

Suomen liikennejärjestelmä tarvitsee uusia avauksia

Suomalainen hyvinvointi rakennettiin viime vuosisadalla hyvin pitkälti metsien ja metsäteollisuuden varaan. Metsien käytön lisääntyminen ja puun monipuolinen jalostaminen mekaanisessa ja kemiallisessa metsäteollisuudessa sekä rakentamisessa ovat olleet se moottori, jolla Suomi on noussut hyvinvointivaltioksi ja maailman johtavaksi metsämaaksi. Samalla, kun metsäteollisuutta kehitettiin, luotiin maahamme myös menestyvä metalli- ja kemianteollisuus. Tällä hetkellä metsäteollisuuden vienti edustaa noin kahtakymmentä prosenttia kokonaisviennistä. Tämä on Suomen kannalta erittäin hyvä asia, kun vienti on mahdollisimman monipuolista.

Suomi on pitkien välimatkojen maa, joka tarvitsee kunnolliset kuljetusväylät menestyäkseen kovenevassa kilpailussa maailmanmarkkinoilla. Kuljetuskustannukset ovat varsinkin metsäteollisuudelle ratkaisevan tärkeä kuluerä. Vuosittaiset markkinahakkuut ovat olleet viime vuosina keskimäärin 50 miljoonaa mottia vuodessa. Tavoitteena on kansallisen metsäohjelman mukaan, että kotimaisia markkinahakkuuta lisätään vuoteen 2015 mennessä ainakin 65 miljoonaa mottiin saakka. Metsien kasvu Suomessa on sata miljoonaa mottia, joten mahdollisuudet hakkuiden merkittävään lisäämiseen ovat oivalliset. Myös metsien rakenteen kannalta on välttämätöntä, että varsinkin ensiharvennushakkuiden määrää olennaisesti lisätään välittömästi. Maahamme on kertynyt vuosien saatossa valtava ensiharvennushakkuiden rästi, joka hoitamattomana uhkaa metsien kasvun hyvää kehitystä. Koko tämä kotimaisen puunkäytön lisäys tietää merkittävää lisäystä vuosittaiseen kuljetussuoritteeseen. On välttämätöntä, että lähivuosina Suomessa investoidaan nykyistä määrätietoistemmin ja ennen kaikkea suunnitelmallisemmin liikenneväylästäön.

Metsätalouden kannalta suuren muutoksen koko metsäsektorille on tehnyt uusiutuvan energian käytön lisäämistavoitteet. Ilmaston muutoksen torjumisen takia Euroopan unionissa on asetettu jokaista jäsenmaata koskevat uusiutuvan energian käytön lisäämistavoitteet. Suomen tavoite on 38 prosenttia. Vuoteen 2020 mennessä Suomi on sitoutunut lisäämään uusiutuvan energian osuuden kokonaisenergian käytöstä nykyisestä 28,5 prosentista tuohon todella haastavaan 38 prosenttiin. Jotta tavoite saavutettaisiin, on perinteisen metsäteollisuuden puunkäyttöä nostettava kansallisen metsäohjelmaan kirjatulle tasolle mahdollisimman nopeasti. Tuottaahan metsäteollisuutemme 70 prosenttia uusiutuvasta energiasta maassamme. Uusiutuvan energian käytön lisäämiseen tarvittava lainsäädäntö on jo hyväksytty eduskunnassa viime vuoden lopulla. Energiapuun käytön kannalta kestävän metsätalouden rahoituslaki ja pienpuunenergiatukea koskeva laki tulee voimaan tämän talven aikana, kun EU:n komissio on hyväksynyt lakipaketin. Tuntuu kummalliselta, että ensin EU kehottaa lisäämään uusiutuvan energian käyttöä merkittävästi, mutta sitä varten jäsenmaissa hyväksytyt lait tarvitsevat vielä pääkonttorin siunauksen. Kyse on tietenkin kiellettyjen elinkeinotukien valvonnasta, mutta kyse on kuitenkin kansallisista rahoista, jotka ovat määrältään vähäisiä. Metsänhoitoon tarkoitettuja kemera-varoja on viime vuosina käytetty noin 75 miljoonaa euroa vuosittain, josta osa on mennyt energiapuun haketustukeen. Tämän vuoden alusta lukien eriytetään perinteiset kemera-varat varsinaiseen metsien hoitoon painottuen lähinnä taimikonhoidon puolelle ja pienpuunenergiatuen kautta maksetaan avustusta korjatusta energiapuusta. Viime vuoden lopulla eduskunnassa hyväksytty lakipaketti on läpimurto metsäenergian korjuun kannalta. Todelliseksi ongelmaksi on kuitenkin muodostunut metsänhoitoon varattujen määrärahojen puute, joka pitäisi vuosittain olla nykykäytöllä lähes sata miljoonaa euroa.

Liikenteen kautta valtio kerää vuosittain kassansa yli kuusi miljardia euroa rahaa, josta palautetaan erilaisiin liikenneinvestointeihin ja väylien hoitoon sekä kunnostukseen lähes kaksi miljardia euroa. Viime vuosina on alemman tieverkon hoitovajetta päässyt kertymään yli 1,5 miljardin euron verran. Samassa tilanteessa on myös rataverkko. Heikosta väylien

hoidosta johtuen ovat puutavaran ja myös energiapuunkuljetukset kärsineet merkittävästi. Kelirikkojen vaikutukset ovat vuosi vuodelta pahentuneet ja monta kertaa esim. sahojen tukkivarastot ovat olleet vaarassa loppua kaukokuljetusten ollessa pysähdyksissä teiden painorajoitusten takia. Vaikka jokainen eduskunta vuorollaan on tehnyt vaalikautta koskevan liikennepoliittisen selonteon, jossa väyläverkon heikko kunto sekä hoitovajeet on tunnustettu avoimesti, ei tasokorotusta väylärahoihin ole saatu. Tilanne varsinkin alemmalla tieverkolla on vakava. Viime vuosina on valtion talousarviokäsittelyjen aikana annettu eri valiokunnissa vahvasti väylärahojen lisäämistä puoltavia lausuntoja. Maa- ja metsätalousvaliokunta, talousvaliokunta ja tietenkin liikenne- ja viestintä valiokunta ovat omissa budjettilausunnoissaan esittäneet pikaista määrärahojen lisäystä, mutta valtiovarainministeriössä asialle ei ole lämmitetty sitä vertaa, että valiokuntien kannat olisivat näkyneet seuraavan vuoden talousarvioesityksessä. Vielä kummallisempaa on se, ettei eduskunta ole lähes yksimielisestä tahdosta huolimatta ole saanut suunnan muutosta aikaan. Tämä kummallinen liikenne- ja väylärahojen tilanne on tullut tiensä päähän ja vaalien jälkeen on löydettävä kestävä ratkaisu, jolla maamme väyläverkkoa aletaan kunnostaa kokonaisuutena maamme elinkeinoelämän tarpeet huomioiden. Ilman koko liikenneverkon kokonaisvaltaista kehittämistä ja uusia avauksia liikennepoliittikkaan, hyväksymme elintason alenemisen ja metsäteollisuuden siirtymisen maamme rajojen ulkopuolelle. Varoittavat ensi askeleet on jo tähän suuntaan otettu. Lista viime vuosina lakkautetuista metsäteollisuuden tehtaista on murheellisen pitkä. Korkeat kuljetuskustannukset syövät ensimmäisenä metsäteollisuuden kannattavuutta.

Liikennepoliittista selontekoa on totuttu pitämään eduskunnan vahvana kannanottona liikennejärjestelmää kehitettäessä. Valitettavasti vain selontekoon olennaisena osana liittyvä suurten hankkeiden lista toteutetaan suunnitelman mukaisesti, mutta olemassa olevien väylien kunnossapito ja varsinkin koko liikennejärjestelmän strateginen kehittäminen ovat jääneet juhlapuheiden tasolle. Suomalainen metsäteollisuus, kaivosteollisuus ja koko elinkeinoelämämme matkailua myöten tarvitsee seuraavalla hallituskaudella määrätietoisuutta suunnitelman, jolla koko liikenneverkko kunnostetaan tämän vuosituhannen vaatimalle tasolle. Ilman tätä perusteellista tarkastelua ja määrätietoista toteutusta jää suomalainen teollisuus kilpailijamaiden jalkoihin. Kuljetuskustannukset ovat merkittävä tekijä kilpailukyvyillemme. Lisäksi olemme kaukana tuotteittemme päämarkkina-alueesta, mikä vaatii nimenomaan tehokasta ja taloudellista kuljetusjärjestelmää. Teollisuutemme käsittelee rakenteensa takia valtavat määrät erilaisia materiaaleja, minkä takia tehokas ja kustannuksiltaan edullinen väylästä on teollisuutemme kannalta elinehto.

Seminaarin aiheena ovat kotimaiset energiaraaka-aineet ja kierrätysmateriaalit vesiteillä. Jotta voisimme kuljettaa tehokkaasti ja taloudellisesti uusiutuvaa energiaa sekä kierrätysmateriaaleja, on uskallettava ajatella liikenneverkkoa kokonaisuutena. Maantiekuljetukset osataan Suomessa hyvin ja kalusto on niin tehokasta, kuin olemassa oleva tieverkko mahdollistaa. Rautateiden osalta voi sanoa, että muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta junarataverkko on rakennettu valmiiksi. Sekä maanteillä että rautateillä on tuoda edellä mainittu valtaisa hoitovaje, joka on vuosi vuodelta pahentunut.

Koko liikennejärjestelmän tehokkuuden kannalta ovat kotimaiset sisävesiväylät unohdettu mahdollisuus. Suomen tuhannet järvet ja joet tarjoavat ainutlaatuisen kuljetusväylästä, joka pitää uskaltaa ottaa tehokkaaseen käyttöön mahdollisimman pian. Metsäteollisuuden ja myös energiateollisuuden kannalta on suuri mahdollisuus, että lähes 80 prosenttia puuvaroista sijaitsee hyvien sisävesireittien varrella. Ja mikä parasta myös turvesoita on runsaasti tällä samalla alueella. Kaikki mahdollisuudet uusiutuvan energiankäytön lisäämiseen ovat jo olemassa, jos meillä on viisautta hyödyntää tämä mahdollisuus. Suomi on tuontienergianvarassa elävä maa. Vain 30 prosenttia kokonaisenergiasta on kotimaista. Uusiutuvan energian tavoitteet, joihin olemme jo sitoutuneet, eivät ole meille vain velvollisuus vaan ne ovat loistava mahdollisuus kansantaloutemme vahvistamiseen. Jos pääsisimme vuoteen 2030 mennessä vaikka 50 prosentin omavaraisuuteen

energiantuotannossa, olisimme kansantalouden kannalta olennaisesti nykyistä paremmassa tilanteessa. Kyse on pitkällä tähtäyksellä myös huoltovarmuudesta.

Saimaan kanavan vuokrasopimus hyväksyttiin viime vuoden lopulla eduskunnassa. Se luo oivallisen pohjan sisävesiteiden kehittämiseksi. Heti kevään eduskuntavaalien jälkeen on käynnistettävä Suomen sisävesireittien kokonaissuunnittelu sisävesiliikenteen olennaiseksi lisäämiseksi. Suunnittelu on suoritettava puolueettomasti parhain kansallisin ja kansainvälisin asiantuntijavoimin. On suorastaan ihme, että aikanaan sisävesireitit olivat tehokkaassa käytössä mm. uittojen takia, mutta nyt uuden tekniikan aikana on tehokkain, ympäristöystävällisin ja liikenneturvallisuuden kannalta paras kuljetusväylä jäänyt sivuosaan. Kaiken lisäksi nykyaikainen laivatekniikka tarjoaa aivan uusia mahdollisuuksia sisävesitiekuljetusten olennaiseen lisäämiseen.

Suomeen ollaan rakentamassa todennäköisesti kolme puusta liikennepolttoainetta tuottavaa tehdasta. Investoinneista päättäminen odottaa EU:n komissiolta tulevia tukipäätöksiä. Yksi biodiesel-tehdas tarvitsee noin miljoona mottia puuta vuosittain ja turvettakin tarvitaan polttoaineeksi. On selvää, että logistisesti tarvitaan todella tehokasta ja edullista kuljetusmenetelmää näiden hankkeiden onnistumiseksi. Sisävesireitit tarjoavat tähän loistavan mahdollisuuden. Jyväskylän Keljonlahteen rakennetun suuren biovoimalan tarpeita varten tehtiin liikenneministeriön toimesta selvitys Päijänne-Keitele vesireitin käyttöönotosta biovoimalan raaka-ainekuljetuksia varten. Valitettavasti tuo selvitys ei johtanut vahvan asenteellisuuden takia hyvään lopputulokseen.

Lopuksi arvoisat kuulijat, on syytä korostaa, että Suomen sisävesireitit tarjoavat meille ainutlaatuisen mahdollisuuden tehokkaiisiin ja taloudellisiin kuljetuksiin maassamme. Koko elinkeinoelämälle tämä olisi valtava kehityssysäys. Meillä on vähintään sadan vuoden kokemuksella vahvaa metsätalouden osaamista, meillä on maailman edistyksellisintä uusiutuvan energian voimalaitostekniikkaa, meillä on laivanrakennustekniikan puolella ainutlaatuisia keksintöjä ja laivanrakennuksen taitoa ja meillä on ainutlaatuinen sisävesireitistö odottamassa hyödyntäjänsä. Ensiaskeleet on toki jo otettu sisävesikuljetusten lisäämiseksi, mutta läpimurto sisävesikuljetuksissa pitää tehdä tällä vuosikymmenellä. Koko liikennejärjestelmä tarvitsee kaikkien kuljetusmuotojen kehittämistä. Sisävesikuljetusten lisääminen tietää myös rekkaliikenteen ja junaliikenteen lisäämistä. Yhden menestys ei ole muilta pois. Urho Kekkonen kirjoitti 50-luvulla kirjan osuvalla nimellä ”Onko Suomella malttia vaurastua?”. Nyt olemme samanlaisen tilanteen edessä, otsikko on vaan muuttunut. Onko meillä viisautta vaurastua valtavien mahdollisuuksien keskellä? Kevään eduskuntavaalien jälkeen on ryhdyttävä tässä asiassa määrätietoisesti töihin. Ilman eduskunnan vahvaa päätöstä jäävät sisävesitiet edelleen vajaakäytölle. Siihen Suomella ei ole varaa.

Hannu Hoskonen, kansanedustaja