



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Norjan Valtioneuvosto

Utenriksdepartementet
Postboks 8114 Dep
NO-0032 Oslo

Viitteenne

Viitteemme
12/1316

Päivämäärä
19.syyskuuta 2012

Vastaus Pohjoismaiden neuvoston kirjalliseen kysymykseen

Pohjoismaiden neuvoston jäsenet Torstein Rudihagen (A) ja Torgeir Trældal (Frp) ovat esittäneet Pohjoismaiden hallituksille kolme kirjallista kysymystä.

Kysymys E 8/2012 on osoitettu Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan hallituksille. Kysymys E 9/2012 on osoitettu Norjan, Ruotsin ja Suomen hallituksille. Kysymys E 10/2010 on osoitettu Norjan ja Ruotsin hallituksille. Ulkoministeriö on pyytänyt liikenneministeriötä koordinoimaan vastaukset Pohjoismaiden neuvostolle.

Kysymys E 9/2012

Onko suunnitteilla parantaa ja laajentaa pohjoisten alueiden junayhteyksiä kasvavan kaivostoiminnan tarpeisiin vastaamiseksi?

Norjan hallituksen vastaus

Osana parhaillaan laadittavaa kansallista liikennesuunnitelmaa 2014–2023 liikennealan laitokset ovat arvioineet pohjoisten alueiden liikenneinfrastruktuurin tarvetta.

Rautatiekuljetusten osuus on merkittävä pitkillä matkoilla Norjan itäosista Pohjois-Norjaan. Jotta rautatiellä voisi jatkossakin olla merkittävä osa tavarakuljetuksissa maan eri osien välillä, Nordlandsbanen- ja Ofotbanen-ratojen kehittämiseksi on tarvetta. Narvik on erityisen tärkeä kauttakulkiikenteen satama Ruotsin ja Suomen rautamalmille. Malmin tuotanto on kasvanut ja suunnitelmien mukaan se tulee kasvamaan entisestään. Tämän seurauksena Ofotbanen-rataa on vahvistettava ja laajennettava, jotta radan kuljetusmääriä voidaan kasvattaa. Maanosan kuljetustarpeisiin vastaamiseksi uusista rataosuuksista on tehty erilaisia ehdotuksia ja aloitteita

Lyhyellä aikavälillä Ofotbanen-radon kapasiteetin haasteena on kaivosyhtiö LKAB:n toiminta Kiirunassa. LKAB haluaisi käyttää jopa 750 metrin mittaisia junia. Tämä asettaa vaatimuksia ohitusraiteiden pituudelle. Vuonna 2010 avautui Straumsnesin pidennetty ohitusraide. Bjørnfjellin, Rombakin ja Narvikin ohitusasemien pidentämistä suunnitellaan parhaillaan, ja lisäksi laaditaan Narvikin terminaalin tehostus- ja uudistussuunnitelmaa. Lisäksi on käynnissä

ratojen sähköistysjärjestelmän ja voimansiirron uudistaminen.

Norjan rautatievirasto on lisäksi antanut luvan Northland Resources AB -malmiyhtiölle (NRAB) luvan lastata malmi uudelleen junasta laivaan Narvikin terminaalissa. NRAB suunnittelee louhivansa Suomen ja Ruotsin rajan tuntumassa Pajalan kuntaan kuuluvalla Kaunisvaaran alueella 4 miljoonaa tonnia malmiä vuosittain, mikä tarkoittaa jopa 4 malmijunaa vuorokautta kohden. Malmiä kuljetetaan rekoilla noin 100 kilometriä Svappavaaraan, josta pääsee Malmiradalle ja edelleen Norjan puolelle Narvikin terminaaliiin ja jäättömään satamaan. Parhaillaan on suunnitteilla ja pian toteutettavana eri kuljetusmuotojen (joiden yhteyksien tulee sujua esteettömästi) koordinointi ja malmin uudelleenlastaustoiminto. Malmin uudelleenlastausta suunnitellaan alustavasti kymmeneksi vuodeksi.

Lisäksi on tarvetta lisätä akselipainoa 2,5 kilometrin pituisella Fagerneslinja-osuudella Narvikin asemalta (josta junat jatkavat LKAB:n laitoksille) Narvikin terminaaliiin. Akselipainon lisäys 30 tonniin tehostaisi malmin kuljetusta. Ofotbanen-radan muilla osuuksilla on jo tämä kapasiteetti.

Norjan rautatievirasto on vuonna 2012 neuvotellut LKAB:n ja NRAB:n kanssa kapasiteetin lisäykseen liittyvien toimien toteuttamisesta, jotta Ofotenbanen-radan malmikuljetuksia voitaisiin lisätä. LKAB:n tarpeisiin vastaamiseksi suunnitellaan muun muassa Bjørnfjellin ohitusraiteen pidentämistä. NRAB suunnittelee uusien malmikuljetusten käynnistämistä vuosina 2013–2014. Fagerneslinja-osuutta on uudistettava ja Narvikin rahtiterminaalialia sopeutettava NRAB:n tarpeisiin vastaamiseksi. Nämä toimet on suunniteltu toteutettavaksi NRAB:n investointituen ja rautatieviraston huoltopanostuksen lisäämisen yhdistelmänä. Norjan vuoden 2012 lisäbudjetista myönnettiin 100 miljoonaa kruunua rautatievirastolle Fagerneslinja-osuuden ja Narvikin rahtiterminaaliiin liittyviin kuluihin.

Lisäkasvun tarve aiheuttaa painetta varsinaisen Ofotbanen-radan kapasiteetille. Rajoittava tekijä on etenkin erilaisten junien erilaiset nopeudet. Pitkällä aikavälillä on sen vuoksi harkittava muun muassa Ofotbanen-radan muuttamista kaksiraiteiseksi.

Pohjoisten rautateiden jatkokehittämisen strategiaa arvioidaan tarkemmin hallituksen esityksessä Norjan kansallisesta liikennesuunnitelmasta 2014–2023, joka on tarkoitus esitellä keväällä 2013.

Ruotsin hallituksen vastaus

Kansalliseen suunnitelmaan vuosiksi 2010–2021 kuuluu erilaisia Malmirataan liittyviä toimia, kuten uusia ja pidennettyjä ohitusasemia.

Suunnitelmassa on myös Malmiradan liikenteenohjausjärjestelmän päivittäminen ERTMS-järjestelmään, minkä myötä signaalijärjestelmää uudistetaan suurelta osin. Se puolestaan lisää osuuden rautatieliikenteen vakautta ja joustavuutta.

Liikenneviraston hallitukselle laatimassa kapasiteettiselvityksessä on lisäehdotuksia Malmiradan kapasiteetin parantamiseksi.

Suomen hallituksen vastaus

Onko suunnitteilla parantaa ja laajentaa pohjoisten alueiden junayhteyksiä kasvavan kaivostoiminnan tarpeisiin vastaamiseksi?

Suomessa on tällä hetkellä noin 50 toiminnassa olevaa kaivosta ja kivilouhimoa, jotka sijaitsevat pääosin Pohjois- tai Itä-Suomessa. Näille alueille suunnitellaan lisäksi uusien kaivosten perustamista. Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut liikennevirastolle tehtäväksi selvittää vuoden 2012 loppuun mennessä maan pohjoisosien kaivosten kuljetustarpeita ja arvioida, mitä seurauksia tarpeilla on liikenneverkon kehittämislle sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Tavoitteena on saada muodostettua yhteinen kansallinen kanta kaivostoiminnan tarvitsemista kuljetusreiteistä ja niiden vaikutuksista liikennejärjestelmään.

Työryhmä selvittää myös Suomen naapurimaiden kaivostoiminnan tarvitsemia kuljetuksia ja kuljetusreittejä sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Selvityksessä otetaan huomioon Suomen rajojen ulkopuolella tehtävät investoinnit ja liikenneratkaisut ja niiden vaikutukset Suomen liikennejärjestelmään ja kuljetusreitteihin.

Työryhmän selvitystyö on käynnissä ja lopulliset tulokset valmistuvat loppuvuodesta. Tähän asti tehtyjen selvitysten perusteella voidaan todeta, että jos kaikki suunnitellut uudet kaivokset ja nykyisten kaivosten laajennussuunnitelmat toteutuvat, kaivostoimintaan liittyvä liikenne tulee nelinkertaistumaan Suomessa tämän vuosikymmenen aikana ja kasvamaan noin 10 miljoonaan tonniin vuosittain.

On edelleen epäselvää, mikä vaikutus lisääntyvällä kuljetusten määrällä on liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen, kuten rautatieliikenteen investointitarpeisiin. Työn aikana selvitetään tarvetta kehittää nykyisiä kuljetusreittejä erilaisten liikenneskenaarioiden sekä kyselylomakkeen avulla. Kaivoskuljetuksia tehdään Pohjois-Suomen sisämaan liikenteessä, mutta ne suuntautuvat myös Eurooppaan ja Kaukoitään. Näin ollen maantie- ja rautatiekuljetukset Pohjanlahdelle ja Jäämerelle muodostavat pääasialliset kuljetusmuodot Suomen puolella. Jäämerelle suuntautuvien kuljetusten osalta selvitetään reittejä neljään eri satamaan (Narvik, Skibotn, Kirkkonniemi ja Murmansk).