



## Radat Helsingistä Kuopioon, Iisalmeen, Joensuuhun ja Vainikkalaan

Yhteysvälikortti 10/2021

Radat Helsingistä Kouvolaan, Kouvolaan Kuopioon ja Iisalmeen (Savon rata) sekä Joensuuhun (Karjalan rata) kuuluvat TEN-T-verkon kattavaan verkkoon. Rata Helsingistä Venäjän rajalle Vainikkalaan kuuluu TEN-T-ydinverkkokäytävään. Asetuksessa rautateiden pääväylyistä ja niiden palvelutasosta radat Helsingistä Kouvolaan, Kuopioon ja Vainikkalaan ovat pääväylyissä henkilö- ja tavaraliikenneprofiililla ja rata Kuopiosta Iisalmeen tavaraliikenteen profiililla. Helsingistä Kuopioon on noin 450 km ja Iisalmeen vajaa 550 km. Joensuuhun on vajaa 500 km ja Vainikkalaan 260 km.

### NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET

Helsinki-Lappeenranta -osuus on yksi matkustajamääriltään vilkkaimmista rataosista. Helsinki-Kerava -välillä on tiheän lähijunaliikenteen lisäksi kaukoliikennettä ruuhkatuntina neljä junaa/suunta. Kerava-Kouvola -välillä kulkee ruuhkatunteina yksi kaukojuna ja yksi lähijuna/suunta. Kouvola-Imatra -välillä henkilöjunia on enimmillään yksi tunnissa/suunta. Imatra-Joensuu -välillä ja Kouvola-Kuopio -välillä päivittäisiä matkustajajunia on noin kuusi/suunta. Iisalmeen kulkee Kouvolan kautta viisi junaa/suunta päivässä. Edestakaisia Helsingin ja Pietarin välisiä Allegro-vuoroja on ollut päivittäin neljä. Helsingin ja Moskovan välinen Tolstoi-vuoro on kulkenut useimpana päivänä viikossa kerran päivässä/suunta. Välit Kouvola-Luumäki ja Luumäki-Vainikkala ovat erityisen merkittäviä kuljetusten kannalta. Helsinki-Vainikkala -välillä akselipaino on 25 t, muilla osuuksilla 22,5 t.

Kaikilla rataosilla matkamäärien odotetaan kasvavan, Helsingin ja Lappeenrannan välillä merkittävimmin. Venäjän matkustajaliikenteeseen on ennustettu kasvua. Tavaraliikenteen osalta oleellista on se, miten Venäjän kuljetukset kehittyvät. Helsinki-Kerava -välin kapasiteetin riittävyys on keskeistä koko idän liikenteelle ja välin kehittämistä suunnitellaan Suomi-rata Oy:ssä. Kerava-Luumäki -väliltä esille on noussut tavaraliikenteen puutteelliset ohituspaikat junaliikenteen kasvaessa. Parhaillaan on käynnissä Luumäki-Imatra -kehittämishankkeen 1. vaihe, joka sisältää mm. peruskorjausta, lisäraidetta ja akselipainon nostamista. Hanke lisää välityskykyä ja nopeuttaa liikennettä. Välille jää edelleen tämän jälkeen kehittämistarpeita, mm. kaksoisraide koko osuudelle. Lähijunaliikenteen mahdollisuus on myös huomioitava. Luumäen ja Vainikkalan välillä on välityskyongelmia, ja välillä on varauksia tarvittaessa lisäraiteelle ja uudelle ratayhteydelle. Pidemmällä aikavälillä Kerava-Luumäki -välillä varaudutaan neljään sekä Kouvola-Kuopio - ja Imatra-Parikkala -välillä kahteen raiteeseen. Valtakunnallisesti tarkastellen merkittävimpiä peruskorjaustarpeita on väleillä Kouvola-Luumäki ja Luumäki-Vainikkala. Yhteyksillä on useita ratapihoja, joilla on tarpeita peruskorjaus- ja parantamistoimille. Joensuun ja Kuopion ratapihojen parantamishankkeet ovat käynnissä.

Keskeinen kysymys on henkilöjunien matka-aikojen lyhentäminen, samalla tavaraliikenteen tarpeet huomioiden. Kerava-Luumäki -välillä korkein sallittu nopeus on pääosin 200 km/h. Keravan ja Lahden välillä 220 km/h on myös mahdollinen. Luumäen ja Joensuun sekä Kouvolan ja Iisalmen välillä nopeataso on pitkälti 140 km/h. Helsingin ja Kouvolan välinen matka-aika on lyhimmillään noin 1 h 20 min. Helsinki-Kuopio -

välin lyhin matka-aika on hieman yli 4 h, Helsinki-Iisalmi -välin hieman yli 5 h ja Helsinki-Joensuu -välin noin 4 h 15 min. Allegron matka-aika on noin 3,5 tuntia. Nykyisten ratayhteyksien liikenteen nopeuttamisen lisäksi esillä on uudet ratayhteydet Helsingistä itään. Vuonna 2021 on käyty neuvottelut hankeyhtiön perustamisesta uuden Lentorata-Porvoo-Kouvola -ratayhteyden suunnitteleminen.

### TOIMENPITEET JA KUSTANNUKSET

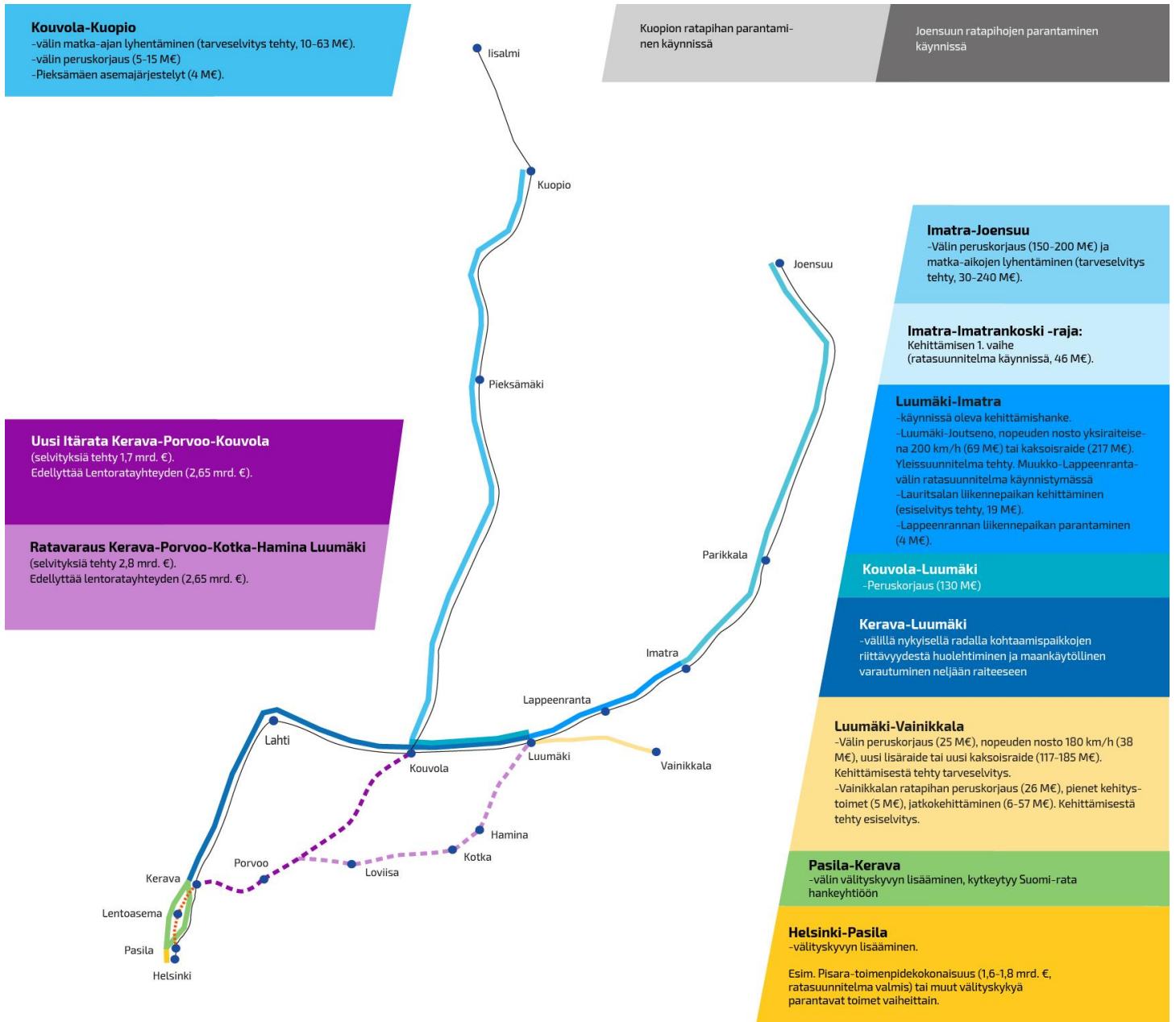
Eri yhteysvälien esillä olevia keskeisiä toimenpiteitä ja kustannusarvioita (MAKU 120, 2015=100):

- Kouvola-Kuopio, peruskorjaus (5-15 M€), matka-ajan lyhentäminen (10-63 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021 matka-ajan lyhentämiselle 10 M€).
- Pieksämäen asemajärjestelyt (4 M€, investointiohjelmaluonnoksen 2.7.2021 parantamishankkeissa).
- Kouvola-Luumäki, peruskorjaus (130 M€).
- Luumäki-Vainikkala, peruskorjaus (25 M€), nopeuden nosto 180 km/h (38 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021), uusi lisäraide tai uusi kaksoisraide (117-185 M€).
- Vainikkalan ratapiha, peruskorjaus (26 M€), pienet kehitystoimet (5 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021), jatkokehittäminen (6-57 M€).
- Luumäki-Joutseno, nopeuden nosto yksiraiteisena 200 km/h (69 M€) tai kaksoisraide (217 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Lappeenrannan liikennepaikan parantaminen (4 M€, investointiohjelmaluonnoksen 2.7.2021 parantamishankkeissa).
- Lauritsalan liikennepaikan kehittäminen (19 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Imatra-Imatrankoski -raja (1. vaihe 46 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021).
- Imatra-Joensuu, peruskorjaus (150-200 M€), matka-aikojen lyhentäminen (30 M€-240 M€, investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021 matka-aikojen lyhentämiselle 30 M€).
- Helsingin ratapihan kapasiteetin lisääminen, esim. Pisara-toimenpidekokonaisuus (1,6-1,8 mrd. € perustuen julkaisuun Pisara+ -liikenteellinen tarveselvitys).
- Itärata Kerava-Porvoo-Kouvola (1,7 mrd. €) ja rata Kerava-Kotka-Hamina-Luumäki (2,8 mrd. €, molemmat kustannusarviot 2020 selvityksen mukaiset).

Näiden toimenpiteiden lisäksi yhteyksillä on myös joitain muita peruskorjaustarpeita ja niillä sijaitsee myös muita ratapihoja, joilla on tarpeita peruskorjaus- ja parantamistoimille.

### VAIKUTUKSET

- + Peruskorjaukset säilyttävät liikennöintiolosuhteet.
- + Henkilöliikenteen matka-ajat lyhenevät. Helsingin ja Pietarin välinen matka-aika voi lyhentyä lähemmäs kolmea tuntia. Helsingin ja Kouvolan välinen matka-aika voi lyhentyä lähelle tuntia. Helsinki-Kuopio -välin ja Helsinki-Joensuu -välin matka-ajat voivat lyhentyä noin 3,5 tunnin tuntumaan. Myös tulevaisuudessa käytössä oleva kalusto vaikuttaa matka-aikoihin.
- + Lisäraiteet vähentävät häiriöherkkyyttä ja mahdollistavat henkilö- ja tavarajunien määrien lisäämisen.
- + Ratapihoja koskevat toimenpiteet parantavat rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja täsmällisyyttä matkustaja- ja tavaraliikenteessä.
- + Rautateiden kilpailukyky liikenne- ja kuljetusmuotona kasvaa edistämällä myös ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Kehittämisen kustannukset ovat korkeat.



## SUUNNITELMATILANNETTA JA MAHDOLLINEN TOTEUTUSVALMIUS

- **Peruskorjauksista** tehty tarveuistioita.
- **Kouvola-Kuopio** -väliä tehty nopeudennoston esiselvitys 2018. Tarveselvityksen päivitys ja hankearviointi 2022. Ratasuunnitelman tarve arvioitava. Investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021 matka-ajan lyhentämiselle 10 M€.
- **Kouvola-Luumäki** -peruskorjauksen aloitus voi olla aikaisintaan vuonna 2024 Luumäki-Imatra 1. vaiheen valmistumisen jälkeen.
- **Luumäki-Vainikkala** -kehittämisestä laadittu tarveselvitys. Nopeudennoston toimenpiteiden seuraava vaihe mahdollinen YVA ja yleissuunnitelma, jonka jälkeen ratasuunnitelma. Vainikkalan ratapihan pienistä kehitystoimista laaditaan toteuttamisen yhteydessä rakentamissuunnitelma. Nopeudennosto ja Vainikkalan ratapihan pienet kehitystoimet investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Luumäki-Joutseno** - välin kehittämisestä tehty yleissuunnitelma ja YVA, seuraava vaihe ratasuunnitelma. Muukko-Lappeenranta -välin ratasuunnitelma käynnistymässä. Kehittäminen investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Lauritsalan liikennepaikan** kehittämisestä laadittu esiselvitys. Seuraava vaihe ratasuunnitelma. Hanke investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Imatra-Imatrankoski raja** -väliä käynnissä ratasuunnitelman laatiminen. 1. vaihe investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021.
- **Imatra-Joensuu** -välin nopeuttamisen tarveselvitys valmistunut vuonna 2018. Tarveselvityksen päivitys ja hankearviointi 2021-2022. Seuraavaksi mahdollisesti yleissuunnitelma ja YVA, joiden jälkeen ratasuunnitelma. Toteutusta mahdollista käynnistää Luumäki-Imatra -hankkeen 1. vaiheen jälkeen. Investointiohjelmaluonnoksessa 2.7.2021 matka-ajan lyhentämiselle 30 M€.
- **Helsingin ratapihan** kapasiteetin lisääminen, esim. Pisara-toimenpidekokonaisuus, josta tehty ratasuunnitelma. Voimassaolevassa MAL-sopimuksessa on sovittu valmistautumisesta Helsinki-Pasila -välin ratakapasiteetin lisäämiseen (Helsinkiin suuntautuvan junatarjonnan liikennöintimallin päivitys, tarvittavien ratasuunnitelmien laatiminen).
- **Uudesta ratayhteydestä Helsingistä itään** tehty selvityksiä. Hankeyhtiö vastaa Lentorata-Porvoo-Kouvola -jatkosuunnittelusta.