



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer  
Ång nr/2023

# Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast

## Bilaga 1: Banprojekt



# **Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast**

Bilaga 1: Banprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/2023

*Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling*

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 343000

## Förord

Denna rapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2025–2032. I rapporten presenteras effekterna av banprojekt i investeringsprogrammet samt beskrivs de banprojekt som ingår i investeringsprogrammet.

Helsingfors i november 2023

Trafikledsverket

---

## Innehåll

1	EFFEKTERNA AV INVESTERINGSPROGRAMMETS BANPROJEKT .....	5
---	--	---

### BILAGOR

Bilaga 1a	Banprojekt i investeringsprogrammet 2025–2032
-----------	---

# 1 Effekterna av investeringsprogrammets banprojekt

Investeringsprogrammets projekt förbättrar verksamhetsförutsättningarna för både person- och godstrafiken. Projekten gäller både huvudlederna och det övriga bannätet. Förhållandena på huvudbanorna påverkar i allmänhet i större utsträckning, men förhållandena på det övriga bannätet påverkar i synnerhet näringslivets leveranskedjor.

Genom projekten effektiveras användbarheten av det nuvarande bannätet. Genom ombyggnaden inom programmet tryggas trafikeringsmöjligheterna och minskas störningarna och begränsningarna på grund av banornas skick. Genom projekten avlägsnas centrala brister i bannätets trafikkapacitet och funktion i så stor utsträckning som möjligt. Den ökade bankapaciteten förbättrar också trafikens punktlighet och minskar trafikens störningskänslighet. Projekthelheten förkortar restiderna inom persontrafiken måttligt. Persontrafikplatserna förbättrar passagerarnas förhållanden, tillgänglighet och säkerhet runt om i landet. Åtgärder vidtas för lastningsplatserna för råvirke.

Genom investeringsprogrammets banprojekt förbättras funktionen av godstrafikens transportkedjor samt godstrafikens hamnförbindelser. I och med detta förbättrar projekten såväl den interregionala som den internationella tillgängligheten, transporterarnas servicenivå och medför användarfördelar bland annat genom att trafiken löper smidigare och transportkostnaderna sjunker. Konsekvenserna riktas i synnerhet mot skogsindustriklustret och hamnarna.

Projektet förbättrar persontrafikförbindelserna mellan regionerna och påverkar också tillgängligheten av Helsingfors-Vanda flygplats. Förbättringen av förbindelserna gör det möjligt att öka tågutbudet och göra trafiken med tillförlitlig och punktlig. Konsekvenserna av kortare restider riktas mot Östra Finland. Investeringsprogrammets projekt skapar förutsättningar att i viss mån förbättra även stadsregionernas och regionernas interna tillgänglighet. Programmet förbättrar jämlika möjligheter att röra sig. Den förbättrade servicenivån syns i användarfördelar för passagerarna.

Investeringsprogrammets inverkan på områdets struktur och förutsättningar för utvecklingen av området beror främst på förändringar i tillgängligheten. Ett nödvändigt villkor för de regionala utvecklingsförutsättningar som bannätet erbjuder är att bannätet förblir i trafikerbart skick. Projekten i investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att utveckla en samhällsstruktur baserad på bannätet, särskilt mellan Helsingfors och Tammerfors.

Infrastrukturinvesteringar har alltid en viss negativ inverkan på användningen av naturresurser och naturens mångfald. Investeringsprogrammet omfattar inte banavsnitt som ska byggas i en helt ny bankorridor.

De bannätsprojekt som ingår i investeringsprogrammet är inriktade på de banavsnitt och -gårdar som redan nu har de största utvecklingsbehoven med dagens trafik- och transportvolym. Utvecklingen av infrastruktur är långsam och trafikbehoven bör därför förutses på lång sikt, samtidigt som förändringar i efterfrågan

---

och utbudet, särskilt inom godstrafiken, kan vara snabba. Delvis av denna anledning omfattar investeringsprogrammet på grundval av projektbedömningar både samhällsekonomiskt lönsamma och olönsamma banprojekt.

Byggandet av bannätet orsakar stora utsläpp av växthusgaser, som kommer att ta decennier att kompensera för med hjälp av förändringar i färdsetten. De grundliga reparationsprojekten för investeringsprogrammets banor förbättrar för sin del möjligheterna att förbereda sig på störningar från väderfenomen som orsakas av klimatförändringen.

Genom programmets projekt förbättras plankorsningssäkerheten. Reparationerna bidrar till att upprätthålla baninfrastrukturen i det skick som krävs för säker trafik.

# Bilaga 1a

## Banprojekt i investeringsprogrammet 2025–2031

### Beskrivningar av investeringsprogrammets banprojekt

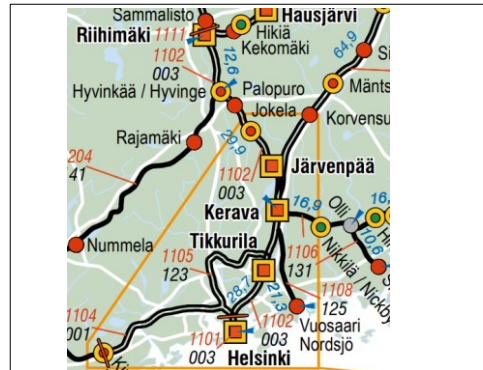
- R1 Helsingfors–Riihimäki, fas 3 (prioritet 1)
- R2 Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana) (prioritet 1)
- R3 Helsingfors–Tammerfors, grundlig reparation (prioritet 2)
- R4 Utveckling av stationsområdet i Karleby (prioritet 2)
- R5 Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapacitet och hastighetshöjning (prioritet 2)
- R6 Åbo–Nystad, grundlig reparation (prioritet 2)
- R7 Hyvinge–Karis, grundlig reparation (prioritet 3)
- R8 Idensalmi–Kontiomäki, förbättring av trafikkapacitet (prioritet 3)
- R9 Imatra–Joensuu, förbättring av trafikkapacitet (prioritet 3)
- R10 Joensuu-Nurmes grundlig reparation och förbättring av funktionaliteten (prioritet 3)
- R11 Kouvola–Kuopio, förkortning av restider (prioritet 3)
- R12 Lauritsala trafikplats (prioritet 3)
- R13 Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, grundliga reparationer och elektrifiering (prioritet 3)
- R14 Vuokatti-Kontiomäki elektrifiering (prioritet 3)
- R15 Förbättring av persontrafikplatser (prioritet 2)
- R16 Utveckling av lastningsplatser för råvirke (prioritet 3)



**R1 Helsingfors–Riihimäki, fas 3 (prioritet 1)**

Uppgifterna uppdaterade 9.10.2023

Banförbindelsen Helsingfors–Tammerfors är den mest utmanande delen av bannätet med tanke på trafikkapacitetens tillräcklighet. Trafiken är också känslig för störningar. Den första fasen av Helsingfors–Riihimäki fokuserade på att förbättra trafikplatserna. Fas 2, som redan har fått finansiering, omfattar byggandet av tilläggsbanor för linjeavsnitten fram till Jokela. Man har beslutat att komplettera fas 2 genom spårarrangemang för godstrafiken på sträckan Hyvinge-Arolampi som tidigare ingick i fas 3. Syftet med projektets återstående fas 3 är att komplettera de tidigare faserna och fortsätta byggandet av tilläggsbanor för att öka kapaciteten från Jokela till Riihimäki.

**NULÄGE**

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 också 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 problemen med trafikkapaciteten. Tillväxtrycket är också högt på banan.

**PROJEKT OCH MÅL**

I projektet byggs två extra spår på sträckan Jokela-Hyvinge och ett extra spår på sträckan Hyvinge-Riihimäki. I projektet görs ändringar i broar, säkerhets- och elektriska anordningar och bullerbekämpningen kompletteras.

Syftet med projektet är att förbättra banavsnittets trafikkapacitet och tolerans för störningar så att förutsättningarna för att öka antalet förbindelser förbättras. Tredje fasen är en fortsättning på tidigare faser av den redan i nuläget problematiska utvecklingen av avsnittet Böle–Riihimäki.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Järnvägsplanen har varit framlagd till påseende och målet är att den ska godkännas före ingången av 2024. Då är projektet klart för genomförande. Följande fas är genomförd, och i samband med den utarbetas byggnadsplanen. Det har gjorts en projektbedömning av projektet. Projektet har en koppling till förbättringsbehovet av Jokela anslutning på landsväg 1421 i Hyvinge vad underfarten Pikkusuo beträffar.

Kostnadskalkylen är 244 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100). Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (stöandel 30 %).

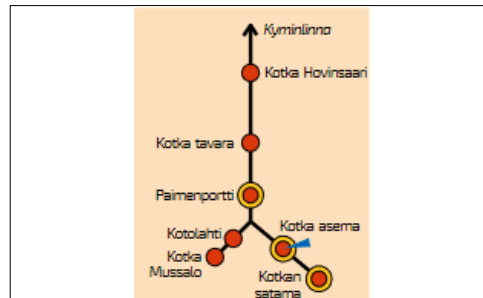
**KONSEKVENSER**

Projektet förbättrar tillgängligheten på alla regionala nivåer samt förbättrar person- och godstrafikens verksamhetsförutsättningar. Projektet ökar trafikkapaciteten och möjliggör en ökning av tågutbudet. Störningskänsligheten i trafiken minskar och punktligheten förbättras. Även om hastighetsnivån för persontrafikens tåg inte stiger blir tågen smidigare. När servicenivån stiger ökar spårtrafikens attraktivitet som färdstätt och tågtrafikens passagerarantal ökar. Godstrafiken gynnas av att trafikkapaciteten höjs, eftersom tilläggsspåren ökar godstrafikens möjligheter att röra sig bland persontrafikens. Det blir lättare att schemalägga godstrafiken. Höjningen av trafikkapaciteten mellan Böle och Riihimäki anknyter i större utsträckning till utvecklingen av huvudbanan mellan Helsingfors och Tammerfors och hela bannätet i Finland. Hela nyttokostnadsförhållandet i den ursprungliga tredje fasen är 0,08, lönsamheten har inte beräknats separat för investeringsprogrammets andel.

**R2 Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana) (prioritet 1)**

Uppgifterna uppdaterade 13.10.2023

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

**NULÄGE**

Kotkas trafikplats ligger på en huvudled enligt förordningen om huvudleder (profilen för godstrafik) samt på TEN-T-stomnätet. Kotka hamn är en av hamnarna i TEN-T-stomnätet. I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har man funnit att det finns behov av grundlig reparation av bangårdar och utveckling av deras funktionalitet i olika delar av Finland. I lägesbilden nämns i stor utsträckning bangårdar med de största behoven.

**PROJEKT OCH MÅL**

Numera är Kotolahti främst en plats där vagnar förvaras och Mussalo en plats där vagnkarosser rangeras. Spåret mellan bangårdarna är en flaskhals och ett nytt genomgående spår skulle göra det möjligt att rangera vagnarna bättre även i Kotolahti. Tilläggsspåret har bedömts bli nödvändigt om trafiken till Mussalo ökar. Hamnen i Mussalo är en betydande export- och importhamn. Åtgärden ingår inte i det pågående utvecklingsprojektet Kouvola–Kotka–Fredrikshamn (KoKoHa).

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

En förstudie har gjorts om projektet. Ingen projektbedömning har gjorts. Projektets innehåll, kostnader och konsekvenser preciseras ännu. Nästa fas är genomförande, där en byggnadsplan upprättas. Det finns beredskap för genomförandet enligt finansieringen.

Den grova kostnadskalkylen för projektet är 7,0 miljoner euro och den preciseras i och med planeringen. Fastställandet av potentialen för CEF-stöd för byggande och ansökan om stöd förutsätter att en projektbedömning har gjorts för projektet. Kostnaderna för byggnadsplaneringen överskrider inte kommissionens krav på projektens minimistorlek.

**KONSEKVENSER**

Projektet förbättrar den regionala och internationella tillgängligheten inom godstrafiken. Projektet förbättrar och säkerställer godstrafikens verksamhetsförutsättningar genom att förbättra bangårdens kapacitet för godstrafik till och från Mussalo.

Projektet minskar indirekt vägtrafikprestationen. Detta minskar i sin tur antalet vägtrafikolyckor och utsläppen från vägtrafiken.

Projektets genomförbarhet är inte förknippad med några särskilda risker. Projektet är förlagt till 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.

**R3 Helsingfors–Tammerfors, grundlig reparation  
(prioritet 2)**Uppgifterna uppdaterade  
9.10.2023

**Hur väl huvudbanan mellan Helsingfors och Tammerfors fungerar påverkar järnvägstrafiken i hela landet. Genom den grundliga reparationen av banan tryggas bevarandet av servicenivån och det är en förutsättning för utvecklingen av banan. Den senaste reparationen av banan gjordes 1992–2002, främst från Helsingfors mot Tammerfors.**

**NULÄGE**

Huvudbanan är en del av TEN-T-stomnätet och huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. Från och med nu och fram till slutet av 2030-talet kommer det att finnas betydande reparationsbehov på sträckan som behöver genomföras mer målmedvetet som projekt och med mer långsiktig finansiering. I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har den grundliga reparationen av sträckan Helsingfors–Tammerfors identifierats som ett av de viktigaste behoven av reparation på huvudlederna.

**PROJEKT OCH MÅL**

De största behoven gäller förnyelse av överbyggnaden på hela banavsnittet. Växlarna kräver särskild uppmärksamhet. Andra betydande behov är reparationer av specialiserade strukturer och reparationer av stationsstrukturer för persontrafik. Syftet är att bevara banans servicenivå, men på grund av ändringarna i de nuvarande kraven är det oundvikligt att även vidta åtgärder som höjer servicenivån, såsom åtgärder för tillgängligheten på stationerna. Det är viktigt att de mest kritiska åtgärderna för att bevara banans skick och servicenivå genomförs effektivt och optimerat. Åtgärderna utförs i steg och områdesvis. I den grundliga reparationen ingår extra mötesplatser för tågtrafiken i Egentliga Tavastland och Birkaland. Genom dem möjliggörs en smidig trafik och hanteras trafikstörningar under den grundliga reparationen. Trafikplatserna förbättrar trafikens funktionalitet också under normala förhållanden.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Behovspromemorior har utarbetats om behoven av grundlig reparation, ingen projektbedömning har gjorts. Reparationen kräver ännu planering. Detta görs delvis med tidigare beviljad finansiering. Efter mitten av årtiondet finns det ett behov av att inleda genomförandet. Allteftersom planeringen fortskrider kan projektet fasas ut mer i detalj. Reparation behövs trots utvecklingsåtgärderna som riktas mot banan. Den grundläggande reparationens innehåll och genomförande måste dock samordnas med utvecklingsåtgärderna. Därför är det också viktigt att det finns tydliga utsikter för banans framtida utvecklingsbehov och åtgärder.

Extra mötesplatser ingår i byggplaneringsskedet för banan. Järnvägsplanerna färdigställs stegvis, de sista uppskattningsvis före utgången av 2024 och i samband med dem görs en projektbedömning. Mötesplatserna behövs före reparationerna.

I behovspromemoriorna presenteras reparationsåtgärder för cirka 1 miljard euro. Projektet kräver årlig finansiering med vilken reparationen kan drivas framåt planmässigt och stegvis. Finansieringsbehoven fortsätter fram till slutet av 2030-talet. I investeringsprogrammet föreslås 375 miljoner euro i finansiering för grundlig reparation (inkl. mötesplatser). Kostnadskalkylerna och de årliga finansieringsbehoven preciseras i och med planeringen. Grundlig reparation och reparationer av stationsbyggnader är inte CEF-stödberrättigade. Om det i reparationen av en konstbyggnad ingår åtgärder för en nivåhöjning, kan de vara potentiella CEF-stödbjekt. Fastställandet av potentialen förutsätter en projektbedömning.

**KONSEKVENSER**

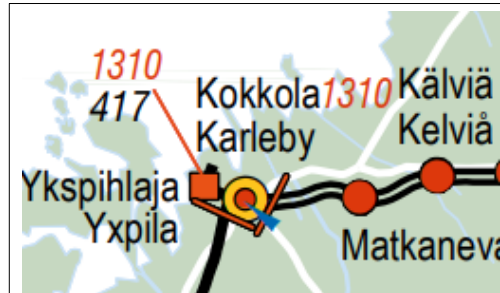
Genom den grundliga reparationen tryggas och förbättras tillgängligheten på alla regionala nivåer, både med tanke på person- och godstrafiken. Banans skick påverkar i stor utsträckning hur landets järnvägstrafik fungerar. Utan reparation kan den nuvarande tillgängligheten och trafikservicenivån inte upprätthållas. Projektet kommer att minska trafiknätets reparationsskuld. Projektet innehåller också åtgärder som förbättrar servicenivån. Genom att utveckla möjligheterna för extra mötesplatser tryggas trafikens smidighet och säkerställs trafikens flyt under reparationen. På stationerna förbättras passagerarnas förhållanden. Bevarandet av servicenivån är fortfarande under kontroll, även om till

t.ex. akuta brister i skicket som leder till hastighetsbegränsningar måste åtgärdas årligen. Om projektet inte inleds under detta årtionde försämras banans skick avsevärt och de förutsedda service-nivåkraven kan inte heller uppfyllas inom den närmaste framtiden. Genom att genomföra en grundlig reparation i rätt tid kan man bättre kontrollera konsekvenserna för trafiken av de begränsningar som uppstår på grund av skicket.

## R4 Utveckling av stationsområdet i Karleby (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 30.10.2023

På stationsområdet i Karleby finns det behov av att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerhet. Konstruktionerna på bangården är också i dåligt skick. Helheten är kopplad till utvecklingsplanerna för Karleby stads stationsområde. Arbetet för att förnya säkerhetsanordningarna på bangården blev klart 2023.



### NULÄGE

Karleby är belägen på TEN-T-nätets stomnät och på huvudleden i enlighet med förordningen om huvudleder. Alla persontåg som trafikerar på huvudbanan Seinäjoki-Uleåborg stannar i Karleby. För närvarande är alla plattformar låga och plattformstak saknas. Plattformarna förenas också av övergångar som utgör en säkerhetsrisk. Konstruktionerna på bangården är i dåligt skick. Karleby stad håller på att utveckla sin markanvändning i stationsområdet. I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har bangården i Karleby identifierats som ett objekt som behöver förbättras i fråga om passagerarnas förhållanden.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektets mål är att förbättra tillgängligheten genom att höja plattformarna och ersätta plattformsovergången med en underfart. I anslutning till underfartstunneln byggs nödvändiga hiss- och trappförbindelser. Underfarten är också kopplad till stadens markanvändningsplaner samt till utvecklingen av gång- och cykelrutterna. Projektet omfattar spårarrangemang som höjningen av plattformarna och byggandet av underfarten förutsätter. Ändringarna i spåren orsakar ändringar i anordningar för elbanor, säkerhetsanordningar och starkströmsapparater. Stadens mål för bl.a. utvecklingen av resecentret, gång- och cykelförbindelserna samt Kosilaområdet utvidgar projektets innehåll. I projektet beaktas också parkeringsområdena och arrangemangen för angöringstrafiken, men dessa är också i större utsträckning kopplade till utvecklingen av stationsområdet.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

År 2023 färdigställdes en utvecklingsutredning och projektbedömning för stationsområdet i Karleby. Ändringarna i spårnätet kräver inga ändringar i detaljplanen, men utvecklingsplanerna för Kosilaområdet i Karleby stad kräver att detaljplanen ändras. I nästa skede ska staten och staden ingå ett projektavtal där projektets innehåll preciseras och principerna för kostnadsfördelningen avtalas. Tidigare har det bedömts att det inte behövs någon järnvägsplan för projektet och att man i projektet kan gå direkt vidare till byggplanen. Behovet av en järnvägsplan bedöms ännu. Vad planeringsberedskapen beträffar finns det genomförandeberedskap tidigast 2025.

Projektet är ett gemensamt projekt mellan staten och Karleby stad. Kostnadskalkylen för hela projektet är 25 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Ingen kostnadsfördelning har avtalats. Kostnadskalkylen preciseras i och med att projektets innehåll blir mer exakt. För att projektet ska uppfylla kriterierna för CEF-ansökan bör det i högre grad kombineras med utvecklingen av den egentliga spårkapaciteten.

### KONSEKVENSER

Projektet stöder i synnerhet en förbättring av servicenivån på resorna genom att utveckla knutpunktens och resekedjornas funktion. Projektet stöder tryggheten av olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig. Projektet är kopplat till utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur.

De huvudsakliga konsekvenserna gäller passagerarnas förhållanden i och med att plattformarnas tillgänglighet förbättras. Ersättning av plattformsovergången med en underfart förbättrar trafiksäkerheten. Till följd av projektet blir rutterna på stationsområdet delvis kortare, men delvis också längre. Projektet förbättrar förbindelserna mellan Karleby centrum och Kosilaområdet. Beroende på lösningen är projektets nyttokostnadsförhållande 0–0,27.

**R5 Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapacitet och hastighetshöjning (prioritet 2)**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Banavsnittet Luumäki–Imatra är viktigt i synnerhet för skogsindustrins råvirkes- och produkttransporter och en central rutt särskilt till och från 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. Det finns brister i trafikkapaciteten på sträckan och hastighetsnivån har varit 140 km/h. Ett utvecklingsprojekt pågår, men det finns fortfarande utvecklingsbehov på sträckan Luumäki–Joutseno.

**NULÄGE**

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

I det pågående utvecklingsprojektet Luumäki–Imatra (LUIMA) genomförs 2019–2024 ett dubbelspår mellan Joutseno och Imatra, en höjning av banans axellast på hela sträckan Luumäki–Imatra i samband med den grundliga reparationen samt en höjning av hastigheten till 180–200 km/h på hela sträckan Luumäki–Imatra.

Förbindelsesträckan nämns på flera ställen i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Sträckan Luumäki–Imatra har identifierats som en förbindelsesträcka med stora kapacitetsutmaningar och som en sträcka där det utöver pågående projekt behövs reparations-, förbättrings- och utvecklingsåtgärder, oberoende av de investeringar som industrin planerar. I lägesbilden nämns dessutom avsnittet mot Joensuu som en riktning som föreslås få förkortade restider.

**PROJEKT OCH MÅL**

I projektet Luumäki–Joutseno byggs ett dubbelspår för ett axellast på 25 t och i mån av möjlighet för en hastighet på 200 km/h. Hastighetsnivån på det nuvarande spåret höjs till 200 km/h till den del det är nödvändigt och lönsamt efter det pågående projektet.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

En utredningsplan har utarbetats för projektet. Projektbedömningen uppdateras i samband med att järnvägsplanerna utarbetas. Järnvägsplanerna utarbetas stegvis. Delvis pågår utarbetandet av planerna och delvis inleds utarbetandet under 2023. De järnvägsplaner som utarbetas sist uppskattas vara klara i slutet av 2024. Vid behov kan byggplaneringen påbörjas i samband med utarbetandet av järnvägsplanerna. Projektets innehåll samordnas under planeringen med LUIMA-projektets åtgärder.

Kostnadskalkylen för projektet är 262 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Kostnadskalkylen preciseras i samband med att järnvägsplanen utarbetas när projektets innehåll preciseras. I ansökan 2022 erhöles 50 procent i CEF-stöd för projektets banplanering. Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (stöandel 30 %).

**KONSEKVENSER**

Projektet ökar banans trafikkapacitet samt förbättrar trafikens punktlighet och hanteringen av störningssituationer. Detta förbättrar den regionala, riksomfattande och internationella tillgängligheten. Person- och godstrafikens verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft som en hållbar rese- och transportform ökar, vilket stöder trafiksystemets hållbarhetsändamål. Projektet möjliggör också inledandet av närtågstrafik i området. Projektet har inga konstaterade, betydande negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön eller landskapet. Projektets nyttokostnadsförhållande har enligt tidigare bedömningar varit 0,15–0,18.

**R6 Åbo–Nystad, grundlig reparation (prioritet 2)**

Uppgifterna uppdaterade 30.10.2023

**Åbo–Nystad är en viktig bana för näringslivet. Reparationsåtgärder behövs på avsnittet för att säkerställa framkomligheten.**

**NULÄGE**

Åbo–Nystad-banan hör inte till huvudlederna i enlighet med förordningen om huvudleder, men för näringslivet är det ett viktigt avsnitt. Banförbindelsen har nyligen elektrifierats. Reparationsåtgärder behövs på avsnittet för att säkerställa framkomligheten. Ibland har man redan varit tvungen att avbryta trafikeringen på banan på grund av banans skick.

Persontrafik har inte förekommit på banan. Inledandet av persontrafik mellan Åbo och Nystad har tagits upp, men inga beslut har fattats om detta.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har banan identifierats som en av de mest centrala objekten för grundlig reparation utanför huvudledsnätet.

**PROJEKT OCH MÅL**

I projektet genomförs en grundlig reparation av banan för att säkerställa godstrafikens trafikeringssamtidigt i framtiden. I projektet ingår bl.a. förbättring av banans stabilitet och förnyelse av överbyggnaden. I projektet förbättras även plankorsningssäkerheten. Hastighetsnivån för godstrafiken, högst 60 km/h, förblir densamma som tidigare. Reparation av banan med beaktande av persontrafikens behov skulle kräva en mer omfattande reparation än den reparation som föreslås i investeringsprogrammet.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

En behovspromemoria har utarbetats om behovet av grundlig reparation. Banplaneringen inleddes 2022. Järnvägsplanerna utarbetas i delar och de färdigställs under 2024. Genomförandeberedskapen skulle i praktiken finnas 2025, och då skulle projektet vara klart 2028. Åtgärderna i projektet har delats in i två projektbedömningar.

Kostnadskalkylen för projektet är 140 miljoner euro. Genom projektet kan man genomföra en mer omfattande grundlig reparation som tillgodoser godstrafikens behov i stället för enbart förlänga livscykeln. I kostnaderna har man inte beaktat persontrafikens eventuella krav på reparationen.

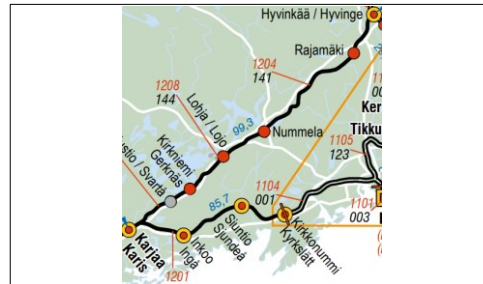
**KONSEKVENSER**

Med hjälp av den grundliga reparationen säkerställer man att banan i framtiden kan trafikeras med godstrafik och tryggas godstrafikens tillgänglighet med förbindelser mellan regionerna samt med internationella förbindelser. Åtgärderna kommer att minska trafiknätets reparationskostnader. Den grundliga reparationen stöder TFÄ-transporter. Banans funktion är också kopplad till försörjningsberedskapen. Projektet förbättrar plankorsningssäkerheten på de ställen som åtgärderna gäller. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken. Projektets olika åtgärder har bedömts separat. Av kostnaderna är nyttokostnadsförhållandet för åtgärdsandelen på ca 110 miljoner euro 0,1–0,3 och nyttokostnadsförhållandet för Gustavsvägens bro är 0,3–0,4.

**R7 Hyvinge–Karis, grundlig reparation (prioritet 3)**

Uppgifterna uppdaterade 30.10.2023

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

**NULÄGE**

Hyvinge-Karis-banan hör till TEN-T-nätets övergripande nät, men inte till huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. Det är ett viktigt banavsnitt för näringslivet som inte är beläget i huvudledsnätet. På avsnittet Hyvinge–Karis går bara godstrafik. På hela Hyvinge-Hangö-banan pågår som bäst elektrifiering och förbättring av plankorsningssäkerheten.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har banavsnittet identifierats som en av de mest centrala objekten för grundlig reparation utanför huvudledsnätet.

**PROJEKT OCH MÅL**

Det är i huvudsak fråga om att förlänga livscykeln genom effektiviserat underhåll, inte om en totalrenovering. Med den föreslagna finansieringen repareras i huvudsak banavsnittets överbyggnad som kommit till slutet av sin livscykel samt enskilda stabilitets-, konstbyggnads- (t.ex. trummor, broar) och dräneringsobjekt. Åtgärderna riktas i första hand mot makadamstöds-skiktet, rälsen och gamla träsliprar.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

En behovspromemoria har utarbetats över den grundliga reparationen. Ingen projektbedömning har gjorts. Projektet kräver planering innan det kan genomföras. Dessutom ska eventuella andra åtgärdsbehov förtydligas och deras koppling till den grundliga reparationen bedömas (särskilt axellasten på 250 kN). Projektbedömningen görs i samband med utredningen av helheten.

I investeringsprogrammet föreslås 55 miljoner euro i finansiering för den grundliga reparationen. I bedömningen har man inte beaktat kostnaderna för höjning av axellasten. De åtgärder som genomförs inom projektet är inte CEF-stödberättigade.

**KONSEKVENSER**

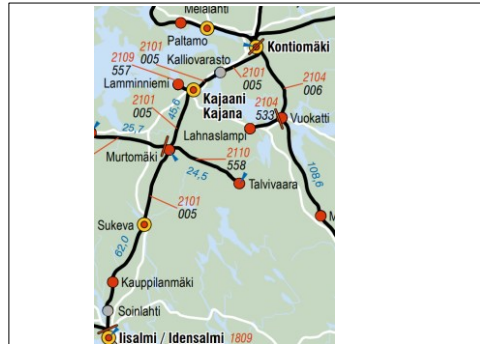
Med reparationsåtgärderna på Hyvinge–Karis-banan upprätthålls trafikens funktion, och tillgängligheten tryggas med interregionala förbindelser och även med internationella förbindelser. Åtgärderna kommer att minska trafiknätets reparationskostnad.

Med den finansiering som föreslås i investeringsprogrammet kan man med tanke på banans skick säkerställa trafikeringens möjligheter på banavsnittet, om trafikmängderna inte ökar avsevärt i framtiden.



**R8 Idensalmi–Kontiomäki, förbättring av trafik-  
kapacitet (prioritet 3)**Uppgifterna uppdaterade  
13.10.2023

**Idensalmi-Kontiomäki-banan är en viktig förbindelse för näringslivets transporter. Det finns också persontrafik på sträckan. Ett centralt problem är tillräckligheten av banans trafikkapacitet.**

**NULÄGE**

Banavsnittet Idensalmi-Kontiomäki hör till TEN-T-nätets övergripande nät samt till huvudlederna (goods) enligt förordningen om huvudleder. Förbindelsesträckan som hör till Savolaxbanan är viktig för näringslivets transporter och där går bland annat råvirkestransporter. Det största problemet på banavsnittet är de långa avstånden mellan mötesplatserna och bristen på linjeskydd, vilket begränsar bankapaciteten och orsakar stora multiplikatoreffekter i till exempel störningssituationer. Bristen på trafikkapacitet har länge varit aktuell.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet lyfts utmaningarna för godstrafiken på banavsnittet Idensalmi-Kontiomäki fram.

**PROJEKT OCH MÅL**

Det primära målet för utvecklingen är att öka kapaciteten på linjeavsnittet. I projektet genomförs tre nya trafikplatser som möjliggör möten på sträckan Idensalmi-Kontiomäki och två nya mellanliggande skyddsplatser. Dessutom omfattar projektet bl.a. åtgärder som gäller plankorsningarna.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Behovsutredningen och projektbedömningen för förbättringsåtgärderna på sträckan har färdigställts hösten 2023. En järnvägsplan har tidigare utarbetats för utvecklingsåtgärderna för banan. För att planen och dess lösningar ska vara aktuella krävs en bedömning.

Kostnadskalkylen för projektet är 25 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (stöddandel 30 %).

**KONSEKVENSER**

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. Åtgärderna för att förbättra trafikkapaciteten gynnar i synnerhet godstrafiken. Projektet tryggar godstrafikens verksamhetsförutsättningar när trafiken ökar. Trafikens störningskänslighet minskar. Utvecklingsåtgärderna ger också tidsfördelar för godstrafiken. Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,16.

## R9 Imatra–Joensuu, förbättring av trafikkapacitet (prioritet 3)

Uppgifterna uppdaterade 1.11.2023

**Karelenbanan är en viktig förbindelse mellan regionerna. Sträckan Imatra–Joensuu används till dess fulla trafikkapacitet under de livligaste dagarna. Banans funktion är väsentlig för bland annat råvirkestransporter och skogsindustrins produkttransporter.**



### NULÄGE

Imatra–Joensuu-banan är en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. Den nuvarande baninfrastrukturen möjliggör inte en exakt och smidig utökning av trafiken. I och med förändringar i godstrafiken mellan Finland och Ryssland har betydelsen av att förbindelsen fungerar för godstrafiken i hemlandet framhävts ytterligare, i synnerhet i fråga om råvirkestransporter men även produkttransporter. Behoven av att trygga tillräcklig trafikkapacitet på sträckan Imatra–Joensuu nämns i den strategiska lägesbilden av trafiknätet.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet förbättrar banans trafikkapacitet. På så sätt tryggas i synnerhet godstrafikens verksamhetsförutsättningar när trafiken ökar. Projektet består av åtgärder som förbättrar banavsnittets kapacitet, plankorsnings säkerheten och persontrafikplatsernas (Parikkala, Kitee) servicenivå. Trafikkapaciteten kan förbättras särskilt genom att bygga nya mötesplatser på de längsta sträckorna mellan trafikplatserna och linjeblockering på hela banavsnittet.

Banavsnittet är också föremål för betydande reparationsbehov för att trygga trafikeringen på nuvarande nivå, men punktmässiga åtgärder för att förbättra trafikkapaciteten kräver inte att dessa vidtas först. Åtgärderna för att höja persontrafikens hastighet på banavsnittet skulle i sin tur först kräva både trafikkapacitets- och reparationsåtgärder. Investeringsprogrammets projekt omfattar inte grundlig reparation och påskyndande av persontrafiken, utan prioriterar tryggheten av trafikkapaciteten.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Behovsutredningen och projektbedömningen blev klara 2023. Behoven av att utarbeta en utredningsplan och en MKB behöver bedömas. Beredskap att genomföra planerna finns tidigast från och med 2025–2026, förutsatt att järnvägsplaneringen inleds hösten 2023 och att planerna är klara sommaren 2025. Tidtabellen för genomförandet påverkas i allmänhet av tidtabellen för pågående och kommande projekt i Sydöstra Finland.

Kostnadskalkylen för projektet är 64 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (stöddandel 30 %).

### KONSEKVENSER

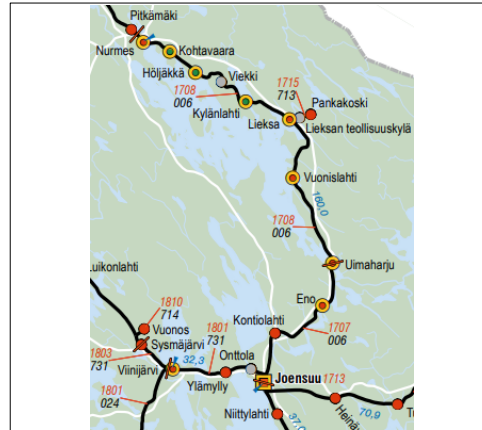
Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. Åtgärderna för att förbättra trafikkapaciteten gynnar i synnerhet gods- men också persontrafiken. Projektet tryggar framför allt godstrafikens verksamhetsförutsättningar när trafiken ökar. Den ökade trafikkapaciteten gör det möjligt att utöka godstrafiken med 6–8 tåg per dygn utan att trafikens punktlighet blir lidande. Godstågens genomsnittliga restid förkortas med cirka fem minuter, när tiden som går åt till tågmöten förkortas.

Projektet stödjer en minskning av utsläppen från trafiken. Plankorsnings säkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken. Åtgärder som riktar sig till persontrafikplatser förbättrar passagerarnas förhållanden, tillgängligheten och säkerheten, vilket också stöder olika befolkningsgruppers möjligheter att röra sig. Projektets nyttokostnadsförhållande förblir noll.

**R10 Joensuu-Nurmes grundlig reparation och förbättring av funktionaliteten (prioritet 3)**

Uppgifterna uppdaterade 30.10.2023

**Banavsnittet Joensuu-Nurmes är viktig för näringslivets transporter. Det finns också persontrafik på sträckan. Reparationsåtgärder behövs på avsnittet för att säkerställa framkomligheten. Det finns också andra utmaningar med funktionaliteten.**

**NULÄGE**

Förbindelsen Joensuu–Kontiomäki är inte en del av TEN-T-nätet eller huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, men den är ett viktigt banavsnitt för näringslivet på det övriga bannätet. Råvirke går längs hela förbindelsen och förbindelsens södra del är också viktig med tanke på produkttransporterna. Det finns persontrafik mellan Joensuu och Nurmes.

På avsnittet Joensuu-Nurmes finns behov av att förbättra skicket och funktionaliteten. I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har avsnittet identifierats som en av de mest centrala objekten för grundlig reparation utanför huvudledsnätet. I lägesbilden konstateras dessutom behovet av att förbättra funktionaliteten på Karelenbanan mellan Joensuu och Kontiomäki.

**PROJEKT OCH MÅL**

I projektet genomförs en grundlig reparation av banan för att säkerställa gods- och persontrafikens trafikeringsmöjligheter i framtiden. Det finns behov av att förnya överbyggnaden särskilt på sträckan Lieksa-Nurmes. Dessutom omfattar projektet åtgärder för att förbättra funktionaliteten på avsnittet Uimaharju-Nurmes (mellanskyddspunkt och förbättring av tågens mötesmöjligheter på befintliga trafikplatser). Förbättringsåtgärderna stöder också trafikens flyt under reparationsarbetet.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Behovsutredningen och projektbedömningen för förbättringsåtgärderna på sträckan har färdigställts hösten 2023. Åtgärderna är vanligtvis sådana som i allmänhet inte kräver en järnvägsplan. Behovet av en järnvägsplan bedöms ännu. Det tar uppskattningsvis 2–3 år att utarbeta en järnvägsplan, varefter projektet kan genomföras.

Projektets kostnadskalkyl är cirka 59 miljoner euro, varav cirka 51 miljoner euro är ombyggnad (MAKU 145, 2020=100).

**KONSEKVENSER**

Genom åtgärderna tryggas och förbättras tillgängligheten genom interregionala förbindelser. Genom den grundliga reparationen säkerställs gods- och persontrafikens trafikeringsmöjligheter på banan i framtiden. Åtgärderna minskar också trafiknätets reparationsskuld. Banavsnittets funktion förbättras i och med att trafikens störningskänslighet minskar och trafikens punktlighet förbättras.

Det har gjorts en projektbedömning av åtgärderna. Utifrån utredningarna har man valt de bästa åtgärderna, men det finns ingen direkt projektbedömning av den helhet som lyfts fram i investeringsprogrammet.

## R11 Kouvola–Kuopio, förkortning av restider (prioritet 3)

Uppgifterna uppdaterade 1.11.2023

På Savolaxbanan mellan Kouvola och Kuopio är den högsta hastigheten för persontåg för närvarande i huvudsak 140 km/h. Högre hastighet begränsas av olika faktorer. Det är också viktigt att se till att gods- och persontrafiken fungerar på banförbindelsen.



### NULÄGE

Projektet är förlagt till en huvudled enligt förordningen om huvudleder och 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 för närvarande av bland annat plankorsningar, elektrifierings- och säkerhetsanordningssystem samt buller och broar.

Förbindelsen Helsingfors–Kuopio nämns i trafiknätets strategiska lägesbild som en riktning där det är aktuellt med en förkortning av restiderna. Den strategiska lägesbilden lyfter också fram det ökade behovet av att se till att Savolaxbanan fungerar, i synnerhet med tanke på godstrafiken.

### PROJEKT OCH MÅL

Mellan Kouvola och Kuopio förkortas persontrafikens restider med små, effektiva åtgärder. En ökning av banans hastighetsnivå ska inte försämra trafikens funktionalitet.

Åtgärderna för att utveckla banan såväl för att förkorta restiderna som för att förbättra trafikkapaciteten har utretts i större utsträckning. Investeringsprogrammets projekt prioriterar små åtgärder för att förkorta restiderna.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

En behovsutredning och projektbedömning av projektet färdigställdes 2023. Det är meningen att utarbetandet av järnvägsplanen ska inledas i början av 2024. Det tar uppskattningsvis 2–3 år att utarbeta en järnvägsplan.

Kostnads kalkylen för projektet är 18 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggplanering ansöka om 50 procent i CEF-stöd och 30 procent för byggande.

### KONSEKVENSER

Projektet kommer särskilt att förbättra den interregionala tillgängligheten inom persontrafiken. Åtgärdshelheten kan förkorta tågens körtid med cirka fyra minuter. I och med att restiderna förkortas ökar projektet spårtrafikens konkurrenskraft och stöder på så sätt minskningen av utsläppen i trafiken.

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

Projektet är lönsamt. Åtgärdernas nyttokostnadsförhållande är 2,4.

**R12 Lauritsala trafikplats (prioritet 3)**

Uppgifterna uppdaterade 23.10.2023

Lauritsala är en viktig trafikplats med tanke på skogsindustrins logistik och är startpunkt eller destination för flera dagliga godståg. Trafikplatsen fungerar också som tågmötesplats på banavsnittet Luumäki–Imatra. Trafikplatsen har behov av längre spår.

**NULÄGE**

Lauritsala trafikplats ligger på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder och 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 trafikkapaciteten. Lägesbilden lyfter också fram behovet av att utöka möjligheterna att använda längre tåg på bannätet.

**PROJEKT OCH MÅL**

I projektet byggs två cirka 600 meter långa spår vid Lauritsala trafikplats.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Förstudien och projektbedömningen har gjorts 2022–2023. Nästa planeringsskede är järnvägsplanen. När det gäller planeringsberedskap skulle projektet vara genomförbart cirka två år efter det att järnvägsplanen inletts. Utvecklingen av trafiken kräver ännu uppföljning och projektets innehåll ska eventuellt preciseras även under planeringen i och med utsikterna för trafikens utveckling.

Kostnadskalkylen för projektet är 10 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Kostnadskalkylen innehåller en uppskattning av kostnaderna för vägarangemangen. Staten och näringslivet förhandlar ännu om samfinansieringen och kostnadsfördelningen. I ansökan 2022 erhöles 50 procent i CEF-stöd för projektets banplanering. Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggplanering ansöka om 50 procent i CEF-stöd och 30 procent för byggande.

**KONSEKVENSER**

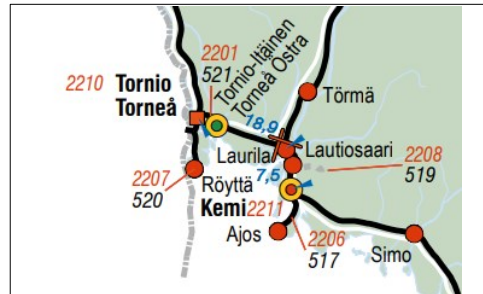
Projektet förbättrar den riksomfattande och interregionala tillgängligheten samt näringslivets konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar. Projektet gör det möjligt att öka tåglängderna, vilket minskar det totala antalet trafikerande tåg och lokens reseprestationer. Dessa förbättrar godstrafikens kostnadseffektivitet. Kapaciteten på både bangården och linjespåret frigörs för den övriga trafiken. Projektet förbättrar också järnvägstrafikens säkerhet.

Nytto-kostnadsförhållandet är 0,77. Det kan också behövas betydande investeringar på privata spåranläggningar som för sin del ännu kan påverka lönsamheten.

## R13 Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä grundliga reparationer och elektrifiering (prioritet 3)

Uppgifterna uppdaterade 30.10.2023

Förbindelserna Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä förgrenar sig från banavsnittet Kemi–Laurila–Torneå. Projektet handlar om grundlig reparation och förbättring av banorna för näringslivets transportbehov. Sträckan Lautiosaari–Elijärvi är för närvarande stängd för trafik. Elektrifieringen av förbindelsen Laurila–Torneå/Haparanda pågår för närvarande och skapar en utgångspunkt för att elektrifiera även de förbindelser som förgrenar sig.



### NULÄGE

Sträckan Torneå–Röyttä är en del av det trafikerade statliga bannätet. Banavsnittets överbyggnad 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. Banavsnitten hör inte till TEN-T-näten eller huvudlederna. I den strategiska lägesbilden för trafiknätet är åtgärderna kopplade både till omnämmandet av förändringar i industrins verksamhetsmiljö och de nya behoven av att förbättra bannätet, och till omnämmandet av att de nya behoven av ytterligare elektrifiering är kopplade till särskilt näringslivets och transporternas behov.

### PROJEKT OCH MÅL

Utvecklingen av banförbindelserna förbättrar verksamhetsförutsättningarna för näringslivets transporter och skapar nya transportmöjligheter. På banavsnittet Torneå–Röyttä är det i huvudsak fråga om grundlig reparation och byggande av elektrifiering. Dessutom är plankorsningarna föremål för åtgärder. På sträckan Lautiosaari–Elijärvi är det fråga om att öppna banavsnittet på nytt för trafiken i och med reparationen och en eventuell elektrifiering. Banavsnittet Lautiosaari–Elijärvi bör linjeras till en ny plats vid änden av gruvan.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Preliminära utredningar och projektbedömningar har gjorts om åtgärderna. Behoven på sträckan Torneå–Röyttä utreds ännu noggrannare i slutet av 2023. Nästa planeringsskede är utarbetandet av järnvägsplanen som tar uppskattningsvis två år. När man har en klar uppfattning om åtgärderna på sträckan Lautiosaari–Elijärvi är nästa planeringsskede en järnvägsplan som också tar uppskattningsvis två år. Staten och näringslivet ska förhandla om att planera och främja genomförandet av förbindelserna samt fördelningen av kostnaderna. Främjandet är beroende av att man hittar en finansieringslösning.

Enligt tidigare utredningar är kostnadskalkylen för reparationen av banan Torneå–Röyttä 6 miljoner euro och för elektrifieringen cirka 2 miljoner euro. Den grova kostnadskalkylen för öppnandet av Lautiosaari–Elijärvi-banan är 9–10 miljoner euro. Kostnadskalkylen för elektrifieringen är 3 miljoner euro. Kostnaderna uppgår till cirka 21 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Kostnadskalkylerna preciseras i och med att åtgärderna preciseras och planeras.

### KONSEKVENSER

Genom att utveckla förbindelserna förbättras den servicenivå som järnvägarna erbjuder transporterna och skapas också nya möjligheter för järnvägstransporterna. Förbättringen av sträckan Torneå–Röyttä stöder också möjligheterna att utveckla internationella transporter. Genom åtgärderna kan man förbättra godstrafikens effektivitet och stöda minskningen av utsläppen. Trafiken kan dock också påbörjas med dieseldrift. Överbyggnaden på banavsnittet Torneå–Röyttä är i slutet av sin livscykel och reparationerna minskar reparationskulden. Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken. Enligt den tidigare projektbedömningen ligger reparationen av banan för dieseldrift på lönsamhetsgränsen med ett nyttokostnadsförhållande på 0,8–1,0. Om elektrifiering genomförs blir nyttokostnadsförhållandet 0,3–0,6.

**R14 Vuokatti-Kontiomäki elektrifiering (prioritet 3)**

Uppgifterna uppdaterade 30.10.2023

Joensuu-Kontiomäki-banan är en viktig förbindelse för näringslivets transporter. Banförbindelsen är inte elektrifierad. Det har konstaterats att elektrifiering behövs i det första skedet mellan Vuokatti lastningsplats för råvirke och Kontiomäki.

**NULÄGE**

Banavsnittet Joensuu–Kontiomäki är inte en del av TEN-T-nätet eller huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, men det är ett viktigt banavsnitt för näringslivet på det övriga bannätet. Banförbindelsen är inte elektrifierad. Det har konstaterats att elektrifiering behövs i det första skedet mellan Vuokatti lastningsplats för råvirke och Kontiomäki för att förbättra transportkedjorna för råvirke. Landskapet Kajanaland är det viktigaste avgångsområdet för järnvägstransporter av råvirke och lastningsmängderna i området uppskattas öka ytterligare. Vuokatti är utöver Kontiomäki och Ämmäsaari (i framtiden Pesökylä) ett av områdets största lastningsplatser, som i synnerhet betjänar transporter från Sotkamo och Kuhmo kommuner. I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har behovet av fortsatt elektrifiering av bannätet konstaterats hänföra sig särskilt till näringslivets och transporternas behov. Lägesbilden innehåller inga utsedda objekt.

**PROJEKT OCH MÅL**

I projektet genomförs elektrifieringen av sträckan Vuokatti-Kontiomäki. I Vuokatti elektrifieras endast huvudspåret.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Behovsutredningen och projektbedömningen för förbättringsåtgärderna på sträckan har färdigställts hösten 2023. Projektets nästa planeringsskede är järnvägsplanen. Det tar uppskattningsvis 2–3 år att utarbeta planen, varefter projektet kan genomföras.

Kostnadskalkylen för projektet är 7 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100).

**KONSEKVENSER**

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna. Elektrifieringen av banavsnittet Vuokatti-Kontiomäki påverkar i synnerhet råvirkestransporterna, som i fortsättningen kan dras med eldrift hela vägen från Vuokatti till Kontiomäki och vidare, till exempel till produktionsanläggningarna vid Bottenvikens kust.

Förbättrade transportkedjor minskar transportkostnaderna. Trafikutsläppen minskar när den diesel-drivna tågtrafiken ersätts med eldrift. Elektrifieringen minskar belastningen på Kontiomäki bangård när förvaringen av vagnarna och växlingarna på bangården minskar. Elektrifieringen kan också öka dragningskraften och användningen av Vuokatti lastningsplats.

Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,7–1,2/1,4 beroende på vilken typ av diesellok och verksamhetsmodell som används i jämförelsen samt på transportmängderna. De nya dieselloken är betydligt kraftigare och energieffektivare än de nuvarande loken, varvid fördelarna med elektrifieringen blir lägre. Även antalet vagnar som dras påverkar lönsamheten.

**R15 Förbättring av persontrafikplatser (prioritet 2)**

Uppgifterna uppdaterade 13.10.2023

Det finns cirka 200 trafikplatser som används av persontrafiken. På persontrafikplatserna finns många förbättringsbehov i anslutning till passagerarnas förhållanden och möjligheter att röra sig.

**NULÄGE**

Majoriteten av de tillgängliga persontrafikplatserna har många brister som påverkar säkerheten, möjligheterna och bekvämligheten vid resor. På persontrafikplatser med större passagerarantal framkommer i synnerhet brister i fråga om skicket, utrustningen och rutternas tillgänglighet. När man går till mindre persontrafikplatser finns det dessutom utmaningar som till exempel låga plattformar och plattformsovergångar. Det finns brister på alla delar av bannätet.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet lyfts behovet av att förbättra persontrafikplatserna och vikten av en tillgänglig miljö fram.

**PROJEKT OCH MÅL**

I investeringsprogrammet föreslås finansiering för att förbättra förhållandena för passagerarna på persontrafikplatserna. Åtgärderna gäller bland annat förbättring av konstruktionernas skick, förbättring av rutternas och passagerarplattformarnas tillgänglighet och säkerhet samt utrustning. Åtgärder kan också riktas mot till exempel anslutningsparkeringsarrangemang. Det handlar om att förbättra de persontrafikplatser som för närvarande används, inte om att ta i bruk och bygga nya persontrafikplatser.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Det har gjorts olika utredningar om behovet av att förbättra persontrafikplatserna. Projektbedömningar har gjorts för vissa enskilda objekt. Det behövs fortsatta utredningar och planering av objekten. Behovet av att utarbeta järnvägsplaner ska bedömas separat för varje objekt. I objekt där en järnvägsplan inte behövs kan man fortskrida snabbt till genomförandet.

Reservationen i investeringsprogrammet är 40 miljoner euro. Finansieringen riktas till små och medelstora behov på de nuvarande persontrafikplatserna och med finansieringen kan man förbättra uppskattningsvis 10 persontrafikplatser med olika behov och kostnader. Valet av objekt som ska förbättras påverkas bland annat av passagerarantalet, rollen i nätverket, hur kritiska förbättringsbehoven är samt de trafikmässiga utsikterna. Finansieringen riktas till olika delar av bannätet.

Projekt för att förbättra trafikplatsernas infrastruktur leder lätt till gemensamma projekt mellan olika aktörer. Det kan till exempel vara nödvändigt att fortsätta förverkligandet av tillgängliga rutter på förbindelser som kommunerna ansvarar för. Eventuella samprojekt preciseras i och med planeringen av objekten. Samfinansieringen kan också påverka tidtabellerna för genomförandet vid enskilda objekt.

**KONSEKVENSER**

Med åtgärderna för persontrafikplatserna förbättras den regionala och lokala tillgängligheten till exempel i och med att rutternas på stationsområdet förbättras. Banans över- och underfartslösningar kan också anknyta till tillgängligheten mellan stadsdelarna i större utsträckning än en persontrafikplats. Genom åtgärderna förbättras passagerarnas säkerhet och jämlika möjligheter till tillgänglighet. Åtgärderna förbättrar trivseln och trygghetskänslan. Avlägsnandet av plattformsovergångar är centrala åtgärder som förbättrar säkerheten och de gör också tågtrafiken smidigare.



**R16 Utveckling av lastningsplatser för råvirke  
(prioritet 3)**

Uppgifterna uppdaterade 24.10.2023

**Bannätet har för närvarande cirka 80 lastningsplatser för råvirke. Lastningsplatserna erbjuder trafikknutpunkter som förenar väg- och spårtrafiken och nätet av lastningsplatser erbjuder en grund för transportkedjorna för råvirke som utnyttjar bannätet i Finland. I första hand förbättras nätet för lastningsplatser genom reparation och utveckling av befintliga lastningsplatser.**

**NULÄGE**

På grund av transportkedjorna för råvirke är lastningsplatserna belägna både på huvudledsnätet och utanför det på det övriga bannätet. Finansiering från bastrafikledshållningen används för att genomföra reparationer och uppgraderingar på lastningsplatserna, men det finns också behov av större utvecklingsåtgärder. Behoven påverkas också av förändringar i efterfrågan på virke och förändringar i järnvägstransporternas virkesflöden. En egen specialfråga är lastningsplatser som är belägna i tätorter nära bebyggelse eller vars mark man vill ta i helt nytt bruk på grund av utveckling av stadsstrukturen.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet noterar man hur viktigt nätverket av lastningsplatser är för näringslivet. Det framförs också att även om finansiering har anvisats till lastningsplatserna för de föregående och kommande åren, finns det fortfarande behov av att utveckla och förbättra det riksomfattande nätverket. Dessutom nämns de överföringsbehov som härrör från utvecklingsbehov av stadsstruktur och markanvändning.

**PROJEKT OCH MÅL**

I investeringsprogrammet föreslås finansiering för de viktigaste objekten. Objekten preciseras i och med uppdateringarna av investeringsprogrammet. I första hand används reserveringen för att utveckla transporternas trafikmässiga behov och i andra hand för att utveckla kommunernas markanvändningsmål, dvs. i praktiken för att flytta lastningsplatser. Dessa är i regel samfinansierade projekt som kräver en överenskommelse.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Lägesbilden och framtidsbilden för nätverket av lastningsplatser har granskats i en utredning som publicerades i maj 2022. Utredningen har uppdaterats 2023 i och med förändringarna i verksamhetsmiljön. Investeringsprogrammet innehåller en reservation på 25 miljoner euro för utveckling av lastningsplatserna. De planer och tidtabeller som behövs klarnar i och med att objekten preciseras. Genomförandet av de överföringsbehov som an knyter till utvecklingen av kommunernas markanvändning, finansieringen av dem och kostnadsfördelningen ska avtalas tillsammans med kommunerna, vilket också påverkar tidtabellerna.

**KONSEKVENSER**

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. De viktigaste konsekvenserna av projekt som baseras på trafikbehoven riktas nationellt till att effektivisera näringslivets transportkedjor, förbättra funktionaliteten hos trafikknutpunkter som är centrala för transporterna samt säkerställa en tillräcklig virkeslastningskapacitet. En förbättring av nätverkets effektivitet minskar transportkostnaderna. Ett effektivt nätverk, liksom även färre vägtransporter, minskar också koldioxidutsläppen från järnvägstrafiken. Det minskade behovet av vägtransporter förbättrar också säkerheten i vägtrafiken.

Flyttningar av lastningspunkter som uppstår till följd av målen för markanvändningen sänker i allmänhet trafiknätets servicenivå. Konsekvenserna beror dock på vilka ersättningsåtgärder som vidtas. Om en ersättande lastningspunkt upprättas i närområdet beräknas förflyttningen ha en försumbar inverkan på tillgängligheten eller transportkedjornas funktion. Genom att flytta bort lastningsplatser från persontrafikens centrala knutpunkter kan man i vissa fall förbättra verksamhetsförutsättningarna för persontrafiken. Flyttningarna gör det möjligt att utveckla en tätare samhällsstruktur i det område

som frigörs och det kan bli möjligt att flytta bort transporter från gatunätet. Utnyttjandet av det befintliga nätet av lastningsplatser kommer dock att minska om befintliga lastningsplatser måste flyttas.