



Imatra-Svetogorsk-raja-aseman liikenne on nykyisin hyvin rajattua ja koostuu lähinnä puutuonnista. Raja-aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle avaisi rajan kaikille tavaralajeille sekä mahdollistaisi tuonin 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 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

Hanke sisältää Imatran kolmioraitteen, kaksoisraiteen Imatralta valtakunnanrajalle, sähköistuksen, turvalaitteet sekä raja-aseman mahdollisen siirtämisen Pelkolaan. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenne Imatrankoski-rajaa kautta, lisätä rataosan välityskykyä, mahdollistaa pitkät 1100 m junat ja vähentää vaihtotöitä.

Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain:

- ENI-hankkeessa 2019-2022 toteutetaan tavarajunien läpivalaisulaite Pelkolaan

- Ensimmäinen kehittämissivaihe:
  - Pelkolan ratapihan kehittäminen, turva- ja liikenteenohjauslaitteiden rakentaminen sekä ratateknisiä parannustoimenpiteitä
  - ratapihatoimintojen siirto Pelkolaan
  - kolmioraide Karjalan radalle etelään
  - sähköistys nykyiselle raiteelle
  - henkilöliikenteen laiturit Pelkolaan ja Imatrankoskelle
- Toinen kehittämissivaihe:
  - toinen raide sähköistettynä ja nykyisen raiteen perusparannus

## AIKATAULU

Yleissuunnitelma on hyväksytty keväällä 2020. Ratasuunnitelma on käynnistynyt 11/2020. Ratasuunnitelma on valmis ja hyväksytty arviolta vuoden 2021 lopussa.

## KUSTANNUKSET

Imatra–Imatrankoski-raja hyväksytyssä yleissuunnitelmassa hankkeen kustannusarvio on 83 M€, Maku 2010=100, pisteluku 130 (ei siällä nykyisen raiteen perusparannustoimenpiteitä).

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 junapituiden
- + Vähentää vaihtotyönä liikennöivien yksiköiden määrää
- + Parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta

