



Imatra-Imatrankoski-raja

Hankekortti päivitetty
11.5.2021

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 raitinfran 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.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke sisältää Akselipainon korotus nykyisestä 22,5 tonnista 25,0 tonniin, Imatran kolmioraiteen, kaksoisraiteen Imatralta valtakunnanrajalle, sähköistyksen koko osuudelle, 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:

- Ensimmäinen kehittämissivaihe:
 - Imatran ratapihatoimintojen siirto Pelkolaan
 - Pelkolan ratapihan kehittäminen, turva- ja liikenteen ohjauslaitteiden rakentaminen sekä ratateknisiä parannustoimenpiteitä

- kolmioraide Karjalan radalle etelään
- sähköistys nykyiselle raiteelle
- matkustajaliikenteen toimenpiteet Imatrankoskelle
- Lisäksi arvioidaan mahdollisuutta toteuttaa akselipainon korotus 25 tonniin, yksiraiteisena.

- Toinen kehittämissivaihe:

- toinen raide sähköistettynä ja nykyisen raiteen perusparannus
- Tasoristeysten poistot

AIKATAULU

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

KUSTANNUKSET

Imatra-Imatrankoski-raja hyväksytyssä yleissuunnitelmassa hankkeen kustannusarvio on 72,5 M€, joka sisältää erillishankkeena jo toteutuksessa olevan Imatrankosken ylikulkusillan kustannukset 1,4 M€, mutta ei sisällä nykyisen raiteen perusparannustoimenpiteitä (Maku 2010=100, pisteluku 130).

Hankkeen ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 46,0 M€ (MAKU 120, 2015=100). Kustannusarvio tarkentuu suunnitelun tarkentuessa. H/k-suhde 0,1-0,2.

VAIKUTUKSET

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

