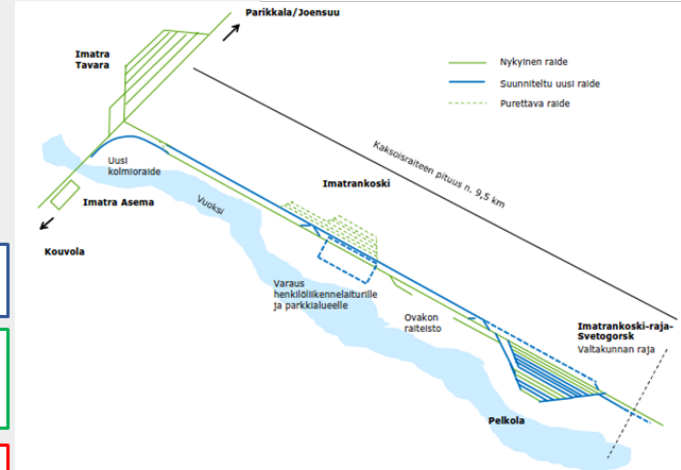




Pitkät junat ja lastinkäsittely-osahanke

Kaakkois-Suomen rautatieinfrastruktuuri: investointitarpeet RRT:n kannalta

Projektipäällikkö Marko Nyby, VR Track Suunnittelu

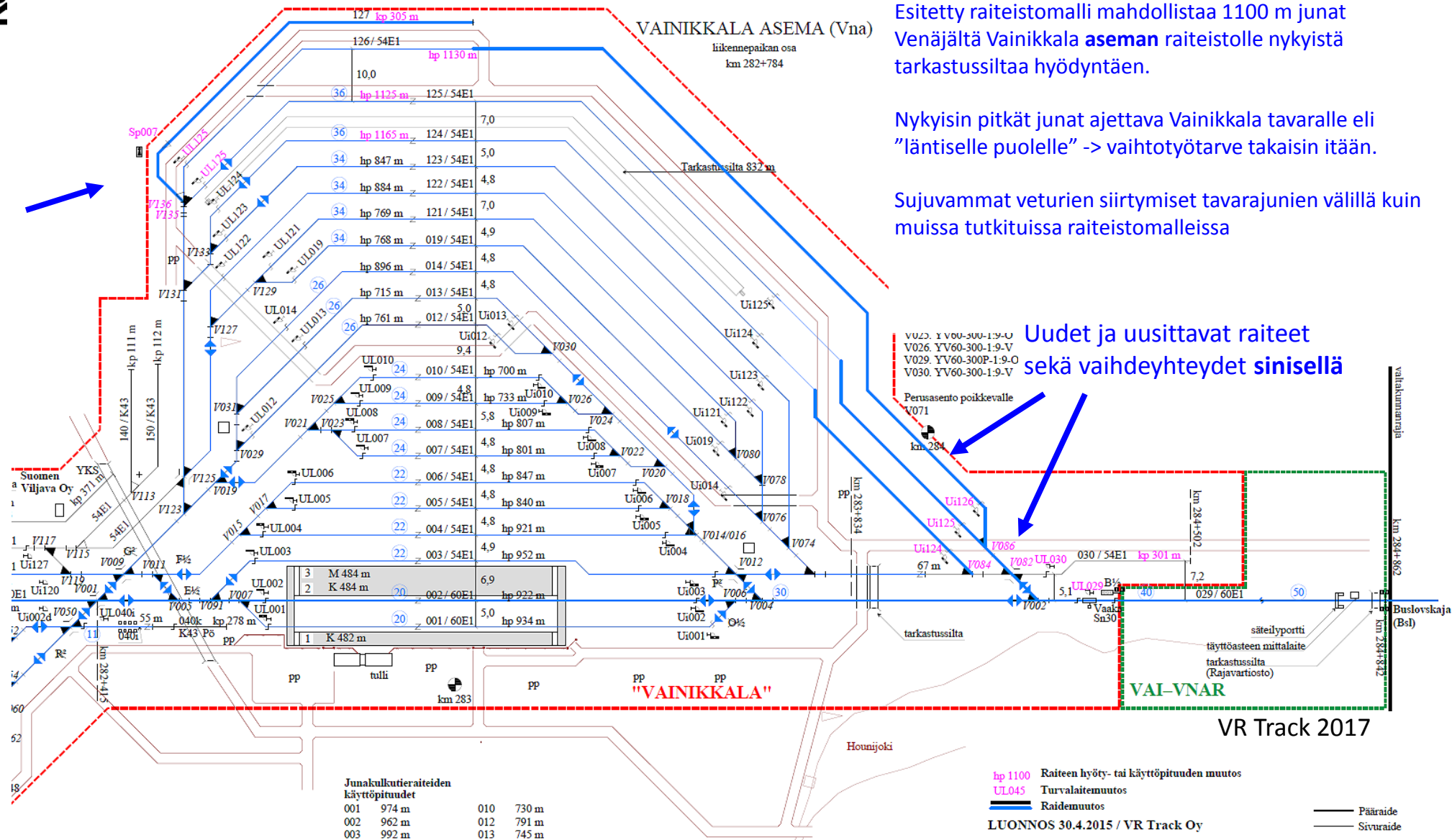


www. M. Nummeln	www. M. Majala	TARK. 20.05.03 K. Ojapari	PER.ND. 4021-030-001-P-27
-----------------	----------------	---------------------------	---------------------------

Vainikkalassa vain kolme hp >1100 m
raidetta, junaröntgenin vuoksi näistä vain
kaksi käytettävissä vaunujen säilytykseen.

Vainikkalan ratapihan muutokset

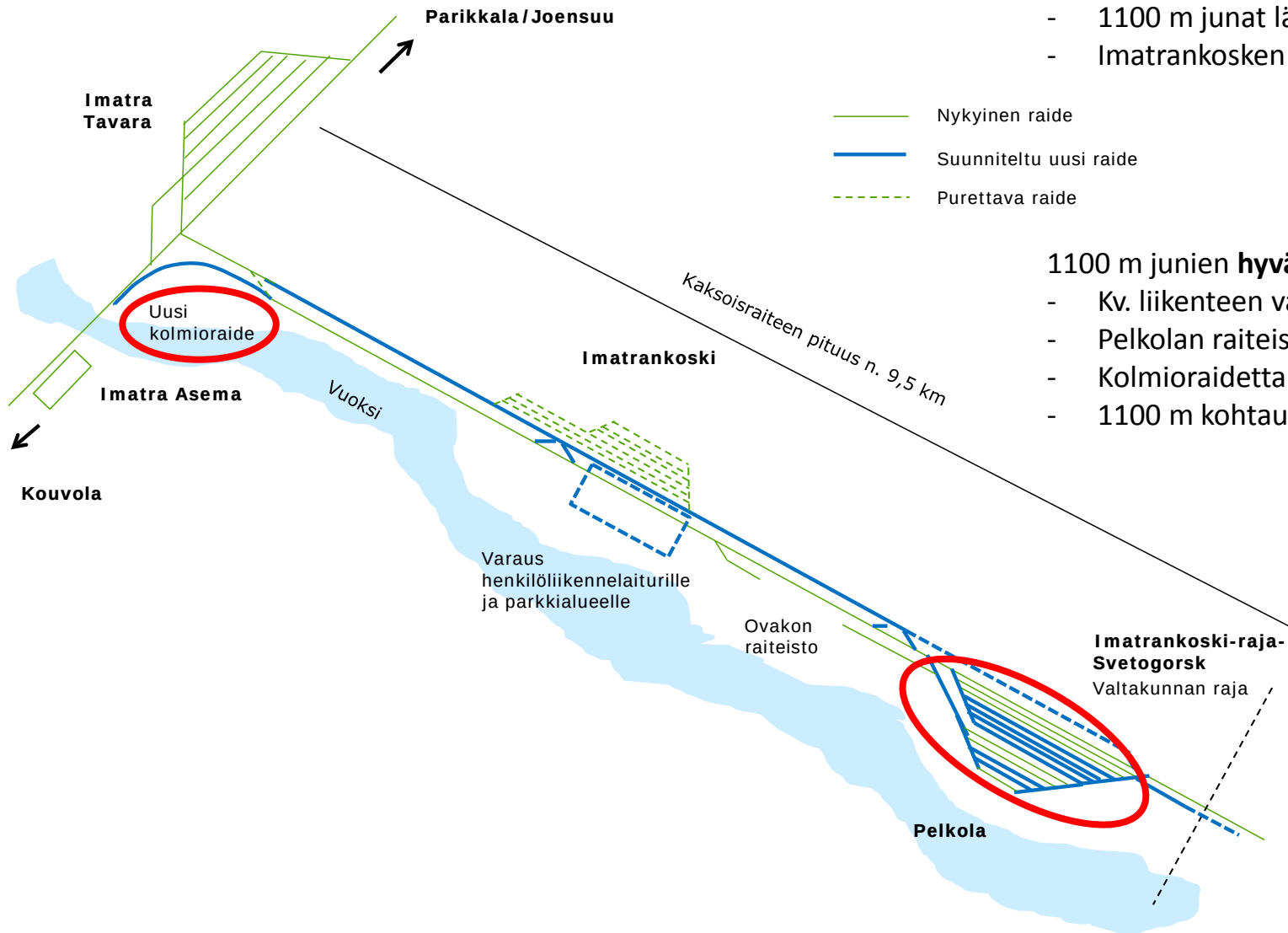
Uudet ja uusittavat raiteet
läpiajettavia myös lännessä



Imatrankoski/Pelkola

Nykytilanne:

- 1100 m junat länteen eivät mahdollisia (Imatra tavarantoiminnan raidepituus)
- Imatrankosken raiteiston kehittämismahdollisuudet hyvin rajallisia



1100 m junien **hyväksi katsottava palvelutaso** vaatisi Imatralla ainakin:

- Kv. liikenteen vaatimien teknisten valmiuksien (rajatoimintojen) kehittämistä
- Pelkolan raiteiston kehittämistä
- Kolmioraidetta länteen → suora yhteys Luumäen / Kouvolan suuntaan
- 1100 m kohtausraiteita yksiraiteisille rataosuuksille Luumäen ja Imatran välillä

Yhteenveto

- Vainikkala: nopea henkilöliikenne + aikataulukriittinen pitkän matkan tavaraliikenne
 - tavoitteiksi ”tavaraliikenteen Allegro” = rajatarkastusten optimointi + ennustettava liikenne
 - konttijunaliikenne myös EU:n (ja UTLC:n) prioriteetissa, idässä > 1000 km / vrk
- Imatran kehittäminen vaatisi merkittävästi suurempia investointeja
 - Imatralla voisi tässä vaiheessa sopia vähemmän aikataulukriittinen volyymiliikenne, kuten raakapuu
- Vainikkalan investoinnit perusteltuja: raiteiston toimivuus olennaista koko itäisen liikenteen ja Kaakkois-Suomen kannalta
 - myös ruuhkahuiput ja kausivaihtelut