

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 työssäkäyntialueita 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. Lisäksi rataosaa käyttää Kolarin radan raaka-puu- ja henkilöjunaliikenne.

Ruotsin ja Suomen rataverkon raidelevyyden ollessa erilainen Tornio-Haaparanta rataosuus on varustettu molemmilla raidelevyisillä. Siirtokuormaus on keskitetty Haaparantaan.

## HANKE JA TAVOITTEET

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

Hanke sisältää Laurila-Tornio/raja -rataosan sähköistuksen, sähköistuksen vaatimat ristikkosiltojen arvartamiset (Kaakamajoki ja Raumonjoki) sekä Tornionjoen uusi ratasilta. Sähköistettävää raidetta on Ruotsin rajalle 22,5 km. Ruotsin puolella on sähköistettävää raidetta 1 km.

Hankkeen sisältöä tulee tarkistaa jatkosuunnittelussa mm. sähköistuksen vaatimien turvalaitemuutosten osalta. Hanke ei sisällä henkilöliikenteen käynnistyessä tarvittavia Tornion henkilöratapihan laiturimuutoksia eikä pidemmän siirtokuormaustermiinalin toteuttamista Haaparannalle.

## AIKATAULU

- Hankkeesta on tehty alustava kustannus selvitys ja hankearviointi vuonna 2014
- Rakentaminen voi alkaa ratasuunnitelman laatimisen ja hyväksymisen jälkeen. Ratasuunnitelman laadintaan on varattava noin vuosi.
- Rakentaminen kestää noin 2 vuotta.

## KUSTANNUKSET

Kustannusarvio on noin 24 milj. euroa (MAKU 130, 2010=100). Tästä sähköistuksen kustannukset ovat Ruotsin rajalle asti noin 14 milj. euroa ja Tornionjoen uuden ratasillan kustannukset noin 10 milj. euroa. Kustannusarvio tarkentuu ratasuunnitelmassa.

## VAIKUTUKSET

- + Tavarajunien liikennöintikustannukset pienenevät ja teollisuuden kilpailukyky paranee
- + Junaliikenteen terveydelle haitalliset päätöt vähenevät
- + Mahdollistaa henkilöliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä ja edistää siten nykyistä laajemmän työssäkäyntialueen Perämerenkaaren ympärillä
- Radan kunnossapitokustannukset kasvavat
- Ristikkosiltojen avartamiset voivat aiheuttaa pidempiaikaisia liikennekatkoksia rakentamisen aikana

Nykyisillä tavaraliikenteen määrillä hanke ei ole kannattava hyötykustannussuhteen ollessa 0,1. Kuljetusvirtoja voi lisätä Pohjois-Suomen teollisuuden kasvu (mm. kaivokset) sekä Venäjän kuljetukset. Hyötyvän henkilöjunaliikenteen osalta keskeinen kysymys on, syntyykö uutta rajan ylittävää junatarjontaa ja missä määrin.