



Laurila-Tornio - Haaparanta rataosan sähköistys

Hankekortti päivitetty
5.12.2022

Tornion ja Haaparannan alue on kansainvälisten kuljetuskäytävien solmukohta ja osa vireillä olevaa TEN-ydinverkkokäytävän laajennusta Perämerenkaaren ympäri. Alueen kautta kulkevat useat merkittävät Pohjois-Suomen ja -Ruotsin kansainväliset liikennekäytävät, jotka liittävät Barentsin alueen Keski-Euroopan liikennekäytävään sekä edelleen Kaukoitään. Tämä Ruotsin kautta kulkeva reitti on yksi vaihtoehto Suomen ulkomaankaupan kuljetuksille. Mahdollinen henkilöliikenteen avaaminen rajan yli laajentaisi työsäkäyntialueita Perämeren alueella.

NYKYTILA

Laurila-Tornio/raja on noin 20 km pitkä, yksiraiteinen, sähköistämätön rataosuus. Laurila-Tornio -rataosalla kuljetettiin vuonna 2017 noin 0,26 miljoonaa tonnia tavaraa. Rajan ylittävää tavaraliikennettä oli noin 30 000 tonnia. Rataosaa käyttää myös Kolarin radan raakapuu- ja henkilöjunaliikenne. Rataosuus kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkkoon. Oulu - Haaparanta -välin suunnittelulle ja rakentamiselle on myönnetty EU:n CEF-tukea. Ruotsin ja Suomen rataverkon raidelevyden ollessa erilainen Tornio-Haaparanta rataosuus on varustettu molemmilla raidelevyksillä. Siirtokuormausta on keskitetty Haaparantaan.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja teollisuuden kilpailukykyä sekä mahdollistaa henkilöjunaliikenteen tarjonnan jatkaminen Suomen ja Ruotsin välillä (Haaparantaan/Tornioon).

Hanke sisältää Laurila-Tornio/raja -rataosan sähköistyksen, sähköistyksen vaatimat ristikkosiltojen avartamiset (Raumonjoki ja Tornionjoen ratasilta). Sähköistettävää raidetta on Ruotsin rajalle 22,5 km. Ruotsin puolella sähköistettävää raidetta on n. 1 km. Laurila-Tornio-Haaparanta -rataosuus sähköistetään Suomen rautateiden sähköjärjestelmällä.

Hankkeessa tehdään taitorakenteiden kunnon edellyttämiä korjauksia ja muutoksia. Henkilöjunaliikenteen edellyttämät turvalaitteet rakennetaan Tornion ja Haaparannan välille sekä toteutetaan tarvittavat ratapiha- ja laiturimuutokset Torniossa. Tasoristeysturvallisuutta parannetaan välillä Laurila - Tornio-itäinen.

AIKATAULU

- Esiselvitys ja Väyläviraston julkaisu 17/2020 - Radanylittävä raideliikenne Perämeren alueella, valmistunut 2020
- Laurila-Haaparanta sähköistyksen hankearviointi, Väyläviraston julkaisu 23/2020, valmistunut 2020
- Ratasuunnitelma Laurila-Tornio itäinen 08/2020-12/2022
- Ratasuunnitelma Tornio itäinen-Raja 2/2021-12/2022
- Rakentamissuunnittelu 2022 - 2023

- Rakentaminen 2023-2024.

KUSTANNUKSET

Toteutukselle on myönnetty valtuus: Väyläviraston osuus 18 M€, Huoltovarmuuskeskuksen osuus 10 M€. Kuntien osuudet n. 2 M€. Ruotsin osuus hankkeesta on n. 4-7 M€.

VAIKUTUKSET

- + Tasoristeysturvallisuus paranee
- + Tavarajunien liikennöintikustannukset pienenevät ja teollisuuden kilpailukyky paranee
- + Junaliikenteen päästöt vähenevät
- + Mahdollistaa henkilöjunaliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä ja edistää siten nykyistä laajemmin työsäkäyntialueen Perämerenkaaren ympärillä
- + Korjausvelka vähenee, etenkin Tornion ratapihalla
- Radan kunnossapitokustannukset kasvavat
- Ristikkosiltojen avartamiset voivat aiheuttaa pidempiaikaisia liikennekatkoksia rakentamisen aikana.
- Kaakamojoen ratasillan uusiminen sekä Kortelaisen ja Topan tasoristeysten turvallisuuden parantaminen suunnitellaan myöhemmin

Nykyisillä tavaraliikenteen määrillä hanke ei ole kannattava hyötykustannussuhteen ollessa 0,0. Kuljetusvirtoja voi lisätä Pohjois-Suomen teollisuuden kasvu (mm. kaivokset) sekä itäisen liikenteen haasteet. Hyötyvän henkilöjunaliikenteen osalta keskeinen kysymys on, syntyykö uutta rajan ylittävää junatarjontaa ja missä määrin

