

## **BIOTALOUDEN INFRARAHALLA TURVATAAN SUOMEN KILPAILUKYVYN JA KASVUN KÄRKENÄ OLEVAN BIOTALOUDEN TOIMINTAEDELLYTYKSIÄ**

### **BIOTALOUSSTRATEGIA TÄHTÄÄ UUSIIN TYÖPAIKKoihin**

**Suomen biotalousstrategian tavoitteena on kasvattaa Suomen biotalouden tuotos nykyisestä 60 miljardista eurosta 100 miljardiin euroon vuoteen 2025 mennessä ja luoda 100 000 uutta työpaikkaa.** Strategian toteuttaminen ja siitä saatavat hyödyt edellyttävät lisärahoitusta alempaan tieverkkoon, yksityisteihin sekä rataverkon palvelukykyyn. Biotalousinfrarahalla parannetaan biotalouden kuljetusten edellytyksiä ja mahdollistetaan Suomen biotalousstrategian mukainen kasvu. Parlamentaarisen korjausvelkätöryhmän esittämä 200 miljoonan euron lisäys ensisijaisesti pääliikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon ei juurikaan paranna biotalouden kannalta keskeisen alemman tieverkon olosuhteita. Tämä on täysin vastoin biotalousstrategian kasvutavoitteita.

Biotalousinfrarahalla tarkoitetaan taloutta, joka käyttää kestävästi uusiutuvia luonnonvaroja biopohjaisten tuotteiden, ravinnon, energian ja palvelujen tuottamiseen. Kotimaisiin luonnonvaroihin perustuva kasvu parantaa Suomen vaihtotasetta, lisää merkittävästi vientituloja sekä vahvistaa huoltovarmuutta ja energiaomavaraisuutta. (Valtioneuvoston periaatepäätös kasvun uusien kärkien cleantechin ja biotalouden vauhdittamisesta, 5/2014)

Biotalousstrategian toteuttamisessa on päästy hyvin liikkeelle. Esimerkiksi elintarvikkeiden vientiohjelmaan tehtyjen panostusten tuloksena ruoan vienti Kiinaan on kasvamassa. Metsä- ja energiateollisuus ovat ilmoittaneet lukuisista uusista ja mittavista investoinneista. Kemianteollisuuden monet kasvualueet, kuten teolliset entsyymit, uusiutuvat biopolttoaineet sekä biopohjaiset kemikaalit ovat osa biotaloutta.

Pelkästään vuonna 2014 ilmoitettujen metsäteollisuuden investointien on arvioitu lisäävän puuntarvetta noin 10 miljoonalla kuutiolla eli lähes 16 prosentilla nykyisestä vuodesta 2017 alkaen. Lisäksi yhdyskuntiin suunniteltujen kaukolämpöä ja sähköä tuottavien voimalaitosten metsäenergian tarpeeksi on arvioitu 5 - 6 miljoonaa kuutiota energiapuuta. Lisääntyvä puuntarve, elintarviketuotannon kotimaan kuljetukset sekä jäte- ja sivuvirtojen entistä kokonaisvaltaisempi hyödyntäminen korostavat liikenneyhteyksien, erityisesti alemman tieverkon ja yksityisteiden merkitystä.

### **BIOTALOUSSTRATEGIAN TOTEUTTAMINEN EDELLYTTÄÄ SATSAUKSIA PERUSINFRAAN**

**Biotalousinfrarahan välttämätön toimintaedellytys on ympäri vuoden liikennöitävissä oleva tieverkko,** joka mahdollistaa biomassojen sekä niistä valmistettujen tuotteiden kuljetukset. Biotalousinfrarahassa siirretään suuria volyymeja biomassaa, jonka korjuussa tarvittavien työkonoiden siirrot ovat usein erikoiskuljetuksia. PTT:n tuoreen tutkimuksen mukaan merkittävä osa, jopa yli 50 % metsäteollisuuden puukuljetuksista ja maidon keräilykuljetuksista tapahtuu alemmalla tieverkolla. Tienpidon määrärahojen painottuessa vilkasliikenteisiin teihin, alempi tieverkko on jäänyt ilman riittävää rahoitusta. Aiempaa suuremmat ajoneuvojen mitat ja massat luovat edellytyksiä kustannustehokkaalle puunhankinnalle ja kasvavan puuhuollon hallintaan. Tämä edellyttää kuitenkin, että suomalainen tieverkko kestää 68- ja 76-tonnisten yhdistelmien painon.

Valtioneuvoston 12.2.2015 hyväksymään Kansalliseen metsästrategiaan sisältyy merkittävänä strategisena hankkeena metsäalaa tukevan liikenneinfrastruktuurin kehittämisohjelma. Kehittämisohjelman tarkoituksena

on turvata metsäalan kilpailukykyiset kuljetukset Suomessa ja parantaa edellytyksiä kausiluonteisuuden hallintaan.

Digitaalisen kehityksen myötä tietoverkoissa välitettävän datan määrä kasvaa nopeasti. Liikenneverkon lisäksi myös koko maan kattavat laadukkaat viestintäverkot ovat avainasemassa biotalouspohjaiselle liiketoiminnalle, esimerkiksi puunkorjuun sekä biomassojen kuljetusten optimoinnille. Jotta digitalisaation mahdollistamat hyödyt saadaan täysmääräisesti käyttöön, tulee liikenneyhteyksien kuitenkin olla kunnossa.

Digitaalinen kehitys palvelee osaltaan kunnostustarpeiden määrittämisestä. Lähivuosien kehitys- ja tutkimustyöllä tiestöä ja sen kuntoa koskevan tiedon kerääminen ja välittäminen eri toimijoiden välillä tulee olla ajantasaisempaa ja automaattista. Näin voidaan palvella sekä tienkäyttäjiä että myös tien kunnossapidon palveluita tarjoavia yrityksiä ja julkisen rahan ohjautumista vaikuttavimpiin kohteisiin.

## BIOTALOUDEN INFRARAHAN SISÄLTÖ

**Allekirjoittaneet järjestöt esittävät biotalousstrategian toimeenpanon tueksi 10-vuotista biotalouden infraraha.** Määräraha suunnataan biotalouden kannalta keskeisten sorateiden, vähäliikenteisten päällystettyjen teiden ja siltojen kunnan parantamiseen sekä näiden kohteiden painorajoitusten ja painorajoitusuhan poistoon ja vähentämiseen. Rataverkon palvelukykyä parannetaan raakapuun kuormauspaikka- ja terminaaliverkoston tavoitetilan toteuttamisella. Lisäksi infrarahalla edistetään biotalouden kannalta tarpeellisten yksityisteiden kunnostamista kasvattamalla yksityisteiden valtionavustusmäärää sekä kytkemällä yksityisteiden liittymien kunnossapito osaksi yleisen tien kunnossapitoa ja sen rahoitusta.

Määrärahan kohdentaminen tehdään yhteistyössä Liikenneviraston, ELY-keskusten, Suomen metsäkeskuksen ja elinkeinoelämän kanssa.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhdessä Liikenneviraston kanssa arvioitu lisämääräraharahatarve nykyiseen rahoitustasoon. Tarve on esitetty tulevan hallituskauden osalta tarkemmin.

Kohde	2016	2017	2018	2019	2020 – 2025
Painorajoitettujen ja painorajoitusuhan alla olevien <b>siltojen</b> kunnostaminen	20	20	20	20	60
Biotalousinfrarahalla keskeisten <b>alempien tiestöjen</b> kunnostaminen	30	30	30	30	150
Valtionavustus biotalouden kuljetuksille keskeisten <b>yksityisten teiden</b> kunnossapitoon ja parantamiseen	25	25	25	25	120
Rautateiden raakapuun kuormauspaikka- ja <b>terminaaliverkoston</b> kehittäminen	5	5	15	15	8
<b>YHTEENSÄ (miljoonaa euroa)</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>338</b>

\*) 1. vaiheen puuttuva rahoitus 13M€ sekä 2. vaihe 35M€.

## BIOTALOUDEN INFRARAHALLA LAAJAT POSITIIVISET VAIKUTUKSET SUOMEN TALOUTEEN

**Biotalouden infrarahalla on laajat positiiviset vaikutukset Suomen talouteen ja yhteiskuntaan.** Sen lisäksi, että se luo mahdollisuuksia biotalousstrategian tavoittelemille **100 000 uudelle työpaikalle**, se työllistää ohjelman toteuttamisen aikana **reilulla 10 000 henkilötyövuodella** alan toimijoita. Merkittävin ja pitkävaikutteisin hyöty tulee kuitenkin ohjelman mahdollistaman biotalouden kasvun ja sen tuomien työpaikkojen kautta. Kotimaisiin luonnonvaroihin perustuva kasvu **parantaa Suomen vaihtotasetta, lisää merkittävästi vientituloja sekä vahvistaa huoltovarmuutta ja energiaomavaraisuutta.** Biotaloudella on suuri merkitys myös lukuisille aluelouksille, jotka sijaitsevat kasvukeskusten ulkopuolella. **Lisäksi logistiikan tehostuminen alentaa päästöjä** ja teiden parantunut kunto vaikuttavat **myönteisesti liikenneturvallisuuteen.**

Vaikutukset on kuvattu alla tarkemmin.

Ilman biotalouden infraohjelmaa ei biotalousstrategian mukaiset uusien työpaikkojen lisäykset ole mahdollisia. Tämä onkin ehdottomasti infraohjelman suurin hyöty. Tämän lisäksi biotalouden infrarahan mukaisten kohteiden toteuttaminen työllistää alan toimijoita kunnostustöiden aikana. Käytettävissä olevien tietojen mukaan 1 miljoonan suuruinen panostus infraan työllistää välittömästi noin 15 henkilötyövuotta. Näin aloitteen välitön työllistävä vaikutus on noin 10 000 henkilötyövuotta. Rakennusteollisuuden arvion mukaan rakentamiseen sijoitetusta eurosta 20 – 30 prosenttia kertyy veroina yhteiskunnalle.

PTT:n selvityksen mukaan alemman tieverkon painorajoitusuhan alla olevien tieosuuksien ja painorajoitettujen siltojen korjaaminen alentaa metsäteollisuuden raakapuun vuosittaisia kuljetuskustannuksia 25 miljoonalla eurolla ja muut elinkeinot huomioonottaen säästö olisi kaksinkertainen, eli noin 50 miljoonaa. Mahdollisen Äänekoski-investoinnin toteutuessa metsäteollisuuden vuotuinen säästö kasvaisi 30 miljoonaan euroon. Hyöty aikaansaadaan kahdeksanvuotisella noin 20 miljoonan euron vuotuisella lisärahoituksella.

Teiden ja siltojen kantavuuden parantaminen mahdollistaa uusien mittojen ja massojen mukaisten ajoneuvojen entistä laajemman hyödyntämisen raakapuukuljetuksissa. Kokonaispainojen nostaminen alentaa kuljetuskustannuksia, kuljetusten energiankulutusta ja päästöjä. Lisäksi näiden uusien ajoneuvojen myötä raskasta kalustoa on liikenteessä vähemmän, millä on todettu olevan myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Hyötyjen aikaansaaminen edellyttää kuitenkin panostuksia infraan.

Alemman tieverkon kunnon parantamisesta hyötyvät ennen kaikkea alueen asukkaat, paikallinen yritystoiminta, päivittäistavaralogistiikka, pelastustoimi sekä matkailu, metsien virkistyskäyttö ja mökkeily. Metsäteollisuuden raakapuukuljetuskustannuksia alemman tiestön kunnon paranemisen on arvioitu alentavan 2 - 3 prosenttia. Myös liikkumisen turvallisuus paranee, kun ajo-olosuhteet kapeilla teillä paranevat.

Yksityistieavustukset aktivoivat tiekuntia tekemään parannustöitä. Toimenpiteet tulevat monesti mitoitettua avustusten ansiosta paremmin. Lisäksi avustus kumuloi aina yksityistä rahaa ja sen työllistävä ja verotuloja tuottava vaikutus on siten merkittävä. Yksityisteihin ja -siltoihin kohdentuvat korjausinvestoinnit ovat erittäin paikallisia ja lisäävät kotimaista työllisyyttä välittömästi ja kilpailukykyvaikutusten seurauksena välillisesti. Aioite tarkoittaa yksityisteiden tiekuntien omarahoitus huomioiden kunnostustyön aikaisena työllisyysvaikutuksena 6000 - 7000 henkilötyövuotta. Lisäksi tätä merkittävämpiä vaikutuksia saadaan kuljetusten ympärivuotisen mahdollistumisen ja muun tehostumisen sekä yritysten kilpailukyvyntä kautta.

Raakapuu on suurin yksittäinen rautateillä kuljetettava tavaralaji. Raakapuun kuormauspaikka- ja terminaali-verkoston kehittäminen parantaa raakapuun toimitusvarmuutta ja vaunukiertoa sekä rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta kokojunakuljetuksilla. Raakapuun kuljetuskustannusten on arvioitu pienenevän 3,5 miljonnalla eurolla vuodessa, kun tavoitetilä on täysimääräisesti käytössä. Käynnissä olevan kuormauspaikka- ja terminaali-verkoston ensimmäisen vaiheen 40 miljoonan euron rahoituksesta on vielä 13 miljoonaa euroa myöntämättä. Suunnitellun toisen vaiheen toteuttaminen edellyttää 35 miljoonan euron lisärahoitusta vuosina 2018 ja 2019, jotta tavoitellut hyödyt saadaan aikaiseksi.