



RAIDEYHTEYKSIÄ KEHITETTÄVÄ KANSAINVÄLISEN LIIKENTEEN SOLMUKOHDASSA

Etelä-Karjala on merkittävä kansainvälisen liikenteen solmukohta, jonka kautta kulkee suurin osa Suomen EU:n ulkorajan ylittävistä henkilö- ja tavaraliikenteestä. Raskaan liikenteen osuus maakunnan maanteilla on suuri ja ennusteiden mukaan raskaan liikenteen määrä tulee edelleen kasvamaan. Hinku-maakuntana Etelä-Karjalan tavoitteena on siirtää liikennettä maanteilta rautateille liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tämä on tärkeä tavoite myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Etelä-Karjalaa halkoo Suomen itärajaa myötäilevä Kouvola Joensuuhun kulkeva Karjalan rata, josta erkanee Luumäen kohdalla rata Vainikkalan rajanylityspaikan kautta Venäjälle ja Imatran kohdalla Imatran rajanylityspaikan kautta Venäjälle. Karjalan rata ja sen yhteydet Venäjälle ja sitä kautta aina Aasiaan asti ovat merkittävät EU:n ulkorajan ylittävien kansainvälisten kuljetusten kannalta. Näiden kuljetusten lisäksi radalla kulkee runsaasti myös Suomen sisäistä rahti- ja henkilöliikennettä Helsingistä Etelä-Karjalan kautta Savonlinnaan ja Pohjois-Karjalaan sekä henkilöliikennettä Venäjälle Pietariin ja Moskovaan.



Venäjältä saapuvaa puutavaraa ja Venäjälle palaavia vaunuja Imatrankosken asemalla. © VR Transpoint, Juho Kuva.

KAPASITEETTIHAASTEITA VÄLILLÄ LUUMÄKI-IMATRA

Etelä-Karjalassa sijaitsee Euroopan suurin metsäteollisuuden keskittymä, jonka raaka-aine- ja tuotekuljetuksista iso osa kulkee Karjalan radalla. Teollisuusyritysten mukaan rautatiekuljetukset jopa tuplaantuisivat, jos raidekapasiteetti mahdollistaisi sen. Karjalan radan välityskyky ei kuitenkaan nykyisellään mahdollista liikenteen määrän kasvattamista. Luumäki-Imatra -raidehankkeen (LUIMA-hanke) valmistumisen jälkeen kapasiteetti tulee lisääntymään Imatran ja Joutsenon välille rakennettavan kaksoisraiteen myötä, mutta Luumäki-Joutseno -välille jää edelleen merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovitushaasteita. Erityisesti iltapäivästä ja illasta on usean tunnin jaksoja, jolloin tavarajunia ei saada lisättyä toimivilla aikatauluilla.

Luumäki-Imatra -rataosuus on myös henkilöliikenteen täsmällisyyden kannalta haastava. Kouvola kaksiraiteisena lähtevä rata muuttuu Luumäellä yksiraiteiseksi kohdassa, jossa Vainikkalan rata erkanee Venäjän rajaa kohti. Rataosuudella on paljon junakohtaamisia ja tavaraliikennettä, joten se on hyvin herkkä myöhästymisten kertaantumiselle. Lisäksi kunnossapidolle on hyvin haastavaa löytää tarvittavia kahden tunnin työrajoja. Etelä-Karjala on mukana Väyläviraston valtakunnallisessa alueellisen lähijunaliikenteen selvityskokonaisuudessa, mutta nykyisellään Karjalan radan kapasiteettiongelmien estävät alueellisen henkilöjunaliikenteen kehittämisen.



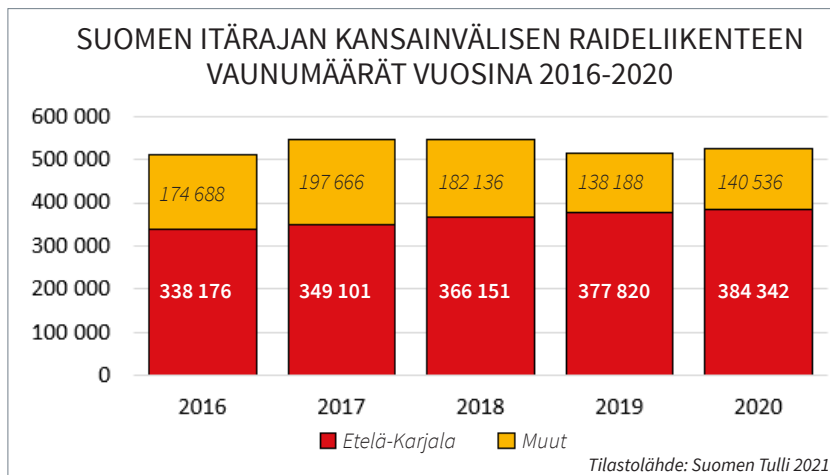
SUOMEN VIENNIN KANNALTA MERKITTÄVÄ YHTEYS VENÄJÄLLE JA AASIAAN

Suomen ensimmäiseen 12-vuotiseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan eli **Liikenne 12 -suunnitelmaan** sisältyy investointiohjelma, johon on valittu suunnitelman tavoitteita ja strategisia linjauksia parhaiten toteuttavia, yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan parhaita hankkeita. Investointiohjelman tavoitteena on erityisesti elinkeinoelämän kansainvälisen saavutettavuuden parantaminen – ohjelmaan valittujen ratakankkeiden tavoitteena on parantaa Suomen viennin kannalta merkittäviä yhteyksiä satamiin ja Venäjälle.

Vaikka Karjalan radalta erkaneeta rata Vainikkalan lisäksi myös Imatran rajanylityspaikalle, on Vainikkala nykytilanteessa rautateiden ainoa kansainvälisen statuksen omaava tavaraj- ja henkilöliikenteen rajanylityspaikka. Vainikkalan rautatieasema on ruuhkautunut ja vaarallisten aineiden käsittelyyn tarkoitettuna VAK-ratapihana se on erittäin haavoittuva häiriötilanteissa. Vainikkalan ruuhkautuneisuus estää myös Helsingin ja Pietarin väli-

sen matkustajaliikenteen kapasiteetin kasvattamisen. Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen statuksen muuttaminen kansainväliseksi mahdollistaisi Vainikkalan ja Imatran ratayhteyksien kehittämisen yhtenä kokonaisuutena ja siten turvaisi kansainvälisten kuljetusten ja liikenteen sujuvuuden ja toimitusvarmuuden.

Venäjän puolella on tehty mittavia investointeja Losevo - Kamennogorsk -rataosuudella ja suunnitelmat kansainvälisen henkilöjunaliikenteen avaamiseksi Pietarin ja Imatran välillä ovat jo pitkällä. Selvitysten mukaan vuoteen 2035 mennessä jopa 1,6 miljoonaa matkustajaa ylittäisi rajan vuosittain junalla, jos henkilöjunaliikenne avautuisi Pietarin ja Imatran välille. Osa matkustajista olisi nykyisin rajan autolla ylittäviä henkilöitä ja osa uusia matkustajia. Tämän yhteyden avaaminen olisi merkittävää liikenteen päästöjen vähentämisen ja liikenneturvallisuuden paranemisen kannalta.



Etelä-Karjalan osuus Suomen itärajan kansainvälisen raideliikenteen vaunumääristä on ollut jatkuvasti kasvussa (osuus 2016: 66 %, 2020: 77 %).

***Etelä-Karjala -
portti Venäjälle
ja Aasiaan***

LUUMÄKI-IMATRA-IMATRANKOSKI-VALTAKUNNAN RAJA -RATAOSUUDEN KEHITTÄMINEN

Väyläviraston vuonna 2020 tekemän Rataverkon välityskyvyn kokonaiskuva -selvityksen perusteella Luumäki-Imatra/Vainikkala -yhteyksien kehittäminen kokonaisuutena on Espoon kaupunkiradan toteuttamisen ja Pääradan Helsinki-Tampere -välin kapasiteetin parantamisen lisäksi tärkein kehityskokonaisuus, jolla varmistetaan rataverkon välityskyvyn riittävyys sekä yhtenäisen 25 tonnin akselipainon mahdollistavan verkoston muodostaminen raja-asemilta satamiin.

Kesäkuussa 2021 valmistuneessa Kaakkois-Suomen rataverkon selvityskokonaisuudessa arvioitiin Luumäki-Imatra-Imatrankoski-raja -rataosuuden toteuttamisen hankevaihtoehtoja.

Seitsemästä vaihtoehdosta vaikuttavuudeltaan parhaaksi osoittautui VE4B, jossa ratayhteys rakennetaan kaksoisraiteeksi.

Vaihtoehto VE4B

- ◇ lisää radan välityskykyä merkittävästi,
- ◇ alentaa tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia,
- ◇ parantaa henkilöliikenteen palvelutasoa lyhentämällä matka-aikaa välillä Luumäki-Imatra,
- ◇ parantaa toimintavarmuuden ja häiriötilanteiden hallintaa,
- ◇ parantaa liikenneturvallisuutta,
- ◇ vähentää liikenteen päästöjä ja
- ◇ mahdollistaa henkilöliikenteen Imatran rajanylityspaikan kautta.



VE4B TOIMENPITEET 324 M€

- ◇ Lappeenrannan välilaiturin korottaminen, laituripolun poistaminen ja ylikulun rakentaminen välilaiturille
- ◇ Toisen laiturin rakentaminen Imatran asemalle
- ◇ Kaksoisraide Luumäki - Joutseno, nopeudennosto 200 km/h ja akselipaino 25 tonnia
- ◇ Lauritsalan ratapihan raiteiden pidentäminen
- ◇ Taajamajunaliikenteen uusi laiturilaureitsalaan, Rauhaan ja Vuoksenniskalle
- ◇ Imatra-Imatrankoski-valtakunnan raja:
 - Ratapihatoimintojen siirto Pelkolaan,
 - Imatran kolmioraide,
 - Radan sähköistys,
 - Henkilöliikenteen laiturit Pelkolaan ja Imatrankoskelle,
 - Toisen raiteen rakentaminen ja nykyisen parantaminen 25 tonnin akselipainolle

Hankevaihtoehto vastaa hyvin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta sekä liikenteen ilmasto- ja turvallisuusvaikutuksista. Itäisimmän Suomen saavutettavuus ja EU:n ulkorajan ylittävän kansainvälisen liikenteen toimintavarmuus paranevat, kun rataverkon kapasiteettia ja täsmällisyyttä lisätään ja häiriöherkkyyttä poistetaan. Samalla luodaan edellytyksiä Suomen sisäisen sekä kansainvälisen raide liikenteen tarjonnan lisäämiselle. Myös lähijunaliikenteen edellytykset paranevat.

Hankevaihtoehto mahdollistaa elinkeinoelämän tuotannon ja kuljetusten kasvun sekä pitkällä aikavälillä itäisimmän Suomen kehittymisen. Matkojen käyttäjähyödyt konkretisoituvat matka-aikojen lyhenemisenä sekä ennakoitavuuden, sujuvuuden ja turvallisuuden parantumisena. Kuljetusten käyttäjähyödyt konkretisoituvat kustannustehokkuuden, ennakoitavuuden ja hallittavuuden parantumisena. Hankkeella on myös positiivisia turvallisuusvaikutuksia, ja pitemmällä aikavälillä kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja kulkumuotosiirtymien mahdollistaminen vähentävät myös ilmastopäästöjä.

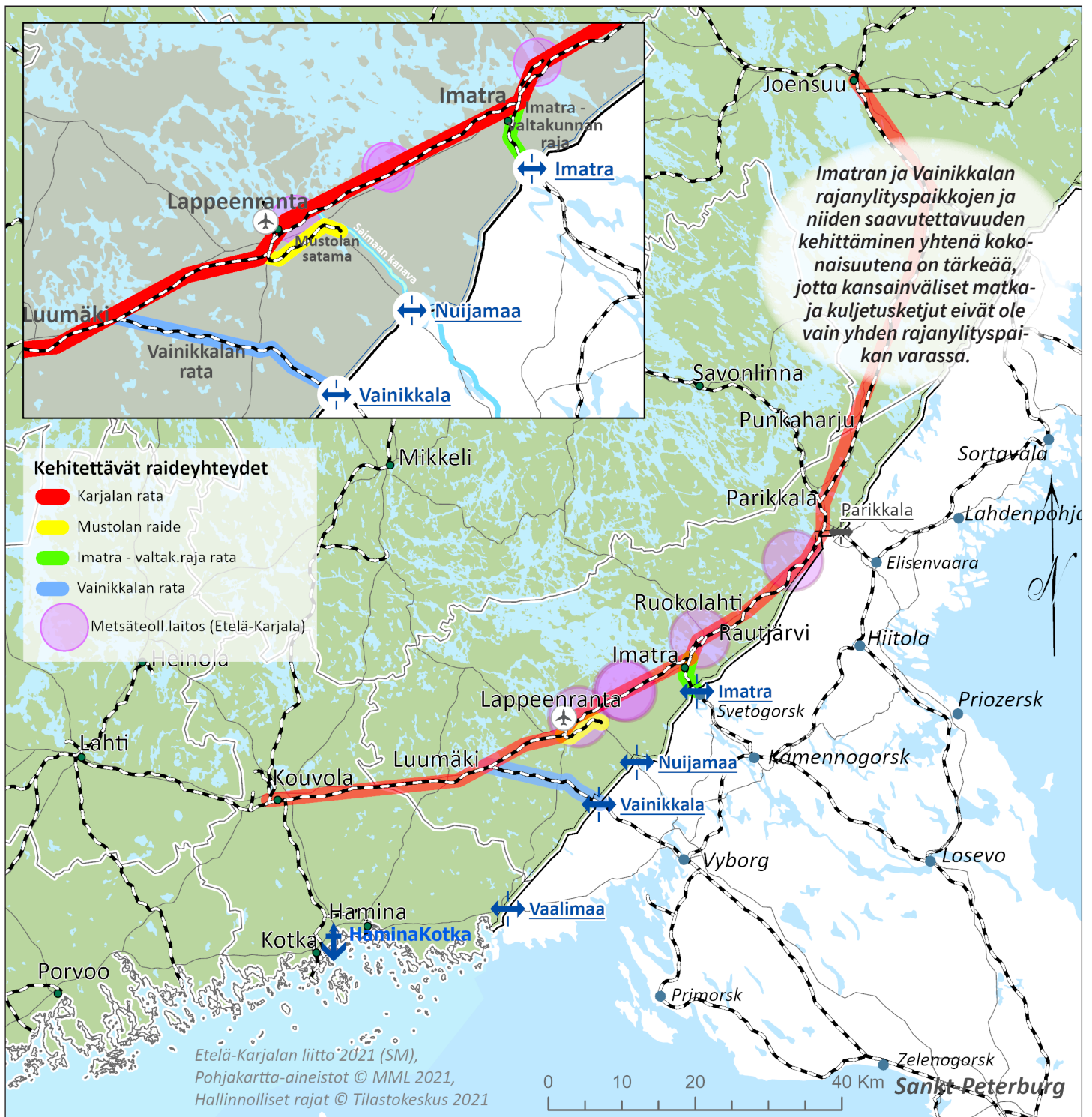


Valokuva © VR Transpoint, Juho Kuva.

ETELÄ-KARJALAN LIITTO ESITTÄÄ:

Liikenteen siirtäminen maanteiltä rautateille ei ole mahdollista, ellei Karjalan radan välityskykyä ja rajaliikenteen toimintavarmuutta pystytä turvaamaan raideliikenteen kysynnän kasvaessa. Kansainvälisen liikenteen kehittämisen, alueellisen junaliikenteen edistämisen, sujuvampien kaukojunayhteyksien ja elinkeinoelämän kuljetusten turvaamisen vuoksi on tärkeää toteuttaa seuraavat hankkeet:

- ◇ Kaksoisraide rataosuudelle Luumäki-Joutseno,
- ◇ Kolmioraideyhteys Karjalan radalta Imatrankoskelle,
- ◇ Imatra-Imatrankoski-valtakunnan raja -rataosuuden sähköistäminen ja rakentaminen vaiheittain kaksiraiteiseksi ja
- ◇ Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen statuksen muuttaminen kansainväliseksi.



Suomen logistisen kilpailukyvyyn ja toimintavarmuuden turvaamisen kannalta tärkeitä raideyhteyksiä on kehitetty ja tulee myös jatkossa kehittää linjassa Venäjän puolen infrahankkeiden kanssa. Suomen viennin ja raja-alueiden kehityksen kannalta on tärkeää, että rajanylityspaikat ovat myös raideliikenteen osalta kansainvälisiä ja siten mahdollistavat tavarankuljetuksen ja ihmisten liikkumisen molempiin suuntiin.

Lisätietoja: maakuntajohtaja **Satu Sikanen** p. +358 400 661 318 ja liikenneasiantuntija **Sonja Tynkkynen** p. +358 40 681 7163



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

www.ekarjala.fi/liitto/

