



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer

Ange nr/Ange år

# Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST 1.4.22

Banprojekt





Kirjoita tekijät; Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi

**Investeringsprogram för statens  
trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST  
1.4.22**

Banprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år

*Omslagsbild:* Ange namnet på fotografen.

Nätpublikation PDF ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343 000

---

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: **Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST 1.4.22 – Banprojekt.** Trafikledsverket Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

**Nyckelord:** Ange nyckelord

## Sammanfattning

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. I rapporten beskrivs effekterna av banprojekten i investeringsprogrammet och beskrivningen av de banprojekt som ingår i investeringsprogrammet och de banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på svenska. – Skriv undertexten på svenska.. Trafikledsverket. Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

## Sammanfattning

Skriv en sammanfattning

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på engelska. – Skriv undertexten på engelska.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki Ange år. Publications of the FTIA Ange nr/Ange år. Ange antalet sidor pages and Ange antalet bilagor appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

## Abstract

Skriv en sammanfattning

## Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. I rapporten beskrivs effekterna av banprojekten i investeringsprogrammet och beskrivningen av de banprojekt som ingår i investeringsprogrammet och de banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

I Helsingfors Ange månad Ange år

Trafikledsverket  
Ange ansvarig avdelning/enhet



## Innehåll

1	EFFEKTERNA AV INVESTERINGSPROGRAMMETS BANPROJEKT .....	8
1.1	Effekter på tillgängligheten .....	8
1.2	Effekter på effektiviteten.....	10
1.3	Effekter på hållbarheten .....	11
1.4	Inverkan på klimatförändringen.....	11
1.5	Effekter på trafiksäkerheten .....	12
1.6	Fördelarna med investeringsprogrammets banprojekt, beräknade med PRIO.....	12

### BILAGOR

Bilaga 1a	Investeringsprogrammets banprojekt
Bilaga 1b	Banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

# 1 Effekterna av investeringsprogrammets banprojekt

## 1.1 Effekter på tillgängligheten

**Regionernas internationella tillgänglighet** när det gäller persontrafik handlar i första hand om järnvägsförbindelser till Helsingfors-Vanda flygplats och till hamnarna. Förbindelserna till hamnarna är viktiga, särskilt när det gäller godstransporter. Helsingfors–Riihimäki, fas 3, kommer att påskynda nästan all fjärrtrafik på huvudspåret något och reparationen av huvudspåret kommer att säkerställa att de nuvarande restiderna bibehålls. Det är möjligt att påskynda tågförbindelserna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors-Vanda flygplats med cirka 5–10 minuter. Kotolahti–Mussalos genomgående bana i Kotka, reoveringarna Åbo–Nystad/Reso–Nådendal, reoveringen Hangö–Hyvinge och reoveringen Torneå–Röyttä är projekt som är anslutna till hamnar. Också utvidgningen av Södra Finlands 250 kN axel-lastnät förbättras godstrafikens hamnförbindelser.

När det **gäller interregional tillgänglighet** är tågtrafikens snabbhet och turutbud samt att minska störningskänsligheten betydande för att förbättra tidtabellernas tillförlitlighet. Investeringsprogrammet minskar persontrafikens störningskänslighet och förbättrar punktligheten på platser, som redan identifierats som de mest problematiska när det gäller trafikkapacitet. Projekten i investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att öka hastigheten på tågförbindelserna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors med cirka 5–10 minuter. Ökningen av hastighet är för närvarande inriktad på förbindelserna Luumäki–Joensuu och Kouvola–Kuopio, som är bland de huvudspåravsnitt som är långsammare än genomsnittet. Helsingfors–Riihimäki, fas 3, kommer att påskynda nästan all fjärrtrafik på huvudspåret något och reparationen av huvudspåret kommer att säkerställa att de nuvarande restiderna bibehålls. Investeringsprogrammets projekt ökar möjligheterna att öka tågutbudet för persontrafik, särskilt på huvudbanan och avsnittet Luumäki–Imatra. Ökningen och samordningen av fjärrtrafiken i olika banriktningar och tågutbudet för närtrafik i Tammerfors kräver en förbättring av bangården för persontrafik i Tammerfors. Med avskaffandet av hastighetsbegränsningar, som ingår i förbättringsprojekten, kommer man att öka hastighetsnivån för tågtrafiken på enskilda destinationer runt om i Finland.

**Stadsregionernas och regionernas interna tillgänglighet** påverkas i första hand av utbudet av närtågstrafik, i vissa fall också av att fjärrtåg stannar i stadsregioner och på mindre orter. Projekten i investeringsprogrammet skapar möjligheter att förbättra den interna tillgängligheten för stadsregioner och regioner, särskilt i regionerna Helsingfors och Tammerfors. Tilläggsbanorna som byggs mellan Jokela och Riihimäki i Helsingfors–Riihimäki-projektets tredje fas kommer flytta närtåg och fjärrtåg till sina egna spår, vilket kommer att påskynda nästan all fjärrtrafik på huvudspåret. Projektet kommer också att minska trafikens störningskänslighet, underlätta driften av vissa närtåg och skapa förutsättningar för att utveckla utbudet av närtåg. Den ökade kapaciteten som förbättringen av Tammerfors bangård för persontrafik för med sig är en förutsättning för att öka närtrafiken i Tammerfors. Åtgärderna för dubbelspåret Luumäki–Joutseno och för avsnitten Åbo–Nystad och Reso–Nådendal skapar också möjligheter till utveckling av den regionala tågtrafiken.

Förändringar i tillgängligheten återspeglas i godstransporternas effektivitet, tjänsterörlighetens smidighet, pendlingsområdenas omfattning och tjänsternas tillgänglighet. **Transporternas användarfördelar** kommer från en ökning av transportkapaciteten, bättre funktionalitet i trafiken och en minskning av transportkostnaderna. Investeringsprogrammet kommer att förbättra verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken i Sydöstra Finland från Luumäki till Imatra, i Kotka och i södra delen av huvudbanan. Projekten Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä öppnar möjligheter för malmtransporter, särskilt med järnväg. Att höja axellasten i de avsnitt i södra Finland som inte är del av 250 kN-axellastnätet för tung godstrafik kommer att öka konkurrenskraften för tunga industritransporter i södra Finland. Med reparationsprojekten för banavsnittet Helsingfors–Tammerfors, banorna som leder till Hangö, Nådendal och Nystad samt avsnittet Haapajärvi–Saarijärvi säkerställs att trafikeringsförhållandena för godstrafiken bevaras.

**Resornas användarfördelar** genereras genom en förbättrad servicenivå. Projekten i investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att öka hastigheten på tågförbindelserna. Projekten minskar störningskänsligheten i trafiken och förbättrar punktligheten. Projekten kommer att öka bankapaciteten för avsnitt som redan har problematisk trafikkapacitet. Bangårdsprojekten i Tammerfors och Karleby kommer att förbättra tillgängligheten och andra resenärsförhållanden samt skapa förutsättningar för en bredare utveckling av stationsområdena och deras tjänster. Mindre förbättringsprojekt i investeringsprogrammet kommer också att främja obehindrad och hållbar rörlighet på flera stationsområden och förbättra tågtrafikens funktion.

Investeringsprogrammets inverkan på **den regionala strukturen och regionernas förutsättningar för utveckling** beror främst på förändringar i tillgängligheten. Faktorer som påverkar kostnadsnivån för tågtransporter och tillräcklig trafikkapacitet är viktiga för hela landets regionala utveckling, särskilt för skogsindustrins transporter. Ett nödvändigt villkor för de regionala utvecklingsförutsättningar som bannätet erbjuder är att bannätet förblir i trafikerbart skick och att en försämring inte leder till ökande trafikbegränsningar. Investeringsprogrammets projekt har ingen direkt inverkan på den regionala utvecklingen, men att förbättra verksamhetsförutsättningarna på de mest problematiska banavsnitten ur en transportmässig synvinkel är viktigt för bland annat tillväxten av produktionen inom skogsbruket och annan tung industri och därmed för utvecklingen av industrierter.

Reparationsprojekten som ingår i investeringsprogrammet kommer att förbättra möjligheterna att hålla bannätet i gott skick och bibehålla dess framkomlighet också under de kommande årtiondena. Särskilt huvudspårets skick kan vi säkerställa på ett mer långsiktigt sätt. Effekterna av huvudspårets skick sträcker sig i stor utsträckning också till övriga Finland. Reparationen av banorna som leder till Hangö, Nådendal och Nystad samt avsnitten Torneå–Röyttä och Haapajärvi–Saarijärvi kommer att säkerställa att verksamhetsförhållandena för godstrafiken bevaras och förbättras. Programmet skapar förutsättningar för att förbättra verksamhetsvillkoren för godstransporter i sydöstra Finland, i Kemi-Torneåregionen samt i trafiken riktad till flera hamnar på syd- och västkusten. Projekten Kouvola–Kuopio och Luumäki–Joensuu jämnar på en regional nivå ut på den servicenivå och de regionala utvecklingsvillkor som bannätet erbjuder. De förutsättningar som skapas genom investeringsprogrammets projekt för restider som förminskas med cirka 5–10 minuter är inte stora, men de kombinerade tidsbesparingarna på längre sikt är mer betydande med tanke på förutsättningarna för regional utveckling.

Projekten i investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att utveckla en **samhällsstruktur** baserad på bannätet, särskilt i pendlingsområdena kring Helsingfors och Tammerfors. Projekten i investeringsprogrammet, till exempel Helsingfors–Riihimäki, fas 3 och ökningen av kapaciteten på Tammerfors bangård för persontrafik, kommer att effektivisera arbetsmarknadsområdena i Helsingfors och Tammerfors genom att skapa förutsättningar för ökad och utvecklad närtågs- trafik längs huvudlinjen och i Tammerforsregionen. Dubbelspåret Luumäki–Joutseno och projekten för Åbo–Nystad och Reso–Nådendal skapar också möjligheter till utveckling av den regionala trafiken. Bangårdsprojekten i Tammerfors och Karleby är kopplade till utvecklingen av markanvändningen i stationsområdena. Förbättringsprojekten omfattar också trafikplatser för persontrafik, som är kopplade till utvecklingen av stationsområdena i större skala.

Investeringsprogrammet kommer särskilt att förbättra **verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna** för hamnarna och skogsindustriklustret i Finland. Projekten i norra Finland skapar möjligheter till utveckling av transporter, särskilt malmtransporter. Mer allmänt kommer minskningen av flaskhalsar i bannätet och förbättringen av godsbangårdarnas funktionalitet att säkerställa att bannätet förblir en fungerande del av trafiksystemet.

## 1.2 Effekter på effektiviteten

Det har inte gjorts en projektutvärdering och samhällsekonomisk kalkyl för alla banprojekt. Utmaningen när det gäller att bedöma **samhällsekonomisk effektivitet** är även svårigheten att undersöka och bedöma mer omfattande och långsiktiga utvecklingsbehov för enskilda projekt. Investeringsprogrammet omfattar på grundval av gjorda projektutvärderingar både samhällsekonomiskt lönsamma och olönsamma projekt. Av projekt för vilka en projektutvärdering har genomförts och som är samhällsekonomiskt lönsamt (nyttokostnadsförhållande minst 1,0) är förkortningen av restiderna för Kouvola–Kuopio med små kostnadseffektiva åtgärder. Nyttokostnadsförhållandet för projektet Imatra–Joensuu, reparationen av Lautiosaari–Elijärvi/Torneå–Röyttä (ingen elektrifiering) och fas 3 för projektet Helsingfors–Riihimäki ligger mellan 0,5 och 0,8. Nyttokostnadsförhållandena för ökningen av trafikkapacitet och hastighet på Luumäki–Joutseno-avsnittet samt för Lauritsalans trafikplats är mindre än 0,5. Renoveringen av Saarijärvi–Haapajärvi är samhällsekonomiskt olönsam. Det har inte gjorts någon samhällsekonomisk utvärdering av de andra projekten i programmet. Nyttokostnadsförhållandena som presenteras här baseras på gamla enhetsvärden så att PRIO-utvärderingarna för de olika trafikledsformerna skulle vara jämförbara. De något olika nyttokostnadsförhållandena som anges i projektbeskrivningarna grundar sig på nya riktlinjer och nya enhetsvärden och nämns i projektutvärderingarnas publikationer.

En stor del av projekten är inriktade på de banavsnitt och -gårdar som redan nu har de största utvecklingsbehoven med dagens trafik- och transportvolym. Förbättringar av det mycket trafikerade och kapacitetsmässigt problematiska banavsnittet mellan Helsingfors och Riihimäki och Tammerfors bangård kommer att bidra till **en effektiv användning av hela bannätet** genom att minska antalet situationer där resten av nätet inte kan utnyttjas fullt ut på grund av problempunkter.

De **offentliga investeringar** som krävs för underhåll och utveckling av bannätet är stora, långlivade och långverkande. Byggandet av infrastruktur som ingår i investeringsprogrammet (dubbelspår, mötesspår, utbyggnad av bangårdar osv.)

kommer att öka kostnaderna för underhåll av bannätet, men ingen uppskattning har gjorts. Till exempel tillför 30 kilometer nytt elektrifierat och livligt trafikerat spår i underhållskategori 1A cirka 0,5 miljoner euro per år till underhållskostnaderna. Som helhet kommer de projekt för reparation av som ingår i investeringsprogrammet att bidra till att minska trafiknätets skuld för reparationer.

## 1.3 Effekter på hållbarheten

**Möjligheter till rörlighet** och likvärdighet för människor är kopplade till bland annat rörlighetsmiljöns tillgänglighet, vilket när det gäller baninfrastruktur innebär tillgängliga stationer och hållplatser, både i fråga om fysiska strukturer och passagerarinformation. I investeringsprogrammets stationsprojekt ingår åtgärder för att förbättra fysiska tillgänglighetsbrister i Tammerfors och Karleby samt på flera andra stationer runt om i Finland där objekten inkluderas i förbättringsprojekt. Utvecklingen av tågtrafik baserad på utvecklingen av bannätet kan få mindre positiva effekter på **hälsa och välbefinnande** om ökade tågresor ökar antalet promenader och cykling på infartsresor och stöder en samhällsstruktur som är baserad på promenader och cykling. Investeringsprogrammet har för banprojektens del inte konstaterats ha någon betydande inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Investeringsprogrammet ändrar inte påtagligt **människors exponering för utsläpp, buller och vibrationer**. I vissa projekt monteras bullerhinder som minskar bullerexponeringen. Projekt som ger ytterligare kapacitet eller hastighet eller där man höjer axellaster kan också öka buller och vibrationer i takt med att trafiken förändras. Utgångspunkten för den detaljerade planeringen av projekten är dock att kompensera för nackdelarna.

Infrastrukturinvesteringar har alltid en viss negativ inverkan på **användningen av naturresurser och naturens mångfald**. Effekterna är främst lokala och beror på hur känsliga miljöer är där banprojekten är belägna. Investeringsprogrammet omfattar inte långa banavsnitt som skall byggas i en helt ny bankorridor. Vissa projekt i programmet kan dock minska den biologiska mångfalden lokalt när de inbegriper byggande av tilläggsbanor eller spårkorrigeringar. Investeringar i bannätet kan också ha negativa lokala effekter **på yt- och grundvattnet samt på jordmånen**. Gott underhåll av banorna, godsbangårdarna och deras säkerhetsanordningars funktionalitet och de åtgärder som är inkluderade i förbättringsprojekt och berör TFÄ-bangårdarnas säkerhet förhindrar risken för olyckor vid transport av farligt gods på järnväg och minskar skadliga effekter. Investeringsprogrammets reparationsprojekt kommer också att bidra till att säkerställa att banorna och säkerhetsutrustningen förblir i gott skick. Om man ser på trafiksystemet som helhet kan risken för olyckor minskas om transporten av farligt gods flyttas från landsväg till järnväg. Lokala effekter, både negativa och positiva, påverkar också **byggelsen och landskapet**.

Betydelsen av investeringsprogrammets miljöpåverkan på lokal nivå kan endast bedömas i en mer detaljerad projektplanering.

## 1.4 Inverkan på klimatförändringen

Järnvägshållningens **klimatpåverkan** genereras av byggande av spår, drift och underhåll, minskade utsläpp från tågtrafik (bland annat elektrifiering) och av förändringar av färd- och transportsätt från vägtrafik till tåg, . Byggandet av bannätet

orsakar stora utsläpp av växthusgaser, som emellertid kommer att ta årtionden att kvittera bort med förändringar i färd sätt.

En del av investeringsprogrammets finansiering kommer att inriktas på projekt som skapar förutsättningar för att flytta över transporter från landsvägar till järnväg genom att förbättra godstransporternas funktionalitet, kostnadseffektivitet och utvecklingsförutsättningar. Projekt för att påskynda persontrafiken kommer i sin tur att flytta över resorna från bil- och flygtrafik till tåg, även om de ändrade restiderna som enbart projekten i programmet åstadkommer kommer att bli små. Projekt som ökar trafikkapacitet skapar förutsättningar för att öka både bantransporter och persontrafik. I programmet är platser för elektrifiering av bannätet Reso–Nådendal samt projekten Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä.

Banorna är särskilt sårbara för de störande effekterna av ett antal meteorologiska fenomen, eftersom det finns mycket få alternativa sträckor i händelse av undantagstillstånd. För att hantera effekterna av klimatförändringen krävs **anpassning till klimatförändringarnas effekter**. I investeringsprogrammet ingår banreparationsprojekt som för sin del förbättrar trafikledshållningens förmåga att förbereda sig för störande effekter av väderfenomen.

## 1.5 Effekter på trafiksäkerheten

Förbättringar av plankorsningssäkerheten ingår i projekten för avsnitten Kouvola–Kuopio, Imatra–Joensuu, Torneå–Röyttä och Åbo–Nystad. De reparationsprojekt som ingår i investeringsprogrammet kommer att bidra till att upprätthålla baninfrastrukturen i det skick som krävs för säker trafikering.

Ett tema i förbättringen av bastrafikledshållningen är förbättrandet av plankorsningssäkerheten samt en kontinuerlig årlig finansiering av detta tema. Med åtgärderna förbättrar man säkerheten för väg- och bantrafikanterna och minskar skador på fordon, tågtrafikstörningar och risker för miljöskador till följd av olyckor vid plankorsningar. Förbättringsprojekten omfattar också ökad kameraövervakning av tågtrafiken vid trafikplatser, vilket kommer att förbättra säkerheten på bangårdar.

I tågtrafiken är **rörlighetsmiljöernas säkerhet** i första hand relaterad till stationers och hållplatsers arrangemang (särskilt avlägsnande av övergångar över spåret) samt till isoleringen av banor från den övriga miljön. Förbättringsprojektet för Karleby station som ingår i investeringsprogrammet och flera stationer som ingår i förbättringsprojekt (Kemi, Villmanstrand, Seinäjoki, Vammala, objekt för utbyggnad av plattformar för passagerare) kommer att öka säkerheten i regionens rörlighetsmiljöer.

## 1.6 Fördelarna med investeringsprogrammets banprojekt, beräknade med PRIO

Fem av banprojekten i investeringsprogrammet har varit föremål för en projektutvärdering i enlighet med Trafikledsverkets riktlinjer för projektutvärdering. Investeringskostnaderna för de projekt som projektutvärderats uppskattas till cirka 655 miljoner euro.

- Investeringsprogrammets projektkorg producerar 66 procent av fördelarna i en korg som maximerar fördelar. De totala samhällsekonomiska fördelarna med investeringsprogrammets korg uppgår således till 262 miljoner euro och nytto-kostnadsförhållandet för korgen till 0,31.
- När det gäller tillgänglighet kommer de projektutvärderade projekten i investeringsprogrammet att generera sammanlagda fördelar på 297 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod, vilket är 75 procent av de maximala fördelarna för det berörda målområdet.
- Inom målområdet för säkerhet kommer fördelarna att uppgå till totalt 15 miljoner euro under en beräkningsperiod på 30 år, vilket motsvarar 72 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- När det gäller koldioxidutsläpp genererar korgen fördelar på 10 miljoner euro, vilket motsvarar cirka 66 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- På samma sätt kommer 62 procent av de maximala fördelarna för hållbarhet att uppnås. Inom målområdet för hållbarhet kommer man att producera fördelar på sammanlagt 31 miljoner euro.

Relativt sett lägger investeringsprogrammets projektkorg större vikt vid tillgänglighet och säkerhet än vid hållbarhet och minskade koldioxidutsläpp. Den största förlusten i fråga om belopp i euro ligger dock i målområdet tillgänglighet, där de flesta av banprojektens fördelar kommer från.

---

# Bilaga 1a

## Investeringsprogrammets banprojekt

### Beskrivningar av investeringsprogrammets banprojekt

- R1 Helsingfors–Riihimäki, fas 3 (projektkorg 1A)
- R2 Karlebyg bangård (projektkorg 1A)
- R3 Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana) (projektkorg 1A)
- R4 Saarijärvi–Haapajärvi, reparation (projektkorg 1A)
- R5 Tammerfors bangård för persontrafik (projektkorg 1A)
- R6 Åbo–Nystad, reparation samt Reso–Nådendal, reparation och elektrifiering (projektkorg 1A)
- R7 Hangö–Hyvinge, reparation (projektkorg 1B)
- R8 Helsingfors–Tammerfors, reparation (projektkorg 1B)
- R9 Imatra–Joensuu, förkortning av restider (projektkorg 1B)
- R10 Kouvola–Kuopio, förkortning av restider (projektkorg 1B)
- R11 Lauritsalas trafikplats (projektkorg 1B)
- R12 Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, reparation och elektrifiering (projektkorg 1B)
- R13 Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapacitet och höjning av hastighet (projektkorg 1B)
- R14 Utveckling av lastningsplatser för råvirke (projektkorg 1B)
- R15 Utvecklingen av ett axellastnätverk på 250 kN (projektkorg 1B)



## R1 Helsingfors–Riihimäki, fas 3 (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 11.3.2022

**Banförbindelsen Helsingfors–Tammerfors är den mest utmanande delen av nätet när det gäller tillräcklig trafikkapacitet. Trafiken är också känslig för störningar. Den första fasen av avsnittet Helsingfors–Riihimäki fokuserade på att förbättra trafikplatserna. Fas 2, som redan har fått finansiering, omfattar byggandet av tilläggsbanor för linjeavsnitten fram till Jokela. Fas 3 av projektet syftar till att komplettera de tidigare faserna och fortsätta byggandet av tilläggsbanor för att öka kapaciteten från Jokela till Riihimäki.**



### AKTUELL STATUS

Huvudbanan är en del av TEN-T-stomnätet och huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, både när det gäller person- och godstrafik. Trafiken på huvudbanan är känslig för störningar och det finns ett behov av att öka tågutbudet på den huvudsakligen dubbelspåriga banan. Det är möjligt att öka bankapaciteten med hjälp av tilläggsbanor och banarrangemang vid trafikplatser. Utan ökad kapacitet ökar störningskänsligheten i närtrafiken och utbudet av närtåg mellan Helsingfors och Riihimäki kan inte ökas nämnvärt. Helsingfors hamn (Vuosaari) och Sköldviks godstrafik kan inte erbjudas en servicenivå som är tillräckligt bra.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har hela avsnittet Helsingfors–Tammerfors identifierats som den förbindelse som idag har de största trafikkapacitetsproblemen. Banan är också utsatt för ett högt trafiktillväxtstryck.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektets innehåll är följande:

- Två tilläggsbanor byggs mellan Jokela och Riihimäki
- För godstrafik byggs en bana och viadukt över fyra spår norr om Hyvinge.
- Man gör ändringar av broar, säkerhets- och elutrustning samt kompletterar bullerbekämpningen.

Syftet med projektet är att förbättra banavsnittets trafikkapacitet och tolerans för störningar så att förutsättningarna för att öka antalet förbindelser förbättras.

### TIDTABELL

Utarbetandet av järnvägsplanen pågår. Nästa fas är genomförande, där en byggnadsplan upprättas. Planeringsberedskap för att projektet ska kunna inledas bedöms vara tidigast 2023. Att koppla genomförandet till framstegen i den pågående fas 2 skulle medföra kostnadsfördelar. En projektutvärdering har utförts på projektet. Projektet är kopplat till behovet av att förbättra korsningen vid Jokela längs landsväg 1421 med avseende på Pikkusuo-underfarten i Hyvinge.

### KOSTNADER

Kostnadsberäkningen uppgår till 300 miljoner euro (MAKU 120, 2015=100). FSE-stöd för byggnadsplanering kan sökas för 50 procent. När det gäller potentialen för FSE-stöd för byggnation kan man undersöka möjligheten att ansöka om stöd för en andel vars nytto-kostnadsförhållande är lönsamt och möjligheten att koppla projektet till fas 2.

### EFFEKTER

Projektet kommer att förbättra tillgängligheten (öka trafikkapaciteten, förkorta restiderna) på alla regionala nivåer. Det kommer att förbättra servicenivån och verksamhetsförhållandena för både person- och godstrafiken.

Ökningen av trafikkapaciteten på avsnittet Böle–Riihimäki är mer omfattande kopplad till utvecklingen av huvudbanan mellan Helsingfors och Tammerfors och hela det finska bannätet. Projektet kommer att öka banavsnittets trafikkapacitet och möjliggöra en ökning av tågutbudet. Trafikens störningskänslighet kommer att minska och punktligheten kommer att förbättras. Även om persontågens

hastighetsnivå inte ökar kommer tågen att gå smidigare, vilket möjliggör kortare restider. I takt med att servicenivån ökar, ökar bantrafikens attraktionskraft som färdstätt och antalet resenärer inom järnvägstrafiken. Godstrafiken kommer att gynnas av ökad trafikkapacitet, eftersom tilläggsbanor kommer att öka möjligheterna för godstransporter bland persontrafiken. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,40.

## R2 Karleby's bangård (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 1.2.2022

**Karleby's bangård har behov av att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerhet. Konstruktionerna på bangården är också i dåligt skick. Trafikledsverket håller som bäst på att renovera bangårdens säkerhetsanordning. Arbetet färdigställs 2023.**



### AKTUELL STATUS

Bangården i Karleby är beläget på TEN-T-nätets stamnät och på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder. Alla persontåg som trafikerar huvudbanan stannar vid Karleby. För närvarande är alla plattformar låga och plattformstak saknas. Plattformarna är sammankopplade med övergångar över spåren, vilket innebär en säkerhetsrisk på grund av den höga användningen av mellanplattformen och den höga trafiken på banan. Konstruktionerna på bangården är i dåligt skick.

Karleby's bangård har identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiknätet som ett mål med förbättringsbehov relaterade till passagerarförhållanden.

### PROJEKT OCH MÅL

Bangårdsprojektet för persontrafik kommer att förändra spårarrangemangen och samtidigt kommer kantplattformen att tas bort från persontrafik. Nuvarande spår 3 rivs och ersätts av en hög mellanplattform. Under bangården kommer en underfartstunnel att förverkligas, genom vilken det även kommer att finnas en förbindelse till den nya mellanplattformen. I anslutning till underfartstunneln förverkligas nödvändiga hiss- och trappförbindelser samt nödvändiga parkeringsområden och arrangemang för skjutstrafik. Projektet omfattar dessutom förändringar i utrustningen för elbanor, säkerhet och starkström.

### TIDTABELL

Det finns en gällande detaljplan i området som inte behöver ändras. En förstudie har utförts på projektet. Nästa fas är genomförande, där en byggnadsplan upprättas. Ingen projektutvärdering har ännu gjorts för bangårdsprojektet. När det gäller planeringsberedskap kan den tidigaste genomförbarhetsberedskapen vara 2023.

### KOSTNADER

Projektet är ett gemensamt projekt mellan staten och Karleby stad. Kostnaderna för hela projektet uppgår till cirka 14 miljoner euro. Ingen kostnadsfördelning har avtalats. Kostnaderna baseras på mycket preliminära planer och möjliggör inte en noggrann och detaljerad kostnadsberäkning. FSE-stöd för planering av stamnätsprojekt kan sökas för 50 procent. För byggnation kan man söka ett bidrag på 30 procent med förutsättningen att nytto-kostnadsförhållandet är  $> 1,0$ .

### EFFEKTER

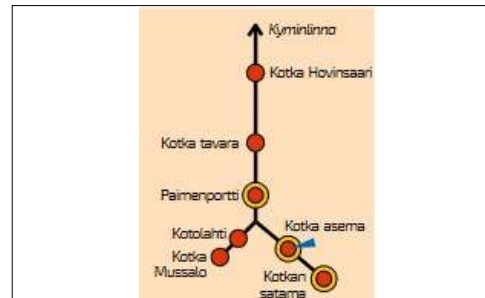
Projektet förbättrar funktionaliteten på Karleby's bangård för persontrafik, passagerarnas förhållanden och skapar förutsättningar för den fortsatta utvecklingen av Karleby's centrum och Kosila-området när det gäller arrangemangen för bangården för persontrafik. Projektet förbättrar tillgängligheten och säkerheten i persontrafiken. Trafikeringen av persontåg kan påskyndas till följd av nya spårarrangemang och persontrafikens spårkapacitet kommer att öka.

Projektet stöder särskilt förbättringen av servicenivån på resor genom att förbättra funktionaliteten i trafikknutpunkter och resekedjor. Projektet stödjer också säkerställandet av möjligheter till rörlighet för olika befolkningsgrupper. Projektet är kopplat till utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur.

## R3 Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana) (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 10.3.2022

Kotkas trafikplats består av flera delar av trafikplatsen. Behovet av en ny genomgående bana mellan bangårdarna i Kotolahti och Mussalo, som leder till hamnen i Mussalo, har identifierats.



### AKTUELL STATUS

Kotkas trafikplats är en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, när det gäller profilen för godstrafik, samt en del av TEN-T-stomnätet. Hamnen i Kotka är en del av hamnarna i TEN-T-stomnätet.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har man funnit att det finns behov av renovering av bangårdar och utveckling av deras funktionalitet i olika delar av Finland. Namngivna i lägesbilden finns till stor del de största bangårdarna i termer av behov.

### PROJEKT OCH MÅL

Kotolahti fungerar nu främst som förråd för vagnar och som utdragsplats för Mussalos vagnkarosser. Spåret mellan bangårdarna är en flaskhals och ett nytt genomgående spår skulle göra det möjligt att arrangera vagnarna bättre än tidigare, även i Kotolahti. Om trafiken till Mussalo ökar kommer en tilläggsbana att behövas. Hamnen i Mussalo är en betydande och växande export- och importhamn. Åtgärden ingår inte i det pågående utvecklingsprojektet Kouvola–Kotka–Fredrikshamn (KoKoHa).

### TIDTABELL

En förstudie har utförts på projektet. Man har inte gjort en projektutvärdering. Nästa fas är genomförande, där en byggnadsplan upprättas. Beredskap för implementering finns enligt behov och finansiering.

### KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till 5,0 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). För planering av projektet kan man söka ett FSE-bidrag på 50 procent och för byggnation ett bidrag på 30 procent, om kravet på kostnadseffektivitet uppfylls.

### EFFEKTER

Projektet förbättrar den regionala och internationella tillgängligheten. Projektet förbättrar och säkerställer verksamhetsförutsättningarna genom att förbättra bangårdens trafikkapacitet.

Syftet med projektet är att förbättra och säkerställa verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken genom att förbättra bangårdens trafikkapacitet för godstrafiken till och från Mussalo.

Det finns inga särskilda risker för projektets genomförbarhet. Projektet är beläget i den befintliga trafikplatsen i järnvägsområdet. Åtgärderna genomförs på befintlig baninfrastruktur och kräver inga förändringar av järnvägsområdet. Åtgärdernas effekter på den övriga miljön är inte betydande.

**R4 Saarijärvi–Haapajärvi, reparation (projekt-korg 1A)**

Uppgifterna uppdaterade 11.3.2022

**Banavsnittet ansluter landskapen Norra Östbotten och Mellersta Finland. Att hålla en bana som betjänar godstrafiken i drift kräver renoveringsåtgärder.**

**AKTUELL STATUS**

På banavsnittet Saarijärvi–Haapajärvi behövs reparationsåtgärder för att säkerställa banans framkomlighet. Banavsnittet, som betjänar godstrafik, befinner sig i slutet av dess livscykel. Banan är inte en del av TEN-T-nätet eller huvudlederna i enlighet med förordningen om huvudleder.

På senare år har banans betydelse ökat på grund av den nya trafiken i Äänekoskis bioproduktfabrik. I och med förändringar inom skogsindustrin och i transportriktningen kommer efterfrågan på transporter på banan sannolikt att minska. Utvecklingen av trafiken kan för närvarande inte bedömas exakt och utvecklingen av transportbehoven och banavsnittets betydelse kräver övervakning.

Banavsnittet är redan delvis reparerat (bland annat överbyggnad). På spåret har skenorna bytts ut från k-30 till k-54, stockar har bytts ut och bland annat trummor och bergskärningar har reparerats.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har banavsnittet identifierats som en av de mest bråds-kande objekten för renovering utanför huvudledsnätet.

**PROJEKT OCH MÅL**

Det handlar framför allt om att förlänga livscykeln med ökat underhåll, inte om en fullständig reparation. Den föreslagna finansieringen kommer huvudsakligen att reparera banavsnittets överbyggnad (k-30-skena till k-54), som är i slutet av sin livscykel, samt enskilda specialiserade strukturer (t.ex. trummor, broar, dränering).

**TIDTABELL**

En promemoria om reparationen har utarbetats. Finansieringsbehoven är för åren 2023–2024.

**KOSTNADER**

I investeringsprogrammet har finansiering på 20 miljoner euro presenterats för reparation. Utan denna finansiering kräver banavsnittet en årlig finansiering på 5–7 miljoner euro från bastrafikledshållningen för ökat underhåll, så att banavsnittet kan hållas i trafikerbart skick. Med mer finansiering kan livscykeln förlängas på en gång.

Texten hämtas från projektkortet och kompletteras/uppdateras vid behov

**EFFEKTER**

Reparationsåtgärderna på Saarijärvi–Haapajärvi-banan upprätthåller trafikens funktionalitet och tillgänglighet genom förbindelser mellan regionerna. Åtgärderna kommer att minska trafiknätets reparationssskuld.

Den finansiering som föreslås för investeringsprogrammet kommer att säkerställa trafikeringsmöjligheterna på banavsnittet med avseende på banans skick. Åtgärderna kommer att minska riskerna för plötsliga och/eller långvarande trafikbegränsningar. Projektutvärderingar har gjorts av de olika alternativen för reparationsåtgärder. Åtgärderna är inte samhällsekonomiskt lönsamma, även om man i projektutvärderingen inte gjorde en bedömning av åtgärdshelheten i fråga.

## R5 Tammerfors bangård för persontrafik (projektorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 8.3.2022

Tammerfors är en centralt knutpunkt för persontrafiken på bannätet och det viktigaste omstigningsstället för tåg i standardtidtabellssystemet för persontrafik. Bangården för persontrafik i Tammerfors har både betydande utvecklingsbehov och samtidiga förnyelsebehov för infrastrukturen.



### AKTUELL STATUS

Bangården för persontrafik i Tammerfors är beläget på TEN-T-nätets stomnät och huvudledsnätet, vid korsningen av huvudlederna, i enlighet med förordningen om huvudleder. Tammerfors stations fem spår, utrustade med passagerarplattformar, används flera gånger om dygnet samtidigt och under vissa timmar måste två persontåg använda samma spår. En ökning av persontrafiken, särskilt i huvudbanans riktning, har förutsetts. Regionaltågstrafiken/närtågstrafiken befinner sig i ett utvecklingsläge och behöver också kapacitet från bangården. Utöver persontrafiken belastas även Tammerfors stations bannät av godstrafiken som transporteras genom det. Utöver kapacitetsproblem krävs förnyelse av taken på plattformarna. För närvarande är det bara kantplattformen och den första mellanplattformen som har tak.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har Tammerfors identifierats som en av de centrala bangårdarna som behöver olika renoverings-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet består av följande åtgärder: en tredje mellanplattform med trapp- och hissanslutningar för persontrafik, täckning av plattformarna för persontrafik med nya tak, byggande av underhållsspår för persontåg inom området för Naistenlahtis bannät, bro- och gatuändringar, nödvändiga förändringar av spår, säkerhetsutrustning och elektriska spår samt andra samtidiga förnyelsebehov av befintlig infrastruktur: Ändring av Tammerfors ställverksutrymme och renovering av elektrifiering samt renovering av bron längs Itsenäisyyskatu som går under stationstunneln och banan, med beaktande av Tammerfors spårvägsarrangemang.

### TIDTABELL

En järnvägsplan har utarbetats och håller på att godkännas, men har ännu inte vunnit laga kraft. Byggnadsplaneringen av projektet påbörjades 2021. Projektutvärderingen slutförs under våren 2022. Byggnationen kan påbörjas år 2022. Genomförandet uppskattas att ta fem år. Utvecklingen av bangården är kopplad till utvecklingen av Tammerfors stationscentrum, Areena-projektet och markanvändningen i stationsområdet. Utvecklingsprojektet för bangården för persontrafik måste utföras innan eventuellt byggande av Asemakeskus-projektet ovanpå bangården och är en central del av arbetssekvensen för Arenas norra däck.

### KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till 108 miljoner euro (MAKU 120, 2015=100). Dessutom uppgår övriga parters kostnader till cirka 42 miljoner euro. FSE-stöd för byggnation kan sökas för 30 procent, om kravet för nytto-kostnadsförhållandet för ansökan är uppfyllt. Stöd för projektets byggplanering har sökts i ansökan för FSE2021.

### EFFEKTER

Utvecklingen av en nationellt betydelsefull knutpunkt för persontrafik kommer särskilt att stödja förbättringen av den interregionala tillgängligheten inom persontrafiken. Dessutom kommer projektet att förbättra den regionala tillgängligheten och resekedjornas funktion samt passagerarnas förhållanden på stationerna. Projektet stödjer och främjar utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur. Åtgärderna som är inkluderade i projektet kommer också att minska trafiknätets reparationskostnader.

Syftet med projektet är att förbättra funktionaliteten på Tammerfors bangård för persontrafik, passagerarnas förhållanden och persontågens underhåll samt att skapa förutsättningar för utvecklingen

av Asemakeskus när det gäller arrangemangen för bangården för persontrafik. Projektet tar hänsyn till behovet av utveckling och reparation av bangården.

**R6 Åbo–Nystad, reparation samt Reso–Nådendal, reparation och elektrifiering (projektkorg 1A)**

Uppgifterna uppdaterade 11.3.2022

**Banorna Åbo–Nystad och Reso–Nådendal är viktiga för näringslivet. Båda avsnitt behöver reparationsåtgärder för att säkerställa banavsnittens framkomlighet. Avsnittet Reso–Nådendal är inte elektrifierat.**

**AKTUELL STATUS**

Banorna Åbo–Nystad och Reso–Nådendal är inte en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, men är banavsnitt som är viktiga för näringslivet på det övriga bannätet. Avsnittet Åbo–Nådendal är för närvarande ansluten till stamnätet TEN-T som når till Åbo och banförbindelsen har presenterats som en ny förbindelse till det övergripande TEN-T-nätet. Banorna betjänar för närvarande godstrafiken. År 2020 var den transporterade godsmängden 930 000 ton mellan Åbo och Reso, 832 000 ton mellan Reso och Nystad och 98 000 ton mellan Reso och Nådendal. Två godstågpar har färdats till Nystad varje dag, året runt. Nådendals trafik har varit säsongsbunden, bland annat enligt spannmålsskörden – när spannmålstransporter anländer går det 3–4 tågpar på vardagar. Den senaste tidens förändringar i verksamhetsmiljön och effekterna av dessa förändringar på trafiken kräver övervakning.

Reparationsåtgärder behövs på banavsnitten för att säkerställa banornas framkomlighet. Elektrifieringen av Åbo–Nystad-banan kommer att vara klar i början av 2022. Reso–Nådendal-banan är inte elektrifierad. Från och med 2022 är avsnittet Reso–Nådendal också den enda icke-elektrifierade delen av Egentliga Finlands trafikplanering för regionaltåg.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har banavsnitten identifierats som en av de mest brådskande objekten för renovering utanför huvudledsnätet.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projektet kommer att genomföra en renovering av banavsnitten för att säkerställa framtida trafikeringssmöjligheter. Projektet omfattar bland annat förnyelse av överbyggnaden på banavsnitten Åbo–Nystad och Reso–Nådendal. I projektet förbättras plankorsningssäkerheten. Hastighetsnivån för godstrafiken, högst 60 km/h, förblir densamma som tidigare. Dessutom kommer elektrifiering av avsnittet Reso–Nådendal att genomföras.

**TIDTABELL**

En promemoria om reparationsbehoven har utarbetats. Man har inte gjort en projektutvärdering. En järnvägsplan för båda banavsnitten har påbörjats 2022. Behovet av genomförande skulle vara för åren 2023–2026 och det finns redan byggberedskap för 2023. Renoveringen av avsnittet Åbo–Nystad är den mest brådskande.

**KOSTNADER**

Totalt föreslås finansiering på 81 miljoner euro för projektet, som kan användas för att genomföra en större renovering i stället för att förlänga livscykeln, som presenterades i investeringsprogrammet för 2022–2029. Av detta inriktas 70 miljoner euro på banan Åbo–Nystad och 11 miljoner euro på banan Reso–Nådendal, varav andelen för elektrifiering uppgår till knappt 1 miljon euro. När förbindelsen är godkänd för TEN-T-nätet kan FSE-stöd sökas för elektrifieringen av Reso–Nådendal om kraven i ansökan är uppfyllda.

**EFFEKTER**

Renoveringen av banorna kommer att säkerställa den framtida framkomligheten av dessa banavsnitt och säkerställa tillgängligheten genom interregionala och internationella förbindelser. Åtgärderna kommer att minska trafiknätets reparationsskuld. Renoveringen av Åbo–Nystad stödjer trafikeringen av TFÅ-transporter. Banavsnittens funktionalitet är också kopplad till försörjningsberedskapen.



Elektrifieringen av avsnittet mellan Reso och Nådendal gör det möjligt att köra tåg elektriskt till Nådendal. Elektrifiering minskar trafikens klimatpåverkan och förbättrar spårtrafikens konkurrenskraft. Elektrifiering skulle också vara en förutsättning för elektrisk lokaltågstrafik.

Projektet förbättrar plankorsningssäkerheten. Förbättringen av säkerheten gäller både ban- och vägtrafiken.

Ingen projektutvärdering har gjorts för reparationsåtgärderna. Ingen projektutvärdering har gjorts för elektrifieringen.

**R7 Hangö–Hyvinge, reparation (projektorg 1B)**

Uppgifterna uppdaterade 11.3.2022

**Banavsnittet Hangö–Hyvinge är en viktig bana som inte hör till huvudledsnätet. På banavsnittet behövs reparationsåtgärder för att säkerställa banans framkomlighet.**

**AKTUELL STATUS**

Banan Hangö–Hyvinge är en del av TEN-T-nätets övergripande nät, men inte av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. På avsnittet Hyvinge–Karis går godstrafik. På avsnittet Karis–Hangö finns det också persontrafik som körs med rälsbuss. Banan har varit en viktig rutt för transitotrafiken. På banan pågår just nu uppförande av elektrifiering och förbättring av plankorsningssäkerheten.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har banavsnittet identifierats som en av de mest brådsakande objekten för renovering utanför huvudledsnätet.

**PROJEKT OCH MÅL**

Det handlar framför allt om att förlänga livscykeln med ökat underhåll, inte om en fullständig reparation. Den föreslagna finansieringen kommer huvudsakligen att reparera banavsnittets överbyggnad, som är i slutet av sin livscykel, samt enskilda objekt som är stabiliserande, specialiserade strukturer (t.ex. trummor, broar) och dränerande. Åtgärderna skulle i första hand inriktas på banavsnittet mellan Hyvinge och Karis och dess stödlager av stenkross, skenor och gamla trästockar.

**TIDTABELL**

En promemoria om reparationen har utarbetats. Ingen projektutvärdering har gjorts för reparationen. Projektet kräver planering innan det är redo för genomförande. Dessutom behöver eventuella andra behov för åtgärder förtydligas ytterligare och deras koppling till reparationen utvärderas (särskilt axellasten på 250 kN).

**KOSTNADER**

I investeringsprogrammet har finansiering på 45 miljoner euro presenterats för reparation. Reparationen är inte berättigad till stöd från FSE.

**EFFEKTER**

Reparationsåtgärderna på banan Hangö–Hyvinge upprätthåller trafikens funktionalitet samt säkerställer tillgängligheten med både interregionala och internationella förbindelser. Åtgärderna kommer att minska trafiknätets reparationsskuld.

Den finansiering som föreslås för investeringsprogrammet kommer att säkerställa trafikeringsmöjligheterna på banavsnittet med avseende på banans skick, om inte trafikvolymerna ökar avsevärt från nuvarande nivå. Ingen projektutvärdering har gjorts för reparationsåtgärderna.

**R8 Helsingfors–Tammerfors, reparation (projekt-korg 1B)**

Uppgifterna uppdaterade 14.2.2022

**Funktionaliteten för avsnittet Helsingfors–Tammerfors på huvudbanan har stor inverkan på järnvägstrafiken i hela landet. En renovering av banan säkerställer ett bibehållande av servicenivån och är en förutsättning för utvecklingen av det övriga bannätet.**

**AKTUELL STATUS**

Huvudbanan är en del av TEN-T-stomnätet och huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, både när det gäller person- och godstrafik. Banan reparerades senast mellan 1992 och 2002, främst från Helsingfors till Tammerfors. Från och med nu och fram till slutet av 2030-talet kommer det att finnas betydande renoveringsbehov på sträckan, som skulle behöva genomföras mer målmedvetet som projekt och med mer långsiktig finansiering.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har renoveringen av sträckan Helsingfors–Tammerfors identifierats som ett av de viktigaste behoven för renovering av huvudlederna.

**PROJEKT OCH MÅL**

De största behoven gäller förnyelse av överbyggnaden på hela banavsnittet. Andra betydande behov är reparationer av specialiserade strukturer och reparationer av stationsstrukturer för persontrafik. Syftet med renoveringen är i princip att upprätthålla banans servicenivå, men på grund av förändringar i nuvarande krav och anvisningar är det oundvikligt att även utföra åtgärder som höjer servicenivån, såsom tillgänglighetsåtgärder för stationer.

Effektivt och optimalt genomförande av de mest kritiska åtgärderna som syftar till att upprätthålla banans skick och servicenivå i den södra änden av banavsnittet, samt inriktning av åtgärder som är särskilt inriktade på spårväxlar, kommer att vara av avgörande betydelse under investeringsprogrammets tidsperiod. Dessutom finns det ett behov i landskapen Egentliga Tavastland och Birkaland att bygga ytterligare mötesmöjligheter för tågtrafiken för att möjliggöra ett smidigt trafikflöde och hantera trafikstörningar vid den senare reparationen av sträckan Riihimäki–Tammerfors. Trafikplatserna förbättrar trafikens funktionalitet också under normala förhållanden.

**TIDTABELL**

En promemoria om reparationsbehoven har utarbetats. Projektet kräver ytterligare planering och det är möjligt att påbörja en fullskalig reparation i mitten av decenniet. Planering görs och vissa åtgärder genomförs med redan beviljad finansiering. Genomförandet måste också anpassas till andra projekt. Allteftersom planeringen fortskrider kan projektet fasas ut mer i detalj. De ytterligare mötesplatserna för sträckan Riihimäki–Tammerfors är på järnvägsplansstadiet. Ingen projektutvärdering har gjorts för reparationen som har presenterats i investeringsprogrammet.

**KOSTNADER**

Det totala behovet av reparation uppgår enligt promemoriorna till nästan 900 miljoner euro. I investeringsprogrammet har finansiering på totalt 300 miljoner euro reserverats ända till år 2030 och för åren 2031–2032. De årliga finansieringsbehoven kommer sedan att fortsätta till slutet av 2030-talet.

Renovering och reparationer av stationsbyggnader är inte FSE-stödberättigande. Om det i reparationen av specialiserade strukturer finns åtgärder i anslutning till nivåhöjning kan de vara potentiellt objekt för FSE-stöd (om de andra kraven i ansökan uppfylls). Ansökan om FSE-stöd för byggande kräver en lönsamhetsberäkning och ett nytto-kostnadsförhållande på mer än 1,0. Ett stöd på 50 procent till planering, utan krav på kostnadseffektivitet, kan sökas där så är tillämpligt.

**EFFEKTER**

Reparationen stödjer en förbättrad tillgänglighet på alla regionala nivåer, även ur ett person- och godstrafikperspektiv. Tillståndet på banavsnittet Helsingfors–Tammerfors har stor inverkan på järnvägstrafikens funktionalitet i hela landet. Utan reparation kan den nuvarande tillgänglighetsnivån och trafikservicenivån inte upprätthållas. Projektet innehåller också åtgärder som förbättrar servicenivån för gods- och persontrafiken. Dessutom kommer projektet att minska trafiknätets reparationskostnad.

Underhållet av banförbindelsens servicenivå är fortfarande under kontroll, även om exempelvis akuta brister i skicket, som leder till hastighetsbegränsningar, måste repareras årligen. Utan de renoveringsåtgärder som vidtogs före 2029 kommer spårets skick att försämrats avsevärt, och de förväntade kraven på servicenivå kommer inte heller att uppfyllas inom en snar framtid. Reparationen kommer på ett bättre sätt att hantera effekterna på trafiken av de begränsningar som förekommer på grund av skicket.

Utvecklingen av ytterligare mötesmöjligheter säkerställer funktionaliteten och rörligheten i befintlig trafik. Dessutom säkerställer de ett smidigt trafikflöde under renoveringen. Med stationerna förbättrar man passagerarnas förhållanden.

Det är viktigt att projektet fortskrider i etapper över en längre tidsperiod. På grund av projektets omfattning krävs en långvarig fasning för att säkerställa trafikens funktionalitet även under byggtiden. Ingen projektutvärdering har gjorts för reparationen som har presenterats i investeringsprogrammet.

## R9 Imatra–Joensuu, förkortning av restider (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 1.2.2022

På Karelenbanan mellan Imatra och Joensuu är den högsta hastigheten för persontåg för närvarande i huvudsak 140 km/h. En högre hastighet begränsas av olika faktorer och restiderna kan förkortas genom även små åtgärder.



### AKTUELL STATUS

Projektet kommer att placeras på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder och i TEN-T-nätets övergripande nät. De snabbaste restiderna mellan Helsingfors och Joensuu är cirka 4 h 15 min. Mellan Imatra och Joensuu är hastighetsnivån i huvudsak 140 km/h.

Riktningen mot Joensuu nämns i den strategiska lägesbilden för trafiknätet som en av de riktningar i vilka en minskning av restiderna står på dagordningen.

### PROJEKT OCH MÅL

Mellan Imatra och Joensuu förkortas persontrafikens restider. Åtgärderna bygger på en behovsbedömning som utarbetades 2018 om att öka hastigheten på banavsnittet. Det rör sig om mindre effektiva åtgärder, men projektets innehåll behöver förtydligas. I behovsbedömningen har man belyst ett brett spektrum av åtgärder för hastighetsökning.

Banavsnittet är också föremål för reparationsbehov för att säkerställa den nuvarande nivån av trafikering och deras genomförande är en förutsättning för faktiska utvecklingsåtgärder som minskar restiderna. Utgångspunkten är att nödvändiga reparationsåtgärder ska genomföras med finansiering från bastrafikledshållningen.

### TIDTABELL

Nästa steg är en uppdatering av behovsbedömningen och projektutvärderingen, som också beaktar kopplingen till reparationsbehov. Beroende på vilka åtgärder som ska främjas kommer det sedan att vara möjligt att utarbeta en miljökonsekvensbedömning och en utredningsplan eller att direkt utarbeta en järnvägsplan. Tidpunkten för projektet påverkas i synnerhet av tidpunkten för reparationen samt i allmänhet av tidpunkten för andra pågående och framtida projekt i Sydöstra Finland. I den fortsatta planeringen bör man även kontrollera hur en snabbare trafik påverkar banans trafikkapacitet – projektet bör inte försämra trafikens funktion. När det gäller planeringsberedskap väntas byggnation vara möjlig tidigast om fem år.

### KOSTNADER

I investeringsprogrammet har finansiering på 30 miljoner euro reserverats för projektet. FSE-stöd för projektplanering kan sökas för 50 procent. Nyttokostnadsförhållandet för projektet ligger något under kommissionens krav, så det måste bedömas närmare i planeringsskedet om byggandet är berättigat till stöd.

### EFFEKTER

Projektet kommer särskilt att förbättra den interregionala tillgängligheten inom persontrafiken. Projektet kan minska persontågens körtid och tillgängligheten blir bättre i takt med att restiderna blir kortare. Projektet stödjer en minskning av utsläppen från trafiken.

Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både ban- och vägtrafiken.

Man har kommit fram till ett nytto-kostnadsförhållande på 0,7 för det mest effektiva alternativet i den projektutvärdering som ingick i behovsbedömningen. Åtgärdsinnehållet och utvärderingarna kommer att specificeras i den fortsatta planeringen.

## R10 Kouvola–Kuopio, förkortning av restider (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 1.2.2022

På Savolaxbanan mellan Kouvola och Kuopio är den högsta hastigheten för persontåg för närvarande i huvudsak 140 km/h. En högre hastighet begränsas av olika faktorer och restiderna kan förkortas genom även små åtgärder.



### AKTUELL STATUS

Projektet kommer att placeras på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder och i TEN-T-nätets övergripande nät. De snabbaste restiderna mellan Helsingfors och Kuopio är drygt fyra timmar. Mellan Kouvola och Kuopio är hastigheten i huvudsak 140 km/h. Hastigheten begränsas idag av bland annat plankorsningar, elektrifierings- och säkerhetsutrustningssystem, buller och broar.

Förbindelsen Helsingfors–Kuopio nämns i den strategiska lägesbilden för trafiknätet som en av de riktningar i vilka en minskning av restiderna står på dagordningen.

### PROJEKT OCH MÅL

Mellan Kouvola och Kuopio förkortas persontrafikens restider med små, effektiva åtgärder. Åtgärderna bygger på en förstudie som utarbetades 2018 om att öka hastigheten på banavsnittet.

### TIDTABELL

Nästa steg är en uppdatering av behovsbedömningen och projektutvärderingen och därmed ett förtydligande av projektets innehåll. Behovet av en järnvägsplan ska därefter bedömas. Tidpunkten för projektet bör ta hänsyn till kopplingar till eventuella reparationsåtgärder som utförs av bastrafikledshållningen. Dessutom bör man i den fortsatta planeringen kontrollera hur en snabbare trafik påverkar banans trafikkapacitet. Projektet får inte försämma trafikens funktion. Den tidigaste tidpunkten för byggnation beror på de nödvändiga planerna, men vissa åtgärder kan eventuellt vidtas snabbt.

### KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till 10 miljoner euro. För byggnation av projektet kan man söka ett FSE-bidrag på 30 procent och för planering ett bidrag på 50 procent.

### EFFEKTER

Projektet kommer särskilt att förbättra den interregionala tillgängligheten inom persontrafiken. En åtgärdshelhet av denna storlek kan uppskattningsvis minska körtiden för konventionella tåg med högst cirka fyra minuter. Projektet stödjer en minskning av utsläppen från trafiken.

Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både ban- och vägtrafiken.

Enligt den projektutvärdering som ingår i förstudien är genomförandet av åtgärderna lönsamt. Man har kommit fram till ett nytto-kostnadsförhållande på 2,0 för åtgärderna.

## R11 Lauritsalas trafikplats (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 8.3.2022

För skogsindustrins logistik är Lauritsala en central trafikplats som är utgångspunkten för eller destinationen för flera dagliga godståg. Trafikplatsen fungerar också som tågmötesplats på banavsnittet Luumäki–Imatra. Trafikplatsen har behov av längre spår.



### AKTUELL STATUS

Lauritsalas trafikplats ligger på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder och i TEN-T-nätets övergripande nät. I Lauritsala är de nuvarande spårlängderna otillräckliga, särskilt för råvirkestrafiken, och det är inte möjligt att öka tåglängderna.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan Luumäki–Imatra identifierats som en av de förbindelsesträckor som har de största utmaningarna när det gäller trafikkapacitet. Lägesbilden betyder också behoven av att öka användningsmöjligheten för längre tåg än för närvarande på bannätet.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att förverkliga tre spår på cirka 600 meter och ett spår på över 900 meter vid Lauritsalas trafikplats. Fördelarna med det över 900 meter långa spåret är kopplade till den eventuella utvecklingen av Imatras trafikplats.

### TIDTABELL

En förstudie och projektutvärdering har utförts på projektet. Nästa steg är utarbetandet av en järnvägsplan. När det gäller planeringsberedskap skulle projektet vara genomförbart cirka två år efter det att järnvägsplanen inletts. Utvecklingen av trafiken kräver dock övervakning och projektets innehåll kan behöva förtydligas i takt med framtidsutsikterna för utvecklingen av trafiken.

### KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till 19,0 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). I kostnadsberäkningen ingår en grov uppskattning av kostnaderna för vägarrangemang. Kostnadsberäkningen kommer att bli mer exakt i takt med att planeringen blir mer exakt. FSE-stöd för projektplanering kan sökas för 50 procent. När det gäller byggnation uppfylls inte stödets krav på nytto-kostnadsförhållandet.

### EFFEKTER

Projektet förbättrar den internationella och nationella tillgängligheten och konkurrenskraften inom näringslivet. Projektet kommer särskilt att förbättra godstrafikens verksamhetsförutsättningar och kostnadseffektivitet. Projektet kommer att möjliggöra en ökning av tåglängder och flexibel trafikering. Projektet kommer att minska antalet trafikerade växlingsenheter och förbättra säkerheten för järnvägstrafiken.

Förlängningen av Lauritsalas spår kommer att möjliggöra en ökning av tåglängder för Kaukas fabriks råvarutransporter från Ryssland och inrikes, vilket kommer att minska det totala antalet tåg som körs och frigöra spårkapacitet, särskilt mellan Imatra gods och Lauritsala. Möjligheten till systemtåg minskar växlingsverksamheten på Imatras bangård. Fördelarna med att förlänga tågen kommer att minska transportkostnaderna och förbättra transportens kostnadseffektivitet, också genom att öka kapaciteten på bangården i Lauritsala. Förlängningen av Lauritsalas spår kan genomföras som ett separat projekt, med beaktande av att om projektet Imatra–Imatrankoski-gränsen inte genomförs kommer det inte att finnas något behov av långa spår på 900 meter i Lauritsala och att fördelarna med projektet kommer att komma från de 600 meter långa spåren för inrikestransport av råvirke.

Den omgivande markanvändningen begränsar förlängningen av spår. På grund av den begränsade markanvändningen är det inte möjligt att förlänga spåren helt i enlighet med behoven. En betydande



nackdel med genomförandet är att spåren inte kan byggas ut utan att sänka höjdnivån på Karjalantie med cirka 2 meter.

Enligt projektutvärderingen är projektets nytto-kostnadsförhållande 0,1–0,2.

## R12 Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, reparation och elektrifiering (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 1.2.2022

Förbindelserna Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä är förbindelser som divergerar från banavsnittet Laurila–Torneå. Projektet gäller reovering och förbättring av banorna för att tillgodose behoven inom näringslivs-transporter. Sträckan Lautiosaari–Elijärvi är för närvarande stängd för trafik.



### AKTUELL STATUS

Sträckan Torneå–Röyttä är en del av det trafikerade statliga bannätet. Överbyggnaden på banavsnittet är i slutet av sin livscykel. Förbindelsen Lautiosaari–Elijärvi är stängd för trafik. I slutet av år 2005 stängdes det cirka 7,3 kilometer långa banavsnittet och underhållet upphörde år 2007. Banavsnittet är inte delar av TEN-T-nätet eller huvudlederna. Elektrifieringen av förbindelsen Laurila–Torneå–Haparanda pågår för närvarande och skapar en utgångspunkt för att elektrifiera även de förbindelser som divergerar.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet är projektet kopplat både till omnämmandet av förändringar i industrins verksamhetsmiljö och de nya behoven av förbättringar av bannätet, och till omnämmandet av att de nya behoven av ytterligare elektrifiering är kopplade till särskilt näringslivets och transporternas behov.

### PROJEKT OCH MÅL

När det gäller utvecklingen av båda banförbindelserna handlar det till stor del om att överföra malmtransporter till spåren mellan Elijärvi och Röyttä. Projektet inkluderar reparation och elektrifiering av banavsnittet Torneå–Röyttä samt återöppnande av det stängda banavsnittet Lautiosaari–Elijärvi för trafik, som följd av reparation och eventuell elektrifiering. Vid planeringen av sträckan Torneå–Röyttä ska också säkerhetsåtgärderna för banavsnittets plankorsningar undersökas. Banavsnittet Lautiosaari–Elijärvi bör linjeras till en ny plats vid änden av gruvan.

### TIDTABELL

Preliminära studier och en projektutvärdering har genomförts gällande reoveringen och förbättringen av banavsnittet. Nästa planeringsfas för bägge banavsnitt är att ta fram en järnvägsplan. Det tar uppskattningsvis 2–3 år att ta fram järnvägsplanerna.

### KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för reparationen av banan Torneå–Röyttä uppgår till cirka 5 miljoner euro och för elektrifieringen cirka 2 miljoner euro. Den ungefärliga kostnaden för att öppna banan Lautiosaari–Elijärvi uppgår till 7–8 miljoner euro. Kostnadsberäkningen för elektrifieringen uppgår till 2,5 miljoner euro. Den totala kostnaden är cirka 17 miljoner euro. Det är fråga om ett samfinansierat projekt mellan staten och näringslivet som förbättrar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Ingen kostnadsfördelning har avtalats mellan parterna. Genomförandets fortskridande är beroende av att man hittar en finansieringslösning.

### EFFEKTER

Projektet gäller särskilt förbättringen av transporternas servicenivå. Projektet kommer särskilt att bidra till att förbättra näringslivets verksamhetsförutsättningar, godstransporternas effektivitet och att minska utsläppen.

Ett återöppnande av banavsnittet Lautiosaari–Elijärvi skulle betjäna malmtransport från gruvan i Elijärvi till produktionsanläggningarna i Röyttä. Öppnandet av banavsnittet skulle i praktiken endast betjäna Outokumpus trafik. Trafiken kan också påbörjas med dieseldrift. Överbyggnaden på banavsnittet Torneå–Röyttä är i slutet av sin livscykel. Bangården i Röyttä har förbindelser till flera aktörers privata spår och elektrifieringen av förbindelsen gynnar också något andra transporter än eventuella Elijärvi–Röyttä malmtransporter.

Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både ban- och vägtrafiken.

Enligt lönsamhetsberäkningen av projektbedömningen är reparationen av spåret för dieseldrift vid lönsamhetsgränsen med ett nytto-kostnadsförhållande på 0,8 till 1,0. Om elektrifiering genomförs i projektet blir nytto-kostnadsförhållandet 0,3–0,6.

## R13 Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapacitet och höjning av hastighet (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 11.3.2022

Luumäki–Imatra är ett livligt trafikerat, enkelspårigt banavsnitt. Förbindelsen är särskilt viktig för råvirke- och produkttransporter inom skogsindustrin och är en viktig väg till framför allt hamnarna i Kotka och Fredrikshamn. Inom persontrafiken är banavsnittet en viktig länk till bland annat huvudstadsregionen och övriga Finland i både östlig och västlig riktning. Sträckan har brister i trafikkapaciteten och en hastighetsnivå på 140 km/h.



### AKTUELL STATUS

Avsnittet Luumäki–Joutseno är en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. Förbindelsesträckan är en viktig förbindelse för järnvägarnas persontrafiks tillgänglighet i Östra och Sydöstra Finland och huvudstadsregionen samt övriga Finland.

Under 2019–2023 kommer det pågående utvecklingsprojektet för Luumäki–Imatra (LUIMA) att förverkliga ett dubbelspår mellan Joutseno och Imatra och, i samband med reparationen av banan, en förhöjning av axellast för hela sträckan Luumäki–Imatra. De spårkorrigeringsåtgärder, som höjningen av hastighet kräver, för avsnittet Luumäki–Joutseno som ingår i 2017 års järnvägsplan kommer inte att genomföras i LUIMA. Mellan Joutseno och Imatra realiserar en ökning av hastigheten till 200 km/h.

Anslutningen nämns i den strategiska lägesbilden för trafiknätet på flera ställen. Luumäki–Imatra har identifierats som en anslutning med stora trafikkapacitetsutmaningar och en anslutning där det, oavsett de investeringar som industrin planerar och pågående projekt, krävs åtgärder för att renovera, förbättra och utveckla. Dessutom nämns riktningen mot Joensuu som en av de riktningar i vilka en minskning av restiderna står på dagordningen.

### PROJEKT OCH MÅL

I Luumäki–Joutseno projektet byggs ett dubbelspår för avsnittet och persontrafikens hastighet ökas från 140 km/h till 200 km/h. Dubbelspåret ska byggas för en axellast på 25 ton.

### TIDTABELL

En utredningsplan har utarbetats för projektet. Nästa steg är utarbetandet av en järnvägsplan.

I den tidigare järnvägsplanen har korrigeringsarna av sträckan Luumäki–Joutseno definierats som en enkelspårig lösning. Det vore lämpligt att påbörja utvecklingen av järnvägsplanen på ett sådant sätt att både dubbelspårslösningen och den enkelspåriga höjningen av hastighet är möjliga att förverkliga i enlighet med den befintliga järnvägsplanen. Vid utarbetandet av järnvägsplanen är det också bra att bedöma möjligheten att genomföra dubbelspåret i etapper. Det tar ungefär två år att utarbeta en järnvägsplan. Vid behov kan byggplanering påbörjas i samband med utarbetandet av järnvägsplanen.

Det är tillrådligt att uppskatta omfattningen av projektet och åtgärderna cirka 2025, då trafikkapaciteten efter LUIMA-projektet, på avsnittet Luumäki–Imatra, kan uppskattas. Det skulle också vara nödvändigt att ha en uppdaterad läges- och framtidsbild för driftsmiljön tillgänglig (utveckling och prognoser för person- och godstrafik, framtidsutsikter för regional närtågstrafik) och en analys av kapacitetens och trafikkapacitetens tillräcklighet. En höjning av planeringsberedskapen till dubbelspårsberedskap måste göras innan dess.

### KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till 211,0 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). FSE-stöd för projektplanering kan sökas för 50 procent. För byggandets del uppfylls inte nytto-kostnadskravet för stöd.

Om det i samma förbindelse byggs en andra plattform vid Imatras station för persontrafik samt nya hållplatser för regionaltågstrafik, kommer kostnaden att öka med några miljoner euro (6–10 milj. euro).

### **EFFEKTER**

Projektet stödjer regional, nationell och internationell tillgänglighet samt smidigheten i resekedjorna och konkurrenskraften i näringslivet. Projektet är en förutsättning och kommer att göra det möjligt att starta närtågstrafik i regionen. Projektet svarar på Trafik 12-planens hållbarhetsmål.

Projektet förbättrar trafikkapaciteten, ökar på persontrafikens servicenivå, förbättrar punktligheten och hanteringen av störningar samt förbättrar verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,15–0,18.

Det finns inga särskilda risker för projektets genomförbarhet. Det är i linje med principerna i region- och generalplanerna och har ingen betydande negativ inverkan på natur- och kulturmiljöer och landskap.

## R14 Utveckling av lastningsplatser för råvirke (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 14.3.2022

**Bannätet har för närvarande cirka 80 lastningsplatser för råvirke. Lastplatserna erbjuder trafikknutpunkter som förbinder väg- och spårtrafik och nätet av lastplatser utgör grunden för råvirkestransportkedjor som utnyttjar bannätet i Finland. I första hand förbättras nätet för lastningsplatser genom reparation och utveckling av befintliga lastningsplatser.**



### AKTUELL STATUS

På grund av transportkedjorna för råvirke är lastningsplatserna belägna både på huvudledsnätet och utanför det på det övriga bannätet. Finansieringen från bastrafikledshållningen används för att genomföra reparationer och mindre uppgraderingar av lastningsplatserna, men det finns även behov av större utvecklingsarbeten. Behoven påverkas också av förändrad efterfrågan på trä och förändrat flöde av trä från järnvägstransporter. En speciell fråga bildas av de lastningsplatser som är belägna i tätorter nära bosättning eller vars mark man vill återanvända helt på grund av utvecklingen av stadsstrukturen.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet noterar man hur viktigt bannätets nät av lastplatser för råvirke är för näringslivet. Lägesbilden visar att det efter de pågående projekten i norra Finland fortfarande finns behov av att utveckla och förbättra nätet på andra håll i Finland. Dessutom nämns de överföringsbehov som härrör från utvecklingsbehov av stadsstruktur och markanvändning.

### PROJEKT OCH MÅL

Finansieringsreserven är avsedd för projekt som kostnadsmässigt är mest betydande och kommer att specificeras som ett målspecifikt projekt eller flera projekt allteftersom investeringsprogrammet uppdateras. Reserven används i första hand för att utveckla transporterens trafikmässiga behov och i andra hand för utveckling förknippad med kommunernas markanvändningsmål, dvs. i praktiken förflyttning av lastningsplatser. Det rör sig i princip om projekt som kräver en överenskommelse och som samfinansieras.

### TIDTABELL

Läges- och framtidsbilden av nätet av lastplatser har granskats nationellt och regionalt i slutet av 2021/början av 2022 – rapporten kommer att publiceras under våren 2022. Lägesbilden för undersökningen, i kombination med betydande förändringar i transportflödet av importerat timmer i början av 2022, bildar en helhet som kommer att utvärderas under 2022. Enskilda utvecklingsobjekt har därför inte namngetts i investeringsprogrammet. De nödvändiga planerna och tidtabellerna kommer att specificeras allteftersom målen blir mer exakta. Genomförandet av överföringar med anknypning till utvecklingen av kommunernas markanvändning, deras finansiering och kostnadsfördelning måste avtalas med kommunerna, vilket också kommer att ha en effekt på tidtabellerna.

### KOSTNADER

I investeringsprogrammet ingår en reserv på 20 miljoner euro för utveckling av lastningsplatser för råvirke.

### EFFEKTER

Bannätets lastningsplatser för råvirke är en viktig del av fungerande och kostnadseffektiva transportkedjor för råvirke från skogar till produktionsanläggningar. Nätet av lastningsplatser tillhandahåller en regionalt omfattande tjänst för att kombinera spår- och vägtransporter och förbättrar den regionala tillgängligheten vid transport av råvirke. En utveckling av lastningsplatser som är baserad på trafikbehov förbättrar servicenivån för transporter och medför fördelar för användarna. De viktigaste effekterna av projekten är att förbättra effektiviteten i transportkedjorna i näringslivet och minska transportkostnaderna på nationell nivå. Projekten kommer att utveckla verksamheten vid transportknutpunkter som är centrala för transporter och verksamhetsförutsättningarna för spårtrafikens transporter av råvirke. Vid utvecklingen av lastningsplatserna kommer utnyttjandet av det befintliga nätet att maximeras och nya lastningsplatser att placeras med hjälp av det befintliga nätet.

Regionala studier visar att större delen av utvecklingsprojekten är samhällsekonomiskt lönsamma. För projektnätet som helhet har den samhällsekonomiska lönsamheten inte bedömts, men man kan anta att lönsamhetsgränsen uppfylls också där.

Förflyttningar av lastningspunkter har i allmänhet en nedåtgående effekt på trafiknätets servicenivå. Effekterna beror dock på vilka kompensationsåtgärder som vidtas. Om en ersättande lastningspunkt upprättas i närområdet beräknas förflyttningen ha en försumbar inverkan på tillgängligheten eller transportkedjornas funktion. Att flytta bort lastningsplatser från knutpunkter som är centrala för persontrafiken kan i vissa fall förbättra verksamhetsförutsättningarna för transportkedjor. Förflyttningarna gör det möjligt att utveckla en tätare samhällsstruktur i det frigjorda området och det kan vara möjligt att flytta transporter bort från gatenätet. Utnyttjandet av det befintliga nätet av lastningsplatser kommer dock att minska om befintliga lastningsplatser måste flyttas.

Nätet av lastningsplatser stödjer spårtrafikens roll på en nationell nivå, minskar behovet av vägtransporter och förbättrar trafiksäkerheten. Utvecklingen av lastningsplatser kan förbättra kostnadseffektiviteten och funktionssäkerheten. Utvecklingen av nätet av lastplatser är en del av utvecklingen av hållbara transportsätt även utanför stadsområden.

## R15 Utvecklingen av ett axellastnätverk på 250 kN (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 15.3.2022

På flera centrala transportrutter är axellastnätet på 250 kN inte enhetligt, utan den dimensionerande axellasten är fortfarande 225 kN. En enda axellast på 250 kN är viktig för den inhemska industrins produkttransporter och är också centralt kopplad till transitotrafiken.



### AKTUELL STATUS

Utvecklingen av ett enhetligt 250 kN axellastnät har visat sig kräva en ökning av axellasten på minst följande sträckor: Riihimäki–Hakosilta, Kokemäki–Harjavalta, Mäntyluoto–Tahkoluoto, Hyvinge–Kirkniemi, Toijala–Åbo, Kouvola–Kuusankoski, Imatra gods–Imatra gräns, Vartius–Kontiomäki–Uleåborg, Karleby–Ykspihlaja och Uleåborg–Torneå. De viktigaste trafikbehoven inom den närmaste framtiden finns på banförbindelserna i Södra och Västra Finland.

Av objekten för höjning av axellasten i Södra och Västra Finland är Kouvola–Kuusankoski och Hyvinge–Gerknäs särskilt kopplade till verksamhetsförutsättningarna för både inrikes transporter och transitotrafiken. Mellan Hyvinge och Gerknäs omfattar investeringsprogrammet också renovering – och utförandet av renoveringen och höjningen av axellasten måste samordnas i framtiden. Behoven för sträckorna Riihimäki–Hakosilta, Kumo–Harjavalta och Tallholmen–Vetenskär har för närvarande i större utsträckning än föregående förbindelser varit kopplade till transitotrafiken. Behovet av att öka axellasten på sträckan Toijala–Åbo är för närvarande inte påtagligt jämfört med andra objekt i Södra och Västra Finland. I Imatra planeras höjningen av axellast som en del av utvecklingsprojektet för Imatras trafikplats.

Objekten är dels placerade på huvudlederna och dels på bannätet utanför huvudlederna. Nästan alla objekt är också belägna i TEN-T-nätet, antingen i stomnätet eller i det övergripande nätet.

### PROJEKT OCH MÅL

I investeringsprogrammet ingår en reserv för utvecklingen av nätet med 250 kN axellast i Södra och Västra Finland, främst med hänsyn till de inhemska transporternas behov. Reserven kommer att anges som målspecifika projekt allteftersom investeringsprogrammet uppdateras. Det finns för närvarande inte tillräckligt med information om de objektspecifika åtgärderna, effekterna och kostnaderna för att man i programmet skulle kunna betrakta höjningen av axellaster som tydligt namnsatta projekt.

### TIDTABELL

Förstudier har utförts på objekten för ökning av axellast. Man har inte gjort projektutvärderingar. I nästa skede behöver erforderliga planer utvärderas, till exempel behovet av att ta fram järnvägsplaner. Tidpunkterna för objekten måste ta hänsyn till nödvändiga planer samt kopplingen till eventuella samtidiga reparationer. Särskilt transitotrafiken är osäker och kräver övervakning.

### KOSTNADER

Reserven i investeringsprogrammet är 40 miljoner euro för utvecklingen av nätet med 250 kN axellast. Kvalifikation för FSE-stöd kan fastställas när man noggrannare känner till projekten och deras lönsamhet. FSE-ansökan för militär rörlighet har inte något nytto-kostnadskrav, så projekten har också potential genom denna sökning.

### EFFEKTER

Höjningen av axellasten bidrar till att förbättra regionernas interregionala och internationella tillgänglighet. Höjningen förbättrar transporternas servicenivå och medför användarfördelar.

Med enhetliga axellaster kan godståg färdas genom hela rutten med samma, tyngre konfiguration, dvs. den tyngre axellasten kan utnyttjas genom hela transportkedjan. Genom att höja axellasterna kan användningen av bannätet effektiviseras och näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras. Å andra sidan kan en höjning av axellasterna minska den maximala tåghastigheten, vilket skulle innebära ett något högre utnyttjande av bankapaciteten. Dessutom kommer en höjning av axellasten



att öka underhållskostnaderna för banan. När axellasterna ökas bör även eventuella bieffekter och negativa effekter, såsom vibrationsutmaningar, utvärderas noggrant. Höjningen av axellast är också kopplad till behoven av militär rörlighet.

# Bilaga 1b

## Banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

### Beskrivningar av de banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

- Imatras trafikplats, utveckling, fas 1
- Luumäki–Vainikkala, höjning av hastighet
- Uleåborg–Kontiomäki, utveckling
- Uleåborgs stationscentrum och bangård för persontrafik
- Tammerfors–Jyväskylä
- Tammerfors–Seinäjäki: Lielax–Parkano
- Vainikkalas bangård, småskaliga utvecklingsåtgärder
- Ylivieska–Uleåborg

### Övriga granskade projekt

- **På banan Hangö–Hyvinge** (TEN-T-täckande) består utmaningen av tågtrafikens begränsade mötesmöjligheter mellan Hyvinge och Lojo. Elektrifieringen av banan och den möjliga ökningen av transitotrafik kan öka mängden godstrafik, varvid man på sträckan bör säkerställa tillräckliga mötesmöjligheter för att möjliggöra tillväxten av trafikmängden. En förstudie och en projektutvärdering har genomförts om kapacitetsförbättringen. Enligt undersökningen är det med nuvarande information dock inte motiverat att bygga en ny trafikplats. I första hand skulle dock en ny mellanliggande linjeblockeringspunkt kunna förbättra funktionaliteten.
- **På sträckan Seinäjoki–Vasa** (huvudled) består den centrala frågan av att höja hastigheten på persontrafiken och att förbättra plankorsningssäkerheten. För att höja hastigheten kräver bandelen betydande renoveringsåtgärder. Renoveringskostnaderna är betydligt högre än de ytterligare kostnader som hastighetsökningen orsakar, vilket innebär att projektet i första hand ska ses som ett renoveringsprojekt i samband med vilket man vidtar förbättringsåtgärder. Kostnadsberäkningen för åtgärderna uppgår till 52 milj. euro (MAKU 120, 2015=100) och man utarbetar en järnvägsplan för dem. Vid utarbetande av investeringsprogrammet har man upptäckt att som helhet bör de mest nödvändiga åtgärderna lösas som en del av bastrafikledshållningen.
- **På sträckan Uleåborg–Laurila** (huvudled, TEN-T-kärna) finns förutom ett behov av renovering även olika förbättrings- och utvecklingsbehov. En behovsbedomning har gjorts mellan 2021 och 2022. Utvecklingen av trafikplatser har redan fått finansiering för utförande. Den fortsatta utvecklingen kräver både övervakning av trafikutvecklingen och ytterligare analys och utvärdering av behov och åtgärder. Ett lyft av fortsatt utveckling till investeringsprogrammet bör bedömas i samband med framtida uppdateringar av investeringsprogrammet.
- **Gällande bandelen Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki** (huvudled, TEN-T-täckande) har man föreslagit en utveckling av trafikplatserna för att förbättra funktionaliteten för godstrafiken. Kostnadsprognosen för projektet är cirka 70 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100). Utvecklingen av anslutningen är ett alternativ till utvecklingen av anslutningen Uleåborg–Kontiomäki (Uleåborgs södra triangelspår och trafikplats Heikkilänkangas). Man har utarbetat en gemensam projektbedömning av ruttalternativen och som resultat av den har man rekommenderat att utvecklingen av transitorutten som går via Uleåborg. Förhållandet mellan nytta och kostnader för sträckan Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki är cirka 0,5. Dessutom bör åtgärderna bedömas ytterligare. Utmed anslutningen från Kontiomäki till Idensalmi

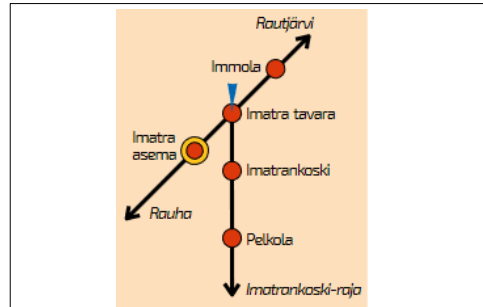
---

finns utmanande stigningar också för den nuvarande godstrafiken, där det har hänt att transporter har fastnat i backarna. I den östliga anslutningstrafiken skulle lasttåg tvingas åka uppför just dessa backar, vilket innebär att det också ur detta perspektiv är motiverat att de fortsätter gå via Uleåborg. Effektiviteten i hela ban-systemet Vartius–Kontiomäki–Uleåborg/Idensalmi–Ylivieska kan vid behov höjas när elektrifieringen på sträckan Ylivieska–Idensalmi har slutförts och Idensalmis triangelspår har färdigställts. Detta skulle förverkligas genom att köra vissa tomma returtåg via Idensalmi och alltid köra lasttåg via Uleåborg. På det här sättet behövs inga långa mötesspår på rutten Ylivieska–Idensalmi–Kontiomäki omedelbart. Smidigheten i trafiken skulle dock förutsätt en mötesplats strax norr om Idensalmis triangelspår i riktning mot Kontiomäki.

## Imatras trafikplats, utveckling, fas 1

Uppgifterna uppdaterade 8.3.2022

Imatras trafikplats är indelad i flera delar: persontrafikens Imatra station, godstrafikens Imatra gods, Imatrankoski gränsstation, Pelkola och Imatrankoski-gränsen. Projektet gäller åtgärder för sträckan Imatra–Imatrankoski-gränsen. För närvarande finns det ingen persontrafik på banan och den gränsöverskridande trafiken har huvudsakligen bestått av importtransporter av råvirke.



### AKTUELL STATUS

Avsnittet Imatra–Imatrankoski-gränsen är en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. Internationaliseringen av trafikplatsen kommer att möjliggöra exporttransporter och gränsöverskridande persontrafik till Imatrankoski. Imatras trafikplats spelar en roll som reservväg för gränsöverskridande transporter som sker via Vainikkala. Dessutom kommer projektet att möjliggöra utvecklingen av den inhemska persontrafiken till Imatrankoski.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har sträckan Imatra–Imatras gräns identifierats som en del av TEN-T-nätet som saknar elektrifiering. Det har också identifierats som ett av de objekt där reparationsåtgärder, förbättringsåtgärder och utvecklingsåtgärder behövs, oavsett vilka investeringar som har planerats av industrin.

### PROJEKT OCH MÅL

Huvudåtgärderna i projektets första fas är elektrifiering av sträckan, överföring av Imatrankoskis godsbangårds verksamhet till Pelkola, persontrafikåtgärder i Imatrankoski samt byggande av Imatras triangelspår. Projektet omfattar även renoveringsåtgärder och en ökning av axellasten till 25 ton.

### TIDTABELL

Projektet har varit föremål för en utredningsplan 2014 och en miljökonsekvensbedömning har tidigare genomförts som en del av miljökonsekvensbedömningen för sträckan Luumäki–Imatra. Under 2019 har åtgärdernas genomförbarhet och fasning setts över och det har gjorts en bedömning av hur aktuell miljökonsekvensbedömningen är. Utredningsplanen antogs 2020. Utarbetandet av järnvägsplanen inleddes 2020. I samband med utförande upprättas en byggnadsplan. En projektutvärdering har genomförts som kräver en uppdatering. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet på grund av osäkerhetsfaktorer kring trafikens utveckling.

### KOSTNADER

Kostnadsprognosen för fas 1 av projektet är cirka 53 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100). Kostnadsprognosen för projektet har stigit från det tidigare investeringsprogrammet, eftersom projektets innehåll har förtydligats och uppnåendet av en axellast på 25 ton och renoveringsåtgärder också har inkluderats. Kostnaderna omfattar även kostnadsandelar från andra parter, men de har ännu inte specificerats. FSE-stöd för projektplanering kan sökas för 50 procent. För byggandets del uppfylls inte nytto-kostnadskravet för stöd.

### EFFEKTER

Projektet kommer att möjliggöra utveckling av såväl internationell person- och godstrafik som nationell persontrafik. Projektet förbättrar den internationella tillgängligheten. Projektet kommer särskilt att förbättra näringslivets konkurrenskraft, godstrafikens verksamhetsförutsättningar och kostnadseffektivitet.

Genomförandet av projektet kommer att möjliggöra exporttransporter över gränsen via Imatrankoski. Gränsstationsfunktionerna kan överföras till Pelkola och det är möjligt att delvis riva Imatrankoskis bangård. Projektet kommer att skapa möjligheter och verksamhetsförutsättningar för nya persontrafikförbindelser. Elektrifiering möjliggör också gränsöverskridande närtågstrafik för Finlands del.

Projektet kommer att öka trafikkapaciteten. Projektet kommer att möjliggöra en ökning av tåglängder och flexibel trafikering för ryska råvirkestransporter. Triangelspåret kommer att möjliggöra en tåglängd på 1 100 m. Åtgärderna möjliggör drift av råvirkeståg direkt till Lauritsala och Joutseno samt

persontrafik till Imatrankoski. Banförbindelsens axellast ökar. Projektet kommer att minska antalet trafikerande växlingsenheter och förbättra säkerheten för järnvägstrafiken.

Projektet är i linje med planläggningarna och har ingen betydande negativ inverkan på natur- och kulturmiljöer och landskap. Projektet är kopplat till utvecklingen av Lauritsalas trafikplats, som ingår i investeringsprogrammet. Om Lauritsala inte får en lång bana på mer än 900 meter, kommer några av fördelarna med triangelspåret inte att uppnås. Den totala effekten av projekten kommer att minska det totala antalet tåg som körs och frigöra spårkapacitet mellan Imatra gods och Lauritsala. Möjligheten till systemtåg minskar växlingsverksamheten på Imatras bangård.

Nytto-kostnadsförhållandet för projektet är 0,1–0,2, men det återspeglar inte helt de senaste reviderade planerna.

## Luumäki–Vainikkala, höjning av hastighet

Uppgifterna uppdaterade 8.3.2022

Vainikkala är det viktigaste gränsövergångsstället för järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och för närvarande det enda internationella gränsövergångsstället för persontrafik. Via banavsnittet gick bland annat Allegro-tågen som trafikerar mellan Helsingfors och S:t Petersburg, den största delen av hamnarnas transitotrafik i Södra Finland, råolja som importeras till Finland med järnväg samt en betydande del av det råvirke som importeras från Ryssland till skogsindustrin i Sydöstra Finland.



### AKTUELL STATUS

Förbindelsen Luumäki–Vainikkala är en del av TEN-T-stomnätet och huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. Hastighetsnivån för persontrafik är låg på banan Luumäki–Vainikkala. Den högsta tillåtna hastigheten för persontrafiken är 140 km/h, medan den är 200–220 km/h på resten av Allegros finska rutt.

I den strategisk lägesbilden för trafiknätet har sträckan identifierats som ett av de objekt där reparationsåtgärder, förbättringsåtgärder och utvecklingsåtgärder behövs, oavsett vilka investeringar som har planerats av industrin. Säkrandet och förbättrandet av persontrafikens förhållanden är också kopplade till förbindelsen.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att förbättra banans trafikkapacitet och genomföra korrigeringar av banan för att påskynda särskilt persontrafiken, genom att höja hastigheten på den befintliga banan till 180 km/h. Förutom att förbättra geometrin omfattar projektet även förändringar i säkerhetsutrustning och elbanor.

### TIDTABELL

En behovsbedömning och projektutvärdering har utförts på projektet. Nästa steg är sannolikt en miljökonsekvensbedömning och utarbetandet av en utredningsplan, följt av en järnvägsplan. Den beräknade varaktigheten av planering före byggplaneringen är minst 4 år (beroende på om en miljökonsekvensbedömning krävs). Projektet ingår inte i investeringsprogrammet på grund av osäkerhetsfaktorer kring trafiken och dess utveckling.

### KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 38 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100). FSE-stöd för projektplanering kan sökas för 50 procent. Kravet för FSE-understöd för byggande är ett nytto-kostnadsförhållande på > 1,0, vilket innebär att projektets berättigande till understöd är osäkert.

Banan Luumäki–Vainikkala har betydande reparationsbehov. Genom att samtidigt genomföra renoveringen och hastighetsökningen skulle man uppnå besparingar. Besparingarna beror på att det nuvarande spåret inte behövs repareras när spårinjereringen flyttas på de platser som korrigeras. Finansieringen av reparationen kommer att genomföras med finansiering från bastrafikledshållningen – kostnadsberäkningen uppgår till 25 milj. euro (MAKU 2015, 2015=120).

### EFFEKTER

Projektet kommer att förbättra tillgängligheten (öka trafikkapaciteten, förkorta restiderna) för internationell trafik. Det kommer att förbättra servicenivån, verksamhetsförhållandena och konkurrenskraften för både person- och godstrafiken. Projektet förbättrar den internationella tillgängligheten och gränstrafikens förutsättningar. Projektet stödjer en minskning av utsläppen från trafiken.

Beroende på vilka åtgärder som vidtas kan projektet ha en inverkan på natur- och kulturmiljön eller landskapet. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,81 när genomförandet sker i samband med reparationen

## Uleåborg–Kontiomäki, utveckling (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 8.3.2022

**Mellan Karleby och Kontiomäki kan godstrafiken alternativt passera genom Uleåborg eller Iisalmi. På rutten som går genom Uleåborg har avsnittet Uleåborg–Kontiomäki har drabbats av brister i trafikkapaciteten och det saknas ett triangelspår som skulle möjliggöra direkttrafik för banförbindelserna som går österut och söderut från Uleåborg.**



### AKTUELL STATUS

Projektet är beläget på huvudleder i enlighet med förordningen om huvudleder och för huvudbanans del i TEN-T-stomnätet och för banan mot Kontiomäki i TEN-T-nätets övergripande nät. Det handlar om bannätets funktionalitet och om huruvida trafikkapaciteten mellan Ylivieska och Kontiomäki är tillräcklig med olika ruttalternativ (Ylivieska–Uleåborg–Kontiomäki, Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki), särskilt ur godstrafikens synvinkel. Förbindelsen genom Uleåborg har identifierats som den primära rutten att utveckla.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan Uleåborg–Kontiomäki identifierats som en av de banavsnitt som haft största utmaningarna när det gäller trafikkapacitet. Dessutom har Uleåborg–Vartius har identifierats som en sträcka där det, oavsett de investeringar som industrin planerar och pågående projekt, krävs åtgärder för att renovera, förbättra och utveckla.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar vidareutveckling av förbindelsen Uleåborg–Kontiomäki genom att bygga Uleåborgs triangelspår och Heikkilänkangas trafikplats. Genom att förverkliga Uleåborgs triangelspår kan godståg köras direkt mellan huvudbanan och banan mot Kontiomäki utan att tågen behöver svängas på Uleåborgs bangård. Heikkilänkangas nya trafikplats gör att långa tåg kan mötas på banavsnittet Uleåborg–Kontiomäki. Mellan Uleåborg och Kontiomäki har utvecklingen av trafikplatser finansierats år 2020, men åtgärderna i fråga har inte finansierats.

### TIDTABELL

En järnvägsplan har utarbetats. En projektutvärdering har utförts på projektet. I samband med utförande upprättas en byggnadsplan. Det finns beredskap för byggnation tidigast 2023. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet på grund av osäkerhetsfaktorer kring trafiken och dess utveckling.

### KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 32 milj. euro: Kostnadsberäkningen för triangelspåret är 18,8 miljoner euro och för Heikkilänkangas trafikplats 13,4 miljoner euro (MAKU 120, 2015=100). Kommunernas andel av kostnaderna uppgår till 0,2 miljoner euro. För byggnation av projektet kan man söka ett FSE-bidrag på 30 procent och för byggplanering ett bidrag på 50 procent. Projektets nytto-kostnadsförhållande överträffar kommissionens krav.

### EFFEKTER

Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet och funktionaliteten och tillgängligheten inom godstrafiken i norra Finland och kustområdena. Situationen håller på att förbättras, särskilt när det gäller internationell godstrafik.

Projektet kommer att bidra till att eliminera behovet av att vända långa pellettåg från Vartius till stålindustrin i Brahestad och till Karleby hamn på Uleåborgs bangård, vilket förbättrar kostnadseffektiviteten för dessa transporter.

Projektet uppmärksammar buller- och vibrationshantering, bland annat genom att bygga bullerbarriärer och minska vibrationer strukturellt.

Projektutvärderingen har gjorts genom att jämföra åtgärderna med det alternativa utvecklingsprojektet för trafikplatserna på rutten Kontiomäki–Iisalmi–Ylivieska. Baserat på projektbedömningen rekommenderas att projekthelheten som utgörs av Uleåborgs triangelspår och Heikkilänkangas

trafikplats genomförs för att utveckla transitorutten som går genom Uleåborg. Projektalternativet är samhällsekonomiskt lönsamt (nyttokostnadsförhållandet är cirka 2,0).



## Uleåborgs stationscentrum och bangård för persontrafik

Uppgifterna uppdaterade 25.2.2022

Trafikplatsen i Uleåborg består av flera delar, varav en är Uleåborgs station. Uleåborg fungerar som omstigningshallplats mellan huvudbanans tåg och tåg som trafikerar banavsnittet Uleåborg–Kontiomäki, samt som järnvägsterminal för flera tåg på huvudbanan.



### AKTUELL STATUS

Uleåborgs station är beläget på TEN-T-nätets stamnät och huvudledsnetet, vid korsningen av huvudlederna, i enlighet med förordningen om huvudleder. Bangården för persontrafik på Uleåborg station har tre plattformsspår, en lastningsplattform för bilar och några sidospår. Kantplattformen är hög och mellanplattformarna låga. Arbetet med att utveckla stationsområdet pågår.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har Uleåborg identifierats som en av de centrala bangårdarna som behöver olika renoverings-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder. Uppslaget är allmänt för olika delar av en trafikplats.

### PROJEKT OCH MÅL

Åtgärderna vid stationen i Uleåborg omfattar olika typer av plattformsarrangemang (förbättring och utveckling), renovering av plattformarna, en ny underfartstunnel, en förflyttning av lastningsplatsen för bilar och infartsparkeringsarrangemang. Behovet av åtgärder är centralt kopplat till målen för utvecklingen av stationsområdet.

### TIDTABELL

Utarbetandet av en järnvägsplan för projektet håller på att inledas. Man har inte gjort en projektutvärdering, den är avsedd att utföras i samband med järnvägsplanen.

Projektet ingår inte i investeringsprogrammet eftersom innehållet i det projekt som ska genomföras inte är specificerat och det fortfarande finns mycket att komma överens om när det gäller fördelningen av kostnaderna.

### KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är för närvarande 20 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100). Ingen kostnadsfördelning har avtalats. Projektets berättigande till FSE-stöd kommer att klargöras genom en projektutvärdering.

### EFFEKTER

Projektet stödjer förbättrad regional tillgänglighet och förbättrar resekedjornas funktionalitet och passagerarnas förhållanden på stationerna. Projektet gäller särskilt utvecklingen av markanvändningen i stationsområdet och relaterade mål. Åtgärderna som är inkluderade i projektet kommer också att minska trafiknätets reparationskostnader. Beroende på projektets åtgärder är det möjligt att även bangårdens funktionalitet förbättras.

## Tammerfors–Jyväskylä

Uppgifterna uppdaterade 25.2.2022

**Banavsnittet Tammerfors–Jyväskylä är dubbelspårigt på sträckan Tammerfors–Orivesi och enkelspårigt på sträckan Orivesi–Jyväskylä. På banavsnittet finns både mål för att minska restiden och ett behov av att förbättra trafikkapaciteten.**



### AKTUELL STATUS

Banavsnittet Tammerfors–Jyväskylä är en del av huvudlederna och TEN-T-nätets övergripande nät. De mest betydande utvecklingsbehoven är förknippade med möjligheterna till godstrafik och hastighetsnivån för persontrafiken.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan identifierats som en av de förbindelsesträckor som har de största utmaningarna när det gäller trafikkapacitet. Lägesbilden belyser också kortare restider.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar dubbelspåriga banavsnitt och en bankorrigerings på sträckan Lahdenperä–Jämsä för att minska restiderna, en förbättring av trafikkapaciteten på sträckan Saakoski–Jyväskylä, Laihalammis nya trafikplats och ersättningen av Jämsä stations övergång över spåret som en planskild lösning.

### TIDTABELL

På sträckan Lahdenperä–Jämsä pågår en utredningsplan och miljökonsekvensbedömning. Lanseringen av järnvägsplanen kommer att börja 2023 och tar uppskattningsvis två år att slutföra. Laihalammis trafikplats är i järnvägsplansfasen. En projektutvärdering har utförts på projektet. Projektet kommer inte att presenteras i investeringsprogrammet, eftersom behoven fortfarande behöver jämföras och utvärderas med övriga behov av utveckling av bannätet.

### KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för åtgärderna uppgår till cirka 260 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). Projektets nytto-kostnadsförhållande är otillräckligt för FSE-sökning. Stöd för projektets planering har sökts i ansökan för FSE2021.

### EFFEKTER

Projektet kommer särskilt att förbättra tillgängligheten mellan regioner samt den internationella tillgängligheten, allt eftersom restiderna blir kortare, bankapaciteten ökar och tågens känslighet för störningar minskar.

Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet och passagerarnas servicenivå. Projektet kommer också att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerheten på stationerna.

Enligt projektutvärderingen är nytto-kostnadsförhållandet 0,43.

**Tammerfors–Seinäjäki: Lielax–Parkano**

Uppgifterna uppdaterade 25.2.2022

**Sträckan Tammerfors (Lielax)–Seinäjäki är enkelspårigt och det näst mest trafikerade banavsnittet i Finland när det gäller antalet passagerare. Prognoserna visar också en ökning av trafiken.**

**AKTUELL STATUS**

Banavsnittet Tammerfors–Seinäjäki är en del av huvudlederna och TEN-T-stomnätet. Banan är enkelspårig mellan Lielax i Tammerfors och Seinäjoki. Persontrafikens hastighetsnivå är 200 km/h. Även om det finns flera trafikplatser på ban för att förbättra tågens mötesmöjligheter begränsar enkelspårdriften möjligheten att lägga till tåg. Framför allt persontrafiken förväntas växa.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet framträder banavsnittet ur synvinkeln att förkorta restiderna mellan Tammerfors och Uleåborg, men inte som den största utmaningen för bannätets trafikkapacitet.

**PROJEKT OCH MÅL**

Åtgärder som står på dagordningen är att förbättra trafikkapaciteten på dubbelspåret på sträckan Lielax–Lakiala och för att förbättra Vahojärvi trafikplats i Parkano för att förbättra mötesmöjligheterna för längre tåg.

**TIDTABELL**

En separat behovsbedömning har genomförts för sträckan Tammerfors–Seinäjäki och den har också granskats i behovsbedömningen för hela förbindelsen Tammerfors–Uleåborg (2020). En projektutvärdering har genomförts i samband med behovsbedömningen. De första åtgärder som måste främjas är enligt behovsbedömningen dubbelspåret på sträckan Lielax–Lakiala och förbättringen av Vahojärvi trafikplats. Sträckan Lielax–Lielax befinner sig för närvarande i bearbetningsfasen av en utredningsplan och miljökonsekvensbedömning. Dessa kommer att slutföras före slutet av 2024. För Vahojärvi trafikplats pågår utarbetandet av en järnvägsplan.

Åtgärderna har inte tagits med i investeringsprogrammet, eftersom de inte kan betraktas som de viktigaste eller mest brådskande när det gäller att prioritera nationella behov. Även nytto-kostnadsförhållandet är lågt. Det kan också vara möjligt att främja Vahojärvi trafikplats som ett separat mindre projekt.

**KOSTNADER**

Den totala kostnaden för åtgärderna är cirka 82 milj .euro (MAKU 120, 2015 = 100). Projektets nytto-kostnadsförhållande är otillräcklig för FSE-sökning.

**EFFEKTER**

Åtgärderna kommer särskilt att förbättra den interregionala tillgängligheten. Åtgärderna ökar inte trafikkapaciteten nämnvärt (ett något kort dubbelspårigt avsnitt), men de minskar trafikens känslighet för störningar. Åtgärderna gynnar främst godstrafiken, då funktionen förbättras.

Förhållandet mellan nytta och kostnader för åtgärderna blir låg, då det är 0,12. Åtgärdernas inverkan och effektivitet kommer att bedömas ytterligare inom ramen för den pågående planeringen.

## Vainikkalas bangård, småskaliga utvecklingsåtgärder

Uppgifterna uppdaterade 11.3.2022

Vainikkala är det viktigaste gränsövergångsstället för järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och för närvarande det enda internationella gränsövergångsstället för persontrafik. Bangården är ofta överbelastad.



### AKTUELL STATUS

Förbindelsen Luumäki–Vainikkala är en del av TEN-T-stomnätet och huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. Via Luumäki–Vainikkala-banan gick bland annat Allegro-tågen som trafikerar mellan Helsingfors och S:t Petersburg, den största delen av hamnarnas transitotrafik i Södra Finland, råolja som importeras till Finland med järnväg samt en betydande del av det råvirke som importeras från Ryssland till skogsindustrin i Sydöstra Finland. Problemen på Vainikkalas bangård har varit bristande trafikkapacitet och bangården har ofta varit överbelastad. Rusningen på bangården har reflekterats på andra bangårdar i Sydöstra Finland och orsakat rusning även i dessa.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan Luumäki–Vainikkala identifierats som en av de banavsnitt som haft största utmaningarna när det gäller trafikkapacitet. Dessutom har Vainikkala identifierats som en av de centrala bangårdarna som har behövt olika renoverings-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar ändringar av spår och säkerhetsutrustning samt andra mindre åtgärder för att förbättra trafikkapaciteten på Vainikkalas bangård (Vainikkala gods).

### TIDTABELL

En förstudie har utförts på projektet. Man har inte gjort en projektutvärdering. Nästa fas skulle vara genomförande, där en byggnadsplan upprättas. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet på grund av osäkerhetsfaktorer kring trafiken och dess utveckling.

### KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till 5,2 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). För planering av projektet kan man söka ett FSE-bidrag på 50 procent och för byggnation ett bidrag på 30 procent, om de minimikrav på projektstorlek och kostnadseffektivitet som anges i ansökan är uppfyllda.

Vainikkala bangård har betydande renoveringsbehov, som måste genomföras med bastrafikledshållningens finansiering. Kostnadsberäkningen uppgår till 26 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). Det är rekommenderat att genomföra bangårdens små utvecklingsåtgärder samtidigt med reparationsåtgärderna.

### EFFEKTER

Projektet kommer att förbättra den internationella tillgängligheten samt servicenivån, verksamhetsförutsättningarna och konkurrenskraften för person- och godstrafiken. Gränstrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.

Med åtgärderna kommer man att kunna bemöta den eventuella ökningen av trafiken, de kommer att minska rusningsproblemen på avgångsbangårdarna samt att påskynda tågens avgång och underlätta det interna bytesarbetet i Vainikkala. Åtgärderna kommer att förbättra möjligheterna för godstrafiken att fullt ut utnyttja den befintliga kapaciteten på Vainikkalas bangård. Behovet har varit särskilt betonat i Vainikkalas bangårds miljö med många aktörer.

Projektets åtgärder genomförs på befintlig banainfrastruktur och kräver inga förändringar av järnvägsområdet. Åtgärdernas effekter på den övriga miljön är inte betydande. Ingen projektutvärdering har

gjorts, men åtgärder kan vidtas för att snabbt och kostnadseffektivt förbättra bangårdens trafikcapacitet.

## Ylivieska–Uleåborg

Uppgifterna uppdaterade 25.2.2022

**Sträckan Ylivieska–Uleåborg är enkelspårig och har mycket gods- och persontrafik. Prognoserna visar också en ökning av trafiken.**



### AKTUELL STATUS

Banavsnittet Ylivieska–Uleåborg är en del av huvudlederna och TEN-T-stomnätet. Banavsnittet är enkelspårigt. Persontrafikens hastighetsnivå är huvudsakligen 160–200 km/h. Man förutspår tillväxt för både person- och godstrafik. Redan nu finns det utmaningar när det gäller att samordna person- och godstrafiken och enkelspårig trafik kommer att begränsa möjligheterna att lägga till tåg i framtiden.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet framstår banavsnittet som både ett centralt objekt, med utmaningar i trafikkapaciteten, och med tanke på kortare restider (som en del av sträckan Tammerfors–Uleåborg).

### PROJEKT OCH MÅL

Åtgärder som står på dagordningen är att förbättra trafikkapaciteten på dubbelspåret på sträckan Liminka–Uleåborg och en förbättring av trafikplatserna för att förbättra mötesmöjligheterna för längre tåg. (Kangas, Hirvineva, Ruukki).

### TIDTABELL

Senast har förbindelsen setts över som en del av behovsbedömningen för Tammerfors–Uleåborg (2020). En projektutvärdering har genomförts i samband med behovsbedömningen. De första åtgärder som enligt behovsbedömningen måste främjas är dubbelspåret på sträckan Liminka–Uleåborg och förbättringen av trafikplatserna. Sträckan Liminka–Uleåborg är i järnvägsplansfasen, färdigställandet av järnvägsplanen beräknas vara fram till slutet av 2024. För trafikplatserna Kangas och Hirvineva håller också järnvägsplaner på att utarbetas. Förplaneringsarbete pågår fortfarande för att förbättra Ruukki trafikplats. Det finns också bredare möjliga åtgärder i knutna till Ruukki.

Åtgärderna har inte tagits med i investeringsprogrammet, eftersom effekterna av åtgärderna är förknippade med osäkerhet, utöver den låga lönsamheten. Utvecklingen av transitotrafiken måste också övervakas. Förbättringen av trafikplatserna kan eventuellt också främjas genom separata mindre projekt.

### KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för åtgärderna uppgår till cirka 145 milj. euro (MAKU 120, 2015=100). Projektets nytto-kostnadsförhållande är otillräckligt för FSE-sökning.

### EFFEKTER

Åtgärderna kommer att förbättra tillgängligheten för internationell och interregional trafik. Åtgärderna ökar inte trafikkapaciteten nämnvärt (ett något kort dubbelspårigt avsnitt), men de minskar trafikens känslighet för störningar. Åtgärderna gynnar främst godstrafiken, då funktionen förbättras.

Dubbelspåret anknuter även till lösningen av vibrationsproblemet, som orsakas av trafiken. Ett dubbelspår skulle också ge ytterligare möjligheter till utveckling av närtågstrafiken.

Förhållandet mellan nytta och kostnader för åtgärderna blir låg, då det är 0,05. Åtgärdernas inverkan och effektivitet kommer att bedömas ytterligare inom ramen för den pågående planeringen.

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år.

---