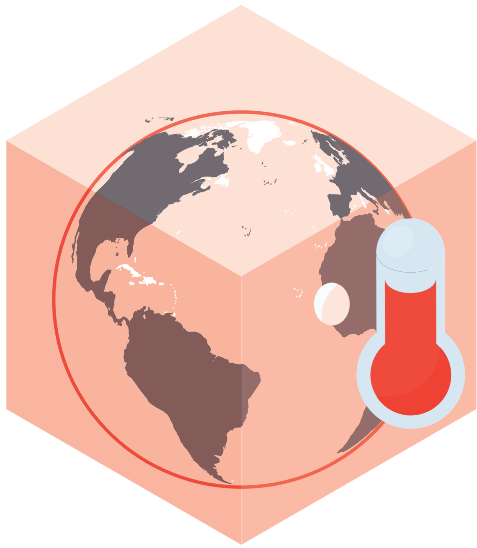


Itäinen rantarata

Enemmän kuin
ratainvestointi



Ilmastonmuutos

- kasvupainetta rautatieliikenteeseen

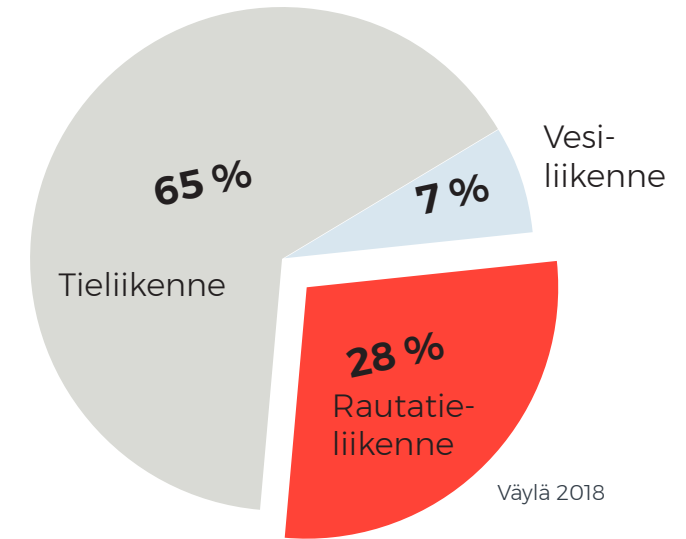
Suomen
hiilineutraaliustavoite
2035

EU:n
hiilineutraaliustavoite
2050

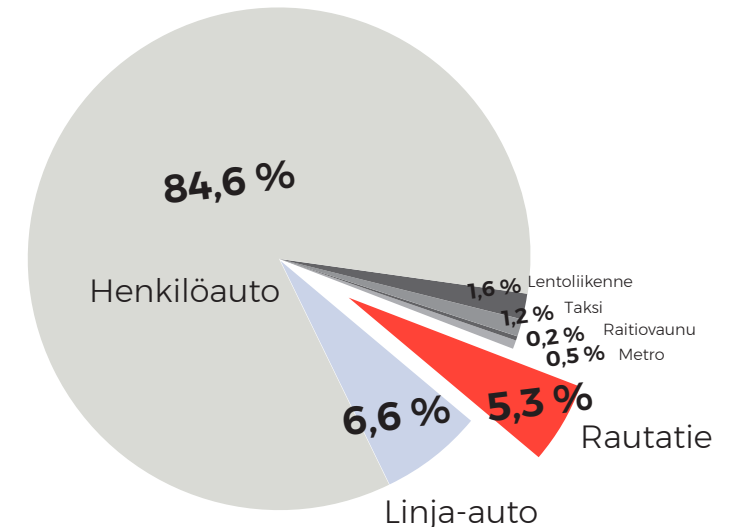
Yhtenä keinona on rautatieliikenteen kasvuharppaus, mikä taas edellyttää rautatiemarkkinoiden kehittymistä. Tällä hetkellä rautateiden henkilöliikenteen markkinaosuus on pieni, vain noin 5 % henkilökilometreistä. Tavaraliikenteen markkinaosuus on eurooppalaisittain hyvää tasoa, noin 30 % tonnikilometreistä. Rautateiden tavaraliikenteestä jopa 70 % on Venäjän transitoliikennettä.

Tavaraliikenteellä on merkittäviä kasvuedellytyksiä nykyisestä myös kotimaan kuljetuksissa. Rautatiemarkkinoiden kehittyminen merkitsee uusia operaatoreita, uudenlaista palvelutarjontaa sekä rataverkon käyttämistä verkkona. Nykyinen käytötapa on johtanut muutamien rataosien suureen kuormittumiseen, kun samaan aikaan on vähällä käytöllä olevia rataosia. Uutta ratakapasiteettia tarvitaan ja myös täysin uusia rautatieyhteyksiä.

Liikennemuotojen osuudet tonnikilometreistä
Suomi 2018

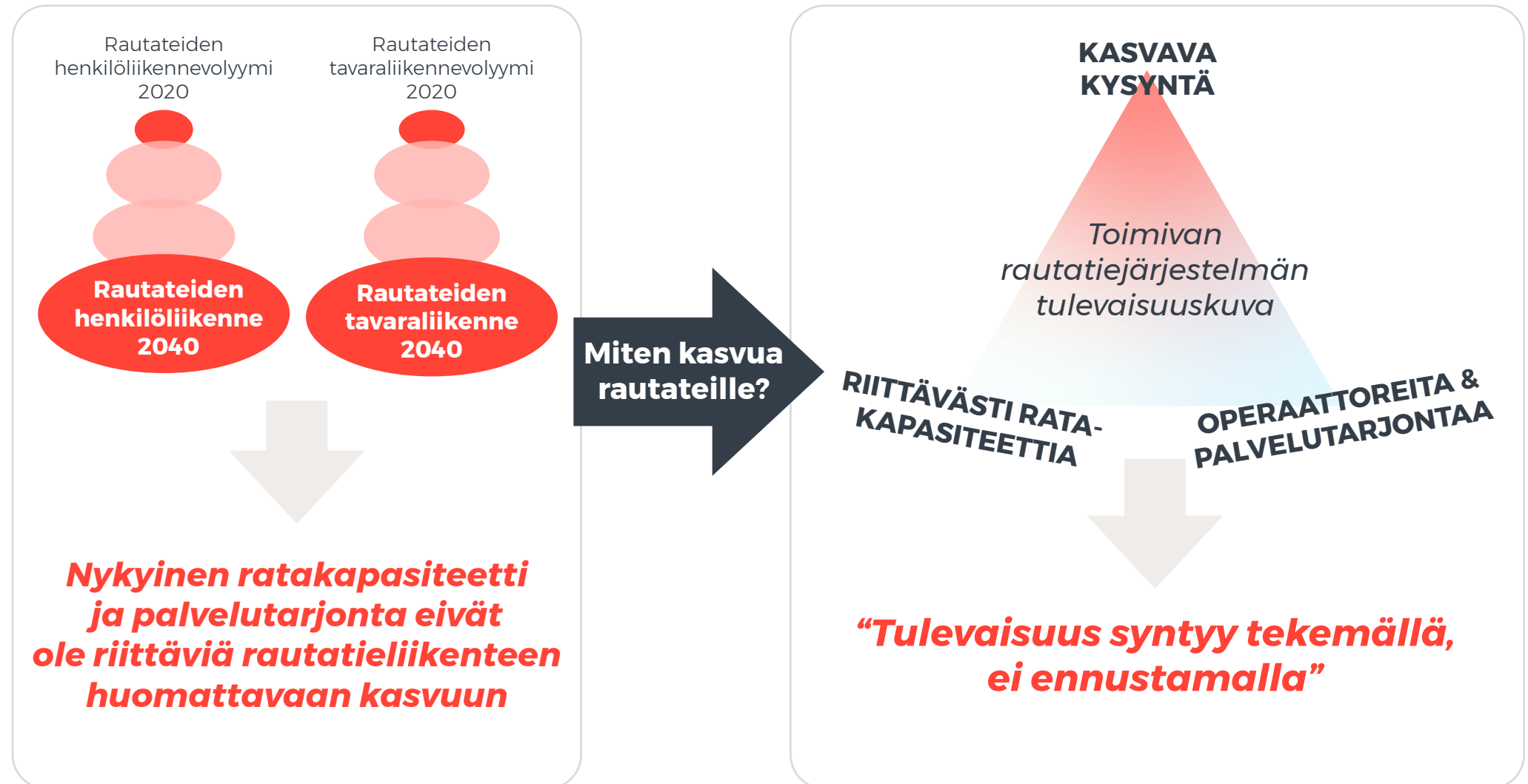


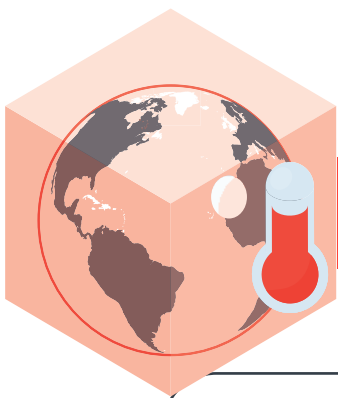
Liikennemuotojen osuudet henkilökilometreistä,
Suomi 2017



Tulevaisuuden kehittyneet rautatiemarkkinat

- väline ilmastotavoitteen edistämiseksi

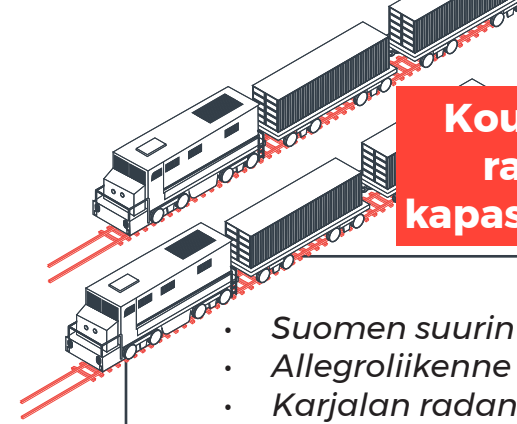




Ilmastonmuutoksen hillintä ja hiilineutraaliustavoitteet

Tärkeä osa ratkaisua: henkilöliikennettä ja tavaraliikennettä raiteille

Tarvitaan rautatieliikenteen kasvuharppaus



Kouvola-Luumäki rataosuudella kapasiteetti-ongelmia

- Suomen suurin tavaravirta
- Allegroliikenne
- Karjalan radan liikenne
- Rautatieliikenteen kasvutavoitteet
- Venäjän ja Aasian kasvupotentiaali

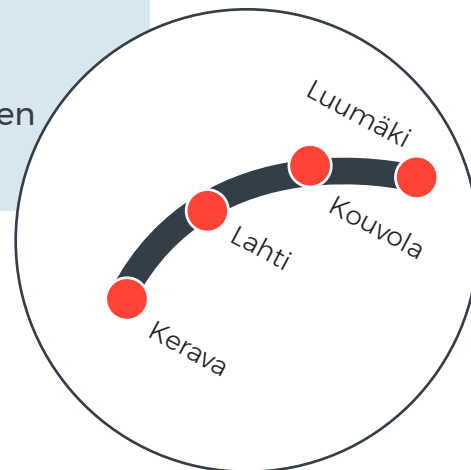
Rataosuus ei mahdollista suurta kasvua

Kapasiteetin lisäämisen vaihtoehtoja

Keskitetään kaikki lisäkapasiteetti olemassa olevalle ratakäytävälle

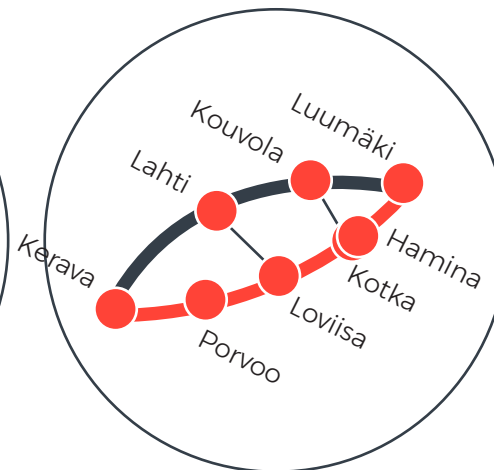
Rataosalle ei ole vaihtoehtoisia reittiä eteläiseen Suomeen eikä kapasiteetin kasvattamisen jälkeenkään ole.

1



TAI

2



Kahden ratakäytävän malli

Osa kapasiteetin lisäyksestä kohdistetaan olemassa olevalle välille ja osa uudelle yhteydelle Luumäeltä Haminan, Kotkan, Loviisan ja Porvoon kautta pääkaupunkiseudulle itäisenä rantaratana.

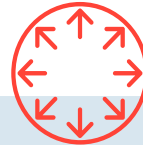
- » Kapasiteetin vapauttaminen erityisesti Luumäki-Kouvola -osuudella
- » Toimii vaihtoehtoisena reittinä Kouvolan reitille etelään
- » Toimii riskienhallinnan välineenä
- » Luo transitoliikenteelle kilpailukykyisen etelän satamien vyöhykkeen
- » Muodostaa merenrantakuntien kasvuvyöhykkeen

ITÄINEN RANTARATA...



Lisää rataverkon toimintavarmuutta

Tarjoaa vaihtoehtoisen reitin sekä tavara- että henkilöliikenteelle, parantaa rataverkon riskinsietokykyä ja mahdollistaa uutta junatarjontaa



Vapauttaa ratakapasiteettia

Vapauttaa kapasiteettia Suomen kuormitetuimmalta tavaraliikenteen rataosuudelta Kouvola-Luumäki sekä vilkkaalta henkilöliikenteen yhteysväliltä Kerava-Lahti-Kouvola



Vahvistaa kilpailukykyä

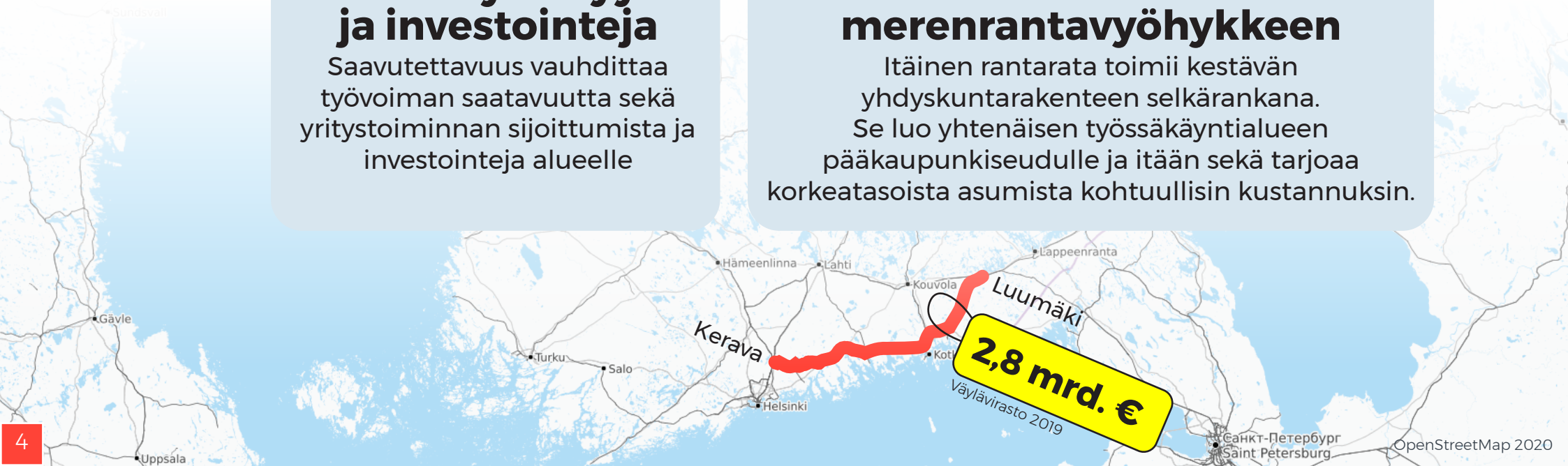
Vahvistaa transitoliikenteen ja vientiteollisuuden kilpailukykyä yhdistämällä ratakäytävällä Suomen suurimmat satamat

Edistää työllisyyttä ja investointeja

Saavutettavuus vauhdittaa työvoiman saatavuutta sekä yritystoiminnan sijoittumista ja investointeja alueelle

Muodostaa vetovoimaisen merenrantavyöhykkeen

Itäinen rantarata toimii kestävän yhdyskuntarakenteen selkärankana. Se luo yhtenäisen työssäkäyntialueen pääkaupunkiseudulle ja itään sekä tarjoaa korkeatasoista asumista kohtuullisin kustannuksin.



1

SUOMI KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN TOIMINTAYMPÄRISTÖSSÄ

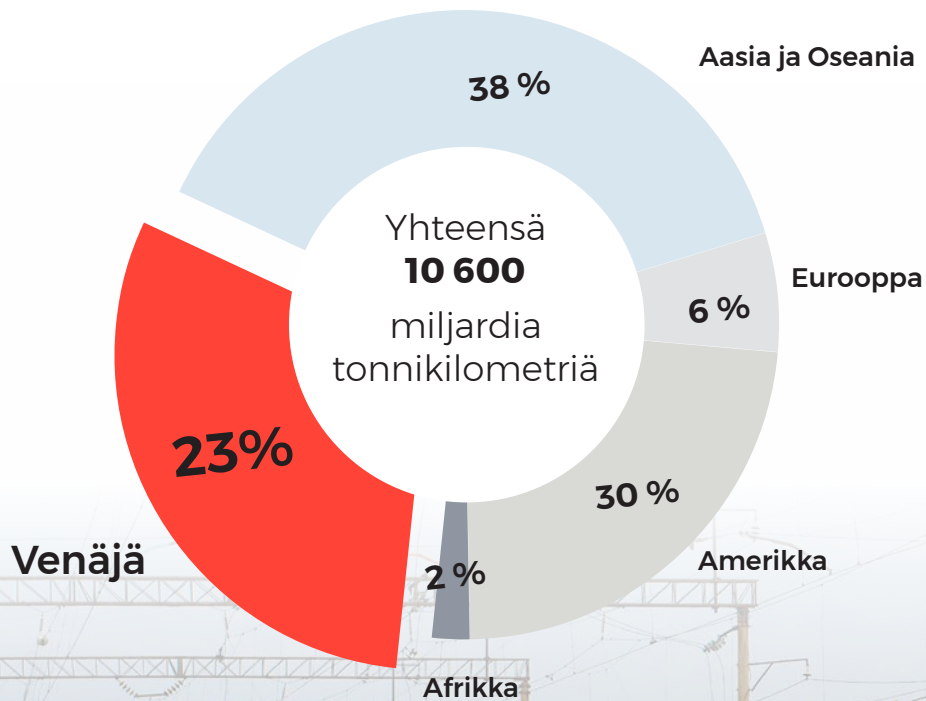


Venäjä

- rautatiekuljetusten suurvalta

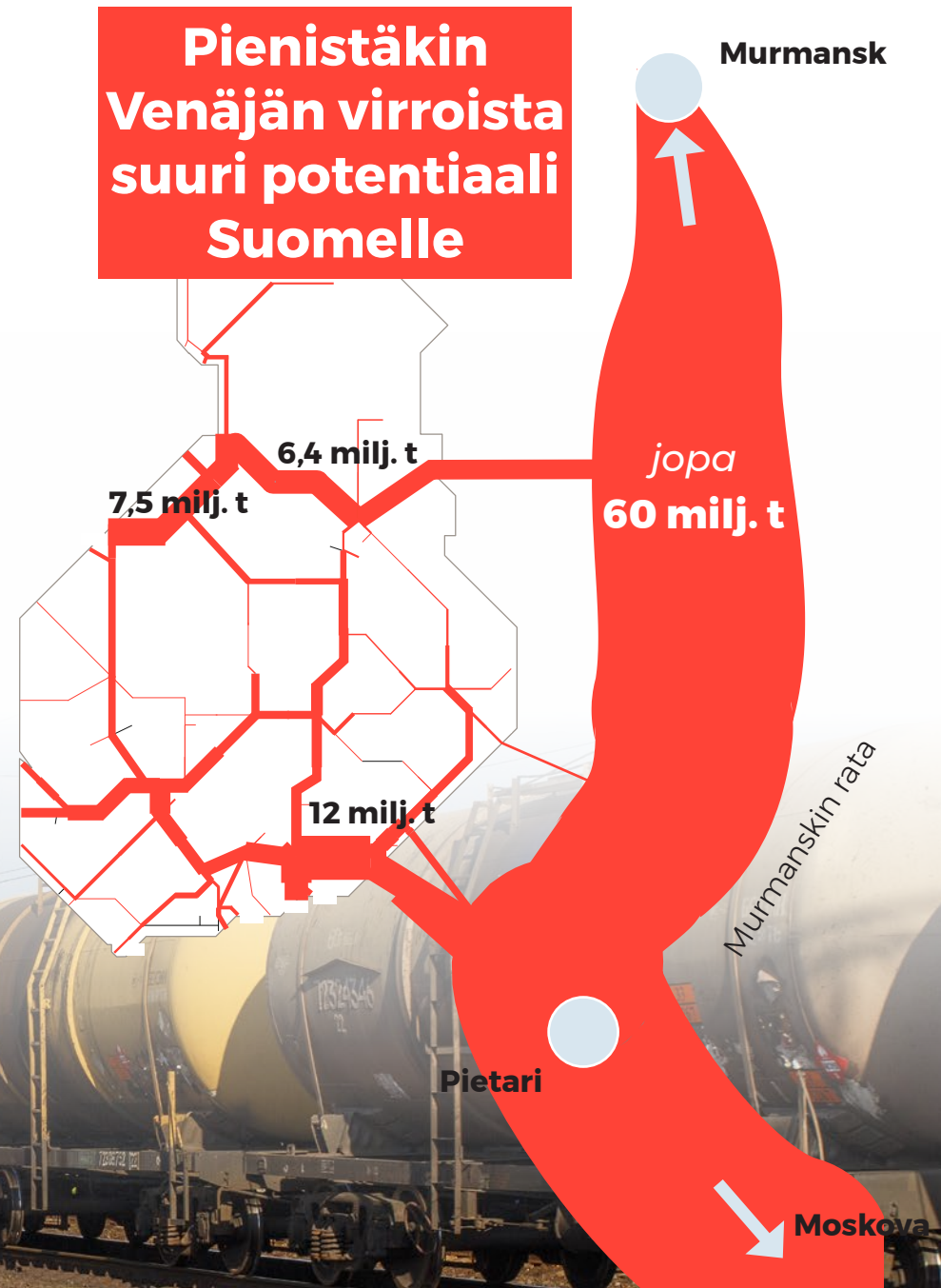
Suomen ja itärajan lähellä
kulkevat tavaravirrat 2018

Rautateiden kuljetussuorite
maailmassa 2018



Venäjä on rautatiekuljetusten suurimpia maita maailmassa. Sen osuus kuljetussuoritteesta on nelinkertainen koko Eurooppaan verrattuna. Suomen ja Venäjän raidelevyysien yhteensopivuus on Suomelle suuri mahdollisuus.

**Pienistäkin
Venäjän virroista
suuri potentiaali
Suomelle**

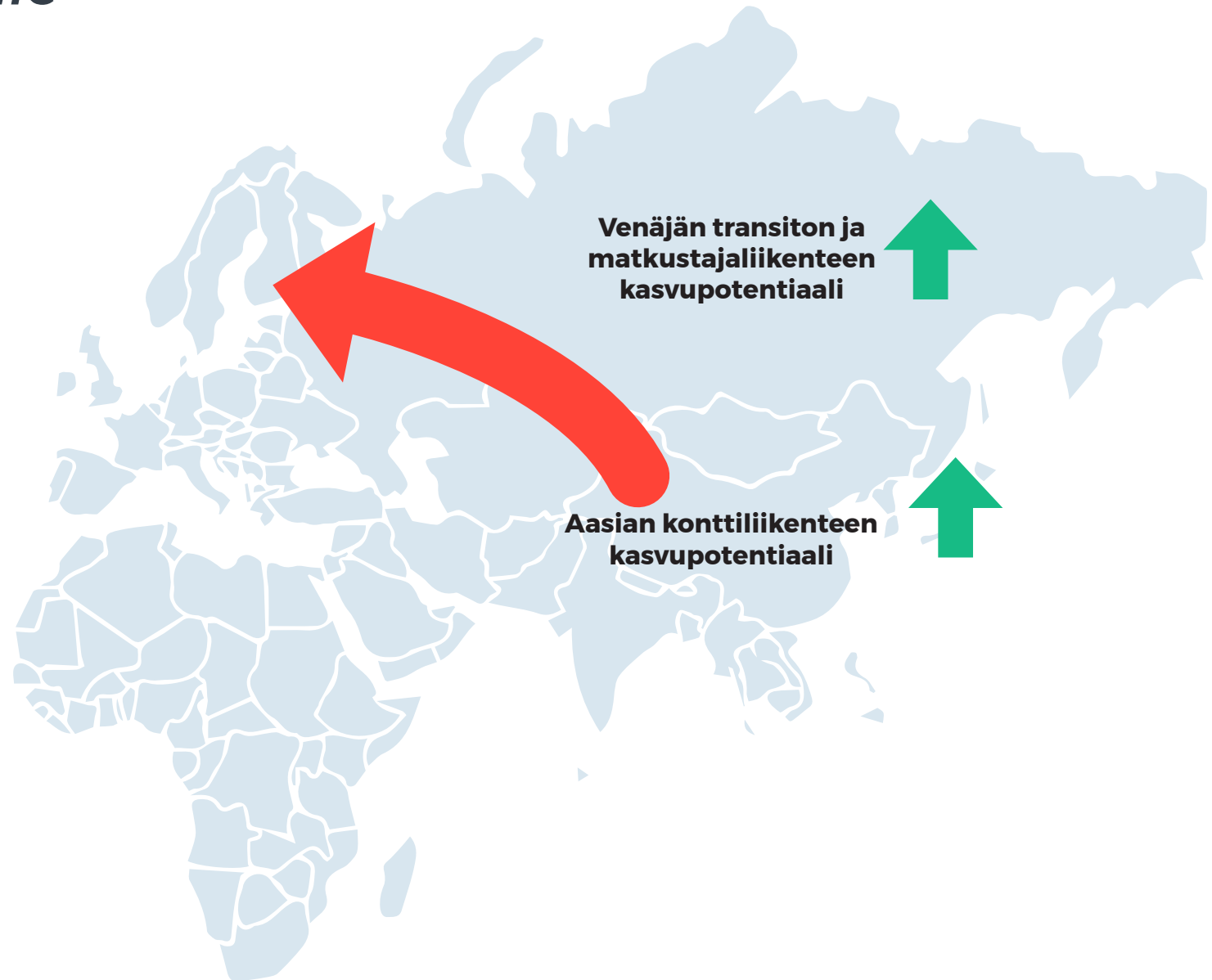


Venäjän ja Aasian tavaraliikenne

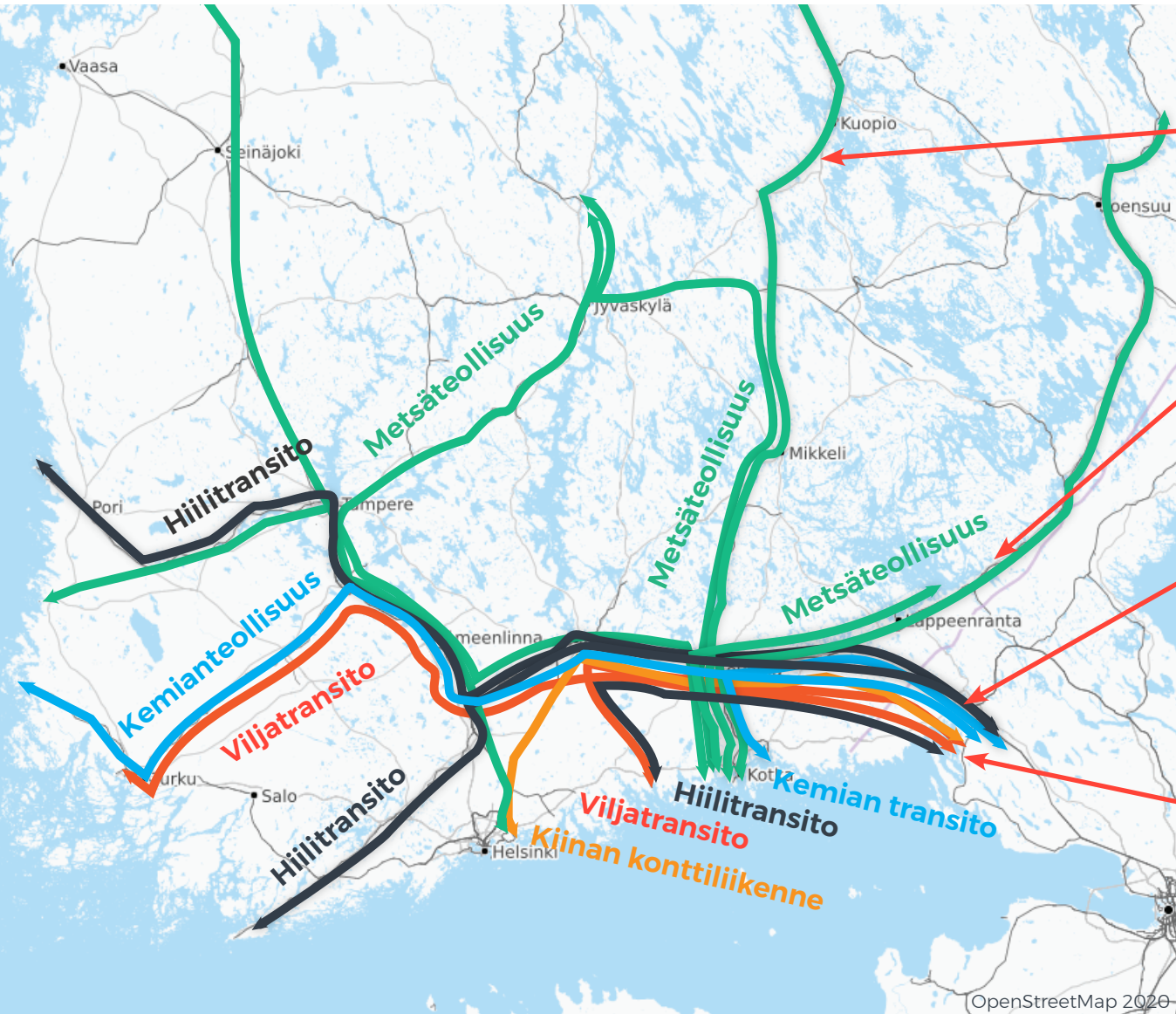
- kehitysnäkymät suotuisat Suomen rautatieliikenteelle

Venäjän talouskasvun ja Suomen viennin Venäjälle voimistuessa sekä henkilöliikenne että tavaraliikenne tulevat kasvamaan. Kiinaan suuntautuvaa konttiliikennettä operoidaan samalla reitillä nykyään Kouvola- ja Vuosaaren satamasta Helsingistä.

Kouvolassa investoidaan voimakkaasti (RRT-hanke) konttijunaliikenteen fasiliteettien kehittämiseksi ja rakennetaan perustaa liikenteen huomattavalle kasvulle. Myös tälle liikenteelle satamayhteydet HaminaKotkaan ja Helsingin Vuosaareen ovat tärkeitä.



Teollisuuden tavaravirtoja Kaakkois-Suomen rautateiden kautta



Metsäteollisuus

Itä-Suomessa tavaraliikennettä operoidaan Savon ja Karjalan radoilla. Molemmissa tavaravirtojen päätuoteryhmät ovat raakapuu, sahatavara, paperi ja sellu. Metsäteollisuus tuo myös merkittäviä määriä puuta Venäjältä.

Itä-Suomessa sijaitsee maailman suurin metsäteollisuuden vyöhyke. Tuotantolaitoksia sijaitsee myös pohjoisempänä ratojen äärellä. Metsäteollisuuskeskittymän pääkuljetussuuntia ovat HaminaKotkan satamat sekä Vuosaaren satama. Metsäteollisuuden tuotantolaitoksiin kuljetetaan teollisuuskemikaaleja.

Kemianteollisuus

Itä-Suomen rataverkolla kuljetetaan myös kemianteollisuuden tuotteita. Osa kuljetuksista menee Suomen teollisuuden käyttöön ja osa jatkaa transitona Suomesta eteenpäin.

Venäjän transitovirrat

Muut rautatiekuljetukset alueella ovat idän transitoliikennettä. Valtaosa tuontiliikenteestä tulee rajan yli Vainikkalaan, josta ne suuntautuvat Etelä- ja Länsi-Suomen satamiin.

Transitoliikenne jatkuvassa muutoksessa

- tavaravirrat hakeutuvat hyvän palvelutason kuljetuskäytäviin

Suomella sijaintietu transitossa

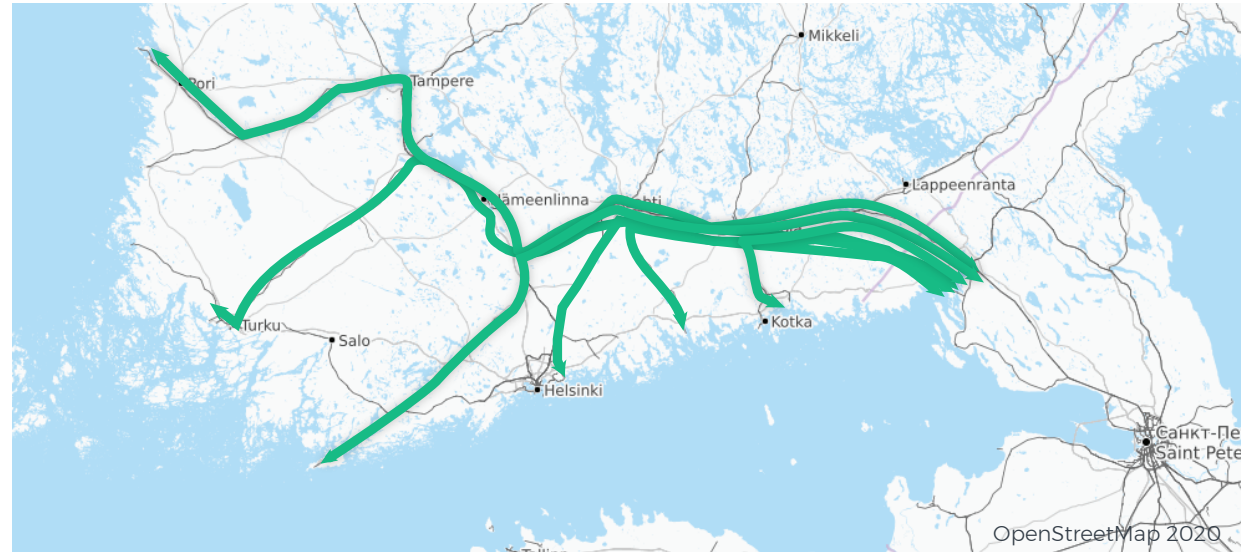
Venäjään liittyvässä transitoliikenteessä Kaakkois-Suomi on avainasemassa. HaminaKotkan satama on ollut sekä vienti- että tuontitransitossa merkittävä. Tavaraa liikkuu globaaleilla markkinoilla aina. Reitit ja tavaralajit muuttuvat eri tekijöistä johtuen. Tämä on syytä ottaa huomioon transitoliikenteeseen liittyvään infrastruktuuriin investoitaessa. Tavara hakeutuu kuljetuskäytäviin, joissa palvelutaso ja kustannustehokkuus ovat hyvät ja kuljetuskäytävä on tarkoituksenmukainen kyseiselle tavaravirralle.

Venäjän suurteollisuuden virrat

Venäjällä on paljon suurivolyymista teollista tuotantoa, joka tuottaa miljoonien ja jopa kymmenien miljoonien tonnin tavaravirtoja. Suuret virrat operoidaan vakioituja reittejä käyttäen esim. Pietarin tai Murmanskin satamien kautta.

Suuriin virtoihin liittyy pienempiä sivuvirtoja tietyille asiakkaille tai Euroopan markkinoille. Tähän kysyntään suomalaiset logistiikkayritykset voivat tarjota korkean palvelutason ratkaisuja. Suomen näkökulmasta tällaiset sivuvirrat venäläiseltä teollisuudelta saattavat olla hyvin merkittävät.

Nykyiset Venäjän transitovirrat rautateitse eteläisessä Suomessa



Suomen lähialueen satamat kehitymässä

Pietarin alueella on satamainfrastruktuuria kehitetty ja myös uutta kapasiteettia on rakennettu paljon 2000-luvulla (mm. Bronka ja Ust-Luga). Konttiliikenne onkin siirtynyt suurelta osin operoitavaksi suoraan näiden satamien kautta transitoliikenteen sijaan. Tällä hetkellä Pietarin satamissa vienti- ja tuontikonttien liikenne on hyvin tasapainossa. Siihen vaikuttaa Venäjän talouskehitys ja siten tuonnin määrän väheneminen aiempaan verrattuna.

Tilanne kuvaa myös merikuljetusjärjestelmän kehittymistä. Liikennettä hoidetaan yhä enemmän Venäjän omien satamien kautta. Autojen tuontikuljetukset operoidaan pääsääntöisesti Venäjän satamien kautta ja samoin suuri osa erilaisten bulkkituotteiden kuljetuksista. Silti Suomella on edelleen mahdollisuuksia transitoliikenteessä.

Transitoliikenne tulevaisuudessa

- etelän satamien vyöhyke voi vastata siihen

Venäjän tavoitteena on jo pitkään ollut rakentaa omaa satamainfrastruktuuria ja -kapasiteettia siten, että pääosin tavaravirrat voidaan hoitaa itse. Silti esim. viime vuosina Suomen satamien kautta on syntynyt merkittävä hiilitransitoliikenne suomalaisten satamien, Porin ja Hangon, kautta markkinoille. Suomessa on erinomaisia satamia erilaisten materiaalivirtojen käsittelyyn ja satamat myös investoivat tarvittaviin fasiliteetteihin.

Keskeinen tekijä transitovirtojen houkuttelussa on kustannustehokkaan ja sujuvan kuljetuskäytävän tarjoaminen hyvällä palvelutasolla eri tuoteryhmien mukaisille markkinoille.

Etelä-Suomen satamien profiilit ovat erilaiset ja niillä on eri tavaralajeille sopivia fasiliteetteja ja palvelutarjontaa. Laadukkailla rautatieyhteyksillä ja riittävällä ratakapasiteetilla voidaan parantaa satamien saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

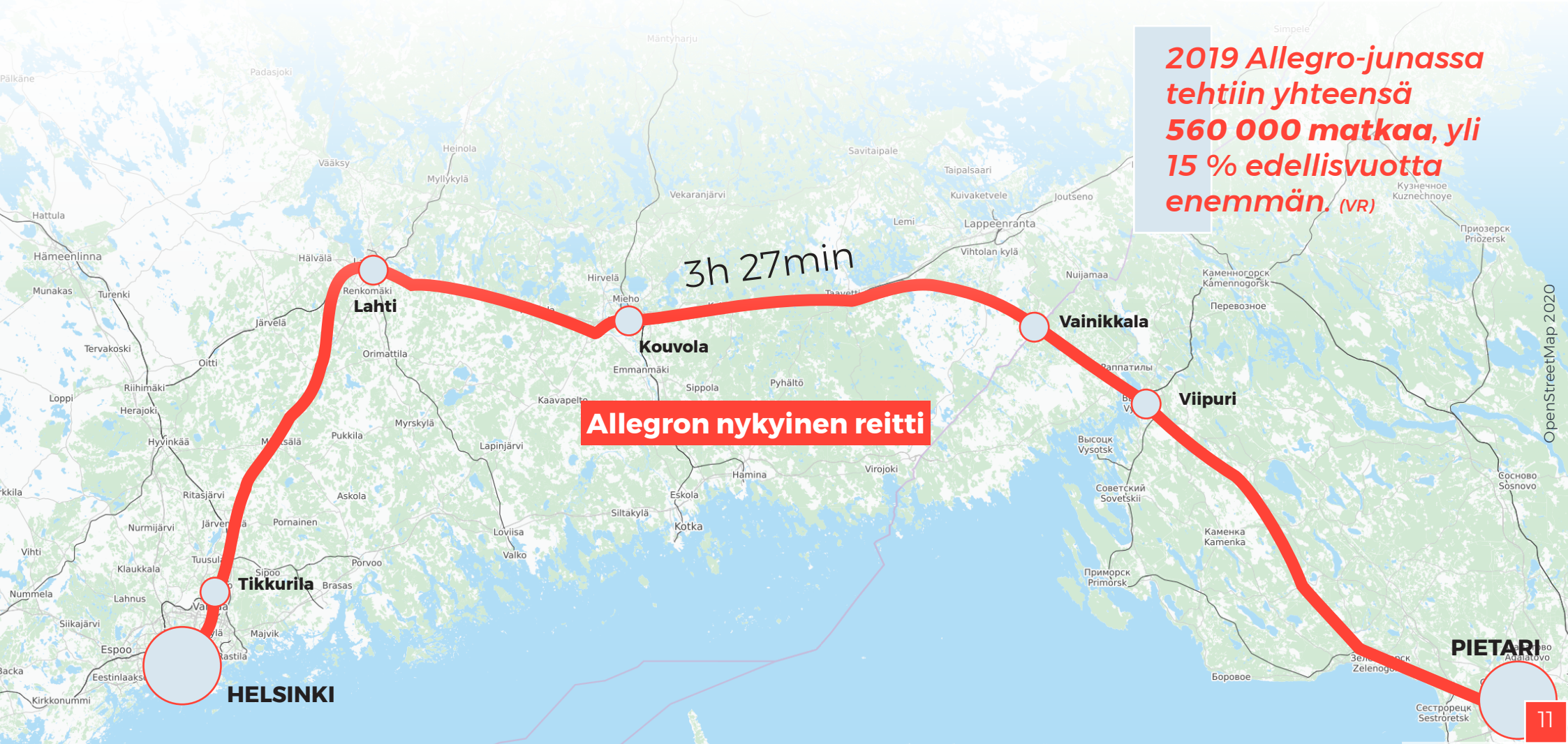
Pietarin satamien säännöllinen konttilaivaliikenne on kasvussa. Tulevaisuudessa Pietarin kautta voidaan operoida konttiliikennettä myös Suomeen.

Hiilitransiton osalta on syytä pohtia, mitä merkitsee suunnittelu- vaiheessa oleva Primorskin uuden syväsataman rakentaminen. Sen on tarkoitus valmistua vuoteen 2022 mennessä. Suunnitelu koskee 70 miljoonan tonnin vuotuista kapasiteettia, josta 26 miljoonaa tonnia kohdistuu hiilen käsittelyyn. Hiililiikenne voi kasvaa niin paljon, että Suomen kautta operoitavia reittejä tarvitaan edelleen tai sitten Suomen kautta operoidaan muita tuoteryhmiä.

Suomi-Venäjä rautatieliikenne -henkilöliikenteen nykytila

Pietarin matkustajavolyymit

Helsingin ja Pietarin välillä liikennöivät Allegro-junat. Pietarin kaupungissa asuu 5 miljoonaa ja sen suuralueella noin 7 miljoonaa ihmistä. Venäjän poliittiset ja taloudelliset olot vaihtelevat, mutta matkustajapotentiaali on tulevaisuudessakin suuri ja Suomi kiinnostaa matkailukohteena.



2019 Allegro-junassa
tehtiin yhteensä
560 000 matkaa, yli
15 % edellisvuotta
enemmän. (VR)

Reittivaihtoehtoja

Läntisen Suomen elinkeinoelämän tavoitteena on ollut pitkään saada junaliikenne käynnistymään myös Tampereen ja Pietarin välille eli osa Allegro-junista operoisi Helsingin sijaan Tampereelle. Tämä yhteys palvelisi useita läntisen Suomen maakuntia.

Mikäli itäinen rantarata olisi käytössä, Allegro-junat voisivat operoida eri reitillä, Helsinkiin uutta rantarataa ja Tampereelle Kouvolan kautta. Osa Helsingin junista voisi edelleen operoida Kouvolan ja Lahden kautta.

Olennaista tulevaisuuden toimintaympäristöä ajatellen on valmistautua ratakapasiteetin kysynnän suureen kasvuun jo nykyisessä tilanteessa erittäin kuormitetulla rataosuudella ja tarjota itään suuntautuvalle liikenteelle kaksi reittiä jakamaan sekä henkilö- että tavaraliikenteen virtoja.

Suomi-Venäjä rautatieliikenne -henkilöliikenteen kasvunäkymät



Tulevaisuuden Allegro-liikenteen mahdollisia reittejä

Suurnopeusjuna Moskovasta Pietariin

Ministeri Skinnarin Moskovan matkalla tammikuussa 2020 oli esillä Pietarin ja Moskovan välille rakennettava suurnopeusjuna. Toteutuessaan se tuo Moskovasta matkustajia nopeasti Pietariin. Se lisää Suomen ja Venäjän välisen Allegro-liikenteen potentiaalia merkittävästi.

Itäinen rantarata tarjoaa hyvän reitin nykyisen Allegro-reitin lisäksi pääkaupunkiseudulle.

Moskova

13 milj. asukasta

2

SUOMEN RATAVERKON VIRITTÄMINEN TULEVAISUUTTA VARTEN

Nykyinen rataverkko ei vastaa tulevaisuuden kasvutarpeisiin

Rataverkon kokonaistoimivuus koetuksella

Suomen rautatiejärjestelmän kapasiteetti on monen kuljetussuunnan osalta maksimikäytössä, mikä vaikeuttaa teollisuuden kuljetusten lisäämistä rautateillä. Suomi on sitoutunut hyvin haasteellisiin ilmastotavoitteisiin ja pyrkii kohti hiilineutraalia liikennejärjestelmää. Rautatieliikenne on siinä yksi instrumentti.

Rautateiden toimivuuden näkökulmasta on tärkeää, että on käytettävissä vaihtoehtoisia reittejä ilman kohtuuttoman pitkiä kiertomatkoja. Poikkeustilanteet ovat yleistyneet, mikä kertoo rautateiden kokonaistoimivuuden – rautatiejärjestelmän kapasiteetin – olevan monin paikoin äärirajoilla. Häiriö yhdessä kohdassa leviää laajalle alueelle vähentäen rautatieliikenteen täsmällisyyttä. Tulevaisuudessa ei ole varaa huonoon systeemin toimivuuteen. Nopeus ja täsmällisyys ovat rautatieliikenteen tärkeimmät kilpailuedut.

Venäjän tavaraliikenne haastaa Suomen rataverkon

Venäjän suuntaan Suomen rautatiejärjestelmän haasteena tulee olemaan Allegro- ja tavaraliikenteen yhteensovittaminen, mikäli molemmat tai edes toinen liikenteen alueista kasvaa merkittävästi. Kapasiteettiongelmia on havaittu jo nykyisessäkin liikenteessä erityisesti Kouvolan ja Vainikkalan välillä sekä Venäjän puolella.

Venäjän liikenteessä tavarajunien pituus kasvaa jatkuvasti ja tämä rajoittaa Suomen nykyisellä rataverkolla ratapihojen ja kohtauspaikkojen käyttöä tavaraliikenteen tarpeisiin. Tavara-

juna joudutaan jakamaan lyhyempiin yksiköihin, joka puolestaan heikentää kuljetusketjun kustannustehokkuutta ja varaa myös enemmän ratakapasiteettia. Tulevaisuuden toimintaympäristön ratkaisuja suunniteltaessa tulee rakentaa valmiuksia sekä nykyistä pidempien junien operointiin että kuljetusvolyymien huomattavaan kasvuun. Rautatieliikenteen tulee toimia sujuvasti aidossa monitoimijaympäristössä sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta.

Venäjän matkailun potentiaali on suuri ja sen realisoituessa yhteysväliä tulee olemaan huomattavaa henkilöliikenteen kasvua. Toisaalta myös Suomen suunnasta on kasvupotentiaalia matkustaa Venäjälle.

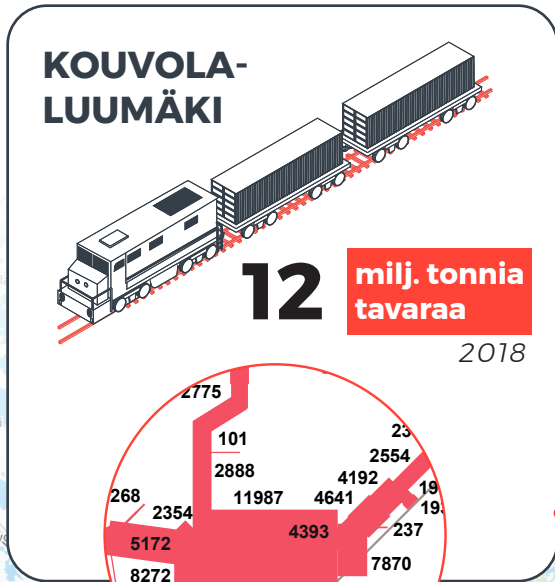


MITÄ RAUTATIELIIKENTEEN KASVU EDELLYTTÄÄ?

- » toimivia rautatiemarkkinoita
- » vaihtoehtoisia kuljetusreittejä
- » lisää ratakapasiteettia nykyisille radoille
- » uusia ratayhteyksiä
- » teknisten järjestelmien uudistamista

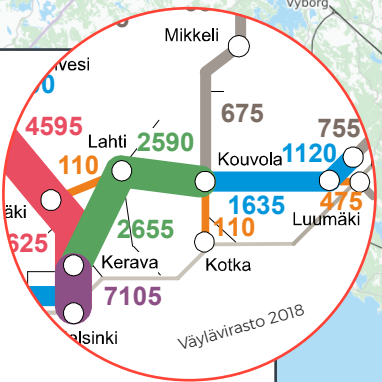
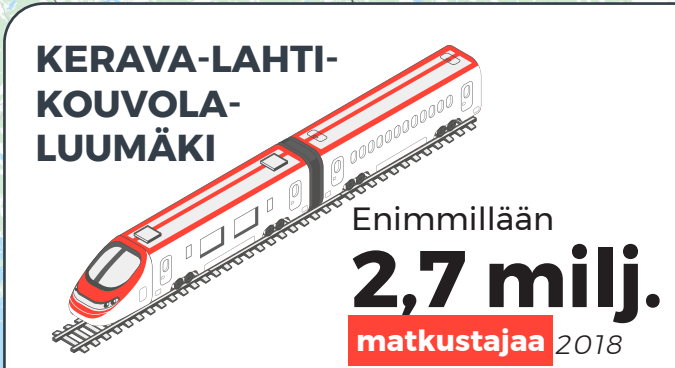
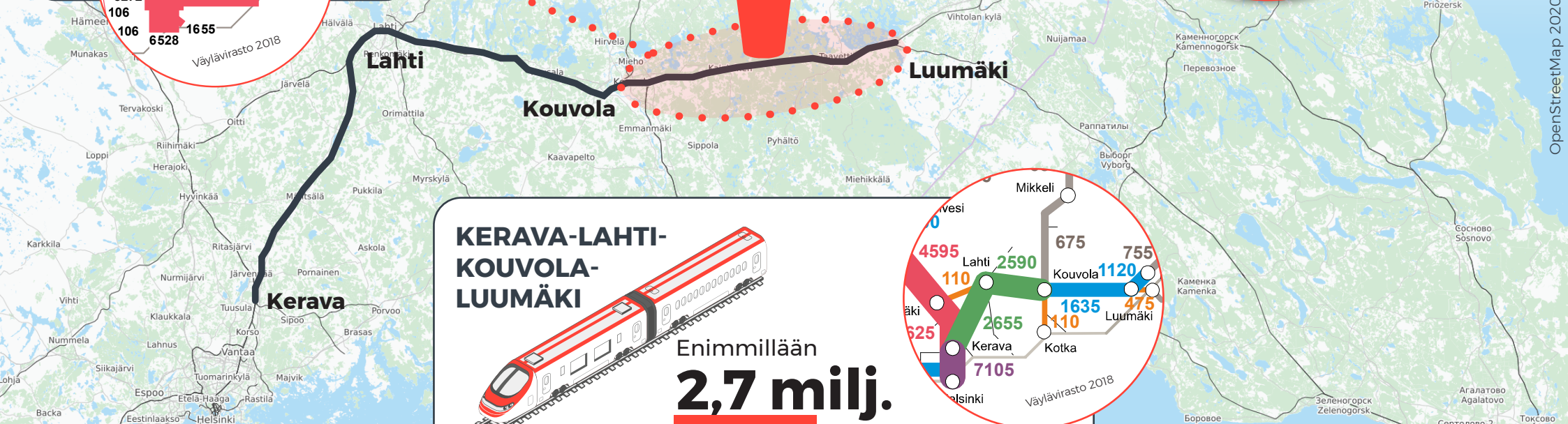


Suomen kuormitetuin tavaraliikenteen rataosuus Kouvolasta itään



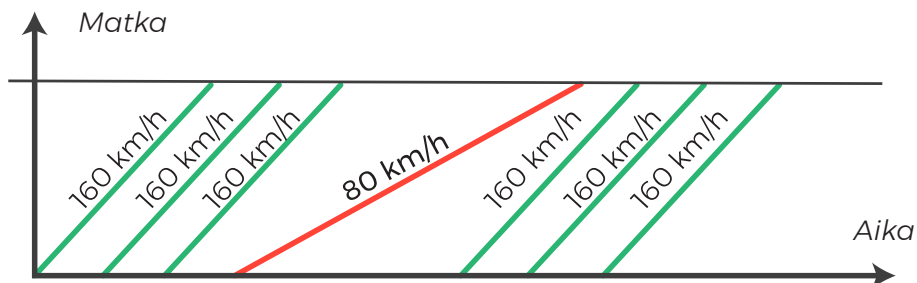
Metsäteollisuuden kuljetukset
 Transitokuljetukset
 Venäjän matkustajaliikenne
 Karjalan radan matkustajaliikenne

LISÄKSI KASVUTAVOITTEET:
 siirtyvät tiekuljetukset,
 uudet tavaravirrat,
 siirtyvät henkilöautoilijat
 ja uudet matkustajat

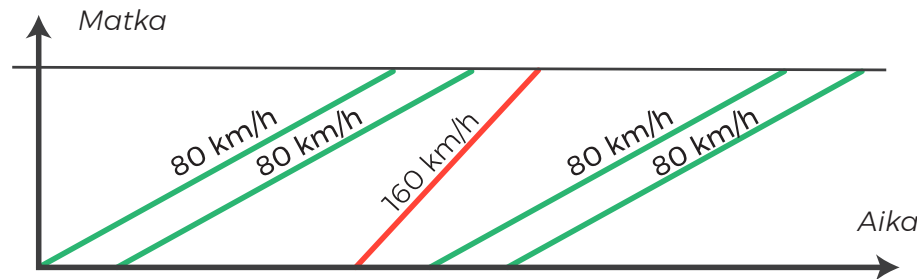


Junien nopeuserot kuluttavat ratakapasiteettia -ei vain junien määrä

Tavarajuna henkilöliikenteen keskellä



Henkilöjuna tavaraliikenteen keskellä

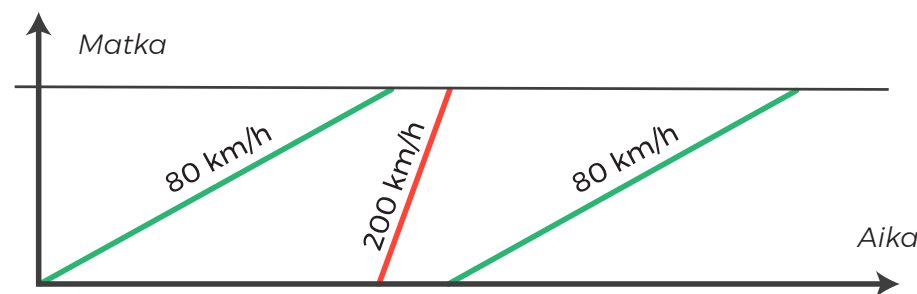


Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen junat käyttävät samoja sekaliikennerroja, jolloin nopeuserojen ongelma on aina läsnä. Junaliikenteen turvallisuuden vuoksi tarvitaan junien väliin suojastusväli, jolla ei ole junaliikennettä. Junat eivät saa liikkua samalla raiteella samaan suuntaan liian lähellä toisiaan. Junien nopeuserot kuluttavat ratakapasiteettia.

Hitaat ja nopeat junat samoilla raiteilla

Kun hidas juna osuu nopeampien joukkoon, tietyssä ajassa rata pystyy välittämään vähemmän junia kuin jos kaikki liikkuisivat samalla nopeudella. Sama pätee tilanteeseen, jossa nopea juna osuu hitaampien joukkoon. Useampiraiteisella radalla liikennettä on helpompi hallita.

Henkilöjuna suurella nopeudella tavaraliikenteen keskellä



Junien nopeuden nosto syö kapasiteettia

Jos henkilöliikenteen junien nopeustasoa halutaan nostaa, se syö vielä enemmän kapasiteettia. Tällöin rataverkolla tarvitaan vaihtoehtoisia ratayhteyksiä.

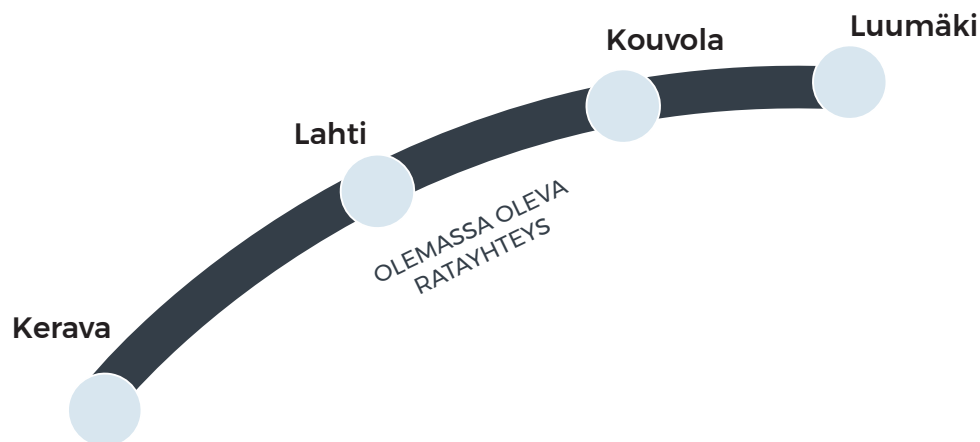
Itäinen rantarata parantaa merkittävästi itä-länsi-suuntaisen rautatieliikenteen välityskykyä tarjoamalla toisen reitin osalle liikenteestä. Kaksi reittiä mahdollistaa entistä paremmin tavaraliikenteen ja nopean henkilöliikenteen yhteensovittamisen.

Kapasiteetin kasvattamisen vaihtoehtoja

1

Keskitetään kaikki lisäkapasiteetti olemassa olevalle ratakäytävälle

Kaikki kapasiteetin lisäys nykyiselle yhteysvälille

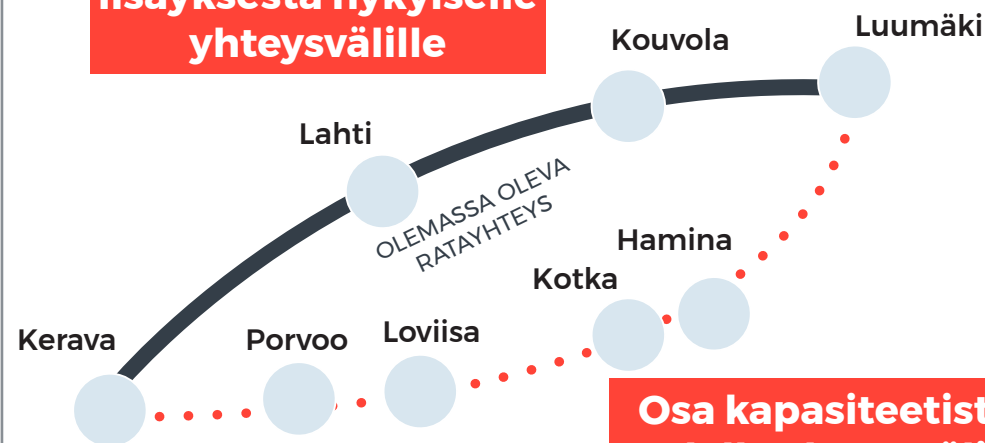


2

Kahden ratakäytävän malli

- osa kapasiteetin lisäyksestä kohdistetaan olemassa olevalle välille ja osa uudelle yhteydelle Luumäeltä Haminan, Kotkan, Loviisan ja Porvoon kautta pääkaupunkiseudulle itäisenä rantaratana.

Osa kapasiteetin lisäyksestä nykyiselle yhteysvälille



Osa kapasiteetista uudelle yhteysvälille = Itäinen rantarata

Keskeinen kysymys on,

mitä lisäarvoa kahden ratakäytävän malli tuo verrattuna siihen, että kaikki kapasiteetin kasvu ja tuleva liikenne ohjataan ainoastaan nykyiselle ratakäytävälle Kouvolan kautta.

1. lisäarvo

Itäinen rantarata

Koko Suomen kannalta tärkeä riskienhallinnan väline

Koko Suomen kannalta tärkeä lisäarvo itäisellä rantaradalla on se, että rata toimii vaihtoehtoisena yhteytenä Suomen tärkeimpiin kuuluvalle ratakäytävälle.

Kouvolan ja itärajan välinen rataosuus muodostaa erittäin riskialttiin pullonkaulan rautatieliikenteelle. Sen vaikutukset heijastuvat laajalle Suomen rautatieliikenteeseen. Niinpä on vakavasti pohdittava vaihtoehtoisen reitin merkitystä rautateiden toimintavarmuuden näkökulmasta. Kyse on teollisuuden kuljetusten toimitusvarmuudesta ja matkustajaliikenteen täsmällisyydestä. Vaihtoehtoisella yhteydellä on merkitystä myös Suomen huoltovarmuudelle. Itäisen rantaradan takia Luumäelle tarvitaan ratapihainvestointeja, jotka tehostavat ratapihatoimintoja itäisessä Suomessa.

Itäinen rantarata muodostaa vaihtoehtoisen yhteyden Suomen suurimpaan satamaan, Kilpilahden öljysatamaan sekä Suomen suurimpaan yleissatamaan, HaminaKotkaan. Sitä pitkin voidaan liikennöidä idän suunnasta myös Helsingin Vuosaaren satamaan. Logistisen toimintavarmuuden kannalta näillä satamilla on erittäin suuri merkitys koko Suomen teollisuudelle ja kaupalle. Nyt vaihtoehtoista reittiä idän suunnasta ei ole.

Rautatiejärjestelmän täsmällisyyden ja toimivuuden varmistamiseksi, myös poikkeusolosuhteissa, on välttämätöntä, että on olemassa vaihtoehtoisia reittejä ilman että joudutaan kiertämään kohtuuttoman pitkiä matkoja. Nykyinen malli on haavoittuva ja tulevaisuuden kasvutilanteessa haavoittuvuus ja sen laaja-alaiset vaikutukset koko Suomeen vain kasvavat.



2. lisäarvo

Itäinen rantarata

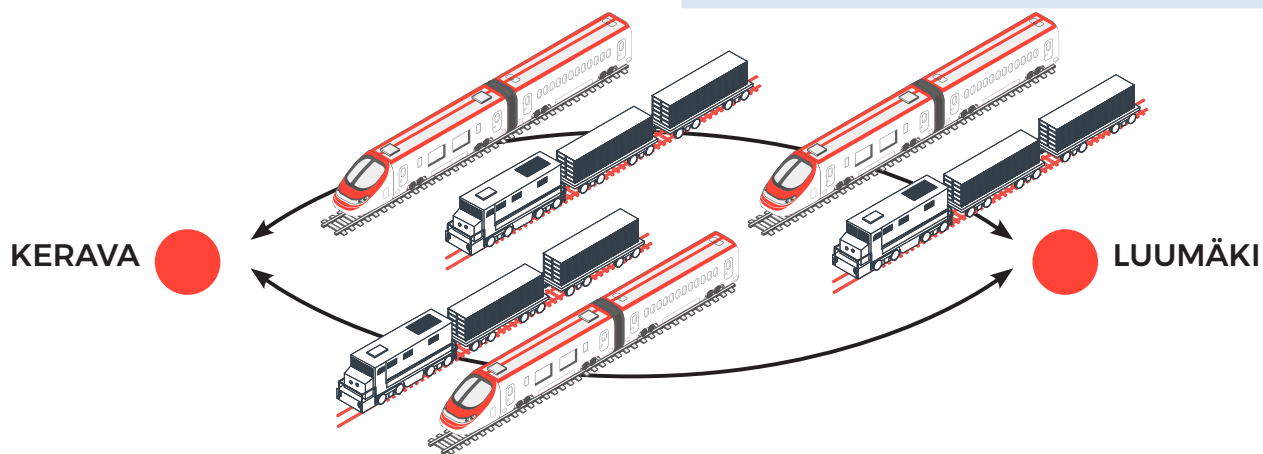
Ratakapasiteettia vapautuu nopealle henkilöliikenteelle

Toinen lisäarvo itäisellä rantaradalla on, että se vapauttaa Suomen kuormitetuimman tavaraliikenteen rataosuuden, Kouvola-Luumäki, kapasiteettia nopealle henkilöliikenteelle. Kapasiteetin vapautuminen ja junaliikenteen täsmällisyyden parantuminen nopeuttavat liikennettä laajalla vaikutusalueella.

Itäisen rantaradan avulla voidaan parantaa Karjalan radan ja Venäjän liikenteen täsmällisyyttä. Kapasiteetin vapautuminen heijastuu liikenteeseen Kouvolan ja Lahden välillä sekä Lahdesta Keravalle ja Lahdesta Riihimäelle. Savon radan henkilöjunista osa voi liikennöidä Kouvolasta Kotkaan ja jatkaa itäistä rantarataa Helsinkiin. Näin Kouvolasta avautuu kaksi reittivaihtoehtoa Helsinkiin.

Kouvolan ja Kotkan välisellä radalla on suuri tavaraliikenne HaminaKotkan satamaan. HaminaKotkan satama on Suomen suurin rautatiekeskittymä, jonka kautta kulkee 25 % Suomen rautateiden tavaratonneista. Satama on Suomen suurin yleissatama, joka palvelee koko maata. Sen laaja palvelutarjonta ja suuri laivafrekvenssi vetävät lisää pitkämatkaisia tavaravirtoja eri puolilta Suomea lisäten Kouvola-Kotka -radan kuormitusta. Itäinen rantarata Luumäeltä Haminaan ja Kotkaan tarjoaa välttämätöntä lisäkapasiteettia Karjalan radan ja Venäjän suunnan liikenteelle.

Venäjän Allegro-liikenteelle itäinen rantarata avaa uuden mahdollisuuden liikennöidä Kotkan kautta suoraan pääkaupunkiseudulle. Läntisen Suomen elinkeinoelämällä on suuri tarve Tampereelta Pietariin kulkevalle Allegro-junalle. Länsi-Suomen Allegro käyttäisi perinteistä reittiä itärajalta Kouvolaan ja Lahteen saakka ja jatkaisi siitä Riihimäen kautta Tampereelle. Näin saataisiin Allegro-liikenteen piiriin uusia kaupunkeja ja maakuntia. Mitään estettä ei ole sille, että osa Allegro-vuoroista Helsinkiin liikennöisi perinteistä reittiä ja osa itäistä rantarataa.



Itäinen rantarata on omiaan edistämään rautatiemarkkinoiden kasvua. Se tarjoaa rautatieoperaattoreille mahdollisuuksia uusiin reitteihin ja palvelutarjontaan sekä liiketoiminnan kasvuun.

3. lisäarvo

Itäinen rantarata

Etelän satamien vyöhyke Helsingistä Haminaan

Kolmas lisäarvo itäisellä rantaradalla on, että se muodostaa Suomen suurimpien satamien vyöhykkeen Helsingistä Haminaan. Vyöhykkeellä sijaitsevat Suomen kolme suurinta satamaa: Kilpilahti, HaminaKotka ja Helsinki. Kaksi pienempää satamaa vyöhykkeellä ovat Loviisa, joka on osittain Helsingin sataman omistuksessa, sekä Tolkkinen yksityinen yleinen satama. Kilpilahti on Nesteen öljysatama ja Suomen suurin satama. HaminaKotka on Suomen suurin yleissatama, ja Helsinki Suomen merkittävin kaupan satama.

Rautatiellä kytketty satamien vyöhyke tarjoaa edellytykset kilpailla Venäjän transitoliikenteestä. Erilaiset satamat vyöhykkeellä voivat vastata hyvin erilaisiin kuljetustarpeisiin jatkuvasti muutoaan muuttavilla transitomarkkinoilla. Koska Venäjä on maailman suurimpia rautatiekuljetusmaita, Suomelle riittää vähäinenkin osuus Venäjän tavaravirroista ja kyse on silti Suomen rautateillä suurista volyymeistä.

Myös kotimaan tavaraliikenteelle Itäinen rantarata avaa uusia mahdollisuuksia rautatieoperaattoreille ja uusille palvelukonsepteille. Logistiikan toimintavarmuuden kannalta satamat yhdistävä vaihtoehtoinen reitti on erittäin tärkeä.

Suomen kolme suurinta satamaa radan vaikutusalueella

Vyöhykkeen satamilla on monipuolinen palvelutarjonta

Hyvät edellytykset vastata muuttuviin transitoliikenteen tarpeisiin

Helsinki

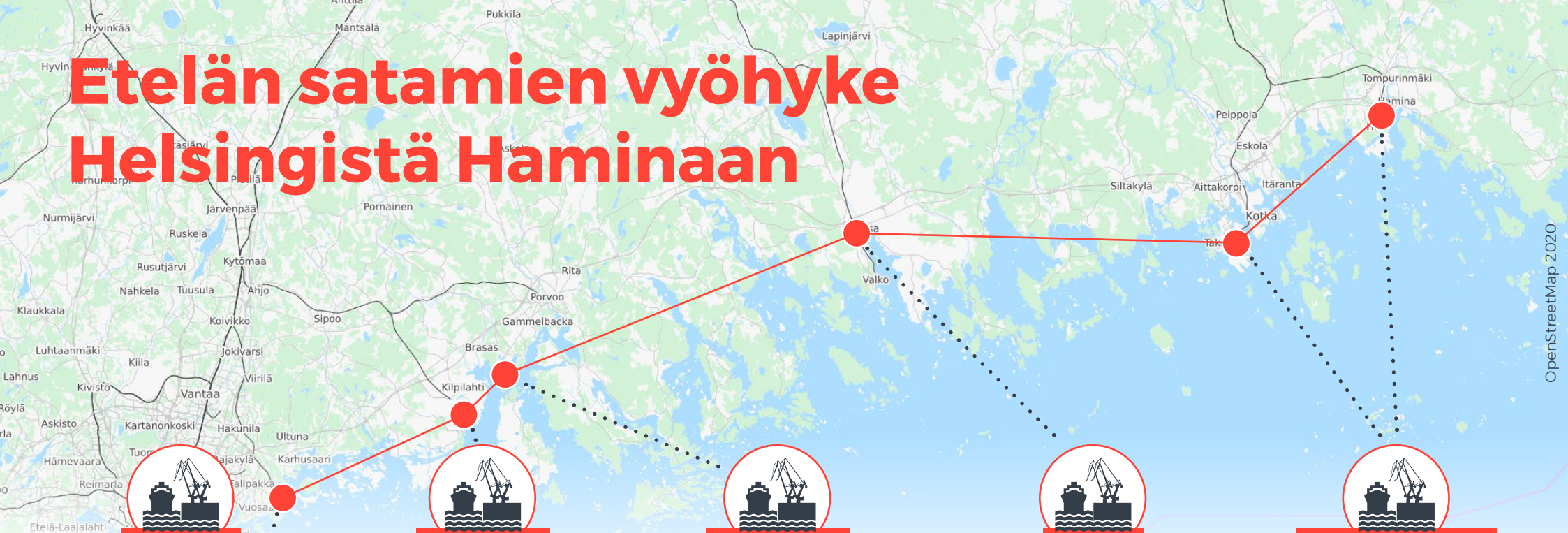
Kilpilahti

Tolkkinen

Loviisa

HaminaKotka

Etelän satamien vyöhyke Helsingistä Haminaan



OpenStreetMap 2020



Helsinki

**KAUPAN
SATAMA**



Kestokulutushyödykkeitä ja elintarvikkeita sekä teollisuuden raaka-aineita ja puolivalmisteita. Metsä- ja metalliteollisuustuotteet sekä elintarvike-, tekstiili- ja lasiteollisuuden tuotteet vientiin.

Traficom 2019, Helsingin satama
Tilastot vuodelta 2018



Kilpilahti

**NESTEEN
ÖLJYSATAMA**



Raakaöljyn tuonti ja öljytuotteiden vienti

Traficom 2019, Kilpilahden satama
Tilastot vuodelta 2018



Tolkkinen

**YKSITYINEN YLEINEN
SATAMA**



Irtolasteja, projektilasteja sekä kappaletavaraa

Traficom 2019, Tolkisten satama
Tilastot vuodelta 2018



Loviisa

YLEISSATAMA



Päävientituotteita sahatavara ja vilja, tuonti pääosin sementtiä

Hiilen ja viljan transiokuljetuksia

Kotimaan terminaaliliikenne

Projektilasteja

Loviisan satama 2019
Tilastot vuodelta 2018



HaminaKotka

**SUOMEN SUURIN
YLEISSATAMA**



Kontti-, RoRo- ja LoLo-liikennettä

Kuivan ja nestemäisen irtotavaran kuljetuksia, kaasunkuljetuksia ja erilaisia projektitaivauksia

Kemianteollisuuden transiokuljetuksia

HaminaKotkan satama 2020
Tilastot vuodelta 2019

4. lisäarvo

Itäinen rantarata

Merellisen asumisen vyöhyke lähellä pääkaupunkiseutua

Neljäs itäisen rantaradan tuoma lisäarvo on, että sen varrelle muodostuu vetovoimainen merellisen asumisen vyöhyke.

Korkeatasoinen ja luonnonläheinen asuinympäristö tarjoaa pääkaupunkiseutua edullisemmän vaihtoehdon asumiseen. Itäinen rantarata tekee siitä nopeasti saavutettavan. Samalla se helpottaa pääkaupunkiseudun väestöpainetta ja tasoittaa asumiskustannusten suurta eroa pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen välillä. Porvoon, Loviisan ja Pyhtään kautta Kotkaan, Haminaan ja Virolahdelle ulottuva alue on suotuisa kasvuyöhyke. Vyöhykkeen ja pääkaupunkiseudun välille muodostuu luonnollinen pendelöintialue.



Väestön kasvua, kaukojunia ja lähiliikennettä

Sujuva rautatieyhteys mahdollistaa vyöhykkeen sisällä nykyistä sujuvamman liikkumisen työn ja asumisen välillä. Pääkaupunkiseudun kasvupaineen purkamisen kasvattaa vyöhykkeen väkilukua ja elinvoimaa lisäten potentiaalia rautateiden henkilöliikenteelle. Itäisen rantaradan alueella voidaan liikkua kaukojunilla ja virittää myös lähijunaliikennettä palvelemaan pienempien taajamien liikennetarpeita.

Suunta Pariisista pienempiin kaupunkeihin

Ranskassa on tunnistettu ilmiö, että vaikka ihmiset käyvät töissä Pariisissa, yhä useampi haluaa asua pienemmissä kaupungeissa kohtuullisen junamatkan päässä. Pariisin asukkaita ja yrittäjiä kiinnostaa niissä parempi elämänlaatu, luonto, edullisempi hintataso, suuremmat asunot sekä yrittäjille tarjottavat palvelut innovaatioihin, työllistämiseen ja rahoittamiseen.

Suomalaistutkimuksessa on käynyt ilmi, että noin puolet suomalaisnuorista haluaisi asua kaupunkien läheisellä maaseudulla, jolloin he voivat yhdistää kaupunkiseutujen työmarkkinat ja maaseudun luontoarvot.

Institut d'études opinion et marketing en France et à l'international 2019. Cadremploi 2018
Kuhmonen 2014. Turun yliopisto, Tulevaisuuden tutkimuskeskus

Vetovoimainen kasvukäytävä itäisen rantaradan varrelle

Synty vetovoimainen kasvukäytävä

Moottoritie ja rautatie muodostavat elinkeinoelämää houkuttelevan kasvukäytävän. Euroopassa on havaittu niiden toisiaan vahvistava vaikutus. Ne palvelevat eri tyyppisiä kuljetustarpeita ja täydentävät toisiaan. Tampereen ja Helsingin välille sekä Lahden ja Helsingin välille on sijoittunut yrityksiä hyvien tie- ja rautatieyhteyksien ansiosta. Erityisen tärkeää hyvä logistinen sijainti on teollisuudelle ja logistiikka-alan yrityksille. Itäinen rantarata mahdollistaa vetovoimaisen vyöhykkeen muodostumisen elinkeinoelämälle.

Rautatie täydentää kuljetuskäytävää

E18 -tie on korkeatasoinen väylä yhdistäen itäisen Suomenlahden rannikon kunnat pääkaupunkiseudulle. Rautatien rakentaminen samaan kuljetuskäytävään toimii yhdyskuntarakenteen kehittymisen selkärankana täydentäen tieverkkoa, laajentaen työssäkäyntialuetta ja tarjoten suuren kapasiteetin joukkoliikennemuodon. Sillä vastataan myös liikenteen hiilineutraaliustavoitteisiin. Itäisen rantaradan varrelle muodostuu asutuksen ja yritystoiminnan laajenemista palveleva kehityskäytävä.



5. lisäarvo

Itäinen rantarata

Saavutettavuus vauhdittaa työvoiman saatavuutta sekä yritystoiminnan sijoittumista ja investointeja alueelle

Työllisyyden ja investointien edistäjä

Työllisyyden edistäminen on valtiovallan ykkösprioriteetteja. Työvoiman liikkuvuus kestävällä tavalla on sekin hallituksen agendalla. Työmatkat perustuvat tulevaisuudessa yhä enemmän nopeaan ja täsmälliseen juna-liikenteeseen.

Suomen itäinen rannikko Helsingistä Porvoon ja Loviisan kautta Pyhtäälle, Kotkaan, Haminaan ja Virolahdelle muodostaa erittäin potentiaalisen yhte-näisen työssäkäyntialueen itäiseen rantarataan ankkuroituen. Pääkaupunki-seudun suuret työmarkkinat lännen suunnassa ja Lappeenrannan korkean teknologian osaamiskeskittymä idän suunnassa ovat omiaan vauhdittamaan työvoiman liikkuvuutta itäisellä rantaradalla molempiin suuntiin. Venäjän lä-heisyys muodostaa alueelle erittäin tärkeän kasvupotentiaalin, jonka realisoi-tumista itäinen rantarata tukee.

Itäisen rantaradan kunnissa on tarvetta monipuoliselle työvoimalle, jota ei välttämättä tällä hetkellä kunnista löydy. Saavutettavuuden merkittävä paran-tuminen avaa uudenlaiset mahdollisuudet työvoiman liikkuvuudelle, nykyis-ten yritysten kasvulle ja uusien yritysten sijoittumiselle alueelle. Työvoiman saatavuus on edellytys yritysten investoinneille.

Itäisen rantaradan vyöhykkeellä on monipuolista teollisuutta, logistisia toimin-toja sekä yhä laajenevaa palvelutuotantoa. Työvoiman tarpeet ovat moninaiset ja mitä suurempi työssäkäyntialue, sitä todennäköisempää on löytää juuri tiet-tyn tarpeeseen osaamista. Venäjän kauppaan ja teollisuuteen kytkeytyvien yritysten ja työvoiman tarve on alueella ilmeinen. Nopea Allegro-yhteys itäistä rantarataa pitkin kytkee Suomen yhä paremmin kansainväliseen kauppaan, millä on suora kytkentä työllisyyteen ja investointeihin.

Tämän selvityksen on laatinut WSP Finland Oy Kotkan, Loviisan, Haminan, Pyhtään ja Virolahden toimeksiannosta. Työstä ovat vastanneet WSP:n Business & Logistics -yksikössä johtaja, professori Jorma Mäntynen, tekniikan tohtori Jarkko Rantala ja diplomi-insinööri Riku Huhta.