



Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneneuvos Risto Saari
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Kirje

1.4.2022

Viite Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE /2022 vp) täydentämisestä

Huoltovarmuuskeskuksen näkemys raideliikennelain muuttamisesta annetun esityksen täydentämisestä

Huoltovarmuuskeskus on saanut tietoonsa Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnön, diaarinumero VN/9756/2022. Huoltovarmuuskeskus on tehnyt asiassa yhteistyötä huoltovarmuusorganisaation metsäpoolin kanssa ja haluaa tuoda esille näkemyksensä huoltovarmuuden tavoitteisiin viitaten (VNp huoltovarmuuden tavoitteista 5.12.2018/1048, kohta 7.2 Teollisuus).

Kotimaan puunhankintaan kohdistuva paine lisääntyy Venäjän hyökkäyssodan johdosta muuttuneessa markkinatilanteessa. Puun kysyntä on kasvamassa samanaikaisesti sekä metsäteollisuuden että energiateollisuuden toimesta. Vuonna 2021 Suomeen tuotiin puuraaka-ainetta Venäjältä yhteensä 9,3 milj. m³, josta koivukuitupuuta oli 4,4 milj. m³ ja havuhaketta 2,6 milj. m³. Venäjän puunhankinnan loppuminen vaikuttaa välittömästi kotimaan puuvirtojen ohjautumiseen. Etenkin Kaakkois-Suomeen kohdistuu välitöntä tarvetta puunhankintaan pohjoisemmasta Suomesta.

Tilanne on erittäin haastava, koska Suomen sisäistä logistiikkajärjestelmää ei lähtökohtaisesti ole mitoitettu tuonnin korvaamiseen. Puuraaka-aineen logistiikka Venäjältä Suomeen on nojannut suomalaisomisteiseen, metsäteollisuusyritysten Venäjälle rekisteröityyn vaunukalustoon. Tässä yhdysliikenteessä on ollut n. 1 500 suomalaisten yhtiöiden omistamaa vaunua. Lisäksi käytössä on ollut n. 500 vuokraaunua. Suomalaisomisteisista vaunuista merkittävä osa on tällä hetkellä Suomessa, vuokraaunuista puolestaan valtaosa Venäjällä.

Venäjältä tuotu puu pyritään nykytilanteessa korvaamaan merkittävältä osin kotimaisella puulla sekä muista maista saatavalla raaka-aineella. Tuontipuun hankinnan painottuminen uusiin lähdemaihin muuttaa myös reittejä tuotantolaitoksille. Akuuttiin puunkuljetustarpeeseen ei kuitenkaan kyetä vastaamaan maanteitse. Tässä tilanteessa kuljetusmatkat muodostuisivat liian pitkiksi, eikä kalustoa ja kuljettajia ole tilanteeseen nähden saatavilla riittävästi. Lisäksi tiestön kunto ja keli vaikeuttavat maanteitse tehtäviä kuljetuksia.

Ulkomaille rekisteröityä vaunukalustoa ei voi nykyisten säädösten mukaan käyttää Suomen sisäisessä liikenteessä. Tässä tilanteessa maan sisäisen raideliikenteen kapasiteetin lisäämistä voidaan pitää huoltovarmuuden kannalta keskeisenä toimenä. Metsäpoolin saamien tietojen mukaan metsäyhtiöiden arvioima välitön lisäkapasiteettitarve nykytilanteessa on n. 1 500 vaunua. Mikäli logistiikkajärjestelmä ei kykene tilanteeseen vastaamaan, todennäköisenä seurauksena puuraaka-aineen ja puupolttoaineiden huoltovarmuuteen on odotettavissa suuria ongelmia.



Suomen sisäisten puukuljetusten lisääminen olisi mahdollista käyttämällä metsäteollisuusyritysten omistuksessa olevaa, ulkomaille rekisteröityä vaunukalustoa. Ulkomaille rekisteröidyn vaunukaluston käyttökelpoisuus Suomen rautateillä on myös jo todennettu käytännössä. Kyseisiä vaunuja on ollut päivittäisessä käytössä Venäjältä Suomeen suuntautuviissa raakapuukuljetuksissa jo vuosia, eikä niiden käyttämisessä ole Huoltovarmuuskeskuksen saamien tietojen mukaan havaittu merkittäviä teknisiä, turvallisuus- tai muitakaan ratkaisemattomia kysymyksiä.

Nopeasti vaikuttava ja mittaluokaltaan oikea toimi logistiikan häiriöttömyyden ja huoltovarmuuden varmistamiseksi olisi Suomen sisäisen liikenteen salliminen ulkomaille rekisteröityjen junavau-
nujen osalta määräaikaisesti. Tarvittavat säädösmuutokset tulisi tehdä nopealla aikataululla.

Johtaja, Perustuotanto osasto

Jaakko Pekki

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö, kirjaamo
Liikenne- ja viestintäministeriö, Risto Saari

Tiedoksi

Työ- ja elinkeinoministeriö, Antti Neimala
Työ- ja elinkeinoministeriö, Eeva Vahtera
Työ- ja elinkeinoministeriö, Henri Backman