lastauspaikoista omistaa Liikennevirasto. Myös VR:llä on hallussaan kuormauspaikkoja. VR on vuokrannut Liikenneviraston omistamat kuormausalueet ja on vastannut varastoalueiden tieyhteyksien kunnossapidosta. VR on kuitenkin irtisanonut vuokrasopimukset vuoden 2011 alusta kustannussyistä. Tällä hetkellä ei ole vielä selvää, mikä taho vastaa terminaali- ja kuormauspaikkojen toiminnasta vuoden 2011 alusta lähtien. Terminaaliverkoston kehittäminen edellyttäisi, että metsäteollisuus, VR ja Liikennevirasto pääsisivät yhteisymmärrykseen siitä, mikä taho vastaa terminaalitoiminnoista.

Liikennepoliittisen selonteon linjausten mukaan vuosina 2009–2012 perusradanpidon rahoituksesta 15 milj. euroa kohdennetaan raakapuuterminaalien toteuttamiseen. Raakapuuterminaali-investointeihin liittyy epävarmuutta kuljetusvolyymien toteutumisesta ja toiminnan kilpailukykyisyydestä.

Ratahallintokeskus laati v. 2009 kaksi puuhuollonkin huomioivaa selvitystä. Selvityksessä Etelä-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittämisestä eritellään n. 560 milj. euron määräiset hankkeet. Aikaisempaan selvitykseen Raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen sisältyi n. 60 milj. euron määräiset hankkeet. Nämä selvitykset ovat keskeisiltä osin jo vanhentuneet VR:n linjattua vuoden 2009 joulukuussa keskittävänsä terminaali- ja lastaustoiminnan vain kymmenenteen osaan nykyisestä määrästä.

Konkreettinen esimerkki VR:n ja teollisuuden linjausten nopeista käänteistä tulee Joroisista, jossa Ratahallintokeskus Huutokoski–Savonlinna -radan parannustöiden yhteydessä kunnosti ja laajensi ratapiha-alueutta puutavaran lastausta varten. VR Cargon ja teollisuuden taholta ilmoitettiin, että alue on niin vähällä käytöllä, että puunlastaus siellä lakkaa ja toiminta keskitetään Rantasalmelle ja Kallislahteen.

Raakapuuterminaalien kehittäminen edellyttää, että metsäteollisuus, VR ja Liikennevirasto yhdessä laativat niistä realistisen ja kustannustehokkaan kehittämissuunnitelman.

#### Työryhmän arvio:

*Raakapuukuljetukset rautateitse tulevat lisääntymään, mutta kuljetusmäärän lisääminen ei aiheuta välitöntä investointitarvetta rataverkolle. Työryhmän näkemyksen mukaan mahdolliset investoinnit tulisi kohdentaa pääradoille. Vähäliikenteisille radoille ehdotettavien parannusinvestointien taloudellista kannattavuutta tulee tarkastella erittäin huolellisesti. Ennen mahdollisia investointipäätöksiä tulisi saada varmuus siitä, että rataosaa tullaan todella käyttämään.*

*Työryhmän näkemyksenä on, että ennen kuin terminaaliverkoston kehittämiseen harkitaan kohdennettavan lisärahoitusta, niiden omistajuus, hallinta ja tarpeellisten terminaalikohteiden lukumäärä sekä sijainti on selkiytettävä. Ensisijaisesti metsäteollisuuden ja VR:n sekä Liikenneviraston tulee yhdessä selvittää raakapuuterminaalien kehittämistarpeet ja toimintamallit. Kun metsäteollisuus muutoinkin on arvioimassa kuljetuksiaan, niin lähtökohtaisesti aloitteellisuuden myös kuormaustaikatarpeissa tulisi olla siellä. Liikenneviraston vastuuttaminen kannattamattoman terminaalitoiminnan haltuunottoon ei ole ratalainsäädännön, perustehtävien ja määrärahojen kannalta mahdollista.*

## 5.2 Vesiväylien kehittäminen ja kunnossapito

Saimaan ja Päijänteen vesistöt ovat merkittäviä raakapuun kuljetuksissa avoveden aikaan. Saimaan vesistön alueella on useita metsäteollisuuslaitoksia, joille on vakiintuneet ja hoidetut kanavat sekä uittoväylät, joihin metsäteollisuus ei ole esittänyt erityisiä kunnostus- tai parannustoimia.

Päijänteen alueelle on rakennettu viimeisin uusi kanava Keiteleelle ja sitä käytetään erityisesti puukuljetuksiin. Keiteleen kanavan parempaa hyödyntämistä on selvitetty liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä mm. siksi, että neljä matalaa siltaa rajoittaa alusliikennettä. Selvityksessä kuitenkin päädyttiin siihen, että 25 milj. euron investoinneilla ei saataisi liiketaloudellisesti kannat-

tavaa liikennemäärän lisäystä ja yhteiskunnan kannalta investoinnit nähtiin tehostomaksi tavaksi parantaa energiapuun käyttömahdollisuuksia.

Metsäteollisuuden tuotteiden ulkomaan kuljetukset ovat keskittyneet eräisiin satamiin, joiden väylien syvyyksillä on merkitystä sille, millaisilla laivoilla tuotteita kuljetetaan. Liikennepoliittiseen selontekoon on ns. Ahon työryhmän pohjalta otettu Pietarsaaren meriväylän syventäminen, joka on saanut toteuttamisvaltuuden vuoden 2009 talousarviossa.

Työryhmän arvio:

*Sisävesillä raakapuun uitto- ja laivakuljetuksiin sekä metsäteollisuuden muuhun kuljetustarpeeseen on toimiva kanava- ja vesiväyläverkosto eikä erityisiä investointitarpeita ole näköpiirissä.*

*Metsäteollisuuden vientikuljetustarpeet on huomioitu nykyisessä satama- ja väyläverkostossa eikä erityisiä investointitarpeita ole tällä hetkellä tiedossa. Tilannetta voidaan arvioida uudelleen, kun metsäteollisuuden rakennemuutokset ovat siinä määrin toteutuneet, että teollisuuslaitoksilla on valmiuksia sitoutua myös vesiväylien ja satamien käytön pitkäjänteisyyteen.*

### 5.3 Maantieverkoston kehittäminen ja kunnossapito

Maantiekuljetus on tärkeä metsäteollisuudelle ja v. 2008 nämä kuljetukset olivat 27 % koko tieliikenteen kuljetussuoritteesta. Suomen tieverkon pituus yksityistiet ja metsäautotiet mukaan lukien on yli 400 000 km. Tieverkosto takaa hyvän saavutettavuuden raakapuukuljetuksille. Alemmalla tieverkolla ongelmana on kuitenkin kelirikko, joka aiheuttaa tiestön käytölle painorajoituksia sekä puun korjuulle ja kuljetukselle lisäkustannuksia.

Puuhuoltorahoituksessa tienpitoon osoitettiin lisärahoitusta 92 milj. euroa sekä uudelleenkohdennusta perusväylänpidon rahoituksesta 45 milj. euroa. Tiepiirit päättivät yhteistyössä metsäalan toimijoiden kanssa yli 900 kunnossattavasta kohteesta, jotka jakaantuvat verkollisesti n. 7 100 soratiekilometrille ja 1 300 tiekilometrille päällystetyllä tieverkolla. Siltakohteita on runsaat 70 kpl. Vuosille 2008–2012 kohdennettu puuhuoltorahoitus on mahdollistanut tavanomaista selkeästi mittavimmat korjaukset soratiestölle ja vähäliikenteisille päällystetyille teille, joiden kunto paranee ja tarvittavat painorajoitukset oletettavasti vähenevät. Korjaukset on yleensä kohdistettu pahimpiin ongelma-kohtiin, ei koko tielle. Useimmissa maakunnissa puuhuoltorahoituksella saadaan korjattua nyt tiedossa olevat puukuljetusten kannalta keskeiset sorateiden ongelmat, vaikka ongelmat eivät poistukaan kokonaan.

Korjausten ulkopuolelle on puuhuoltokorjausten vuosina jäämässä muiden asiakasryhmien kannalta tärkeiden kohteiden korjaaminen. Tieverkon kehittä-

täminen ja ylläpito ovat kokonaisuus, johon suunnattavat rajalliset määrärahat tulisi kohdentaa ottaen huomioon asiakaskunnan, yhteiskunnan ja kansantalouden tarpeet, prioriteetit ja tehokkuusvaatimukset.

Tienpidossa riski täydellisiin hukkainvestointeihin on melko alhainen, sillä esimerkiksi alemman tieverkon parannukset ovat hyödyllisiä myös muille haja-asutusalueiden toiminnoille, asumiselle, maataloudelle, palvelujen kuljetuksille sekä vapaa-aika- ja virkistystoiminnoille.

*Työryhmän arvio:*

*Vuosien 2008–2012 puunhuolto- ja rahoituksella saadaan korjattua akuuteimmat alemmat tieverkon ongelmakohdat. Ensi hallituskauden panostuksia alempaan tieverkostoon tulisi työryhmän mielestä tarkastella koko yhteiskunnan tarpeet, rahoitusmahdollisuudet ja prioriteetit huomioon ottaen.*

## 5.4 Yksityisteiden kehittäminen ja kunnossapito

Yksityistieverkko voidaan jakaa kahteen pääryhmään: yksityistielain (358/1962) mukaisiin yksityisteihin, joilla on tiekunta, sekä muihin yksityisteihin, joista merkittävän osan muodostavat ns. metsätiet. Yksityisteiden rahoitusvastuu on tietä ylläpitävillä tiekunnilla ja muiden yksityisteiden omistajilla, jotka voivat hyvin erilaisin perustein saada kuntien sekä liikenne- ja viestintäministeriön tai maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalojen avustuksia. Yleisesti tarkastellen avustukset voivat kohdistua yksityisteiden investointeihin ja lähinnä kuntien avustukset myös hoitoon. Avustusjärjestelmien määritelmät poikkeavat toisistaan.

### Yksityistieverkon julkinen vuositaso rahoitus

	km	Kunnat	LVM	MMM	Yht.
		milj. €			
Yksityistielain tiekunnat, joista	120 000	28	13 + 10 <sup>3</sup>	–	<b>41 + 10</b>
vähintään 3 asuintaloa	55 000	..	13 + 10 <sup>3</sup>	–	..
vähemmän kuin 3 asuintaloa	65 000	..	*	–	..
Metsätiet	130 000 <sup>4</sup>	–	–	10	<b>10</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>250 000</b>	<b>28</b>	<b>13 + 10<sup>3</sup></b>	<b>10</b>	<b>51 + 10</b>

<sup>3</sup> Viime vuosina noin 13 milj. euroa yksityistielain mukaista valtionavustusta. Lisäksi määräraikaisella lailla erityisrahoitus vuosina 2009–2011 (10 milj. euroa / vuosi), jota voidaan käyttää myös vähemmän kuin 3 asuintaloa sisältäville yksityistiekuntien tiejaksoille.

<sup>4</sup> Metsäteistä n. 60 % on yksityismetsissä, n. 15 % metsäteollisuuden metsissä ja n. 25 % valtion metsissä.

Yksityisteiden (ml. metsätiet) investointeihin ja hoitoon käytetään vuosittain yhteensä arviolta n. 150 milj. euroa, josta julkinen rahoitus on suuruusluokaltaan noin kolmasosa. Kunnat tekevät itsenäisesti päätöksiä tiekuntien avustamisesta joko rahallisesti tai yksityisteiden hoitamisena kunnan toimesta. Valtio rahoittaa yksityisteiden perusparannusta sekä yksityistielain (358/1962) että kestävän metsätalouden rahoituksesta annetun lain (1094/1996), eli ns. kemera-lain, nojalla. Yksityistielain toimeenpano ja rahoitus kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan ja kemera-lain nojalla rahoitettavien metsäteiden rahoitus maa- ja metsätalousministeriön toimivaltaan. Hankekohtaiset päätökset tehdään hallinnonalasta riippuen joko Elyissä tai metsäkeskuksissa.

Yksityistielain mukaisen avustuksen saamisen kriteerinä on pysyvä asutus ja rahoitus myönnetään tiekunnalle. Avustus kohdistuu investointeihin ja on ollut viime vuosina perustasollaan 13 milj. euroa (tukiprosentti maksimissaan 75 %). Vuosina 2009–2011 on lisäksi voimassa yksityistielain väliaikainen muutos (989/2008), jonka mukaisesti avustusta voidaan myöntää metsätalouden toimintaedellytysten turvaamiseksi myös sellaisten teiden parantamiseen, joilla on vähemmän kuin kolme asuintaloa ja joilla on puutavarakuljetusten kannalta huomattava merkitys. Tätä avustusta maksetaan vuosina 2009–2011 vuosittain 10 milj. eurolla (tukiprosentti maksimissaan 50 %).

Maa- ja metsätalousministeriön kemera-lain mukainen avustus kohdistuu vain metsäteihin osana muita metsien hoitoon ja kasvuun liittyviä valtion tukitoimia. Metsätie on tie, joka on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten. Avustuksia kohdennetaan metsäteiden rakentamiseen ja perusparannukseen siltä osin kuin tien omistaja on yksityinen maanomistaja. Nykyisin kemera-lain nojalla rahoitettavien töiden pääpaino on olemassa olevien metsäteiden perusparannuksessa.

Kemera-lain nojalla myönnetään valtiontukea tilojen yhteisenä hankkeena tehtävän uuden metsätien rakentamiseen tukivyyhykkeestä riippuen 20-30-40 % arvonalisäverottomista toteuttamiskustannuksista. Tien perusparannuksen vastaavat tukitasot ovat 40-50-60 % tuen ollessa suurinta Pohjois-Suomessa. Lisäksi valtion tuella rahoitetaan hankkeiden suunnittelukustannukset maa- ja metsätalousministeriön vahvistamien enimmäistukimäärien puitteissa. Valtion tuella rahoitetaan myös tietöimituksesta aiheutuvat kustannukset kokonaan. Valtion tuki myönnetään vain yksityisille metsänomistajille.

Pääsääntöisesti yksityistielain nojalla myönnetyt valtionavustukset ja toisaalta kemera-lain nojalla myönnettävä valtion rahoitus ovat palvelleet tarkoituksenmukaisella tavalla alemman tieverkon kehittämistä ja ylläpitoa. Useiden eri rahoitusjärjestelmien olemassaolo kuitenkin monimutkaistaa hallinnollista työtä, vaikeuttaa rahoitustarpeen ennakoimista ja aiheuttaa avustuksen hakijoissa epätietoisuutta kunkin rahoitusjärjestelmän ehdoista.

Avustusjärjestelmiä tulisi kehittää ja yhdenmukaistaa – ne voitaisiin jopa yhdistää. Myönnettäessä yksityistielain nojalla valtion avusta tienpitoon tulisi jatkossa kiinnittää huomiota paitsi asutuksen määrään, myös elinkeinotoi-

minnan vaatiman tienpidon järjestämiseen nykyistä laajemmin. Koska teiden säännönmukaisella hoitamisella on merkittävä vaikutus perusparannuksen ajankohtaan ja sen kustannuksiin, on tiekunnan roolin korostaminen yksityisteiden infrastruktuuriin säilymisessä tärkeää. Avustussäännösten tulisi olla selkeitä, ja vain toteutuneita kustannuksia tulisi avustaa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala olisi valmis ottamaan hoitaakseen koko yksityistieavustuksen. Metsäille rahoituksesta kohdistuva osuus voitaisiin tarvittaessa määrittellä talousarviossa.

Metsäkeskusorganisaation kehittämishanke on parhaillaan käynnissä. Metsäteiden tekemisen rahoitusehtoja ei ole tarkoituksenmukaista lähteä tarkastelemaan suhteessa muuhun yksityisteiden rahoitusjärjestelmään ennen kuin organisaatiouudistus on saatu päätökseen. Tarkoitus on, että uusi valtakunnallinen metsäkeskus aloittaisi toimintansa vuoden 2012 alusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on todettu useita tarpeita uudistaa lähes 50 vuotta vanhaa yksityistielakia. Tässä yhteydessä olisi tarvetta arvioida myös valtionavustussäännökset. Yksityistielain uudistushanketta ei ole toistaiseksi käynnistetty.

#### Työryhmän arvio:

*Kaikkien yksityisteiden rakentamis-, kunnossapito- ja rahoitusjärjestelmien kehittäminen ja yhteensovittaminen on tarpeen. Työryhmä pitää yksityisteiden valtionavustusjärjestelmien yhtenäistämistä tärkeänä ja esittää, että kehittämiseen ryhdytään mahdollisimman pian liikenne- ja viestintäministeriön ja maa- ja metsätalousministeriön yhteistyössä. Eräs vaihtoehto voisi olla järjestelmien yhdistäminen, jota monet työryhmän kuulemat asiantuntijat pitivät perusteltuna.*

*Valtion rahoituksen ehtoissa tulisi asumisen rinnalla pysyvästi huomioida yksityistieverkon tarve tuotannon ja raaka-aineiden kuljetuksissa. Yksityisteiden valtionavustusjärjestelmää on arvioitava toiminnan tavoitteiden ja hallinnon tuottavuuden kehittämisen kannalta. Tavoitteena tulee olla valtionavustusten myöntäminen yksityisteiden riittävän tasoisen kuljetus- ja kulkuverkoston ylläpitoon. Julkisen tuen tulee edistää toiminnallisesti ja taloudellisesti hyvää tienpitoa. Valtion rahoitukselta vaaditaan pitkäjänteisyyttä ja avustustason pysyvyyttä.*

## 6 Muita jatkoselvitystä vaativia kehittämisaikatuksia – työryhmän tilannearvio

Yksittäisten liikennehankkeiden sijaan metsäteollisuuden logistiikkakustannuksia voitaisiin pyrkiä alentamaan kokonaisvaltaisemmalla ajattelun uudistamisella. Metsäteollisuusyritykset käyvät keskinäistä kauppaa ja vaihtoa tarpeettomilla puutavaralajeilla ja ovat panostaneet raakapuulogistiikan ohjausjärjestelmiin sekä kuljetusoptimointiin. Myös kuljetusyritysten mahdollisuuksia kuljetusten optimointiin on kehitetty. Ristikkäiskuljetusten ja puolityhjien puutavara-autojen määrää tulisi pyrkiä kuitenkin entisestään supistamaan kustannussäästöjen saavuttamiseksi.

EU:n kuorma-autojen paino- ja mittadirektiivi (96/53/EC) mahdollistaisi metsäteollisuuden kuljetuksissa käytettävän erityiskalustoa. Suomalaisissa ja ruotsalaisissa selvityksissä on arvioitu sitä, kuinka puutavara-autojen akselimäärien ja kokonaispainojen lisääminen vaikuttaisi mm. kuljetuskustannuksiin, hiilidioksidipäästöihin sekä tierasitukseen. Ruotsissa on kokeilussa myös suuren puutavara-autoyhdistelmän ns. junamainen reitti. On esitetty arvio, että olemassa olevan kaluston kokonaispainorajan nosto 64 tonniin voisi tuoda n. 8 % kuljetuskustannussäästö. Vuonna 2008 kaukokuljetukset puutavara-autoilla kustansivat 270 milj. euroa, joten vuositasolla puhutaan merkittävästä säästömahdollisuudesta. Keskeisenä huolena kuitenkin on, kuinka kokonaispainorajan nostaminen nykyisestä 60 tonnista vaikuttaisi erityisesti alemmaan tieverkkoon. Akselimäärän lisäyksellä rasiasta arvioidaan voitavan vähentää.

Tutkimuksissa on selvitelty myös muuttovapaineisten renkaiden (CTI) käytön vaikutuksia tierasitukseen. Rengaspaineiden säädön on todettu vähentävän alemman tieverkon kuormittumista. Tällaisen kaluston laajempi käyttöönotto vaatisi säädösmuutoksia.

Työryhmän arvio:

*Raakapuukuljetusten ja kuljetusmatkojen optimoimista tulisi edelleen kehittää panostaen alan tutkimuksen ja innovaatioiden kehittämiseen.*

*Markkinaosapuolten olisi syytä pikaisesti selvittää mahdollisuudet riippumattoman markkinapaikan kehittämiseksi kuitupuulle ja energiapuulle kokonaistaloudellisesti tarpeettomien kuljetusten välttämiseksi.*

*Raakapuun autokuljetusten tehostamista ja kustannussäästömahdollisuuksia puutavara-autojen akselimääriä ja kokonaispainoja lisäämällä kannattaisi edelleen selvittää. Erityisesti tiestöön kohdistuva rasitus ja liittymissä kääntymisen mahdollisuudet tulisi huomioida. Samoin voitaisiin edelleen selvittää muuttuvapaineisten renkaiden käytön vaikutuksia alemman tieverkon rasitukseen. Erityisesti tulisi seurata ruotsalaisten kehittämis- ja säästötyötä tällä alalla.*

# Lähteitä

Hetemäki & Hänninen 2009: Arvio Suomen puunjalostuksen tuotannosta ja puunkäytöstä vuosina 2015 ja 2020. Metlan työraportteja 122.

Kärhä ym. 2009: Puupolttoaineiden saatavuus ja käyttö Suomessa 2020. Metsätehon katsaus 40/2009.

Kosonen & Iikkanen 2010: Metsäteollisuuden liikenneinvestointitarpeet kotimaisen tuotannon kilpailukyvyyn varmistamiseksi. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: Keiteleen kanavan kehittäminen. Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 3/2010.

Metsäalan strategisen ohjelman kilpailukyky työryhmä 2009: Metsä- ja puutuoteteollisuuden kotimaisen tuotannon ja metsätalouden kilpailukyky. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, Kilpailukyky 61/2009.

Metsäntutkimuslaitos: Metsätilastollinen vuosikirja 2009.

Ratahallintokeskus 2009: Raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 4/2009.

Ratahallintokeskus 2009: Etelä-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittäminen. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 16/2009.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2008: Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 6. päivänä marraskuuta 2008. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. Energia ja ilmasto 36/2008.





- 2
- edelliseen liittyen turkentaan liikenne- ja viestintäministeriön 11.8.2009 päivätyssä kirjeessä kuvattujen valtion liikenneverkkoja koskevien hallituskauden päätösten toteuttamista nykyisen vuoteen 2013 ulottuvan määrärahakehityksen mukaisesti,
  - selvittää edellytykset ja tarve yhtenäistää yksityisteiden ja metsäteiden julkista rahoitusta sekä
  - kuulla edellä mainittuja selvityksiä varten metsäteollisuuden edustajia.

#### Organisointi

Puheenjohtaja Markus Sovala, apulaishudjettipäällikkö, valtiovarainministeriö  
Varapuheenjohtaja Juhani Tervala, osastopäällikkö, ylitjohtaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Marja Hiiska-Aaltonen, metsäneuvos, maa- ja metsätalousministeriö

Esko Tainio, budjettineuvos, valtiovarainministeriö

Riitta Viren, liikenne- ja viestintäministeriö

Työryhmä kutsuu itselleen sihteereit.

Työryhmä kuulee asiantuntijoita ja teettää tarpeellisia selvityksiä.

#### Kustannukset ja rahoitus

Työryhmän työ tehdään virkatoimissa. Kukin ministeriö vastaa edustajiensa matka- yms. kuluista.

Valtiovarainministeri

Jyrki Katainen

Osastopäällikkö, budjettipäällikkö

Hannu Mäkinen

#### JAKELU

Työryhmän puheenjohtajat, jäsenet ja sihteerit

#### TIEDOKSI

Valtiovarainministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö

Maa- ja metsätalousministeriö

## Liite 2

### **Työryhmän kuulemat asiantuntijat**

Lauri Hetemäki, Metsäntutkimuslaitos  
Paavo Iittiläinen, Metsäliitto  
Anu Islander, Metsäteollisuus ry  
Pekka Jalonen, Stora-Enso Oyj  
Teemu Kinnari, Stora-Enso Oyj  
Esa Korhonen, UPM-Kymmene Oyj  
Antti Korpilahti, Metsäteho  
Seppo Kosonen, Keski-Suomen ELY-keskus (ent. Keski-Suomen tiepiiri)  
Seija Lainela, Bofit  
Hannu Niemelä, Tapio  
Juha Ojala, TEM (MSO-ohjelma)  
Harri Rumpunen, Metsäteollisuus ry  
Kari Ruohonen, Liikennevirasto (ent. Ratahallintokeskus)  
Ilkka Seppänen, VR-Cargo  
Silja Siltala, Kuntaliitto  
Markku Tornberg, MTK  
Kaisa Leena Välipirtti, LVM



VM:N  
JULKAISUSARJAN  
TEEMAT:

Budjetti  
Hallinnon kehittäminen  
Kunnat  
Ohjaus ja tilivelvollisuus  
Rahoitusmarkkinat  
Taloudelliset ja  
talouspoliittiset  
katsaukset  
Valtion työmarkkinalaitos  
Verotus

VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
Snellmaninkatu 1 A  
PL 28, 00023 VALTIONEUVOSTO  
Puhelin (09) 160 01  
Telefaksi (09) 160 33123  
[www.vm.fi](http://www.vm.fi)

19/2010  
Valtiovarainministeriön julkaisu  
maaliskuu 2010

ISSN 1797-9714 (pdf)  
ISBN 978-952-251-251-066-2 (pdf)