

Lähijunaliikenteen esiselvityksen raportti

Konserni- ja kaupunkikehitysjaosto 30.10.2025
97/08.00.00/2025

Valmistelija

Liikenneinsinööri Anette Korkiakangas ja kehitysjohtaja Jonne Sandberg

Keski-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntien saavutettavuuden kehittämisen on merkittävä vaikutus alueen veto- ja pitovoimaan sekä hyvinvointiin ja kilpailukykyyn. Alueellisesti paikallinen raideliikenne voisi tarjota uudenlaisen liikkumisen vaihtoehdon ja toteutuessaan se voisi merkittävästi tukea esimerkiksi Arctialin alumiinitehtaan työpaikkaliikennettä.

Etelä-, Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan sekä Pohjanmaan Liitot ovat toteuttaneet aiheeseen liittyvän selvityshankkeen, raidevälille Seinäjoki-Kokkola-Ylivieska. Radanvarsipaikkakunnat ovat olleet mukana selvitystyön ohjauksessa. Työssä on laadittu selvitys lähijunaliikenteen käynnistämisestä Ylivieska–Kokkola–Seinäjoki-raideliikennekäytävässä sekä kartoitettu lähijunaliikenteen käynnistämisen liittyvät infrastruktuuritarpeet, esimerkiksi uusien pysähtymispaikkojen kehittämistoimenpiteet. Selvityksessä on myös muodostettu näkemys palvelutuotannon mallista sekä liikennöintikustannuksista ja matkustajapotentiaalista.

Alueella on tehty vuonna 2023 raideliikenteen työssäkäynnin volyymiselvitys, jonka perusteella käytävässä on merkittävästi potentiaalia siirtyä henkilöautoliikenteestä raideliikenteeseen, joka on toiminut pohjana tehdyille tarkemmalle selvitykselle. Hankeen loppuvaiheessa on selvitetty lähijunaliikenteen käynnistämisen prosessi raideliikennekäytävissä nykyisissä liikennepoliittisissa olosuhteissa.

Työssä tutkittiin tarkemmin lähijunaliikenteen käynnistämistä yhteysvälillä Seinäjoki–Ylivieska. Työn tarkastelualueeseen sisältyivät Ylivieska–Kokkola–Seinäjoki-rataosuuden lisäksi osuudet Pännäinen–Pietarsaari–Alholma sekä Kokkola–Ykspihlaja.

Työssä muodostettiin kaksi lähijunaliikenteen liikennejärjestelmää, joista liikennejärjestelmässä on tunnin vuoroväli reiteillä Pietarsaari–Kokkola–Ylivieska sekä Seinäjoki–Kauhava. Toisessa liikennejärjestelmässä on tunnin vuoroväli Ylivieskan ja Pännäisten (Pietarsaari-Pedersören asema) välillä, joka toisen junan jatkaessa Seinäjoelle ja joka toisen Pietarsaareen. Tunnin vuoroväli on päivittäiset matkustustarpeet täyttävä peruspalvelu, minkä vuoksi se otettiin lähtökohdaksi. Lähijunien aikataulut laadittiin junakalustolle, jonka huippunopeus on 160 km/h. Aikataulut sisältävät nykyisten kaukojunien pysähtymispaikkojen lisäksi pysähdykset Pietarsaareissa, Nurmossa, Kruunupyssä, Kruunuportissa, Kälviällä ja Sievissä. Liikennöintivaihtoehdoille tehtiin matkustuspotentiaalinen arviointi. Nykytilanteen mukaisella väestö- ja työpaikkamäärällä

matkustuskysynnäksi arvioitiin 490 000–513 000 matkaa vuodessa. Ennustetulla väestö- ja työpaikkamäärällä kysynnäksi arvioitiin 647 000–688 000 matkaa vuodessa. Matkustajapotentialiaalia arvioitiin laskennallisella mallilla, joka perustui liikennepaikkojen lähiympäristön asukas- ja työpaikkamääriin sekä aikaisemmissa lähijunaliikenteen kysyntäselvityksissä havaittuun kysyntään. Ennustetilanteiden 2030 ja 2035 matkustajapotentialiaalin arvioinnissa hyödynnettiin Tilastokeskuksen väestöennustetta sekä kunnilta saatuja tietoja maankäytön kehittymisestä. Liikennöintivaihtoehtojen liikennöintikustannuksista laadittiin vähimmäis- ja enimmäisarvot. Molemmat liikennöintivaihtoehdot edellyttävät neljää junayksikköä. Vuosittaisiksi liikennöintikustannuksiksi arvioitiin 9,4–15,9 miljoonaa euroa, riippuen käytettävästä kalustosta. Kuten muualla Suomessa ja Euroopassa, lähijunaliikenteen järjestäminen vaatii merkittävästi julkista tukea, subvention osuudeksi arvioitiin 87–93 prosenttia. Työssä ei kuitenkaan arvioitu kokonaishyötyjä, joita lähijunaliikenteestä voisi alueelle koitua. Alueella on matkustuspotentiaalia ja yhteysvälejä, joihin lähijunaliikenne voisi soveltua. Toimia lähijunaliikenteen käynnistämiseksi kannattaa jatkaa, mikäli alueella on valmius rahoittaa liikennettä sekä ymmärrys ja hyväksyntä siitä, etteivät junaliikenteen hyödyt näyttäydy pelkkinä lipputuloina. Lähijunaliikenteen järjestämistä alueella suositellaan valtiovetoisen mallin pohjalta, jossa valtio toimii liikenteen hankkivana viranomaisena. Alustavissa keskusteluissa on tässä vaiheessa kuitenkin selvinnyt, että valtion ostoliikennettä ei oltaisi tällä hetkellä laajentamassa uusille alueille.

Tässä vaiheessa Kokkola kaupungilla ei ole edellytyksiä osallistua tai omaehtoisesti edetä lähijunaliikennehankkeessa. Epäselväksi jää myös yksittäisten kuntien rooli mahdollisena toteuttajana.

Kaupunginjohtaja

Konserni- ja kaupunkikehitysjaosto merkitsee asian tiedoksi.

Päätös