



Europeiska unionen
Europeiska regionala utvecklingsfonden

Utredning över Kaskö–Seinäjoki järnvägens utvecklingsmöjligheter

2015

Patrik Hellman



Leverage from
the EU
2007–2013

Sammanfattning

Detta projekts avsikt är att visa på en utvecklingspotential för Kaskö–Seinäjäki järnväg som kan anses utgöra grund för banavsnittets fortbestånd och upprustning.

Utvecklingen beror mycket på den ekonomiska utvecklingen i stort och på hamnens och järnvägsavsnittets dragningskraft. Utvecklingen beror också på industrins och företagens behov av järnvägstransporter.

Kaskö stad har i samarbete med övriga kommuner längs banan samt landskapsförbunden länge arbetat aktivt för att järnvägen skall bestå och rustas upp. Kaskö hamn, som har TEN-T status, samt industrin kring hamnen är beroende av en fungerande järnväg.

För tillfället finns det inte under rådande omständigheter andra omedelbara användare av banan än de befintliga kunderna inom skogsindustrin. Detta beror på det ekonomiska läget, banans skick och service samt prissättningen av bantransporterna. Men behovet av järnvägstrafik i regionen är givetvis också förknippat med regionens näringslivsstruktur. I utredningen har det dock framkommit en potential som kan ha nytta av en bättre fungerande bana.

Kaskö hamns utvecklingsstrategi är direkt kopplad till banans funktion. Speciellt skogsindustrin anser banan som en given faktor för hamnens dragningskraft, men också för transporter riktade från regionen inåt landet.

Idag är nettotrafiken längs banan ca 193 000 ton per år. I denna undersökning kan man via intervjuer och analyser visa på en framtida tilläggspotential på åtminstone följande: Utöver detta kommer givetvis en fungerande järnvägsbana att generera ytterligare trafik. Frakter söker sig till logistikkedjor som fungerar och är konkurrenskraftiga. Kaskö–Seinäjäki banavsnitt kunde erbjuda tillväxtpotentialer om banan fungerar och är prismässigt attraktiv i ett logistiskt helhetsperspektiv. Banans verksamhetsområde sträcker sig ändå långt bortom Seinäjoki, och redan nu kommer det frakter från t.ex. Punkaharjuområdet. Kaskö hamn är stark på att hantera skogsindustrins produkter och därför är järnvägsbanan viktig för hamnens fortsatta satsningar inom bl.a. det området.

Områdets näringslivs fortbestånd (skogsindustrin och mekaniska industrin) är starkt beroende av järnvägens funktionsduglighet.

I dagens snäva ekonomiska läge är Banans fortbestånd dock beroende av finansiella prioritetringar samt politisk vilja. Det är också frågan om arbetsplatser i regionen där ett bortfall av järnvägen kunde orsaka negativa följder, medan en fungerande bana säkert skulle erbjuda möjligheter och positiv utveckling. En fungerande bana gör också att de över 20 milj. euro som investerats i hamnens infrastruktur bättre kommer till godo.

POTENTIELLA GODSVOLYMER OCH TRANSPORTER PÅ KASKÖ BANAN SAMT ÅTGÄRDER SOM STÖDER LOGISTIKEN		Totalt	Trolig årlig volym via JÄRNVÄGEN
a	Transporter av bioenergi från hamnen och längs med banasvittet till inlanndet	200 000 m ³	150 000 m ³
b	Råvirke från Syd-Österbottens regionkommuner	300 000 m ³	300 000 m ³
c	Ökning av sågade varor via nya fartygslinjer	150 000 m ³	30 000–60 000 m ³
d	Containertrafik minst 3000 TEU per år	> 3 000 TEU	> 500 TEU
e	Export till Ryssland från den mekaniska industrin, minst	300 vagnar	300 vagnar
f	Äänekoski fabriks möjliga direkta och indirekta volymeffekt via Kaskö hamn (hamnens uppskattning)		160 000 ton
	Kemikalier (redan nu stora mängder via Kaskö till Äänekoski)	100 000 ton	50 000 ton
	Cellulosa	50 000 ton	50 000 ton
	Massaved	100 000 m ³	100 000 m ³
g	Efterfrågan från det planerade logistikområdet i Seinäjoki, bulkklaster och container (INTO Seinäjoki uppskattning)	250 000 ton	100 000 ton
h	RoRo/RoPax fartygstrafik Kaskö–Sverige.	750 000 ton	100 000 ton
	Cellulosa, papper och sågvaror utgör godsvolymer för järnvägen.		
i	Kaskö hamn har för avsikt att fördjupa farleden till 10,5 m		
Den årliga beräknade totala nettovolymen för banavsnittet (nuvarande och prognos)			ca 980 000 ton



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto

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



Etelä-Pohjanmaan liitto

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

into
SEINÄJOKI

Innehållsförteckning

<i>Förord</i>	4
1. BAKGRUND TILL UTREDNINGEN	5
1.1 Utvecklingen på Kaskö–Seinäjoki banavsnitt under tio år	6
2. PROBLEM FÖR ÖKAD TRAFIK PÅ KASKÖ–SEINÄJOKI BANAN	8
3. JÄRNVÄGSTRAFIKENS ALLMÄNNA UTVECKLING INOM EU	10
3.1. Logistiska nätverk – Betydelsen av TEN-T	12
3.2. Intermodaltrafikens och järnvägsnätets transportutveckling	13
3.3 Nationella transporter per järnväg	13
3.4 Prognosen för järnvägstransporter	16
3.5 Norden	16
4. FAKTORER SOM KAN PÅVERKA TRANSPORTERNA PÅ KASKÖ–SEINÄJOKI JÄRNVÄGEN	18
4.1 Kommunernas investeringar och företag	19
4.2 Kaskö	19
4.2.1 <i>Biobränslen</i>	20
4.2.2 <i>Lastplats för bl.a. virkestransporter</i>	21
4.2.3 <i>Kaskö hamns potential – TEN-T hamn</i>	21
4.3 Kristinestad	23
4.4 Närpes	23
4.5 Teuva	25
4.6 Kauhajoki	26
4.7 Kurikka	27
4.8 Ilmajoki	27
4.9 Seinäjoki	28
5. SKOGSINDUSTRINS BEHOV	29
5.1. Banområdets betydelse	30
6. EVENTUELL PERSONTRAFIK	31
7. FINANSIERINGALTERNATIV OCH PRIVATISERING AV JÄRNVÄGSTRAFIKEN	32
7.1 Finansieringsalternativ för upprustandet eller byggandet av järnvägar	33
8. VIDTAGNA ÅTGÄRDER SOM STÖDER JÄRNVÄGSTRAFIKEN	34
9. SAMMANFATTNING	36
Intervjuade företag och samfund / Källor	38

Foto: Kaskö hamn

Förord

Järnvägarnas betydelse för transporter av gods är i Finland betydande på grund av de långa avstånden och landets industriella struktur. Under de senaste årtionden har dock betydelsen minskat trots att den ännu är högre än genomsnittet i EU. Globaliseringen och de allt större kraven på effektiviserad lagerhållning har gjort att snabba landtransporter inom och mellan strukturerade logistiknätverk vunnit mark på järnvägarnas bekostnad. Landsvägstrafiken har visat sig effektivare och förmånligare för många typer av godstransporter vilket gjort att många banavsnitt förlorat sin konkurrenskraft.

Ett av dessa banavsnitt är Kaskö–Seinäjäoki 112 km långa och över 100 år gamla järnvägsbanan, som allt sedan Metsä Botnias cellulosafabrik nedläggning 2009 varit hotad av stängning. Järnvägen är i dåligt skick och skulle kräva omedelbar grundreparation. För att söka godtagbara motiv för fortsatt underhåll och reparation krävs det dock hållbara trafikmässiga framtidsutsikter för banavsnittet.

Den här utredningen har gjorts för att granska huruvida det finns en positiv utvecklingspotential för banavsnittet, som används flitigt av bl.a. Kaskö hamn, och vilka de här möjligheterna i så fall kunde vara. Utredningen har gjorts genom kartläggning av transportbehov i regionen bland sådana företag och industrier vars produktion och utveckling kan tänkas gagnas av järnvägstransporter. Dessutom har granskats den ekonomiska utvecklingen och andra utvecklingsplaner som inverkar på upprätthållande och utvecklandet av järnvägstrafik. I fokus står givetvis det logistiska system som finns kring hamnen i Kaskö och de godsvolymer som är potentiella för banan.

Det bör tilläggas att den 11 december 2014 besökte detta projekts styrgrupp riksdagen där man överrättade ett utlåtande till trafik- och kommunminister **Paula Risikko**. Ministern konstaterade i sitt anförande att ministeriet och trafikverket är medvetna om Kaskö–Seinäjäoki banans stora betydelse och att man har för avsikt att hålla banan i trafikerbart skick.

Utredningen har gjorts i samarbete med representanter för kommunerna längs banan samt Österbottens och Södra Österbottens landskapsförbund. Som arbetets projektchef fungerar **Patrik Hellman** (MSc). Utredningen görs av Patrik Hellman.

Undertecknad önskar uttrycka sin uppskattning för det stöd och medverkan samt för den information som styrgruppen samt alla som varit involverade delgivit till detta arbete.

Kaskö i februari 2015

Patrik Hellman

Projektchef, Kaskö stad / Kaskö hamn

Till projektets ordinarie styrgrupp hör (eller deras suppleanter):

- **Marlene Svens**
Kaskö stadsdirektör
- **Timo Onnela**
Kaskö hamndirektör
- **Tero Voldi**
Österbottens förbund, trafikexpert
- **Patrik Hellman**
Kaskö stad, projektchef
- **Seppo Rinta-Hoiska**
Södra Österbottens förbund, förhandlande tjänsteman
- **Mauri Hyytiä**
Skogscentralen
- **Joonas Peura**
SEEK, projektchef
- **Ilkka Hovi**
Silva Shipping, Verkställande direktör
- **Harri Virtanen**
Kauhajoki, teknisk direktör
- **Stig-Erik Ingves**
Närpes stad, vägmästare
- **Pertti Kinnunen**
Södra Österbottens handelskammare, verkställande direktör
- **Angélique Irjala**
Kristinestad, näringslivscentralens direktör



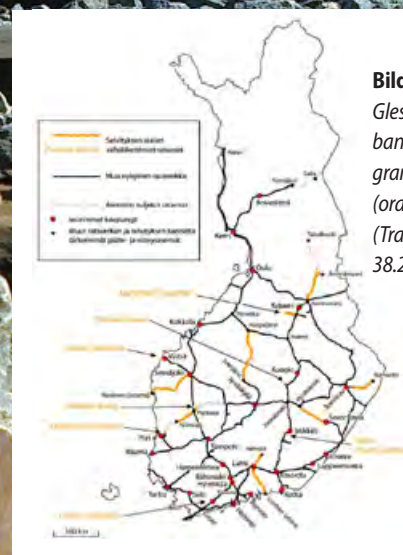


Bild 1.
Glest trafikerade
banavsnitt under
granskning
(orange färg).
(Trafikverket
38.2014)

1.

Bakgrund till utredningen

Södra delen av Österbotten och större delen av Södra Österbotten har som de flesta områden i landet långa avstånd och är mycket beroende av en fungerande infrastruktur. De främsta trafiklederna är Kaskö–Seinäjäki järnväg, riksvägarna 8 och 3 samt stamvägarna 67 och 44. Regionen har både stark primärproduktion och företagsverksamhet samt maskin- och metallindustri men också storindustri.

Den 112 km långa Kaskö–Seinäjäki järnvägen öppnades för trafik 1912 och hade fram till 1982 också ett spår från Perälä i Teuva till Kristinestad. Järnvägen är i dåligt skick och klassas till den näst sämsta ban klassen B1 (Trafikverket 2011). Kaskö–Seinäjäki banan har varit under hot om nedläggning allt sedan Metsä Botnias cellulosafabrik i Kaskö stängdes år 2009. Längs banavsnittet finns idag 7 trafikplatser (Koskenkorva, Kurikka, Lohiluoma, Kauhajoki, Teuva, Närpes, Kaskö) av vilka den i Kauhajoki saknar växlar och sidospår och de nuvarande i Lohiluoma och Närpes har planerats avlägsnas i det fall av att banan grundrepareras (Trafikverket 2011). Virkeslastplatsen i Teuva används årligen för transporter för över 50 000 m³. Banavsnittet är inte elektrifierat.

Tidigare hade trafikverket färdiga planer på att grundreparera banavsnittet. En grundreparation av banan skulle då enligt trafikverket kosta kring 124,1 miljoner euro. Banavsnittet hade vid tiden före Metsä Botnias stängning en årlig nettofraktvolyms på 749 000 ton och räknades då inte till en glest trafikerad bana (Trafikverket 2011). I en utredning som nu gjorts av Proxion plan (Vähäliikenteiset radat 2014) för trafikverket har man föreslagit rekommendationsnivån för glest trafikerade banavsnitt till 300 000 ton. I dag har banavsnittet en årlig nettovolyms på ca 193 000 ton.

Bakgrunden till utredningen om glest trafikerade banavsnitt är å ena sidan sparkravet på 100 milj. € för trafikleder och å andra sidan den förändrade situationen för godstrafik längs järnvägar mot tidigare gjorda utredningar. Man utredde alltså vilka av 14 banavsnitt (Bild 1) som eventuellt kan läggas ned och vad den eventuella inbesparingen kunde bli.

De flesta i utredningen granskade banavsnitten fick rekommendation för fortsatt underhåll och trafik trots att vissa av väldigt långa avsnitt inte har någon större trafik att tala om. Kaskö–Seinäjäki järnväg är dock under fortsatt

nedläggningshot och man väntar på ytterligare utredningar och information. Något egentligt specifikt argument för en nedläggning finns inte att tillgå offentligt eller i några utredningar. Men banavsnittets relativt höga reparationskostnad (100–125 milj. €) samt den minskade trafiken i relation till underhållskostnaderna och minskade finanser är troligen en bärande orsaker.

Det som inte heller uttryckligen framkommit tillräckligt tydligt i tidigare utredningar är betydelsen av banan. Kaskös konkurrenskraft är mycket starkt förknippad till banavsnittet, men också för regionen i övrigt. Denna utrednings uppgift är också att påvisa denna betydelse. Däremot framgår det ur Proxion plans utredning att alla banavsnitt verkar ha en stark regional förankring och betydelse.

Österbottens förbund tillsatte som ett resultat av den pågående hotbilden i mars 2014 en arbetsgrupp för att utreda banavsnittets möjligheter. I arbetsgruppen skulle ingå representanter från kommunerna och industrin kring banavsnittet. Arbetsgruppens arbete överflyttades senare på detta projekt.

Den här utredningens uppgift är att om möjligt visa hur banan kan användas effektivare och om det finns en potential att öka trafiken över banan. Utredningen kommer givetvis också att visa på eventuella brister och avsaknad av potential om sådana finns. Vidare kommer utredningen att

kort granska alternativa finansieringsmodeller och möjligheten till persontrafik.

Utredningen lägger i sammanfattningen vikten på två synsätt:

1. En utveckling på basen av rådande fakta där situationen i stort sätt inte förändras nämnvärt men banavsnittet hålls i körbart skick.
2. En utveckling där banan hålls i körbart skick och i något skede repareras, samt att vissa projekt kring logistiken och industrin i regionen förverkligas och att landets utveckling i övrigt kan ses stöda en trafik på banavsnittet. En utveckling där banan ses som en möjlighet.

Att granska en eventuell avveckling av banan och effekterna av det är inte en del av detta projekts prioriteringar. Inte heller att göra kostnadskalkyler då sådana redan gjorts i flera omgångar.

Utredningen baserar sig på en granskning av statistiska fakta från 5–10 år bakåt i tiden, på olika utredningar och utlåtanden, samt på olika fakta kring logistik och industriell utveckling i allmänhet samt järnvägstrafik i synnerhet. Intervjuer med ca 30 företag och samfund samt expertis görs också.

1.1 Utvecklingen på Kaskö–Seinäjäki banavsnitt under tio år

Trafiken på Kaskö–Seinäjäki banavsnitt växte stadigt under början av 2000-talet och uppnådde som mest en årlig volym på 833 000 nettoton år 2007 (*Trafikverket, 2007*). Längs banan transporterades tidigare förutom sågat virke, träförädlingsprodukter och massaved också kemikalier, anrikningsprodukter och cellulosa. Den globala finanskrisen 2008 samt därpå följande finansieringsproblem på den europeiska marknaden och landets fortsatta ekonomiska stagnation ännu 2014 har haft en negativ effekt också på det här banavsnittet.

Effekten har förstärkts genom att Metsä Botnias fabrik i Kaskö lades ned 2009 och att skogsindustrin befann sig i en stark omstrukturering. År 2013 stängdes också Metsä Woods distributionscentral för sågat virke i Kaskö och nästan samtidigt meddelade VR att man drar in 2 tågturer

i veckan till Kaskö. I praktiken kommer det dock fortfarande ett tåg per dag till Kaskö, också då godset endast består av en eller några vagnar. Till hamnen kommer tåget i princip måndagar, onsdagar och fredagar medan det till Metsä Boards fabrik kommer ett tåg med massaved tisdagar och torsdagar (*VR Kaskö*). (*Bild 2*)

I tabellerna kan ses den dramatiska förändringen i mängder gods som transporteras längs med banavsnittet till Kaskö hamn. En viss utjämning kan dock märkas de senaste åren då mängderna stabiliserat sig kring knappa 200 000 nettoton eller 500 000 m³. (*Bild 3*)

I mängden tågvagnar som ankommit Kaskö så har totala antalet fallit med närmare 75 % från toppåret, vilket till största delen beror på Metsä Botnia fabriken nedlägg-



Ett tåg hämtar limmade träbalkar till Kaskö hamn (2014).

ning. Men till detta hör också andra faktorer. På bild två kan man notera att en ökning på ca 150 000 nettoton längs järnvägen skedde vid start av Metsä Boards nya cellulosafabrik. Detta är ungefär den nivån som trafiken på banan nu ligger. Transporterna av sågat virke har minskat medan import av massaved via hamnen har ökat, samtidigt som kemikalietransporterna på banavsnittet helt fallit bort. (Bild 4)

Trots att EU länge talat för intermodalism och en förskjutning av frakter från landsväg till järnvägen så har detta inte i praktiken fungerat, och antalet tågagnar transporterade på fartyg har sjunkit dramatiskt på sex år med närmare 50 % i Östersjöregionen (Laiva 2025). Järnvägstrafiken har haft en liknande nedåtgående trend också inom övriga Europa, med några få undantag. Den globala ekonomiska krisen som startade 2008 gjorde att finländska transporter per järnväg föll med över 22 % år 2009 och har inte åter-

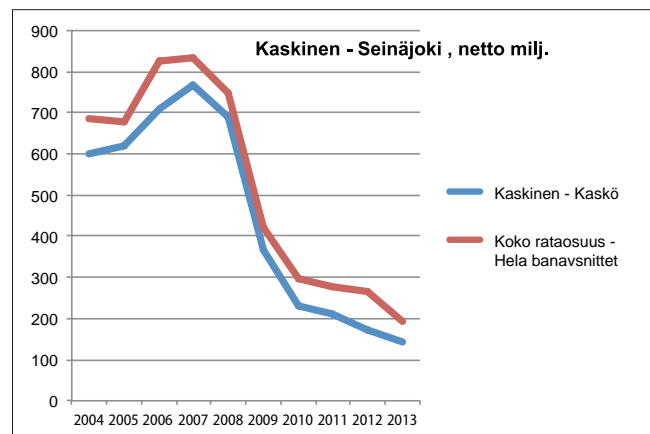


Bild 2. Kaskö-Seinäjoki trafikutveckling (Trafikverket, 2004-2013).

hämtat sig som i många andra länder utan är fortfarande 12 % från år 2008. Över lag kan man dock säga att i stort har alla länder inom EU ökat eller behållit sina järnvägs-transportvolymen under 10 år medan de i Finland har minskat från 43 500 milj. ton till 36 500 milj. ton (Eurostat).

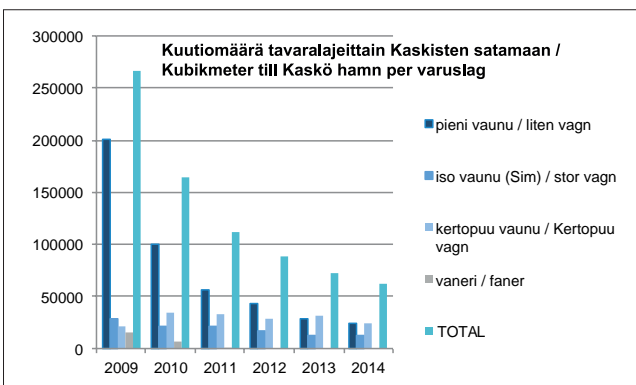


Bild 3. Mängden gods till Kaskö hamn i kubik per varuslag (Silva Shipping 2014).

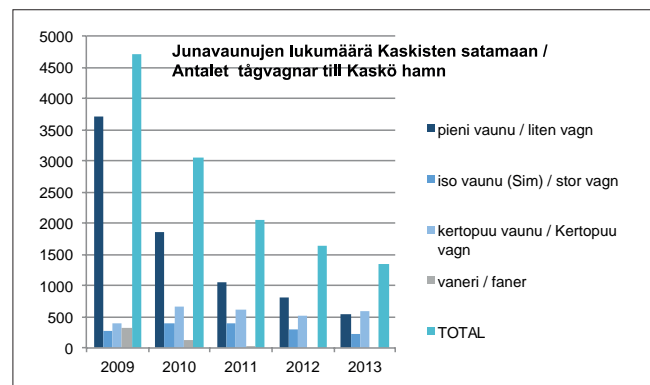


Bild 4. Antalet ankomna tågagnar till Kaskö hamn (Silva Shipping 2014).

2.

Problem

för ökad trafik på Kaskö–Seinäjoki banan

Banavsnittet Kaskö–Seinäjoki är i nästan ursprungligt skick och livslängden för banans teknik börjar vara slut. Banavsnittet har till stor del gamla K-43 skenor och trä syllar. Banvallen och rälsbotten är dessutom känslig för tjäle vilket hela tiden medför extra underhåll samt att hastigheten på banan måste hållas kring 30–50 km/h i snitt. Dessutom har banan över 160 plankorsningar som medför säkerhetsrisker. Banans flera järnvägsbroar är också i behov av grundreparation eller bör förnyas.

Användning av kreosotimpregnerade trä syllar har förbjudits efter 2018 enligt EU-direktiv, vilket betyder

att syllarna måste vara av betong eller motsvarande då de i framtiden byts ut. Kreosotolja som används för att impregnera trä syllar utvinns från koksning av stenkolk och anses ha bl.a. cancerogena effekter och användningen av dylik träimpregnering i föremål som kan ha upprepade hudkontakt förbjöds av statsrådet redan 1996 (*Tukes*).

Prisskillnaden mellan en trä syll och betong syll är 25 € (inklusive fästeanordning). Per bankilometer går det i snitt ca 1640 st. syllar vilket för Kaskö–Seinäjoki del betyder ca 184 000 syllar till en total kostnad på





Animerad bild av nya fabriken i Äänekoski (Metsä Group, 2014)

ca 22 miljoner euro inklusive arbete. För underhåll av landets järnvägsnät används jämförelsevis årligen totalt ca 200–300 milj. euro (Trafikverket, 38/2014).

Hastigheten längs banavsnittet gör att resan kräver dubbel besättning vilket höjer kostnaderna för trafiken.

För Kaskö–Seinäjokis del har dock prissättningen av transporterna varit avgörande. Tidigare transporterades också t.ex. cellulosa från fabriken i Äänekoski till hamnen i Kaskö men denna transport lönar sig inte mer (Metsä Fibre). Flera företag har i olika sammanhang kritiserat VR:s strategi och pris- samt servicepolitik. Genom att VR i monopolställning också bedriver landsvägstrafik genom företaget Transpoint och på detta sätt konkurrerar med sig själva och med privata landsvägstransporter kan man avgöra vilka frakter som erbjuds service med järnväg och vilka inte. På detta sätt kan företaget visa bättre resultat men samtidigt snedvrida konkurrensen.

Detta är i sig helt godtagbart eftersom verksamhetens avsikt är att göra vinst. Men å andra sidan är det också i praktiken svårt för någon annan att erbjuda alternativ järnvägstransport. Styrningen strider också mot EU:s och landets målsättning att minska transporterna på landsvägarna. Finland har också avreglerat godstransporterna på järnvägarna 2007.

Banförvaltningscentralen gjorde 2008 en utredning på basknutpunkt bangårdarnas betydelse och framtidsutsikter som en del av transportsystemet. De här bangårdarna betjänar främst regionala transportbehov. I utredningen

ansåg VR att bangården i Seinäjoki inte längre behövs då virkestransporterna till Kaskö och Vasa kan hanteras med pendeltrafik och trafiken fortsättningsvis varit liten. I samma rapport anser man dock att trafiken kommer att öka, vilket den de facto också hade gjort fram till att rapporten skrevs (Banförvaltningscentralen A5/2008). Godstrafiken från Seinäjoki mot Kaskö var 687 000 nettoton år 2004 medan den år 2007 var 833 000 nettoton (Trafikverket, 2004–2007).

Indragningen av bangårdsverksamheten för godstrafiken i Seinäjoki är en delorsak till att trafiken till Kaskö inte är konkurrenskraftig. Eftersom godstågen till Kaskö i främsta hand kommer från trakterna kring Punkaharju och Vilppula medan råvirkestransporterna kan komma från helt olika riktningar kan de här tågen inte mer sammankopplas i Seinäjoki. Detta gör att det på vissa dagar anländer godståg till Kaskö med endast ett fåtal vagnar medan det följande dag kan anlända ett helt tåg på 24 vagnar. Avsaknaden av koordinationsmöjligheter mellan de här tågtransporterna på banavsnittet kan på detta sätt snedvrida prissättningen, servicen och konkurrensen för banavsnittet. Tågklareringen sker för Kaskös del i Tammerfors som kan anses utgöra en flaskhals i järnvägsnätet (NECL-II, 2012).

Avsaknaden av lastplatser längs banavsnittet gör det också i praktiken omöjligt att använda banan för annan transport än de som går till hamnen och industrin i Kaskö. Företagen kring banan planerar enligt intervjuer (sen nedan) i princip inte sin logistik kring järnvägen då detta alternativ i nuläget inte erbjuds.

3.

Järnvägstrafikens allmänna utveckling

inom EU

Järnvägstrafiken i Europa har under en lång period varit i en nedgående trend, speciellt inom godstrafiken. Problemen startade redan på 1960-talet då marknadsandelen av godstransporter sjönk från 32,6 % till knappt 16,7 % av totaltransporterna på 2000-talet. Detta till stor del på grund av att järnvägarna inte kunnat anpassa sig till den ökade populariteten för landsvägs- och flygtransporter.

Godstrafiken längs järnvägarna i Europa sjönk drastiskt från år 1990 till år 2000 med över 120 miljarder tonkilometer (från 526,3 till 403,7 miljarder tonkilometer). Efter detta har godstrafiken hållit sig rätt stabil från år 2000, och godstrafiken längs järnvägarna utgör ca 11 % av alla interna transporter i EU. Efter att finanskrisen utbröt i slutet av 2008 har godstrafiken per järnväg krympt med ca 2 % per år, medan persontrafiken visat tillväxt. Den fortgående svaga ekonomiska utvecklingen har visat sig påverka godstrafiken per järnväg negativt,

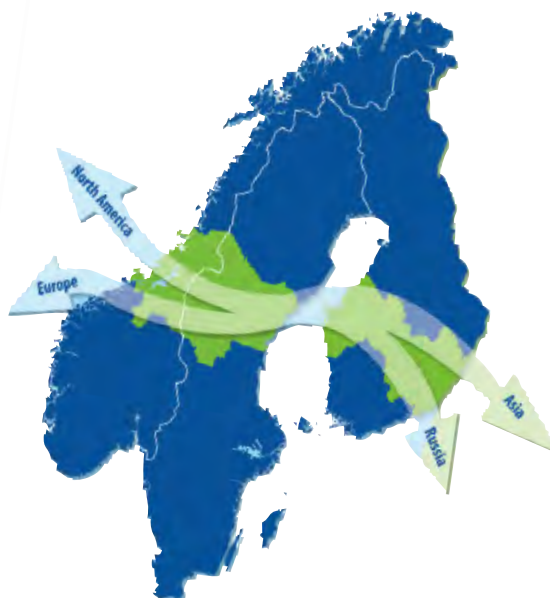


Bild 5. EU-områdets beräknade BNP tillväxt 2015 (EU-kommissionen)

och samtidigt påvisat och förstärkt de strukturella bristerna på järnvägsmarknaden. Konsolideringar inom järnvägstransporter har snabbats upp då de traditionella järnvägsföretagen köpt upp andra transportserviceföretag. Detta har i viss mån stabiliserat järnvägsmarknaden i förhållandet till andra trafikformer. Trots detta har man inte lyckats uppnå de målsättningar som EU:s vitbok från år 2001 och senare versioner stipulerat, och i många länder är järnvägstrafiken fortfarande mycket monopoliserad.

"Järnvägssektorn är av strategisk betydelse – i ordets rätta bemärkelse - när det gäller att återupprätta balansen mellan transportsätten, särskilt när det gäller transport av varor. En vitalisering av denna sektor åstadkoms genom konkurrens mellan järnvägsbolagen. Etableringen av nya järnvägsföretag kan bidra till att förstärka sektorns konkurrenskraft och bör åtföljas av åtgärder för att uppmuntra en omstrukturering av de befintliga bolagen under beaktande av de sociala aspekterna och arbetsvillkoren. En framgångsrik avreglering av marknaderna prioriteras, inte endast för internationella godstransporter, vilket beslutades i december 2000, utan även för cabotageverksamhet på de nationella marknaderna (det vill säga inga tomma godståg trafikerar näten) och gradvis även för internationella persontransporter. Denna avreglering bör åtföljas av en harmonisering på områdena driftskompatibilitet och säkerhet" (KOM 2001).

Trots strängare miljökrav, som borde möjliggöra tillväxtpotential för godstrafik per järnväg, är det till följd av kvalitets- och pålitlighetsproblem troligen rätt svårt för järnvägarna att behålla sin position eller förbättra den



inom EU:s trafiksystem (KOM(2010) 474). Det här i sin tur beror på att järnvägarna tidvis påverkas starkt av politiska beslut och att järnvägarna mellan länderna inte har anpassats och harmoniserats. Dessutom har investerings-takten för järnvägarna avtagit och nätverket är i flertalet EU-länder därför i sämre skick.

Enligt UNECE (*United Nations Economic Commission for Europe, 2015*) anser flera medlemsländer järnvägarna som det främsta transportmedlet för framtiden trots att de står för en allt mindre del av godstransporterna. UNECE länder ser användandet av järnvägar som i främsta hand ett sätt att minska på utsläpp och öka användandet av intermodala transportmetoder. Europa har åtminstone i teorin goda möjligheter att öka järnvägstransporterna tack vare den relativt höga befolknings- och industriella tätheten.

Som nämnts i EU:s vitbok borde en förflyttning av gods från landsväg till järnväg vara speciellt attraktivt för sträckor på mellan 300-900 km. För att detta skall lyckas krävs dock stora investeringar i förbättrad järnvägsinfra. En annan faktor som talar för större användning av järnvägstransporter är Europas beroende av importerad energi och av olja och gas i synnerhet. Som jämförelse kan nämnas att i storkonsumentlandet av järnvägstrafik USA forslas över 50 % av allt gods längs järnvägar på sträckor över 400 km (*UN Working party on rail, Genève 2012*).

Finanskrisen år 2008 och den fortsatta svaga ekonomiska utvecklingen har dock minskat på möjligheterna att investera i infrastruktur. Detta avspeglas i synnerhet på Finland vars ekonomiska tillväxtutsikter för 2015 t.o.m. är svagare än Greklands (Bild 5).

EU har genom olika åtgärder strävat att förstärka det interna transportsystemet. Ett av de här systemen är upprättandet av TEN-T nätverket som beskrivs nedan. Genom olika finansieringsprogram har man strävat till att avlägsna flaskhalsar och förbättra trafiklederna. De här finansieringsalternativen tenderar dock att ha en stark politisk förankring och en mindre förankring i industriella eller affärsmässiga behov, varför finansieringen ofta kanaliseras utgående från landsomfattande eller EU:s politiska beslut och mindre ur lokala eller regionala perspektiv. Som exempel kan nämnas den senaste finansieringsmöjligheten inom ramen för

CEF (*Connecting Europe Facility*), där en stor del av den totala finansieringen på 26 miljarder € öronmärks på förhand. För Finlands del gäller det investeringar i t.ex. förbättrandet av kärnnätverket Kotka–Fredrikshamn via Helsingfors till Åbo (*Trafikverket 2014*). Investeringarna tenderar också att återkommande koncentrera sig till Helsingforsregionen eller andra tätorter, medan de perifera landsdelarna erhåller en mycket mindre del. Det här kan ses t.ex. genom att merparten av de senaste och kommande årens investeringar i infrastruktur går till ringbanan och droppbanan i huvudstadsregionen eller till förbättrandet av stambanan.

3.1 Logistiska nätverk – Betydelsen av TEN-T

Transportsektorn inom EU omsätter över 1 000 miljarder euro, d.v.s. mer än 10 procent av unionens bruttonationalprodukt, och sysselsätter ca 10 miljoner människor. Transportsektorn utgör ett gemenskapspolitiskt område och bidrar också till att föra Europas medborgare närmare varandra (*Europa.eu/transport*). Men transportsektorn är inte problemfri och det finns mycket flaskhalsar och många olikheter länderna emellan som gör transporterna ineffektiva. Ett av problemområdena är t.ex. att en stark fokusering på järnvägstrafik i Finland medför stora utmaningar. För att Finland skall kunna ta del av de finansieringsmöjligheter som erbjuds så måste utvecklingsprogrammet vara i linje med EU:s nätverksstrategi. De logistiska TEN (*Trans European Transport Network*) nätverken i Europa består av tre delar där TEN-T handskas med trafik, TEN-EN med energi och TEN-TELE med telekommunikation. Utvecklingen finansieras genom ett CEF beslut som sträcker sig från år 2014 till 2020 angående TEN-T nätverket. Till finansieringsprincipen hör bl.a. att man i första hand skall satsa på befintlig infra och att de skall baseras på trafikmässiga behov.

TEN-T nätverket består av ett kärnnätverk och ett övergripande nätverk. Kärnnätverket syftar bl.a. till att förverkliga multimodala och multinationella sammanhängande logistikstråk. Det är meningen att kärnnätverket skall länka samman 83 av de största europeiska hamnarna med järnvägs- och vägförbindelser. Det omfattar 35 stora gränsöverskridande projekt (som t.ex. bron över Öresund) som minskar flaskhalsarna i nätverket (<http://ec.europa.eu/transport>). Det övergripande nätverkets uppgift är att



Bild 6. TEN-T nätverkets järnvägar och hamnar (EU-kommissionen, 2014)

avlasta eller mata trafik till eller från kärnnätverket beroende på situation. Det övergripande nätverket har således en central funktion som gör kärnnätverket möjligt att fungera. Kaskö hamn hör till det övergripande nätverket medan järnvägen inte gör det. Å andra sidan hör riksväg 8 till nätverket.

3.2 Intermodaltrafikens och järnvägsnätets transportutveckling

Järnvägstrafiken utvecklades inte som man förväntade sig under de senaste 4 åren. Mot prognosen minskade järnvägstransporterna med 14 % mellan år 2010 och 2013 där den största minskningen utgjordes av kemikalier och flytande bränslen. Den totala transporterade volymen per järnväg var 36,3 miljoner ton år 2013. Transporter av skogsindustrins produkter har däremot ökat och man antar att denna ökning kommer att fortgå. De största frågetecknen kring utvecklingen av järnvägstransporter är kopplade till hur trafiken över östgränsen utvecklas samt hur gruvindustritransporterna i norra Finland påverkas av t.ex. svaveldirektivet och vilka rutter transporterna kommer att ta (*Trafikverket, 39.2014*). Investeringar i nya fabriker som t.ex. i Äänekoski och eventuellt i Kuopio (Finnpulp) kommer helt klart att ha en inverkan på också järnvägstransporter. I fall Äänekoski fabriken byggs så kräver den upp till 7 milj. cbm per år totalt, en ökning på 4,1 milj. cbm med nuvarande fabrik medräknad. De färdiga produkterna innebär också en ökning på 800 000 -ton cellulosa per år som idag beräknas transporteras med tåg till t.ex. hamnen i Nordsjö. Den nya fabriken markområden ger inte utrymme för lager i större utsträckning vilket kommer att sätta höga krav på en välfungerande logistik. Merparten av transporterna av råmaterial kommer enligt beräkningar att skötas per landsväg (*Metsä Fibre, 2014*).

Svaveldirektivet (*Directive 2005/33/EC*) CO₂-utsläpp och klimatförändringen har bl.a. drivit på satsningar på transporter med mindre utsläpp och utvecklandet av sk. "scrubbers" (avgasrenare) på fartyg. Det har antagits att

3.3 Nationella transporter per järnväg

I Finland är huvudjärnvägsnätet elektrifierat. Det största möjliga axeltrycket är på större delen av järnvägsnätet 22,5 ton. För godstågen är den största möjliga hastigheten 120 km/h, och trots att spårvidden är samma för Ryssland och Finland så behöver man inte lasta om tågen för trafik i väst led. Stationer för axelbyte stationer finns t.ex. i Torneå, där man anpassar tågen till väst europeisk spårvidd. Alla storenhetsfrakter är lämpliga för järnvägstransport, och också transport av olika fordonskombinationer är möjliga per järnväg. Fordonen körs då ombord via ramper men släpvagnar kan också lyftas ombord. För transport av containers används containervagnar eller öppna vagnar (*MKK, 2013*). Den avvikande spårvidden är dock en flaskhals för bl.a. nya

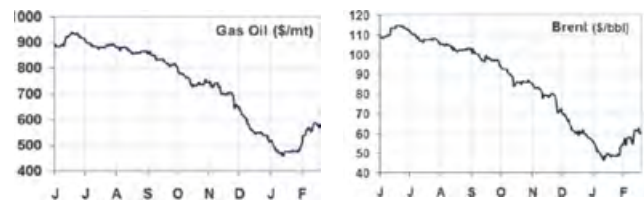


Bild 7 och 8. MGO, och BRENT råolja prisutveckling sedan juni 2014 (www.bunkerindex.com).

direktivet kommer att medföra en övergång mot kortare och långsammare (slow steaming) sjötransporter för att minska på utsläppen och kostnaderna för sjöfrakter. I praktiken har de flesta rederier övergått till användandet av marin dieselolja (MGO) som har låg svavelhalt i stället för att installera dyra avgasrenare. Detta beror i stort på åldersstrukturen på fartyg där kostnaderna för installation av avgasrenare inte kan anses försvarbart i förhållande till fartygens värde. En del rederier har också beslutat sig för att övergå till LNG-drift (flytande naturgas). Containerships meddelade på hösten 2014 att man investerar närmare 300 milj. € för övergång till detta drivmedel (*Containerships, 2014*). Man har befarat att transportpriserna skulle öka med 30 % p.g.a. svaveldirektivet. Oljepriset på världsmarknaden har dock sjunkit kraftigt sedan mitten av år 2014 vilket utjämnat den väntade effekten av direktivet (*Bunkerworld, 2014*).

På sikt kommer dock priset att åter stiga vilket sätter tryck på transportpriserna. I det avseendet kommer hamnar med geografiskt fördelaktig position som medför kortare seglingstider att ha en konkurrensfördel. Kaskö hamn är i många avseenden i en dylik position.

operatörer som skulle önska bedriva järnvägstrafik. Lämplig trafikutrustning finns inte då det i Finland inte grundats en utrustningsdepå där man kunde reparera och restaurera gammal utrustning (lok och vagnar) för andra operatörer att upphandla. Detta system finns t.ex. i Sverige där man också sedan flera år tillbaka har en fungerande privatmarknad för järnvägstrafik.

Fennia Rail (tidigare Proxion Train) har dock länge försökt starta privat järnvägstrafik i landet. Men på grund av regelverket och avsaknad av lämplig trafikutrustning har detta inte lyckats. Nu har dock företaget, som ägs av 34 olika privatpersoner och företag, upphandlat tre lokomotiv från

Checkiska CZ Loko a.s. och har för avsikt att inleda trafik under 2015 (Fennia Rail, 2014). Vad detta kan ha för effekt på konkurrenssituationen är svårt att avgöra i detta skede, men på sikt kommer detta att eventuellt att medföra möjligheter att bedriva trafik på idag mindre lönsamma banavsnitt.

Trots att järnvägen erbjuder olika möjligheter så har man inte lyckats konkurrera med landsvägstrafiken. Endast inom vissa geografiska områden och då det gäller vissa typer av gods har järnvägstrafiken ökat. Men exempelvis har containertrafiken per järnväg minskat med 84 % från år 2005, eller från 261 900 TEU till 42 211 TEU (twenty-foot equivalent unit). Detta kan jämföras med t.ex. Sverige där mängden under samma period har ökat med 117 % från 411 000 till 1 899 453 TEU. Den här utvecklingen beror för Finlands del främst på trafikutvecklingen mot Ryssland och på att man i trafikpolitiken inte lyckats med att utveckla trafiken åt det hållet. Man nöjer sig med att låta landsvägstransporterna sköta detta smidigare. Det här har också styrt VR in på landsvägstransporter genom Transportpoint bolaget (Open your mind, LUT, 2014). Järnvägens roll för näringslivets transporter har dock hållits sig rätt stark, p.g.a. de långa avstånden och landets näringslivsstruktur. De utförda godstransporterna per järnväg motsvarade ca 28 % av de totala transporterarna år 2013, eller ca 36,4 milj. ton och 9,5 miljarder tonkilometer (Trafikverket, 29.2014). Anmärkningsvärt är att järnvägens 15 största kunder genererar 85 % av transporterarna. Ur den synvinkeln är det lätt att förstå hur järnvägspolitiken fokuseras på några få stora medan den stora massan av mindre kunder i praktiken blir utan service. Tabellen nedan visar vilka produkter som transporteras per järnväg.

Den finländska ansträngda offentliga ekonomin gör nedskärningar inom också infrastrukturen nödvändiga. En dylik kraftgång kommer inte på sikt att gynna det finländska samhället och ekonomin. Transporterna kommer troligen också inom överskådlig framtid att förskjutas mer mot landsvägstransporter, vilket i sin tur ytterligare sätter press på nedskärningar inom järnvägen samtidigt som vägnätet ytterligare slits. Inte heller inom vägförvaltningen finns det pengar att hålla befintliga vägar i nuvarande skick.

Investeringarna i banhållningen har i 20 år i genomsnitt legat kring 330 milj. € förutom vissa toppår. En stor del av de här investeringarna har den senaste tiden kanaliserats till och byggandet av ringbanan i Helsingfors och att restaurera huvudbanan mellan Uleåborg och Helsingfors. (Bild 9)

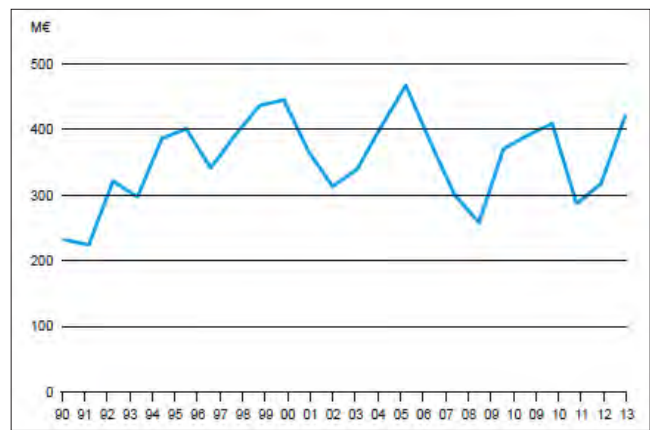


Bild 9. Investeringar i banhållningen 1990-2013 till fasta priser år 2013 (Trafikverket)



Siffrorna vid bandelarna anger transporterade nettoton (1 000 tonnia)



Bild 10. Godstrafikens transportströmmar (Trafikverket 2013)

Siffrorna vid bandelarna anger transporterade nettoton (1 000)



Bild 11. Godstrafikens transportströmmar (Trafikverket 2009)

Genom att jämföra dessa två bilder (Bild 10) (Bild 11) över nettotransporter per järnväg ser vi att godstrafiken ökat i Norra Österbotten och Kajaland medan den minskat i södra Finland mellan åren 2009 och 2013. Till detta bidrar den minskade öst trafiken och samtidigt de ökade mineral och anrikningstranporterna i norra delen av landet. Den procentuella ökningen som ändå skett har alltså till stor del kommit från transporter av mineralprodukter på banorna mellan Karleby, Uleåborg och Kajana.

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

Bild 12. Tågakilometer enligt tågslag (Trafikverket 2014).

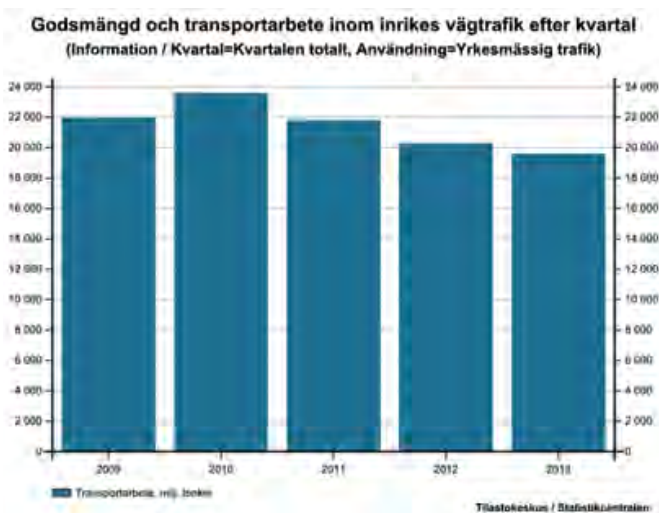


Bild 13. Transporterade milj. ton-km på landsväg (Statistikcentralen 2014).

Milj. Tonni-km / milj. Ton-km	2009	2010	2011	2012	2013
Kasvis- ja eläintuotteet / Växt- och djurprodukter	36	23	22	23	12
Kivennäistuetit / 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

Bild 14. Godstrafikens ton-km enligt varugrupp (Trafikverket 2014).

Trafiken över östgränsen i söder lider mycket av de ökade antal passagerartågen, bl.a. Allegro, som gör att banan kan erbjuda mindre kapacitet för godståg. Den pågående krisen i Ukraina och det oklara ekonomiska läget i Ryssland kan också ändra på de här förhållandena ytterligare. I transporterade tågakilometer per tåg slag ser vi att persontrafiken har minskat liksom också godstrafiken. Däremot har de dragna bruttotonkilometrarna ökat. Detta betyder att man strävar efter att dra mer last per tågakilometer, vilket är i linje med vad man kan se inom järnvägsutvecklingen. Då man strävar efter att nå fulla tåg gör man ett strategiskt drag som minskar trafikmöjligheterna på de mer glesat trafikerade banavsnitten. Ur detta kan man härleda att den i viss mån minskade trafiken på övriga banavsnitt delvis är ett medvetet val.

Genom att granska vad som transporteras per järnväg och hur utvecklingen ser ut så kan man tydligt urskilja vilka typer av transporter VR fokuserar på. Mineraler och skogsindustrins produkter är antingen stigande eller rätt stabila över en fem års period. Maskiner och anordningar samt övrigt styckegods minskar stadigt och kommer med nuvarande utveckling troligen att helt falla bort inom en snar framtid. Trafikverket förutspår dock en liten ökning då trafikförutsättningarna på banan mellan Uleåborg och Helsingfors förbättras och tredje parter erbjuds möjlighet att driva trafik (Trafikverket, 39/2014). (Bild 12)

Som jämförelse kan man titta på de transporterade godsmängderna längs landets vägar enligt transporterade tonkilometer. (Bild 13)

Godsmängden har minskat kraftigare de senaste åren längs landsvägarna än per järnväg. Detta avspeglar den allmänt svaga ekonomiska utvecklingen och den minskade trafiken till Ryssland i början av 2010-talet.

Vad gäller järnvägstrafiken framgår det inte ur statistiken hur dessa godsmängder transporteras, t.ex. andelen av vissa vagn typer eller vissa lok typer och längs vilka banavsnitt. Men genom att analysera den industriella strukturen i landet så kan man härleda att för Kaskö–Seinäjoki banans del så finns det under rådande förutsättningar inte rum för ökade transporter av annat än de produkter som också idag transporteras längs banan, d.v.s. skogsindustrins produkter. För att diversifiera transporterarna krävs investeringar i banan och en ändring av järnvägsstrategin på banavsnittet.

3.4 Prognosen för järnvägstransporter

I trafikverkets prognos för järnvägstransporter fram till 2035 så förväntar man sig att transporten av cellulosaper järnväg kommer att öka från dagens ca 1,5 milj. ton till ca 2,6 milj. ton. Vad gäller transport av sågvaror har trenden länge varit sjunkande men man förutspår att transportererna per järnväg kommer att vara rätt stabila kring 0,7 milj. ton till periodens slut. (Bild 15 och 16.)

Av prognosen kan man inte dra långtgående slutsatser för Kasköbanans del, men på det hela taget så borde transportererna för Kaskös del inte minska för de här varugrupperna.

Man förutspår en ökning av råvirke och flistransporter från ca 13 milj. ton till knappa 16 milj. ton. Den här uppskattningen är strakt förknippad med den eventuella Metsä Groups investering i Äänekoski. Investeringen kommer enligt trafikverket att medföra en betydande import av massaved då den inhemska marknadsveden inte nämnvärt kan utökas. Det här kan mycket väl medföra utökade transporter längs Kasköbanan då Kaskö hamn är en betydande importör av massaved redan idag och hanteringen lätt kan utökas samt att järnvägen erbjuder direkt förbindelse via Seinäjoki–Jyväskylä banan. På detta sätt skulle järnvägsavsnittet också få behövliga returtransporter. (Bild 17)

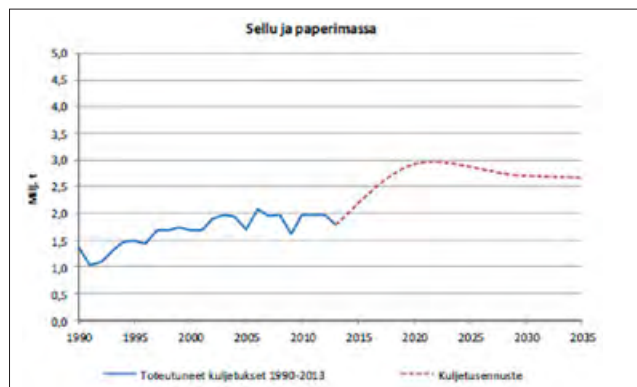
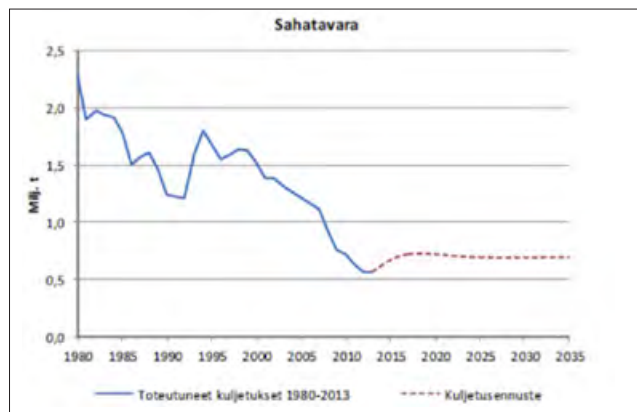


Bild 15 och 16. Överst sågvaru- och under cellulosatransporter fram till 2035 (Trafikverket, 2014).

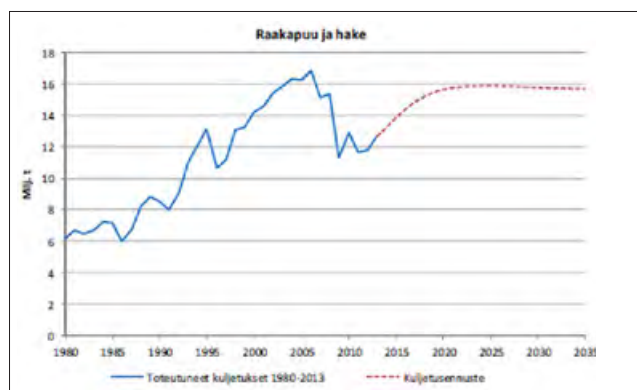


Bild 17. Råvirkes- och flistransporter fram till 2035 (Trafikverket, 2014)

3.5 Norden

De nordiska länderna har tack vare stora likheter ett rätt omfattande samarbete på lika nivåer och olika områden. Man strävar också efter en gemensam nordisk infrastruktur som är baserad på hållbar utveckling och mobilitet. I Sverige och Finland har man mycket stort transportarbete jämfört med medeltalet i Europa vilket beror på långa distanser och relativt gles befolkningstäthet (TemaNord 1997:528). Då det gäller järnvägstrafik är Sverige dock längre hunnet eftersom man avreglerat järnvägstrafiken för fri konkurrens.

I tabellen (Bild 18.) ses att Sverige lyckats öka volymerna efter finanskrisen 2008, medan Finland inte ens kommit upp till nivån före krisens utbrott. Man kan dock inte direkt härleda att detta skulle bero på en friare järnvägspolitisk i Sverige. Snarare så har den finska ekonomin en annan struktur som har gjort det svårare att återhämta sig och därmed också minskat transportererna.

Finlands och Sveriges huvudjärnvägar ligger i Sverige längs med ostkusten och i Finland utgörs den av stam-

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		

Bild 18. Transporterade godsvolymer per järnväg (Eurostat, 2014)

banan från Helsingfors upp till Torneå. Båda de här järnvägssträckningarna har kapacitetsbrist och därför har man inom ramen för TEN-T projektet valt att satsa på denna korridor som kallas Botnia Korridoren. Korridoren fyller som ett system de krav som satts i Lissabon fördragen angående tillväxt genom utökad åtkomst och förstärkandet av ekonomiska, sociala och territoriala kohesioner. Genom att sammanlänka Barents hav med Östersjöregionen och utöka attraktionskraften för järnvägstransporter vill man skapa mer energieffektiva transporter och minska på utsläpp och klimatförändring (*The Bothnian Corridor, 2009*). Fler projekt håller på eller har förverkligats i Sverige medan stambanan i Finland håller på att förbättras.

Stygruppen för detta projekt har i flera omgångar åberopat möjligheten att avlasta stambanan genom att bättre utnyttja de tvärgående järnvägslinjerna. I det samnordiska NECL-II projektet (*NECL-II, 2011–2013*) studerades och

marknadsfördes en tvärgående korridor från Parikkala via Jyväskylä till Seinäjoki och Kaskö/Vasa och sedan vidare från Sundsvall mot Trondheim. Som resultat av detta projekt har man i Norge beslutat sig för att elektrifiera meråkerbanan mot Sverige. I projektet togs mycket fakta fram som visade på goda förutsättningar och en efterfrågan på en tvärgående linje över Bottenhavet från Kaskö. Järnvägslinjen till Parikkala skulle tjäna som länk för gods från den ryska marknaden över till Trondheim och vidare ut i Europa och till Amerika, eller i motsatt riktning till den ryska marknaden och med koppling till Transsibiriska järnvägen. Det planerade logistikcentret, eller logistik hubben, i Seinäjoki har alla förutsättningar att bli en mycket viktig knutpunkt för godstrafik från norra och mellersta Finland. Kaskö hamn och järnväg är här en viktig länk i en dylik logistik kedja, då Kaskö är den mest fördelaktiga hamnen ur den synvinkeln. I avsnittet nedan angående Kaskö utvärderas denna analys ytterligare.

Merkkiens selitykset

Teckenförklaring

Explanation of signs

- Hätätilinmerkki / Station for passenger traffic / Passenger station
- Liikennepaikka tai liikennepaikan osa / Trafikplats eller dess del / Station or its part
- Satsake / Hätäpaikka / Hatt
- Tilingshohde / Linjevaihe / Turnout on the open line
- Ojalle jaettu liikennepaikka / Sectioned trafikplats / Partitioned station
- Rakennalla / Under byggning / Under construction
- Rautatie / Järnväg / Railway
- Rautatien rakentamisaikana / Järnväg under byggning / Railway under construction
- Liikennettä suljettu rautatie / Banen stängd för trafik / Line closed to traffic
- Käden rautaliikennepaikan välimätkä / Avstämning mellan två trafikplatser / Distance between two stations
- Tilitusnumeri ja rautatien numerointi / Kostuslänkelinumeri ja linjenumeri / Cost pool line number and rail data line number
- Tilitusnumerin vaihtu / Kostuslänkelinumerin vaihtu / Cost pool line number changes
- Rautatien OII-Projektin liikennetilan muutosalue / Sveriges OII-Projektin trafiklinjen som museijärnväg / Section: OII-Projekt is operated as a museum railway

Bild 19. Södra Finlands järnvägsnät (Trafikverket)



4. Faktorer

**som kan påverka transporterna
på Kaskö–Seinäjoki järnvägen**



4.1 Kommunernas investeringar och företag

I det följande avsnittet granskas kommunernas struktur längs Kaskö–Seinäjäki banan. Dels analyseras kommunernas investerings och utvecklingsavsikter om dylika finns som kan dra nytta av en fungerande järnväg, eller på vilket sätt järnvägen kan bidra till kommunernas planer. På samma sätt har ett utvalt antal företag i regionen intervjuats för att utreda huruvida järnvägen anses som en resurs i företagens framtida logistikplanering och utvecklandet av affärsrörelsen. Företagen har valts med tanke på deras produktion och volym som kunde tänka sig använda järnvägen. Alla uppgifter om företagen eller kommunerna har fåtts via intervjuer.

Avsikten är att eventuellt kunna påvisa om det finns ett behov eller en vilja att kunna utnyttja järnvägen mer effektivt ifall den kan erbjuda förutsättningar för effektivare transporter, eller om den kunde öppna ännu outnyttjade möjligheter att utvidga marknaderna.

De granskade kommunerna är 8 till antalet, men också företag utanför detta område har kontaktats. Banan har ett större verkningsområde som sträcker sig ända till finska östgränsen. Kaskö hamn har likaså ett "hinterland" som sträcker sig från Kuusamo trakten i norr till Punkaharju i söder.

4.2 Kaskö

Kaskö stad är Finlands minsta stad med ca 1322 invånare.

Kaskö är som ort den andra ändpunkten för järnvägen och också järnvägens för tillfället största användare. Till Kaskö hamn samt Metsä Boards (Metsäliitto) BCTMP massafabrik fraktas idag längs järnvägen ca 143 000 ton gods per år av totalt 193 000 ton på hela banavsnittet. Järnvägen är livsviktig för hamnen och också en förutsättning för massafabriken utveckling. BCTMP fabriken är rätt ny (2006) och producerar över 300 000 ton massa för export per år med ca 80 anställda. Fabriken indirekta sysselsättande effekt är mer än dubbelt större. En stor del av produktionsmängden exporteras från Kaskö hamn. Skogsindustrin är en mycket viktig arbetsgivare för hela regionen.

Då Metsä Botnias fabrik stängdes 2009 förlorade regionen 300 arbetsplatser och sin största arbetsgivare. I tabellen (Bild 20) ses också bortfallet i förädlingsgraden i Kaskös industriproduktion. Staten ansåg då orten i behov av akut strukturomvandlingsstöd. Därefter har saken till stor del



glömts bort och Kaskö har fortfarande en arbetslöshet på 14,3 %. Ur den synvinkeln kan man ifrågasätta en statlig indragning av järnvägen som därmed skulle orsaka ytterligare bortfall av arbetsplatser, då infrastrukturen och förutsättningarna radikalt försämras för både hamnen och storindustrin.

Kaskö hamn hör från 2014 till EU:s TEN-T (*Trans-European Transport Network*) övergripande nätverkets hamnar och anses således vara en viktig hamn inom det Europeiska transportnätverket. TEN-T nätverket är ett planerat transportnätverk av vägar, järnvägar, flygleder och vattenleder i Europa. Ett beslut om att upprätta nätverket togs av Europeiska parlamentet och kommissionen år 1996. Nätverkets avsikt är att koordinerat förbättra, effektivera och utveckla de primära transportlederna inom nätverket (*Europeiska kommissionen, 1996*). Hamnen sysselsätter idag ca 30 personer.

Över Kaskö–Seinäjäki järnväg fraktas främst massaved till fabriken i Kaskö samt sågade trävaror, faner och limmade

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

Bild 20. (Statistikcentralen 2012).

träbalkar till hamnen för export eller förädling. Tidigare har också fraktats bl.a. kemikalier och anrikningsprodukter.

I Kaskö hamn verkar förutom ovanstående företag också hamnoperatörerna Oy Silva Shipping Ab, JHT-Yhtiöt Oy, Baltic Bulk Oy och Baltic Tank Oy vilka alla är specialiserade på olika typer av hamnverksamhet. I Kaskö finns också Tähkä Oy som tillverkar bl.a. utrustning för bl.a. sågindustrin, Metsä Wood som tillverkar värmebehandlat trä, samt diverse mindre företag inom livsmedelsindustrin. Kaskö har också fiskförädlingsindustri – Silva Seafood – och är en av landets viktigaste fiskehamnar. En betydande del av produktionen har gått på export till Ryssland.



Bild 21. TEN-T övergripande nätverk (Trafikverket)



Bild 22. TEN-T kärnnätverk (Trafikverket)

Kaskö stad har drivit järnvägsfrågan främst inom landskapsförbundets trafikstrategiplan samt genom anslagsrekommendationer i landskapsprogrammets genomförandeplan (TOPSU, 2014). Staden har också deltagit i och startat flertalet projekt som strävat till att utveckla och bibehålla banavsnittet. Hit hör bl.a. EU-finansierade NECL-II projektet där godstrafiken i öst – väst led marknadsfördes.

I projektet påpekades fördelarna med att utveckla trafiken via Parikkala–Seinäjoki–Kaskö (och Vasa–Umeå) –Sundsvall till Trondheim. Man strävade till att avlägsna flaskhalsarna längs transportkorridoren där Järnvägsavsnittet Seinäjoki–Kaskö samt färjförbindelsen Kaskö–Sundsvall eller motsvarande hamn skulle åtgärdas. Detta arbete fortgår ännu på olika plan och med olika alternativ.

4.2.1 Biobränslen

I Kaskö hamnen har nyligen öppnats en terminal för biobränslen som erbjuder flis till regionens växthus och värmecentraler. I regionen finns ca 394 st. växthusodlare varav åtminstone 76 st. för tillfället använder biobränslen (Bioenergiaselvitys, jamk.fi). Ett växthus på ca 1 ha förbrukar ca 10 000 m³ flis per år eller ca 2 440 ton.

Terminalen målsättning är att producera 200 000 m³ flis per år men kapaciteten kan tiodubblas till 2 000 000 m³ då man använder företagets alla terminaler gemensamt. Terminalernas verksamhet utvecklas också inom ramen för ÄVKK-regionstads pilotprojekt (Älykkään ja Vihreän Kasvun Kaupungit), där man kommer att sträva till en intelligent och digitalt sammankopplad "energy-on-demand" lösning som skapar resurs- och logistikeffektivisering.

Till strategin hör att kunna distribuera biobränsle till hela Syd-Österbotten och Södra Österbotten samt längre in i landet till fjärrvärmecentraler i Mellersta Finland via bl.a.

järnvägen. Järnvägen är mycket bra lämpad för transport av stora mängder biobränslen antingen som flisved eller färdigt flisat material till och från hamnen. Hamnen i Kaskö är också utrustad för att kunna hantera dylika transporter.



Arbets- och näringsministeriet strävar efter att uppnå en användningsgrad av förnyelsebar energi motsvarande 25 TWh, eller 13,5 milj. m³ flis, till år 2020. Idag beräknar man att den årliga förbrukade mängden är 10 milj. m³. Största delen av transporterna till kund kommer också i framtiden att ske per landsväg då de flesta sträckorna är tämligen korta för att hålla lönsamhet. Det byggs flera biobränslekraftverk och äldre kolkraftverk ombyggs att klara också

biobränslen. Värmeverken i t.ex. Tammerfors, Helsingfors och Jyväskylä blandar både trä pellets och torv i bränningen av kol, beroende på tillgång och prisbild (*Bioenergia ry, 2015*).

I kombination med att skogsindustrins fabriker uppgraderas eller att det byggs helt nya, samtidigt som användningen av förnyelsebar energi ökar kommer detta att

skapa utmaningar för logistik och tillgång på råvara. Ur den synvinkeln är terminalen i Kaskö en rätt satsning då man kan tillgodose regionen med biobränsle antingen från den inhemska marknaden eller med import sjövägen till hamnen. Järnvägstransporter av större mängder till distributionsterminaler inne i landet kan alltså på sikt öka järnvägstransporterna från Kaskö.

4.2.2 Lastplats för bl.a. virkestransporter

Kring Kaskö hamn finns i markplaneringen färdigt reserverade områden för industriverksamhet. Vid behov finns det olika möjligheter för uppförande av lastplatser för järnvägen. Närregionens behov av olika transporter längs järnväg berör främst metallindustrin och skogsindustrin. Längs Kaskö–Seinäjäki järnväg finns endast en fungerande lastplats för skogsindustrin i Teuva. Den lastplatsen är i nuläget dock inte ändamålsenlig och endast 450 m lång, varför fulla tågsätt inte kan lastas på bangården. Teuvas möjligheter att utvidga bangården är också i någon mån begränsade.

Enligt Skogscentralen kunde lastplatsen flyttas antingen mot Kaskö eller också Kauhajoki hållet bara bangården görs tillräckligt stor för hantering av virke. Kaskö hamn-

område kunde ur den synvinkeln lämpa sig för detta ändamål. Hamnen har tillräckligt med utrymme och hanterar redan nu denna typ av gods. Därtill kommer synergieffekterna i transporter av andra godstyper (sågvaror, träprodukter, gödsel, specialprodukter osv.) som hanteras över hamnen.

Bild 23. Detaljplan över Kaskö hamnområdets norra del och möjligt område för virkeslastplats (Kaskö stad, 2014)



4.2.3 Kaskö hamns potential – TEN-T hamn

Som tidigare nämnts så är Kaskö hamn den enda hamnen i Österbotten med TEN-T status. Hamnen är också den enda hamnen i Österbotten som inte har större infrastrukturella hinder för att utvecklas och utvidgas. Hamnen har förutom järnvägen direkta vägförbindelser (stamväg 67 och riskväg 8) som inte stör bostadsbebyggelsen. Hamnen har också stora (över 14 ha) områden som kan utvecklas för hamnen eller industrin utan större hinder. Hamnens geografiska läge gör att den ligger lika långt från Östersjön som t.ex. Kotka–Hamina.

Svaveldirektivet (*Directive 1999/32/EC, Directive 2005/33/EC*) kommer också att för Kaskös del medföra fördelaktigare seglingstider jämfört med t.ex. hamnar längre norrut. Detta är en aspekt som bör beaktas då man ser till utvecklingspotentialen för järnvägen och hamnen i ett helhetsperspektiv. Frakter kan komma att söka sig till hamnar med fördelaktigare seglingstider och därmed lägre fraktkostnader. Kaskö hamn har därför också en fördel med järnvägsförbindelse. (*Bild 24*)

Till hamnen importeras främst massaved för Metsä Boards fabrik men också bl.a. kemikalier, bioenergi och gödsel. Kaskö hamn strävar hela



Bild 24. Kaskö hamns, massafabriks och potentiella industriområden (Google map)



Foto: Kaskö hamn



tiden efter att utveckla sin verksamhet med beaktande av industrins behov och transportbehovet i allmänhet. Över hamnen transporterades 2013 ca 1 100 000 ton gods. De främsta exportprodukterna är cellulosa och sågade trävaror, massaved, trä pellets och diverse annan export (Kaskö hamn, 2014).

Till Kaskös utvecklingsplaner hör också en eventuell etablering av en distributionscentral för mångbranschföretaget Berner Oy i hamnens omedelbara närhet. Forest BTL hade också planer på att investera i en biodieselfabrik i Kaskö, men dessa planer är för tillfället inte aktuella, på grund av det ekonomiska läget och lönsamhetsfrågor. Fabriken, om den skulle förverkligas, skulle vara i stort behov av järnvägstransporter på upp till 2 000 000 m³ virke per år (Forest BTL).

I hamnens närhet startar i början av 2015 **Aureskosken Jalostetehtas Oy:s** träförädlings verksamhet i **Metsä Woods** tidigare utrymmen (Kaskö stad). Förädlingsindustrin kan komma att ha positiv effekt för transporter både till inhemska marknaden och för export. Järnvägens betydelse för träförädlings- och skogsindustrins utveck-

ling bör inte underskattas.

Enligt företagets Vd **Markku Heinonen**

uppskattar man att transporterna kan vara i storleksklassen 20 000 ton per år, med olika transportmedel.

Volymerna är givetvis beroende av hur företaget utvecklas och det allmänna ekonomiska läget.

Till Kaskö hamns strategi hör att hitta frakter som kan ha nytta av hamnens geografiska läge, goda trafikförbindelser och hamnens utvecklingspotential som beskrivits ovan. Hamnen arbetar kontinuerligt mot målsättningarna där järnvägen är en viktig del. Till den här strategin hör utveckling av containertrafik för styckegodsfrakter, sågindustrin samt för maskinindustrin. Hit hör också öppnande av nya fartygslinjer för sågade trävaror och en RoRo-linje till lämplig hamn i Sverige som på bästa sätt tillgodoser behovet av frakter mellan länderna. Hamnen har för avsikt att investera i ny infrastruktur och utvidga servicen

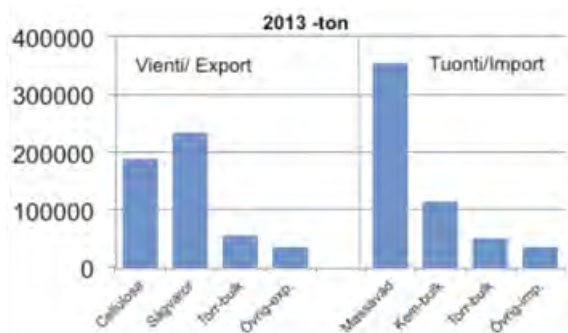


Bild 25. Export och Import över Kaskö hamn 2013



Bild 26. Potentiellt godsflöde i nordost-sydväst riktning (NECL-II 2011) RoRo-trafik.



Foto: Kaskö hamn

för att bättre hantera olika typer av frakter.

Den första nya linjen för sågvaror öppnas till Hull i Storbritannien i februari 2015 med en beräknad årlig volym på 30 000–60 000 m³. Trafiken kommer enligt uppskattning att skapa ökad efterfrågan på ytterligare linjer varför en volymökning för frakter med järnväg är att vänta. Hur stor volymökningen kan bli är i detta skede svårt att uppskatta men på basen av nuvarande relationstal i transporter över hamnen är 30 % eller 10 000–20 000 m³ per järnväg/år för tillfället en kvalificerad uppskattning (*Kaskö Hamn, 2014*).

I projektet NECL-II (*Corridor cargo flow and statistics 2012*) undersöktes fraktpotentialen för en RoRo/Ro-

4.3 Kristinestad

Kristinestad är grannkommun till bl.a. Närpes och Teuva med ett invånarantal på 6879 personer. Kristinestad har en stark servicenäring men också jordbruk och metall- och träförädlingsindustri.

Järnvägen går inte längre till staden efter att banan från Perälä i Teuva revs bort på 80-talet. I delgeneralplanen finns dock medtaget en möjlig järnväg till Pohjolan Voimas djuphamn på Björnön och järnvägsreserveringen finns fortfarande också med i landskapsplanen.

Staden ser som möjlighet att utveckla Pohjolan Voimas djuphamn på Björnön för frakter som kunde behöva järnvägstransporter. Dyliga planer är dock för tillfället starkt beroende av Pohjolan Voimas eventuella investeringar i deras befintliga kolkraftverk i hamnområdet. Det har också förekommit diskussioner om att utöka samarbetet mel-

4.4 Närpes

Närpes stad är den enda angränsande kommunen till Kaskö med ca 9369 invånare. Närpes har en stark företagskultur där växthusnäringen och verkstadsindustrin utgör de främsta näringsgrenarna. Växthusnäringen är överlägset störst i landet med en hög sysselsättande effekt. Hela 60 % av landets tomater och 35 % av gurkor produceras här. Näringen har också gett upphov till en utveckling av förpacknings-, sorterings-, transport- och försäljningsföretag. År 2012 fanns det 179 växthusodlare med en total odlingsareal på 77 ha. Näringen har också gett upphov till forskning och utveckling inom branschen. Jordbruket i övrigt sysselsätter ca 715 personer och växtodlingen står för 85 % av jordbruks-

Pax-linje mellan Kaskö och olika hamnar på Sveriges östkust. I undersökningar och diskussioner med transportföretag som Kaskö hamn utfört under 2012–2014 har den här potentialen kunnat bekräftas. En årlig volym på mellan 450 000 och 750 000 ton gods skulle ha en direkt fördel av en RoRo-linje från Kaskö. Man strävar till att kunna starta denna trafik så fort lämpliga samarbetsmodeller hittas. Trots att dylik linje inte direkt behöver service från järnväg kommer den ökade trafiken att generera trafik som behöver också järnvägstransporter. Bl.a. skogsindustrin har visat ett starkt intresse för RoRo trafik i kombination med containertrafik från Kaskö.

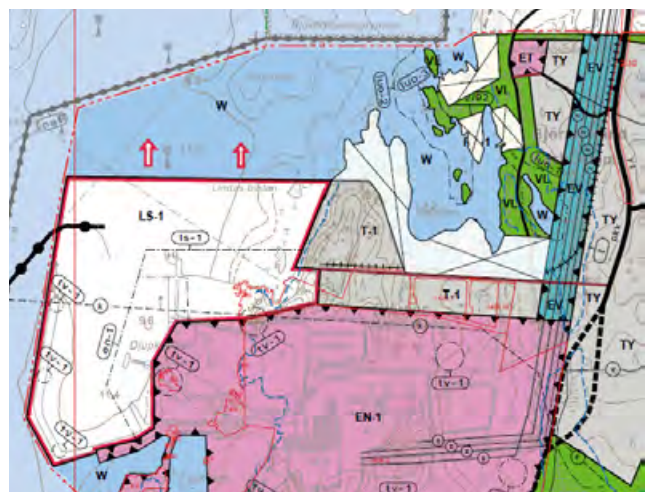


Bild 27. Kristinestads delgeneralplan av Björnö industriområde och hamn (*Tekniska verket Kristinestad 2014*)

lan hamnarna i Kaskö och Kristinestad. De här diskussionerna är dock mycket beroende av politiska beslut samt på vilken utveckling som kan tänkas ske på Björnön.



Bild 28. Närpes stationsområde och industriområde, Närpes stad 2014.

produktionen medan resterande produktion är ägg, svinhushållning, mjölk- och köttproduktion. Dessutom finns det ca 80 st. pälsfarmer vilket gör Närpes till den tredje största kommunen enligt antalet aktiva pälsfarmare (*Närpes stad*). I Närpes finns också en stark maskin- och metallindustri med tillverkning av bl.a. långtradar chassin och sopbilar i olika utförande. En stor del av denna produktion går på export till främst Skandinavien och Ryssland.

Ett av företagen är **Ab Närpes Trä och Metall** (NTM). NTM är ett teknikföretag som utvecklar, tillverkar, säljer och underhåller transportutrustning för tunga transporter och insamling av återvinningsmaterial och avfall, och företaget har 400 anställda och omsätter närmare 50 milj. € (2013). Vid företaget anser man att järnvägen är mycket viktig för framtida transporter. I dag är det omöjligt att använda järnvägen då lämplig lastplats i Närpes eller annorstädes inte finns. NTM:s export till t.ex. Ryssland uppgår idag till ca 70 sopbilar/ år och en stor mängd annan transportutrustning. Dessa produkter transporteras idag per landsväg till destination, men järnvägen kunde mycket väl användas i stället om sådan service erbjöds (*NTM*). Man anser dessutom att containertrafik från Kaskö skulle vara mycket fördelaktig med tanke på marknaden i Mellanöstern och Asien, då NTM:s produkter kan fraktas i container, vilket är det mest lönsamma transportalternativet då det gäller längre frakter. På NTM ser man Logistikkedjan Seinäjoki–Kaskö hamn med fartygs-, järnvägs- och landsvägsförbindelser som en mycket viktig för utvecklingen i landskapet (*NTM, 2014*).

Ett annat företag i karosseribranschen är **Oy Närko Ab** som tillverkar olika chassin, flak och skåp och för tunga fordon. Årsproduktionen är ca 600 till 700 st. enheter varav ca 80 % går på export. Viktigaste marknaderna är i Norden och de flesta produkterna lämnar fabriken på egna hjul. Man anser därför inte att järnvägen i detta fall skulle utgöra ett potentiellt transportmedel i försäljningen. Däremot behöver

fabriken komponenter och stål (ca 70–80 ton/månad) för sin produktion som åtminstone i teorin kunde komma längs järnvägen ifall övriga parametrar kan förespråka en dylik transport. Men å andra sidan har man aldrig heller funderat på järnvägen som alternativ då denna service inte erbjuds idag. Närko nämner att smidigheten, tiden och givetvis priset är avgörande för valet av transporter (*Närko, 2015*).

Andelslaget **Närpes Grönsaker** är ett uppsamlings, sorterings, förpacknings och distributionsföretag för regionens växthusindustri. Företaget omsätter ca 37 milj. euro per år. Man levererar ca 40–50 ton grönsaker per dag till butikskedjornas centrallager. Under högsäsong kan mängden uppgå till närmare 150 ton/dag. Upp till 99 % avsåts på den inhemska marknaden där de största kunderna är S-gruppen, K-gruppen och Lidl i den ordningen. De två första står för över hälften av marknaden tillsammans medan Lidl står för ca 20 %. Närpes Grönsaker transporterar endast en mindre del av produkterna medan kunderna själva hämtar sina produkter och avgör således också transportsättet. Då produkterna är färskvaror och går från planta till butiksdiskon på mindre än 2 dygn, samt att butikskedjorna har egen logistik och specifika krav på transporterna, så skulle användandet av järnvägstransporter vara en stor utmaning. Man ser det dock inte som en omöjlighet men praktiskt svår genomförbart. Lidl tar t.ex. emot leveranser till sina centrallager i Janakkala och Laukaa endast mellan kl. 8–12 och 10–14 respektive. För S-gruppens del går transporterna till Lempäälä och för K-gruppen till Kilo i Esbo för vidare distribution ut i landet (*Närpes Grönsaker, 2015*).

Från Närpesregionen fraktas också ca 45 000 ton fodersäd per år till bl.a. Ilmajoki och Reso. För tillfället körs lasterna per landsväg då järnvägen inte längre erbjuder denna möjlighet eller så är priset inte konkurrenskraftig.



Bild 29. De viktigaste företagens närhet till järnvägen i Närpes (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

Bild 30.



4.5 Teuva

Teuva är grannkommun till Kauhajoki, Kurikka, Närpes och Kristinestad med ett invånarantal på ca 5750 människor. I Teuva finns för tillfället den ända fungerande lastningsplatsen för järnvägen förutom i Kaskö. Lastningsplatsen används för transporter av råvirke. Lastningsplatsen är ca 450 m lång med ett sidospår.

Lastplatsen anses vara viktig för virkestransporter och enligt Skogscentralen så är behovet stort för en dylik plats någonstans längs banavsnittet. Enligt den tekniska avdelningen i Teuva kommun finns det möjligheter att förbättra nuvarande järnvägstrafikplats kring stationsområdet, även om de är begränsade. Kommunen är också villig att planera ett nytt lämpligt område inom kommunen eller i samarbete med t.ex. Kauhajoki.



Teuva är en typisk jordbrukskommun men har också metallindustri som Viafin West Welding Oy och M-partners.

Viafin West Welding Oy är en mekanisk verkstad och del av Viafin-koncernen, som bl.a. framställer stora tryckkärl och värmeväxlare.

För dem skulle leveranser längs järnväg endast vara ett alternativ mot den ryska marknaden. Men då Kaskö hamn endast ligger på ca 30 km avstånd så är leveranser till kund lämpligast sjövägen. Produkterna och komponenterna är vanligtvis också mycket skrymmande och kräver specialtransport. På Viafin West Welding är man missnöjd med VR som alltid överprissätter transportererna, och det är i



Bild 31. Teuva station och bangårdsområde, Teuva kommun 2014

praktiken omöjligt att erhålla ett konkurrenskraftigt pris per järnväg till någon plats i landet över huvudtaget. Verkstaden behöver ca 4–500 ton stål från Brahestad per år. Den här mängden kunde transporteras per järnväg, men för företagets del så skulle det också kräva ett stickspår till fabriksområdet. Men man anser att järnvägen behövs för andra kunder och att den absolut är en resurs för regionen (Viafin, 2015).

M-partners Oy startade på 80-talet som husvagnstillverkare men har sedermera övergått till framställning av karosser för lastbilar och flyttbara och mobila modulhus för olika ändamål. Företaget omsätter kring 6 milj. euro och har kring 30 anställda. Företaget har också tillverkning i Närpes (NEK Oy). Endast ca 10–15 % går på export medan den inhemska markanden står för merparten. Man ser inte järnvägen som ett alternativ för transporter till kund, men eventuellt för materialleveranser till fabrikena. Det rör sig om ca 2–3 långtradarlaster per månad.

Nipere Oy är ett företag i metallbranschen som tillverkar bl.a. jordbruksmaskiner och släpvagnar. Företaget omsätter ca 4 milj. € och har knappa 30 anställda. På företaget uppger man att transportererna sköts per landsväg och att järnvägstransporter inte kan anses fördelaktiga då volymerna är rätt små. Men järnvägen anses ändå utgöra en resurs för regionen och kan på sikt också gagna företaget.

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

Bild 32.

4.6 Kauhajoki

Kauhajoki stad är centrum för Syd-Österbottens handel. Staden har ca 14 000 invånare och är grannkommun till bl.a. Teuva och Kurikka. Kauhajoki har idag ingen lastplats för järnvägen och en del av det gamla stationsområdet är i privat ego efter att stationen stängdes 1999. I omedelbar närhet till stationsområdet finns en stark koncentration av industri och företag. Aronkylä industriområde väster och norr om banavsnittet har bl.a. tillverkning av elementhus, möbler och livsmedel samt importföretag för maskiner och maskinutrustning.

Norr om Kainasto stationsområde finns det i delgeneralplanen planerad mark för industri vilket ger möjlighet till en utvidgning av det gamla stationsområdet. I diskussioner med Kauhajokis tekniska avdelning ser man det som möjligt att planera två lastningsplatser enligt behov, en för industriområdets behov i anslutning till stationsområdet och en för skogsindustrins behov västerut (Sysmäki) mot Teuva. I anslutning till stationsområdet finns nämligen i detaljplanen ett 20 m brett område för ett stickspår in på Aronkyläs industriområde. Beroende på behovet av järnvägstransporter anser man det som lämpligast att planera en lastplats för virkestransporter i Sysmäki området medan nuvarande stationsområde inte mer anses lika lämpligt då det är i omedelbar närhet av bebyggelse. Alternativt kunde Sysmäki området fungera som lastplats både för råvirke och för övrigt gods. Kauhajoki stad är beredd att starta planeringen och upphandlingen av behövliga markområden. Den uppskattade kostnaden för lastplatsen ligger mellan 6–10 milj. € (Kauhajoki stad, 2014). På kartan ses de möjliga nya lastningsområdena inringade. Sysmäki området är längst till vänster medan gamla stationsområdet inringat längst till höger.

Puutalokymppi Oy är ett företag med verksamhet i Aronkylä industriområde som tidigare framställde hus men har för tillfället en omstrukturering av verksamheten. På företaget anser man att containertrafik över Kaskö hamn skulle vara till fördel för deras framtida produkter. I företagets nuvarande produktionsfaciliteter kommer man i framtiden troligen också att producera produkter för export med en årlig volym på över 50 000 cbm. Företaget kan i detta skede dock inte närmare specificera sitt transportbehov. Problemet för transporter per järnväg ligger enligt företaget ändå i den service och prissättning som VR ger (Puutalokymppi, 2015).

Älvsbytal Oy (Älvsbyhus) är ett företag som tillverkar hus i elementform. Företaget har över 50 anställda och omsätter närmare 30 milj. €.



Kauhajoki delgeneralplan. Ringarna visar möjliga nya områden för lastningsplatser (Kauhajoki stad, 2014).

På företaget uppger man att järnvägen inte i nuläget erbjuder ett alternativ för transporter av deras produkter. Men å andra sidan har man inte heller planerat sin logistik kring järnvägen som alternativ. För transport av material i tillverkningen till fabriken kan järnvägen vara en möjlighet, men detta skulle kräva en omstrukturering av logistiktänkandet och också att järnvägen kunde erbjuda den service som behövs. Ett stickspår in på Aronkyläs industriområde är i detta fall ett måste.

IKH – Isojoen Konehalli Oy är ett importföretag som importerar bl.a. maskiner, verktyg, arbetskläder, skyddsutrustning och reservdelar till traktorer. Företaget har närmare 200 anställda och omsätter närmare 100 milj. €. Deras transportbehov är endast per landsväg då produkterna är till största delen styckegods som anländer i container till landets containerhamnar. Man ser inget behov av järnvägen i dagens läge. Men containertrafik till Kaskö hamn skulle för företaget vara intressant och då kunde järnvägen eventuellt utgöra ett alternativ. Containermängden per år är betydande.

Kometos Oy är ett företag som tillverkar maskiner och utrustning för livsmedelsindustrin. Företaget omsätter ca 5 milj. € och antalet anställda är ca 30 personer. Man fraktar motsvarande 40 järnvägsvagnar per år med produkter främst till Ryssland. Vd Raimo Niemi på Kometos Oy säger dock att järnvägstransporten till ryska gränsen är alldeles för dyr och att man därför först fraktar godset per landsväg över gränsen där det sedan lastas om till järnvägen. Kunderna kan ligga så långt borta som i Vladivostok och man förundrar sig starkt över VR:s prispolitik och ovilja att ge service. Järnvägen från Kauhajoki skulle man mycket väl kunna använda om denna möjlighet fanns.

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

Bild 33.

4.7 Kurikka

Kurikka stad med nästan 15 000 invånare är i likhet med Kauhajoki ett centrum för företagande och industri-verksamhet.

Trä-, möbel- och metall-industrin men också jordbruk är de främsta branscherna. Kurikka ligger norr om Kauhajoki och gränsar också till bl.a. Ilmajoki och Jalasjärvi. Kurikka har i likhet med de flesta andra orterna längs järnvägsavsnittet i dag ingen lastplats eller bangård för järnvägstransporter varför företagen i området inte heller planerar sina transporter för järnväg. Stadens ledning anser också det naturligt att en eventuell ny lastplats för t.ex. virkes-transporter borde förläggas i Kauhajoki och då kunde ortens företag om möjligt använda den lastplatsen. I övrigt saknar staden planer som skulle



påverka järnvägsbanans utveckling. **Fortaco Oy** är ett företag som uppstått genom fusion av Ruukki Engineering och Komax. Enheten i Kurikka omsätter ca 40 milj. € och sysselsätter 300 personer. Man tillverkar olika skal och komponenter till maskinstyrhytter varav 70 % går på export. Också detta företag har ett behov av transporter utöver den Nordiska marknaden. En stor del av volymen går över Vasa–Umeå per landsväg och färja. Järnvägen är inte direkt ett alternativ då produkterna och de många omlastningarna mellan olika transportmedel inte gör det lönsamt. Däremot anser man på företaget att järnvägen är viktig för regionens utveckling.

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 / Styrhyttsskal	300	40 milj. €	SWE, EU	Rekka-auto / Långträdare container	Rekka-auto / Långträdare	Osittain / Delvis

Bild 34.

4.8 Ilmajoki

Ilmajoki kommun är grannkommun till bl.a. Seinäjoki och Kurikka och har ca 12 000 invånare. Trots att kommunen är en stark jordbrukskommun finns här också närmare 700 mindre företag.

Den största industrin är **Altias fabrik i Koskenkorva** by där man framställer alkohol och djurfoder. Altia Oy:s fabrik har också tidigare varit en stor användare av järnvägen fram till 2013. Altias tillverkning skapar en stark synergi med lantbruket och miljötekniksektorn. Ilmajoki profilerar sig som alternativt attraktiv ur logistiskt hänseende genom närheten till Seinäjoki. Området kring flygfältet i Rengonharju planeras och byggs som en vägknutpunkt för logistik och företagande, men järnvägens betydelse lyfts också fram som möjlighet för industriell nyetablering både då det gäller stambanan från Seinäjoki och banan till Kaskö hamn (*Ilmajoen elinkeinostrategia 2015*).

JPT-Industria Oy tillverkar fabriker och komponenter för foderindustrin. Företaget omsätter 11 milj. € och sysselsätter 30 personer. Företaget växer på den internationella marknaden och skulle ha nytta av järnvägstrafik österut

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. €	Afrika, 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	_____

Bild 35.



Transportör av foder och pellets (JPT-Industria Oy)

till Ryssland. Man säljer också till Afrika i specialbyggda containers. För tillfället kan man inte uppskatta transportbehovet per järnväg men möjligheten anses intressant.

Energent Oy tillverkar luftkonditionering och luftcirkulationsanläggningar för bl.a. Wärtsilä. Företaget omsätter 8 milj.€ och har ca 40 anställda. Företaget växer kraftigt och omsättningen ökade senaste år med hela 30 %. Eftersom största delen av produktionen går i containers eller stora lårar tillsammans med helheter som t.ex. Wärtsiläs maskiner så kan man inte direkt avgöra transportsättet. Man skeppar ca 100 containers per år. De här går idag via Raumo och Björneborg.



Skiss över logistik hubb i Seinäjoki (SEEK 2013)

4.9 Seinäjoki

Seinäjoki är den största staden längs med banavsnittet Kaskö–Seinäjoki och är Södra-Österbottens största stad med ca 60 500 invånare. Staden är landskapets centrum med landets sjätte största marknadsområde och är en av landets snabbast växande städer. Staden med regionen är centrum för både utbildning, kultur, hälsovård och mångsidig industri med tyngdpunkt på livsmedelsindustri och teknikindustri. Stadens bilförsäljningsföretag har filialer över hela landet och servicenäringen är välutvecklad. Teknologicentret Frami erbjuder olika stödfunktioner för företagsverksamhet (SEEK Seinäjoki, 2014).

Seinäjoki är en trafikknutpunkt både för landsvägstrafik och järnvägstrafik. Stambanan från norra Finland till Helsingfors går genom staden och har anslutningar förutom till Kaskö också till Vasa och Jyväskylä. Seinäjoki järnvägsstation hanterar dock inte längre godstrafik utan endast passagerartrafik, då bangårdsverksamheten för godstrafik flyttats till Tammerfors. Längs banan trafikerar dock godståg i alla riktningar och över 2 miljoner nettoton gods transporterades genom Seinäjoki järnvägsknutpunkt år 2013.

Ur ett helhetsperspektiv har Seinäjoki–Kaskö–Vasa axeln en stark position med tanke på frakter mellan mellersta Finland norrut och till Sverige och Norge samt övriga Europa i sydlig och västlig riktning. Seinäjoki arbetar med att förlägga en hubb för logistik i anslutning till Roves industriområdet öster om staden i närheten av den nya omfartsvägen (NLC Seinäjoki). Kaskö hamn är en naturlig närliggande hamn för transporter distribuerade via Seinäjoki och vidare åt olika vädersträck (se 5.5.1.) Behovet av järnvägen mot Kaskö är en viktig del av denna helhetssyn. Trots att potentialen i detta skede endast kan uppskattas har den i olika sammanhang flera gånger påvisats, t.ex. i NECL-II projektet.

En dylik logistik hubb skulle ha en självklar strategisk betydelse för områdets logistik och utveckling. Seinäjoki ligger på TEN-T kärnätverksjärnvägen från Helsingfors upp till Uleåborg. En upprustning av Kaskö–Seinäjoki järnväg skulle driva det syfte som ställs mellan TEN-T nätverken, nämligen att det övergripande nätverket skall mata trafik eller avlasta

YRITYS / FÖRETAG	TUOTTEET / PRODUKTER	Henkilöstö / Personal	Likevalitto / 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/vs/år	Kontti / Container	Osittain / Delvis
TerhiTech Oy	Alumiiniveineitä / Aluminiumbåtar	76	12,5 milj. €	EU	Rekka-auto / Långtradare	Rekka-auto / Långtradare	Huonosti / Dåligt

Bild 36.

trafik för kärnätverket (<http://ec.europa.eu/transport>).

Från Seinäjoki området fraktas mycket livsmedel som inte är lämpligt gods för järnväg, men i närområdet finns det mycket metall och maskinindustri som har både import och export av gods per container eller trailer.

MSK-Cabins Oy tillverkar styrhytter för Valtra traktorer i en takt av 50 hytter per dag. Företaget har ca 200 anställda och en omsättning på 63 milj. €. Produkterna säljes EXW (fritt från fabrik) och företaget kan alltså inte avgöra vad behovet är för transporterna från fabriken. Däremot gör man internationella materialinköp för ca 40 milj. € som kommer med container eller trailer. Företaget anser miljövänlighet som viktigt i deras marknadsföring och därför är järnvägstrafik att föredra. Man kunde väl tänka sig att använda Kaskö hamn och järnväg som transportmedel. För tillfället erbjuder järnvägen dock inte alternativ från någon hamn.

Tuuri-byabutik (Veljekset Keskinen Oy) omsätter ca 1,3 miljarder € per år och sysselsätter 430 personer. Butiken – eller köpcentret – ligger alldeles invid Seinäjoki – Jyväskylä järnvägsbanan, som är en del av järnvägslinken i öst–väst led (NECL-II, 2012) och utgör en fortsättning på Kaskö banan. Butiken köper in mycket stora mängder konsumtionsvaror per år från Europa och Asien. Varorna kommer till stor del i containers via landets containerhamnar. Man kunde bra tänka sig använda Kaskö hamn och järnvägen för de här transporterna om förutsättningarna och priset är det rätta. För tillfället är landsvägstrafiken dock fördelaktigare.

TerhiTech och Fiskars Inha tillverkar aluminium fritidsbåtar i Ähtäri, som ligger vid Seinäjoki – Jyväskylä banan. Fiskars ansvarspersoner gick inte att nå men man kan anta att båda företagen har liknande logistik då deras produkter är mycket lika. TerhiTech omsätter ca 12,5 milj. € och sysselsätter 76 personer. De flesta produkterna transporteras per landsväg och ca 50 % går på export. Man ser inte järnvägen som ett alternativ och för den Skandinaviska marknaden går transporterna runt Bottenviken.

5.

Skogsindustrins

behov

Metsä Wood är Kaskö hamns största enskilda kund som transporterar sågade trävaror från sågen i Vilppula och limmade träbalkar och fabriken i Punkaharju, samt faner och plywood till hamnen. Av de limmade balkarna och sågvarorna kommer en stor del per järnväg.

Den andra stora kunden är **Metsä Board**, vars BTCMP fabrik i Kaskö tillverkar över 300 000 ton cellulosa per år. Fabrikens produkter lämnar fabriken per landsväg eller med fartyg från hamnen. Men fabriken behöver mycket massaved som antingen anländer per järnväg eller per fartyg, beroende på prisläget och tillgång. Järnvägen ger idag inte optimal service för skogsindustrin då antalet tåg per vecka har minskat. Detta beror å ena sida på att banan är i dåligt skick och kräver mer resurser för att trafikerats men också på den konkurrenssituation som råder mellan landsväg och järnväg.

Ifall banan läggs ned eller om trafikeringsmöjligheterna minskar kommer Kaskö hamn att på sikt bli mindre intres-

sant för export av skogsindustrins produkter. En utveckling av banan skulle å andra sidan vara positivt, inte bara för Metsäs verksamhet utan för transporterna över hamnen i allmänhet.

Metsä Fibre som eventuellt investerar i en ny fabrik i Äänekoski har inte i detta skede Kaskö som alternativ hamn. Man anser dock att en utvecklad service till och kring hamnen alltid är till förmån då man väljer transportvägar.

Kaskö–Seinäjoki järnväg är viktigt för Metsä Groups råvirkestransporter till och från Kaskö. Man har i flera omgångar förundrat sig över att kortare järnvägsavsnitt inte underhålls och rustas upp och att transporterna förskjuts allt mer till landsvägarna som inte heller klarar större påfrestning. Under rådande omständigheter kan man inte uttala sig i vilken mån Äänekoski investeringen kommer att ha betydelse för järnvägen till Kaskö. Däremot behöver Kaskö fabriken fortfarande mycket virkestransporter och andra transporter.

På skogscentralen säger man att landets råvirkestransporter till 75 % sker per landsväg och resten per järnväg. Lastningsplatsen för virke i Teuva används av skogscentralen varifrån man fraktar ca 50 000 m³ virke per år. Lastplatsen skulle dock behöva en ansiktslyftning för att bättre kunna utnyttjas. På skogscentralen anser man dock att banan med lastplatsen är mycket viktig för skogsbruket i regionen.

År 2011 beräknade skogscentralen att virkestransportbehovet längs med Kaskö–Seinäjäki banan kunde uppgå till 250 000 m³ per år för hela skogsindustrin, och att skogsenergimängden kunde uppgå till 150 000 m³ per år. Sågvaror för Metsä Groups räkning längs järnvägen kan beräknas till mellan 200 000 och 250 000 m³. Men transportererna längs järnvägen till andra kunder än Metsä Group är minst lika viktiga. Detta under förutsättning att trafiken längs banan kan skötas konkurrenskraftigt på en fungerande bana (Skogscentralen 2014).

Skogscentralen anser att en fungerande och upprustad bana är betydande för landskapets och speciellt för Syd-Österbottens skogshantering. En annan förutsättning för effektiv utökad skogs- och bioenergihantering är lastplatserna och terminalerna.

I den finskspråkiga delen av Syd-Österbotten är den hållbara skogsavverkningsgraden totalt 1 050 000 m³ (virke och skogsenergi). Då är utnyttjande graden för gagnvirke endast 65 %. Värdet av detta inklusive transporter uppgår ca 17,5 milj. €/år.

Enligt skogscentralen är buffertlagren och terminalerna längs järnvägen viktiga då man kan anpassa skogsavverkningen och transportererna till säsongväxlingarna. Detta gagnar speciellt järnvägstransporter. Samma gäller för skogsenergiterminaler då lagerutrymmen vid värmekraftverken ofta är mycket begränsade. Terminalerna och lastplatserna behövs därför absolut också längs med Kaskö–Seinäjäki banan då hanteringen då ska skötas

5.1 Banområdets betydelse

Med banområdet menas i detta fall det område på vilket järnvägsbanan har en effekt ur transporthänseende. Området sträcker sig längre bort än själva området i närheten av banan. Gods transporter styrs inte enbart av geografiska betingelser utan för det mesta av pris, tillgång och frekvens. Ur den synvinkeln är Kaskö–Seinäjäki banan i nuläget attraktiv endast för ett fåtal kunder som kan erbjuda tillräckliga volymer under rådande omständigheter, d.v.s.

optimalt. Terminalerna fungerar också som växlingsplatser mellan olika råvaruströmmar (Skogscentralen, 2014).

På trafikverket har man ett litet annat synsätt. Idag finns det 9 råvirkes järnvägsterminaler och 95 lastningsplatser längs järnvägarna. Man strävar efter att minska antalet lastplatser till 32 och öka antalet terminaler till 14. Man anser att detta skulle förbättra skogsindustrins råvirkestransporters kostnadseffektivitet och funktionssäkerhet. En bakomliggande faktor är att VR strävar till att alltid ha fulla 24 vagnars tågkombinationer och många av dagens lastplatser klarar inte av att hantera dylika tåg (Trafikverket, 2011, 2014).

I planerna finns att flytta lastplatsen för råvirke i Teuva till Storkyro längs med Vasa–Seinäjäki banan. Denna plan ter sig ofördelaktig med tanke på att Kaskö–Seinäjäki banan enbart hanterar godstrafik med fokus på just skogsindustrin, medan Vasa banan är fokuserad på persontrafik med mycket lite godstransporter. Anmärkningsvärt är att lastplatsen i Teuva nästan kategoriskt lämnats bort i rapporter angående järnvägarnas virkeshantering.



Virkestransport (Skogscentralen 2014)

skogsindustrin. I intervjuer med företag, också utanför området längs banavsnittet, finns det en del företag som kunde ha nytta av en utvecklad service på banan mot Kaskö hamn, men också österut i transporter mot Ryssland. I avsnittet om kommunerna finns uppräknat de företag som kan tänkas ha behov av järnvägstrafik och också de vars verksamhet inte anser sig ha nytta av järnvägen.

6.

Eventuell

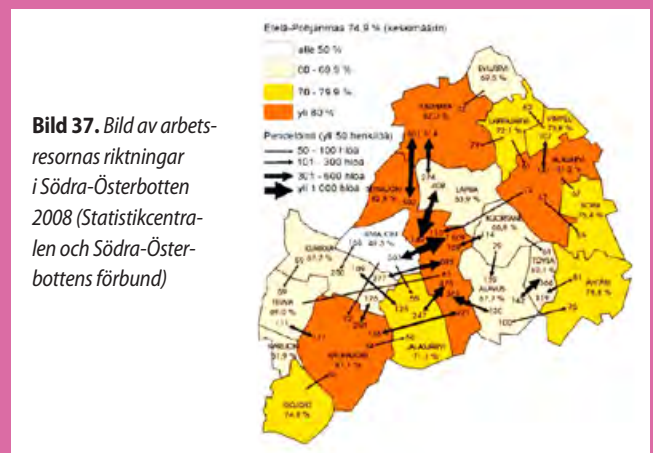
persontrafik

Det har gjorts utredningar över hur människorna rör sig mellan orterna och kommunerna längs med banavsnittet. Det har visat sig att människorna till 70 % rör sig på fritiden och till 16 % i arbete. Södra-Österbotten är också ett av de mest bilburna landskapen i landet och det förekommer mycket pendeltrafik i riktning Seinäjoki (*Södra-Österbottens trafiksystemplan, 2012*). Det har också gjorts utredningar på hur mycket trafik som kunde kanaliseras till järnvägen ifall man erbjöd t.ex. rälsbusstrafik från Kauhajokki till Seinäjoki.

Det här är givetvis baserat på jämförelser med andra orter och mot den nuvarande pendeltrafiken med egen bil och andra allmänna trafikmedel. Man bör komma ihåg att inledandet av pendeltrafik skulle kräva investeringar i stationer och rälsbussar. (Bild 37)

Enligt Södra-Österbottens NTM-centrals utredning från 2012 så förekommer det ca 7000 pendlare arbetare mellan Kaskö och Ilmajoki där människorna åker till en annan kommun för att arbeta, medan det mellan Kaskö och Seinäjoki på samma sätt förekommer 5 000 pendlare arbetare. Teroetiskt så kan man räkna ut att om 10 % skulle använda erbjuden persontågstrafik mellan orterna

så kunde man komma upp i 250 000 årliga persontransporter (*SITO 2012*). Här skall man komma ihåg att området är mycket beroende av personbilstrafik vilket i praktiken innebär en tröskel att övergå till allmänna transportmedel. Huruvida pendeltrafik kunde skötas per järnväg är förknippat med många parametrar som borde utredas grundligare och kan bedömmas utgöra ett skilt projekt. Men en fungerande pendeltrafik per järnväg skulle givetvis utgöra ett tillskott till trafiken på banan i fråga. Man bör dock komma ihåg att idag har endast huvudstadsregionen med omnejd pendeltrafik eller lokaltrafik.



Finansiering- alternativ och privatisering

7.

av järnvägstrafiken

Järnvägstrafiken drivs i Finland ännu helt av statliga VR som kan anses ha monopol ställning. Järnvägstrafiken har dock avreglerats och det är enligt lag möjligt för andra företag eller sammanslutningar att också bedriva trafik. De rättsliga grunderna för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (<http://www.finlex.fi>).

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och trafikverkets instruktioner skall följas. Det finns i författningssamlingen och regelverket uppräknat ett mäng punkter som bör uppfyllas för att kunna bedriva järnvägstarfik. Det största problemet för bedrivande av privat trafik har varit och är avsaknande av lämpligt trafikeringsutrusning som uppfyller alla krav. Bl.a.

så bör loken som trafikerar statens bannät ha utrustning för automatisk tågkontroll. (*Trafikverkets infrastrukturinformation 6/2012*). Som tidigare nämnts har Fennia Rail för avsikt att starta privat järnvägstrafik ännu år 2015. Företaget är grundat 2009 och har under flera års tid försökt inleda trafik. Enligt företaget ämnar man erbjuda miljövänliga, säkra och ekonomiskt fördelaktiga transporter direkt från produktionsanläggningar till exporthamnarna. De lok man beställt är både miljövänligare och med större dragkraft än befintliga diesellok i landet (*Fennia Rail, 2014*). Det är alltså fullt möjligt att bolaget kan göra avtal om transporter också till Kaskö då trafiken startat.



7.1 Finansieringsalternativ för upprustandet eller byggandet av järnvägar

Privata och offentligt partnerskaps finansierade infrastrukturprojekt, eller s.k. PPP-projekt (Private Public Partnership), har länge varit en etablerad finansieringsform för byggandet av t.ex. vägar och broar. Men en studie utförd 2012 av UNECE och CER samt UIC visade att PPP-projekt för järnvägar inte är vanliga. Detta beror på många faktorer, men bl.a. implementering av olika direktiv, olikheter mellan ländernas operativa verksamhet och regelverk samt finansieringsinstitutens beslutskriterier är orsaker som har bromsat denna utveckling.

Trots att PPP-järnvägsprojekt har varit rätt få så har det förekommit en del lyckade projekt som tabellen visar. De flesta projekten hör samman med höghastighetsbanor, anslutningar till flygfält samt byggandet av stationer och signalutrustning. De flesta projekt har varit av typen "DBFM" (design, bygga, finansiera, underhålla) medan en minoritet av projekten varit av typen "BOT" (bygga, operera, överlåta). I det första fallet bärs risken direkt av staten och av operatören av infrastrukturen, medan risken i det senare fallet faller på en privat aktör (*PPP Schemes and Railway financing, UN 2012*). (Bild 38)

Det finns ett uppenbart problem i implementeringen av PPP-finansierade järnvägsprojekt som har att göra med uppbärandet av intäkter för utnyttjandet av trafikleden, då detta måste vara i linje med EU regelverk över jämställdhet och ickediskriminering inom och mellan transportleder. Då en stor del av järnvägsnätet i Europa fortfarande är rätt monopoliserat innebär det här utmaningar. Men järnvägstrafik är dock effektivare om den opereras privat och under konkurrens. Det är också ett sätt attrahera privat kapital till verksamheten, och nivån på privat inflytande kan variera beroende på behov och marknad (*PPP Schemes and Railway financing, UN 2012*).

Då detta projekts styrgrupp besökte trafik- och kommunministern i december 2014 framgick det att staten allt mer föredrar PPP-projekt i olika former och på olika plan. Styrgruppen föreslog också i sitt utlåtande att kommunerna längs Kaskö-Seinäjoki banan skulle till 40 % delfinansiera ett minimikrav på akut underhåll av banan enligt följande. (Bild 39)

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
Öresund 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

Bild 38. Tabell över valda PPP-finansierade järnvägsprojekt i Europa (UN, Working Party on Rail Transport, 2012).

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

Bild 39. Järnvägsgruppens finansieringsförslag till trafikverket och trafikministeriet 2014.

Detta förslag har man för avsikt att försöka förankra i kommunernas beslutorgan och om möjligt förverkliga i samarbete med trafikverket.

Huruvida det skulle vara möjligt att med PPP finansiering rusta upp hela banavnittet bör utredas skilt, och är givetvis förknippat med den förväntade utvecklingen av trafiken längs banan. Men det finns instrument för dylik finansiering, och vart efter att järnvägstrafiken småningom konkurrensutsätts blir också den här formen av finansiering troligen mer aktuell.

8.

Vidtagna åtgärder

som stöder järnvägen

Kaskö stad och Kaskö hamn har under flera år arbetat för att öka sysselsättningen och förbättra förutsättningarna för industriverksamhet och logistik. Detta arbete fortgår och detta projekt är ett led i verksamheten. Staden har genom olika projekt aktivt strävat till samarbete med kommunerna längs järnvägsbanan. Hamnen i Kaskö har som tidigare nämnts en central roll i behovet av järnvägen till Seinäjoki. Hamnens strategi är att utvecklas på basen av befintlig och potentiell trafik med tanke på TEN-T statusen och den logistiska och företagsmässiga utvecklingen i regionen och landet.



Staden har bl.a. aktivt samarbetat med Österbottens landskapsförbund för att i bl.a. trafikstrategiplanen 2040 och i landskapsprogrammets genomförandeplan (TOPSU, 2014) för regionen säkra och utveckla järnvägsbanans framtid.

På kartorna (Bild 40 och 41) ser man att Kaskö är en stark exporthamn medan Vasa är en stark importhamn varför hamnarna kan anses komplettera varandra. Trafiken i Kaskö hamn är idag konsenterad på bulkvaror som är lämpade för järnvägstransporter. Kommunerna längs banan arbetar bl.a. genom detta projekt tydligt för bevarandet och utvecklandet av banavsnittet. Kaskö hamn har flera åtgärdsprojekt på gång som alla strävar till utvecklandet av hamnen och logistiken via järnvägen (se ovan). De här åtgärderna i sig pekar tydligt på att järnvägen behövs och kommer på sikt att ha en positiv utveckling.

Hamnen i Kaskö utvecklar sin verksamhet i följande riktningar och med följande volympotential:

Hamnen är en av landets effektivaste då det gäller hantering av skogsindustrins produkter och är också en av de viktigare för export av dessa varor. Man strävar efter att öppna nya fartygslinjer för export av trävaror och cellulosa.

a. Den första linjen till Hull i Storbritannien har öppnats och planerna är att öppna ytterligare trafik till åtminstone Frankrike och Nord Afrika, beroende på efterfrågan och marknadsanalyser.

Den uppskattade volymökningen för åtminstone tre nya linjer är vid full kapacitet ca 150 000 m³ per år motsvarande ca 100 000 ton. Av denna mängd kan man räkna med att ungefär 30–40 % kunde transporteras via järnväg, alltså 30–40 000 nettoton per år. Beräkningen är i relation till dagens trafikfördelning och med dagens järnvägsservice, och kan alltså utökas om järnvägen kan erbjuda bättre service.

b. Containertrafik

Hamnen har för avsikt att investera i infrastruktur för hantering av containers. Det finns enligt undersökning en betydlig potential för containertrafik för styckegods i regionen som kan kanaliseras via Kaskö hamn. Ett flertal företag med containerhantering på mellan 100–1000 containers per år har varit i kontakt med hamnen och efterfrågat denna service. En kvalificerad beräkning av årlig containertrafik kunde vara minst

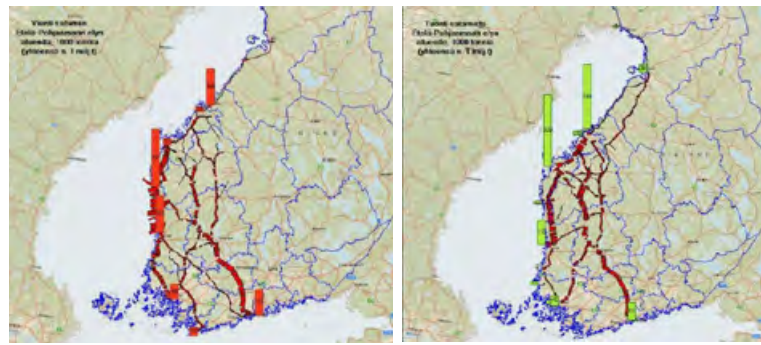


Bild 40 och 41. Export och importvolym till Österbottens hamnar samt trafikstråken (Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, SITO, 2012)

3 000 per år (Kaskö hamn, 2015). Inledandet av denna verksamhet är till fördel för cellulosaindustrin och också för sågindustrin. Sågarna fraktar i allt större omfattning sina produkter i container, och för Äänekoskis eventuella fabriksinvestering så kunde Kaskö utgöra ett alternativ till andra hamnar söderut. För detta talar att Metsä Group redan idag är en betydande kund i hamnen och har visat intresse för utvecklad service i Kaskö hamn. Vad detta kunde betyda i järnvägstransporter kan vara svårt att avgöra i detta skede och är beroende flera saker, men en kvalificerad uppskattning kunde vara ca 100 000 ton per år.

c. Bioenergi

I hamnen har det öppnats en terminal för bioenergi och biomassa. Terminalen har under det första halvåret levererat motsvarande ca 40 GWh flis till värmekraftverk i regionen. Terminalen har för avsikt att mångdubbla sin verksamhet och utnyttja järnvägen från Kaskö för transporter av biomassa till inlandet. Mängderna beräknas överstiga 200 000 m³ men kapacitetsbehovet kan uppgå till ca 2 000 000 m³.

d. RoRo/RoPax-trafik

Hamnen har för avsikt att i samarbete med ett lämpligt rederi öppna dylik trafik till lämplig hamn i Sverige. Trafiken skapar inte direkt efterfrågan på järnvägstransporter men i kombination med övriga åtgärder kommer hamnens marknadsposition att förstärkas betydligt. På det sättet kommer också järnvägstransporterna på sikt att öka då hamnens TEN-T status används i full skala.

9.

Sammanfattning

Detta projekts avsikt är att om möjligt visa på en utvecklingspotential för järnvägen som kan anses utgöra grund för järnvägens fortbestånd och upprustning.

Utvecklingen beror mycket på den ekonomiska utvecklingen i stort och på hamnens och järnvägsavsnittets dragningskraft.

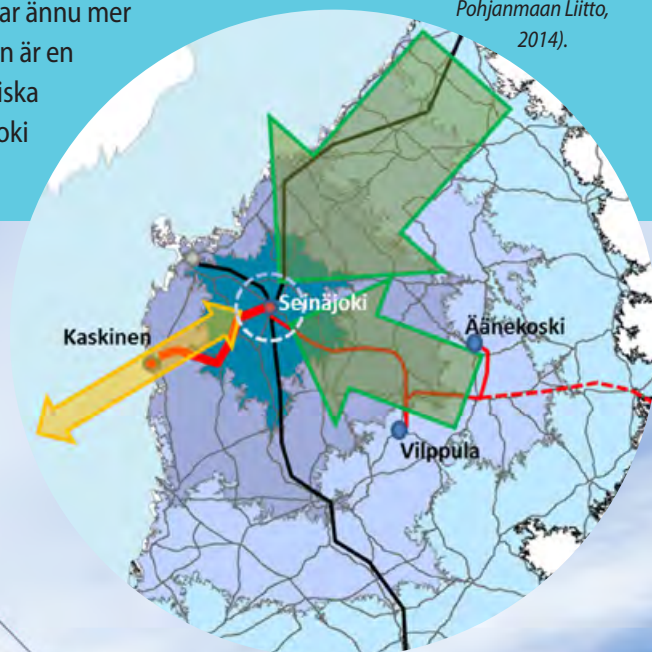
Utvecklingen beror också på industrins och företagens behov av järnvägstransporter. Men det är givet att satsningar i hamnen och det samarbete som görs

i regionen till förmån för järnvägen kommer att ha en positiv effekt.

Mer trafik och service över hamnen genererar ännu mer trafik som också stöder järnvägen. Järnvägen är en

viktig del av förutsättningarna för den logistiska helhetsutvecklingen på axeln Kaskö–Seinäjäki och längre bort.

*Kaskö–Seinäjäki logistikaxel
och verkningsområde
(Kaskö hamn, SEEK, Etelä-
Pohjanmaan Liitto,
2014).*



NULÄGET

Utnyttjande av järnvägen vilar i första hand inom medellång sikt (1–3 år) på skogsindustrins behov tillväxtpotential och hur järnvägen under denna tid kan erbjuda service i enlighet med behovet. Detta kan anses bero åter av följande parametrar:

1. Landets konkurrenskraft och den globala marknadsutvecklingen.
2. Skogsindustrins utveckling.
3. Kaskö hamns utveckling och dragningskraft.
4. Marknadsföring.
5. Möjligheten att frakta ca 300 000 m³ råvirke från en upprustad lastningsplats längs banavsnittet.
6. Den eventuella fabriksinvesteringseffekten i Äänekoski – både export och import (massaved), under förutsättning att banan är i skick och konkurrenskraftig.
7. Järnvägens prissättning.

Vid intervjuer med ca 30 företag och kommuner framgår det att just nu finns det inte annan potential längs banan än den rådande, då banan eller VR inte heller erbjuder möjligheter för andra transporter än de nuvarande. Avsaknaden av lastningsplatser och ofördelaktig prissättning gör att ingen av de tillfrågade planerar sin logistik kring järnvägstrafik förutom de som redan använder banan.

FRAMTID

I intervjuerna framkom det att det finns en potential inom banans verkningsområde som skulle ha nytta av en upprustad bana som är konkurrenskraftig och erbjuder service.

1. Det finns i regionen kring banan en efterfrågan på över 3000 containers per år som kunde fraktas via Kaskö hamn. Potentialen kan vara flerdubbel. Dessa kunde åtminstone till en del fraktas via järnväg. Trafikverket uppskattar också att transporterna av containers kommer att öka längs järnvägarna (*Trafikverket, 39/2014*). Skogsindustrin fraktar allt mer sina produkter i containers och hamnen i Kaskö stävar efter att inleda denna service.
2. Det finns 50 000 ton säd i Österbotten som varje år fraktas till Seinäjokitrakten och till Reso. Volymen kunde fraktas via järnvägen.
3. Över 200 000 m³ bioenergi från terminalen i Kaskö hamn.
4. Det finns ett behov av att frakta över 300 000 m³ råvirke från en lastplats längs banan.
5. Metall- och maskinindustrin i området kring banan

har ett behov av mellan 100 till 300 vagnslaster frakter till ryska marknaden. Potentialen kan vara mycket större om servicen erbjuds.

6. Seinäjokis planerade logistik hubb kommer att i samarbete med Kaskö hamn behöva utökade transporter via järnvägen. Potentialen är svår att uppskatta men är troligen betydande.
7. Hamnens och regionens logistiska och marknads-mässiga utveckling är starkt beroende av järnvägen.

PÅVISBAR UTVECKLING

Bioenergiterminalen i Kaskö hamn har redan levererat motsvarande ca 40 GWh flis till kunder i regionen. Man har för avsikt att utveckla terminalen och frakta minst 200 000 m³ flis via järnvägen till inlandet. Potentialen är dock tiodubbel.

Nya sågvarulinjer öppnas från Kaskö hamn. Den första till Hull i Storbritannien öppnades 18.2.2015 och kommer vid full kapacitet att ha en årlig volym på ca 60 000 m³, varav ca 1/3 kommer att transporteras per järnväg.

Aureskoski Oy:s träförädlingsindustri i Kaskö hamn har inlett sin verksamhet. I vilken mån de behöver järnvägs-transporter är för tidigt att säga men den årliga transportvolymen beräknas till mellan 20 000 och 50 000 m³ (*Aureskoski, 2015*).

Hamnen i Kaskö strävar efter tillväxt och utvidgad service oberoende av järnvägen. Men utvecklandet av hamnen och näringslivet kring denna logistik bygger på att järnvägen finns och fungerar. Skogsindustrin har också visat intresse för denna strategiska utveckling.

Kaskö–Seinäjoki banans fortbestånd och utveckling är en fråga om finanser och prioriteringar samt om marknadsutvecklingen i allmänhet och järnvägstransportutvecklingen i synnerhet. Från banans befintliga kunder är beskedet rätt klart; banan behövs. Banan är livsviktig för Kaskö TEN-T hamns utveckling och dragningskraft, och hamnens status och dragningskraft är baserad på befintlig logistik och trafikleder.

Det är rätt klart att Kaskö hamns och regionens utvecklingspotential minskar ifall banan inte fungerar. Bortfallet av arbetsplatser kan i värsta fall ligga kring 300–500 i hela logistikkedjan och näringslivet i regionen. Däremot skulle en fungerande bana och järnvägsservice inverka positivt på regionens och hamnens utveckling, och också betyda ökad sysselsättning och ökade skatteintäkter.

Intervjuade företag och samfund

Projektets styrgrupp

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
Närpes Grönsaker
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

Källor

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 puuhuolto, 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.midnordictc.net>

<http://www.emsa.europa.eu>

<http://ec.europa.eu/transport>

<http://www.containershipsgroup.com>

<http://www.fenniarail.fi>

<http://bothniancorridor.com/>

<http://ec.europa.eu/eurostat>

<http://www.bunkerworld.com>

<http://www.bunkerindex.com>