



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer
Ang nr/2023

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 Utkast 31.1.2023

Bilaga: Banprojekt



**Investeringsprogrammet för statens
trafikledsnät för 2024–2031
Utkast 31.1.2023**

Bilaga: Banprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/2023

Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling

Nätpublikation pdf (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 2024–2031. I rapporten presenteras effekterna av banprojekten i investeringsprogrammet samt beskrivningar av de banprojekt som ingår i investeringsprogrammet och de som inte ingår.

Helsingfors xx 2023

Trafikledsverket

Innehåll

1	EFFEKTER AV INVESTERINGSPROGRAMMETS BANPROJEKT	5
1.1	Effekter på tillgängligheten	5
1.2	Effekter på hållbarheten	7
1.3	Effekter på effektiviteten.....	8
1.4	Konsekvenser för klimatförändringen	9
1.5	Effekter på trafiksäkerheten	9
1.6	Nyttan av investeringsprogrammets banprojekt i euro	10

BILAGOR

Bilaga 1a Banprojekt i investeringsprogrammet 2024–2031

Bilaga 1b Banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2024–2031

1 Effekter 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. När det gäller godstrafiken har förbindelserna till hamnarna en central roll. Tredje fasen av Helsingfors–Riihimäki gör nästan all fjärrtrafik på huvudbanan snabbare och ombyggnaden av huvudbanan gör det möjligt att bibehålla de nuvarande restiderna. Tågförbindelserna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors flygplats kan bli cirka 5 minuter snabbare. Projekt med anknytning till hamnarna är Kotolahti-Mussalo genomgående bana i Kotka samt de grundliga reparationerna av Åbo-Nystad, Hangö-Hyvinge och Torneå-Röyttä. Utvidgningen av axellastnätet på 250 kN i Södra Finland förbättrar också godstrafikens hamnförbindelser.

Med tanke på **tillgängligheten mellan områdena** är tågtrafikens tillförlitlighet och punktlighet, möjligheterna till ett tillräckligt turutbud och restiderna viktiga. Investeringsprogrammet minskar persontrafikens störningskänslighet på platser som redan har identifierats som problematiska vad kapaciteten beträffar. Projekten i investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att göra tågförbindelserna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors cirka 5 minuter snabbare. Det är förbindelsesträckor på huvudbanan som är långsammare än genomsnittet som kommer att göras snabbare. Tredje fasen av Helsingfors–Riihimäki gör nästan all fjärrtrafik på huvudbanan snabbare och ombyggnaden av huvudbanan gör det möjligt att bibehålla de nuvarande restiderna. Projekten i investeringsprogrammet förbättrar möjligheterna att utöka tågutbudet särskilt på huvudbanan, mellan Luumäki–Imatra samt även mellan Imatra–Joensuu. Förbättringen av Tammerfors personbangård främjar samordning av fjärrtrafiken i olika riktningar och utökandet av tågutbudet i Tammerfors närtrafik. Genom slopandet av hastighetsbegränsningarna i enlighet med förbättringsprojekten höjs tågtrafikens hastighetsnivå på enskilda platser på olika håll i Finland.

Den interna tillgängligheten i stadsregionerna och regionerna påverkas i första hand av utbudet av närtågstrafik, ställvis också av att fjärrtåg stannar i stadsregionerna och på mindre orter. Projekten i investeringsprogrammet skapar möjligheter att förbättra den interna tillgängligheten för stadsregioner och regioner, särskilt i regionerna Helsingfors och Tammerfors. De tilläggs-spår som byggs mellan Jokela och Riihimäki i den tredje fasen av projektet Helsingfors–Riihimäki flyttar när- och fjärrtågen till egna spår, vilket gör nästan all fjärrtrafik på huvudbanan snabbare. 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. Dubbelspåret mellan Luumäki–Joutseno och åtgärderna mellan Åbo–Nystad skapar också möjligheter att utveckla den regionala tågtrafiken.

Förändringar i tillgängligheten återspeglas i godstransporternas effektivitet, arbetsvägens smidighet, pendlingsområdenas omfattning och tjänsternas tillgänglighet. **Transporternas användarfördelar** kommer från en ökning av transport-

kapaciteten, bättre funktionalitet i trafiken och en minskning av transportkostnaderna. Investeringsprogrammet kommer att förbättra verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken i Sydöstra Finland mellan Luumäki och Imatra, i Kotka och i södra delen av huvudbanan. Projekten Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä öppnar möjligheter för malmtransporter, särskilt på järnväg. Att höja axellasten på de avsnitt i södra Finland som inte är del av axellastnätet på 250 kN för tung godstrafik kommer att öka konkurrenskraften för tunga industritransporter i södra Finland. Med hjälp av ombyggnadsprojekten för banavsnittet Helsingfors–Tammerfors och banorna som leder till Hangö och Nystad säkerställer man 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 passagerarförhållanden samt skapa förutsättningar för en bredare utveckling av stationsområdena och deras tjänster. Mindre förbättringsprojekt i investeringsprogrammet kommer också att främja tillgängliga stationsområden med hållbar rörlighet och förbättra tågtrafikens funktion.

Investeringsprogrammets inverkan på **områdets struktur och förutsättningar för utvecklingen av området** beror främst på förändringar i tillgängligheten. Faktorer som påverkar kostnadsnivån för tågtransporter och tillräcklig trafikkapacitet är särskilt viktiga för skogsindustrins transporter med tanke på hela landets regionala utveckling. 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 industriorter.

De ombyggnadsprojekt som ingår i investeringsprogrammet förbättrar möjligheterna att sörja för bannätets skick och bevara nätet så att det kan trafikerats även under de kommande årtiondena. Särskilt huvudbanans skick kan skötas på längre sikt. Effekterna av huvudbanans skick sträcker sig i stor utsträckning också till övriga Finland. Ombyggnaden av banorna som leder till Hangö och Nystad samt Torneå–Röyttä-banan säkerställer att godstrafikens verksamhetsförutsättningar bevaras och förbättras. Programmet skapar förutsättningar för att förbättra verksamhetsvillkoren för godstransporter i Östra och sydöstra Finland, i Kemi-Torneåregionen samt i trafiken till flera hamnar på syd- och västkusten. Projekten Kouvola–Kuopio och Luumäki–Joensuu jämnar ut den servicenivå och de förutsättningar för regional utveckling som bannätet erbjuder på regional nivå. De förutsättningar som projekten i investeringsprogrammet skapar för att förkorta restiden med cirka 5 minuter är inte stora, men de sammanräknade 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

tredje fasen för Helsingfors–Riihimäki, och ökningen av kapaciteten på Tammerfors personbangård, kommer att effektivisera arbetsmarknadsområdena i Helsingfors och Tammerfors genom att skapa förutsättningar för ökad och utvecklad närtågstrafik längs huvudbanan och i Tammerforsregionen. Dubbelspåret Luumäki–Joutseno och projektet Åbo–Nystad skapar också möjligheter till utveckling av den regionala trafiken. Bangårdsprojekten i Tammerfors och Karleby är kopplade till utvecklingen av markanvändningen i stationsområdena.

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 hållbarheten

Möjligheter till rörlighet och likvärdighet för människor är kopplade till bland annat miljöns tillgänglighet, vilket när det gäller baninfrastruktur innebär tillgängliga stationer och hållplatser, både i fråga om fysiska strukturer och passagerarinformation. Investeringsprogrammets stationsprojekt innehåller åtgärder för att förbättra bristerna i den fysiska tillgängligheten i Tammerfors och Karleby samt i och med de objekt som ingår i förbättringsprojekten även på andra platser med persontrafik på olika håll i Finland. En utveckling av tågtrafiken som grundar sig på en utveckling av bannätet kan ha små positiva effekter på **hälsa och välbefinnande**, om det ökande tågresandet ökar gång- och cykeltrafiken till och från tågstationerna och stöder en samhällsstruktur som bygger på gång 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 högre kapacitet, gör resorna snabbare eller där man höjer axellasterna kan också öka mängden buller och vibrationer när trafiken förändras. Utgångspunkten för projektens detaljplanering är dock att kompensera olägenheterna.

Infrastrukturinvesteringar har alltid en viss negativ inverkan på **användningen av naturresurser och naturens mångfald**. Konsekvenserna är oftast lokala och beror på hur känsliga miljöer banprojekten är förlagda till. Investeringsprogrammet omfattar inte långa banavsnitt som ska byggas i en helt ny bankorridor. En del av projekten i programmet kan dock försämra den biologiska mångfalden lokalt när de till exempel omfattar byggande av tilläggs-spår. Investeringar i bannätet kan också ha negativa lokala effekter **på yt- och grundvattnet samt på jordmånen**. Ett gott underhåll av banorna, fungerande godsbangårdar och säkerhetsanordningar samt de åtgärder för säkerheten på TFÅ-bangårdar som ingår i förbättringsprojekten förebygger olycksriskerna i anslutning till transport av farliga ämnen och minskar de skadliga konsekvenserna. Investeringsprogrammets ombyggnadsprojekt kommer också att säkerställa att banorna och säkerhetsanordningarna hålls i gott skick. Om man ser på hela trafiksystemet kan olycksrisken som helhet minska om transporten av farliga ämnen flyttas från landsvägarna till järnvägen. De lokala konsekvenserna, såväl de negativa som de positiva, gäller också den **byggda miljön och landskapet**.

Betydelsen av de miljökonsekvenser projekten i investeringsprogrammet medför på lokal nivå kan bedömas först i den mer detaljerade projektplaneringen.

1.3 Effekter på effektiviteten

Det har inte gjorts en projektbedömning och samhällsekonomisk kalkyl för alla banprojekt. En utmaning med tanke på bedömningen av den **samhällsekonomiska effektiviteten** är också svårigheten att granska och bedöma utvecklingsbehov på längre sikt än för enskilda projekt. Investeringsprogrammet omfattar på grundval av gjorda projektbedömningar både samhällsekonomiskt lönsamma och olönsamma projekt. Av de projekt för vilka en projektbedömning gjorts är förkortningen av restiderna mellan Kouvola och Kuopio med små kostnadseffektiva åtgärder samhällsekonomiskt lönsam (nyttokostnadsförhållande minst 1,0). Nyttokostnadsförhållandet för restaureringen av Lautiosaari-Elijärvi/Torneå-Röyttä (utan elektrifiering) och tredje fasen för Helsingfors-Riihimäki är 0,5–0,8. Nyttokostnadsförhållandena för utvecklingen av avsnittet Luumäki–Joutseno och projektet vid Tammerfors personbangård är under 0,5. Det har inte gjorts någon samhällsekonomisk utvärdering av de andra projekten i programmet. De nyttokostnadsförhållandena som presenteras här grundar sig på gamla enhetsvärden för att PRIO-bedömningarna av olika trafikledsformer ska vara jämförbara. De något avvikande nyttokostnadsförhållandena som konstaterats i samband med projektbeskrivningarna grundar sig å sin sida på nya anvisningar och nya enhetsvärden, och de nämns i projektbedömningarnas 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.

Både utvecklingen och förbättringen innebär att de lägre hastighetsbegränsningarna slopas. En jämn hastighetsnivå sparar **energi i tågtrafiken**.

Genom att vissa reparationsprojekt med fog inkluderas i investeringsprogrammet kan projekten genomföras enligt en snabbare tidtabell i förhållande till behoven och **på ett mer optimalt sätt med tanke på livscykeln** än vad finansieringen av bastrafikledshållningen skulle möjliggöra.

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 ökar underhållskostnaderna med cirka 0,5 miljoner euro per år för ett livligt trafikerat 30 kilometer långt nytt spår som elektrifierats och som hör till underhållsklass 1A. De reparationsprojekt som ingår i investeringsprogrammet som helhet minskar trafiknätets reparationskostnad.

1.4 Konsekvenser för klimatförändringen

Järnvägshållningens **klimatpåverkan** orsakas av byggande, användning och underhåll av banor, minskning av tågtrafikens utsläpp (bl.a. elektrifiering) samt av ändringar i färd- och transportsätt från vägtrafik till tåg. Byggandet av bannätet orsakar stora utsläpp av växthusgaser, som kommer att ta decennier att kompensera för med hjälp av förändringar i färdställen.

En del av investeringsprogrammets finansiering riktas till projekt som skapar förutsättningar för att flytta transporter från landsvägarna till järnvägen genom att förbättra godstransporternas funktion, kostnadseffektivitet och utvecklingsförutsättningar. Projekten som påskyndar persontågen flyttar i sin tur över resor från bil- och flygtrafiken till tågen, även om de ändringar i färdställen som programmets projekt ensamma åstadkommer är små. Projekt som ökar trafikkapaciteten skapar förutsättningar för att utöka både järnvägstransporterna och persontrafiken. Projektet Lautiosaari-Elijärvi och Torneå-Röyttä kommer eventuellt att omfatta elektrifiering av bannätet.

Banorna är särskilt sårbara för störande effekter av ett antal väderfenomen, eftersom det finns mycket få alternativa rutter i händelse av undantagstillstånd. För att hantera effekterna av klimatförändringen krävs **anpassning**. I investeringsprogrammet ingår reparationsprojekt som 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 trafik.

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. I förbättringsprojekten ingår också ökad kameraövervakning av tågtrafiken på trafikplatser, vilket förbättrar säkerheten på bangårdarna, åtgärder som förbättrar säkerheten på TFÄ-bangårdar samt byggande av säkerhetsanordningar på bangårdar som för närvarande saknar sådana.

I tågtrafiken är **säkerheten i trafikmiljöerna** i första hand förknippad med arrangemang vid stationer och hållplatser (i synnerhet avlägsnande av plattformsovergångar) samt isolering av spåren från den övriga omgivningen. Förbättringsprojektet för Karleby station som ingår i investeringsprogrammet och flera stationer som ingår i förbättringsprojekt (Kemi, Vammala, objekt för utbyggnad av plattformar för passagerare) kommer att öka säkerheten trafikmiljöerna.

1.6 Nyttan av investeringsprogrammets banprojekt i euro

Fyra av banprojekten i investeringsprogrammet har varit föremål för en projektbedömning i enlighet med Trafikledsverkets riktlinjer för projektbedömning. Investeringskostnaderna för de utvärderade projekten uppgår till cirka 615 miljoner euro.

Med Trafikledsverkets PRIO-verktyg kan man utifrån olika villkor bilda projektgrupper, projektkorgar. En projektkorg kan bildas genom att välja ut de projekt som enligt överenskommelse ska ingå i den, till exempel bildar de projekt som valts ut till investeringsprogrammet investeringsprogrammets projektkorg. Projektkorgar kan också bildas genom att prioritera önskade målområden. Om man till exempel vill maximera ett målområde ger man de övriga målområdena en nolla i prioritering, vilket leder till att projekt som maximerar det önskade målområdet väljs ut till korgen. Om man däremot vill skapa en korg som bara maximerar nyttan, ger man nyttan med alla målområden samma koefficient – på så sätt kan man skapa en effektivitetskorg som maximerar nyttokostnadsförhållandet.

- Investeringsprogrammets projektkorg producerar 94 procent av fördelarna i en korg som maximerar fördelar. De totala samhällsekonomiska fördelarna med investeringsprogrammets korg uppgår således till 422 miljoner euro och nyttokostnadsförhållandet till 0,3.
- När det gäller tillgänglighet kommer de projektutvärderade projekten i investeringsprogrammet att generera sammanlagda fördelar på 302 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod, vilket är 76 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 75 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- När det gäller koldioxidutsläpp genererar korgen fördelar på 10 miljoner euro, vilket motsvarar cirka 63 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- På motsvarande sätt kommer 61 procent av de maximala fördelarna med hållbarhet att uppnås. Inom målområdet för hållbarhet kommer man att producera fördelar på sammanlagt 144 miljoner euro.

Relativt sett lägger investeringsprogrammets projektkorg större vikt vid tillgänglighet och säkerhet än vid hållbarhet och minskade CO₂-utsläpp. Mätt i euro är förlusten av nytta dock störst inom målområdet tillgänglighet, där största delen av fördelarna med banprojekten uppnås. De negativa fördelarna för den offentliga ekonomin uppgår till 49 miljoner euro under hela beräkningsperioden, vilket kan anses vara relativt mycket i förhållande till den nytta som korgen medför och budgetrestriktionen.

Bilaga 1a

Banprojekt i investeringsprogrammet 2024–2031

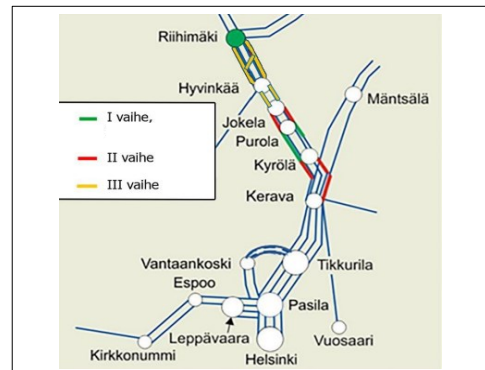
Beskrivningar av investeringsprogrammets banprojekt

- R1 Helsingfors–Riihimäki, fas 3 (projektkorg 1A)
- R2 Karleby bangård (1A)
- R3 Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana) (1A)
- R4 Tammerfors personbangård (1A)
- R5 Åbo–Nystad, grundlig reparation (1A)
- R6 Hangö–Hyvinge, grundlig reparation (1B)
- R7 Helsingfors–Tammerfors, grundlig reparation (1B)
- R8 Imatra–Joensuu, förbättring av trafikkapaciteten (1B)
- R9 Kouvola–Kuopio, förkortning av restider (1B)
- R10 Lauritsala trafikplats (1B)
- R11 Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, grundlig reparation och elektrifiering (1B)
- R12 Luumäki–Joutseno, förbättring av kapaciteten och hastighetshöjning (1B)
- R13 Utveckling av lastningsplatser för råvirke (1B)
- R14 Utveckling av axellastnätverk på 250 kN (1B)

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

Uppgifterna uppdaterade 20.12.2022

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. Fas 3 av projektet syftar till 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 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

Projektets innehåll är följande:

- Två tilläggsbanor byggs mellan Jokela och Riihimäki.
- För godstrafik byggs en bana och viadukt över fyra spår norr om Hyvinge.
- Ändringar görs 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 av Helsingfors–Riihimäki är en fortsättning på tidigare faser av den redan i nuläget problematiska utvecklingen av avsnittet Böle–Riihimäki. Det är nödvändigt att främja åtgärderna trots Finlandsbanan Ab:s planer.

TIDTABELL

Utarbetandet av järnvägsplanen pågår. Följande fas är genomförandet, och i samband med den utarbetas byggnadsplanen. Enligt uppskattning finns det planeringsberedskap för att inleda projektet tidigast 2023. Att koppla genomförandet till framstegen i den pågående fas 2 skulle medföra kostnadsfördelar. 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.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen är 339 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). För projektets byggnadsplanering kan man ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om lindringen av kravet på nytta och kostnader i utkastet till TEN-T-förordning godkänns.

KONSEKVENSER

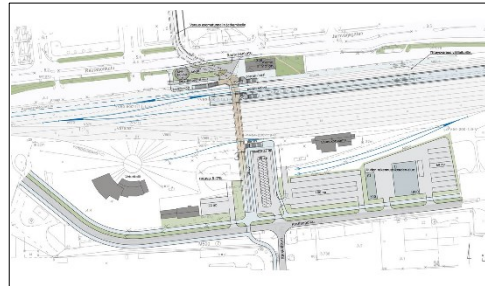
Projektet kommer att förbättra tillgängligheten (öka trafikkapaciteten, förkorta restiderna) på alla regionala nivåer. Det förbättrar servicenivån och verksamhetsförutsättningarna för både person- och godstrafiken.

Höjningen av trafikkapaciteten mellan Böle och Riihimäki anknyter i större utsträckning till utvecklingen av huvudbanan mellan Helsingfors och Tammerfors och hela bannätet i Finland. Projektet kommer att öka banavsnittets trafikkapacitet och möjliggöra en ökning av tågutbudet. Störningskänsligheten i trafiken minskar och punktligheten förbättras. Även om persontågens hastighetsnivå inte ökar kommer tågen att gå smidigare, vilket möjliggör kortare restider. När servicenivån stiger ökar spårtrafikens attraktivitet som färd sätt och tågtrafikens passagerarantal ökar. Godstrafiken gynnas av att trafikkapaciteten höjs, eftersom tilläggsspåren ökar godstrafikens möjligheter att röra sig bland persontrafiken. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,40.

R2 Karleby bangård (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 2.11.2022

På bangården i Karleby finns det behov av att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerhet. Konstruktionerna på bangården är också i dåligt skick. Trafikledsverket håller som bäst på att förnya säkerhetsanordningen på bangården, arbetet slutförs 2023.



NULÄGE

Bangården i Karleby är belägen på TEN-T-nätets stamnät och på en huvudled i enlighet med förordningen om huvudleder. Alla persontåg som trafikerar huvudbanan stannar i Karleby. För närvarande är alla plattformar låga och plattformstak saknas. Plattformarna förenas av övergångar som utgör en säkerhetsrisk eftersom mellanplattformen används i stor omfattning och linjespår är livligt trafikerade. Konstruktionerna på bangården är i dåligt skick.

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

I projektet på personbangården ändras spårarrangemangen och samtidigt tas kantplattformen ur bruk för persontrafik. Nuvarande spår 3 rivs och ersätts av en hög mellanplattform. Under bangården byggs en underfartstunnel, som även har en förbindelse till den nya mellanplattformen. I anslutning till underfartstunneln byggs nödvändiga hiss- och trappförbindelser samt nödvändiga parkeringar och arrangemang för angöringstrafiken. Projektet omfattar dessutom förändringar i anordningar för elbanor, säkerhetsanordningar och starkströmsapparater.

TIDTABELL

Spårändringarna kräver inga ändringar i detaljplanen. En idéplan har tidigare utarbetats för projektet. Som bäst pågår en behovsutredning som preciserar projektets mål och åtgärder. Efter behovsutredningen görs en projektbedömning av projektet. Man har uppskattat att det inte behövs någon järnvägsplan för projektet, vilket innebär att man efter behovsutredningen kan gå vidare till byggnadsplanen. Vad planeringsberedskapen beträffar finns det genomförandeberedskap tidigast 2024.

KOSTNADER

Projektet är ett gemensamt projekt mellan staten och Karleby stad. Kostnaderna för hela projektet uppgår till cirka 16 miljoner euro. Ingen kostnadsfördelning har avtalats. Kostnaderna grundar sig på mycket preliminära utredningar som inte möjliggör en noggrann och detaljerad kostnads kalkyl. Kostnads kalkylen preciseras i och med den fortsatta planeringen. För planering av projekt i stamnätet kan man ansöka om 50 procent i CEF-stöd. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet (stödpotentialen preciseras i och med projektbedömningen).

KONSEKVENSER

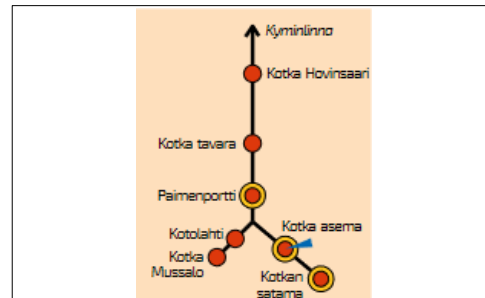
Projektet förbättrar funktionen på Karleby personbangård, passagerarnas förhållanden och skapar förutsättningar för en senare utveckling av Karleby centrum och Kosila i fråga om arrangemangen på personbangården. Projektet förbättrar tillgängligheten och säkerheten i persontrafiken. Passagerartrafiken kan göras snabbare på grund av de nya spårarrangemangen och persontrafikens spårkapacitet ökar.

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

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

Uppgifterna uppdaterade 21.12.2022

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 är en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder när det gäller profilen för godstrafik, samt en del av 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 och växande export- och importhamn. Åtgärden ingår inte i det pågående utvecklingsprojektet Kouvola–Kotka–Fredrikshamn (KoKoHa).

TIDTABELL

En förstudie har gjorts om projektet. Ingen projektbedömning har gjorts. Nästa steg är genomförandet, och i samband med det utarbetas en byggnadsplan. Beredskap för genomförandet finns enligt behov och finansiering. På grund av senaste tidens förändringar i verksamhetsmiljön måste behovet av projektet och tidtabellen för behovet följas upp.

KOSTNADER

Den grova kostnadskalkylen för projektet är 7,0 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100) och den preciseras i och med planeringen. Man kan ansöka om 50 procent i CEF-stöd för planeringen och 30 procent för byggandet (stödpotentialen preciseras i och med projektbedömningen).

KONSEKVENSER

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

Syftet med projektet är att förbättra och säkerställa godstrafikens verksamhetsförutsättningar genom att förbättra bangårdens kapacitet för godstrafik till och från Mussalo.

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.

R4 Tammerfors personbangård (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 2.11.2022

Tammerfors är en central knutpunkt för persontrafiken på bannätet och den viktigaste platsen för byte av tåg i systemet med standardtidtabeller för persontrafiken. På Tammerfors personbangård finns både betydande utvecklingsbehov och samtidigt behov av att reparera infrastrukturen.



NULÄGE

Tammerfors personbangård ligger på TEN-T-nätets stamnät och huvudledsnätet enligt förordningen om huvudleder, där huvudlederna korsar varandra. De fem spår som är försedda med passagerarplattformar på Tammerfors station används samtidigt flera gånger per dygn och under vissa timmar måste två eller flera passagerartåg använda samma spår. I synnerhet för persontrafiken i riktning mot huvudbanan har man också förutspått en ökning. Närtågstrafiken är i ett utvecklingsläge och behövs också kapacitet från bangården. Förutom persontrafiken belastas spåren vid Tammerfors station av godstrafiken som går genom den. 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 reparations-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet består av följande åtgärder: en tredje mellanplattform för persontrafik utrustad med trappor och hissförbindelser, täckande av persontrafikens plattformar med nya tak, byggande av service-spår för persontåg på området för Naistenlahtis spår, bro- och gatuändringar, nödvändiga ändringar av spår, säkerhetsanordningar och elbanor samt andra samtidiga förnyelsebehov av befintlig infrastruktur: Modifiering av Tammerfors ställverksutrymme och grundlig reparation av elektrifieringen samt reparation av stationstunneln och bron på Itsenäisyysdenkatu som går under banan, med beaktande av Tammerfors spårvagnstrafik. Dessutom kräver genomförandet av projektet spårarrangemang i Tammerfors på grund av det behov av parkeringsspårkapacitet som byggandet medför.

TIDTABELL

Järnvägsplanen har utarbetats och ska godkännas hösten 2022, men har ännu inte vunnit laga kraft. Byggnadsplaneringen av projektet påbörjades 2021. Projektbedömningen genomfördes 2022. Byggandet kan inledas 2023. Genomförandet tar uppskattningsvis fem år. Utvecklingen av bangården är kopplad till utvecklingen av Tammerfors stationscentrum, Areena-projektet och markanvändningen i stationsområdet. Utvecklingsprojektet för personbangården ska genomföras innan ett eventuellt byggande av ett stationscentrum på bangården och är en väsentlig del av indelningen av arbetskedena för Arenas norra däck.

KOSTNADER

Projektets kostnadskalkyl är 126 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Dessutom uppgår övriga parter kostnader till cirka 48 miljoner euro. Utarbetandet av samprojektsavtal och finansieringsavtal pågår fortfarande. Byggnadsplaneringen för projektet får redan CEF-stöd. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om lindringen av kravet på nytta och kostnader i utkastet till TEN-T-förordning godkänns.

KONSEKVENSER

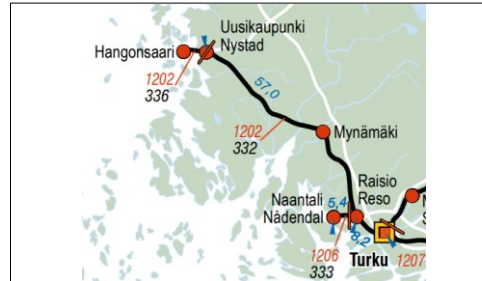
Utvecklingen av en nationellt betydelsefull knutpunkt för persontrafik kommer särskilt att stödja förbättringen av den interregionala tillgängligheten inom persontrafiken. Dessutom kommer projektet att förbättra den regionala tillgängligheten och resekedjornas funktion samt passagerarnas förhållanden på stationerna. Projektet stödjer och främjar utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur. De åtgärder som ingår i projektet minskar också 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. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,39 (baskalkyl utan närtågstrafik).

R5 Åbo–Nystad, grundlig reparation (projekt-korg1A)

Uppgifterna uppdaterade 29.11.2022

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.

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 trafikeringsmöjligheterna i framtiden. I projektet ingår bland annat förnyelse av överbyggnaden. I projektet förbättras även plankorsningssäkerheten. Hastighetsnivån för godstrafiken, högst 60 km/h, förblir densamma som tidigare.

TIDTABELL

En behovspromemoria har utarbetats om behovet av grundlig reparation. Utarbetandet av järnvägsplanen inleddes 2022. Ingen projektbedömning har gjorts, den görs i samband med järnvägsplanen. Genomförandebehovet skulle vara 2024–2026 och byggnadsberedskap finns redan för 2024.

KOSTNADER

För projektet föreslås finansiering på sammanlagt 82 miljoner euro, med vilket man kan genomföra en mer omfattande grundlig reparation i stället för att enbart förlänga livscykeln.

KONSEKVENSER

Med hjälp av den grundliga reparationen säkerställer man att banan i framtiden kan trafikeras även med tung godstrafik och tryggar tillgängligheten med förbindelser mellan regionerna samt med internationella förbindelser. Åtgärderna kommer att minska trafiknätets reparationssskuld. Den grundliga reparationen av Åbo–Nystad stöder TFÄ-transporter. Banans funktion är också kopplad till försörjningsberedskapen.

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

R6 Hangö–Hyvinge, grundlig reparation (projekt-korg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 24.11.2022

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



NULÄGE

Hangö-Hyvinge-banan hör till det nät som omfattar TEN-T-nätet, men inte till huvudlederna enligt förordningen om huvudleder. På avsnittet Hyvinge–Karis går godstrafik. Mellan Karis och Hangö går förutom godstrafik även persontrafik med rälsbussar. Banan har varit en viktig rutt för transitotrafiken. På banan pågår som bäst elektrifiering och plankorsningssäkerheten förbättras.

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 skulle i första hand inriktas på banavsnittet mellan Hyvinge och Karis och det stödsikt av stenkross, de skenor och gamla stockar som finns där.

TIDTABELL

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.

KOSTNADER

I investeringsprogrammet föreslås 53 miljoner euro i finansiering för den grundliga reparationen. De åtgärder som genomförs inom projektet är inte CEF-stödberättigade.

KONSEKVENSER

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

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. Ingen projektbedömning har gjorts för reparationsåtgärderna.

R7 Helsingfors–Tammerfors, grundlig reparation (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 21.12.2022

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 det övriga bannätet.



NULÄGE

Huvudbanan är en del av TEN-T-stomnätet och huvudlederna enligt förordningen om huvudleder, både när det gäller person- och godstrafik. Den senaste ombyggnaden av banan gjordes 1992–2002, främst från Helsingfors mot 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 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. Andra betydande behov är reparationer av specialiserade strukturer och reparationer av stationsstrukturer för persontrafik. I princip är syftet med den grundliga reparationen att bevara banans servicenivå, men på grund av ändringarna i de nuvarande kraven och anvisningarna är det oundvikligt att även vidta åtgärder som höjer servicenivån, såsom åtgärder för tillgängligheten på stationerna. Reparationssåtgärderna som gäller den nuvarande banan behövs trots utvecklingsprojekten som gäller huvudbanan och Finlandsbanan Ab:s planer.

Under investeringsprogrammets tidsperiod är det viktigt att de mest kritiska och optimerade åtgärderna som gäller banans skick och bevarandet av servicenivån genomförs effektivt och optimerat på banlinjen i dess södra ände samt att åtgärder inriktas särskilt på växlar. 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. Ingen projektbedömning har gjorts för reparationen som presenteras i investeringsprogrammet. Ytterligare mötesplatser på sträckan Riihimäki–Tammerfors är på byggnadsplaneringsstadiet. Järnvägsplanerna färdigställs stegvis, de sista uppskattningsvis före utgången av 2024 och i samband med dem görs en projektbedömning. Ytterligare mötesplatser kan också genomföras separat från den egentliga reparationen.

KOSTNADER

Behovet av grundliga reparationer enligt behovspromemoriorna uppgår i sin helhet till cirka 1 miljard euro. Projektet kräver årlig finansiering med vilken reparationen kan drivas framåt planmässigt och stegvis. De årliga finansieringsbehoven fortsätter fram till slutet av 2030-talet. I investeringsprogrammet har finansiering på totalt 350 miljoner euro reserverats fram till år 2031 och för 2032. Kostnadskalkylerna och de årliga finansieringsbehoven preciseras i och med planeringen.

Grundlig reparation och reparationer av stationsbyggnader är inte CEF-stödberättigade. Om det i reparationen av en konstbyggnad ingår åtgärder för en nivåhöjning, kan de vara potentiella CEF-stödbjekt.

KONSEKVENSER

Reparationen stödjer en förbättrad tillgänglighet på alla regionala nivåer, även ur ett person- och godstrafikperspektiv. Skicket på banavsnittet Helsingfors–Tammerfors påverkar i stor utsträckning järnvägstrafiken 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 reparationskostnader.

Bevarandet av servicenivån på banförbindelsen är fortfarande under kontroll, även om till exempel 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 servicenivåkraven 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.

Genom att utveckla ytterligare mötesmöjligheter tryggas den nuvarande trafikens funktion och smidighet. Dessutom säkerställer de smidiga trafikerna under den tid reparationen pågår. På stationerna förbättras passagerarnas förhållanden.

Det är viktigt att projektet fortskrider i etapper över en längre tidsperiod. På grund av projektets omfattning behövs en långvarig indelning i faser och finansiering som säkerställer att trafiken fungerar även under byggtiden. Ingen projektbedömning har gjorts för reparationen som presenteras i investeringsprogrammet.

R8 Imatra–Joensuu, förbättring av trafikkapaciteten (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 20.12.2022

Karelska banan mellan Imatra och Joensuu används till dess fulla trafikkapacitet under de livligaste dagarna. Förbindelsen är viktig för råvirkestransporterna och skogsindustrins produkttransporter. Med tanke på persontrafiken är det också viktigt att förkorta restiderna.



NULÄGE

Projektet är förlagt till en huvudled enligt förordningen om huvudleder och i ett nät som omfattar TEN-T-nätet. 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. I nuläget är persontågens högsta hastighet i huvudsak 140 km/h. Högre hastigheter begränsas bland annat av plankorsningar, överfartsbroar och banans geometri.

Banan nämns på flera ställen i trafiknätets strategiska lägesbild. Sträckan Luumäki–Joensuu konstateras vara ett avsnitt där godstrafiken har ökat 2022 följt av att godstrafikströmmarna har förändrats. Banan har också nämnts som ett objekt där man har identifierat att behovet av att förbättra godstrafiken har ökat. I lägesbilden nämns dessutom avsnittet mot Joensuu som en riktning som föreslås få förkortade restider.

PROJEKT OCH MÅL

Behovet av att förbättra banans trafikkapacitet har framkommit som ett viktigare behov än tidigare. På så sätt tryggas i synnerhet godstrafikens verksamhetsförutsättningar när trafiken ökar. Åtgärder för att höja hastigheten i persontrafiken utan åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten rekommenderas inte.

Projektet består av åtgärder som förbättrar banavsnittets kapacitet, plankorsningssäkerheten och persontrafikplatsernas servicenivå. Trafikkapaciteten kan förbättras särskilt genom att bygga nya mötesplatser på de längsta sträckorna mellan trafikplatserna och linjeblockering på hela banavsnittet.

För att trygga den nuvarande trafikeringen behövs även grundliga reparationer på banavsnittet, vilket är en förutsättning för åtgärderna för att utveckla trafikkapaciteten och restiderna. Investeringsprogrammets projekt omfattar inte reparationsåtgärder.

TIDTABELL

Behovsutredningen har uppdaterats 2022 och projektbedömningens resultat kommer våren 2023. I och med dessa kommer projektets innehåll och kostnadskalkyl att preciseras ytterligare.

Eventuella behov av att utarbeta en utredningsplan och en MKB behöver fortfarande bedömas. Beredskap att genomföra planen finns tidigast från och med 2025–2026, förutsatt att järnvägsplaneringen inleds hösten 2023 och att planerna är klara sommaren 2025. I tidtabellen för projektets genomförande ska man dock också beakta kopplingarna till reparationsåtgärderna och möjligheterna att genomföra dem. Dessutom påverkas tidtabellen generellt av tidtabellen för pågående och kommande projekt i Sydöstra Finland.

KOSTNADER

Kostnaderna för projektet uppgår till cirka 60 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Kostnaderna för de reparationsåtgärder som är nödvändiga för att genomföra projektet har också uppskattats till

cirka 60 miljoner euro. Utgångspunkten är att nödvändiga reparationsåtgärder ska genomföras med finansiering från bastrafikledshållningen.

Man kan ansöka om 50 procent i CEF-stöd för planeringen och 30 procent för byggandet (stödpotentialen preciseras i och med projektbedömningen).

KONSEKVENSER

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna särskilt inom godstrafiken men också inom persontrafiken. Åtgärderna för att förbättra trafikkapaciteten gynnar såväl person- som godstrafiken. Projektet tryggar framför allt godstrafikens verksamhetsförutsättningar när trafiken ökar. Banans ökade trafikkapacitet gör det möjligt att utöka godstrafiken med 6–8 tåg per dygn utan att trafikens punktlighet blir lidande.

Den förbättrade trafikkapaciteten gör det möjligt att förkorta persontågens tidtabellsenliga restid med ett par minuter. Godstågens genomsnittliga restid förkortas med knappt tio minuter, när tiden som går åt till tågmöten förkortas.

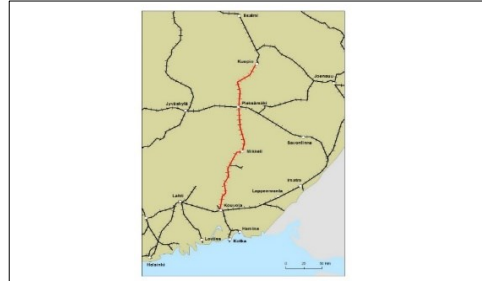
Projektet stödjer en minskning av utsläppen från trafiken. Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken. Åtgärder som riktar sig till persontrafikplatser förbättrar passagerarnas förhållanden,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

Konsekvenserna och projektets lönsamhet preciseras i och med projektbedömningen.

R9 Kouvola–Kuopio, förkortning av restider (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 21.12.2022

På Savolaxbanan mellan Kouvola och Kuopio är den högsta hastigheten för persontåg för närvarande i huvudsak 140 km/h. Olika faktorer begränsar högre hastighet och redan små åtgärder kan förkorta restiderna.



NULÄGE

Projektet är förlagt till en huvudled enligt förordningen om huvudleder och i ett nät som omfattar TEN-T-nätet. 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, buller och broar.

Förbindelsen Helsingfors–Kuopio nämns i trafiknätets strategiska lägesbild som en riktning där det är aktuellt med en förkortning av restiderna.

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

En uppdatering av behovsutredningen och projektbedömningen pågår i slutet av 2022 och början av 2023. I och med dessa kommer projektets innehåll och kostnadskalkyl att preciseras ytterligare. I behovsutredningen beaktas också om banans trafikkapacitet är tillräcklig. Projektet får inte försämra trafikens funktion. I samband med behovsutredningen bedöms behovet av att utarbeta en järnvägsplan. Tidpunkten för projektet bör ta hänsyn till kopplingar till eventuella reparationsåtgärder som utförs av bastrafikledshållningen.

Tidigast möjliga tidpunkt för byggandet beror på vilka planer som behövs, men vissa åtgärder kan eventuellt genomföras snabbt.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är 12 miljoner euro. Kostnadskalkylen kommer att preciseras i och med att innehållet preciseras. För byggandet kan man ansöka om ett CEF-bidrag på 30 procent och för planering ett bidrag på 50 procent.

KONSEKVENSER

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.

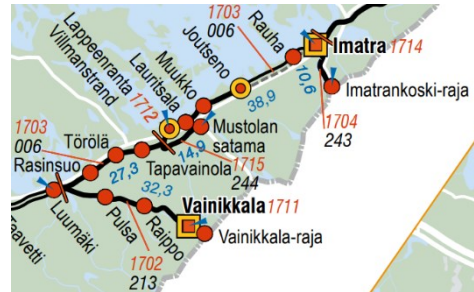
Säkerheten i plankorsningar förbättras för de plankorsningar som är föremål för åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken.

Enligt den tidigare projektbedömningen som ingick i förstudien 2018 är det lönsamt att genomföra åtgärderna. Nyttokostnadsförhållandet för åtgärderna är 2,0.

R10 Lauritsala trafikplats (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 7.11.2022

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 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 trafikkapaciteten. Lägesbilden lyfter också fram behovet av att utöka möjligheterna att använda längre tåg på bannätet. Lauritsala trafikplats behöver utvecklas trots ändringarna i trafiken över den ryska gränsen våren 2022 och även till följd av konsekvenserna för transportströmmarna.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet byggs cirka 600 meter långa spår vid Lauritsala trafikplats. Dessutom har man tagit upp genomförandet av ett över 900 meter långt spår, men behovet av det behandlas ännu. Nyttan av ett över 900 meter långt spår har också kopplats till en eventuell utveckling av trafikplatsen i Imatra.

TIDTABELL

Uppdateringen av projektets förstudie för att precisera de åtgärder som behövs genomförs under slutet av 2022 och början av 2023. Projektbedömningen har gjorts tidigare och kräver en uppdatering som ska göras i samband med järnvägsplanen. Järnvägsplanen påbörjas 2023. När det gäller planeringsberedskap skulle projektet vara genomförbart cirka två år efter det att järnvägsplanen inletts. Utvecklingen av trafiken kräver dock uppföljning och projektets innehåll bör eventuellt preciseras även under planeringen i och med utsikterna för trafikens utveckling.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är 22 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Kostnadsberäkningen innehåller en grov uppskattning av kostnaderna för vägarangemangen. Kostnadskalkylen preciseras när planeringen preciseras. För planeringen av projektet ansöks om 50 procent i CEF-stöd 2022. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om lindringen av kravet på nytta och kostnader i utkastet till TEN-T-förordning godkänns.

KONSEKVENSER

Projektet förbättrar den riksomfattande tillgängligheten mellan regionerna och näringslivets konkurrenskraft. 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 trafikerande enheter i växlingsarbete och förbättra säkerheten för järnvägstrafiken.

Förlängningen av spåren i Lauritsala gör det möjligt att öka tåglängden, vilket minskar det totala antalet tåg som körs och frigör spårkapacitet vid linjespåren. Fördelarna med att förlänga tågen kommer att minska transportkostnaderna och förbättra transportens kostnadseffektivitet, också genom att öka kapaciteten på bangården i Lauritsala.

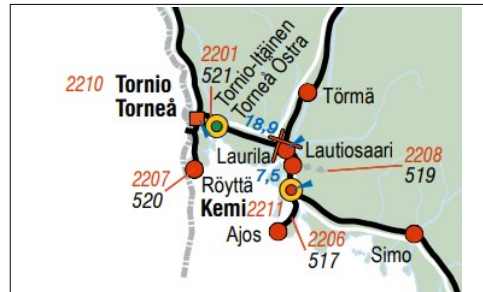
Den omgivande markanvändningen begränsar förlängningen av spåren. Begränsningarna gäller dock endast byggandet av ett 900 meter långt spår.

Nyttokostnadsförhållandet har enligt projektbedömningen våren 2022 varit 0,29. Bedömningen är inte längre aktuell.

R11 Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, grundlig reparation och elektrifiering (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 21.12.2022

Förbindelserna Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä är förbindelser som förgrenar sig från banavsnittet Laurila–Torneå. Projektet handlar om grundlig reparation och förbättring av banorna för näringslivets transportbehov. Sträckan Lautiosaari–Elijärvi är för närvarande stängd för trafik.



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. Banavsnittet hör inte till TEN-T-näten eller huvudlederna. Elektrifieringen av förbindelsen Laurila–Torneå–Haparanda pågår för närvarande och skapar en utgångspunkt för att elektrifiera även de förbindelser som förgrenar sig.

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 transporterens behov.

PROJEKT OCH MÅL

När det gäller utvecklingen av båda banförbindelserna handlar det till stor del om att flytta malmtransporterna till spåren mellan Elijärvi och Röyttä. I projektet ingår grundlig reparation och elektrifiering av banavsnittet Torneå–Röyttä samt öppning av det stängda banavsnittet Lautiosaari–Elijärvi efter grundlig 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 utredningar och projektbedömningar har gjorts om reparationerna och förbättringarna av banavsnitten. Nästa planeringsfas för bägge banavsnitt är att ta fram en järnvägsplan. Det tar uppskattningsvis 2–3 år att ta fram järnvägsplanerna.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för reparationen av banan Torneå–Röyttä uppgår till cirka 5,5 miljoner euro och för elektrifieringen cirka 2 miljoner euro. Den grova kostnadskalkylen för öppnandet av Lautiosaari–Elijärvi-banan är 8–9 miljoner euro. Kostnadskalkylen för elektrifieringen är 2,5 miljoner euro. Den totala kostnaden är cirka 19 miljoner euro. Kostnadskalkylerna preciseras i och med planeringen och preciseringen av projektinnehållet. 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.

Torneå hamn har föreslagits för det övergripande TEN-T-nätet, förordningen träder i kraft 2024. När hamnen godkänns för nätet kan man ansöka om stöd på 50 procent för planeringen av banförbindelserna. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om lindringen av kravet på nytta och kostnader i utkastet till TEN-T-förordning godkänns.

KONSEKVENSER

Projektet gäller särskilt förbättringen av transporterens servicenivå. Projektet kommer särskilt att bidra till att förbättra näringslivets verksamhetsförutsättningar, godstransporterens 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. Från Röyttä bangård finns förbindelser till flera aktörers privata spår och elektrifieringen av förbindelsen gagnar även andra transporter än eventuella malmtransporter mellan Elijärvi och Röyttä.

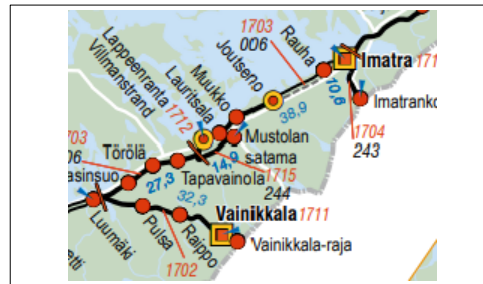
Plankorsningssäkerheten kommer att förbättras för plankorsningar som omfattas av åtgärder i projektet. Förbättringen av säkerheten gäller både spår- och vägtrafiken.

Enligt lönsamhetskalkylen i 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.

R12 Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapacitet och hastighetshöjning (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 1.11.2022

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 en viktig förbindelse för persontrafiken på järnvägarna när det kommer till tillgängligheten 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. Utvecklingen behövs trots ändringarna i trafiken över den ryska gränsen våren 2022 och även till följd av konsekvenserna för transportströmmarna. 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

En utredningsplan har utarbetats för projektet. Järnvägsplanerna utarbetas stegvis. Delvis pågår utarbetandet av järnvägsplanerna 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.

Omfattningen på genomförandet av projektet, åtgärderna samt åtgärdernas eventuella indelning i faser och tidtabell ska ännu bedömas i samband med järnvägsplanen i och med de förändringar som skett i verksamhetsmiljön och de åtgärder som genomförs inom LUIMA-projektet. 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. Det är dock viktigt att planeringsberedskapen höjs till dubbelspårberedskap.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är 247 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Kostnadskalkylen preciseras i samband med att järnvägsplanen utarbetas när projektets innehåll preciseras. För planeringen av projektet ansöks om 50 procent i CEF-stöd 2022. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om lindringen av kravet på nytta och kostnader i utkastet till TEN-T-förordning godkänns.

Om det samtidigt byggs en andra plattform vid Imatra station för persontrafik och nya hållplatser för regionaltågstrafiken, stiger kostnaderna med några miljoner euro (6,5-11 miljoner euro).

KONSEKVENSER

Projektet stödjer regional, nationell och internationell tillgänglighet samt smidigheten i resekedjorna och konkurrenskraften i näringslivet. Projektet är en förutsättning för och gör det möjligt att inleda närtågstrafik i området. Projektet svarar på hållbarhetsmålen i Trafik 12-planen.

Projektet förbättrar trafikkapaciteten, höjer persontrafikens servicenivå, förbättrar punktligheten och hanteringen av störningar samt förbättrar verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken. Projektets nyttokostnadsförhållande har varit 0,15–0,18.

Projektets genomförbarhet är inte förknippad med några särskilda risker. Det är i linje med principerna i region- och generalplanerna och har ingen betydande negativ inverkan på natur- och kulturmiljöer och landskap.

R13 Utveckling av lastningsplatser för råvirke (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 11.1.2023

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 bannätets nätverk av lastningsplatser för råvirke är för näringslivet. I lägesbilden framförs att även om byggandet av nya lastningsplatser och förbättringen av de nuvarande har anvisats finansiering 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. Den strategiska lägesbilden lyfter också fram Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som har påverkat och kommer att påverka råvirkestransporterna och därigenom även lastningsplatserna i Finland.

PROJEKT OCH MÅL

Finansieringsreserveringen är avsedd för objekten med de största kostnaderna och den specificeras till ett specifikt projekt eller flera projekt när investeringsprogrammet uppdateras. 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

Lägesbilden och framtidsbilden för nätverket av lastningsplatser har granskats i en utredning som publicerades i maj 2022. Utredningens lägesbild i kombination med betydande förändringar i transportflödet av importerat virke 2022 och deras inverkan på transportflödena i Finland bildar en helhet som har bedömts under år 2022. De framtida utvecklingsobjekten behöver fortfarande preciseras, och därför föreslås inga utsedda objekt i investeringsprogrammet. De planer och tidtabeller som behövs klarnar i och med att objekten preciseras. Genomförandet av de överföringsbehov som anknyter till utvecklingen av kommunernas markanvändning, finansieringen av dem och kostnadsfördelningen ska avtalas tillsammans med kommunerna, vilket också påverkar tidtabellerna.

KOSTNADER

Investeringsprogrammet innehåller en reservering på 20 miljoner euro för utveckling av lastningsplatser för råvirke.

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. 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 transporterna och verksamhetsförutsättningarna för spårtrafikens

transporter av råvirke. I utvecklingen av lastningsplatserna maximeras utnyttjandet av det nuvarande nätet och nya lastningsplatser placeras ut med hjälp av det befintliga nätet.

Enligt regionala utredningar är de flesta utvecklingsprojekt 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. Genom att flytta bort lastningsplatser från persontrafikens centrala knutpunkter kan man i vissa fall förbättra resekedjornas verksamhetsförutsättningar. 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.

Nätet av lastningsplatser stödjer spårtrafikens roll på en nationell nivå, minskar behovet av vägtransporter och förbättrar trafiksäkerheten. Genom att utveckla lastningsplatserna kan man förbättra transporterens kostnadseffektivitet och leveranssäkerhet. Utvecklingen av nätet av lastplatser är en del av utvecklingen av hållbara transportsätt även utanför stadsområden.

R14 Utvecklingen av ett axellastnätverk på 250 kN (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 29.11.2022

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



NULÄGE

Utvecklingen av ett enhetligt axellastnät på 250 kN har konstaterats kräva att axellasten höjs åtminstone på följande avsnitt: Riihimäki–Hakosilta, Kumo–Harjavalta, Mäntyluoto–Tahkoluoto, Hyvinge–Gerknäs, Toijala–Åbo, Kouvola–Kuusankoski, Imatra gods–Imatra gräns, Vartius–Kontiomäki–Uleåborg, Karleby–Yxpilä och Uleåborg–Torneå. De viktigaste trafikmässiga behoven inom den närmaste framtiden finns på banförbindelserna i Södra och Västra Finland.

Av de objekt där axellasten i Södra och Västra Finland höjs har Kouvola–Kuusankoski och Hyvinge–Gerknäs särskilt kopplats till verksamhetsförutsättningarna för såväl inrikes transporter som transitotrafik. Behoven på sträckorna Riihimäki–Hakosilta, Kumo–Harjavalta och Mäntyluoto–Tahkoluoto har främst gällt transitotrafik. Behovet av att höja axellasten på avsnittet Toijala–Åbo har inte framhävts jämfört med andra objekt i Södra och Västra Finland. Højningen av axellasten i Imatra har planerats som en del av utvecklingsprojektet för Imatra trafikplats, som har anknytning till utvecklingen av trafiken över den ryska gränsen.

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. Behoven av att utveckla axellasten lyfts fram i trafiknätets strategiska lägesbild.

Av objekten hör Uleåborg–Torneå till TEN-T-stomnätet och Riihimäki–Hakosilta, Vartius–Kontiomäki–Uleåborg, Toijala–Åbo, Kumo–Harjavalta, Mäntyluoto–Tahkoluoto, Hyvinge–Gerknäs, Karleby–Yxpilä och Imatra gods–Imatra gräns till det övergripande nätet. Kouvola–Kuusankoski hör inte till TEN-T-nätet.

PROJEKT OCH MÅL

Investeringsprogrammet innehåller en reservering för utveckling av nätet med en axellast på 250 kN, i första hand med beaktande av de inhemska transporternas behov på sträckorna Kouvola–Kuusankoski och Hyvinge–Gerknäs. Reserveringen preciseras i och med uppdateringarna av investeringsprogrammet. För närvarande finns det inte tillräcklig information om åtgärder, effekter och kostnader för att en højning av axellasten ska kunna beaktas som tydligt angivna projekt i programmet.

TIDTABELL

Förstudier har utförts på platser där axellasten skulle höjas. Inga projektbedömningar har gjorts. I följande skede ska de nödvändiga planerna bedömas, till exempel behovet av att utarbeta järnvägsplaner. De nödvändiga planerna påverkar också eventuella tidpunkter för genomförandet av projekten. Investeringsprogrammet för sträckan Hyvinge–Gerknäs omfattar också en grundlig reparation, och reparationen och højningen av axellasten måste samordnas i framtiden.

KOSTNADER

Reserveringen i investeringsprogrammet uppgår till 43 miljoner euro och den har uppskattats gälla højningen av axellasten mellan Kouvola–Kuusankoski och Hyvinge–Gerknäs. För avsnittet Hyvinge–Gerknäs kan man ansöka om 50 procent i CEF-stöd för planering och 30 procent för byggande. För att ansöka om stöd för byggandet via den allmänna CEF-ansökan krävs att en projektbedömning görs. I utlysningen för militär mobilitet är det möjligt att ansöka om 50 procent i stöd för byggande, och det finns inget krav på nytta och kostnader. Kouvola–Kuusankoski hör inte till TEN-T-nätet.

KONSEKVENSER

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

Med enhetliga axellaster kan godståg färdas genom hela ruten 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 2024–2031

Beskrivningar av de banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

- Utveckling av Imatra trafikplats fas 1
- Luumäki–Vainikkala, hastighetshöjning
- Uleåborg–Kontiomäki, utveckling
- Uleåborgs stationscentrum och personbangård
- Tammerfors–Jyväskylä
- Tammerfors–Seinäjoki: Lielax–Parkano
- Vainikkala bangård, små utvecklingsåtgärder
- Ylivieska–Uleåborg

Övriga granskade projekt

- **På banan Hangö–Hyvinge** (TEN-T-övergripande) består utmaningen av tågtrafikens begränsade mötesmöjligheter mellan Hyvinge och Lojo. Man har lyft fram att en större ökning av godstrafiken än väntat och till exempel elektrifiering av banan kan öka trafikmängden, varvid man bör säkerställa tillräckliga möjligheter till möten för att möjliggöra en ökning av trafikmängderna. En förstudie och en projektbedömning av kapacitetsförbättringen gjordes 2022. I förstudien ansågs det tills vidare inte motiverat att bygga en ny trafikplats. I första hand skulle dock en ny mellanliggande linjeblockeringspunkt kunna förbättra funktionaliteten.
- **För banförbindelserna Laurila–Torneå–Kolari och Laurila–Rovaniemi** (Laurila–Torneå huvudled och TEN-T-stomnätet, Laurila–Rovaniemi huvudled och TEN-T-övergripande nätet) har det uppstått frågor om trafikkapacitetens tillräcklighet. Det behövs närmare information om eventuella utvecklingsåtgärder samt deras kostnader och effekter innan förbindelsesträckorna kan bedömas som eventuella projekt som tas upp i investeringsprogrammet.
- Den grundliga reparationen och elektrifieringen av avsnittet **Reso–Nådendal** har ingått i investeringsprogrammet 2023–2030 och varit inskrivet i samma projekt som reparationen av avsnittet Åbo–Nystad. Till följd av förändringarna i den internationella trafiken upphörde godstrafiken på sträckan 2022. Det har inte förekommit någon persontrafik på banan, men utvecklingen av persontrafik har diskuterats. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet eftersom projektets betydelse och trafikmässiga motiveringar har förändrats och det inte finns tillräcklig information om trafiken i fortsättningen.
- En central fråga för sträckan mellan **Seinäjoki–Vasa** (huvudled) är att göra persontrafiken snabbare och 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. Kostnads kalkylen för åtgärderna uppgår till 108 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100) och man utarbetar en järnvägsplan för dem. När investeringsprogrammet utarbetades ansåg man att de mest behövliga åtgärderna som helhet borde lösas som en del av bastrafikledshållningen.
- **På sträckan Uleåborg–Laurila** (huvudled, TEN-T-stomnätet) finns förutom ett behov av grundlig reparation även olika förbättrings- och utvecklingsbehov. En

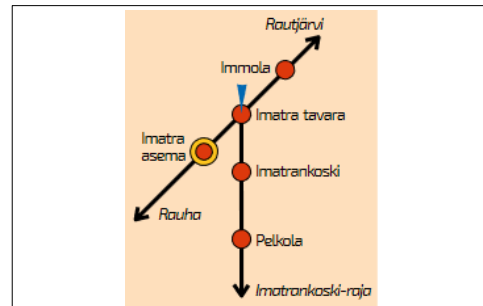
behovsbedömning har gjorts 2021–2022. Utvecklingen av trafikplatserna har redan fått finansiering för genomförandet. Den fortsatta utvecklingen kräver både övervakning av trafikutvecklingen och ytterligare analys och utvärdering av behov och åtgärder. Huruvida den fortsatta utvecklingen ska tas upp i investeringsprogrammet ska bedömas i samband med kommande uppdateringar av investeringsprogrammet.

- **På banavsnittet Ylivieska–Idensalmi–Kontiomäki** (huvudleden, TEN-T-övergripande) har man diskuterat utvecklingen av trafikplatserna för att förbättra godstrafikens funktionalitet. Kostnadsalkylen för projektet är 80 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Utvecklingen av förbindelsen har i synnerhet ur transitotrafikens synvinkel ansetts vara ett alternativ till att utveckla förbindelsen mellan Uleåborg och Kontiomäki (Uleåborgs södra triangelspår och Heikkilänkangas trafikplats). Man har också gjort en gemensam projektbedömning av projekten, och resultatet av den är en rekommendation om att utveckla rutten som går via Uleåborg. Verksamhetsmiljön i anslutning till transitotrafiken har dock förändrats och det finns ingen information om trafiken i fortsättningen. Nyttokostnadsförhållandet för åtgärderna mellan Ylivieska–Idensalmi–Kontiomäki har varit cirka 0,5 och dessutom har det konstaterats att åtgärderna fortfarande måste utvärderas. Under den senaste tiden och även till följd av förändringar i verksamhetsmiljön har man enbart börjat framhäva vikten av funktionalitet och tillräcklig kapacitet mellan Idensalmi och Kontiomäki. Det har uppskattats att smidig godstrafik skulle förutsätta en mötesplats strax norr om triangelspåret i Idensalmi i riktning mot Kontiomäki. Behoven på sträckan Idensalmi–Kontiomäki bedöms som en del av behovsutredningarna för Savolaxbanan, som färdigställs våren 2023. Tills vidare finns det inte tillräckligt med information för att kunna behandla hur åtgärderna kan tas upp i programmet.

Utveckling av Imatra trafikplats fas 1

Uppgifterna uppdaterade 7.11.2022

Imatra trafikplats är indelad i flera delar: Imatra station för persontrafik, Imatra gods för godstrafik, Imatrankoski som fungerar som gränsstation, Pelkola och Imatrankoski-gränsen. Projektet gäller åtgärder för sträckan Imatra–Imatrankoski-gränsen. Trafiken över gränsen har främst bestått av import av råvirke.



NULÄGE

Avsnittet Imatra–Imatrankoski-gränsen är en del av huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. Syftet med genomförandet av projektet och internationaliseringen av trafikplatsen har varit att möjliggöra export och persontrafik över gränsen till Imatrankoski. Imatra trafikplats har ansetts ha en roll som reservrutt för transporter som kommer över gränsen via Vainikkala. Dessutom skulle projektet göra det möjligt att utveckla persontrafiken inom Finland till Imatrankoski.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har sträckan Imatra–Imatrankoski-gränsen identifierats som en del av TEN-T-nätet som saknar elektrifiering. Det har också tidigare omnämnts som ett av de objekt där reparationsåtgärder, förbättringsåtgärder och utvecklingsåtgärder behövs, oavsett vilka investeringar som har planerats av industrin. Utgångspunkterna för behoven har förändrats på grund av förändringar och osäkerhetsfaktorer i trafiken till och från Ryssland.

PROJEKT OCH MÅL

De huvudsakliga åtgärderna under projektets första fas har varit elektrifiering av sträckan, överföring av verksamheten på Imatrankoskis godsbangård till Pelkola, persontrafikåtgärder i Imatrankoski samt byggande av ett triangelspår i Imatra. Projektet har också omfattat reparationsåtgärder och en höjning 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. År 2019 granskades åtgärdernas genomförbarhet och indelningen i faser och det gjordes en bedömning av hur aktuell miljökonsekvensbedömningen är. Utredningsplanen antogs 2020. Utarbetandet av järnvägsplanen inleddes 2020. Avsikten har varit att byggplanen ska ingå i genomförandefasen. Det har gjorts en projektbedömning av projektet, som dock inte har varit uppdaterad när projektets innehåll har ändrats i samband med utarbetandet av järnvägsplanen. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet eftersom projektet har grundat sig på gods- och persontrafiken till och från Ryssland och utvecklingen av dessa, och det finns inga uppgifter om trafiken i framtiden.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektets första fas är cirka 64 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Projektets kostnadskalkyl har stigit i samband med att järnvägsplanen utarbetats (preciseringar av projektets innehåll, uppnående av 25 tons axellast och reparationsåtgärder). Kostnaderna omfattar även kostnadsandelar från andra parter, men de har inte specificerats. Man kan ansöka om 50 procent i CEF-stöd för planeringen av projektet och 50 procent för byggandet (om kommissionen beviljar lindring i kravet på nytta och kostnader), men för närvarande ligger finansieringen av förbindelser till Ryssland inte i kommissionens intresse.

KONSEKVENSER

Målet med projektet har varit att göra det möjligt att utveckla den internationella person- och godstrafiken och den nationella persontrafiken. Syftet med projektet har varit att förbättra den internationella tillgängligheten och i synnerhet näringslivets konkurrenskraft, godstrafikens verksamhetsförutsättningar och kostnadseffektivitet.

Genomförandet av projektet har handlat om att möjliggöra export över gränsen via Imatrankoski. Projektet har omfattat en överföring av gränsstationsfunktionerna till Pelkola och partiell rivning av Imatrankoski bangård. Syftet med projektet har varit att skapa möjligheter och verksamhetsförutsättningar för nya persontrafikförbindelser. Elektrifieringen har också varit förknippad med att möjliggöra närtågstrafik över gränsen för Finlands del.

Projektet har haft som mål att öka trafikkapaciteten, höja axellasten, utöka tåglängderna och göra trafiken flexibel i råvirkestransporterna från Ryssland. Syftet med triangelspåret har varit att möjliggöra en tåglängd på 1100 m. Åtgärderna har syftat till att göra det möjligt för råvirkeståg att ta sig direkt till Lauritsala och Joutseno samt att möjliggöra persontrafik till Imatrankoski. Projektet har ansetts minska antalet trafikerande enheter i växlingsarbete och förbättra järnvägstrafikens säkerhet.

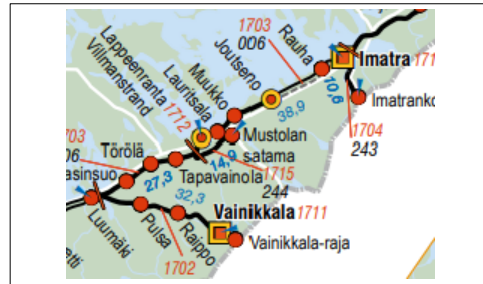
Projektet har följt planerna och det har inte konstaterats ha några betydande negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön eller landskapet. Projektet har varit kopplat till utvecklingen av Lauritsala trafikplats som ingår i investeringsprogrammet. Om Lauritsala inte får en mer än 900 meter lång bana, kommer några av fördelarna med triangelspåret inte att uppnås. Den totala effekten av projekten har varit att det totala antalet tåg som körs minskat och spårkapaciteten minskat mellan Imatra gods och Lauritsala. Möjligheten till heltåg har konstaterats minska växlingsarbetet på bangården i Imatra.

Projektets nyttokostnadsförhållande har varit 0,1–0,2, men det har inte helt motsvarat de senaste planerna.

Luumäki–Vainikkala, hastighetshöjning

Uppgifterna uppdaterade 7.11.2022

Vainikkala är det viktigaste gränsövergångsstället för järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland och det har varit det enda gränsövergångsstället för internationell persontrafik. Via banavsnittet gick bland annat Allegro-tågen som trafikerar mellan Helsingfors och S:t Petersburg, den största delen av transittrafiken till och från hamnarna i Södra Finland, råolja som importeras till Finland via järnvägen och en betydande del av det råvirke som importeras från Ryssland till skogsindustrin i Sydöstra Finland.



NULÄGE

Förbindelsen Luumäki–Vainikkala hör till huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och enligt kommissionens förslag kommer den i fortsättningen att höra till det övergripande TEN-T-nätet. Hastighetsnivån för persontrafik är låg på banan Luumäki–Vainikkala. Den högsta tillåtna hastigheten för persontrafiken är 140 km/h, medan den för den övriga delen av Allegro-rutten på finska sidan har varit 200–220 km/h.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan tidigare varit ett objekt som har konstaterats behöva reparations-, förbättrings- och utvecklingsåtgärder oberoende av de investeringar som industrin planerar. Förbindelsesträckan har också varit förknippad med att trygga och förbättra förhållandena inom persontrafiken. Utgångspunkterna för behoven har förändrats på grund av förändringar och osäkerhetsfaktorer i trafiken till och från Ryssland.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet har varit att förbättra banans trafikkapacitet och genomföra korrigeringar av banan för att i synnerhet göra persontrafiken snabbare genom att höja den nuvarande banans hastighetsnivå till 180 kilometer i timmen. Förutom att förbättra geometrin har projektet även omfattat förändringar i säkerhetsanordningar och elbanor.

TIDTABELL

Det har gjorts en behovsutredning och en projektbedömning av projektet. Följande fas är sannolikt utarbetad av en miljökonsekvensbedömning och utredningsplan, följt av en järnvägsplan. Planeringen uppskattas pågå i minst fyra år före byggplaneringen (beroende på om MKB behövs). Projektet ingår inte i investeringsprogrammet eftersom projektet har grundat sig på gods- och persontrafiken till och från Ryssland och utvecklingen av dessa, och det finns inga uppgifter om trafiken och hur den kommer att utvecklas i framtiden.

KOSTNADER

Projektets kostnadskalkyl har varit cirka 43 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Man har ansett att man kan ansöka om 50 procent i CEF-stöd för planeringen av projektet och 50 procent för byggandet (om kommissionen beviljar lindring i kravet på nytta och kostnader), men för närvarande ligger finansieringen av förbindelser till Ryssland inte i kommissionens intresse.

Det har också konstaterats att det finns betydande behov av grundlig reparation av banan Luumäki–Vainikkala. Man har konstaterat att man kan uppnå besparingar genom att samtidigt genomföra reparationen och hastighetshöjningen. Besparingen uppstår genom att den nuvarande banan inte behöver repareras när bansträckningen flyttas. Den grundliga reparationen hör till basinfrastrukturprojektet och kostnadskalkylen för den har varit 29 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100).

KONSEKVENSER

Målet med projektet har varit att förbättra tillgängligheten (öka trafikkapaciteten, förkorta restiderna) i den internationella trafiken. Syftet har varit att förbättra servicenivån, verksamhetsförutsättningarna och konkurrenskraften för både person- och godstrafiken. Projektet är kopplat till förbättringen av förutsättningarna för gränstrafiken och har ansetts stödja en minskning av utsläppen från trafiken.

Beroende på projektets åtgärder har projektet ansetts ha konsekvenser för natur- och kulturmiljön eller landskapet. Projektets nyttokostnadsförhållande har varit 0,81 (när genomförandet sker i samband med reparationen).

Uleåborg–Kontiomäki, utveckling (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 7.11.2022

Mellan Karleby och Kontiomäki kan godstrafiken alternativt passera genom Uleåborg eller Idensalmi. På rutten som går via Uleåborg har det på avsnittet Uleåborg–Kontiomäki förekommit brister i trafikkapaciteten och mellan banförbindelserna från Uleåborg österut och söderut saknas ett triangelspår som möjliggör direkt trafik.



NULÄGE

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–Idensalmi–Kontiomäki), särskilt ur godstrafikens synvinkel. Förbindelsen genom Uleåborg har identifierats som den primära rutten att utveckla. Projektet har dock handlat om att förbättra transitotrafikens verksamhetsförutsättningar, och lägesbilden av behoven och utgångspunkterna för projektet har ändrats på grund av förändringar och osäkerhetsfaktorer i trafiken till och från Ryssland.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet har varit att vidareutveckla förbindelsen Uleåborg–Kontiomäki genom att bygga triangelspår i Uleåborg och Heikkilänkangas trafikplats. Triangelspåret i Uleåborg skulle möjliggöra direkt trafik med godståg mellan huvudbanan och Kontiomäki utan att tågen behöver svängas på bangården i Uleåborg. Den nya trafikplatsen i Heikkilänkangas skulle göra det möjligt för långa tåg att mötas på banavsnittet Uleåborg–Kontiomäki. Mellan Uleåborg och Kontiomäki fick utvecklingen av trafikplatser finansiering 2020, men åtgärderna i fråga blev utan finansiering.

TIDTABELL

En förstudie och projektbedömning har utförts på projektet. Avsikten har varit att utarbeta en byggplan i samband med byggandet. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet eftersom behovet grundar sig på långa pellettåg som går från Vartius till Brahestad och Karleby, och det finns ingen information om trafiken i framtiden.

KOSTNADER

Projektets kostnadskalkyl har varit cirka 38 miljoner euro: Kostnadskalkylen för triangelspåret är 22 miljoner euro och för Heikkilänkangas trafikplats 16 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Kommunernas andel av kostnaderna har varit cirka 0,2 miljoner euro. För byggandet kan man söka ett CEF-bidrag på 30 procent och för byggplaneringen ett bidrag på 50 procent. Finansiering av förbindelser till Ryssland ligger för närvarande inte i kommissionens intresse.

KONSEKVENSER

Målet med projektet har varit att förbättra näringslivets verksamhetsförutsättningar samt godstrafikens funktion och tillgänglighet i norra Finland och hamnarna vid kusten. Projektet har särskilt gällt internationell godstrafik. Syftet har varit att avlägsna behovet av att vända de långa pellettågen från Vartius till Brahestads stålindustri och Karleby hamn på bangården i Uleåborg och på så sätt effektivisera kostnadseffektiviteten i dessa transporter.

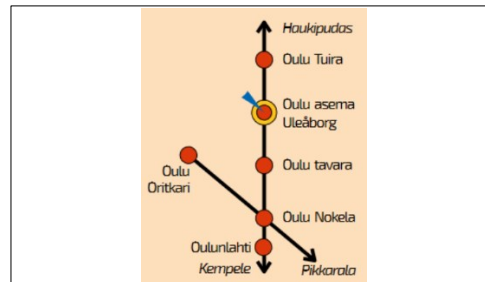
I projektplanerna har man fäst uppmärksamhet vid buller- och vibrationshanteringen. Avsikten har bland annat varit att bygga bullervallar och minska vibrationerna strukturellt.

Projektbedömningen har gjorts genom att jämföra åtgärderna med det alternativa utvecklingsprojektet för trafikplatserna på rutten Kontiomäki–Idensalmi–Ylivieska. Baserat på projektbedömningen har man rekommenderat att projekthelheten som utgörs av Uleåborgs triangelspår och Heikkilänkangas trafikplats genomförs för att utveckla transitorutten som går via Uleåborg. Projekttalternativet har varit samhällsekonomiskt lönsamt (nyttokostnadsförhållandet cirka 2,0).

Uleåborgs stationscentrum och personbangård

Uppgifterna uppdaterade 4.11.2022

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



NULÄGE

Uleåborg station är belägen på TEN-T-nätets stomnät och huvudledsnätet enligt förordningen om huvudleder, där huvudlederna korsar varandra. Personbangården 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 reparations-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder. Noteringen är allmän och gäller olika delar av trafikplatsen.

PROJEKT OCH MÅL

Åtgärderna vid stationen i Uleåborg omfattar olika typer av plattformsansamling (förbättring och utveckling), grundlig reparation 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 projektets järnvägsplan pågår. Parallellt med järnvägsplanen görs en projektbedömning. Avsikten är att järnvägsplanen ska läggas fram till påseende våren 2023 och den kan godkännas efter att detaljplaneändringarna har godkänts, uppskattningsvis i början av 2024.

Projektet har inte inkluderats i investeringsprogrammet, eftersom innehållet i det projekt som ska genomföras inte har preciserats och man inte har kommit överens om kostnadsfördelningen.

KOSTNADER

Projektets kostnads kalkyl är för närvarande 20–25 miljoner euro. Ingen kostnadsfördelning har avtalats. Möjligheterna att få CEF-stöd preciseras i och med att projektbedömningen görs. Man kan ansöka om 50 procent i stöd för planeringen och 30 procent för byggandet.

KONSEKVENSER

Projektet stödjer förbättrad regional tillgänglighet och förbättrar resekedjornas funktionalitet och passagerarnas förhållanden på stationerna. Projektet anknyter särskilt till utvecklingen av markanvändningen i stationsområdet och målen i anslutning till detta. De åtgärder som ingår i projektet minskar också trafiknätets reparationsskuld. Beroende på projektets åtgärder är det möjligt att även bangårdens funktionalitet förbättras.

Tammerfors–Jyväskylä

Uppgifterna uppdaterade 4.11.2022

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



NULÄGE

Banavsnittet Tammerfors–Jyväskylä är en del av huvudlederna och TEN-T-nätets övergripande nät. De viktigaste utvecklingsbehoven har att göra med minskad störningskänslighet, möjligheter till godstrafik och persontrafikens hastighetsnivå.

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

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar dubbelspåriga banavsnitt på sträckan Lahdenperä–Jämsä och en uträtning av den för att förkorta restiderna, en förbättring av trafikkapaciteten på sträckan Saakoski–Jyväskylä, Laihalammis nya trafikplats och ersättning av Jämsä stations övergång över spåret med en planskild lösning. Projektets innehåll och kostnader preciseras i takt med att planeringen framskrider.

TIDTABELL

På sträckan Lahdenperä–Jämsä pågår en utredningsplan och en miljökonsekvensbedömning som blir klara i början av 2023. Därefter inleds utarbetandet av en järnvägsplan som beräknas bli klar i början av 2024. Efter järnvägsplanen utarbetas en byggplan som enligt målen är färdig i slutet av 2026. Järnvägsplanen för Laihalammis trafikplats är klar, byggplanen blir klar i början av 2024. En trafikmässig och teknisk granskning av åtgärderna på sträckan Saakoski–Jyväskylä har gjorts. Utifrån dessa inleds utarbetandet av en utredningsplan och en miljökonsekvensbedömning, uppskattningsvis år 2024. En projektbedömning har gjorts för hela projektet. Projektet kommer inte att presenteras i investeringsprogrammet, eftersom behoven fortfarande behöver jämföras och utvärderas med övriga behov av utveckling av bannätet.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för åtgärderna är 306 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Projektet kan indelas i faser genom att åtgärderna mellan Saakoski–Jyväskylä lämnas till senare, men de mest kritiska och viktigaste åtgärderna mellan Lahdenperä–Jämsä utgör dock den största delen av kostnaderna, 288 miljoner euro. Kostnadskalkylen för Saakoski–Jyväskylä kommer också att preciseras. Planeringen av sträckan har fått stöd från CEF 2021. Det är möjligt att ansöka om 50 procent i stöd för fortsatt planering och 30 procent för byggandet, om kommissionen beviljar lindring i kravet på nytta och kostnader.

KONSEKVENSER

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. Åtgärderna på avsnittet Lahdenperä–Jämsä gör det möjligt att avlägsna icke-kommersiella tågmöten och att ha en timmes turintervall för persontrafiken.

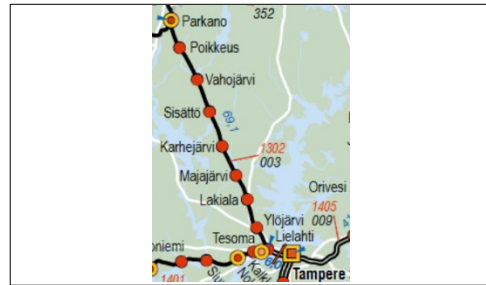
Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet och passagerarnas servicenivå. Projektet kommer också att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerheten på stationerna.

Enligt projektbedömningen är nyttokostnadsförhållandet 0,42.

Tammerfors–Seinäjäoki: Lielax–Parkano

Uppgifterna uppdaterade 4.11.2022

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



NULÄGE

Banavsnittet Tammerfors–Seinäjäoki är en del av huvudlederna och TEN-T-stomnätet. Banan är enkelspårig mellan Lielax i Tammerfors och Seinäjäoki. Persontrafikens hastighetsnivå är 200 km/h. Även om det finns flera trafikplatser på banan för att förbättra möjligheterna för tåg att mötas, begränsar enkelspårigheten möjligheterna att öka antalet tåg. Framför allt passagerartrafiken förutspås öka.

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 behovsutredning har genomförts för sträckan Tammerfors–Seinäjäoki och den har också granskats i behovsutredningen för hela förbindelsen Tammerfors–Uleåborg (2020). En projektbedömning har gjorts i samband med behovsutredningen. De första åtgärder som måste främjas är enligt behovsutredningen dubbelspåret på sträckan Lielax–Lakiala och förbättringen av Vahojärvi trafikplats. För tillfället utarbetas en utredningsplan och en miljökonsekvensbedömning för sträckan Lielax–Lielax. För Vahojärvi trafikplats pågår utarbetandet av en järnvägsplan. Dessa kommer att slutföras före slutet av 2024.

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 nyttokostnadsförhållandet är lågt. Det kan också vara möjligt att främja Vahojärvi trafikplats som ett separat mindre projekt.

KOSTNADER

Kostnaderna för åtgärderna uppgår till sammanlagt cirka 97 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). CEF-stöd har erhållits för planeringen av projektet. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om kommissionen beviljar lindring av kravet på nytta och kostnader.

KONSEKVENSER

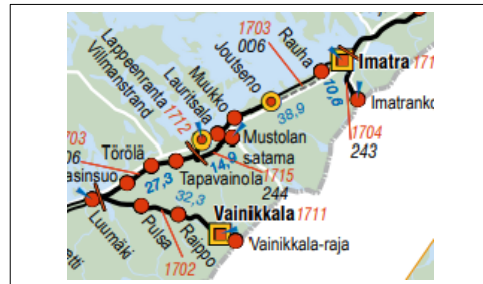
Åtgärderna kommer särskilt att förbättra den interregionala tillgängligheten. Åtgärderna ökar inte trafikkapaciteten nämnvärt (ganska kort dubbelspår), men minskar störningskänsligheten. Åtgärderna gynnar främst godstrafiken, då funktionen förbättras.

Nyttokostnadsförhållandet för åtgärderna förblir lågt, 0,12. Åtgärdernas inverkan och effektivitet kommer att bedömas ytterligare inom ramen för den pågående planeringen.

Vainikkala bangård, små utvecklingsåtgärder

Uppgifterna uppdaterade 7.11.2022

Vainikkala är det viktigaste gränsövergångsstället för järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland och det har varit det enda gränsövergångsstället för internationell persontrafik. Bangården har ofta varit överbelastad.



NULÄGE

Förbindelsen Luumäki–Vainikkala hör till huvudlederna enligt förordningen om huvudleder och enligt kommissionens förslag kommer den i fortsättningen att höra till det övergripande TEN-T-nätet. Via Luumäki–Vainikkala-banan gick bland annat Allegro-tågen som trafikerar mellan Helsingfors och S:t Petersburg, den största delen av transitotrafiken till och från hamnarna i Södra Finland, råolja som importerar till Finland via järnvägen och en betydande del av det råvirke som importerar från Ryssland till skogsindustrin i Sydöstra Finland. Problemet med bangården i Vainikkala har varit otillräcklig trafikkapacitet och den har ofta varit överbelastad. Rusningen på bangården har återspeglats på andra bangårdar i Sydöstra Finland och orsakat överbelastning även av dessa.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan Luumäki–Vainikkala tidigare nämnts som ett av de banavsnitt som haft stora utmaningar när det gäller trafikkapaciteten. Dessutom har Vainikkala tidigare konstaterats vara en av de centrala bangårdarna som har haft behov av olika reparations-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder. Utgångspunkterna för behoven har förändrats på grund av förändringar och osäkerhetsfaktorer i trafiken till och från Ryssland.

PROJEKT OCH MÅL

Avsikten har varit att genomföra ändringar av spår och säkerhetsanordningar som förbättrar trafikkapaciteten på Vainikkala bangård (Vainikkala gods) samt andra små åtgärder.

TIDTABELL

En förstudie har gjorts om projektet. Ingen projektbedömning har gjorts. Följande fas är genomförandet som omfattar en byggnadsplan. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet eftersom projektet har grundat sig på gods- och persontrafiken till och från Ryssland och utvecklingen av dessa, och det finns inga uppgifter om trafiken och hur den kommer att utvecklas i framtiden.

KOSTNADER

Kostnads kalkylen för projektet har varit 6 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Man kan ansöka om 50 procent i CEF-stöd för planeringen av projektet och 30 procent för byggandet (om kommissionen beviljar lindring i kravet på nytta och kostnader), men för närvarande ligger det inte i kommissionens intresse att utveckla förbindelserna till Ryssland.

Vainikkala bangård har dessutom konstaterats ha betydande reparationsbehov, som måste genomföras med finansiering från bastrafikledshållningen. Kostnads kalkylen uppgår till 30 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Det är rekommenderat att de små utvecklingsåtgärderna för bangården genomförs samtidigt som de grundliga reparationerna.

KONSEKVENSER

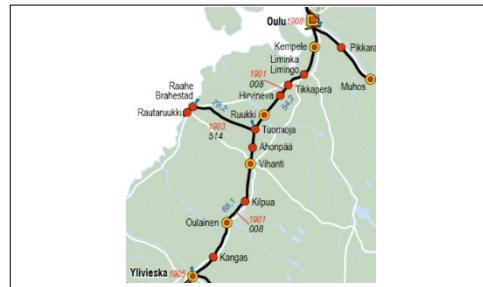
Syftet har varit att förbättra den internationella tillgängligheten och gränstrafikens verksamhetsförutsättningar samt person- och godstrafikens servicenivå, verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft. Målet har varit att genom åtgärderna kunna svara på en eventuell ökning av trafiken och att de ska underlätta problemen med överbelastning på avgångsbangårdarna, påskynda tågens avgång och underlätta det interna bytetsarbetet i Vainikkala. Syftet har varit att förbättra godstrafikens möjligheter att fullt ut utnyttja den befintliga kapaciteten på Vainikkala bangård. Behovet har varit särskilt stort på bangården i Vainikkala där många aktörer verkar.

Åtgärderna gäller den nuvarande baninfrastrukturen och kräver inga ändringar i järnvägsområdet. Inga betydande konsekvenser för den övriga miljön har konstaterats. Ingen projektbedömning har gjorts, men åtgärderna anses kunna förbättra bangårdens trafikkapacitet snabbt och kostnadseffektivt.

Ylivieska–Uleåborg

Uppgifterna uppdaterade 4.11.2022

Sträckan Ylivieska–Uleåborg är enkelspårig och är ett viktigt banavsnitt för både gods- och passagerartrafiken. Utvecklingen av godstrafiken är förknippad med osäkerhet, men persontrafiken har ökat i enlighet med prognoserna.



NULÄGE

Banavsnittet Ylivieska–Uleåborg hör till huvudlederna och TEN-T-stomnätet. Banavsnittet är enkelspårigt. Persontrafikens hastighetsnivå är huvudsakligen 160–200 km/h. Det har varit utmanande att samordna person- och godstrafiken och den enkelspåriga trafiken kommer att begränsa möjligheterna att lägga till fler tåg i framtiden, beroende på hur trafiken utvecklas.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har banavsnittet varit ett centralt objekt med utmaningar med anknäring till trafikkapaciteten, men i och med förändringen av verksamhetsmiljön till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har godstrafiken på banavsnittet minskat och den kan inte längre klassificeras som ett av bannätets mest kritiska objekt. I den strategiska lägesbilden nämns dessutom hela sträckan Tammerfors–Uleåborg med tanke på förkortning av restiderna.

PROJEKT OCH MÅL

Åtgärderna är ett dubbelspår på sträckan Limingo–Uleåborg för att förbättra trafikkapaciteten och en förbättring av trafikplatserna bland annat för att förbättra möjligheterna att möta längre tåg (Kangas, Hirvineva, Ruukki).

TIDTABELL

Sträckan har granskats som en del av behovsutredningen för Tammerfors–Uleåborg (2020). En projektbedömning har gjorts i samband med behovsutredningen. De första åtgärderna som måste främjas enligt behovsutredningen är dubbelspåret på sträckan Limingo–Uleåborg och förbättringen av trafikplatserna. Järnvägsplaner utarbetas för sträckan Limingo–Uleåborg samt för trafikplatserna i Kangas och Hirvineva. Järnvägsplanerna uppskattas vara klara i slutet av 2024. Förplaneringsarbete pågår fortfarande för att förbättra Ruukki trafikplats. Det finns också mer omfattande möjliga åtgärder knutna till Ruukki.

Åtgärderna har inte tagits med i investeringsprogrammet, eftersom effekterna av dem är förknippade med osäkerhet, utöver låg lönsamhet. Åtgärderna har i synnerhet kopplats till utvecklingen av godstrafiken, främst transitotrafiken, och det finns för närvarande inga uppgifter om transitotrafikens framtid. Å andra sidan har man särskilt lyft fram en eventuell ökning av antalet råvirkestransporter till följd av investeringar i den inhemska skogsindustrin. Förbättringen av trafikplatserna kan eventuellt också främjas genom separata mindre projekt.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för åtgärderna är cirka 167 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Den föreslagna vibrationshanteringen på avsnittet Limingo–Uleåborg bedöms höja kostnadskalkylen, men för att uppskatta kostnaderna krävs först klarhet i åtgärderna som vidtas för vibrationshanteringen. CEF-stöd har beviljats för järnvägsplaneringen av banan Limingo–Uleåborg och för den detaljerade projektutredningen för trafikplatsen i Ruukki. Man kan ansöka om 30 procent i CEF-stöd för byggandet om kommissionen beviljar lindring av kravet på nytta och kostnader.

KONSEKVENSER

Åtgärderna förbättrar tillgängligheten för interregional trafik. Åtgärderna ökar inte trafikkapaciteten nämnvärt (ganska kort dubbelspår), men minskar störningskänsligheten. Man har bedömt att åtgärderna närmast skulle gynna godstrafiken genom att förbättra funktionaliteten.

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

Nyttokostnadsförhållandet för åtgärderna har förblivit lågt, 0,05. Bedömningen har omfattat beaktande av transitotrafiken. Åtgärdernas inverkan och effektivitet kommer att bedömas ytterligare inom ramen för den pågående planeringen.

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år.
