

# JÄMFÖRELSE AV TUNNELSTATIONERNA I BORGÅ

Jämförelsematerial 21.3.2026

Linea Konsultit Oy



**ITÄ  
RATA**

# Förord

I den preliminära översiktsplanen har Östbanan haft tre alternativa stationsarrangemang i Borgå:

- En station ovan jord i Kungsporten + en stickspårsstation endast för närtåg i slutänden av den nuvarande museibanan
- En tunnelstation på Parkgatan (Hornhattula)
- En tunnelstation i centrum av Borgå under ån.

Nästa planeringsfas är utarbetandet av en översiktsplan, där är det meningen att behandla två alternativ:

- Kungsporten + ett stickspår
- Någondera tunnelstationen, antingen Parkgatan eller centrum.

Borgå stad väljer det tunnelstationsalternativ som ska tas med i den fortsatta planeringen under våren 2026. Östbanan Ab har i samarbete med Borgå stad låtit utarbeta detta jämförelsematerial, som baserar sig på de utvärderingsteman som fastställts av Borgå stad och som ska underlätta stadens beslutsfattande om vilket alternativ som ska väljas. Med jämförelsen strävar man särskilt efter att lyfta fram de synpunkter och skillnader som inte framgår av Östbanans miljökonsekvensbedömning. I jämförelsematerialet har man använt material som tagits fram i samband med planeringen och utredningarna av järnvägslinjen, planeringsmaterial och platsdata från Borgå stad samt kunskap och synpunkter från personer som deltar i planeringen, insamlade genom intervjuer och workshops. Materialet har sammanställts av Linea Konsultit Oy, där arbetet har utförts av Sakari Somerpalo och Atte Mantila.

# Innehåll

<u>Förord</u>	<u>2</u>
<u>Syftet med jämförelsen och sammandrag</u>	<u>4</u>
1. <u>Utgångspunkter för analysen</u>	<u>7</u>
• <u>Bakgrund om Östbanan</u>	<u>8</u>
• <u>Planeringssituationen och den fortsatta planeringen</u>	<u>9</u>
• <u>Bansträcknings- och tunnelstationsalternativen</u>	<u>11</u>
• <u>Tidsintervallerna i utvecklingen av Östbanan och Borgå</u>	<u>12</u>
• <u>Synvinklar i intervjuer med tjänsteinnehavare</u>	<u>16</u>
2. <u>Markanvändning</u>	<u>18</u>
3. <u>Handel och övriga tjänster</u>	<u>28</u>
4. <u>Stadsbilden och miljön</u>	<u>33</u>
5. <u>Trafik</u>	<u>38</u>
• <u>Utgångspunkter</u>	<u>39</u>
• <u>Passagerarprognoser för en station i Borgå 2040</u>	<u>41</u>
• <u>Gång och cykeltrafik som anslutningstrafik</u>	<u>42</u>
• <u>Kollektivtrafik som anslutningstrafik</u>	<u>48</u>
• <u>Biltrafik och anslutningsbilparkering</u>	<u>52</u>
6. <u>Synergier: skyddsrum och parkering</u>	<u>57</u>
<u>Källor</u>	<u>59</u>

## LÄSANVISNING

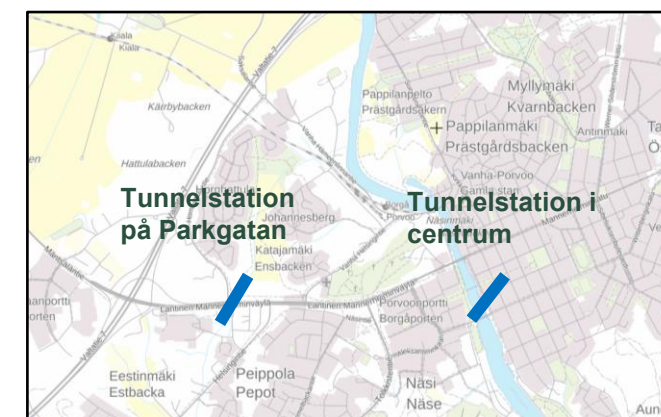
- I avsnitt 1 har presenterats bakgrund och utgångspunkter för jämförelse av tunnelstationsalternativen centrum och Parkgatan.
- I avsnitten 2–6 har tunnelstationsalternativen jämförts vad gäller de teman som beskrivits i avsnittens rubriker.
- I början av avsnitten 2–4 samt underavsnitten i avsnitt 5 har man med en dia beskrivit utgångspunkterna för granskningen av ämnet i fråga. Därefter har man på en eller två dior jämfört tunnelstationsalternativen med tanke på ämnet i fråga.

UTGÅNGSPUNKTER

JÄMFÖRELSE

# Syftet med jämförelsematerialet

- Östbanan är en ny järnvägsförbindelse från Helsingfors via Borgå till Kouvola som befinner sig i planeringsfasen. Den enda stationen på Östbanan mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Kouvola planeras att byggas i Borgå, vilket innebär att stationen i Borgå kommer att betjäna invånarna i hela östra Nyland. Om projektet genomförs kommer järnvägen att ha effekter på områdets struktur som varar i årtionden eller sekler.
- I nästa fas av Östbanan, översiktsplaneringen, går man vidare med linjedragningen för stationen ovan jord vid Kungsporten i Borgå och en av de två linjedragningar som gick genom tunnlar under Borgå i den preliminära översiktsplanen. I tunnelalternativen ligger stationen under jord, antingen i centrum vid ån eller under Parkgatan i Hornhattula.
- Borgå stad förväntas lämna synpunkter på vilket tunnelalternativ som är bäst ur stadens perspektiv, vilket kommer att inkluderas i översiktsplaneringen. Detta material är jämförelsematerial baserat på utvärderingsteman som fastställts av Borgå stad och som ska underlätta stadens beslutsfattande om vilket alternativ som ska väljas. Med jämförelsen strävar man särskilt efter att lyfta fram de synpunkter och skillnader som inte framgår av Östbanans miljökonsekvensbedömning.
- Alternativen för tunnelstationerna i centrum och på Parkgatan har jämförts utgående från följande aspekter: markanvändning, handel och andra tjänster, stadsbild och miljö, trafik (gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och parkering) samt eventuella synergieffekter (skyddsrum och parkering). I jämförelsematerialet har man använt material som tagits fram i samband med planeringen och utredningarna av järnvägslinjen, planeringsmaterial och platsdata från Borgå stad samt kunskap och synpunkter från personer som deltar i planeringen, insamlade genom intervjuer och workshops.
- Enligt den preliminära översiktsplanen är tunnelalternativens längder ungefär desamma och i båda alternativen går tunneln under Borgå å. I kostnadsberäkningarna är det ingen betydande skillnad med den planeringsnoggrannhet som råder i detta planeringsskede. Valet mellan tunnelalternativen baseras därför på andra faktorer än kostnaderna.



# Sammandrag av centrumstationsalternativet

<b>1. Markanvändning</b>	Centrumstationen passar väl in i den nuvarande stadsstrukturen. Den ligger i tyngdpunkten för den nuvarande bosättningen och arbetsplatserna. <i>Framtiden:</i> Enligt stadens nuvarande planer kommer det även i framtiden att finnas betydligt fler invånare och arbetsplatser i närheten till alternativet med stationen i centrum än i området kring alternativet vid Parkgatan. Centrumalternativet stöder särskilt kompletterande byggnation och renoveringsprojekt i centrum, utvecklingen av Västra åstranden samt området kring Konstfabriken och yrkeshögskolorna, och lämnar utrymme för att utveckla markanvändningen på östra och västra sidan av centrum. En befolkningsökning som är långsammare än målen försvagar inte alternativets funktionalitet.
<b>2. Handel och tjänster</b>	Stationen ligger i centrum, som är Borgås kommersiella centrum och huvudattraktion för turismen. <i>Framtiden:</i> Centrumsstationen bidrar till att stärka livskraften i centrum genom att befästa dess ställning som Borgås huvudcentrum för tjänster, i enlighet med stadens egna mål. Den leder tågtrafiken direkt till centrum och Västra åstranden, vilket bidrar till att dagligvaruhandel, specialbutiker, restauranger, turisttjänster och yrkeshögskolor kan bevaras och utvecklas. Dessutom är de viktigaste turistmålen, såsom centrum och Gamla Borgå, direkt tillgängliga från stationen.
<b>3. Gång- och cykeltrafik</b>	När det gäller anslutande gång- och cykeltrafik har centrumstationen ett bra läge: det finns fler invånare, arbetsplatser och tjänster inom gångavstånd, och tillgängligheten med cykel är jämnare från olika delar av staden. <i>Framtiden:</i> Enligt stadens nuvarande markanvändningsplaner kommer det även i framtiden att finnas fler invånare, arbetsplatser och tjänster inom gångavstånd.
<b>4. Kollektivtrafik</b>	Centrum är en naturlig knutpunkt för både lokaltrafiken och de regionala linjerna. <i>Framtiden:</i> Stationen kräver inga förändringar i lokaltrafiken, eftersom tågtrafiken i centrum ansluter direkt till alla lokaltrafiklinjer. Även alla regionala busslinjer som trafikerar Borgå erbjuder bytesfri matranslutning till tågstationen.
<b>5. Biltrafik</b>	I centrum finns det för närvarande inte tillräckligt med utrymme för pendlarparkering enligt stationens behov. <i>Framtiden:</i> Stationen kräver ytterligare utrymme för parkering. I centrum och på Västra åstranden kan man för parkeringsanläggningarna hitta alternerande användning tillsammans med andra funktioner, vilket är mer kostnadseffektivt. Stationen leder till ökad biltrafik i centrum och/eller på Västra åstranden. Hur trafiken fördelas på gatunätet beror på parkeringsanläggningarnas läge. Parkering för pendlare i centrum är svårare att åstadkomma och därmed mindre lockande för dem som kommer längre bortifrån.
<b>6. Synergier</b>	I närheten av centrum finns fler invånare och arbetsplatser, vilket är en fördel om stationen skulle användas som splitterskydd eller skyddsrum eller om det skulle byggas ett separat skyddsrum i anslutning till tunneln, som under normala förhållanden skulle kunna fungera som underjordisk parkering. <i>Framtiden:</i> Det kommer även i framtiden att finnas fler invånare och arbetsplatser i närheten av centrumstationen. Den lösning med en trafiktunnel som presenteras i den preliminära översiktsplanen är inte särskilt lämplig för eventuell parkering, och trafiktunnelns placering bör ses över i den fortsatta planeringen.

# Sammandrag av stationsalternativet Parkgatan

<b>1. Markanvändning</b>	<p>Stationsområdet ligger utanför stadsstrukturen i centrum och bosättningens tyngdpunkt. Befolkningstätheten i stationens omgivning är låg och avståndet till stadskärnan är cirka 2 km.</p> <p><i>Framtiden:</i> Parkgatans station betonar stadens tillväxt västerut, särskilt i riktning mot Parkgatan, Hornhattula och Estbacka. Beroende på planer och byggsätt finns det potentiella möjligheter till ökad markanvändning i området, vilka dock begränsas av det dåliga underlaget nordost om stationen, det område som tas i anspråk av motorvägen och bullerstörningar samt osäkerheten kring hur attraktivt det är med tätare bostadsbebyggelse i denna riktning. Läget passar väl för anställda vid eventuella arbetsplatsområden, yrkesskolan på Styrmanvägen och ett eventuellt nytt sjukhus och ny social- och hälsovårdscentral. En svaghet är läget avskilt från centrum och, enligt stadens nuvarande planer, ett mindre antal invånare och arbetsplatser inom gångavstånd jämfört med alternativet i centrum. Om stadens tillväxt blir långsammare än förväntat kan det ta mycket lång tid innan stationen blir sammanbyggd med centrumstrukturen.</p>
<b>2. Handel och tjänster</b>	<p>I närheten av stationsområdet finns för närvarande inga kommersiella tjänster. Vid korsningen mellan Parkgatan och Hornhattulavägen planeras en ABC-tankstation.</p> <p><i>Framtiden:</i> Stationens läge stöder i mindre utsträckning än centrumalternativet stadens mål om att stärka centrum och tjänstekoncentrationen i Västra åstranden. Stationen kan öka attraktionskraften hos området längs Parkgatan och motorvägsavfarten som etableringsplats för tjänster, men med Borgås tillväxttakt kommer det att ta lång tid innan ett brett utbud av tjänster etableras där, och staden har inte eftersträvat ett andra servicecentrum som konkurrerar med centrum. En styrka är den goda förbindelsen till det sjukhus och den social- och hälsovårdscentral som eventuellt kommer att förläggas i området.</p>
<b>3. Gång- och cykeltrafik</b>	<p>Inom gångavstånd från stationen finns det färre invånare, arbetsplatser och tjänster.</p> <p><i>Framtiden:</i> Det är 2 km från stationen till centrum, vilket är en nackdel för dem som reser till Borgå. Med cykel är tillgängligheten till stationen god från stadens västra sida, men från centrum och stadens östra delar är cykelvägen till stationen längre än centrumalternativet och innefattar höjdskillnader. I stationens omgivning finns det få tjänster som man kan utnyttja i samband med arbetsresan, om inte området också utvecklas som ett servicecentrum.</p>
<b>4. Kollektivtrafik</b>	<p>På västra Mannerheimleden trafikerar för närvarande en av stadens lokaltrafiklinjer samt regionaltrafiklinjer i riktning mot Hornhattulavägen och Mäntsälavägen.</p> <p><i>Framtiden:</i> En station på Parkgatan kräver ändringar i linjenätet och skapar en ny knutpunkt vid sidan av centrum, vilket ökar kostnaderna och/eller försämrar servicenivån i vissa riktningar. Under de kommande decennierna kommer även andra faktorer än stationens läge att påverka kollektivtrafiklinjerna i Borgå, t.ex. utvecklingen av markanvändningen och gatunätet. Förbindelserna från väster till en station på Parkgatan är något snabbare än till en station i centrum, beroende på linjestrukturen. Restiden från de sydvästra stadsdelarna till centrum skulle förlängas något om matartrafiken skulle skötas med en förlängning av den nuvarande linjen till Parkgatans station. Från de östra delarna av Borgå måste man åka genom centrum för att komma till stationen, vilket innebär en längre restid jämfört med resan till en station i centrum.</p>
<b>5. Biltrafik</b>	<p>Området är lättillgängligt med bil för invånare i Borgå och östra Nyland som kommer från områden utanför Borgås stadsområde.</p> <p><i>Framtiden:</i> Det kan vara enklare att ordna utrymme för pendlarparkering i centrum beroende på områdets övriga markanvändningsplaner. Det finns redan en tomt i området som är avsedd för en park-and-ride-anläggning för den nuvarande busstrafiken, men järnvägsstationen skulle kräva ytterligare parkeringsplatser. Förutsättningarna för alternerande parkering med andra funktioner är svaga. En station på Parkgatan lockar till mer bilkörning för pendlingsresor än centrum, dit det är lättare att ta sig med andra färdssätt.</p>
<b>6. Synergier</b>	<p>Synergierna mellan skyddsrummen är i nuläget svaga, eftersom befolkningstätheten och arbetsplatsdensiteten i närområdet är låg.</p> <p><i>Framtiden:</i> Enligt stadens nuvarande planer kommer det även i framtiden att finnas färre invånare och arbetsplatser i närheten av stationen jämfört med centrum. Anslutningen till eventuella underjordiska parkeringsutrymmen bör undersökas på nytt i den fortsatta planeringen.</p>

# 1. Utgångspunkter för analysen

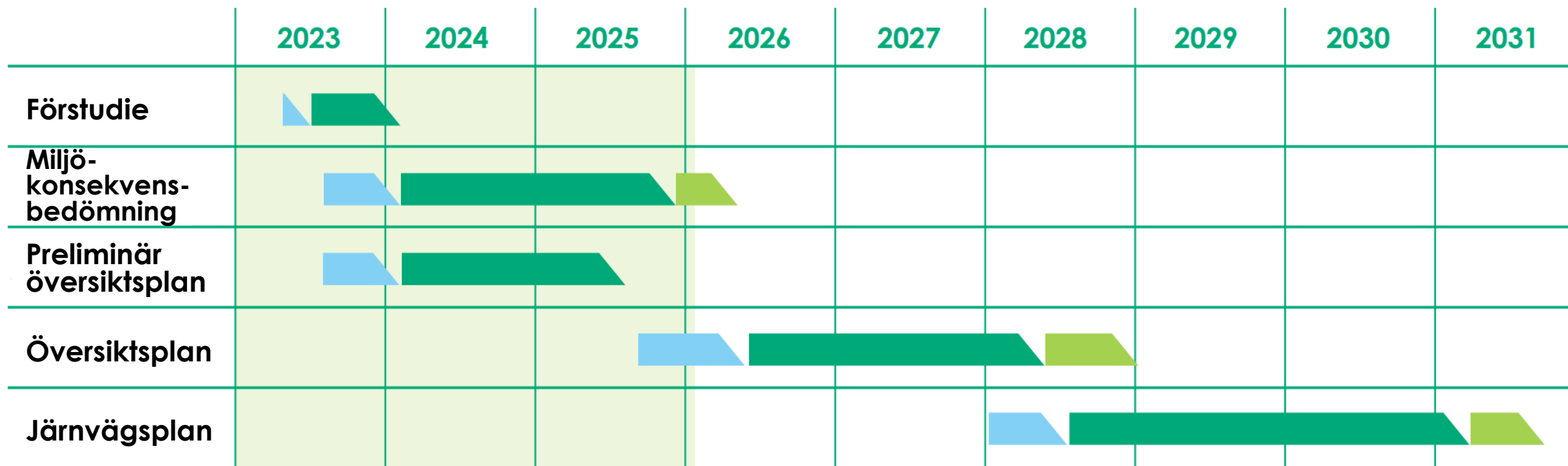
# Bakgrund om Östbanan

- Östbanan är en ny dubbelspårig snabb banförbindelse från Helsingfors via Borgå till Kouvola. Banförbindelsen befinner sig i planeringsfasen, och inga beslut har ännu fattats om dess genomförande. Om man beslutar att genomföra projektet skulle trafiken kunna inledas i slutet av 2030-talet.
- För att Östbanan ska kunna realiserats krävs även att Flygbanan, som leder från Helsingfors via flygplatsen till huvudbanan, byggs. Östbanan avviker från den planerade Flygbanan mellan Böle och Kervo i en tunnel i västra änden och ansluter i östra änden till den befintliga banan mellan Lahtis och Kouvola i Korja-området.
- Förutom fjärrtågstrafiken bereder man sig i planeringen även för närtågstrafik mellan Helsingfors och Borgå. Beslut om upphandling av närtågstrafiken fattas separat, fristående från beslutsfattandet om banan.
- Med Östbanan skulle man från Borgå kunna ta sig till flygplatsen på 15–20 minuter, beroende på tågtyp (fjärrtåg/närtåg), och till Helsingfors centralstation på drygt en halvtimme. Resan till Kouvola skulle ta knappt en halvtimme.
- Borgå är Finlands största stad utan persontågsförbindelse, trots att pendlingen och resandet mellan Borgå och huvudstadsregionen är livligt. Östbanan skulle göra kollektivtrafikförbindelserna för borgåborna ansenligt snabbare och knyta Borgå och östra Nyland ännu starkare till metropolregionens utveckling och arbetsmarknadsområde. Samtidigt skulle det bli lättare att ta sig till Borgå från hela Finland.



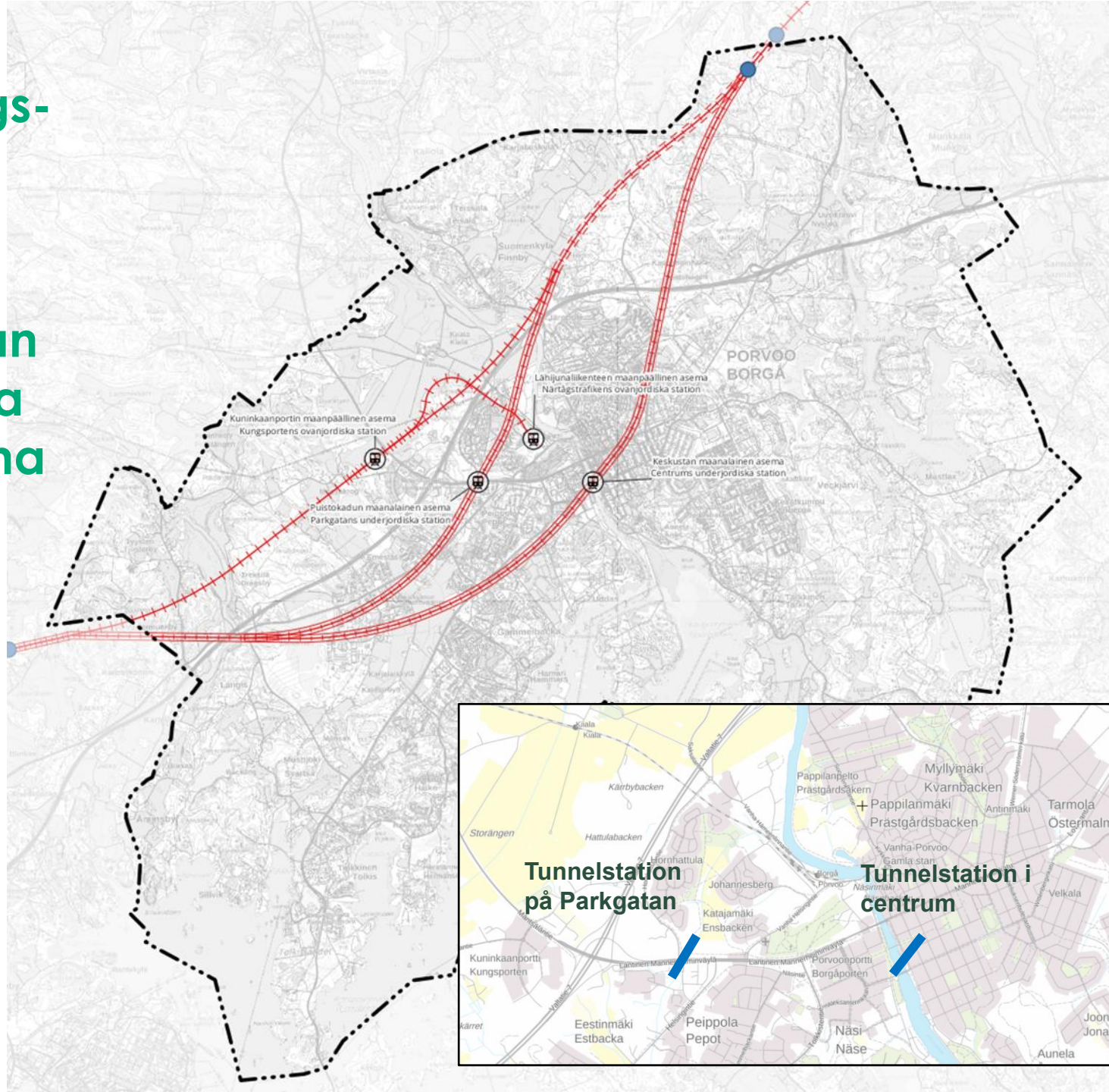
# Tidtabell för planeringen av Östbanan

➤ Konkurrensutsättning   ➤ Planering   ➤ Godkännandeprocess





# Bansträckningsalternativen i materialet i utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå och tunnelstationernas alternativa placeringar noggrannare



**Kaikki ratalinjausvaihtoehdot  
Alla bansträckningsalternativ**

- Ratalinjausvaihtoehto maanpinnalla  
Bansträckningsalternativ på marknivå
- Ratalinjausvaihtoehto tunnelissa  
Bansträckningsalternativ i tunneln
- Ratalinjausvaihtoehto tunnelissa tai maanpinnalla  
Bansträckningsalternativ i tunneln eller på marknivå
- Asemavaihtoehto  
Stationsalternativ
- Tunnelin suuaukko  
Tunnelmyyningen
- Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus  
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

Maastokartta: Maanmittauslaitos 2025  
CC Nimeä 4.0 Kansainvälinen

Terrängkarta: Lantmäteriverket 2025  
CC Erkännande 4.0 Internationell

KESKEISTEN KAUPUNKIALUEIDEN OSAYLEISKAAVA 2050  
 DELGENERALPLAN FÖR DE CENTRALA STADSOMRÅDEN 2050  
 PORVOON KAUPUNKI BORGÅ STAD Kaupunkisuunnittelu Stadsplanering  
 18.11.2025



# Banan skulle i bästa fall stå klar först om 15 år, men skulle påverka utvecklingen i Borgå och Östra Nyland i tiotals eller hundratals år

- Planerings- och byggfaserna för Östbanan kommer att pågå i flera år; i bästa fall skulle trafiken kunna inledas i slutet av 2030-talet.
- En del av banans effekter skulle börja märkas redan i och med beslutet om genomförande, till exempel intresset för att investera i byggande i närheten till en kommande station.
- En del av effekterna uppstår under byggfasen, till exempel förändringar i landskapet. I både centrum- och Parkgatan-alternativen skulle banan dock gå i tunnel i det bebyggda området i Borgå.
- De trafikmässiga effekterna realiserar när tågtrafiken startar, tidigast om knappt 15 år.
- Tågförbindelsen kan påverka näringslivets etablerings- och investeringsbeslut på olika tidshorisonter.
- Effekterna på befolknings- och markanvändningsutvecklingen i Borgå och övriga Östra Nyland är långsamma, men kan på lång sikt bli betydande.
- På följande bilder illustreras tidshorisonterna för utvecklingen av Östbanan och markanvändningen i Borgå samt görs en jämförelse med byggandet av Lahtis direktbana och befolkningsutvecklingen i Lahtis och Mäntsälä. Det bör dock noteras att det redan tidigare fanns en järnvägsförbindelse till Lahtis, Direktbanan förkortade den bara.

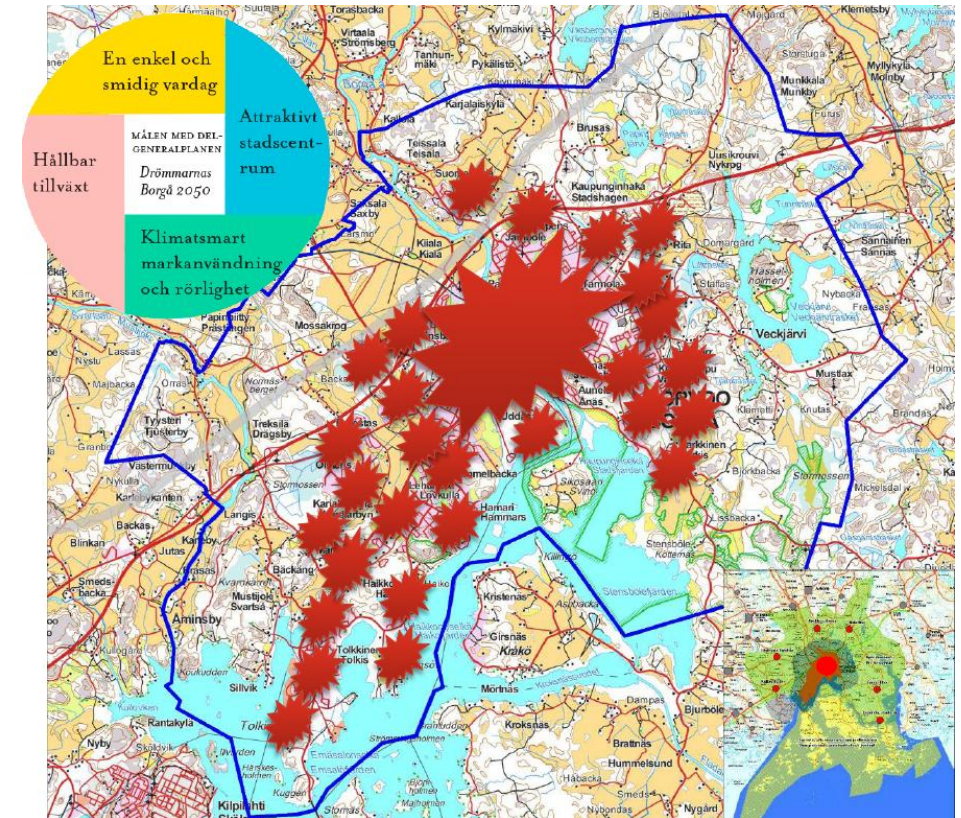
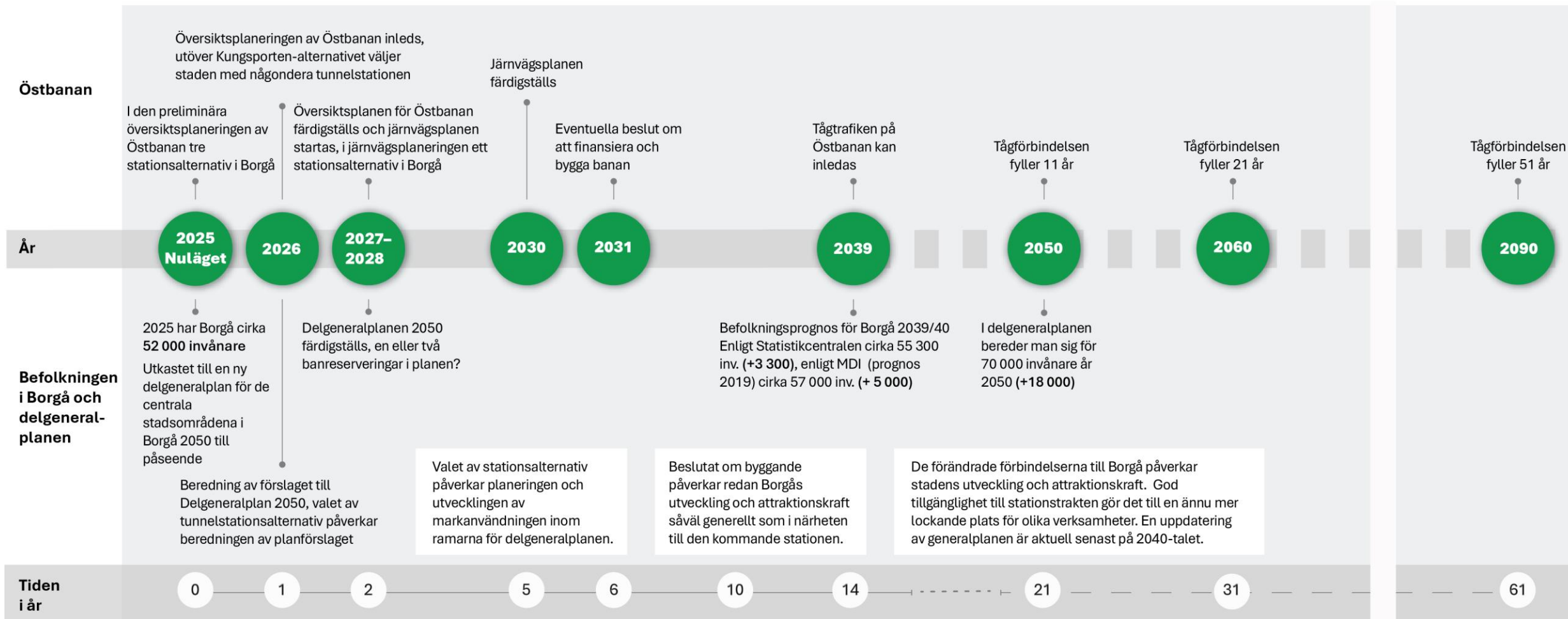
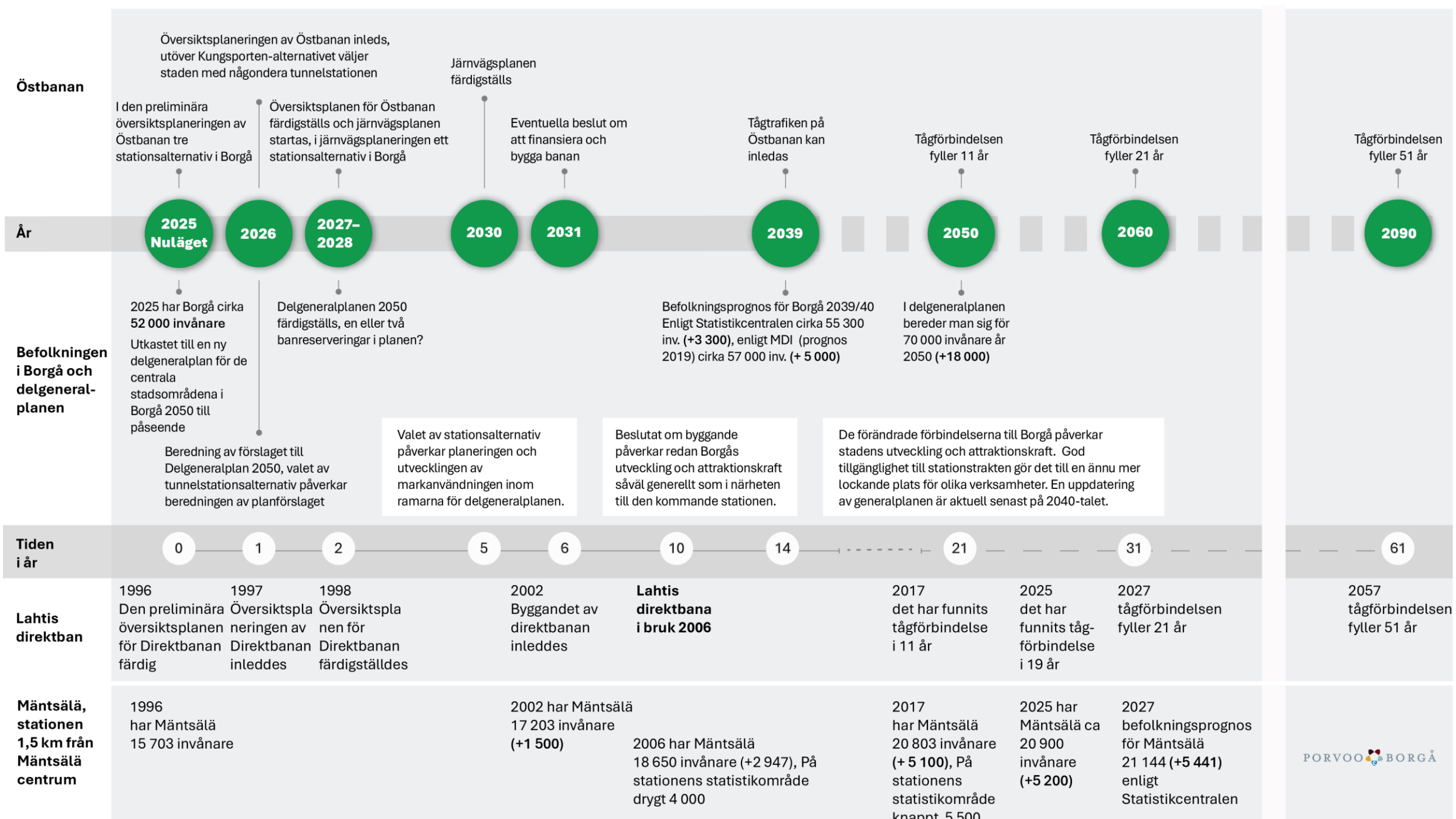


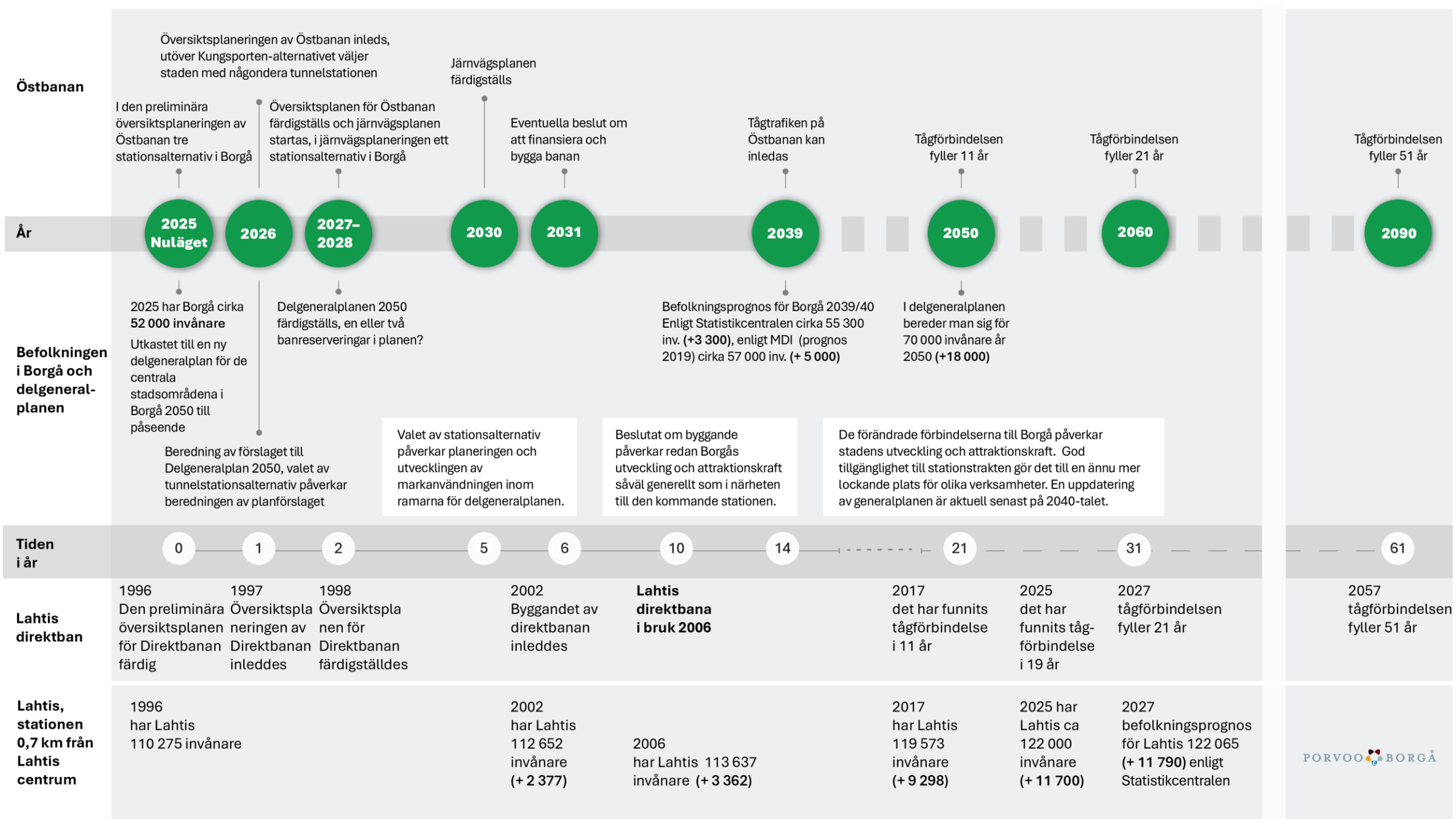
Bild: Strukturmodell Drömmarnas Borgå 2050 och delgeneralplanens mål, Borgå stad 2024

# Tidsintervallerna i utvecklingen av Östbanan och markanvändningen i Borgå

- På de följande diorna en jämförelse med Lahtis direktbana och befolkningsutvecklingen i Lahtis och Mäntsälä







# Intervjuer med tjänstemän i Borgå: synpunkter på banförbindelsens och stationsalternativens effekter på Borgås utveckling 1

I arbetets begynnelsekedje i slutet av 2025 inbegärde man synpunkter av tjänsteinnehavare och tjänstemän i Borgå stad om järnvägsförbindelsens och stationsalternativens eventuella effekter på Borgås utveckling. De intervjuade var Borgås biträdande stadsdirektör, detaljplaneringschef, näringsdirektör, stadsinfradirektör, stadsutvecklingsdirektör, stadsplaneringschef, tomtchef, generalplanechef och generalplanerare.

Av intervjuerna framgår att järnvägsprojektet generellt sett anses vara viktigt för Borgå stad. De intervjuade var mer eniga om effekterna av tunnelstation i centrum, men åsikterna gick mer isär när det gällde tunnelstation vid Parkgatan.

På denna och nästa sida har sammanställts olika synpunkter som framförts gällande alternativen för en tunnelstation.

## Allmänna synpunkter:

- *"Borgås viktigaste attraktionsfaktor är stadsmiljön. Järnvägsprojektet kan stärka eller försvaga den."*
- *"Miljöerna kring stationerna är utmärkta etableringsplatser för företag."*
- *"Utvecklingen av områdena kring Konstfabriken och Parkgatan är några av stadens viktigaste projekt."*
- *"Å ena sidan finns det saker som är viktiga just nu, å andra sidan måste man fundera över vilka effekter det kommer att få på 20–80 års sikt och även därefter."*
- *"På kort och medellång sikt är centrum det bästa alternativet, men på lång sikt erbjuder alternativet med Parkgatan möjligheter."*
- *"Om det fanns en station vid Kungsporten och en snabbspårvägsförbindelse därifrån skulle det inte heller nödvändigtvis vara dåligt, men det ger inte samma fördelar ur näringslivets perspektiv (som en station i centrum). Även där skulle det dock finnas fördelar jämfört med dagens situation, då man bara kan ta sig till Borgå via motorvägen eller genom att åka båt. Fördelarna är dock bara en bråkdel av vad det skulle innebära att kunna ta sig direkt till centrum med tåg."*

# Intervjuer med tjänstemän i Borgå: synpunkter på banförbindelsens och stationsalternativens effekter på Borgås utveckling 2

## Centrumstationen:

- *"Ett tillräckligt stort och kompakt centrum bidrar till livskraften hos företagen i Borgå. En station i centrum bidrar till detta."*
- *"Borgå centrum är för närvarande ganska litet, men i människors medvetande håller det på att breda ut sig mot Västra stranden. Målet borde vara att komprimera centrum till femton minuter, så att samma person kan besöka flera platser i närområdet."*
- *"Läroanstalterna skulle säkert gynnas av att det fanns en förbindelse till tågstationen. Det skulle förändra Borgås karaktär som studerandestad. Det skulle också kunna ha en positiv inverkan på näringslivet." "Det skulle stödja yrkeshögskolans fortlevnad och utveckling."*
- *"Turismen är viktig för Borgå. Förutom resor som utgår från Borgå är det bra att också beakta perspektivet hos de turister som anländer till Borgå med tåg. Oavsett stadens övriga utveckling kommer turismen även i fortsättningen att koncentreras till Borgå centrum och Gamla Borgå. De flesta sevärdheter, evenemangsplatser och restauranger skulle ligga inom gångavstånd från stationen i centrum." "Den skulle stödja hållbar turism bättre."*
- *"Fungerar utmärkt i nuläget, men ger inga nya tillväxtpotentialer eller utvecklingspotential."*
- *"Skulle underlätta tillgängligheten till ett eventuellt nytt sjukhus och välfärdscenter sämre."*

## Stationen på Parkgatan:

- *"Det skulle ligga bra till i anslutning till arbetsplatserna vid det eventuella nya sjukhuset och välfärdscentret." "Det är bra med tanke på deras arbetskraft." "Tåget räcker dock inte för att betjäna skiftarbetare, det behövs även andra kollektivtrafikförbindelser och parkeringsplatser." "Det är viktigt att ta hänsyn till tidshorisonten. Ett eventuellt sjukhus och social- och hälsocenter kan komma snart, men tåget först om 15 år."*
- *Stöder stadens expansionsområden, ger bränsle åt nya utvecklingsprojekt och kopplar dem till den nuvarande strukturen. Öppnar upp möjligheter."*
- *"Borgå är så pass litet att det finns stora risker med att sprida ut centrum, eftersom volymerna är så små. Det är redan lite spritt med Västra stranden och Konstfabriken. Volymerna räcker inte ännu för en expansion till andra områden." "Med Borgås tillväxttakt kommer det att ta årtionden innan det i området kring Parkgatan kan uppstå något som ens i närheten liknar det utbud av tjänster för invånarna som redan finns i centrum. Om det överhuvudtaget ens är meningen?"*
- *"Med tanke på turisterna ligger det långt från centrum, vilket kräver fortsatta förbindelser."*
- *"En station på Parkgatan är ändå bättre än Kungssporten."*

## 2. Markanvändning

### Källor som använts i avsnittet om markanvändning

- <sup>1</sup> Källor för befolknings- och arbetsplatssiffrorna i stationernas närområde, Borgå stad, delgeneralplanearbetet, 4.11.2025
- <sup>2</sup> Strukturmodellen Drömmarnas Borgå 2050 och målen för delgeneralplanen, 2024
- <sup>3</sup> Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, Östbanans miljökonsekvensbedömning och AYS, Granskningsrapport 10.10.2024 (endast på finska)
- <sup>4</sup> Östbanan, närtågsutredningen, Rapport 25.9.2024 (endast på finska)
- <sup>5</sup> Borgås nya järnvägsstation, Benchmark-utredning 14.2.2022
- <sup>6</sup> Porvoon Puistokatu. Loppuraportti 2019

# Markanvändning: utgångspunkter

- Banan och beslutet om stationens placering kommer att påverka Borgås utveckling och markanvändningen där i årtionden, kanske till och med i hundratals år.
- År 2025 hade Borgå cirka 52 000 invånare. I den deldetaljplan för de centrala stadsområdena som är under arbete räknar man med 70 000 invånare fram till år 2050. Av denna befolkningsökning på 18 000 invånare skulle 15 000 vara förlagd till centrala stadsområden. I dimensioneringen i delgeneralplanen har man räknat med att Östbanan kommer att byggas och att detta kommer att påskynda befolkningsökningen i Borgå.
  - Enligt Statistikcentralens nyaste trendprognos (2024) skulle invånarantalet i Borgå år 2045 vara knappt 57 000 invånare, fortsatt till år 2050 cirka 58 000 invånare, varvid befolkningsökningen skulle vara cirka 6 000 invånare.
- Befolkningen i Borgå har ökat med 7 100 invånare under de senaste 25 åren. Dimensioneringen i delgeneralplanen innebär en fördubbling av tillväxttakten fram till år 2050 eller att man bereder sig ännu längre in i framtiden. Eftersom befolkningsutvecklingen är förknippad med osäkerhet är timingen av utvecklingsobjekten för markanvändningen av stor betydelse. Det är viktigt att ta hänsyn till detta även när man granskar stationsalternativen.
- De främsta utvecklingsmålen för boende är kopplade till frågan om vart de som flyttar inom och till Borgå vill flytta. Är vissa områden eller riktningar mer attraktiva och stöder något av stationsalternativen dessa mer? De olika befolkningsgruppernas önskemål är betonade på olika sätt. I alla befolkningsprognoser ökar andelen äldre, men även barnfamiljer flyttar till Borgå.
- Man har dragit upp riktlinjerna för utvecklingen av markanvändningen i strukturmodellarbetet 2024: *"Staden växer, expanderar och förtätas som en sammanhängande helhet kring det nuvarande centrum. Centrum är stadens tydliga huvudkärna. Nybyggnation styrs till stor del mot områden som redan är bebyggda och håller på att kompletteras, i anslutning till befintlig infrastruktur och befintliga tjänster."*<sup>2</sup>

# Markanvändningen och dess utveckling: jämförelse

- Förändringen vad gäller befolkning och arbetsplatser är förmodligen totalt av samma storleksordning oavsett vilket tunnelstationsalternativ som väljs. Inom gångavstånd från stationen finns det i alternativet med station i centrum ett klart större antal invånare och arbetsplatser än i alternativet med station på Parkgatan, både i nuläget och enligt nuvarande markanvändningsplaner även i framtiden.
- På längre sikt kan tillväxten i markanvändningen komma att ske i samma områden för de olika stationsalternativen, styrd av markanvändningsplanerna. Stationsläget kan dock påverka tidtabellerna för genomförandet för olika områden och även styra tankarna i framtida markanvändningsplaner i olika riktningar beroende på vilket stationsalternativ som väljs.
- En station i centrum skulle särskilt stödja kompletterande bebyggelse och renoveringsprojekt i centrum samt utvecklingen av Västra stranden. Utanför centrum skulle det lämna utrymme för att utveckla markanvändningen lika väl på östra som västra sidan av centrum och skulle inte styra utvecklingen i en viss tillväxtriktning.
- En station vid Parkgatan skulle stärka Parkgatan, Hornhattula och Estbacka som den främsta tillväxtriktningen och, i ett bredare perspektiv, utvecklingen av markanvändningen på stadens västra sida. Beroende på byggsätt och bebyggelsetäthet finns det i området potentiella möjligheter att öka olika former av markanvändning, men dessa begränsas av området med svaga grundläggningsbetingelser nordost om stationen, det område som upptas av motorvägen och den planskilda anslutningen samt störningar, liksom frågetecknet kring hur attraktivt det är med tätare bostadsbyggande i denna riktning jämfört med Borgås övriga tillväxtområden.
- Den långsammare tillväxten än förväntat av befolkningen och markanvändningen i Borgå försvagar inte fördelarna med centrumstationens läge. I alternativet med Parkgatan är byggandet och tillväxten i stationsområdet i anslutning till centrumområdet långsamt om befolkningstillväxten är långsammare än förväntat.

# Markanvändningen och dess utveckling: jämförelse

Station i centrum	Station på Parkgatan
<p><b>Stadsstrukturen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Är välplacerad i bebyggelsens kärna, både i nuläget och i framtiden. .</li> </ul> <p><b>Antalet invånare och arbetsplatser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En större andel av befolkningen och arbetsplatserna inom gångavstånd än alternativet med Parkgatan, både nu och i framtiden enligt de nuvarande markanvändningsplanerna.</li> </ul> <p><b>Möjligheter att utveckla markanvändningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stöder utvecklingen av markanvändningen i centrum och lämnar utrymme för att utveckla markanvändningen lika väl på östra som på västra sidan av centrum, utan att styra byggandet i en viss riktning.</li> <li>• Stöder genomförandet av planerna för renovering och kompletterande byggnation i centrum.</li> <li>• Stöder starkt utbyggnaden och utvecklingen av den centrummässiga strukturen och tjänsterna på Västra stranden. Stationens ingång på Västra stranden skulle ligga inom gångavstånd även från det nya urbana bostadsbyggande som planeras längs Parkgatan.</li> <li>• Betjänar väl utvecklingen av Konstfabriken och yrkeshögskoleområdet.</li> <li>• Stämmer bättre överens med riktlinjerna i stadens strukturmodellarbete: <i>”Staden växer, expanderar och förtätas som en sammanhängande helhet kring det nuvarande centrum.”</i></li> </ul> <p><b>Känslighet för befolkningsökning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrumalternativet stöder sig väl på den nuvarande strukturen, och den långsammare tillväxten än förväntat vad gäller befolkning och markanvändning försvagar inte fördelarna med läget.</li> <li>• I händelse av en snabbare tillväxt än förväntat styr inte läget i centrum tillväxten i någon specifik riktning utanför centrum.</li> </ul>	<p><b>Stadsstrukturen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Området ligger avskilt från stadsstrukturen i centrum och tyngdpunkten i bosättningen. Befolkningstätheten i området kring stationen är för närvarande låg och avståndet till stadskärnan är cirka 2 km.</li> </ul> <p><b>Antalet invånare och arbetsplatser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enligt de nuvarande markanvändningsplanerna är antalet invånare och arbetsplatser inom gångavstånd mindre än i centrumalternativet, både nu och i framtiden.</li> </ul> <p><b>Möjligheter att utveckla markanvändningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stöder utvecklingen av markanvändningen i synnerhet i västlig riktning på områdena Parkgatan, Hornhattula och Estbacka. Betjänar sämre det Borgå som ligger öster om centrum och utvecklingen av dess markanvändning.</li> <li>• Det finns flexibilitet och potential i markanvändningsplaneringen för ett mer omfattande och kompakt stadsbyggande än vad som anges i de nuvarande planerna, särskilt i riktningen Estbacka. Byggpotentialen begränsas av ett område med svaga grundläggningsbetingelser nordost om stationen samt av det område som upptas av motorvägen och den planskilda anslutningen och de störningar som dessa medför. I riktningen Estbacka är det osäkert hur attraktivt området är för tätt bostadsbyggande.</li> <li>• Betjänar läget för ett eventuellt nytt sjukhus och ny social- och hälsocentral, yrkesläroanstaltens område samt en eventuell spridning av byggandet av arbetsplatser på södra sidan av motorvägen ur arbetskraftssynpunkt, dock mera begränsat vad gäller skiftarbetare.</li> <li>• Stöder utvecklingen av en stadsmässig struktur längs Parkgatan i enlighet med stadens planer. I så fall skulle stationen i framtiden ligga i utkanten av det stadsmässiga området.</li> </ul> <p><b>Känslighet för befolkningsökning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternativet Parkgatan främjar utvecklingen av en centrumartad markanvändning västerut från centrum. Om befolkningstillväxten är betydligt långsammare än förväntat kommer byggandet och tillväxten i stationsområdet i anslutning till centrum att gå långsamt, eller så kommer större delen av hela stadens bostadsbyggande att koncentreras till denna sektor.</li> <li>• Om tillväxten blir snabbare än vad som förutsetts, erbjuder områdena i närheten av stationen ett betydande potentiellt tillväxtområde. I Borgå finns det dock även boendemöjligheter längre söderut, där det också finns andra faktorer som gör området attraktivt att bo i.</li> </ul>

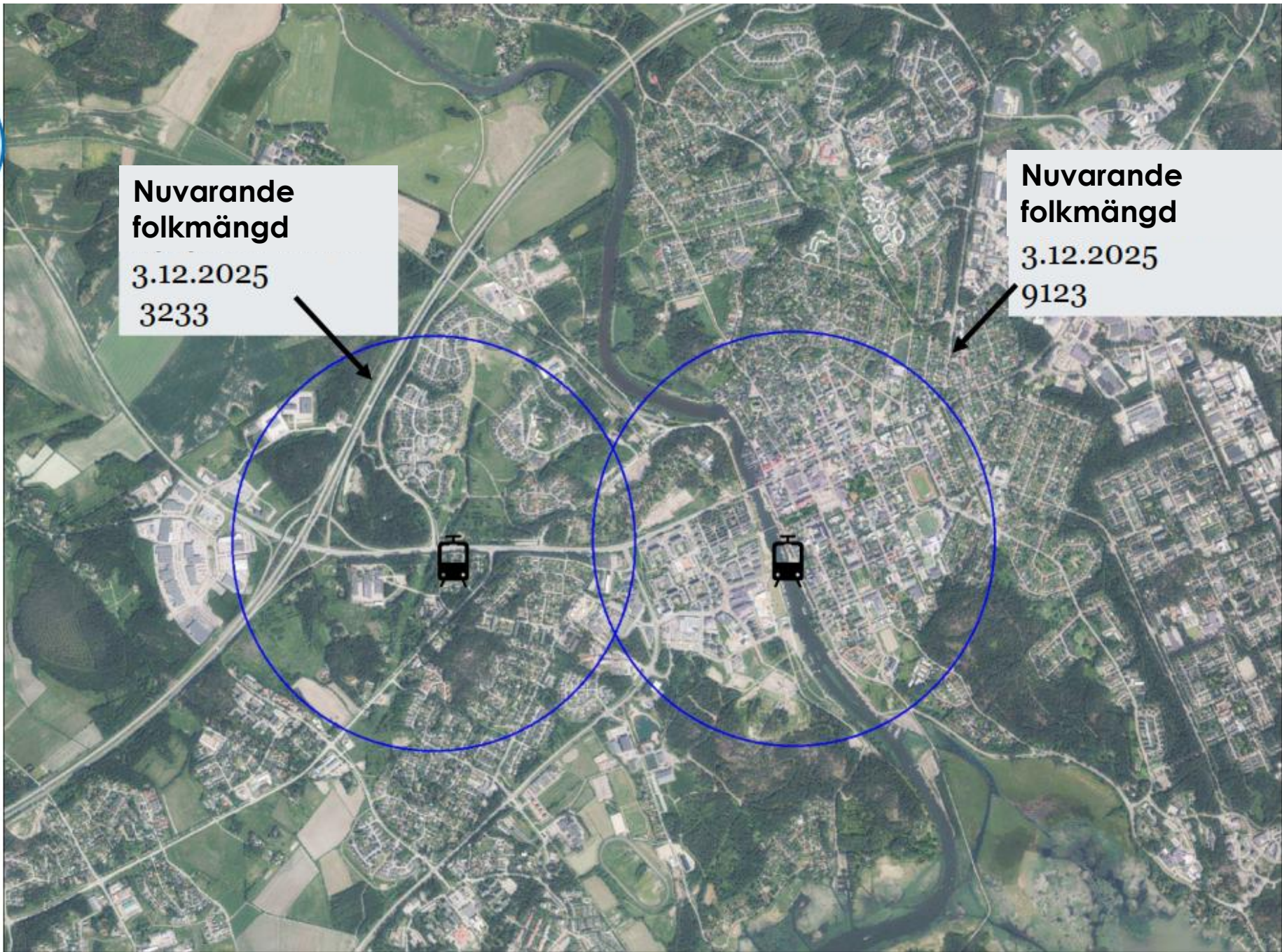
## Utvecklingen i markanvändningen: Befolkningen och arbetsplatserna inom 1 km:s radie från stationerna nu och i markanvändningsplanerna

	Station i centrum	Station på Parkgatan	Skillnad
<b>Stationens avstånd från centrum</b>	Till torget 0 km	Till torget ca 2 km	Från Parkgatan ca 2 km längre väg till torget
<b>Befolkning, 1 km radie, nuläget 2025</b>	9 100 inv.	3 200 inv.	I centrum knappt 6 000 fler invånare inom en radie av 1 km
<b>Befolkning 1 km radie, Reservering i delgeneralplanen 2050</b>	ca 14 000 inv. (+ 4 800)	ca 8 000–9 000 (+ 4 800–5 800)	I centrum ca 5 000 - 6 000 fler invånare inom en radie av 1 km
<b>1 km influensområdets andel av reserveringen för en ökning av 15 000 invånare i det centrala stadsområdet</b>	32 %	32–39 %	
<b>Arbetsplatser, 1 km radie, nuläget 2025</b>	ca 5 000	ca 2 000	I centrum 3000 fler arbetsplatser inom en radie av 1 km
<b>Arbetsplatser 1 km radie, reservering i delgeneralplanen (potential)</b>	ca 5 000 (+0)	ca 3 000–4 000 (+1 000–2 000)	I centrum 1 000–2 000 fler arbetsplatser inom en radie av 1 km

1,0 km  
från  
tunnelstationens  
medelpunkt

Nuvarande  
folkmängd  
3.12.2025  
3233

Nuvarande  
folkmängd  
3.12.2025  
9123

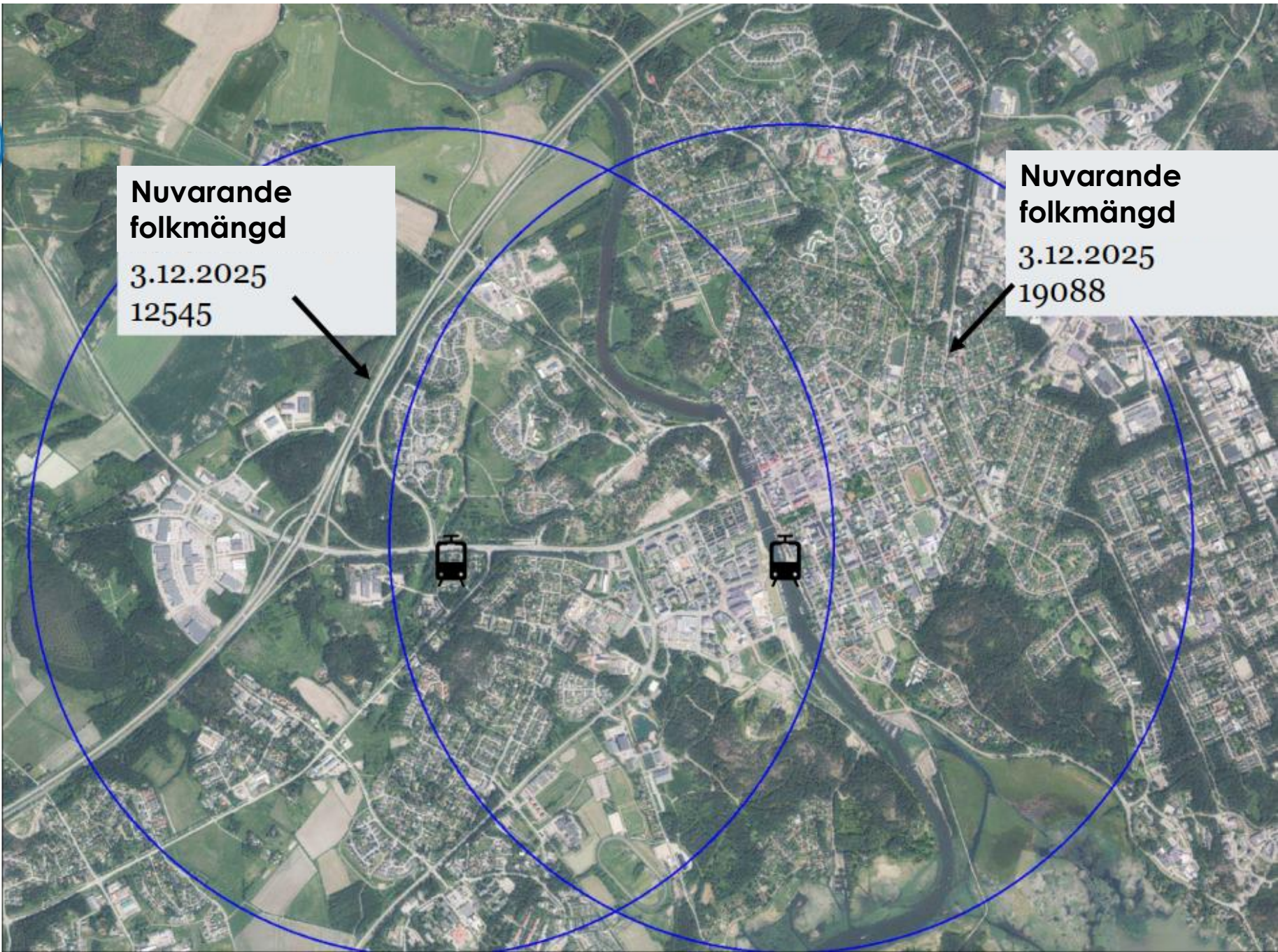


3.12.2025

2 km  
från  
tunnelstationens  
medelpunkt

**Nuvarande  
folkmängd**  
3.12.2025  
12545

**Nuvarande  
folkmängd**  
3.12.2025  
19088

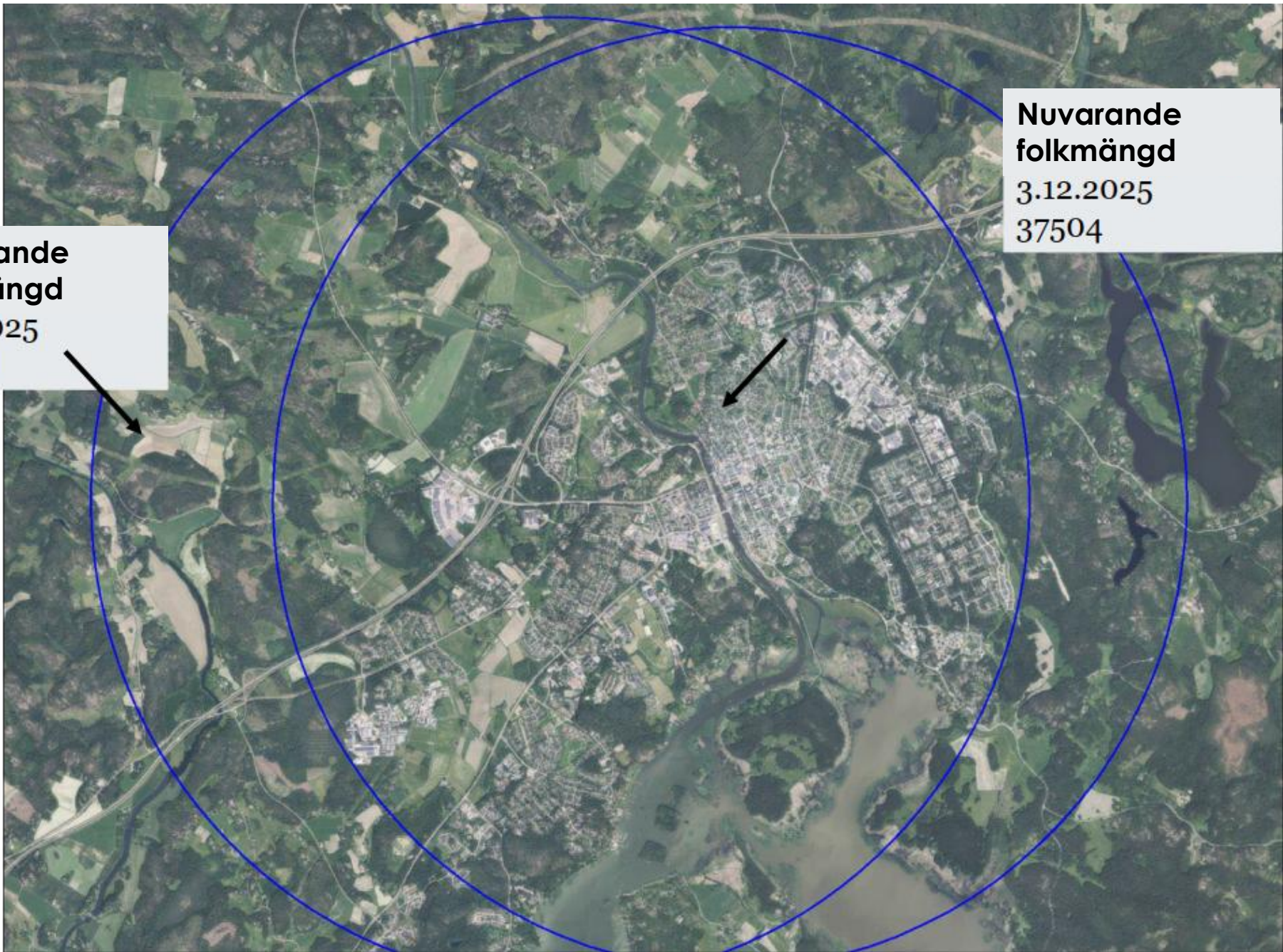


3.12.2025

5 km  
från  
tunnelstationens  
medelpunkt

Nuvarande  
folkmängd  
3.12.2025  
38208

Nuvarande  
folkmängd  
3.12.2025  
37504



3.12.2025

# Utdrag ur utkastet till delgeneralplan 1.12.2025 samt en zon på 1 km från tunnelstationen


 1 km:s zon från tunnelstationens medelpunkt


Nuvarande folkmängd  
3.12.2025: 3233

Eventuell folkökning  
**4800 – 5800**

Arbetsplatser, 2023:  
cirka 2000

Eventuell ökning av arbetsplatserna  
**cirka 1000–2000**

 Nya invånare på väg till området möjligheter enligt utkastet till delgeneralplan

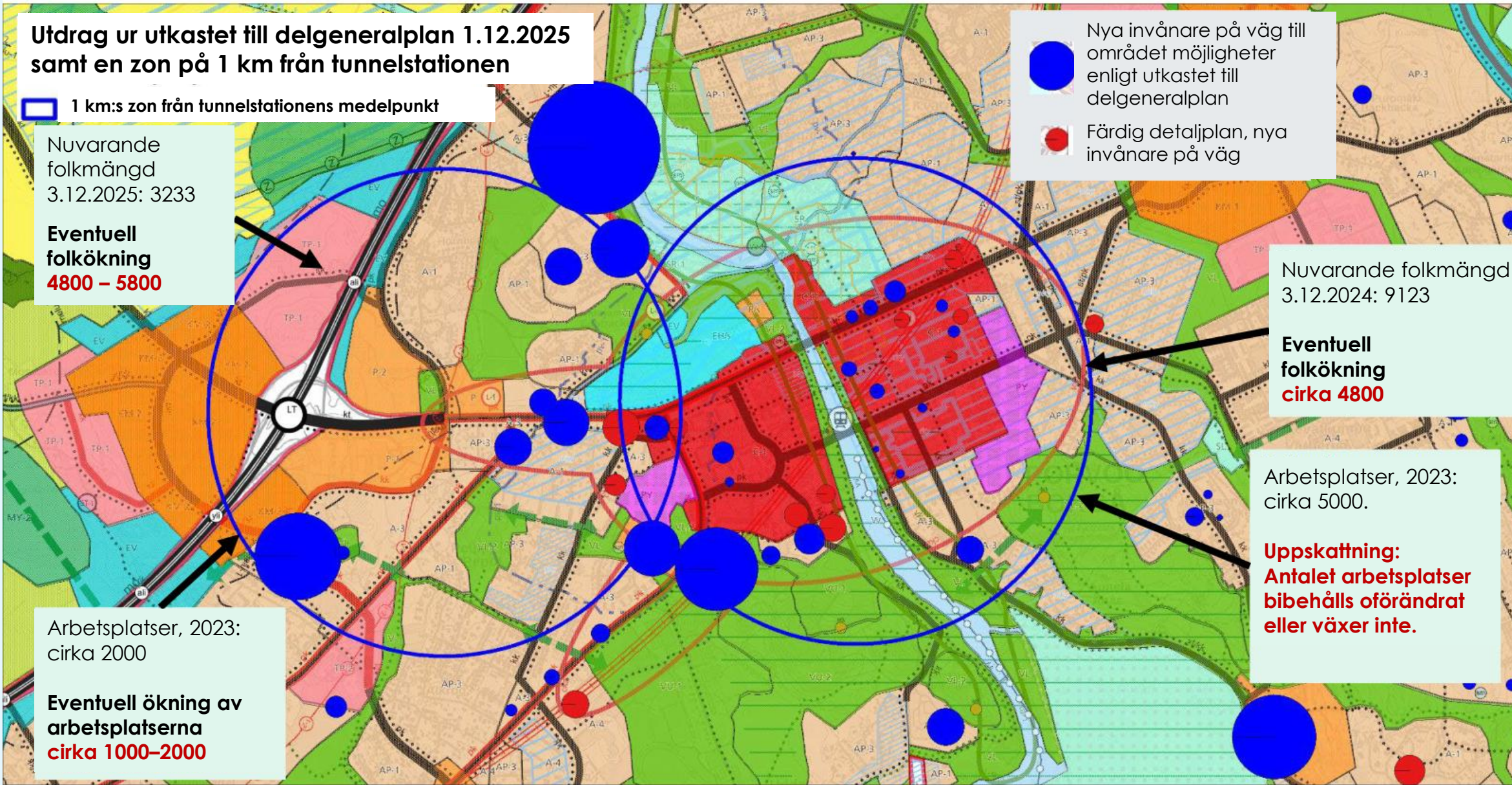
 Färdig detaljplan, nya invånare på väg

Nuvarande folkmängd  
3.12.2024: 9123

Eventuell folkökning  
**cirka 4800**



Arbetsplatser, 2023:  
cirka 5000.

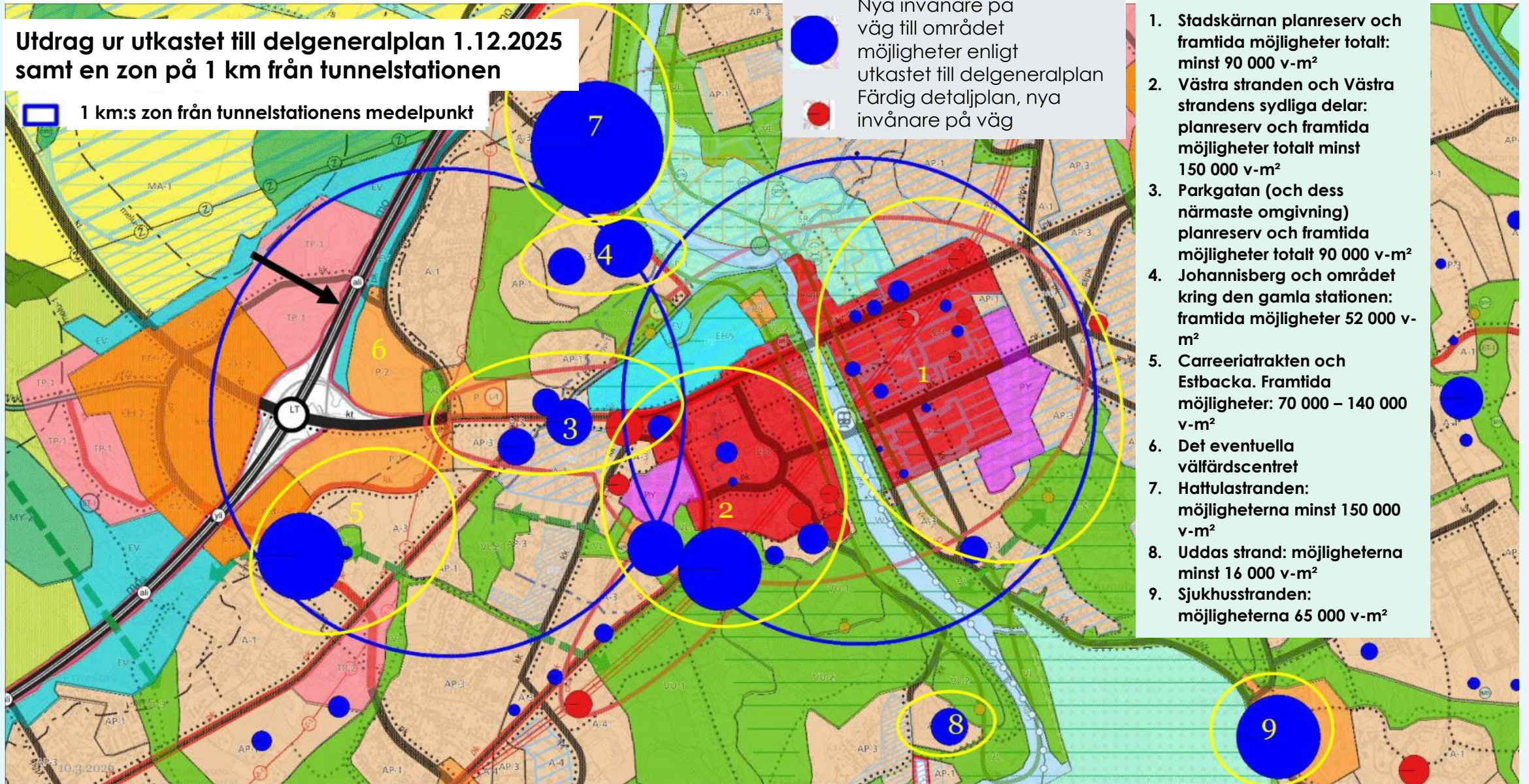
**Uppskattning:**  
Antalet arbetsplatser bibehålls oförändrat eller växer inte.



## Utdrag ur utkastet till delgeneralplan 1.12.2025 samt en zon på 1 km från tunnelstationen

 1 km:s zon från tunnelstationens medelpunkt

 Nya invånare på väg till området  
 möjligheter enligt utkastet till delgeneralplan Färdig detaljplan, nya invånare på väg



Bosättningen ökas bl.a. av

1. Stads kärnan planreserv och framtida möjligheter totalt: minst 90 000 v-m<sup>2</sup>
2. Västra stranden och Västra strandens sydliga delar: planreserv och framtida möjligheter totalt minst 150 000 v-m<sup>2</sup>
3. Parkgatan (och dess närmaste omgivning) planreserv och framtida möjligheter totalt 90 000 v-m<sup>2</sup>
4. Johannisberg och området kring den gamla stationen: framtida möjligheter 52 000 v-m<sup>2</sup>
5. Carreeratrakten och Estbacka. Framtida möjligheter: 70 000 – 140 000 v-m<sup>2</sup>
6. Det eventuella välfärdscentret
7. Hattulastranden: möjligheterna minst 150 000 v-m<sup>2</sup>
8. Uddas strand: möjligheterna minst 16 000 v-m<sup>2</sup>
9. Sjukhusstranden: möjligheterna 65 000 v-m<sup>2</sup>

# 3. Handel och övriga tjänster

## Källor som har utnyttjats i avsnittet Handel och övriga tjänster

- <sup>1</sup> Utredning om servicenätet för handeln i Borgå – Uppdatering 2025, 29.9.2025
- <sup>2</sup> Strukturmodellen Drömmarnas Borgå 2050 och målen i delgeneralplanen, 2024
- <sup>3</sup> Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, Östbanans miljökonsekvensbedömning och AYS, Granskningsrapport 10.10.2024 (endast på finska)
- <sup>4</sup> Utredning om handelns servicenät i Borgå, 5.12.2023
- <sup>5</sup> Bygget av Borgås nya sjukhus och vårdcentral försenas: klart tidigast 2032, Yle Nyheter 13.10.2025, <https://yle.fi/a/7-10086065>

# Handel och övriga tjänster: utgångspunkter

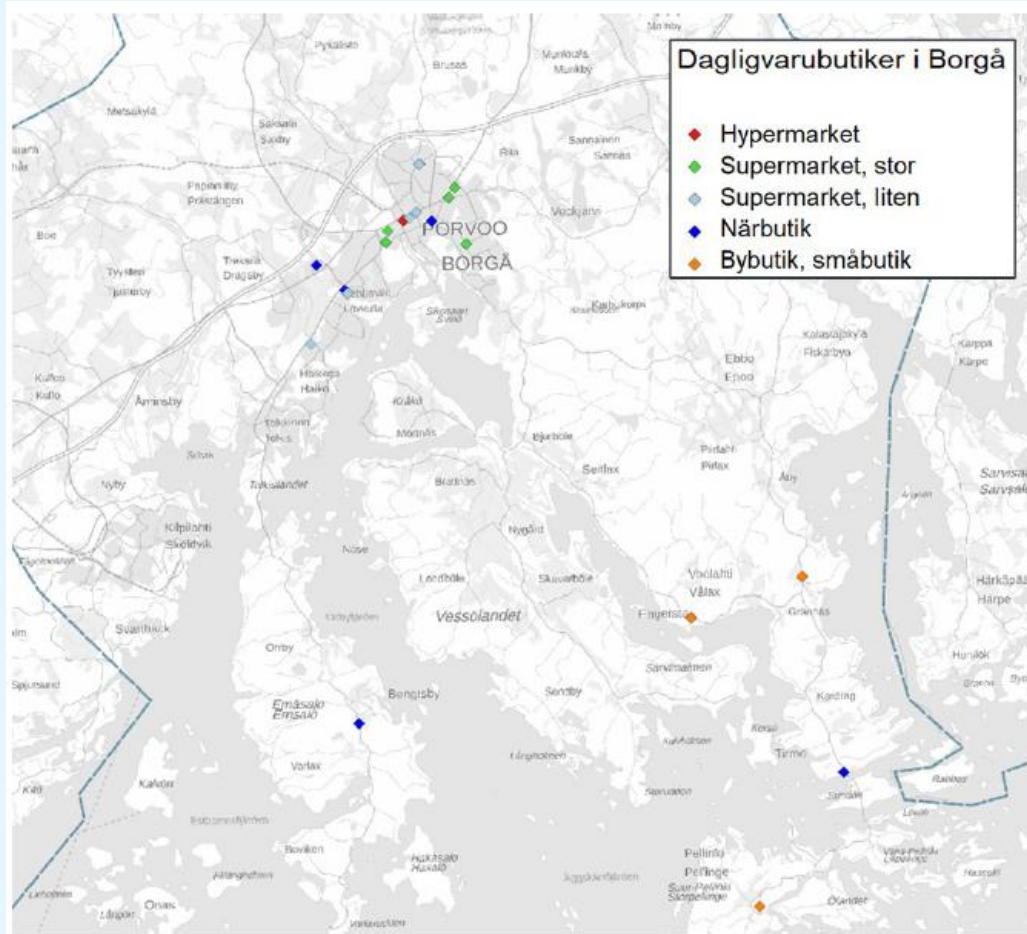
- Tyngdpunkten i dagligvaruhandeln i Borgå ligger nu i centrum, på Västra stranden och Östermalmsområdet. Utrymmeskrävande handel finns i Kungsporten och Östermalm. Den specialhandel som betjänar invånare och turister har koncentrerats till kärncentrum och Gamla Borgå.
- *"Landskapsplanen styr placeringen av handeln när det gäller regional detaljhandel av betydelse. Handel som kräver stora ytor och har regional betydelse kan förläggas till Östermalm och Kungsporten, medan centrumhandel av regional betydelse endast får förläggas till centrum i Borgå."*<sup>4</sup>
- *"Med tanke på den nuvarande bristen på dagligvaruhandel samt den önskade befolkningsutvecklingen och ökningen av köpkraften finns det en efterfrågan på utbyggnad av detaljhandeln i Borgå. ..." "Detaljhandelsaktörerna är i första hand intresserade av att utveckla handeln i Östermalm och Kungsporten samt i centrum på Västra strandens sida." ... Det finns också "tillräcklig köpkraft i staden för en hypermarket". ... "Enligt Borgås hittillsvarande riktlinjer ska hypermarknader placeras i centrum, och det är också rekommendationen i denna utredning. ... "Målet är att specialbutiker med inriktning på centrum samt bland annat shoppingcentra ska placeras i stadskärnan, gamla stan och på Västra stranden." ... "Tyngdpunkten för dagligvaruhandeln i Borgå ligger nu, och kommer sannolikt även i den närmaste framtiden att ligga i Västra stranden och Östermalm."*<sup>1</sup>
- Utvecklingen av detaljhandeln har fastställts i strukturmodellarbetet 2025: *"Centrum kommer även i framtiden att vara huvudcentrum för detaljhandeln i Borgå, där den största delen av de specialbutiker och kommersiella tjänster som söker sig till centrum kommer att finnas, t.ex. kultur-, restaurang- och välfärdstjänster."*<sup>2</sup>
- Vid stationsalternativet Parkgatan, i korsningen mellan Parkgatan och Hornhattulavägen, planeras en ABC-trafikstation.
- Östra Nylands välfärdsområde har planerat att avstå från de nuvarande lokalerna för Näs hälsocentral och Borgå sjukhus i Tarkis samt flytta verksamheten till det nya sjukhus och social- och hälsovårdscenter som ska byggas i området mellan Hornhattulavägen, mellan motorvägen och Västra Mannerheimvägen. Välfärdsområdets ekonomiska situation har skjutit upp planerna. Enligt den nuvarande uppskattningen skulle byggprojektet vara klart i början av 2030-talet.<sup>5</sup>
- Haaga-Helias och Laureas gemensamma yrkeshögskolecampus ligger i Västra stranden, gymnasierna i centrum och Careeria-yrkesläroanstalten i närheten av den eventuella stationen på Parkgatan.

# Utveckling av handel och övriga tjänster: jämförelse

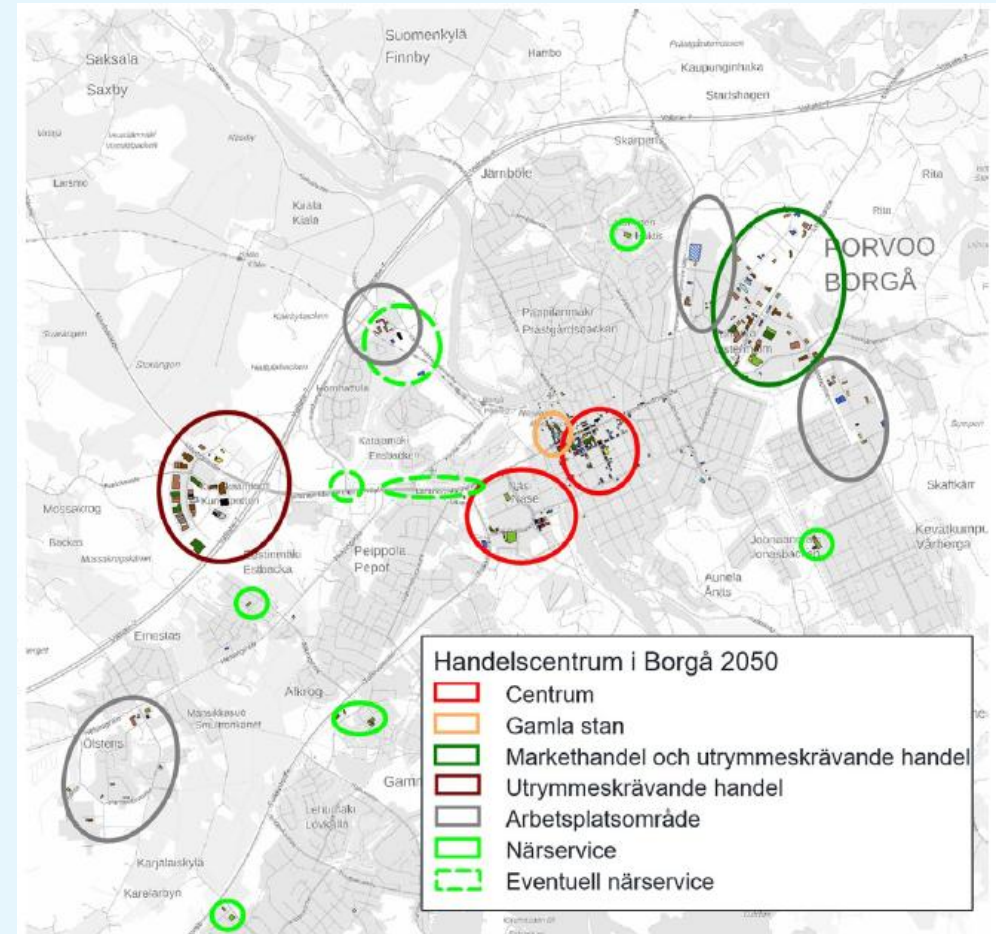
- En station i centrum bidrar till att bevara det nuvarande kompakta servicecentrumet och stödjer dess redan påbörjade expansion mot åns västra strand. Den förbättrar tillgängligheten till centrum och stärker dess attraktionskraft som en plats för centrumorienterade tjänster.
- En station på Parkgatan stöder i mindre utsträckning bevarandet och utvecklingen av tjänsterna i centrum. Den bidrar till att förbättra den redan goda tillgängligheten längs Parkgatan och i närheten av anslutningen till motorvägen, och därmed deras attraktionskraft som läge för privata och offentliga tjänster.
- Oavsett vilket stationsalternativ som väljs kommer tågförbindelsen att stödja befolkningsutvecklingen i Borgå och dess attraktionskraft som turistmål, vilket i sin tur generellt stödjer utvecklingen av Borgås tjänster.

Station i centrum	Station på Parkgatan
<p><b>Tjänster i centrum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En station i centrum stärker stadskärnan som nav för stadens tjänster och centrumorienterade tjänster, i enlighet med stadens mål..</li> <li>• Centrumsstationen leder tågtrafiken till centrum och Västra stranden, vilket bidrar till att dagligvaru- och specialhandeln bevaras och utvecklas där.</li> </ul> <p><b>Inverkan på Borgå som turistmål</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Borgås viktigaste attraktioner för turister är gamla stan och stadskärnan med dess serviceutbud. En station i centrum leder turisterna direkt dit. Att centrum är lättillgängligt för turister stödjer också bevarandet och utvecklingen av centrums tjänster i en miljö som redan är attraktiv..</li> </ul> <p><b>Läroinrättningar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stödjer utvecklingen av yrkeshögskolecampuset i Västra stranden genom att förbättra tillgängligheten till campuset för dem som kommer längre bort ifrån, särskilt för studerande och personal som kommer från huvudstadsregionen.</li> </ul>	<p><b>Tjänster i centrum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En station på Parkgatan samlar passagerarströmmarna utanför centrum, vilket innebär att man måste ta sig vidare genom centrum för att kunna utnyttja tjänsterna där. Detta stöder i mindre utsträckning stadens mål om att utveckla dagligvaruhandeln och placera den i centrum och på Västra stranden samt att bevara centrum som det viktigaste navet för centrumorienterad handel.</li> </ul> <p><b>Inverkan på serviceutbudet i trakten kring Parkgatan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan bidra till att öka attraktionskraften hos området längs Parkgatan och i närheten av anslutningen till motorvägen som etableringsplats för olika kommersiella tjänster. Med Borgås tillväxttakt kommer det dock att dröja mycket länge innan ett omfattande utbud av tjänster kan växa fram i området kring Parkgatan, och ett tjänstekluster som konkurrerar med centrum är inte heller något eftersträvanvärt mål.</li> </ul> <p><b>Inverkan på Borgå som turistmål</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De resenärer som anländer med tåg tar sig även i alternativet Parkgatan till centrum, men att stationen ligger 2 km från centrum kan påverka Borgås attraktionskraft som resmål om gång- eller förbindelsesträckan inte är lockande och smidig.</li> </ul> <p><b>Det eventuella sjukhuset och social- och välfärdscentret</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betjänar i synnerhet tillgången till arbetskraft för det eventuella nya sjukhus och social- och välfärdscenter som planerats i Hornhattula. Invånarna kommer huvudsakligen med andra färdmedel från Borgå och annanstans i Östra Nyland.</li> </ul> <p><b>Läroinrättningar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Underlättar tillgängligheten till Styrmanvägens yrkesläroanstalt för studerande och personal som kommer längre bort ifrån, men de flesta studerande tar sig dit med andra färdmedel från Borgå och annanstans i Östra Nyland.</li> </ul>

# Det nuvarande dagligvarunätverket och den möjliga framtiden för detaljhandelns servicenätverk i Borgå enligt servicenätverksutredningen<sup>1</sup>

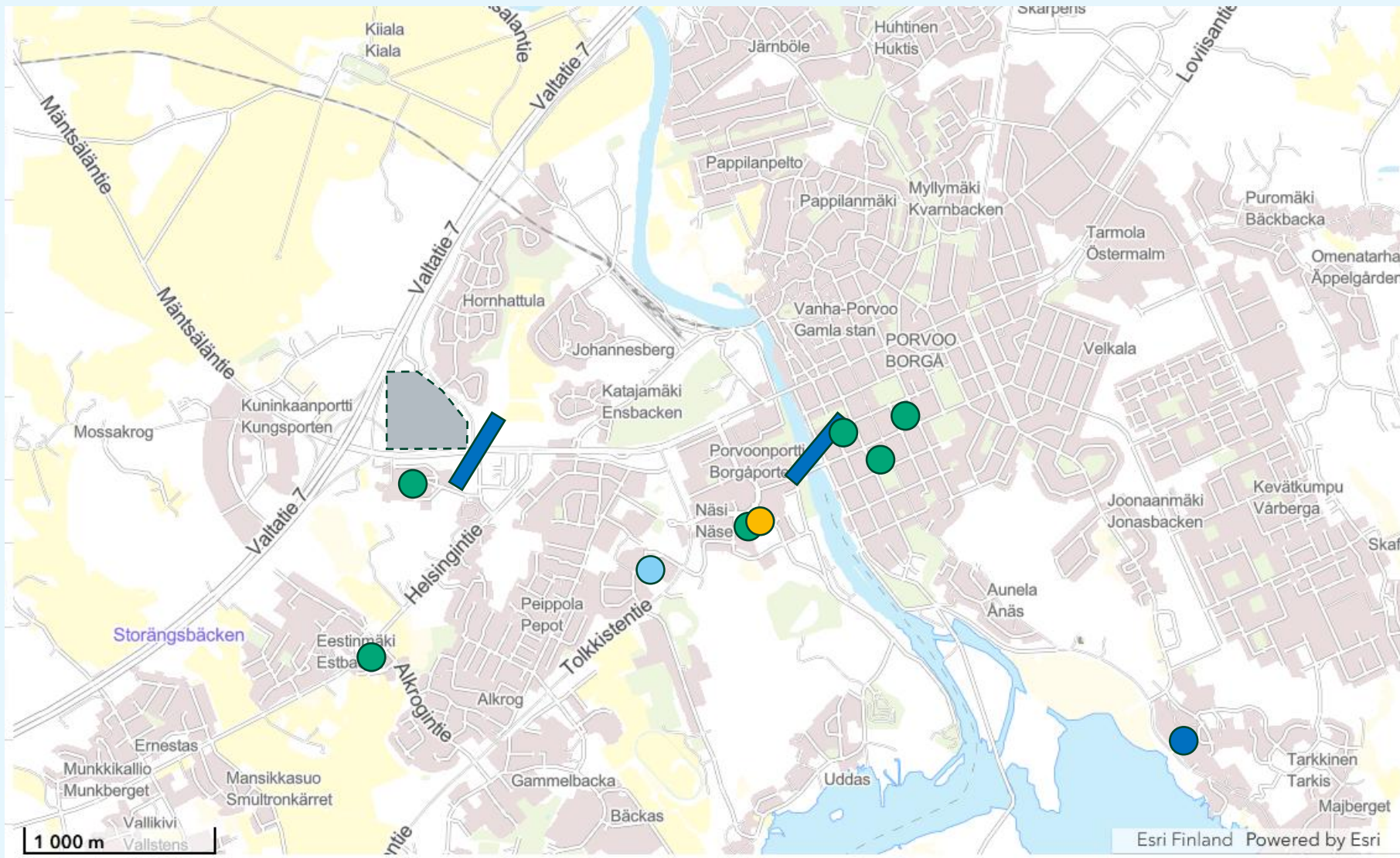


Servicenätet för dagligvaruhandel i Borgå 2024, Källa: Nielsen IQ och WSP kartläggning Baskarta: Lantmäteriverket



Potentiell framtidsbild av servicenätet för handeln i Borgå 2050. Områdesavgränsningarna är riktiga-vande. Baskarta: Lantmäteriverket

# Läroinrättningar och social- och hälsovårdstjänster



-  Tunnelstationsalternativet
-  Yrkehögskolecampus
-  Gymnasium/yrkesläroanstalt
-  Sjukhus
-  Social- och hälsvårdsstation
-  Eventuellt nytt sjukhus och social- och hälsvårdsstation

# 4. Stadsbilden och miljön

## Källor som utnyttjats i avsnittet Stadsbilden och miljön

- <sup>1</sup> Informationsmöte om Östbanans MKB-beskrivning, Östbanan Ab, Borgå 22.1.2026
- <sup>2</sup> Östbanans MKB - Miljökonsekvensensbeskrivning, Östbanan Ab 2025
- <sup>3</sup> Itäradan alustava yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus 30.6.2025, Rev 13.10.2025, Itärata Oy
- <sup>4</sup> Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, Östbanans miljökonsekvensbedömning och AYS, Granskningsrapport 10.10.2024 (endast på finska)

# Stadsbilden och miljön: utgångspunkter

- De konstruktioner ovan jord som krävs för järnvägstunneln och tunnelstationen är stationsingångarna, tekniska schakt längs spåret samt infarten till tunneln.
- Tekniska schakt behövs i tunneln med cirka 1,5 kilometers mellanrum<sup>3</sup>. Dessa har dock inte planerats att placeras i stadskärnan i Borgå. Placeringen av schakten har diskuterats med planerarna i Borgå i samband med den preliminära översiktsplaneringen för Östbanan, och det har varit relativt enkelt att hitta lämpliga platser.
- I den preliminära översiktsplaneringen planerades i alternativet Parkgatan, som infartsöppningar till tunnelavsnitten i Borgå, sydöstra sidan av yrkesläroanstalten Careeria, och i alternativet centrum området kring det tidigare avloppsreningsverket i Kokon. Dessa är dock inte de enda möjliga alternativen; i den fortsatta planeringen av trafiktunnlarna och deras mynningar kan vid behov även alternativa placeringar undersökas.
- *”En ansvarsfull lösning är att utforma körtunnlarna för nya projekt så att deras mynningar även kan utnyttjas för att genomföra underjordiska projekt som byggs senare. Det rekommenderas att även tunnlar för Östbanan planeras så att deras mynningar kan utnyttjas vid genomförandet av (eventuella) framtida underjordiska projekt.”<sup>3</sup>*
- Under byggandet av tunnelsträckorna kan transporten av sprängmassor genom körtunnlarnas mynningar orsaka störningar för den närliggande bebyggelsen.<sup>1</sup>
- Byggnader som utsätts för stomljud från tågtrafiken kan skyddas med dämpningsåtgärder.<sup>1</sup>
- Tunnelkonstruktionerna längs järnvägen ska utföras på ett tätt sätt så att inga skadliga förändringar uppstår i grundvattennivån eller flödesförhållandena.<sup>1</sup>

# Stadsbilden och miljön: jämförelse

- Det är mer utmanande att placera stationens ingångar i centrum än på Parkgatan. Särskilt i centrum är det viktigt att konstruktionerna utformas så att de smälter in i stadsbilden. Ingångarna kan placeras i befintliga byggnader eller genomföras som nya ingångsbyggnader som passar in i stadsbilden och som samtidigt kan innehålla till exempel butikslokaler.
- För mynningarna till körtunnlarna har man i båda alternativen hittat fungerande lösningar. Om man i framtiden vill utnyttja trafikförbindelserna för eventuella underjordiska parkeringsanläggningar kan det i den fortsatta planeringen bli nödvändigt att undersöka alternativa placeringar för tunnlar och mynningar.
- Placeringen av de tekniska schakt som behövs med cirka 1,5 kilometers mellanrum i järnvägstunneln är inget problem i någondera alternativet.

Station i centrum	Station på Parkgatan
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Att placera de ingångar eller separata ingångsbyggnader som stationen kräver i en tät stadsmiljö kan vara en utmaning och kräver god planering.</li> <li>• Å andra sidan kan ingångsbyggnaderna, med eventuella butikslokaler, utformas så att de passar in i stadsbilden eller till och med förbättrar den.</li> <li>• I den preliminära översiktsplanen har anslutningen till järnvägstunneln placerats i Kokon-området vid den tidigare avloppsreningsanläggningen, där det inte är något särskilt problem att anpassa den till stadsbilden. I planeringen av infarten har man inte beaktat tanken att den skulle leda till en eventuell underjordisk parkeringsanläggning som skulle brytas ut till tunneln. Om en underjordisk parkeringsanläggning planeras, bör man samtidigt undersöka möjligheten att placera infarten på en plats som är lättare att nå med bil.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det finns alternativa placeringar för stationens ingångsbyggnad, och det är enklare att placera den med hänsyn till stadsbilden.</li> <li>• I den preliminära översiktsplanen har infarten till järnvägstunneln placerats på yrkesskolans område, där det inte är något särskilt problem att anpassa den till stadsbilden.</li> </ul>

# De vertikala schaktens byggnader

Järnvägstunnelns anslutningar till markytan består, förutom mynningarna, av vertikala schakt och körtunnlar:

- Tunnelns vertikala schakt (schaktbyggnad)
  - Behövs för tryckutjämning, teknik, underhåll och räddningsinsatser
  - Med cirka 1,5 km:s mellanrum, preciseras i den fortsatta planeringen
- Körförbindelser (täckt konstruktion)
  - Påskyndar byggandet
  - Underhåll och räddningsinsatser
  - Med cirka 3 km:s mellanrum, preciseras i den fortsatta planeringen



Bild: En teknisk schaktbyggnad vid Ringbanan i Aviapolis i Vanda, där den teknik som betjänar järnvägstunneln har förlagts i en byggnad ovan jord. Byggnaden ovan jord är cirka 33 meter lång, bredden är cirka 8 meter och höjden cirka 18 meter. Bildens källa: <sup>3</sup> Itäradan alustava yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus 30.6.2025, Rev 13.10.2025, Itärata Oy (Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy)

# Ingångsbyggnader

- På marknivå krävs ingångsbyggnader eller att ingångarna placeras inuti andra byggnader.
- I anslutning till ingångsbyggnaden finns även potential för butikslokaler.
- Byggnaden har hissförbindelse och rulltrappor till de underjordiska perrongerna.
- Rulltrappan från perrongnivån till marknivån sträcker sig, med hänsyn till nödvändiga lutningar, cirka 70 meter i horisontell riktning, när perronghöjden antas vara -40 meter under marknivån.<sup>4</sup>
- Bilderna visar ett exempel på en separat byggnad, ingången till Aviapolis station på Ringbanan, och en ingång placerad i en annan byggnad, ingången till Drumsö metrostation (bilder från Google Maps).



# 5. Trafik

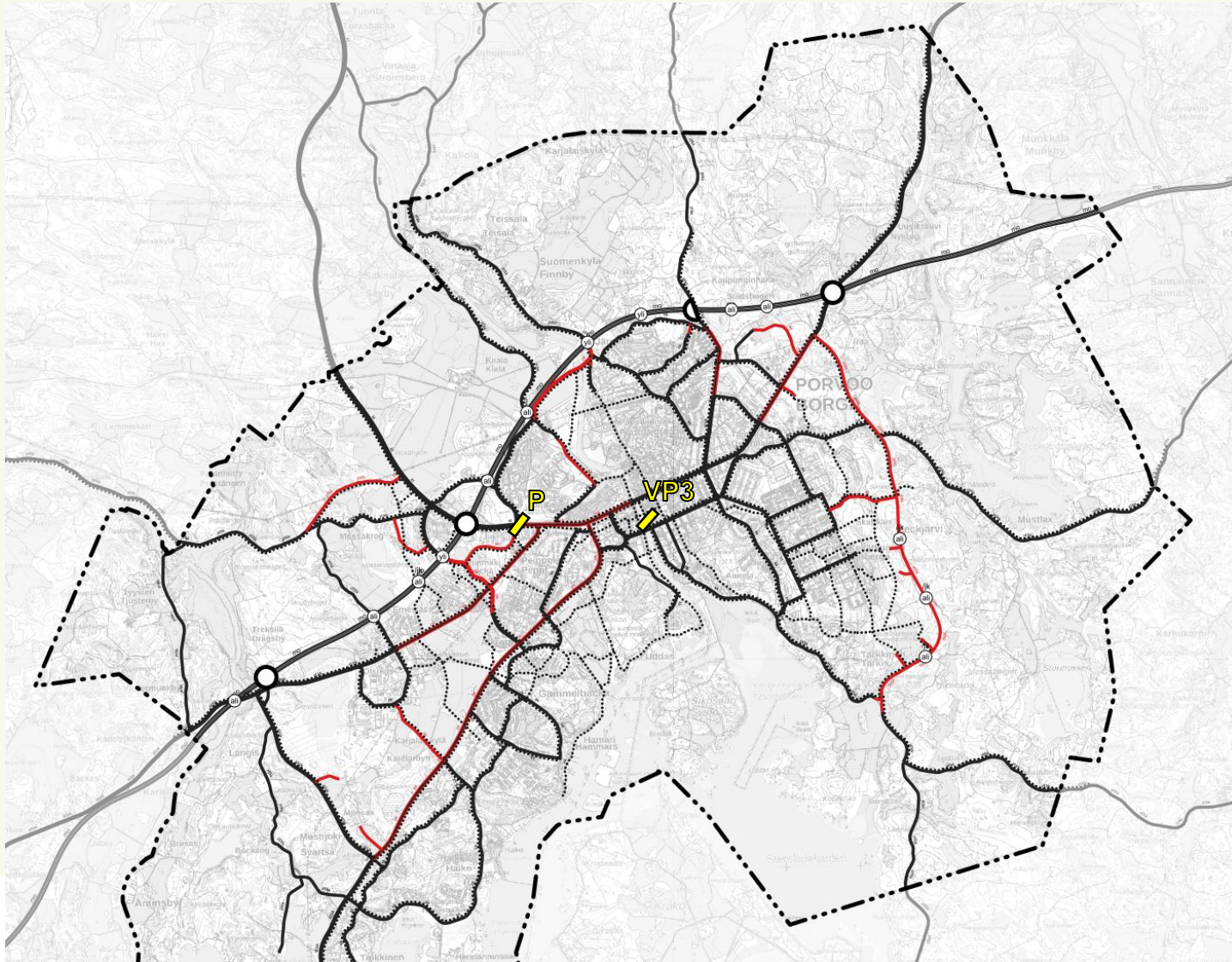
## Källor som utnyttjats i avsnittet om trafik

- <sup>1</sup> Trafikgranskningar för delgeneralplanen för Borgå, Rapport 18.12.2024 (endast på finska)
- <sup>2</sup> Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, Östbanans miljökonsekvensbedömning och AYS, Granskningsrapport 10.10.2024 (endast på finska)
- <sup>3</sup> Östbanan, närtågsutredningen, Rapport 25.9.2024 (endast på finska)
- <sup>4</sup> Borgå parkeringsutredning 2023
- <sup>5</sup> Bedömning av förutsättningarna för genomförande av närtågstrafiken i Borgåriktningen, slutrapport 14.4.2023 (endast på finska)
- <sup>6</sup> Liityntäpysäköintihankkeiden määrittely ja priorisointi, Väyläviraston julkaisuja 30/2022
- <sup>7</sup> Projektutvärdering för Östbanan: Preliminära passagerarprognoser för Borgå station (opublicerat material)

# Trafik: allmänna utgångspunkter

- Beslutet om stationens placering kommer att påverka förbindelserna i Borgå även på lång sikt, flera decennier framöver.
- Det finns idag fungerande förbindelser till Borgå centrum både från olika delar av Borgå och från Helsingfors, såväl med kollektivtrafik (buss) som med privatbil.
- Tågförbindelsen skulle i första hand betjäna resor till och från huvudstadsregionen samt långdistansresor till och från andra orter i landet. I den interna trafiken i Borgå kommer man även i fortsättningen att ta sig fram med andra färdmedel, oberoende av tågförbindelsen.
- I och med tågförbindelsen kommer busstrafiken mellan Helsingfors och Borgå att minska och linjerna kan gå andra vägar än idag (t.ex. till Östra centrum). Den tid som går åt till anslutningsresor eller byten påverkar de tidsmässiga fördelarna med tåget.
- Stationens läge har avgörande betydelse för hur lätt den är att nå med olika anslutningssätt (till fots, på cykel, med kollektivtrafik, taxi eller privatbil).
- Valmöjligheterna för transportmedel för anslutningsresan till tåget skiljer sig åt mellan olika personer beroende på om de bor inom gångavstånd, om de har tillgång till personbil eller cykel och om det finns kollektivtrafikförbindelser.
- Dessutom ser situationen annorlunda ut för invånarna i Borgå jämfört med dem som reser till Borgå och som inte har tillgång till egen bil, cykel eller månadskort för kollektivtrafiken.
- *Av de bilfria hushållen i Borgå (2020) bor majoriteten i centrumområdet. Andelen hushåll utan bil är störst i 250 meters rutorna i centrum, där den uppgår till minst 30 %, och i vissa delar minst 50 %. Utanför centrum äger en betydligt större andel av hushållen minst två personbilar.<sup>4</sup>*

# Tunnelstationsalternativen och trafiknätet i de centrala urbana områdena i utkastet till delgeneralplan



## Liikenneverkko Trafiknät

## Liite 4 Bilaga 4

- Moottori- tai moottoriliikennetie  
Motorväg eller motortrafikled
- Kantatie  
Stamnäg
- Pääkatu  
Huvudgata
- Seututie tai pääkatu  
Regional väg eller huvudgata
- Kokoojkatu  
Matargata
- Yhdistie tai kokoojkatu  
Förbindelseväg Eller Matargata
- Merkittävästi parannettava pääkatu  
Huvudgata som förbättras avsevärt
- Uusi pääkatu  
Ny huvudgata
- Uusi kokoojkatu  
Ny matargata
- Uusi seututie tai pääkatu  
Ny regional väg eller huvudgata
- Uusi yhdistie tai kokoojkatu  
Ny förbindelseväg eller matargata
- Jalankulku- ja pyöräilyreitti  
Gång- och cykelled
- Aikukulu  
Underfart
- Jalankululle tarkoitettu aikukulu  
Underfart reserverad för gångtrafik
- Ylikulu  
Overfart
- Eritasoliittymä  
Planskild anslutning
- Suuntaisliittymä  
Ensidig anslutning
- Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rajaus  
Gräns för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

Maastokartta: Maanmittauslaitos 2025  
CC Nimeä 4.0 Kansainvälinen

Terrängkartta: Lantmäteriverket 2025  
CC Erkännande 4.0 Internationell

KESKEISTEN KAUPUNKIALUEIDEN OSAYLEISKAAVA 2050  
DELGENERALPLAN FÖR DE CENTRALA STADSOMRÅDEN 2050

PORVOON KAUPUNKI  
BORGÅ STAD

Kaupunkisuunnittelu  
Stadsplanering

18.11.2025

## Passagerarprognoser för en station i Borgå 2040<sup>7</sup>

(FLOU Oy, resultat från preliminära prognoser i projektbedömningen av Östbanan)

- Det finns alltid olika osäkerhetsfaktorer i modellberäkningar, men prognosen ger en bild av den förväntade storleksordningen på passagerarantalet vid Borgå station i situationen år 2020. Enligt modellanalysen passerar drygt 3 000 passagerare stationen i en riktning på vardagar. För alternativet med stationen i centrum förutspår modellen ett cirka 10 % högre passagerarantal än för alternativet vid Parkgatan. Modelleringen ger ingen information om fördelningen av resesätt för anslutningsresor, men eftersom det bor fler människor i närheten av centrumstationen kan man anta att andelen resenärer som går till stationen är större än vid Parkgatan. Motsvarande är andelen som använder bil för anslutningsresan förmodligen större i alternativet med Parkgatan än i centrumalternativet.
- I alla stationsalternativ i trafikmodellanalysen har man använt det totala invånarantalet i Borgå enligt Statistikcentralens kommunprognos för 2024 samt det enligt denna skalade antalet arbetsplatser år 2040. Ökningen i markanvändningen har i alla alternativ placerats i enlighet med baslinjen i Borgå strukturmodell 2050.

Resor/vardagsdygn Vardera riktningen tillsammans	Station i centrum	Station på Parkgatan
<b>Närtåg</b>		
Riktning Helsingfors	6 300	5 600
<b>Fjärrtåg</b>		
Riktning Helsingfors	200	200
Borgå-riktning österut	350	350
<b>Totalt</b>	<b>6 850</b>	<b>6 150</b>

# Gång- och cykeltrafik som anslutningstrafik: utgångspunkter

## Gång

- Vilket gångavstånd till järnvägsstationen som är acceptabelt beror på individuella och situationsrelaterade faktorer. Ofta anses ett avstånd på 0,5–1 km (5–10 minuters rask gång) till en station med tät spårtrafik vara ett acceptabelt gångavstånd för de flesta. Även en sträcka på en och en halv kilometer (cirka 15–20 minuter) lockar många att gå, om det inte är särskilt bråttom, dåligt väder eller tungt bagage.
- Man kan ta som tumregel att den faktiska gångsträckan ofta är ungefär 1,3 gånger så lång som fågelvägen.
- På kartorna på de följande diorna visas 5, 10 och 15 minuters gångavstånd längs faktiska rutter med en hastighet på 5 km/h, vilket även inkluderar stopp vid vägkorsningar. En rask anslutningspromenad kan lätt hålla en hastighet på 6 km/h, vilket innebär att avståndszonerna i bilden kan utökas med 20 %. Å andra sidan kan gånghastigheten för dem som färdas med bagage eller barn, eller som av andra skäl rör sig långsammare, lätt hamna klart under 5 km/h.

## Cykeltrafik

- Cykeltrafikens verkningsområde är betydligt större än gångavståndets. I praktiken ligger hela Borgås centrala stadsområde inom ett rimligt cykelavstånd från centrum. Cykelhastigheten varierar mycket beroende på individ och trafikmiljö (t.ex. trafikljus, korsningar, backar m.m.). Vid vardagsresor i stadsområdet är den genomsnittliga hastigheten för en vanlig cyklist sällan högre än 15–20 km/h (cirka 2,5–3,5 km på 10 minuter). Den ökande användningen av elcyklar höjer hastigheterna och längden på acceptabla cykelavstånd.
- Kartorna på de följande diorna visar cykelavstånd på 5, 10 och 15 minuter längs faktiska rutter med en hastighet på 15 km/h, vilket även inkluderar stopp vid vägkorsningar. Om man antar en hastighet på 20 km/h kan räckviddszonerna i bilden utökas med 33 %.
- Nya mikroflyttningssätt, såsom elscootrar, erbjuder nya transportalternativ med hastigheter som kan jämföras med cykelns.
- Cykeln som anslutningssätt kräver högkvalitativa och trygga cykelparkeringar i anslutning till stationen. Möjligheten att låsa fast ramen kan anses vara nödvändig. Om man vill att andelen cykelanslutningar ska vara betydande krävs det många högkvalitativa cykelplatser.

# Gång och cykeltrafik som anslutningstrafik: jämförelse

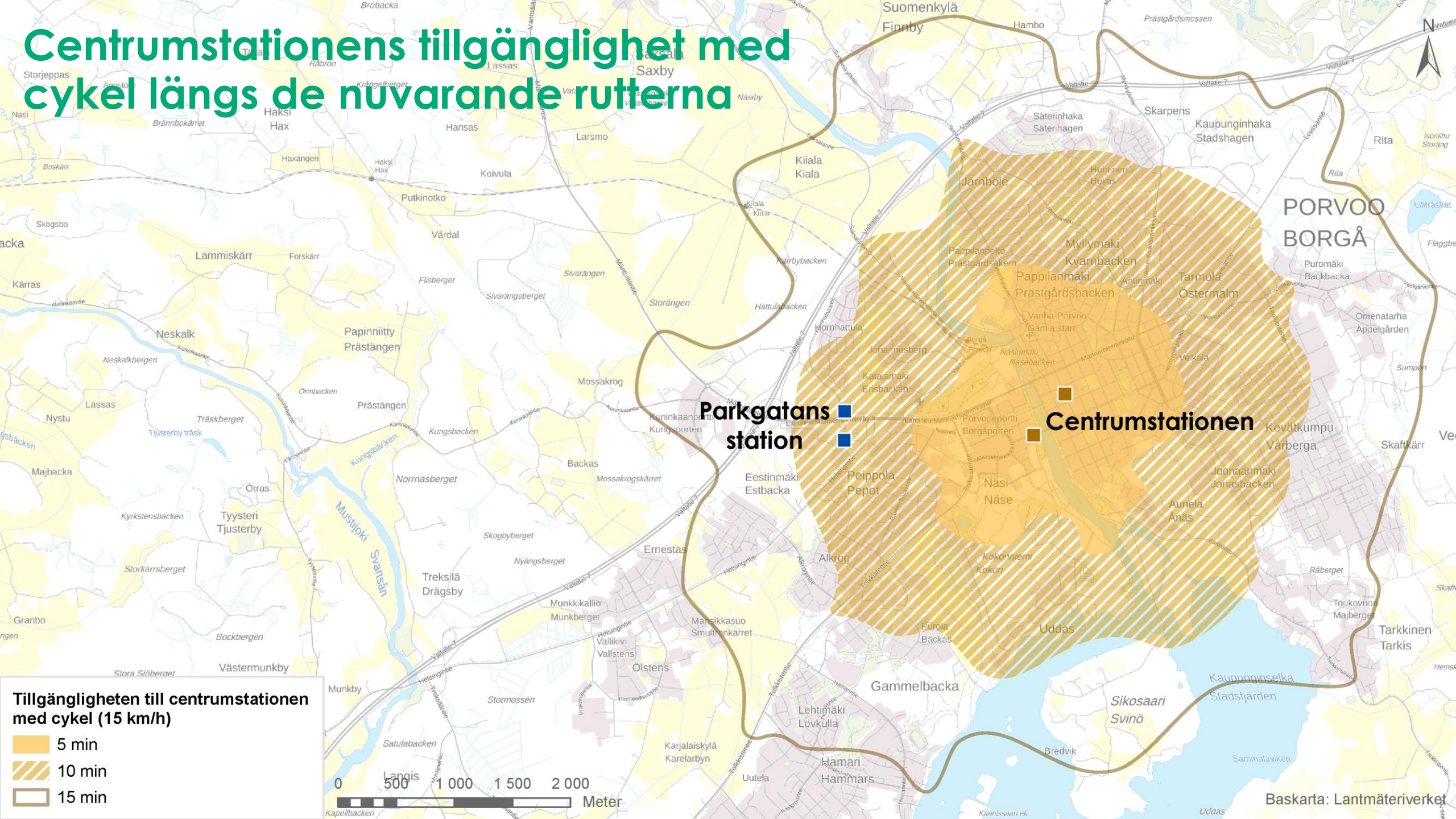
- Antalet borgåbor som bor inom gångavstånd från stationen är betydligt större i alternativet med stationen i centrum, både nu och i framtiden, enligt de nuvarande markanvändningsplanerna, även om markanvändningsutvecklingen längs Parkgatan ökar antalet invånare som bor inom gångavstånd från Parkgatans station.
- En station i centrum erbjuder möjlighet att utnyttja tjänsterna i centrum längs resvägen. I närheten av stationen vid Parkgatan finns det mycket få tjänster, och enligt de nuvarande planerna ska området inte utvecklas som ett servicecentrum.
- I centrumalternativet kan resenärer gå direkt till centrum. I alternativet med Parkgatan krävs, förutom en trivsamt gångförbindelse, även en fungerande kollektivtrafikförbindelse och taxitjänster, eftersom avståndet till centrum är 2 km.
- Centrumsstationen är lättare att nå med cykel från olika delar av det centrala stadsområdet. Tillgängligheten till Parkgatan är god från stadens västra sida, men sämre från centrum och östra sidan.

# Gång och cykeltrafik som anslutningstrafik: jämförelse

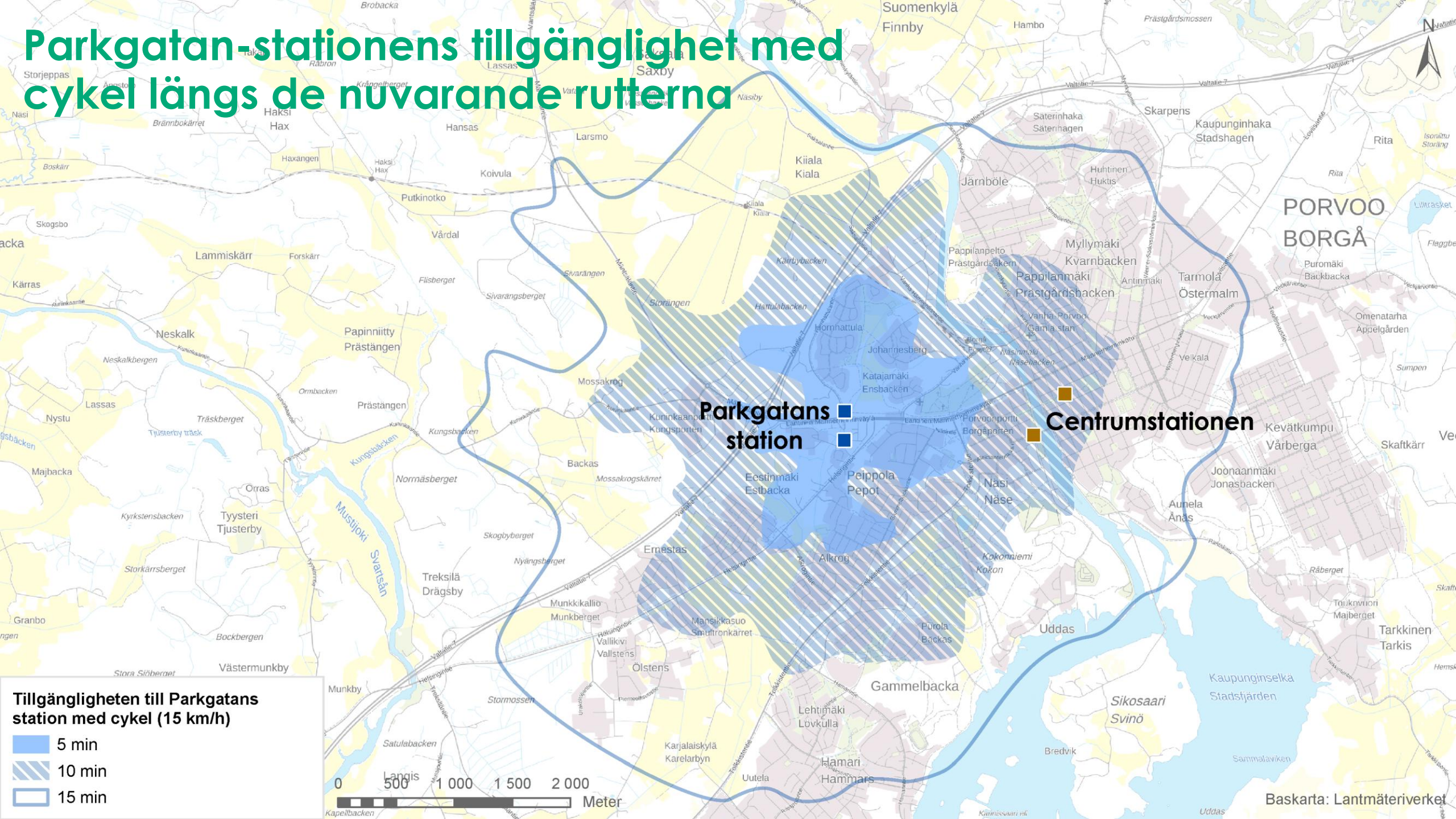
Station i centrum	Station på Parkgatan
<p><b>Förutsättningar för gång och cykling på anslutningssträckorna</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Centrumstationen är lättillgänglig till fots och med cykel, eftersom en stor del av Borgås invånare, arbetsplatser och tjänster ligger inom gång- eller cykelavstånd.</li> <li>Särskilt antalet invånare och arbetsplatser inom gångavstånd är betydligt större vid centrumstationen än vid alternativet Parkgatan, både nu och enligt nuvarande markanvändningsplaner även i framtiden.</li> </ul> <p><b>Förbindelser till affärs- och fritidstjänster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Affärs- och fritidstjänsterna i centrum skulle vara lättillgängliga till fots från stationen i centrum från vardera sidan av ån. Detta skulle väl betjäna både pendlare som använder stationen för att uträtta ärenden i samband med resan och turister som besöker Borgå.</li> </ul> <p><b>Anslutningsparkering för cyklar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Det kan vara svårt att hitta tillräckligt stort utrymme ovan jord för anslutningsparkering för cyklar, och underjordiska eller byggnadsintegrerade parkeringsutrymmen är dyra. Å andra sidan finns det redan cykelparkeringskapacitet i centrum och där kan cykelparkeringen också användas i skift, vilket innebär att extra platser även kan användas för andra ändamål.</li> </ul>	<p><b>Förutsättningar för gång och cykling på anslutningssträckorna</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Särskilt antalet invånare och arbetsplatser inom gångavstånd är i alternativet Parkgatan mindre än i alternativet centrum, både nu och i framtiden enligt nuvarande markanvändningsplaner.</li> <li>Cykelvägen till stationen från centrum och stadens östra delar är längre än i centralalternativet och innehåller höjdskillnader.</li> </ul> <p><b>Förbindelser till affärs- och fritidstjänster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I alternativet med stationen vid Parkgatan finns det få tjänster att utnyttja i samband med pendlingen, om inte området även utvecklas som ett servicecenter.</li> <li>Ur turisternas perspektiv innebär en station 2 km från centrum att promenaden till centrum bör vara trivsamt och att det även bör finnas andra lätta alternativ att färdas.</li> </ul> <p><b>Anslutningsparkering för cyklar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Det kan vara enklare att avsätta tillräckligt med markutrymme för cykelparkering än i centralalternativet, beroende på områdets övriga planering och byggande. Storskalig cykelparkering har dock ingen annan användning än som anslutningsparkering.</li> </ul>



# Centrumstationens tillgänglighet med cykel längs de nuvarande rutterna



# Parkgatan-stationens tillgänglighet med cykel längs de nuvarande rutterna



# Kollektivtrafiken som anslutningstrafik: utgångspunkter

- Det är viktigt att den interna kollektivtrafiken i Borgå är väl integrerad med tågtrafiken.
- Under de kommande årtiondena kommer även andra faktorer än stationens läge att påverka linjenätet för den interna kollektivtrafiken i Borgå, till exempel utvecklingen av markanvändningen och gatunätet.
- Gångvägen mellan busshållplatserna och stationen måste vara kort och av hög kvalitet, oavsett stationens läge.
- Vad gäller busstrafiken mellan Helsingfors och Borgå kan man anta att den nuvarande marknadsbaserade busstrafiken mellan Helsingfors och Borgå kommer att minska avsevärt om närtågstrafiken realiserar, och att linjerna kan komma att gå i en annan riktning än idag (t.ex. till Östra centrum). En viss mängd busstrafik kommer dock att behövas och kommer i slutändan sannolikt att köpas in, bland annat för att betjäna områdena längs den gamla Borgåvägen.
- Smidiga och prisvärda resekedjor med buss+tågförbindelse kräver gemensamma biljettprodukter.


# Kollektivtrafiken som anslutningstrafik: jämförelse

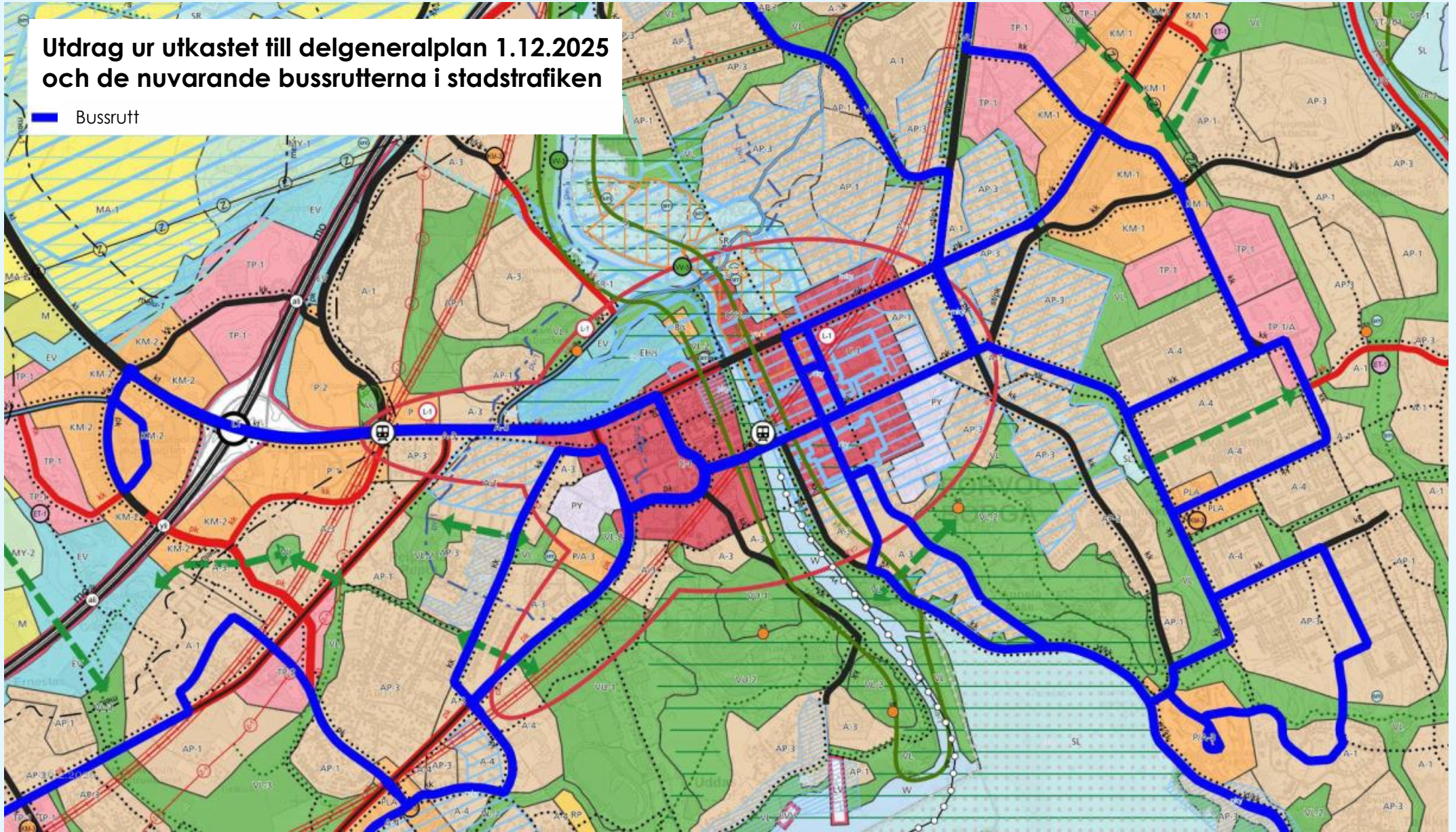
- Centrum är en central destination för både lokala och regionala resor och en naturlig knutpunkt för kollektivtrafiken. Om stationen ligger i centrum skulle alla linjer kunna köra direkt till stationen, och linjenätet skulle inte behöva ändras på grund av stationen.
- En station på Parkgatan skulle skapa en andra knutpunkt vid sidan av centrum, genom vilken ett tillräckligt antal bussar skulle behöva passera. Det är svårt och dyrare att organisera så att alla linjer passerar båda dessa punkter. Resan till stationen på Parkgatan försvåras avsevärt om den kräver byte från en linje till en annan och användning av två bussar.
- Enligt preliminära undersökningar<sup>3</sup> skulle en station på Parkgatan kräva ändringar av de nuvarande kollektivtrafiklinjerna i sydvästlig riktning. Exempelvis skulle en avstickare eller en omväg via Parkgatans station öka turtätheten och ge en direktförbindelse till stationen längs den aktuella linjen, men samtidigt förlänga restiden till centrum för övriga resenärer.
- Med tanke på driften av lokaltrafiken i Borgå är centrumstationen ett mer kostnadseffektivt alternativ. Enligt preliminära undersökningar<sup>3</sup> skulle de årliga driftskostnaderna för alternativet med stationen på Parkgatan uppskattningsvis bli 0–0,5 miljoner euro högre än för alternativet i centrum, om anslutningarna till stationen på Parkgatan utökades med en linje som kör via Tolkisvägen till stationen. Utredningen uppskattar att biljettintäkterna i praktiken skulle bli ungefär lika stora.
- Alla regionala busslinjer som trafikerar Borgå erbjuder direktförbindelse till centrum. Om stationen skulle ligga på Parkgatan skulle det vara nödvändigt att förlänga regionalbusslinjerna från östlig riktning till Borgå från centrum till Hornhattula (eller tvärtom) för att betjäna stationen och samtidigt yrkesläroanstalten samt den eventuella social- och hälsovårdscentralen, vilket kan öka kostnaderna för trafikupphandlingen.

# Kollektivtrafiken som anslutningstrafik: jämförelse

Station i centrum	Station på Parkgatan
<p><b>Lokaltrafikförbindelser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förutsätter inga ändringar i lokaltrafiken, eftersom tågtrafiken i centrum ansluter direkt till alla lokaltrafiklinjer.</li> </ul> <p><b>Lokaltrafikens kostnader</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inverkar inte på driftskostnaderna för lokaltrafiken.</li> </ul> <p><b>Regionala och fjärrtrafikbusslinjer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alla regionala busslinjer som trafikerar Borgå erbjuder även bytesfri anslutningsförbindelse till tågstationerna.</li> <li>Stationens läge passar även bra för fjärrtrafikbussar, förutsatt att de trafikerar via busstationen i Borgå centrum.</li> </ul> <p><b>Tjänster under bytes- och väntetid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tjänsterna i centrum står till förfogande i samband med byte mellan tåg och buss samt under väntetiden.</li> </ul>	<p><b>Lokaltrafikförbindelser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förutsätter ändringar i lokaltrafiken så att utbudet av avgångar från stationen är tillräckligt och så att det finns förbindelser utan byten från större delen av stadsområdet i Borgå.</li> <li>Restiden från de sydvästra stadsdelarna till centrum skulle förlängas något om matartrafiken sköttes via en avstickare från den nuvarande linjen till Parkgatans station.</li> <li>Förbindelserna från väster till Parkgatans station skulle vara något snabbare än till centrumstationen, beroende på linjestrukturen. En resa från de östra delarna av Borgå skulle däremot kräva att man reser genom centrum, vilket skulle förlänga restiden jämfört med resan till centrumstationen.</li> </ul> <p><b>Lokaltrafikens kostnader</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ändringar i linjenätet ökar lokaltrafikens driftskostnader beroende på ändringarnas storlek.</li> </ul> <p><b>Regionala och fjärrtrafikbusslinjer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De regionala busslinjerna som kommer till Borgå från öster måste förlängas från centrum till Hornhattula (eller tvärtom) för att betjäna stationen och samtidigt yrkesläroanstalten samt den eventuella social- och hälsovårdscentralen, vilket kan öka kostnaderna för trafikupphandlingen.</li> <li>Hållplatsen för bussar som kör längs den gamla Borgå-vägen till Helsingfors ligger för närvarande cirka 400 meter från den planerade stationsplatsen. Framtida hållplatslösningar bör planeras som en del av planeringen av Parkgatan och den eventuella stationen.</li> </ul> <p><b>Tjänster under bytes- och väntetid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I samband med bytet mellan tåg och buss och under väntetiden finns det få tjänster att tillgå, om inte området även utvecklas som ett servicecentrum.</li> </ul>

## Utdrag ur utkastet till delgeneralplan 1.12.2025 och de nuvarande bussrutterna i stadstrafiken

 Bussrutt



# Biltrafik och anslutningsparkering för bilar: utgångspunkter

- Enligt planerna för Östbanan är Borgå den enda nya stationen mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Kouvola, vilket innebär att Borgå station kommer att betjäna invånarna i hela östra Nyland.
- Situationen i Helsingfors (parkeringsavgifter, tillgången på parkeringsplatser, trafikstockningar) och tågförbindelsens snabbhet innebär att parkering och tåg för många resor ändå är ett attraktivt alternativ jämfört med bil i båda stationsalternativen, och anslutningsparkering behövs i båda alternativen.
- Parkering på marknivå tar mycket plats och markanvändningen i stationsområdena har oftast funktioner som konkurrerar med eller är alternativ till anslutningsparkering. Parkering i en anläggning sparar på utrymmet, men är mycket dyrare att genomföra.
- Parkering i anläggningar är i praktiken oftast avgiftsbelagd, medan parkering på marknivå lättare kan erbjudas även gratis. Om man inför avgifter för anslutningsparkering minskar bilens attraktionskraft som anslutningssätt och detta kommer sannolikt att möta motstånd hos användare som är vana med gratis parkering.
- Det lönar sig att ordna anslutningsparkering för bilar som skiftparkering tillsammans med andra funktioner (bostäder, handel).
- I båda stationsalternativen måste man, förutom anslutningsparkering, beakta utrymmesbehovet för avlämnings- och taxitrafik. Vidare måste man vid planeringen och placeringen av parkeringen beakta stationens lättillgänglighet även med andra färdssätt (kvaliteten på gångmiljön, placeringen av cykelparkeringar, kort gångavstånd till hållplatserna för matarlinjerna etc.).
- Både i centrum och på Parkgatan betjänar anslutningsparkeringar på samma plats både tågpassagerare och passagerare som använder återstående busstrafik.
- Det finns 105 parkeringsplatser på Borgås nuvarande anslutningsparkeringsområde i Ensbacka. För den eventuella stationen vid Parkgatan har man utarbetat en detaljplan som möjliggör byggandet av en anslutningsparkeringsanläggning med cirka 280 platser, dimensionerad för ABC-servicestationens och busstrafikens behov. I de preliminära planerna för byggandet längs Parkgatan kommer den nuvarande anslutningsparkeringen att tas bort.
- För att få en uppfattning om behovet av platser och utrymme för anslutningsparkering vid stationen, nedan en jämförelse av de nuvarande antalen platser i parkeringsanläggningar och -områden som är tillgängliga för anslutningsparkering vid järnvägsstationer i jämförelsestäderna:
  - Tavastehus cirka 600 anläggningsplatser och över 200 platser på marknivå (vardera avgiftsbelagda)
  - Hyvinge över 300 platser på marknivå (gratis)
  - Riihimäki över 200 anläggningsplatser (gratis för invånarna) och 600 platser på marknivå (gratis)
  - Mäntsälä över 250 platser på marknivå (gratis).

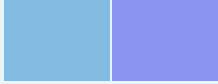
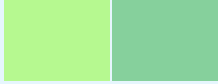

# Biltrafik och anslutningsparkering för bilar: jämförelse

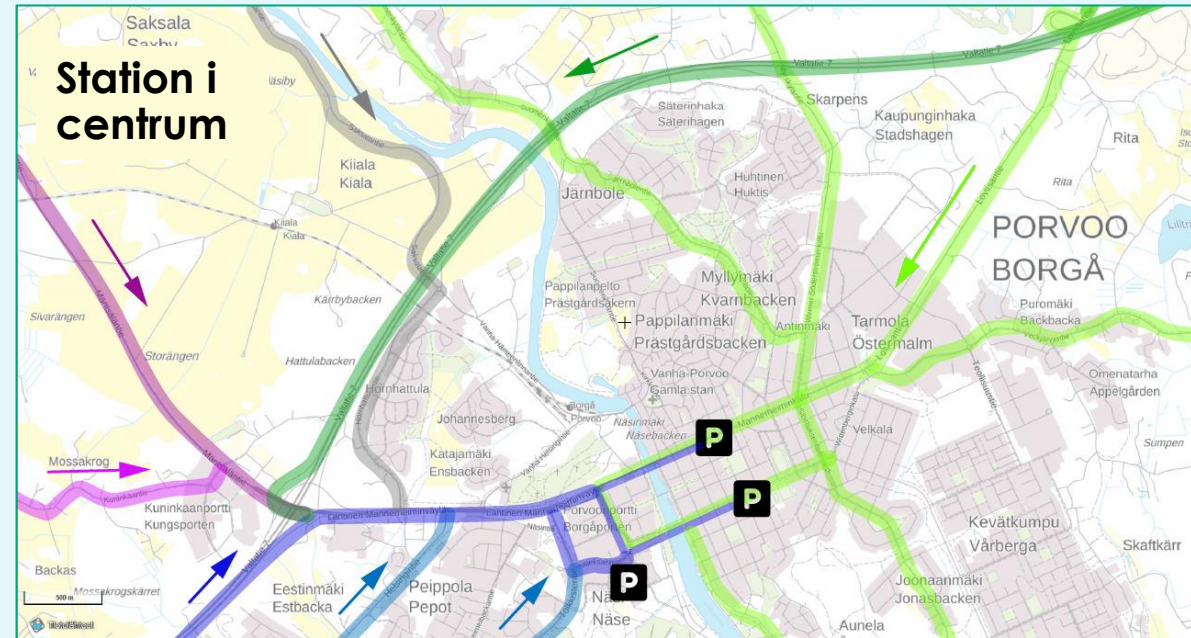
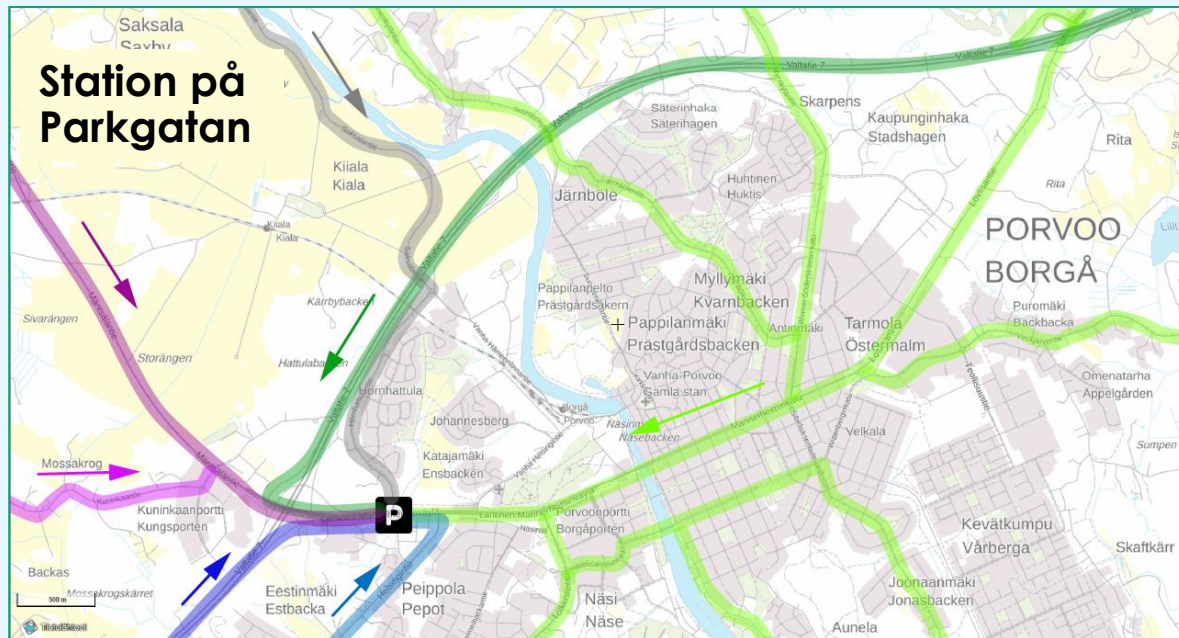
- Ordning av anslutningsparkering för bilar i centrum, på östra och/eller västra sidan av ån, hänger samman med hur man ordnar den övriga parkeringen i dessa områden, eftersom en parkeringsanläggning i centrum som enbart betjänar anslutningsparkering inte är en meningsfull lösning. I områdets detaljplaner finns reserverade ytor för parkeringsanläggningar som skulle kunna användas växelvis både för anslutningsparkering vid stationen och för annan parkering i centrum.
- Det är lättare att hitta ytterligare utrymme för anslutningsparkering och avlämningstrafik i området kring Parkgatans station, beroende på områdets övriga markanvändningsplaner. Intill den planerade stationsplatsen finns redan en tomt som är avsedd för en anläggning för anslutningsparkering för den nuvarande busstrafiken, men järnvägsstationen behöver fler platser. Det finns inte likadana förutsättningar för växelvis användning av anslutningsparkering som i centrum.
- Om pendlarparkeringen vid någon av stationerna skulle placeras i en underjordisk parkeringsanläggning, till vilken man skulle köra via en vägförbindelse genom järnvägstunneln, måste man i den fortsatta planeringen se över placeringen av vägförbindelsen och dess mynning. I den nuvarande planeringen av förbindelserna har tanken på ett parkeringshus inte funnits med. Särskilt i alternativet med centrum, där förbindelsen planeras till Kokon-området vid det tidigare avloppsreningsverket, är förbindelsen svårtillgänglig med tanke på anslutningsparkeringen.
- Parkgatan är lättillgänglig med bil för invånare i Borgå och östra Nyland som kommer från platser utanför Borgå stadsområde. Samtidigt lockar den till mer bilkörning för anslutningsresor än centrum, dit det är lättare att ta sig med andra färd sätt.

# Biltrafik och anslutningsparkering för bilar: jämförelse

Station i centrum	Station på Parkgatan
<p><b>Anslutningsparkering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kräver att man bygger en parkeringsanläggning. Det är motiverat att genomföra detta som en gemensam och växelvis användning tillsammans med den parkering som behövs för affärs-, kontors- och bostadsfastigheterna i centrum eller Västra stranden.</li> <li>• I området kring Konstfabriken finns redan nu underjordisk parkering och ytterligare underjordiska parkeringsplatser för detaljhandeln är på väg. I centrum finns en tomt bakom stadshuset samt ett planerat parkeringshus i Elanto-kvarteret för bilparkering.</li> <li>• Det är dyrt att bygga parkeringsanläggningar och därför skulle anslutningsparkeringen sannolikt vara avgiftsbelagd.</li> </ul> <p><b>Tillgänglighet med bil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anslutningsparkeringens läge en bit bort från huvudvägarna och gatunätet minskar dess attraktionskraft för dem som kommer längre bortifrån.</li> </ul> <p><b>Biltrafikens omfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leder till ökad biltrafik till centrum och/eller Västra stranden. Hur trafiken fördelas på gatunätet beror på parkeringsanläggningarnas placering. Enligt de trafikmodellprognoser<sup>1</sup> som gjorts för delgeneralplanarbetet i centrala områden är dock stationens effekter på den framtida trafiken i gatunätet små jämfört med effekterna av den prognostiserade ökningen av markanvändningen, nya gatuförbindelser och förändringar i bilkörningens kostnader, och det finns knappt någon skillnad mellan de olika tunnelstationsalternativen i de olika delarna av gatunätet.</li> </ul>	<p><b>Anslutningsparkering</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Möjliggör genomförandet av anslutningsparkering som en strukturell lösning eller lösning delvis ovan jord, beroende på områdets övriga markanvändningsplaner.</li> <li>• I detaljplanen för den planerade ABC-stationen har man reserverat plats för att bygga en anslutningsparkeringsanläggning med cirka 280 platser för att tillgodose den nuvarande busstrafikens behov. Järnvägsstationen skulle kräva ytterligare anslutningsparkeringsplatser.</li> <li>• Det skulle vara billigare att genomföra parkeringsanläggningen som en del av den övriga markanvändning (bostäder, tjänster) som planeras längs Parkgatan, men det finns inga förutsättningar för detta med de nuvarande planerna.</li> <li>• Det är dyrt att bygga parkeringsanläggningar och därför skulle anslutningsparkering sannolikt vara avgiftsbelagd. Om det finns utrymme för parkering på marknivå kan den lättare vara avgiftsfri, särskilt om den ligger lite längre bort och inte minskar användningen av parkeringsanläggningarna.</li> </ul> <p><b>Tillgänglighet med bil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationens läge intill de viktigaste vägförbindelserna (riksväg 7, stamväg 55, landsväg 170) gör den lättare att nå med bil för borgåbor och invånare i östra Nyland som kommer från områden utanför Borgås stadsområde än stationen i centrum.</li> </ul> <p><b>Biltrafikens omfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ökar biltrafiken genom centrum via Mannerheimgatan och Alexandersgatan från de östra delarna av Borgå. Enligt de trafikprognoser<sup>1</sup> som gjorts för delgeneralplaneringsarbetet i centrala områden är dock stationens effekter på den framtida trafiken i gatunätet små jämfört med den förväntade ökningen av markanvändningen, nya gatuförbindelser och förändringar i bilkostnaderna, och det finns knappast någon skillnad mellan de olika tunnelstationsalternativen i olika delar av gatunätet.</li> </ul>

# Huvudtrafikrutterna för biltrafiken från områden utanför stadsområdet i Borgå till stationerna

-  Längs Västra Mannerheimleden och Helsingforsvägen
-  Längs Mannerheimgatan och Alexandersgatan från öster
-  Längs Kungsvägen, Mäntsälvägen och Saxbyvägen



# Principerna för anslutningsparkeringen i de olika stationsalternativen enligt Borgås parkeringsutredning<sup>4</sup>



## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

53

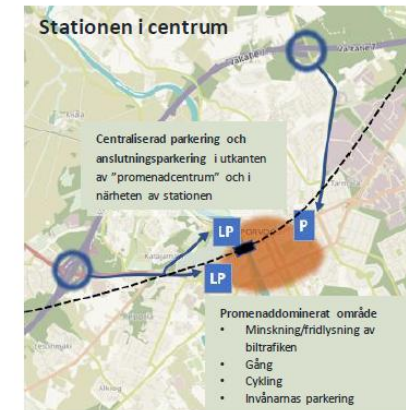
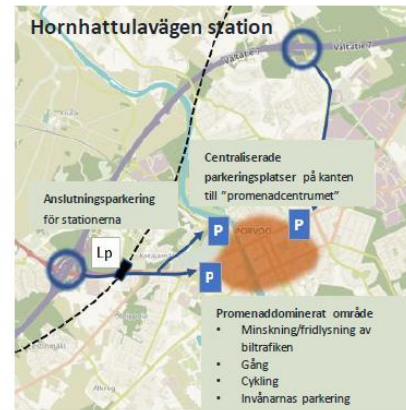
För att öka trivseln och livskraften i stadens centrum och för att Gamla Borgå bättre ska kunna anslutas till torget är det av största vikt att man minskar de hinderverkningar som biltrafiken på Mannerheimgatan medför. Detta kan man påverka även genom ordnandet av parkeringen. Man kan sträva efter att minska genomfartstrafiken i centrum bland annat genom att styra trafiken från riksväg 7 till de centrala parkeringsplatserna eller parkeringsanläggningarna som ligger i kanterna av promenadcentrumet. Idag fungerar styrningen till parkering i Gamla Borgå och parkeringsarrangemangen bra.

Tyngdpunkten i centrumets tillväxt i framtiden beror också på den spårtrafiklösning som väljs. I strukturmodellen "Två stationer – en stad" och i stationsalternativet för Hornhattulavägen riktas tillväxten särskilt väster om ån och till omgivningen kring den nya stationen.

Alternativet med en station i centrum möjliggör för sin del tillväxt och expansion i det nuvarande centrumområdet.

Oberoende av den spårtrafiklösning som väljs ska stationens anslutningspunkt, med undantag av Kungsportens station, genomföras centraliserat och strukturellt vilket möjliggör ett tätt byggande av miljön. Med detta kan man i synnerhet i alternativet stationen i centrum även ansluta parkeringen för trafiken i riktning mot centrum. Dessutom kan staden för att möjliggöra en centraliserad strukturell parkering ta en framförhållande roll för att genomföra parkeringsanläggningarna.

Kostnaderna för anslutningsparkeringen och ägandet fördelas eventuellt mellan olika aktörer (staden, markägare, fastigheterna, spårbolaget, farledsverket).



## 6. Möjliga synergier: skyddsrum och parkering

### Källor som utnyttjats i synergiavsnittet

- <sup>1</sup> MKB-programmet, Flygbanan, Finlandsbanan Ab 6/2023
- <sup>2</sup> Pisara-banan – Miljökonsekvensbeskrivning. Generalplanering och miljökonsekvensbedömning. Trafikverket och Helsingfors stad 2011

# Möjliga synergier: skyddsrum och parkering

- I Borgå finns det inga allmänna skyddsrum. Det finns skyddsrum i anslutning till större bostadsbolag och arbetsplatser samt i anslutning till offentliga lokaler, såsom skolor och daghem.
- En tunnelstation kan som sådan fungera som skydd mot splitter, på samma sätt som metrotunnelarna i Ukraina. Ett officiellt skyddsrum kräver dock ytterligare konstruktioner och system, som har anlagts bland annat i Helsingfors metrostationer.
- En bra plats för ett splitterskydd eller skyddsrum skulle vara centrum, där det finns fler invånare och arbetsplatser i närheten.
- I Finland har man inte byggt stationer i järnvägstunnlar som skyddsrum. Frågan måste utredas i samband med den fortsatta planeringen.
- I tidigare planer för järnvägstunnlar (Flygbanan, Centrumslingan) är de anslutna skyddsrummen och reservationerna för skyddsrum utbyggnader av trafikunnelarna eller separata underjordiska utrymmen som är kopplade till trafikunnelarna och som normalt används till exempel som idrottshallar eller parkeringsanläggningar.
- En järnvägstunnels trafikförbindelse kan också fungera som en anslutning till underjordisk parkering, men planering och byggande av det utrymme som krävs för parkering ingår inte i banprojektet utan måste göras separat.
- Körförbindelserna till tunnelstationerna i Borgå har inte planerats med tanke på körning genom dem till en eventuell parkeringsgrotta. Platsen för körtunnelarna och deras mynningar skulle kunna vara en annan. Dessa måste ses över i den fortsatta planeringen om man planerar en infart till en eventuell parkeringsgrotta i anslutning till körtunneln.

# Källor

Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, Östbanans miljökonsekvensbedömning och AYS, Granskningsrapport 10.10.2024 (endast på finska)

Bedömning av förutsättningarna för genomförande av närtågstrafiken i Borgåriktningen, slutrapport 14.4.2023 (endast på finska)

Borgå parkeringsutredning 2023

Borgås nya järnvägsstation, Benchmark-utredning 14.2.2022

Bygget av Borgås nya sjukhus och vårdcentral försenas: klart tidigast 2032, Yle Nyheter 13.10.2025, <https://yle.fi/a/7-10086065>

Informationsmöte om Östbanans MKB-beskrivning, Östbanan Ab, Borgå 22.1.2026

Itäradan alustava yleissuunnitelma, Suunnitelmaselostus 30.6.2025, Rev 13.10.2025, Itärata Oy

Källor för befolknings- och arbetsplatssiffrorna i stationernas närområde, Borgå stad, delgeneralplanarbetet, 4.11.2025

Liityntäpysäköintihankkeiden määrittely ja priorisointi, Väyläviraston julkaisuja 30/2022

MKB-programmet, Flygbanan, Finlandsbanan Ab 6/2023

Pisara-banan – Miljökonsekvensbeskrivning. Generalplanering och miljökonsekvensbedömning. Trafikverket och Helsingfors stad 2011

Porvoon Puistokatu. Loppuraportti 2019

Projektutvärdering för Östbanan: Preliminära passagerarprognoser för Borgå station (opublicerat material)

Strukturmodell Drömmarnas Borgå och delgeneraplanens mål 2024

Trafikgranskningar för delgeneralplanen för Borgå, Rapport 18.12.2024 (endast på finska)

Utredning om handelns servicenät i Borgå Uppdatering 2025, 29.9.2025

Utredning om handelns servicenät i Borgå, 5.12.2023

Östbanan, närtågsutredningen, Rapport 25.9.2024 (endast på finska)

Östbanans MKB - Miljökonsekvensensbeskrivning, Östbanan Ab 2025

