Svar på skriftligt spörsmål SSS 291/2022 rd

Svar på skriftligt spörsmål om att förlänga sträckan med dubbel spårvidd (fyrskensspåret) för att underlätta järnvägstransporter mellan Finland och Sverige

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 291/2022 rd undertecknat av riksdagsledamot Kaisa Juuso /saf:

> Ämnar regeringen utreda förlängningen av sträckan med dubbel spårvidd från Torneå vidare till andra delar av norra Finlands städer och industriområden?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Riktlinjer för utvecklingen av trafiksystemet har dragits upp i det riksomfattande trafiksystemet, det vill säga planen Trafik 12 för åren 2021–2035. Vid genomförandet av de åtgärder och riktlinjer som gäller trafiknäten i planen Trafik 12 utnyttjas den strategiska lägesbilden av trafiknätet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att bereda och som är ett gemensamt och aktuellt informationsunderlag om behoven och utmaningarna på riksomfattande nivå i vårt trafiksystem. De behov som observerats i den strategiska lägesbilden över trafiknätet fungerar som utgångspunkt för beredningen av det investeringsprogram som Trafikledsverket ansvarar för.

I den nyligen uppdaterade strategiska lägesbilden av trafiknätet har man i synnerhet bedömt hur det nuvarande världspolitiska läget påverkar trafiksystemet. Enligt den strategiska lägesbilden av trafiknätet är det just via Torneå och Haparanda som man kan se ett ökat intresse och en eventuell potential för transportmöjligheter mellan Sverige och Finland. För elektrifieringen av banan Laurila–Torneå–Haparanda har 10 miljoner euro beviljats i den tredje tilläggsbudgeten för 2021. Projektets uppskattade totala kostnad är cirka 30 miljoner euro, varav den svenska statens uppskattade andel är cirka 7,7 miljoner euro och den externa finansieringsandelen i Finland 12 miljoner euro. Våren 2022 beviljades projektet sammanlagt 14,85 miljoner euro i finansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Enligt Trafikledsverket har genomförandet av dubbel spårvidd i Röyttä och Kemi preliminärt kartlagts under årtiondena. På grund av skillnaderna mellan elektrifieringssystemen i Finland och Sverige skulle trafiken från Sverige drivas med diesel på dessa förbindelser. Genomförandet av dubbel spårvidd i riktning mot Kemi skulle kräva bland annat att stora broar byggs om, vilket skulle medföra kostnader på flera tiotals miljoner euro. Även de nödvändiga bangårdsändringarna

i Kemi skulle vara mycket omfattande. En dubbel spårvidd från Torneå till Röyttä har också konstaterats vara olönsam i Trafikledsverkets tidigare utredningar. Den mest kostnadseffektiva lösningen har konstaterats vara en så automatiserad godstransport som möjligt med finländsk materiel från Röyttä till Haparanda och en effektiv omlastning. Ett annat kostnadseffektivt alternativ är byte av boggin eller vagnar i det boggibytesområde som byggs i Torneå.

Bestämmelser om förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik på Finlands bannät finns i 53 § i lagen om transportservice (320/2017). Bland annat ska säkerhetsintyg enligt lagen om spårtrafik (1302/2018) och bannätsförvaltarens bankapacitet beaktas. Dessutom förutsätter en mer omfattande verksamhet än i nuläget att spårtrafikoperatörerna och avsändarna upplever att trafiken är ekonomiskt lönsam. Transportruttens utsikter och utveckling följs dock noggrant upp för framtida logistiklösningar.

Helsingfors 21.6.2022

Kommunikationsminister Timo Harakka