



## Imatra-Imatrankoski-raja

Hankekortti päivitetty  
7.11.2023

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 -suunnitelmassa laaditaan ratainfran osalta tämän mahdollistava ratkaisu.

### 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 Pelkolan Terminaali:n yksityinen Pelkolan ratapiha 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, mutta raiteet ja päällysrakenne ovat käyttöikänsä päässä.

### HANKE JA TAVOITTEET

Hanke sisältää akselipainon korotuksen nykyisestä 22,5 tonnista 25,0 tonniin, Imatran kolmioraitteen, kaksoisraiteen Imatralta valtakunnanrajalle, sähköistykseen koko osuudelle, turvalaitteet sekä raja-aseman mahdollisen siirtämisen Pelkolaan. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenne Imatrankoski-rajan kautta, lisätä rataosan välityskykyä, mahdollistaa pitkät 1100 m junat ja vähentää vaihtotöitä.

Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain:

- Ensimmäinen kehittämisvaihe:
  - Imatran ratapihatoimintojen siirto Pelkolaan

- Pelkolan ratapihan kehittäminen, turva- ja liikenteenohjauslaitteiden rakentaminen sekä ratateknisiä parannustoimenpiteitä
- kolmioraide Karjalan radalle etelään
- sähköistys nykyiselle raiteelle
- matkustajaliikenteen toimenpiteet Imatrankoskelle
- Nykyisen raiteen perusparannus sisältäen akselipainon korotuksen 25 tonniin.

- Toinen kehittämisvaihe:

- Kaksoisraide ja sen sähköistäminen
- Tasoristeysten poistot eritasojärjestelyin
- Pelkolan ratapihan laajentaminen

### AIKATAULU

**Väylävirasto päätti syksyllä 2023 keskeyttää ratasuunnitelman laatimisen, eikä suunnitelmaa edistetä hyväksyntään.** Yleissuunnitelma on hyväksytty keväällä 2020. Ratasuunnitelma on käynnistynyt 11/2020. Ratasuunnitelma on valmis, mutta ei hyväksytty.

### KUSTANNUKSET

Imatra-Imatrankoski-raja hankkeen kustannusennuste on 140,24 M€, josta kuntien ja johtojen omistajien osuus on 8,49 M€. Kustannukset jakautuvat kehittämisvaiheisiin seuraavasti: 1. vaihe 72,15 M€, 2. vaihe 65,88 M€ poislukien Pelkolan ratapihan raidekapasiteetin nosto 21,17 M€ (MAKU 145, 2020=100). H/k-suhde on 0,1-0,2

### VAIKUTUKSET

- + Mahdollistaa kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen
- + Lisää rataosan välityskykyä
- + Akselipainon korotus 25,0 tonniin
- + Kolmioraide mahdollista 1100 m:n junapituisen
- + Vähentää vaihtotyönä liikennöivien yksiköiden määrää
- + Parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta
- H/k suhde on alhainen
- Perustuu pitkälti Venäjän liikenteeseen

