

Teiden kunnossapito ongelma, ei tietiheys

Jätetään sivuun se vaikeampi kysymys, eli tarvitseeko pohjimmiltaan kannattava elinkeino subventioita, ja otetaan lähtökohdaksi valtion halu sijoittaa metsätalouden edistämiseen ja edistämisorganisaatioiden huoli riittämättömästä valtion rahoituksesta. Silloin näkökulmana on metsänparannusvarojen optimaalinen allokointi. Tästä näkökulmasta on ollut paikallaan virittää tutkimuksia ja keskustelua metsätienrakennuksen kannattavuudesta. Vaikka tutkimukset ovatkin kesken, voidaan jo julkaisutujen perusteella pohtia niiden tulkintaa ja sitä, onko metsäteiden rakentaminen enää lähelläkään varojen optimaalista kohdentamista.

Laskelmat optimaalisesta tietiheystä osoittavat, että kun otetaan huomioon tärkeimmät kustannus- ja hyötytekijät eli metsäkuljetuskustannukset ja puutavaran autokuljetuskustannukset, metsätieverkko Etelä- ja Keski-Suomessa on jo selvästi ylitiheä. Tätä päätelmää eivät voine muuttaa teiden muut hyödyt, koska ne tieverkon tihtyessä käyvät yhä kyseenalaisemmiksi ja osittain kompensoivat tien alle menetetyt metsämaan tuotolla. Itse tein Ensolla optimointilaskelmia 70-luvun alussa ja silloisellakin tietiheydellä välilliset nettohyödyt olivat suhteellisen pienet. Metsäkuljetuksen tuottavuus- ja kustannuskehitys on ollut tienrakennusta suotuisampaa, ja näin ollen tieverkon optimaalinen tiheys on mieluummin ollut laskussa kuin nousussa.

Laskelmia tarkasteltaessa on huomautettu, että tiet jakaantuvat epätasaisesti ja sen vuoksi paikallista tienrakennustarvetta voi vielä olla. Vaikka laskelmat todella kuvaavat vain keskimääräistä tilannetta, on kuitenkin pääteltävissä seuraavaa. Yleisesti ottaen metsäteiden rakentaminen ei enää ole keskeinen metsätalouden kannattavuuteen vaikuttava

tekijä. Teitä on rakennettu keskimäärin ja monin paikoin aivan liikaa ja ilman taloudellisia perusteita. Uskon, että Metlassa meneillään olevat tiekohtaiset investointilaskelmat tulevat tämän osoittamaan, tosin näin jälkikäteen. Yleisempi käytäntö on tehdä investointilaskelmat ennen investointeja. Laskelmat tulevat kuvaamaan tilannetta noin 10 vuotta sitten, joten tänä päivänä on astetta vaikeampaa löytää kannattavia kohteita.

Järkevältä taloudenpidolta tuntuisi se, että tässä tilanteessa pääsääntöisesti luovuttaisiin uusien metsäteiden rakentamisen tukemisesta. Koska alueellista tarvetta voi olla, niin poikkeustapauksissa varoja voitaisiin myöntää, mutta vain yksityiskohtaisten investointilaskelmien perusteella. Kaiken kaikkiaan on vähän yllättävää, ettei näinkin suuria ja pitkävaikutteisia investointeja on tehty kannattavuuden suhteen sormituntumalla.

Tieverkon kunnossapito pääongelma

Harvaan asutussa maassamme tieverkon kunnossapito on noussut keskeiseksi ongelmaksi, ei enää tieverkoston tiheys. Teiden kunnosta on metsäteollisuuskinkin toistuvasti kantanut huolta. Kannattamattomien teiden rakentaminen vain lisää taakkaa. Esimerkiksi kustannusvertailussa Ruotsin kanssa pärjäämme hyvin korjuukustannuksissa, mutta emme yhtä hyvin kaukokuljetuskustannuksissa. Näin ollen, jos metsänparannusvaroja näyttää olevan järkevää allokoida metsäteihin, niin ne tulisi suunnata vanhojen metsäteiden perusparannukseen.

Olisi toivottavaa, että tutkimuskin pyrkisi tässä olemaan ajoissa liikkeellä ja suuntaisi kannattavuus-

tarkastelut teiden perusparannuksen vertailuun suhteessa muuhun metsänparannukseen ja toisaalta tuottaisi perusteet perusparannuskohteiden priorisointiin. On totta, ettei investointilaskelmia tai tutkimuksia teiden optimaalisesta tiheydestä ja tieverkon suunnittelun perusteista julkaistu silloin, kun olisi ollut aika näitä asioita kriittisesti tarkastella. Toisaalta laskelmat ovat laadultaan sellaisia, että niiden voisi olettaa kuuluvan käytännön organisaatioiden rutiineihin.

On inhimillistä, että organisaatiot pyrkivät perustelevaan toimintansa tarpeellisuutta. Jos aika on ajanut jonkin toiminnan ohi, on sen tekohengitys kuitenkin nauvoja organisaation omaan arkkuun. Parempi tie on suunnata voimavarat uudelleen sinne, missä niistä saadaan kunnan tuotto. Olemassa oleva kalusto voitaneen kuolettaa teiden perusparannuksessa ja kunnossapidossa. Urakoijat löytänevät työtä puunkorjuussa, jonne on tulossa ainakin kuljettajapula. Kenties metsänhoitotöitäkin joudutaan lähitulevaisuudessa koneellistamaan entistä enemmän. Voihan osa kalustosta toki jäädä vajaa-käytölle, mutta se on murrosaikojen kohtalo aloilla, joilla toimijat eivät ole nähneet ajoissa ajan merkkejä. Metsäparannuksessa on tilanne, jossa töistä ei ole puutetta. On kysymys vain varojen optimaalisesta allokoinnista.

Pertti Harstela