

Antero Laukkanen kd ym.

Kirjallinen kysymys kivihiilijunien ympäristöhaitoista ja kivihiilen transitioliikenteen voimakkaasta kasvusta

Eduskunnan puhemiehelle

Hanko—Hyvinkää-rataosuudella aloitettiin venäläisten kivihiilijunien liikennöinti vuoden 2019 lokakuussa. Väylävirasto on saanut runsaasti palautetta radanvarren asukkailta ja kunnilta hiilijunien aiheuttamista tärinä- ja meluhaitoista. Hiilijunien haitoista on uutisoitu myös Porin, Tampereen ja Kouvolan alueilla. Radanvarren asumisviihtyvyys on heikentynyt, minkä lisäksi asukkaat ovat aiheellisesti huolissaan omaisuudellensa aiheutuvista vahingoista. Hiilikuljetuksista on raportoitu syntyvän pelkän tärinähaitan sijaan rakennusten vahahtelua. Voimakas tärinä ei tunnu pelkästään lähiasumuksissa, vaan laajalla alueella radan ympäristössä. Lisäksi hiilikuljetuksista aiheutuu kolinaa.

Väylävirasto teki asiasta selvitystyön ja päätti nopeuden alentamisesta määrätyillä rataosuuksilla helmikuussa 2020. Tämän lisäksi 13.12.2020 tuli voimaan uusi nopeusrajoitus yli 2 500 tonnin painoisille junille. Rajoitukset ovat jossain kohteissa parantaneet tilannetta, mutta edellä kuvattuja haittoja esiintyy edelleen. Nopeuksia ei voida myöskään laskea kaikilla rataosuuksilla muun muassa pystygeometrian ja ratakapasiteetin riittävyyden vuoksi.

Vihdin Uutiset uutisoi 16.12.2020 Vihdin kunnanhallituksen 14.12.2020 hyväksymästä kannanotosta, jossa Väyläviraston tekemiä toimia pidetään toistaiseksi riittämättöminä tilanteen korjaamiseksi ja sitä edellytetään viipymättä ryhtymään lisätoimenpiteisiin hiilijunien aiheuttamien haittojen poistamiseksi. Kunnanhallituksen mukaan on kohtuutonta, että Väylävirasto on sallinut yksipuolisella päätöksellä merkittäviä ympäristöhäiriöitä aiheuttavan hiilijunaliikenteen rautatielle ilman erillisiä selvityksiä, vaikutusten arviointia tai niiden tahojen kuulemista, joihin muuttuneen liikenteen vaikutukset ulottuvat. Sen mukaan hiilijunaliikenteellä on kiistaton vaikutus radan läheisyydessä sijaitsevien kiinteistöjen arvoon sekä kehittämisen mahdollisuuksiin. Vihdin Nummelassa on teetetty syksyn 2020 aikana selvityksiä melu- ja tärinähaitoista kahdella eri alueella, joilla on parhaillaan käynnissä asemakaavatyö. Molemmilta alueilta on olemassa vertailuaineistoa ajalta ennen hiilijunaliikenteen käynnistymistä. Selvitysten perusteella muutos on merkittävä ja vaikuttaa maankäyttöön, jota alueelle voidaan osoittaa.

Väylävirasto teetätti tärinämittauksia radanvarren kiinteistöissä vuodenvaihteessa 2019—2020 (osareportit päivätty 24.6.2020). Vihdin alueen mittauksissa huomio kiinnittyy siihen, että lähes kaikki tulokset osoittavat huonointa luokkaa (D), jopa yli D, mutta tuloksia ei kuitenkaan raportissa kommentoida mitenkään.

Kirjallinen kysymys KK 1008/2020 vp

Suomen rajan yli tullaan venäläisellä vaunukalustolla. Venäläisten junien IVY-standardia oleva kalusto poikkeaa suomalaisesta kalustosta muun muassa akselivälin suhteen. Kalusto on saanut Traficomilta käyttöönottoluvan ja siten oikeuden liikkua rataverkolla. Väyläviraston mukaan rajanylitysluvan saaneissa vaunuissa on eroja, mutta niiden tekninen kunto täyttää Traficomin asettamat kriteerit. Käyttöönottolupa voidaan myöntää sellaiselle liikkuvalla kalustolle, joka täyttää Suomessa voimassa olevan lainsäädännön vaatimukset. Vaatimukset perustuvat EU:n oikeuden mukaisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimuksiin. Asiantuntija-arvion mukaan venäläisen kaluston poikkeavan akselivälin nähdään olevan voimakkaan tärinän taustalla. Tärinään vaikuttavat muun muassa kuorman paino ja käytettävä kalusto (erityisesti akseliväli) yhdessä maaperän laadun kanssa. Tärinä on Väyläviraston mittauksissa ollut voimakkainta pehmeikoilla sijaitsevilla mittaushaaroilla (kuten savi).

Pääministeri Sanna Marin on linjannut, että fossiilisista polttoaineista irtautuminen on ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta kaikkein keskeisin kysymys, ja hallitus edistää kunnianhimoisia ilmastotavoitteita niin kotimaassa kuin Euroopan unionin tasollakin. Suomi on kivihiilen käytöstä luopuvien maiden etujoukossa ja kieltää hiilen energiakäytön lailla vuonna 2029. Samaan aikaan Suomi on kuitenkin voimakkaasti kasvattamassa hiilen transitioliikennettä rataväyläverkoissa Venäjältä kotimaan satamiin.

Hangon lehti uutisoi 1.11.2019, että Venäjältä on tarkoitus kuljettaa tulevina vuosina miljoonia tonneja tavaraa Koverharin transitiosatamaan ja sieltä meriteitse Keski-Eurooppaan. Venäläinen toimija kuuluu Venäjän suurimpiin kivihiilen tuottajiin. Koverhariin on investoitu uutta yhteistyötä ajatellen mittavia summia niin infrastruktuuriin, satamalaitureihin, varastointialueisiin kuin junarataankin. Yle uutisoi 5.3.2019, että Kokkolan satama suunnittelee ottavansa jatkossa vastaan miljoona tonnia kivihiiltä vuodessa ja hakee ympäristölupaa laajentamiselle. Vuonna 2018 uutisoitiin, että hiilen kuljetukset Porin Tahkoluodon syväsataman kautta kiihtyvät, kun Venäjä siirtää hiilen kauttakuljetuksiaan Baltiasta Suomeen. Tahkoluodon uusi hiiliterminaali otettiin käyttöön kesällä 2020.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä kivihiilijunien radanvarsiasukille aiheuttamien haittojen poistamiseksi ja

miten transitiohiilen voimakas kasvattaminen sopii yhteen hallituksen ilmastopolitiikan kanssa?

Helsingissä 15.1.2021

Antero Laukkanen kd
Sari Essayah kd
Peter Östman kd