

Itäinen rantarata

kansainvälisen
toimintaympäristön
instrumenttina

Tekniikan tohtori Jarkko Rantala, WSP Finland Oy

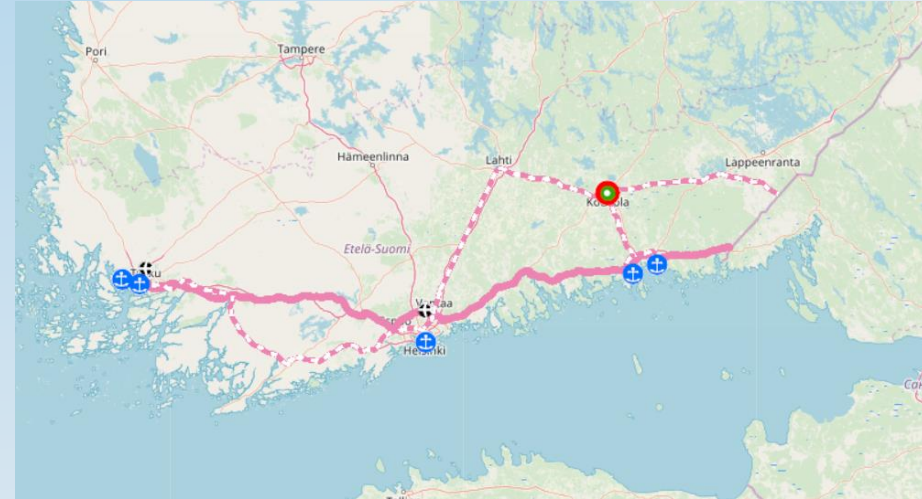
Johtaja, professori Jorma Mäntynen, WSP Finland Oy



Itäinen rantarata

EU:n ydinverkkokäytävällä

- EU:n TEN-T verkot yhdistävät alueita ja markkinoita toisiinsa → **saavutettavuuden ydinverkko**.
- Kansainvälinen näkökulma tärkeä, ei vain kansallisten tavoitteiden toteuttamista.
- Kytkeytyminen suurempiin kokonaisuuksiin ja tavoitteisiin.
- Scandinavian – Mediterranean –ydinkorridorin E18 –tien ja satamien osalta.
- Myös Baltic – North Sea –ydinkorridorin kytkeytyminen etelästä ja periaatepäätös sen jatkeesta pohjoiseen ja Ruotsiin on tehty.
- Laatuvaatimuksia ja perusta EU-rahoituksen kohdistamiseen liikenneinfrastruktuurin kehittämisinvestointeihin.
- Poliittista päätöksentekoa ja myös hallinnollista organisointia.
- Rahoituksessa painotus raideinvestoinneissa.
- Hyvät perusteet Itäiselle rantaradalle



Korridorit edellyttävät laaja-alaista kokonaisuuksien tarkastelua.

Ne sisältävät kaikki kuljetusmuodot ja logistiset solmupisteet.

Korridorit kytkeytyvät muihin liikenneverkon osiin.

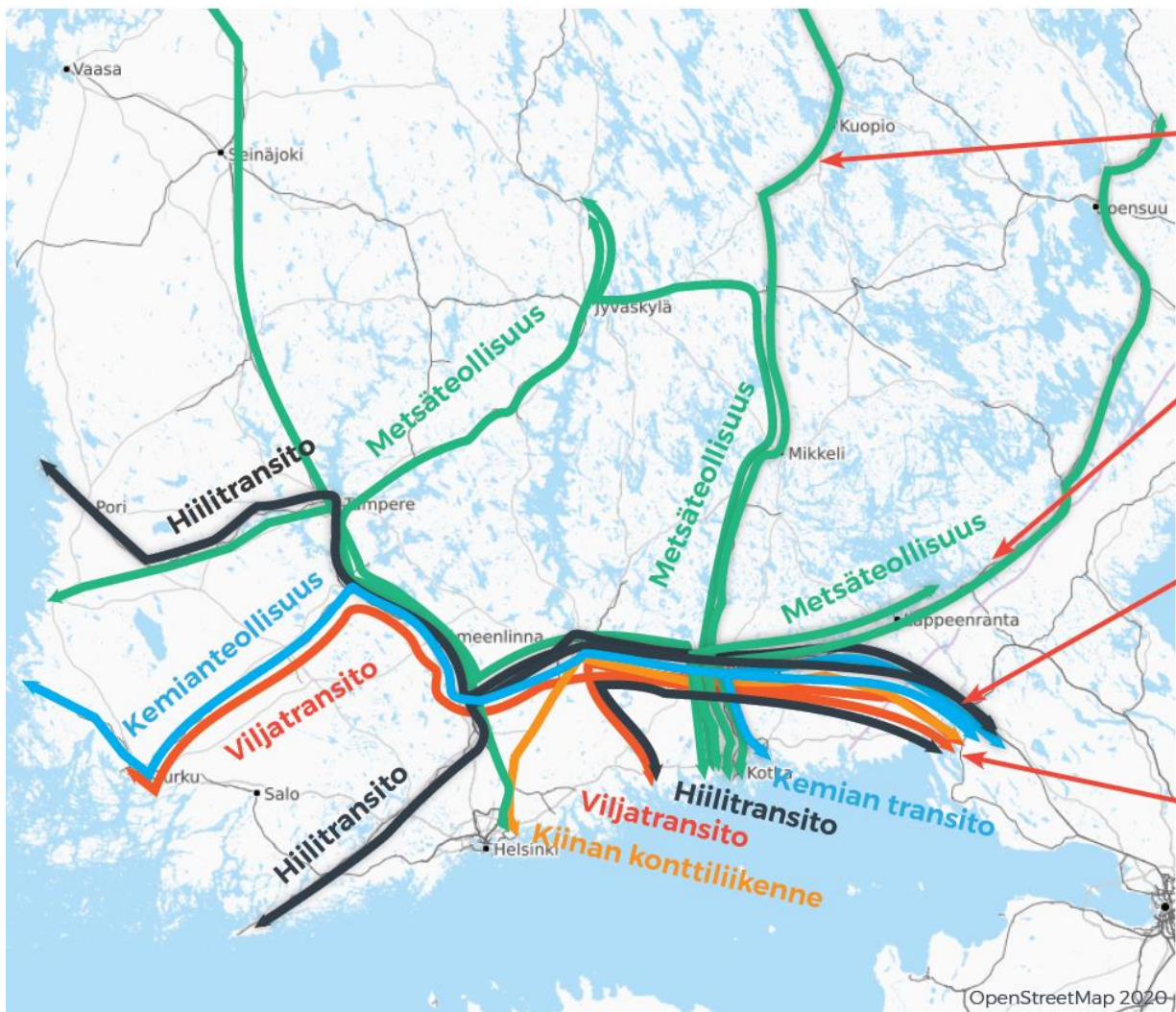
Korridorin on kokoava konsepti, ei pelkästään yksittäinen kuljetusreitti.

Laaja näkökulma korridorien kehittämiseen

- Parhaimmillaan perusta uuden ja kasvavan teollisen vyöhykkeen muodostumiselle → Logistiikan rooli yritysten liiketoiminnassa ja alueen vetovoimatekijänä.
- Mitä merkittävä infrastruktuuri-investointi toteutuessaan mahdollistaa?
- Kyse kansainvälisestä näkökulmasta → Kytkeytyminen eri maiden kehittämissuunnitelmiin (esim. Venäjän rautatiekuljetusjärjestelmä ja uudet konttijunakonseptit).
- Yritysten tavaravirrat ja kuljetustarpeet pohjana, erilaiset operaattorit palvelun tuottajina.
- Henkilö- ja tavaraliikenne, myös tietoliikenneinfra.
- Visionäarisyyttä tulevaisuuteen, ei vain nykyisiin henkilö- ja tavaravirtoihin perustuvaa tarkastelua.



Teollisuuden tavaravirtoja Kaakkois-Suomen rautateillä



Metsäteollisuus

Itä-Suomessa tavaraliikennettä operoidaan Savon ja Karjalan radoilla. Molemmista 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 pohjoisempana ratojen äärellä. Metsäteollisuuskeskittymän pääkuljetussuuntia ovat HaminaKotkan satamat sekä Vuosaaren satama. Metsäteollisuuden tuotantolaitoksiin kuljetaan 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.

Kytkeytyminen Venäjän rautatieliikennejärjestelmään

- Venäjän potentiaali on merkittävä ja raideliikenne tärkein kuljetusmuoto.
- Kaakkois-Suomen logistinen infra tarjoaa hyvän kuljetusreitit myös Venäjän suurteollisuuden tavaravirroille.
- Suomen vahvuutena kytkeytyminen Venäjän rataverkkoon ja mahdollisuus vahvistaa edelleen tätä etua.
- Kehittyvät rautatiekuljetusten konseptit, mm. konttijunat Venäjälle, IVY-alueelle ja Aasiaan eri kohteisiin.

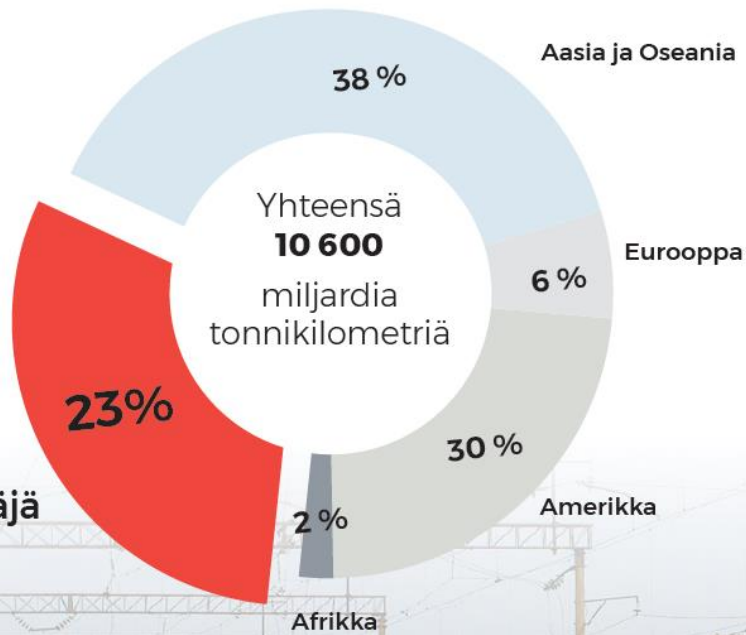


Venäjä

- rautatiekuljetusten suurvalta

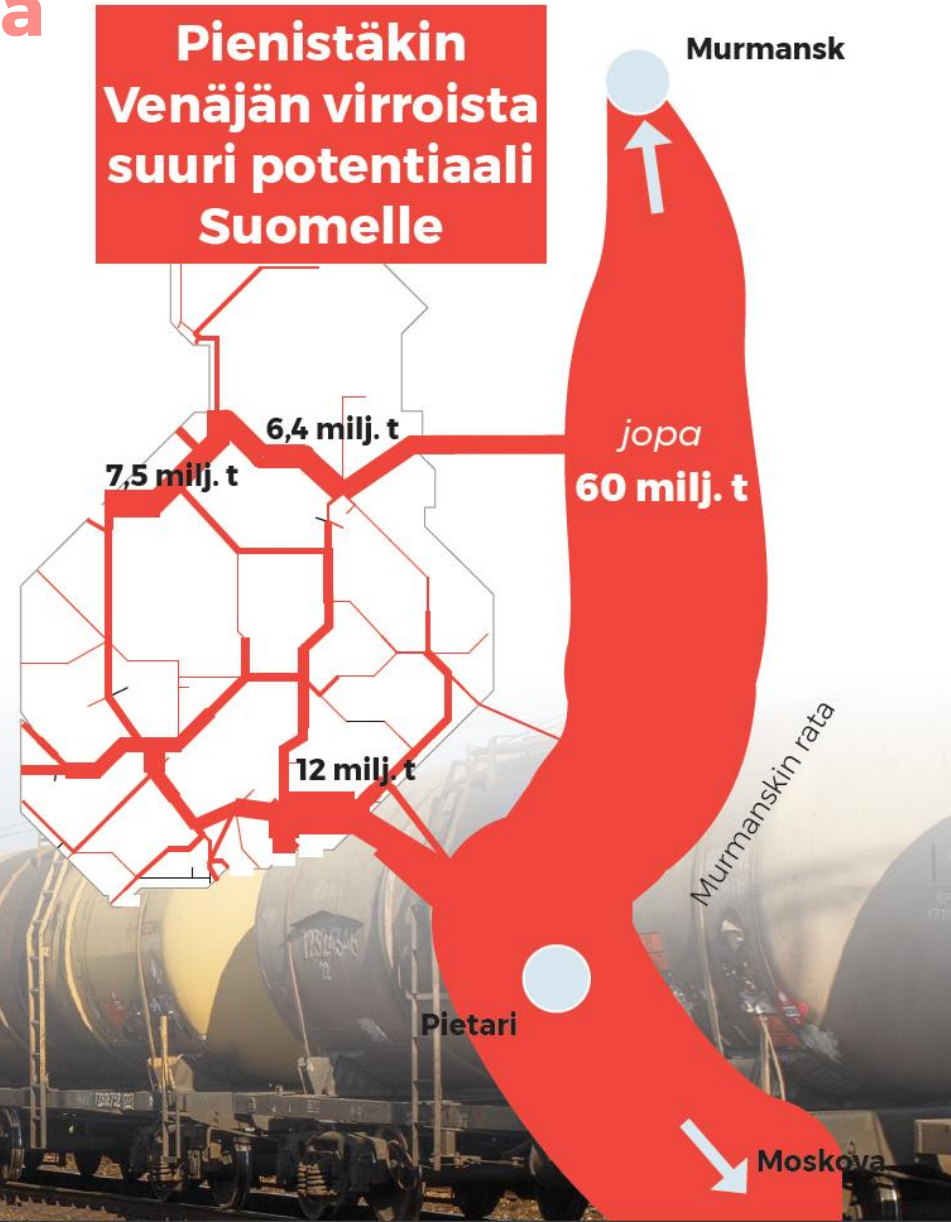
Suomen ja itärajan lähellä
kulkevat tavaravirrat 2018

Rautateiden kuljetussuorite
maailmassa 2018



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

Pienistäkin
Venäjän virroista
suuri potentiaali
Suomelle



Suomi-Venäjä rautatieliikenne – henkilöliikenteen kasvunäkymät



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

Rataverkon haasteet

- Rataverkolla useissa kohdissa kapasiteettiongelmia, kapeikoilla laajat heijastusvaikutukset.
- Henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittaminen.
- Miten varmistetaan, että elinkeinoelämän tarpeet otetaan huomioon rataverkon kehittämisessä?
- Rataverkkoa kehittämällä luodaan edellytykset uusille tavaravirroille ja palvelutuotteille
- Rautatiekuljetuksille kasvupotentiaalia

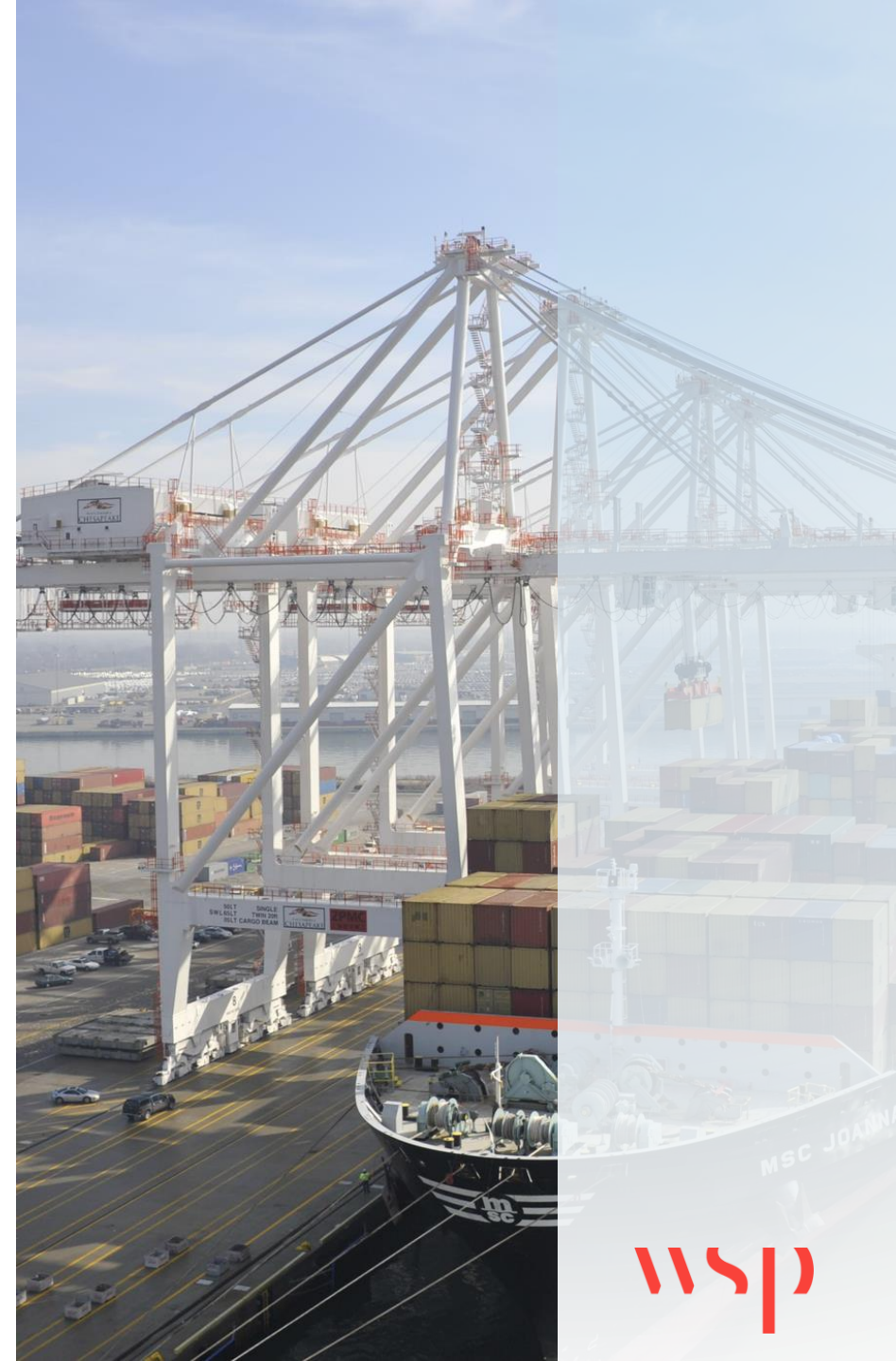


Suomen kuormitetuin tavaraliikenteen rataosuus

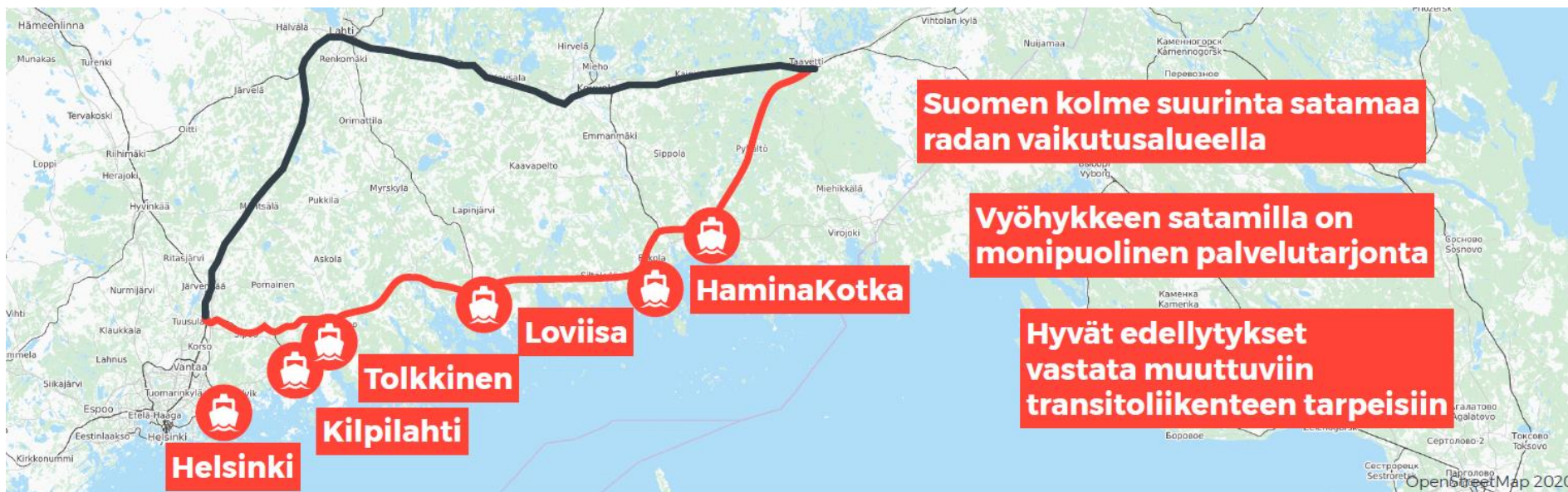


Satamat porttina kansainvälisille markkinoille

- Satamat ovat logistisia solmupisteitä, jotka kytkevät kotimaan ja kansainväliset tavaravirrat toisiinsa.
- Logististen lisäarvopalvelujen tuottajia.
- Kriittisiä toimijoita Suomen kansainvälisen kaupan logistiikassa.
- Satamilla erittäin suuri taloudellinen merkitys Suomen vienti-, tuonti- ja transitovirtojen käsittelijänä



Satamien kytkentä raiteilla



Itäisen rantaradan vyöhyke

- Kansainvälisiä tavaravirtoja on paljon, satamien vyöhyke on meriliikenteen portti globaaleille markkinoille.
- Alue on myös maaliikenteen portti Venäjälle.
- Vahva teollinen rakenne jo valmiina, infrainvestoinnit voivat toimia *teollisen vyöhykkeen kehitystä vahvistavana tekijänä*
→ Vahva perusta, jolle rakentaa tulevaisuuden kasvua alueelle ja Suomelle.
- Itäinen rantarata tarjoaa uuden kansainvälisen yhteyden pääkaupunkiseudun ja Suomen merkittävimpien merisatamien kautta kasvaville Venäjän ja Aasian markkinoille.
- Tukee merellisen asumisvyöhykkeen muodostumista ja työvoiman liikkuvuutta pääkaupunkiseudun ja Itä-Suomen suuntaan

