

Imatra-Svetogorsk-raja-aseman liikenne on nykyisin hyvin rajattua ja koostuu lähinnä puutuonnista. Raja-aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle avaisi rajan kaikille tavaralajeille sekä mahdollistaisi tuonnin lisäksi myös viennin rajan yli. Imatra-Imatrankoski raja -yleissuunnitelmassa laaditaan ratainfran osalta tämän mahdollistava periaateratkaisu.

NYKYTILA

Imatran liikennepaikka jakautuu useaan osaan: henkilöliikenteen Imatran asemaan (Imr, km 323+977), tavaraliikenteen Imatran tavaaraan (Imt, km 326+542), raja-asemana toimivaan Imatrankoskeen (Imk, km 331+267), Pelkolaan (Pa, km 335+672) ja Imatrankoski-raja (Imkr, 337+095). Lisäksi alueella sijaitsee Stora Enson omistama Pelkolan puuterminaali sekä Ovako Steel Oy:n yksityinen ratapiha (noin km 334).

Nykyisin raja-asemana toimivan Imatrankosken ratapihan kapasiteetti on jo täysin käytössä eikä se riitä käsittelemään kasvavaa liikennettä. Ratapihatoimintojen laajentaminen Imatrankoskella ei ole mahdollista alueellisesti eikä ajallisesti, joten Pelkolan hyödyntäminen on rajan avautuessa ja liikennemäärien kasvaessa tarpeen. Liikenteen kasvaessa raja-asematoiminnot voidaan siirtää kokonaan Pelkolaan. Imatrankosken ratapiha on mahdollista purkaa osittain. Liikenne-ennusteen mukaan raja-aseman liikenne voi kansainvälistämisen myötä lisääntyä nykyisestä. Pelkolan nykyisen raidemäärän on arvioitu riittävän ympärivuorokautisesti käytettynä aina 16 päivittäiseen junaan saakka.

HANKE JA TAVOITTEET

Tavoitteena on luoda periaateratkaisu Karjalan radalta valtakunnan rajalle ulottuvan kymmenen kilometrin pituisen rataosuuden kehittämiseksi. Yleissuunnittelu sisältää Imatran kolmioraitteen, kaksoisraitteen Imatralta valtakunnanrajalle, sähköistykseen, turvalaitteet sekä raja-aseman mahdollisen siirtämisen Pelkolaan.

Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain:

- ENI-hankkeessa 2019-2022 toteutetaan tavarajunien läpivalaisulaite Pelkolaan
- Ensimmäinen kehittämissivaihe:
 - o Pelkolan ratapihan kehittäminen, turva- ja liikenteen-ohjauslaitteiden rakentaminen sekä ratateknisiä parannustoimenpiteitä
 - o ratapihatoimintojen siirto Pelkolaan

- o kolmioraide Karjalan radalle etelään
- o sähköistys nykyiselle raiteelle
- o henkilöliikenteen laiturit Pelkolaan ja Imatrankoskelle
- Toinen kehittämissivaihe:
 - o toinen raide sähköistettynä ja nykyisen raiteen perusparannus

AIKATAULU

- Yleissuunnitelma on käynnissä ja se valmistuu vuoden 2019 aikana. Seuraava suunnitteluvaihe on rata-suunnitelma, jonka kesto on noin kolme vuotta. Ratasuunnitelman käynnistämistä ei ole päätöksiä.

KUSTANNUKSET

Välille Imatra–valtakunnan raja vuonna 2014 laaditussa yleissuunnitelmassa, jota ei ole viety ratalain mukaiseen hallinnolliseen käsittelyyn, kustannusarvio oli 83M€ (Maku 2010=100, pisteluku 130).

Mikäli hanke toteutetaan vaiheittain kustannukset ovat:

- ensimmäinen vaihe 45 M€
- toinen vaihe 38 M€

ENI-hankkeessa toteutettavan osuuden kustannusarvio on 5,2M€, josta EU-rahoitusta saadaan 4,2M€.

VAIKUTUKSET

- + Mahdollistaa kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen
- + Lisää rataosan välityskykyä
- + Kolmioraide mahdollista 1100 m:n junapituuden
- + Vähentää vaihtotyönä liikennöivien yksiköiden määrää
- + Parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta

