

SUUPOHJAN RATA MAHDOLLISTAJANA

Mitä toimiva rata mahdollistaa
teollisuudelle, alueelle ja Suomen
kilpailukyvyllle?

Maaliskuu 2026



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
Regional Council of South Ostrobothnia



ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

**POHJANMAAN
KAUPPAKAMARI**

Miksi tämä selvitys?

Suupohjan rata on tällä hetkellä suljettu, koska pitkään jatkuneen ylläpidon laiminlyönnin seurauksena radan ja erityisesti ratasiltojen kunto muodostui liikennöinnin esteeksi. Selvityksessä on tarkasteltu Suupohjan rataa mahdollisuuksien näkökulmasta. Ajatuksena on, että jos rata olisi käytettävissä, korkealaatuinen ja sähköistetty, mitä mahdollisuuksia se avaisi teollisuudelle, alueelle ja Suomen kilpailukyvyllä. Lopuksi on esitetty vaiheittainen etenemistie, jolla varsin kohtuullisella rahoituksella saataisiin rata käyttökuntoon ja laajat hyödyt alueelle ja Suomelle mahdollistumaan.

Suomen väyläpolitiikassa on erityisen tärkeää ottaa huomioon Euroopan muuttunut geopoliittinen tilanne. Euroopan unionin sekä Suomen liikenne-, ympäristö- ja elinkeinopoliittiset strategiat ja ohjelmat tulee ottaa huomioon. Usein ne on sivuutettu ja keskitytty vain liikenneväylään. Mikään väylä ei ole itseään varten, vaan mahdollistamassa toimintoja ja talouden vahvistumista.

Hallituksen teollisuuspoliittinen strategia on vahva kannanotto, jossa luvataan panostaa logistiikkaan, infrastruktuuriin ja teollisiin keskittymiin. Tavoitteena on turvata hyvin toimivat logistiset yhteydet ja infrastruktuuri teollisen toiminnan kehittymiselle ja eri puolilla maata sijaitsevien resurssien täysipainoiselle hyödyntämiselle. Kaskisten-Kristiinankaupungin teollisuusvyöhykkeellä on juuri tällaista potentiaalia. Sekä kotimaiset että kansainväliset toimijat edellyttävät toimivaa rautatieyhteyttä investoidakseen alueelle.

Myös henkilöliikenteen mahdollisuuksia on arvioitu, koska Seinäjoki valtakunnallisesti merkittävänä kaupan, palvelujen ja koulutuksen keskuksena on vetovoimainen. Kantatien 67 suuret liikennemäärät ja nauhamainen yhdyskuntarakenne muodostavat potentiaalisen Suupohjan radan henkilöliikenteelle. Rautatietä voitaisiin käyttää työssäkäynti-, opiskelu-, ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla. Seinäjoelta on myös erinomaiset vaihtoyhteydet kaukojuniin eri puolille Suomea.

Selvityksen ovat tilanneet Etelä-Pohjanmaan rautatieyhdistys, Etelä-Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan liitto sekä Pohjanmaan kauppakamari ja sen on toteuttanut Destia Oy.

Selvityksen pääviestit

Suupohjan radan merkitys – ”where is the railway”?

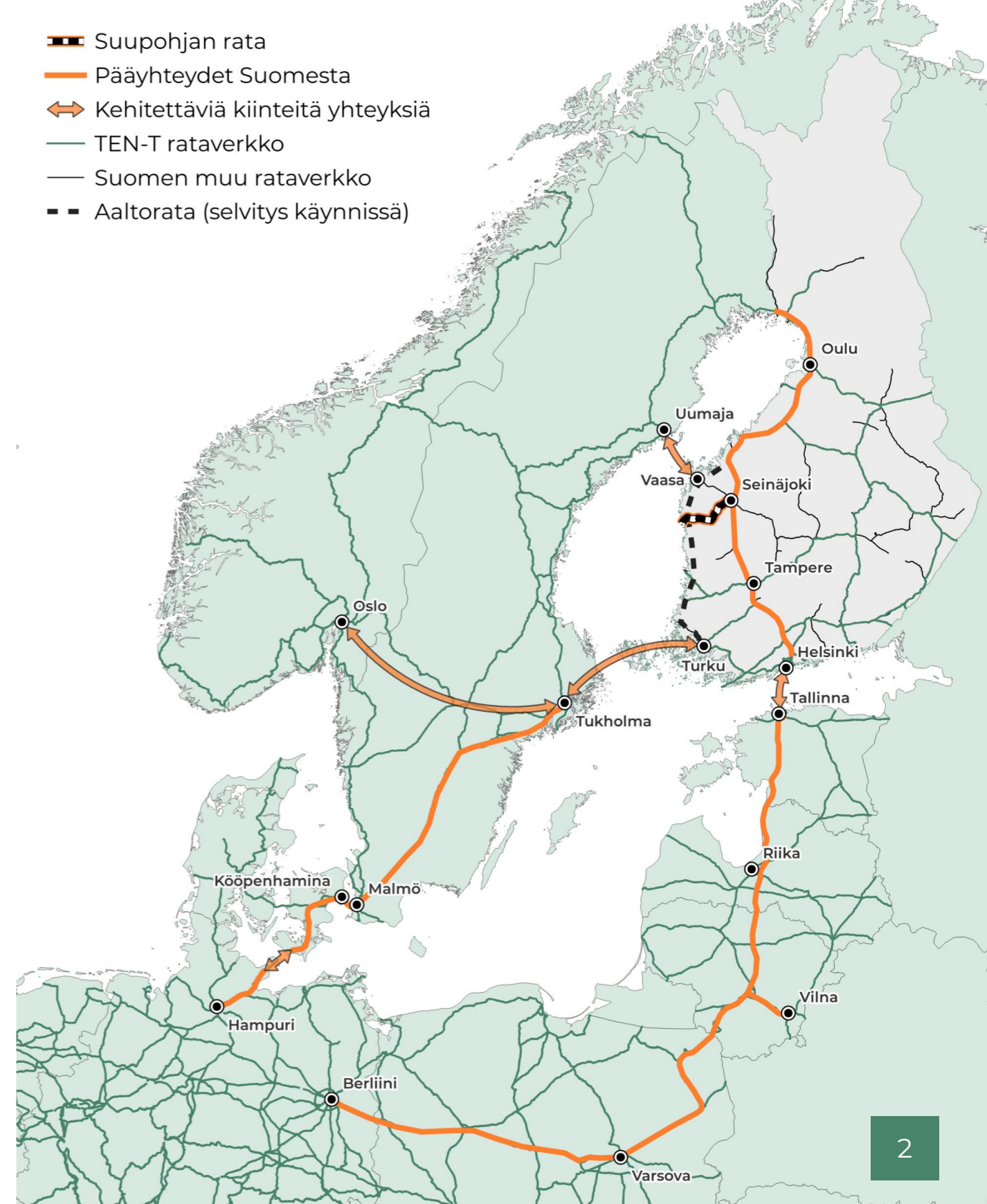
- ✓ Suomen talouden vahvistamiselle on akuutti tarve. Suomen teollisuuspolitiikan yhtenä tavoitteena on turvata hyvin toimivat logistiset yhteydet ja infrastruktuuri teollisen toiminnan kehittymiselle. Euroopan unionin liikennepolitiikka kannustaa maksimoimaan rautatiekuljetusten käyttöä. Suupohjan radan käyttö vastaisi molempiin tavoitteisiin.
- ✓ Kyse on olemassa olevan elinkeinoelämän kilpailukyvystä sekä uusien investointien mahdollistamisesta. Kansainväliset, rautatiekuljetuksia käyttävät yritykset, kysyvät heti ensitunnusteluissa ”where is the railway?”.
- ✓ Rautatien olemassaolo käynnistää positiivisen ja sen puute negatiivisen kierteen. Positiivisella kiertellä voidaan vahvistaa alueen vetovoimaa ja parantaa aluetaloutta. Radan puute johtaa negatiiviseen kierteseen – investoinnit menevät muualle.

Nykyiset toimijat ja investoijat näkevät radalla käyttöpotentiaalia

- ✓ Metsäteollisuuden rautatiekuljetukset luovat tavarakuljetuksille vahvan perustan. Tunnistettu potentiaali on 450 000 tonnia vuodessa.
- ✓ Kristiinankaupunki–Kaskinen-teollisuusvyöhykkeen vihreän siirtymän teollisuus luo potentiaalia rautatiekuljetuksille. Alueesta kiinnostuneet kansainväliset yritykset ovat ilmaisseet kiinnostuksensa käyttää rautateitä. Potentiaalia on synteettisten polttoaineiden sekä metalliteollisuuden kuljetuksissa.
- ✓ Radalla on myös henkilöliikenteen potentiaalia. Päivittäinen potentiaali Kauhajoki–Seinäjoki-akselilla on 500–1 000 matkustajaa.

Rata on perusteltua laittaa vaiheittain käyttöön

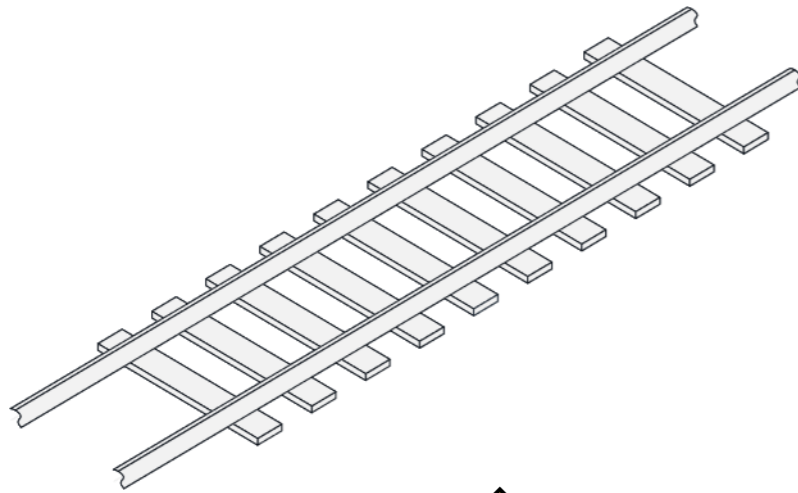
- ✓ Radan tulisi mahdollistaa liikennöinti 2020-luvun loppuun mennessä. Ykkösvaiheen kustannus on noin 60 miljoonaa euroa.
- ✓ 2030-luvulla on radan sähköistämisen ja perusteellisen korjauksen aika. Kakkosvaiheen kustannus on noin 200 miljoonaa euroa.



Työn tarkastelutapa ja tavoite

Liikenneinfrastruktuuri toimii mahdollistajana

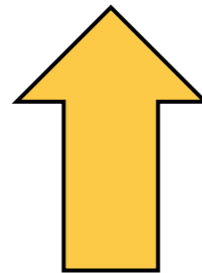
Tähän mennessä toistunut ajattelutapa: fokus radassa



Rata on huonokuntoinen

Pitäisikö rataa korjata?

Jos, niin minimillä



Onko radasta mitään hyötyä?

BOTTOM UP

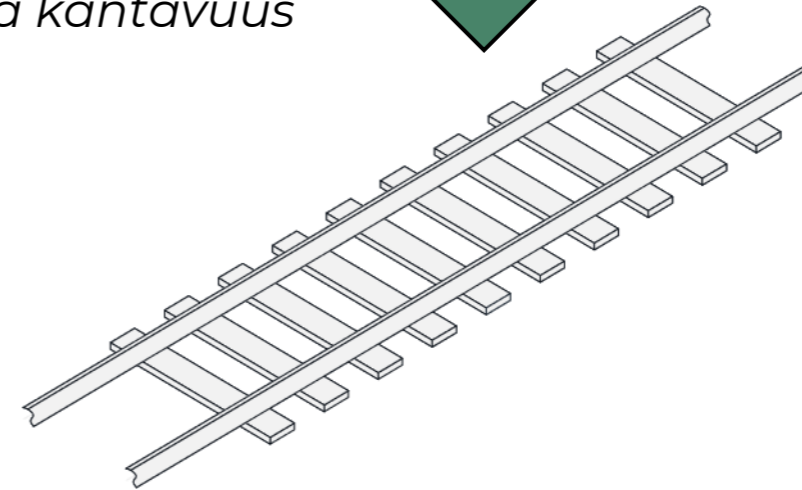
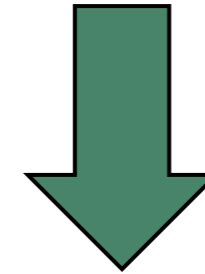
Työssä käytettävä ajattelutapa: fokus mahdollisuuksissa

TOP DOWN

Jos olisi olemassa käyttökelpoinen rata

- sähköistetty
- hyvä kantavuus

Mitä tällainen tilanne mahdollistaisi?



Aineiston tavoitteena on kuvata havainnollisesti, millaisia mahdollisuuksia käyttökunnossa oleva Suupohjan rata voi avata teollisuudelle, alueelle ja Suomen kilpailukyvyllä.

Työn sisältö

Aineisto on jaettu neljään lukuun

1

Rautatieliikenne, toimintaympäristö ja investoinnit

Millainen on rautatieliikenteen tulevaisuuden toimintaympäristö ja rooli investointien mahdollistamisessa?

1. Toimintaympäristö suotuisa rautatieliikenteelle
2. Rautatieliikenteen tulevaisuudesta EU:ssa ja Suomessa
3. Rautatieinfrastruktuuri vastaa monen tason tavoitteisiin
4. Teollisuuspolitiikka ja rautatiet
5. Tulevaisuutta ei voi rakentaa epävarmuuden varaan
6. "Where is the railway?"
7. Rautatien ja investointien kytkentä

2

Suupohjan rata, teollisuus & rautatiekuljetukset

Millaisia rautatiekuljetuksia Suupohjan rata voisi mahdollistaa?

1. Suupohjan rata
2. Radan käyttö oli aktiivista vielä muutama vuosi sitten
3. Toimintaympäristön muutos
4. Geopoliittisen painopisteen muutos länteen
5. Kaskisten ja Kristiinankaupungin teollisuusvyöhyke
6. Suomen mittakaavassa suuri raakapuupotentiaali
7. Metsäteollisuuden rautatiekuljetukset yltävät kauas
8. Rautatiekuljetukset runkokuljetuksissa

3

Suupohjan rata ja lähijunaliikenteen potentiaali

Millaista rautatieliikennettä Suupohjan rata voisi mahdollistaa?

1. Lähijunaliikenne
2. Suupohjan radan matkustajamäärien mallinnus
3. Liikennemäärät ratakäytävän läheisyydessä
4. Päivittäinen pendelöinti
5. Lähijunaliikenne korvaa suuren määrän henkilöautoliikennettä

4

Toimintavarmuus, rataverkko ja työn viestit

Millainen rooli Suupohjan radalla on osana rataverkkoa ja toimintavarmuutta sekä millainen on radan kunnostamisen kustannus?

1. Rautateitä tulisi kehittää verkkona
2. Toimintavarmuus ja resilienssi
3. Satamaan johtavien rautateiden sähköistäminen
4. Suupohjan radan tulevaisuus

1

Rautatieliikenne, toimintaympäristö ja investoinnit

Toimintaympäristö suotuisa rautatieliikenteelle

Rautatiekuljetuksilla kasvupotentiaalia monista ilmiöistä ja tavoitteista

Suomen talouden vahvistamisen tarve

Erityisen tärkeää on edistää vientiteollisuuden kasvua Suomen teollisuusstrategian mukaisesti.

Rautatiekuljetukset ovat välttämättömiä raskaalle teollisuudelle.

Energiasiirtymä ja Suomen kilpailukyky

Maailmassa on meneillään suuri energiasiirtymä, josta Suomi voi ottaa osansa aktiivisella investointipolitiikalla. Suomeen on suunnitteilla satojen miljardien eurojen investoinnit uusiutuvan energian tuotantoon ja edelleen sitä hyödyntävään teollisuuteen. Sillä on vahva kytkentä rautatiekuljetuksiin ja Suomen kilpailukykyyn.

Geopoliittisen toimintaympäristön muutos

Läntiset yhteydet korostuvat niin normaali- kuin poikkeusoloissa. Suomen puolustuksen vahvistaminen ja NATO-jäsenyys ovat luoneet uudenlaisen sotilaallisen liikkuvuuden tarpeen.

Raskaan sotilaallisen kaluston kuljettaminen edellyttää rautateitä.

Rautatiekuljetusten lisäämisen tavoite EU:ssa

EU haluaa kaksinkertaistaa rautateiden tavaraliikenteen vuoteen 2050 mennessä.

Suomi ei voi toimia päinvastoin lakkauttamalla rautatiekuljetuksia siellä missä mahdollisuuksia on.

Lähijunaliikenteen uusi tuleminen

Eri puolilla Suomea on virinnyt lähijunaliikenteen suunnitelmia ja kokeiluja.

Suuremmilla kaupunkiseuduilla sujuva ja nopea lähijunaliikenne on saavuttanut suosiota etenkin työmatkapendelöinnissä.

Rautatieliikenteen tulevaisuudesta EU:ssa ja Suomessa

Rautatieliikenne nähdään merkittävänä instrumenttina

EU-sääntely ohjaa yhä voimakkaammin rautatieliikenteeseen

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

Yritysten intressinä on vähentää toimitusketjunsä päästöjä nopealla tahdilla

- Arvoketjun päästöjen vähentäminen
- Lisää kysyntää päästöttömille kuljetusmuodoille

Suomen raideleveys, kaluston saatavuus ja markkinat

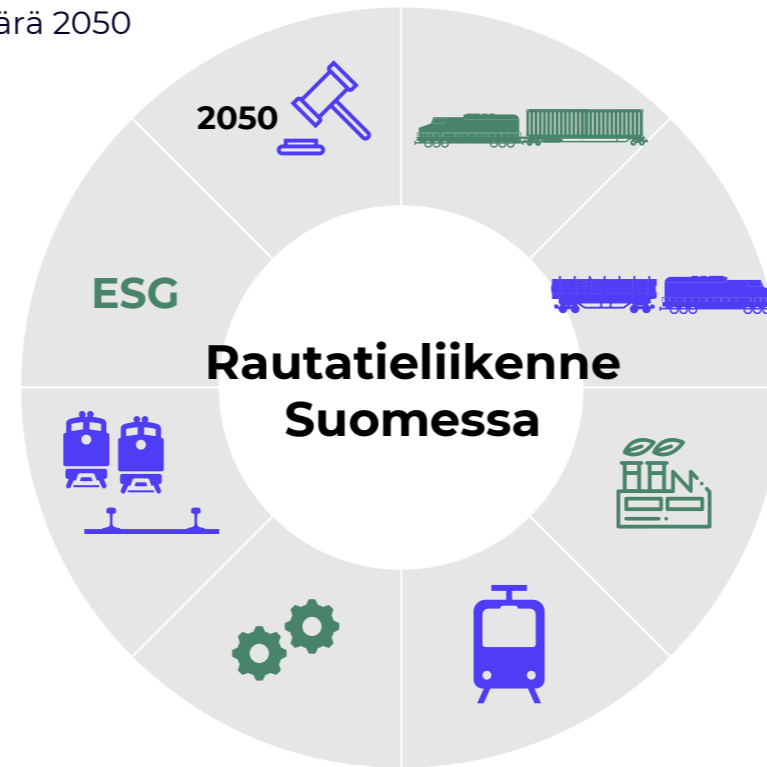
- Suomen kansallinen linjaus: 1435 mm vai 1524 mm
- Kalustomarkkinoita kehittämällä palvelutarjonnan kehittyminen

Junakuljetusten monipuolistuminen

- Pitkien junien tavoite jatkossakin
- Lyhyemmällä junilla markkinoiden kasvattaminen

Lähijunaliikenne kasvussa

- Lähijunaliikenteen renessanssi on käynnistynyt
- Operaattorit suunnittelevat uusia avauksia ympäri Suomen



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

- Yhdistetyt kuljetukset
- Sisämaan satamat ja konttikuljetukset

Nykyiset rautatiekuljetusten käyttäjät käyttävät jatkossakin rautatiekuljetuksia

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

Suomeen on tulossa suuria investointeja, joista moni kaavailee käyttävänsä rautatiekuljetuksia

- Suuret volyymit sekä tuontia ja vientiä
- Akkuteollisuus, P2X ja kiertotalous

Rautatieinfrastruktuuri vastaa monen tason tavoitteisiin

Rataverkko mahdollistamassa tavoitteiden toteuttamista

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma

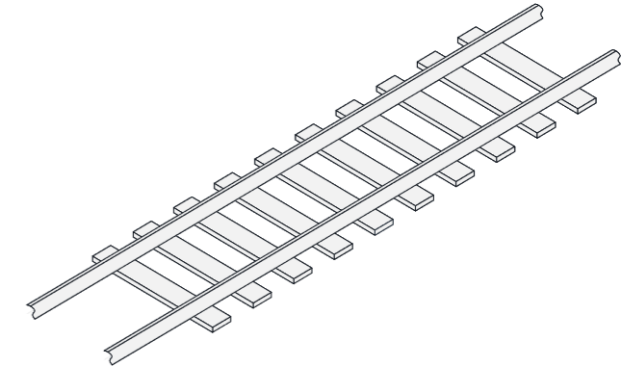
- Korostaa raideliikennettä keskeisenä keinona vähentää liikenteen päästöjä ja siirtää kuljetuksia kestävämpiin kulkumuotoihin.
- EU:n tavoitteena on kaksinkertaistaa rautatiekuljetusten määrä 2050 mennessä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava ja Suomen toimintaedellytyksiä, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva.

Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen strategiat

- **EP:** Kilpailukykyisen, kestävän maakunnan rakentaminen vahvistamalla yritystoimintaa, innovaatioita ja vihreää siirtymää.
- **P:** Tavoitteena ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä Pohjanmaa älykkään erikoistumisen, teollisuuden ja kansainvälisyyden kautta.



Euroopan unionin liikennepolitiikka

- Asettaa selkeän tavoitteen kasvattaa raideliikenteen kapasiteettia, yhteentoimivuutta ja markkinaosuutta sekä modernisoida järjestelmä digitaalisesti.

Liikenne- ja elinkeinopolitiikka

- Hallitusohjelma korostaa rautatieinvestointeja osana aluekehitystä ja logistiikan toimivuutta
- Ilmastolaki edellyttää liikennesektorin päästövähennyksiä, mikä luo suoran tarpeen kasvattaa raideliikenteen roolia.

Alueen kauppakamarien tavoitteita

- **EP:** Edistää yritysten menestystä varmistamalla osaavan työvoiman saatavuutta ja logistiikan toimivuutta.
- **P:** Tukee vientivetoisen teollisuuden kasvua vahvistamalla yritysten kilpailukykyä, investointiympäristöä ja keskeisiä infrastruktuureja.

Suomen rataverkon käytön kasvattaminen edistää tavoitteiden toteuttamista

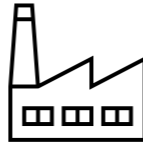
Teollisuuspolitiikka ja rautatiet

Hallituksen teollisuuspolitiikka korostaa logistiikan ja infrastruktuurin merkitystä



Hallituksen teollisuuspolitiikan politiikkatoimet

- **Kehitämme toimintaympäristön kilpailukykyä investointien houkuttelemiseksi**
- Tehostamme julkista rahoitusta yksityisen rahoituksen vivuttamiseksi
- Kasvatamme arvonlisää ja tuottavuutta panostamalla aineettomaan pääomaan
- Luomme kasvua tutkimuksesta, innovaatioista ja kansainvälisistä verkostoista
- Hyödynnämme puhtaan siirtymän sekä bio- ja kiertotalouden mahdollisuudet
- **Panostamme logistiikkaan, infrastruktuuriin ja teollisiin keskittymiin**
- Varmistamme osaavan työvoiman saatavuuden



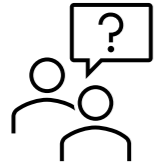
Teollisuuspolitiikassa korostuvat logistiikan merkitys ja alueiden vahvuuksien hyödyntäminen

- Tavoitteena on turvata **hyvin toimivat logistiset yhteydet ja infrastruktuuri teollisen toiminnan kehittymiselle** ja eri puolilla maata sijaitsevien resurssien täysipainoiselle hyödyntämiselle
- Teollisuuspoliittisissa toimenpiteissä on tärkeää tunnistaa ja hyödyntää **alueiden erilaiset vahvuudet ja voimavarat.**
- Monet teollisuusalat ovat varsin paikkasidonnaisia esimerkiksi logististen yhteyksien, raaka-aineiden saannin, alihankintaverkostojen tai osaavan työvoiman saatavuuden vuoksi.
- Puhtaan siirtymän investoinnit ja investointiaikeet painottuvat **läntiseen ja osin eteläiseen Suomeen.**



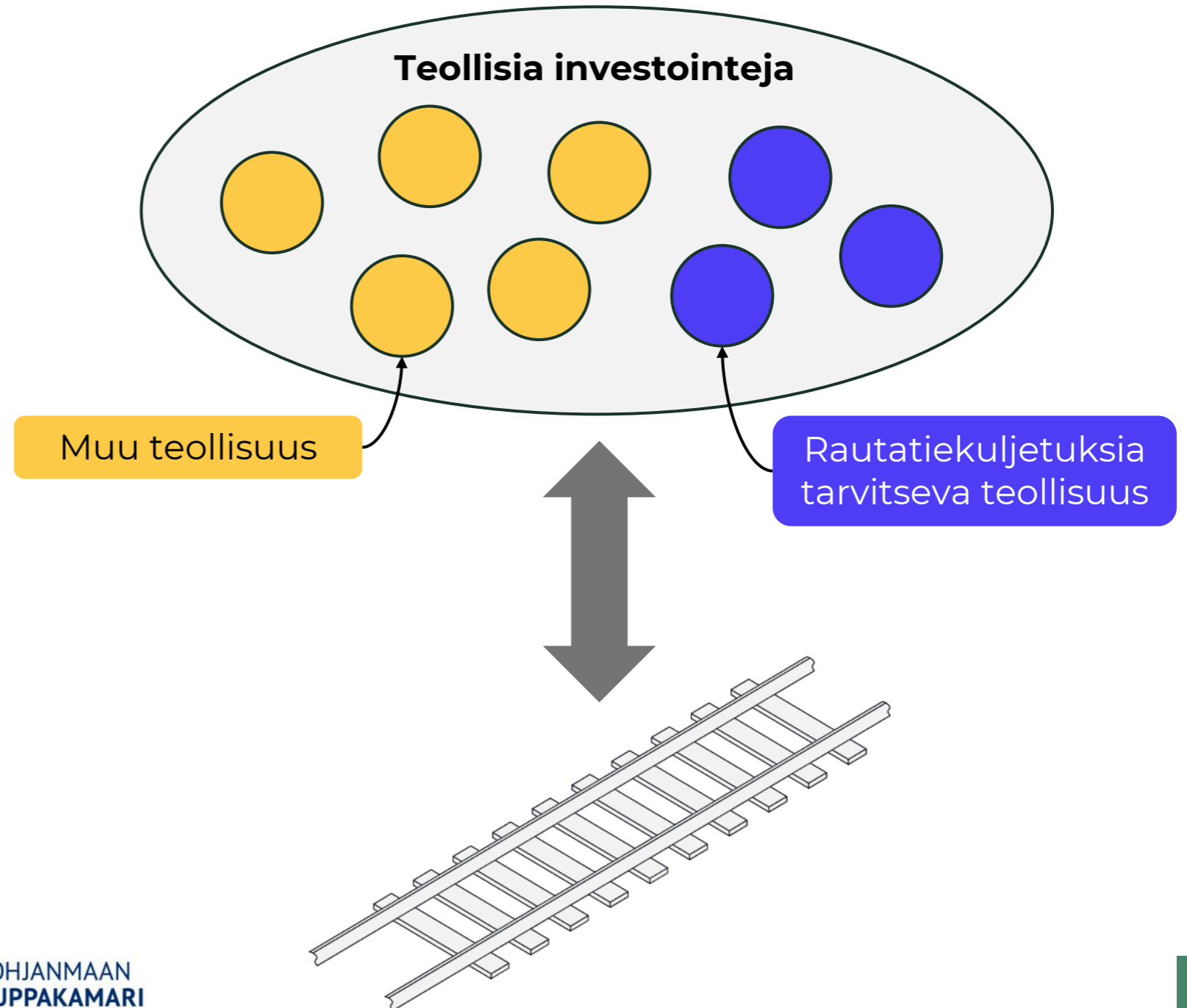
Tulevaisuutta ei voi rakentaa epävarmuuden varaan

Pääomat vaativat toimivaa ja pitkäjänteistä toimintaympäristöä




Epävarmuus on pahin jarru investointiaikeille

- Länsirannikolle on suunnitteilla suuri määrä investointeja.
- Teollisuus ei voi rakentaa tulevaisuuttaan epävarmuuden varaan – tämä koskee laajasti toimintaympäristöä ml. liikenneinfrastruktuuri.
- Liikenneinfrastruktuuri on osa teollisuuden tuotantolinjaa
- Rautatien puute ”leikkaa” rautatiekuljetuksia tarvitsevat investoinnit pois.

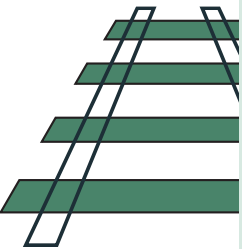


”Where is the railway?”

Kansainvälisen investoijan ensimmäisiä kysymyksiä investointikohdetta valittaessa



Suomen länsirannikko uuden ajan energiateollisuuden toimintaympäristönä on herättänyt kiinnostusta kansainvälisissä toimijoissa. Ne kiinnittävät huomiota teollisuudelle tärkeisiin kilpailukykytekijöihin, joista tärkeimpien joukossa on logistinen sijainti sekä liikenneyhteydet maailmanmarkkinoille. Suuret volyymit on tarkoitettu vientiin, jolloin satama on ratkaisevan tärkeä elementti.



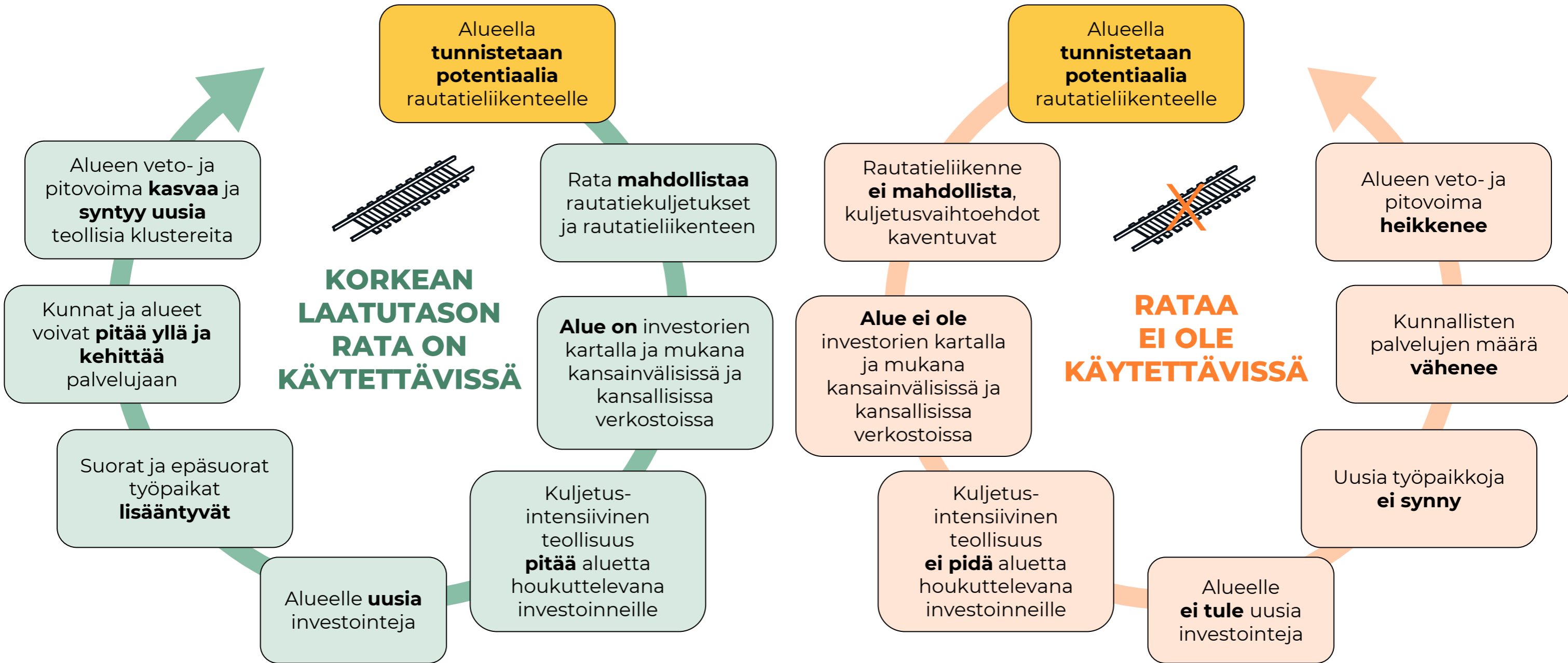
Länsirannikon satamien vyöhyke tarjoaa kilpailukykyisen logistisen sijainnin. Myös Suomen markkinoille pääsy on tärkeää samoin kuin raaka-aineiden kuljetus sisämaasta rannikon teollisuuteen. Usein esitetty kysymys tunnustelujen alkuvaiheessa koskeekin rautatien olemassaoloa.

”Where is the railway?”



Rautatien ja investointien kytkentä

Rautatien olemassaolo käynnistää positiivisen ja sen puute negatiivisen kierteen



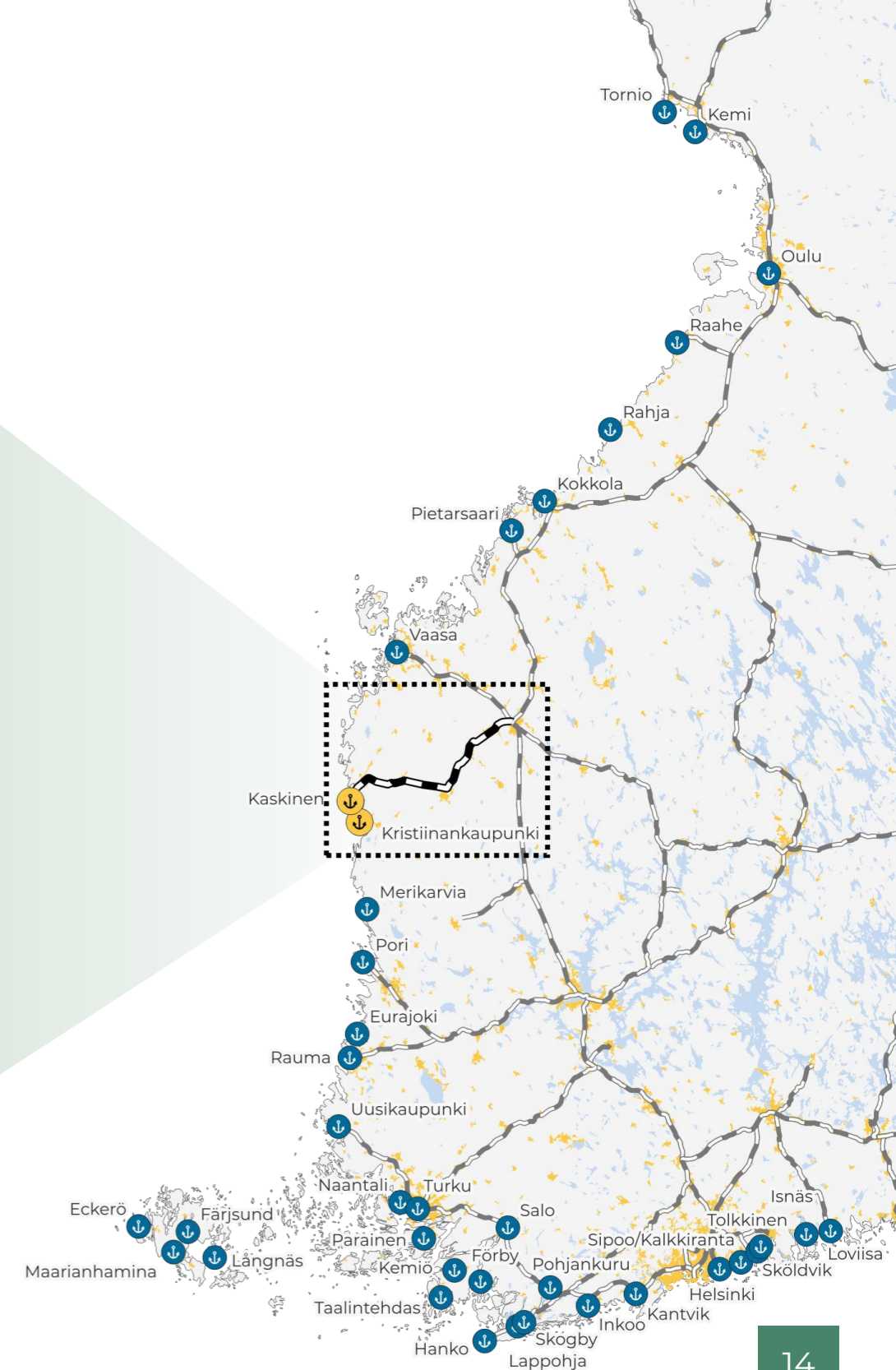
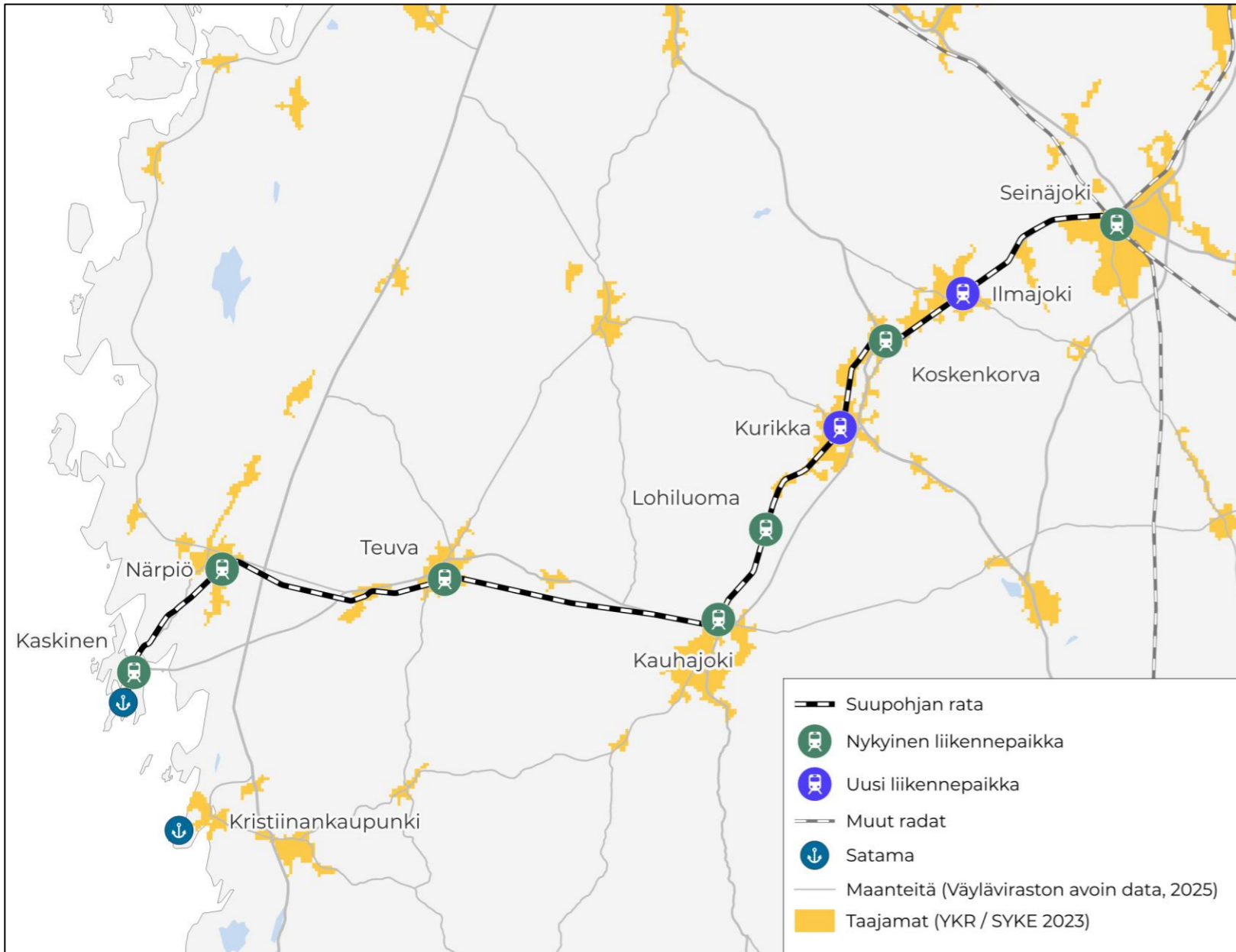
2

Suupohjan rata, teollisuus & rautatiekuljetukset



Suupohjan rata

1-raiteinen osuus välillä Kaskinen–Seinäjoki



Radan käyttö oli aktiivista vielä muutama vuosi sitten

Radan ylläpidon pitkällisen laiminlyömissen seurauksena rata on nyt suljettu

LÄHIHISTORIA

2021

- Useita yrityksiä radan käyttäjänä
- Tavaravolyymi + 300 000 tonnia

NYKYTILANNE

2025

- Rataa ei ole ylläpidetty ja rata on suljettu
- Teollisuus ei voi käyttää rataa
- Rataa hyödyntäviä investointeja ei tule

TULEVAISUUS

Tilanne 2030+

- Jos rata on kunnossa, rautatiekuljetuksia voidaan taas käyttää
- Rataa hyödyntäviä teollisuusinvestointeja voidaan toteuttaa – ilman rataa ne jäävät tekemättä
- Lähijunaliikenne mahdollistuu

Toimintaympäristön muutos

Suupohjan radalle positiivisia ajureita

Teollisuuden kuljetukset rautateitse Suomen laajuisesti

Suupohjan rataa pitkin on toimitettu mm. raakapuukuljetuksia eri puolille Suomea. Rikasteiden ja lannoitteiden kuljetukset ovat tulevaisuuden mahdollisuuksia. Viennin ja tuonnin kasvu Kaskisten sataman kautta on mahdollisuus.

Sotilaallinen liikkuvuus

Läntiset satamat ovat strategisia sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Kaskisten sataman infrastruktuurin kantavuus soveltuu jo nyt sotilaallisen kaluston raskaisiin kuljetuksiin rautateitse.

Toimintaympäristöstä johdettuja mahdollisuuksia Suupohjan radalle

Teolliset investoinnit radan vaikutusalueella

Kaskisten ja Kristiinankaupungin teollisuusvyöhykkeellä on mahdollisuus olla merkittävä toimija alueen ja Suomen taloudelle.

Energiasiirtymää toteuttava teollisuus tuottaa suuria volyymejä ja tarvitsee rautatietä raaka-aine- ja tuotekuljetuksiin.

Lähijunaliikenne

Seinäjoki kaupan, palvelujen ja koulutuksen keskuksena on vetovoimainen pendelöinnin kohde. Radanvarsikunnat tuottavat suuria matkamääriä henkilöautoliikenteellä, joka muodostaa potentiaalin lähijunaliikenteelle.

Geopoliittisen painopisteen muutos länteen

Suupohjan rata osana läntisen Suomen infrastruktuuria



**Venäjän
hyökkäyssota**



**Länsiyhteyksien
merkityksen kasvu**



**Suupohjan rata & Kaskisten ja
Kristiinankaupungin satamat**

Suomen geopoliittinen asema muuttui ratkaisevasti ja nopeasti, kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan helmikuussa 2022. Suomi liittyi Natoon jo huhtikuussa 2023. Venäjän kauppa tyrehtyi ja muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta tavaravirtoja ei idän suunnassa ole.

Suomen ja EU:n poliittiset päättäjät ovat korostaneet läntisten yhteyksien painoarvon kasvua. Suomen länsirannikko on vahva teollisuuden ja satamien vyöhyke, jonka merkitys Suomen ulkomaankaupassa on suuri.

Länsirannikon erikoistuneiden satamien verkosto avaa teollisuudelle hyvät logistiset yhteydet globaalisti. Toimivat tie- ja rautatieyhteydet ovat satamatoiminnan perusta. Satamissa eri kuljetusmuodot ja niiden erilaiset kapasiteetit kohtaavat ja muodostavat pohjan teollisuuden toimitusketjuille.

Suomen läntisin satama, Kaskinen, kuuluu

TEN-T-verkkoon ja Suupohjan rata Kaskisista Seinäjoelle on osa läntistä yhteyttä. Seinäjoen kautta avautuvat yhteydet päärataa pitkin Etelä- ja Pohjois-Suomeen sekä Haapamäen radan kautta Keski-Suomeen. Suupohjan radan vaikutusalue ulottuu laajalle Suomeen.

Kristiinankaupungin

syväsatama ja teollisuusalue ovat herättäneet yritysten kiinnostusta puhtaan energian tuotantoon sekä vienti- ja kotimarkkinoihin. Suupohjan rata katsotaan välttämättömäksi investointien toteuttamiseksi.

Läntisillä maakunnilla
yli 25 mrd. €
1/3 koko Suomen
tavaraviennistä

Pohjois-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa, Satakunta, Varsinais-Suomi ja Meri-Lappi (90 % Lapin viennistä).



Kaskisten ja Kristiinankaupungin teollisuusvyöhyke

Satamat, teollisuusalueet ja investoinnit

Kaskinen ja Kristiinankaupunki muodostavat kansainvälisesti houkuttelevan teollisuusvyöhykkeen

- Alue kiinnostaa useita energiasiirtymän toimijoita, jotka suunnittelevat tuottavansa e-metaania/ e-metanolia, e-SAF:ia sekä vihreää terästä
- Vetytalouden tuotteet vaativat raskasta logistiikkaa
- Vahvat sähköverkot, tuulivoima ja syväsatama ovat alueen vetovoimatekijöitä – rautatie puuttuu
- Kristiinankaupungin teollisuustonteista kiinnostuneet yritykset ovat todenneet tarvitsevansa rautatieyhteyden satamaan ja kytkennän Suupohjan rataan
- Ratayhteys avaa markkinan myös Suomen suuntaan sekä raaka-aine- että tuotekuljetuksissa.



Suomen mittakaavassa suuri raakapuupotentiaali

Teuvan raakapuuterminaali ja Kaskisten kemihierretehdas

Esimerkki mahdollisesta raakapuulogiistikasta

1



Raakapuun kuljetukset muualta Suomesta Kaskisten tehtaalle

2



Tyhjän junan ajo Teuvan raakapuuterminaaliin

3



Raakapuuvaunujen lastaus raakapuuterminaalissa

4

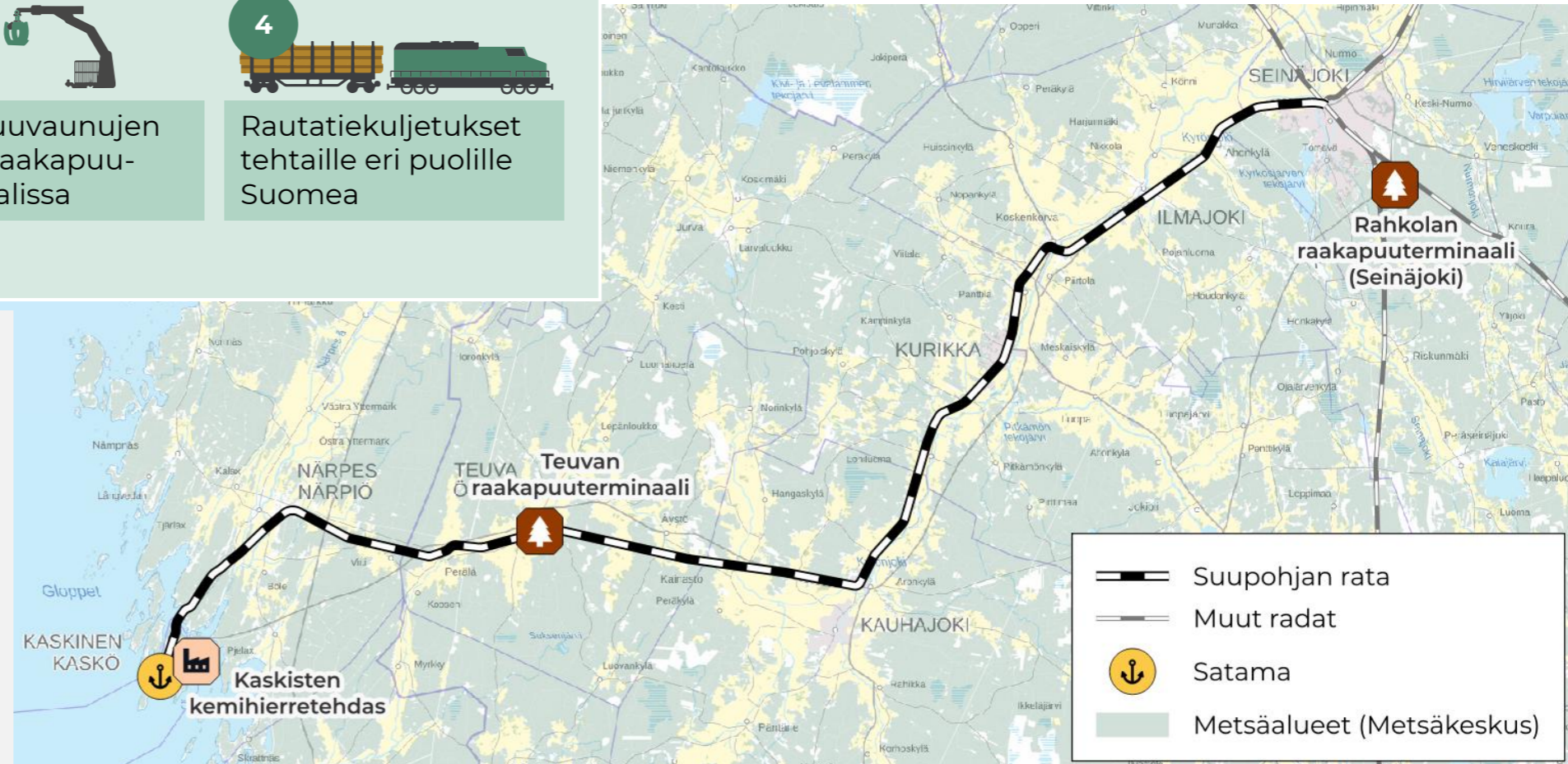


Rautatiekuljetukset tehtaalle eri puolille Suomea

Teuvan terminaalin hankinta-alueella on valtakunnan mittakaavassa merkittävä hakkuupotentiaali:

450 000 tonnia vuodessa

- Etelä-Pohjanmaalla kasvaa runsaasti mäntykuitupuuta – sitä jalostava teollisuus sijaitsee ympäri Suomea.
- Kaskisten tehtaalla tarvitaan kauempaa koivukuitupuuta.
- Seinäjoen kuormauspaikan 50 kilometrin hankintasäde ei ole päällekkäinen Teuvan kuormauspaikan vastaavan hankintasäteen kanssa.



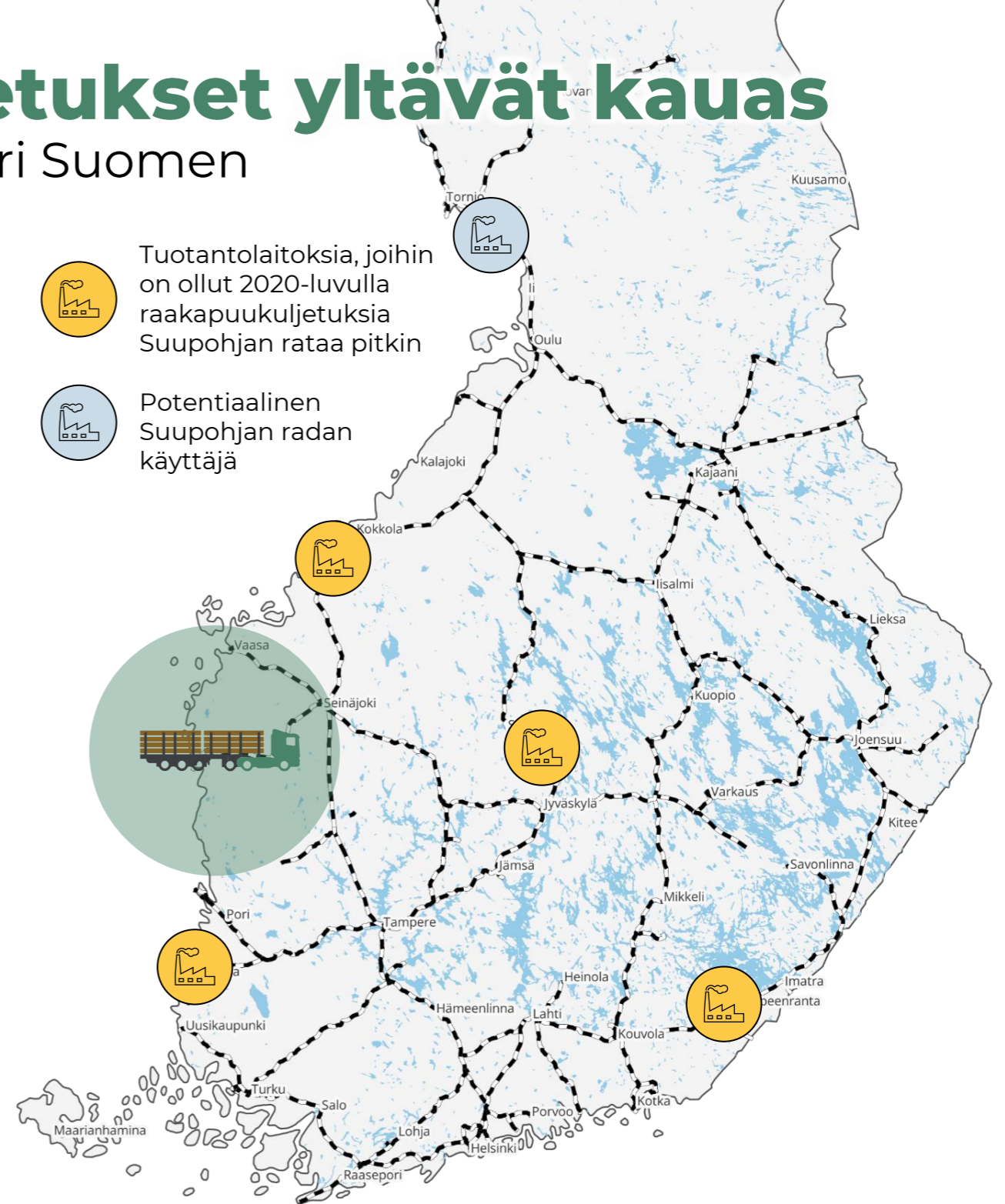
Metsäteollisuuden rautatiekuljetukset yltävät kauas

Raakapuun kuljetukset Teuvan terminaalilta ympäri Suomen

"Käytimme Suupohjan rataa ja sieltä erityisesti Teuvan raakapuuterminaalilla aktiivisesti niin pitkään kuin se oli mahdollista. Todennäköisesti hyödyntäisimme Teuvan terminaalilla, jos se olisi käytössä. Radan sähköistys tietysti lisäisi kiinnostavuutta entisestään."
– suuri metsäteollisuuden yritys keväällä 2026

Useat metsäteollisuuden yritykset käyttivät Suupohjan rataa raakapuukuljetuksiin – tarve kuljettamiselle on yritysten mukaan edelleen olemassa

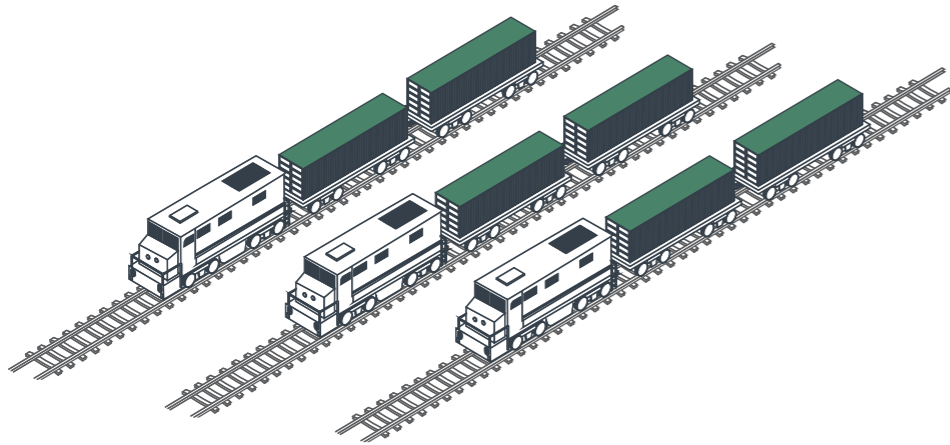
- Raakapuu kuljetetaan Teuvan terminaaliin tiekuljetuksin lähialueelta
- Terminaalista raakapuu kuljetettiin rautateitse ympäri Suomea tuotantolaitosten käyttöön
- Rautatiekuljetukset ovat tyypillisesti kilpailukykyisiä yli 100 km etäisyyksillä



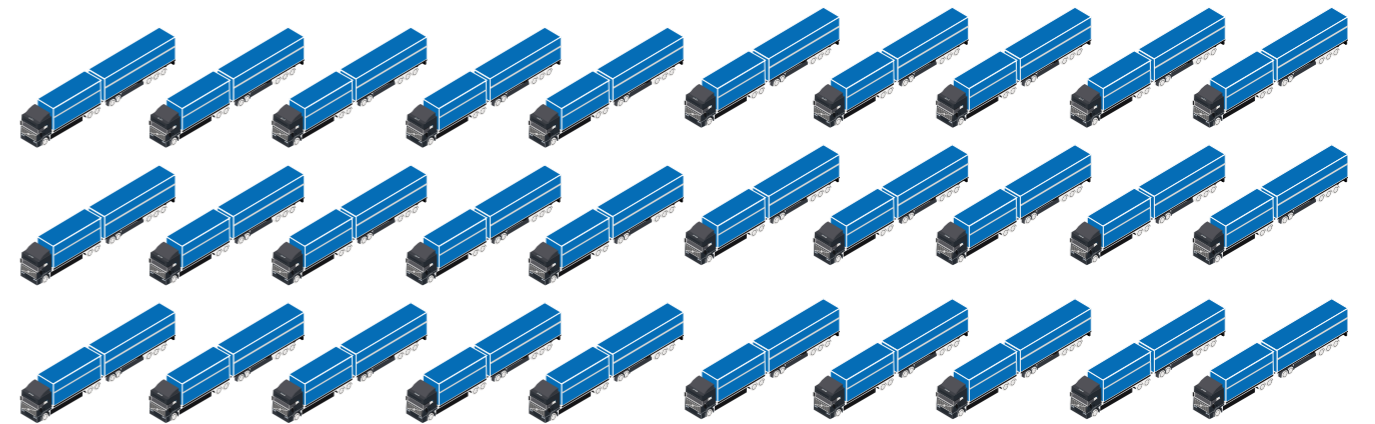
Rautatiekuljetukset runkokuljetuksissa

Rautatiekuljetuksilla korvataan runkokuljetuksissa suuri määrä kuorma-autoliikennettä

Esimerkiksi 300 000 tonnia vuodessa
eli 1 500 tonnia päivässä (200 kuljetuspäivää)



3 x päivässä
500 tonnia
tavarajunilla



30 x päivässä
50 tonnia
ajoneuvoyhdistelmillä

3

Suupohjan rata ja lähijunaliikenteen potentiaali



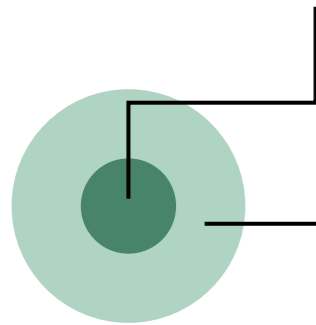
Lähijunaliikenne

Rata kulkee tiiviiden taajamien läpi

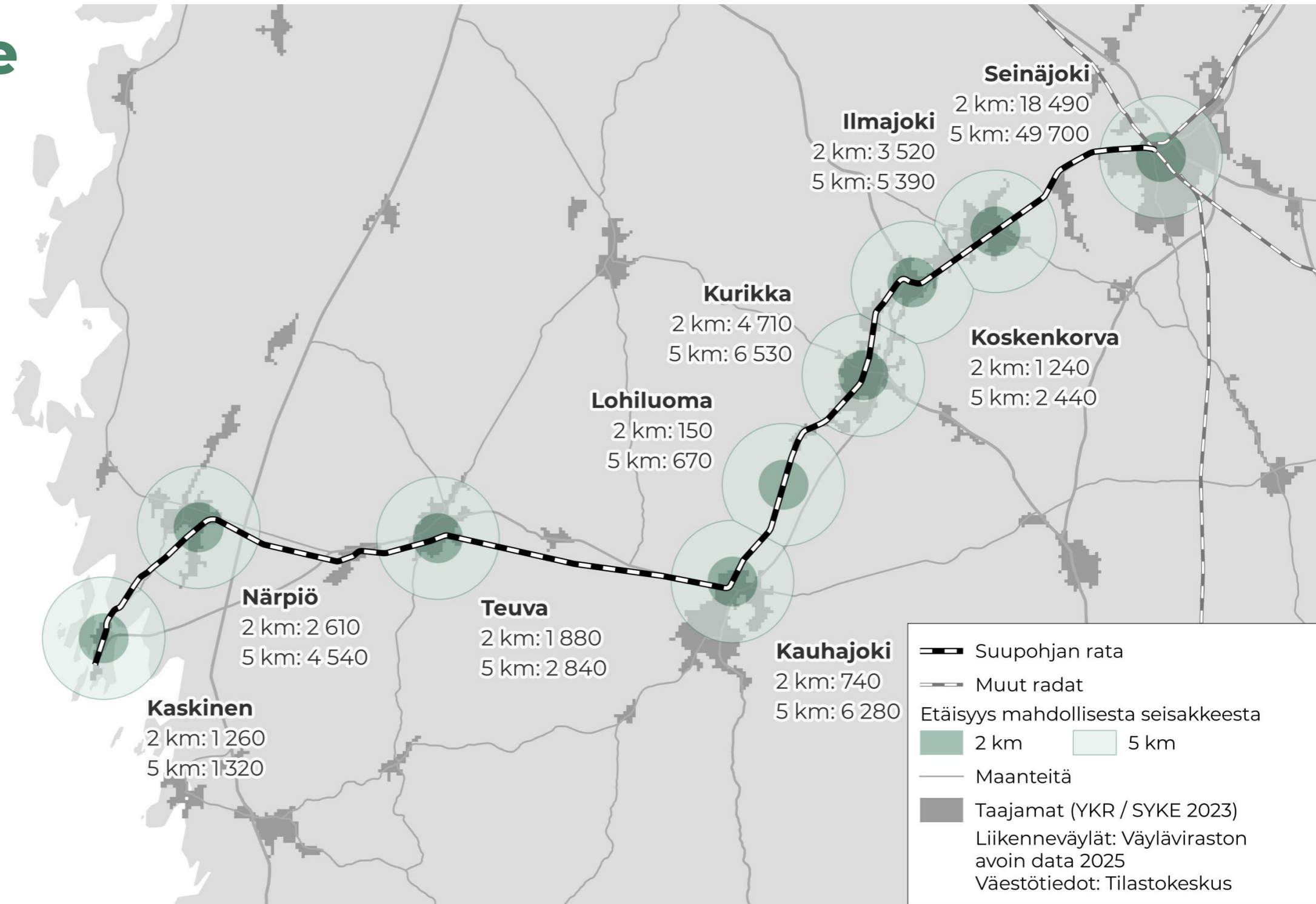
2023 toteutettujen kyselyjen tuloksia:

- Lähijunaliikenteen asukaskyselyssä vastaajia 3 900.
- Yrityskyselyyn osallistui 63 yritystä.
- Lähijunaliikenteen avaaminen välille Seinäjoki – Ilmajoki – Kurikka sai runsaasti kannatusta.
- Liikenneyhteys palvelisi työmatkalaisia, opiskelijoita, harrastuksia, asiointia sekä jatkoyhteyksiä Seinäjoelta eteenpäin.
- Päivittäisten matkustajien potentiaali kyselyn perusteella 640 matkustajaa.

2 km säteellä yhteensä
~35 000 ihmistä



5 km säteellä yhteensä
~80 000 ihmistä

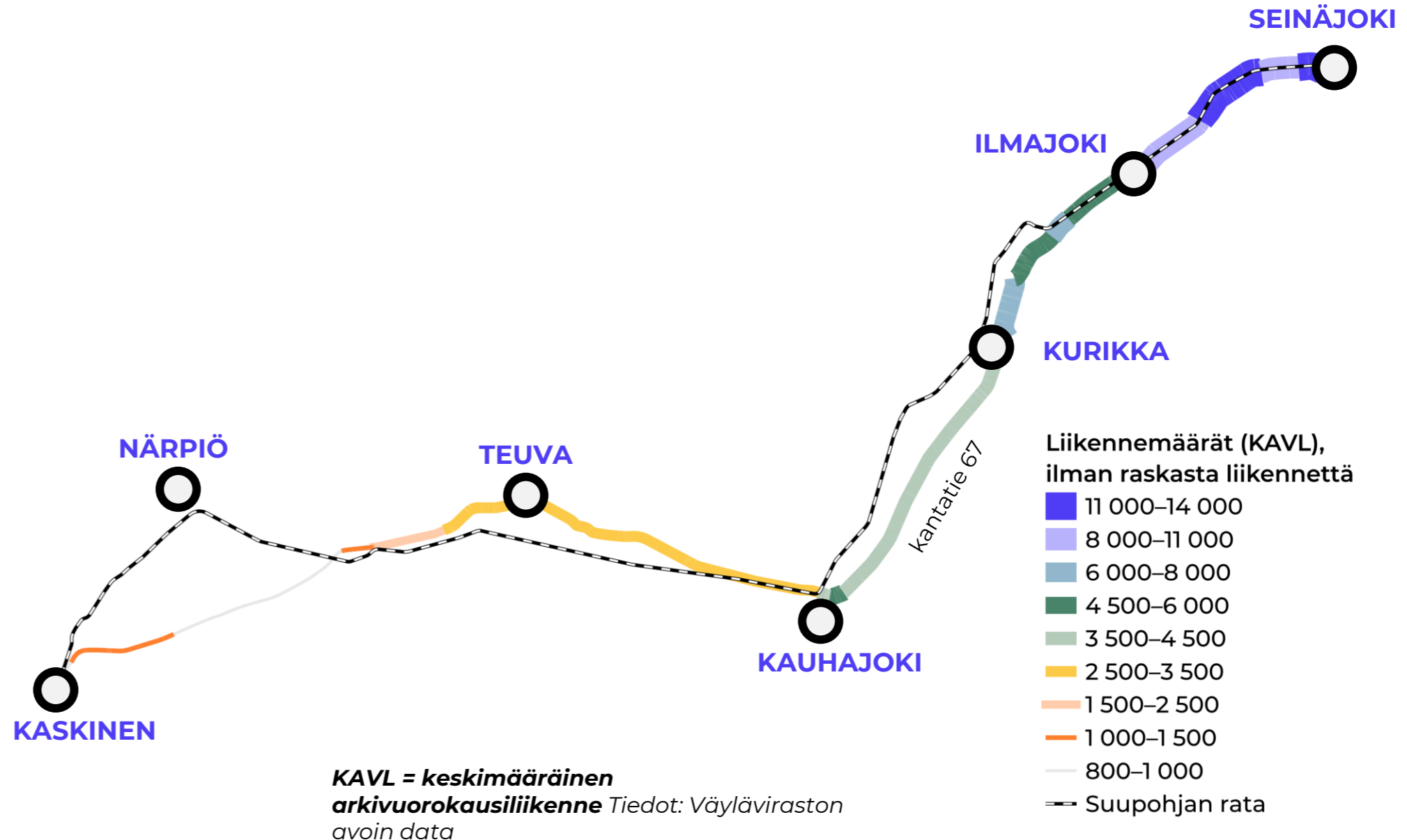


Ratakäytävän varrella paljon liikenteen kysyntää

Kantatiellä 67 suuret arkiliikennemäärät

Nostoja

- Seinäjoen vetovoima kaupan, palvelujen ja koulutuksen keskuksena näkyy suurena autoliikenteen määränä yhteysväleillä
- Liikennemäärät koostuvat monipuolisista liikkumistarpeista
- Nämä liikennemäärät yhdistettynä nauhamaiseen yhdyskuntarakenteeseen tarjoavat potentiaalia rautatieliikenteelle

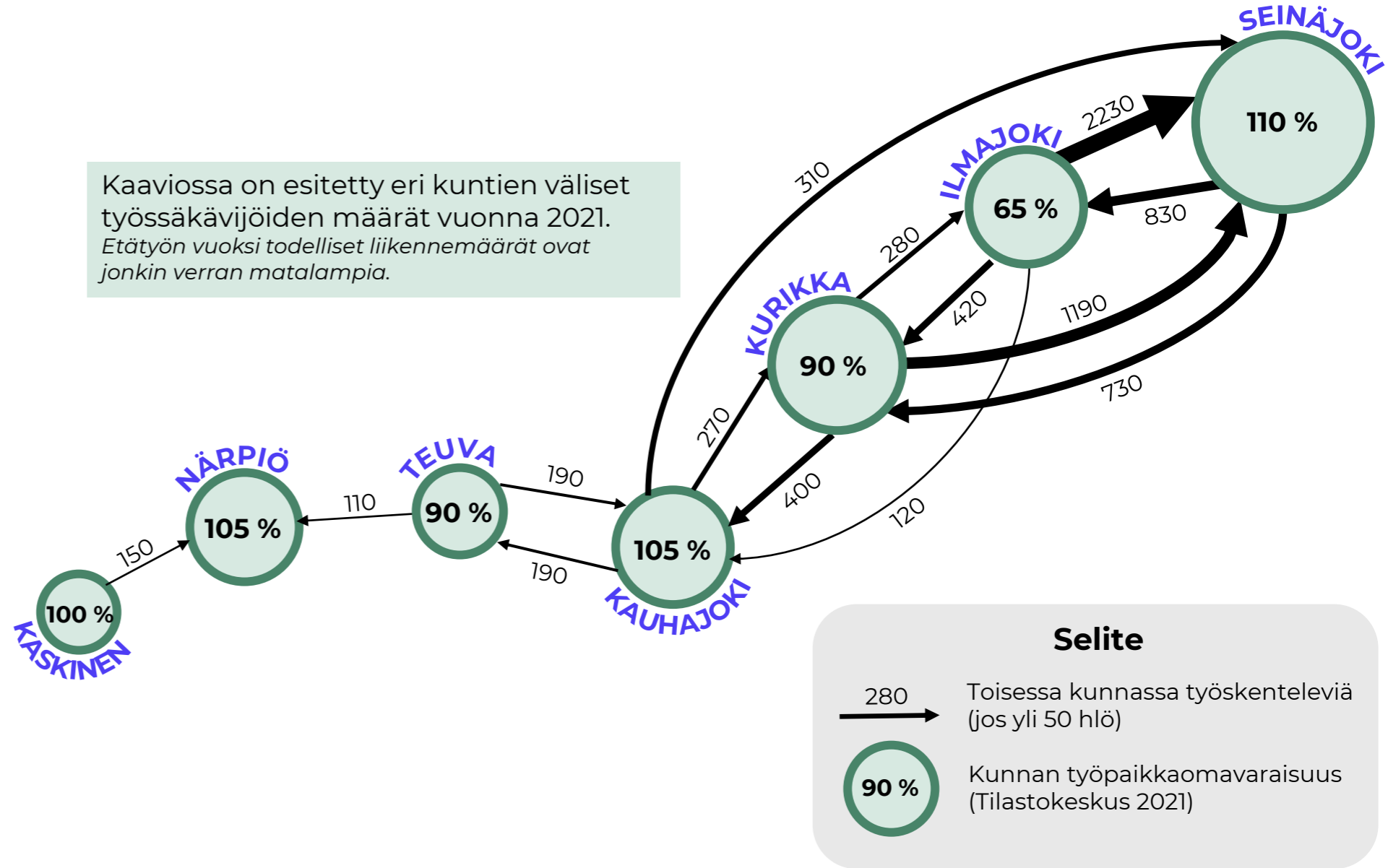


Potentiaalinen työmatkaliikenne raiteilla

Kauhajoki–Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki-akselilla suurin potentiaali

Nostoja

- Kyseessä merkittävä työssäkäynnin vyöhyke, joka hyötyisi henkilöjunaliikenteestä
- Etelä-Pohjanmaan alueella Henkilöliikennetutkimuksen (HLT 2016) mukaan työmatkaliikenteen osuus on 21 % kaikista matkoista. Merkittävä määrä matkoista tulee ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan liikkumistarpeista.

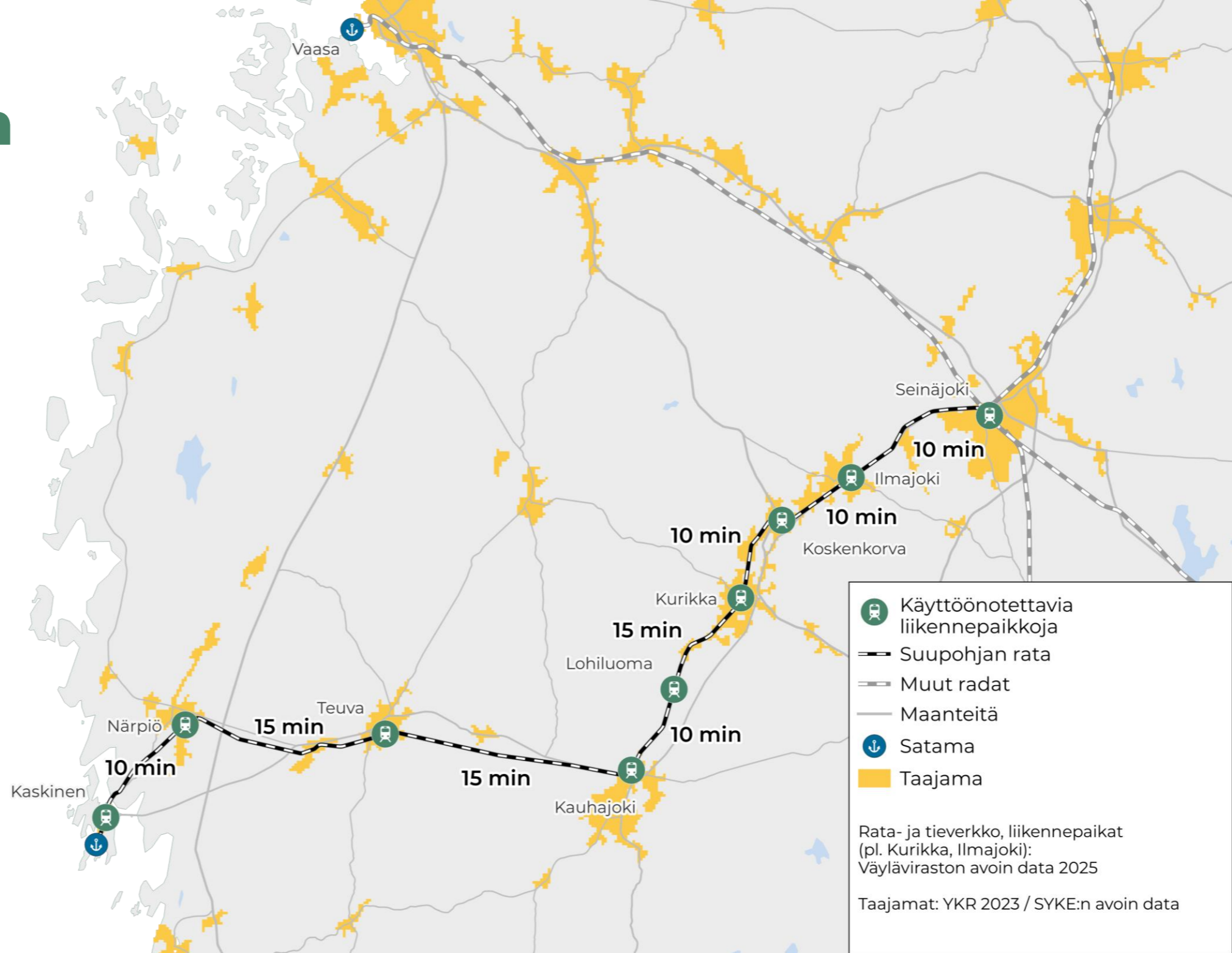


Suupohjan radan matkustajamäärien mallinnus

VALMA, valtakunnallinen liikennemallijärjestelmä

Mallinnuksen lähtötietoja

- Vuorot Seinäjoelta Kaskisiin ja Kaskisista Seinäjoelle kerran tunnissa
- Kartalla asemien väliset matka-ajat (sisältäen pysähdykset)
- Mahdollisia muita liikennepaikkoja mm. Ahonkylä ja Ideapark



Lähijunaliikenteellä suuri kapasiteetti

Yksi kiskobussi voi korvata 50 henkilöautoa liikenteessä

Yhden kiskobussin istumapaikat vastaavat 50 henkilöauton keskimääräisen täyttöasteen kapasiteettia



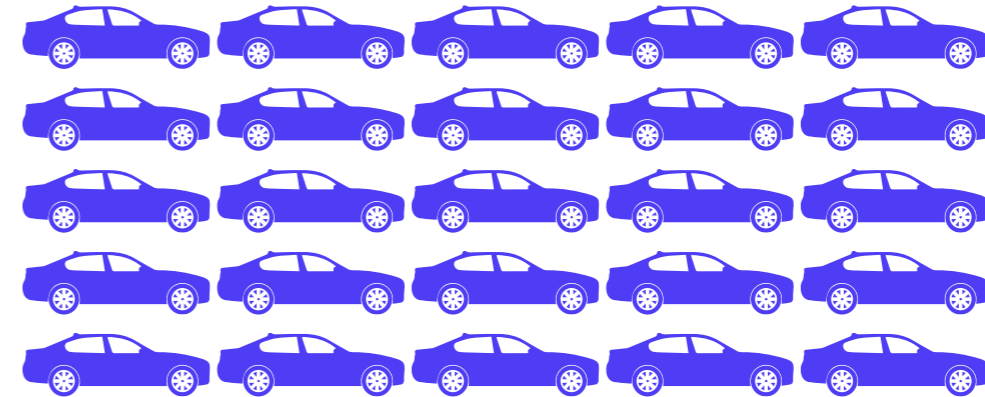
Kuva: VR

**Yksi Dm12-kiskobussi
62 istumapaikkaa**

Kiskobusseja on myös mahdollista kytkeä useampi peräkkäin.

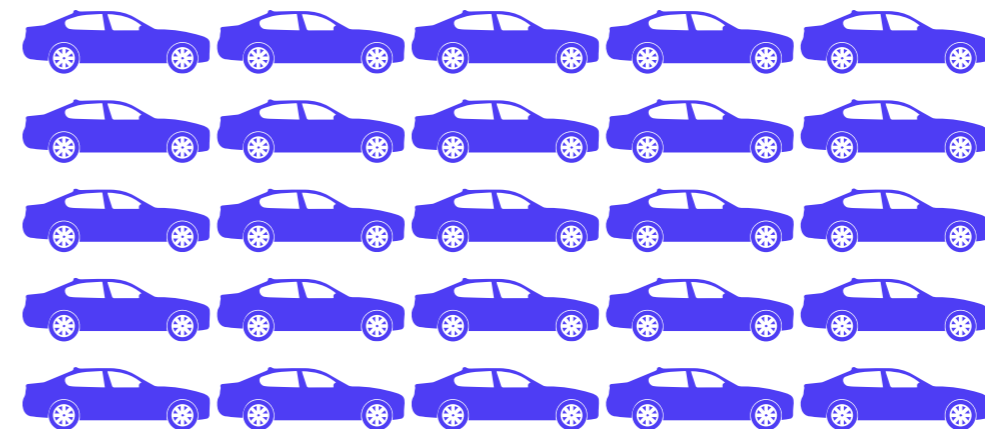


Suupohjan radan sähköistäminen mahdollistaa liikennöinnin myös esim. noin 200-paikkaisilla Sm4-junilla.



50 henkilöautoa

Keskimääräinen täyttöaste Suomessa
1,25 henkilöä per henkilöauto





Toimintavarmuus, verkkotason kehittäminen ja työn viestit



Pohjois-Euroopan toimintaympäristö muutoksessa

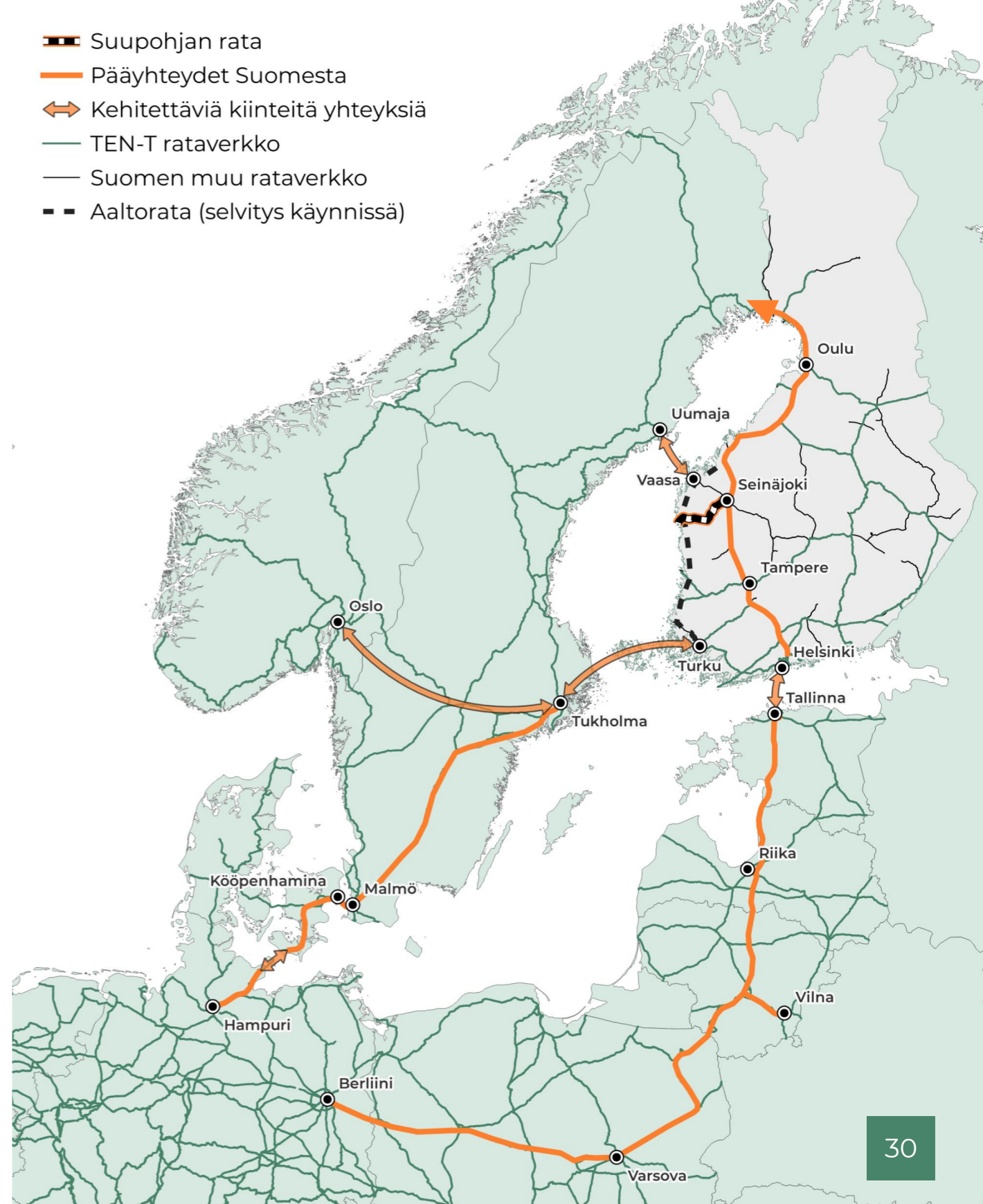
Kiinteitä yhteyksiä ja uusia ratoja suunnitteilla

- Uusi geopolitiikan aikakausi on muuttanut Pohjois-Euroopan tilannetta. Useat lähimaat ovat suunnittelemassa tai toteuttamassa uusia liikenneyhteyksiä, joilla pyritään kytkemään maat tiiviimmin toisiinsa. Myös Suomessa on keskustelua uusista suurhankkeista: Vaasa–Uumaja, Turku–Tukholma ja tunneli pääkaupunkiseudulta Tallinnaan
- Suupohjan radan sijainti länsirannikon teollisuusvyöhykkeellä kytkee sen luontaisena osana läntisiin yhteyksiin, joiden strateginen merkitys on kasvamassa.

”Aivan keskeistä on hakea strategisia ratkaisuja myös Suomen logistiseen eristäytyneisyyteen ja haavoittuvuuteen. Tämä merkitsee vaihtoehtoisten kuljetuskäytävien varmistamista ja laajentamista Ruotsiin ja Norjaan. Niitä tarvitaan sekä ulkomaankaupan varmistamiseen että sotilaallisen avun vastaanottamiseen.”

– Mikko Hautalan kirjasta Sotaa ja rauhaa, 2024

- Suupohjan rata
- Pääyhteydet Suomesta
- ↔ Kehitettäviä kiinteitä yhteyksiä
- TEN-T rataverkko
- Suomen muu rataverkko
- - Aaltorata (selvitys käynnissä)



Länsirannikolla rautateiden tyhjiö

Suupohjan radan puuttuminen heikentää länsirannikon saavutettavuutta

Usein puhutaan Suomen rataverkosta, mutta monet rautatiet sijaitsevat viuhkamaisesti eikä verkkoa muodostu.

Näin on varsinkin läntisessä Suomessa, jonka strateginen merkitys on geopolitiikan takia kasvanut. Savon ja Karjalan radat kattavat hyvin itäisen Suomen. Vastaavaa länsirannikon teollisuus- ja satamavyöhykkeen yhdistävää rautatietä ei ole ja sen vuoksi onkin käynnistetty selvitys ns. Aalto-radasta välillä Turku–Pietarsaari.

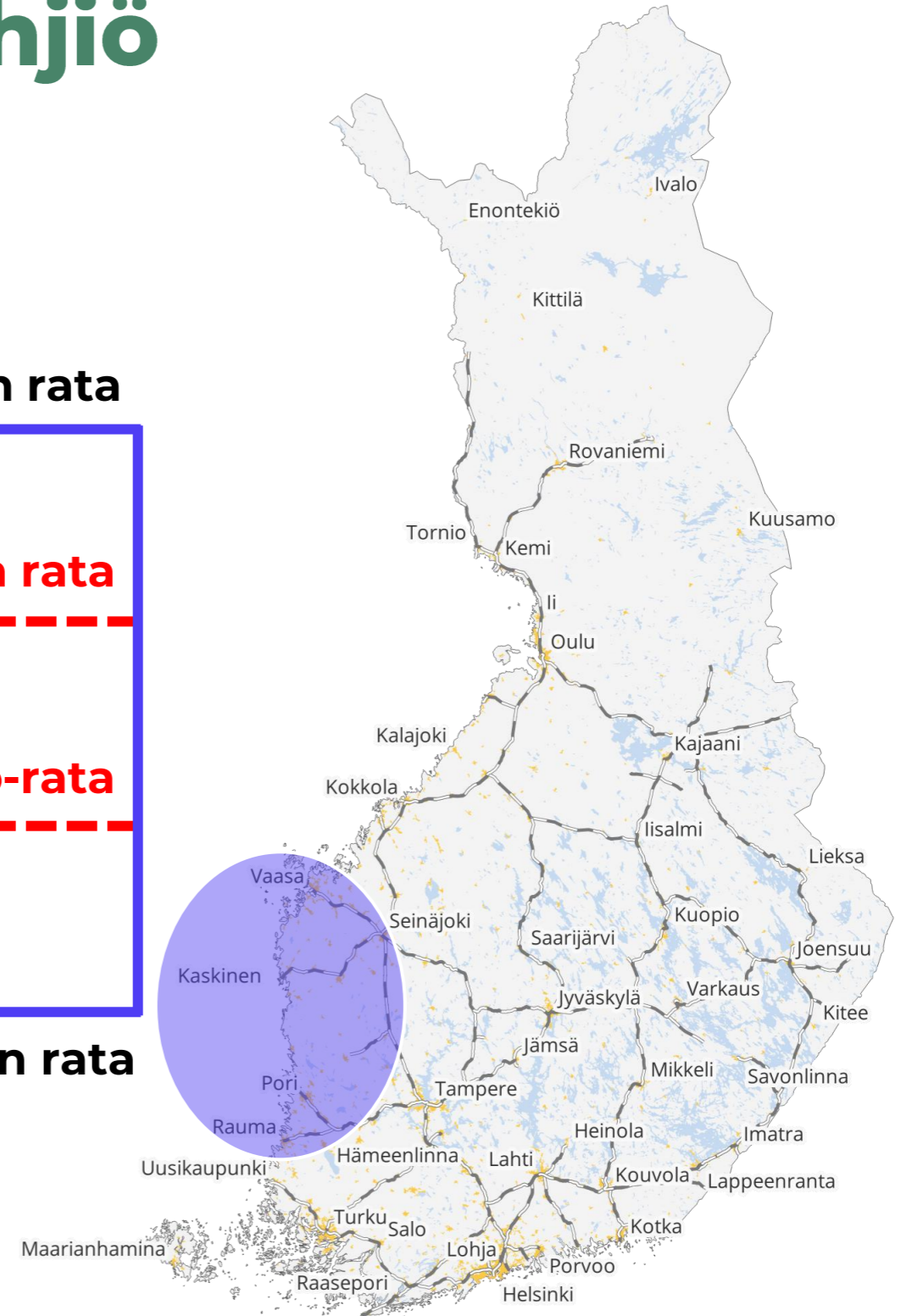
Länsirannikko on teollisen tuotannon ja talouden kannalta Suomen vahvinta aluetta. Länsirannikon suuntainen liikenne on käytännössä Kokkolasta Turkuun valtatie 8 varassa. Läntisen teollisuus- ja satamavyöhykkeen mahdollisuuksia ei saa leikata rautateitä sulkemalla.

Läntinen Suomi on pääradan ja muutamien pistojen varassa.

Turusta on pisto Uuteenkaupunkiin, pääradalta Poriin ja Raumalle, Niinisaloon, Kaskisiin, Vaasaan ja Pietarsaareen. Suupohjan radan sulkeminen on johtanut siihen, että pääradan länsipuolelle Porin ja Vaasan ratojen väliin jää suuri alue ilman rautateitä.

Kun rataverkko kehittyi, logistinen toiminta hakeutuu parhaimmille sijainneille ja reiteille.

Vaasan rata
Suupohjan rata
Pori–Parkano-rata
Porin/Rauman rata



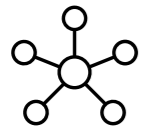
Toimintavarmuus ja resilienssi

Läntisiä yhteyksiä todella tarvitaan, muutenkin kuin korulauseissa



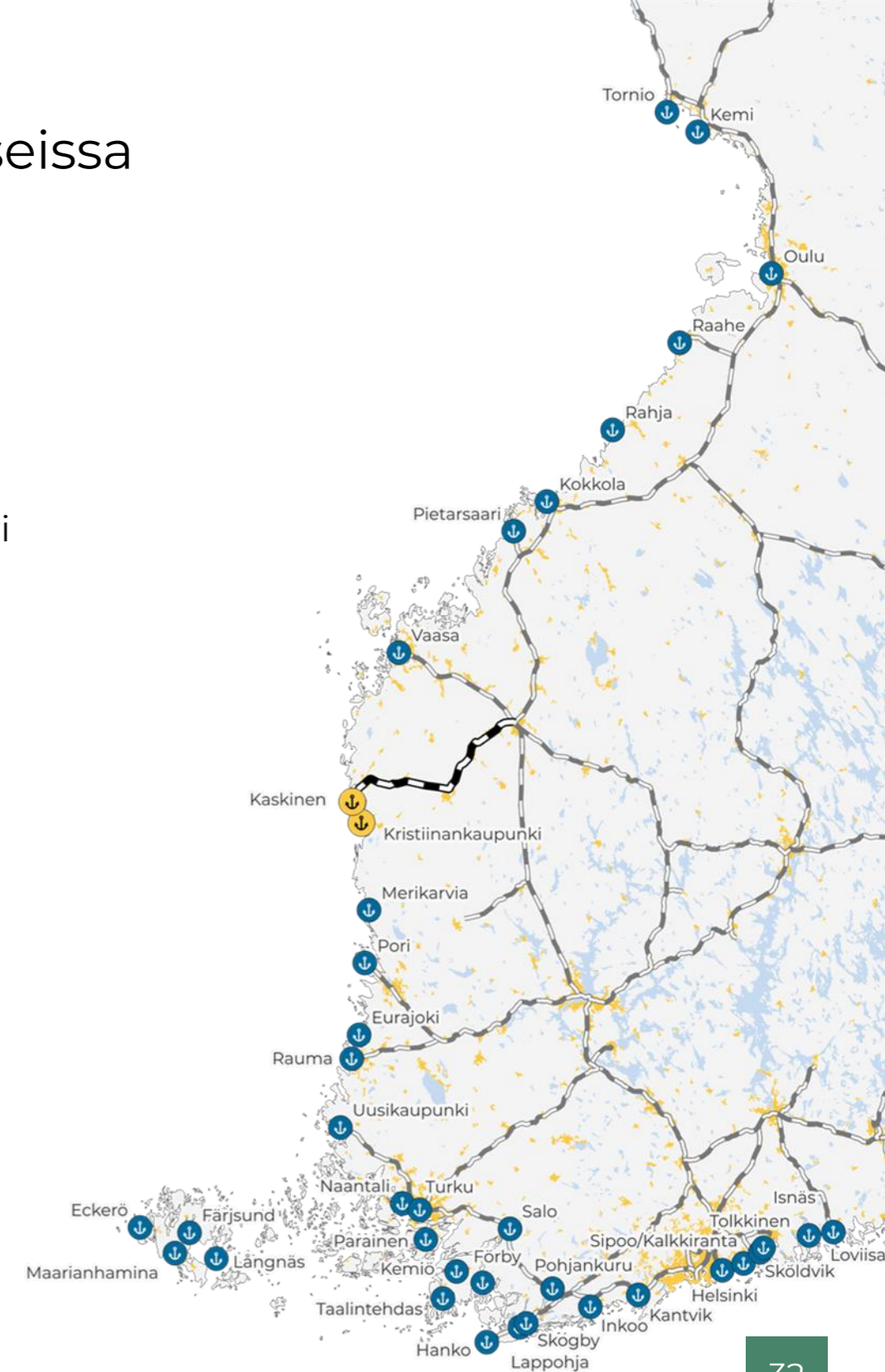
Länsirannikko, mukaan lukien Pohjanmaa, on tunnistettu sotilaalliselle liikkuvuudelle kriittiseksi

- **Kaskisten satama osana läntistä satamavyöhykettä on sotilaallisen liikkuvuuden keskeistä infrastruktuuria**
- Kaskisten sataman uniikkina ominaisuutena on suuri laiturialueen ja RoRo-rampin kantavuus sekä radan läheisyys satamassa. Satamainfrastruktuuri mahdollistaa monipuolisen kaluston vastaanoton.
- Raskaan sotilaallisen kaluston kuljettaminen edellyttää rautatiekuljetuksia, koska kuorma-autokalusto ei siihen sovellu.
- Myös Kristiinankaupungin satama on merkittävä sotilaallisen kaluston kuljetusten mahdollistaja, kunhan kytkentä Suupohjan rataan toteutetaan.



Rataverkon kehittäminen verkkona vaikuttaa myös toimintavarmuuteen

- Hajautettu verkosto ja vaihtoehtoiset yhteydet parantavat järjestelmän sietokykyä.
- Ilman Suupohjan rataa lännessä on suuri katvealue, kun Pori–Haapamäki-ratakin on Parkano–Niinisalo-yhteyttä lukuun ottamatta poistettu käytöstä. Se vaikeuttaa mm. Niinisalon saavutettavuutta Porin sataman suunnasta.



Satamaan johtavien rautateiden sähköistäminen

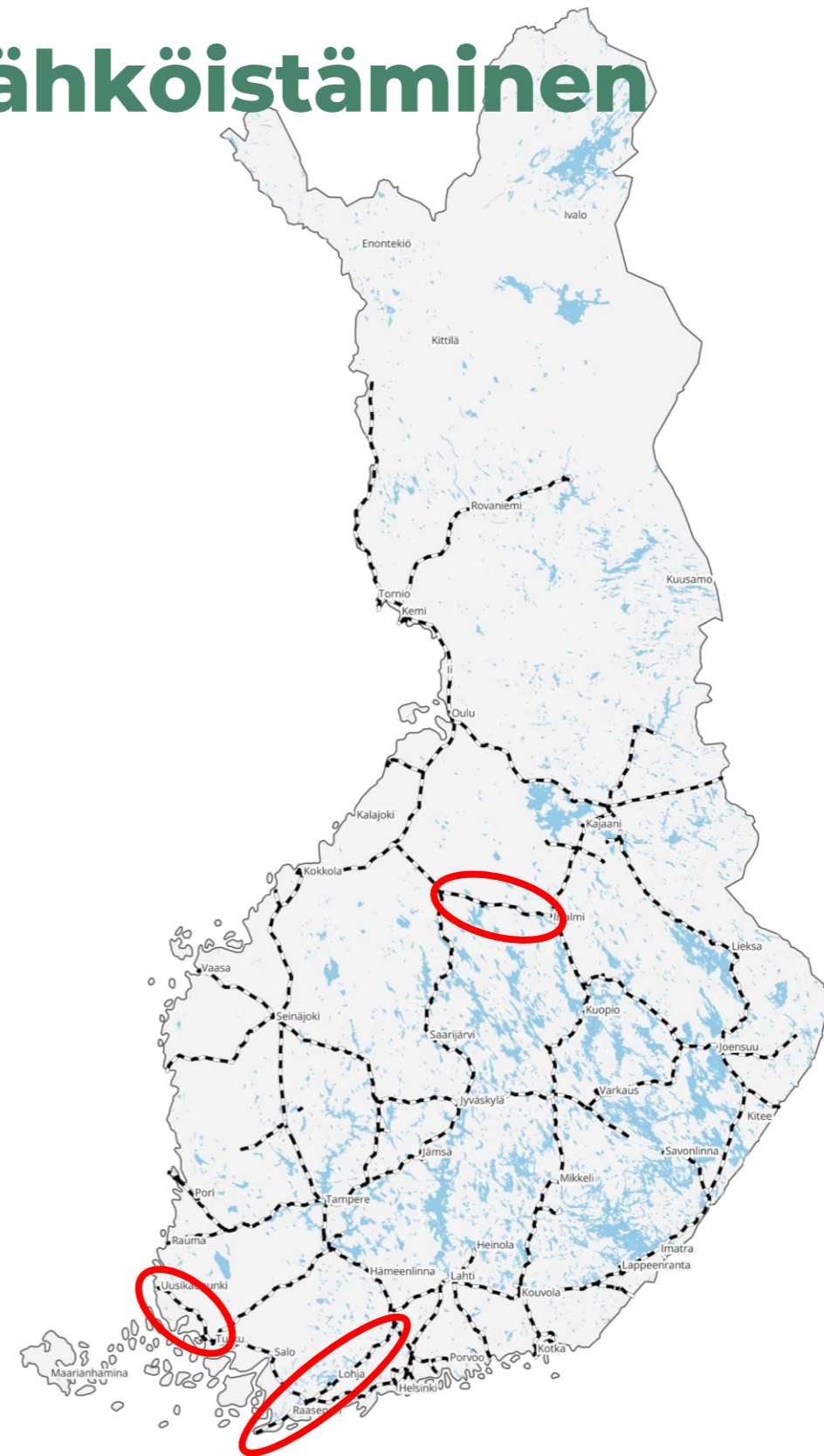
Sähköistäminen tehostaa rautateiden logistiikkaa

VIIMEAIKAISIA RATAOSUUKSIEN SÄHKÖISTÄMISIÄ

- **Uudenkaupungin radan sähköistäminen 2021**
 - Kemianteollisuuden kuljetuksia
 - ~650 000 tonnia vuodessa
- **Ylivieska–Iisalmi-radan sähköistäminen 2023–2024**
 - Kemian- ja metsäteollisuuden kuljetuksia
 - ~1 400 000 – 1 600 000 tonnia vuodessa
- **Hanko–Hyvinkää-radan sähköistäminen 2025**
 - Metsä- ja metalliteollisuuden kuljetuksia
 - ~550 000 tonnia vuodessa Hangon satamaan asti

Suupohjan rata 2021

- Metsäteollisuuden kuljetuksia
 - ~330 000 tonnia vuodessa
- **Sähköistäminen olisi monelle yritykselle logistisen toiminnan tehostaja**



Suupohjan radan mahdollisuuksia eri sidosryhmille

Mahdollisuudet jakautuvat laajalle

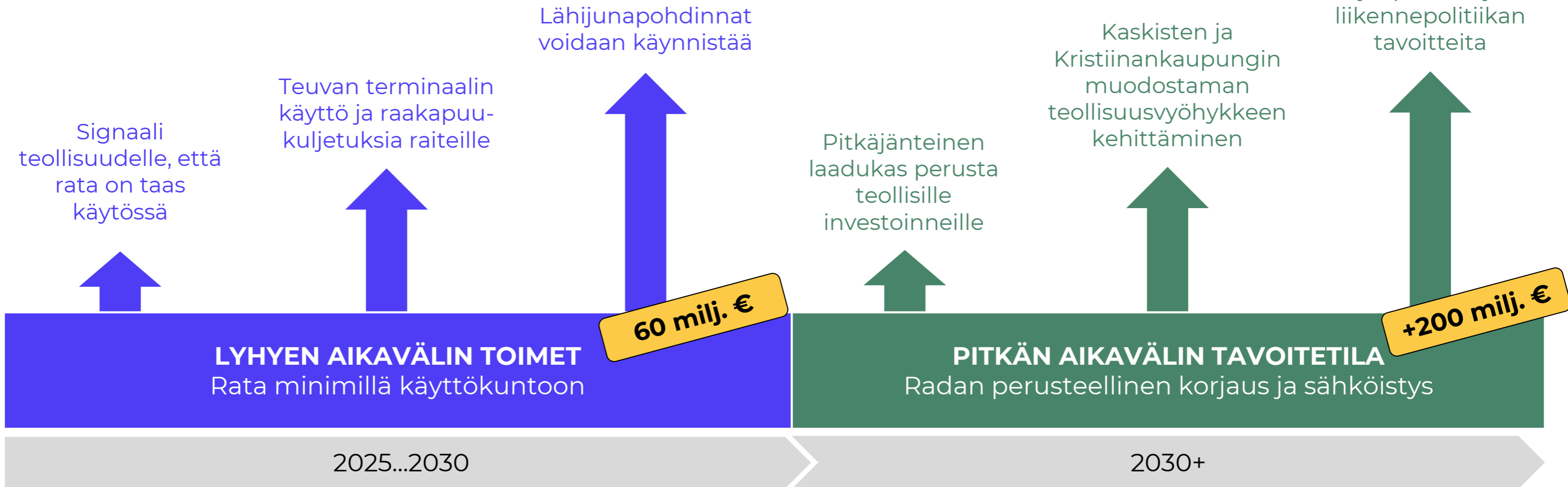
Valtio <ul style="list-style-type: none">• Rata voi houkutella uusia investointeja, parantaa Suomen työllisyyttä ja kasvattaa taloutta.• Rata osana Suomen logistista toimintaympäristöä on houkutteleva kansainvälisille investoreille	Kunnat <ul style="list-style-type: none">• Kasvavan teollisuuden ja työpaikkojen myötä vahvistuva kunta- ja aluetalous• Kuntien kyky ylläpitää ja kehittää palveluja parantuu• Asemanseutujen elinvoimaisuuden vahvistumiselle mahdollisuuksia	Elinkeinoelämä <ul style="list-style-type: none">• Metsäteollisuuden nykyiset tuotantolaitokset voivat hyödyntää rataa raakapuu- ja tuotekuljetuksissa• Työssäkäyntiliikenne raiteilla mahdollistuu	Rakennusala ja kiinteistökehitys <ul style="list-style-type: none">• Radan kunnostaminen ja rakentaminen työllistää infrastruktuuritoimialaa• Asemanseutujen kiinteistökehitys sekä teollisuusrakentaminen kasvattavat rakennusalan kysyntää
Logistiikkayritykset <ul style="list-style-type: none">• Lisää markkinoita rautatiekuljetuksiin sekä henkilö- että tavaraliikenteessä• Kuorma-autokuljetusten kasvu Teuvan raakapuuterminaaliin	Teolliset investoinnit <ul style="list-style-type: none">• Kaskinen–Kristiinankaupunki -teollisuusvyöhykkeelle ja radan varrelle tulevat tuotantolaitokset (mm. kemianteollisuus) voivat käyttää rautatiekuljetuksia	Asukkaat ja työntekijät <ul style="list-style-type: none">• Lähijuna tarjoaa uuden vaihtoehdon työssäkäynti- ja opiskelumatkoille.• Ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkat erityisesti Seinäjoelle	Metsänomistajat <ul style="list-style-type: none">• Teuvan raakapuuterminaalin aktivoituminen parantaa raakapuun hankinnan logistiikkaa ja helpottaa puun myyntiä metsäteollisuudelle• Parantaa metsätalouden kannattavuutta

Suupohjan radan tulevaisuus

Ensin rata käyttökuntoon, sitten standardin nosto vastaamaan teollisuuden tarpeita

Taloudellista toimeliaisuutta ei synny, mikäli infra ei ole kunnossa.

Suupohjan radan historia osoittaa, että käyttöpotentiaalia on riittävästi perustelemaan kunnostus. Käyttökelpoisen radan olemassaolo mahdollistaa pidemmällä aikavälillä teollisuusklusterien kehittämisen Suupohjan alueelle. Ilman rataa tämä ei ole mahdollista.



Maaliskuu 2026



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
Regional Council of South Ostrobothnia



ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

POHJANMAAN
KAUPPAKAMARI

