

Alemman asteinen tieverkko puunhankinnan pullonkaula ?

Ainespuun kotimaan hakkuiden ja energiapuun korjuun lisääntyessä puutavaran kuljetusmäärä kasvaa Suomessa. Ilmaston lämmitessä ja korjuuresurssien käytön tehostuessa korjuu taaphtuu entistä enemmän kesä- ja kelirikko-olosuhteissa. Edellä olevat muutokset tarkoittavat sitä, että alemmanasteista tieverkkoa rasietaan aiempaa enemmän.

Tieverkko ja logistiikka yleensäkin Suomessa ovat merkittävä etu metsäteollisuudelle useimpiin kilpailijoihin verrattuna. Edun säilyttäminen edellyttää panostusten lisäämistä, mistä onkin nyt merkkejä näkyvissä Kansallisessa metsäohjelmassa 2015 ja valtion budjetissa.

Alemman asteisella tieverkolla tarkoitetaan tässä esityksessä yleisen tieverkon sorapintaisia teitä, metsäautoteitä ja sellaisia muita yksityisteitä, joiden varrella on asutusta. Puutavaravara-
rastot ovat hakkuun jälkeen pääsääntöisesti tämän alemmanasteisen tieverkon varressa ja puu lähtee siitä eteenpäin käytännössä aina puutavara-autolla.

Alemman asteisen tieverkon kehittämisen välineet

1. Uusien teiden rakentaminen ja tietihyden kasvattaminen

- suunniteltu tieverkko on n. 90 %:sti rakennettu, ja se täydentyy enää hitaasti
- Pohjois-Suomessa talviteitä muutetaan rakennetuiksi metsäteiksi

2. Tien hoito

- tien hoidolla eli sen kunnan ylläpidolla (esim. tien lanaus) parannetaan liikenteen sujuvuutta ja ehkäistään ennalta vakavempien vaurioiden syntymistä
> **keinot:** yksityisteiden valtion avustus ja kuntien avustukset, tiekuntien hallinto- ja tienhoitopalvelut, teisännöijät, yksityistiekuntien tienpidon puhelinpalvelun pilotointi

3. Tien perusparannus

- tien perusparannuksessa tie laitetaan kokonaisuudessaan nykyisten vaatimusten mukaiseen kuntoon: levys, kääntöpaikat, muut rakenteet ja kantavuus
> **keinot:** metsäteiden perusparannukset, kuntien avustukset, yksityistielain määräaikainen muutosesitys siten, että puukuljetusten kannalta merkittäville yksityisteille voidaan myöntää avustusta.

Näiden toimenpiteiden lisäksi olennainen tekijä on puunhankinnan suunnittelu niin, että kuljetukset aiheuttavat mahdollisimman vähän vaurioita ja kuljetuksen keskeytymistä. Tieverkon kantavuuden ja kuljetuskelpoisuuden huomioon ottaminen puunhankinnassa edellyttää melko perusteellista tietoa tien kantavuudesta ja sen kriittisistä kohdista sekä sääolosuhteista. Tähänkin on jo olemassa välineitä, mutta puunhankinnan optimoinnissa on vielä kehitettävää.

Myös puutavaraautojen ominaisuuksia voidaan edelleen kehittää. Rengaspaineita tilapäisesti ajon aikana alentamalla voidaan selvittää heikommista tien osuksista.

Yksityisteiden hoidon ja perusparannusten rahoitus

Valtaosan yksityisteiden hoidon ja perusparannusten kustannuksista maksavat maanomistajat. Pysyvää asutusta palveleville teille voi saada yksityisteiden valtionavustusta. Avustusten määrä on 23 milj. € v. 2009, jossa on lisäystä 5 milj. €. Metsäteiden perusparannuksiin käytetään vuosittain noin 8 milj. €, joka myös on kasvussa. Tällä hetkellä näyttää siltä, että pitkään jatkunut panostusten vähentäminen on kääntynyt varovaiseen nousuun.

Kansallinen metsäohjelma 2015 yhteydessä tie- ja rataverkkoon esitettiin varsin merkittäviä panostuksia. Näiden tavoitteiden toteuttaminen on lähtenyt käyntiin, mutta paljon on vielä tehtävää rahoituksen lisäämisessä ja hankkeiden toteutuksessa, ennen kuin tulokset näkyvät.

Alemman asteinen tieverkko on toistaiseksi Suomessa enemmän vahvuus kuin heikkous. Pullonkaulaksi se muuttuu jos tieverkon ylläpito ja kehittäminen laiminlyödään.