

Kysely satamille ja satamakaupungeille 2001

Muistio, luonnos 2.10.2001/rle

Sisältö

Suomen päärataverkko ja kyselyyn vastanneet satamat

Kysely satamille ja satamakaupungeille 2001

- 1. Suomen kuljetusten yleinen kehitys 1980 ...2000**
- 2. Rataan kohdistuvat ongelma ja kehittämistarpeet**
- 3. Junaliikenteen palvelu**
- 4. Satamien tulevaisuuden arviot**
- 5. Raideliikenteen ajankohtaiset ongelmat**
- 6. Odotettavissa olevat lähiajan ongelmat**
- 7. Menossa olevat ratoja koskevat hankkeet**
- 8. Tulevaisuudessa toteutettavat ratahankkeet**
- 9. Suomen satamaliiton ja Pro Rautatien toimintaan liittyviä kannanottoja**

Kysely satamille ja satamakaupungeille 2001

Suomen Satamaliitto ja Pro Rautatie päättivät keväällä 2001 käynnistää yhteistyön satamien raideliikenteen tilanteen ja kehittämistarpeiden selvittämiseksi. Yhteistyönä lähetettiin huhtikuussa 2001 kaikille satamille kysely, jolla selvitettiin satamien omaa näkemystä tulevasta kehityksestä ja kehittämistarpeita erityisesti raideliikenteen osalta.

Kesän 2001 aikana on myös Turun merenkulkualan koulutus – ja tutkimuskeskus tehnyt kyselyn Suomen satamien investoinneista.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti elokuussa 2001 työryhmän valmistelemaan Meri- ja sisävesiväylien kehittämissuunnitelmaa. Syksyllä 2001 on Liikenne- ja viestintäministeriön ja Merenkululaitoksen yhteistyönä tehty kysely satamille Satamien liikenneyhteyksien ja muiden vesiväylien kehittämisestä.

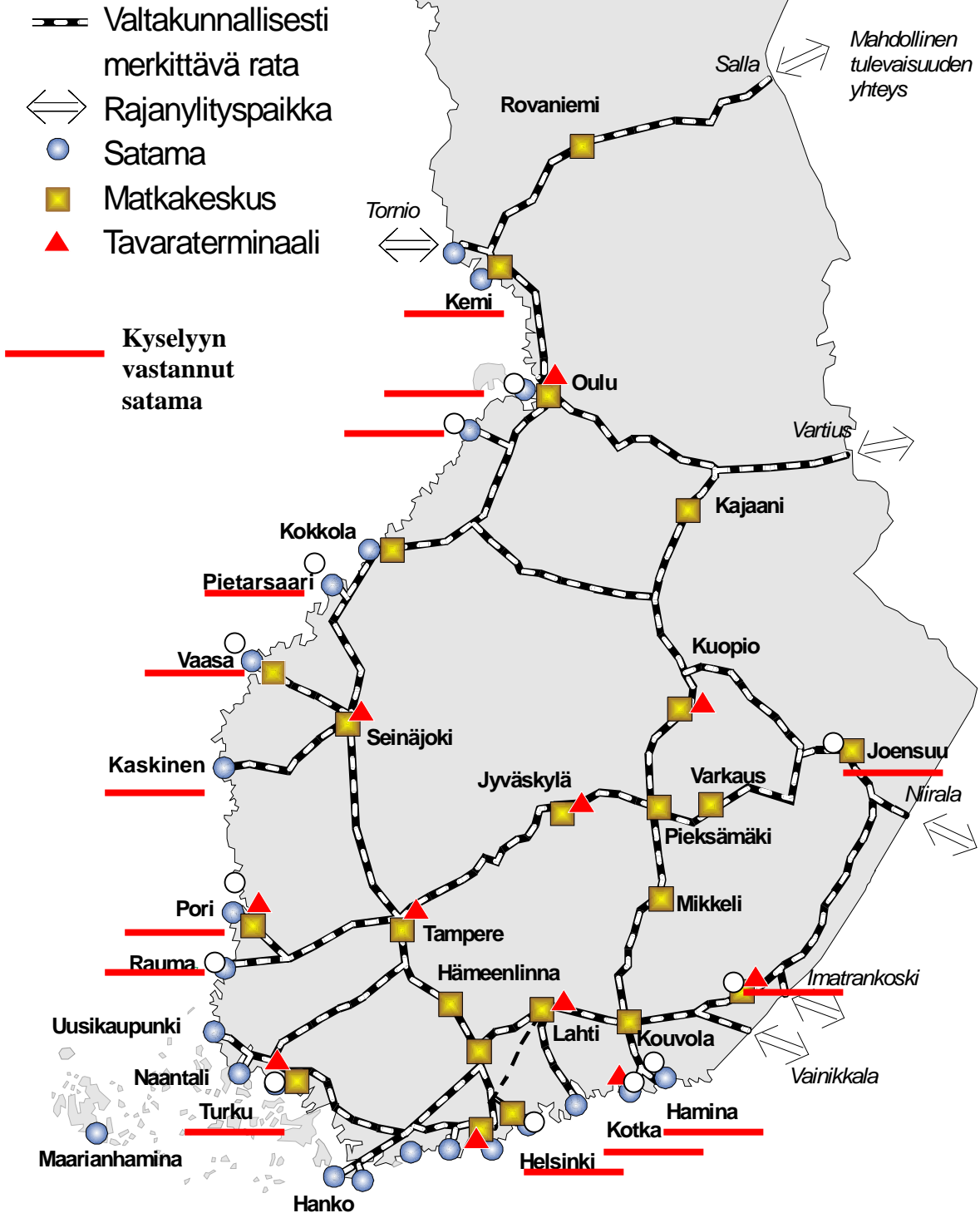
Tässä muistiossa on yhteenveto Satamaliiton ja Pro Rautatien kyselyn tuloksista. Suomen Satamaliiton ja Pro Rautatien yhteisen työryhmän jäsenet ovat

- Matti Aura (Suomen Satamaliitto),
- Kyösti Lintunen (Pro Rautatie/TT),
- Seppo Keskiruokanen (Pro Rautatie/Riihimäki),
- Risto Virtanen (Pro Rautatie/Kotka),
- Pertti Vanhala (Pro Rautatie/Kouvola) ja
- Reijo Lehtinen (Pro Rautatie).

Lisätietoja kyselyn tuloksista antaa Pro Rautatien toiminnanjohtaja Reijo Lehtinen (puh. 0400 622009, sposti reijo.lehtinen@prorautatie.net)

Kyselyyn vastasi yhteensä 15 satamaa, jotka edustavat melko hyvin Suomen satamia. Tuloksia voidaan hyödyntää suunnattaessa yhdistysten toimintaa ja suunnattaessa kehittämistoimenpiteitä.

Suomen päärataverkko ja kyselyyn vastanneet satamat



1. Suomen kuljetusten yleinen kehitys 1980 ...2000

Suomessa 1980-luvulla tieliikenne kasvoi voimakkaasti. 1990-luvun alkuvuosina tieliikenteen kasvu pysähtyi jatkuakseen vuosikymmenen loppupuolella melko maltillisena. Rautatieliikenteen ja samoin merenkulun kehitys on ollut melko tasaista koko jakson lukuunottamatta vähäistä notkahdusta 1990-luvun puolessavälissä.

Taulukko 1. Liikenteen yleinen kehitys 1980 ...2000

Tieliikenne ¹⁾	Yksikkö	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Yleisiä teitä ²⁾	km	75 119	77 045	77 644	77 722	77 782	77 796	77 894	77 900
Auto-km ³⁾	mrd.	26,8	39,8	42,2	42,5	43,5	44,8	46,0	46,7
Henkilö-km ³⁾	mrd.	44,1	60,5	59,0	59,3	60,8	62,0	63,4	63,4
Tonni-km ^{3) 4)}	mrd.	17,9	25,4	22,3	23,2	24,5	25,6	25,6	26,6
Rautatieliikenne ¹⁾									
Rautateiden ratapituus	km	6 075	5 846	5 859	5 859	5 865	5 867	5 836	5 854
– sähköistetty	km	922	1 663	2 054	2 061	2 061	2 197	2 234	2 372
Matkoja	1 000	39 310	45 998	44 420	47 000	49 980	51 370	53 209	54 783
Henkilö-km	mrd.	3,2	3,3	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4
Kuljetettu tavaraa	1 000 t	29 085	33 112	39 387	37 717	40 321	40 740	39 979	40 501
Tonni-km	mrd.	8,2	7,9	9,3	8,8	9,9	9,9	9,8	10,1
Merenkulku ⁵⁾									
Saapuneet alukset	kpl	17 048	19 905	23 699	22 891	25 203	26 255	27 705	29 041
Tuonti	1 000 t	31 470	34 825	37 036	36 944	39 018	39 012	38 196	41 081
Vienti	1 000 t	17 900	24 047	34 122	33 345	36 164	37 524	39 307	39 503
Saapuneet matkustajat	1 000	2 940	5 401	6 978	7 045	7 617	8 012	8 094	8 008
Lähteneet matkustajat	1 000	2 940	5 433	6 933	7 007	7 574	7 974	8 051	7 956

2. Rataan kohdistuvat ongelma ja kehittämistarpeet

Vastausten perusteella ratojen olosuhteet eivät kovin hyvin vastaa nykyisiä tarpeita. Nykytilanteessa niiden kantavuus on kunnossa eli vastaa kuljetusyhteysien kantavuutta. Samoin radat sijaitsevat pääpiirteittäin oikeissa paikoissa, joskin paikallisia kehittämistarpeita on olemassa. Kehittämistarpeita on erityisesti toimivuuden parantamisesta johtuen ja osalla satamista myös kapasiteetin lisääminen vaatii rakentamistoimenpiteitä. Tulevaisuuteen on alettu yleisesti jo varautua mm. nostamalla satamaraiteiden kantavuutta tehtävien parannustöiden yhteydessä. Satamien valmiudet 25 tn akselipainoihin tulevat olemaan kohtalaisen hyvät jo lähivuosina. Erityisen paljon tarpeita rataan nähden näyttäisi olevan Raahen satamalla.

Taulukko 2. Rataan kohdistuvien ongelmien ja kehittämistarpeiden arviointi

1.1 Rataan kohdistuvat ongelmat ja kehittämistarpeet

- A) Rata ja ratapihat vastaavat nykyisiä tarpeita ?
 B) Radan kantavuus on riittävä ?
 C) Radan linjaus ja sijainti vastaa liikenteen tarpeita ?
 D) Rataan ei kohdistu mitään kehittämistarpeita ?

	Ha	Hel	kas	Ke	Jo	Kot	Mus	Ou	Po	Pie	Raa	Rau	Tur	keskiarvot			
	mi	sin	ki	mi	en	ka	to	lu	ri	tar	he	ma	ku	kaikki	isot	pienet	
	na	ki	nen	suu	la	saari											
A	5	7	5	7	8	5	7	7	8	8	5	5	8	6,5	6,4	6,7	
B	8	8	9	7	10	8	10	9	8	9	?	8	7	7,8	8,0	7,5	
C	8	8	7	8	10	6	10	6	8	7	5	9	9	7,7	7,7	7,8	
D	1	7	6	7	1	3	5	4	2	2	1	5	5	3,8	3,9	3,7	
	X0	X1								X2							

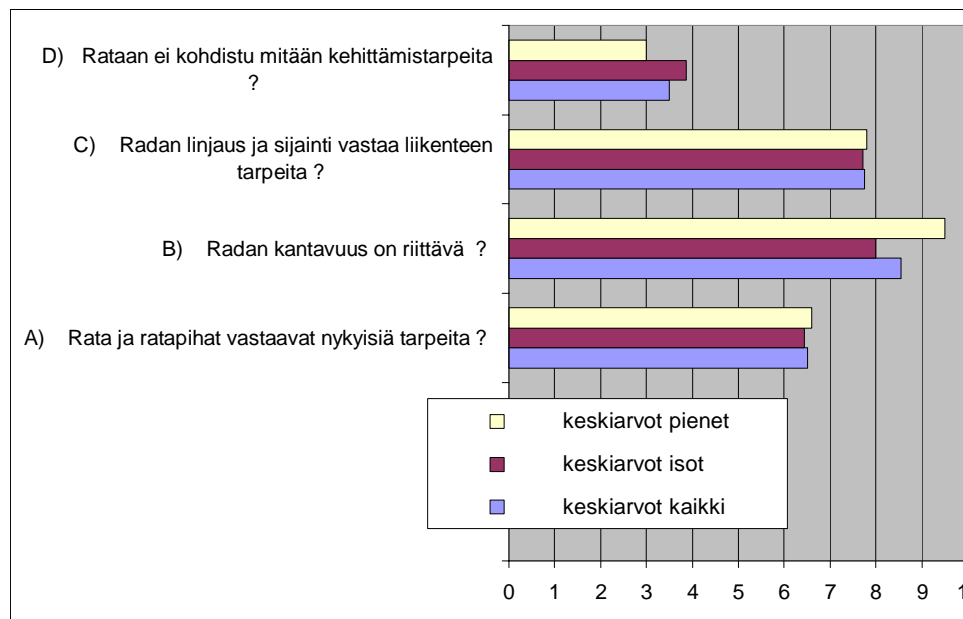
X0 järjestelytyöt viivyttävät vaihtotöitä

X1 Sataman yleissuunnitelmassa on tuotu esille lähitulevaisuuden Rataverkoston kehittämistarpeet satamassa.

X2Tuomioja-Raahen radan sähköistysen vaikutukset Lapaluodon sataman liikennöinnin ja raidelinjauksien osalta tulee selvittää ja ratkaista.

Kaikissa kokoluokissa kehittämistarpeita nähtiin melko paljon. Samoin rata ja ratapihat vastasivat melko huonosti nykyisiä tarpeita. Erityisesti pienet samat pitivät radan kantavuutta riittävänä. (kuva 1).

Kuva 1. Rataan kohdistuvat tarpeet ja arviot eri kokoluokissa



3. Junaliikenteen palvelut

Junaliikenteen palvelut arvioitiin yleisesti ottaen keskinkertaisiksi. Heikoimmin liikenteen palvelut vastasivat Joensuun sataman tarpeita. Kehittämistarpeita yleisesti ottaen eniten olisi kuljetusten aikataulussa pysymisessä ja jossain määrin sopivan kaluston saatavuudessa.

Taulukko 3. Junaliikenteeseen kohdistuvien ongelmien ja kehittämistarpeiden arviointi

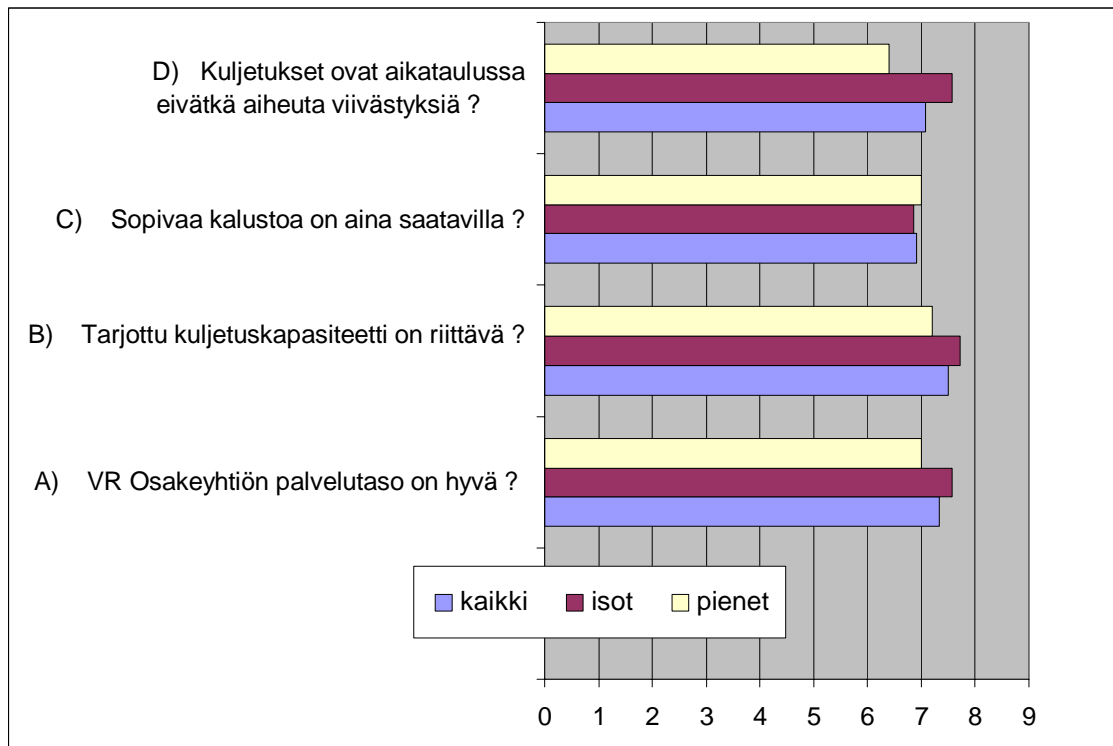
1.2 Junaliikenne ja sen tarjoamat palvelut

- A) VR Osakeyhtiön palvelutaso on hyvä ?
- B) Tarjottu kuljetuskapasiteetti on riittävä ?
- C) Sopivaa kalustoa on aina saatavilla ?
- D) Kuljetukset ovat aikataulussa eivätkä aiheuta viivästyksiä ?

	Ha	Hel	kas	Ke	Jo	Kot	Mus	Ou	Po	Pie	Raa	Rau	Tur	keskiarvot		
	mi	sin	ki	mi	en	ka	to	lu	ri	tar	he	ma	ku	kaikki	isot	pienet
	na	ki	nen	suu	la	saari										
A	7	8	9	8	3	6	7	8	8	8	8	8	8	7,4	7,6	7,2
B	7	9	9	8	3	6	7	8	7	9	8	9	8	7,5	7,7	7,3
C	5	8	8	8	3	6	7	8	7	9	8	7	7	7,0	6,9	7,2
D	7	8	8	8	2	6	5	7	8	9	8	9	8	7,2	7,6	6,7

Pienten ja isojen satamien välillä ei ole havaittavissa merkittäviä eroja, jos Joensuun erityisongelmia ei otetta huomioon. Sensijaan näyttää siltä, että Suomenlahden itäosien satamissa on junaliikenteen kohdalla selvästi enemmän ongelmia ja parantamistarpeita kuin muissa satamissa.

Kuva 2 . Junaliikenteen arviointi pienissä ja isoissa satamissa



4. Satamien tulevaisuuden arviot

Kyselyssä pyydettiin kasvuarvioita tuoteryhmittäin vuoteen 2010 saakka ja arvioita eri kuljetusmuotojen osuuden kehittymisestä. Satamakohtaiset vastaukset vaihtelivat, mutta selviä yleispiirteitä olivat:

1. Erityisesti pienillä satamilla varsin suuret (ehkä) ylimitoitettut kasvuodotukset, jotka kohdistuivat satamissa nykyisinkin kuljetettuihin tavararyhmiin.
2. Muutokset kaikissa tavararyhmissä aina kasvua yleensä jo kuljetetuilla tuoteryhmillä
3. Junakuljetusten osuus vaihtelee voimakkaasti tuoteryhmien ja sataman luonteen (sijainti suhteessa maakuljetuskohteisiin) mukaan
4. Yleisesti odotetaan junakuljetusten osuuden kasvavan (osin jopa kohtalaisen voimakkaasti - mahdollisesti tavoitteellisia lukuja)

Mielenkiintoa herättää junan kuljetusosuuden osittain melko voimakkaaksikin arvioitu kasvu. Satamakohtaisesti on syytä arvioida miten realistista kasvu junaliikenteessä on, koska useimmiten se merkitsee myös rataa ja ratapihoihin liittyviä investointitarpeita. Näiden pitäisi näkyä myös investointiohjelmissä laadittaessa.

5. Raideliikenteen ajankohtaiset ongelmat

Ajankohtaiset ongelmat vaihtelevat satamakohtaisesti (taulukko4). Ikääntyvät satamaraitteet ja kapasiteetin lisääminen ovat kasvavissa satamissa ongelmana. Osa satamista on joko pakosta tai kehityksen myötä jäänyt tai jättäytynyt vain kumipyöräliikenteen varaan. Raidejärjestelyt jäävät satamien kustannettavaksi eikä VR maksa käyttömaksuja.

Taulukko 4. Ajankohtaiset ongelmat

Hamina	Kalustopula venäläisten vaunujen osalta, hinnat
Helsinki	Rautatie liikenteen ja muun liiketeen tasoristeykset
Inkoo	Ei lainkaan rautatieyhteyttä, selvitys tehty v95
Joensuu	-
Kaskinen	-
Kemi	Epätietoisuus suuryhtiöiden logistiikkasuunnitelmista, akselipainojen kasvu,
Kotka	Mussalon satamaosan ratapihaa tulee laajentaa
Mustola	Kaavakkeiden täyttäminen turhaa, VR ei ota osaa yksityisten ratapihojen ongelmiin
Oulu	-
Pietarsaari	vanha raiteistoinfra rapistumassa, osin väärä sijainti, kallis ylläpito., lastaustehokkuus ja liikenne
Pori	Rautatieyhteys PKS kiertää Tampereen kautta ja hidastaa kuljetuksia
Raahe	Sähköistyksen vaikutukset, Lapaluodon liikenteen hoito , radan siirto, siirtokuljetus -kustannukset ?
Rauma	Ratapiha liian pieni, vaihdot eivät suju, Vaaralliset tasoristeykset, Kaoliinipaikan liikennöitävyys
Turku	VR ei maksa ratamaksua satamille raiteiden käytöstä kuten RHK:lle
Vaasa	

6. Odotettavissa olevat lähiajan ongelmat

Lähtitulevaisuudessa nähdään kapasiteettiongelmiin kasvavan, erityisesti turvallisuuskysymysten (sekä liikenne- että satama-alueiden turvallisuus) vaativan erityistoimenpiteitä ja pelätään palvelutason laskevan.

Taulukko 5 Lähiajan ongelmat

Hamina	Viron rautateiden paheneva kilpailu (yksityistämisen seuraus), kalustopula pahenee
Helsinki	-
Inkoo	
Joensuu	VR:n henkilöstöongelmien vuoksi palvelutaso uhkaa laskea, muutokset ?
Kaskinen	Suupohjan radan perusparannus - kantavuus ja nopeus
Kemi	Pääradan sähköistys-vaikutus satamaan ?
Kotka	Liikennereuuhkat Mussalon nykyisellä raiteistolla
Mustola	Ratapiha tukkeutuu
Oulu	Satama-alueen aitaus, rautatien portti ?
Pietarsaari	Ylikäytävien kunnostus ja ylläpito kalliita
Pori	Raskaampi kuljetuskalusto aiheuttaa ongelmia nykyiselle raiteistolle
Raahe	Nykyinen ratalinja ei vedä tulevaisuudessa - radan siirto
Rauma	kso A.
Turku	Katetun lastauspaikan puute
Vaasa	

7. Menossa olevat ratoja koskevat hankkeet

Parhaillaan menossa olevat hankkeet liittyvät ajankohtaisten ongelmien poistamiseen (toimivuus ja kapasiteetti) ja niiden yhteydessä pyritään varautumaan kantavuuden nostamiseen (25 tonnin akselipaino). Pääasiassa hankkeilla on paikallista merkitystä. Poikkeuksena on Oulun yhdistettyjen kuljetusten terminaali, joka avaa uusia kuljetusmahdollisuuksia (lisää kapasiteettia), mutta edellyttäisi myös muualla yhdistettyjen kuljetusten terminaalien kehittämistä.

Taulukko 6. Satamia koskevat menossa olevat ratahankkeet

Hamina	raskaampaa kiskotusta
Helsinki	-
Inkoo	
Joensuu	satamaraiteiden jatkaminen
Kaskinen	-
Kemi	Kemin ratapiha, pääradan sähköistys
Kotka	Kotkan satama Oy: ratatyö Hanskinmaan teollisuusalueella, RHK ratatyö Kotolahdessa
Mustola	Stopparit poistetaan ja kytketään rata satamaraiteistoon, vaihtotyö helpottuu
Oulu	Oritkarin läheisyyteen yhdistettyjen kuljetusten terminaali
Pietarsaari	Ratapihan asfaltointi
Pori	Satama-alueen vaihteiden vaihtoa K43-K54, raiteiston rakentamista
Raahe	-
Rauma	Konttialueen raiteen linjauksen muutostyöt
Turku	EU raide ja laituriraiteen kunnostus Linnanaukiolle
Vaasa	

8. Tulevaisuudessa toteutettavat ratahankkeet

Satamien näkemysten mukaan tulevat hankkeet ovat lähinnä paikallisia kehityshankkeita, joilla parannetaan toimivuutta ja kapasiteettia. Paikallisesti merkittäviä ja melko suuria hankkeita on kuitenkin vireillä. Oma lukunsa on Helsingin Vuosaaren sataman vaatimat rautatieyhteydet.

Taulukko 7. Tulevaisuuden hankkeita.

Hamina	tarpeen mukaan uusia raiteita raskaammalla kiskotuksella
Helsinki	Vuosaaren sataman rautatie ja ratapiha
Inkoo	
Joensuu	-
Kaskinen	Raiteiden siirto ja laajennus syväsatamassa ja ratapihan siirto ja pidentäminen
Kemi	
Kotka	Toivotaan Mussalon ratapihan laajennusta
Mustola	Taustaraiteelle rakennetaan rinnakkaisraide
Oulu	Varaudutaan uuteen linjaukseen Oritkarin satama-alueella
Pietarsaari	Uuden radan ja ratapihan tuoton nostaminen
Pori	Siirtyminen vaiheittain raskaampaa kiskotyyppeihin, Hälytyslaitteet ylikäytävälle
Raahe	Lapaluodon radan siirto, sähköistys Raahen keskusta - Lapaluoto
Rauma	Pistoraide konttialueen eteläreunaan
Turku	Pansion uusien satamatoimintojen ratajärjestelyt
Vaasa	

9. Suomen satamaliiton ja Pro Rautatien toimintaan liittyviä kannanottoja

Vastauksissa odotetaan yhdistysten ottavan kantaa ja pyrkivän kehittämään erityyppisiin asioihin alkaen paikallisia tarpeita palvelevista ratahankkeista aina VR Osakeyhtiön palvelukyvyyn varmistamiseen (taulukot 8 ja 9).

Keskeisiä Pro Rautatien toiminnassa korostettavia tai edistettäviä asioita ovat :

- VR Osakeyhtiön (tai junaliikenteen) palvelu- ja kilpailukyvyyn kehittäminen
- Rautatiekuljetusten hinnoittelun ja kilpailumahdollisuuksien edistäminen
- Rautatieliikenteestä aiheutuvien kustannusten korvaaminen ja korvausperusteiden yhtenäistäminen esim. yksityisraidesopimusten yhtenäistäminen, käytön korvausperusteet, vaunujen seisontamaksun käyttöönotto
- Kaluston saatavuuden parantaminen
- Radan kilpailukyvyyn parantaminen sähköistämällä ja kantavuutta nostamalla
- Junaliikenteen tehokkaan käytön edistäminen ja hyvien ominaisuuksien voimaksi esilletuominen esim. ympäristövaikutukset

Taulukko 8. Konkreettisia asioita , joihin yhdistysten tulisi puuttua

Hamina	hinnat
Helsinki	-
Inkoo	
Joensuu	-
Kaskinen	Pyrittävä turvaamaan suupohja radan kehitys ja rahoitus
Kemi	
Kotka	-
Mustola	Vaunupula ja kuljetusaika rajalta Mustolaan pitkä (huolintaliikkeit valittavat),
Oulu	-
Pietarsaari	-
Pori	-
Raahe	-
Rauma	Yksityisraidesopimusteen yhdenmukaistaminen
Turku	-
Vaasa	

Taulukko 9. Yhdistysten toiminnassa esille otettavia asioita

Hamina	uudet yhteydet; Inkeroinen - Luumäki, pohjoiset itäraja yhteydet, Rantarata, hinnoittelu
Helsinki	-
Inkoo	
Joensuu	-
Kaskinen	Kilpailukyky, joustavuus, kalusto, rataverkoston kunto
Kemi	
Kotka	-
Mustola	Kaikki laskut tulee satamalaitoksen maksettaviksi
Oulu	-
Pietarsaari	Rautatie/laivakuljetusten ympäristöystävällisyyden painottaminen suhteessa maantiekuljetuksiin
Pori	-
Raahe	merenkulun ja raideliikenteen kustannusvastaavuus aivan eri tasolla, RHK:n tuloa kentälle tulisi edistää .
Rauma	Yksityisraidesopimukset yhdenmukaiseiksi eri satamissa
Turku	Yleiset korvauseriaatteet raiteiden käyttömaksuiksi
Vaasa	