



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

Kaskinen–Seinäjoki rautatien kehityskelpoisuus- selvitys

2015

Patrik Hellman



Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

Yhteenveto

Tämän projektin tarkoitus on antaa näyttöä Kaskinen–Seinäjoki-rataosuuden kehityspotentialista, joka toimisi perusteena radan ylläpidolle ja peruskorjaukselle.

Radan kehitys on riippuvainen talouden yleisestä kehityksestä ja Kaskisten sataman ja rataosuuden vetovoimasta. Lisäksi kehitys on myös riippuvainen teollisuuden ja yritysten rautatiekuljetustarpeista.

Kaskisten kaupunki on jo pitkään tehnyt aktiivista yhteistyötä muiden radanvarsikuntien ja maakuntaliittojen kanssa radan toimivuuden ja perusparantamisen edistämiseksi. TEN-T-statuksen omaava Kaskisten satama ja sitä ympäröivä teollisuus ovat riippuvaisia toimivasta radasta.

Radalla ei nykyisellään ole olemassa olevien asiakkaiden lisäksi muita käyttäjiä. Tämä johtuu vallitsevasta taloudellisesta tilanteesta, radan kunnosta ja palvelutasosta sekä rataosuuden kuljetusten hinnoittelusta. Alueen ratakuljetustarpeet pohjautuvat kuitenkin myös teollisuuden elinkeinorakenteeseen. Selvityksen perusteella potentiaalista kuljetuskysyntää toimivalle radalle saattaisi ilmetä.

Kaskisten sataman kehitysstrategia on suoraan sidoksissa radan toimivuuteen. Varsinkin metsäteollisuus pitää rataa olennaisena vetovoimatekijänä niin satamalle kuin sisämaan ratakuljetuksille.

Radalla kuljetetaan tänä päivänä noin 193 000 nettotonnia vuodessa. Tämä selvityksen tehtyjen haastattelujen ja analysoinnin kautta pystytään kuitenkin osoittamaan seuraavat tulevaisuuden kasvupotentiaalit: Tämän lisäksi toimiva rataosuus generoisi myös uutta liikennettä.

Rahdit suuntautuvat toimiviin ja kilpailukykyisiin logistiikkaketjuihin. Kaskinen–Seinäjoki-rataosuus voisi tarjota liikenteelle kasvumahdollisuuksia, jos rata on toimiva ja hinnoittelultaan kilpailukykyinen logistisesta kokonaisperspektiivistä katsottuna. Radan vaikutusalue ulottuu paljon Seinäjokea kauemmaksi ja jo tänä päivänä radan kautta kuljetetaan esim. Punkaharjun alueelta tulevia rahtikuljetuksia.

Alueen elinkeinorakenteen säilyminen (metsäteollisuus ja mekaaninen teollisuus) on vahvasti sidoksissa radan toimivuuteen.

Haastavassa taloustilanteessa, radan tulevaisuus on kuitenkin riippuvainen rahoituskellisista priorisoinneista ja poliittisesta tahdosta. Kysymykseen tulevat myös alueen työpaikkojen säilyttäminen – radan lakkauttamisella olisi vakavat vaikutukset jo entuudestaan paljon kärsineelle alueelle. Sen sijaan toimiva rata todennäköisesti tarjoaisi positiivisen kehitysmahdollisuuden. Kaskisten satamaan yli 20 milj. euron investoinnit tulee toimivan radan kautta myös paremmin hyödynnettyinä.

POTENTIAALISET TAVARALAJIT JA KULJETUKSET KASKISTEN RADALLA SEKÄ RATAKULJETUKSIA TUKEVIA TOIMENPITEITÄ	Yhteensä	Todennäköinen määrä vuodessa RAUTATEITSE
a Bioenergiakuljetuksia satamasta ja radan varrelta sisämaahan	200 000 m ³	150 000 m ³
b Raakapuuta Suupohjan seutukunnilta	300 000 m ³	300 000 m ³
c Sahatavaran lisäys uusista sahatavaraalinoista	150 000 m ³	30 000–60 000 m ³
d Konttiliikenne vähintään 3 000 TEU:ta vuodessa	> 3 000 TEU	> 500 TEU
e Mekaanisen teollisuuden vienti Venäjälle vähintään	300 vaunua	300 vaunua
f Äänekosken tehtaan tuoma mahdollinen suora ja epäsuora vaikutus Kaskisten sataman kautta. (sataman arvio)		160 000 t
Kemikaaleja (jo nyt iso määrä Kaskisten kautta Äänekoskelle)	100 000 t	50 000 t
Sellua	50 000 t	50 000 t
Massapuuta	100 000 m ³	100 000 m ³
g Seinäjoelle suunnitellun logistiikka-alueen tuoma kysyntä, bulkkitavaraa ja kontteja (INTO Seinäjoki -arvio)	250 000 t	100 000 t
h RoRo/RoPax-laivaliikenne Kaskinen–Ruotsi. Radalle suuntautuva volyyymi enimmäkseen sellua, paperia ja sahatavaraa	750 000 t	100 000 t
i Kaskisten satama aikoo syventää satamaväylänsä 10,5 metriin		
Radan yhteenlaskettu (nykyinen ja ennustettu) vuosittainen nettovolyyymi		noin 980 000 t



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto

Jakobstad • Kaskö • Korsholm • Korsnäs • Kristinestad • Kronoby • Laihela
• Larsmo • Malax • Nykarleby • Närpes • Pedersöre • Storby • Vasa • Vörå



Etelä-Pohjanmaan liitto

Alajärvi • Alavus • Evijärvi • Ilmajoki • Isojoki • Jalasjärvi • Karijoki
• Kauhajoki • Kauhava • Kuortane • Kurikka • Lappajärvi • Lapua
• Seinäjoki • Soini • Teuva • Vimpeli • Ähtäri

into
SEINÄJOKI

Sisällysluettelo

<i>Esipuhe</i>	4
1. SELVITYKSEN TAUSTA	5
1.1 Kaskinen–Seinäjoki radan kehitys 10 vuoden aikana	6
2. ONGELMIA KASKINEN–SEINÄJOKI-RADAN LIIKENTEEEN KASVULLE	8
3. RAUTATIELIIKENTEEEN YLEINEN KEHITYS EU:SSA	10
3.1. Logistisia verkkoja – TEN-T:n merkitys	12
3.2. Intermodaaliliikenteen ja rautatieverkoston liikennekehitys	13
3.3 Rautatiekuljetukset Suomessa	13
3.4 Rautatiekuljetuksien ennusteet	16
3.5 Pohjoismaat	16
4. KASKINEN–SEINÄJOKI RATAKULJETUKSIIN MAHDOLLISET VAIKUTTAVAT TEKIJÄT	18
4.1 Kuntien investoinnit ja yritykset	19
4.2 Kaskinen	19
4.2.1 <i>Biopolttoaineet</i>	20
4.2.2 <i>Lastauspaikat mm. puunkuljetuksille</i>	21
4.2.3 <i>Kaskisten sataman potentiaali – TEN-T-satama</i>	21
4.3 Kristiinankaupunki	23
4.4 Närpiö	23
4.5 Teuva	25
4.6 Kauhajoki	26
4.7 Kurikka	27
4.8 Ilmajoki	27
4.9 Seinäjoki	28
5. METSÄTEOLLISUUDEN TARPEET	29
5.1. Rata-alueen merkitys	30
6. MAHDOLLINEN HENKILÖLIIKENNE	31
7. RAHOITUSVAIHTOEHTOJA JA RAIDELIIKENTEEEN YKSITYISTÄMINEN	32
7.1 Rahoitusvaihtoehtoja rataosuuden kunnostamiseksi tai rakentamiseksi	33
8. RATAA TUKEVIA TOIMENPITEITÄ	34
9. LOPPULAUSUNTO	36
Haastatellut yritykset ja yhteisöt / Lähteet	38

Esipuhe

Rautateiden merkitys Suomessa tavarakuljetuksissa on merkittävä, johtuen pitkistä kuljetusetäisyyksistä ja maan teollisuuden rakenteesta. Niiden merkitys on kuitenkin kutistunut viime vuosikymmenien aikana, vaikka onkin edelleen korkeampia kuin EU:ssa keskimäärin. Globalisaatio ja vaatimukset nopeammalle varastokierrolle ovat kasvattaneet nopeiden kuljetuksien tarpeita logistiikkaverkostojen välillä ja niiden sisällä rautatiekuljetuksien kustannuksella. Monet rataosuudet ovat menettäneet kilpailukykyänsä tehokkaampien ja edullisempien maantiekuljetuksien takia.

Yli 100 vuotta vanha 112 km pitkä Kaskinen–Seinäjoki-rataosuus lukeutuu näihin ratoihin. Rata on ollut lakkautusuhanalainen aina Metsä Botnian sellutehtaan alasajon jälkeen vuodesta 2009. Rataosuus on huonokuntoinen ja välittömän peruskorjauksen tarpeessa. Peruskorjauksen perusteluiksi on kuitenkin löydettävä kestäviä liikenteellisiä tulevaisuudennäkymiä.

Tämän selvityksen lähtökohtana on kartoittaa onko rataosuudelle, joka on mm. Kaskisten sataman ahkerasti hyödyntämä, löydettävissä positiivinen kehityspotentiaali ja mitkä ne mahdollisuudet siinä tapauksessa olisivat. Selvitys on tehty kartoittamalla alueen kuljetustarpeita sellaisten yritysten parissa, jotka voisivat hyödyntää rautatiekuljetuksia. Tämän lisäksi on maan taloudellista kehitystä ja muita kehityssuunnitelmia analysoitu sekä niiden vaikutusta rautatieliikenteen ylläpitoon ja kehitykseen. Selvityksen keskipisteessä on Kaskisten sataman ympärillä toimiva logistinen järjestelmä ja radan potentiaaliset tavaravolyymit.

Joulukuun 11. päivänä 2014 tämän projektin ohjausryhmä vieraili eduskunnassa missä luovutettiin lausunto liikenne- ja kuntaministeri **Paula Risikolle**. Ministeri totesi omassa kannanotossaan liikenneministeriön ja liikenneviraston olevan tietoisia Kaskinen–Seinäjoki-radan suuresta merkityksestä ja heidän aikomuksestaan pitää rataosuutta ajokunnossa.

Selvitys on tehty yhteistyössä radanvarsikuntien edustajien ja Pohjanmaan sekä Etelä-Pohjanmaan maakuntaliittojen kanssa.

Patrik Hellman (MSc) on toiminut selvitystyön projektipäällikkönä ja on koostanut selvitystyön.

Allekirjoittanut haluaa ilmaista kiitollisuutensa ohjausryhmälle ja kaikille osapuolille, jotka ovat osallistuneet tähän työhön ja jakaneet tietoa ja näkemyksiä työtuotokseen.

Kaskisissa helmikuussa 2015

Patrik Hellman

Projektipäällikkö,

Kaskisten kaupunki /Kaskisten satama

Seuraavat varsinaiset jäsenet kuuluvat projektin ohjausryhmään (tai heidän sijaisensa):

- **Marlene Svens**
Kaskisten kaupunginjohtaja
- **Timo Onnela**
Kaskisten satamajohtaja
- **Tero Voldi**
Pohjanmaan liitto, liikenneasiantuntija
- **Patrik Hellman**
Kaskisten kaupunki, projektipäällikkö
- **Seppo Rinta-Hoiska**
Etelä-Pohjanmaan liitto, neuvotteleva virkamies
- **Mauri Hyytiä**
Metsäkeskus
- **Joonas Peura**
SEEK, projektipäällikkö
- **Ilkka Hovi**
Silva Shipping Oy, toimitusjohtaja
- **Harri Virtanen**
Kauhajoki, tekninen johtaja
- **Stig-Erik Ingves**
Närpiön kaupunki, tiemestari
- **Pertti Kinnunen**
Etelä-Pohjanmaan kauppakamari, toimitusjohtaja
- **Angeliqve Irjala**
Kristiinankaupunki, elinkeinotoimiston johtaja





Kuva 1.
Vähäliikenteiset radat (oranssi väri).
(Liikennevirasto 38.2014)

1. Selvityksen tausta

Etäisyydet Pohjanmaan eteläosassa ja suurimmassa osassa Etelä-Pohjanmaata ovat pitkät ja siksi kuljetukset ovat riippuvaisia toimivasta infrastruktuurista. Keskeisiin kuljetusväyliin lukeutuvat valtatie 8 ja 3 sekä kantatiet 67 ja 44. Alueella on paljon alkutuotantoa, yritystoimintaa, kone- ja metalliteollisuutta, mutta myös raskasta teollisuutta.

Noin 112 km pitkä Kaskinen–Seinäjoki-rataosuus avattiin liikenteelle vuonna 1912. Vuoteen 1982 sillä oli myös haaraosuus Teuvasta Kristiinankaupunkiin. Rataosuus on huonossa kunnossa ja luokitellaan toiseksi huonoimpaan kuntoluokkaan B1 (*Liikennevirasto, 2011*). Kaskinen–Seinäjoki-rataosuus on ollut lakkautusuhan alla Metsä Botnian sellutehtaan sulkemisesta lähtien vuodesta 2009.

Radan varrella on tänä päivänä seitsemän liikennepaikkaa; Koskenkorva, Kurikka, Lohiluoma, Kauhajoki, Teuva, Närpiö, Kaskinen. Kauhajoen liikennepaikalta puuttuvat vaihteet sekä sivuraide ja nämä on myös suunniteltu poistettaviksi Lohiluomassa ja Närpiössä mahdollisen radan peruskorjauksen yhteydessä (*Liikennevirasto, 2011*). Lastauspaikkaa Teuvassa käytetään vuositasolla yhteensä

noin 50 000 m³ raakapuuvolyymien lastaukseen. Rataosuutta ei ole sähköistetty.

Liikennevirastolla on aiemmin ollut rataosuuden peruskorjaussuunnitelma, jonka kustannukset arvioitiin kohoavan 124,1 milj. euroon. Ennen Metsä Botnian sulkemista rataosuudella oli noin 750 000 nettotonnin rahtivolyymi vuodessa, eikä näin ollen luokiteltu vähäliikennöidyksi radaksi (*Liikennevirasto, 2011*).

Proxion Planin Liikennevirastolle tuottamassa selvityksessä (*Vähäliikenteiset radat 2014*) esitettiin vähäliikenteiselle rataosuudelle vuotuista 300 000 tonnin raja-arvoa. Tänä päivänä rataosuudella on 193 000 tonnin vuotuinen nettovolyymi.

Yllämainitun raportin lähtökohtina olivat perusväylien kunnossapidon 100 milj. euron kustannussäästötarpeet sekä rautatieliikenteen muuttuneet kehitysnäkymät aikaisemmin tuotettuihin selvityksiin nähden. Selvityksessä tarkasteltiin mitä rataosuuksia (*Kuva 1*) 14:stä mahdollisesta voitaisiin todennäköisesti tulevaisuudessa lakkauttaa ja mitä kustannussäästöjä saavutettaisiin.

Useimpien selvityksessä tarkasteltujen rataosuuksien osalta päädyttiin suosittelemaan jatkettua ylläpitoa, huolimatta monien pitkien rataosuuksien vähäisistä kuljetusmääristä. Kaskinen–Seinäjoki-rataosuus on kuitenkin edelleen lakkautusuhan alla ja uusia täsmäntäviä selvityksiä tarvitaan. Julkisesti esitettyjä lakkauttamisperusteita ei ole saatavilla, mutta rataosuuden verrattain korkeat korjauskustannukset sekä vähentynyt liikenne suhteessa ylläpitokustannuksiin ja rahoituksen niukkuuteen ovat todennäköisesti keskeisiä syitä.

Aikaisemmissa selvityksissä radan merkitystä ei ole korostettu tarpeeksi. Niin Kaskisten kuin ympäröivän seudun kilpailukyky on vahvasti sidoksissa rataosuuden olemassaoloon, joka on tämän selvityksen keskeisiä teemoja. Proxion Planin tekemässä raportissa ilmenee myös rataosuuksien tärkeä alueellinen merkitys.

Pohjanmaan liitto perusti maaliskuussa 2014 työryhmän selvittämään ajankohtaisesti uhatun rataosuuden mahdollisuuksia. Työryhmän jäsenten tuli koostua radanvarren kuntien sekä teollisuuden edustajista. Toteutus siirrettiin sittemmin tämän hankkeen perustana olevalle selvitystyölle.

Tämän selvityksen tavoitteena on, mikäli mahdollista, osoittaa miten rataa voitaisiin hyödyntää tehokkaammin ja selvittää radan tavarankuljetusten lisäämismahdollisuuksia.

1.1 Kaskinen–Seinäjoki radan kehitys 10 vuoden aikana

Liikenne Kaskinen–Seinäjoki-rataosuudella kasvoi tasaisesti 2000-luvun alussa ja saavutti vuotuisen maksimivolyymin, 833 000 tonnia vuonna 2007 (*Liikennevirasto, 2007*). Radalla kuljetettiin sahatun puutavaran lisäksi puujalostustuotteita, kuitupuuta, kemikaaleja rikasteita ja selluloosaa. Maailmanlaajuinen finanssikriisi ja siitä aiheutuneet eurollaisten markkinoiden rahoitusongelmat sekä Suomen talouden pysähtyneisyys aina vuoteen 2014 asti ovat olleet vaikutukseltaan kielteisiä radan kunnostuksen näkökulmasta.

Metsä Botnian Kaskisten tehtaan alasajo vuonna 2009 ja metsäteollisuuden rakennemuutos ovat omilta osiltaan vahvistaneet kielteisten vaikutusten summaa. Vuonna 2013 ovensa sulki myös Metsä Woodsin sahatavaran jakelukeskus Kaskisissa ja lähes samanaikaisesti VR ilmoitti kahden viikoittaisen junavuoron vähentämisestä Kaskisiin. Käytännössä Kaskisiin saapuu päivittäin yksi juna, myös

Lisäksi selvitys kartoittaa mahdollisia puutteita esim. potentiaaliin liittyen, henkilöliikenteen edellytyksiä sekä vaihtoehtoisia rahoitusmalleja.

Selvityksen tiivistelmän kaksi pääpainoaletta:

1. Kehitysnäkymä perustuu nykyisiin tosiasioihin ja tilanteeseen, jotka eivät merkittävästi muutu. Rataosuus pidetään toiminnallisessa kunnossa.
2. Kehitysnäkymä, jossa rata ylläpidetään toiminnallisessa kunnossa ja jossain vaiheessa korjataan. Lähialueiden logistiikka- ja teollisuushankkeita toteutetaan ja maan yleinen kehitys tukee rataosuuden liikennettä. Kehitysnäkymässä rataosuus nähdään mahdollisuutena.

Projektin painopiste ei ole tarkastella radan lakkauttamista ja sen vaikutuksia, eikä tehdä kustannuslaskelmia usean aikaisemman lisäksi.

Selvityksen lähtökohtana, on tilastotarkastelu lähimenneisyyden noin 5–10 vuoden aikaväliltä, erilaiset selvitykset ja lausunnot. Myös logistiikan ja teollisuuden ja rautatiekuljetusten yleiseen kehitykseen liittyviä tekijöitä on tutkittu. Selvityksen taustamateriaali koostuu myös n. 30 yritys-, yhteisö- ja asiantuntijahaastattelusta.

siinä tapauksessa, että tavaramäärä rajoittuu ainoastaan yhteen tai muutamaan vaunulliseen. Periaatteessa juna liikennöi satamaan maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin sekä tiistaisin ja torstaisin kuitupuulastissa Metsä Boardin tehtaalte (*VR Kaskinen*).

Taulukoista käy ilmi tavaramäärien merkittävä lasku rataosuudella Kaskisten satamaan. Tavaramäärät ovat tasaantuneet viime vuosien aikana noin 200 000 nettotonniin tai 500 000 m³:iin. (*Kuva 2*)

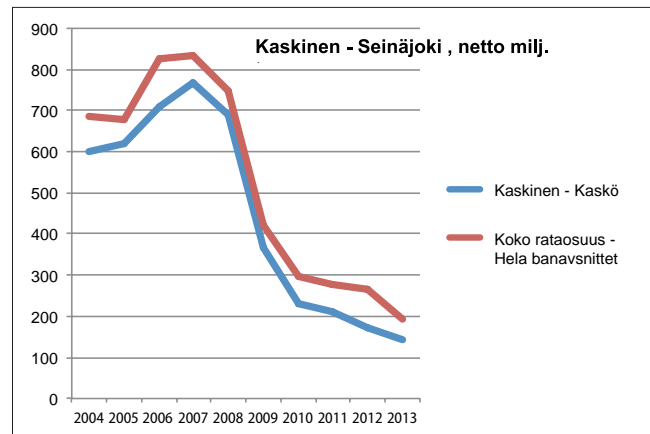
Kaskisten satamaan saapuneet vaunumäärät ovat laskeutuneet huippuvuodesta noin 75 %, joka johtuu suurimmaksi osaksi Metsä Botnian tehtaan sulkemisesta. Asiaan liittyy myös muita vaikuttavia tekijöitä. Taulukossa (*Kuva 3*) on nähtävissä rataosuuden noin 150 000 nettotonnin tavaramäärän kasvu Metsä Boardsin uuden sellutehtaan



Juna kertopuulastissa Kaskisten satamassa (2014).

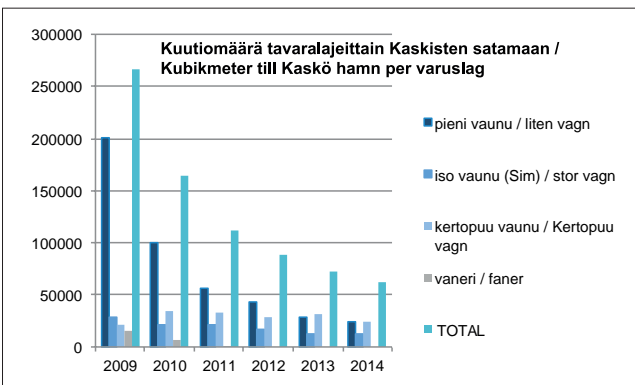
käynnistämisen yhteydessä. Tällä tasolla rataosuutta liikennöidään tänä päivänä. Sahatavaran kuljetukset ovat supistuneet, kun taas massapuun tuonti sataman kautta on kasvanut. Kemikaalikuljetukset rataosuudella ovat sen sijaan kokonaisuudessaan lakaneet.

Vaikka EU on pitkään puhunut intermodaalikuljetusten puolesta sekä maantiekuljetusten siirtämisestä rautatiekuljetuksiin, on tämä tavoite kuitenkin jäänyt käytännössä toteutumatta. Aluksilla kuljetettujen junavaunujen määrä on kuuden vuoden aikana laskenut dramaattisesti – pelkästään Itämeren alueella laskua on ollut noin 50 % (Wahlström et al. 2013). Myös muualla Euroopassa, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, kehitys on ollut laskeva. Vuonna 2008 alkanut maailmanlaajuinen talouskriisi supisti Suomen rautatiekuljetuksia 22 % vuonna 2009 eikä se ole palautunut monien muiden maiden tavoin, vaan on 12 % alle vuoden 2008

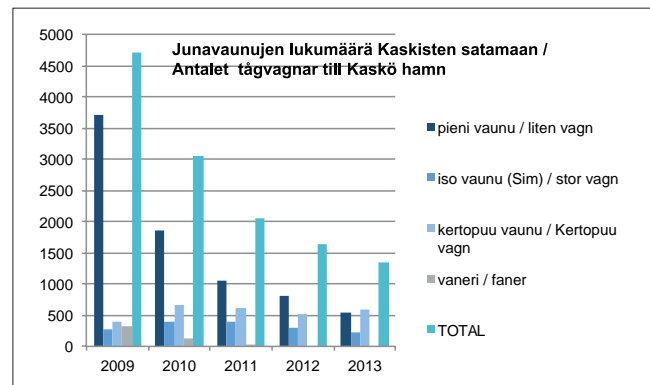


Kuva 2. Kaskinen–Seinäjoki radan liikennekehitys (Liikennevirasto, 2004–2013)

tason. Yleistäen voidaan useimpien EU-maiden todeta säilyttäneen tai kasvattaneen rautatiekuljetustensa tavaramäärää viimeisten 10 vuoden aikana, kun Suomessa kuljetettu tavaramäärä sen sijaan on laskenut 43 500 milj. tonnista 36 500 milj. tonniin (Eurostat).



Kuva 3. Satamaan tuotu tavaravolyymi kuutioissa ja tavaralajeittain (Silva Shipping Oy, 2014).



Kuva 4. Kaskisten sataman junavaunumäärä (Silva Shipping Oy, 2014).

2.

Ongelmia

Kaskinen–Seinäjoki-radan liikenteen kasvulle

Kaskinen–Seinäjoki-rataosuus on lähes alkuperäisessä kunnossa ja ratateknikan elämänkaari lähes loppusuoralla. Rataosuuden kiskot ovat pääasiallisesti vanhoja K-43-kiskoja ja ratapölkkyt puisia. Ratapenger ja raidepohjat ovat lisäksi herkkiä pakkaselle/roudalle lisäten radan ylläpitotarvetta sekä rajoittaen junan kulkunopeutta keskimäärin noin 30–50 km/h. Myös radan yli 160 tasoristeystä aiheuttavat turvallisuusriskejä ja moni rautatiesilta on kunnostuksen tai uusimisen tarpeessa.

Kreosotilla kyllästettyjen puisten ratapölkkyjen käyttö kielletään vuonna 2018 voimaan astuvan EU-direktiivin mukaisesti ja se edellyttää ratapölkkyjä uusittaessa betonis-

ten ratapölkkyjen (tai muiden vastaavien) asentamista. Kivihiilestä koksausmenetelmällä uutetulla kreosottiljyllä, jota käytetään puisten ratapölkkyjen kyllästämiseen, katsotaan olevan karsinogeenisia ominaisuuksia joutuessaan toistuvaan ihokosketukseen. Valtioneuvosto kielsi jo vuonna 1996 kyseisen sekä muiden vastaavien kyllästeaineiden käytön (*Tukes*).

Puisten ja betonisten ratapölkkyjen hintaero on 25 € (*sis. kiinnitykset*). Yksi ratakilometri vaatii keskimäärin noin 1 640 ratapölkkyä, joka Kaskinen–Seinäjoki-osuudella tarkoittaisi yhteensä noin 184 000 ratapölkkyä. Kokonaiskustannus työkustannukset mukaan lukien on näin ollen noin 22 miljoonaa euroa.





Havainnekuva Äänekosken uuden tehtaan laajentumissuunnitelmasta (Metsä Group, 2014).

Vertailun vuoksi todettakoon, että koko rataverkoston ylläpitokustannukset kohoavat yhteensä noin 200–300 miljoonan euroon vuositasolla (*Liikennevirasto, 38/2014*).

Rataosuuden kulkunopeus vaatii junissa tuplamiehityksen, joka kasvattaa liikennöintikustannuksia.

Kaskinen–Seinäjoki-yhteyden osalta kuljetusten hinnoittelu on ollut ratkaiseva tekijä. Äänekosken tehtaalta kuljetettiin aikoinaan mm. selluloosaa Kaskisten satamaan, mutta tämä kuljetusreitti ei ole enää hinnaltaan kilpailukykyinen (*Metsä Fibre*). Moni yritys on useassa yhteydessä arvostellut VR:n strategiaa, hinnoittelupolitiikkaa ja palvelutasoa. Monopoli asemassa oleva VR harjoittaa myös maantiekuljetuspalveluita omistamansa Transpoint-yrityksen kautta ja kilpailee tästä syystä itsensä ja muiden maantiekuljetusyritysten kanssa. Näin ollen voidaan hallita mitä palveluja rautatiet tarjoavat ja mitä ei. Yritys voi tästä syystä näyttää parempaa tulosta samanaikaisesti kun kilpailu vääristyy. Tämä on sinänsä hyväksyttävää, koska toiminnan tarkoitus on olla voitollinen. Toisaalta muilla toimijoilla on vaikeuksia tarjota rautatiekuljetuspalveluja. Ohjaus on kuitenkin ristiriidassa EU:n ja Suomen tavoitteissa vähentää maantiekuljetuksia. Suomi on vapauttanut rautateiden tavarakuljetukset vuonna 2007.

Ratahallintokeskus teetti vuonna 2008 selvityksen solmukohdista, ratapihujen merkityksestä sekä tulevaisuuden näkymistä osana liikennejärjestelmää. Kyseiset ratapihat palvelevat ensisijaisesti alueellisia kuljetustarpeita. Selvityksessä VR:n näkemys oli, että Seinäjoen ratapihaa ei enää

tarvita, koska Kaskisten ja Vaasan väliset vähäiset sahatavarakuljetukset voidaan käsitellä osana paikallisliikennettä. Samaisessa raportissa liikenteen uskottiin kuitenkin kasvavan, jota se tosiasiaa tekikin aina raportin laatimiseen asti (*Ratahallintokeskus A5/ 2008*). Vuonna 2004 tavaraliikenne Seinäjoelta Kaskisten suuntaan oli 687 000 nettotonnia, kun se vastaavasti vuonna 2007 oli 833 000 nettotonnia (*Liikennevirasto, 2004-2007*).

Ratapihatoimintojen leikkaaminen tavarakuljetusten osalta Seinäjoella on osasy syy Kaskisten liikenteen kilpailukykyyn menettämiselle. Kaskisiin Punkaharjun ja Vilppulan alueelta saapuvien tavarajunien sekä muilta suunnilta tulevien raakapuuta kuljettavien vaunujen yhdistäminen ei ole enää mahdollista Seinäjoella. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että päivästä riippuen Kaskisiin voi saapua ainoastaan muutama tavaravaunu ja seuraavana päivänä täysi 24:n vaunun juna.

Junakuljetusten yhteensovittamisen puute rataosuudella voi täten vääristää hinnoittelua, palvelua sekä rataosuuden kilpailukykyä. Kaskisten osalta junaselvitys tapahtuu Tampereella, jonka voidaan todeta muodostavan pullonkaulan rautatieverkostossa (*NECL-II, 2012*).

Radanvarren lastauspaikkojen puute estää käytännössä myös rataosuuden käytön muiden kuin Kaskisten sataman ja Kaskisissa sijaitsevan teollisuuden kuljetusten osalta. Hankkeessa tehtyjen haastattelujen perusteella (kts. alla), radan läheisyydessä sijaitsevat yritykset eivät suunnittele tai harkitse rautatiekuljetusta osana yrityksen logistiikkaa, koska tätä vaihtoehtoa ei tällä hetkellä ole tarjota.

3.

Rautatieliikenteen yleinen kehitys

EU:ssa

Euroopan rautatieliikenteessä on pidemmän aikaa ollut nähtävissä laskeva kehitys ja erityisesti tavaraliikenteessä. Ongelmat alkoivat jo 1960-luvulla, josta lähtien rautatieliikenteen tavarakuljetusten markkinaosuudet ovat 2000-luvulle tultaessa supistuneet 32,6 %:sta 16,7 %:iin kokonaisvolyymeista. Rautatiet eivät ole pystyneet vastaamaan maantiekuljetusten ja lentorahdin kasvavaan suosioon.

Euroopan rautatietavarakuljetukset laskivat vuosina 1990–2000 yli 120 miljardilla tonnilla (526,3 miljardista 403,7 miljardiin tonniin), jonka jälkeen tavarakuljetusten määrä on pysynyt melko vakaana. Rautatiekuljetukset kattavat 11 % EU:n sisäisestä kokonaisliikenteestä. Finanssikriisin puhkeamisen jälkeen rautatietavarakuljetusten määrä on laskenut vuositasolla laskenut noin 2 %, kun taas henkilöliikenteessä on ollut nähtävissä käännteinen kehitys. Talouden pitkittynyt heikko kehitys on vaikuttanut kielteisesti rautatietavarakuljetuksiin ja samanaikaisesti



Kuva 5. EU-alueen arvioitu BKT-kasvu 2015 (EU-komissio, 2014)

osoittanut sekä vahvistanut rautatiemarkkinoiden rakenteelliset heikkoudet.

Rautatiekuljetusten konsolidointiprosessi on vauhdittunut perinteisten rautatieyhtiöiden hankittua haltuunsa muita kuljetusyriytyksiä. Tämä on osaltaan vakauttanut rautatiemarkkinoita suhteessa muihin kuljetusmuotoihin. Tästä huolimatta vuodelta 2001 laaditun EU:n valkoisen kirjan ja sen jälkeisten versioiden asettamia tavoitteita ei ole onnistuttu saavuttamaan ja monessa maassa rautatieliikenne on edelleen hyvin monopolisoitunut (ec.europa.eu/transport).

”Rautatiealalla on strategisesti merkittävä rooli eri liikennemuotojen välisen tasapainon saavuttamisessa, erityisesti tavarakuljetusten osalta. Rautatiealan elvyttäminen saavutetaan sallimalla rautatieyhtiöiden keskinäinen kilpailu. Uusien rautatieyhtiöiden perustaminen voisi edesauttaa alan kilpailukykyä, jota edelleen vahvistettaisiin yritysten rakenteellisia muutoksia tukevalla toimenpiteillä, huomioiden sosiaaliset ja työolainsäädännölliset näkökohdat. Perustuen joulukuussa 2000 tehtyyn päätökseen, markkinoiden vapauttamista priorisoidaan, ei ainoastaan tavarakuljetusten vaan myös kansallisten markkinoiden kabotaasiliikenteen osalta (ei tyhjiä tavarajunia rautatieverkostossa) ja asteittain myös kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Lisäksi vapautusta tulee tukea yhdenmukaistamalla yhteentoimivuutta ja turvallisuutta.” (KOM 2001)

Huolimatta kiristyneistä ympäristövaatimuksista, joiden pitäisi tarjota kasvupotentiaalia rautateiden tavarakuljetuksille, on rautateillä oletettavasti vaikeuksia säilyttää tai vahvistaa asemaansa EU:n sisäisessä liikennejärjestelmässä



laatu- ja luotettavuusongelmien takia (KOM (2010) 474). Tämä puolestaan riippuu rautatieliikenteeseen liittyvästä vahvasta poliittisesta ohjauksesta ja päätöksenteosta sekä rautateiden yhteensopivuuden ja yhdenmukaistamisen puutteesta maiden välillä. Rautatieinvestoinnit ovat myös vähentyneet, huonontaen rautatieverkon kuntoa monessa EU-maassa.

UNECEN (*United Nations Economic Commission for Europe, 2015*) mukaan, moni EU-jäsenvaltio näkee rautatiet ensisijaisena tulevaisuuden kuljetusmuotona, siitäkin huolimatta, että ne kattavat pienemmän osan tavarakuljetuksista. UNECE arvioi rautateiden käytön ensisijaisesti keinona vähentää päästöjä sekä lisätä intermodaalikuljetusten käyttöä. Euroopalla on ainakin teoriassa hyvät mahdollisuudet lisätä rautatiekuljetuksia, johtuen korkeasta väestö- ja teollisuustiheydestä.

EU:n valkoisen kirjan mukaan tavarakuljetusten siirto maanteiltä rautateille olisi erityisen houkuttelevaa 300–900 km pitkille kuljetusmatkoille. Tämän saavuttamiseksi vaaditaan kuitenkin mittavia investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Toinen rautatiekuljetuksien lisäämisen puolesta puhuva tekijä on Euroopan riippuvuus tuontienergiasta erityisesti öljyn ja kaasun osalta. Esimerkkinä mainittakoon, että rautatieliikenteen suurkuluttajamaassa USA:ssa, yli puolet 400 km:n pituisista tavarakuljetusmatkoista hoidetaan rautateitse (UN Working party on rail, Genève 2012).

Taluskriisin ja heikon taloudellisen kehityksen myötä, kyky investoida infrastruktuuriin on laskenut. Tämä on heijastunut erityisesti Suomeen, jonka kasvunäkymät vuodelle 2015 ovat jopa Kreikkaa heikommat (Kuva 5).

EU on eri toimenpitein, esimerkiksi TEN-T-verkoston perustamisen myötä (kuvaus alla), yrittänyt vahvistaa sisäistä liikennejärjestelmäänsä. Eri investointiohjelmien kautta on liikenteen pullonkauloja pyritty poistamaan ja liikenneväyliä parantamaan. Näillä rahoitusvaihtoehdoilla on kuitenkin vahva poliittinen ankkurointi, teollisuuteen ja kaupallisuuteen pohjautuvan ankkuroinnin sijaan. Valtakunnallisen ja EU-tason rahoituspäätökset eivät näin ollen ohjaudu huomioiden paikalliset tai alueelliset näkökulmat.

Esimerkkinä mainittakoon CEF:in (*Connecting Europe*

Facility) 26 miljardin €:n rahoituspuitteet, jotka suurimaksi osaksi ovat etukäteen korvamerkittyjä. Suomen osalta rahoitus ohjataan Hamina–Kotka-ydinverkon (ml. Helsinki–Turku-yhteys) parantamiseen (*Liikennevirasto, 2014*). Investoinneilla on myös taipumus toistuvasti ohjautua Helsingin seudulle tai muihin keskittymiin, maan syrjäisten osien saadessa huomattavasti pienemmän osuuden. Tämä on esimerkiksi nähtävissä tulevien vuosien rahoituksen ensisijaisena ohjautumisena pääkaupunkiseudun Kehärata- ja Pisara-ratahankkeisiin tai pääradan parannustoimenpiteisiin.

3.1 Logistisia verkkoja – TEN-T:n merkitys

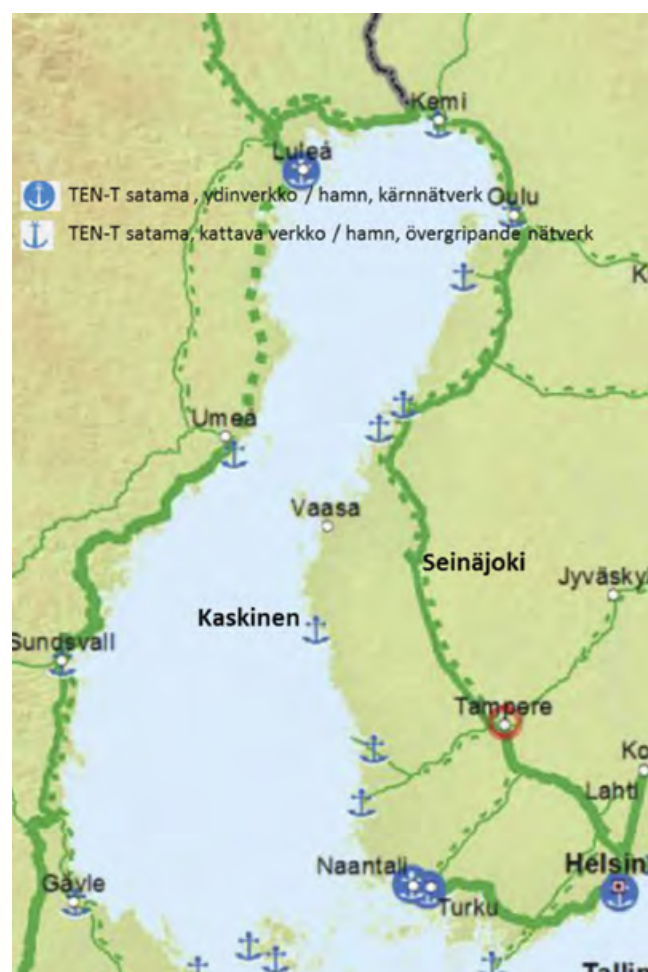
EU:n kuljetussektorin vuosittainen liikevaihto on yli 1 000 miljardia euroa, kattaen näin yli 10 prosenttia EU:n BKT:sta sekä työllistäen noin 10 miljoonaa työntekijää. EU:n kuljetussektori muodostaa yhteispoliittisen alueen ja yhdistää jäsenvaltioiden kansalaisia (*Europa.eu/transport*). Kuljetussektorilla on kuitenkin omat ongelmansa ja haasteensa, kuten lukuisat pullonkaulat sekä maiden väliset eroavaisuudet, jotka johtavat liikenteen tehottomuuteen.

Suomen haasteet liittyvät rautatiekuljetusten saamaan vahvaan huomioon. Jotta Suomi voisi hyötyä tarjottavista rahoitusmahdollisuuksista, on kehitysohjelman oltava linjassa EU:n liikenneverkkostrategian kanssa. EU:n logistiset TEN-verkostot (*Trans European Transport Network*) koostuvat kolmesta kokonaisuudesta: TEN-T käsittää liikenteen, TEN-EN energian ja TEN-TELE telekommunikoinnin. Vuosille 2014–2020 ulottuvat TEN-T:n kehystoimenpiteet rahoitetaan CEF-päätöksen pohjalta. Rahoitusperiaatteet priorisoivat olemassa olevan infrastruktuurin ja liikennekysynnän tarpeita.

TEN-T-verkko on kaksitasoinen, koostuen ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkolla tarkoitetaan verkkoa, joka mahdollistaa multimodaalien ja monikansallisten logistiikkaketjujen yhteenliittämisen.

Tavoitteena on liittää yhteen Euroopan 83 isointa satamaa rautatie- ja maantieyhteyksien kanssa, käsittäen 35 merkittävää maanrajoja ylittävää ja verkon pullonkauloja eliminoivaa hanketta (esim. Juutinrauman silta) (<http://ec.europa.eu/transport>).

Kattavan verkon tehtävä on tapauksesta riippuen



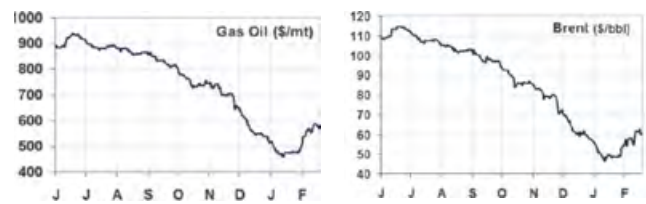
Kuva 6. TEN-T-verkoston rautatiet ja satamat (EU-kommissio, 2014)

vähentää liikennekuormitusta ydinverkossa tai syöttää lisää liikennettä ydinverkkoon. Kattavalla verkostolla on siis keskeinen tehtävä ydinverkon toimivuuden mahdollistajana. Kaskisten satama lukeutuu kattavaan TEN-T-verkostoon, kuten myös valtatie 8. Kaskinen–Seinäjoki rautatie sen sijaan ei ole osa kattavaa TEN-T-verkosta.

3.2 Intermodaaliliikenteen ja rautatieverkoston liikennekehitys

Rautatieliikenne ei ole vuosien 2010–2013 aikana kehitynyt odotusten mukaisesti. Rautatiekuljetukset vähenivät tällä aikavälillä 14 % ja suurin pudotus tapahtui kemikaalikuljetusten ja nestemäisten polttoaineiden kuljetuksissa. Kuljetettu kokonaismäärä vuonna 2013 oli 36,3 miljoonaa tonnia. Metsäteollisuustuotteiden määrä on sen sijaan kasvanut ja kyseisen kehityksen otaksutaan jatkuvan. Merkittävimmät avainkysymykset rautatiekuljetusten kehitysnäkymien osalta liittyvät itärajan ylittävän liikenteen kehitykseen sekä rikkidirektiivin vaikutuksiin Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden kuljetuksiin ja reittivalintoihin (*Liikennevirasto, 39.2014*). Uudet suunnitellut tehdasinvestoinnit esimerkiksi Äänekoskelle ja mahdollisesti Kuopioon (Finn Pulp) tulevat eittämättä vaikuttamaan rautatieliikenteen kysyntään. Äänekosken tehtaan laajentamissuunnitelmien toteutuessa, tehtaan (ml. olemassa oleva tehdas) vuosittainen kokonaiskuljetustarve nousee 4,1 miljoonalla m³:lla yhteensä 7 miljoonaa m³:iin. Valmiiden tuotteiden ja tässä tapauksessa selluloosan määrä saa vuosittaisen 800 000 tonnin tuotantolisäyksen ja tämän määrän arvioidaan ohjautuvan Vuosaaren satamaan rautateitse. Uuden tehtaan maa-alueella ei ole tilaa suurille varastoille, minkä tähden hyvin toimiva logistiikka saa suuren painoarvon. Suurin osa raaka-ainekuljetuksista arvioidaan tapahtuvan maanteitse (*Metsä Fibre, 2014*).

Rikkidirektiivi, CO₂-päästöt ja ilmastonmuutos ovat ohjanneet investointeja vähäpäästöisempiin kuljetusmuotoihin sekä rikkipesurien kehittämiseen ja asentamiseen aluksilla (*Directive 2005/33/EC*). Direktiivin arvellaan tuovan mukanaan



Kuvat 7 ja 8. Diesel- ja BRENT-raakaöljyn hintakehitys 2014 kesäkuusta (www.bunkerindex.com)

kuljetusten siirtymisen lyhemmille ja hidaskulkuisemmille (slow steaming) reiteille, merikuljetusten päästöjen ja kulujen vähentämiseksi. Käytännössä useimmat varustamot ovat siirtyneet vähärikkisen meridieselin (marine gasoil, MGO) käyttöön, sen sijaan että olisivat päätyneet asentamaan aluksille verrattain kalliita rikkipesureita. Tämä on seurausta alusten melko korkeasta keski-ikästä, joka ei motivoi investoimaan rikkipesureita. Osa varustamoista on myös päätenyt käyttämään LNG:tä (liquified natural gas = nesteytetty maakaasu). Containerships ilmoitti syksyllä 2014 investoivansa lähes 300 milj. € LNG:n käyttöön siirtymiseen (*Containerships, 2014*). Kuljetushintojen on rikkidirektiivin myötä pelätty kasvavan 30 %. Öljyn maailmanmarkkinahinnat ovat kuitenkin laskeneet rajusti sitten 2014 puolivälin tasoittaen direktiivin odotettua kustannusvaikutusta (*Bunkerworld, 2014*).

Pitkällä tähtäimellä hintakehitys on kuitenkin kasvava ongelma aiheuttaen kustannuspaineita kuljetusten osalta. Tässä merkityksessä suotuisan maantieteellisen sijainnin omaavilla satamilla tulee olemaan etulyöntiasema mm. lyhempien matka-aikojen johdosta. Kaskinen lukeutuu monesta näkökulmasta tällaisten satamien joukkoon.

3.3 Rautatiekuljetukset Suomessa

Suomessa päärautatieverkko on sähköistetty. Suurin sallittu akselipaino on valtaosassa rautatieverkostoa 22,5 tonnia ja tavarajunien korkein sallittu kulkunopeus 120 km/h. Suomella ja Venäjällä on sama raideleveys. Länteen suuntautuvassa liikenteessä junavaunuja ei tarvitse siirtokuormata, vaan junien raidelevyettä voidaan säätää. Raidelevyeden säätö-asemiin lukeutuu mm. Tornio. Kaikki suuryksikkökuljetukset sekä ajoneuvoyhdistelmät soveltuvat rautatiekuljetuksiin. Ajoneuvot ajetaan junille ramppien avulla, mutta tarvittaessa voidaan esim. perävaunuja myös nostaa junaan. Konttien kuljettamiseen käytetään konttivaunuja tai avoimia vaunuja (*MKK, 2013*). Suomen poikkeava raideleveys muodostaa pullonkaulan uusien toimijoiden markkinoillepääsulle.

Sopivaa kalustoa ei myöskään Suomesta ole saatavissa, sillä maasta ei löydy varikkoa, joka korjauttaisi ja uudistaisi vanhaa kalustoa (vetureita, vaunuja) muiden toimijoiden ostettavaksi. Tällainen järjestely toimii esim. Ruotsissa, jossa jo vuosia on ollut markkinaehtoista rautatieliikennettä.

Fennia Rail (aikaisemmin Proxion Train) on jo pitkään yrittänyt aloittaa markkinaehtoisen rautatieliikenteen Suomessa. Johtuen rautatieliikenteen sääntelyjärjestelmästä sekä sopivan kaluston puutteesta ei markkinoille tulo ole onnistunut. Fennia Rail, jonka omistaa 34 yksityishenkilöä ja yritystä, on nyt onnistunut hankkimaan kolme veturia Tsekkiläiseltä CZ Loko a.s. yritykseltä ja sen aikomuksena on aloittaa liikenne

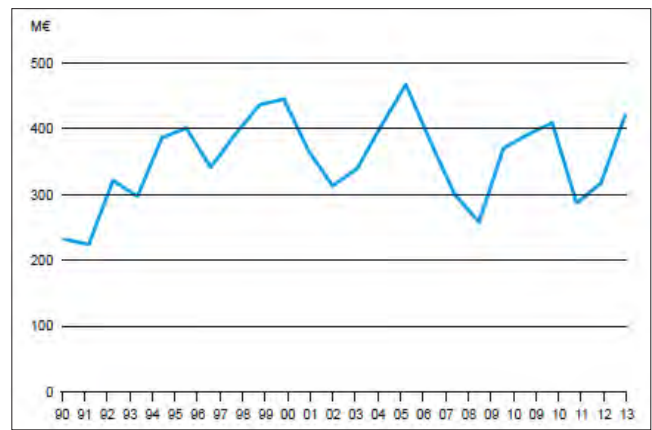
vuoden 2015 aikana (*Fennia Rail, 2014*). Markkinoille tulon vaikutusta on vaikea arvioida ennalta, mutta ehkä se pitkällä tähtäimellä mahdollistaisi liikennöinnin vähemmän kannattavilla rataosuuksilla. Vaikka rautatiet tarjoavat eri palvelu- ja kuljetusvaihtoehtoja ei se kuitenkaan ole onnistunut kilpailemaan maantiekuljetusten kanssa. Rautatiekuljetukset ovat onnistuneet kasvamaan ainoastaan tietyillä maantieteellisillä alueilla tai tietyn tavaratyyppin osalta.

Konttikuljetukset sitä vastoin ovat esimerkiksi vähentyneet 84 % tai 261 900 TEU:sta 42 211 TEU:hun (twenty-foot equivalent unit) vuodesta 2005. Samalla aikavälillä konttikuljetukset ovat Ruotsissa kasvaneet 117 % tai 411 000 TEU:sta 1 899 453 TEU:hun. Kyseinen kehitys Suomessa johtuu pitkälti Venäjälle suuntautuvan liikenteen kysynnän vaihtelusta ja liikennepolitiikan kykenemättömyydestä hallita itäsuuntaisen liikenteen kehitystä. Tyydytään yksinkertaisesti tilanteeseen, jossa itäsuuntaiset kuljetukset hoidetaan maanteitse. Tämä on ohjannut VR:n tulemaan mukaan maantiekuljetuksiin Tranpoint yrityksen kautta (*Open your mind, LUT, 2014*). Rautatiekuljetusten merkitys on kuitenkin säilynyt melko vahvana teollisuusyritysten keskuudessa, johtuen maan teollisuusrakenteesta ja pitkistä kuljetusetäisyyksistä.

Vuonna 2013 rautateitse kuljetettu tavaramäärä vastasi noin 28 % kuljetetusta kokonaistavaramäärästä tai noin 36,4 milj. tonnia ja 9,5 miljardia tonnikilometriä (*Liikennevirasto, 29.2014*). Huomionarvoista on, että rautateiden 15 suurinta asiakasta kattaa 85 % kaikista kuljetuksista. Tästä näkökulmasta katsottuna on helppo ymmärtää, miksi rautatiepolitiikka keskittyy muutaman suuren asiakkaan palvelemiseen, useiden pienempien asiakkaiden jäädessä palvelua vaille. Taulukossa (*Kuva 14*) on esitetty mitä tavaroita rautateillä kuljetetaan. Suomen kireä julkisen talouden tilanne tekee infrastruktuuriin kohdistuvat leikkaukset myös välttämättömiksi. Pitkällä aikavälillä säästötoimenpiteet eivät tue suomalaista yhteiskuntaa ja taloutta.

Kuljetukset tulevat oletettavasti myös jatkossa siirtymään enenevässä määrin maantiekuljetuksiin, mikä entuudestaan lisää rautateiden leikkaustarpeita samanaikaisesti kun maanteiden kuormitus kasvaa kuluttaen tieverkostoa. Liikennevirastolla ei myöskään ole resursseja ylläpitää nykyisten teiden kuntoa nykytasolla.

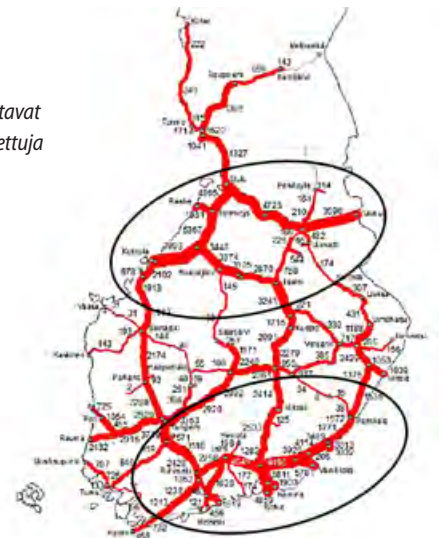
Rataverkoston kunnossapitoon on 20 viime vuoden aikana kanavoitu investointeja vuosittain noin 330 milj. €, muuta-



Kuva 9. Radan ylläpidon investoinnit, kiintein hinnoin 1990–2013 (Liikennevirasto)



Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja (1 000 tonnia)



Kuva 10. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat (Liikennevirasto 2013)

Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja (1 000)



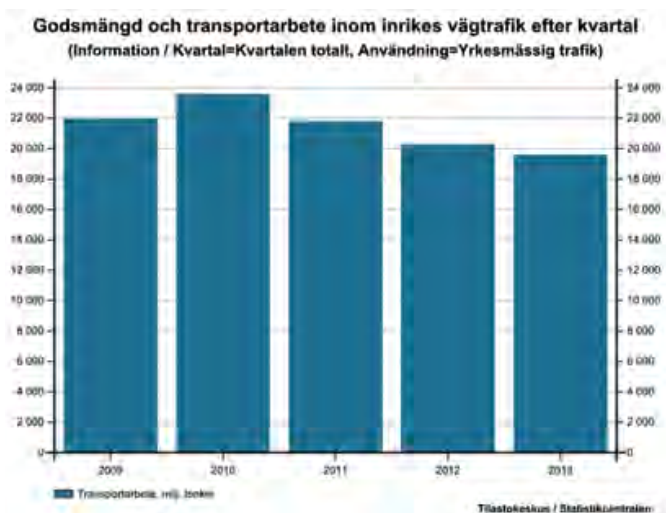
Kuva 11. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat (Liikennevirasto 2009)

maa huippuvuotta lukuunottamatta. Suuri osa uusista investoinneista on kanavoitu kehäradan rakentamiseen Helsingissä ja Helsinki–Oulu-pääradan peruskorjaukseen.

Aukeamalla esitettyjä kuvia vertaamalla voi nettokuljetusten määrien havaita kasvaneen rataosuuksilla Pohjois-Pohjanmaalla sekä Kainuussa vuosina 2009–2013. Kyseiseen kehitykseen ovat vaikuttaneet pienentyneet itäsuuntaisten tavarakuljetusten määrät etelässä sekä rikastekuljetusten kasvu maan pohjoisosassa.

Junakilometrit junalajeittain / Tätkilometer enligt tågslag. 1000 km	2009	2010	2011	2012	2013
Henkilöjuna / Persontåg	35120	35048	35578	36080	30089
Tavaraliikenteen junat / Godstrafiktåg	14899	15985	15492	14810	14363
Vedetyn tavara bruttotonnikilometrit / Dragna gods bruttotonkilometer	18079	19693	19112	18644	18745

Kuva 12. Junakilometrit junalajeittain (Liikennevirasto 2014)



Kuva 13. Maanteitse kuljetetut tonnikilometrit (Tilastokeskus, 2014)

Milj. Tonni-km / milj. Ton-km	2009	2010	2011	2012	2013
Kasvis- ja eläintuotteet / Växt- och djurprodukter	36	23	22	23	12
Kivennäist tuotteet / Mineralprodukter	2168	2342	2501	2334	2828
Puu- ja puuteokset / Trä och träarbeten	2830	3169	2786	2801	2815
Paperiteollisuustuotteet / Pappersindustriprodukter	1680	1801	1759	1763	1598
Metalliteollisuustuotteet / Metallindustriprodukter	710	857	841	814	762
Koneet ja laitteet / Maskiner och anordningar	335	282	158	104	112
Kemian teollisuuden tuotteet / Kemiska industrins produkter	1043	1226	1281	1390	1286
Muut tuotteet / Övriga produkter	70	51	47	45	57

Kuva 14. Tavaraliikenteen tonnikilometrit tavararyhmittäin (Liikennevirasto 2014).

Prosentuaalinen kasvu on suureksi osaksi seurausta mineraalituotteiden kuljetusten kasvusta Kokkolan, Oulun ja Kajaanin välisillä rataosuuksilla.

Itäsuuntainen tavaraliikenne kärsii matkustajaliikenteen, kuten Allegron, syömästä radankäyttökapasiteetista. Ukrainan kriisi ja Venäjän epävakaa talouden tila saattavat muuttaa tilannetta edelleen.

Junatyypikohtaisista kuljetuskilometrien kehityksestä voi havaita sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen supistuneen. Kuljetetut bruttotonnikilometrit ovat sitä vastoin kasvaneet. Tämä tarkoittaa sitä, että enemmän tavaraa yritetään kuljettaa per junakilometri, joka on linjassa nähtävän rautatieliikenteen kehityksen kanssa. Strategialla tavoitellaan täysii junasettejä, joka pienentää vähemmän liikennöityjen rataosuuksien liikennöintimahdollisuuksia. Tästä voidaan vetää se johtopäätös, että vähennetty liikennöinti muilla rataosuuksilla on tietoinen preferenssi.

Tarkastelemalla tilastoja rautateitse kuljetetusta tavarasta ja sen kehityksestä, voidaan helposti nähdä minkä tyyppisiin kuljetuksiin VR keskittyy. Viiden vuoden tarkasteluvälillä, mineraalit ja metsäteollisuuden tuotteet ovat osoittaneet kasvujohteista tai melko vakaata kehityssuuntausta. Koneiden ja laitteiden sekä muiden yksikkötavaroitten määrät ovat sitä vastoin jatkuvasti laskeneet ja tulevat oletettavastikin lähitulevaisuudessa putoamaan pois kuljetettavien tavaroiden listalta. Liikennevirasto arvioi kuitenkin hienoista kasvua liikenne-edellytysten parannuttua Oulu–Helsinki-radalla sekä muille toimijoille tarjottavasta liikennöintimahdollisuudesta (Liikennevirasto, 39/2014). Vertailun vuoksi kuvaajassa (Kuva 13) on esitetty aikasarja Suomen maantiekuljetusten kehityksestä tonnikilometreinä.

Viime vuosina maanteitse kuljetetut tavaramäärät ovat laskeneet rautatiekuljetusten määrää jyrkemmin, joka heijastaa Suomen vaimeaa talouskehitystä sekä Venäjälle suuntautuvan liikenteen vähenemistä vuodesta 2010 eteenpäin.

Rautatieliikenteen tilastoista ei käy ilmi miten kyseisiä tavaroita kuljetetaan, esim. tiettyjen veturi- ja vaunutyyppien käyttö ja osuus sekä mikä niiden jakauma on eri rataosuuksilla. Maan teollisuuden maantieteellistä sijaintia analysoimalla, voi Kaskinen–Seinäjäki-radana osalta nykyisten olosuhteiden vallitessa tehdä sen johtopäätöksen, että radalle ei ole mahdollista lisätä muuta tavarakuljetusta kuin mitä jo tänä päivänä kuljetetaan ts. metsäteollisuuden tuotteita. Radan kuljetusmahdollisuuksien monipuolistaminen vaatisi investointiresursseja sekä rataosuutta koskevan strategiamuutoksen.

3.4 Rautatiekuljetuksien ennusteet

Liikenneviraston vuodelle 2035 ulottuvassa ennusteessa, selluloosan rautateitse kuljetettu määrän on arvioitu kasvavan tämänhetkisestä 1,5 miljoonasta tonnista noin 2,6 miljoonaan tonniin. Sahatavaran määrä on ollut laskeva jo pidemmän aikaa, mutta siitä huolimatta määrän uskotaan pysyttelevän melko tasaisella 0,7 miljoonan tonnin vuositasolla ennustekauden loppuun. (Kuvat 15 ja 16)

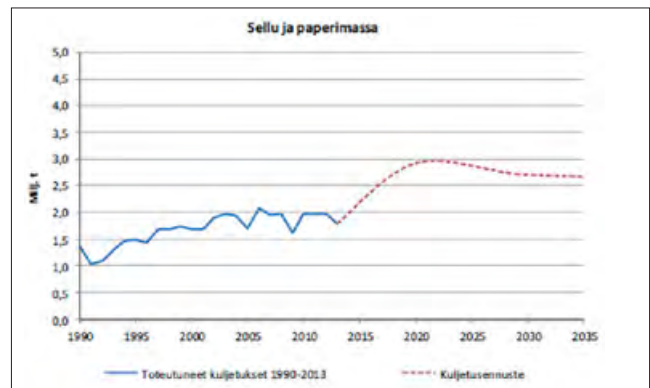
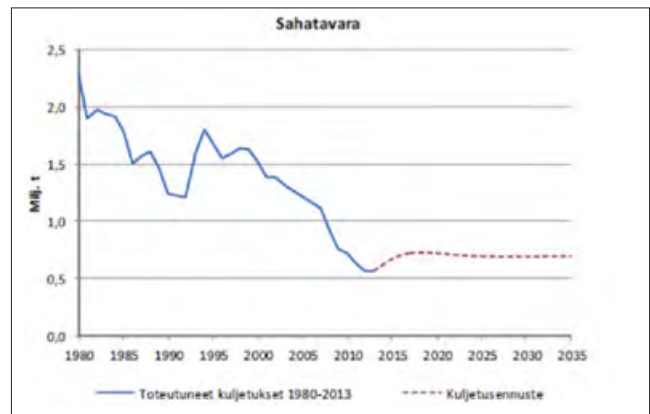
Ennusteesta ei voi vetää kauaskantoisia johtopäätöksiä Kaskisten radan tavaramäärien kehityksestä, mutta yleisesti ottaen kyseisten tavaralajien määrissä ei ole odotettavissa laskusuuntaista kehitystä.

Raakapuun- ja hakekuljetusten määrän ennustetaan kasvavan noin 13 milj. tonnista lähes 16 milj. tonniin. Tämä arvio on vahvasti sidoksissa Metsä Groupin suunniteltuihin tehdasinvestointeihin Äänekoskella. Tehdasinvestointi tulee Liikenneviraston mukaan johtamaan massapuun merkittävään tuontiin, johtuen kotimaisen saatavuuden rajallisuudesta. Tämä voisi hyvinkin lisätä Kaskisten radan kuljetustarvetta, sillä Kaskisten satama on merkittävä massapuun tuoja ja nykyisellään ja käsittelyä voidaan helposti lisätä. Lisäksi rautatie tarjoaa suoran Kaskinen–Seinäjoki–Jyväskylä-yhteyden. Näin rataosuus saisi myös paljon kaivattuja paluutavarakuljetuksia. (Kuvat 17)

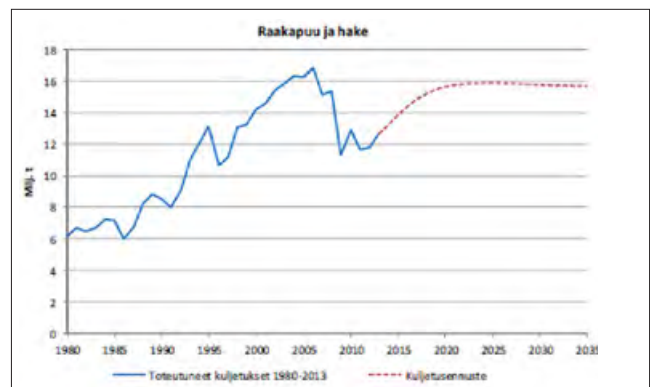
3.5 Pohjoismaat

Pohjoismaiden homogeenisuus ja yhtäläisyydet tarjoavat hyvät puitteet eriaisteiselle yhteistyölle usealla eri osaamisalueella. Tavoitteena on luoda yhteinen pohjoismainen infrastruktuuri, joka pohjautuu kestävään kehitykseen ja mobiliteettiin. Suomen ja Ruotsin kuljetussuoritteet ovat muun Euroopan keskiarvoa huomattavasti korkeammat, johtuen niiden pitkistä kuljetusmatkoista ja harvasta asutuksesta. (TemaNord 1997:528). Ruotsi on rautatiekuljetusten suhteen Suomea edellä, sillä se on vapauttanut liikenteen kilpailulle.

Taulukosta (Kuva 18) voidaan havaita, että Ruotsi on



Kuvat 15 ja 16. Ylempänä sahatavara- ja alempana sellukuljetukset rautateitse vuoteen 2035 (Liikennevirasto, 39/2014)



Kuva 17. Raakapuu- ja hakekuljetukset rautateitse vuoteen 2035 (Liikennevirasto, 39/2014)

onnistunut lisäämään rautateiden kuljetusmääriä finanssikriisin jälkeen, kun Suomi edelleen ponnistelee saavuttaakseen kriisiä edeltäviä tavaramääriä. Ruotsin menestystä ei kuitenkaan voi suoralta kädeltä selittää vapaammalla rautatiepolitiikalla. Suomella on pikemminkin erilainen talousrakenne, joka on hidastanut/vaikeuttanut Suomen talouden elpymistä ja samalla myös hidastanut kuljetusmäärien kasvua.

Ruotsin päärautatieväylä sijaitsee Ruotsin itärannikolla ja Suomessa se koostuu Helsingistä Tornioon ulottuvasta kantaradasta. Molemmilla ratareiteillä on kapasiteetti-

Eurostat - 1 000 ton	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sweden	65 632	56 456	68 329	67 907	65 789	67 330
Finland	41 937	32 960	35 795	34 827	35 267	36 433
Norway	24 787	22 961	27 229	28 305	30 273	31 429
Estonia	52 752	45 954	46 705	48 378	44 725	43 682
EU (27 countries)	1 782 104	1 453 966	1 584 440	1 697 450		

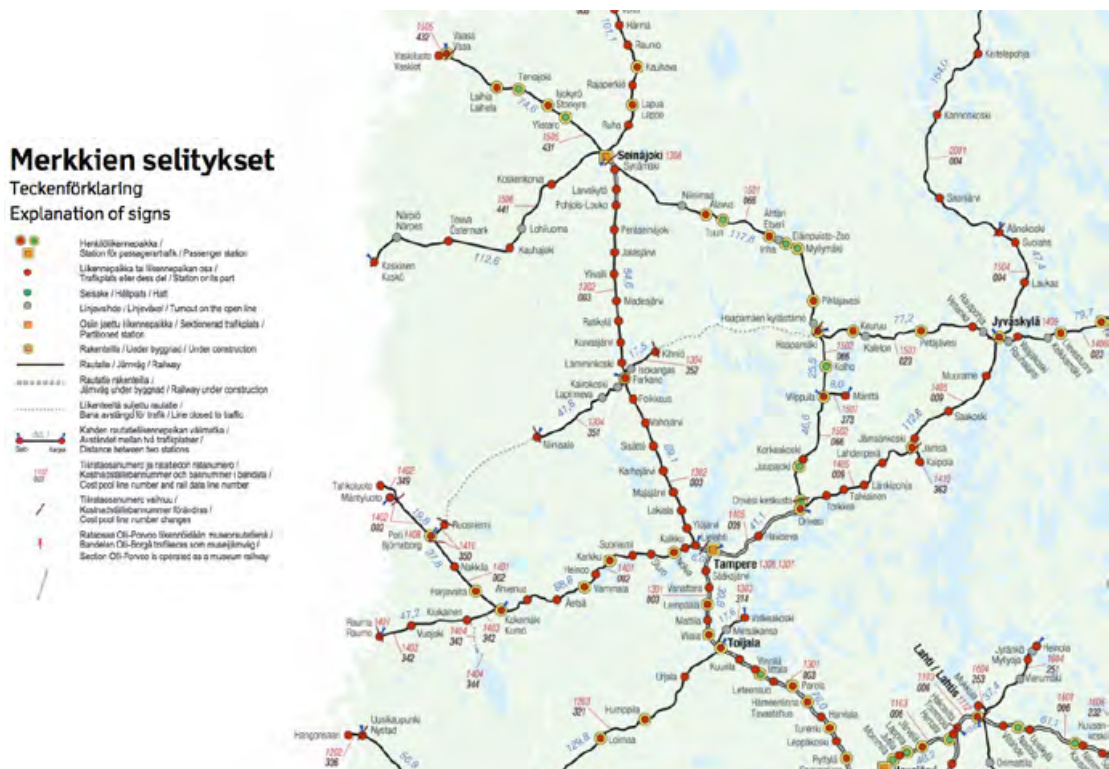
Kuva 18. Kuljetusvolyymit rautateitse eri maissa (Eurostat, 2014)

pulaa ja siksi näihin reitteihin, jotka muodostavat Botnian käytävän, on TEN-T-projektin puitteissa osoitettu resursseja. Botnian käytävä täyttää järjestelmän ne kilpailukyvyyn kasvuvaatimukset, jotka Lissabonin sopimuksessa on asetettu. Kilpailukyvyyn kasvua tukevat käytävän mahdollistama taloudellinen, sosiaalinen ja maantieteellinen vuorovaikutus. Barentsinmeren linkittäminen Itämeren alueeseen ja rautatiekuljetusten vetovoimaisuuden kasvattamisen kautta, halutaan luoda energiatehokkaampia kuljetuksia, vähentää päästöjen määrää ja ilmastonmuutosten vaikutuksia (*The Bothnian Corridor, 2009*). Ruotsissa useampi hanke on joko käynnissä tai toteutettu samanaikaisesti, kun Suomessa kantaradan parannushanke on käynnissä.

Tämän projektin ohjausryhmä on moneen otteeseen peräänkuuluttanut mahdollisuutta vähentää pääradan kuormitusta käyttämällä poikittaisrautatieyhteyksiä tehokkaammin. Yhteispohjoismaisessa NECL-II pro-

jektissa (*NECL-II 2011-2013*) tutkittiin ja markkinoitiin poikittaista liikennekäytävää Parikkalasta Jyväskylän kautta Seinäjoelle ja edelleen Kaskisten/Vaasan kautta Sundsvalliin ja Trondheimiin. Projektin tuloksena päädyttiin Norjassa Meråkerin rataosuuden sähköistämiseen. Projektissa saatiin paljon faktoja, jotka osoittivat hyviä edellytyksiä poikkiliikenteelle Kaskisista Pohjanlahden yli. Rautatieosuus Parikkalaan taas toimisi linkkinä Venäjältä tulevalle tavaralle, joka suuntautuisi Trondheimin kautta Eurooppaan ja Amerikkaan tai päinvastaiseen suuntaan hyödyntäen Siperian rautatietä Tyynellemerelle. Seinäjoelle suunnitellulla logistiikkakeskuksella olisi näissä olosuhteissa hyvät edellytykset toimia tärkeänä solmu-kohtana itä- ja pohjoissuuntaisille tavaravirroille.

Kaskisten satama yhdessä rautatien kanssa toimii tässä suhteessa logistiikkaketjun tärkeänä lenkinä edullisen sijaintinsa takia. Seuraavilla sivuilla Kaskisten satamaa koskevassa osuudessa arvioidaan kyseistä analyysiä tarkemmin.



Kuva 19. Suomen rautatieverkosto (Liikennevirasto)

4.

**Kaskinen-Seinäjäki
ratakuljetukseen mahdollisesti**

vaikuttavat tekijät



4.1. Kuntien investoinnit ja yritykset

Tässä jaksossa tarkastellaan Kaskinen-Seinäjoki radanvarsikuntien rakennetta. Kuntien mahdollisia investointi- ja kehitystavoitteita analysoidaan toimivan rautatien hyödyntämisen ja käytön näkökulmasta ja miten rautatie voisi edesauttaa kuntia suunnittelutyössä. Valittuja alueen yrityksiä on myös haastateltu, tavoitteena selvittää rautatien mahdollinen merkitys tulevassa logistiikkasuunnittelussa ja yrityksen liiketoiminnan kehittämisessä. Haastateltavat yritykset valittiin yrityksen tuotannon laajuuden ja tavaramäärien sekä mahdollisen rautatien käyttötarvepotentiaalini mukaan. Kaikki tieto yrityksistä ja kunnista on saatu haastattelujen välityksellä.

Tämän jakson tavoitteena on osoittaa, onko rautatiekuljetuksille potentiaalista ja/tai aitoa tarvetta, ja miten kuljetuksia voisi mahdollisesti tehokkaammin hyödyntää, jos niille radan kunnan ja toiminnan osalta olisi paremmat edellytykset. Lisäksi haluttiin selvittää voisiko rata avata uusia tähän asti hyödyntämättömiä mahdollisuuksia markkinoiden laajentamiselle. Selvityksessä tarkasteltiin kahdeksan kuntaa, joskin yrityshaastattelut saattoivat ulottua myös kunta-alueiden ulkopuolelle. Radalla on laaja vaikutusalue aina Suomen itäraja myöden. Kaskisten satamalla on näin ollen takamaa-alueita, joka ulottuu Kuusamon alueelta pohjoisessa Punkaharjulle etelässä.

4.2 Kaskinen

Kaskisten kaupunki on Suomen pienin kaupunki ja sitä asuttaa noin 1 322 henkilöä.

Kaskinen toimii yhtenä rautatieyhteyden päätepiirteenä ja on toistaiseksi myös rautatieyhteyden suurin käyttäjä.

Kaskisten satamaan sekä Metsä Boardin (Metsäliitto) BCTMP massatehtaalle toimittetaan rautateitse tänä päivänä noin 143 000 tonnia tavaraa koko rataosuuden 193 000 tonnin vuositason kokonaistavaramäärästä. Rautatie on sataman kannalta elintärkeä yhteys sekä edellytys massatehtaan toiminnan kehittämiseksi. BCTMP tehdas on melko uusi (valmistui 2006), työllistää noin 80 henkilöä ja tuottaa yli 300 000 tonnia massaa vuodessa vientiin. Tehtaan epäsuora työllisyysvaikutus on yli kaksinkertainen. Suuri osa tuotantomäärästä on vientiä Kaskisten satamasta. Metsäteollisuus on erittäin merkittävä seudun työllistäjä.

Metsä Botnian sulkiessa tehtaansa vuonna 2009, alue menetti 300 työpaikkaa sekä suurimman työnantajansa. Alla olevasta taulukosta voidaan tehtaan lakkautus todeta Kaskisten teollisuuden jalostusarvon muutoksena.

Teollisuuden alue- ja toimialatilasto / Industrins områdes- och branschstatistik		2012	2011	2010	2009
1 000 €					
Kaskinen / Kaskö	Toimipaikkojen lukumäärä / Antalet företag	23	22	23	23
	Tuotannon bruttoarvo / Produktionens bruttovärde	157731	138279	191595	162409
	Tuotannon jalostusarvo / Produktionens förädlingsvärde	12432	5009	50151	-7417

Kuva 20. (Tilastokeskus 2012).



Valtio arvioi alueen olevan välitömmän rakennemuutostuen tarpeessa.

Tämän jälkeen asia on suurilta osin unohtunut ja Kaskinen kärsii edelleen 14,3 % työttömyydestä. Tästä näkökulmasta katsottuna voidaan valtion rautatieyhteyden mahdollinen lakkauttaminen kyseenalaistaa, sillä se aiheuttaisi sataman ja suurteollisuuden toimintaedellytysten heikkenemisen kautta lisää työpaikkojen menetyksiä.

Kaskisten satama on liitetty osaksi EU:n TEN-T (Trans-European Transport Network) kattavan verkoston satamia ja voidaan siksi luokitella tärkeäksi satamaksi osana eurooppalaista kuljetusverkostoa. TEN-T verkostoon lukeutuvat Euroopan maanteiden, rautateiden ja ilma- ja vesiliikenteen väyläverkostot. Päätös verkoston perustamisesta tehtiin Euroopan parlamentin ja komission johdolla vuonna 1996. Verkoston tavoitteena on koordinoitusti parantaa, tehostaa ja kehittää verkoston pääväyliä (Euroopan komissio, 1996). Kaskisten satama työllistää tänä päivänä noin 30 henkilöä. Kaskinen-Seinäjoki rautatieyhteyttä hyödynnetään ensisijaisesti kuitupuun kuljetuksiin Kaskisten tehtaalle sekä sataman

kautta vientiin suuntautuvan sahatun puutavaran, vanerin, liimattujen puupalkkien kuljetuksiin. Aikaisemmin on myös rahdattu kemikaaleja ja rikasteita.

Kaskisissa vaikuttaa aikaisemmin mainittujen yritysten lisäksi satamaoperaattori Oy Silva Shipping Ab, JHT-Yhtiöt Oy, Baltic Bulk Oy ja Baltic Tank Oy, jotka kaikki ovat erikoistuneet eri satamatoimintojen tuottamiseen. Kaskisissa sijaitsee myös saha-teollisuudelle laitteita valmistava Tähkä Oy, lämpökäsiteltyä puuta valmistava Metsä Wood, sekä muita pienempiä elintarviketeollisuuden yrityksiä. Kaskisissa on myös yksi maan tärkeimmistä kalasatamista. Silva Seafood edustaa kalanjalostusteollisuutta ja merkittävä osa sen tuotannosta menee Venäjän vientiin.

Kaskisten kaupunki on ajanut rautatieasiaa ensisijaisesti osana maakuntaliiton liikennejärjestelmäsuunnitelmaa sekä määrärahasuosituksena maakuntaohjelman toteutussuunnitelmassa (TOPSU, 2014). Kaupunki on myös käynnistänyt tai osallistunut useampaan projektiin, joiden tavoitteina on ollut kehittää ja ylläpitää rataosuutta. Näihin lukeutuvat mm. EU-rahoitteinen NECL-II-projekti, jonka tehtävänä oli

4.2.1 Biopolttoaineet

Kaskisten satamassa on hiljakkoin avattu biopolttoaineterminaali, joka tarjoaa haketta alueen kasvihuoneille ja lämmityskeskuksiin. Alueelta löytyy noin 394 kasvihuoneviljelijää, joista ainakin 76 tällä hetkellä käyttää biopolttoaineita (Bioenergiaselvitys, jamk.fi). Noin 1 hehtaarin kokoinen kasvihuone kuluttaa noin 10 000 m³ haketta vuodessa tai noin 2 440 tonnia. Terminaalin tavoitteena on tuottaa 200 000 m³ haketta vuodessa, mutta kapasiteetti voidaan kymmenkertaistaa 2 000 000 m³.

Terminaalien toimintaa kehitetään myös ÄVKK (Älykkään ja Vihreän Kasvun Kaupungit) pilottihankkeen puitteissa, jonka tavoitteena on luoda älykäs ja digitaalisesti yhteenliitetty "energy-on-demand" ratkaisu, jolla tavoitellaan resurssi- ja logistista tehokkuutta. Strategialla tähdätään koko Etelä-Pohjanmaan ja eteläisen Pohjanmaan sekä myös syvemmillä sisämaassa sijaitsevien kaukolämpökeskusten kattavaan biopolttoaineiden jakeluun mm. rautateitse. Rautatie soveltuu hyvin kuljettamaan isoja määriä biopoltto-



Kuva 21. Kattava TEN-T-verkko (Liikennevirasto)



Kuva 22. TEN-T-ydinverkko (Liikennevirasto)

markkinoida itä-länsisuuntaista tavaraliikennettä. Projekti korosti Parikkala–Seinäjoki–Kaskinen (ja Vaasa–Uumaja) –Sundsvall–Trondheim-liikennereittien kehittämisestä saavutettavia etuja. Tavoitteena oli poistaa pullonkauloja liikennekäytävän eri kohdista. Kaskinen–Seinäjoki-rata ja lauttayhteys Kaskisista Sundsvalliin lukeutuivat mm. näihin. Tämä projekti on edelleen käynnissä eri tasoilla ja vaihtehtoisine ratkaisumalleineen.

aineita kuten hakepuuta tai valmista haketta satamaan tai satamasta. Satama on varusteltu käsittelemään tämänkaltaisia kuljetuksia.

Työ- ja elinkeinoministeriön päämääränä on saavuttaa uusiutuvan energian käyttöaste, joka vastaa 25 TWh tai 13,5 milj. kuutiota haketta vuoteen 2020 mennessä. Tänä päivänä vuotuisen käyttö kohoaa noin 10 milj. kuution. Kannattavuuden säilyttämiseksi, useimmat kuljetukset asiakkaille tulevat jatkossakin tapahtumaan maanteitse, koska kuljetusmatkat ovat verrattain lyhyitä. Useita biopolttolaitoksia on rakenteilla ja vanhoja hiilivoimalaitoksia uudistetaan biopolttoaineiden poltto varten. Eri polttoaineiden saatavuudesta ja hintakuvasta riippuen, lämpölaitoksen esim. Tampereella, Helsingissä



ja Jyväskylässä polttavat hiilen, puupellettien ja turpeen vaihtelevia yhdistelmiä (*Bioenergia ry, 2015*).

Metsäteollisuuslaitosten päivitykset ja uudisrakennushankkeet yhdistettynä lisääntyvään biopolttoaineiden kulutukseen, tuovat mukanaan niin logistisia haasteita kuin biopolttoaineiden saatavuushaasteita. Tästä näkökulmasta

4.2.2 Lastauspaikat mm. puunkuljetuksille

Kaskisten sataman yhteydessä on kaavoituksessa varaus teollisuustoiminnalle. Tarvittaessa löytyy erilaisia mahdollisuuksia rakennuttaa rautatien lastauspaikkoja. Lähiseudun kuljetustarpeet liittyvät lähinnä metalli- ja metsäteollisuuden kysyntään.

Kaskinen–Seinäjäki radan varrelta löytyy ainoastaan yksi toimiva metsäteollisuuden lastauspaikka Teuvassa, joka ei nykyisellään ole tarkoituksenomaisessa kunnossa. Lisäksi lastauspaikka on ainoastaan 450 m pitkä, minkä johdosta täysien junien lastaus ratapihalla on mahdotonta. Teuvan ratapihan laajennusmahdollisuus on tietyiltä osin myös rajallinen. Metsäkeskuksen mukaan lastauspaikkaa voitaisiin siirtää Kaskisten tai myös Kauhajoen suuntaan, kunhan ratapiha suunnitellaan tarpeeksi isoksi puutavaran käsittelyn

katsottuna Kaskisten terminaali on oikea satsaus, koska biopolttoainetta voidaan toimittaa alueelle joko kotimaisilla markkinoilla tuotetulla tai ulkomailta meritse tuodulla biopolttoaineella. Isompien erien kuljetukset sisämaan jakelu-keskuksiin voivat jatkossa lisätä rautatiekuljetusten kysyntää Kaskisista.

osalta. Kaskisten satama-alue voisi tästä näkökulmasta soveltua kyseiseen käyttötärpeeseen. Satamasta tarvittava tila löytyy ja jo nyt siellä käsitellään kyseessä olevaa tavaraa. Muiden satamassa käsiteltävien tavaroiden (sahatavara, puutuotteet, lannoitteet, erikoistuotteet) kuljetuksissa saataisiin myös synergia-vaikutuksia.



Kuva 23. Asemakaava Kaskisten satama-alueen pohjoispuolelta ja mahdollinen puunlastauspaikan alue (Kaskisten kaupunki, 2014)

4.2.3 Kaskisten sataman potentiaali – TEN-T-satama

Kuten aikasemmin mainittu Kaskisten satama on ainoa satama Pohjanmaalla, jolla on TEN-T-status. Se on myös Pohjanmaan satamista ainoa, jolla ei ole infrastruktuuriin liittyviä rajoitteita kehittyä ja laajentua. Satamalla on rautatieyhteyden lisäksi suorat maantieteytydet (kantatie 67 ja valtatie 8), jotka eivät häiritse asutusta. Satamalla on myös laajat maa-alueet (yli 14 ha), joita voidaan ilman suurempia esteitä hyödyntää sataman tai teollisuuden tarpeisiin. Lisäksi sataman maantieteellinen sijainti on yhtä kaukana Itämereltä kuin esim. Kotka–Haminan satamasta.

Rikkidirektiivi (*Directive 1999/32/EC, Directive 2005/33/EC*) asettaa Kaskisten sataman myös etulyöntiasemaan muihin pohjoisempaan sijaitseviin satamiin verrattuna lyhyempien matka-aikojen valossa. Tämä aspekti tulee huomioida rautatieyhteyden ja sataman kokonaisvaltaista potentiaalia tarkasteltaessa. Rahdit tulevat hakeutumaan satamiin, joista on lyhyempi matka-aika, vaikuttaen näin madaltavasti rahtikustannuksiin. Kaskisten puolesta puhuu myös olemassa oleva rautatieyhteys.

Satamaan tuodaan ensisijaisesti kuitupuuta Metsä Boardin tehtaalle, mutta tämän lisäksi myös kemikaaleja, biopolttoaineita ja lannoitteita.



Kuva 24. Kaskisten satama, sellutehdas ja potentiaaliset teollisuusalueet (Google map)



Kuvan lähde: Kaskisten satama

Kaskisten satama pyrkii jatkuvasti kehittämään toimintaansa teollisuuden ja kuljetustarpeiden perusteella.

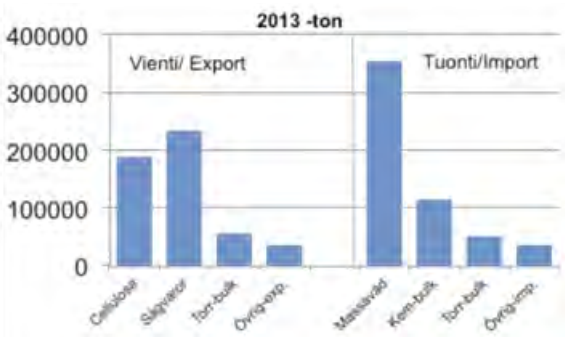
Vuonna 2013 satama käsitteli noin 1 100 000 tonnia tavaraa. Pääasiallisiiin vientituotteisiin lukeutuvat selluloosa ja sahattu puutavara, kuitupuu, puupelletit ja muut sekalaiset vientituotteet (Kaskisten satama, 2014). Kaskisten kehityssuunnitelmiin sisältyy mahdollisen jakeluterminaalin tarjoaminen monialayritys Berner Oy:n käyttöön sataman välittömässä läheisyydessä. Forest BTL suunnitteli myös investoivansa biodieseltehtaaseen Kaskisissa, mutta nämä suunnitelmat eivät ole tällä hetkellä ajankohtaisia johtuen vallitsevista taloudellisista olosuhteista sekä kannattavuuskysymyksistä. Jos tehdas toteutettaisiin, olisi sillä rautatiekuljetuksille suuri ja lähes 2 000 000 m³:n vuotuinen puutavaran kuljetustarve (Forest BTL).

Vuoden 2015 alusta, aloittaa sataman läheisyydessä sijaitsevilla entisissä **Metsä Woodin** tiloissa **Aureskosken Jalostetehtas Oy**:n puunjalostustoiminta (Kaskisten kaupunki). Jalostusteollisuudella voi olla positiiviset vaikutukset niin kotimaan markkinoiden kuljetuksille kuin vientikuljetuksillekin. Rautatien merkitys metsänjalostus-

ja metsäteollisuuden kehityksen osalta ei pidä vähätellä. Yrityksen toimitusjohtaja **Markku Heinonen** arvioi kuljetustarpeen olevan suuruusluokkaa 20 000 tonnia vuodessa, joka hoidetaan eri kuljetusmuotoja hyödyntäen. Määrät riippuvat kuitenkin yrityksen ja talouden kehityksestä.



Kaskisten sataman strategisena tavoitteena on löytää rahteja, joille sataman maantieteellinen sijainti tuo etuja kuten hyvät liikenneyhteydet ja sataman kehityspotentiaali (kuvattua yllä). Rautatieyhteys on tärkeä osa sataman strategista työskentelyä, joka kattaa myös konttiliikenteen kehittämistä kappaletavarakuljetuksissa sekä saha- ja koneiteollisuuden osalta. Myös uusien rahtilinjojen avaaminen sahatulle puutavarakalle ja RoRo-linjan avaaminen sopivaan satamaan Ruotsissa, joka parhaimmalla tavalla tyydyttää molempien maiden kuljetustarpeita, ovat osa sataman strategista työtä. Kaskisten satamalla on aikomus investoida uuteen infrastruktuuriin ja palveluihin paran-



Kuva 25. Kaskisten sataman vienti- ja tuontivolyymit 2013 (Kaskisten satama, 2014)



Kuva 26. RoRo-liikenteen potentiaalinen tavaravirta lounais-koillisuunnassa (NECL-II, 2011)



Foto: Kaskisten satama

taakseen eri rahtitavaroiden käsittelytarpeita. Ensimmäinen sahatavaran kuljetusreitti avattiin Hulliin Englantiin helmikuussa 2015. Arvioitu vuotuinen kuljetusmäärä on noin 30 000–60 000 m³. Tavaraliikenteen arvioidaan lisäävän kysyntää myös muilla reiteillä, mistä syystä tavaramäärän kasvu rautateilla on odotettavissa. Miten suuresta volyymikasvusta on kysymys, on tässä vaiheessa vaikea arvioida, mutta nykyiseen sataman tavarakuljetusten suhdelukuun nähden, vuotuinen odotusarvo rautateille on noin 30 % tai 10 000–20 000 m³ (*Kaskisten satama, 2014*).

NECL-II-projektissa (*Corridor cargo flow and statistics 2012*) tutkittiin RoRo/RoPax-linjan rahtipotentialia Kaskisten

4.3 Kristiinankaupunki

Kristiinankaupunki on mm. Närpiön ja Teuvan naapurikunta, jossa asukkaita on noin 6 879.

Kristiinankaupungissa on paljon palveluelinkeinoja, mutta myös alkutuotantoa sekä metalli- ja puunjalostusteollisuutta. Rautatieyhteyttä Kristiinankaupungilla ei enää ole sen jälkeen kun rata Perälästä Teuvassa purettiin 80-luvulla. Osayleiskaavassa on kuitenkin huomioitu mahdollinen rautatieyhteys Pohjolan Voiman syväsatamaan Karhusaareen ja varaus löytyy edelleen myös maakuntakaavasta.

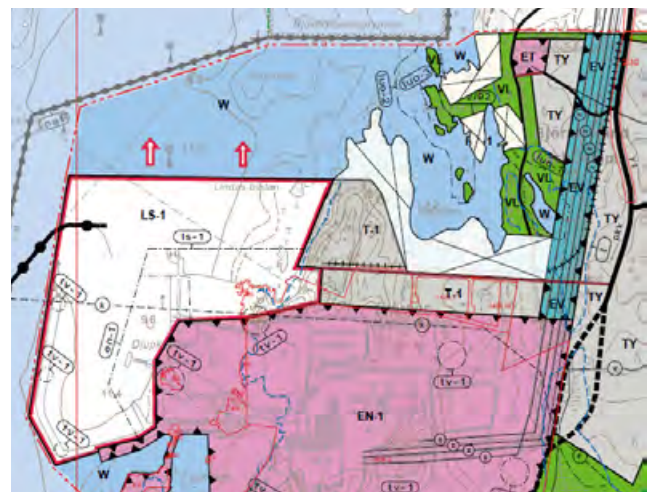
Kaupungilla on mahdollisuus kehittää Pohjolan Voiman Karhusaaren syväsatamaa rahdeille, joilla olisi junakuljetustarpeita. Kuljetustarpeet ovat kuitenkin vahvasti riippuvaisia Pohjolan Voiman mahdollisista investointisuunnitelmista, jotka kohdistuvat nykyiseen satamassa sijaitsevaan hiilivoimalaitokseen. Yhteistyön tiivistämisestä Kaskisten ja Kristiinankaupungin satamien välillä on käyty keskuste-

4.4 Närpiö

Närpiö on Kaskisten ainoa naapurikunta noin 9 369 asukkaallaan.

Närpiötä leimaa vahva yrittämisen kulttuuri, erityisesti kasvihuone-elinkeinoon ja konepajateollisuuden osalta. Närpiön kasvihuone-elinkeino on maamme suurinta ja sillä on merkittävä työllisyysvaikutus. Suomen tomaateista 60 % ja kurkuista 35 % tuotetaan Närpiössä. Elinkeino on synnyttänyt kysyntää myös pakkaus-, lajittelu-, kuljetus- ja myyntiyrittysten toiminnalle. Vuonna 2012 Närpiössä oli 179 kasvihuoneviljelijää, joiden yhteenlaskettu tuotantopinta-ala kattoi 77 ha. Lisäksi elinkeino on synnyttänyt alan T&K-toimintoja. Muu maanviljely työllistää noin 715 henki-

sataman ja vaihtoehtoisten ruotsalaisten itärannikon satamien osalta. Selvityksessä ja kuljetusyrittysten kanssa käydyissä keskusteluissa vuosina 2012–2014 kyseinen kysyntäpotentiaali vahvistui. Noin 450 000–750 000 tonnin vuotuiselle tavaramäärälle, RoRo-linja Kaskisista olisi suora etu. Tämä liikenne avataan sopivien yhteistyömallien löydyttyä. Vaikka kyseinen liikenne ei suoraan ole sidoksissa rautateiden tarjoamiin kuljetuspalveluihin, tulee se kuitenkin jossain määrin kasvattamaan juna-kuljetusten tarvetta. Esimerkiksi metsäteollisuus on esittänyt vahvan kiinnostuksensa Kaskisista operoitavaa RoRo-liikennettä kohtaan yhdistettynä konttiliikennepalveluihin.



Kuva 27. Kristiinankaupungin osayleiskaava Karhusaaren teollisuusalueelta ja satamasta (*Kristiinankaupungin tekninen osasto, 2014*)

lua, mutta nämä keskustelut ovat riippuvaisia poliittisesta päätöksenteosta sekä Karhusaaren alueen mahdollisista teollisuuden liittyvistä kehitysnäkymistä.



Kuva 28. Asemakaava Närpiön teollisuusalueesta ja asema-alueesta, (*Närpiön kaupunki, 2014*)

löö ja kasvinviljelyn osuus on 85 % maataloustuotannosta, lopun olleessa muuta alkutuotantoa (muna-, maito- ja liha-tuotanto). Lisäksi Närpiö on kolmanneksi suurin turkistarhakunta, noin 80 tarhallaan (Närpiön kaupunki). Närpiössä on myös merkittävä kone- ja metalliteollisuus, joka valmistaa mm. rekka-autoalustoja sekä jätteenkuljetusautoja.

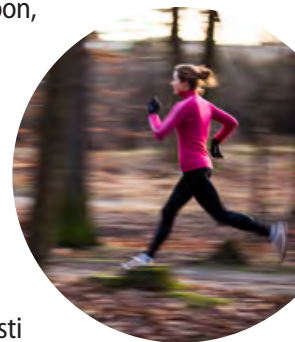
Yksi Närpiön kone- ja metallialan yrityksistä on **Ab Närpes Trä och Metall** (NTM). NTM on tekniikkayritys, joka kehittää, valmistaa, myy ja huoltaa raskasliikenteen kuljetuskalustoa ja -laitteita. Yritys valmistaa myös kierrätyskelpoisten materiaalien ja jätteiden kierrätyslaitteita. NTM työllistää noin 400 henkilöä ja sen liikevaihto on lähemmäs 50 milj. € (2013). NTM näkee rautatiekuljetuksen olevan hyvin tärkeä tulevaisuuden kuljetusten kannalta. Tänä päivänä rautatiekuljetuksia on mahdotonta hyödyntää Närpiössä puuttuvista lastauspaikoista johtuen. NTM toimittaa Venäjälle vuosittain noin 70 jätteenkuljetusautoa ja paljon muuta kuljetuslaitteita. Kuljetus kohteeseen tapahtuu tänä päivänä maanteitse, mutta rautateitä voitaisiin kyllä hyödyntää, jos sopiva palvelu olisi saatavilla (NTM). Yritys katsoisi konttaliikenteen Kaskisista olevan tervetullutta, sillä Lähi-idän ja Aasiaan toimitukset kuljetetaan konteissa, joka on edullisin rahdinkuljetusvaihtoehto. Yritys painottaa Seinäjoki–Kaskinen logistiikkaketjun merkitystä (ml. laiva-, rautatie- ja maantieyhteydet) maakunnan kehitykselle (NTM, 2014).

Oy Närko Ab on toinen närpiöläinen autokorivalmistaja, joka tuottaa auto-alustoja, -lavoja sekä -kaappeja raskasajoneuvoille. Vuosituotanto on noin 600–700 yksikköä, joista noin 80 % menee vientiin. Tärkeimmän markkina-alueen muodostaa Pohjoismaat, jonne ajoneuvot toimitetaan vapaasti tehtaalta toimitettuna ”omilla pyörillä”. Tästä syystä rautatiekuljetus ei ole varteenotettava kuljetustapa myynnin ja toimitusten yhteydessä. Tehdas tarvitsee kuitenkin tuotantoa varten komponentteja ja terästä (n. 70–80 tonnia/kk), jotka ainakin teoriassa voisivat tulla kuljetetuksi

rautateitse, mikäli muut parametrit puhuvat tämän liikennemuodon puolesta. Toisaalta rautatiekuljetuksia ei ole edes yrityksessä harkittu, tämän palvelun puuttuessa tänä päivänä. Närko mainitsee joustavuuden, kuljetuskeston ja hinnan olevan ratkaisevia tekijöitä kuljetusmuodon valinnassa (Närko, 2015).

Osuuskunta Närpiön Vihannes on alueen kasvihuoneelinkeino keräys-, lajittelu- ja jakeluyritys. Yrityksen vuosittainen liikevaihto on noin 37 milj. €. Yritys toimittaa päivittäin 40–50 tonnia vihanneksia kauppaketjujen keskusvarastoihin. Korkeasesongin aikaan määrät nousevat lähemmäs 150 tonniin päivässä. Noin 99 % tuotteista päätyy kotimaisille markkinoille, jossa suurimpiin asiakkaisiin lukeutuvat laskevassa järjestyksessä S-ryhmä, K-ryhmä ja Lidl. Näistä kaksi ensin mainittua kattavat yhteensä yli puolet markkinoista ja Lidl noin 20 %. Yrityksen tuotteiden kuljetukset hoidetaan pääosin asiakkaiden toimesta, joten he myös valitsevat haluamansa kuljetusmuodon. Tuotteet ovat tuoretavaraa ja asettavat siten omat vaatimuksensa kuljetusten suhteen. Tuotteet toimitetaan kauppojen hyllyihin kahden päivän sisällä poiminnasta/korjuusta. Kauppaketjuilla on myös oma logistiikkansa, joten rautateiden käyttö kuljetuksissa olisi yritykselle käytännön haaste vaikei välttämättä mahdoton vaihtoehto. Lidl esimerkiksi ottaa toimituksia vastaan Janakkalan keskusvarastossa ainoastaan klo 8–12 ja Laukaalla klo 10–14. S-ryhmän osalta kuljetukset menevät Lempäälään ja K-ryhmälle Espoon Kilon, josta ne toimitetaan edelleen muualle maahan (Närpes Grönsaker, 2015).

Närpiön seudulta kuljetetaan myös noin 45 000 tonnia rehuviljaa vuosittain esim. Ilmajolle ja Raisioon. Toimitukset kuljetetaan maanteitse, koska rautatiet eivät enää tätä mahdollisuutta tarjoa tai vaihtoehtoisesti hinta ei ole kilpailukykyinen.



Kuva 29. Tärkeimmät yritykset Närpiön rautatien lähellä, (Google maps)

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Liikevaihto / Omsättning	Markkinat / Marknader	Kuljetukset ulos / Transporter ut	Kuljetukset sisään / Transporter in	Rautatielle sopiva / Passar för järnväg
Ab Närpes Trä & Metall	Perävaunut, Jäteautot / Släpvagnar, Sopbilar	> 400	50 milj €	RU, EU	> 100 yksikköä v / enheter per år	Terästä / Stål >100 ton / kk-mån	Osittain / Delvis -RU
Oy Närko Ab	Raskaan kuljetuksen vaunut ja rakenteet / Shassin och överbyggnader för tung trafik	> 100	> 23 milj €	Pohjoismaat / Norden	600 - 700 yksikköä v / enheter per år	Terästä / Stål -75 ton / kk - mån	Vähemmän / Mindre
Osuuskunta Närpiön Vihannes / Andelslaget Närpes Grönsaker	Vihanneksia / Grönsaker	> 20	> 34 milj. €	FIN	40 - 150 ton / päivä / dag	----	Huonosti / Dåligt

Kuva 30.

4.5 Teuva

Teuva on Kauhajoen, Kurikan, Närpiön ja Kristiinankaupungin naapurikunta, noin 5 750 asukkaallaan. Kaskisten lisäksi Teuvassa on ainoa toimiva rautatiekuljetusten lastauspaikka. Lastauspaikkaa käytetään raaka-putun kuljetuksiin. Lastauspaikka on 450 m pitkä varustettuna yhdellä sivuraiteella.

Lastauspaikka nähdään tärkeäksi puukuljetusten osalta ja Metsäkeskuksen mukaan tarve kyseiselle lastauspaikalle on radan varrella suuri. Teuvan kunnan teknisen osaston mukaan nykyistä liikennepaikkaa asema-alueella on mahdollisuus parantaa rajoitetussa mittakaavassa. Kunta on halukas suunnittelemaan sopivaa aluetta kunnanrajojen sisäpuolella tai yhteistyössä esim. Kauhajoen kanssa.



Kuva 31. Asemakaava Teuvan asema-alueesta, (Teuvan kunta, 2014)



Teuva on tyypillinen maanviljelypainotteinen kunta, mutta sillä on myös metalliteollisuutta, joita edustavat mm. Viafin West Welding Oy ja M-partners.

Viafin West Welding Oy on konepaja ja osa Viafinkonsernia, joka valmistaa mm. painekattiloita ja lämmönvaihtajia. Rautatiekuljetuksia yritys voisi harkita

käyttävänsä toimituksissa Venäjän markkinoille. Koska Kaskisten satama sijaitsee ainoastaan 30 km:n etäisyydellä on kuljetus meriteitse yritykselle sopivin toimitusvaihtoehto. Toimitettavat tuotteet ja komponentit ovat isokokoisia ja vaativat usein erikoiskuljetuksien järjestämistä. Viafin West Welding on tyytymätön VR:n

tarjoamaan palveluun joka käytännössä tarkoittaa, että rautatiekuljetukset eivät ole kilpailukykyinen vaihtoehto toimituksissa mihin päin maata tahansa.

Paja tarvitsee noin 4–500 tonnia terästä Raahesta vuosittain. Tämä määrä voitaisiin kuljettaa rautateitse, mutta tämä edellyttäisi sivuraidetta konepajalle (Viafin, 2015).

M-Partners Oy aloitti toimintansa 80-luvulla asuntovaihtajana, mutta on sen jälkeen siirtynyt valmistamaan kuorma-autokoreja sekä liikuteltavia moduulitaloja eri käyttötarkoituksia varten. Yrityksen liikevaihto on noin 6 milj. euroa ja työllistää noin 30 henkilöä. Yrityksellä on myös tuotantoa Närpiössä (NEK Oy). Vain noin 10–15 % menee vientiin, kotimaan markkinoiden dominoidessa. Rautatiekuljetuksia ei nähdä kuljetusvaihtoehtona asiakkaiden suuntaan, mutta mahdollisesti materiaalikuljetuksissa yhteydessä tehtaille. Kuljetustarve on noin 2–3 rekkakuormallista kuukaudessa.

Nipere Oy on metallialan yritys, joka valmistaa mm. maatalouskoneita ja perävaunuja. Yrityksen liikevaihto on noin 4 milj. € ja työllistää lähes 30 henkilöä. Nipere

Oy hoitaa kuljetukset maanteitse ja rautatiekuljetukset eivät ole yritykselle kustannustehokas vaihtoehto, johtuen pienistä kuljetusmääristä. Kaikesta huolimatta rautatien katsotaan olevan alueelle resurssi joka mahdollisesti tulevaisuudessa voi hyödyttää yritystä.

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Liikevaihto / Omsättning	Markkinat / Marknader	Kuljetukset ulos / Transporter ut	Kuljetukset sisään / Transporter in	Rautatielle sopiva / Passar för järnväg
Viafin West Welding Oy	Painekattilat, lämpövaihtimet / Tryckkärl, värmväxlare	40	10 milj. €	Pohjoismaat / Norden	Erikoiskuljetukset / Specialtrans.	4-500 ton / v.-år	Huonosti - osittain / Dåligt - Delvis
M-Partners Oy	Siirettävät rakennukset - Kuorma-autojen umpikorit / Flyttbara byggnader - Överbyggnader för lastbilar	40	7 milj. €	FIN	Rekkakuorma / Långträdare	< 100 ton / kk - mån	Osittain / Delvis
Nipere Oy	Maatalouskoneet, Peräkärryt / Jordbruksmaskiner, Släpkärror	< 30	6 milj. €	FIN - Baltia - POL	Rekkakuorma / Långträdare	—	Huonosti / Dåligt

Kuva 32.

4.6 Kauhajoki

Kauhajoen kaupunki on Etelä-Pohjanmaan kaupan keskus. Kaupungilla on noin 14 000 asukasta ja se on naapurikunta mm. Teuvan ja Kurikan kanssa.

Kauhajoella ei tätä nykyä ole rautatieliikenteen lastauspaikkaa ja osa vanhasta asema-alueesta on siirtynyt yksityiseen omistukseen sen jälkeen, että asema suljettiin vuonna 1999. Asema-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee paljon yrityksiä ja teollisuutta. Aronkylän teollisuusalueella, rata-osuuden länsi- ja pohjoispuolella, on mm. elementtitalojen, kalusteiden ja elintarvikkeiden tuotantoa sekä koneiden ja konetarvikkeiden tuontiyritys.

Kainaston asema-alueen pohjoispuolella on osayleiskaavassa teollisuudelle kaavoitettu alue, joka mahdollistaa vanhan asema-alueen laajennuksen. Kauhajoen teknisen osaston mukaan kahden lastauspaikan toteuttaminen on tarvittaessa mahdollista; yksi teollisuuden tarpeita varten asema-alueen yhteyteen ja toinen metsäteollisuuden tarpeita varten (Sysmäki) lännempänä kohti Teuvaa.

Asema-alueen yhteyteen on yleiskaavaan merkattu 20 m leveä alue Aronkylän teollisuusalueelle vievälle sivuraiteelle. Sysmäen alue katsotaan soveltuvan parhaiten puutavarakuljetuksien lastauspaikaksi, koska nykyinen asema-alue on asutuksen välittömässä läheisyydessä. Vaihtoehtoisesti Sysmäen alue voisi toimia lastauspaikkana sekä raakapuulle että muulle tavarelle. Kauhajoen kaupunki on valmis aloittamaan suunnittelun ja neuvottelut tarvittavista maa-alueista. Arvioitu kustannus lastauspaikalle on 6-10 milj. € (Kauhajoen kaupunki, 2014). Kartasta näkyvät ympyröityinä mahdolliset uudet lastauspaikkavaihtoehdot. Sysmäen alue on uloimpana vasemmalla ja vanha asema-alue oikealla.

Puutalokymppi Oy on Aronkylän teollisuusalueella sijaitseva yritys, joka aikaisemmin valmisti taloja, mutta joka tällä hetkellä uudelleen järjestelee toimintaansa. Konttiliikenne Kaskisista saattaisi palvella yrityksen tulevien tuotteiden kuljetustarpeita. Yrityksen tämänhetkissä tuotantotiloissa tullaan mahdollisesti tulevaisuudessa valmistamaan tuotteita myös vientiin, jonka kuljetusmäärä arvioidaan nousevan 50 000 kuutiometriin vuodessa. Yritys ei kuitenkaan tässä vaiheessa pysty tarkemmin spesifioimaan kuljetustarvettaan. Puutalokymppin mukaan rautatiekuljetuksiin liittyvät ongelmat liittyvät VR:n palvelutasoon sekä hinnoitteluun (Puutalokymppi, 2015).

Älvsbytalet Oy (Älvsbyhus) on elementtitaloja valmistava yritys. Yrityksellä on yli 50 työnteki-



Kauhajoen osayleiskaava. Rengastetut alueet ovat mahdollisia uusia junien lastausalueita (Kauhajoen kaupunki, 2014).

jää ja liikevaihto kohoaa lähes 30 milj. €. Rautatiekuljetukset eivät tällä hetkellä tarjoa palveluja, joita Älvsbytalet voisi hyödyntää. Toisaalta yrityksen logistiikka ei ole suunniteltu rautatiepalveluita silmälläpitäen. Materiaalikuljetuksissa tehtaalle rautatiekuljetukset voisivat olla kuljetusvaihtoehto jos tarvittavat palvelut olisi saatavilla, mutta toisaalta tämä vaatisi logistiikka-ajattelun uudelleenorganisointia. Siinä tapauksessa sivuraide Aronkylän teollisuusalueelle olisi välttämätön.

IKH – Isojoen Konehalli Oy on koneita, työkaluja, työvaatteita, suojarusteita ja traktorien varaosia tuova tuontiyritys. Yrityksellä on lähes 200 työntekijää ja liikevaihto on noin 100 milj. €. Yrityksen tuomat tavarat saapuvat konteissa konttisatamiin ja siksi yritys kuljettaa tavaransa ainoastaan maanteitse. Nykyisellään rautatiekuljetuksille ei siis ole tarvetta. Konttiliikenne Kaskisista olisi yritykselle mielenkiintoinen vaihtoehto ja siinä tapauksessa rautatiekuljetus voisi olla vaihtoehtoinen kuljetusmuoto. Vuositason konttimäärät ovat merkittäviä.

Kometos Oy on elintarviketeollisuudelle koneita ja laitteita valmistava yritys. Yrityksen liikevaihto on 5 milj. € ja se työllistää noin 30 henkilöä. Yritys kuljettaa laitteitaan 40 junavaunun verran Venäjälle vuodessa. Kometos Oy:n toimitusjohtaja totesi, että rautatiekuljetukset Venäjälle ovat liian kalliita ja siksi tuotteet kuljetetaan ensin maanteitse rajan yli, jonka jälkeen ne jälleenkuormataan junavaunuihin. Asiakkaat saattavat sijaita niinkin kaukana kuin Vladivostokissa ja kysymysmerkkejä ovat herättäneet mm. VR:n hinnoittelupolitiikka sekä haluttomuus tarjota palveluja. Rautatien käyttö Kauhajoelta voisi olla kuljetusvaihtoehto, mikäli palvelua olisi tarjolla.

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Liikevaihto / Omsättning	Markkinat / Marknader	Kuljetukset ulos / Transporter ut	Kuljetukset sisään / Transporter in	Rautatielle sopiva / Passar för järnväg
IKH - Isojoen Konehalli Oy	Koneet ja varaosat ym. / Maskiner och reservdelar mm.	175	100 milj €	FIN	Rekka-auto / Långtradare	Rekka-auto / Långtradare	Huonosti / Däligt
Puutalokymppi Oy	_____	< 30		FIN - Afrikka		Kontti / Container	_____
Älvsbytalet Oy	Elementtitaloja	50	30 milj €	FIN	Rekka-auto / Långtradare	Rekka-auto / Långtradare	Osittain / Delvis
Kometos Oy	Elintarviketeollisuuskoneita / Maskiner för livsmedelsindustrin	30	5 milj €	RU	Rekka-auto + rautatie / Långtradare + järnväg	Rekka-auto / Långtradare	Hyvin / Bra

Kuva 33.

4.7 Kurikka

Kurikan kaupunki on 15 000 asukkaalaan samankaltainen liiketoiminnan ja teollisuuden keskus kuin Kauhajoki. Pääasialliset toimialat ovat puu-, huonekalu- ja metalliteollisuus, mutta kaupunki on myös vahva maateollisuuden alue.

Kurikka sijaitsee Kauhajoen pohjoispuolella ja on rajakunta mm. Ilmajoelle ja Jalasjärvelle.

Kurikalla kuten monella muulla radanvarsikunnalla ei ole lastauspaikkaa tai ratapiha-alueita rautatiekuljetuksia varten. Paikkakunnan yritykset eivät myöskään suunnittele kuljetuksiaan rautatien ympärille. Kaupungin johdon mielestä olisi luontevaa sijoittaa mahdollinen lastauspaikka esim. puunkuljetuksille Kauhajoelle, jolloin myös Kurikan yrityksillä olisi tarvittaessa mahdollisuus sitä hyödyntää.

Kaupungilla ei tällä hetkellä ole suunnitelmia jotka vaikuttaisivat radan kehitykseen, mutta



rataa pidetään tärkeänä resurssina maakunnalle ja Kaskisten satamalle.

Fortaco Oy on yritys joka on syntynyt Ruukki Engineering ja Komars yritysten fuusioinnista. Kurikan yksikön liikevaihto on noin 40 milj. € ja työllistää noin 300 henkilöä. Yritys valmistaa erilaisia koneille tarkoitettuja komponentteja, kuoria ja ohjaamoja josta 70 % menee vientiin. Tälläkin yrityksellä on konttikäsittelylle tarvittavaa kuljetuksia jotka suuntautuvat Pohjoismaiden ulkopuolelle. Suurin osa kuljetuksista suuntautuu maa- ja meriteitse Vaasasta Uumajaan. Rautatiekuljetukset eivät suoraan tarjoa vaihtoehtoa koska uudelleenlastaukset kuljetusvälineiden välillä ei olisi kannattavaa. Yritys kuitenkin pitää rautatietä tärkeänä resurssina kehitysmahdollisuuksien kannalta.

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Liikevaihto / Omsättning	Markkinat / Marknader	Kuljetukset ulos / Transporter ut	Kuljetukset sisään / Transporter in	Rautatielle sopiva / Passar för järnväg
Fortaco Oy	Ohjaamokuoret / Styrtstak	300	40 milj. €	SWE, EU	Rekka-auto / Långträdare container	Rekka-auto / Långträdare	Osittain / Delvis

Kuva 34.

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Liikevaihto / Omsättning	Markkinat / Marknader	Kuljetukset ulos / Transporter ut	Kuljetukset sisään / Transporter in	Rautatielle sopiva / Passar för järnväg
JPT-Industria Oy	Tehdasprojekteja rehuteollisuus / Fabriksprojekt foderindustri	30	11 milj. €	Afrikka, Venäjä / Afrika, Ryssland	Kontti ja rautatie / Container och järnväg	Rekka-auto / Långträdare	Osittain / Delvis
Energent Oy	Ilmastointi / Ventilation	41	8 milj. €	EU - Wärtsilä	100 konttia / Containers	Rekka-auto	_____

Kuva 35.

4.8 Ilmajoki

Ilmajoen kunta on naapurikunta mm. Seinäjoelle ja Kurikalle. Kunnassa on noin 12 000 asukasta ja se on vahva maatalouskunta, mutta Ilmajoelta löytyy kuitenkin myös lähemmäs 700 yritystä.

Suurin yritys on **Altia Oy:n Koskenkorvan tehdas**, jossa valmistetaan alkoholia ja eläinten rehua. Altian tehdas on aikaisemmin ollut merkittävä rautatien käyttäjä mutta vuoden 2013 alkaen siirtänyt kuljetuksiaan maanteille. Altian toiminta on vahvasti sidoksissa alueen maateollisuuden ja ympäristötekniikkasektorin kanssa ja tuottaa sitä kautta hyviä synergiaefektejä. Ilmajoki profiloituu logistiselta näkökannalta houkuttelevaksi vaihtoehdoksi joka hyötyy Seinäjoen läheisyydestä. Rengonharjun lentokenttäalue suunnitellaan ja rakennetaan solmukohtaksi logistiikalle ja yrityksille. Rautatien merkitystä korostetaan yritysten ja teollisuuden etabloitumismarkkinoinnissa resurssina, vaikka rata ei ole alueen välittömässä läheisyydessä. Kaskisten radan ja kantaradan Seinäjoelta katsotaan olevan resursseja alueen uusille yrityksille (*Ilmajoen elinkeinostrategia 2015*).

JPT-Industria Oy valmistaa tehtaita ja komponentteja rehuteollisuudelle. Yrityksen liikevaihto on 11 milj. € ja se työllistää 30 henkilöä. Yritys kasvaa kansainvälisellä markkinoilla ja



Rehu- ja pellettikuljetin (JPT-Industria Oy)

rautatiepalvelujen kysyntää olisi Venäjän markkinoita silmällä pitäen. Vientiä on myös Afrikan markkinoille, toimitukset erikoisvalmisteisissa konteissa. Tällä hetkellä yritys ei pysty arvioimaan rautatiekuljetusten tarvetta mutta pitää ratakuljetusmahdollisuutta mielenkiintoisena vaihtoehtona.

Energent Oy valmistaa ilmastointi- ja ilmanvaihtolaitteita mm. Wärtsilälle. Yrityksen liikevaihto on 8 milj. € ja työntekijöitä on noin 40. Yritys kasvaa voimakkaasti ja saavutti viime vuonna 30 %:in kasvuvauhdin. Tuotteet kuljetetaan suurelta osin konteissa tai suurlaatoissa yhdessä pääasiakkaan tuotteiden mukana eikä yritys juurikaan pysty vaikuttamaan kuljetusjärjestelyihin. Tällä hetkellä kuljetetaan noin 100 konttia vuodessa Rauman ja Porin satamien kautta.



Havainnekuva Seinäjoen logistiikkakeskuksesta (SEEK, 2013)

4.9 Seinäjoki

Seinäjoki on Kaskinen–Seinäjoki radanvarsikunnista suurin ja Etelä-Pohjanmaan suurin kaupunki noin 65 000 asukkaalla. Kaupunki on maakunnan liiketoimintakeskus ja maan kuudenneksi nopein kasvava markkina-alue. Kaupunki lukeutuu myös maan nopeimpiin kasvaviin kaupunkeihin. Seinäjoki on myös koulutuksen, kulttuurin ja terveydenhuollon sekä monipuolisen teollisuuden keskus. Koko Seinäjoen alueen toimialan painopiste on maataloustuotteissa ja tekniikkateollisuustuotteissa. Kaupungissa sijaitsevia henkilöautomyyntiyrityksillä on sivuliikkeitä ympäri maata ja palveluala on hyvin kehittynyt. Teknologiakeskus Frami tarjoaa yrityksille erilaisia tukipalveluja (SEEK-Seinäjoki, 2014).

Seinäjoki on maantie- ja rautatieliikenteen solmukohta. Päärata Pohjois-Suomesta Helsinkiin kulkee kaupungin läpi ja kaupungista on rautatieyhteyksiä Vaasaan ja Jyväskylään Kaskisten lisäksi. Seinäjoen rautatieasema ei kuitenkaan enää käsittele tavarajunia vaan ainoastaan henkilöjunaliikenne ja Seinäjoen ratapihatoiminta ja junaselvitys on siirretty Tampereelle. Junaradoilla kulkee kuitenkin tavarajunia kaikkiin suuntiin ja Seinäjoen tavaramäärän läpivirtaus oli vuonna 2013 yli 2 milj. tonnia.

Kokonaisnäkökulmasta Seinäjoki–Vaasa–Kaskinen-aksella on vahva asema rahtikuljetuksissa jotka suuntautuvat Keski- ja Pohjois-Suomesta Ruotsiin ja Norjaan sekä muuhun Eurooppaan etelä- ja lounaissuunnassa. Seinäjoki aikoo sijoittaa logistiikkakeskusta (hubi) Roveksen teollisuusalueelle kaupungin itäpuolelle uuden kiertotien läheisyyteen (NLC Seinäjoki). Kaskisten satama on luonteva lähietäisyydelle sijoittuva satama kuljetuksille jotka suuntautuvat Seinäjoelta eri suuntiin (katso 5.5.1). Kaskisiin johtava rautatie on tärkeä osa tätä kokonaisajattelua. Vaikka kuljetuspotentiali tässä vaiheessa ainoastaan on arvioitavissa on se kuitenkin moneen otteeseen todettu, mm. NECL-II-projektissa. Logistiikkahubilla olisi tietenkin strategisesti merkittävä asema ja merkitys alueen kehitykselle. Seinäjoki sijoittuu myös TEN-T-ydinverkkoradalle Helsingistä Ouluun ja edelleen Ruotsiin. Kaskinen–Seinäjokiradan kunnostus ajaisi TEN-T-verkoston asettamaa perusajatusta, joka tarkoittaa kattavan verkon syöttö- tai purkuliikenteen hoitaminen ydinverkolle (<http://ec.europa.eu/transport>).

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Liikevaihto / Omsättning	Markkinat / Marknader	Kuljetukset ulos / Transporter ut	Kuljetukset sisään / Transporter in	Rautatielle sopiva / Passar för järnväg
Veljekset Keskinen Oy	Kappaletavara	430	1,3 milj. €	FIN	—	Kontti ja traileri / Container trailers	Osittain / Delvis
MSK Cabins Oy	Traktorihyttejä / Traktorhytter	200	63 milj. €	EU	EXW 7-8000 kpl/v st/år	Kontti / Container	Osittain / Delvis
TerhiTech Oy	Alumiiniveneitä / Aluminiumbåtar	76	12,5 milj. €	EU	Rekka-auto / Långtradare	Rekka-auto / Långtradare	Huonosti / Däligt

Kuva 36.

Seinäjoelta kuljetetaan paljon elintarvikkeita jotka eivät sovi kuljetettavaksi rautateitse. Mutta lähialueella ja kauempana löytyy paljon metalli- ja koneellisuutta joka hyötyisi sekä tuonnista ja viennistä konteissa tai trailereissa.

MSK-Cabins Oy valmistaa ohjaamoja Valtra traktoreille 50 kappaleen päivävauhdilla. Yrityksellä on vajaat 200 työntekijää ja 63 milj. € liikevaihto. Tuotteet myydään EXW (vapaasti tehtaalta) eikä yritys siksi pysty vaikuttamaan kuljetusreitteihin tai -muotoihin. Sen sijaan yrityksellä on materiaaliostoja 40 milj. € edestä jotka tulevat tehtaalle konteissa tai trailereissa. Yrityksen arvoihin ja markkinointiin kuuluu kuitenkin ympäristöystävällisyys ja yritys haluaisi siksi mieluummin hyödyntää rautatiekuljetuksia. Kaskisten satama ja rata voisi heidän mielestä hyvin palvella tätä pyrkimystä. Tällä hetkellä rautatie ei kuitenkaan tarjoa tällaista kilpailukykyistä vaihtoehtoa mistään satamasta.

Tuurin kyläkaupalla (Veljekset Keskinen Oy) on noin 1,3 miljardin € liikevaihto ja työllistää noin 430 henkilöä. Kauppa tai kauppakeskus – sijaitsee aivan Seinäjoki–Jyväskylä-radnan varrella, joka on osa itä–länsi-rautatielinkkiä (NECL-II, 2012) ja toimii Kaskisten radan jatkeena. Kauppa tuo joka vuosi merkittävän määrän kulutustavaraa Euroopasta ja Aasiasta. Tavara tulee suurilta osin konteissa maan konttisatamien kautta. Kaskisten satama ja rautatie voisi periaatteessa hyvin toimia kuljetusreitteinä jos tämä olisi kilpailukykyinen vaihtoehto. Tällä hetkellä maantiekuljetukset satamista ovat kuitenkin edullisempia.

TerhiTech ja Fiskars Inha valmistavat alumiiniveneitä vapaa-ajan käyttöön Ähtärissä, Seinäjoki–Jyväskylän radnan varrella. Raportin työstämisen aikana Fiskarsin vastuuhenkilöt eivät olleet tavoitettavissa. Voidaan kuitenkin olettaa, että molemmilla yrityksillä on samankaltaiset logistiset tarpeet yrityksiensä tuotteiden samankaltaisuudesta johtuen. TerhiTech:in liikevaihto on noin 12,5 milj. € ja työllistää 76 henkilöä. Suurin osa tuotteista kuljetetaan maanteitse eikä rautatie ole yritykselle vaihtoehto, kuljetukset Pohjoismaihin menevät maanteitse Pohjanlahden ympäri. Yritys ei myöskään näe rautatietä vaihtoehtona materiaalikuljetuksissa.

5.

Metsäteollisuuden tarpeet

Metsä Wood on Kaskisten sataman suurin yksittäinen asiakas joka kuljettaa sahattuja puutuotteita Vilppulan sahalta ja kertopuuta Punkaharjun tehtaalta sekä vaneria ja plywoodia satamaan. Merkittävä osa sahatavarasta ja kertopuusta tulee radan kautta.

Toinen merkittävä asiakas on **Metsä Board** jonka BCTMP-sellutehdas sijaitsee sataman välittömässä läheisyydessä ja tuottaa yli 300 000 tonnia sellua vuodessa. Tehtaan tuotteet lähtevät tehtaalta maanteitse tai laivalla sataman kautta. Tehdas kuitenkin tarvitsee paljon massapuuta joka tuodaan suurelta osin meriteitse tai rautateitse, mutta pienempi määrä tulee myös maantiekuljetuksilla, hinnasta ja saatavuudesta riippuen. Rata ei tällä hetkellä tarjoa metsäteollisuudelle optimaalista palvelua koska liikennefrekvenssi on vähentynyt. Tähän vaikuttaa radan huono kunto ja vallitseva kilpailutilanne maantie- ja ratakuljetuksien välillä.

Kaskisten satama saattaa pitkällä tähtäimellä menettää veto-voimansa metsäteollisuuden tuotteille mikäli rata ei toimi tai jos se joskus poistuisi.

Metsä Fibre, joka mahdollisesti investoi uuteen tehtaaseen Äänekoskella, ei pidä tässä vaiheessa Kaskisten satamaa vaihtoehtona ja satamaksi on lisääntyvälle liikenteelle näillä näkymin valittu Vuosaaren satama. Kaskisten satamapalvelujen kehittäminen katsotaan kuitenkin eduksi kun yleensä katsotaan kuljetusvaihtoehtoja.

Kaskinen–Seinäjoki-rata on Metsä Groupin raakapuukuljetuksille tärkeä. Eräiden rautatieosuuksien heikko kunnossapito ja kuljetuksien siirtäminen maanteille on metsäteollisuudelta myös monesti kyseenalaistettu. Maantiet kun eivät myöskään kestä lisääntyviä kuljetustarpeita. Vallitsevien olosuhteiden valossa on kuitenkin siksi epätodennäköistä että tuontipuuta tulisi Kaskisten kautta Äänekosken tehtaalle. Kaskisten tehdas sen sijaan on kuitenkin edelleen riippuvainen myös ratakuljetuksista.

Metsäkeskus mainitsee maan raakapuukuljetuksien tapahtuvan 75 % maanteitse ja loput rautatien kautta. Teuvan lastauspaikka on metsäkeskuksen käytössä mistä kuljetaan noin 50 000 m³ raakapuuta vuodessa. Lastauspaikka tarvitsisi kunnostusta toimiakseen tehokkaammin. Rata ja lastauspaikka pidetäänkin hyvin tärkeänä alueen metsähoitolle.

Metsäkeskuksen vuonna 2011 teettämässä laskelmassa arvioitiin koko metsäteollisuuden raakapuukuljetustarpeiden nousevan 250 000 m³ Kaskinen–Seinäjoki-radalla ja metsäenergiamäärän nousevan 150 000 m³ vuodessa. Metsä Groupin tarvitsema raakapuukuljetusmäärä radalla lasketaan olevan 200 000–250 000 m³ vuodessa. Mutta muun teollisuuden radalla kulkeva raakapuumäärä katsotaan yhtä tärkeäksi, kunhan rataliikenne voidaan hoitaa toimivalla radalla kilpailukykyisesti (Metsäkeskus, 2014). Metsäkeskus pitää kunnostettua toimivaa rataa merkittävänä resurssina maakunnalle ja erityisesti eteläisen Pohjanmaan metsähoitolle.

Terminaalit ja lastauspaikat ovat toinen tärkeä edellytys tehokkaammalle ja laajennetulle metsähoitolle sekä bioenergiäkäsittelylle.

Suupohjan seutukunnan kestävä puunhakkuumäärä on yhteensä 1 050 000 m³ (puuta ja metsäenergiaa). Myyntipuun käyttöaste on tässä tapauksessa 65 % ja arvoltaan 17,5 milj. € (sisältäen kuljetukset) vuodessa. Metsäkeskuksen mukaan puskurivarastot ja terminaalit radan varrella ovat tärkeitä, koska niiden avulla pystytään säätelemään metsänhakkuita ja kuljetuksia sesonkivaihteluiden mukaan. Sama pätee metsäenergian kohdalla lämpölaitoksien varstoalueiden ollessa yleensä hyvin rajalliset. Siksi terminaalit ja lastauspaikkoja tarvitaan myös ehdottomasti Kaskisten–Seinäjokiradan varrella optimaalisen käsittelyn mahdollis-

5.1 Rata-alueen merkitys

Rata-alue tarkoittaa tässä tapauksessa Kaskinen–Seinäjoki-radankoko vaikutusalueetta. Alue kattaa toisinaan paljon laajemman alan kuin pelkästään radan läheisyydessä olevan alueen. Tavarakuljetusreitit eivät määräydy pelkästään maantieteellisten parametrien kautta vaan useimmiten myös hinnan, tarjonnan ja frekvenssin perusteella.

Tästä näkökulmasta rata on nykyolosuhteiden vallitessa houkutteleva ainoastaan rajatulle ja riittäviä volyymeja

tarjoavalle asiakassegmentille, eli metsäteollisuudelle. Terminaalit toimivat myös eri raaka-aineketjujen vaihtopaikkoina (Metsäkeskus, 2014).

Liikennevirastolla on toinen näkemys asiasta. Raakapuun lastauspaikkoja on tänä päivänä 95 ja terminaalit 9 rautateiden varrella. Pyrkimyksenä on vähentää lastauspaikkoja 32:een ja lisätä terminaalimäärä 14:ään. Tällä tavalla pystyttäisiin viraston mielestä tehostamaan metsäteollisuuden raakapuukuljetuksia ja parantamaan kustannustehokkuutta sekä toimivuutta. Tämän perustelun takana lienee VR:n pyrkimys kuljettaa 24 vaunun täysjunia. Harva lastauspaikka pystyy kuitenkaan tänä päivänä käsittelemään täysjunia (Liikennevirasto, 2011, 2014). Tämä suunnitelma lisäisi edelleen maantiekuljetusetäisyyksiä ja -määriä.

Suunnitelmaan kuuluu myös Teuvan lastauspaikan siirtäminen Isokyröön Vaasa–Seinäjoki-radankohtaan. Tämä aikomus vaikuttaa epäedulliselta huomioiden se seikka, että Kaskinen–Seinäjoki-radalla kulkee ainoastaan tavarajunia keskittyen nimenomaan puutavarakuljetuksiin kun taas Vaasan radalla kulkee suurilta osin henkilöjunia ja hyvin pieni määrä tavarajunia. Huomiolle pantavaa on, että Teuvan lastauspaikka on useissa puunkäsittelyselvityksissä jätetty melkein kategorisesti tulevaisuuden vaihtoehtona käsittelemättä.



Raakapuun kuljetus (Metsäkeskus, 2014).

tarjoavalle asiakassegmentille, eli metsäteollisuudelle. Yrityshaastattelussa (ml. rata-alueen ulkopuolelle sijoittuvat yritykset) on kuitenkin tullut esille tietty määrä yrityksiä, jotka voisivat hyötyä ratakuljetuksista Kaskisten satamaan, mutta myös itäsuuntaisessa liikenteessä Venäjälle. Nämä yritykset mainitaan luvussa 4.

6.

Mahdollinen

henkilöliikenne

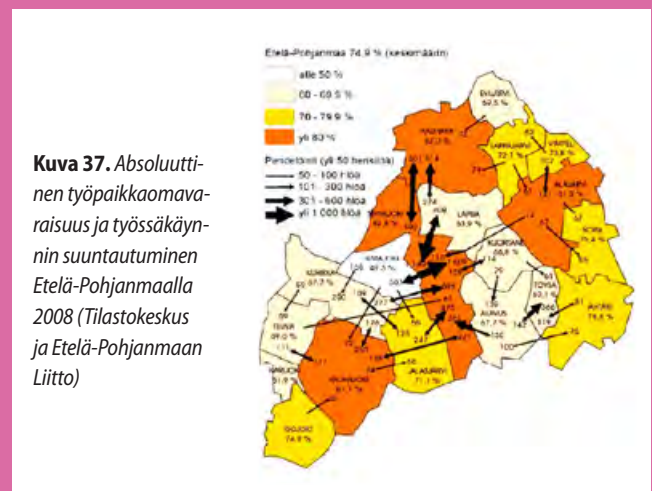
Ihmisten liikkuvuutta Kaskinen–Seinäjoki-radan varrella olevien paikkakuntien ja kuntien välillä on selvitetty. Ihmiset liikkuvat 70 % vapaa-ajalla ja 16 % työn takia. Etelä-Pohjanmaa on maan henkilöautokuljetustiheimpiä maakuntia ja pendelöintiliikennettä on paljon erityisesti Seinäjoen suuntaan (*Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä suunnitelma, 2012*).

Selvityksiä on myös tehty siitä, paljonko liikennettä olisi mahdollista kanavoida rautatielle jos tarjolla olisi esim. kiskobussiliikennettä Kauhajoelta Seinäjoelle.

Selvitys perustuu muiden paikkakuntien ja nykyisen omalla autolla tai julkisilla kulkuneuvoilla tapahtuvaan pendelöinti-liikenteen vertailuun. Pendelöintiliikenteen käynnistäminen vaatisi kuitenkin juna-asema- ja kiskobussi-investointeja.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vuonna 2012 teettämän selvityksen mukaan 7 000 henkilöä työmatkapendelöi paikkakunnalta toiselle akselilla Kaskinen ja Ilmajoki. Kaskisten ja Seinäjoen osalta vastaava luku on 5 000 henkilöä. Teoreettisesti laskettuna, paikkakuntien välillä olisi mahdollista saavuttaa noin 250 000 henkilön pendelöintimatkaa vuodessa, jos 10 % henkilöistä siirtyisi käyttämään raidebussiliikennettä (*SITO, 2012*).

On kuitenkin muistettava, että alue on hyvin riippuvainen henkilöautoliikenteestä, joka käytännössä tarkoittaa korkeaa kynnystä vaihtaa julkisiin kulkuneuvoihin. Pendelöintiliikenteen hoitaminen rautatien kautta on myös riippuvainen monista muuttujista, jotka tarkemmin pitäisi selvittää erillisessä selvityksessä. Pendelöinti kyseisellä rautatieosuudella toisi kuitenkin tietenkin lisää kuljetuksia radalle. Tänä päivänä rautateitä hyödyntävää pendelöinti- tai paikallisliikennettä on ainoastaan pääkaupunkiseudulla.



7. Rahoitus- vaihtoehtoja ja raideliikenteen yksityistäminen

Valtion omistama VR vastaa maan rautatieliikenteestä kokonaisuudessaan ja nauttii monopoliasemasta. Rautatieliikenne on kuitenkin vapautettu rahdin osalta ja muilla yrityksillä tai yhteisöillä on lain mukaan mahdollisuus harjoittaa liikennettä.

Lailliset perusteet raideverkoston käyttämiseksi on määritelty rautatielaissa (<http://www.finlex.fi>). Liikenneturvallisuusviraston ja liikenneviraston määräyksiä ja ohjeita on noudatettava. Laissa ja asetuksissa on määritelty lukuisia asioita, jotka liikennöitsijä ensin pitää täyttää ennen rautatieliikenteen aloittamista. Suurin ongelma yksityiselle liikenneharjoittajalle lienee kaikki vaatimukset täyttävä rautatiekaluston saatavuus. Vetureissa, jotka käyttävät valtion rataverkostoa on mm. olta-

va automaattinen junavalvontalaitteisto (*Ratatekniset ohjeet, Liikennevirasto, 6/2012*).

Fennia Raili:llä on, kuin aikaisemmin mainittu, aikomus aloittaa markkinaehtoinen rautatieliikenne vielä vuoden 2015 aikana. Yritys on perustettu 2009 ja se on jo monen vuoden ajan yrittänyt käynnistää liikenteen. Yrityksen tarkoitus on tarjota ympäristöystävällisempiä, turvallisia ja hinnaltaan kilpailukyisiä kuljetuksia suoraan vientisatamiin. Yrityksen tilaamat veturit ovat ympäristöystävällisempiä ja vetokapasiteetiltaan voimakkaampia kuin maassa tällä hetkellä käytössä olevat dieselveturit (Fennia Rail, 2014). Yrityksellä on mahdollisuus tehdä sopimuksia myös Kaskisten radan kuljetuksien osalta, kun liikennöintitoiminta on saatu käynnistymään.



7.1 Rahoitusvaihtoehtoja rataosuuden kunnostamiseksi tai rakentamiseksi

Taulukossa on esitetty esimerkkejä onnistuneista PPP-rahoituksella toteutetuista rautatieprojekteista. Useimmat projektit liittyvät suurnopeusratojen ja lentokenttien liittymien sekä asemien rakentamiseen. Useimmat projektit ovat olleet ns. "DBFM" (suunnittelu, rakentaminen, rahoittaminen, ylläpitäminen) projekteja, ja pienempi määrä ns. "BOT" (rakentaminen, operoiminen, luovuttaminen) projekteja. Ensimmäisessä esimerkissä valtio ja infrastruktuurin operoija kantavat riskit ja toisessa esimerkissä riski on yksityisen toimijan hartioilla.

PPP-hankkeiden implementoinnissa on olemassa selkeä haaste. Eri liikenneväylien käytöstä kerättävät tulomuodot on oltava linjassa EU:n tasapuolisuus- ja syrjimättömyyssääntöjen kanssa. Tämä aiheuttaa erilaisia ongelmia, koska suurin osa Euroopan rautatieverkostosta on edelleen monopolisoitu. Rautatieliikenne on kuitenkin todettu toimivan tehokkaammin markkinaehtoisena palveluna. Yksityistäminen on myös keino houkutellessa toiminnalle yksityistä pääomaa. Vapaan pääoman vaikutusvalta voi myös vaihdella markkinatarpeesta riippuen (PPP Schemes and Railway financing, UN 2012). (Kuva 38)

Tämän projektin ohjusryhmän vieraillessaan liikenne- ja kuntaministerin Risikon luona joulukuussa 2014 kävi ilmi, että valtio on enenevässä määrin halukas osallistumaan PPP-rahoituksella toteutettaviin projekteihin. Ohjusryhmä ehdotti myös lausunnossaan, että Kaskinen-Seinäjoki-radan radanvarsikunnat voisivat osallistua 40 %:in osarahoitusosuudella radan kiireellisimpään 22 milj. euron minimikorjaustarpeeseen viereisen mallin mukaisesti. (Kuva 39)

Ryhmä pyrkii ankkuroimaan tämän ehdotuksen kuntien päätöksentekokoelimityksissä ja mahdollisuuksien mukaan toteuttaa se yhteistyössä liikenneviraston kanssa. Koko rataosuuden korjaaminen PPP-rahoituksella on selvitettävä erikseen. Tämä vaihtoehto on tietenkin myös riippuvainen rataosuuden liikenteen kehitysnäkymistä ja -ennusteista. Tämänkaltaisten projektien rahoitusmuodot ovat kuitenkin olemassa ja tulevat luultavasti yleistymään rautatieliikenteen lisääntyvän kilpailuttamisen myötä.

Project	Time from design to completion	Contract duration	Route length	CAPEX	Public co-funding (grants)	Type of PPP
Stockholm-Arlanda Airport	1993-1999	41	30	SEK 4.1 bn	SEK 2.4 bn	BOT
HS1 Channel Tunnel rail link	1996-2003 (2007)	90	109	GBP 5.8 bn	GBP 2.01 bn	DBFM
Ornsund road-rail link	1991-2000	25-30	38	EUR 2.0 bn	NA	DBFM
HSL-Zuid	2000-2007	25	100	EUR 6.0 bn	EUR 0.11 bn / year	DBFM
Perpignan-Figueras HS	2005-2009	50	45	EUR 1.1 bn	EUR 0.6 bn	BOT
Diabolo rail link Brussels	2007-2012	35	3	EUR 0.54 bn	EUR 0.25 bn	DBF
Liefkenshoek rail link Antwerp	2008-2013	38	16	EUR 0.84 bn	EUR 0.05 bn / year	DBFM
Tours-Bordeaux HS (HSL SEA)	2011-2016	50	340	EUR 7.8 bn	EUR 4.0 bn	BOT
GSM-R France	2010-2015	15	14000	EUR 1.5 bn	EUR 0.16 bn	DBFM
Lisbon-Madrid HS	2009-2013	40	165	EUR 7.8 bn	NA	DBFM
Nîmes-Montpellier HS	2012-2017	25	80	EUR 1.8 bn	NA	DBFM
Montpellier Odysseum Station	2012-2017	30	-	100/120 M€	50%	DBFM
Bretagne-Pays de la Loire HS	2011-2017	25	214	EUR 3.4 bn	EUR 1.85	DBFM

Kuva 38. PPP-rahoituksella toteutuneita rautatiehankkeita Euroopassa (UN, Working Party on Rail Transport, 2012)

Vuosina 2015-		
Radan ylläpito 29,5 M€	2 vuotta	4 vuotta
Koskenkorva-Seinäjoki korjaus	8 M€	
Normaali ylläpito	1,5 M€	
Minimitoimenpiteet		20 M€
Pölkkyjen vaihdot, sillat, rummut, tasoristeyskannet		
Suunnittelu, rakennuttaminen		
Lastauspaikan korjaus/rakentaminen	9,5 M€	20 M€
Rahoitus		
Valtio	100 %	60 %
Valtion osuus yhteensä	9,5 M€	12 M€
Radanvarsikonat ja/tai yksityinen		40 %
Yhteensä		8 M€

Kuva 39. Ratatyöryhmän rahoitusehdotus liikenneministeriölle ja liikennevirastolle, 2014

8.

Rataa tukevia toimenpiteitä

Kaskisten kaupunki ja Kaskisten satama on jo monen vuoden ajan toteuttanut työllisyyttä edistäviä ja teollisuuden sekä logistiikan edellytyksiä parantavia toimenpiteitä. Edellä mainittu työ jatkuu ja on osa tätä projektia. Kaupunki on useiden projektien kautta aktiivisesti pyrkinyt yhteistyöhön radanvarsikuntien kanssa. Kuten aikaisemmin mainittu, satama ja satamassa toimiva teollisuus, on keskeisessä roolissa radan tarpeellisuutta tarkasteltaessa. Sataman strategiaan kuuluu kehittyä olemassa olevan ja myös potentiaalisen liikenteen perusteella. Sataman kehitys nojautuu myös TEN-T-statukseen ja maan sekä alueen taloudelliseen ja liiketoiminnalliseen kehitykseen.



Varmistaakseen ja kehittääkseen radan tulevaisuutta Kaskisten kaupunki on aktiivisesti tehnyt yhteistyötä Pohjanmaan maakuntaliiton kanssa mm. maakunnan liikennejärjestelmä suunnitelman 2040 ja maakunnan toimeenpanosuunnitelman kautta (TOPSU, 2014).

Oheisista kartoista voi todeta Kaskisten olevan vahva vientisatamakaupunki, kun Vaasa sitä vastoin on tuontipainotteinen satamakaupunki. Ko. satamien palvelut täydentävät toisiaan. Kaskisten satama on tänä päivänä erikoistunut käsittelemään bulkkitavaraa, joka soveltuu rautateitse kuljetettavaksi.

Kaskisten satamassa on kuitenkin käynnissä erilaisia toimenpideprojekteja, jotka tähtäävät sataman kehittämiseen ja radan kautta kulkevan tavaramäärän kasvattamiseen (katso kohta 4.2.3).

Kaskisten satama kehittää toimintaansa seuraaviin suuntiin ja seuraavalla volyymikehitys potentiaalilla:

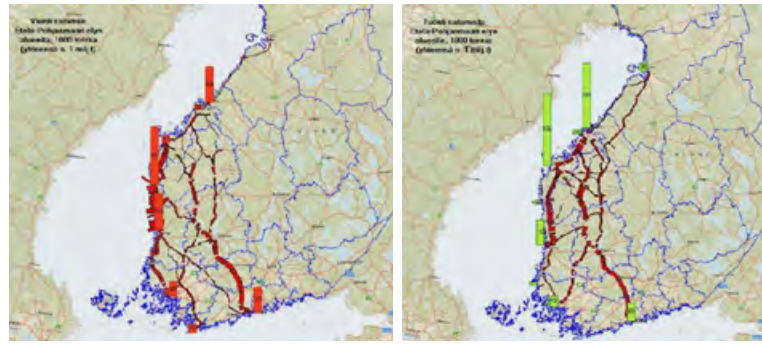
Satama on maan tehokkaimpia metsäteollisuustuotteiden käsittelysatamia ja myös näiden tuotteiden merkittävä vientisatama. Uusia sahatavaran ja sellun vientiin tarkoitettuja laivalinjoja ja palveluja pyritään avaamaan.

a. Ensimmäinen sahatavara-laivalinja Iso-Britannian Hull:iin on avattu ja suunnitteilla on myös linjoja ainakin Ranskaan ja Pohjois- Afrikkaan kysynnästä ja markkinatilanteesta riippuen.

Kolmen uuden linjan arvioitu volyymikasvu täydellä kapasiteetilla on noin 150 000 m³ tai 100 000 tonnia sahatavaraa vuodessa. Tästä määrästä olisi mahdollista rautateitse kuljettaa 30–40 %. Arvio perustuu tämän hetkiseen liikennejakaumaan ja ratapalvelutasoon. Kysyntää olisi mahdollista lisätä ratapalvelujen parantuuksessa.

b. Konttiliikenne

Satamalla on aikomus investoida kontinkäsittelykoneisiin ja nostureihin. Selvitysten perusteella konttiliikenteelle on olemassa merkittävä kysyntäpotentiaali, joka olisi mahdollista kanavoida Kaskisten kautta. Useampi yritys 100–1 000 kontin vuosittaisella kuljetustarpeella on esittänyt konttipalvelutoiveita satamalle. Tämän perusteella voidaan käsiteltävän konttimäärän arvioida nousevan vähintään 3 000 TEU:hun vuositasolla (Kaskisten satama, 2015). Tämän toiminnan



Kuvat 40 ja 41. Vienti ja tuontivolyymit Pohjanmaan satamissa (Pohjanmaan liikennejärjestelmä suunnitelma, SITO, 2012)

käynnistäminen olisi selluteollisuudelle ja myös sahatavara-teollisuudelle hyödyksi. Sahat vievät tuotteensa enenevässä määrin myös konteissa ja Äänekosken mahdollisen tehdasinvestoinnin myötä Kaskinen voisi toimia vaihtoehtosatamana. Metsä Group on jo tänä päivänä merkittävä asiakas satamalle ja on ilmaissut kiinnostuksensa kehittyneistä satamapalveluista. Konttiliikenne olisi eduksi myös Kaskisten Metsä Boardin sellutehtaalle. Miten tämä heijastuisi rautatiekuljetuksissa, on tässä vaiheessa vaikea arvioida, mutta pätevä ennuste voisi olla noin 100 000 tonnia vuodessa.

c. Bioenergia

Satamassa on avattu bioenergiaa ja biomassaa käsittelevä terminaali, joka on ensimmäisen puolen vuoden aikana toimittanut noin 40 GWh:n edestä puuhaketta alueen lämpölaitoksille. Terminaalilla on aikomus moninkertaistaa toimintaansa ja hyödyntää Kaskisten rautatietä biomassan kuljetuksissa. Määrä on laskettu nousevan yli 200 000 m³ vuodessa mutta kapasiteettitarve voi olla kymmenkertainen.

d. RoRo/RoPax-liikenne

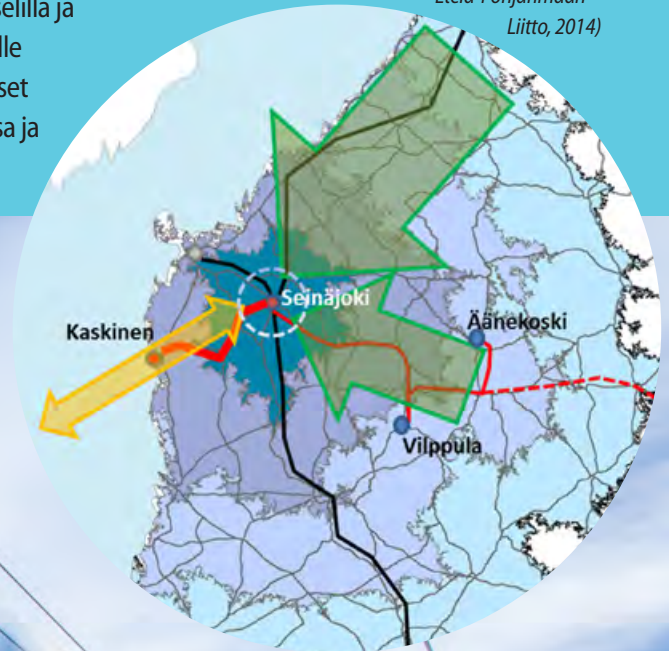
Satamalla on aikomus avata RoRo- tai RoPax-yhteys Ruotsiin yhteistyössä sopivan varustamon kanssa. Liikenne ei suoranaisesti kasvata rautatieliikenteen kysyntää, mutta sataman markkina-asema vahvistuu merkittävästi muiden toimenpiteiden ohella. Pitkällä tähtäimellä rautatiekuljetuksien kysyntä tulee tätä kautta myös kasvamaan kun sataman TEN-T-potentiaali hyödynnetään täydessä mittakaavassa.

9.

Loppu- lausunto

Tämän projektin tarkoitus on antaa näyttöä Kaskinen–Seinäjoki-rataosuuden kehityspotentialista sekä perustella radan ylläpitoa ja peruskorjausta. Radan kehitys on riippuvainen talouden yleisestä kehityksestä, Kaskisten sataman ja rataosuuden vetovoimasta sekä teollisuuden ja yritysten rautatiekuljetustarpeista. On kuitenkin selvä, että sataman panostus ja radan puolesta tehty alueellinen yhteistyö tuovat myönteisen vaikutuksen radan kehitysmahdollisuudelle. Sataman lisääntyvä liikenne ja palvelu syöttää myös rautatielle liikennettä, tukien sen merkitystä. Rata on merkittävä tekijä logistiselle kokonaiskehitykselle Kaskinen–Seinäjoki-akselilla ja myös kauempana. Suurimmat volyymit radalle löytyvät Seinäjokea kauempaa, mutta logistiset peruselementit on sitä ennen oltava kunnossa ja vetovoimaisia.

*Seinäjoki–Kaskinen-akselin
logistinen kokonaisuus ja
vaikutusalue
(Kaskisten satama, SEEK,
Etelä-Pohjanmaan
Liitto, 2014)*



NYKYTILANNE

Rautatien käyttöaste on keskipitkällä tähtäimellä (1–3 v.) ensisijaisesti riippuvainen metsäteollisuuden tarpeista, kasvupotentiaalista ja rautatieosuuden mahdollisuudesta vastata kysyntään. Tähän vaikuttavat seuraavat tekijät:

1. Maan kilpailukyky ja globaalinen markkinakehitys
2. Metsäteollisuuden kehitys
3. Kaskisten sataman kehitys ja vetovoima
4. Markkinointi
5. Mahdollisuus kuljettaa noin 300 000 m³ raakapuuta kunnostetusta radan varrella sijaitsevasta lastauspaikasta
6. Mahdollinen Äänekosken tuoma teollisuusinvestointivaikutus – vienti ja tuonti (massapuu ja kemikaalit), radan ollessa kilpailukykyinen ja ajokunnossa
7. Rautatien hinnoittelu

Noin 30 yrityksen ja kunnan haastattelujen perusteella voidaan todeta, ettei radalle vallitsevissa olosuhteissa ole muuta kuljetuspotentiaalia kuin olemassa olevat kuljetusmäärät. Rata ei myöskään nykytilanteessa tarjoa tarvittavia palveluja. Lastauspaikkojen ja riittävän palvelutason puuttumisen sekä radan epäedullisen hinnoittelun takia kukaan haastatelluista yrityksistä ei tällä hetkellä suunnittele logistiikkansa ratakuljetuksien ympärille.

TULEVAISUUS

Haastatteluista voidaan kuitenkin päätellä, että radan vaikutusalueella on olemassa potentiaali, joka hyötyisi kunnostetusta ja kilpailukykyisiä palveluja tarjoavasta radasta.

1. Alueen konttikysyntä Kaskisten kautta on noin 3 000 TEU:ta vuodessa. Potentiaali voi olla paljon suurempi. Rata voisi ainakin osittain hyötyä näistä kuljetuksista. Liikenneviraston ennusteissa lasketaan myös konttikuljetuksien kasvavan rautateitse (*Liikennevirasto, 39/2014*). Metsäteollisuus kuljettaa myös enenevässä määrin tuotteitaan konteissa ja Kaskisten sataman aikomus on käynnistää kontinkäsittelypalvelu.
2. Pohjanmaalta kuljetetaan vuodessa noin 50 000 tonnia viljaa Seinäjoen seudulle ja Raisioon. Tämä määrä olisi mahdollista kuljettaa radan kautta.
3. Kaskisten haketerminalista yli 200 000 m³ bioenergiaa.
4. Radan varrelta olevasta lastauspaikalta olisi mahdollista kuljettaa yli 300 000 m³ raakapuuta.

5. Alueen metalli- ja koneiteollisuudella on 100–300 junavaunun verran vientikuljetustarvetta Venäjän markkinoille. Potentiaali voi olla paljon suurempi ja on sidoksissa kuljetuspalvelujen saatavuuteen
6. Seinäjoelle suunniteltu logistiikkakeskus tulee tarvitsemaan lisää kuljetuksia rautateitse mm. Kaskisten kautta. Potentiaali on vaikeasti arvioitavissa, mutta on todennäköisesti merkittävä.
7. Sataman ja alueen logistinen markkinakehitys on vahvasti sidoksissa rautatien kehitykseen.

NÄKYVÄ KEHITYS

Kaskisten satamassa oleva bioenergiaterminaali on puolen vuoden sisällä toimittanut 40 GWh edestä haketta alueen asiakkaille. Tarkoitus on kehittää terminaalia edelleen ja kuljettaa vähintään 200 000 m³ radan kautta sisämaan asiakkaille. Potentiaali voi kuitenkin olla kymmenkertainen. Uusia laivalinjoja sahatavaralle tullaan avaamaan Kaskisten satamasta. Ensimmäinen linja avattiin 18.2.2015 Iso-Britannian Hull:iin. Linja tulee täydessä kapasiteetissa viemään noin 60 000 m³ vuodessa, josta arviolta 1/3 kuljetetaan satamaan radan kautta.

Aureskoski Oy:n puunjalostusteollisuus on aloittanut toimintaansa Kaskisten sataman läheisyydessä. Yritys ei pysty tässä vaiheessa sanomaan missä määrin tulevat tarvitsemaan raidekuljetuksia, mutta vuositasolla kuljetusmäärien arvioidaan olevan 20 000–50 000 m³ (*Aureskoski Oy, 2015*).

Satama pyrkii kasvattamaan volyymejaan ja laajentamaan palvelutarjontaa radasta riippumatta. Mutta sataman ja elinkeinon kehittäminen tämän logistiikan puitteissa perustuu radan toimivuuteen. Metsäteollisuus on myös kiinnostunut tästä kehityssunnasta.

Kaskinen–Seinäjoki-radan säilyminen ja kehittäminen on riippuvainen rahoituksesta ja priorisoineista sekä yleensä markkinoiden ja erityisesti rautatiekuljetuksien kehityksestä. Radan nykyiset asiakkaat kuitenkin tarvitsevat ratakuljetuksia. Kaskisten TEN-T-satama on myös riippuvainen radasta ollakseen riittävän kilpailukykyinen ja sataman status on rakennettu nykyisen logistiikan ja infrastruktuurin ympärille. Alueen ja Kaskisten sataman kehitysmahdollisuudet vähenivät merkittävästi jos rata ei ole toimintakuntoinen. Työpaikkojen määrä voi pahimmassa tapauksessa laskea noin 300–500 koko rata-alueen logistiikkaketjusta ja elinkeinoelämästä. Toimiva rata sen sijaan vaikuttaisi alueeseen ja satamaan positiivisesti, loisi enemmän työpaikkoja ja kasvattaisi verotuloja.

Haastatellut yritykset ja yhteisöt

Projektin ohjausryhmä
Kristiinankaupunki / Kristinestads stad
Närpiön kaupunki / Närpes stad
Teuvan kunta / Teuva kommun
Kauhajoen kaupunki / Kauhajoki stad
Kurikan kaupunki / Kurikka stad
Ilmajoen kaupunki / Ilmajoki stad
Seinäjoen kaupunki / Seinäjoki stad

Kaskisten satama – Kaskö hamn
Närpes Trä och Metall
Osuuskunta Närpiön vihannes
Närko
Aureskoski
Viafin West Welding
M-partners
Nipere
Puutalokymppi
Älvsbyta
IKH Isojoen Konehalli
Kometos
Fortaco
JPT-Industria
Energent
MSK-Cabins
Veljekset Keskinen
TerhiTech
JHT-Yhtiöt
Silva Shipping
Metsäkeskus
Metsä Group
Metsä Wood
Metsä Fibre

Lähteet

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, SITO, 2012
EU Komission tiedonanto yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen kehittämisestä, 2010
Hinterland Connections of Seaports, United Nations Economic Commission for Europe, 2010
Ilmajoen elinkeinostrategia, 2015
Intermodaaliliikenne Keski-Euroopassa, VTT, 2014
Kaskisten rata metsä- ja puutalouden näkökulmasta, Metsäkeskus/ Skogcentralen, 2014
Kohti tehokkaampaa puuhuoltoa, Metsäteollisuus, 2012
Laiva 2025, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Markkinahakkuut kunnittain, Metsäkeskus/ Skogscentralen, 2014
Open Your Mind – konttiliikenteen kehitys, Lappeenrannan teknillinen korkeakoulu, 2014
Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2040 / Österbottens trafiksystemplan, 2040
Pohjanmaan liikenteen suuntautuminen ja saavutettavuus, SITO, 2012
PPP Schemes and Railways Financing, United Nations Economic Commission for Europe, 2012
PPP Partnerships, a rail sector perspective, Edward Christie, CER, 2012
Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikka-verkon kehittäminen, Liikennevirasto/ Trafikverket, 2014
Rataverkon tavaraliikenne-ennuste 2035, Liikennevirasto / Trafikverket
Suomen rautatietilastot, 2007-2013, Liikennevirasto / Finlands järnvägsstatistik, 2007-2013, Trafikverket
TEN-T verkko luo edellytyksiä tehokkaille kuljetuksille, Liikennevirasto/ Trafikverket, 2014
Vähäliikenteiset radat, Liikennevirasto / Trafikverket, 2014

<http://www.tukes.fi>
<http://www.tilastokeskus.fi>
<http://www.midnordict.net>
<http://www.emsa.europa.eu>
<http://ec.europa.eu/transport>
<http://www.containershipsgroup.com>
<http://www.fenniarail.fi>
<http://bothnianscorridor.com/>
<http://ec.europa.eu/eurostat>
<http://www.bunkerworld.com>
<http://www.bunkerindex.com>