

Stambanan 2060

Målet är en
dubbelspårig
och internationell
Stambana

15 april 2026

Innehålls- förteckning

Målet är en dubbelspårig och
internationell Stambana

- 3 ● Varför Stambanan?
- 4 ● Stambanan transporterar hela Finland
- 5 ● Satsningar på Stambanan!
- 6 ● Stambanan är en internationell trafikkorridor
- Stambanans utveckling **2026–2060:**
- 7 ● Lägesbild och utgångspunkter
- 8 ● Målet är en dubbelspårig Stambana 2060
- 9 ● Helheten byggs upp bit för bit
- 10 ● Längs Stambanan till Europa
- 12 ● Bannätets dragningskraft utgår från grunderna
- 13 ● Stambanestrategin är ett resultat av samarbete
- 14 ● Kartor och material

Varför Stambanan?

Ungefär fyra miljoner finländare bor i Stambanans influensområde.

Finlands Stambana är en 800 kilometer lång järnvägsförbindelse från Helsingfors via Tavastehus, Tammerfors, Seinäjoki, Karleby och Uleåborg till Torneå. Med sina viktigaste anslutningar (Björneborg, Vasa, Jyväskylä, Rovaniemi) bildar den en helhet som transporterar hela Finland.

Stambanans tågresor är på uppgång

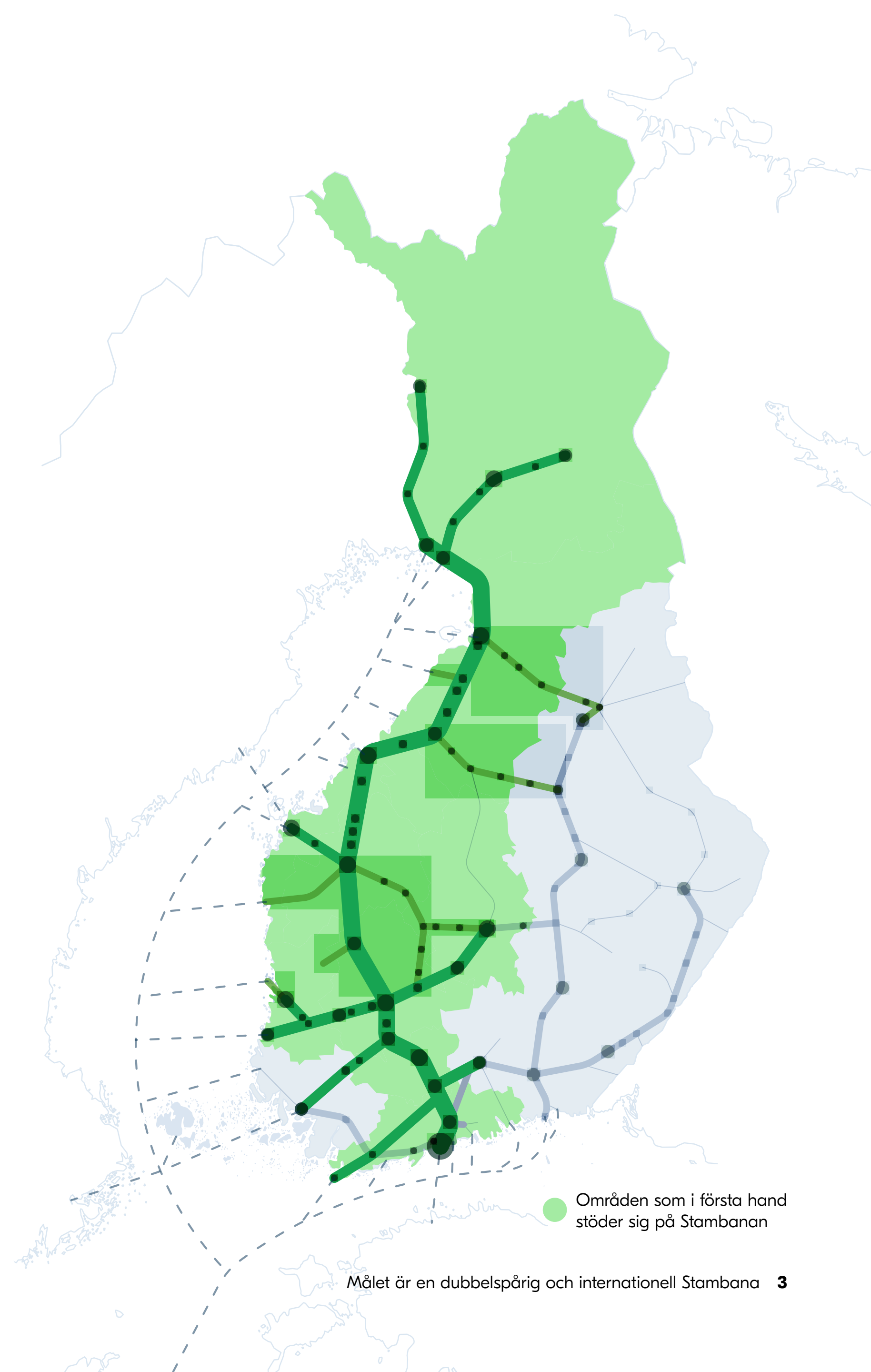
Jämfört med tiden före coronapandemin trafikeras över en miljon fler tågresor per år i banans södra delar, och längre norrut har den relativa ökningen uppgått till 30–45 procent. Spårtrafiken är en stigande trend och allt fler arbets-, ärende- och fritidsresor görs klimatvänligt med tåg.

Ett regional- och geopolitiskt samt totalekonomiskt säkert val

Den förenar största delen av Finlands tillväxtcentra och de områden som i olika framtidsbilder bedöms vara mest livskraftiga. Det är geopolitiskt och totalekonomiskt förnuftigt att utveckla Stambanan, som är en etablerad TEN-T-trafikkorridor på land. Tillväxt, livskraft, EU-stöd och användare finns redan.

Finlands spårlogistik ligger efter sin tid

Ungefär 10 procent av Finlands transporter och 20 procent av hamntransporterna går på järnväg. Genom sina anslutningsförbindelser förenar Stambanan största delen av Finlands hamnar och flera industriaktörer. Under rätta förhållanden är järnvägstransport det miljövänligaste och mest kostnadseffektiva alternativet, men det nuvarande bannätet möjliggör inte detta. Även näringslivet behöver Stambanan.



Områden som stöder sig på stambanan står för

70 %

av finländarna

85 %

av FUI-verksamheten

75 %

av Finlands export

80 %

av de nya bostäderna

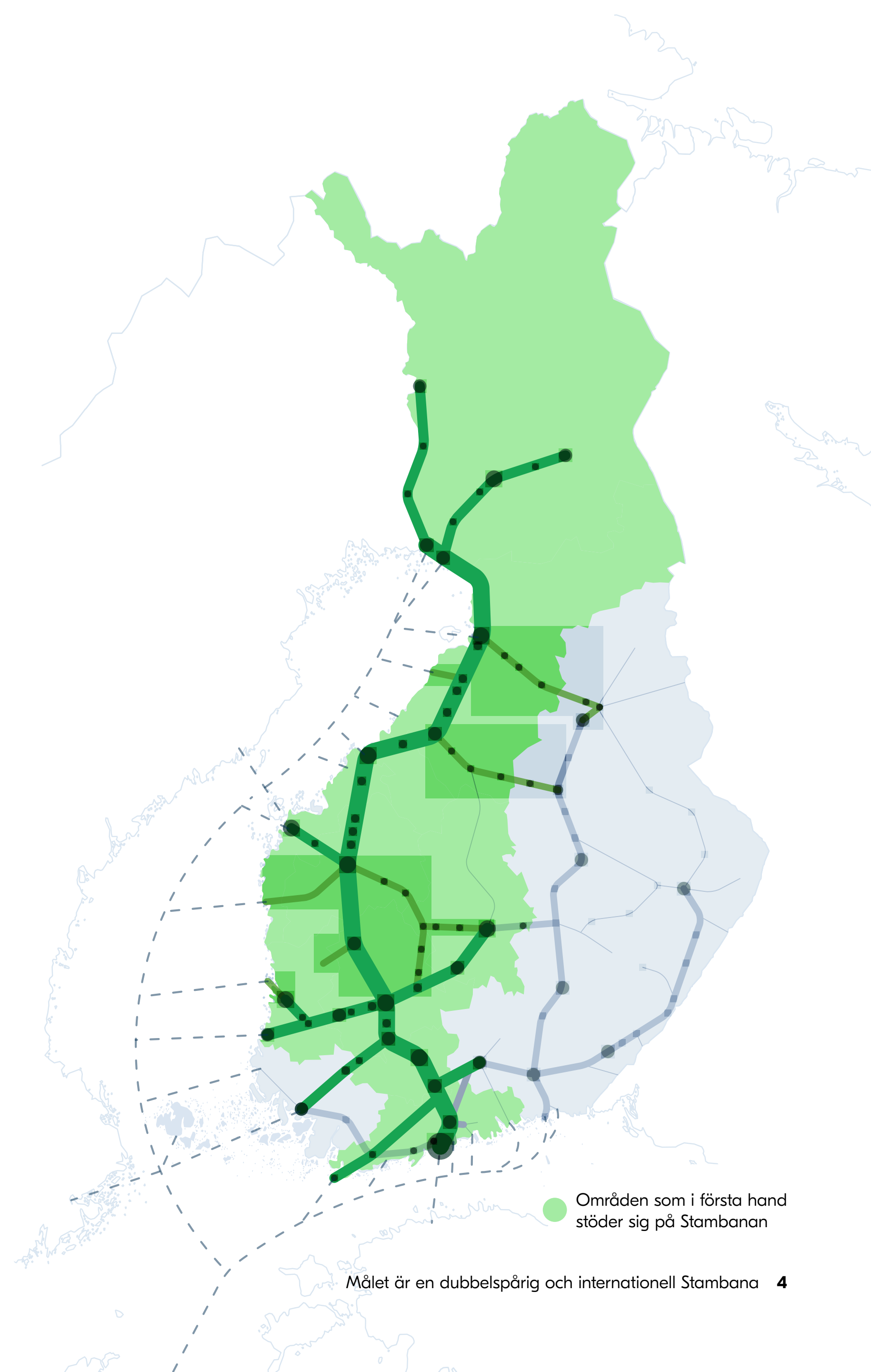
90 %

av Finlands befolkningstillväxt

80 %

av hamnarnas godston

Stambanan transporterar hela Finland



Satsningar på Stambanan!

01

Långsiktighet och konsekvens i trafikpolitiken

Långsiktighet och konsekvens i trafikpolitiken – Stambanan är ryggraden i Finlands trafiksystem och ett riksomfattande fortlöpande spetsprojekt. Stambanan transporterar hela Finland, antingen direkt eller indirekt. Detta kan observeras som reflektionseffekter senast när det uppstår problem i Stambanans trafik. Stambanan är också en fast förbindelse till Europa för Finlands spårtrafik. Åtgärder som förbättrar Stambanans kapacitet, funktionssäkerhet och servicenivå ligger i hela landets intresse. På nationell nivå ska detta synas som en kontinuerlig princip som överskrider valperioderna och Trafik 12-perioderna.

02

Stambanan är en helhet

Stambanan är en helhet – projekten konkurrerar inte med varandra, utan stöder varandra. Konsekvenserna av Stambanans utveckling är riksomfattande: i och med de långa avstånden, materielcirkulationen och de upprepade konsekvenserna av störningar stöder all utveckling helheten. Avlägsnandet av flaskhalsarna i Södra Finland medför betydande kumulativa fördelar även för Norra Finland, och fungerande förbindelser i Norra Finland kan i en krissituation vara vårt lands livlina. Det handlar inte om att välja ett prioriterat område, utan om helheten.

03

Bannätets dragningskraft utgår från grunderna

Bannätets dragningskraft utgår från grunderna – helheten ska fungera från rese- och transportkedjornas början till slut. I den samhälleliga och trafikpolitiska debatten uppmärksammas ofta olika miljardprojekt: direktbanor, tunnlar och broar. Utgångspunkten för de stora visionerna är dock att de grundläggande sakerna fungerar. Bannätet ska vara i skick, reseupplevelsen angenäm och trafikeringen tillförlitlig.

Stambanan är en internationell trafikkorridor

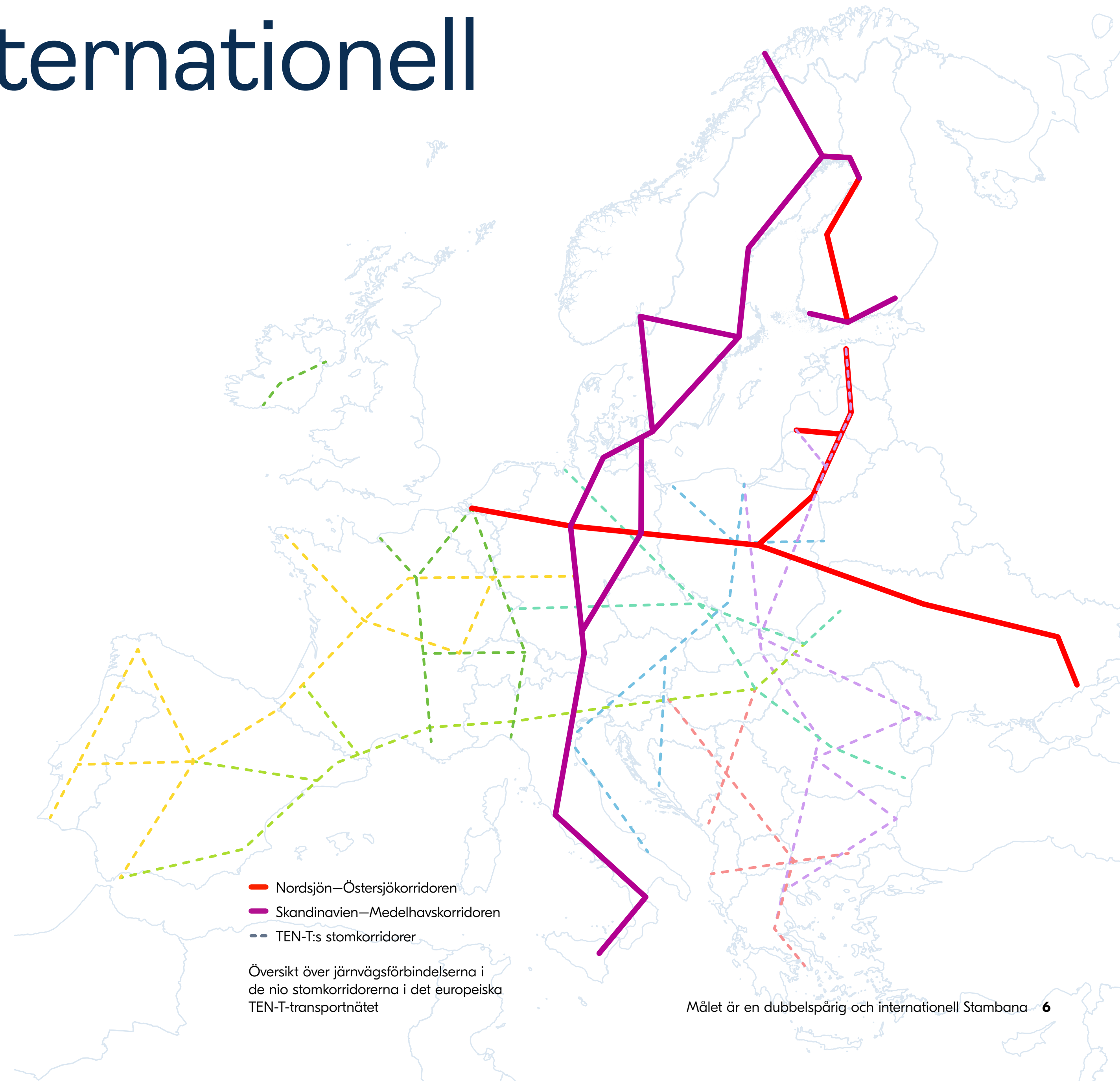
● En del av de europeiska korridorerna Nordsjön-Östersjön och Skandinavien-Medelhavet (TEN-T). Innebär möjligheter till betydande EU-finansiering.

● Ansluter sig i norr till Skandinavien (Torneå-Haparanda) och i söder sjövägen till Baltikum. Sammanslagningen av Stambanan och Rail Baltica utreds.

● En väsentlig del av exporthamnförbindelserna och logistiksystemet som är kopplat till EU:s inre marknad.

● Finlands starkaste trafikled i syd-nordlig riktning, vars uppgift är att trygga Finlands försörjningsberedskap under alla förhållanden.

● Stambanans utveckling stöder både de nationella och internationella klimatmålen.



Lägesbild och utgångspunkter

Finlands mest trafikerade järnvägsförbindelse

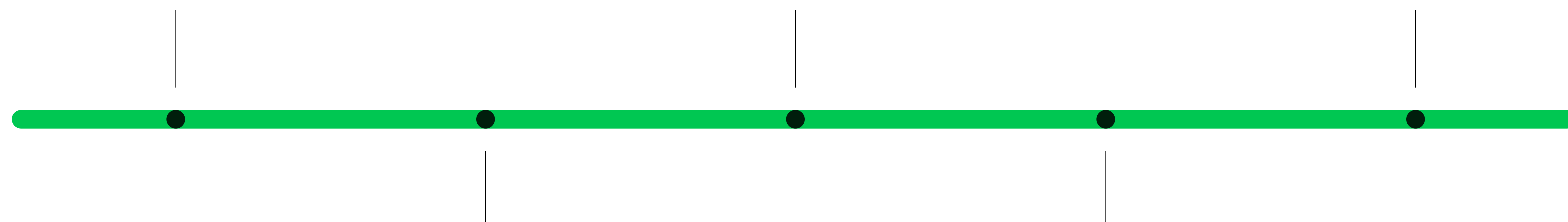
Stambanan är Finlands mest resta och använda järnvägsförbindelse. Kommuner, regioner och landskap har stärkt dess ställning genom en långsiktig utveckling av region- och samhällsstrukturen som stöder sig på bannätet.

Skick och kapacitet motsvarar inte dess ställning

Stambanans skick, kapacitet och servicenivå motsvarar dock inte dess ställning som den viktigaste trafikleden i vårt land. Det finns mycket investerings- och reparationskostnader för hela Stambanan.

Nuläget begränsar möjligheten att utnyttja potentialen

Bannätets nuläge möjliggör inte all eftersträvd och planerad tilläggstrafik och utnyttjande av Stambanans fulla potential. En del av problemen kan endast lösas med robusta infrastrukturprojekt, men för många räcker det med små, kostnadseffektiva åtgärder.

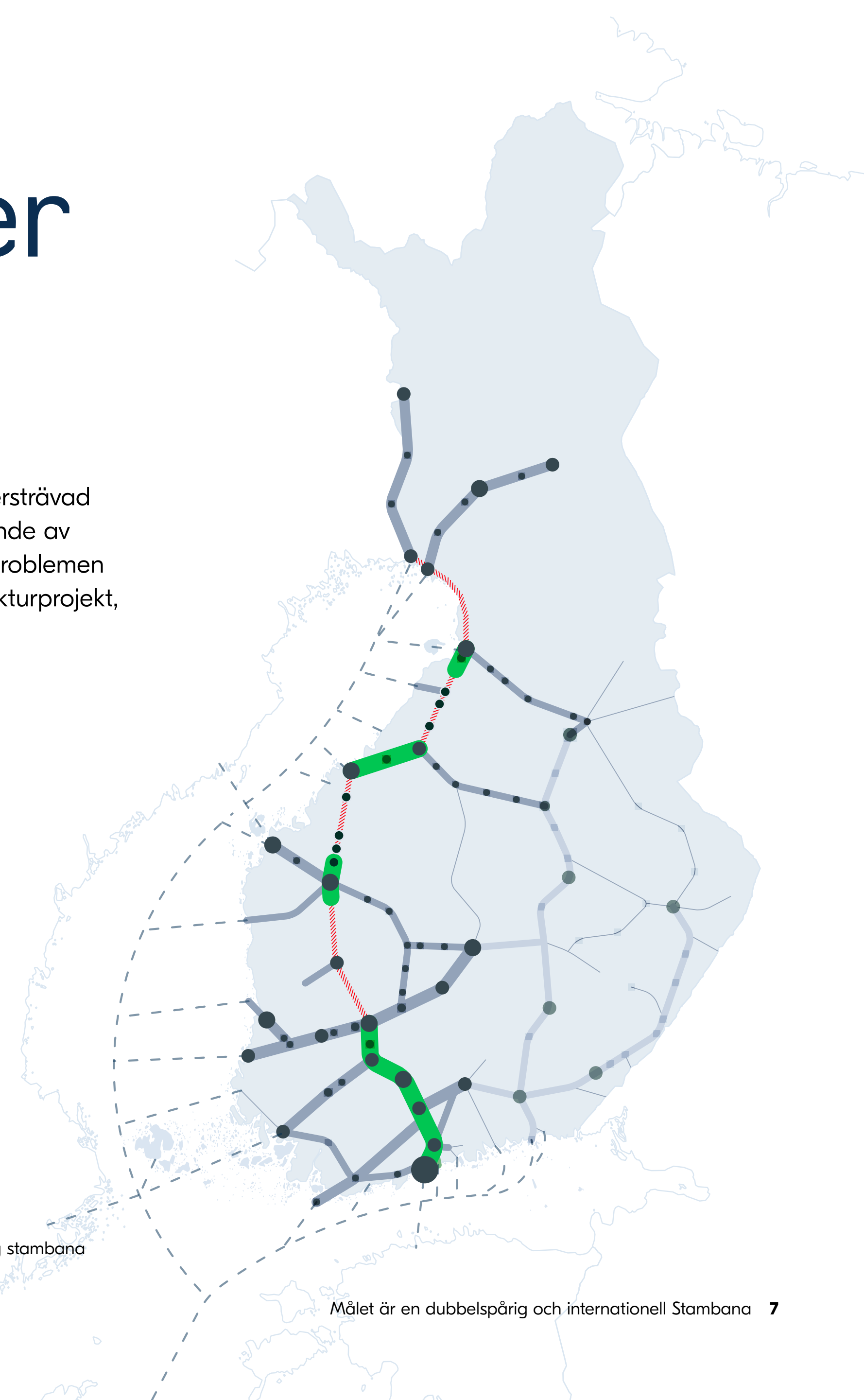


Enkelspår begränsar kapaciteten

Stambanan är enkelspårig med undantag av sträckorna Helsingfors–Tammerfors och Karleby–Ylivieska. Det finns en över 600 kilometer lång enkelspårig och störningskänslig bana och bristfällig kapacitet mellan Tammerfors och Torneå. Smidighetsproblem förekommer också på den flerspåriga förbindelsesträckan Helsingfors–Tammerfors.

Anslutningsbanornas skick varierar

Läget på anslutningsbanorna varierar: på en del är behoven måttliga, andra är överbelastade eller har i och med reparationskostnaden förfallit och blivit nästan oanvändbara. Anslutningsbanorna är nästan utan undantag enkelspåriga.



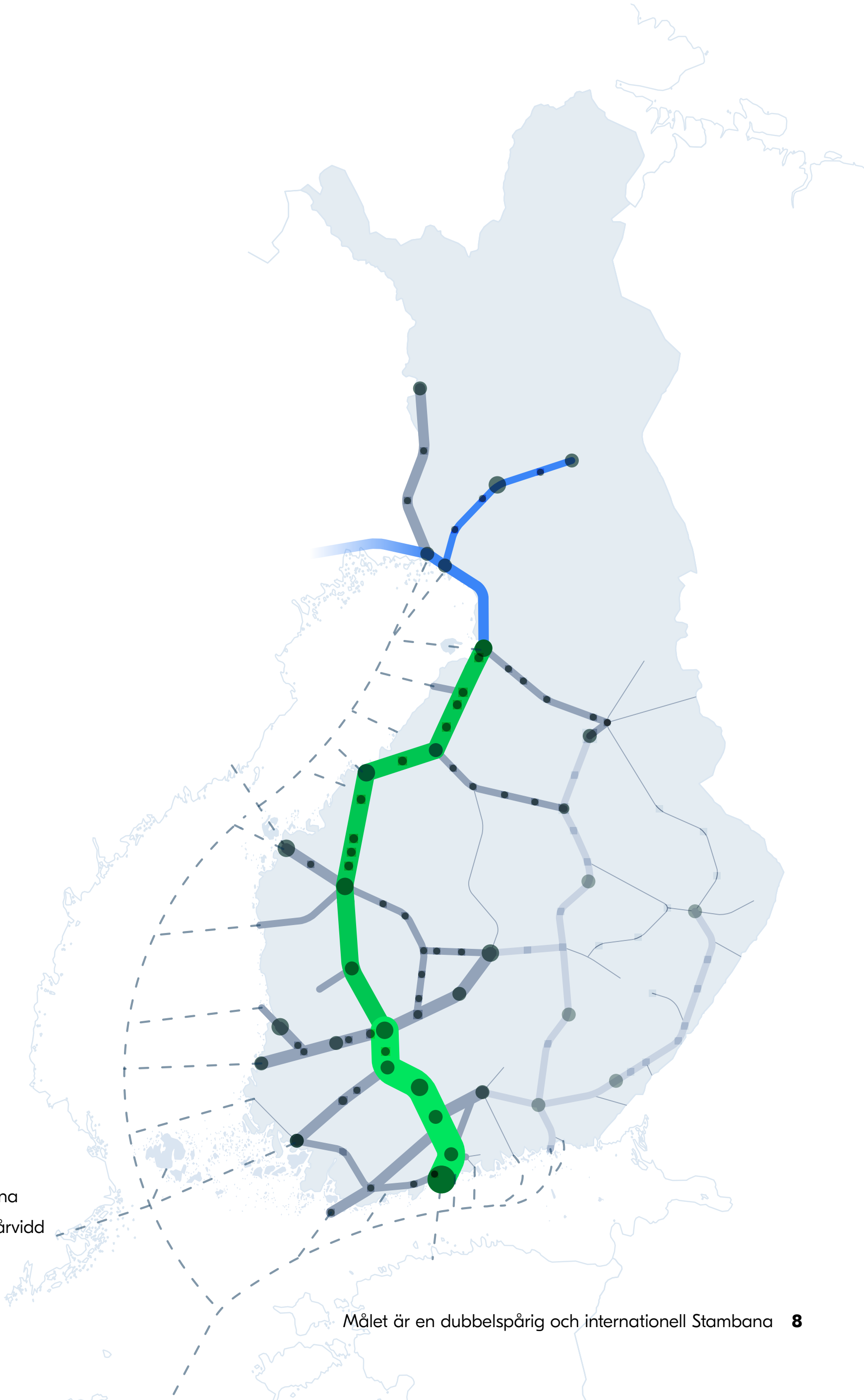
- Dubbel- eller flerspårig stambana
- ▬ Enkelspårig stambana
- Övrigt järnvägsnät

Målet är en dubbelspårig Stambana 2060

En högkvalitativ, snabb och driftsäker Stambana är dubbelspårig längs hela sin längd, minst trespårig på sträckan Helsingfors–Tammerfors.

Utöver den dubbelspåriga stambanan är målet att komplettera stambanan med Flygbanan och Tammerfors västra direktbana samt att införa europeisk spårvidd från Torneå åtminstone till Uleåborg och Rovaniemi. En mer omfattande övergång till europeisk spårvidd på stambanan är pågående.

Målbilden förutsätter ett engagemang som sträcker sig över regeringsperioderna och en framtidsinriktad utveckling av trafiksystemet, kontinuerligt fastställande och genomförande av nya spetsåtgärder.

- 
- Trespårig stambana
 - Dubbelspårig stambana
 - Europeisk standardspårvidd
 - Övrigt järnvägsnät

Helheten byggs upp bit för bit

Stambanans utveckling sker målmedvetet ett projekt i taget mot den målbild som identifierats på förbindelsesträckans nivå. Utvecklingen bör främjas som tillräckligt stora, ambitiösa och långsiktiga helheter. Helheten byggs upp stegvis genom långsiktigt arbete. De kommande årens spetsåtgärder är:



Fortlöpande identifiering och prioritering av de mest aktuella planerings- och genomförandeobjekten, som utgångspunkt uppdateras Trafikledsverkets planerings- och investeringsprogram (bilaga 8).



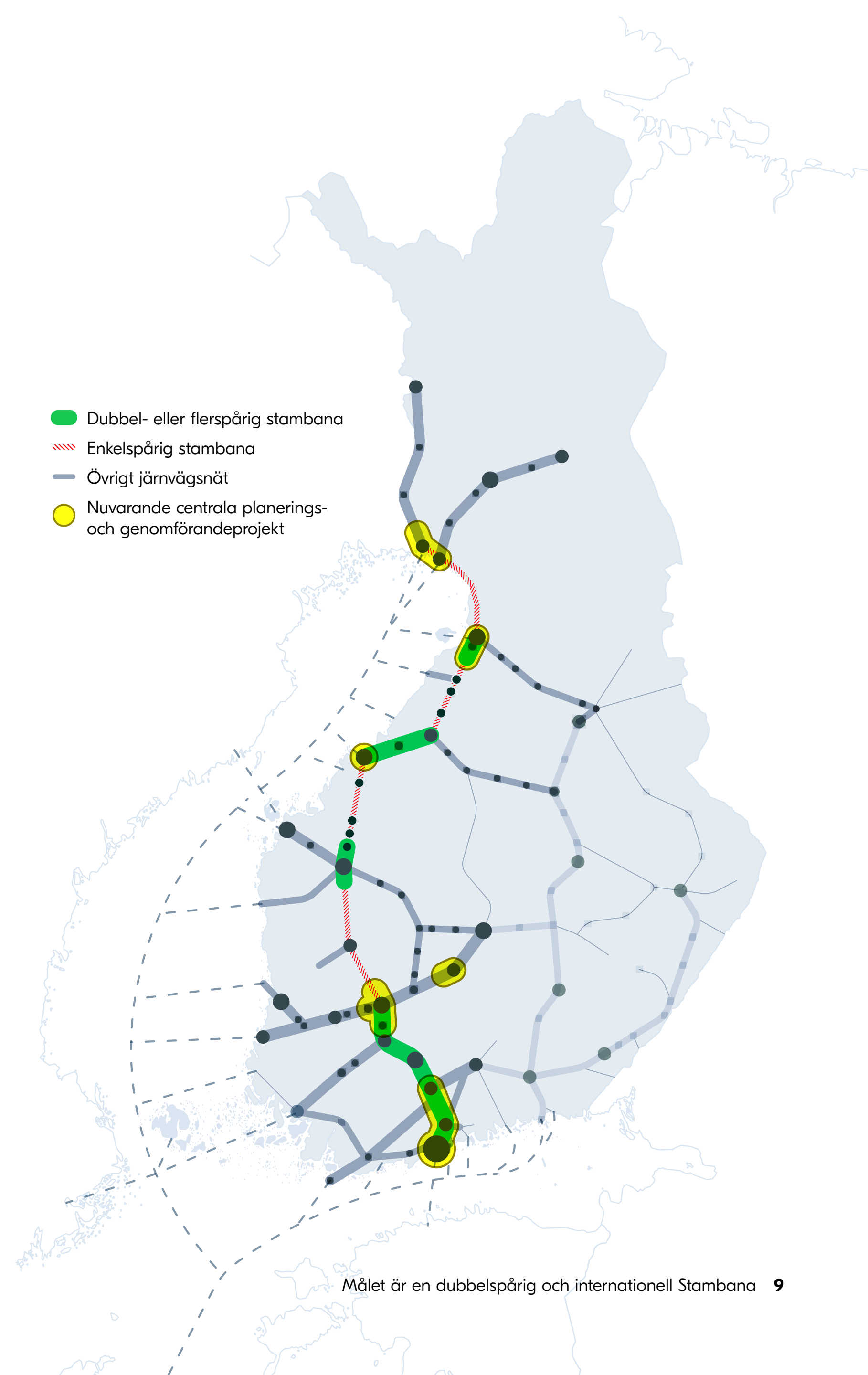
Planering av Flygbanan ända fram till genomförandeberedskapen och beslut om genomförande.



Tryggande av kontinuiteten i Stambanans ombyggnad och utveckling i regeringsprogrammen, Trafik 12 och trafikpolitiken över regeringsperioderna.



Tryggande av anslutningsbanornas utveckling med beaktande av bannätet som helhet.



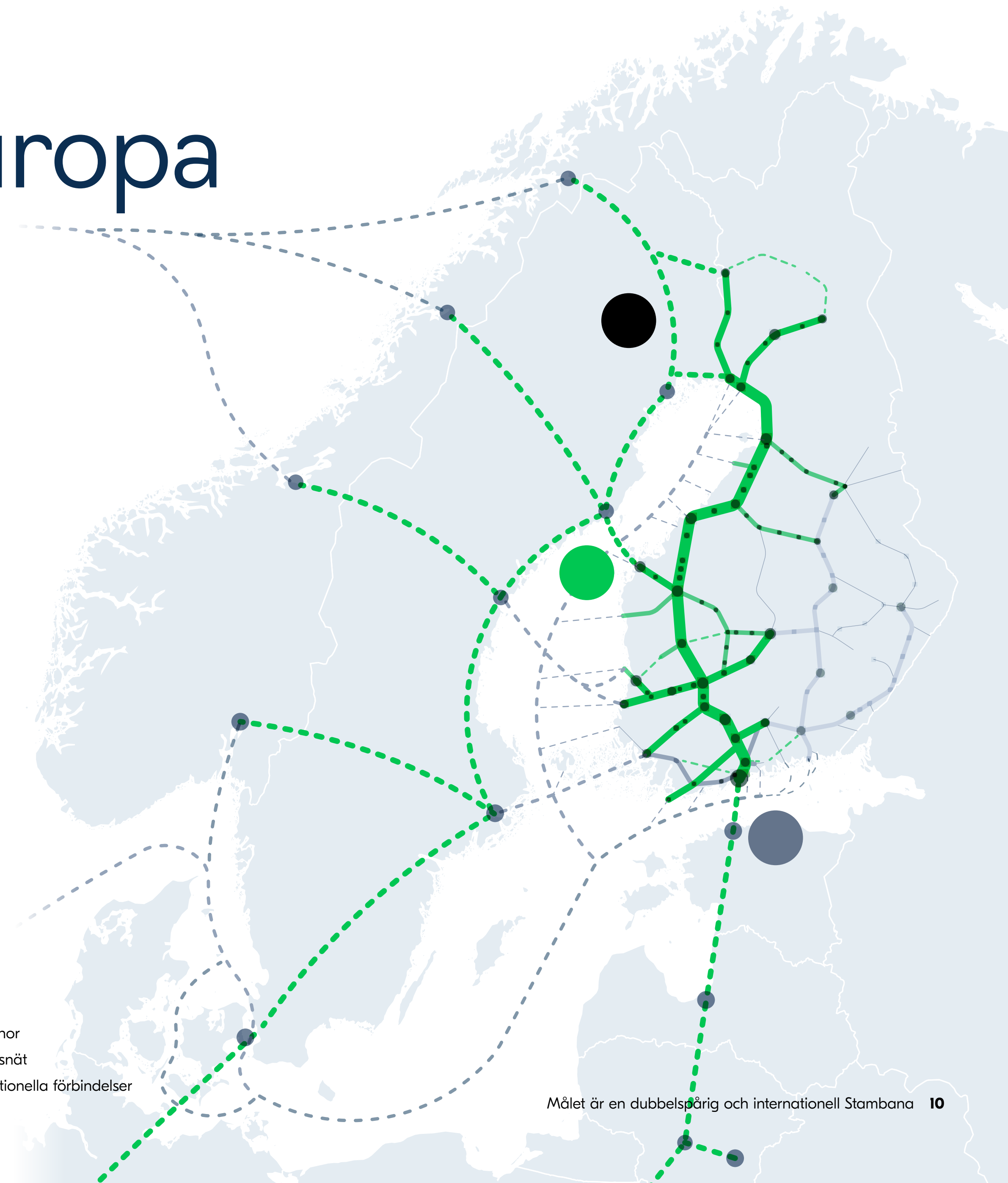
Längs Stambanan till Europa

Det finns tre möjligheter för att utveckla Stambanan till en internationell trafikkorridor och komplettera förbindelsen Torneå–Haparanda, och de har olika konsekvenser:

- **Helsingfors–Tallinntunneln och bankorridoren Tammerfors–Warszawa**
- **fast förbindelse Vasa–Umeå och trafikkorridor som förenar de nordiska länderna**
- **Kolari–Kiruna och Tunturiratas förbindelse till Narvik**

Megaprojekten är en fortsättning på Stambanan: Endast en avsevärd utveckling av den inhemska Stambanan gör det möjligt att utnyttja de internationella förbindelsernas fulla potential.

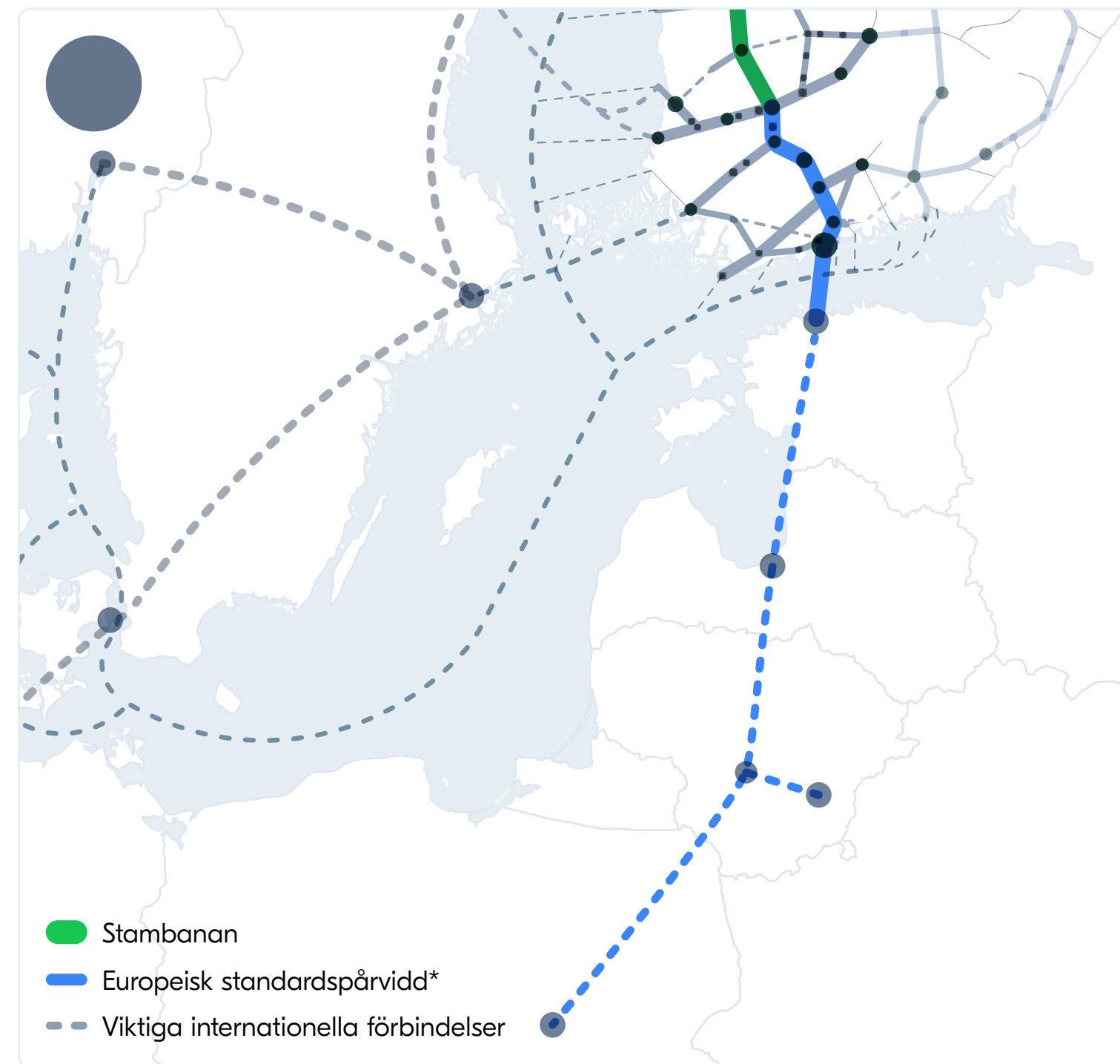
Det behövs ett enhetligt nationellt budskap och en tydlig viljeinriktning för hur Finland ska integreras som en fast del av Europa och hur övergången till europeisk spårvidd ska främjas efter den första målnivån (Uleåborg/Rovaniemi) för att genomföra projekten.



Längs Stambanan till Europa

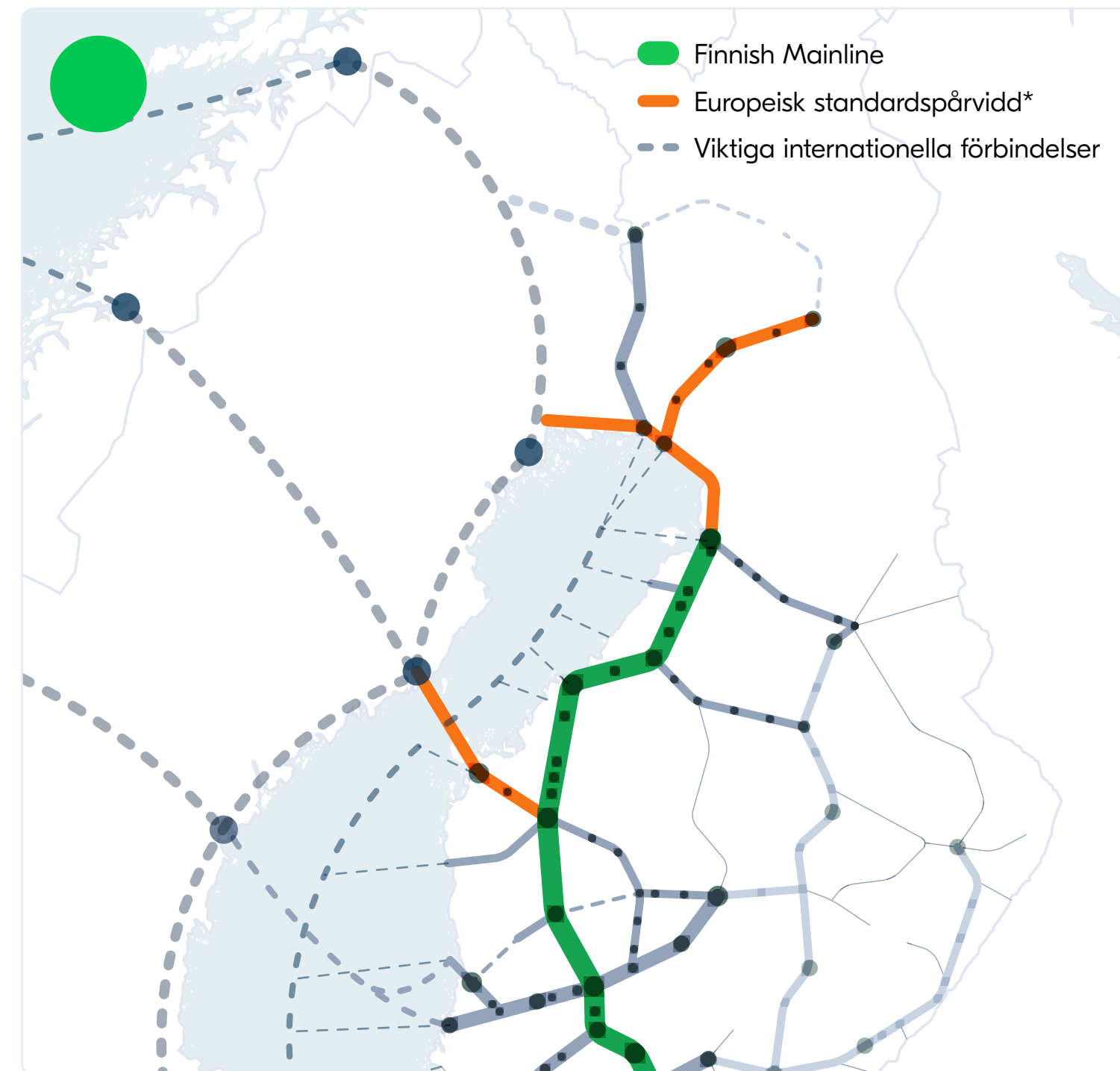
Genom Baltikum till den kontinentaleuropeiska marknaden

Helsingfors–Tallinntunneln och genomförande av bankorridoren Tammerfors–Warszawa



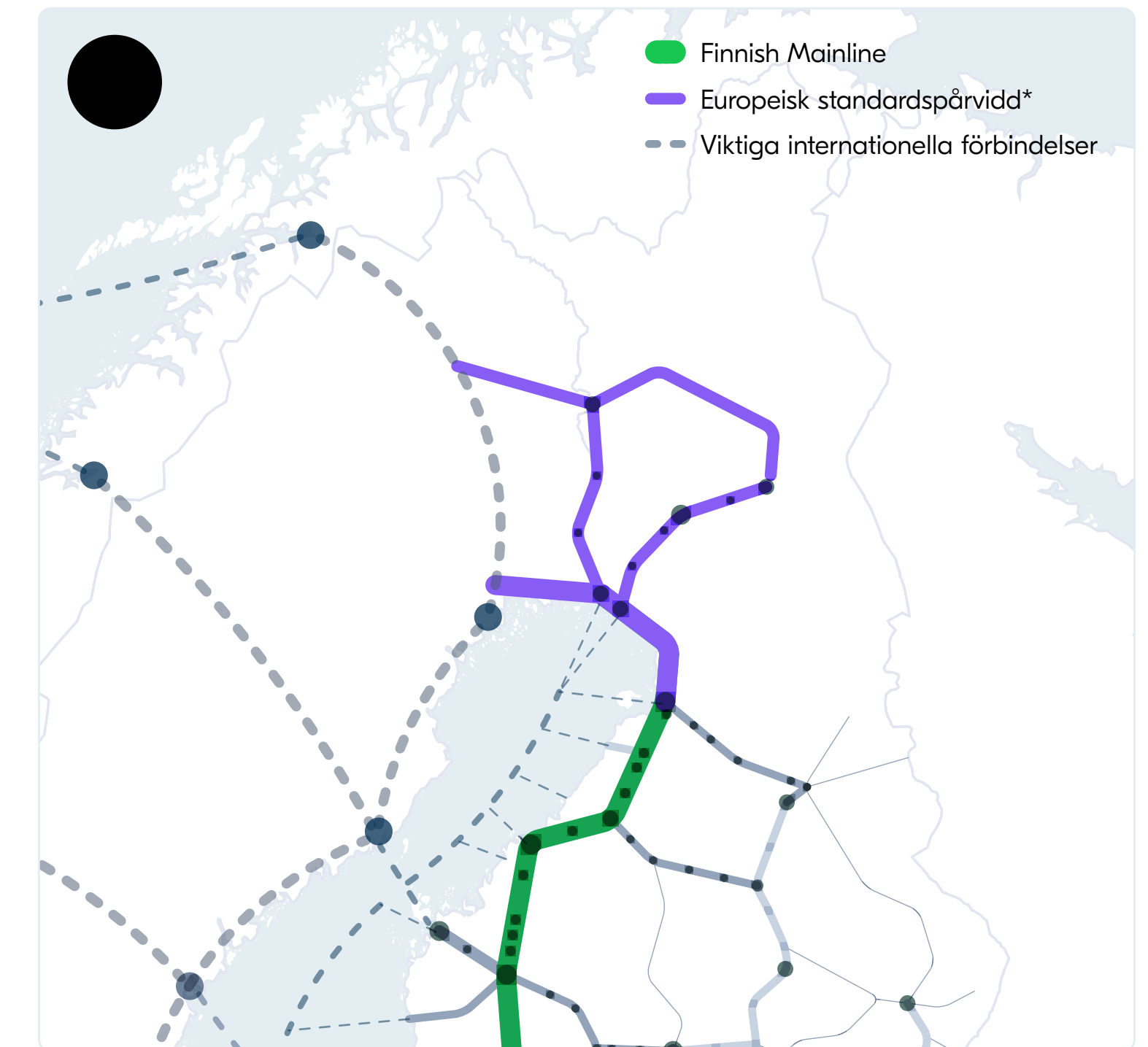
Fast förbindelse Nordic Connector för nordisk livskraft

Fast förbindelse Vasa–Umeå och trafikkorridor som förenar de nordiska länderna



Försörjningsberedskap genom nordliga förbindelser

Kolari–Kiruna och Tunturiratas förbindelse till Narvik



Bannätets dragningskraft utgår från grunderna

Stambanelheten som betjänar alla bildas när man också främjar kostnadseffektiva, tematiska och ofta lokala åtgärder:

Den kompletta reseupplevelsen

Vardagens reseupplevelse grundar sig på trivsamma och tillgängliga stationsmiljöer, modern och trevlig materiel, tillförlitliga tidtabeller och mobila förbindelser som fungerar under hela resan.

Grund för välbefinnande

En fungerande järnvägsförbindelse är ett livsvillkor för många kommuner, tätorter och företag. Planläggningen, näringspolitiken och anseendet stöder sig på banan och spårtrafiken.

En användarorienterad helhet

Tågtrafiken ska vara en användarorienterad helhet: anslutningsförbindelserna till banan ska vara smidiga, biljett- och tidtabellssystemen enhetliga och informationsförmedlingen ska fungera i realtid.

Godstrafikens verksamhetsmiljöer

Godstrafikens verksamhetsmiljöer ligger efter på bannätet: logistikens övergång till spåren bör stärkas bl.a. genom att utveckla lastningsområdena, terminalerna, stickspåren och mötesplatserna.

Hållbart resande med tåg

Alla resor är inte arbete: det finns mycket outnyttjad potential längs Stambanan, till exempel för att utveckla hållbar turism och upplevelser under tågresan.

Stambanestrategin är ett resultat av samarbete

I stambanegruppen finns 20 organisationer representerade: samkommuner, centralorter, handelskamrar och hamnar.



Målet med gruppens verksamhet är att säkerställa att Stambanan och dess anslutningsbanor utvecklas som en helhet, som en stamled genom hela landet.

Stambanegruppen arbetar för Finlands viktigaste huvudled

Hundratals representanter från företag, handelskamrar, hamnar, kommuner, samkommuner, statliga organisationer, föreningar och organisationer gav sitt perspektiv på Stambanans utveckling.



Som stöd för utarbetandet av strategin ordnades en enkät som samlade in 240 svar och en workshop för cirka hundra personer.

Det omfattande bakgrundsmaterialet som samlats in från processen är en bra utgångspunkt för att fördjupa Stambanesamarbetet ytterligare.

Bakgrunden är en omfattande dialog och hundratals perspektiv

Stambanan 2060



Kartor och
material

Stambanan och Finlands trafiknät

Järnvägar, riksvägar, hamnar och flygplatser

Persontågtrafikens livligaste stationer 2025

Totalt antal passagerare som anlänt, avgått och bytt tåg med VR-biljett. Siffran och ändringsprocenten omfattar inte resor med HRT- och Nyssebiljetter.

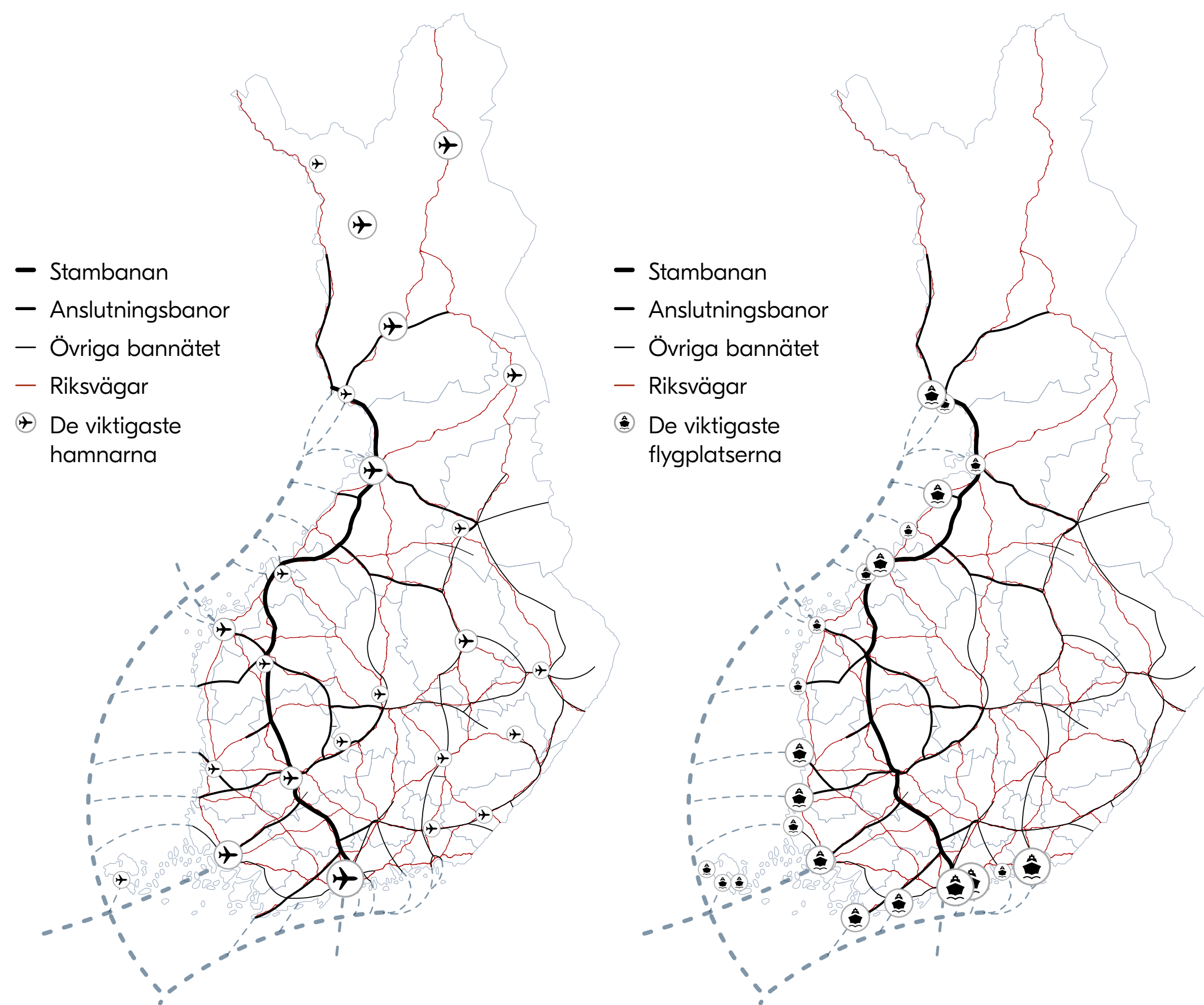
#	Station	Passagerare	Förändring jfr 2019
1	Helsingfors	8 467 000	-15 %
2	Tammerfors	6 545 800	29 %
3	Dickursby	2 245 000	9 %
4	Böle	2 188 900	54 %
5	Lahtis	2 087 100	2 %
6	Hyvinge	1 719 200	-14 %
7	Riihimäki	1 556 600	-2 %
8	Uleåborg	1 478 500	21 %
9	Åbo	1 455 600	-11 %
10	Tavastehus	1 144 200	25 %
11	Jyväskylä	1 130 800	33 %
12	Träskända	1 091 600	-52 %
13	Seinäjoki	1 086 700	-1 %
14	Flygplats	884 300	26 %
15	Kouvola	827 900	-5 %
16	Kuppis	778 600	242 %
17	Kuopio	716 200	7 %
18	Rovaniemi	692 500	33 %
19	Vasa	624 900	16 %
20	Joensuu	604 800	7 %

Källa: VR

Antal passagerare på Finlands flygplatser 2025

Flygplats	Passagerare
Helsingfors	16 980 287
Rovaniemi	1 120 022
Uleåborg	545 034
Kittilä	445 911
Åbo	278 503
Ivalo	249 056
Vasa	169 431
Kuopio	144 119
Tammerfors	140 664
Kuusamo	129 373
Kajana	43 116
Mariehamn	42 062
Joensuu	41 302
Kemi—Torneå	34 624
Karleby—Jakobstad	32 131
Jyväskylä	28 321
Björneborg	12 856
Nyslott	6 792
Totalt	20 443 604

Källa: Finavia



Stambanan och Finlands regionstruktur

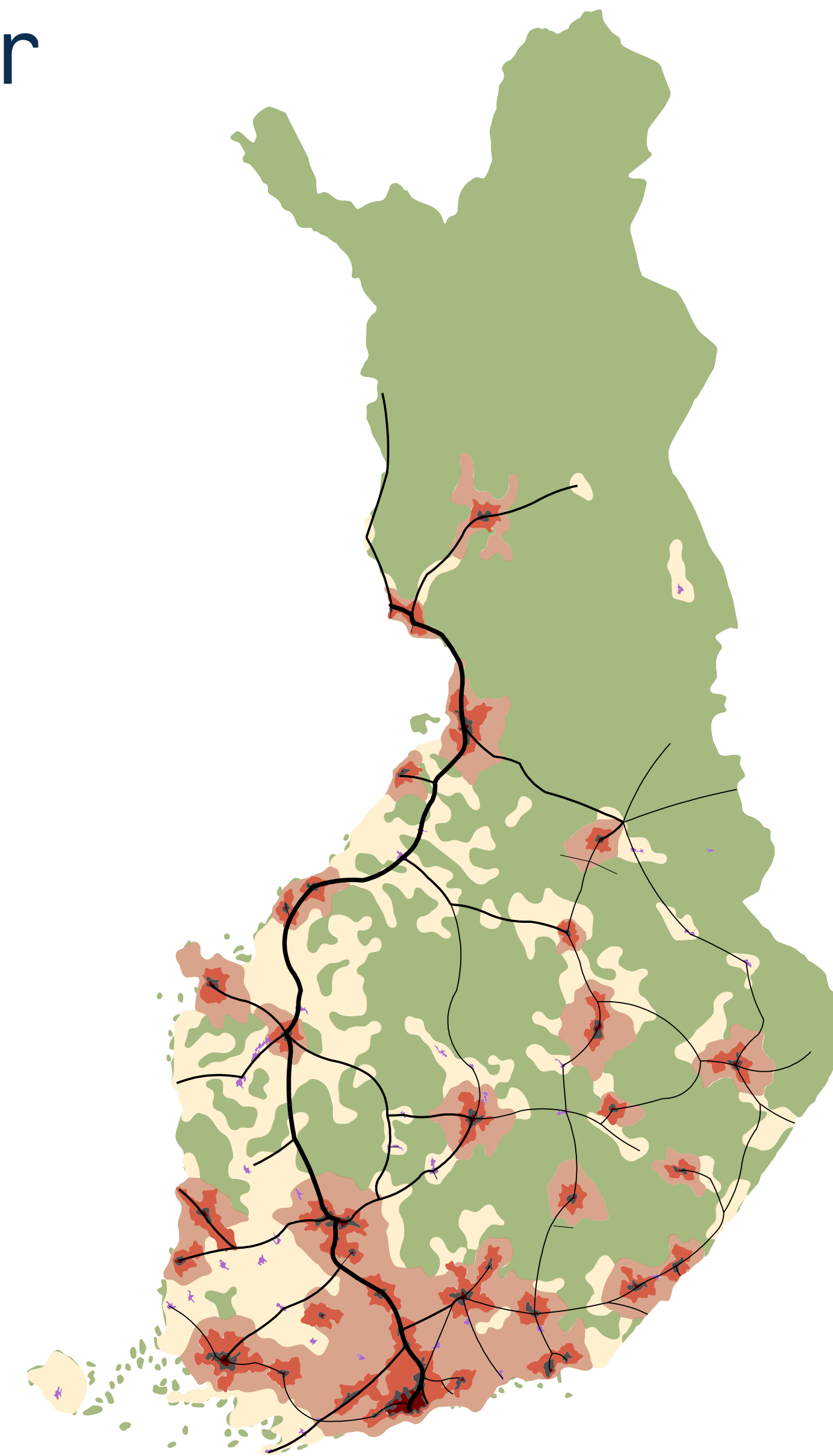
Finlands miljöcentrals (SYKE) klassificering av stads- och landsbygdsområden och de mest centrala tätorterna

De 11 största tätorterna längs Stambanan och anslutningsbanorna

Tätort	Befolkning i centralorten 2025	Befolkning i kärnstaden 2025
Helsingfors ct.	1 396 899	695 526
Tammerfors ct.	369 233	263 526
Uleåborg ct.	217 350	217 556
Jyväskylä ct.	136 164	149 967
Björneborg ct.	83 325	83 044
Vasa ct.	71 577	71 281
Rovaniemi ct.	56 061	66 201
Seinäjoki ct.	54 300	67 258
Tavastehus ct.	52 417	68 622
Hyvinge ct.	43 925	47 031
Karleby ct.	37 708	48 355
Totalt	2 518 959	1 778 367
Andel av Finlands befolkning	45 %	31 %

Källa: Statistikcentralen

- Stambanan
- Anslutningsbanor
- Övriga bannätet
- Inre stadsområde
- Yttre stadsområde
- Stadens kransområde
- Landsbygdens lokalcentra
- Stadens närliggande landsbygd
- Kärnlandsbygd
- Glesbygd



Antal passagerare i fjärrtrafiken

Antal passagerare i fjärrtrafiken och förändring 2019–2025. År 2025 gjordes **16,1 miljoner** fjärrtrafikresor i hela landet

Proportionellt mest växande banavsnitt

Banavsnitt	Tillväxtprocent jfr 2019
Ylivieska–Uleåborg	+ 44 %
Åbo–Toijala	+43 %
Karleby–Ylivieska	+40 %
Kemi–Rovaniemi	+36 %
Uleåborg–Kemi	+33 %
Seinäjäki–Karleby	+33 %
Tammerfors–Orivesi– Jyväskylä–Pieksämäki	+31 %
Uleåborg–Kontiomäki	+27 %
Idensalmi-Kajana	+26 %

Källa: VR, Trafikledsverket

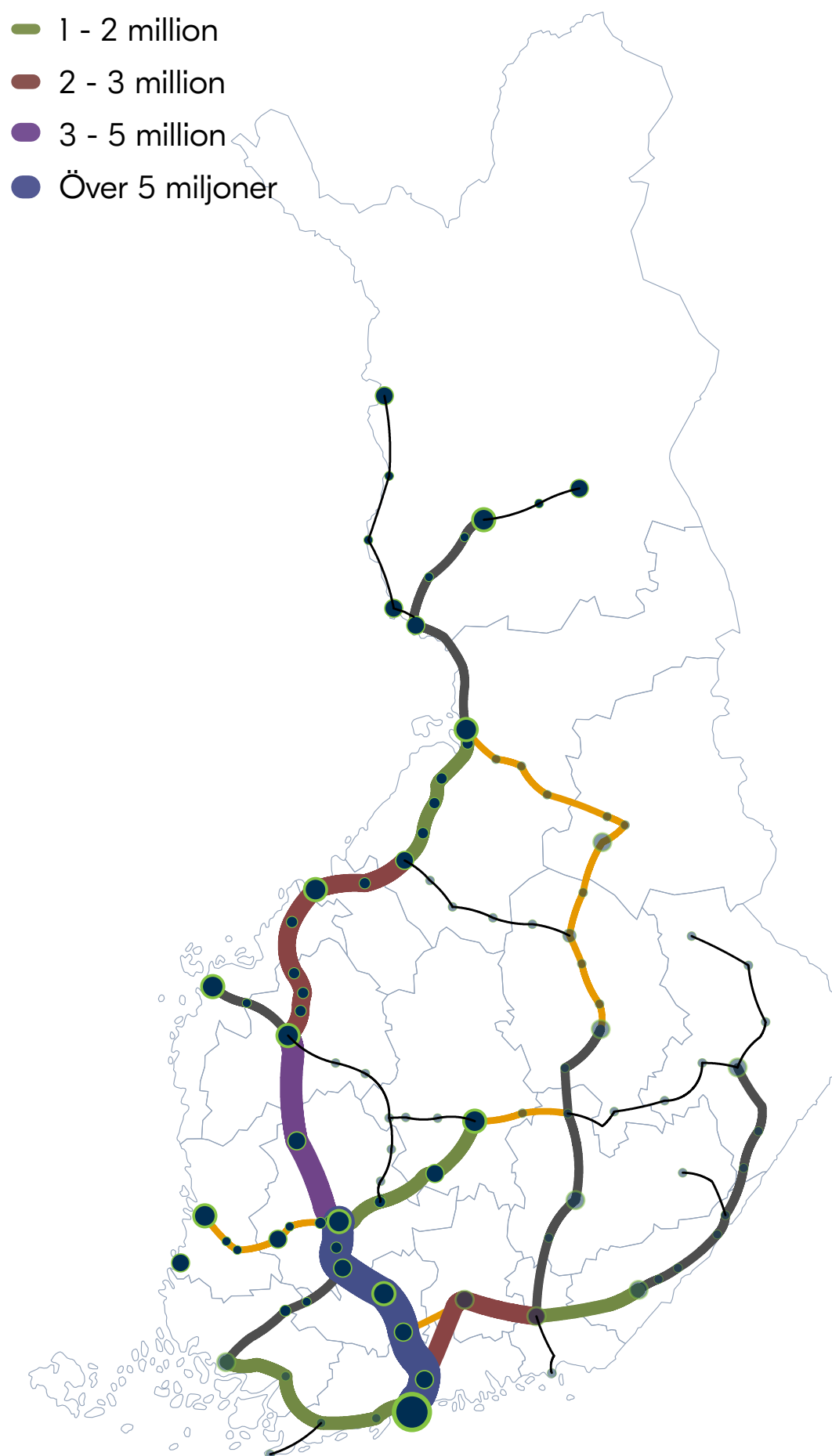
Kvantitativt mest växande banavsnitt

Banavsnitt	Antal passagerare 2025	Ökning jfr 2019
Toijala–Tammerfors	6,6 M	+1,2 M
Riihimäki–Toijala	6 M	+1 M
Kervo–Riihimäki	6 M	+0,9 M
Helsingfors–Kervo	7,9 M	+0,7 M
Tammerfors–Parkano	3,7 M	+0,6 M
Parkano–Seinäjäki	3,6 M	+0,6 M
Ylivieska–Uleåborg	1,9 M	+0,6 M
Seinäjäki–Karleby	2,4 M	+0,6 M
Karleby–Ylivieska	2 M	+0,6 M

Källa: VR, Trafikledsverket

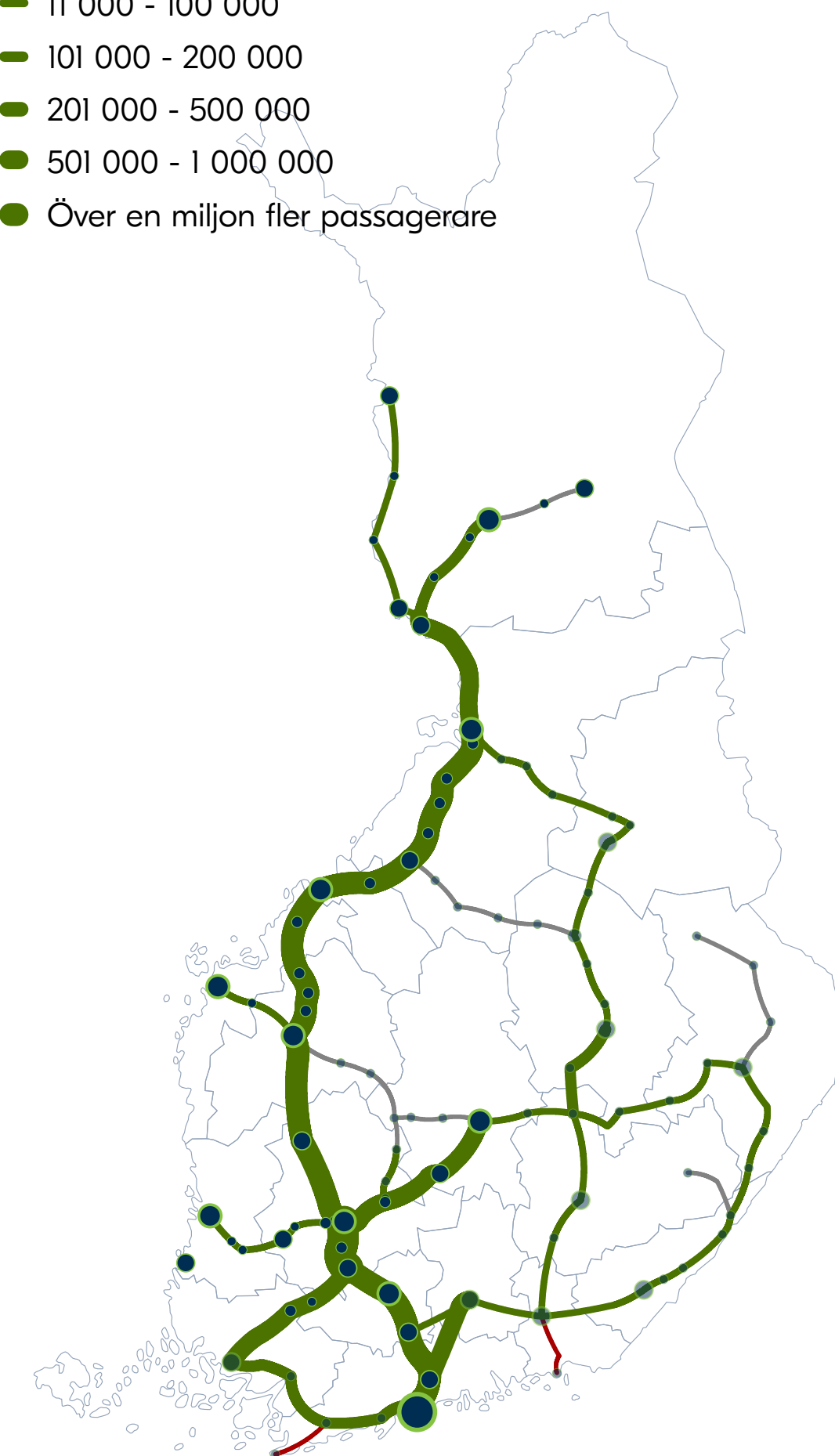
Passagerare i fjärrtrafiken 2025

- Under 100,000
- 0 - 10 000
- 101 000 - 500 000
- 1 - 2 million
- 2 - 3 million
- 3 - 5 million
- Över 5 miljoner



Förändring i antalet passagerare i fjärrtrafiken 2019–2025

- Antalet passagerare minskat
- 0 - 10 000
- 11 000 - 100 000
- 101 000 - 200 000
- 201 000 - 500 000
- 501 000 - 1 000 000
- Över en miljon fler passagerare



Servicenivå och restider i persontågtrafiken

Persontågtrafikens servicenivå och restider mellan Stambanan och anslutningsbanornas landskapscentrum

Förbindelsesträcka	Turer per dag	Restid för den snabbaste turen	Typisk avrundad restid
Helsingfors—Tavastehus	30	1 h 3 min	1 h 10 min
Helsingfors—Tammerfors	43	1 h 38 min	1 h 40 min
Helsingfors—Seinäjoki	20	2 h 45 min	3 h
Helsingfors—Karleby	14	3 h 49 min	4 h
Helsingfors—Uleåborg	16	5 h 25 min	6 h
Helsingfors—Björneborg	(tågbyte i Tammerfors) 9	3 h 24 min	3 h 30 min
Helsingfors—Jyväskylä	9	3 h 13 min	3 h 30 min
Helsingfors—Vasa	6	3 h 39 min	4 h
Helsingfors—Rovaniemi	6	8 h 3 min	8 h 30 min
Tavastehus—Tammerfors	31	36 min	45 min
Tammerfors—Seinäjoki	20	1 h 3 min	1 h 10 min
Tammerfors—Karleby	14	2 h 7 min	2 h 30 min
Tammerfors—Uleåborg	13	3 h 43 min	4 h 15 min
Tammerfors—Rovaniemi	6	6 h 21 min	6 h 45 min
Tammerfors—Björneborg	9	1 h 32 min	1 h 35 min
Tammerfors—Jyväskylä	10	1 h 27 min	1 h 35 min
Seinäjoki—Vasa	10	49 min	55 min
Seinäjoki—Karleby	15	58 min	1 h 10 min
Seinäjoki—Uleåborg	13	2 h 35 min	3 h
Seinäjoki—Rovaniemi	6	5 h 10 min	5 h 40 min
Karleby—Uleåborg	13	1 h 33 min	1 h 45 min
Uleåborg—Rovaniemi	6	2 h 19 min	2 h 30 min

Källa: VR:s tidtabeller (15 April 2026)

Godston som transporterats på bannätet 2025

År 2025 transporterades 28 miljoner ton gods på bannätet i hela landet.
Cirka 10 procent av alla transporter i Finland går på järnväg.
Cirka 20 procent av alla hamntransporter går på järnväg.
Cirka 65 procent av bannätets godstrafik är hamntrafik.

Hamnarnas utrikes godstrafik 2025

Hamn	Miljoner ton	Hamn	Miljoner ton
Sköldvik	22,5	Nystad	1,8
Helsingfors	13,2	Kemi	1,5
Haminakotka	13,1	Åbo	1,4
Brahestad	6,1	Jakobstad	1,3
Hangö	5,2	Vasa	0,9
Raumo	4,6	Kaskö	0,6
Björneborg	2,9	Kalajoki	0,4
Karleby	2,9	Euraåminne	0,4
Nådendal	2,9	Kantvik	0,2
Torneå	2,6	Tolkis	0,2
Ingå	2,5	Totalt	89
Uleåborg	2		

Källa: Finlands Hamnar rf / Statistikcentralen

Nettoton som transporterats på banavsnittet (1000 ton) 2025

- Ingen godstrafik
- 1–500
- 501–1,000
- 1,001–2,000
- 2,001–3,000
- 3,001–5,000
- 5,001–7,000
- 7001–9036
- ⊙ De viktigaste hamnarna för godstrafik



Hastighetsbegränsningar och elektrifiering

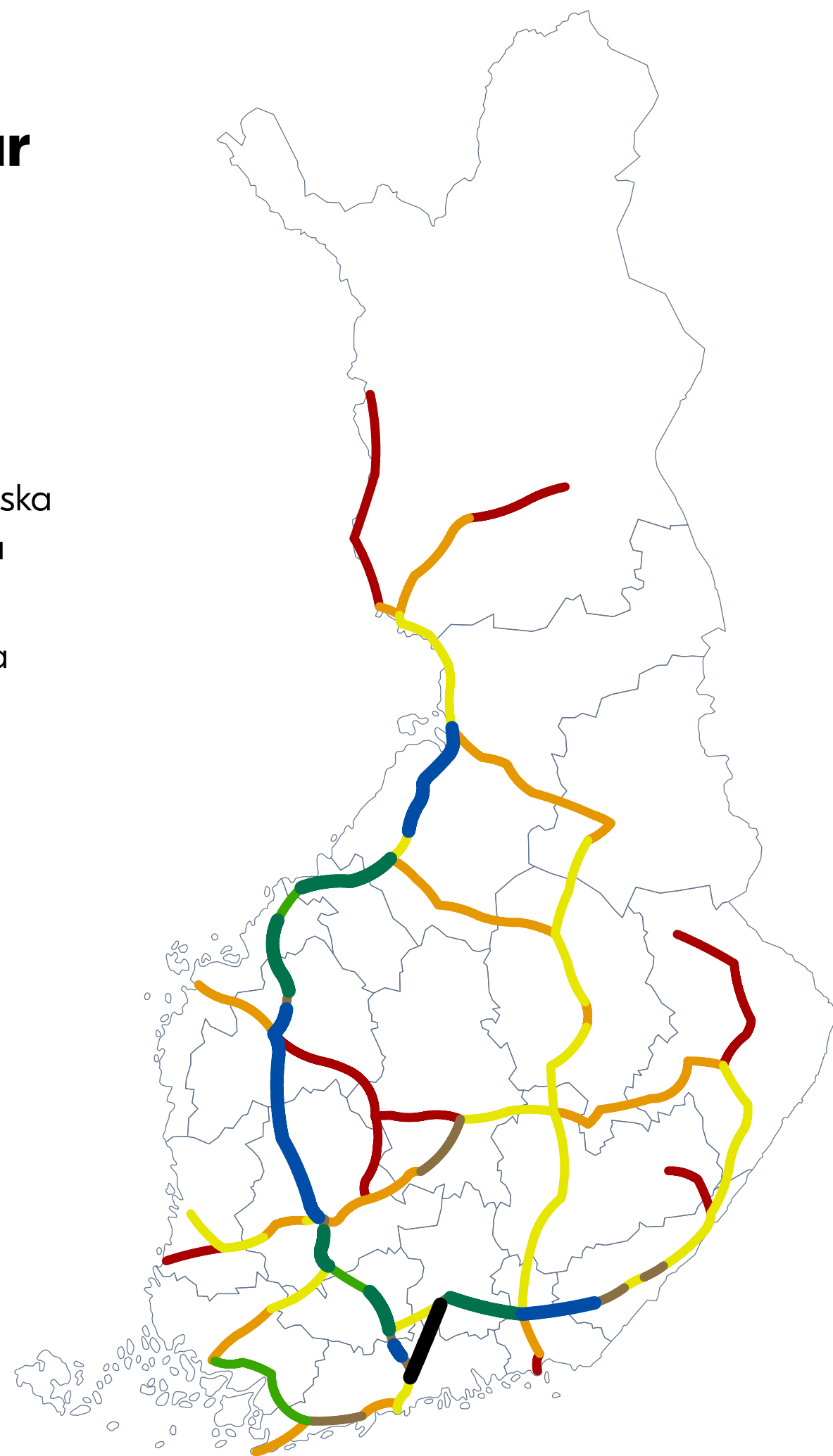
Hastighetsbegränsningar på de banavsnitt som trafikeras av persontrafiken 2027

Inom persontågtrafiken på TEN-T-stomnätet ska man i regel sträva efter en hastighetsnivå på 160 km/h.

I mån av möjlighet ska man i den långsiktiga utvecklingen sträva efter en högre hastighetsnivå på upp till 250 km/h.

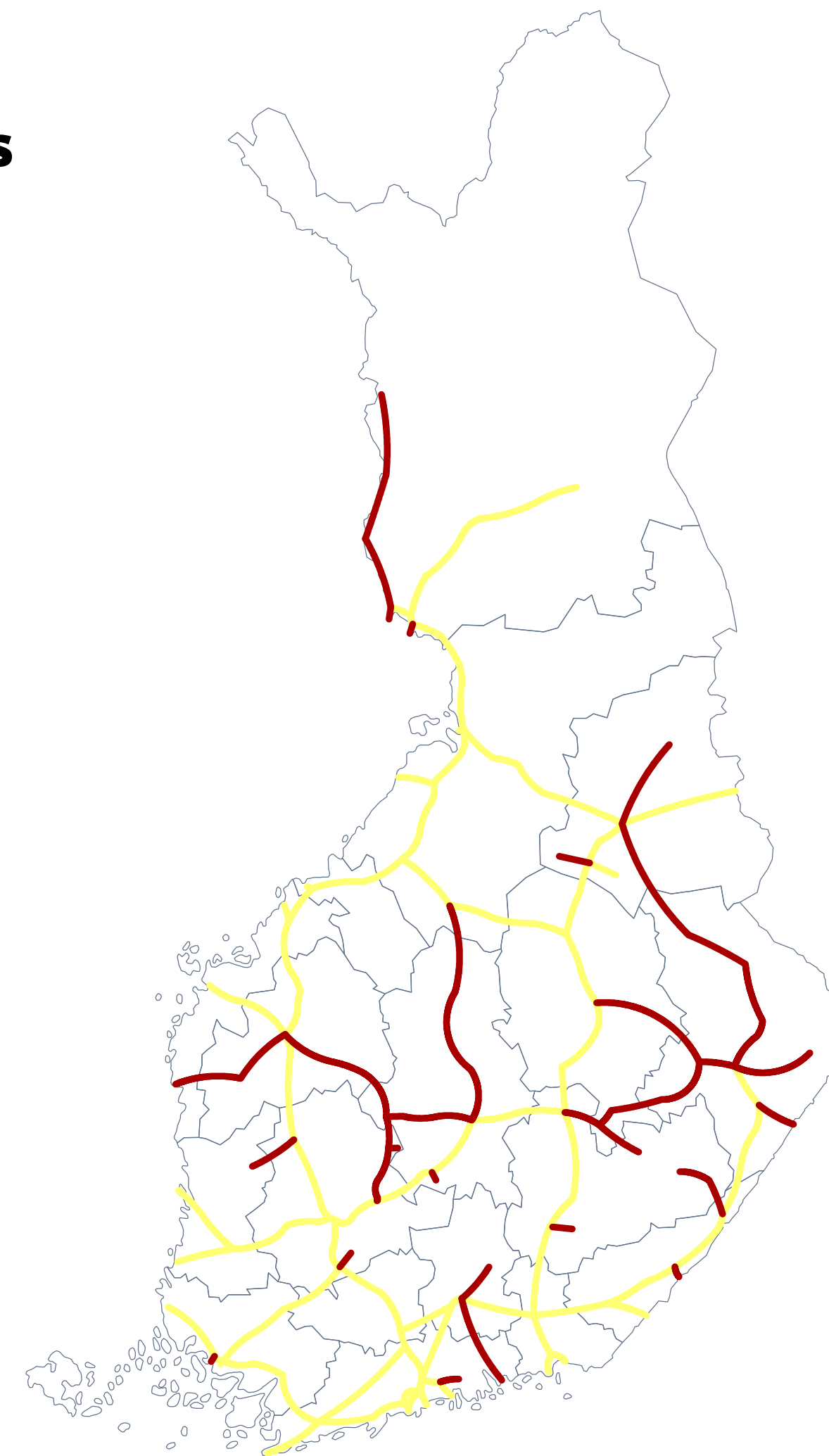
Banavsnittets hastighetsbegränsning (km/h)

- 80-100
- 120-130
- 140
- 160
- 170
- 180
- 200
- 220



Läget för bannätets elektrifiering 2026

- Icke-elektrifierat banavsnitt
- Elektrifierat banavsnitt



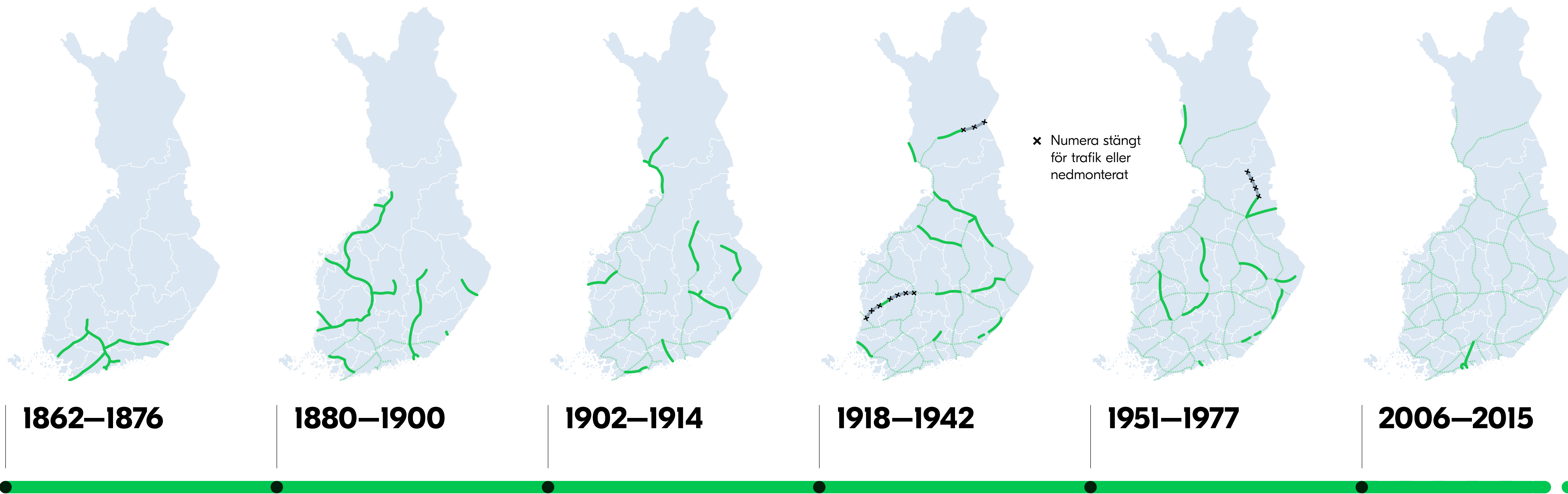
Trafiksystemets ryggrad sedan 1862

Stambanans och den finländska järnvägstrafikens historia börjar 1862 när banavsnittet Helsingfors–Tavastehus öppnades för trafik. Restiden på mindre än fem timmar revolutionerade tillgängligheten mellan regionerna och handeln.

Utvidgningen av bannätet var ett spetsprojekt i storfurstendömet Finland: banförbindelsen till S:t Petersburg färdigställdes redan 1870, till Tammerfors 1876 och till Uleåborg 1886. I början av 1900-talet var det nuvarande bannätet redan nästan gestaltat. Tidsintervallet på knappt 40 år var detsamma som för detta strategiarbete.

Spåren har haft en enorm betydelse i Finlands historia. Många städer existerar bara för att bannätet möjliggjorde det. Spårförbindelserna har haft en direkt inverkan på kulturen, regionstrukturen och vändpunkterna i vårt lands historia.

Grunderna för Stambanans utveckling har förändrats förvånansvärt lite: både på 1860-talet och 2020-talet är det fråga om en helhet som förbättrar hela landets konkurrenskraft, tillgänglighet och försörjningsberedskap.



Projekt och förbindelsesträckor i aktiv planerings- eller utredningsfas

Flera mindre projekt i bannätet planeras eller är klara att genomföras, bl.a. nya mötesplatser på sträckan Tammerfors–Uleåborg, utveckling av Karleby stationsområde samt flera utvecklingsprojekt för sidobanor.

Internationella förbindelseprojekt	Fas i mars 2026	Kostnadskalkyl
Tunnelförbindelse Helsingfors–Tallinn	Tunnelförbindelse Helsingfors–Tallinn	Cirka 20 miljarder euro
Fast förbindelse Vasa–Umeå	Fast förbindelse Vasa–Umeå	5–29 miljarder euro
Ny banförbindelse Kolari–Kiruna	Ny banförbindelse Kolari–Kiruna	1–2 miljarder euro
Fast förbindelse Åbo–Stockholm	Fast förbindelse Åbo–Stockholm	Tiotaler miljarder euro

Projekt som omfattar hela bannätet	Fas i mars 2026	Kostnadskalkyl
Övergång till europeisk spårvidd	Planeringen av fas 1 pågår (Rail Nordica), olika utredningar om en mer omfattande övergång.	Flera miljarder euro på hela bannätet
Reform av passerkontrollsystemet (Digirata-projektet)	Genomförandet pågår, fortsätter stegvis till cirka 2040.	1,5 miljarder €

Projektbolagsprojekt	Fas i mars 2026	Kostnadskalkyl
Västbanan	Finansieringen för fas 1 har överenskommit, inget beslut har fattats om projektets byggande.	3,5 miljarder €
Flygbanan	Järnvägsplaneringen inleddes 2026.	3 miljarder €
Östbanan	Utredningsplanering och miljökonsekvensbedömning pågår.	1,6–3 miljarder €

Banprojektens lägesbild 2026

Stambanans projekt	Fas i mars 2026	Kostnadskalkyl
Böle–Riihimäki, fas 3	Startklar efter fas 2.	244 milj. €
Lembois–Sääksjärvi spår 3		63,2 milj. €
Kuurila–Lembois spår 3	Utvecklingen av sträckan Riihimäki–Tammerfors har utretts 2025. Tilläggsspårprojekten och deras kostnadskalkyler motsvarar det som presenteras i utredningen. Planeringsfinansiering återstår för fortsatt planering av de faser som ska prioriteras.	152,4 milj. €
Turengi–Sammalisto spår 3		128,5 milj. €
Tavastehus–Turengi spår 3		89,3 milj. €
Kuurila–Vinnilä spår 3		43,7 milj. €
Vinnilä–Tavastehus spår 3		132,3 milj. €
Tammerfors–Lembois spår 4		71,6 milj. €
Ombyggnad av sträckan Riihimäki–Tammerfors	Den första fasen av ombyggnaden finansierades 2025. Kostnadskalkylen och fasindelningen har preciserats i den ovan nämnda utredningen.	534 milj. €
Tampella–Lielax spår 3	Den fortsatta planeringen framskrider i samband med den fortsatta planeringen av tilläggsspåret Lielax–Nokia.	~54 milj. €
Lielax–Lakiala spår 2	Utredningsplanen och MKB är klara, nästa fas järnvägsplan.	~200 milj. €

Utvecklingsprojekt för sidobanor	Fas i mars 2026	Kostnadskalkyl
Lielax–Nokia spår 2	MKB och järnvägsplanen inleds 2026	~150 milj. €
Lahdenperä–Jämsä banuträtning och dubbelspår	Järnvägsplanen färdigställs 2026	227 milj. €
Elektrifiering av Haapamakibanorna	Behovsutredning och projektbedömning 2025	153 milj. €
Seinäjäki–Vasa ombyggnad och hastighetshöjning	Järnvägsplanen färdigställs	157 milj. €
Torneå-Kolari elektrifiering	Järnvägsplanering pågår	113 milj. €

Identifierade behov av inhemska järnvägsförbindelser	Fas i mars 2026	Kostnadskalkyl
Tammerfors västra järnvägsförbindelse och flyttning av rangerbangården	Förstudie 2016, olika preciserande utredningar i Birkalands landskapsplan.	Cirka 2 miljarder €
Öppnande av Björneborg–Parkano–Haapamäki-banan på nytt för trafik	Behovsutredningen färdigställs 2026	Cirka en miljard euro
Aaltobanan (Åbo–Björneborg–Vasa–Karleby)	Förstudie pågår	Cirka 2 miljarder €
Tunturirata (Sodankylä–Kittilä–Ylläs)	Banförbindelseutredning 2023 i landskapsplanen för Norra Lappland	Cirka en miljard euro

Stambanan 2060

Målet är en
dubbelspårig
och internationell
Stambana