

Jukka Matilainen, Markku Kuusela, Timo Weckroth, Timo Silver,
Seppo Suonpää ja Greger Erikslund

Metsäteiden tarpeellisuus ja niiden merkitys

Esa-Jussi Viitala ja Esa Uotila ovat kirjoituksissaan metsätieteen aikakauskirjassa (1/1999 ja 1/2000) arvioineet optimaalista tietiheyttä metsätalouden ja erityisesti yksityismetsätalouden kannalta. Sinänsä ansiokkaat kirjoitukset herättävät käytännön metsätalouden toimijoiden parissa useita kysymyksiä, jotka liittyvät käytettyyn tutkimusaineistoon ja aineistosta tehtyihin päätelmiin.

Tutkimuksen aineisto

Tutkijat ovat arvioineet metsäteiden kokonaisuudeksi maassamme 270 000 km, joista alle puolet on aikanaan rakennettu metsäteiksi. Tietiheyden määrittelyssä on käytetty Maanmittauslaitoksen paikkatietoaineiston mukaista luokittelua, joka metsätalouden käytettävissä olevien teiden osalta perustuu tieuran leveyteen. Koska metsäteitä ei aineistossa ole luokiteltu erikseen, on tutkimuksessa jouduttu tekemään varsin karkeita yleistyksiä. Metsäteiksi on saatettu lukea alle kolme metriä leveä ajotie, joka on alun perin rakennettu metsäteiksi. Aineisto soveltuu huonosti metsätietarpeen tarkastelun pohjaksi. Tutkijoiden metsäkeskusten käyttöön toimittamat kartat vahvistavat tätä näkemystä.

Ohessa joitain tarkempia suppealle alueelle (Hämeenlinnan seutu) rajoittuneita kuntakohtaisia havaintoja käytetystä aineistosta. Vastaavanlaisia havaintoja ovat kaikki allekirjoittaneet tehneet toimialueillaan.

– Maanmittauslaitoksen käytössä olevasta luokituk-

sesta johtuen metsäteiksi on luettu varsin eritasoisia teitä. Mukaan on luettu myös talviteitä ja ajo-
polkuja, jos 2,5 metrin minimiuranleveys on ylittynyt. Osa teistä on metsäkeskuksen toimesta tehtyjä metsäteitä, osa taas metsänomistajien itsensä lähinnä omaan käyttöön tekemiä traktorijokelpoisia ajouria. Kartoilta on löydettävissä useita metsäteiksi merkittyjä talviajouria, jotka eivät kelpaa esim. puutavararekkojen käyttöön.

- Metsäteiksi on luettu esim. Hämeenlinnan ja Hatulan kuntien alueella puolustusvoimien harjoitusalueilla olevat panssariurat joita on yhteensä useita kymmeniä kilometrejä. Kuntatasolla ne vääristävät metsätietilastoa.
- Aulangon puistometsän alueella metsäteiksi on luettu alueen tiheä ulkoilupolkuverkosto, joka sekini on kymmenien kilometrien pituinen. Koska puisto on vielä Metsäntutkimuslaitoksen suojelualue, ei tiestöä voida pitää osana metsätalouden tieverkkoa.
- Tutkimuksessa on rajattu metsäteistä pois alle 100 m:n pituiset metsätien pätkät ja pistotiet. Kuitenkin esim. Vanajaveden rannalta mukaan on otettu lähes kaikki pelkästään kesämökkiliikennettä varten rakennetut tiet, joita niitäkin löytyy kymmeniä kilometrejä. Niillä tietiheys nousee paikoitellen erittäin korkeaksi ilman, että ne sanottavasti palvelevat metsätalouden tarpeita.

Edellä olevat havainnot luovat epäluottamuksen tunnetta, kun tarkastellaan tutkimusaineistosta tehtyjä johtopäätöksiä. Epäluottamusta hieman hälventää, mutta ei poista se, että ilmeisesti kaikkia tiekar-

toille merkittyjä kevytrakenteisia teitä ei ole käytetty tutkimusaineistossa.

Varsinaisen metsätieverkoston osalta teiden tarkkaa määrää ollaan vasta selvittämässä. Esimerkiksi liikenneministeriön TETRA-ohjelmaan kuuluvassa DIGIROAD-hankkeessa ovat mukana Tielaitos, Maanmittauslaitos, Helsingin yliopisto, metsäyhtiöt sekä metsäorganisaatioita. Hankkeen tavoitteena on suunnitelma valtakunnallisen digitaalisen tie- ja katuverkoston luomisesta. Digitaalisen tiestötietojärjestelmän luomista kokeillaan neljällä pilotti-alueella. Kaupunkipilotit ovat Helsinki ja Tampere sekä maaseutupilotit Alajärven kaupunki Vaasan tiepiiristä sekä Lammin, Asikkalan ja Padasjoen kunnat Hämeen tiepiiristä.

Maaseutupiloteissa on tavoitteena testata digitaalisen tie- ja katuverkoston soveltuvuutta metsäkuljetusten tarpeisiin. Hankkeessa luodaan digitaalinen kartta metsätieverkостosta. Kartoissa tulee olemaan metsätalouden tarpeisiin tarkkaa ja monipuolista tietoa teistä ja niiden ominaisuuksista. Tiedot kuvataan yhdenmukaisessa muodossa, joten karttoja voidaan käyttää lähtökohtana yrityskohtaisiin puunhankinnan ohjauksen sovelluksiin. Tällaisen selvitystyön jälkeen on olemassa riittävän tarkkaa tietoa siitä, kuinka paljon eri kantavuusluokissa metsäteitä on olemassa. Olisi antoisaa nähdä millaisiin tuloksiin optimaalista tietäilyä selvittävät tutkijat päätyisivät näin tarkkaa aineistoa käytettäessä.

Tutkimuksen kehys rajoittunut

Tien kantavuus on metsätalouden tieverkolle olennaisen tärkeää. Kuten tutkijat esipuheessaan (Metsätieteen aikakauskirja 1/2000) mainitsevat, on tiestön arvioitu tiheys (16,5 m/ha) Etelä-Suomen osalta yliarvio. Osa tiestöstä on kantavuudeltaan niin heikkoa, että se ei roudattomana aikana palvele ympärivuotisen puunkorjuun tarpeita.

Kuten tutkimuksen tekijätkin toteavat, viime vuosikymmeninä rakennettu metsätiestö on ollut metsien hyödyntämiseksi sekä yksityis- että kansantaloudellisesti välttämätön. Tutkimuksessa asetetaan teoreettiseen mallitukseen perustuen nimenomaan nykyisessä tilanteessa kyseenalaiseksi yksityismetsätaloudessa käytettävä metsäteiden mitoitusperuste, maksimissaan 15 m/ha. Omissa laskelmissaan

tutkijat päätyvät Etelä-Suomessa vain 10 metrin hehtaarikohtaiseen optimitiheyteen.

Tutkijoiden lähtökohtana metsäteiden tiheyden arvioinnille on ollut heidän oman näkemyksensä mukaan kansantaloudellinen näkökulma (Metsätieteen aikakauskirja 1/1999). Aihetta on käsitelty vain metsätalouden kannalta, eikä muita kuin metsätalouden hyötyjä ole huomioitu. ”Muiden tekijöiden poistamista laskelmasta puoltaa osaltaan niiden arvotamiseen liittyvä epävarmuus”. Käsitelystä ovat jääneet pois niin metsätiestön vaikutus metsänhoidon aktivoitumiseen, metsäteiden käyttö paikallisliikenteeseen tai metsäteiden maanarvoa nostava merkitys. Kaikki seikkoja, joilla maanomistajasta ja metsän sijainnista riippuen voi olla hyvinkin huomattava taloudellinen merkitys.

”Kokonaisuuden selvittäminen olisi ollut vaikeaa”, tutkijat huomauttavat. Metsäteitä koskevasta taloudellisesta kehyksestä on arvioitu vain yhtä osakokonaisuutta, jonka perusteella tehdyt päätelmät on laajennettu taas koskemaan koko metsätaloutta. Keskittyminen pelkästään metsäteiden rakentamiskustannuksiin sekä kulku- ja kuljetuskustannuksiin heikentää tutkimuksen käyttökelpoisuutta. Tutkimuksen rajoittunut aineisto vaatisi huomattavasti syvällisempää pohdiskelua.

Tutkijat esittävät, että ”jatkossa tienrakentamisen julkisen tuen painopistettä tulisi suunnata selvästi nykyisen tieverkoston kunnossapitoon ja perusparannukseen”.

Painopisteen suuntaaminen on paikallaan. Vanhat tiet nimenomaan kaipaavat monin paikoin kiireesti tukea joko kunnossapitoon tai perusparannukseen. Metsäteollisuuden puuhoellossa korostuu teiden ympärivuotinen tarve, jota on ennestään heikentänyt valtion yksityisteille antaman kunnostustuen loppuminen 1990-luvun puolivälissä. Metsänparannuksessa toimiville ei pitkään aikaan ole ollut mikään uutinen se, että tiestön perusparannus on tärkeintä; näitä on valtaosa nykyisistä metsätiehankkeista. Tämä tarve on jo vuosia selvitetty alueellisella viranomaisten yhteistyöllä.

Eteläisessä Suomessa on kuitenkin edelleen useita kohteita, joissa tarvitaan kunnollista metsätietä. Maanomistusolosuhteet ovat monin paikoin estäneet yksimielisten päätösten teon. Jossakin metsät ovat eripuraisen metsänomistajien takia jääneet ilman kunnollista tiestöä. Sitä kautta myös metsien hoito

ja metsien hyödyntäminen on jäänyt vähälle. Mikäli asianmukaisia teitä ei ole tähän mennessä rakennettu maanomistusolojen takia, maanomistusolojen vaihtuessa uudet metsänomistajat joutuvat eriarvoiseen asemaan, jos uusien metsäteiden rakentamisen tukeminen kokonaan lopetetaan.

Kun tarkastellaan mitoituksiperusteita, tutkijoilta näyttää unohtuneen eräs käytännön tosiasia. Ministeriön määräysten mukaan tien suunnitteluun ja rakentamiseen voidaan käyttää valtion tukea, jos metsätalouden käyttö on yli 50 %. Tähän lukuun luettaisiin mukaan myös metsänhoito, mitä ei tutkimuksessa ole otettu huomioon. Jo nämä seikat lähentävät teoreettisen puuhuollon vaatiman optimimäärän ja käytännön ohjeistuksen eroa huomattavasti, jolleivät poista sitä kokonaan.

Uusien metsäteiden osalta on muistettava myös kirjauksellinen asia. Metsäkeskusten tekemissä teissä perusparannettaviksi teiksi kirjataan ainoastaan ne perusparannukset, jotka tehdään jo aiemminkin metsänparannusvaroilla rakennetuille teille. Kaikki muut tiet ovat uuden tien tekoa. Tosiasiassa varsin suuri osa uusista teistä on maanomistajan omin varoin tehdyn tien tai tieuran perusparannusta ja sen yhteydessä tehtävää tieverkoston täydentämistä. Eli tämän tutkimuksen aineiston valossa, ajo- polkujen ja talviteiden kunnostamista metsäteiksi.

Tutkijoiden käymä julkinen keskustelu ei vastaa metsätalouden todellista tilannetta. Tutkijoilta on ”unohtunut” julkisuudesta arvio myös tietäilyden taloudellisesta merkityksestä. Heidän mukaansa tietäily voi vaihdella Etelä-Suomessa välillä 7–16 m/ha ja Pohjois-Suomessa välillä 4–9 m/ha ilman, että syntyy merkittäviä lisäkustannuksia. Nuo rajat alitettaessa tai ylitettäessä kokonaiskustannukset muuttuvat yli 10 %. Tavoiteltaessa Etelä-Suomessa 15 m/ha tietäilyä poiketaan laskennallisesta optimista (10,5 m/ha) 40 %, jolloin kokonaiskustannukset nousevat optimista 6 %. Suhteellisesti ero on pieni ja markkoissakin vain joitain kymmeniä miljoonia markkoja. Ero pienenee ennestään, kun tutkimuksen kehiksestä pois jätetyt muut kuin metsätalouden hyödyt lisätään saavutettuihin etuihin.

Metsäteiden tarpeellisuudesta

Valtio on tukenut ja toivottavasti tukee jatkossakin

metsäteiden rakentamista ja perusparantamista. Metsänomistuksessa tapahtuvat muutokset, tilojen pirstoutuminen ja metsätöiden koneellistumisen lisääntyminen edellyttävät asianmukaisesti mitoitettua metsätiestöä, jota pitkin niin metsätalouden kuin muiden käyttäjien liikennetarpeet saadaan hoidettua. Valtion yksityismetsiin kohdistama metsänparannustuki on ollut niin pientä, että tuki itsessään ei ole houkuttellut metsänomistajia rakentamaan metsäteitä.

Metsätiestön järkipäiväinen suunnittelu ja rakentaminen edellyttää, että joku organisaatio koordinoi tiehankkeita aluetasolla ja organisoii tiehankkeissa maanomistajien yhteistyötä. Maanomistajien toimivalla yhteistyöllä saadaan tietarvetta vähemmäksi, kun lähes jokaiselle tilalle ei tarvitse rakentaa omaa tietä.

Metsätiestö on metsätalouden harjoittamisen perusedellytyksiä Suomessa. Samalla metsätiestö on osa maaseudun palvelutieverkostoa. Hyvät kuljetusolot ovat edellytyksiä sille, että metsäteollisuudelle voidaan toimittaa hyvälaatuista ja tuoretta raaka-ainetta ympäri vuoden. Metsätiestö on osaltaan vaikuttanut siihen, että puunkorjuun kustannustaso on Suomessa kilpailukykyinen ja kantohinnat olosuhteisiin nähden melko korkeat.

Metsäteollisuuden raaka-ainetoimituksissa puuvastot ovat nykyisin niin sanotusti ”pyörillä” ja esim. kuusikuitupuu on kesäaikaan toimitettava tehtaalle alle kahdessa viikossa hakkuusta. On sanomattakin selvää, että tämä edellyttää hyvää kuntoa myös metsätiestöltä. Metsäteiden lähes ympärivuotinen käyttökelpoisuus on siten mitä suurimmassa määrin myös tärkeä kansantaloudellinen kysymys.

Poliittisesti ratkaistava kysymys on, millä panoksella yhteiskunta tukee maaseudun tiestön ylläpitoa. On kuitenkin selvää, että jos yhteiskunnan tuki vielä nykyisestä tasostaan merkittävästi alenee, maaseudun asukkaat eivät pysty elinolojensa kannalta olennaisinta infrastruktuuria pitämään kunnossa. Ylipäätään valtio on vähentänyt yksityisteiden tukea ja metsätaloutta varten rakennettu tiestö on oleellinen osa tätä kokonaisuutta.

Olemme pitkään työskennelleet eteläisen ja läntisen Suomen metsäkeskuksissa emmekä voi olla esittämättä tätä kritiikkiä. Pyrkimyksenämme on myös metsätieasioissa toteuttaa ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä metsäpolitiikka. Toi-

vomme sitä myös tutkijoilta ja olemme valmiit tarjoamaan entistä enemmän asiantuntemustamme heidänkin käyttöönsä.

■ Jukka Matilainen, Hämeen-Uudenmaan metsäkeskus, Markku Kuusela, Etelä-Pohjanmaan metsäkeskus, Timo Weckroth, Kymen metsäkeskus, Timo Silver, Lounais-Suomen metsäkeskus, Seppo Suonpää, Pirkanmaan metsäkeskus, Greger Erikslund, Rannikon metsäkeskus