



KARJALAN RADAN KEHITTÄMISTÄ VAUHDITETTAVA LUUMÄEN JA JOUTSENON VÄLILLÄ

Karjalan radan kehittämistoimenpiteillä turvataan Kaakkois-Suomessa sijaitsevan Euroopan suurimman metsäteollisuuden keskittymän raaka-aine- ja tuotekuljetusten kestävyys, toimivuus ja tehokkuus. Nämä kuljetukset ovat erityisen tärkeitä Suomen vientiteollisuuden näkökulmasta. Ratainvestoinneilla parannetaan myös liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta tärkeän henkilöjunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia.

Etelä-Karjalan läpi kulkee rautateiden pääväyliin kuuluva Karjalan rata, jonka kehittäminen on osa laajempaa itäisen Suomen raideliikenteen kehittämistä. Parhaillaan parannetaan välin Luumäki-Joutseno palvelutasoa, korjataan ja rakennetaan siltoja sekä rakennetaan kaksoisraide Joutsenon ja Imatran välille. Jotta raideliikenne Suomen vilkkaimmalla yksiraiteisella rataosuu-
della saadaan palvelemaan ihmisten ja tavaroiden sujuvaa liikkumista, tarvitaan kaksoisraide myös Luumäki-Joutseno välille.

Muuttunut toimintaympäristö

Helmikuuhun 2022 asti Etelä-Karjala oli merkittävä kansainvälisen liikenteen solmukohta, jonka kautta kulki suurin osa Suomen EU-ulkorajan ylittävistä henkilö- ja tavaraliikenteestä maanteita, rautateita ja vesiteitä pitkin. Tilanne muuttui Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmikuun lopulla: maantiekuljetuksissa venäläiset rekat eivät saa enää ylittää EU-ulkorajaa, rautateillä ei kulje ulkorajan ylittävä henkilö- eikä tavaraliikenne ja vesiliikenne Saimaan kanavassa on täysin pysähdyksissä.

Etelä-Karjalan muuttunut liikennejärjestelmä on aiheuttanut huomattavia vaikeuksia sekä Etelä-Karjalassa että laajemmin koko Kaakkois- ja Itä-Suomessa. Saimaan kanavan kautta vuosittain kulkeneet 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa on pitänyt siirtää vesiteiltä maanteille ja rautateille. Samaan aikaan aiemmin Venäjältä tuodulle puuraaka-aineelle (reilu kahdeksan miljoonaa kuutiota) on täytynyt etsiä korvaavia lähteitä Suomesta ja muualta maailmasta, muun muassa Baltian maista. Logistiset ketjut ovat muuttaneet muotoaan. Puuraaka-ainetta kuljetetaan nyt pidempiä matkoja kotimaassa ja suorien vesitiekuljetusten sijaan raaka-aineita ja tavaraa kuljetetaan rannikkosatamien kautta maanteitse ja rautateitse Kaakkois- ja Itä-Suomeen. Osa yrityksistä on joutunut lopettamaan raaka-ainekuljetukset kokonaan sen vuoksi, ettei korvaavaa kuljetusmuotoa ole löytynyt tai se on ollut liian kallis.

Luumäki-Joutseno välille tarvitaan lisää kapasiteettia

Karjalan radan varrella Etelä-Karjalassa ja Pohjois-Karjalassa on merkittävää teollista toimintaa, jonka raaka-aine- ja tuotekuljetuksille Karjalan rata on ollut Saimaan kanavan ohella tärkeä kuljetusväylä. Kanavaliikenteen kuljetusten siirtäminen raiteille on haasteellista, koska Karjalan radan välityskyky ei ole tähänkään asti mahdollistanut liikenteen määrän kasvattamista. Tarvetta siirtää liikennettä maanteilta rautateille on ollut jo entuudestaan, ja nyt tarve on lisääntynyt merkittävästi.

Parhaillaan käynnissä olevan Luumäki-Imatra-ratahankkeen valmistumisen jälkeen ratakapasiteetti tulee lisääntymään Imatran ja Joutsenon välille rakennettavan kaksoisraiteen myötä, mutta Luumäen ja Joutsenon välille jää edelleen merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovitushaasteita, myös kunnossapidolle on hyvin haastavaa löytää tarvittavia kahden tunnin työrajoja.

Kaksoisraide Luumäen ja Joutsenon välille (211 M€), sisältyy valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023–2030. Siinä kuitenkin todetaan, että hanketta olisi tarvetta arvioida vasta vuonna 2025. Aikataulu on liian hidas, koska Saimaan kanavan tavaravirrat joudutaan kuljettamaan nyt muilla keinoin kuin suoraan vesiteitse. Tällä hetkellä tämä tarkoittaa käytännössä maantieliikennettä, mikä rekkakuormiksi muutettuna on yli 50 000 raskasta ajoneuvoa lisää Etelä-Karjalan ja muun itäisen Suomen maanteille.



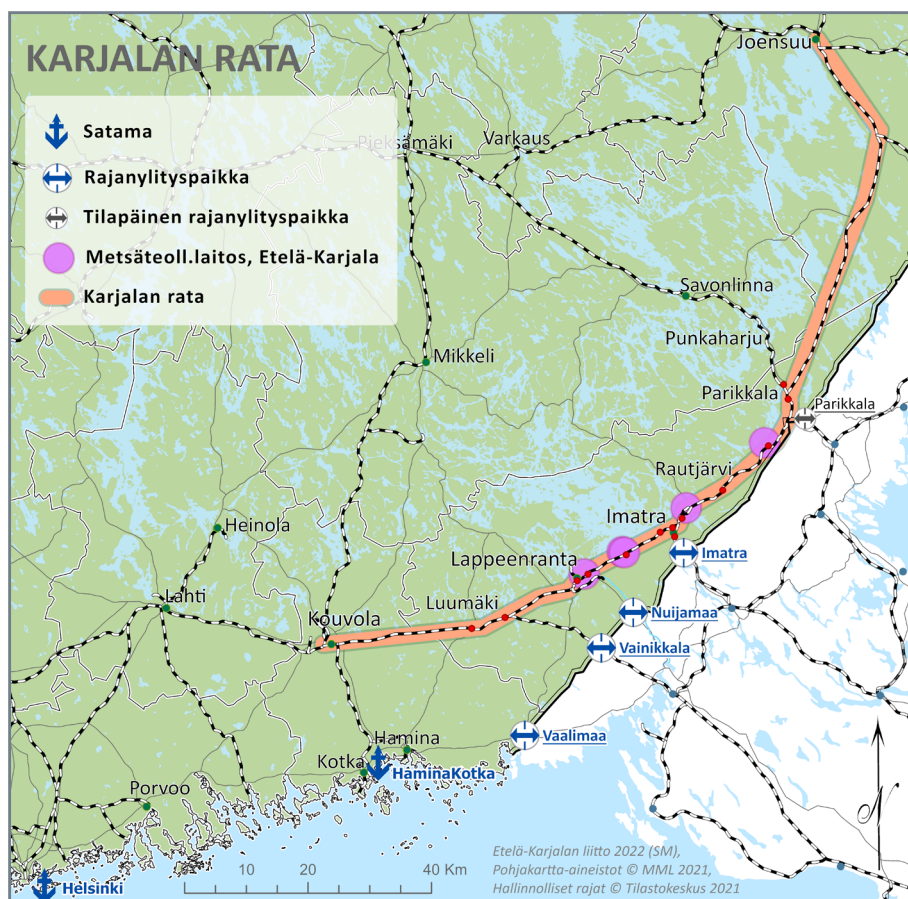


Kuva: Sonja Tynkkynen

Väyläverkon investointiohjelmassa on mukana myös metsäteollisuuden logistiikan kannalta keskeinen Lauritsalan liikennepaikka, jossa on tarpeita pidemmille raiteille. Investointiohjelman hankekuvauksessa todetaan, että Lauritsalan raiteiden pidentäminen mahdollistaa junapituuden kasvattamisen Kaukaan tehtaan raaka-ainekuljetuksissa ja vähentää siten ajettavien junien kokonaismäärää ja vapauttaa raidekapasiteettia. Hanke on kuitenkin perusteettomasti sidottu ohjelmassa Imatra-Imatrankoski-raja-hankkeeseen, vaikka 900 metrin pituisia junia voidaan hyödyntää myös kotimaan lisääntyvissä raakapuukuljetuksissa. Hanke on Kaukaan tehtaan toimintaedellytysten kannalta välttämätön myös ilman Imatra-Imatrankoski-raja-hanketta.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden ja maanteiden kunnossapidon vuoksi liikennettä on tarpeen ohjata maanteiden sijaan enemmän rautateille. Luumäki-Joutseno rataosuuden kehittäminen parantaa tavara-liikenteen lisäksi myös henkilöjunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia pääkaupunkiseudun ja rajamaakuntien välillä. Tämän vuoksi Luumäki-Joutseno-rataosuuden välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto (mukaan lukien Lauritsalan liikennepaikka) tulee toteuttaa niin nopeasti kuin mahdollista. Ratakapasiteettia tarvittaisiin lisää jo nyt, ja Väylävirasto onkin aloittanut ratasuunnitelman laatimisen. Hankkeen investointirahoitus on huomioitava viimeistään elokuun 2022 budjettiriihessä.

**Ratakapasiteettia tarvittaisiin lisää jo nyt.
Väylävirasto on aloittanut ratasuunnitelman laatimisen.
Hankkeen investointirahoitus on huomioitava
viimeistään elokuun 2022
budjettiriihessä.**



Lisätietoja Etelä-Karjalan liitto, maakuntajohtaja Satu Sikanen p. +358 400 661318 ja liikenneasiantuntija Sonja Tynkkynen p. +358 40 681 7163



ETELÄ-KARJALAN LIITTO
Kauppakatu 40 D, 53100 Lappeenranta
kirjaamo@ekarjala.fi

liitto.ekarjala.fi/

