



**ETELÄ-
KARJALA**

17.12.2020

Valtioneuvoston kanslia
Liikenne- ja viestintäministeriö
Valtiovarainministeriö

VETOOMUS LUUMÄKI–JOUTSENO KAKSOISRAITEEN PUOLESTA

Karjalan rata on enimmäkseen yksiraiteinen rata, jolla on erittäin runsaasti teollisuuden kuljetuksia ja henkilöliikennettä. Karjalan rata yhdistää Suomen raideliikenteen Venäjän raideliikenteeseen. Luumäen ja Imatran välinen osuus on Suomen vilkkain yksiraiteinen rataosuus ja rataosuuden kuljetusmäärien ennustetaan kasvavan voimakkaasti. Tavaraliikenteen lisäksi yhteys on tärkeä osa henkilöliikenteen reittejä Helsinki–Kouvola–Imatra–Joensuu.

Luumäen ja Imatran välillä on käynnissä ratahanke, ns. LUIMA-hanke, jonka ensimmäisen vaiheen rakentaminen alkoi 2018. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan kaksoisraide Joutsenon ja Imatran välille sekä tehdään perusparannusta välillä Luumäki–Imatra. Ensimmäisen vaiheen loppuunsaattamiseen myönnettiin v. 2021 budjettiin lisämääräraha 30 miljoonaa euroa aiemmin myönnetyn 189 M€ lisäksi.

Ensimmäisen vaiheen jälkeen jää puuttumaan vielä kaksoisraide välillä Luumäki–Joutseno, mikä merkitsee edelleen pullonkaulaa Karjalan radan välityskykyyn. Kaksoisraide Luumäen ja Joutsenon välillä on välttämätön. Rataverkon kapasiteettia tarvitaan lisää, kun teollisuuden tuotantomäärät kasvavat ja päästövähennystavoitteiden mukaisesti kuljetuksia siirretään kumipyöriltä raiteille. Etelä-Karjalan metsäteollisuuteen on viime vuosina investoitu satoja miljoonia euroja. Joulukuussa 2020 Stora Enso ilmoitti 80 M€ investoinnista Kaukopään tehtaalle.

Vetoammekin Suomen valtioneuvostoon, että LUIMA-hankkeen toisen vaiheen rata- ja rakentamissuunnitelmaa välillä Luumäki - Joutseno ja investoinnin rahoitusta ja käyntiinlähtöä joudutettaisiin. Kaksoisraiteen rakentaminen Luumäen ja Joutsenon välillä tulisi kytkeä suoraan LUIMA-hankkeen ensimmäisen vaiheen yhteyteen. Se olisi, paitsi järkevää, myös kustannustehokasta. Erillisinä hankkeina nykyisen yksiraiteisen rataosuuden korjaustoimenpiteet aiheuttavat häiriöitä teollisuuden kuljetuksille. Tämä voitaisiin välttää, kun ensin rakennettaisiin kaksoisraide koko välille Luumäki–Imatra ja vasta sen jälkeen tehtäisiin perusparannus olemassa olevalle raiteelle.

Karjalan radan kehittämisessä Luumäen ja Imatran välillä tulee huomioida myös Lauritsalan ratapihan kehittäminen liikennöitäväksi nykyistä pidemmille junille sekä Imatra-Svetogorsk -raideliikenteen kansainvälistämisessä tarvittavat investoinnit. Ratasuunnitelma välillä Imatra–valtakunnan raja on käynnistynyt syksyllä 2020. Tavoitteena on avata kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenne Imatra–Svetogorsk -rajanylityspaikalla vuoteen 2025 mennessä. Sitä ennen tulisi saada Karjalan radan infrastruktuuri kuntoon välillä Luumäki–Imatra–



**ETELÄ-
KARJALA**

17.12.2020

Imatrankoski–valtakunnan raja, jotta raiteille mahtuvat niin teollisuuden kuljetukset kuin henkilöliikenne.

Lisätietoja:

Etelä-Karjalan liitto: maakuntajohtaja Satu Sikanen, satu.sikanen@ekarjala.fi, 0400 661318
ja liikenneasiantuntija Sonja Tynkkynen, sonja.tynkkynen@ekarjala.fi, 040 681 7163

Etelä-Karjalassa 17.12.2020

Etelä-Karjalan kansanedustajat:

JUKKA KOPRA (KOK)
HANNA HOLOPAINEN (VIHR)
ANNELI KILJUNEN (SDP)
SUNA KYMÄLÄINEN (SDP)
NIINA MALM (SDP)
JANI MÄKELÄ (PS)
ARI TORNIAINEN (KESK)

MIKKO NIEMINEN
Tehtaanjohtaja
Stora Enso Oyj

VEESA VOLMARI
Tehtaanjohtaja
UPM-Kymmene Oyj

SATU SIKANEN
Maakuntajohtaja
Etelä-Karjalan liitto

MIKA PELTONEN
Toimitusjohtaja
Etelä-Karjalan kauppakamari

KIMMO JARVA
Kaupunginjohtaja
Lappeenrannan kaupunki

KAI ROSLAKKA
Kaupunginjohtaja
Imatran kaupunki