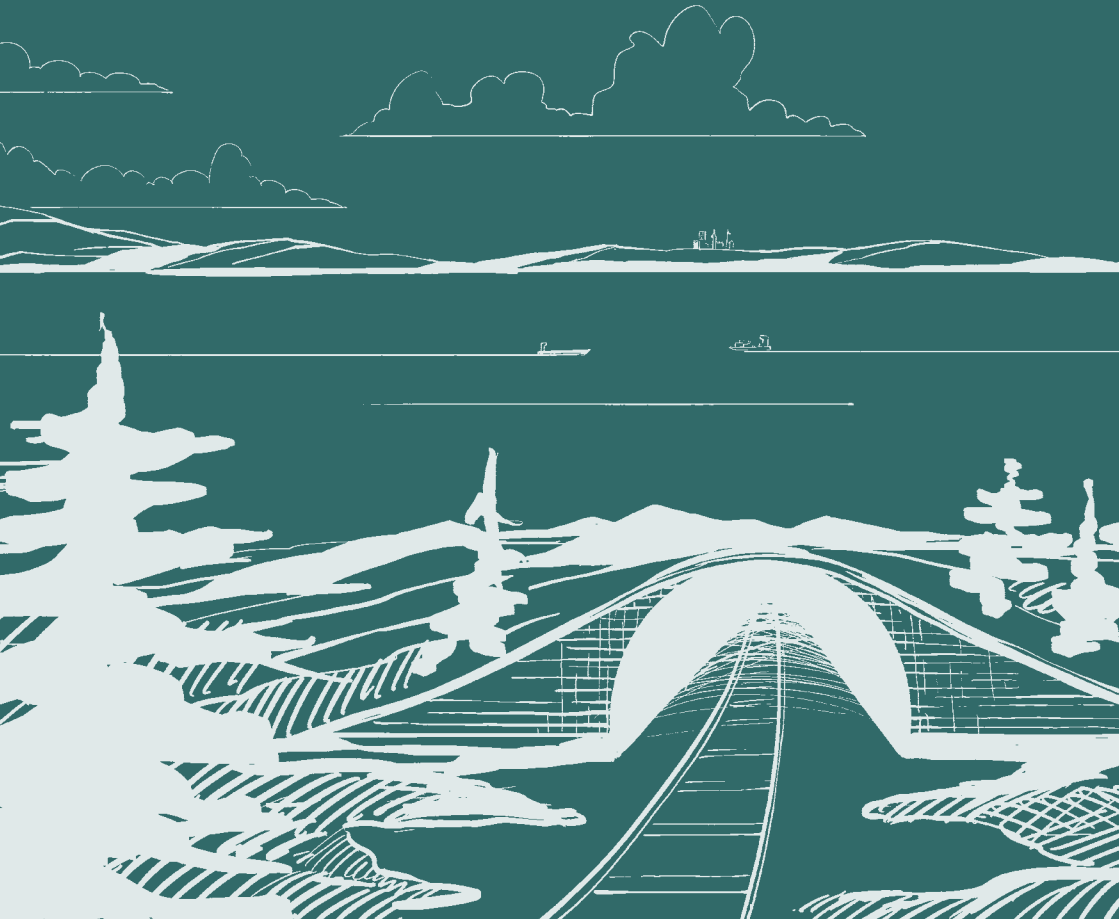


Theo Herold

# AGENDA

# I takt med tiden:

## En färdplan för Finlands framtida infrastruktur



# **I takt med tiden:**

## **En färdplan för Finlands framtida infrastruktur**

**Del 2**

Tankesmedjan Agenda 2026  
ISBN 978-952-7273-56-2 (pdf)  
Grafisk layout och ombrytning: Linnéa Sjöholm  
Illustrationer: Sebastian Dahlström

Tankesmedjan Agenda  
Theo Herold  
2026

# Om skribenten

**Theo Herold** doktorerar i nationalekonomi vid Hanken och Helsinki Graduate School of Economics. Han har tidigare skrivit för tankesmedjan Agenda om infrastruktur med fokus på cybersäkerhet (2024) samt vägprojekt (2025).<sup>1</sup>



Foto: Tom Samuelsson

<sup>1</sup> Ett stort tack till Hanna Granroth-Wilding för kommentarer och synpunkter som bidrog med stora förbättringar till denna andra infrastrukturrapport.

# Innehållsförteckning

- 4 Om skribenten**
- 6 Förord**
- 9 Kapitel 1: Inledning**
- 11 Kapitel 2: Att åka tåg längs västkusten**
- 24 Kapitel 3: Under Finska viken mot Tallinn**
- 34 Kapitel 4: Sammanfattande kommentarer**
- 36 Kommentar av Sandra Bergqvist**
- 39 Lättläst summering av rapporten**
- 41 Källförteckning, del 1 & 2**

# Förord

## Finland behöver mera räls

Finland är en ö. Samtidigt är Finland mer integrerat och kopplat till våra likasinnade grannar än någonsin förut. Det är en bra sak, då samtiden är mer volatil och föränderlig än på länge. Omständigheter förändras snabbare än bläcket torkar på de planer vi trycker upp.

I det här världsläget talar vi mycket om beredskap, något som är viktigt att tala om. Men vi får inte glömma att fokus och syfte med vårt samhällsbygge ska ligga på fredstid, inte krigstid.

I en serie rapporter om infrastruktur har nationalekonomen **Theo Herold** (Hanken)

listat utvecklingsmöjligheter och satsningar som skulle göra Finland till ett (ännu) smidigare och välfungerande land. Denna rapport fokuserar på räls, det vill säga järnvägsinfrastruktur som ett strategiskt verktyg för tillväxt, sammanhållning och konkurrenskraft. Vi presenterar en järnvägsförbindelse längs med västkusten från Åbo upp till Karleby samt ett förslag på hur man kunde gå till väga för att bygga den omtalade tunneln mellan Helsingfors och Tallinn.

Även denna gång använder Herold sig av den beprövade metoden att blicka till våra nordiska grannar för inspiration till projekten. Infrastrukturprojekt är stora, stökiga och dyra. Men då de väl är klara ställer man sig ofta frågan: Varför gjorde vi inte detta tidigare?



Foto: Anders Wikström

Sedan 1990 har antalet tågresor i persontrafiken ökat med cirka 83 procent, och under 2024 genomfördes omkring 85 miljoner tågresor i Finland. Tåget är ett bekvämt, miljövänligt och effektivt sätt att resa. Svenskfinland skulle i allra högsta grad gagnas av Västkustbanan då man skulle binda samma de två universitetsstäderna Åbo och Vasa. Detta är även något som **Sandra Bergqvist**, riksdagsledamot för Egentliga Finland, påpekar i sin kommentar till rapporten.

I Europa planeras en tågförbindelse från Baltikum till Berlin. Tänk så skönt det skulle vara att hoppa på det tåget redan i Böle? Visst är tunneln ett mycket dyrt projekt med en uppskattad kostnad på cirka sexton miljarder euro. Därför krävs en finansieringslösning där Finland, Estland, EU och privata aktörer delar på kostnaderna. Den långsiktiga samhällsnyttan kan vara betydande, men förutsätter en realistisk riskdelning och ett brett internationellt ansvarstagande.

Man måste våga drömma. Och formulera vägar för att förverkliga visionerna.

Helsingfors i januari 2026

*Ted Urho*

Verksamhetsledare

Tankesmedjan Agenda

# 1. Inledning

Detta är del 2 av den tudelade rapportserien *I takt med tiden: En färdplan för Finlands framtida infrastruktur*. Del 1 fokuserade på landvägen i form av nya motorvägssträckor och en fast Kvarkenförbindelse. Del 2 fokuserar på ny järnväg i form av en västkustbana och en fast förbindelse mellan Helsingfors och Tallinn.

Det tål att upprepa delar av inledningen i den första rapporten och belysa behovet av infrastruktur.

Finland är ett avlångt land i Europas utkant, där långa avstånd och gles befolkade regioner ställer särskilda krav på fungerande infrastruktur. Vägar, järnvägar och farleder utgör grunden för både vardagsliv och näringsliv genom att binda samman människor, företag och regioner. Infrastrukturen möjliggör handel, tillväxt och beredskap. När infrastrukturen brister märks det snabbt i minskad rörlighet, försvagad konkurrenskraft och ökande regionala skillnader.

Trots höga ambitioner har Finland länge halkat efter i utbyggnaden av transportnät jämfört med övriga Europa. Reparationsskulden växer, järnvägsförbindelserna är långsamma och motorvägsnätet är begränsat. Samtidigt investerar våra grannländer i stora projekt som Rail Baltica, Fehmarn Bält-förbindelsen och nya motorvägskorridorer – satsningar som knyter samman Norden och kontinenten.

Skillnaden i ambitionsnivå syns i de statliga finansieringsanslagen. Trafikmyndigheterna i exempelvis Sverige och Norge tilldelar nästan 70 respektive 120 miljarder euro under en 12 års period för infrastruktursatsningar och underhåll.<sup>2</sup> I regeringen Orpos Trafik12-plan<sup>3</sup> anslås cirka 25 miljarder euro till

---

2 Trafikverket, "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033" och Samferdselsdepartementet, "Nasjonal transportplan 2022–2033".

3 Formellt när det hänvisas till Trafik12-planen menas Statsrådets publikationer, "Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032", 2021.

Trafikledsverket under en snarlik period.<sup>4</sup> Denna diskrepans består även när man tar hänsyn till invånarantal och ländernas bruttonationalprodukt (bnp).

I ljuset av Finlands svaga tillväxtutsikter och höga arbetslöshet finns ett tydligt behov av att stärka våra transportförbindelser för att på så vis gynna handeln och ekonomin. Samtidigt har det förändrade säkerhetsläget tydliggjort ett behov av förbättrade förbindelser både inom landet och mot våra vänner i Europa och Nato. Infrastruktur är en investering i framtida tillväxt, resiliens och attraktivitet.

Rälstrafiken spelar också en helt avgörande roll i den gröna omställningen. För långväga och tunga landtransporter är järnvägen det mest klimatvänliga alternativet, och den tekniska lösning som redan är fullt utbyggd och kommersiellt mogen – till skillnad från till exempel batteri- och vätagasdrivna långtradare, som ännu inte nått bred marknadsanvändning.

Likt del 1 utgår denna rapport från den analysmodell som under skrivandets gång kommit att kallas för *BIFF*. *BIFF* innebär att jag analyserar *behovet* för satsningen med *inspiration* från andra länder och under *de förutsättningar* som finns presenterar jag *förslag* på hur satsningen kan genomföras i praktiken.

Analysen i rapporten bygger på underlag, rapporter, handlingsdokument och andra snarlika data. Exempelen som tas upp hämtas från våra närmaste grannländer runt Östersjön. Förslagen åtföljs av kostnadskalkyler, förslag på möjliga finansieringskällor samt potentiella samhällsekonomiska effekter. I de fall befintliga kalkyler existerar utgår jag i stort från dessa, i övriga fall presenteras grova uppskattningar som jag själv har tagit fram. Den intresserade läsaren uppmantras att ta del av de angivna källorna för tekniska detaljer och metodbeskrivningar.

Förslagen ska ses på lång sikt, som ett reformpaket för Finland om 20 till 30 år – eller längre. Vi finländare är stolta över vårt pragmatiska förhållningssätt, men jag tror starkt på att vi ibland också måste våga tänka stort och långsiktigt. Och att tänka stort betyder inte att vi ska avstå från att vara realistiska, särskilt vad gäller kostnader och finansiering av projekten.

Min främsta förhoppning är fortfarande den samma: att denna rapport ska väcka diskussion. Genom att analysera ytterligare två större infrastruktur-satsningar hoppas jag att denna rapport kan utgöra en färdplan mot ett mer sammanlänkat och framtidsinriktat Finland.

<sup>4</sup> Kommunikationsministeriet, "Rahoitusohjelman valmistelu – Parlamentaarin ryhmä 8.12", 2023; Trafikledsverket, "Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032", 2024.

## 2. Att åka tåg längs västkusten

### Behov

Finlands järnvägar finansieras av staten, Trafikledsverket ansvarar för ban-nätet och dess underhåll, medan Fintraffic har hand om trafikstyrningen. Till skillnad från till exempel Sverige, där flera olika företag ansvarar för passagerartrafiken, är det endast det statligt ägda bolaget VR som ansvarar för passagerartrafiken i Finland.

Järnvägen kom relativt sent till Finland, i slutet av 1800-talet, och banlängden växte stadigt fram till 1960-talet. Elektrifieringen inleddes först 1969, och sedan 1990 har den totala ban- och spårlängden i stort sett legat kvar på ungefär 6 000 respektive 8 500 kilometer; se figur 1. Att nätets längd inte har ökat innebär dock varken att järnvägssystemet är färdigbyggt eller att nya banor saknar relevans. Tvärtom är banlängd ett mycket trubbigt mått på kapacitet. Den avgörande frågan är i stället hur väl det befintliga nätet klarar dagens och morgondagens trafikflöden – något som bestäms av antal spår, mötesspår, signalteknik, hastighetsstandard, elektrifiering och banans skick.

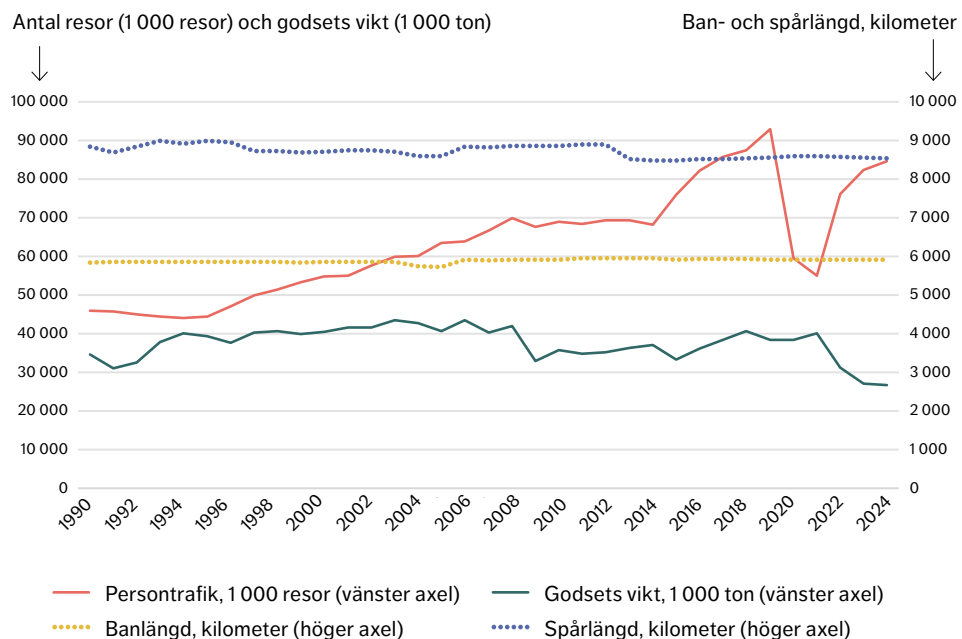
I stora delar av landet är banorna enkelspåriga och byggda för en trafikvolym som inte motsvarar dagens resmönster. Just därför behövs nya och strategiskt placerade banor som kan skapa helt nya kapacitetskorridorer och avlasta det äldre nätet. En västkustbana är ett tydligt exempel: den skulle inte duplicera dagens struktur, utan tillföra en helt ny, sammanhållen och snabb förbindelse där efterfrågan redan växer – mellan och genom tätbefolkade områden.

Med andra ord: även om den totala banlängden stått stilla i flera decennier finns det fortfarande både behov av och utrymme för nybyggnationer som moderniserar nätet och styr kapaciteten dit den gör störst samhällsekonomisk nytta.

Sedan 1990 har antalet tågresor i persontrafiken ökat med cirka 83 procent, och under 2024 genomfördes omkring 85 miljoner tågresor i Finland. Godstrafiken, mätt i tusen ton transporterade varor, har däremot minskat under

samma period – främst på grund av bortfallet av utrikes godstransporter efter Rysslands invasion av Ukraina. Ser man enbart till inrikes godstransport har volymerna däremot ökat sedan 1990. Detta understryker att efterfrågan på järnvägstransporter är dynamisk och att systemet därför måste fortsätta utvecklas i takt med dessa förändringar. Transportstråket längs västkusten spelar här en central roll, eftersom det binder samman flera av landets viktigaste hamnar med inlandets produktions- och befolkningscentra.

**FIGUR 1** Antalet resor i persontrafiken (1 000 resor) och godstransportens vikt (1 000 ton) över räls (vänster axel) och den totala ban- och spårvägen i Finland (höger axel), 1990–2024.



Källa: Statistikcentralen.

Jämfört med våra närmaste grannar placeras vi finländare någonstans i mitten vad gäller tågresandet: Vi resar mindre tåg än skandinaverna men mer än balterna. Detta är inte så förvånande då vi tar i beaktande att bannätet i Skandinavien är omfattande och möjliggör resor från Norge genom Sverige ner till Danmark. Samtidigt är de baltiska länderna förhållandevis små, med mindre omfattande bannät.

Det finländska tågresandet är en tillgänglighetsfråga utanför landets större städer. Samtidigt som staten skapar omfattande projektbolag för att satsa på redan befintliga sträckor, såsom Västbanan (tidigare entimmeståget) Helsingfors–Åbo, Finlandsbanan Tammerfors–Helsingfors–Vanda flygplats, och Östbanan Helsingfors–Koria (utanför Kouvola) – sträckor som redan trafikeras med tåg – så förbises städer och regioner där tågtrafiken i dag är liten eller obefintlig.

Detta påverkar särskilt västra Finland. Med tanke på att var fjärde finländare bor i något av västkustlandskapen (Satakunta, Egentliga Finland eller de olika Österbottenlandskapen) så ter det sig konstigt att tågillgängligheten i dessa områden är så begränsad.

I regeringens Trafik12-plan konstateras det att trafikflödena på västkusten både är ”kraftiga” och ”mångsidiga”. På sin höjd föreslås dock mindre renoverings- och elektrifieringsprojekt.<sup>5</sup> Västkuststäderna är inte sammanknutna sinsemellan, utan är helt beroende av avstickande rälssträckor till Tammerfors eller Seinäjoki, och ungefär en miljon passagerare åkte ut från Tammerfors till Vasa och Björneborg under 2024.<sup>6</sup>

Då ska det också påpekas att det ofta är betydligt smidigare att åka buss eller bil snarare än att ta tåget ut till kuststäderna. Enligt VR:s tidsestimat tar tågresan mellan Vasa och Björneborg cirka 5 timmar och 40 minuter, medan samma sträcka tar cirka 2 timmar och 40 minuter med bil. Tågresenärer tvingas göra minst ett byte i Tammerfors och som mest två byten där Seinäjoki också tillkommer. Det samma gäller exempelvis på sträckan mellan Vasa och Åbo, där passagerarna tvingas göra ett byte i Tammerfors.<sup>7</sup>

5 Statsrådets publikationer, ”Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032”, 2021. Elektrifieringsprojekten berör Åbo–Nystad och Reso–Nådendal.

6 Trafikledsverket, ”Kaukoliikenteen matkat vuonna 2023 – yhteensä 15,116 milj matkaa”, 2024. Vardera sträckan från Tammerfors till Vasa och Björneborg trafikeras av cirka en halv miljon tågresenärer.

7 Eller till och med i Böle i Helsingfors på ”nattåg” med två byten.

Trots att avståndet mellan Åbo och Raumo är ungefär 90 kilometer så kan studenter vid Åbo universitet inte ens åka passagerartåg mellan universitetets två campus i städerna. I flera fall är det till och med ungefär lika dyrt, men betydligt snabbare, att flyga – även då vi tar i beaktande transport till och från flygplatsen. Att det i teorin kan vara smidigare, billigare och snabbare att välja flyget framför tåget, som dessutom innebär stora relativa utsläpp på så kort sträcka, illustrerar hur otillräckliga dagens transportlösningar är. I faktaruta 2 framställs ytterligare jämförelser mellan tåg, buss och flyg.

Västkuststäderna åtnjuter alltså inte samma grad av förbindelse som till exempel städerna i södra Finland. Det påverkar inte bara persontrafiken, utan också näringslivet, godstrafiken och tillgången till västkustens hamnar. Godstransporten står för cirka 30 procent av Finlands tågkilometer<sup>8</sup>. Med tanke på att västra Finlands industribälte genererar en tredjedel av hela landets exportvärde<sup>9</sup> är det också rimligt att förbättra transportmöjligheterna för näringslivet kring västkusten.

Järnvägens betydelse bör också sättas i ljuset av försörjningsberedskapen. I kristider är det få färdsätt som snabbt kan ta en lika stor transportkapacitet och färdas så snabbt som tåget kan. Försvarsmakten har ett stort behov av ett upprustat järnvägsnät och har historiskt varit flitig användare av järnvägen för sina transportbehov. Även utifrån detta perspektiv finns det ett underskott då järnvägstransporten tvingas löpa genom inlandet för att nå ut till västkuststäderna.

Därför föreslår jag en sammanhängande "västkustbana" från Åbo upp till Jakobstad och Karleby. En sådan västkustbana skulle skapa en starkare förbindelse mellan södra och norra Finland, och gynna persontrafiken, godstransporten och försörjningsberedskapen i hela landet.

8 Regleringsorganet för järnvägssektorn, "Järnvägsmarknaden", 2021.

9 Österbottens Handelskammare, "Utredning: Västra Finlands industri investerar med flera miljarder", 2023.

## FAKTARUTA 1

### Skillnaden mellan tåg gentemot buss och flyg

För att belysa hur dagens transportsystem i vissa fall skapar skeva incitament presenteras nedan två något tillspetsade exempel. De återspeglar inte alla variationer i tidtabeller, priser eller resevillkor, men illustrerar likväl en mer generell poäng: att tågresenärer ofta riskerar att missgynnas jämfört med buss- och flygresenärer.

I den första tabellen visas genomsnittsrestider och biljettpriser för buss och tåg med start i Åbo. Natttåg har rensats bort för att inte snedvrída genomsnittet. Exemplet omfattar sträckorna till Vasa och Björneborg. Restiderna är hämtade från Matkahuolto's respektive VR:s webbsidor 9.12.2025 och avser 1.2.2026.

Mellan Åbo och Vasa tar tåget cirka 4 timmar och 27 minuter. Busstransporten tar 31 minuter längre men är också nästan 10 euro billigare. Mellan Åbo och Björneborg är bussen 1 timme och 49 minuter snabbare och också nästan 10 euro billigare. VR trafikerar och säljer biljetter för "natttåg" mellan Åbo och Vasa via Böle i Helsingfors – då är den totala restiden nästan 11 timmar, med två byten totalt. Det finns också flera andra städer som på samma sätt kan användas som exempel, där samma bild framkommer.

TABELL 1

	Åbo–Vasa	Åbo–Björneborg
<b>Tidsåtgång</b>		
Tåg	4 h 27 min	4 h 00 min
Buss	4 h 58 min	2 h 11 min
Insparat tid med tåg	0 h 31 min	-1 h 49 min
<b>Pris i en riktning</b>		
Tåg	25,00 euro	19,50 euro
Buss	15,20 euro	9,30 euro
Insparade euro med tåg	-9,80 euro	-10,20 euro

Not: Genomsnittspriserna har valts. Natttåg har borträknats för att inte snedvrída genomsnittet. Sökningen gjordes 9.12.2025 för perioden 1.2.2026. Källa: VR, Matkahuolto.

På flera längre sträckor är det också snabbare, men i regel dyrare, att välja flyget framför fjärrtåg. I den andra tabellen jämförs restider och biljettpriiser mellan Helsingfors och Vasa, Uleåborg respektive Rovaniemi. Skillnaderna i restid är betydande: jämfört med flyget tar tågresan cirka 2 timmar och 49 minuter längre till Vasa, 6 timmar och 59 minuter längre till Uleåborg samt 8 timmar och 44 minuter längre till Rovaniemi. Sett till kostnaderna är flyget som mest cirka 72 euro dyrare.

Om resenärer enbart antas värdera tidsvinster visar jämförelsen att flygets relativa fördel ökar markant med resans längd. På sträckan Helsingfors–Vasa kostar det i genomsnitt cirka 26 euro per restimme att välja flyg framför tåg, vilket gör tidsvinsten förhållandevis dyr. Alltså: att resa med flyg mellan Helsingfors och Vasa innebär att du betalar cirka 26 euro extra för varje timme du annars hade tillbringat på tåget. På de längre sträckorna sjunker denna kostnad avsevärt: resenären betalar cirka 8,5 euro per sparad timme till Uleåborg och omkring 7 euro per timme till Rovaniemi. Så länge du känner dig nöjd med att betala mellan 7 och 8,5 euro för alla de timmar du sparar, givet att du endast bryr dig om tidsvinster, är alltså flyget att föredra<sup>10</sup>.

Dock bör det påpekas att tåget oftast tar resenären från centrum till centrum, medan flyget kräver transport till och från flygplatsen. Nedanstående restider inkluderar inte den extra tidsåtgången för säkerhetskontroller eller incheckning, vilket ytterligare kan variera mellan resor. Kalkylen tar heller inte i beaktande de markant större utsläpp som uppstår med flyg.

Exemplet visar dock att fjärrtågen inte alltid utgör det självklara alternativet för långdistansresor. Om målet är en hållbar omställning är det problematiskt att konsumenter fortfarande har starkare incitament att välja det transportmedel som belastar klimatet mest. Samtidigt riskerar klyftan mellan stad och landsbygd att växa när större järnvägssatsningar i huvudsak riktas till huvudstadsregionen. En västkustbana löser inte hela problemet, men skulle sända en tydlig signal om att fjärrtåg prioriteras som ett nationellt färdmedel – inte enbart i södra Finland.

<sup>10</sup> Genom att räkna [Kostnad per sparad timme = (Flygpris – Tågpris) / (Tågets extra restid i timmar)] får vi priset man betalar för att spara en timme genom att välja flyg framför tåg.

TABELL 2

	Helsingfors– Vasa	Helsingfors– Uleåborg	Helsingfors– Rovaniemi
<b>Tidsåtgång</b>			
Tåg	3 h 57 min	8 h 10 min	10 h 15 min
Flyg	1 h 08 min	1 h 11 min	1 h 31 min
Inspasad tid med tåg	-2 h 49 min	-6 h 59 min	-8 h 44 min
<b>Pris i en riktning</b>			
Tåg	29,40 euro	34,20 euro	39,70 euro
Flyg	101,60 euro	93,20 euro	101,10 euro
Insparade euron med tåg	72,20 euro	59,00 euro	61,40 euro

Not: Genomsnittspriserna har valts. Eventuella nattåg för Helsingfors–Vasa har borträknats för att inte snedvrída genomsnittet då dessa resor räcker betydligt längre, är markant dyrare och är få till antalet. Sökningen gjordes 9.12.2025 för perioden 1.2.2026. Källa: VR, Finnair.

## Förutsättning

På initiativ av Österbottens landskapsförbund meddelade västkustlandskapen i början av år 2024 att man avser utreda möjligheterna till en västkustbana. Den planerade banan skulle sannolikt löpa från Åbo upp till Jakobstad och Karleby och därefter fortsätta längs det befintliga spåret till Uleåborg och Torneå.

Både i Egentliga Finlands och Satakuntas landskapsplaner har man redan reserverat finansiering för nya järnvägsinvesteringar, och i Österbotten planerar man att göra detsamma. Enligt Österbottens senaste landskapsplan skulle en västkustbana dessutom kunna kopplas till den länge diskuterade URPO-banan<sup>11</sup> mellan Björneborg, Raumo och Nystad<sup>12</sup>. Finlands Nato-medlemskap har också aktualiserat behovet av att återupprusta den cirka 50 kilometer långa banan mellan Björneborg och Haapamäki, för att underlätta tung

<sup>11</sup> "Uudestakaupungista Rauman kautta Poriin."

<sup>12</sup> Österbottens förbund, "Österbottens landskapsplan 2050 – Planbeskrivning", 2024.

transport från inlandet till kusten. Hela sträckan – eller delar av den – skulle potentiellt kunna förverkligas i samband med byggandet av en västkustbana<sup>13</sup>.

Landskapsförbund, kommuner och organisationer påvisar att det finns ett starkt intresse att utveckla en västkustbana. Västkustbanan har potential att attrahera nya resenärer, skapa nya godstransportförbindelser och ge helt nya möjligheter till tågtransport i Finland. Den stora frågan är varför beslutsfattare i stället väljer att prioritera Västbanan, Finlandsbanan och Östbanan – satsningar som i huvudsak gynnar regioner med goda tågförbindelser.

Samtliga tre ”storprojekt” ingår inte i Trafik12-planens kostnadsestimat utan drivs i stället som projektbolag ägda av staten. De beräknas kräva omkring 6,7 miljarder euro i offentliga medel. Enligt kalkyler från kommunikationsministeriet och finansministeriet är det dock tveksamt om flera av dessa satsningar ger positiv samhällsnytta. Tvärtom visar beräkningarna att den förväntade samhällsnyttan är negativ, och att det skulle ta cirka 140 år för Västbanan, 280 år för Östbanan och mellan 240 och 330 år för Finlandsbanan att kompensera för byggnadstidens utsläpp.<sup>14</sup> Det är dock viktigt att inte kasta sten i glashus: även för en västkustbana skulle återbetalningstiden sannolikt bli lång och kostnaden hög.

Det antagligen största hindret för såväl en västkustbana som de tre storprojekten är reparationsskulden på våra järnvägar. Mellan 2019 och 2024 har den totala reparationsskulden ökat med 54 procent och uppgår 2024 till cirka 1,6 miljarder euro för järnvägsnätet<sup>15</sup>. Det årliga anslaget för järnvägsunderhåll enligt Trafik12-planen ligger på cirka 592 miljoner euro, och tidigare låg nivåerna ännu lägre<sup>16</sup>. Det är avgörande att motverka reparationsskulden, eftersom ett eftersatt järnvägsunderhåll på sikt riskerar att läggas på hög. Det begränsar kapaciteten, försämrar punktligheten och urholkar tilliten till kollektivtrafiken.

13 Jouni Tanninen/Yle, ”Nato-jäsenyyis herätti uinuvan ratahankkeen – kunnat yrittävät saada vanhan poikkiradan takaisin käyttöön”, 2023.

14 Freddi Wahlström/Yle, ”Utredning: Entimmestäget till Åbo skulle tära på både miljön och statens ekonomi”, 2023.

15 Trafikledsverket, ”Väylien korjausvelka”, 2024. Järnvägens reparationsskuld utgör ungefär 40 procent av den totala reparationsskulden.

16 Trafikledsverket, ”Investeringsprogram för statens trafikledsnet för 2025–2032”, 2024.

## Inspiration – Västkustbanan Göteborg–Malmö

Liksom i fallet med motorvägsnätet är Sverige ett intressant jämförelsefall även när det gäller järnvägsutbyggnad. Sverige har totalt cirka 14 200 kilometer järnväg, att jämföra med 6 000 kilometer i Finland. I båda länderna löper järnvägen från norr till söder men är tydligt koncentrerad till de södra delarna.

Historiskt har Sverige investerat betydligt mer i sitt bannät än Finland, och denna trend ser ut att bestå. I Trafik12-planen uppgår de finländska satsningarna på utveckling och underhåll av järnvägsnätet till cirka 4,1 procent av bnp över hela planperioden, medan motsvarande andel i Sverige är omkring 5,4 procent. Räknat per invånare anslår Finland ungefär 153 euro per år och Sverige cirka 201 euro. I relation till järnvägens totala längd innebär det att Finland investerar omkring 142 000 euro per kilometer, jämfört med 149 000 euro per kilometer i Sverige<sup>17</sup>.

Ett särskilt relevant exempel är Västkustbanan i Sverige, som sträcker sig mellan Göteborg och Lund – cirka 270 kilometer, eller upp till 500 kilometer om man inkluderar sträckan från Oslo ned till Köpenhamn–Malmö-regionen. Befolkningen i de län som direkt berörs av Västkustbanan motsvarar ungefär västkustlandskapen i Finland: var tredje svensk bor i Skåne eller Västra Götaland, medan var fjärde finländare bor i de västkustnära landskapen.

Enligt Trafikverket är västkustbanan ett av Sveriges viktigaste stråk<sup>18</sup> och ingår i EU:s TEN-T-kärnnet. Det är sannolikt att banans existens var en central faktor när Sverige och Danmark beslutade att bygga Öresundsförbindelsen i början av 2000-talet. Liknande kluster effekter kan tänkas uppstå i Finland vid en framtida västkustbana, exempelvis i samband med en Kvarkenförbindelse eller en tunnel till Tallinn (se nästa kapitel).

Den svenska Västkustbanan invigdes redan 1886 och var den första stambanan som bröt mot den dåvarande antikustprincipen, enligt vilken järnvägar av ekonomiska och militärstrategiska skäl skulle dras inåt landet. Under det senaste seklet har banan successivt byggts ut, särskilt genom omläggning till dubbelspår. En 4,5 kilometer lång enkelspårig del mellan Helsingborg och Maria har länge utgjort en flaskhals. I ett gemensamt uttalande 2017 framhöll

17 Jämför Trafikverket, ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”, 2021 och Trafikledsverket, ”Investeringsprogram för statens trafikledsnet för 2025–2032”, 2024.

18 Region Skåne mfl., ”Västkustbanan – dubbelspår på hela sträckan”, 2020.

berörda regioner och kommuner att en fullt utbyggd bana skulle kunna möjliggöra minst 27 000 nya bostäder i södra Sverige, utöver förbättrad kapacitet och pendlingsmöjligheter<sup>19</sup>. Än i dag återstår dock denna flaskhals, som planeras åtgärdas först kring 2038<sup>20</sup>.

Trots dessa brister kan Väst kustbanans utveckling betraktas som en framgång: sedan 1980-talet har mer än 90 procent av sträckan byggts om till dubbelspår. Samhällsekonomiska kalkyler för enskilda investeringsetapper visar ofta positiva kapacitetseffekter men låg eller negativ nettosamhällsnytta<sup>21</sup>, främst på grund av höga byggkostnader och begränsade klimateffekter – en problematik som påminner om Västbanan, Finlandsbanan och Östbanan i Finland (och kring större rälsprojekt mer generellt).

Ändå har Väst kustbanan spelat en avgörande roll för Sveriges västra tillväxtregioner. Den har kortat restiderna, förbättrat tillgängligheten till järnvägstransport och stärkt konkurrenskraften i klustret Oslo–Göteborg–Öresund.

## Förslag

Figur 2 visar ett förslag till hur en västkustbana skulle kunna dras. Sträckan börjar i Åbo och löper via Nystad, Raumo, Björneborg, Kaskö och Vasa, för att sedan ansluta till den befintliga järnvägen vid Jakobstad-Pedersöre station. Den totala längden uppskattas till cirka 460 kilometer.

Enligt VR:s nuvarande tidsestimat tar resan mellan Åbo och Jakobstad-Pedersöre cirka 4 timmar och 26 minuter, medan den efter en utbyggnad skulle ta omkring tre timmar med ett intercitytåg som färdas i 160 km/h.

Den stora frågan är vad en västkustbana skulle kosta att bygga och vilka samhällsekonomiska effekter den skulle ha. Tabell 1 visar en översiktlig uppskattning baserad på Fröidh (2010), som anger genomsnittliga anläggningskostnader per kilometer för svenska enkel- och dubbelspårsprojekt. Kostnaderna inkluderar utgrävning och anläggning. För att beakta variation i terräng presenteras även ett scenario där 15 procent av sträckan utgörs av svår terräng och ytterligare 15 procent av dubbelspår. Den totala kostnaden

19 Ibid.

20 Dagens infrastruktur, "Väst kustbanans sista flaskhals utreds för bygge på 2030-talet", 2022.

21 Se bland annat Banverket, "Effekter och samhällsekonomisk bedömning för Väst kustbanan, sträckan Ängelholm – Maria", 2007, och Trafikverket, "Väst länken – sammanhang och effekter", 2013.

förväntas uppgå till cirka 3,2 miljarder euro för enbart enkelspår och 3,8 miljarder euro för enbart dubbelspår, och som mest cirka 4,3 miljarder euro i scenariot med dubbelspår och svår terräng.

De årliga driftkostnaderna har uppskattats till cirka 200 miljoner euro, baserat på Finansministeriets (2023) estimat för Västbanan och Östbanan. Utifrån västkustlandskapens befolkningsandel (27 % av all fjärrtrafik) antas att denna andel skulle använda västkustbanan, varav en tredjedel representerar resenärer som byter från buss till tåg. Med VR:s nuvarande biljettpriser för tur-och-retur-resor beräknas intäkterna till cirka 202 miljoner euro per år, vilket tillsammans med årliga löpande kostnader på 206 mn euro ger ett totalt årligt resultat på -4 mn euro.

Som alltid med sådana kalkyler finns osäkerheter. Antagandet om driftkostnader bygger på att västkustbanan får liknande kapacitet som Väst- och Östbanan, vilket inte nödvändigtvis är fallet. Därtill finns osäkerhet kring trafikvolym och den exkluderade godstrafiken, som skulle medföra både extra kostnader (uppehåll, kapacitet) och intäkter.

Kalkylen antyder ändå att en västkustbana skulle vara i nivå med redan planerade satsningar. Projektet framstår som genomförbart när politisk vilja finns. I dagsläget verkar beslutsfattarnas prioritering främst ligga i investeringar i redan välförsörjda regioner. Dock kan den pågående utredningen av de berörda landskapsförbunden ha stor betydelse för västkustbanans framtid.



FIGUR 2

Finlands järnvägar för persontrafik (grönt) och godstrafik (rött) samt rapportförslaget över en västkustbana (blått).



Källa: Oona Räisänen/Wikimedia Commons; egna ritningar.

TABELL 3

Räkneexempel över fasta och löpande kostnader samt löpande biljettintäkter för den föreslagna västkustbanan.

	Åbo–Raumo	Raumo–Björneborg	Björneborg–Vasa	Vasa–Jakobstad	Totalt Västkustbanan
<b>Förslag till järnväg</b>	93 km	51 km	193 km	121 km	458 km
<b>Fasta kostnader</b>					
Enkelt spår	651 mn euro	357 mn euro	1 351 mn euro	847 mn euro	3 206 mn euro
Dubbelt spår	781 mn euro	428 mn euro	1 621 mn euro	1 016 mn euro	3 846 mn euro
Svår terräng	873 mn euro	479 mn euro	1 812 mn euro	1 136 mn euro	4 300 mn euro
<b>Årliga löpande kostnader</b>	<b>42 mn euro</b>	<b>23 mn euro</b>	<b>87 mn euro</b>	<b>54 mn euro</b>	<b>206 mn euro</b>
<b>Löpande intäkter</b>					
Biljettavgift, tur och retur	60 euro	60 euro	70 euro	36 euro	-
Antal resor per år	0,6 mn	0,3 mn	1,5 mn	1,2 mn	3,6 mn
<b>Årliga intäkter</b>	<b>36 mn euro</b>	<b>18 mn euro</b>	<b>105 mn euro</b>	<b>43 mn euro</b>	<b>202 mn euro</b>
<b>Årligt resultat</b>	<b>-6 mn euro</b>	<b>-5 mn euro</b>	<b>18 mn euro</b>	<b>-11 mn euro</b>	<b>-4 mn euro</b>

Not: De fasta kostnaderna estimeras utifrån anläggningskostnaderna som angivits i Fröidh (2010). Jag utgår ifrån genomsnittskostnaderna per kilometer järnväg för samtliga enkel- och dubbelspårsprojekt. De årliga löpande kostnaderna utgår ifrån Finansministeriets (2023) estimat över de genomsnittliga drift-, kapital och andra finansieringskostnader för Västbanan och Östbanan över 50-årsperiod. Biljettavgiften är det lägsta priset taget från VR för sträckorna idag, inkluderat byten. Antal resor estimeras till att motsvara västkustlandskapens befolkningsandel på 27 procent av all fjärrtrafik och substitutionen från buss till tåg gäller en tredjedel av all busstrafik från västkustlandskapens befolkningsandel. Denna data kommer från Trafikledsverket (2022) och Statistikcentralen. Källa: Fröidh (2010), Finansministeriet (2023), VR, Trafikledsverket (2022), Statistikcentralen.

### 3. Under Finska viken mot Tallinn

#### Behov

Helsingfors och Tallinn är på många sätt en integrerad region. Mellan städerna reser ungefär nio miljoner passagerare och 1,2 miljoner bilar varje år, eller cirka 25 000 personer och 3 300 bilar varje dag. Dagspendlingen från Helsingforsregionen till Tallinn är större än till någon annan storstad i Finland, som exempelvis Åbo eller Tammerfors<sup>22</sup>.

Resan mellan Helsingfors och Tallinn sker i dag antingen med färja eller flyg, då det tidigare alternativet via S:t Petersburg inte längre är aktuellt av moraliska och säkerhetspolitiska skäl. Trycket på både flyg- och färjetrafiken har därför ökat, samtidigt som båda alternativen är begränsade i fråga om kapacitet, väderberoende och utsläpp. Färjor är – trots tekniska framsteg – fortsatt känsliga för vindar och isförhållanden, och flyget är det i särklass mest klimatbelastande alternativet. Ingen av lösningarna erbjuder den kontinuitet och punktlighet som krävs för att regionen ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt.

Mot denna bakgrund har idén om en fast järnvägsförbindelse under Finska viken – den så kallade Tallinntunneln – lyfts fram som en strukturellt överlägsna lösning. En tunnel skulle erbjuda väderberoende trafik dygnet runt, korta restiden mellan stadscentrumen till omkring en halvtimme och skapa en robust transportlänk som inte kan blockeras eller störas på samma sätt som sjö- och flygtrafik<sup>23</sup>. Till skillnad från färjetrafikens rörliga kostnader och begränsningar erbjuder en tunnel dessutom långsiktig kapacitet och nära nollutsläpp per passagerare vid elektrifierad järnvägsdrift.

Idén om en tunnel är inte ny. Redan på 1990-talet väckte Helsingfors stads personaldirektör Martti Asunmaa frågan inom ramen för det så kallade Tallinnprojektet, vars syfte var att stärka banden mellan huvudstäderna. År 1993 förespråkade Asunmaa öppet en fast förbindelse, något som till och med upp-

22 FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2021.

23 Ibid.

fattades som ett aprilskämt på kommunfullmäktiges sammanträde. Under resten av decenniet återkom diskussionen i både finländska och estniska medier, och under de senaste åren har projektet fått förnyad aktualitet av ekonomiska, kulturella och beredskapsmässiga skäl<sup>24</sup>.

Finland och Estland har starka ekonomiska band. Sedan Estlands självständighet 1991 har Finland investerat 7,2 miljarder euro i Estland, medan Estland investerat 1,2 miljarder euro i Finland<sup>25</sup>. Ländernas näringsliv samarbetar nära varandra inom bland annat digitalisering och utvecklandet av gröna energilösningar kring Östersjön. Institutioner som Suomalais-virolainen kulttuurisäätiö, Eesti Instituut och Soome Instituut verkar aktivt för kulturellt utbyte. Inom forskningen samarbetar exempelvis FinEst Centre for Smart Cities, som samlar Aalto-universitetet, Forum Virium Helsinki, Tallinns tekniska universitet och Estlands finansministerium för att utveckla urbana innovationer. Före pandemin studerade årligen omkring 700 estniska studenter i Finland och över 1 000 finländska studenter i Estland<sup>26</sup>.

Finland och Estland är båda EU- och Nato-medlemmar, med ett redan tätt försvars- och beredskapssamarbete. Länderna delar risker inom cybersäkerhet, försörjningskedjor och havsövervakning, och en fast förbindelse skulle också öka den gemensamma logistiska resiliensen. Sjötrafik kan blockeras, försenas eller störas vid militära incidenter eller hybridhot, medan en tunnel utgör en mer robust länk i både freds- och krislägen<sup>27</sup>.

En tunnelförbindelse skulle därför inte bara stärka integrationen mellan Helsingfors och Tallinn, utan också minska det upplevda avståndet till en av våra närmaste samarbetspartner. Regionen skulle på många sätt utvecklas i likhet med Öresund, till en sammanhängande arbetsmarknad, ett gemensamt innovationsnav och ett av de nordligaste ekonomiska centrumen i världen. En tunnel är därmed inte bara ett transportprojekt, utan ett strukturellt verktyg

24 Helsingin Sanomat, "Tallinna-projektin vetäjäksi nimitettiin Martti Asunmaa", 1993; Helsingin Sanomat, "Asiantuntijat tyrmäivät Tallinnan tunnelihankkeen Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Luuli Vitsiksi", 1994.

25 Estlands ambassad i Helsingfors, "Economic Relations", 2024. Det är värt att notera att utländska investeringar i finländska startup-företag per capita har minskat från cirka 180 euro till 80 euro sedan före pandemin, medan motsvarande siffra för Estland har fördubblats från 70 euro till nästan 150 euro. Estland har lyckats behålla en livskraftig företagskultur och en tydlig teknikprofil, där Finland delvis har tappat mark. Se Atomicos "The State of European Tech"-serie för mera.

26 Anne-Mari Virolainen & Jaak Aaviksoo, "Report 1+1=3 – Visionary report on Estonia-Finland future cooperation", Finnish Institute of International Affairs & Estonian Foreign Policy Institute, 2023.

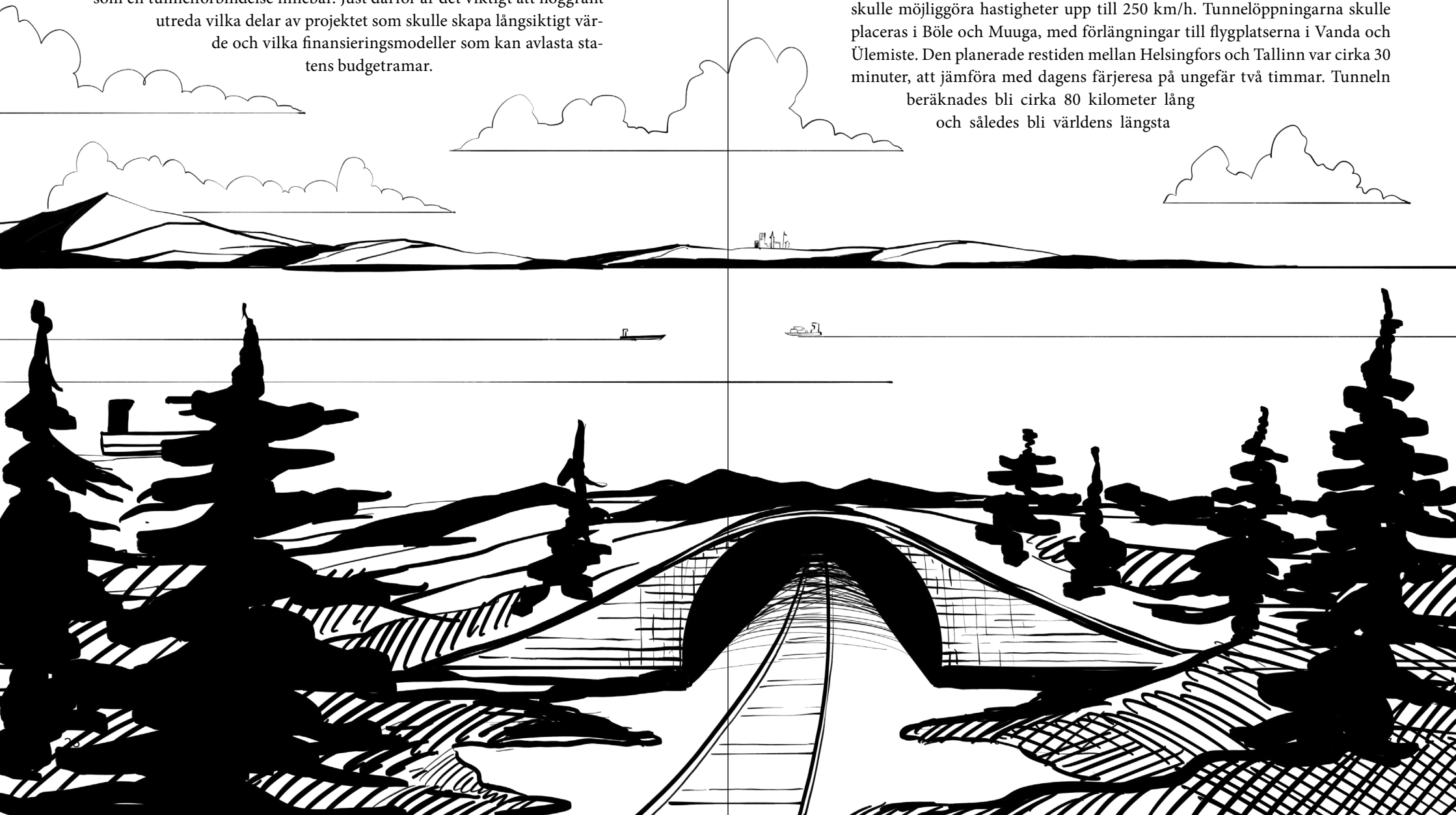
27 Ibid.

för att stärka den långsiktiga utvecklingen, hållbarheten och motståndskraften i hela Finlands och Estlands gemensamma region.

Samtidigt sker denna diskussion i en tid då den offentliga ekonomin är hårt ansträngd och då resurser saknas även för underhåll av den infrastruktur som redan finns. I ett sådant läge är det rimligt att betrakta stora nyinvesteringar med försiktighet och att öppet erkänna de risker och osäkerheter som en tunnelförbindelse innebär. Just därför är det viktigt att noggrant utreda vilka delar av projektet som skulle skapa långsiktigt värde och vilka finansieringsmodeller som kan avlasta statens budgetramar.

## Förutsättning

I mars 2008 undertecknade stadsdirektörerna Jussi Pajunen för Helsingfors och Edgar Savisaar för Tallinns räkning en avsiktsförklaring om att bygga en fast förbindelse. Avsiktsförklaringen utmynnade i en första förstudie som publicerades 2015 och som angav 2025 som ett möjligt startår för en förbindelse. Huvudförslaget bestod av två parallella tunnlar med tågförbindelser som skulle möjliggöra hastigheter upp till 250 km/h. Tunnelöppningarna skulle placeras i Böle och Muuga, med förlängningar till flygplatserna i Vanda och Ülemiste. Den planerade restiden mellan Helsingfors och Tallinn var cirka 30 minuter, att jämföra med dagens färjeresor på ungefär två timmar. Tunneln beräknades bli cirka 80 kilometer lång och således bli världens längsta



järnvägstunnel<sup>28</sup>. En alternativ dragning via Porkala diskuterades också, vilket skulle förkorta tunneln till cirka 65 km, men med något längre restid<sup>29</sup>.

Rapporten estimerade den ekonomiska netto nyttan till cirka två miljarder euro och de totala kostnaderna till mellan 9 och 13 miljarder euro. Rapporten byggde på en finansieringsmodell där Finland, Estland och EU skulle täcka cirka 40 procent av kostnaderna, medan resterande 60 procent skulle finansieras privat<sup>30</sup>.

År 2018 presenterades en uppdaterad förstudie i samarbete mellan Helsingfors och Tallinns städer, Nylands förbund, Harju landskapsförbund och respektive kommunikationsministerium. Förslaget följde i stort samma sträckning, men de beräknade kostnaderna steg till omkring 16 miljarder euro. Rapporten analyserade även samhällsnyttan, som främst skulle uppstå genom tidsvinster och rörlighet av människor, företag och kapital i regionen. Samtidigt konstaterades att samhällsnyttan endast motsvarade kostnaderna<sup>31</sup>.

I slutet av 2010-talet tog projektet en ny vändning när Peter Vesterbacka, medgrundare av Rovio, lanserade ett privat initiativ genom bolaget FinEst Bay Area Development. Bolaget ingick ett preliminärt finansieringsavtal på 15 miljarder euro med det kinesiska riskkapitalbolaget Touchstone Capital Partners för en alternativ tunnel med öppning vid Kägeludden. Denna version skulle bli omkring 100 km lång<sup>32</sup>. Debatten har sedermera kretsat kring huruvida rådande lagstiftning möjliggör ett privatfinansierat projekt av denna storlek samt vilka finansieringsmodeller som vore realistiska att använda.

Sammanfattningsvis visar förstudierna att en tunnelförbindelse under Finska viken skulle innebära betydande investeringskostnader och finansiella risker, men också kortare restider, ökad integration och stärkt regional konkurrenskraft.

28 Mikko Kuusisto/Yle, "Avajaisjuna kulki maailman pisimmän tunnelin läpi – video", 2016.

29 Harju County Government, City of Helsinki & City of Tallinn, "Pre-feasibility study of Helsinki-Tallinn fixed link Final Report", 2015.

30 Rapporten fastslog de årliga underhållskostnaderna till cirka 500 miljoner euro. Med en estimerad tur-retur-resa på 72 euro utifrån olika trafikprognoser skulle de årliga intäkterna relativt enkelt överstiga de rörliga kostnaderna.

31 FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2018. Denna rapport har därefter reviderats 2021 och det är till denna reviderade version jag hänvisar framöver. [Denna version finns att hämta här](#).

32 Marja Salomaa/Helsingin Sanomat, "Peter Vesterbackan ajama Tallinna-tunneli ajautui vastatuuleen Virossa: ministeri kritisoi valmistelua puutteelliseksi ja selvityksiä riittämättömiksi", 2019.

## Inspiration – Fehmarn-tunneln mellan Danmark och Tyskland

Ett närliggande projekt att inspireras av är den 18 kilometer långa Fehmarnförbindelsen mellan Lolland i Danmark och Fehmarn i Tyskland, som kombinerar både väg- och järnvägstunnel. Förbindelsen förväntas korta restiden över Fehmarnsundet från tidigare 45 minuter med färja till endast 7 minuter med tåg och 10 minuter med bil. Den totala restiden mellan Hamburg och Köpenhamn beräknas därmed halveras, då tunneln i praktiken gör hela sträckan till motorväg<sup>33</sup>. Även för stockholmare förkortas tågresan till Hamburg från omkring 13 timmar till cirka 8 timmar.

Idén om en fast förbindelse över Fehmarnsundet har diskuterats sedan före Berlinmurens fall och sågs tidigt som ett sätt att integrera Skandinavien med Västeuropa. I en rad förstudier under 1990- och 2000-talen föreslogs att förbindelsen skulle byggas som en bro snarare än en tunnel – en fyrflig motorvägsbro med två elektrifierade järnvägsspår. Kritiker menade dock att en Fehmarnbro främst skulle gynna västra Tyskland och inte stärka kontakterna österut. Ett alternativt förslag var därför en bro mellan Gedser i Danmark och Rostock i Tyskland, som skulle skapa en mer direkt förbindelse mot Berlin.

Beslutet att förlägga förbindelsen till Fehmarn fattades slutligen 2008, då Danmark och Tyskland undertecknade en avsiktsförklaring<sup>34</sup>. Danmark åtog sig att vara ensam finansör och ägare till projektet samt bära hela risken, medan Tyskland förband sig att förbättra sina inlandsvägar och järnvägsanslutningar<sup>35</sup>. Det var dock först 2011 som projektet fastställdes som en tunnel i stället för en bro, efter att flera studier visat att en tunnel skulle kräva mindre yta, vara mer miljövänlig och billigare än en bro<sup>36</sup>.

En avgörande förstudie publicerades 2015 av Danmarks transportministerium, med detaljerade beräkningar av kostnader och samhällsekonomiska effekter. Den totala byggkostnaden uppskattades till omkring 8 miljarder euro, vilket motsvarar dagens faktiska budget. Projektet beviljades EU-stöd på

33 Blackridge Research & Consulting, "Fehmarn Belt Fixed Link Tunnel to Reduce Travel Time Between Germany and Denmark to 7 Minutes", 2023.

34 Tysklands transportministerium, "Tiefensee: Durchbruch für feste Fehmarnbeltquerung", 2007.

35 State aid SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) – Financing of the Fehmarn Belt Fixed Link project.

36 Thames Menteth/Ground Engineering, "Tunnelling: Denmark's Fehmarnbelt tunnel begins to take shape", 2023.

cirka 1,2 miljarder euro<sup>37</sup>. Den beräknade nettosamhällsnyttan var cirka 3,5 miljarder euro över 50 år, huvudsakligen tack vare ökade trafikflöden, kortare restider och tullintäkter<sup>38</sup>.

Den tyska ekonomibyrån DIW granskade kalkylen och menade att de danska beräkningarna inte fullt ut tog hänsyn till oförutsedda händelser. I mer pessimistiska scenarier kunde projektet enligt DIW få negativ samhällsnytta. Byrån ansåg också att en nettonytta på 3,5 miljarder euro var för låg för att helt motivera investeringens storlek<sup>39</sup>.

Avsiktsförklaringen mellan Danmark och Tyskland ledde till att Folketinget 2015 etablerade de statliga bolagen Femern A/S och A/S Femern Landanlæg. Det förstnämnda ansvarar för själva tunneln, medan det andra utvecklar järnvägs- och vägförbindelserna på land. Projektet finansieras huvudsakligen genom statliga lån, som väntas återbetalas inom 32 år. På grund av pandemin hölls den officiella byggstarten först den 3 januari 2021. I april 2024 hade hela muddringsarbetet – över 15 miljoner kubikmeter jord – slutförts, och byggandet av tunnelsektionerna har nu inletts. Tunneln beräknas stå färdig 2029.

Projektet har samtidigt granskats av både europeiska revisionsrätten och Tysklands federala revisionsrätt för kostnadsökningar och förseningar<sup>40</sup>. Ursprungligen skulle Tyskland enbart uppgradera befintlig järnväg för 160 km/h, men beslutet ändrades senare till 200 km/h, vilket krävde ny järnväg. Den tyska delen kostar därför omkring 46 miljoner euro per kilometer, jämfört med 11 miljoner euro per kilometer på den danska sidan, där endast mindre uppgraderingar krävs. Mycket tyder på att kostnadsökningarna i Tyskland hade kunnat undvikas med en smidigare beslutsprocess.

Vilka de slutliga effekterna blir återstår att se, men redan nu kan konstateras att själva tunnelbygget följer kostnadsestimatet och att restidsvinsterna kommer att bli betydande.

37 Bolaget Femern A/S som ägs av den danska staten har estimerat ett behov på cirka 7,3 miljarder danska kronor, eller 978 miljoner euro, i EU-stöd under år 2021. Se Femern A/S, "Annual Report 2021".

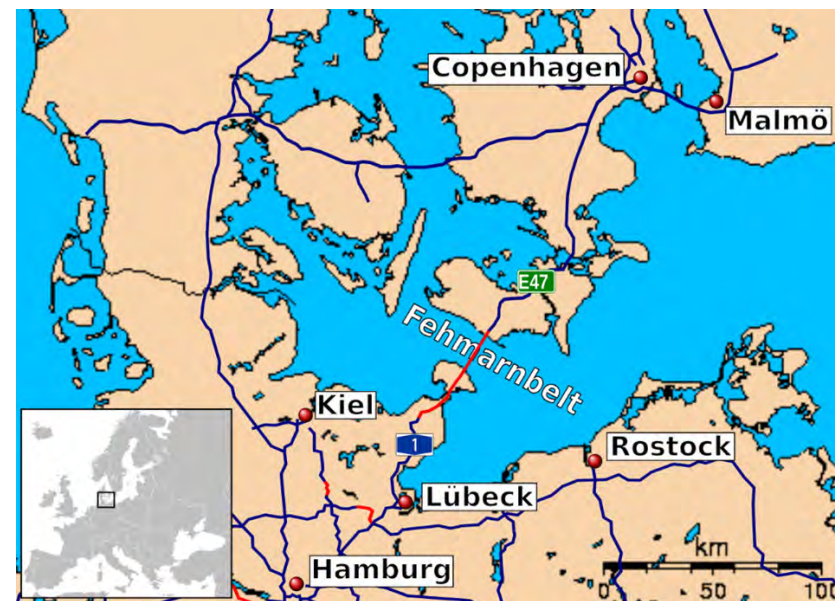
38 Thomas Odegaard & Kristian Kolstrup/Transportministeriet, "Cost-benefit analysis of The Fehmarn Belt Fixed Link Report by The Danish Ministry of Transport", 2015.

39 DIW Econ, "Statement on the current cost-benefit analysis for a fixed link across the Fehmarnbelt", 2015.

40 Europeiska revisionsrätten, "EU transport infrastructures: more speed needed in megaproject implementation to deliver network effects on time", 2020.

FIGUR 3

Placeringen av den påbörjade Fehmarn-tunneln längs E47 (rött).



Källa: Bowzer/Wikimedia Commons (CC BY SA 3.0).

## Förslag

Tabell 4 sammanställer kostnaderna och de beräknade samhällsekonomiska effekterna från FinEst Link-utredningen (2021). Tabellen inkluderar inte de löpande kostnaderna och intäkterna, men samtliga förstudier har visat att dessa i stort sett balanseras genom biljettintäkter.

Det är värt att notera att FinEst Link är den mest omfattande tillgängliga analysen, men att en helt oberoende utvärdering saknas. De presenterade siffrorna bör därför betraktas som ett illustrativt exempel på möjliga kostnads- och nyttoutfall, snarare än definitiva värden<sup>41</sup>.

41 Den aktuella rapporten, FinEst Link – Feasibility Study: Helsinki-Tallinn Transport Link (2021), är framtagen av Helsinki-Uusimaa Regional Council (Helsingfors-Nylands regionförbund) som huvudpartner. Ytterligare medverkande aktörer inkluderar bl.a. City of Helsinki, City of Tallinn, Ministry of Transport and Communications of Finland, Ministry of Economic Affairs and Communications of Estonia och Harju County Government (senare Union of Harju Municipalities).

De totala investeringskostnaderna uppskattas till cirka 16 miljarder euro, vilket motsvarar en nuvärdesberäknad kostnad på omkring 11,2 miljarder euro över 30 år. De tidsdiskonterade fördelarna uppgår till cirka 5 miljarder euro, vilket ger ett nettonuvärde (ENPV) på -6,2 miljarder euro. Samtidigt bedömer rapporten att de utvidgade ekonomiska effekterna, såsom regional utveckling och ökad integration, kan uppgå till cirka 6,9 miljarder euro över 30 år. Dessa bredare effekter gör att projektets långsiktiga samhällsnytta kan ligga i nivå med kostnadsnivån. Det är viktigt att notera att ett nettonuvärde nära noll ändå kan innebära betydande upplevda nyttor för exempelvis dem vars restid minskar och vars resmöjligheter ökar, vilket ger mer tid till att göra annat.

När det gäller finansiering bedömer studien att en modell med offentliga bidrag, EU-anslag och privat medfinansiering är möjlig, men exakta belopp för offentliga respektive privata delar varierar beroende på antaganden och fas i projektet. Danmark har använt en liknande modell för Fehmarnförbindelsen, liksom Sverige och Danmark för Öresundsbron, där projekten finansierats med statliga lån återbetalade genom framtida intäkter.

Den fasta förbindelsen föreslås utformas som en renodlad järnvägsförbindelse. Att inkludera vägtrafik skulle kräva en betydligt större konstruktion, nya kostnads kalkyler och omfattande omprojektering. Efterfrågan på vägtrafik bedöms dessutom vara begränsad. För godstransporter visar förstudierna att behoven kan tillgodoses med godståg, medan efterfrågan på vägtransportlösningar är större i nordvästra Finland, där industrins tillgång till norska Atlanthamnar är avgörande.

Var tunneln slutligen skulle dras kan med fördel baseras på tidigare förslag, med öppningar i Böle och Muuga och anslutningar till flygplatserna i Helsingfors-Vanda och Ülemiste.

I kombination med satsningarna på Rail Baltica och Finlands västkustjärnväg skulle tunneln skapa en sammanhängande järnvägskorridor från norra Finland till kontinenten.

Det förändrade omvärldsläget efter pandemin och Rysslands anfallskrig i Ukraina motiverar en ny, omfattande utredning, med särskilt fokus på finansiering, riskfördelning och organisationsmodell.

**TABELL 4**

Kostnader och estimerade samhällsekonomiska effekter från utredningen år 2018.

	<b>Värde</b>
<b>Kostnader och finansiering</b>	
Totala kostnader	16 000 mn euro
EU (12,5 %)	2 000 mn euro
Finska staten (13,75 %)	2 200 mn euro
Estniska staten (13,75 %)	2 200 mn euro
Kvarstående kostnad	9 600 mn euro
<b>Nuvärdet över 30 år</b>	
Kostnader	11 200 mn euro
Fördelar	5 000 mn euro
Nettonuvärde (ENPV)	-6 200 mn euro
<b>Nyttan av bredare ekonomiska effekter över 30 år</b>	
Basscenario	6 900 mn euro
Hög bnp-tillväxt	7 300 mn euro
Låg bnp-tillväxt	6 700 mn euro

Källa: FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2021. Siffrorna är baserade på kalkylerna från rapporten 2018. Nettonuvärdet består av de tidsdiskonterade fördelarna minus de tidsdiskonterade kostnaderna. Fördelarna består av bland annat insparad restid, ökad resekvalitet, biljettintäkter och så vidare. Kostnaderna består av de tidsdiskonterade finansieringskostnaderna. Samhällsekonomiska effekter består av ökat arbetsmarknadsdeltagande, ökad rörlighet och konkurrens, och så vidare.

## 4. Sammanfattande kommentarer

Denna rapport har haft som syfte att diskutera och lägga fram konkreta förslag på framtida infrastrukturprojekt i Finland. Målet har varit att identifiera investeringar som på lång sikt stärker tillgängligheten, den regionala balansen och Finlands position i Europa

### Gör tågtransporten tillgänglig utanför storstäderna

Ett utbyggt järnvägsnät längs västkusten skulle förbättra tillgängligheten för både människor och företag, inte bara i de största städerna utan också i regionerna mellan dem. En sammanhängande järnvägskorridor från Åbo till Vasa skulle avsevärt stärka persontrafiken, godstransporterna och näringslivets logistiska förutsättningar längs Finlands västliga tillväxtzon.

Sträckan skulle bli omkring 460 kilometer, och restiden mellan Åbo och Vasa skulle kunna minska med upp till 1 timme och 20 minuter. De beräknade investeringskostnaderna för anläggning och utgrävning ligger på 3,2–4,3 miljarder euro, vilket placerar projektet i samma storleksordning som Västbanan, Finlandsbanan och Östbanan.

### Sammankoppla Helsingfors och Tallinn

Med omkring nio miljoner passagerare och 1,2 miljoner bilar per år är Helsingfors–Tallinn redan en av Östersjöns mest trafikerade transportkorridorer, samtidigt som dagens färje- och flygalternativ är begränsade av kapacitet, väder och höga utsläpp. En tunnel skulle skapa en stabil och klimatneutral förbindelse året runt och omvandla regionen till ett gemensamt ekonomiskt centrum med över två miljoner invånare.

Investeringskostnaden på cirka 16 miljarder euro är betydande, särskilt i ett läge där den offentliga ekonomin är pressad. Samhällsekonomiska analyser visar dock att projektets långsiktiga nytta kan motsvara kostnaderna när de bredare regionala effekterna beaktas. En tänkbar finansieringslösning är en mix av statliga och europeiska bidrag kombinerad med privat kapital och statliga lån, i linje med modellerna bakom Öresundsbron och Fehmarn Bält.

# Kommentar

Som nybakad student packade jag mitt flyttlass för att ta mig från Nagu upp mot Vasa. Under en tid då internet inte var lika utvecklat som i dag letade jag efter information om tågtrafiken mellan Åbo och Vasa på järnvägsstationen. Där stod det tågtidtabeller på rad, men jag hade svårt att hitta tidtabellen för Åbo – Vasa. Till min stora förvåning visade det sig att en tågresa från Åbo till Vasa bestod av inte bara ett, utan två tågbyten. Ett i Tammerfors och ett i Seinäjoki. Jag insåg att jag måste åka in i landet för att ta mig från en kuststad till en annan. Det är nu över 20 år sedan och under den tiden har inga seriösa diskussioner om en tågräls längs med kusten egentligen aktualiserats. Därför var det intressant att denna rapport tar upp just den dragningen.

Däremot har tågtrafik mellan Helsingfors och Tallinn diskuterats betydligt livligare under de senaste 20 åren. Det har funnits en mängd olika dragningar, finansieringsmodeller och aktörer bakom projekten. Men inte heller den debatten är särskilt aktuell längre. För några år sedan var projektet högaktuellt, men realpolitiska händelser och utvecklingsförlopp satte käppar i hjulet och nu känns det som att planerna har fallit i glömska.

Varför blir det då så här när det gäller stora rälsprojekt i Finland? Varför får de på allvar inte luft under vingarna? Satsningar på räls trafik ses ofta som regionalt viktiga tillväxttåtgärder. Man ser det som att det lockar till sig företagsinvesteringar och bidrar till ekonomisk tillväxt. Inte helt sällan planeras även stora bostadsområden längs med rälsdragningen och därför sätter man lätt likhetstecken mellan satsning på räls och tillväxt. Och väldigt sällan brukar en region eller stad tacka nej till det.

Vi är beroende av att utveckla vår export och har samtidigt höga krav på klimatomställning och försörjningsberedskap. Ur den synvinkeln är frågan om framtidens transportinfrastruktur synnerligen strategisk. Den handlar om vår konkurrenskraft, vår regionala utvecklingspotential och både krav och önskan på att knyta oss närmare Europa. Ur den synvinkeln kunde nya järnvägsspår – speciellt med europeisk spårvidd – nästan ses som ett europeiserande utvecklingsprojekt, även om allt just nu går under termen ”investeringar i säkerhet”.

Det finns naturligtvis många vägande skäl för att utveckla spårtrafiken. Järnvägen har kapacitet att frakta stora mängder både människor och gods av olika slag på ett relativt effektivt, energisnålt och säkert sätt. Om järnvägarna möter invånarnas behov så minskar också mängden bilar och därmed stora mängder utsläpp och föroreningar. Också frakten av gods och olika varor är kostnadseffektiv då denna sker på räls. Då järnvägstrafiken dessutom numera långt är elektrifierad och elen kommer från förnyelsebar energi, ses tågtrafiken också som ett klimatvänligt färdmedel.

Men naturligtvis finns det också nackdelar. Speciellt under den senaste tiden har det i debatten kraftigt lyfts upp de ingrepp man behöver göra i naturen då en ny räls dras. Det har till och med funnits röster som starkt ifrågasätter tågtrafikens egentliga miljövänlighet med tanke på hur mycket skog som måste huggas, berg som måste sprängas och orörda naturområden som förändras.

Finlands problem är också att avstånden är långa och invånarna inte är särskilt många. Inte ens i södra och västra delen av landet där det finns flera tillväxtorter och exportintensiva områden. Då byggnadskostnaderna av rälsinfrastruktur är rätt samma oberoende av mängden passagerare, lider nytto-kostnadskoefficienten av våra rätt små passagerarsiffror.

Kostnaderna för byggandet av nya järnvägar är dessutom mycket höga. Det är investeringar som på sikt kan skapa tillväxt och avkastning, men i dagens alltmer snabba värld finns det sällan förståelse eller tålamod för långsiktig planering. Ur det perspektivet får man lätt järnvägar att se olönsamma ut. I tider av sparkrav finns dessutom en tendens att ställa tågtrafik mot rätt till sjukvård, och då grusas den sansade dialogen lätt och ersätts av mer populistiska tongångar.

Trots att jag tror att Finland skulle gynnas av mer, bättre och smidigare tågtrafik har jag samtidigt marinerats i den politiska verkligheten på nationell plan under de senaste åren. Den har lärt mig att det kan finnas hur goda argument som helst, men om det finns en stor skara motståndare som tar till vilka medel som helst, kan även långsiktigt vettiga projekt försättas i stark motvind. Den andra utmaningen är likgiltigheten eller bristen på visioner. Kommer du med nya banbrytande och kanske lite annorlunda idéer möts du med tystnad, likgiltighet eller en blick som säger att du ska hålla dig på matan. Spännande och intressanta projekt ges sällan den näring de skulle behöva för att eventuellt blomstra upp. De kuvas i stället med kommentarer om trängd ekonomi, regelverk och mummel.

Summa summarum, investeringar i infrastrukturen kommer alltid att möta motstånd. Det hör till spelets natur. Det finns alltid de som ser glaset som halvtomt i stället för halvfyllt. Trots det måste vi våga ha visioner. Vi måste våga kasta fram nya idéer, nya synsätt, och kreativa lösningar på samhälleliga problem. Man kommer tyvärr inte att lyckas bara för att man har den bästa möjliga idén, men man för åtminstone debatten framåt.

Många av historiens största uppfinningar började som något som verkade helt orimligt: flygplan, mobiltelefoner, internet, elbilar och rymdturism. Om ingen fått komma med nya idéer hade de heller aldrig utvecklats och förverkligats. Djarva idéer tvingar oss att tänka utanför invanda mönster. När någon bryter mot normen uppstår ofta nya insikter. De kanske inte alltid leder till resultat, men det skapar en atmosfär där det är tillåtet att tänka fritt. Det är just den atmosfären som gör att fler vågar stiga fram, vågar komma med något nytt, och det i sig leder nästan alltid till bättre lösningar och en lite bättre morgondag.

*Sandra Bergqvist*

Skribenten är riksdagsledamot för Egentliga Finland, samt tidigare idrotts- och ungdomsminister.

## Lättläst summering av rapporten

Rapporten *I takt med tiden – En färdplan för Finlands framtida infrastruktur*, del 2 handlar om hur Finlands järnvägar kan utvecklas i framtiden.

Rapporten fokuserar särskilt på två stora projekt. Det ena är en ny järnväg längs västkusten. Det andra är en fast tågtunnel mellan Helsingfors och Tallinn. Målet är att visa hur bättre tågförbindelser kan stärka Finlands ekonomi, miljö och säkerhet på lång sikt.

I dag har Finland stora utmaningar när det gäller järnvägar. Många banor är gamla, långsamma och byggda för ett lägre trafikbehov än i dag. Samtidigt satsar Finland mindre pengar på infrastruktur än flera grannländer. När järnvägar inte fungerar bra blir det svårare för människor att resa, för företag att transportera varor och för landet att klara kriser. Tåget är också viktigt för klimatet, eftersom det är ett av de mest miljövänliga sätten att resa långa sträckor.

Längs Finlands västkust bor många människor, men tågförbindelserna är svaga. Det är ofta snabbare och enklare att resa med buss eller bil än med tåg. Resor mellan kuststäder kräver ofta byten, till exempel i Tammerfors, och tar lång tid. Detta gör att vissa privatpersoner och företag har det sämre än andra. Rapporten föreslår därför en ny sammanhängande järnväg, en så kallad västkustbana, som går från Åbo via flera kuststäder upp till Jakobstad och Karleby. En sådan bana skulle göra resorna snabbare, stärka industrin och förbättra transporterna till viktiga hamnar. Den skulle också vara viktig för att samhället ska klara sig i krissituationer. Kostnaden för västkustbanan beräknas till cirka tre till fyra miljarder euro, vilket är i samma storleksklass som andra stora järnvägsprojekt i Finland.

Rapporten tar också upp idén om en tågtunnel mellan Helsingfors och Tallinn. I dag reser miljontals människor varje år mellan städerna, främst med färja eller flyg. Färjor påverkas av väder och is, och flyg orsakar stora utsläpp. En tunnel under Finska viken skulle göra det möjligt att resa

med tåg på cirka trettio minuter, oberoende av väder. Den skulle minska utsläppen och skapa en stabil och säker förbindelse mellan Finland och Estland. En sådan tunnel skulle kunna knyta ihop regionen till ett gemensamt område för arbete, studier och företagande och stärka kontakten mellan Finland och resten av Europa.

Samtidigt betonar rapporten att en tunnel är ett mycket dyrt projekt. Kostnaden uppskattas till cirka sexton miljarder euro. Därför krävs en finansieringslösning där Finland, Estland, EU och privata aktörer delar på kostnaderna. När det kommer till allas vår gemensamma nytta kan den bli stor på lång sikt, även om projektet är riskfyllt.

Rapportens slutsats är att Finland behöver tänka långsiktigt och våga investera i järnvägar även utanför de största städerna. Bättre tågförbindelser kan stärka den regionala balansen, minska utsläpp och göra Finland mer sammanlänkat med Europa. Infrastruktur ses som en investering i framtiden, inte bara som en kostnad.

## Källförteckning

Anna Sourander/Österbottens tidning, ”Joakim Strand om regeringens utredning: ”En fast förbindelse över Kvarken ska vara klar när 2030-talet är slut”, 2024.

Anne-Mari Virolainen & Jaak Aaviksoo, ”Report 1+1=3 – Visionary report on Estonia-Finland future cooperation”, Finnish Institute of International Affairs & Estonian Foreign Policy Institute, 2023.

Antti Talvitie, ”Insändare: Kvarkenvägen är av oersättligt värde för Finland”, Hufvudstadsbladet, 2024.

Antti Talvitie, ”Insändare: Vägen över Kvarken behövs för vårt försvar och försörjningstrygghet”, Hufvudstadsbladet, 2024.

Banverket, ”Effekter och samhällsekonomisk bedömning för Västkustbanan, sträckan Ängelholm – Maria”, 2007.

Blackridge Research & Consulting, ”Fehmarn Belt Fixed Link Tunnel to Reduce Travel Time Between Germany and Denmark to 7 Minutes”, 2023.

CER, ”The Economic Footprint of Railway Transport in Europe”, 2014.

DIW Econ, ”Statement on the current cost-benefit analysis for a fixed link across the Fehmarnbelt”, 2015.

EK Finland, ”Ulkomaankauppa”, 2023.

Estlands ambassad i Helsingfors, ”Economic Relations”, 2024.

Europeiska kommissionen, ”Autumn 2024 Economic Forecast: A gradual rebound in an adverse environment”, 2024.

Europeiska revisionsrätten, ”EU transport infrastructures: more speed needed in megaproject implementation to deliver network effects on time”, 2020.

Femern A/S, "Annual Report 2021", 2022.

Finansministeriet, "Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys", Valtiovarainministeriön julkaisuja, 2023:5.

FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2018.

FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2021.

Fosu, Prince, "Does railway lines investments matter for economic growth?", 2021, Economics, 9. 11-24.

Freddi Wahlström/Yle, "Utredning: Entimmeståget till Åbo skulle tära på både miljön och statens ekonomi", 2023.

Fröidh, Oskar, "Anläggningskostnader för järnvägar i Sverige 1989–2009", PM, Kungliga tekniska högskolan, 2010.

Harju County Government, City of Helsinki & City of Tallinn, "Pre-feasibility study of Helsinki–Tallinn fixed link Final Report", 2015.

Heidi-Maria Harju/Yle, "Merenkurkun silta tarvitaan, sanoo moni Vaasan vaalipiirin eduskuntavaaliehdokas vaalikoneessa – "Yhteydet länteen on varmistettava", 2023.

Heini Holopainen/Yle, "Merenkurkun sillan suunnittelun aloittaminen jakaa Vaasan vaalipiirin kansanedustajat – vaalikausi käy vähiin ja liikenteestä huolehtii nyt uusi laiva", 2021.

Helsingin Sanomat, "Asiantuntijat tyrmäävät Tallinnan tunnelihankkeen Kaupunginhallituksen puheenjohtaja luuli vitsiksi", 1994.

Helsingin Sanomat, "Tallinna-projektin vetäjäksi nimettiin Martti Asunmaa", 1993.

Howard J. Shatz, Karin E. Kitchens, Sandra Rosenbloom och Martin Wach (2011). "The Effects of Highway Infrastructure on Economic Activity", RAND Corporation.

Ignatov, A. (2024). "European highway networks, transportation costs, and regional income". Regional Science and Urban Economics, Volume 104.

Jouni Tanninen/Yle, "Nato-jäsenyys herätti uinuvan ratahankkeen – kunnat yrittävät saada vanhan poikkiradan takaisin käyttöön", 2023.

Kiiskilä, Kati, Tuominen, Janne & Mäki, Ville, "Kilometrit katuverkolla – Katuverkon liikennelaskennan ja suoritelaskennan kehittäminen", Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 7/2022.

Kommunikationsministeriet, "Rahoitusohjelman valmistelu – Parlamentaarinen ryhmä 8.12", 2023.

Kommunikationsministeriets publikation "Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot – Työryhmän mietintö" (2006).

Marcus Lillkvist/Vasabladet, "Umepolitiker mycket positiv till Kvarkenbro – tänker sig att Sverige tar halva kostnaden", 2020.

Marcus Lillkvist/Yle, "Nu går skattepengar till att utreda bro över Kvarken – myndighet satsar 200 000 euro", 2024.

Marja Salomaa/Helsingin Sanomat, "Peter Vesterbackan ajama Tallinna-tunneli ajautui vastatuuleen Virossa: ministeri kritisoi valmistelua puutteelliseksi ja selvityksiä riittämättömiksi", 2019.

Micael Nord och Marcus Horning/Transportnytt, "Flest positiva effekter med Öresundsmetron", 2023.

Mikko Kuusisalo/Yle, "Avajaisjuna kulki maailman pisimmän tunnelin läpi – video", 2016.

Motion 2011/12:T257 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP) samt Motion 2012/13:T251 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP).

Niklas Evers/Yle, "Varför ligger Finland så långt efter Sverige? Dödsfallen i trafiken skulle halveras under 2010-talet men vägarna har inte blivit säkrare", 2019.

Norran, "Säkerhetsläge skyndar på Kvarkenbro", 2023.

Patrick Sjöholm/Vasabladet, "Förbindelse över Kvarken kan hota världsarvsstatus – allt hänger på miljörapport", 2022.

Railway Industry Association, "The economic contribution of UK Rail", 2021.

Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering, Statsrådets publikationer 2023:59.

Region Skåne mfl., ”Västkustbanan – dubbelspår på hela sträckan”, 2020.

Regleringsorganet för järnvägssektorn, ”Järnvägsmarknaden”, 2021.

Slaget efter tolv, ”Kan Kvarkenbron bli verklighet? – nu nämns förbindelsen i regeringsprogrammet”, Yle, 2023.

State aid SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) — Financing of the Fehmarn Belt Fixed Link project.

Statens offentliga utredningar 1989:4, ”Fasta Öresundsförbindelser”, Stockholm 1989.

Statsrådets publikationer, ”Ett starkt och engagerat Finland: Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering”, 2023.

Sveriges riksdag, Fråga 2005/06:326 av Gunilla Tjernberg (kd) till statsrådet Ulrica Messing (s).

Thames Menteth/Ground Engineering, ”Tunnelling: Denmark’s Fehmarnbelt tunnel begins to take shape”, 2023.

Thomas Hamber/Göteborgs-Posten, ”Öresundsbron ger mångmiljardvinster”, 2014.

Thomas Malm, ”Bron och attityderna – en undersökning av politiska åsikter kring Öresundsbron”, Lunds universitet, 2008.

Thomas Odegaard & Kristian Kolstrup/Danmarks transportministeriet, ”Cost-benefit analysis of The Fehmarn Belt Fixed Link Report”, 2015.

Traficom, ”Landsvägsnätets skick”, 2021 och ”Transportföretagen, Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll”, 2023.

Traficom, ”Läget och verksamhetsförutsättningarna för logistik i Finland”, 2022. Statistikcentralen.

Traficom, ”Trafiken på landsvägarna”, 2022.

Trafikledsverket, ”Stora skillnader mellan Finland och Sverige gällande satsningarna på trafiknätet”, 2014.

Trafikledsverket, ”Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032”, 2025.

Trafikledsverket, ”Kaukoliikenteen matkat vuonna 2022 – yhteensä 13,236 milj. matkaa”, 2023.

Trafikledsverket, ”Liikenneväylien korjausvelka”, 2024.

Trafikledsverket, ”Rv 3 Tammerfors–Vasa”.

Trafikledsverket, ”Rv 8 Vasa–Karleby”.

Trafikledsverket, ”Tilläggsfinansieringen bryter ökningen av vägnätets reparationskostnader”, 2024.

Trafikledsverket, ”Väylien korjausvelka”, 2024.

Trafikverket, ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”, 2021.

Samferdselsdepartementet, ”Nasjonal transportplan 2022–2033”, 2021.

Trafikverket, ”Västlänken – sammanhang och effekter”, 2013.

Tysklands transportministerium, ”Tiefensee: Durchbruch für feste Fehmarnbeltquerung”, 2007.

Öresundsinstitutet, ”Fakta: Så mycket kostade Öresundsbron och Citytunneln”, 2015.

Österbottens förbund, ”Österbottens landskapsplan 2050 – Planbeskrivning”, 2024.

Österbottens Handelskammare, ”Utredning: Västra Finlands industri investerar med flera miljarder”, 2023.

Detta är en rapport om hur Finlands järnvägar kan utvecklas i framtiden och fokuserar särskilt på två stora projekt. Det ena är en ny järnväg längs västkusten. Det andra är en fast tågtunnel mellan Helsingfors och Tallinn.

Längs Finlands västkust bor många människor, men tågförbindelserna är svaga. Det är ofta snabbare och enklare att resa med buss eller bil än med tåg. Resor mellan kuststäder kräver ofta byten, till exempel i Tammerfors, och tar lång tid.

I dag reser miljontals människor varje år mellan Helsingfors och Tallinn, främst med färja eller flyg. Färjor påverkas av väder och is, och flyg orsakar stora utsläpp. En tunnel under Finska viken skulle göra det möjligt att resa med tåg på cirka trettio minuter, oberoende av väder.

Finland behöver tänka långsiktigt och våga investera i järnvägar även utanför de största städerna. Bättre tågförbindelser kan stärka den regionala balansen, minska utsläpp och göra Finland mer sammanlänkat med Europa. Infrastruktur ses som en investering i framtiden, inte bara som en kostnad.