Raakapuukuljetukset rataverkolla

Timo Välke
Ratahallintokeskus

17.3.2009

Esityksen sisältö

- Ennuste rataverkolla kuljetettavan raakapuun määrästä

- Rataverkon terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen

Selvityksiä

- Raakapuukuljetusten tulevaisuuden haasteet
(valmistui huhtikuu 2008, RHK, Tiehallinto, MKL)

- Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon kehittäminen (valmistuu maaliskuu 2009, RHK, Tiehallinto)

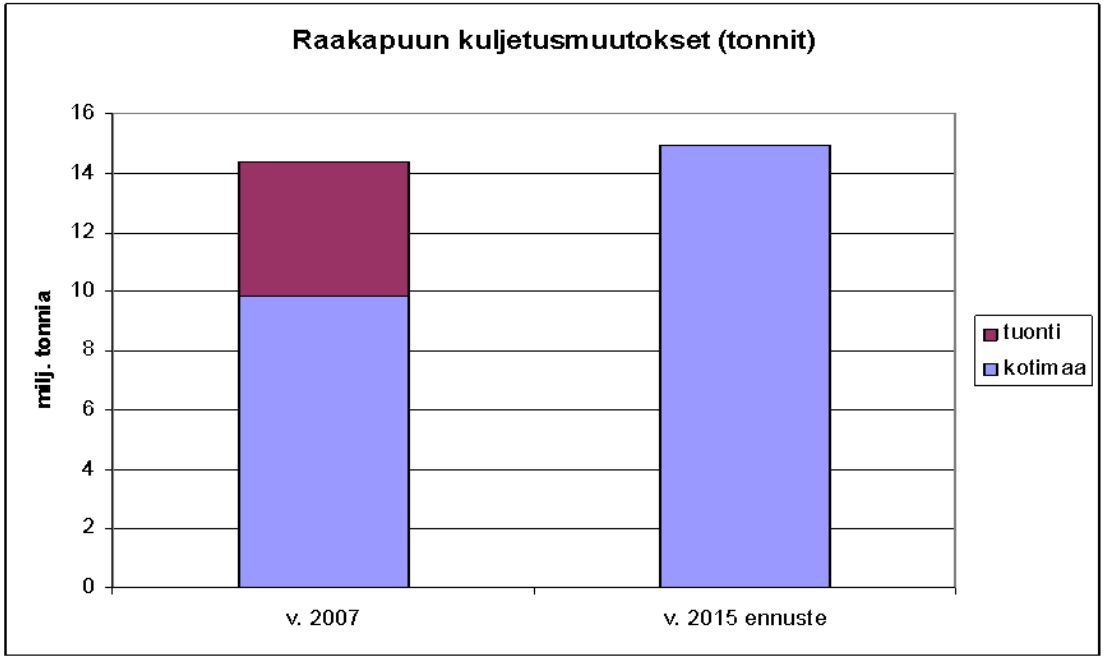
- Etelä-Suomen rataverkon tavaraliikennejärjestelmän kehittäminen (valmistuu syyskuu 2009, RHK)

Raakapuun ennuste – lähtökohdat (syyskuu 2008)

- Vuonna 2007 raakapuun tuonti Venäjältä oli 12 milj. m^3 (n. 9,6 milj. tonnia). Tästä rautatiekuljetusten osuus oli 4,5 milj. tonnia.
- Vuonna 2007 raakapuun kotimaan rautatiekuljetukset olivat 9,8 milj. tonnia.
- Venäjän raakapuun vientitullien tullessa täysimääräisesti voimaan, lakkaa tuonti kokonaan haketta lukuun ottamatta.
- Metsäteollisuuden tuotanto vähenee huomattavasti. Venäjän tuonnin loppumisen vuoksi kotimaisen markkinapuun tarve tulee kuitenkin kasvamaan erityisesti Kaakkois-Suomessa.
- Tuotantolaitosten lakkautus ja Venäjän tuonnin loppuminen aiheuttavat merkittäviä raakapuun tavaravirtamuutoksia. Puun kuljetusmatkat pidentyvät ja rautatiekuljetusten käyttö lisääntyy.

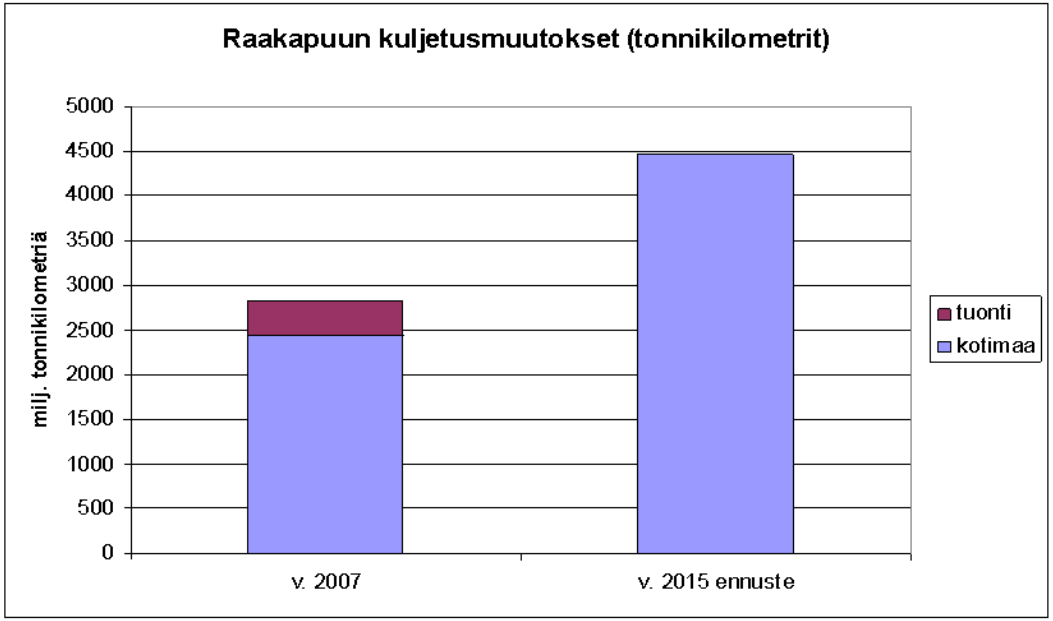
Raakapuun ennuste v. 2015 - tonnimäärät

- Kotimaan rautatiekuljetusten määrä kasvaa 14,9 milj. tonniin, jolloin kasvua v. 2007 verrattuna on 5,1 milj. tonnia eli 52 %.
- Kun Venäjän tuonti loppuu, rautatiekuljetusten kokonaistonnimäärä kasvaa 0,5 milj. tonnilla eli 4 %.



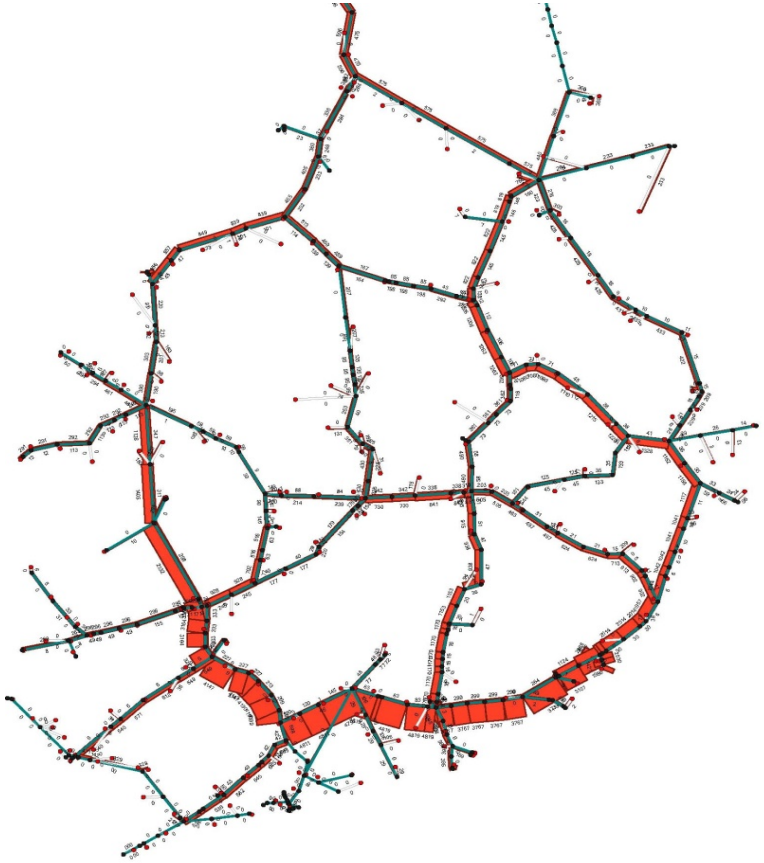
Raakapuun ennuste v. 2015 - tonnikilometrit

- Kotimaan rautatiekuljetusten suoritteet kasvavat noin 80 %.
- Kotimaan rautatiekuljetusten keskimatka pitenee 248 km:stä 298 km:iin.
- Kokonaissuoritteet kasvavat 58 %.

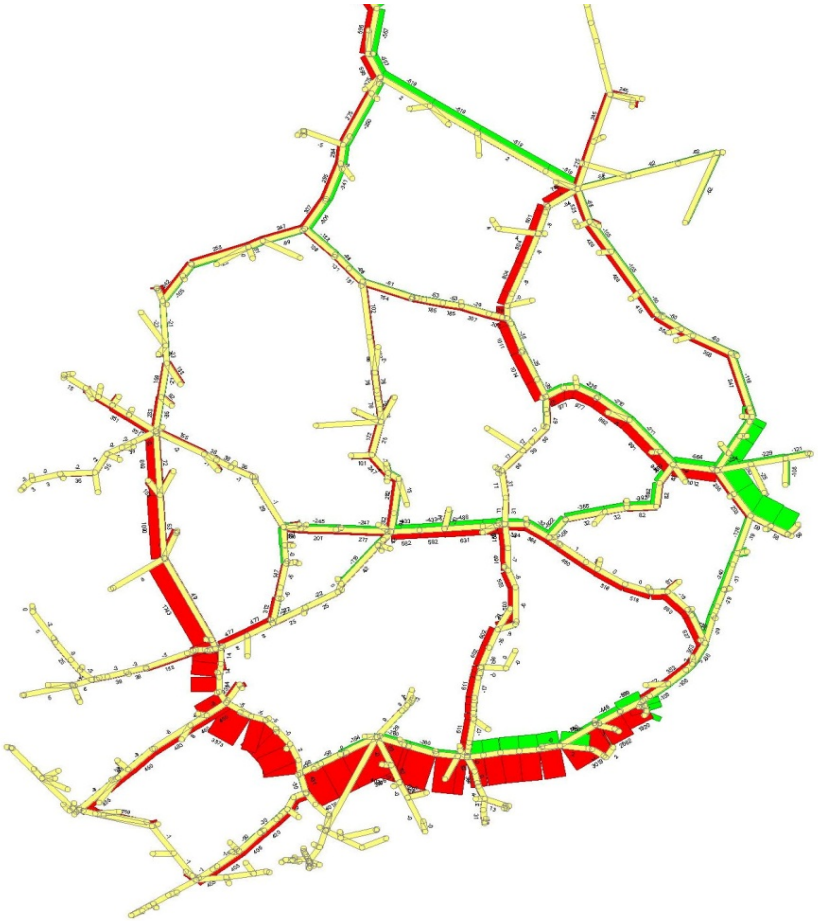


Raakapuu, perusvaihtoehto

Ennuste v. 2015



Muutos v. 2015 mennessä



Terminaali ja kuormauspaikkaselvityksen tausta ja tavoitteet

- Selvityksen avulla pyritään edistämään teollisuuden puunhankintaa ja kilpailukykyä.
- Venäjän puun vientitullien korotusten vuoksi kotimaisen markkinapuun kysyntä kasvaa, tavaravirrat pidentyvät ja rautatiekuljetusten kysyntä kasvaa.
- Puun saatavuuden turvaaminen edellyttää tehokasta kuljetusjärjestelmää, jossa kuljetukset voidaan hoitaa terminaalien ja tuotantolaitosten välillä edestakaisina pendelikuljetuksina.
- Selvityksen tavoitteena oli laatia esitys Ratahallintokeskuksen ylläpitämän rautateiden terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittämiseksi. Terminaalit ovat kuormauspaikkoja, joissa vuosittain lastattavan puun määrä on vähintään noin 0,3 milj. kuutiota ja joissa puun lastauksesta juniin vastaa erityinen koneurakoitsija.
- Tällä hetkellä käytössä on 9 terminaalia.

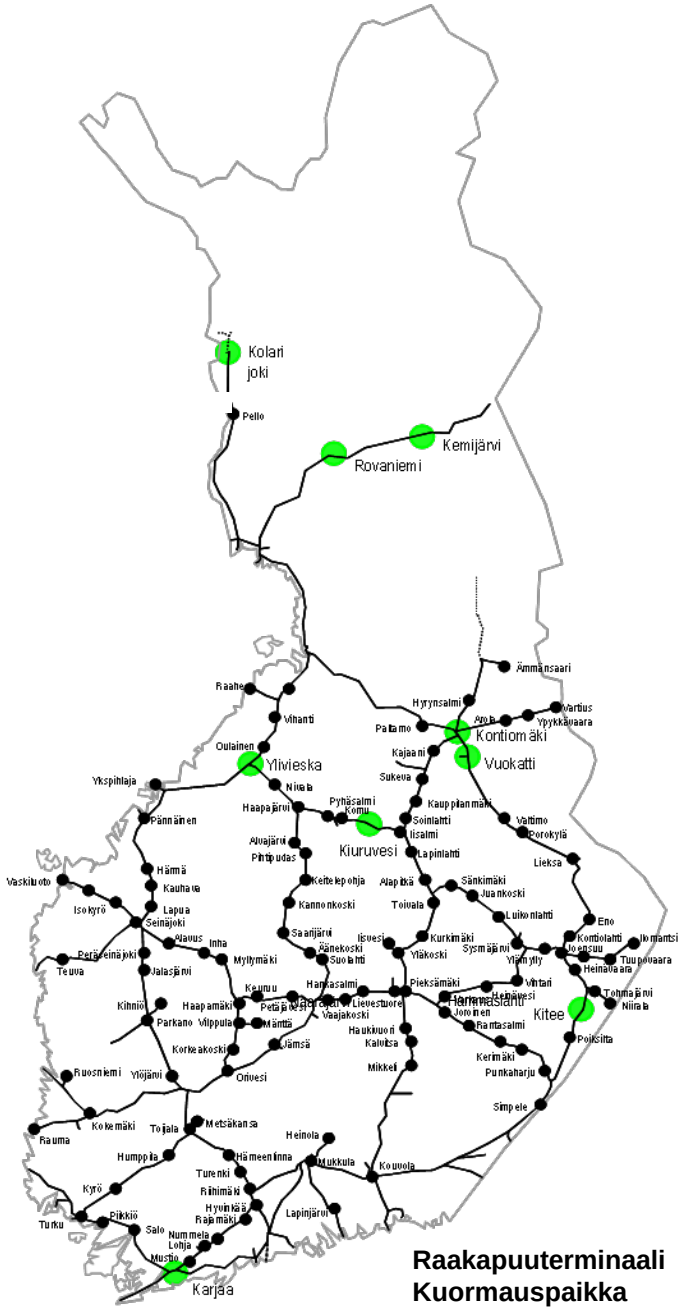
Selvityksen sisältö

- Lähtökohtana on ollut metsäteollisuuden, metsähallituksen ja VR Cargon haastattelut
- Laadittu raakapuuterminaalien ja kuormauspaikkojen toimintojen perusmallit (erillinen kansio).
- Esitys terminaali- ja kuormauspaikkaverkoksi perustuu kuljetusmäärien, kuljetusten pääsuuntien (kuljetustalouden näkökulma) ja alueen terminaali tai kuormauspaikka toimintaan soveltuvuuden perusteella.
- Suositellut toimenpiteet on jaettu 2 kiireellisyysluokkaan.

Kuormauspaikkaverkosto

- Tavanomaiset kuormauspaikat (nykyisin aktiivikäytössä on noin 120 paikkaa)
  - yleensä 1–2 kuormausraidetta
  - tyypillinen varastoalueen koko 1000 – 8000 m^2
  - kuormaustoiminta pienimuotoista ja epäsäännöllistä
  - kuormaus hoidetaan kuorma-autoyrityksen toimesta (auton nosturilla)
  - tyypillinen puumäärä 50 000 – 150 000 m^3 vuodessa
- Raakapuuterminaalit (nykyisin 9 terminaalia)
  - kuormauspalvelun käyttömahdollisuus (kuormauksesta vastaa kuormausurakoitsija erityiskaluston avulla)
  - useita kuormausraiteita (suositus 2–4 raidetta asiakkaiden määrästä riippuen)
  - varastoalueen kokovaatimus 30 000 – 50 000 m^2
  - välityskyky yli 300 000 m^3 vuodessa

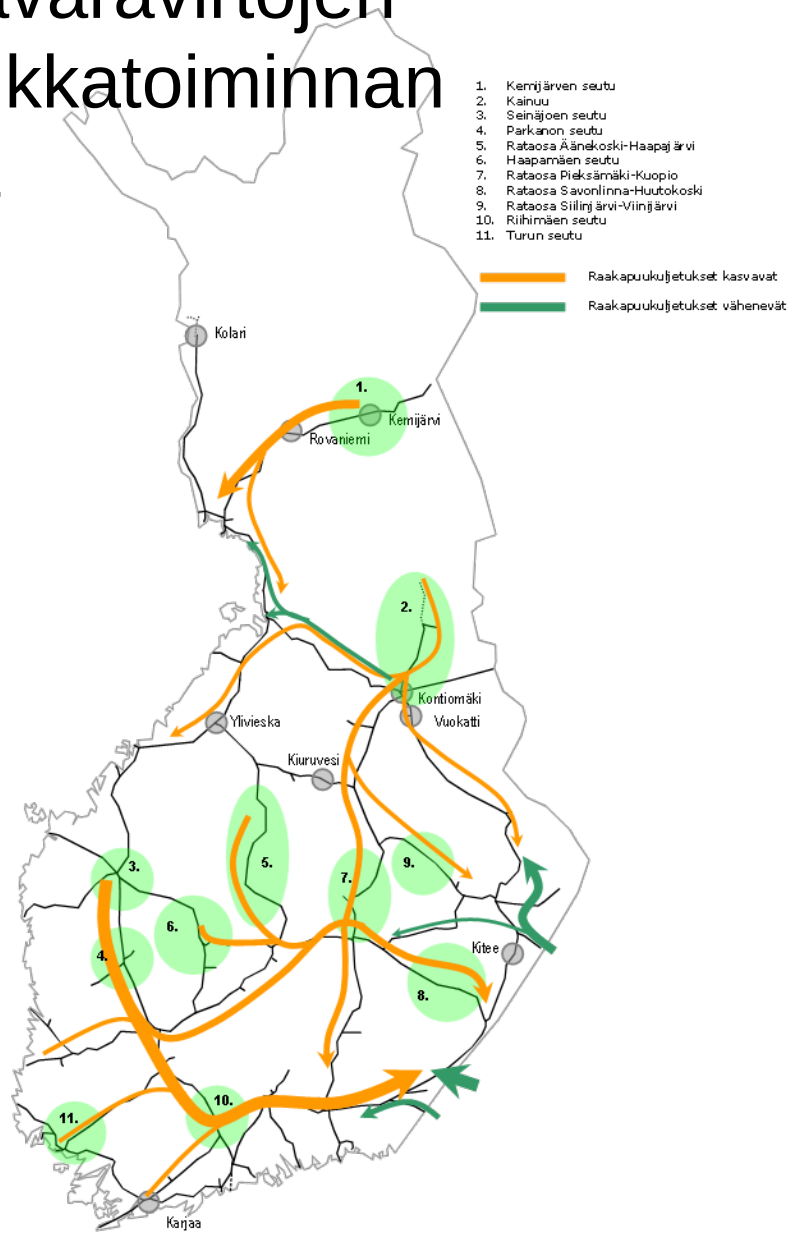
Nykyinen raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkosto



Raakapuuterminaali
Kuormauspaikka

Raakapuun merkittävimmät tavaravirtojen kasvusuunnat ja kuormauspaikkatoiminnan kehittämisen painopistealueet

1. Kemijärven seutu
2. Kainuu
3. Seinäjoen seutu
4. Parkanon seutu
5. Rataosa Äänekoski–Haapajärvi
6. Haapamäen seutu
7. Rataosa Pieksämäki–Kuopio
8. Rataosa Savonlinna–Huutokoski
9. Rataosa Siilinjärvi–Viinijärvi
10. Riihimäen seutu
11. Turun seutu



Toimenpidesuositus

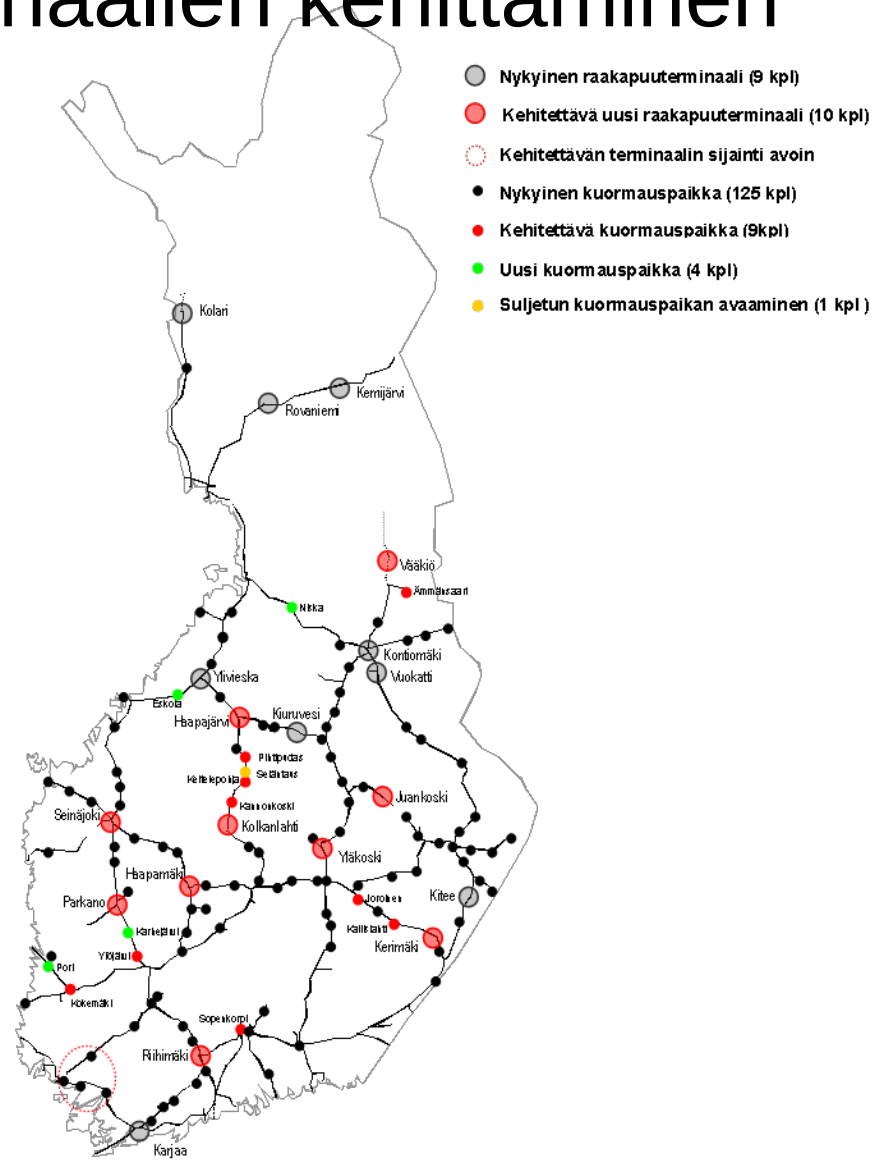
Nykyisten ja uusien terminaalien kehittäminen

Kehitettävät nykyiset terminaalit:

- Karjaa 0,5 M€
- Kontiomäki 0,5 M€
- Kemijärvi 1,0 M€

Uudet raakapuuterminaalit:

- Seinäjoki, 1,85 M€ (raidevaraus 0,35 M€) (RHK)
- Parkano, 6 M€ (VR/RHK)
- Vääkiö, 2,9 M€ (RHK)
- Haapajärvi, 2,8 M€ (VR)
- Kolkanlahti, 7,0 M€
- Yläkoski, 2,8 M€ (VR)
- Juankoski, 3,3 M€ (VR)
- Haapamäki, 0,9 M€ (RHK)
- Kerimäki, 3,1 M€ (VR)
- Riihimäki, 2,1+3,4 M€ (VR, itäpuoli 2.vaihe RHK
- Turun seutu 10,0 M€ (2 kuormausraidetta, paikka avoin)

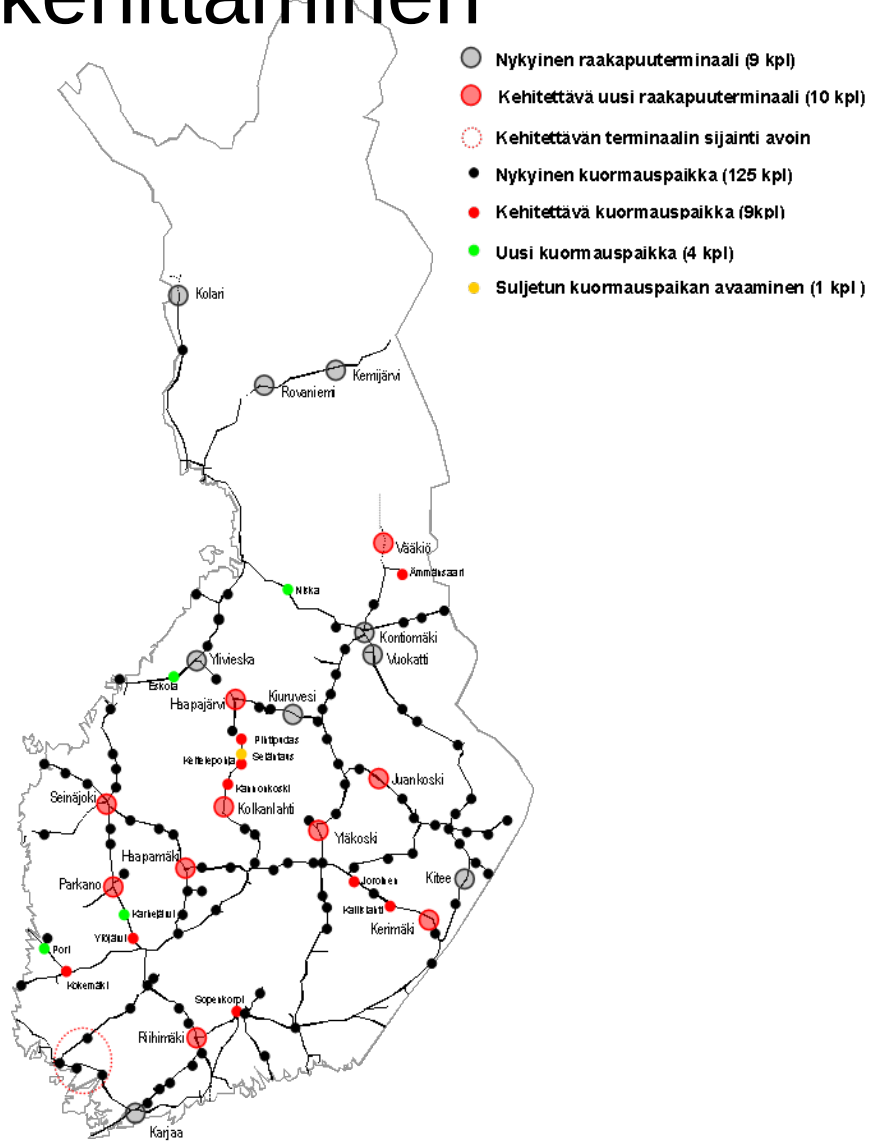


Toimenpidesuositus

Kuormauspaikkojen kehittäminen

Kehitettävät kuormauspaikat

- Kokemäki, 0,1 M€ (RHK)
- Ylöjärvi, 1,2 M€ (RHK)
- Pori, 0,45 M€ (RHK)
- Pihtipudas, 0,1 M€ (RHK)
- Ämmänsaari, 0,1 M€ (VR)
- Kannonkoski, 0,03 M€ (RHK)
- Keitelepohja, 0,02 M€ (RHK)
- Sopenkorpi 1,3 M€ (RHK)
- Joroinen (RHK, sisältyy Savonlinna–Huutokoski-radan perusparannukseen)
- Kallislahti (RHK, sisältyy Savonlinna–Huutokoski-radan perusparannukseen)



Toimenpidesuositus

Suljettujen ja uusien kuormauspaikkojen avaaminen

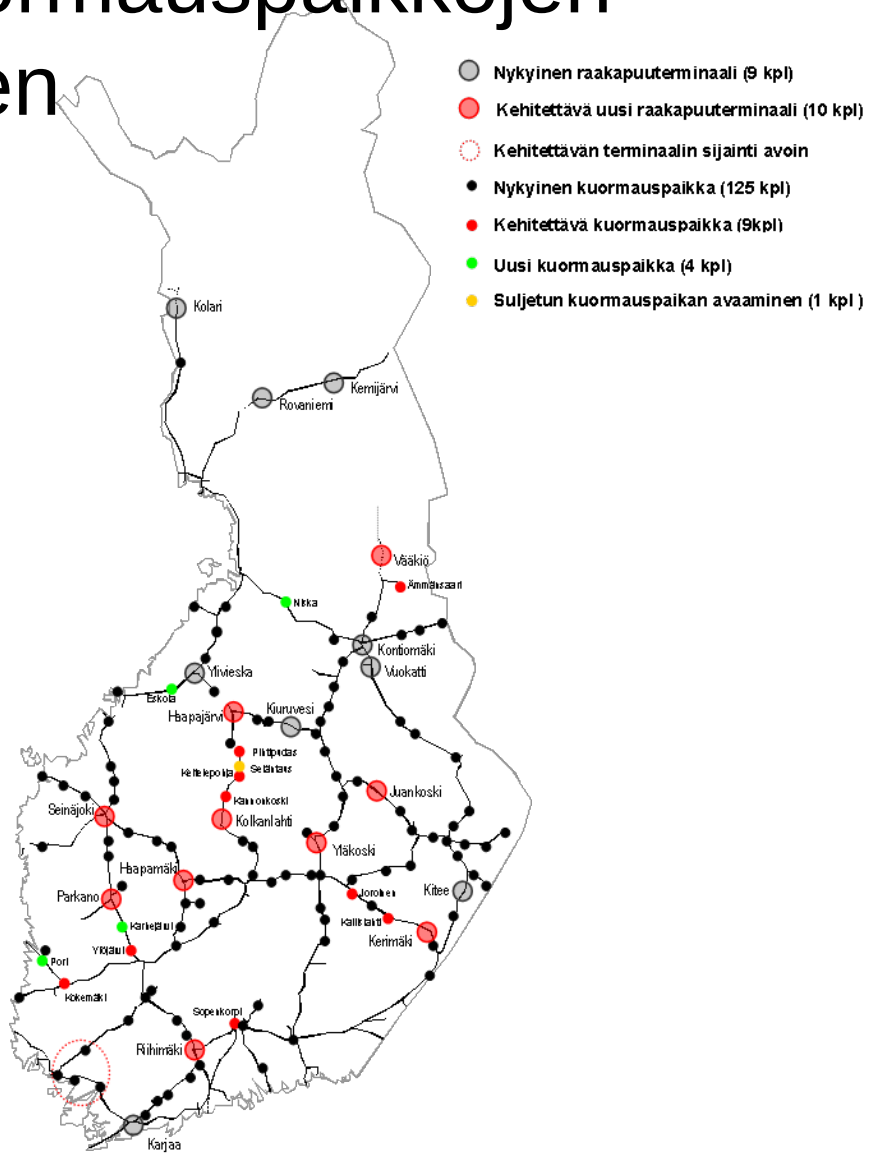
Suljettujen kuormauspaikkojen uudelleen avaaminen:

- Seläntaus (energia- ja raakapuun kuormauspaikka) 0,6 M€

Uudet kuormauspaikat:

- Eskola 1,5 M€
- Niska (Utajärvi) 1,3 M€

Kaikki toimenpiteet yhteensä 58,6 M€



Toimenpidesuositus

Toimenpidekori I (v. 2009-2010 toteutettavat)

Kehitettävät nykyiset raakapuuterminaalit (suositeltava toteutusjärjestys):

- Karjaa 1,3 M€ , (alueen omistaja RHK)
- Kontiomäki 1,5 M€ (RHK)
- Kemijärvi 3,7 M€ (VR, RHK)

Uudet raakapuuterminaalit (suositeltava toteutusjärjestys):

- Parkano 6 M€, (VR, RHK)
- Seinäjoki 2,2 M€, (RHK)
- Vääkiö 2,9 M€ (Pesiökylä–Vääkiö-rataosan avaaminen 0,05 M€) (RHK)
- Kerimäki 1. vaihe, 0,5 M€, (RHK)

Kehitettävät kuormauspaikat (suositeltava toteutusjärjestys):

- Ämmänsaari 0,1 M€, (VR)
- Kokemäki 0,1 M€ ja Pori 0,5 M€, (RHK)
- Pihtipudas, Kannonkoski ja Keitelepohja yht. 0,2 M€, (RHK)
- Joroinen ja Kallislahti (sisältyy radan perusparannushankkeeseen), (RHK)
- Ylöjärvi 1,2 M€ ja Ykspihlaja 1,1 M€ , (RHK)

Suljettujen kuormauspaikkojen avaaminen:

- Seläntaus 0,6 M€

Yhteensä 21,9 M€

Toimenpidesuositus

Toimenpidekori II (aloitus v. 2011-)

Uudet raakapuuterminaalit:

- Haapajärvi 3,2 M€, (alueen omistaja VR)
- Haapamäki 0,9 M€, (RHK)
- Juankoski 1. vaihe (länsi) 2,4 M€, (VR)
- Juankoski 2.vaihe (itä) 1,2 M€, (VR)
- Yläkoski 2,8 M€, (VR)
- Kerimäki 2. vaihe 2,6 M€, (RHK)
- Riihimäki 3,4 M€, (VR, itäpuoli RHK – 2. vaihe)
- Kolkanlahti 1. vaihe 2,9 M€ (ajoitus radan perusparannuksen yhteydessä) (RHK)
- Kolkanlahti 2. vaihe 4,2 M€ (RHK)
- Turun seutu (paikka avoin) n. 10 M€

Kehitettävät kuormauspaikat:

- Sopenkorpi 1,3 M€, (RHK)

Uudet kuormauspaikat:

- Eskola 1,5 M€, (RHK)
- Niska 1,3 M€, (RHK)

Yhteensä 36,7 M€