Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 198/2017 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen puunkuljetuksista rautateillä

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Petri Honkosen/kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 198/2017 vp:

> *Kuinka omistajaohjausministeri aikoo huolehtia siitä, että uusien tavaraliikenteen operaattoreiden pääsy VR:n ohella operoimaan puunkuljetuksia mahdollistuu?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Tavarakuljetukset vapautuivat rautateillä kilpailulle vuoden 2007 alussa. Uusien operaattoreiden toiminta on kuitenkin ollut pitkään varsin vähäistä. Keskeisiä elementtejä ovat olleet kynnys investoida tarvittavaan kalustoon, korkeiden turvallisuusvaatimusten huomioon ottaminen, asiakaskunnan asettamat laatuvaatimukset sekä riittävä osoitus osaamisesta ja toimintavarmuudesta.

Osoituksena kilpailutilanteen aktivoitumisesta ja toimivuudesta on äskettäin tullut tieto yksityisomisteisen Fenniarail Oy:n saavuttamasta merkittävän suomalaisen metsäteollisuusyhtiön asiakkuudesta ja palvelemisesta itse hankkimallaan veto- ja vaunukalustolla. Tämän on tehnyt mahdolliseksi viime vuoden lopussa kilpailulle avattu Suomen ja Venäjän rautatieliikenteen ns. yhdysliikenne.

Kysymyksen perusteluissa viitataan liikenne- ja viestintäministeriön alaisen Liikenneviraston johdolla vuonna 2011 laadittuun selvitykseen ”Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikka-verkkojen kehittäminen”. VR Transpoint Oy:n edustaja osallistui selvitystyön ohjausryhmään samoin kuin suurimpien metsäteollisuusyhtiöiden edustajat. Selvitykseen osallistuneiden tahojen yhteisenä tavoitteena oli rautatiekuljetusten kustannustehokkuuden ja raakapuun toimitusvarmuuden parantaminen.

Selvityksessä suositeltiin sekä operatiivisen toiminnan että infrastruktuurin kehittämistä siten, että kuljetuksissa voitaisiin siirtyä pelkästään kokojunien käyttöön. Puun kuormauksen hoitaminen useiden pienten kuormauspaikkojen välillä lisää vaihtotyön tarvetta ja hidastaa vaunukiertoa, jolloin kustannukset nousevat. Kokojunien käytön mahdollistavien terminaali- ja kuormauspaikkaverkkoon tehtyjen investointien ansiosta VR Transpoint Oy on kyennyt alentamaan puukuljetusten kustannuksia viime vuosien aikana.

Terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittämistä koskevat toimenpiteet kuuluvat Liikenneviraston toimivaltaan. Kuormauspaikat ovat Liikenneviraston omistuksessa. Tavaraliikenteen operaattorit hakevat ratakapasiteettia Liikennevirastolta, joka jakaa kapasiteettia rautatielaissa määritellyin perustein. Omistajaohjausministerin alainen VR-Yhtymä Oy ja sen tytäryhtiö

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 198/2017 vp

VR Transpoint Oy eivät osallistu ratakapasiteetin jakoa koskevaan päätöksentekoon eivätkä ne päätä rautateihin liittyvien palvelujen kuten kuormauspaikkojen käytöstä tai ylläpidosta. VR Transpoint Oy ei ole etu-oikeutetussa asemassa muihin tavaraliikenteen operaattoreihin nähden ratakapasiteettia jaettaessa.

Helsingissä 30.5.2017

Elinkeinoministeri Mika Lintilä