



Liikenne- ja viestintäministeriö
liikenneneuvos Risto Saari

Viite: Lausuntopyyntö VN/9756/2022

Lausunto raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen täydennyksestä

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausuntomme luonnokseen raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen täydentämisestä. Luonnos on asian kiireellisyydestä huolimatta laadittu erittäin kattavasti ja se antaa oikean kokonaiskuvan tästä valitettavasta tilanteesta, johon Suomi, rautatieliikenteen harjoittajat ja itäistä yhdysliikennettä käyttävät asiakkaamme ovat joutuneet. Suomen ja Venäjän välisessä kansainvälisessä rautatieyhdysliikenteessä käytetyn kaluston saaminen Suomen sisäiseen liikenteeseen mahdollisimman nopeasti on ratkaisevan tärkeää lyhyen aikavälin huoltovarmuuden turvaamiseksi ja yhdysliikenteen logistiikkaketjuun kuuluvien työpaikkojen säilyttämiseksi.

Luonnoksessa esitetään, että poikkeusmenettely olisi voimassa 31.12.2023 saakka. Esitämme, että voimassaoloa pidennetään vuodella 31.12.2024 saakka ja kertaluontoista jatkamista vastaavasti 31.12.2026 saakka. Fenniarail Oy on selvittänyt EU-vaatimusten mukaisen tavaraliikenteen vaunukaluston saatavuutta viime vuosina ja hankkinut uuden sahatavaravaunun, joka on parhaillaan toimituksessa. Itäisen yhdysliikenteen kaluston korvaamiseksi tehdyn selvityksen perusteella näkemyksemme on, että vaunukaluston hankintaprosessi tulee tällä hetkellä kestäämään noin 3 vuotta sisältäen suunnittelun, hankinnan rahoitusneuvottelut, valmistajan valinnan ja sopimusneuvottelut, testauksen ja tyyppihyväksynnän, sekä toimituksen ja käyttöönoton. Lisäksi juuri nyt hankintaa vaikeuttaa merkittäväsi raaka-aine- ja komponenttimarkkinoiden tilanne. Yleisen inflaation sekä heikentyneen saatavuuden vuoksi hinnannousu kalustomarkkinoilla on yksin tämän vuoden aikana ollut jopa kymmeniä prosentteja. Rautatiekaluston käyttöikä on tyyppillisesti noin 40 vuotta, joten juuri nyt Suomen kannalta yhteiskunnallisesti sekä rautatieyritysten ja asiakkaiden kannalta ympäristön ja liiketoiminnan näkökulmasta pitkäjänteisesti kestävien ratkaisujen tekeminen edellyttää vakaata harkintaa. GOST-vaunujen käyttö Suomessa antaa mahdollisuuden seurata maailmantilanteen kehittymistä lähikuukausina ja poikkeusmenettelyn voimassaolo vähintään vuoden 2024 loppuun antaa aikaa tarvittavien EU-vaatimuksen täyttävien korvaushankintojen suunnitteluun ja toteutukseen.

Lausuntopyynnön sivulla 12 on todettu, että Väylävirasto suunnittelee OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käyttörajoitusta sellaisille radoille, joilla kiskopaino on alle 54 kg/m. Näkemyksemme mukaan rajoitus ei ole tarpeellinen ja se kohdentuu virheellisesti. Valtion rataverkko on merkittävältä osin kiskotettu 54 tai 60 kg/m painoisilla kiskoilla, mutta edelleen vähäisessä määrin myös alemmilla kiskopainoilla. Rajoitus olisi liikenteen



turvallisuuden kannalta merkityksetön ja positiiviset vaikutukset radan kulumiselle voidaan nähdä hyvin vähäisiksi. Sen sijaan kategorisen rajoituksen haitat olisivat paljon merkittävämmät. Ensinnäkin kyseessä olisi uusi rajoitus, jollaista ei ole ollut käytössä yhdysliikenteessäkään. Tähän mennessä valtion rataverkolla on yksittäisillä paikoilla rajoitettu vaarallisten aineiden kuljetuksia sellaisilla raiteilla, joiden kiskopaino on ollut 30 kg/m ja näissäkin tapauksissa rajoituksen todellisena perusteena on ollut päällysrakenteen laatu kokonaisuudessaan, ei pelkkä kiskopaino. Rajoitus vaikeuttaa ratakapasiteetin käyttöä tai jopa estää kuljetuksia, mikäli vaunujen kulku joudutaan suunnittelemaan yksittäisten raiteiden tarkkuudella pyrkien välttämään kulku esimerkiksi 43 kg/m kiskotetuilla raiteilla. Vaarana on myös, että yksityiset rataverkon haltijat (satamat, teollisuuslaitokset) alkavat vailla todellista perustetta, yksinomaan Väyläviraston mallia seuraten, asettaa vastaavia rajoitteita omille raiteistoilleen, joilla alle 54 kg/m kiskotusta on vielä runsaasti. Rajoituksen sitominen yksinomaan kiskopainoon ei ole tarkoituksenmukaista, sillä se on vain yksi osa päällysrakenteen kokonaisuutta. Rajoitteet, mikäli sellaisia asetetaan, tulisi sitoa päällysrakenne- ja rataluokkiin, kuten tähän asti on tehty. Väyläviraston tulee turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä, verkkoselostusta ja rataverkon käyttösopimuksia noudattaen laatia riskinarviointi ja neuvotella asiasta rautatieliikenteen harjoittajien kanssa.

Kalustoyksikköjen käyttöönottolupaprosessissa tulee pitäytyä samassa menettelyssä, jota on noudatettu yhdysliikenteessä. Vaunujen käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä ei nähdäksemme edellytä poikkeavaa käyttöönottolupaprosessia, eikä raskaammasta hallinnollisesta prosessista olisi käytännön turvallisuuden kannalta hyötyä.

Kaluston huollot voidaan toteuttaa luonnoksessa mainituilla tavoilla. Lisäksi poikkeusmenettely, varsinkin esittämämme määräajan pidennys huomioiden, mahdollistaa GOST/OSJD-vaatimusten mukaisten huoltojärjestelmän ja -palveluverkoston hankinnan tarvittavassa laajuudessa.

Helsingissä 29.3.2022

Fenniarail Oy

Juha Hakavuori
toimitusjohtaja