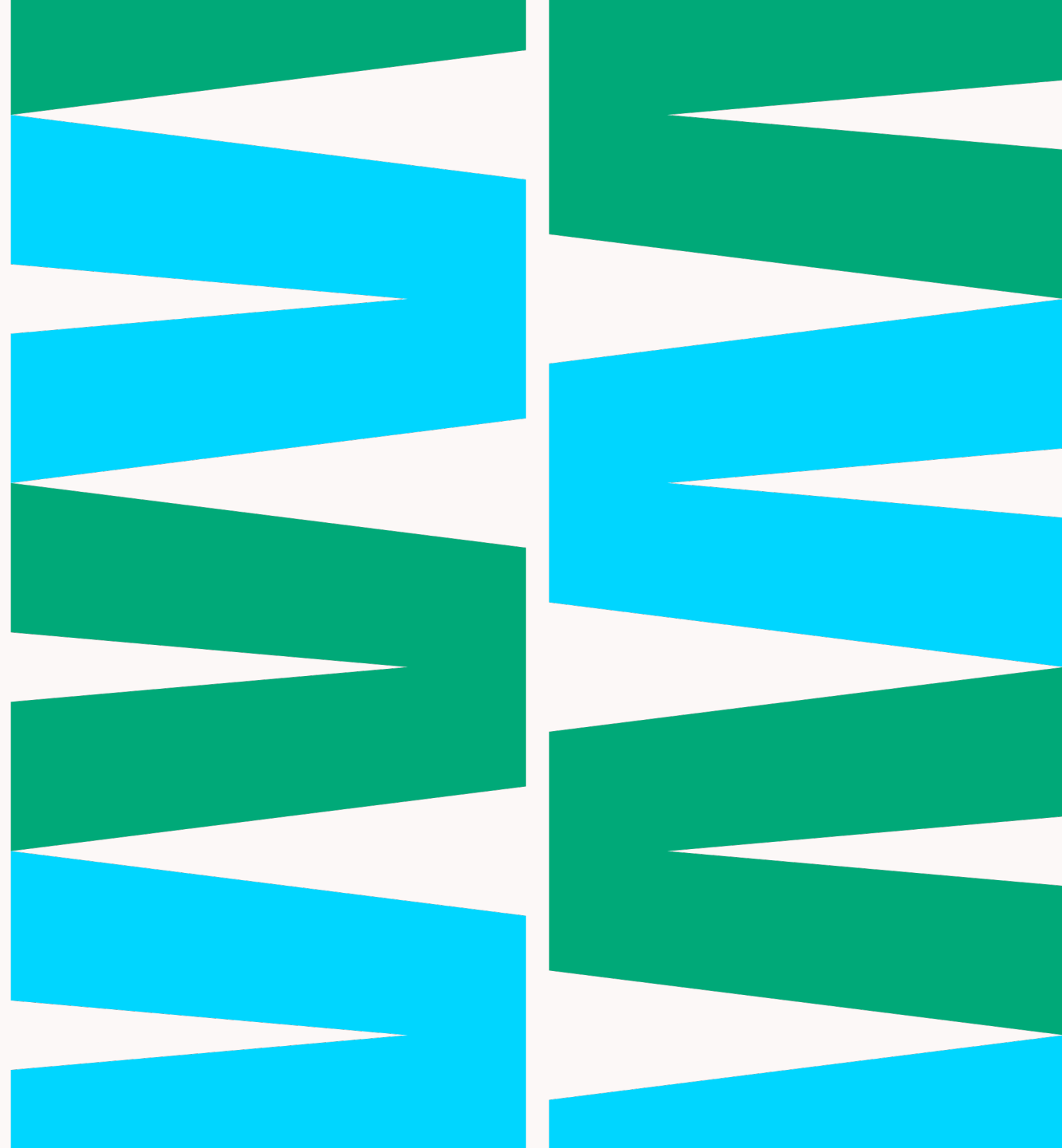




# Itäradan tavaraliikenne- selvitys

Tiivistelmä raportista 04/2024



# RAUTATIEKULJETUSTEN TULEVAISUUS SUOMESSA

## EU-sääntely ohjaa yhä voimakkaammin rautatiekuljetuksiin

- EU:n tavoitteena on kaksinkertaistaa rautatiekuljetusten määrä 2050 mennessä
- Pääosin kannustavaa sääntelyä

## Yritysten intressinä vähentää toimitusketjunjensa päästöjä nopealla tahdilla

- Arvoketjun päästöjen vähentäminen
- Lisää kysyntää päästöttömille kuljetusmuodoille

## Raideleveys, kaluston saatavuus ja markkinat

- Kansallinen linjaus: 1435 mm vai 1524 mm
- Kalustomarkkinoita kehittämällä palvelutarjonnan kehittyminen

## Junakuljetusten monipuolistuminen

- Pitkien junien tavoite jatkossakin
- Lyhyemmällä junilla markkinoiden kasvattaminen



## Kehitteillä on uusia rautatiekuljetuspalveluja, jotka mahdollistavat myös pk-yrityksille rautatiekuljetukset

- Yhdistetyt kuljetukset
- Sisämaan satamat ja konttikuljetukset

## Nykyiset rautatiekuljetusten käyttäjät käyttävät jatkossakin rautatiekuljetuksia

- Metsä-, kemian ja metalliteollisuus
- Keskittynyt tuotanto, suuret volyymit, prosessi- ja lopputuotekuljetukset

## Suomeen on tulossa suuria investointeja, joista moni kaavailee käyttävänsä rautatiekuljetuksia

- Suuret volyymit sekä tuontia ja vientiä
- Akkuteollisuus, PX2 ja kiertotalous

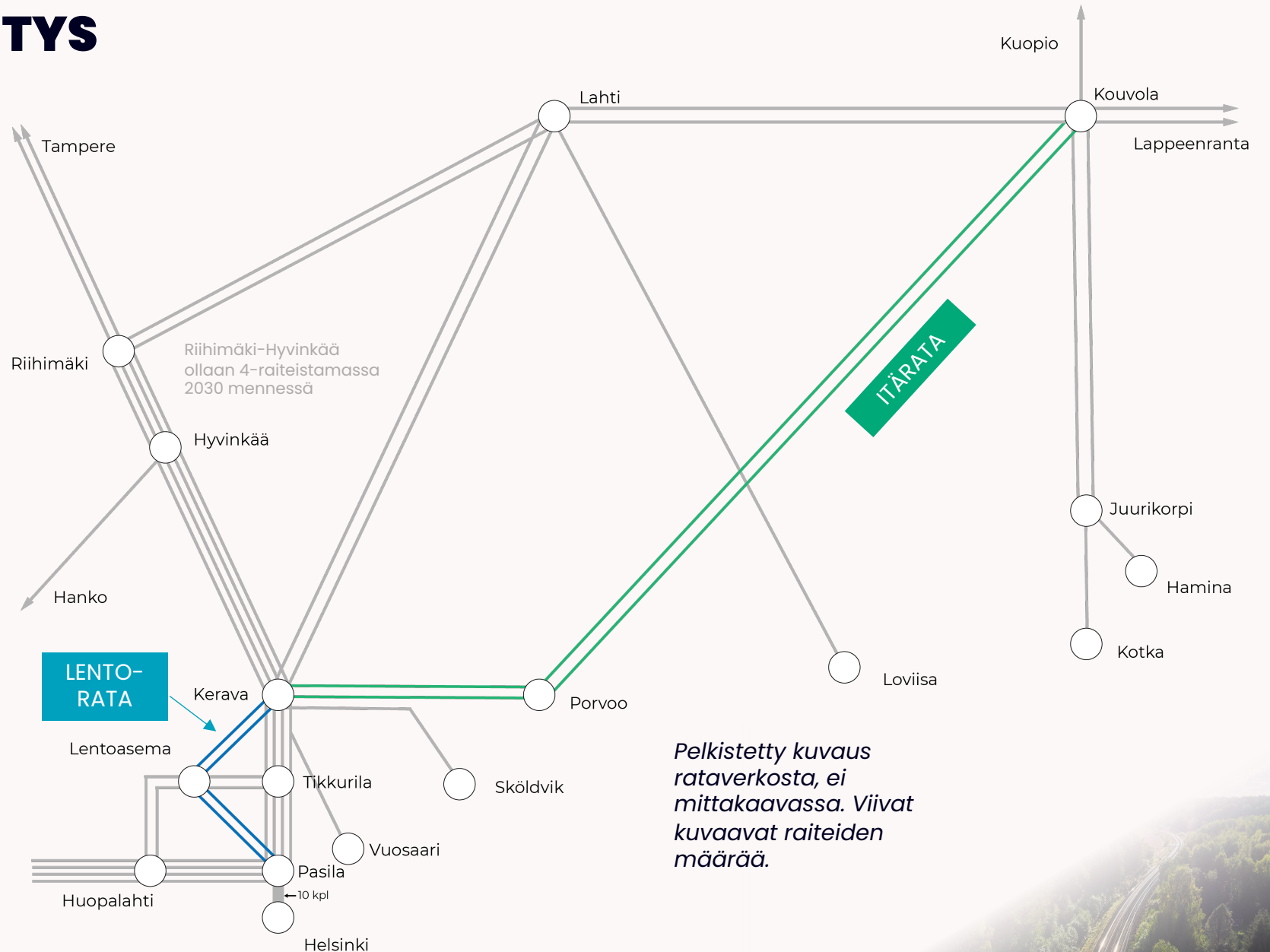
## Tieliikenteen päästöjen vähentyminen - häviävätkö rautateiden hyödyt?

- Junakuljetukset jatkossakin kokonaisenergiatehokkain, turvallinen ja suuren kapasiteetin kuljetusmuoto

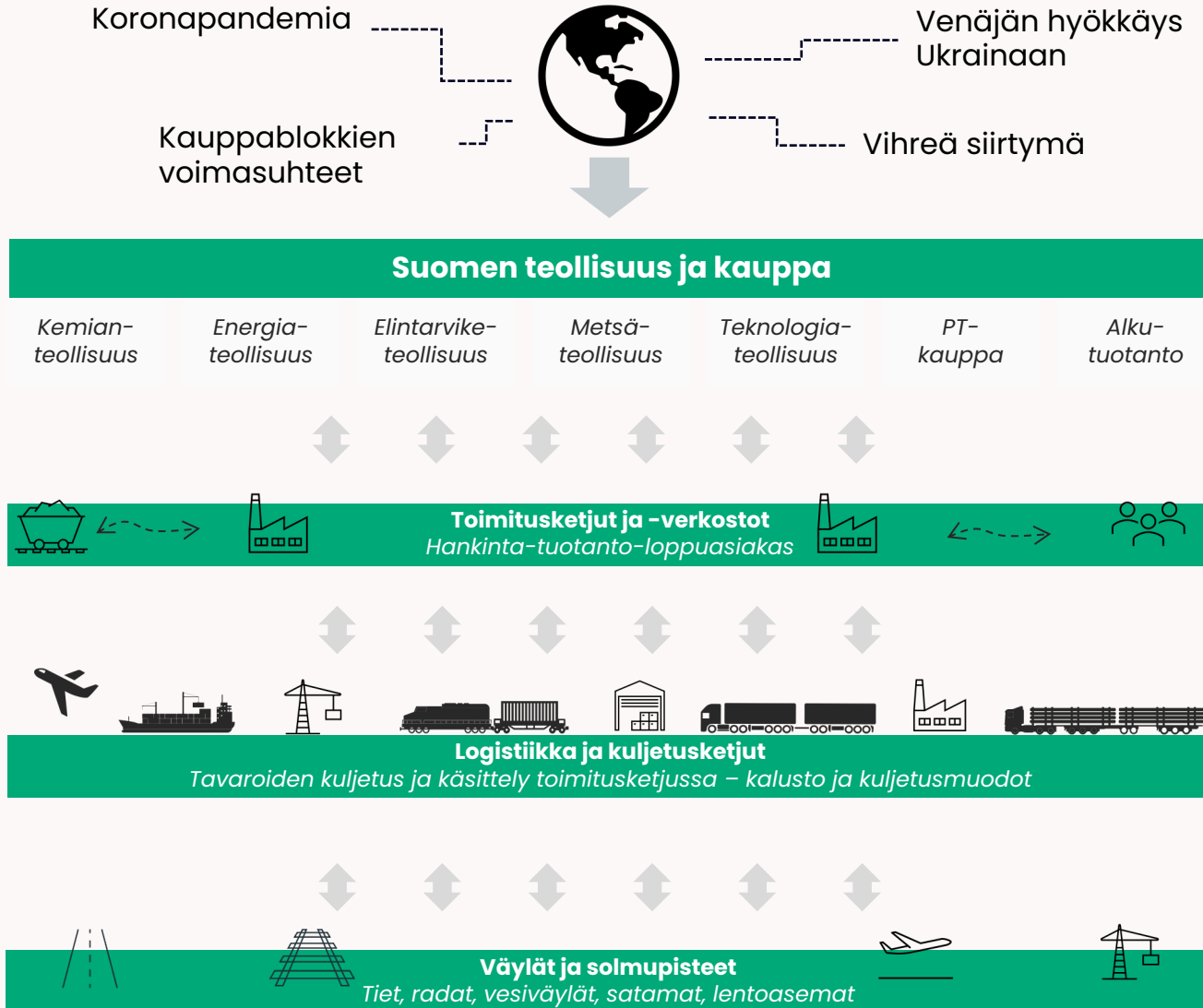
Kuva: Destia & AFRY

# TAVARALIIKENNESELVITYS TUOTTAU TIETOA PÄÄTÖKSENTEKOON TAVARALIIKENTEN NÄKÖKULMASTA

- Tavoitteena arvioida tulevaisuuden kuljetuskysyntää ja Itäradan roolia tavaraliikenteessä
- Työn tarkastelu sijoittuu 2030-luvun loppupuolelle, jolloin rata on valmis
- Työ ei lukkiudu nykytilaan vaan arvioi realistisesti tulevaisuuden toimintaympäristöä skenaarioiden avulla



# TAVARALIIKENTEEN KYSYNNÄN ARVIOINNIN TAPA



## Huomioitavia asioita



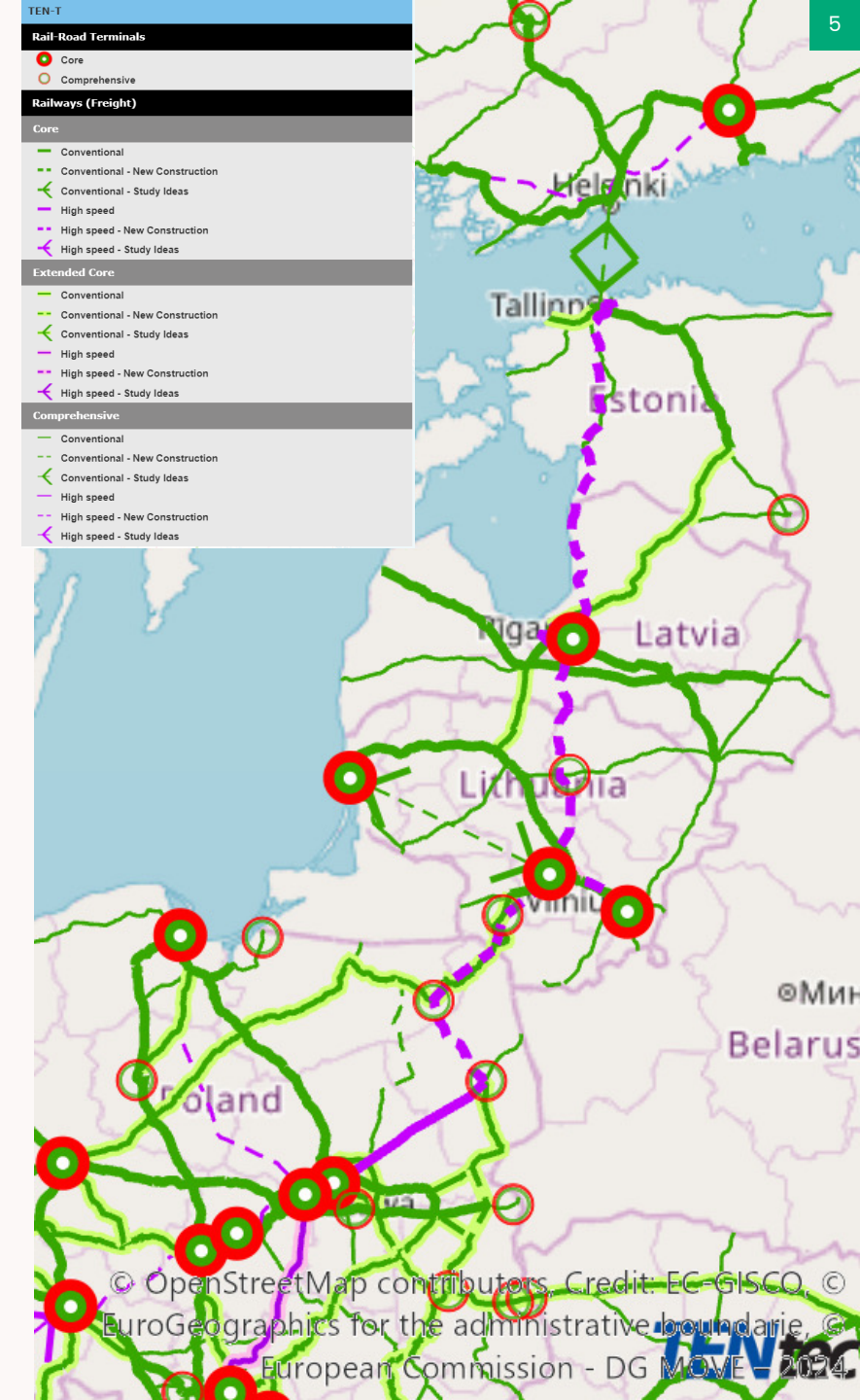
# ITÄRATA OSANA YHTEISEUROOPPALAISTA TEN-T-VERKKOJA

## TEN-T

- Uusin TEN-T-asetus tulee voimaan kesän 2024 aikana.
- Itärata määritetty ensisijaisesti henkilöliikenteen radaksi, joka osa Skandinavia-Välimeri-käytävää ja laajennettua ydinverkkoa.
- Tavaraliikenteessä Itärata kuuluu kattavaan verkkoon eli sen tulee olla tavaraliikenteelle valmis vuoteen 2050 mennessä.
- Rail Baltica kuuluu samaan EU-käytävään kuin Itärata
- Tallinnan tunneli kattavan verkon yhteystarpeena eli se voi valmistua vuoteen 2050 mennessä
- Kouvolan RR-terminaali kuuluu TEN-T-ydinverkkoon

### Verkojen Eurooppa –rahoitusohjelma, CEF

- 70 % budjetista rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen
- Rajat ylittävien matka- ja kuljetusketjujen sujuvuuteen vaikuttaviin toimenpiteisiin 78 % budjetista



# RAIL BALTICA VAIKUTTAA ITÄRADAN TAVARALIIKENTEEN POTENTIAALIIN

Uusi rautatieyhteys Euroopan raideleveydellä 1435 mm Virossa Puolan Varsovaan.

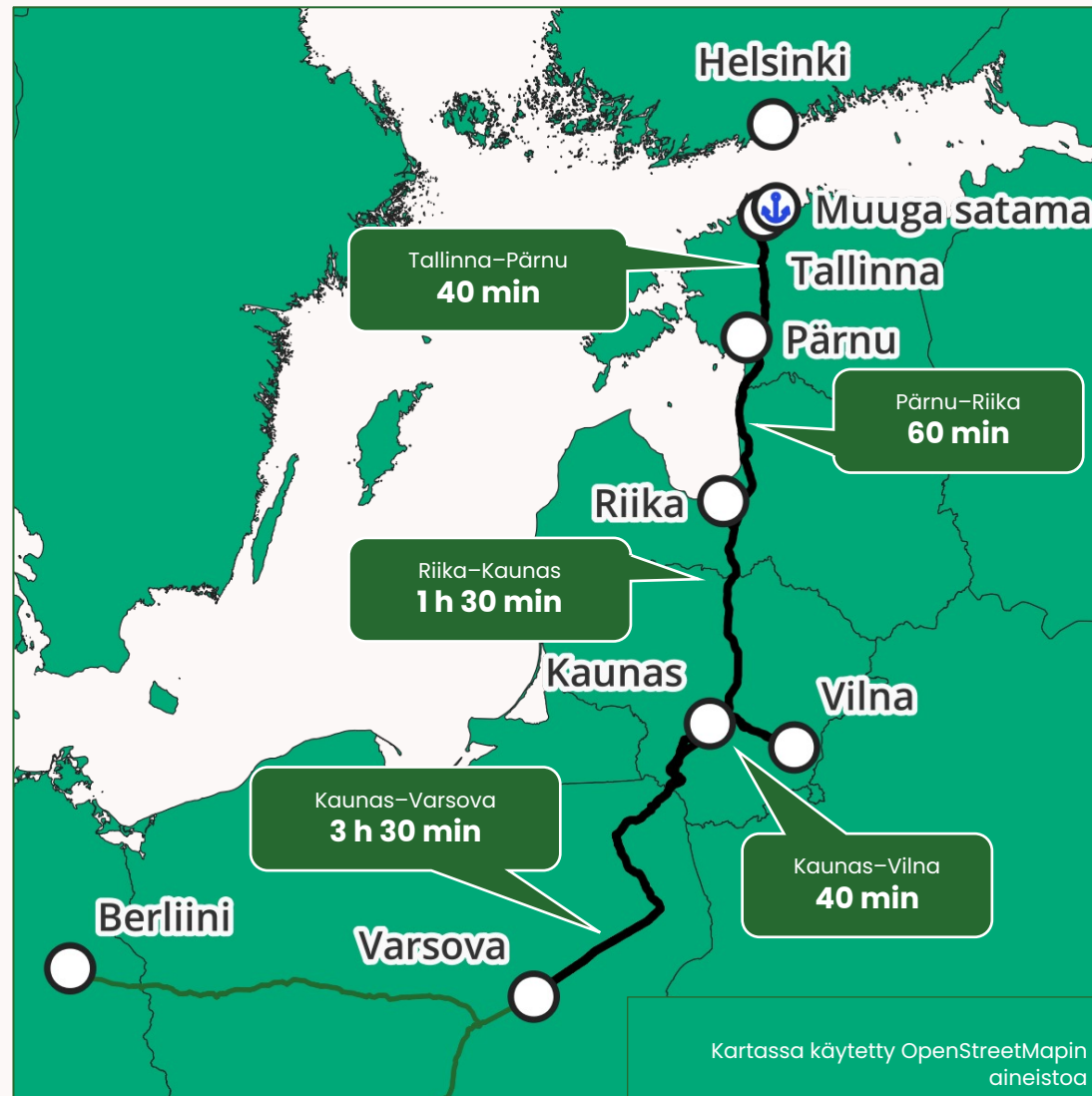
## Henkilö- ja tavaraliikenteen rata, valmis 2030

- Kustannukset 5,8 miljardia €, hyödyt 18,2 miljardia €, EU-tuki hankkeelle 85 %.
- 870 km sähköistettyä raidetta
- Huippunopeus 240 km/h, tavarajunilla 120 km/h.
- Rakennetaan osittain uudelle reitille, osittain vanhan raiteiston viereen.

## Tallinnan tunnelin tilanne

- Finest Bay Area Development Oy on saanut uudelleenkäsitteilyluvan tunnelihankkeen YVA:n lupahakemukselle. Jos lupa hyväksytään tällä kertaa, itse Viron puolella toteutettava YVA kestää noin vuoden.
- Suomen puolella YVA-prosessi on käynnistynyt 4/2019.
- Kustannusarvio n. 15 miljardia €, noin puolet tulisi tulla yksityiseltä sektorilta.
- Toteutuessaan Tallinnan tunneli mahdollistaa suuryksiköihin perustuvan tavaraliikenteen avautumisen Suomenlahden ali. Tällöin osa kumipyörärahdista voidaan siirtää raiteille.
- Tällä hetkellä lentoradan suunnitelmat eivät mahdollista tavaraliikennettä, sillä radan pituuskaltevuudet ovat liian suuret.

**Yhteys tuo mahdollisuuksia Itäradalle: junalautat, kuormaus Tallinnassa ja yhteys Keski-Euroopan markkinoille sekä mahdollisesti tunneli Suomeen**



# BALTIAN KÄYTÄVÄN OPEROINNIN VAIHTOEHDOT

## KONTTI-/TRAILERIKULJETUKSISSA ILMAN TALLINNAN TUNNELIA

### Vaihtoehto 1



**Rail Baltica**  
Junakuljetus  
1435 mm

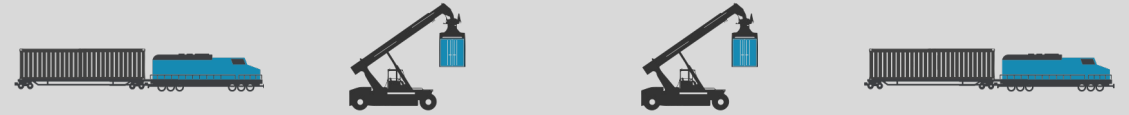
**Muuga satama**  
Siirtokuormaus  
juna → laiva

**Vuosaari**  
Siirtokuormaus  
laiva → juna

**Itärata**  
Junakuljetus  
1524 mm

- + Itärata kytkeytyy Suomen muuhun rataverkkoon samalla raideleveydellä
- + Voidaan hyödyntää nykyisiä laivayhteyksiä ja kalustoa
- Kaksi siirtokuormausa lisää kuljetuskustannuksia

### Vaihtoehto 2



**Rail Baltica**  
Junakuljetus  
1435 mm

**Muuga**  
Siirtokuormaus  
juna → laiva

**Vuosaari**  
Siirtokuormaus  
laiva → juna

**Itärata**  
Kouvola hub  
Junakuljetus  
1435 mm

- + Kouvolan sisämaan satama kytkeytyy eurooppalaiseen raideleveyteen
- Kaksi siirtokuormausa lisää kuljetuskustannuksia

### Vaihtoehto 3



**Rail Baltica**  
Junakuljetus  
1435 mm

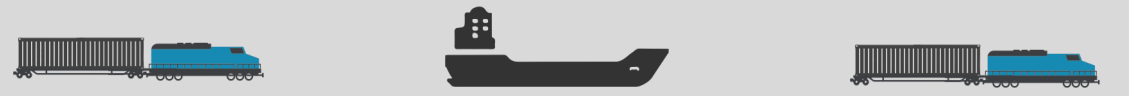
**Muuga - Vuosaari**  
Juna junalauttaan  
1435 mm

**Vuosaari**  
Siirtokuormaus  
1435 mm → 1524 mm

**Itärata**  
Junakuljetus  
1524 mm

- + 1435 mm junalauttakaluston saatavuus
- + Itärata kytkeytyy Suomen muuhun rataverkkoon samalla raideleveydellä
- Tarve siirtokuormaukselle Vuosaarissa

### Vaihtoehto 4



**Rail Baltica**  
Junakuljetus  
1435 mm

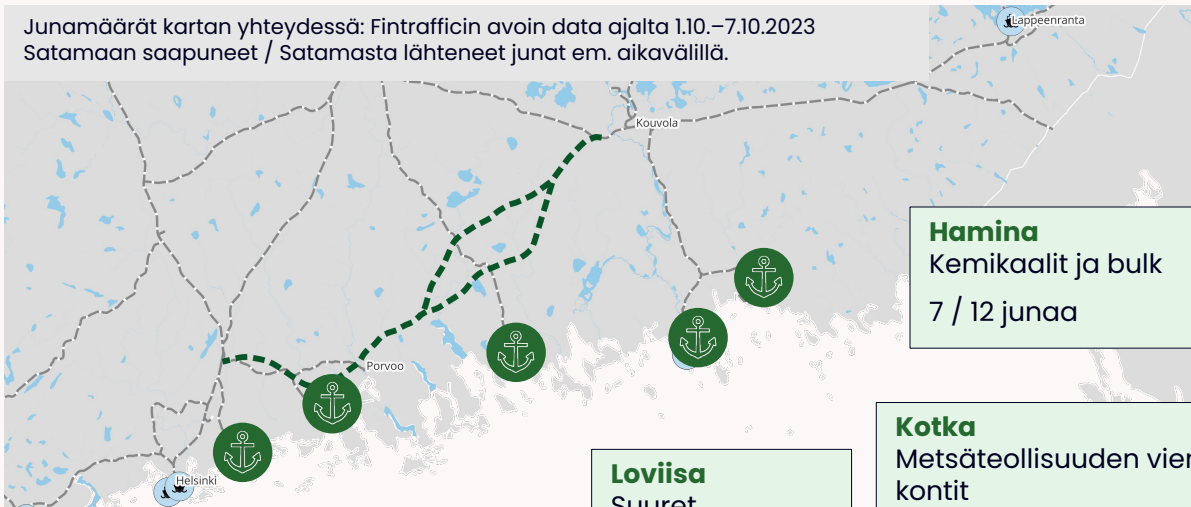
**Muuga - Vuosaari**  
Juna junalauttaan  
1435 mm

**Itärata**  
Kouvola hub  
Junakuljetus  
1435 mm

- + Sujuva kuljetusketju Kouvolaan asti
- + 1435 mm junalauttakaluston saatavuus
- Tarve siirtokuormauksella Kouvolaassa

# SATAMIEN PROFIILIT, KILPAILUASETELMA JA RATOJEN PALVELUTASO **VAIKUTTAVAT** KULJETUSTEN OHJAUTUMISEEN

Junamäärät kartan yhteydessä: Fintraffacin avoin data ajalta 1.10.–7.10.2023  
Satamaan saapuneet / Satamasta lähteneet junat em. aikavälillä.



**Vuosaari**  
Kaupan tuonti ja monipuolinen vienti, kontit ja perävaunut  
24 / 21 junaa

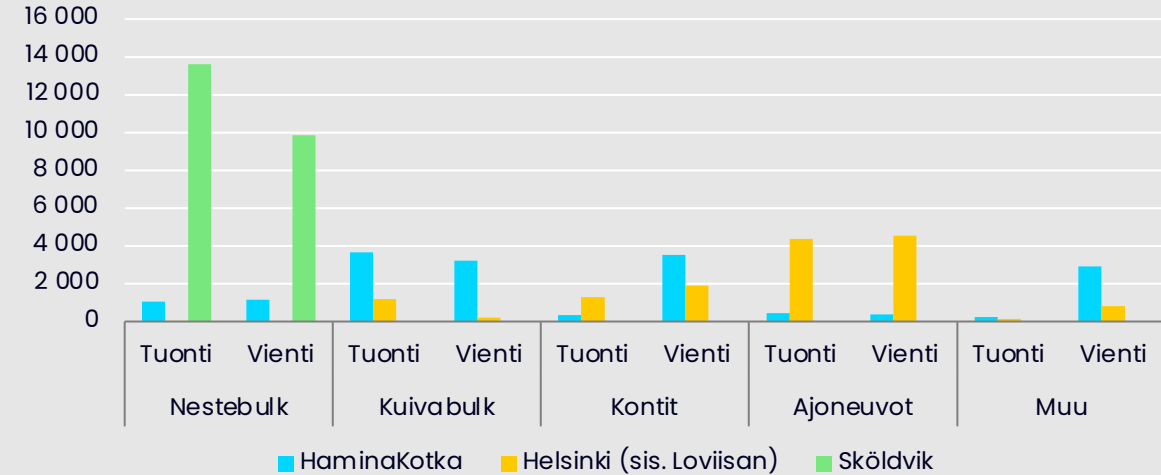
**Sköldvik**  
Nestemäiset polttoaineet  
3 / 3 junaa

**Loviisa**  
Suuret bulkkikuormat  
0 / 0 junaa

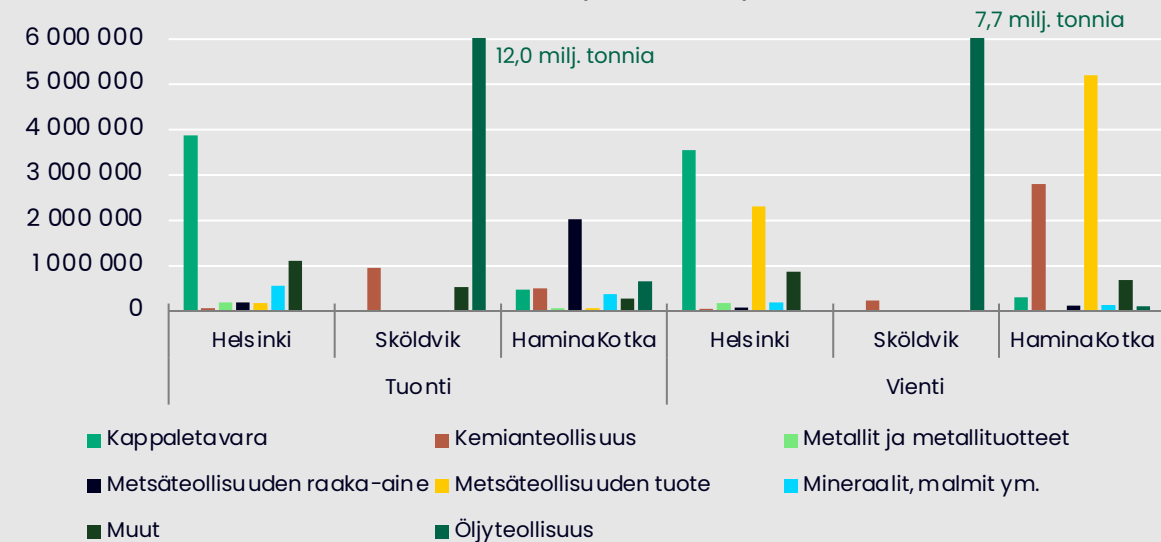
**Kotka**  
Metsäteollisuuden vienti, kontit  
63 / 59 junaa (Mussalo)

**Hamina**  
Kemikaalit ja bulk  
7 / 12 junaa

Tavaralajikohtaiset tuonti- ja vientimäärät etelärannikon satamissa, 07/2022 – 06/2023



Tavaralajikohtaiset tuonti- ja vientimäärät etelärannikon satamissa, 01/2023 – 12/2023





# NYKYISET POTENTIAALISET KULJETUSVIRRRAT

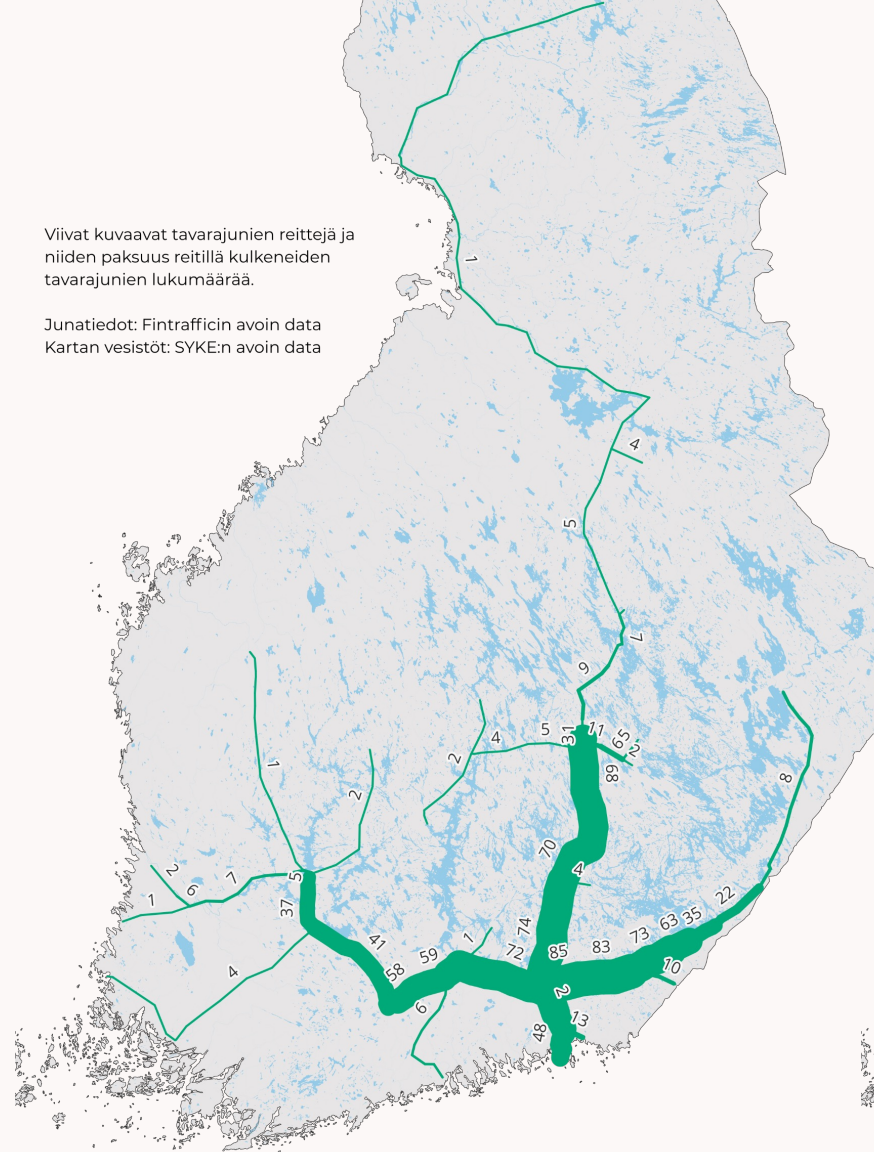
Mikäli junien nykyiset lähtö- ja kohdesatamat eivät muutu, Itäradalle **voisi ohjautua noin 5–10 tavarajunaa viikossa** nykyisestä Kouvolan kautta kulkevasta junaliikenteestä. Kouvolan kautta kulkee viikossa yli 80 tavarajunaa.

Jos Äänekosken virrat kulkisivat Savon radan kautta, **voisi Itäradalle siirtyä 28 tavarajunaa viikossa**, mikä on valtakunnallisesti merkittävä junamäärä. Tämä edellyttäisi vähintäänkin investointeja Savon radalle liikennöinnin sujuvoittamiseksi.

▲ Kouvolan kautta kulkeneiden tavarajunavuorojen määrä ja suuntautuminen 1.10.2023 - 7.10.2023 välisenä aikana

Viivat kuvaavat tavarajunien reittejä ja niiden paksuus reitillä kulkeneiden tavarajunien lukumäärää.

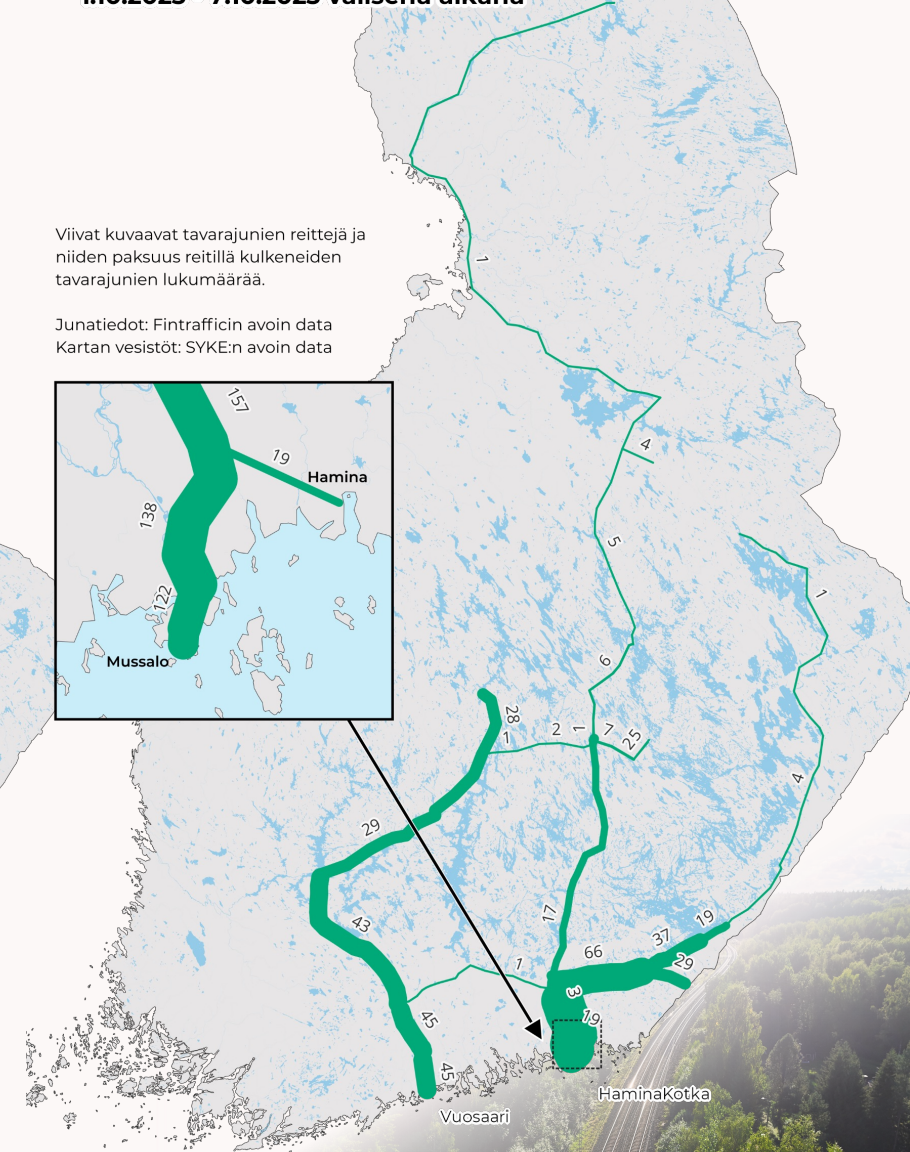
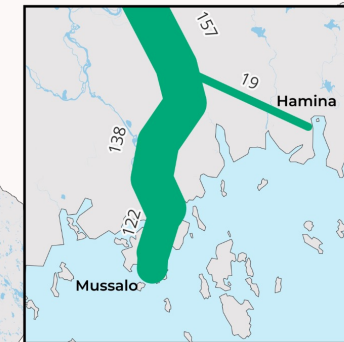
Junatiedot: Fintrafficin avoin data  
Kartan vesistöt: SYKE:n avoin data



▲ Vuosaaren, Kotkan ja Haminan satamien kautta kulkeneiden tavarajunavuorojen määrä ja suuntautuminen 1.10.2023 - 7.10.2023 välisenä aikana

Viivat kuvaavat tavarajunien reittejä ja niiden paksuus reitillä kulkeneiden tavarajunien lukumäärää.

Junatiedot: Fintrafficin avoin data  
Kartan vesistöt: SYKE:n avoin data



# SUUNNITTELUT TEOLLISET INVESTOINNIT JA RAUTATIEKULJETUSTEN POTENTIAALI

Investoinnin tyyppi	Tiekuljetukset rakentamisen aikana	Tiekuljetukset tuotannon aikana	Rautatiekuljetukset tuotannon aikana
Merituulivoimala	Vain vähän	–	–
Tuulivoimala	Myös erikoiskuljetuksia	–	–
Aurinkovoimala	Melko vähän	–	–
Vedyn tuotanto	Rakentamisen aikana merkittävästi	Pääosin putkikuljetuksia	–
Vihreä ammoniakkin tuotanto	Rakentamisen aikana merkittävästi	–	Mikäli suuret volyymit vientiin / kotimarkkinoille
Synteettisten polttoaineiden tuotanto	Rakentamisen aikana merkittävästi	Polttoaineiden jakelua voi olla	Mikäli suuret volyymit vientiin / kotimarkkinoille
Kaivos	Rakentamisen aikana merkittävästi	Mikäli raiteita ei ole käytössä / kemikaalien kuljetukset	Suurien volyymien kuljettamista
Akkujen ja niiden komponenttien valmistus	Rakentamisen aikana merkittävästi	Junakuljetuksia täydentäen, lyhyemmillä matkoilla	Suurien volyymien kuljettamista, tuotteissa kontit
Kiertotalouden tehdas (biokaasu, kierrätys, jatkojalostus)	Rakentamisen aikana merkittävästi	Raaka-ainepooli hyvin hajautunut, joustavuus	Tuotteille, mikäli konttikuljetusten palvelua saatavilla
Metsäteollisuuden tehdas	Rakentamisen aikana merkittävästi	Erit. raaka-ainekuljetuksissa	Junakuljetuksia niin paljon kuin mahdollista
Muun valmistavan teollisuuden tehdas, mm. tekstiili- tai elintarviketehdas	Rakentamisen aikana merkittävästi	Pienemmille erille	Suuremmille volyymeille / yhdistetyille kuljetuksille

Taulukko: Investointien generoimat kuljetukset

SELITE

Kuljetuksia paljon

Kuljetuksia jonkin verran

Kuljetuksia vähän tai ei ollenkaan



## Rautatiekuljetuksille potentiaalisten alojen investointien kokonaissumma kunnittain

Rataverkko  
 Savon ja Karjalan radat  
 Muut radat

Investointeja, miljoonaa €

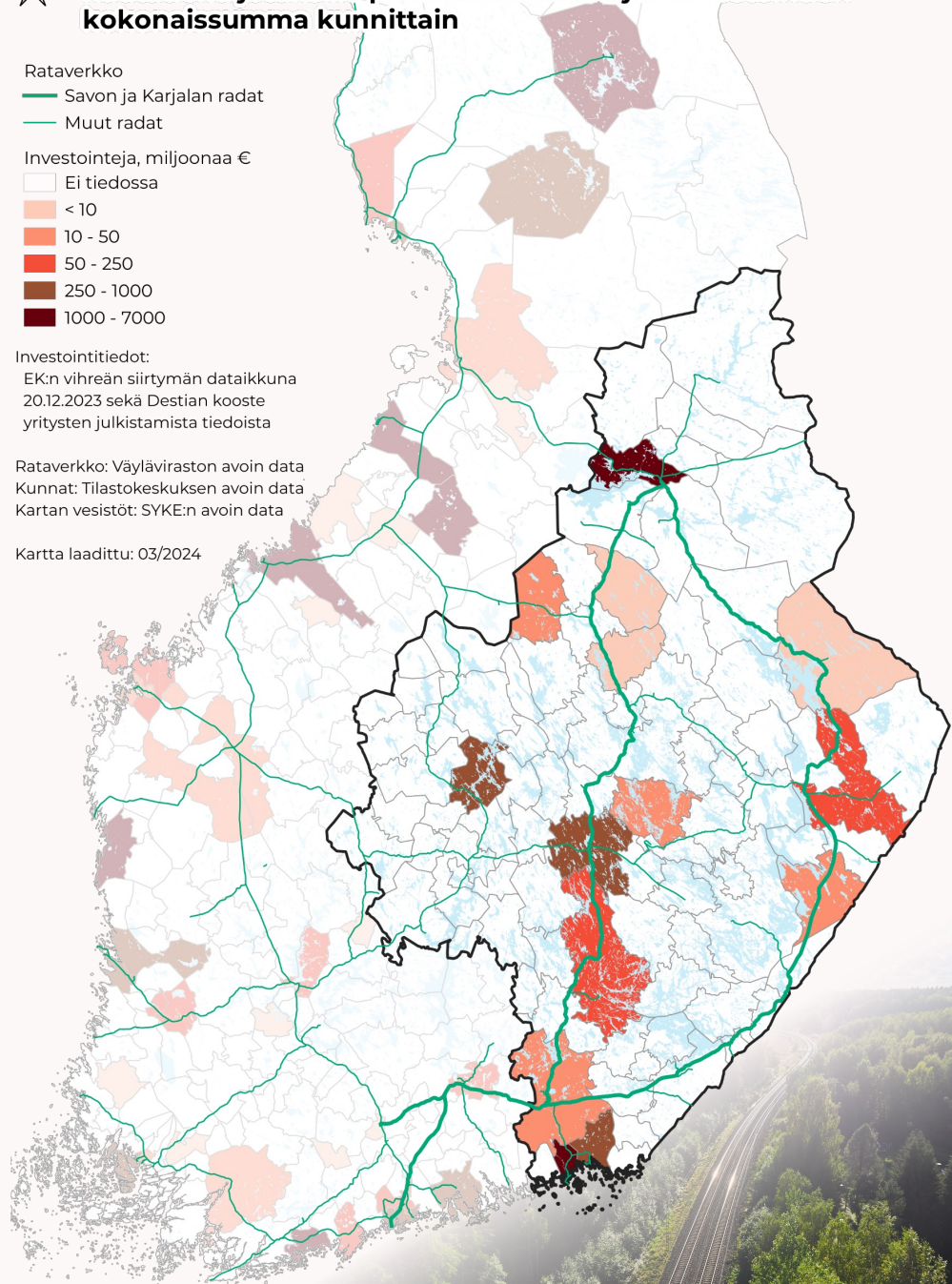
Ei tiedossa  
 < 10  
 10 - 50  
 50 - 250  
 250 - 1000  
 1000 - 7000

Investointitiedot:

EK:n vihreän siirtymän dataikkuna 20.12.2023 sekä Destian kooste yritysten julkistamista tiedoista

Rataverkko: Väyläviraston avoin data  
 Kunnat: Tilastokeskuksen avoin data  
 Kartan vesistöt: SYKE:n avoin data

Kartta laadittu: 03/2024



# MARKKINANÄKÖKULMAT ERI ILMANSUUNTIIN 2030-LUVUN LOPULLA

## Pohjoisen suunta

- Metalli-, kemia- ja metsäteollisuuden keskittymiä
- Kemi-Tornio-Oulu-alueen vientiteollisuudella tunnistettu tarpeita käyttää myös etelän satamia vaikka päävirrat nykyisin operoidaan pohjoisen satamista
- Päästöjen vähentämisen tarpeen ja volyymien keskittämisen myötä rautatiekuljetusten kilpailukyky pohjoisesta etelään voi parantua
- Vuosaari-Oulu-välille suunnitteilla yhdistettyjen kuljetusten palvelu

- Pääradalle tulossa lisää kuormitusta
- Mikäli pääradan kuormitusta halutaan keventää, itäisen rautatiekäytävän potentiaali vuodessa kymmeniä tuhansia kontteja

## Lännen suunta

- Kasvava Suomen ja Ruotsin välinen kuljetuskäytävä Vaasa-Uumaja
- GigaVaasan kasvu generoi rautatiekuljetuksia tuontiin ja vientiin
- Etelä-Pohjanmaan kasvava elintarvikeklusteri pyrkii rautatiekuljetuksiin

- Pääradan kuormitus kasvaa
- Itäradan osalta ei selkeää potentiaalia, muuta kuin vaihtoehtoisena käytävänä, jolle voi suuntautua esim. Pirkanmaan ja Keski-Suomen kuljetusvirtoja

## Itämeren suunta

- Ruotsi, Saksa, Hollanti ja UK Suomen viennille tärkeimmät kuljetussuunnat laivakuljetuksin
- Suorat overseas -markkinoiden kuljetukset, mm. USA
- Joissakin tuoteryhmissä laivakuljetuksia Välimeren alueelle, mm. sahatavaraa
- Suomen kansainvälisen kuljetusjärjestelmän perusta

## Etelän suunta

- Suomen ja Baltian maiden välinen kuljetuskäytävä kasvussa
- Rail Baltica rakenteilla eurooppalaisella raideleveydellä 1 435 mm
- Edullinen käytävä tiekuljetuksille

- Potentiaali kymmeniä tuhansia kontteja ja perävaunuja vuodessa

## Itä-Suomi

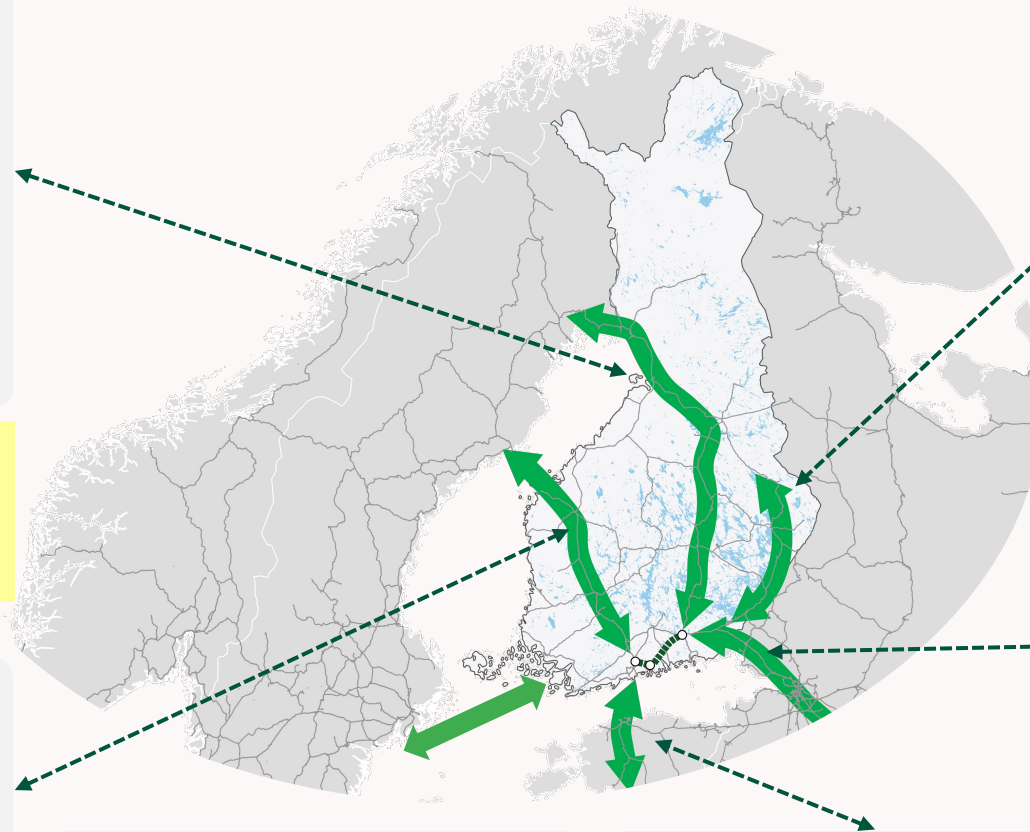
- Vahvaa metsäteollisuutta, joka käyttää pääosin Kotkan satamaa
- Akkuteollisuuden virrat Savon rataa pitkin Kotkaan
- Tulossa investointeja vihreisiin nestemäisiin polttoaineisiin, joissa vientipotentiaalia
- Kaivosteollisuuden potentiaali

- Itäradalle voi ohjautua uusia kuljetusvirtoja, joiden määränpäänä on Vuosaari, Sköldvik tai Loviisa
- Kontit, perävaunut nestebulk, kuivabulk

## Kaukoidän suunta

- Ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan kilometrin pituisia konttijunia Vuosaari-Vainikkala-Aasia: 12-20 junaa eli 1 000 konttia kuukaudessa
- Nyt lähinnä lannoitekuljetuksia 3 x viikossa, 62-64 vaunua Hamina-Kotkan satamaan ja jonkin verran nikkelikiven kuljetuksia Harjavaltaan

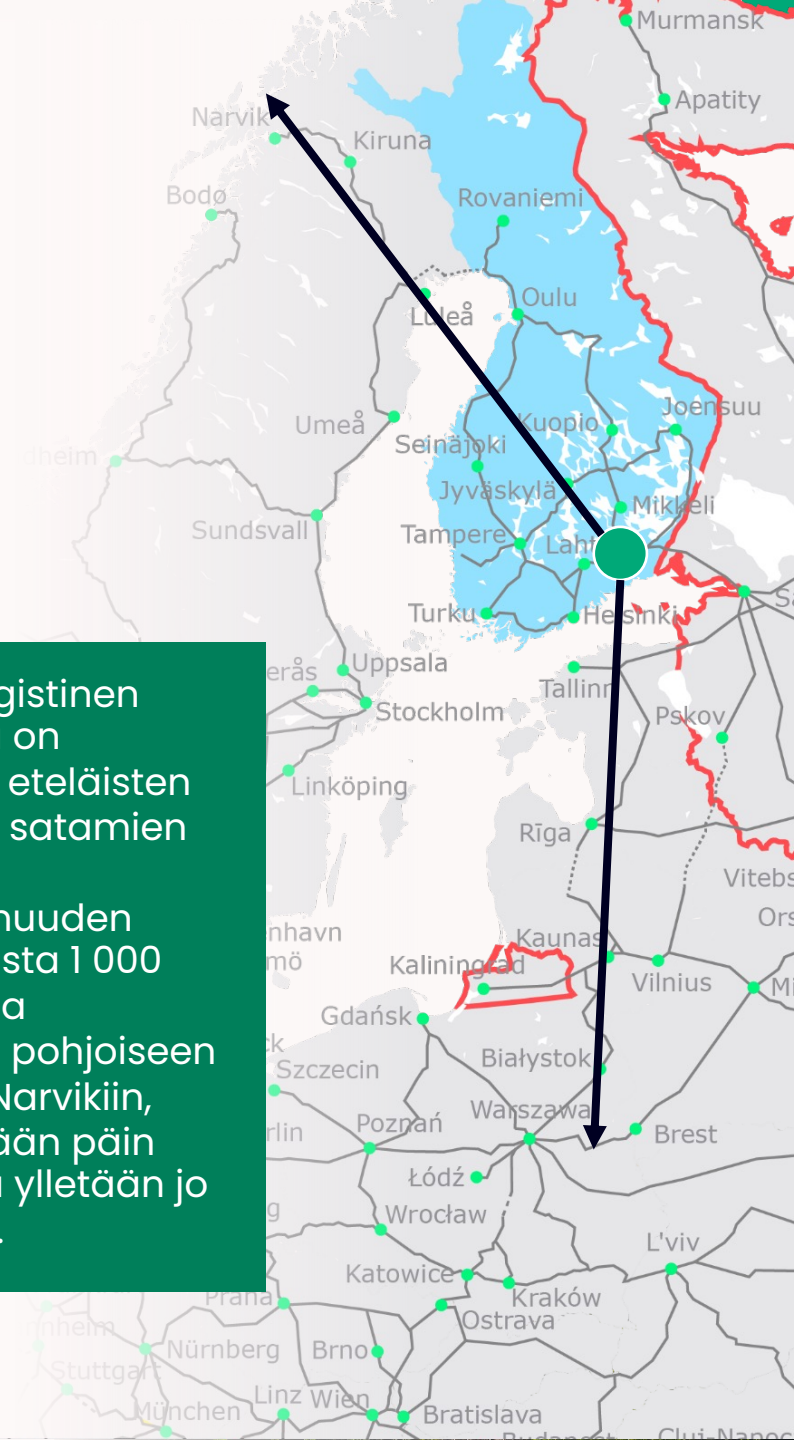
- Epävarmaa kuinka kauan voi mennä, että kuljetuskäytävä otettaisiin taas käyttöön
- Potentiaali Itäradalla yli kymmenen tuhatta konttia vuodessa



# ITÄRATA JA HUOLTOVARMUUSKÄYTÄVÄT

## Baltian kuljetuskäytävään liittyminen Suomesta on perusteltua huoltovarmuuskäytävästä

- Logistiikkainfrastruktuurin ja kuljetuspalvelujen kehittäminen perustuu kaupallisiin tarpeisiin.
- Hyvänä kysynnän osoituksena toimii pitkään jatkunut tiekuljetusten kasvu Suomen ja Viron välillä.
- Tavaraliikenteen operointiin olemassa aluevaraus Muugan satamassa ja Rail Baltican varrelle on suunniteltu useita logistiikka-alueita ja terminaalinaaleja keskeisiin tavaraliikenteen solmupisteisiin.
- Valmistuessaan Rail Baltica muodostaa Suomen huoltovarmuudelle kuljetuskäytävän, jonka toimintaan tulee todennäköisesti löytymään kaupallisin perustein palvelutarjontaa.
- Etuna on pääsy eurooppalaiseen rautatiekalustomarkkinaan Baltian maiden kautta.

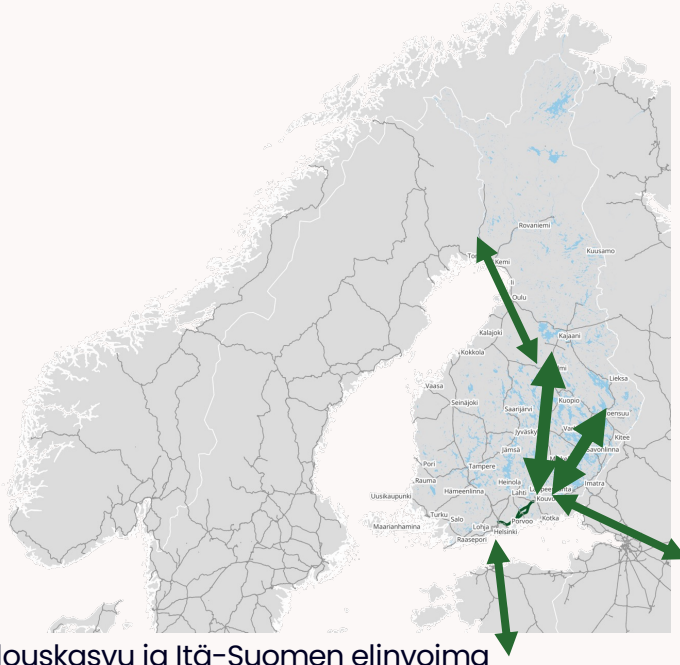


Suomen logistinen järjestelmä on rakentunut eteläisten ja läntisten satamien varaan. Huoltovarmuuden näkökulmasta 1 000 km matkalla Kouvolasta pohjoiseen päästään Narviin, mutta etelään päin mentäessä ylletään jo Varsovaan.

# SKENAARIOT KULJETUSKYSYNNÄN NÄKÖKULMASTA

## Skenaario 1

Positiivisen kehityksen Eurooppa ja Suomi



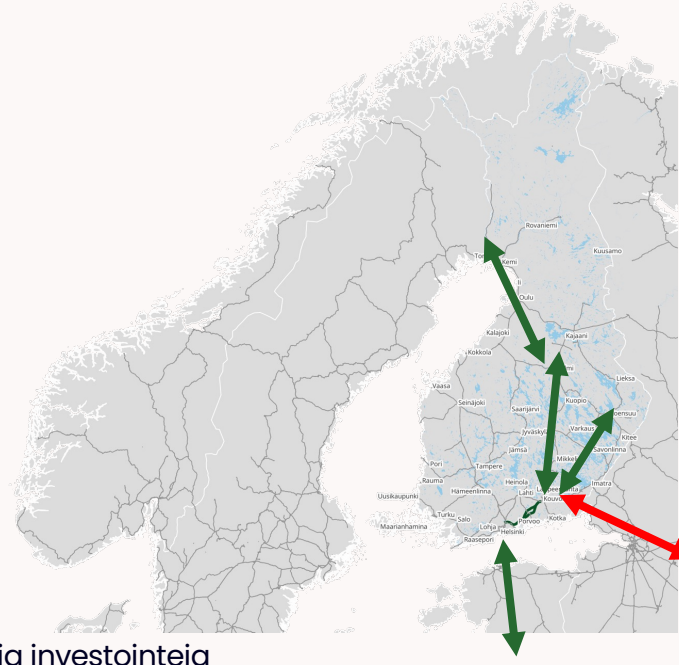
- + Talouskasvu ja Itä-Suomen elinvoima
- + Investoinnit
- + Myönteinen sääntely
- + Rataverkon laajempi käyttö
- + Itäraja aukeaa
- + Baltian suunta kehittyä
- + Pohjoisesta kuljetusvirtoja
- + Rautatiemarkkinoiden kehitys

**HYVÄT EDELLYTYKSET**

**TAVARALIIKENTEELLE ITÄRADALLA**

## Skenaario 2

Nykyisen tilannekuvan mukainen kehitys Euroopassa ja Suomessa



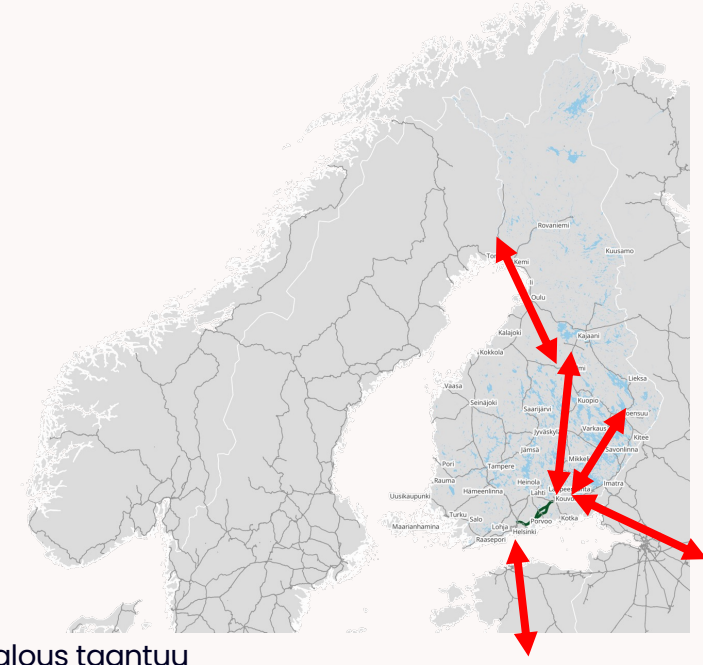
- + Uusia investointeja
- + Nykyinen sääntely
- + Rautatiemarkkina kehittyä jonkin verran
- + Vuosaaresta junalauttapalvelu Muugaan
- + Nykyiset Lahden tavaravirrat itäradalla
- + Pohjoisesta kuljetusvirtoja
- Talouskasvu jumissa
- Itä-Suomen laskeva trendi jatkuu
- Itäraja kiinni
- Yhdistettyjen kuljetusten järjestelmä ei kehity

**MALTILLISET EDELLYTYKSET**

**TAVARALIIKENTEELLE ITÄRADALLA**

## Skenaario 3

Suomi epävakassa Euroopassa



- Talous taantuu
- Itä-Suomen laskeva trendi kiihtyy
- Itäraja kiinni
- Baltian suuntaan ei rautatiekuljetuksia
- Yhdistettyjen kuljetusten järjestelmä ei kehity
- Vuosaaren ei uusia kuljetusvirtoja
- Rautatiemarkkinoissa ei juurikaan kehitystä

**EI EDELLYTYKSIÄ**

**TAVARALIIKENTEELLE ITÄRADALLA**

# KULJETUSKYSYNNÄN SUURUUSLUOKKA

**Skenaario 1 = 15-20 päivittäistä  
tavarajunaa (7-10 suuntaansa)**

→ Tavarajuna suuntaansa joka toinen tunti

**Skenaario 2 = 6-10 päivittäistä  
tavarajunaa (3-5 suuntaansa)**

→ Tavarajuna suuntaansa joka neljäs tunti

**Skenaario 3 = Ei tavarajunia**

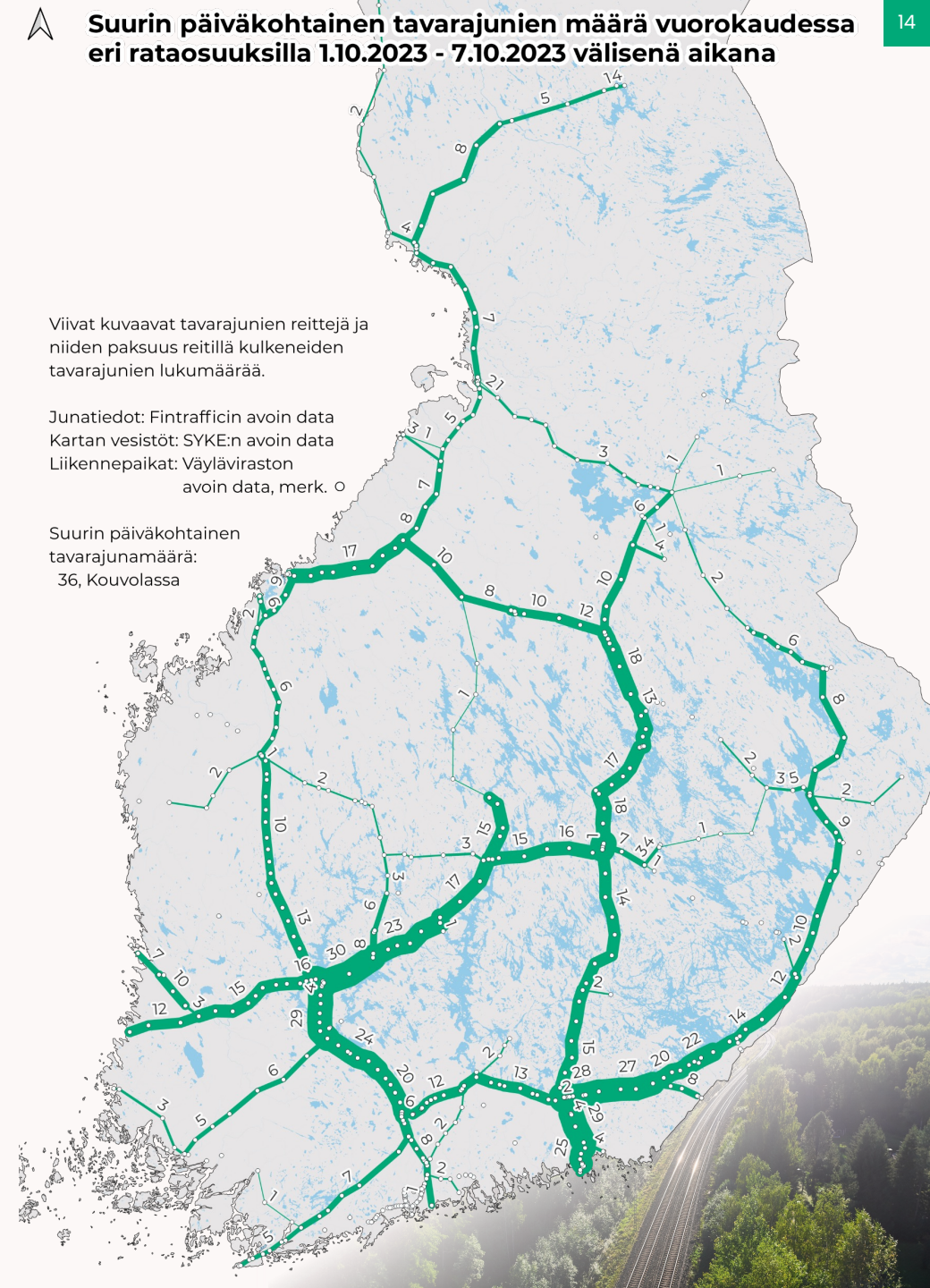
→ Korkeintaan satunnaisia kuljetuksia

Nykyään suurin päiväkohtainen  
junamäärä Kouvolassa, 36  
tavarajunaa

Viivat kuvaavat tavarajunien reittejä ja niiden paksuus reitillä kulkeneiden tavarajunien lukumäärää.

Junatiedot: Fintraffacin avoin data  
Kartan vesistöt: SYKE:n avoin data  
Liikennepaikat: Väyläviraston avoin data, merk. ○

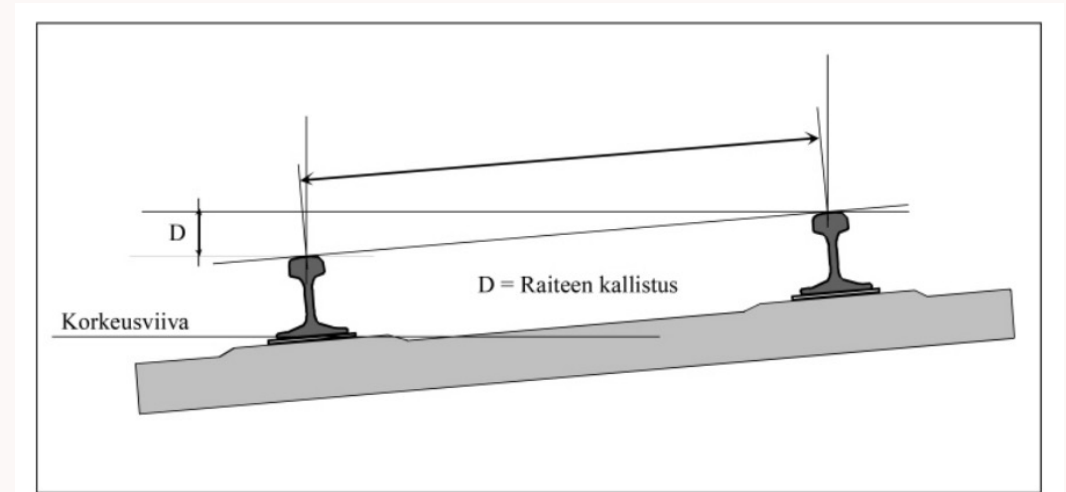
Suurin päiväkohtainen tavarajunamäärä:  
36, Kouvolassa



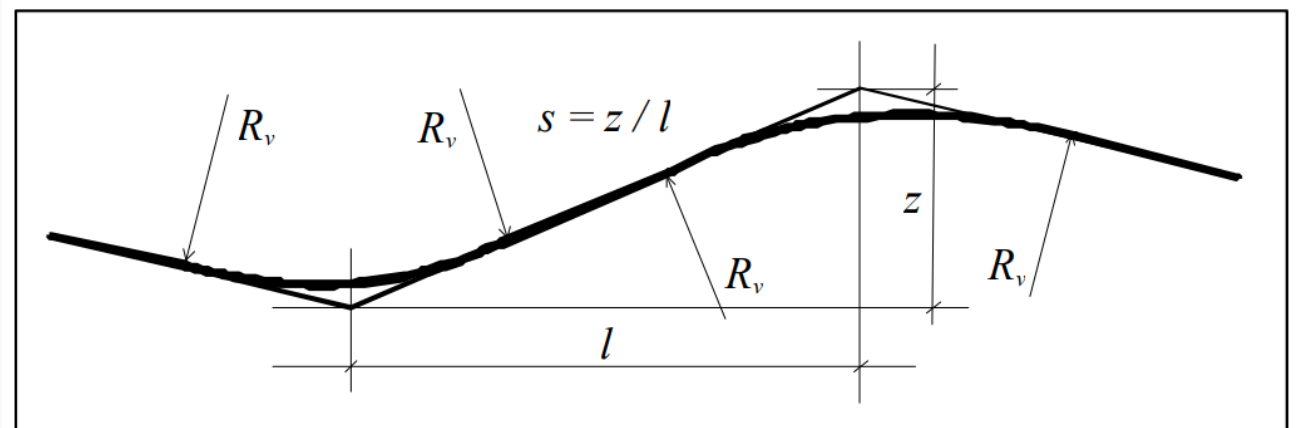
# TAVARALIIKENTEN JA NOPEAN HENKILÖLIIKENTEN YHTEENSOVITUS

## Ratatekniset reunaehdot Itäradalla

- Itäradalla voidaan liikennöidä tavarajunilla sellaisilla rataosuuksilla, joissa seuraavat geometriset arvot eivät ylitä:
  - Pystygeometria: pituuskaltevuus  $p \leq \pm 9,8 \text{ ‰}$
  - Vaakageometria: kaarresäde  $R = 5400$  ja kallistus  $D \leq 80 \text{ mm}$
  - jos pitkä kaltevuusjakso, jossa  $p \sim 10 \text{ ‰}$ :  
 $R = 6300$  ja  $D = 50 \text{ mm}$
- Huomioitava kohtauspaiikkojen sijainnit, jotka riippuvat junapituuksista, liikennöintimallista ja käytettävistä nopeuksista.



Raiteen liikakallistus johtaa kuluttua sisempää kiskoa ja tavarajunan pyöriä.  
Kuva: Väylävirasto



Liian suuri pituuskaltevuus voi johtaa tavarajunan jumittumiseen, jos juna joutuu pysähtymään jyrkälle kaltevuusjaksolle. Kuva: Väylävirasto

# TAVARAJUNIEN SOVITTAMINEN HENKILÖJUNIEN SEKAAN

## Skenaario 1 = 15-20 päivittäistä tavarajunaa (7-10 suuntaansa)

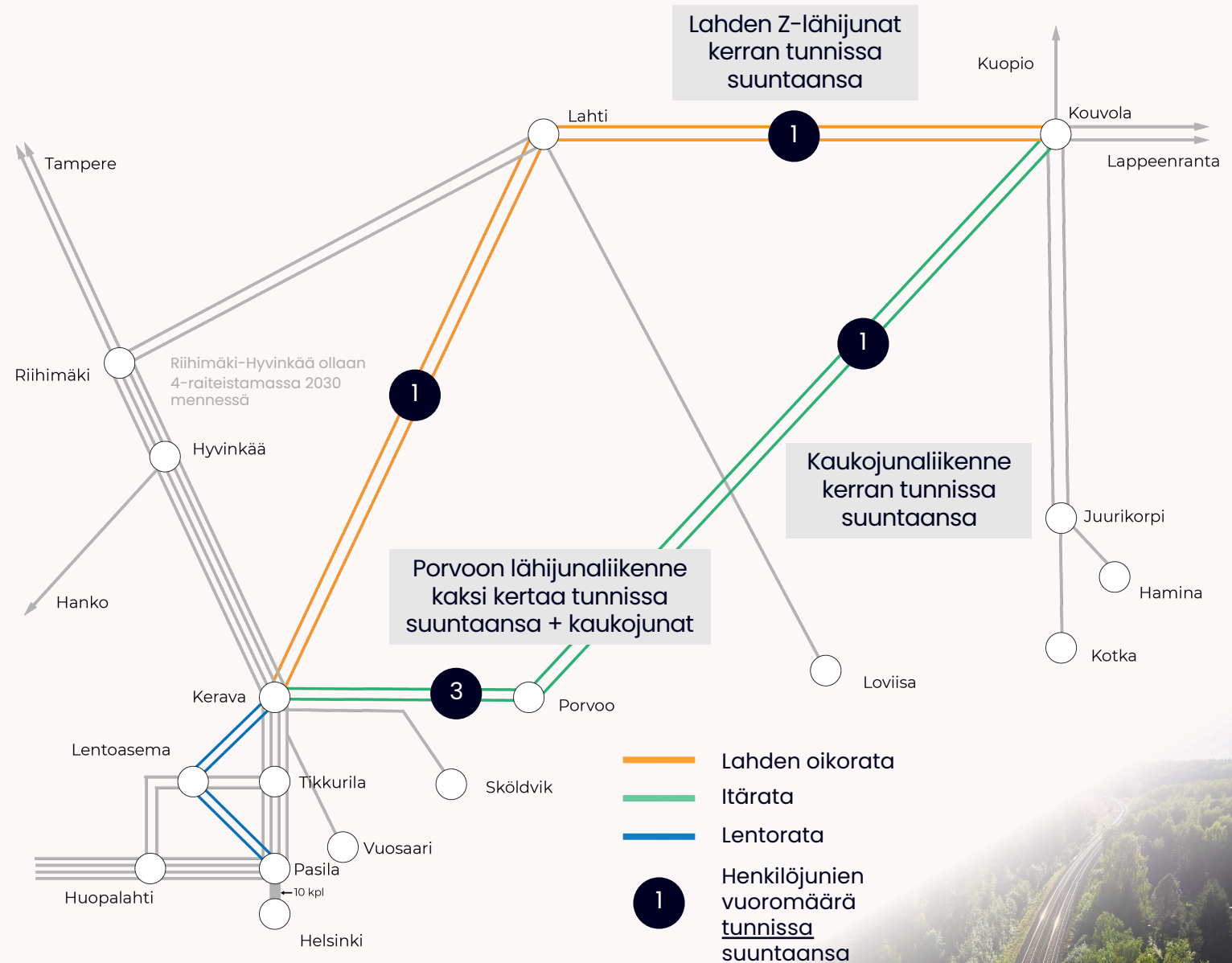
→ Tavarajuna suuntaansa joka toinen tunti

- Aiheuttaa kapasiteettihaasteita erityisesti päiväsaikaan
- Varaukset tehtävä vähintään yhdelle kohtausraiteelle
- Ratakyltöntävaraukset tehtävä kaikkiin satamiin
- Suurin osa liikenteestä ohjattava Lahden kautta, jolta on vapautunut kapasiteettia henkilöjunaliikenteen siirryttyä Itäradalle

## Skenaario 2 = 6-10 päivittäistä tavarajunaa (3-5 suuntaansa)

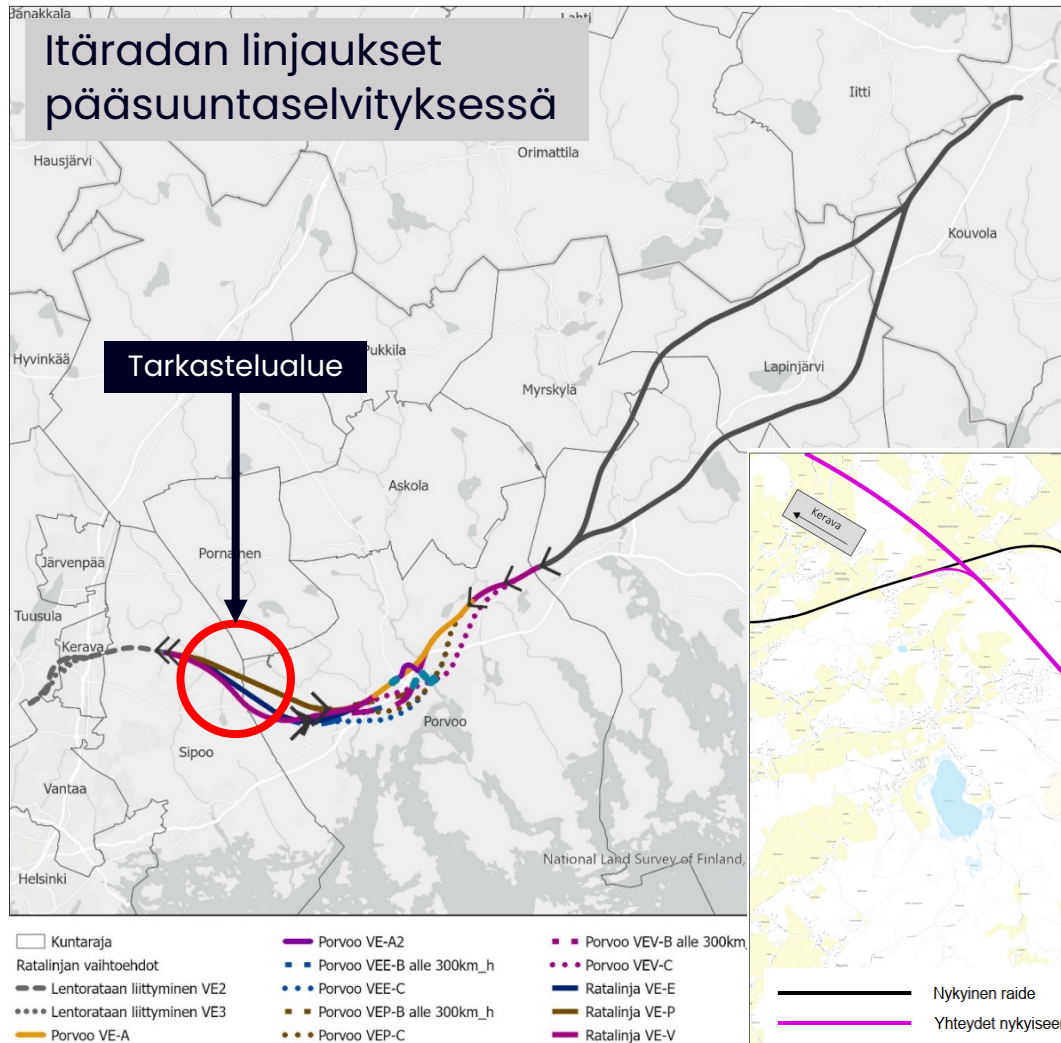
→ Tavarajuna suuntaansa joka neljäs tunti

- Aiheuttaa kapasiteettihaasteita, mikäli tavarajunia liikennöi ruuhka-aikoina
- Erityistä huomioita vaatii Kerava-Porvoo-väli
- Ratakyltöntävaraukset tehtävä kaikkiin satamiin



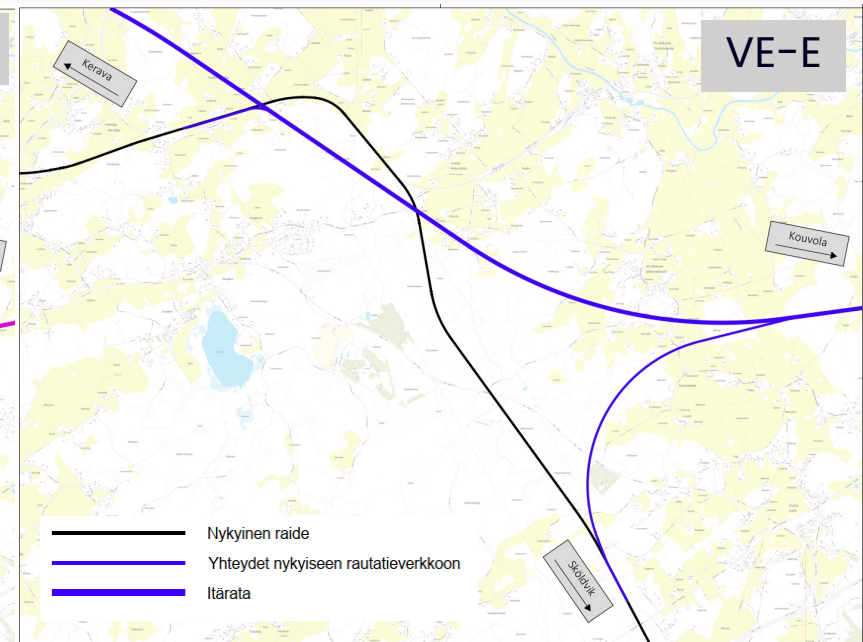
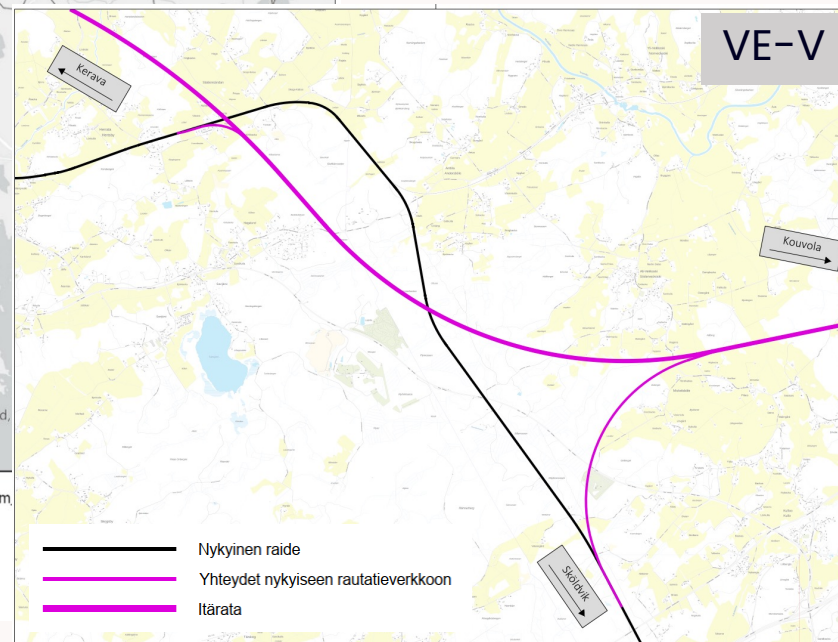
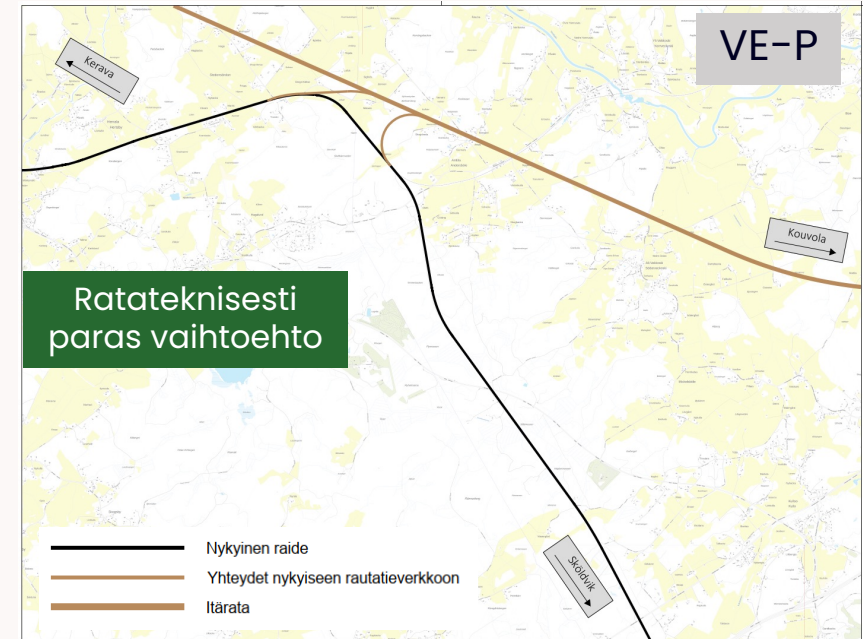


# RATALIITYNNÄT VUOSAAREN JA SKÖLDVIKIN SATAMIIN



Vaihtoehdoista toteuttamiskelpoisin on VE-P.

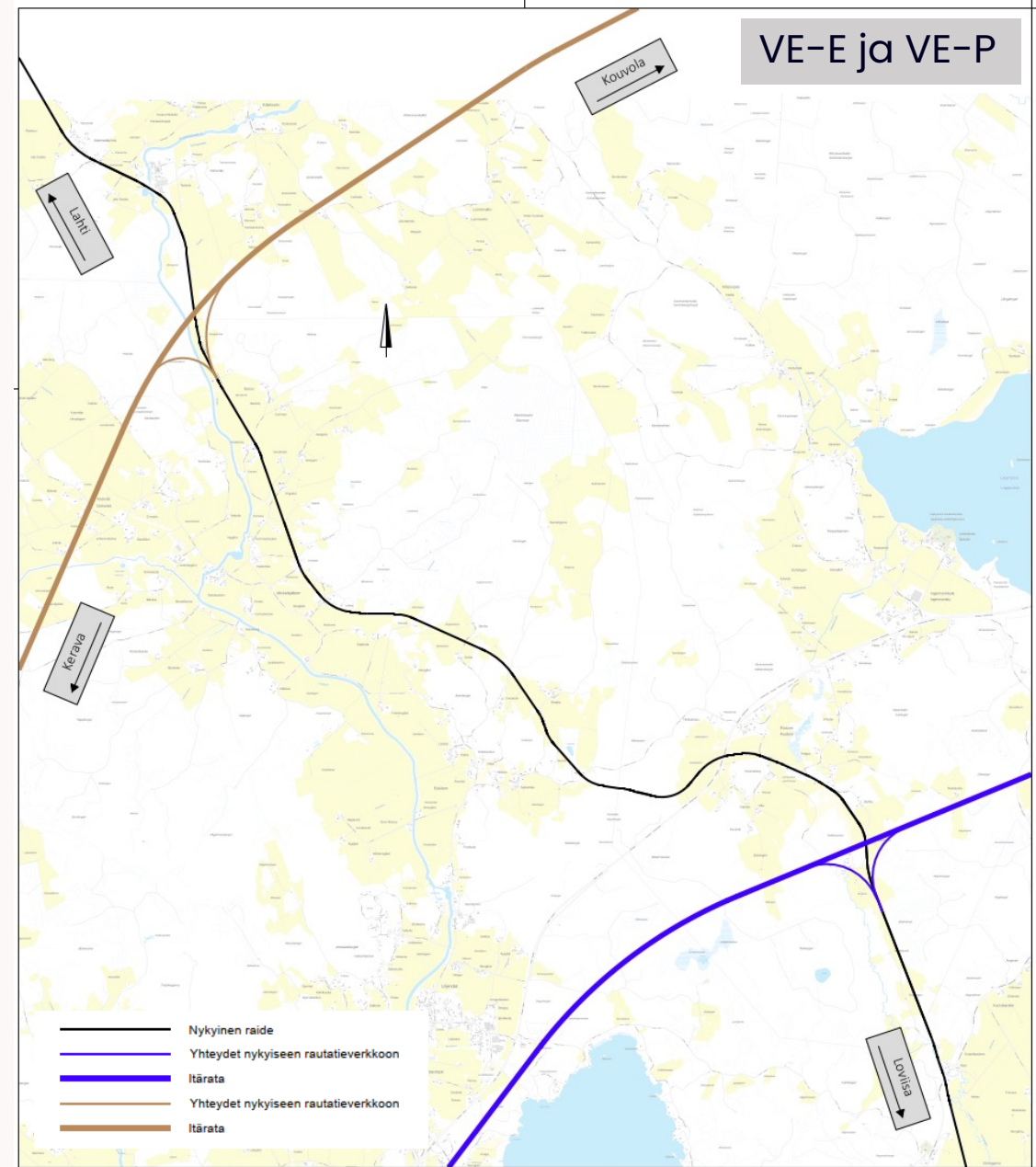
Tarkastelussa on oletettu, että radoilla on sama raideleveys.



# RATALIITYNNÄT LOVIISAN SATAMAAN

- Vaihtoehdoista toteuttamiskelpoisin on VE-E
- Pohjoisessa vaihtoehdossa radat risteävät samassa korossa (Itäradan korko täsmentyy jatkosuunnittelussa)
- Lahti-Loviisa-rataosa on nykyään sähköistämätön ja huonokuntoinen. Vähintään osuus Itäradalta satamaan on sähköistettävä ennen tavaraliikenteen liikennöintiä.

## Itäradan linjaukset pääsuuntaselvityksessä





# JOHTOPÄÄTÖKSET – ITÄRADAN SUUNNITTELUN TULEE MAHDOLLISTAA TAVARALIIKENNE

Itäradan tavaraliikenteen potentiaalın realisoituminen **vaatii järjestelmätason muutoksia.**

Tavaraliikenteen mahdollistava Itärata tarjoaa **vaihtoehtoisen kuljetuskäytävän** nykyisen ratayhteyden häiriötilanteissa. Rata parantaa järjestelmätason toimivuutta.

Itärata on osa **EU:n TEN-T tavarakuljetusten kattavaa rataverkkoa.** EU:ssa on tahtotilana kehittää Baltian käytävää ja kytkeä Suomi siihen.

**Itäradan raideleveys** suhteessa Suomen muuhun rataverkkoon vaikuttaa merkittävästi tavaraliikenteen potentiaalın ja huoltovarmuuden hyötyjen realisoitumiseen.



# TYÖN AIKANA ESILLE NOUSSEET ISON KUVAN TEEMAT

## SUOMESSA TARVITAAN RAIDELIIKENTEN VISIO VUOTEEN 2050

Itäradan ja muun rataverkon kehitykseen liittyy lukuisia systeemisen tason tekijöitä, jotka vaikuttavat olennaisesti Itärata Oy:n päätöksiin, mutta joihin ei voida tässä selvityksessä antaa yksiselitteistä vastausta. Vision on sisällettävä ainakin seuraavat asiat:

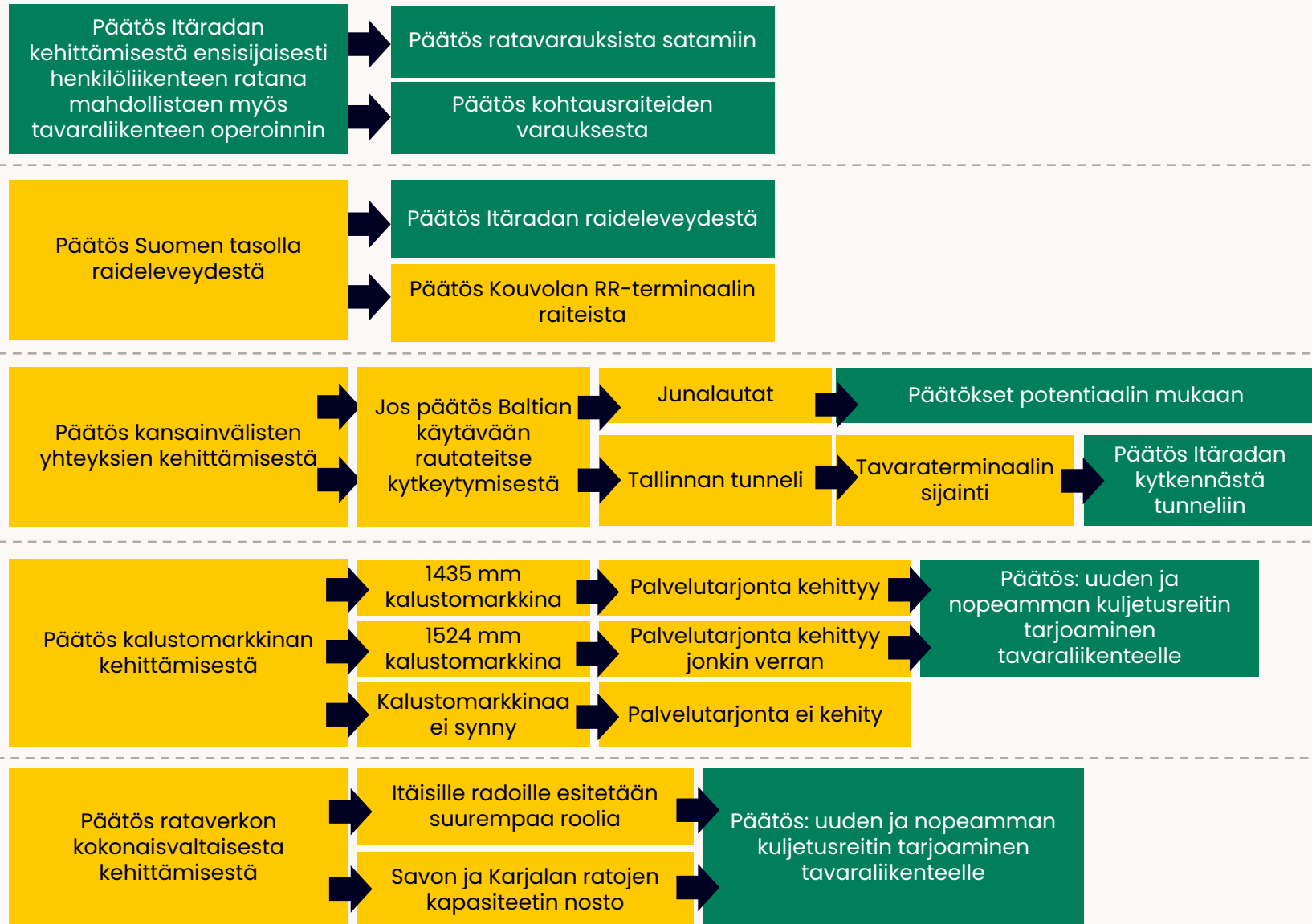
Strateginen päätös raideleveydestä Suomessa – mikä raideleveys millekin yhteysväleille

Päätös Suomen kansainvälisten käytävien kehityksestä

Kansallinen toimintasuunnitelma rautatieliikenne-markkinoiden kehittämisestä

Näkemykset Suomen rataverkon kehittämisestä elinkeinoelämän ja väestön tarpeisiin

# SUOSITUKSET JA PÄÄTÖSTEN LOGIIKKA



KANSALLISEN TASON PÄÄTÖS

ITÄRATA OY:n PÄÄTÖS

- Varaudutaan tavaraliikenteeseen
- Vaikutetaan kansalliseen päätöksentekoon
- Jatketaan Baltiaan käytävään kytkeytymisen analyysyjä

