



**FENNIARAIL**

**Itäinen rantarata**

**Webinaari 21.9.2020**

**Petri Lempiäinen, hallituksen puheenjohtaja**

# Raideinfrastruktuuri vaikuttaa merkittävästi rautatieoperaattorin kilpailukykyyn



FENNIARAIL

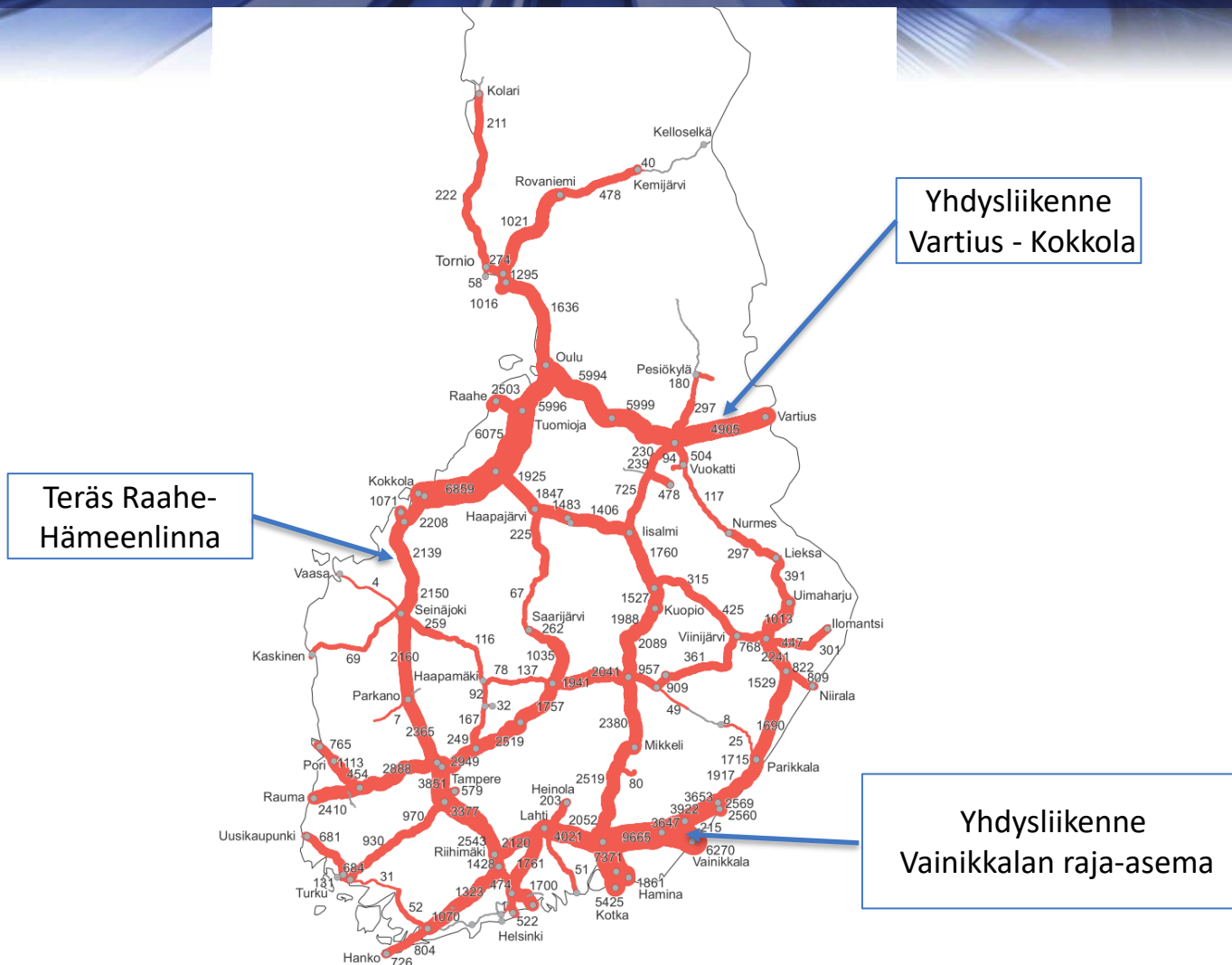
- Tavaraliikenteen tarpeet jääneet henkilöliikenteen nopeiden raideyhteyksien varjoon
- Suomessa on paljon massatuotantoa ja pitkät etäisyydet
- Hallituksen esitys liikenneinfran investointisuunnitelmaksi vuosiksi 2021–2032 tarkoittaa 25 mrd euron panostuksia liikenneinfraan, itäisen vaihtoehdon osuus tarkentamatta

- Kustannustehokkuudesta
- Toimintavarmuudesta
- Ilmastonmuutokseen vastaamisesta

# Rautatieliikenteen rahtivolyymi Suomessa (+40 Mtonnia/vuosi)



FENNIARAIL



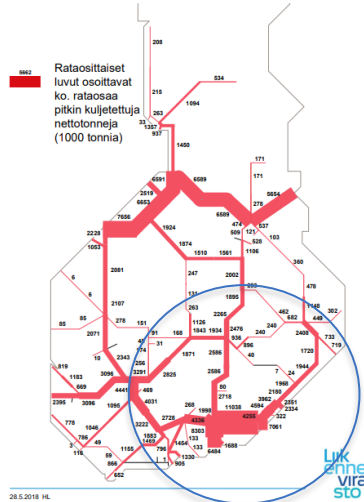
## Nykyiset Venäjän transitovirrat rautateitse eteläisessä Suomessa



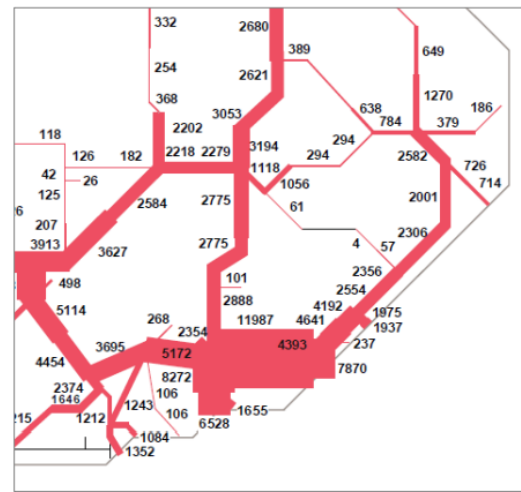
- Yhdysliikenteen osuus tavaraliikenteestä on yli 50 %
- Haminakotkan satamassa yhdysliikenne on kasvanut koronasta huolimatta
- Ratainfrastruktuuriin tulossa parannuksia, mutta parannettavaa jää paljon
- Väylämaksut heikentävät kilpailukykyä, noin 50 milj. euroa vuodessa
- Rajaliikenteen hallinta saatava kaikilta osin operaattorineutraaliksi viranomaistoiminnaksi

- Valtaosa Suomen kansainvälisestä rautatietavaraliikenteestä kulkee reitillä Vainikkala-Kotka/Hamina
- Samaa reittiä käyttää pitkällä matkalla myös nopea henkilöliikenne ja Luumäen länsipuolella myös Karjalan radan liikenne
  - Eri liikennelajien suuret nopeuserot aiheuttavat haasteensa radan välityskyvylle

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2017  
Yhteensä 38,5 milj. tonnia ja 10,362 mrd tonninkm

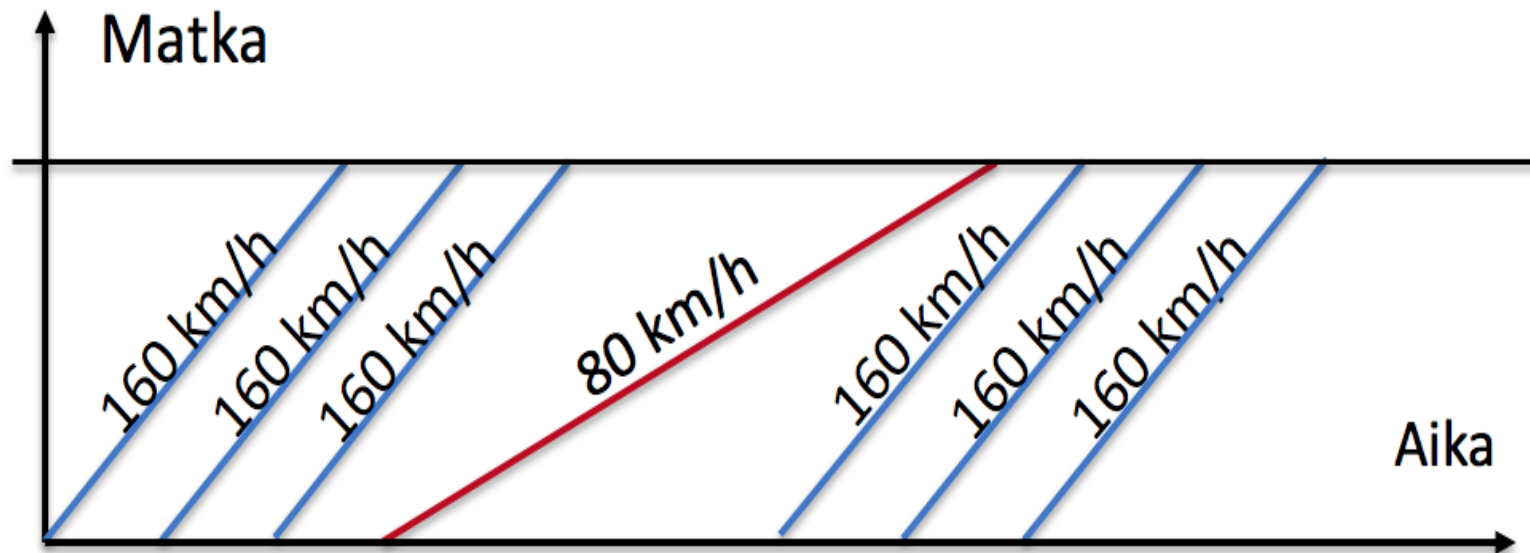


Väylävirasto  
Trafikledsverket



Tavarajunien kuljetusvirrat Suomen kaakkoisosassa 2018,  
1000 tonnia/v (Väylävirasto)

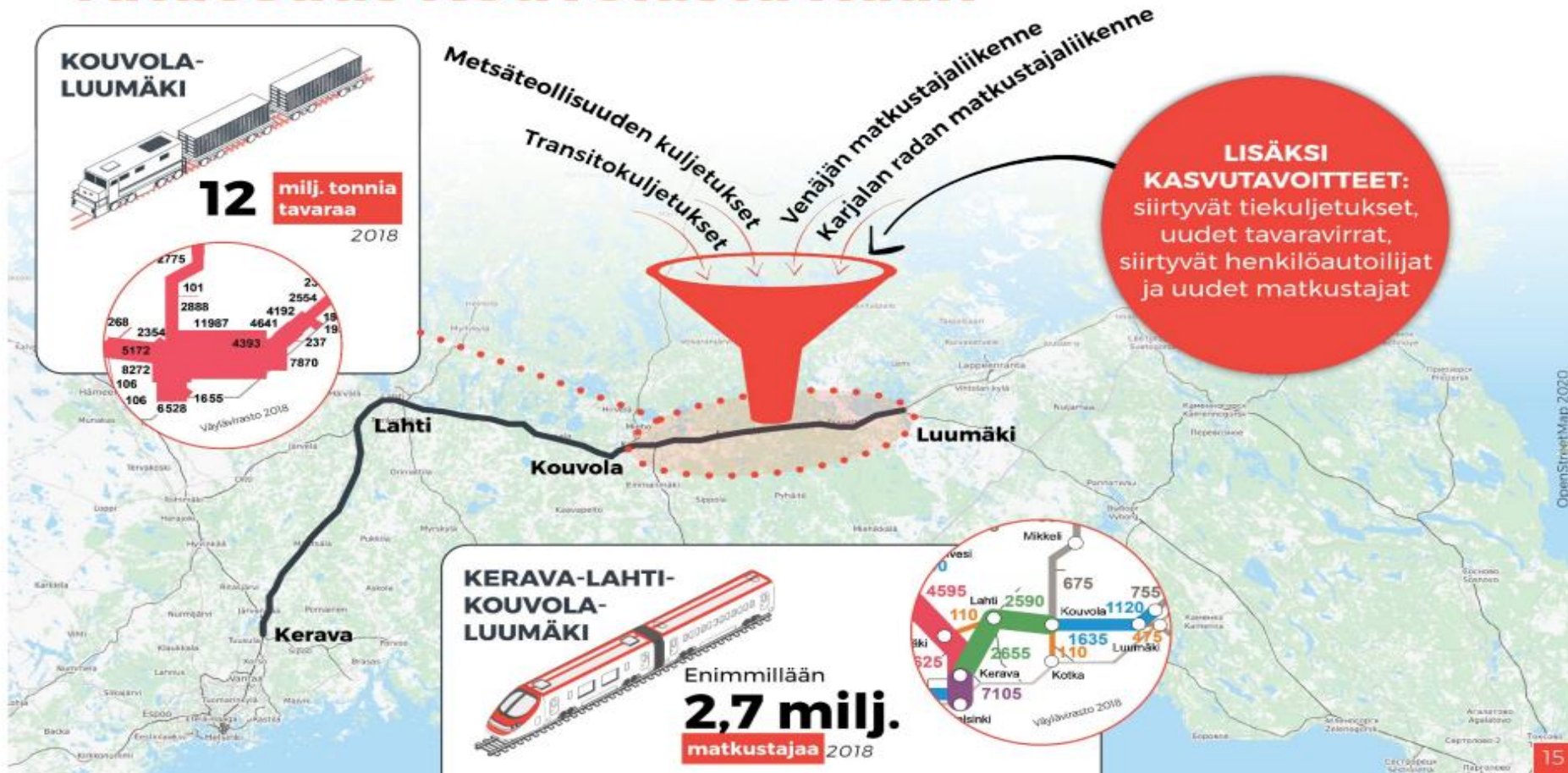
## Tavarajuna henkilöliikenteen keskellä





- **Vainikkalan ratapiha**
  - Keskeisessä roolissa tavaraliikenteen toiminnan kannalta
  - Ajoittain kapasiteettinsa äärirajoilla
- **Vainikkala-Luumäki**
  - Ruuhkainen ja häiriöherkkä henkilöliikenteen ollessa normaalilla tasolla
  - Vaatisi kapasiteetin nostamista, mutta nykyinen linjaus on haasteellinen esim. kaksoisraiteen rakentamista ajatellen
- **Luumäki-Kouvola**
  - **Välityskyky on hyvä, mutta suuri liikennemäärä ja suuret nopeuserot aiheuttavat haasteita**
- **Kouvola-Kotka/Hamina**
  - Menossa oleva kehityshanke helpottaa tilannetta merkittävästi, mutta pullonkaulaksi jää yksiraiteinen osuus Juurikorven ja Kotkan välillä

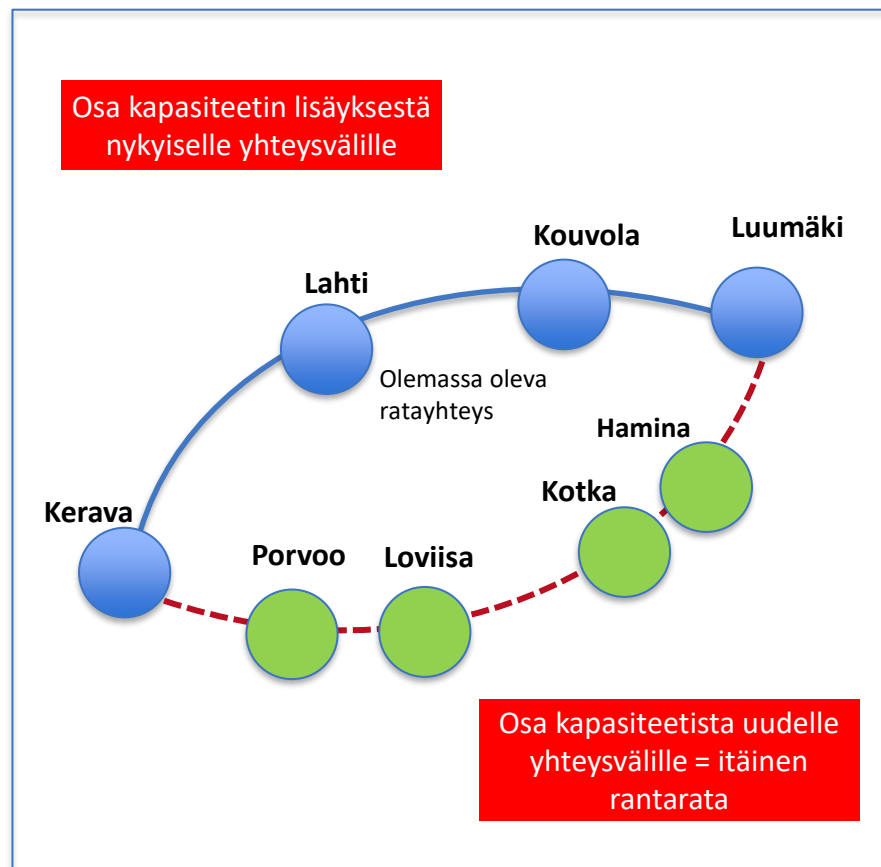
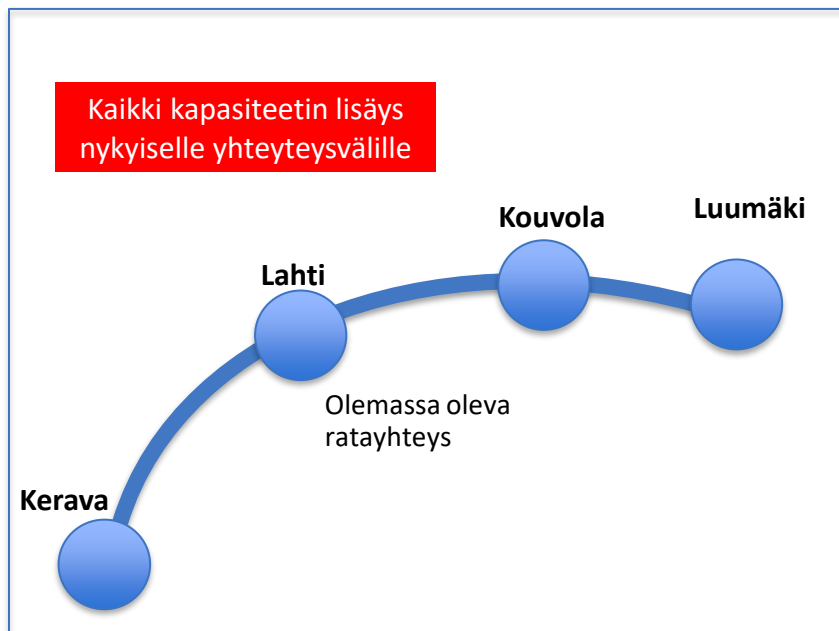
## Suomen kuormitetuin tavaraliikenteen rataosuus Kouvolastä itään



# Rantarata lisää väylän välityskykyä



FENNIARAIL



- Itäisen rantaradan **potentiaali** tavaraliikenteen kannalta:
  - lyhentää Vainikkalan ja Kotkan välistä reittiä
  - ohjaa liikennettä pois Kouvolan ja Luumäen väliseltä kuormittuneelta osuudelta
- **Haaste** on Luumäen itäpuolinen osuus:
  - Vainikkalan ratapihan jatkokehittämistä on priorisoitava
  - Luumäelle päättyvän itäisen rantaradan tapauksessa ongelmaksi jää Luumäki-Vainikkala-osuuden välityskyky

**Ratkaisu:** Haminasta suoraan Vainikkalaan linjattava rata, joka avaisi toisen reitin Vainikkalasta länteen

Itäinen rantarata varmistaa, lisää ja nopeuttaa tavaraliikennettä idästä satamiin ja tuotantolaitoksiin

Edistää vientiteollisuuden ja satamatransiton kilpailukykyä

Ratainvestoinnin takaisinmaksun arvioiminen haasteellista

Edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista