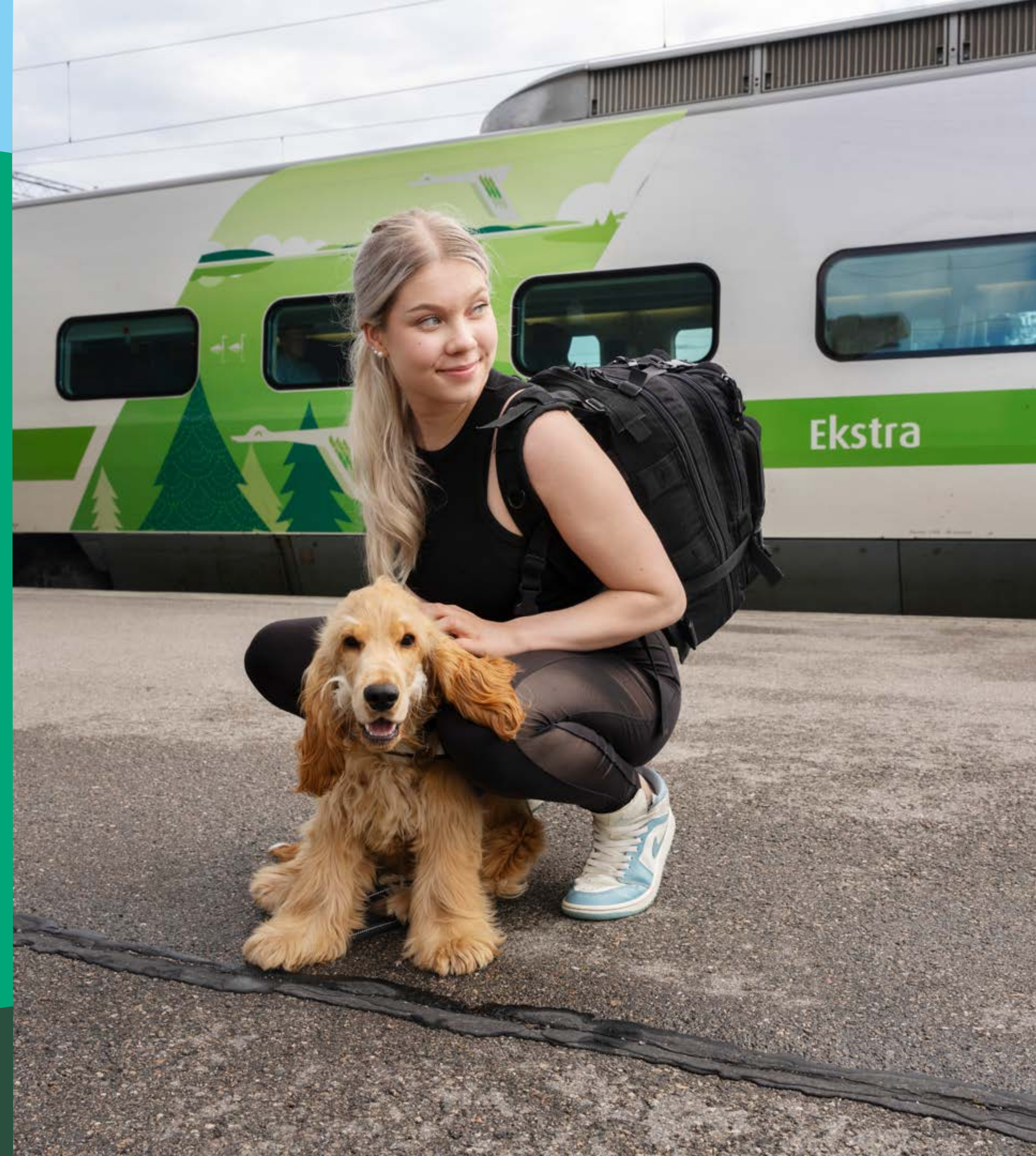


ITÄ
RATA

Hållbarhetsrapport 2025

Östbanan Ab



Innehåll

Presentation av projektet	3
Hållbar investering för detta och nästa århundrade	3
Ledningens översikt	5
Referensram för ansvarsfullhet	6
Hållbar planering styr projektet	6
Klimatgärningar i takt med planeringen	7
Miljöansvar	8
Mindre miljöolägenheter med omsorgsfull planering	9
Mindre koldioxidavtryck genom god planering	12
Biodiversitetsplanen skyddar naturens mångfald	13
Socialt ansvar	14
Partnerskap och interaktion i projektets kärna	15
Planering producerar ny information	17
God förvaltnings sed	18
Resultat och etiska verksamhetsätt som rättesnöre	19
Ett lyckat projekt kräver konkurrensutsättningar av hög kvalitet	20

Hållbar investering för detta och nästa århundrade

Östbanan är ett strategiskt trafikprojekt vars konsekvenser sträcker sig från att stödja den lokala livskraften för att stärka Finlands konkurrenskraft och försörjningsberedskap till att utveckla ett hållbart transportnät som omfattar hela Europa. Utgångspunkten för planeringen av Östbanan är att banan kan betjäna höghastighets-, när- och godstrafiken 2040.

ETT TILLGÄNGLIGT OCH LIVSKRAFTIGT ÖSTRA FINLAND

Östbanan är en dubbelspårig snabbtrafikbana som går från Flygbanan via Borgå till Kouvola. Den nya banan har verkningar mycket längre bort än sin östra ändpunkt, eftersom den i Kouvola förenas med Savolaxbanan och Karelenbanan. Östbanans influensområde omfattar sju landskap med två miljoner invånare.

Östbanan medför en direkt tågförbindelse från östra Finland till Helsingfors-Vanda flygplats och gör det möjligt att förkorta restiderna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors till tre timmar. För godstrafiken medför banan mer kapacitet och stöder internationella förbin-

delser. Utöver fjärrtrafiken med höghastighetståg medför Östbanan närtåg mellan Helsingfors och Borgå.

ETT KONKURRENSKRAFTIGT OCH LOGISTISKT SÄKERT FINLAND

Östbanan främjar den regionala livskraften, jämlik tillgänglighet för landets olika regioner samt hållbara framtida investeringar. Ett ekonomiskt framgångsrikt och växande östra Finland skyddar också EU:s och Natos yttre gräns.

De största godsflödena, särskilt industritransporterna, rör sig på spår i hemlandet. Ett försörjningssäkert Finland behöver alternativa trafikförbindelser och internationella transportkedjor som även fungerar under kriser. Östbanan ökar också kapaciteten för den militära mobiliteten och stärker de öst-nordliga förbindelserna via Savolax- och Karelenbanan.

Försörjningsberedskapen och beredskapen har en hållbar grund när de grundar sig på lösningar som i första hand betjänar behoven och välfärden under normala förhållanden.



Projektbolaget Östbanan ägs av finska staten (kommunikationsministeriet 51 %) och 24 städer och kommuner (49 %).

ETT HÅLLBART OCH SÖMLÖST EUROPA

EU strävar efter att fördubbla järnvägstransporterna och bygga spårförbindelser mellan de europeiska huvudstäderna som en del av sin strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy). Östbanan är en del av det utvidgade stomnätet Trans-European Transport Network (TEN-T), vars spårförbindelser ska genomföras före 2040. De förbindelser som hör till nätet kan få betydande EU-finansiering för både planeringen och byggandet.

Östbanan planeras så att den kan förenas med Rail Baltica-banan som är under byggnad med en tågjärjeförbindelse eller via Helsingfors–Tallinn-tunneln, om Finland beslutar att övergå till den europeiska spårvidden. Detta skulle öppna en direkt spårförbindelse mellan Finland och hela Kontinentaleuropa.

ÖSTBANAN PLANERAS NOGGRANT FÖR FRAMTIDENS BEHOV

Projektbolaget Östbanan Ab, som ägs av staten (51 %) och 24 kommuner, ansvarar för Östbanans planering. Banans planering inleddes 2022 och fortsätter till 2031.

De viktigaste planeringsfaserna är förfarandet för miljökonsekvensbedömning, utarbetandet av utredningsplanen och utarbetandet av järnvägsplanen. Projektet övergår till utredningsplaneringsfasen 2026. Tillstånds- och tillsynsverket ger en motiverad slutsats om Östbanans MKB-beskrivning i maj 2026.

Fyra heltidsanställda personer arbetar i Östbananbolaget. Hundratals konsulter och andra yrkesutbildade personer från olika branscher deltar i planeringen och producerar heltäckande information om

järnvägens konsekvenser, alternativ för genomförandet och kostnaderna som grund för beslutsfattandet.

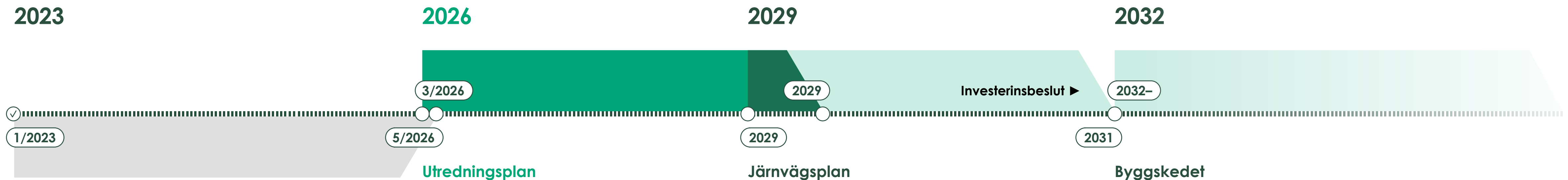
Enligt delägaravtalet har bolagets ägare förbundit sig att finansiera planeringskostnaderna, cirka 79 miljoner euro. Enligt nivån 2025 är kostnadsalkylen för byggandet av banan 2,6–3,2 miljarder euro (MAKU 128,5 (2020=100)). Beslut om finansieringssättet fattas senare om man beslutar att genomföra järnvägen. Byggandet av Östbanan förutsätter att Flygbanan förverkligas.

Beslutet om att bygga Östbanan fattas i slutet av planeringsfasen och om beslutet leder till ett smidigt genomförande skulle Östbanan kunna trafikeras före utgången av 2040.

Kort om Östbanan

- Påskyndar restiden till internationella trafikförbindelser i hela östra Finland.
- Två miljoner människor bor inom banans influensområde.
- Hämtar uppskattningsvis 1,8 miljoner tågresenärer till Borgå per år.
- Förenas med Karelenbanan och Savolaxbanan i Kouvola.
- Planeringen fortsätter till början av 2030-talet, målet är att byggandet ska bli klart före utgången av 2040.
- Järnvägen är 110 kilometer lång.
- I planeringen beaktas en eventuell anslutning till hamn- och terminalförbindelser samt senare till Rail Baltica.

Projektets övergripande tidtabell



Förfarande vid miljökonsekvensbedömning och preliminär utredningsplan

Ansvar även för kommande generationer

Östbanan Ab:s styrelse valde i november 2025 en bansträckning för den fortsatta planeringen. Valet gjordes bland de sträckningsalternativ som ingick i förfarandet för miljökonsekvensbedömning. Bansträckningen som orsakar minst miljöolägenheter och möjliggör mest nytta framskrider till utredningsplaneringen.

Valet av bansträckning beskriver väl betydelsen av projektets planeringsfas för ansvarsfullheten och hållbarheten. Östbanans konsekvenser förverkligas först när banan byggs och trafikeras. I planeringen avgör man dock hur dessa konsekvenser kommer att se ut: hur mycket nytta skapar Östbanan och hur effektivt kan man förebygga och lindra de olägenheter som byggandet av Öst-banan orsakar omgivningen. En hållbar helhet byggs upp bit för bit, systematiskt och långsiktigt.

Östbanans 2025 kännetecknades av ett starkare ägarsamarbete, beaktande av internationella förbindelser och försörjningsberedskapen, främjande av MKB-förfarandet för det mycket stora projektet samt färdigställande av de många utredningar som stödde det. MKB-beskrivningen

som kom till påseende i januari uppstod till följd av över 200 sakkunnigas arbetsinsats och omfattande växelverkan. Genom möten, diskussioner, frågor och kommentarer har våra intressentgrupper försett oss med mycket värdefull information som endast lokala invånare har som stöd för planeringen. Ett varmt tack till alla som deltog i utarbetandet av MKB.

När projektet på våren övergår till utredningsplaneringsfasen inleds terrängundersökningarna, och senare den egentliga planeringen, varvid antalet sakkunniga som arbetar med projektet ökar betydligt. Vi satsar allt mer på den lokala kommunikationen och kontakten. Samtidigt säkerställer vi att vår ansvarsfulla praxis styr verksamheten i vårt växande partnernätverk.

Östbanan Ab är ett projektbolag som våra ägare har ålagt uppdraget att planera banan ända fram till byggberedskapen. Projektbolagsmodellen har visat sig vara ett utmärkt sätt att säkerställa en högklassig och kostnadseffektiv planering, eftersom samma kärnteam ansvarar för helheten hela tiden. Vi har redan i praktiken bevisat att vi med denna modell kan framskrida långsiktigt och vid behov reagera snabbt.

Vi arbetar för minst hundra år framåt. Östbanan främjar hållbara förbindelser för fjärr-, när- och godstrafiken. Den stärker östra Finlands livskraft och ökar vårt lands konkurrenskraft och försörjningsberedskap. EU:s mål är att bygga Östbanan som en del av Europas strategiska transportnät-verk före 2040.

Vi som planerar järnvägen ansvarar alltså inte bara för våra ägare och intressentgrupper, utan också för kommande generationer. Därför utgör ansvarsfulla och hållbara val kärnan i vårt projekt. Välkommen till Östbanans första hållbarhetsrapport!

Arto Rätty
styrelseordförande

Petteri Portaankorva
verkställande direktör

Arto Rätty



Petteri Portaankorva



Hållbar planering styr projektet

Det ekologiska, sociala och ekonomiska ansvaret är utgångspunkterna för projektbolagets strategi och väsentliga i verkställandet av bolagets strategi. Tillsammans med våra ägare har vi förbundit oss till ansvarsfulla och etiskt hållbara verksamhetsätt och vi förväntar oss detsamma av våra samarbetspartner.

Östbanans ansvarsfullhet stöder sig på EU:s klimatlag, som styr medlemsstaternas åtgärder för att stävja klimatförändringen och anpassa sig till den. Den bygger på FN:s klimatkonvention och Pariskonventionen. EU strävar efter klimatneutralitet före 2050 och har förbundit sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent före utgången av 2030.

Förverkligandet av klimatlagen grundar sig också på EU:s mål att fördubbla andelen järnvägstransporter samt bygga spårbindelser mellan de europeiska huvudstäderna. Målet är bland annat att ersätta

flygresor på under tre timmar med spårtrafik. Spårbindelser i det utvidgade TEN-T-stomnätet, som är av strategisk betydelse för Europa, såsom Östbanan, ska genomföras före 2040. Projekt som hör till TEN-T-nätet har också möjlighet till betydande EU-finansiering.

Ansvarsfullhet är en del av Östbanans strategiska ledning och styrs förutom av lagstiftningen även av statens ägarpolitiska principbeslut. Vi rapporterar årligen till bolagsstämman, statsrådets kansli och kommunikationsministeriet om målen och om hur de har uppnåtts samt framtida mål.

Huvudprinciperna för Östbanan Ab:s strategi och ansvarsfullhet är projektets godtagbarhet, samhällliga

Huvudprinciperna för Östbanans strategi och ansvarsfullhet är projektets godtagbarhet, samhällliga verkningar samt verksamhetens resultat.

verkningar samt verksamhetens resultat. Ansvarsarbetet stöder också uppnåendet av FN:s mål för hållbar utveckling – i synnerhet teman Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Hållbara städer och samhällen, Bekämpa klimatförändringarna samt Genomförande och partnerskap.

LEDNING AV ANSVARSFULLHETEN

Östbanans första ansvarsprogram utarbetades för 2024–2025 och det gällde bedömningen av miljökonsekvenserna. Vi identifierade de mål och risker för ansvarsfullheten som är väsentliga för planeringsprojektet samt bedömde också våra partners och värdekedjans ansvarsfullhet.

Vårt ansvarsprogram bedöms och godkänns av bolagets styrelse, som dessutom ansvarar för att de årliga målen och indikatorerna för ansvarsfullheten samt de etiska riktlinjerna godkänns. Bolagets ledningsgrupp övervakar och främjar uppnåendet av målen. Vi rapporterar årligen om vårt ansvarsarbete i verksamhetsberättelsen och nu för första gången för 2025 även i ansvarsrapporten.



Klimatgärningar i takt med planeringen

Planeringen av Östbanan tar uppskattningsvis nio år. Vi uppdaterar ansvarsprogrammet och våra årliga mål enligt det kunskapsunderlag som produceras inom planeringen och utifrån väsentliga hållbarhetsteman. Färdplanen för ansvarsfullhet 2026–2031 styr den ansvarsfulla planeringen.

Huvudtemana och -målen i Östbanans ansvarsprogram är indelade i tre teman: miljöansvar (E), socialt ansvar (S) och god förvaltningssed (G). Denna rapport för 2025 framskrider enligt temana.

Våra ansvarsmål styr i synnerhet till att identifiera utsläpps- och miljökonsekvenser samt till att utarbeta planer för att minska koldioxidutsläppen och olägenheterna för naturens mångfald. Som grundläggande information utnyttjar vi den information som producerats inom förfarandet för miljökonsekvensbedömning (MKB) och de tillhörande utredningarna för att vi ska kunna fatta hållbara sträcknings- och planeringslösningar samt beskriva framstegen på ett transparent sätt i rapporteringen.

Ett exempel på hållbar planering är Östbanans bansträckning som går vidare till utredningsplaneringen. Bansträckningen valdes utifrån informationen i MKB-förfarandet och utsågs till den lösning som med tanke på miljön är minst skadlig och bäst möjliggör nyttan.

FÄRDPLANEN LEDER TILL KLIMATGÄRNINGAR

Ansvarsfull planering av den nya spårförbindelsen förutsätter utveckling av hållbara och miljövänliga metoder, utnyttjande av cirkulär ekonomi, socialt och ekonomiskt hållbara lösningar samt nära samarbete med olika intressentgrupper. För Östbanan är det också viktigt att fostra framtida yrkespersoner inom branschen till ansvarsfull planering av trafikinfrastrukturen genom att aktivt erbjuda universitet och högskolor teman för forsknings- och lärdomsprov.

Utifrån resultaten av MKB-utredningarna fastställde vi våra väsentliga hållbarhetsmål för 2026–2031 tillsammans med våra centrala intressentgrupper. Vi bedömer väsentligheten och den förväntade utvecklingsriktningen på kort, medellång och lång sikt. Slutligen

identifierade vi hållbarhetsteman som är både betydande och ekonomiskt väsentliga för projektet.

Resultatet av den dubbla väsentlighetsanalysen var en helhetsbild av de viktigaste hållbarhetsteman som ska rapporteras och en färdplan för ansvarsfullhet samt en biodiversitetsplan. Vi följer vi hållbarhetsteman i ESRS-standarderna till tillämpliga delar i projektets planeringsfas.

Färdplanen säkerställer att miljö- och klimatmålen, det sociala ansvaret och god förvaltningssed framskrider kontrollerat och mätbart i projektets olika faser och att de beaktas konsekvent i beslutsfattandet.

I utredningsplaneringen bedömde vi sex hållbarhetsteman som de viktigaste

- E1** Anpassning till och stävjande av klimatförändringen
- E4** Begränsning av förlusten av biologisk mångfald
- E5** Hantering av materialflöden och resursklokhet
- S2** Värdekedjans arbetskraft
- S3** Konsekvenser för områdets sammanslutningar
- G1** God förvaltningssed

ANSVARSPROGRAMMETS HUVUDMÅL

E Projektets godtagbarhet

Vi identifierar och beaktar konsekvenserna för klimatet och den övriga miljön i planeringen.

Vi minimerar och förutser miljökonsekvenserna under byggtiden.

Vi identifierar möjligheter i anslutning till bekämpningen av klimatförändringen.

Vi främjar naturens mångfald och dess återställande.

S Samhälleliga verkningar

Vi stärker Finlands koppling till EU:s spårtrafiksystem och främjar den regionala konkurrenskraften.

Vi kommunicerar öppet, interaktivt och med beaktande av intressentgruppernas behov.

Vi säkerställer att det även i fortsättningen finns sakkunniga och resurser inom branschen.

G Verksamhetens resultat

Vår verksamhet är resultatrik, långsiktig och transparent.

Vi använder våra medel ansvarsfullt och transparent.

Vi genomför upphandlingarna på ett ansvarsfullt sätt.

Miljöansvar

Östbanan planeras ordentligt – även ur ett miljöperspektiv. Vi tar hänsyn till banans konsekvenser för människors vardag och naturens mångfald i planeringen, samt skyddar värdefulla naturobjekt och kulturmiljöer. Vi vill komma med nya innovationer för infrastrukturbyggande, till exempel med hjälp av cirkulär ekonomi.

VÅRA VIKTIGASTE GÄRNINGAR 2025:

- Vi valde det sträckningsalternativ för banans fortsatta planering som har minst negativa och flest positiva konsekvenser för människor och naturen.
- Vi utvärderar våra största källor av CO2-utsläpp för att effektivt minska våra utsläpp.
- Vår biodiversitetsplan blev klar.



Mindre miljöolägenheter med omsorgsfull planering

Östbanan planeras mot byggberedskap genom konsekvent beaktande av ansvarsfullheten i beslutsfattandet, planeringen och arbetet med intressentgrupperna. Vi identifierar konsekvenserna under byggtiden och strävar efter att orsaka så lite olägenheter som möjligt för människor och naturen.

Byggandet av banan orsakar oundvikligen många slags konsekvenser för miljön och skadliga konsekvenser kan minskas genom omsorgsfull planering. Lagstiftningen förutsätter en omfattande miljökonsekvensbedömning för alla banprojekt inom fjärrtrafiken (MKB-förfarande). Utifrån den får vi också information om Östbanan-projektets koldioxidutsläpp och konsekvenser för naturen och kan utveckla våra åtgärder för att minska våra utsläpp och trygga naturens mångfald.

Vi slutförde Östbanan-projektets miljökonsekvensbedömning i slutet av 2025.*

KONSEKVENSERNA UNDER GRANSKNING

I miljökonsekvensbedömningen granskades Östbanans alla alternativa bansträckningar. Vi bedömde deras sannolikt betydande konsekvenser:

- för befolkningen samt för människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel
- för marken, jordmånen, vattnen, luften, klimatet, växtligheten samt organismerna och den biologiska mångfalden
- för samhällsstrukturen, de materiella tillgångarna, landskapet, stadsbilden och kulturarvet
- för utnyttjandet av naturresurser

Flera utredningar gjordes som en del av MKB-förfarandet, såsom naturutredningar, vibrations- och stömljudsutredningen, trafikutredningen, landskapsutredningen och en arkeologisk inventering (läs mer på sida 11).

Vi hade också en aktiv växelverkan med olika intressentgrupper och fick hundratals kommentarer och respons av dem. (Läs mer om dialogen på sidorna 15 och 16.)

* Det slutliga MKB-förfarandet blir klart i maj när kontaktmyndigheten ger en motiverad slutsats om det.

MÅL	ÅTGÄRDER OCH INDIKATORER 2025	UTFALL 2025
I planeringen identifierar och beaktar vi konsekvenserna för klimatet och den övriga miljön.	MKB-beskrivningen färdigställs.	●
	Vi skapar mål för miljöansvaret och utarbetar indikatorer för 2026	●
Vi minimerar och förutser klimatkonsekvenserna under byggtiden.	Vi genomför en CO2-beräkning och bedömer klimatkonsekvenserna utifrån MKB-beskrivningen.	●*
Vi identifierar möjligheter i anslutning till bekämpningen av klimattförändringen.	Vi söker miljömässigt hållbara, även helt nya lösningar i våra projekt.	●**
	Vi inleder två nya utredningar eller lärodomsprov om möjligheterna med anknytning till miljöfrågor tillsammans med universitet, företag eller forskningsinstitut.	●
Vi främjar naturens mångfald och återställande.	Vi identifierar de centrala miljöriskerna och utarbetar en biodiversitetsplan jämte mål.	●

● Genomförd ● Delvis genomförd

* Planeringsnoggrannheten räckte inte till för CO2-beräkningen. De största utsläppskällorna har identifierats.

** Vid preciseringen av bansträckningsalternativen testades planering med artificiell intelligens.

BÅDE POSITIVA OCH NEGATIVA KONSEKVENSER

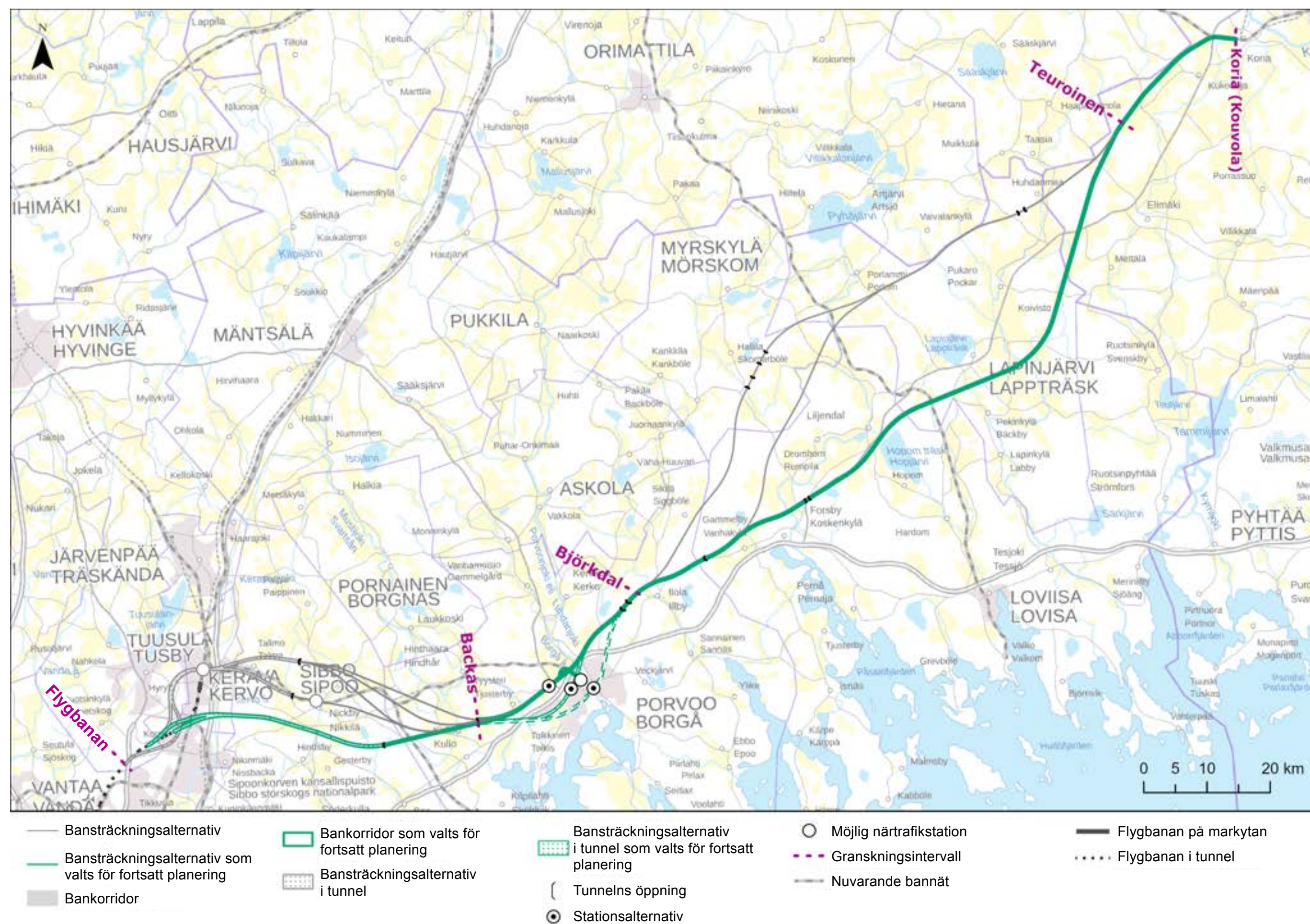
I MKB-förfarandet identifieras naturtyperna och artbeståndet i planeringsområdet samt faktorer som eventuellt försämrar naturmiljöns värde och rekreativ användning.

I Östbanans miljökonsekvensbeskrivning konstateras att konsekvenserna för naturen av alla alternativa bansträckningar är måttliga eller stora på banavsnittet ovan jord och att de riktas mot skyddsområden, artbeståndet, värdefulla naturobjekt och ekologiska förbindelser. Även kollager och kolsänkor går förlorade på grund av byggandet.

För människor som bor i området uppstår negativa konsekvenser till exempel av att bansträckningen delar upp tätare bosättning och förlänger de lokala trafikförbindelserna. Även markbyggnadsarbeten (brytning, pålning, spontning och schaktning) samt trafik, buller, eventuella vibrationer och damm i anslutning till byggandet orsakar negativa konsekvenser. När banan är klar kan tågtrafiken orsaka buller och vibrationer i byggnaderna längs banan.

Östbanans mest betydande positiva konsekvenser för människorna är att restiden för Östra Finlands fjärrtåg förkortas, förbindelserna till Borgå förbättras, antalet tågresor ökar samt att utsläppen och olyckorna från bilresor minskar. Dessutom möjliggör banan godstrafik, skapar förutsättningar för hållbart samhällsbyggande och utveckling av näringslivet på orterna längs banan.

► Östbanan Ab publicerade bansträckningen som går vidare till utredningsplaneringen i november 2025. Sträckningen valdes bland de alternativ som granskades i MKB-förfarandet. Den valda sträckningen orsakar minst olägenheter för omgivningen och möjliggör mest nytta, såsom nya trafikplatser som byggs i framtiden.



STRÄCKNINGEN MED MINST OLÄGENHETER TILL FORTSATT PLANERING

Utifrån resultaten av MKB-förfarandet valde Östbanan Ab:s styrelse den bansträckning för utredningsplaneringsfasen som orsakar minst olägenheter för människor och naturen och möjliggör mest nytta.

Avgörande med tanke på naturvärdena var att den valda bansträckningen är det kortaste alternativet; ju kortare bana desto mindre konsekvenser för landskapet och naturen. Dessutom går en god bit av sträckningen genom redan byggd terräng, vilket sparar naturobjekt. Banan underskrider Sibbo nästan helt och hållet i en tunnel och dess konsekvenser för bosättningen, människorna och naturen blir mindre än konsekvenserna av banan ovan jord. Banan underskrider bland annat Naturaområdet Sibbo å i en bergtunnel.

En annan viktig fördel med den valda sträckningen var att den orsakar invånarna längs banan minst stömljuds-, vibrations- och bullerolägenheter. Den sträckning som valts för banavsnittet Björkdal–Teuroinen möjliggör i framtiden flera stationsplatser (Forsby, Lapträsk, Elimä), stöder den östra kustbanans sträckning och ett eventuellt utnyttjande av Lahtis-Lovisa-banan.

I MKB-förfarandet vid Borgå har man granskat ett alternativ ovan jord och två alternativ som går i en tunnel. Det andra tunnelalternativet slopas före sommaren efter tilläggsutredningen och Kungspontens alternativ ovan jord och ett tunnelalternativ går vidare. Valet mellan dessa förutsätter tilläggsutredningar, såsom undersökningar av jordmånen och berggrunden. Dessa möjliggörs i utredningsplaneringsfasen.

All information från miljökonsekvensbedömningen beaktas i den fortsatta planeringen av banan och de negativa konsekvenserna lindras i mån av möjlighet.

Gjorda utredningar

Som en del av MKB-förfarandet gjordes bland annat följande separat publicerade utredningar av alla alternativa bansträckningar:

NATURUTREDNINGAR

Med hjälp av olika källmaterial och terrängbesök kartlades naturtyperna och arterna i planeringsområdet minst 200 meter på båda sidor om varje sträckningsalternativ. Man observerade livsmiljöer för arter som kräver skydd (åkergröda, trollslända, fladdermus och flygekorre), fåglars häckningsområden samt hotade och nära hotade naturtyper. Det finns många källor, rännilar och älvar i området.

ARKEOLOGISKA UTREDNINGAR

Museiverket kartlade de arkeologiska objekten längs de olika sträckningsalternativen för att de ska kunna beaktas i den fortsatta planeringen. Det hittades 101 nya arkeologiska objekt, bland annat ett förhistoriskt gravröse i Borgå och boplatser från stenåldern i Borgå och Lovisa, kolmilor, gränsmärken och rester av vattenkvarnar. Även 78 kända objekt granskades.

VIBRATIONS- OCH STÖMLJUDSUTREDNING

Med hjälp av en modellering utreddes hurdana vibrationer och stömljud som förbipasserande passagerar- och godståg orsakar byggnaderna. Dämpningslösningar fastställdes för att banan ska orsaka så lite vibrations- och stömljudsolägenheter som möjligt för människor som bor nära banan och för att olägenheterna i huvudsak ska kunna hållas under riktvärdena.

OCH 15 ANDRA UTREDNINGAR

Dessutom gjordes ungefär 15 andra utredningar, bland annat följande: godstrafikutredning och Rail Baltica i Östbanans godstrafik, utredning av närtågstrafiken, utredning av spårvidden, landskapsutredning, utredning av höghastighetståg (diplomarbete) och Östbanans fördelar för den regionala utvecklingen ur influensområdets centrala städers synvinkel (pro graduavhandling).

Mindre koldioxidavtryck genom god planering

En viktig del av banprojektets planering är att hitta metoder för att minska klimatkonsekvenserna av banans byggande. Vi söker dessa lösningar tillsammans med våra partner.

I banprojektet börjar klimatutsläpp uppstå särskilt när banans konkreta byggande inleds. Utsläpp uppstår till exempel från markanvändning, arbetsmaskiner och transporter samt material som används i byggandet, varav många, såsom betong och stål, är kolintensiva.

År 2025 bedömde vi de största utsläppskällorna på Östbanan, och de är tunnlar, broar och pål-plattor med mycket betong och stål. I detta skede av planeringen av projektet är det ännu inte möjligt att göra en exakt utsläppsberäkning.

Genom god planering kan man på ett avgörande sätt påverka koldioxidutsläppen (CO₂) under byggtiden till exempel genom att optimera antalet jord- och bergskärningar, granska planlösningarnas material-

effektivitet samt ersätta material med höga utsläpp med utsläppssnålare alternativ.

Vi har börjat utreda metoder för att minska vårt koldioxidavtryck tillsammans med företag, forskningsinstitut och högskolor. Vi hoppas att det på så sätt uppstår nya innovationer som är till nytta i infrastrukturbyggandet även i större utsträckning än på Östbanan.

KOLDIOXIDSNÅLARE LÖSNINGAR FÖR TUNNLAR

Diplomarbetet för Aalto-universitetet 2025 visade att man genom planering kan påverka CO₂-utsläppen från tunnelbyggande. När man optimerar mängden sprutbetong som behövs för tunnelns bergförstärkning minskar också koldioxidutsläppen och kostnaderna.

Nya teknik- och materiallösningar är en viktig del av banprojektets miljöansvar.

I undersökningen jämfördes också effekten av olika förstärkningsmaterial på utsläppen och kostnaderna. Det framgick att användningen av bergnät är ett betydligt utsläppssnålare alternativ än sprutbetong, även om det är dyrare.

INFORMATION SOM STÖD FÖR VALEN

Östbanan-projektet har nu gått in i utredningsplaneringsfasen, under vilken vi identifierar och närmare förutser hur vi kan påverka koldioxidutsläppen under byggandet.

Under 2026 färdigställs ett diplomarbete där spårtrafikens ekologiska fotavtryck bedöms med hjälp av en livscykelbedömning (LCA) med särskild fokus på miljökonsekvenserna av byggande, material och underhåll. Undersökningen granskar banans konsekvenser för klimatet, markanvändningen och försurningen samt deras samband med försämringen av naturens mångfald.

Vi beaktar också principerna för cirkulär ekonomi i planeringen. Vi vill till exempel hitta lösningar på hur vi effektivt kunde använda det jordmaterial som uppstår i projektet (t.ex. bergmaterial från brytningen) vid byggandet av banan.

Nytt verktyg för att identifiera lokala klimatrisker

Det föränderliga klimatet utmanar Finlands järnvägar på många nya sätt i framtiden: till exempel störtregn och översvämningar kan få banvallar att rasa och värmeböljor få spåren att böja sig på grund av hettan. Det är viktigt att beakta dessa risker i järnvägsplaneringen.

I ett diplomarbete för Tammerfors universitet utvecklades en metod med hjälp av vilken banprojekten kan identifiera regionala klimatrisker och förbereda sig på dem redan under planeringen.

Metoden hjälper till att identifiera både enskilda klimatrisker och kombinationer av dem – till exempel torka och därpå följande störtregn – och att analysera vilka konsekvenskedjor de kan orsaka.

Metoden testades för första gången i Östbanans planeringsområde i Borgå. Som en lokal risk identifierades lerjordar som kan torka ut eller bli vattniga snabbt. Den krympande lerjorden kan få pålplattorna på vilka banan har byggts att rasa.

Biodiversitetsplanen skyddar naturens mångfald

Banans skadliga naturkonsekvenser under byggandet borde minimeras redan i planeringsfasen. Östbanans biodiversitetsplan färdigställdes i slutet av 2025.

Finland har förbundit sig till FN:s konvention om biologisk mångfald samt till EU:s strategi för biologisk mångfald, vars mål är att stoppa förlusten av naturens mångfald och vända utvecklingen så att naturen börjar återhämta sig.

Vi har förbundit oss att i enlighet med statsägarens riktlinjer för ansvarsfullhet och ägarförväntningarna identifiera Östbanans konsekvenser för naturens mångfald samt minska de skadliga konsekvenserna och främja positiva konsekvenser.

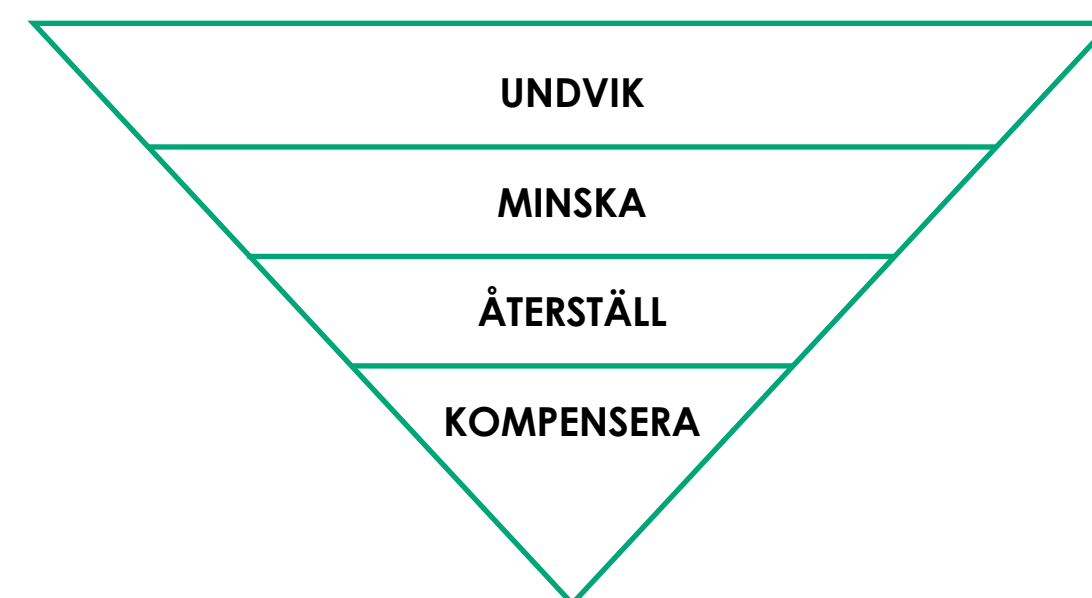
PLANERINGEN FÖLJER LINDRINGSHIERARKIN

Målen och åtgärderna för att trygga naturens mångfald och återställa livsmiljöerna har fastställts i Östbanan-projektets biodiversitetsplan. Dess huvudsakliga mål är:

1. Tryggande och ökning av naturens mångfald
2. Hållbar användning av naturresurser
3. Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Målen styr planeringen av bansträckningen så att terrängen och växtligheten förblir så oförändrade som möjligt och så att sträckningen styrs så nära områden som redan bearbetats av männi-skor som möjligt.

I planeringen använder vi den så kallade lindringshierarkin, enligt vilken det viktigaste är att undvika och minska konsekvenserna, och först därefter, om detta inte går, återställa och slutligen kompensera för den skada som orsakats naturens mångfald.



Förfarandet för miljökonsekvensbedömning (MKB) avslöjade att det i Östbanans planeringsområde finns arter som kräver skydd enligt bilaga IV a i habitatdirektivet, såsom åkergroda och trollslända. Även livsmiljöer för fladdermöss och flygekorrar observerades. Uppgifterna preciseras i utredningsplaneringsfasen, då vi beaktar arternas fortplantningsplatser och behoven av undantagslov enligt naturvårdslagen. Vi planerar lindringsåtgärderna i god tid enligt art.

Naturkörtkort tas i bruk i terrängundersökningarna

Det görs nya, noggrannare naturutredningar i utredningsplaneringsfasen på platser som bedöms vara viktiga och kritiska med tanke på naturvärdena. Antalet terrängundersökningar ökar och för att säkerställa att de inte orsakar olägenheter för naturvärdena tar vi under 2026 i bruk ett naturkörtkort. Alla som arbetar i terrängen måste ta det innan de ger sig ut i terrängen.

330

kilometer av bansträckningarnas miljökonsekvenser bedömdes som en del av MKB-förfarandet

68%

av dem som besvarade på intressentgruppsenkäten säger att Östbanan beaktar klimat- och naturkonsekvenserna mycket väl eller väl i planeringen

Socialt ansvar

Vi planerar Östbanan i nära växelverkan med städerna och kommunerna, invånarna och sammanslutningarna i banans influensområde. Vi informerar öppet om projektet och producerar tillförlitlig information om dess konsekvenser. Vi samarbetar med universitet och högskolor för att branschen ska ha tillräckligt med sakkunniga även i framtiden.

VÅRA VIKTIGASTE GÄRNINGAR 2025:

- Vi samarbetade systematiskt med våra intressentgrupper. Förtroendet för projektet har ökat och vi betraktas som en aktiv samarbetspartner.
- Vi utvecklade en kartresponenkät med vilken vi bad invånarna om synpunkter på miljökonsekvenserna.
- Vi erbjöd ämnen för lärdomsprov och sammanlagt fem prov färdigställdes.



Partnerskap och interaktion i projektets kärna

Östbanans sociala ansvar grundar sig på att bygga upp den regionala livskraften, tillgängligheten, delaktigheten och förtroendet. Vi beaktar människor och sammanslutningar under hela projektets livscykel, från planeringen till beslutfattandet och de framtida fördelarna.

INTERAKTION OCH DELAKTIGHET SOM GRUND FÖR FÖRTROENDET

Östbanan-projektet berör ett stort antal intressentgrupper som har olika förväntningar, även sinsemellan motstridiga. Vi planerar Östbanan i nära växelverkan med städerna och kommunerna, invånarna och sammanslutningarna i banans influensområde. Vi producerar tillförlitlig och aktuell information i form av olika utredningar och lagstadgade förfaranden.

Kommunikationens och intressentgruppsarbetets uppgift är att erbjuda parterna tillräcklig och tydlig information om projektets mål, framskridande och konsekvenser. En väsentlig del av banans planeringsprocess är

att höra intressentgrupperna och göra dem delaktiga i alla skeden av projektet. Detta förutsätts också av lagstiftningen, såsom lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning och banlagen. En öppen dialog stöder en godtagbar lösning, minskar osäkerheten och stärker förtroendet under hela projektets livscykel.

Vi mäter hur kommunikationen och interaktionen som betjänar våra intressentgrupper lyckas genom enkäter till intressentgrupper och respons från interaktionstillfällena. Våra mål för det sociala ansvaret för 2025 har i huvudsak uppnåtts.

Interaktionen och kommunikationen har varit omfattande och skett via flera kanaler, även om interaktionstillfällena enligt MKB-förfarandet flyttades till början av 2026 efter att Flygbanans sträckning ändrats. Vi ordnade öppna offentliga tillställningar, bjöd in organisationer och andra aktörer i området till samlingsgruppen och utvecklade en karttjänst som grundar sig på geografisk information och via vilken invånarna gav respons på sträckningsalternativens miljökonsekvenser. Den erhållna responsen har utnyttjats i miljökonsekvensbedömningen och utvecklingen av bolagets verksamhet.

MÅL	ÅTGÄRDER OCH INDIKATORER 2025	UTFALL 2025
Vi stärker Finlands koppling till EU:s spårtrafiksystem och främjar den regionala konkurrenskraften.	Utredning om att ansluta Österbanans godstrafik till Rail Baltica	●
	Vi träffar ägarna minst fyra gånger om året.	●
	Vi träffar influensområdets centrala aktörer från alla landskap samt riksfattande och internationella aktörer systematiskt.	●
Vi kommunicerar öppet, interaktivt och med beaktande av intressentgruppernas behov.	Ägarnöjdhet (1–5): mål 4,0	● 4,0
	Intressentgruppernas nöjdhet (1–5): mål 3,8	● 3,9
	Respons på MKB-tillfällen (1–5): mål 3,6	○
Vi säkerställer att det även i fortsättningen finns sakkunniga och resurser inom branschen.	Våra projekt stöder mentorskapsförfaranden, erbjuder ansvarsfulla projektchefs-uppgifter och lärdomsprovsprojekt på universitetsnivå.	●

● Genomförd ○ Målet kunde inte mätas eftersom MKB-tillfällen flyttades till början av 2026.

SAMARBETE MED NÄRINGSLIVET OCH REGIONALA AKTÖRER

Vi samarbetar aktivt med våra ägare, kommunerna och myndigheterna i influensområdet. Våra centrala partner är också offentliga aktörer och näringslivet, med vilka vi främjar stärkandet av östra Finlands konkurrenskraft och tillgänglighet. Vi träffar också regelbundet nationella beslutsfattare samt internationella och inhemska trafikexperter.

Värdekedjans serviceproducenter är också viktiga partner för oss. Genom planeringen realiserar projektets långsiktiga mål för ansvarsfullheten.

När det gäller internationella järnvägsförbindelser träffar vi europeiska aktörer inom transport- och järnvägsbranschen och vi hör till nätverk som anknyter till gränsöverskridande förbindelser och TEN-T-nätet (Trans-European Transport Network).

NÖJDA INTRESSENTGRUPPER OCH ÄGARE

Vi följer regelbundet upp hur nöjda våra intressentgrupper och ägare är. Vår intressentgruppsundersökning som genomfördes hösten 2025 visar att intressentgruppernas förtroende för projektet har stärkts och att bedömningarna av resultaten av projektbolagets (Östbanan Ab) arbete har förbättrats. Utifrån svaren anser man att Östbanan-projektet är viktigt med tanke på Östra Finlands utveckling.

KOMPETENSUTVECKLING OCH SAMARBETE MED LÄROANSTALTER

Vi vill säkerställa att det finns tillräckligt med inhemska kompetens för att planera baninfrastrukturen. Vi samarbetar med högskolor och erbjuder lärdomsprovsprojekt på universitetsnivå. År 2025 slutfördes fem lärdomsprov på universitets- och högskolenivå.

I de projekt som inleds stöder vi också mentorskapsförfaranden, erbjuder ansvarsfulla projektchefsutgifter och uppmuntrar våra partner att även anlita juniorkonsulter i vårt projekt. I MKB-processen genomfördes ett byte av projektchef genom ett mentorskapsförfarande.

600

svaret och kommentarer
från invånarna om
kartresponssenkäten

100+

sammanslutningar i
planeringsområdet fick en
inbjudan av oss att komma
med i vår samarbetsgrupp

78%

av dem som svarade på
intressentenheten anser
att Östbanan är en aktiv
samarbetspartner



Planering producerar ny information

Ett centralt mål för Östbanan-projektet är att stärka Finlands koppling till Europeiska unionens järnvägssystem och främja den regionala konkurrenskraften. Vi producerar information om projektets samhällsekonomiska konsekvenser och utvidgar kunskapsunderlaget som är av betydelse när beslut fattas om projektets genomförande.

Östbanan godkändes i juli 2024 som en del av det utvidgade stomnätet för trafiken i Europa (Trans-European Transport Network, TEN-T). Godkännandet gör det möjligt att ansöka om EU-finansiering för planeringen av banprojektet och stöder en långsiktig utveckling av trafiksystemet.

60 procent av dem som besvarade intressentenkäten förhåller sig positivt till att Finland stegvis övergår till den europeiska spårvidden.

TRAFIKUTREDNINGAR SOM STÖD FÖR PLANERINGEN OCH BESLUTFATTANDET

Vi har genomfört flera trafikutredningar inom Östbananprojektet som gäller bland annat gods- och persontrafik, materiel, spårtrafikens inverkan på områdenas livskraft och spårvidd.

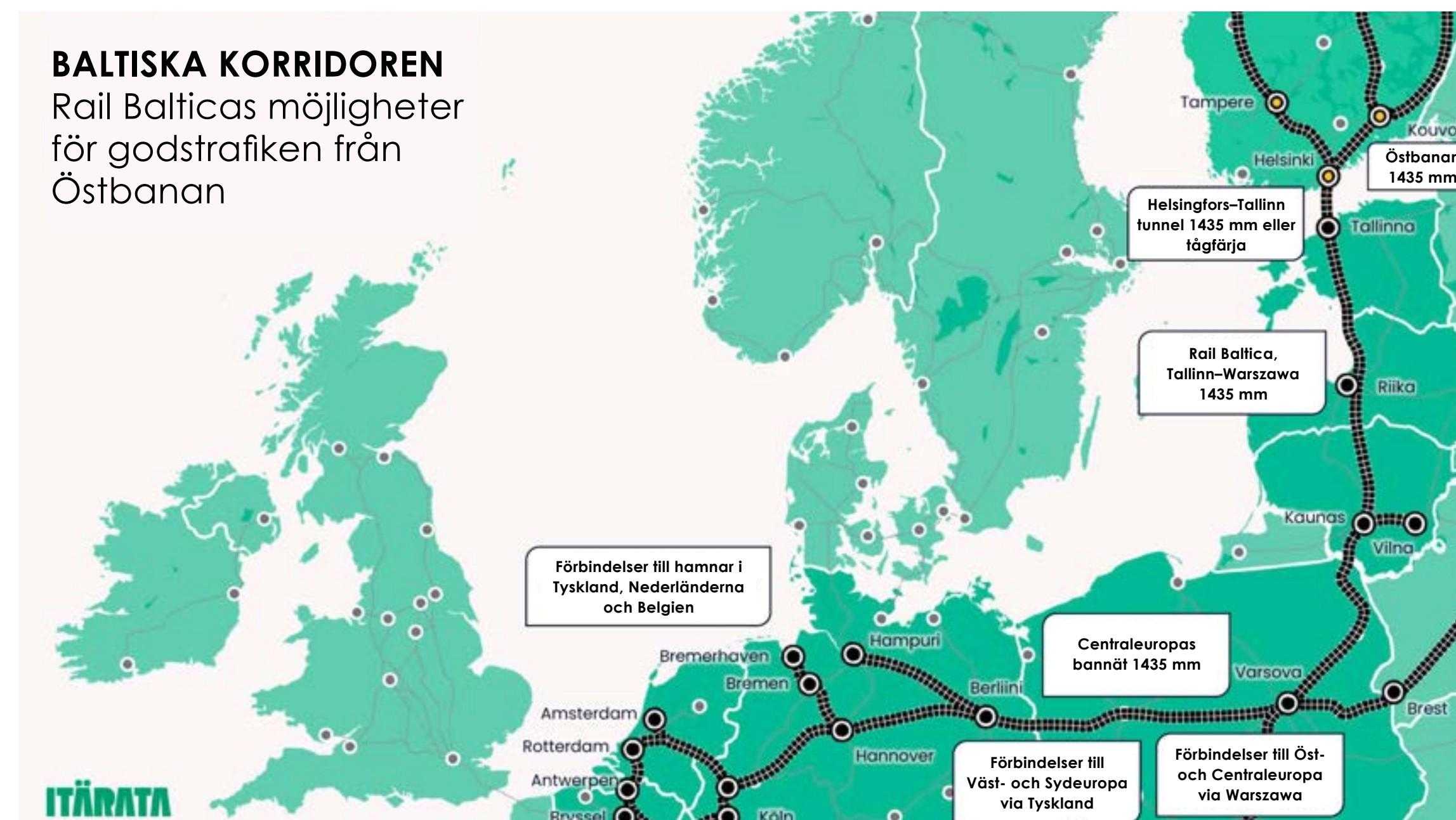
RAIL BALTICA OCH ÖSTBANANS INTERNATIONELLA KOPPLINGAR

Vi lät också göra utredningen om att ansluta Östbanans godstrafik till Rail Baltica, där man bedömde de logistiska möjligheterna som Rail Baltica erbjuder för Finland och Östbanan samt den baltiska korridorens roll som en del av det transeuropeiska bannätet. Utredningen visar att en koppling till Rail Baltica kunde öppna nya, konkurrenskraftiga och utsläppsnåla spårtrafikförbindelser till Central- och Östeuropa för Finland.

SPÅRVIDDENS KONSEKVENSER OCH ALTERNATIV

I spårviddsutredningen som genomfördes 2024 undersöktes genomförandet av Östbanan med europeisk spårvidd och dess konsekvenser för infrastrukt-

BALTISKA KORRIDOREN Rail Balticas möjligheter för godstrafiken från Östbanan



turen, kostnaderna, materielen, trafiknätet och processen för miljökonsekvensbedömning bedömdes.

Vi har också kartlagt synpunkter på spårvidden i en enkät riktad till Östbanans intressentgrupper och ägare. Majoriteten av dem som besvarade enkäten har satt sig in i den utredning vi lätit göra och understöder en stegvis övergång till europeisk spårvidd.



Alla utredningar och undersökningar om Östbanan finns under rubriken [Planering på Östbanans webbplats](#).

ÖSTBANANS INVERKAN PÅ DEN REGIONALA UTVECKLINGEN

Vi har också inlett ett samarbete med Östra Finlands universitet om en undersökning där man utreder hur genomförandet av Östbanan skulle påverka trafikflödena, den regionala utvecklingen samt företagens placering och antalet arbetsplatser i östra Finland.

God förvaltningssed

Grunden för all vår verksamhet är effektivitet, långsiktighet och transparens. Vi använder våra medel på ett ansvarsfullt sätt: vi håller oss till projektets tidtabell och budget, ordnar högklassiga konkurrensutsättningar och hanterar riskerna i vår verksamhet. Vi vill också vara en tillförlitlig partner.

VÅRA VIKTIGASTE GÄRNINGAR 2025:

- Vi ledde de strategiska och ekonomiska målen i enlighet med den årliga verksamhetsplanen, följde upp genomförandet systematiskt och rapporterade öppet.
- Vi identifierade riskerna i vår leveranskedja tillsammans med våra partner.
- Vi ser till att våra partner är engagerade i våra etiska riktlinjer.



Resultat och etiska verksamhets sätt som rättesnöre

Vi vill vara en resultatrik och transparent aktör, en tillförlitlig partner och en kompetent beställare. Våra beslut grundar sig på forskningsdata och vår verksamhet styrs av etiska principer, som även våra samarbetspartner har förbundit sig till.

Resultat innebär för oss att tidtabellen och budgeten håller i vår planering av banprojektet. Vi får vår finansiering via våra ägare från offentliga medel, så vi vill använda våra medel på ett ansvarsfullt sätt och vara en kostnads-effektiv aktör.

Vi strävar efter att konkurrensutsätta alla upphandlingar som överskrider det nationella tröskelvärdet, men som underskrider tröskelvärdet i försörjningslagen och vars värde är 60 000–443 000 euro. År 2025 gjordes tre sådana upphandlingar, varav två konkurrensutsattes. Eurobeloppet av dessa konkurrensutsatta upphandlingar utgjorde 74 procent av upphandlingarna, medan målet var 80 procent.

ETISKA RIKTLINJER

Vi har etiska riktlinjer som inte bara gäller våra anställda utan även våra samarbetspartner och under-








leverantörer. De etiska riktlinjerna för upphandling ingår i konkurrensutsättningarna. Styrelsen granskar riktlinjerna årligen och uppdaterar dem vid behov.

Vi förutsätter att våra partner förbinder sig till våra ansvarsprinciper innan samarbetet inleds. Vi ordnar också ett årligt infotillfälle om ansvarsfullhet för våra partner, där vi går igenom principerna.

FORSKNINGSDATA SOM GRUND FÖR BESLUT

Vi vill att de beslut som fattats inom projektet grundar sig på forskningsdata som vi producerar i samarbete med företag, forskningsinstitut, universitet och högskolor. Ett exempel på detta är den grundliga miljökonsekvensbedömningen, där vi jämförde olika bansträkningsalternativ och deras konsekvenser samt samlade in annan omfattande information som grund för bansträkningsbeslutet (läs mer på sidorna 8–13).

Vi rapporterar öppet om vår verksamhet och ser till att ägarna och andra intressentgrupper har tillgång till aktuell information om hur projektet framskrider och dess konsekvenser.

MÅL	ÅTGÄRDER OCH INDIKATORER 2025	UTFALL 2025
Vår verksamhet är resultatrik, långsiktig och transparent.	Åtgärderna och de ekonomiska målen i verksamhetsplanen förverkligas. mål 5,0 (på skalan 1–5)	 4,0*
Vi använder våra medel ansvarsfullt och transparent.	Vi konkurrensutsätter 80 procent av upphandlingarna som är värda 60 000–443 000 euro.	 74%**
Vi genomför upphandlingarna på ett ansvarsfullt sätt.	Vi ordnar ett infotillfälle om ansvarsfullhet för våra partner.	
	Vi kompletterar korruptionsavsnittet i Code of Conduct.	
	Vi förutsätter att våra partner förbinder sig till våra ansvarsprinciper innan samarbetet inleds.	
	Betalningspraxis för små och medelstora företag 21 dygn.	
	Vi identifierar företagsansvarsriskerna i upphandlingskedjan tillsammans med de största leverantörspartnerna.	

 Genomförd  Delvis genomförd

* Planeringen utvidgades på grund av ändringen av Flygbanans sträckning och förutsatte tilläggsanskaffningar.

** Planeringen utvidgades på grund av ändringen av Flygbanans sträckning och förutsatte beställning av extra arbete av befintliga partner.

Ett lyckat projekt kräver konkurrensutsättningar av hög kvalitet

Vi säkerställer verksamhetens resultat genom att ordna konkurrensutsättningar av så hög kvalitet som möjligt samt genom att hantera riskerna i vår verksamhet.

För att vi ska få tillräckligt med anbud av hög kvalitet som motsvarar projektets behov i konkurrensutsättningarna ordnar vi i samband med konkurrensutsättningarna så kallade marknadsdialoger för aktörer som är intresserade av anbudsproceduren. Målet med dialogerna är att ge anbudsgivarna information om konkurrensutsättningen så att de kan lämna anbud av så hög kvalitet som möjligt. På så sätt strävar vi också efter att öka antalet anbud som vi får.

RISKHANTERINGEN UTVIDGAS OCKSÅ TILL VÄRDEKEDJAN

Vi identifierar riskerna i vår verksamhet och hanterar dem aktivt. Riskerna är indelade i tre klasser: strategiska, operativa och ekonomiska.

En strategisk risk är att ägarnas stöd för banprojektet upphör eller att det samhällsliga och geopolitiska läget förändras avsevärt. Ekonomiska risker är förknippade med att kostnaderna överskrids. Operativa risker är t.ex. att informationssäkerheten brister eller risker i anslutning till projektplaneringen, såsom att planeringens verksamhetsmiljö förändras eller att man i konkurrensutsättningarna inte hittar aktörer för projektets olika faser.

Hot mot de mänskliga rättigheterna i anslutning till värdekedjan, till exempel inom byggande eller anskaffning av material, blir mer aktuella i takt med att projektet framskrider. Redan under 2026 inleds fler terrängundersökningar inom projektet, då man bland annat beaktar förebyggandet av miljöolägenheter och hanteringen av olycksfall i arbetet. Vi identifierar företagsansvarsriskerna i upphandlingskedjan och som en del av ansvarsarbetet har vi monitorerat våra största leverantörspartner.

Riskerna granskas vid varje styrelsemöte som en del av verkställande direktörens översikt.

Egen kanal för rapportering av missbruk

Östbanan Ab har en visseblåsarkanal via vilken vem som helst kan rapportera observerat etiskt missbruk eller missförhållande i anslutning till Östbanans verksamhet. Kanalen finns på Östbanans webbplats och rapporteringen kan göras anonymt.

Bolagets styrelseordförande och verkställande direktör ansvarar för behandlingen av rapporteringar. Under 2025 inkom inga rapporteringar.

200+

konsulter har verkat
i vårt projekt

3,5 M€

Östbanans
planeringskostnader 2025

71%

av våra partner anser att
konkurrensutsättningarna är lyckade

ITÄ RATA

