

Vastaus kirjalliseen kysymykseen kivihiilijunien ympäristöhaitoista ja kivihiilen transitoliikenteen voimakkaasta kasvusta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimitannut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Antero Laukkasen /kd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 1008/2020 vp:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä kivihiilijunien radanvarsiasukkailla aiheuttamien haittojen poistamiseksi ja

miten transitohiilen voimakas kasvattaminen sopii yhteen hallituksen ilmastopolitiikan kanssa?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Suoraa kansainvälistä rautatieliikennettä Suomen ja Venäjän välillä venäläisellä kalustolla on ollut vuodesta 1913. Liikenne on ollut vilkasta viimeiset vuosikymmenet painottuen Suomen satamien kautta kulkevaan transitoliikenteeseen. Hiilitransitokuljetuksia on ollut vuodesta 2017 alkaen.

Rautatiekuljetuksia Suomen ja Venäjän välillä säännellään ja hallinnoidaan suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyllä sopimuksella (SopS 85/2016). Venäläiselle kalustolle myönnettävistä kaluston käyttöönottoluvista päättää Liikenne- ja viestintävirasto kansallisena turvallisuus- ja lupaviranomaisena ja liikennöinnistä sekä kaluston kunnosta vastaavat liikennöitsijät.

Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen kaikki rahtikuljetukset hoidetaan venäläisellä vaunukalustolla, joka mm. erilaisesta vaunun akseli- ja telivälistä johtuen aiheuttaa suomalaista kalustoa enemmän melua ja tärinää. Lisäksi maaperällä ja radan varren rakennuskannalla on vaikutusta junista aiheutuviin melu- ja tärinähaittoihin ja niiden kokemukseen. Väyläviraston raskaimmille kuljetuksille asettamilla nopeusrajoituksilla on kuitenkin voitu vähentää haittoja useissa kohteissa. Myös säännönmukaisesti järjestetyissä tapaamisissa Venäjän viranomaisten ja rautatieyritysten kanssa Suomen osapuoli pyrkii ottamaan asian esille ja löytämään keinoja, joilla haittoja voitaisiin vähentää. Venäläinen rautatieyritys RZD onkin uusinnut kalustoaan, mutta sitä ei ole vielä otettu käyttöön hiilikuljetuksissa.

Venäjä-liikenteen tavarakuljetuksia rautateillä on ollut jo yli sadan vuoden ajan. Asutuksen kaavoittaminen asemien lähelle tukee henkilöliikennettä, mutta aivan radan lähivaikutusalueelle on toteutettava vain rakentamista, joka on häiriösietoista. Tärinälle ei ole Suomessa säädöstasolla asetettuja raja-arvoja, mutta tärinän vaikutusta asumisviihtyvyyteen arvioidaan usein käyttämällä

VTT:n esittämää luokittelua (Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta VTT Tiedotteita 2278). Väylävirasto on teettänyt tärinämittauksia alueilla, joilta on tullut palautetta liikenteen aiheuttamasta tärinästä. Mittaustulosten perusteella rakennusten vaurioriskitasot eivät ole yleensä ylittyneet mitatuissa kiinteistöissä. Tärinähaittoihin soveltuvien keinojen löytäminen ja niiden testaaminen vievät aikaa ja resursseja. Tämän johdosta nopeaa ratkaisua ongelman torjumiseksi olemassa olevilla radoilla ei useinkaan ole saatavilla. Pääpainopiste tärinän haittojen torjunnassa on ennalta ehkäisyssä.

Hallitus on asettanut tavoitteeksi, että Suomi olisi hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen päästöjä pyritään vähentämään mm. fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteillä. Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnallisia päämääriä ovat ilmastonmuutoksen torjunnan lisäksi myös Suomen kilpailukyvyn edistäminen sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa on yhtenä toimenpiteenä selvittää transitoliikenteen yhteiskuntataloudelliset sekä muut suorat ja välilliset vaikutukset. Transitoliikenteellä on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia yksittäisille toimijoille, mutta toisaalta transito-liikenne vaikuttaa tärinän lisäksi väylien hoito- ja investointitarpeisiin ja -kustannuksiin sekä väyläkapasiteetin riittävyyteen.

Helsingissä 1.2.2021

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka