

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto



TEN-T liikenneverkko

Multimodaalisten tavaraliikenne- terminaalien selvitystyö

Sidosryhmien infotilaisuus

15.9.2026

Tilaisuuden ohjelma 15.9.2026

- 1) Kansallisen selvitystyön lähtökohdat
- 2) Kyselytutkimuksen sisältö ja toteutus
- 3) Kysymyksiä ja kommentteja



Kansallisen selvitystyön lähtökohdat



TEN-T liikenneverkko

- ▶ Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) tavoitteena on mahdollistaa tavaroiden ja henkilöiden saumaton, turvallinen ja kestävä liikkuminen kaikkialla Euroopan unionissa sekä luoda saumattomat liikenneyhteydet naapurimaiden kanssa.
- ▶ TEN-T liikenneverkko edistää Euroopan unionin talouskasvua ja kilpailukykyä sekä vahvistaa unionin taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta varmistamalla kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyys.
- ▶ TEN-T-verkon vaatimuksista ja kehittämisen prioriteeteista on säädetty nk. TEN-T-asetuksessa (2024/1679). TEN-T-asetus sisältää myös asetuksen kriteereiden perusteella määritellyt liikenneverkkojen kartat.
- ▶ TEN-T-verkko koostuu kolmesta tasosta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta (core network), vuoteen 2040 mennessä rakennettavasta laajennetusta ydinverkosta (extended core network) ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta (comprehensive network).



TEN-T regulation (2024/1679)

Article 3.12

Definitions

Multimodal freight terminal means a structure equipped for transshipment between **at least two transport modes**, or between two different rail systems, and for **temporary storage of freight**, such as terminals in inland or maritime ports, along inland waterways and in airports, as well as railroad terminals;

Article 36.1

Identification of the multimodal freight terminals

1. The multimodal freight terminals of the trans-European transport network are terminals that are **open to all operators and users in a non-discriminatory way** and are:

- (a) located in or adjacent to **the maritime ports** of the trans-European transport network, as listed in Annex II;
- (b) located in or adjacent to the **inland ports** of the trans-European transport network, as listed in Annex II;
- (c) located in the **airports** of the trans-European transport network, as listed in Annex II; or
- (d) classified as **railroad terminals** or **terminals along the inland waterways** of the trans-European transport network, as listed in Annex II.

TEN-T regulation (2024/1679)

Article 36.3

Identification of the multimodal freight terminals

3. By 19 July 2027, Member States shall conduct a market and prospective analysis on multimodal freight terminals on their territory. This analysis shall at least:

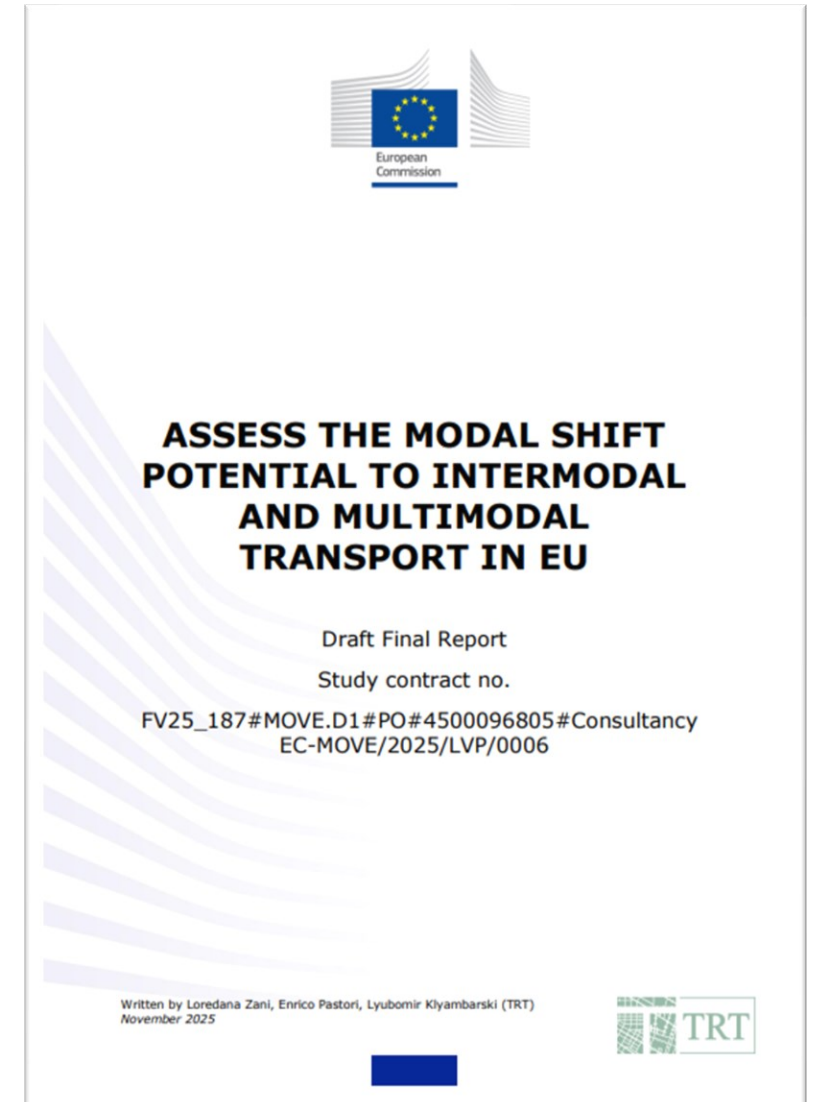
- (a) examine the current and the future traffic flows of freight, per transport mode;
- (b) identify the existing multimodal freight terminals of the trans-European transport network on their territory, and assess the need for new multimodal freight terminals or additional transhipment capacity in existing terminals; and
- (c) analyse how to ensure adequate distribution of multimodal freight terminals with adequate transhipment capacity in order to meet the needs identified in point (b), this shall take into account the terminals located in border areas of neighbouring Member States.

Member States shall consult shippers, transport, logistics operators, as well as other relevant stakeholders which operate on their territory. They shall take into account the results of the consultation in their analysis.

Member States shall notify the results of the analysis to the Commission without delay.

DG MOVE raportti 11/2025

- ▶ Selvityksessä on kartoitettu tieliikenteen tavaravirtoja, joita voidaan potentiaalisesti siirtää rautatie-, sisävesi- tai lyhyen matkan merikuljetuksiin. Tarkastelu on tehty NUTS3-tasolla eli Suomessa maakuntien tasolla.
- ▶ Terminaalien vaikutusalueelle (catchment area) määriteltiin kriteeriksi 1 t kuljetusaika (75 km), satamien osalta 2 t (150 km).
- ▶ Lisäksi tarkasteltaville tieverkon kuljetuksille, joilla on siirtopotentiaalia, määriteltiin min 400 km kuljetusmatka (määräpaikka/lähtöpaikka).
- ▶ Selvityksen arviot perustuvat multimodaalisten terminaalien sijaintiin, tieliikenteen kuljetusten määrään sekä vaihtoehtoisten kuljetusreittien olemassaoloon.
- ▶ Tavoitteena ollut tunnistaa alueet, joissa kysyntä on riittävän suurta mahdollistamaan investoinnit uusiin terminaaleihin tai muuhun relevanttiin infrastruktuuriin. Aikajänne ulottuu vuoteen 2040.
- ▶ Lopputuloksena NUTS3-alueet jaettu kuuteen luokkaan investointitarpeen perusteella. Selvityksessä ei arvioida nykyisten terminaalien kapasiteettia, joten mahdollisten investointien arviointi jätetään jäsenmaille.



Terminaalit (FI)

- ▶ Komission selvityksessä Suomen osalta 11 paikkakuntaa
 - ▶ Rautatieliikenteen terminaaletta yhteensä 10 kpl
 - ▶ Meriliikenteen terminaaletta yhteensä 7 kpl
- ▶ Kansallisessa selvitystyössä kartoitetaan eri tyyppiset terminaalit
 - ▶ Satamaterminaalit
 - ▶ Rautatieterminaalit
 - ▶ Raakapuuterminalit

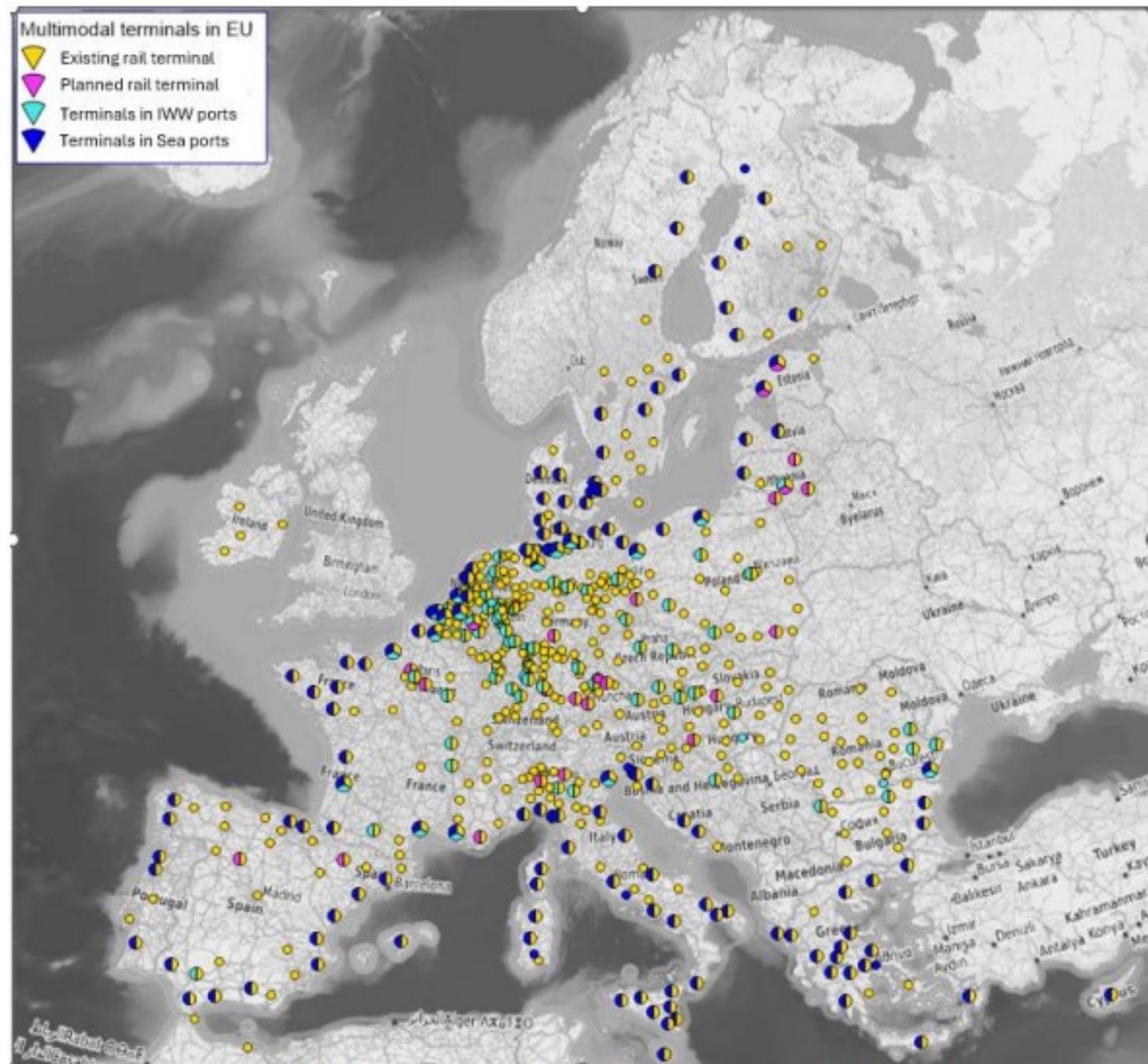


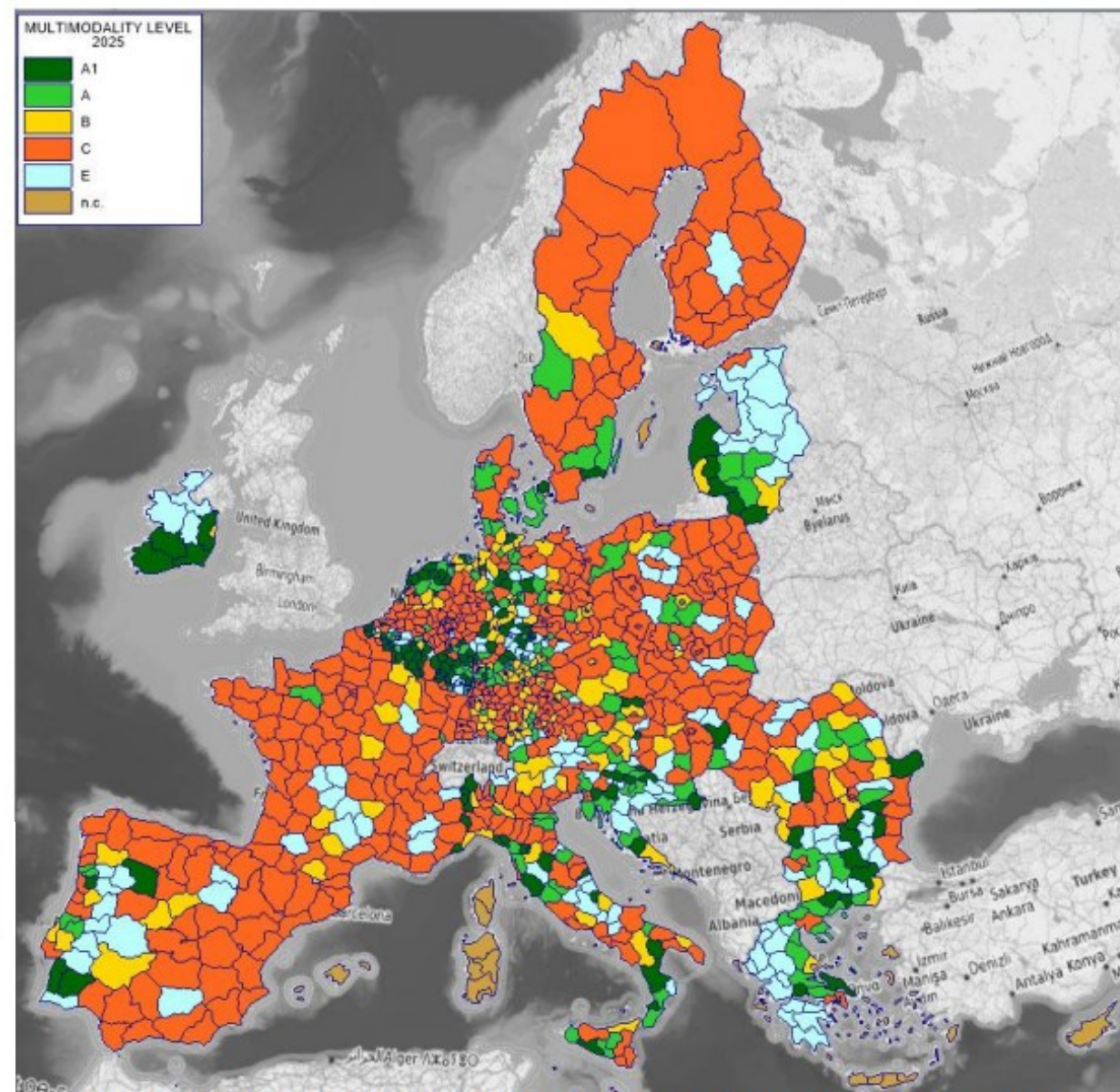
Figure 3-1: Existing and planned multimodal terminals

Table 5-1: Multimodality levels

Multimodality level	Aggregated long distance road freight demand in NUTS3 zone for identified O/Ds	Conclusion
A1	Less than 250 000 t/year (the zone has existing multimodal terminals)	The zone has sufficient terminal capacity compared to transport demand
A	250 000 - 500 000 t/year	The zone has good level terminal capacity compared to transport demand
B	500 000 to 800 000 t/year	The zone might need investments to expand terminals capacity to meet the transport demand
C	More than 800 000 t/year	The zone needs investments to create additional terminal capacity
D	More than 500 000 t/year, but there is no non-road network infrastructure available	The zone needs investments both to create new terminals as well as to establish new links on non-road modes networks
E	Less than 250 000 t/year and no terminal access	The zone does not have terminals, but also not sufficient transport demand for multimodal transport to be economically feasible

Table 5-2: Relationship between terminal zone classes and multimodality levels

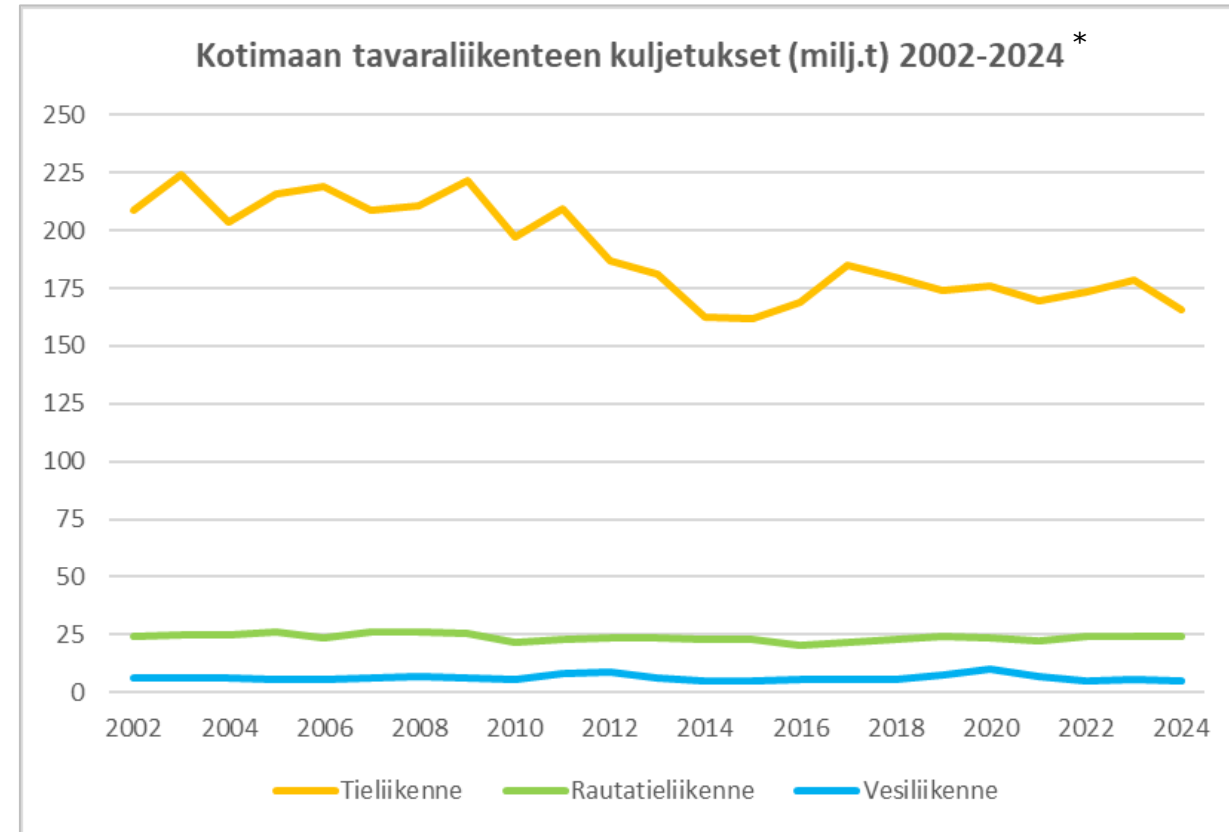
Terminal zone class	Multimodality level	Advise
I	A1	No terminal investment needed
I, II	A	No terminal investment needed
I, II	B, C	Terminal investment to be considered
III	D	Network investment needed before terminal investment
II, III	E	No investment needed

**Figure 5-1: Zone classification according to multimodality levels – 2025**

Kotimaan tavaraliikenteen kuljetukset

Nykytilanne

- ▶ Markkinaosuudet kotimaan tavaraliikenteen kuljetuksissa ovat pysyneet likimain samana viime vuosikymmenten aikana.
- ▶ Tieliikenteen kuljetuksilla suurin osuus yli 85 % osuudella, rautateiden osuus noin 13 % ja vesitiekuljetusten 2 % vuonna 2024.
- ▶ Multimodaalisia kuljetuksia on pyritty edistämään monin eri tavoin mutta toimenpiteet eivät ole juurikaan vaikuttaneet markkinaosuuksiin.
- ▶ Suomessa realistisin vaihtoehto tieliikenteen kappaletavaran kuljetuksille on rautatieliikenteen kuljetukset valtakunnallisesti tarkasteltuna.



* Ei sisällä maa-aineskuljetuksia

Kansallisen selvitystyön eteneminen

Toteutustapa ja aikataulu

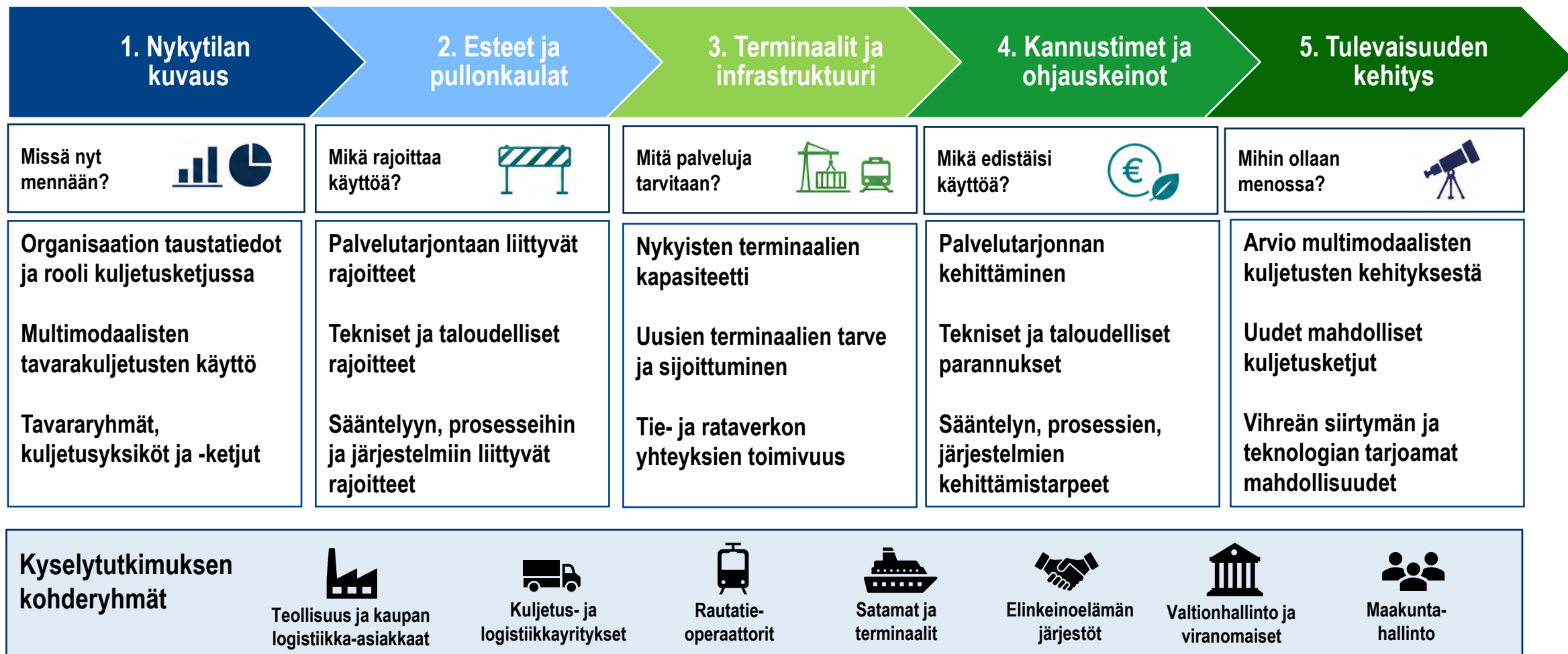
- ▶ Toteutussuunnitelman laatiminen Q2/2026
- ▶ Sidosryhmien info ja kyselytutkimus Q3/2026 – Q4/2026
- ▶ Tavaraliikenteen mallinnukset (VALMA) Q4/2026 – Q1/2027
- ▶ Tulosten koonti ja raportointi Q1/2027 – Q2/2027
- ▶ Selvityksen toimitus komissiolle Q2/2027



Kyselytutkimuksen sisältö ja toteutus



Kyselytutkimuksen teemat ja sisältö



Kyselytutkimuksen käytännön toteutus

- ▶ Kysely toteutetaan Webropol-alustalla
 - Kyselyyn vastaaminen kestää n. 15 minuuttia
 - Annettuja vastauksia käsitellään luottamuksellisesti eikä niitä tulla julkaisemaan siten, että yksittäisen vastaajan vastaus olisi tunnistettavissa
- ▶ Kyselyn kohderyhmän organisaatioilla on erilaisia rooleja multimodaalisiin kuljetuksiin liittyen: tämä on pyritty huomioimaan mahdollisimman hyvin kyselylomakkeen suunnittelussa, mutta epärelevantit kysymykset voi ohittaa
- ▶ Aikataulu:
 - ☐ Kyselykutsut sähköpostitse tällä viikolla
 - ☐ Pyydetään vastaamaan 5.10.2026 mennessä
 - ☐ Muistuttelemme matkan varrella muutaman kerran niitä, jotka eivät ole vastanneet kyselyyn
- ▶ Kyselyyn liittyen meihin voi olla yhteydessä osoitteeseen tiedonhankinta@traficom.fi



Kysymyksiä ja kommentteja



Kiitos

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto