

Valtiovallan puunhankinnan infraa tukevat toimet

Harri Rumpunen
METSÄTEOLLISUUS RY



Puunhankinnan käyttämät liikenneverkot Suomessa

Puukuljetuksiin ja puunhankinnan raskaan kaluston siirtoihin käytetään käytännössä koko maamme maantieverkkoa.

Myös osaa kuntien katuverkosta käytetään puukuljetuksiin (tehtaiden sijaintipaikkakunnat).

Useimmat leimikot sijaitsevat metsäteiden tai muiden yksityisteiden varressa.

Joitakin yksittäisiä rataosia lukuun ottamatta puuta kuljetetaan koko rataverkolla (suuressa osassa ainoana liikenteenä). Rataverkolla on käytössä n. 125 puunkuormauspaikka.

Vuoksen vesistön sisävesiväylillä uitetaan sekä kuljetetaan puuta aluksilla säännöllisesti – muissa vesistöissä ajoittain. Meriväyliä käytetään tuontipuukuljetuksiin.

Harri Rumpunen

27.4.2009



Tieverkon laajuus

Kuntien kadut

Maantiet

- soratiet

- kelirikkouhanalaiset

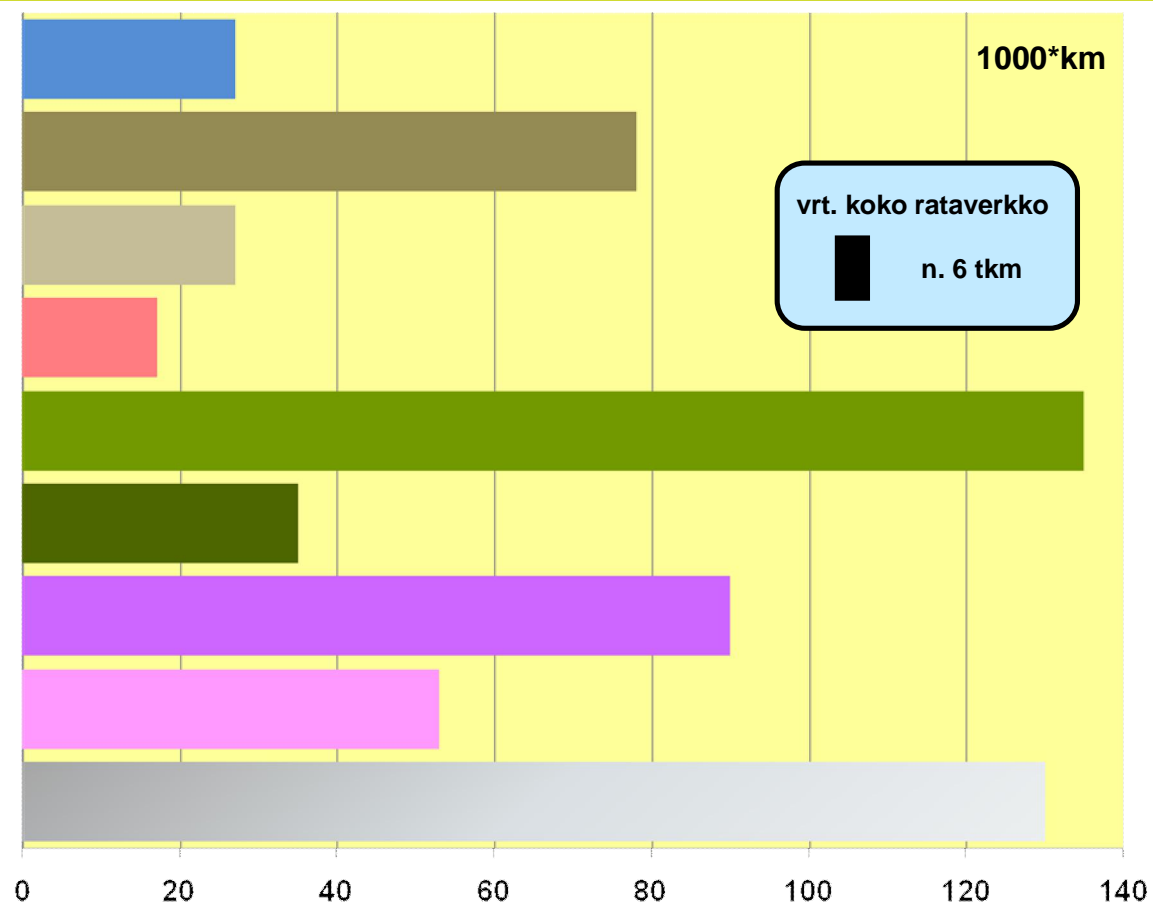
Metsätiet

- Metsähallituksen

Muut yksityistiet

- valtionavustuskelpoiset

Tilustiet (arvio)



Harri Rumpunen
27.4.2009

Väylien parantaminen välttämätöntä puukuljetuksille

Suomen metsäteollisuuden heikentynyt kilpailuasema edellyttää toiminnan tehostamista ja kustannusten alentamista kaikkien keskeisten kustannustekijöiden osalta.

Puuraaka-aineen korjuun ja kuljetusten kustannuksia voidaan merkittävimmin alentaa kausivaihtelua tasoittamalla (kaluston pääomakustannukset, puun varastointi- ja jalostuskustannukset). Ympärivuotinen, tasainen puunhankinta tarvitsee myös kelirikko-aikaan ja leutoina talvina käytettävissä olevan alemman tieverkon.

Pitenevät kuljetusmatkat ja kasvavat kuljetusmäärät (sekä ainespuu että energiapuu) suosivat puun rautatiekuljetusten lisäämistä, mikä vähentää myös kuljetusten resurssitarvetta (kuljettajapula). Metsäratoja ja puun kuormauspaikkoja on parannettava kasvavien kuljetusmäärien mahdollistamiseksi.



Lähes kaikki väylänpito edistää puukuljetuksia

Kaikki liikenneväylien ylläpito ja kehittäminen hyödyttää periaatteessa myös puukuljetuksia.

Väylien ylläpidolla varmistetaan kuljetusten suorittamista kaikissa olosuhteissa (talvikelit) ja väylästä kehittämällä lisätään kuljetusten tuottavuutta.

Esimerkiksi pääteiden kehittämishankkeilla parannetaan liikenneturvallisuutta ja edistetään sen sujuvuutta.

Rataverkolla kehittämisinvestoinneilla taas poistetaan mm. välityskapasiteetin pullonkauloja.

Poikkeuksen muodostavat eräät pääväylien tasoa nostavat hankkeet – esimerkiksi liittymien vähentäminen pääteillä.



Korvamerkittyä rahaa puuhuollon turvaamiseen

Metsäteiden rakentamiseen ja parantamiseen osoitettuja tukia lukuun ottamatta ei liikenneväyliin ole aikaisemmin panostettu erityisesti puukuljetusten edistämisen perusteella.

Nykyinen hallitus on kuitenkin päättänyt varsin mittavista määrärahoista väylänpitoon ”puuhuollon turvaamiseksi”.

Rahoituksen kokonaismäärä (metsätieavustukset mukaan lukien) on n. **300 M€** vuosille 2008-2012, mistä ”uutta rahaa” (= lisäystä) n. 170 M€ ja loput budjettikehysten sisältä tähän tarkoitukseen ”korvamerkittyjä” määrärahoja.

Pontimina hallituksen päätöksille ovat olleet kotimaisen puun käytön lisäämistavoite, Venäjän tuonnin päättymisen sekä tavoitteet energiapuun käytön kasvattamisesta (osaltaan ehkä myös rautatiekuljetusten edistäminen ympäristösyistä).

Harri Rumpunen

27.4.2009



Liikenneväylien budjettirahoitus 2008 - 2012 ”puuhuollon turvaamiseksi”

- hyväksytyjen talousarvioiden ja kehyspäätösten mukaan

	2008	2009	2010	2011	2012	Yhteensä
	Milj. €					
Maantiet	41	15	33	23	5	117
Metsätiet (*)						35
Muut yksityistiet		10	10	10		30
Rautatiet	51	23	15	15	10	114
Meriväylät (**)		2	2	2		6
						302

*) *Kemera-tuki keskimäärin 6 M€/vuosi, lisäys vuosille 2009-2012 yhteensä 5 M€*

***) *Pietarsaaren satamaväylän syvennys (tuontipuun aluskuljetusten edistämiseksi)*

Harri Rumpunen

27.4.2009



”Puuhuoltorahan” käyttö liikenneverkkoilla

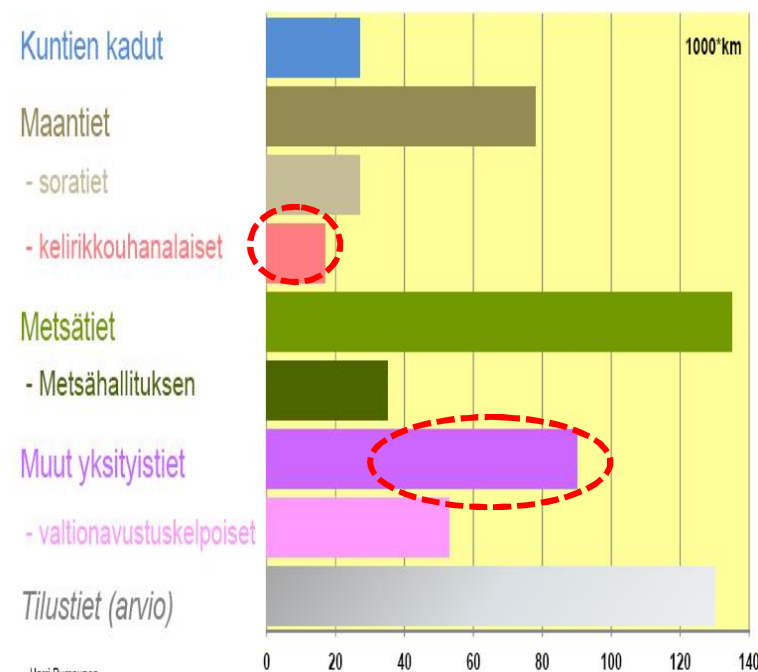
Hallituksen päättämien ”puuhuoltorahojen” mitoitus ja kohdistaminen perustuivat pitkälti metsäteollisuuden tekemin esityksiin eri työryhmissä (mm. ”Ahon työryhmä”).

Tieverkolla päätavoitteena oli kelirikkouhkan poistaminen puukuljetusreiteiltä alemmalla maantieverkolla ja yksityisteillä.

Rataverkolla tavoitteena oli puukuljetuksille tärkeiden metsäratojen peruskorjaus sekä puun kuormauspaikkaverkoston parantaminen ja puuterminaalien rakentaminen.

Yksityiskohtaisten suunnitelmien puuttumisen vuoksi kuormauspaikkojen parannukset eivät sisällyneet (avoimesti) kehyspäättökseen.

Harri Rumpunen
27.4.2009



Perusparannukset maantieverkolla

Tiehallinnossa hyväksytyn suunnitelman mukaan maanteille suunnatut ”puuhuolto” -määrärahat jaetaan tiepiireille kuljetettujen puumäärien ja kelirikkouhanalaisen tiepituuden suhteessa.

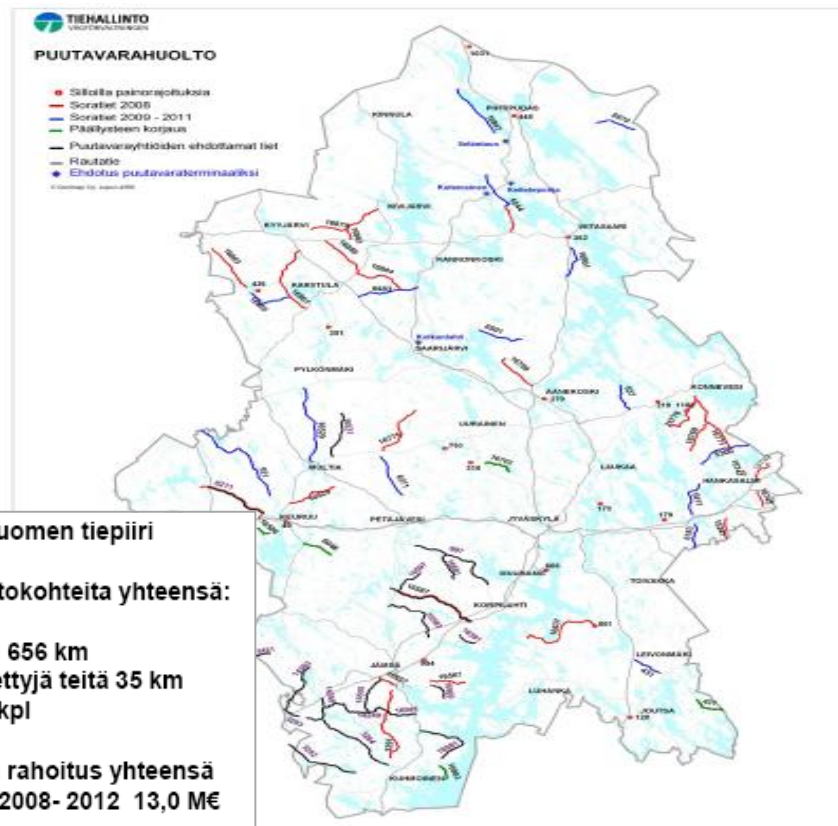
Tiepiiritasolla perusparannuskohteiden valinnassa ovat olleet mukana metsäteollisuuden ja puutavara-autoilijoiden edustajat. Toteutustavat ovat vaihdelleet piireittäin. Vuoden 2008 osalta kokemukset ovat myönteisiä.

Kaikkiaan erillismäärärahojen avulla tullaan peruskorjaamaan noin 800 tiekohdetta, joista pieni osa alemmalla päällysteyllä tieverkolla, sekä yli 75 huonokuntoista siltaa.

Arvion mukaan toimenpiteillä voidaan poistaa kelirikkouhkaa kaikkiaan 8000 kilometriltä alemmaa maantieverkkoa.

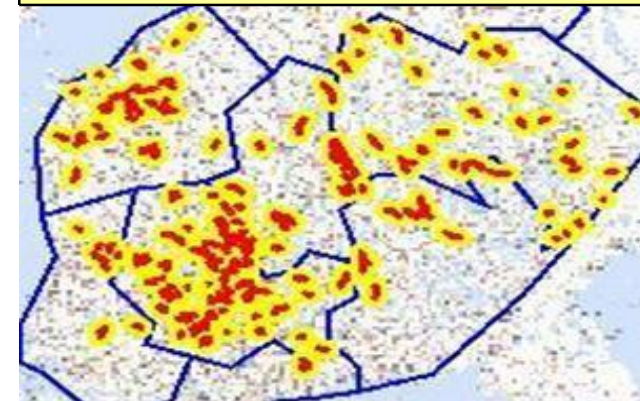


Esimerkkejä: kelirikkokorjauksista ja -rajoituksista



Harri Rumpunen
27.4.2009

PAINORAJOITUKSET (KELIRIKKO)		
TIEPIIREITTÄIN		
	23.4.2008	
	kpl	km
UUDENMAAN TP	3	15
TURUN TP	9	78
KAAKKOIS-SUOMEN TP	9	146
SAVO-KARJALAN TP	35	300
KESKI-SUOMEN TP	23	280
HÄMEEN TP	100	786
VAASAN TP	41	318
OULUN TP	0	0
LAPIN TP	0	0
* YHTEENSÄ	220	1922



Yksityisteiden valtion avustukset

Aikaisempien avustusehtojen vuoksi vain osa yksityisteille myönnetyistä valtion avustuksista hyödytti puukuljetuksia. Niiden turvaamiseen myönnetyn rahoituksen kohdistamisen vuoksi neuvoteltiin ministeriön kanssa väliaikainen lakimuutos, joka astui voimaan 2009 alussa.

Laki yksityisistä teistä annetun lain 93 §:n väliaikaisesta muuttamisesta

... valtion varoista voidaan antaa valtion vuosien 2009–2011 talousarvion määrärahojen rajoissa metsätalouden toimintaedellytysten turvaamiseksi avustusta sellaisten teiden tai niiden osien parantamiseen, joilla katsotaan olevan puutavarakuljetusten kannalta huomattava merkitys.

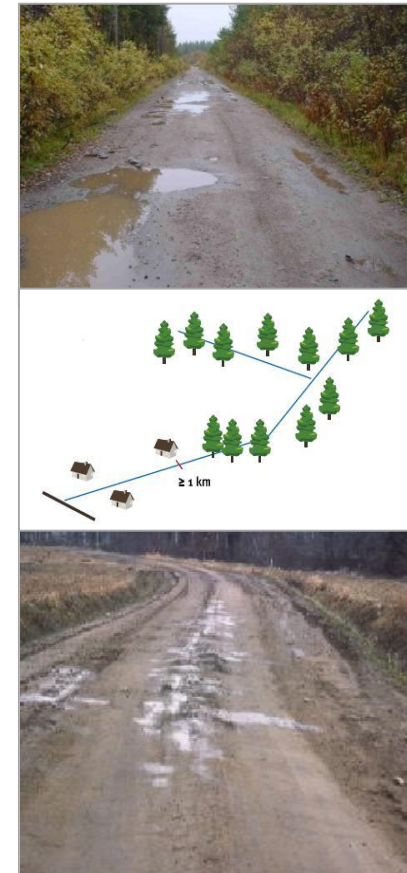
...

Hakijan on liitettävä avustushakemukseen tarvittaessa alueellisen metsäkeskuksen lausunto puutavarakuljetusten merkitystä koskevan edellytyksen täyttymisestä.

Lisäksi sovittiin, että Tiehallinto rahoittaa uutta avustumahdollisuutta markkinoivan tiedotuskampanjan sekä edistää asiaa yhdessä metsäkeskusten kanssa.

Harri Rumpunen

27.4.2009



Metsäratojen peruskorjaukset ”puuhuolto-rahalla”

”Vähäliikenteiset” rataosat

Rataosan *Savonlinna-Huutokoski* päällysrakenteen uusiminen valmistui syyskuussa.

Rataosan *Porokylä(Nurmes)-Vuokatti* peruskorjaus on aloitettu ja se valmistuu 2009.

Vuonna 2010 toteutetaan rataosan *Joensuu-Ilomantsi* korjaus ja vuonna 2011 aloitetaan rataosan *Äänekoski-Haapajärvi* peruskorjaukset.

Savonlinnan rataa lukuun ottamatta päätetty rahoitus mahdollistaa ainoastaan liikenteen jatkamisen turvaavat minimi korjaustoimenpiteet, jatkopäätökset riippuvat kuljetusten määrän kehitymisestä.

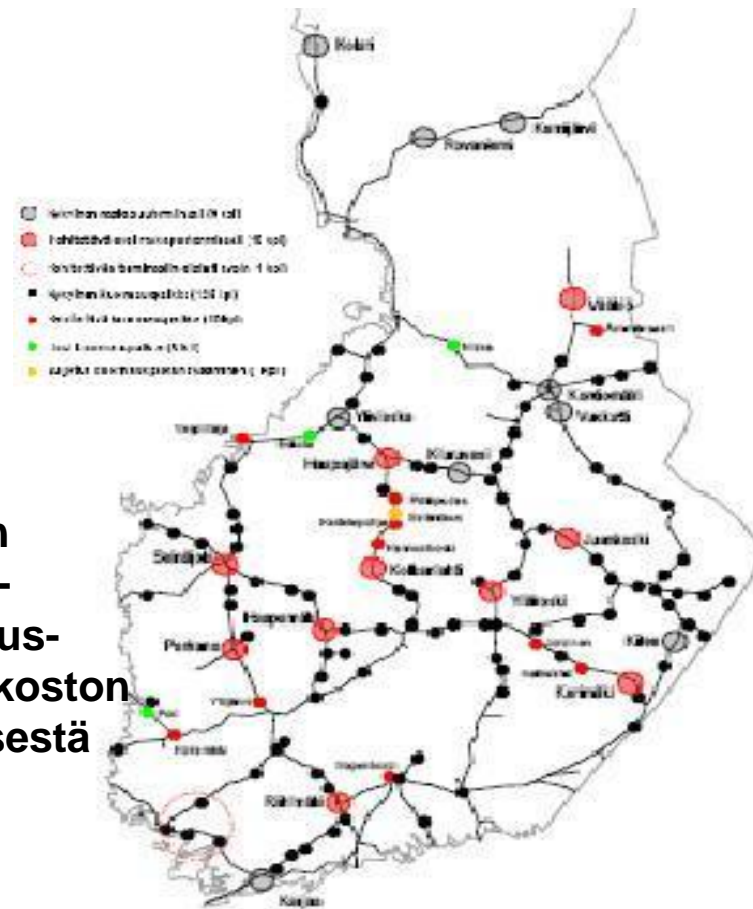


Ratahallintokeskuksen selvitykset

**Raakapuun
kuljetusvirtojen
muutokset**



**Suositus
raakapuun
terminaali-
ja kuormaus-
paikkaverkoston
kehittämisestä**



Harri Rumpunen
27.4.2009

Liikenneväyliin panostaminen hyvä toimintamalli

Metsäteollisuuden kannalta puukuljetusten tukeminen liikenneväylien kohdistetun erillisrahoituksen kautta on myönteinen toimintamalli (ei sisällä suoranaisia yritystukia).

Hallituksen päätökset ovat ainutlaatuisia, mutta toivottavasti eivät ainutkertaisia. Päätöksiä lisärahoituksesta tarvitaan mm. nimettyjen rataverkon perusparannusten loppuun saattamiseen ja kuormauspaikkaverkoston kehittämiseen.

Vasta aika näyttää, miten pitkäkestoisia ovat tiestön kelirikko-korjaukset, avoimena on joudutaanko niitä uusimaan 10 vai 20 vuoden välein.

Paineita laajempien yksityistieavustusten säilyttämiseen myös jatkossa luo Tiehallinnon tavoite lakkauttaa (muuttaa yksityiseksi) liikenteeltään hiljennettä maanteitä (n. 1300 km vuoteen 2012).



Valtion tuki muutakin kuin lisämäärärahoja

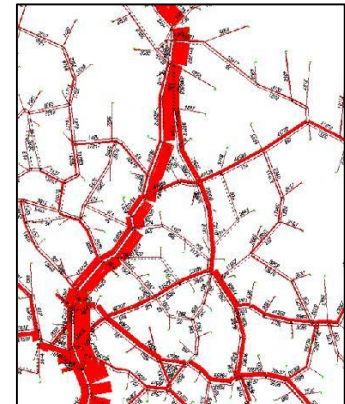
Paitsi puukuljetuksiin suoranaisesti kohdennettua liikenneväylästön parantamisrahoitusta, valtio tukee niitä muutenkin.

Väylävirastot toimivat hyvässä yhteistyössä metsäteollisuuden kanssa ja pyrkivät ottamaan puukuljetukset huomioon kaikissa toiminnoissaan resurssien ja rahoituksen sallimissa rajoissa.

Esimerkiksi Tiehallinnon ja metsäsektorin valtakunnallinen yhteistyöryhmä on jo vuosia säännöllisesti käsitellyt puukuljetusten ja tienpidon välisiä kysymyksiä.

Eri tiepiireissä toimivat myös vastaavat alueelliset työryhmät.

Tiehallinto ja tiepiirit ovat teettänyt myös lukuisia puukuljetuksiin liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä esim. puun varastointialueista yleisellä tieverkolla ja kelirikkorjausten priorisoinnista.



Valtion tuki muutakin kuin lisämäärärahoja

Myös Ratahallintokeskus on tehnyt laajaa yhteistyötä metsäteollisuuden kanssa, esimerkiksi metsäratojen puukuljetusten kehitysarvioita ja ratojen perusparannustarvetta koskien.

Lisäksi RHK selvitti Venäjän tuonnin päättymisen vaikutuksia puun kuljetusvirtoihin.

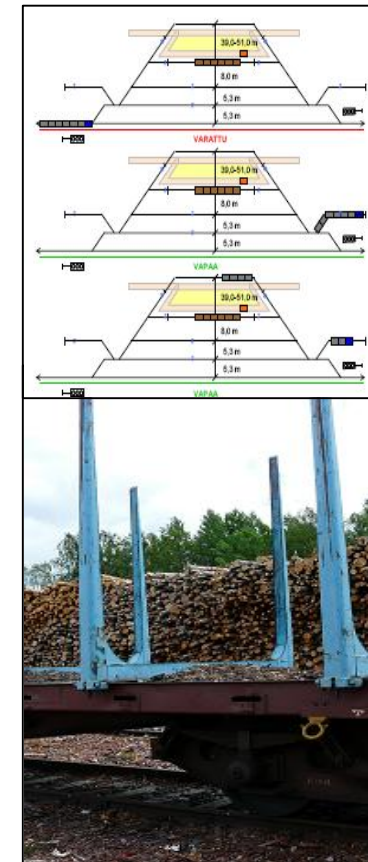
Metsäviranomaiset ovat puolestaan määrittäneet metsäteiden rakentamis- ja perusparannustarvetta alueellisten metsäohjelmien laadinnan ja ylläpidon yhteydessä.

Metsähallitus omistaa neljänneksen metsätieverkosta ja on lisäksi osakkaana yli 5000 yksityistiessä.

Se on tehnyt päätöksen 10 miljoonan euron käytöstä metsäteidensä perusparannuksiin vuoteen 2016 mennessä, millä osaltaan edistetään puukuljetuksia ja niiden taloutta.

Harri Rumpunen

27.4.2009



Pelkkä infran parantaminen ei riitä

Ympärivuotisen puunhankinnan turvaamiseen ei riitä, että metsätiet ja muu alempi tieverkko on myös roudattomaan aikaan puukuljetusten edellyttämässä kunnossa.

Tarvitaan lisäksi uutta korjuuteknologiaa pehmeiden maapohjien puunkorjuuseen, mitä onkin viime aikoina eri tahoilla kiitettävästi kehitetty.



Eikä auta, vaikka metsäkoneet kulkisivat sulalla suolla ja kuljetusreitit olisi korjattu raskaat puukuormat kantavaan kuntoon, jos varastopinot on väärin sijoitettu puunmyyjän upottavalle kotipellolle, niin hakematta ne puuautolta jäävät (sinne kun automies ei oikein voi murskettakaan ajaa).

