

## Det tunnelstationsalternativ som går vidare till nästa planeringsfas för Östbanan

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026  
789/10.02.02/2022

Beredning och tilläggsuppgifter:

generalplanechef Maija-Riitta Kontio  
trafikplaneringschef Antti Rahiala  
detaljplanechef Emilia Saatsi  
fornamn.efternamn@borga.fi

Östbanan är en ny banförbindelse från Helsingfors till Kouvola via Borgå. I detta skede av planeringen är den enda stationen på Östbanan mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Kouvola planerad att ligga i Borgå. Bansträckningen möjliggör i framtiden ytterligare stationer (Forsby, Lapträsk, Elimä). Om banan blir verklighet har den permanenta konsekvenser för områdesstrukturen som varar i årtionden eller århundraden.

Östbanans sträckning skiljer sig från Flygbanan och går i en tunnel nästan hela vägen under Sibbo. I Borgå går planeringen vidare för sträckningen för den ovanjordiska stationen i Kungsporten samt för en av de två sträckningarna som ska gå genom tunneln. I tunnelalternativen ligger stationen under marken i Borgå antingen i centrum vid ån eller under Parkgatan i Hornhattula. Av alternativen i den övergripande planen väljs antingen en ovanjordisk station i Kungsporten eller en tunnelstation för spårplaneringen. Sträckningen från Borgå till Kouvola går söder om Lapträsk.

Östbanan Ab har bett Borgå stad att senast sommaren 2026 lämna synpunkter på vilket tunnelalternativ som är bäst ur stadens perspektiv och som bör tas vidare till nästa planeringsfas, det vill säga den övergripande planeringen. Östbanan Oy har påbörjat utarbeta en övergripande plan för banan, och den beräknas vara färdig år 2028.

I miljökonsekvensbedömningen av Östbanan rapporterades inga väsentliga skillnader mellan tunnelstationerna och tunnelsträckningarna i Borgå. Borgå stad gav ett utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen (stadsstyrelsen 16.2.2026 § 43). I utlåtandet konstaterades att stationsalternativen i Borgå (både ovanjordiska och underjordiska) har betydande skillnader bl.a. med tanke på samhällsstrukturens enhetlighet och attraktiviteten av hållbara färdvägar. Skillnaderna mellan de olika stationsalternativen har behandlats bristfälligt i miljökonsekvensbeskrivningen och den belyser inte i tillräcklig utsträckning konsekvenserna och skillnaderna mellan de olika alternativen. I utlåtandet slogs det också fast att ur Borgås perspektiv är den bästa och minst störande sträckningen, när det gäller samhällsstruktur, hållbara transporter, markanvändning, natur, landskap, kulturmiljö samt befolkningens hälsa, komfort och levnadsvillkor, en tunnelsträckning mellan Backas och Björkdal. Det konstaterades ytterligare att tunnelloösningen med en station i

stadens centrum skapar helt klart de bästa förutsättningarna för hållbar mobilitet och samhällsstruktur.

Utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå var framlagt 14.1–16.2.2026 och samtidigt begärdes boendeföreningar, grannkommuner och myndigheter att lämna sina utlåtanden. På grund av linjedragningalternativen för Östbanan fanns tre olika kartor med olika linjedragningar och stationsalternativ för Östbanan framlagda. Alternativen för sträckningen i planutkastet bygger på den miljökonsekvensbedömning och den preliminära översiktsplanen för Östbanan som Östbanan Ab har utarbetat.

I alternativ 1 (VE1) i utkastet till delgeneralplan ligger banan under jorden inom delgeneralplanens område, och den underjordiska stationen placeras i stadskärnan, under Borgå å, med ingångar från torget och från Västra åstranden. I alternativ 2 (VE2) ligger banan under jorden inom delgeneralplaneområdet och stationen placeras i närheten av korsningen mellan Parkgatan och Hornhattulavägen. Stationen har ingångar på båda sidor av Parkgatan. I alternativ 3 (VE3) finns bansträckan ovan jord, där stationen ligger i Kungsporten och dessutom en närtågsstation i Hattula, i närheten av den gamla järnvägsstationen. I utkastet till delgeneralplanen är markanvändningslösningarna för de underjordiska alternativen sinsemellan likadana. I alternativet ovan jord avviker markanvändningen i någon mån i stationens näromgivning.

I responsen på utkastet till delgeneralplan var det mest populära alternativet en tunnelsträckning med stationen i centrum (VE1). Alternativet ansågs vara den bästa lösningen med tanke på stadens utveckling och centrumets livskraft. Stationen i centrum fick också beröm för att den ligger där flest människor bor och är lätt att nå till fots och med cykel. Centrum är också en knutpunkt för kollektivtrafiken. Dessutom ansågs centrumalternativet vara det bästa alternativet när det gäller turism och resor. Bland fördelarna med alternativet med stationen vid Parkgatan nämndes bland annat att det finns gott om plats för infartsparkering och att det är enkelt att ta sig dit med bil. Även den ovanjordiska spårsträckningen i Kungsporten fick understöd. Alternativet i Kungsporten ansågs vara det billigaste och enklaste att genomföra, och det finns plats för infartsparkering. Det kom också en del kritiska synpunkter mot hela banprojektet. Det har utarbetats en sammanfattning av de yttranden och utlåtanden som lämnats in gällande Östbanan.

Östbanan Ab har i samarbete med Borgå stad låtit genomföra en jämförelse av de två tunnelstationerna. Jämförelsen blev färdig i slutet av april. I jämförelsen ingick alternativet med stationen i centrum och alternativet med stationen vid Parkgatan. Syftet med jämförelsen är att särskilt belysa de aspekter och skillnader som inte framgår av miljökonsekvensbeskrivningen för Östbanan.

Alternativen för tunnelstationer i centrum och på Parkgatan har jämförts utifrån följande aspekter: markanvändning, handel och övriga tjänster, stadsbild och miljö, trafik (gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och parkering i anslutning till stationen) samt

eventuella synergieffekter (skyddsrum och parkering). I jämförelsematerialet har man använt sig av material som tagits fram i samband med banans planering och utredningar, planeringsmaterial och geodata från Borgå stad samt kunskap och synpunkter från de personer som deltagit i planeringen, insamlade genom intervjuer och workshoppar.

Enligt jämförelsen passar stationen i centrumet väl in i den nuvarande områdesstrukturen och den ligger centralt med tanke på den befintliga bebyggelsen och arbetsplatserna. I närheten av alternativet med stationen i centrum kommer det även i framtiden att finnas betydligt fler invånare och arbetsplatser än i området kring alternativet vid Parkgatan. Centrumalternativet stöder kompletterande byggande och renoveringsprojekt i centrum samt utvecklingen av Västra åstranden. Centrumstationen leder tågpassagerarflöden direkt till stadskärnan och Västra åstranden, vilket bidrar till att dagligvaruhandel, specialbutiker, restauranger, turisttjänster och yrkeshögskolor kan bevaras och utvecklas.

Enligt jämförelsen har centrumstationen ett bra läge för anslutande gång- och cykeltrafik. Centrum är en naturlig knutpunkt för både lokaltrafik och fjärrtrafik, och alla regionala busslinjer erbjuder direktförbindelser till tågstationen. I centrum finns det för närvarande inte tillräckligt med plats för parkering som stationen kräver, och stationen förutsätter ytterligare plats för parkering. I stadskärnan och på Västra åstranden kan man hitta möjligheter till dubbelnyttjande av parkeringsanläggningar med andra verksamheter, vilket är effektivare. Stationen leder till ökad biltrafik i stadskärnan och på Västra åstranden, hur trafiken fördelas över gatunätet beror på var parkeringsanläggningarna är belägna. I närheten av centrumstationen finns fler bostäder och arbetsplatser, vilket är en fördel om stationen skulle utnyttjas som splitterskydd eller skyddsrum eller om ett separat skyddsrum skulle byggas i anslutning till tunneln.

Enligt jämförelsen ligger Parkgatans station utanför stadskärnans stadsstruktur och bostadsområdenas tyngdpunkt. I närheten av stationen finns potentiella möjligheter till ökad markanvändning, vilka dock begränsas av ett område med dåliga byggförutsättningar nordost om stationen, den mark som upptas av motorvägen samt bullerstörningar. Området kring stationen är inte lika attraktivt att bo i som områdena i närheten av centrumstationen. Läget passar utmärkt för anställda i potentiella arbetsplatsområden, vid yrkesläroanstalten på Styrmansvägen samt vid ett eventuellt nytt sjukhus och social- och hälsocentral. Stationen kan öka attraktionskraften hos området längs Parkgatan och andra områden i närheten av motorvägsavfarterna som etableringsplats för tjänster.

Tillgängligheten till Parkgatans station med cykel är god från stadens västra del, men från centrum och stadens östra del är cykelvägen till stationen längre. Stationen på Parkgatan kräver ändringar i busslinjerna och innebär att det uppstår en ytterligare knutpunkt för busstrafiken vid sidan av centrum, vilket ökar kostnaderna och/eller försämrar servicenivån på vissa sträckor. Parkgatans station är lätt att nå med bil för dem som kommer från östra Nyland utanför Borgå.

Det kan vara enklare att ordna infartsparkering utanför centrum. Det finns redan en tomt i området som är avsedd för en parkeringsanläggning för den nuvarande busstrafiken men järnvägsstationen skulle kräva ytterligare parkeringsplatser. Förutsättningarna för att kombinera växlande parkering med andra verksamheter är dåliga. Parkgatans station lockar fler att använda bil för anslutningsresor än centrum, dit det är lättare att ta sig med andra färdssätt.

Enligt den preliminära övergripande planen är tunnelns längd ungefär densamma i de båda alternativen, och i båda alternativen går tunneln under Borgå å. Det finns inga betydande skillnader i kostnadsberäkningarna med den noggrannhet som kännetecknar detta planeringsskede. Valet mellan olika tunnelalternativ baseras alltså på andra faktorer än kostnaderna.

Stadsfullmäktige behandlade i sin workshop 22.4.2026 delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, responsen på planen samt jämförelsen av tunnelstationer. I workshoppen diskuterades riktlinjer för det fortsatta arbetet med delgeneralplanen. När det gäller tunnelstationerna övervägdes för- och nackdelarna med de olika alternativen, och det bästa alternativet valdes ut för vidare planering. I workshoppen ansågs tunnelstationen i centrum vara det klart bättre alternativet. I workshoppen fick Östbanan också kritiska ställningstaganden från dem som motsatte sig hela projektet. En sammanfattning av workshoppens resultat om tunnelstationer har sammanställts.

Arbetet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena fortsätter utifrån responsen på utkastet. Målet är att planförslaget skulle bli klart i slutet av 2026 och att det skulle kunna vara framlagt på vintern 2026–2027. Efter det att planen har varit framlagd kan den, förutsatt att inga väsentliga ändringar görs, läggas fram för fullmäktige för godkännande redan under 2027. I fråga om Östbanans tunnelstation kommer planförslaget att ha det alternativ som staden nu beslutar att välja för den fortsatta planeringen.

Bilagor:

Jämförelse av tunnelstationerna i Borgå, 21.3.2026

Utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena hölls framlagt 14.1–16.2.2026, Sammandrag av utlåtanden och åsikter om Östbanan 2.4.2026.

Sammandrag av resultaten från tunnelstationsrummet i fullmäktiges workshop 22.4.2024.

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden föreslår stadsstyrelsen och vidare stadsfullmäktige att Borgå stad meddelar Östbanan Ab att alternativet med en tunnelstation i centrum ska inkluderas i den fortsatta planeringen, det vill säga i den övergripande planen, av Östbanan.

Borgå stad förutsätter att en omfattande jämförelse och

konsekvensbedömning av alternativet för spårsträckningen ovan jord i Kungsporten samt stationerna (K och K+) och alternativet med en tunnelstation i centrum ska göras i samband med utarbetandet av den övergripande planen. Borgå stad måste höras innan valet mellan en ovanjordisk sträckning och en tunnelsträckning fattas.