

SRR 2/2021 rd

**STATSRÅDETS REDOGÖRELSE OM
DEN RIKSOMFATTANDE TRAFIKSYSTEMPLANEN FÖR
2021-2032**

Innehåll

1	Allmänna utgångspunkter	5
1.1	<i>Trafiksystemets betydelse för samhället</i>	5
1.2	<i>Rättslig grund för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen ...</i>	6
1.3	<i>Förhållandet mellan utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet och annan lagstiftning.....</i>	8
1.4	<i>Internationell- och EU-rättslig dimension.....</i>	10
1.5	<i>Samband med andra beslut och strategier samt gränserna för arbetet.....</i>	11
2	Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön	15
2.1	<i>Trafiksystemets nuläge.....</i>	15
2.2	<i>Förändringar i verksamhetsmiljön</i>	16
2.3	<i>Regionala särdrag</i>	19
2.4	<i>Finland som en del av det internationella trafiksystemet.....</i>	22
2.5	<i>Finansieringen av trafiksystemet och tillämpade finansieringsmodeller för trafiknätet</i>	27
2.6	<i>Trafikskatter och trafikavgifter</i>	29
3	Vision för utveckling av trafiksystemet fram till 2050 – ett hållbart och tillgängligt Finland.....	32
4	Målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och strategiska riktlinjer som preciserar målen	34
4.1	<i>Målen för planen.....</i>	34
4.2	<i>Strategiska riktlinjer som preciserar målen för planen</i>	34
5	Åtgärdsprogram.....	38
5.1	<i>Inledning</i>	38
5.2	<i>Trafiknät och knutpunkter i trafiken</i>	41
5.2.1	<i>Statens trafikledsnät</i>	41
5.2.1.1	<i>Allmänna åtgärder som gäller trafikledsnäten</i>	41

5.2.1.2	Åtgärder som gäller enskilda trafikledsformer	53
5.2.2	Enskilda vägar	63
5.2.3	Gatunätet	64
5.2.4	Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik	65
5.2.5	Infartsparkering	67
5.2.6	Hamnar	68
5.2.7	Nätverket av flygplatser och flygfälten	70
5.3	<i>Person- och godstrafiktjänster</i>	74
5.3.1	Persontrafiktjänster	74
5.3.1.1	Kollektivtrafik	74
5.3.1.2	Resekedjor	82
5.3.2	Godstrafiktjänster	86
5.4	<i>Genomgående teman vid utvecklingen av trafiksystemet</i>	89
5.4.1	Trafiksäkerhet	89
5.4.2	Data och digitalisering av trafiksystemet	90
5.4.3	Trafikledning och trafikstyrning	92
5.4.4	Kommunikationsnät	95
5.4.5	Förberedelser och försörjningsberedskap inom trafiksystemet	96
5.4.6	Styrande av efterfrågan till hållbar trafik	99
5.4.7	Möjliggörande av hållbar tillväxt hos företag i transportsektorn	101
5.5	<i>Regionala specialfrågor</i>	102
5.5.1	Projektbolag för stora järnvägsprojekt	103
5.5.2	Trafik på inre vattenvägar	109
5.5.3	Förbindelsefartygstrafik och landsvägsfärjetrafik	110
5.5.4	Gränstrafik och transportstöd	111
5.6	<i>Stärkande av partnerskap och samarbete när trafiksystemet utvecklas</i>	112
5.6.1	Avtalsbaserat samarbete	112
5.6.2	Principer för avtalsbaserad samfinansiering	116
5.7	<i>Utnyttjande av EU-finansiering och internationell påverkan</i>	119
5.7.1	Reform av TEN-T-nätet	120
5.7.2	Utnyttjande av EU-finansiering	123
5.7.3	Samarbete, påverkan och underhåll av lägesbilden	127
5.8	<i>Utveckling av trafiksystemplaneringen</i>	128
5.9	<i>Finansieringsreserveringar och sammanställningar enligt temaområde</i>	131
5.9.1	Finansieringsreserveringar	131
5.9.2	Sammanställningar enligt temaområde	132
6	Statens finansieringsplan	138
7	Sammanfattning av konsekvensbedömningen	146

7.1	<i>Konsekvensbedömningen som en del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen</i>	146
7.2	<i>Konsekvenserna i förhållande till målen för planen</i>	147
7.3	<i>Bedömning av miljökonsekvenserna</i>	149
8	Rekommendationer till följande plan	150

1 Allmänna utgångspunkter

1.1 Trafiksystemets betydelse för samhället

Trafiksystemet har stor betydelse för samhällets funktionsduglighet. Enligt statsrådets redogörelse (SRR 8/2018 rd) är de samhälleliga målen för utvecklingen av trafiksystemet att främja Finlands konkurrenskraft, att bekämpa klimatförändringen samt att säkerställa regionernas livskraft och tillgänglighet. Dessa samhälleliga mål främjas genom trafiksystemplaneringen som samtidigt svarar på kundernas, dvs. människornas och näringslivets olika mobilitets- och transportbehov på olika håll i Finland.

Utvecklingen av trafiksystemet är väsentlig med tanke på bland annat områdesanvändningen, regionutvecklingen, näringslivets konkurrenskraft, bekämpningen av klimatförändringen, en god vardag för medborgarna samt försörjningsberedskapen. När trafiksystemet utvecklas beaktas även de krav som följer av förberedelser, beredskap och undantagsförhållanden.

Vid utvecklingen av trafiksystemet framhävs samarbete mellan olika aktörer och samordning av olika åtgärder. Den riksomfattande trafiksystemplanen möjliggör en långsiktig utveckling av trafiksystemet i Finland. Vid utvecklingen av trafiksystemet beaktas transporternas internationella karaktär samt internationella utvecklingstrender.

I den riksomfattande trafiksystemplaneringen strävar man efter att stärka det kunskapsbaserade beslutsfattandet genom att utveckla till exempel data om trafiksystemet och dess utveckling samt konsekvensbedömningen. Utöver den riksomfattande trafiksystemplaneringen bedrivs fortlöpande trafiksystemarbete och trafiksystemplanering i kommuner, stadsregioner samt landskapsförbund, vilket betjänar de regionala behoven och erbjuder indata för den nationella planeringsnivån.

Med den riksomfattande trafiksystemplaneringen eftersträvas en långsiktig och förutsägbar verksamhet i syfte att utveckla trafiksystemet som fortgår över flera regeringsperioder. Planen kommer att styra verksamheten inom hela trafikförvaltningsområdet på ett transparent sätt genom att visa på statens enhetliga vision för trafiksystemets utveckling.

För att garantera långsiktighet bereds planen parlamentariskt.¹ Planen utarbetas för tolv år i sänder. Varje regeringsperiod uppdateras planen till behövliga delar och planeras de kommande fyra åren. Genomförandet av planen och uppnåendet av dess mål följs. Information om trafiksystemets utveckling utnyttjas när följande plan utarbetas.

1.2 Rättslig grund för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen baserar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), vars 1 a kap. innehåller bestämmelser om trafiksystemplanering och målen för den, beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och planens innehåll. Enligt lagen avses med trafiksystem den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information, samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken.

Enligt 15 a § i lagen om trafiksystem och landsvägar är syftet med trafiksystemplaneringen att främja ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem genom att särskilt beakta innehållet i punkterna 1-10 i den aktuella paragrafen.

I enlighet med 15 b § 2 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar presenteras i den riksomfattande trafiksystemplanen en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för hur målen ska uppnås. I enlighet med paragrafens 3 mom. innehåller den riksomfattande trafiksystemplanen dessutom ett program för en period på 12 år för statens och kommunernas åtgärder. Programmet innehåller statens finansieringsplan för trafiksystemet.

Trafiksystemplanen ska vid ingången av varje regeringsperiod ses över och samordnas med planen för de offentliga finanserna samt vid behov ses över då planen för de offentliga finanserna ändras.

¹ Tillsättande av den parlamentariska styrgruppen (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hanku.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/47bdf83c-769c-4766-8962-d05e2a94f8be/PAATOS_20200110150601.pdf

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, SMB-lagen).

Den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar hela Finland med beaktande av begränsningarna i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Landskapet Åland har lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt farleder för den lokala sjötrafiken. Bestämmelserna om den riksomfattande trafiksystemplanen och därmed själva planen gäller således inte dessa frågor i landskapet Åland. Däremot beaktas även landskapet Åland när det gäller luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten.

Enligt 22 § i grundlagen (731/1999) ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses. Genom att övergå till en mer förutsägbar trafiksystemplanering på längre sikt kan man bättre än nu främja tillgodoseendet av flera grundläggande rättigheter, särskilt rörelsefrihet och näringsfrihet.

Beredningen av planen baserar sig på medborgarnas och näringslivets mobilitets- och transportbehov och utvecklandet av informationen om dessa. Kunskapsunderlaget, målen och åtgärderna för planen samt konsekvensbedömningen styr beredningen av beslut som påverkar medborgarnas och näringsidkarnas vardag på olika nivåer inom trafikförvaltningen.

Planen främjar tillgodoseendet av rörelsefrihet enligt 9 § i grundlagen på så vis att åtgärder enligt planen ökar i synnerhet regioners och tjänsters tillgänglighet både i Finland och internationellt. Planens åtgärder förbättrar också människors valmöjligheter att använda olika färdmedel och utnyttja olika trafik tjänster.

Genom planen främjas också tillgodoseendet av näringsfrihet enligt 18 § i grundlagen bland annat så att planen förutsätter att trafikförvaltningen i sin verksamhet prioriterar fungerande underhåll och utveckling av trafikförbindelser som motsvarar i synnerhet näringarnas och pendlings behov. Detta främjar möjligheterna att skaffa sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som man valt fritt.

Enligt 20 § i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. I planen främjas dessa rättigheter bland annat genom att göra färdvägar som är hållbarare med tanke på miljön mer lockande och således minska de skadliga utsläppen i miljön. Enligt planen utvecklas kunskapen om trafiksystemet och konsekvenserna av åtgärder som riktas mot det och på så vis förbättras möjligheter att tillgodose deltaganderättigheterna. Planen utarbetas på ett transparent sätt och för den utarbetas en bedömning av miljökonsekvenserna enligt SMB-lagen, som ökar tillgången på information som är viktig med tanke på tillgodoseendet av deltaganderättigheterna.

1.3 Förhållandet mellan utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet och annan lagstiftning

För trafiknätets del är utgångspunkten för den riksomfattande trafiksystemplanen förutom lagen om trafiksystem och landsvägar och banlagen (110/2007) även kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018, den s.k. förordningen om huvudleder). Huvudlederna förbinder de största nationella och internationella centrumen och knutpunkterna med varandra.

Lagen om trafiksystem och landsvägar, som trädde i kraft i augusti 2018, styr användningen av anslagen för underhåll och utveckling av landsvägarna. Lagen innehåller bestämmelser om kvalitetskrav, i enlighet med vilka det statliga landsvägsnätet ska utvecklas och underhållas och investeringar göras i det. I lagen definieras dessutom servicenivåklasserna för resor och transporter på landsvägar samt nivån på underhållet i de olika klasserna.

I fråga om transportservice berörs planen i synnerhet av lagen om transportservice. Lagen innehåller bestämmelser om service för alla transportformer. Dessutom har även andra bestämmelser om transportsektorn centrala kopplingar till den riksomfattande trafiksystemplanen, till exempel luftfartslagen (864/2014) och spårtrafiklagen (1302/2018) samt lagstiftningen om myndigheter och bolag inom trafikförvaltningsområdet (bland annat lagen om Trafikledsverket 862/2009 och lagen om Transport- och kommunikationsverket 935/2018).

I enlighet med 15 b § 4 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar innehåller den riksomfattande trafiksystemplanen en bedömning av miljökonsekvenserna enligt SMB-lagen. Den myndighet som ansvarar för en plan eller ett program ska utreda och bedöma de betydande miljökonsekvenser som genomförandet av planen eller programmet och de undersökta alternativen kan antas ha samt utarbeta en miljörapport. Miljörapporten utarbetas som ett led i den övriga beredningen innan planen eller programmet godkänns.

I anslutning till områdesanvändningen är markanvändnings- och bygglagen (132/1999) utgångspunkt för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Markanvändnings- och bygglagen reformeras som bäst. Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen (14.12.2017), som baserar sig på 22 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ger utgångspunkter för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Utvecklingen av trafiksystemet har stor betydelse för regionutvecklingen. Arbets- och näringsministeriet bereder som bäst regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om utveckling av regionerna och genomförande av Europeiska unionens regional- och strukturpolitik samt finansiering av projekt inom regionutveckling och Europeiska unionens regional- och strukturpolitik 2021-2027.

I fråga om finansieringen av trafiksystemet har lagen om statsbudgeten (423/1988) samt statsrådets förordning om en plan för de offentliga finanserna (120/2014) centrala kopplingar till planen. Till planen hänför sig dessutom bland annat kommunallagen (410/2015), beredskapslagen (1552/2011), lagen om försvarstillstånd (1083/1991) samt lagen om statens bolagsinnehav och ägarstyrning (1368/2007).

Verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen förutsätter planering av förberedelser och beredskap enligt beredskapslagen, så att de krav som försörjningsberedskaperna samt förberedelser, beredskap och undantagsförhållanden ställer kan beaktas.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (FördrS 27/2016) innehåller bestämmelser om tillgänglighet och hinderlöshet, och enligt den ska ändamålsenliga åtgärder vidtas för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning bland annat får tillgång på

samma villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation. Konventionens syfte är att främja, skydda och säkerställa det fulla och likaåtnjutandet av alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter för alla personer med funktionsnedsättning. Till dess centrala principer hör diskrimineringsförbud samt hinderlöshet och tillgänglighet. Deltagande och inkludering av personer med funktionsnedsättning i allt beslutsfattande som berör dem är en av de viktigaste rättigheterna enligt konventionen.

Enligt 17 § 3 mom. i grundlagen har samerna såsom urfolk rätt att bevara och utveckla sitt språk och sin kultur. Enligt 121 § i grundlagen har samerna inom sitt hembygdsområde språklig och kulturell autonomi enligt vad som bestäms i lag. Med samernas hembygdsområde avses Enontekiö, Enare och Utsjoki kommuner samt Lapin paliskunta benämnda renbeteslags område i Sodankylä kommun. Med stöd av sin självbestämmanderätt har samerna som folk rätt att besluta om sina politiska förhållanden samt att främja sin ekonomiska, samhällsliga och kulturella utveckling. Dessutom beaktas sametingslagen (974/1995).

1.4 Internationell- och EU-rättslig dimension

Finland har förbundit sig till internationella avtal på transportområdet och andra områden, vilka beaktas vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det viktigaste internationella miljöavtalet med tanke på den riksomfattande trafiksystemplaneringen är FN:s klimatavtalet från Paris (FördrS 75/2016). Målet för det är att den globala medeltemperaturhöjningen ska hållas klart under 2 °C jämfört med förindustriell tid och att uppvärmningen ska begränsas till under 1,5 °C. Ett syfte med avtalet är också att stärka staternas förmåga att anpassa sig till klimatförändringen samt att inrikta åtgärder på en kolsnål och klimathållbar utveckling.

När det gäller gränsöverskridande miljökonsekvenser styrs beredningen av planen av protokollet om strategiska miljöbedömningar (FördrS 69/2010) i anslutning till den så kallade Esbokonventionen (Konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande Sammanhang, FördrS 67/1997 och FördrS 81/2017).

Beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen styrs dessutom av övernationella transportbestämmelser. EU:s transportpolitik ska bidra

till effektiva, säkra och miljövänliga transporter och skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig industri som genererar tillväxt och sysselsättning. I fråga om trafiknäten och finansieringen av dem är utgångspunkter för den riksomfattande trafiksystemplanen förordningen om huvudleder samt det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som det finns bestämmelser om i riktlinjeförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU), samt i förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF). På EU-nivå har det också föreskrivits om bland annat trafikutsläpp, trafiksäkerhet, intelligenta transportsystem, tillhandahållande av trafik tjänster, tillgång till samt utbyte och hantering av information samt digitalisering av transporter och logistik. Dessa övernationella bestämmelser har beaktats vid beredningen av planen.

På grund av covid-19-epidemin fattade EU 2020 beslut om faciliteten för återhämtning och resiliens (Recovery and Resilience Facility, RRF), och även via den är det möjligt att styra finansiering till utvecklingen av trafiksystem.

1.5 Samband med andra beslut och strategier samt gränserna för arbetet

I den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas frågor med anknytning till trafiksystemet ingående utifrån lagen om trafiksystem och landsvägar.

Inom Europeiska unionen har man kommit överens om nationella utsläppsminskning mål inom sektorer utanför utsläppshandeln, till vilka även trafiken hör. Statsminister Sanna Marins regering håller på att sammanställa metoder för att nå det tidigare linjerade utsläppsminskning målet för trafiken i färdplanen för fossilfria transporter.² I den riksomfattande trafiksystemplanen ligger fokus i första hand på energieffektivitet när det gäller utsläppsminskning målet. Trafiksystemplanen och färdplanen för

² Färdplan för fossilfria transporter (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>

fossilfria transporter har beretts samtidigt och trafikbeskattning och trafikavgifter granskas som bäst i finansministeriets arbetsgrupp.³ De pågående parallella arbetena kan ha betydande inverkan på trafiksystemet. De sammantagna konsekvenserna klarnar dock först när arbetena färdigställts och börjar verkställas. Dessa konsekvenser kommer att beaktas när följande riksomfattande trafiksystemplan bereds.

Staten och kommunerna har grundat projektbolag (Finlandsbanan Ab och Entimmeståget till Åbo Ab), vilkas uppgift är planering av banprojekt och finansiering av planeringen fram till byggberedskap.⁴ Projektet Entimmeståget till Åbo har beviljats 37,5 miljoner euro i CEF-finansiering. Kommunikationsministeriet fortsätter förhandlingarna med de kommuner som drar nytta av investeringen i spårtrafik i östlig riktning och eventuellt med andra offentliga samfund för att bilda ett projektbolag.

Planen för de offentliga finanserna för 2021-2024⁵ utgör ekonomisk ram för den riksomfattande trafiksystemplanen i fråga om de första åren av planen. Målet är att den riksomfattande trafiksystemplanen i fortsättningen ska påverka planen för de offentliga finanserna och statens budgetpropositioner.

Vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen har beaktats de riksomfattande prioriteringarna i regionutvecklingen för 2020–2023.⁶ I fortsättningen är den riksomfattande trafiksystemplanen utgångspunkt när beslut fattas om prioriteringarna i regionutvecklingen för varje regeringsperiod när det kommer till frågor med anknytning till trafiksystemet.

³ Arbetsgruppen som utreder en reform av trafikbeskattningen (Projektfönster): <https://vm.fi/sv/projekt?tunnus=VM101:00/2019>

⁴ Främjande av större järnvägsprojekt (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM031:00/2019>

⁵ Planen för de offentliga finanserna 2021-2024: <https://valtioneuvosto.fi/documents/10623/353958/Planen+f%C3%B6r+de+offentliga+finanserna+f%C3%B6r+2021-2024.pdf/29586bd2-ef36-f1e2-fd6c-302fcafd2c4e/Planen+f%C3%B6r+de+offentliga+finanserna+f%C3%B6r+2021-2024.pdf?t=1587034462000>

⁶ Statsrådets beslut om de riksomfattande prioriteringarna i regionutvecklingen 2020-2023 – Hållbara och livskraftiga regioner: <https://tem.fi/paatos?decisionId=0900908f8068a993>

Vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen har beaktats de riksomfattande målen för områdesanvändningen,⁷ som beslutats med stöd av markanvändnings- och bygglagen, samt den pågående reformen av markanvändnings- och bygglagen.⁸ I fortsättningen är den riksomfattande trafiksystemplanen utgångspunkt när de riksomfattande målen för områdesanvändningen reformeras när det kommer till frågor med anknytning till trafiksystemet.

Åtgärder i den riksomfattande trafiksystemplanen främjar också trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten inom alla trafikformer behandlas mer ingående i den trafiksäkerhetsstrategi⁹ som bereds under kommunikationsministeriets ledning. Främjande av automatisering samt digitalisering av logistiken behandlas mer ingående i åtgärds- och lagstiftningsplanen för trafikens automatisering¹⁰ och digitaliseringsstrategin för logistiken.¹¹ I fråga om stadspolitiken har den nationella stadsstrategin för 2020-2030¹² beaktats vid beredningen av planen.

Andra strategier som är under beredning och framtida strategier som tangerar ämnet samordnas med målen och de strategiska riktlinjerna för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Europeiska unionen har satt som mål att vara klimatneutralt före 2050. Europeiska kommissionen publicerade i december 2020 Strategin för hållbar och smart mobilitet,¹³ där järnvägstrafiken som ett miljö- och klimatvänligt transportslag spelar en central roll framför allt för uppnåendet av

⁷ Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017 (miljöministeriet, https://www.ymparisto.fi/sv-FI/Livsmiljon_och_planlaggning/Systemet_for_planeering_av_markanvandningen/Riksomfattande_mal_for_omradesanvandningen)

⁸ Totalreformen av markanvändnings- och bygglagen: <https://mrluudistus.fi/sv/>

⁹ Trafiksäkerhetsstrategi (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

¹⁰ Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM059:00/2019>

¹¹ Digitaliseringsstrategi för logistiken (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM035:00/2019>

¹² Den nationella stadsstrategin för 2020-2030: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162440>

¹³ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future 9.12.2020: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

EU:s klimatmål. I strategin har kommissionen satt som mål att passagerarantalet på höghastighetsjärnvägarna ska fördubblas senast 2030 och trefaldigas senast 2050 jämfört med nivån 2015. Godstrafiken på järnväg ska vara dubbelt så stor 2050 och kombinerade järnvägs- och sjötransporter ska erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till landsvägstransporter. För att godstrafiken på järnväg ska fördubblas krävs att järnvägstransporterna ökar med minst två procent varje år.

Tillgången på arbetskraft inom transportsektorn samt frågor med anknytning till arbetskraftens kompetens och utbildning behandlas inte i den riksomfattande trafiksystemplanen. Till exempel båtliv och hobbyflyg står också utanför planen.

2 Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön

2.1 Trafiksystemets nuläge

Avsnittet som gäller trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön baserar sig i huvudsak på Transport- och kommunikationsverkets utredning.¹⁴ Främjande av Finlands konkurrenskraft, säkerställande av en hållbar ekonomisk tillväxt samt livskraftiga och tillgängliga regioner förutsätter välfungerande och smidiga rese- och transportkedjor, såväl nationellt som internationellt.

Finländarna färdas och transporterar i huvudsak på vägnätet, men vid transporter av stora massor framhävs bannätets betydelse. Varor importeras till och exporteras från Finland i första hand sjövägen. I Finland finns också ett heltäckande nätverk av flygplatser. Nästan 90 % av finländarna bor inom stadscentrumens influensområden, som fortsätter att utvidgas. Inom det egna bosättningsområdet är personbil det mest använda färdmedlet med undantag av huvudstadsregionen, där man något oftare promenerar än kör bil.

Ur näringslivets synvinkel spelar huvudlederna en central roll för service-nivån på transporter. De viktigaste utvecklingsobjekten i vägnätet finns emellertid utanför huvudlederna. Särskild uppmärksamhet har fästs vid vägarnas och broarnas försämrade skick. I fråga om bannätet har särskilt bannätets skick och kapacitet lyfts fram. Hamnarnas och flygplatsernas kapacitet är tillräcklig, men man har inte lyckats utnyttja flygplatsernas potential fullt ut.

Finlands logistiska prestationsförmåga är god. Inom den tillväxttriangel som bildas av Helsingfors, Tammerfors och Åbo samt på västkusten är transportflödena kraftiga och mångsidiga. På järnvägarna är industrins transportflöden och transitoflödena betydande särskilt i norra och sydöstra Finland. Flygfrakten är en del av den nationella och internationella logistiken och nära knuten till andra transportkedjor.

¹⁴ Transport- och kommunikationsverkets utredning ”Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön” (Traficom’s forskningsrapporter och utredningar 4/2020)

Trafiknätets skick och dagliga servicenivå har betydande samhällskonsekvenser. Finlands livligt trafikerade trafikleder är huvudsakligen i bra skick. Smidigheten i trafiken på huvudvägarna är god med undantag av infarterna till och ringvägarna kring de största stadsregionerna, där trafikstockningarna har ökat. På det lägre vägnätet löper de dagliga resorna och transporterna tillfredsställande. Lågtrafikerade vägars och banors skick har försämrats.

I Finland täcker 4G-nätet på basnivå över 98 % av väg- och bannätet. Den geografiska täckningen i Finland är cirka 89 %, och områdena utanför är glesbebyggda. Investeringar i kommunikationsnätet genomförs i huvudsak på kommersiella grunder.

Person- och godstrafikens knutpunkter knyter effektivt samman rese- och transportkedjor så att de inte ökar res- eller transporttiden avsevärt. Hamnar och flygplatser spelar en väsentlig roll i internationella rese- och transportkedjor.

Mobilitetstjänsterna som helhet växer mätt med såväl omsättning som hushållens konsumtion. Det är viktigt att resekedjorna blir smidigare och fungerar bättre, också i början och slutändan av resan. Passagerarinformation spelar en central roll för att möjliggöra fungerande resekedjor.

Trafiksäkerheten är god i Finland med undantag av vägtrafiken. Dödsfallen i trafiken har minskat långsammare under 2010-talets senare hälft.

Utsläppen från trafiken inom Finland har inte minskat kännbart jämfört med nivån 1990. En minskning av trafikutsläppen förutsätter förutom val av drivkraft framför allt att personbilstrafiken minskar. Persontrafiken på landsvägarna bedöms emellertid fortfarande öka i tämligen jämn takt.

2.2 Förändringar i verksamhetsmiljön

Utvecklingen av trafiksystemet påverkas i hög grad av globala fenomen, såsom globaliseringen, klimatförändringen, urbaniseringen och den åldrande befolkningen. Dessutom förändrar tjänstefieringen och digitaliseringen samhällsfunktionerna i allt snabbare takt.

Ur transportsynvinkel är globaliseringen viktig särskilt med tanke på förändringarna i den internationella handeln och produktionsprocesserna, varors, människors och kapitals rörlighet, internationella miljörisker, övernationella bestämmelser och organisationer. Coronavirusepidemin är ett exempel på en global förändring som är svår att förutse och som kan förändra samhället och härigenom även efterfrågan på transporter och trafiksystemet avsevärt.

Flyttningsrörelsen inom Finland har länge gått till stadsregionerna. Vid sidan av den interna flyttningsrörelsen har även tyngdpunkten i den naturliga befolkningsökningen förskjutits till de stora stadsregionerna, vilket ökar den regionala obalansen i befolkningsstrukturen ytterligare. Den åldrande befolkningen påverkar trafikbeteendet och mobilitetsvanorna, vilket måste beaktas i trafiksystemplaneringen. Att städerna växer inåt syns som att andelen befolkning och arbetsplatser ökar i centrumen samt deras randzoner och kollektivtrafikzoner. Arbetsresorna kan antas bli ännu längre särskilt på landsbygden. Boende på flera orter och ökat distansarbete kan i fortsättningen också ge upphov till nya transport- och telekommunikationsbehov.

Den regionala koncentrationen av näringsverksamhet fortsätter när samhället blir mer tjänstedominerat. Å andra sidan är ökad användning och ökat utnyttjande av naturresurser (till exempel bioekonomi) och turistbranschen växande branscher i Finland.

Dämpningen av klimatförändringen är en av de största utmaningarna. Att minska växthusgasutsläppen från trafiken är en betydande del av dämpningen av klimatförändringen. När trafiksystemet utvecklas måste man beakta till exempel ökad användning av alternativa drivkrafter och hur transportmedlen utvecklas samt teknologin i alla transportslag. Anpassning till klimatförändringen förutsätter att trafiksystemaktörerna till exempel blir mer medvetna om väder- och klimatriskerna.

Transporterna och kommunikationerna är nära knutna till den förändring som digitaliseringen av samhället medför. Den tekniska utvecklingen påverkar kraftigt transportsektorns utveckling under kommande decennier. Transporterna och kommunikationerna smälter samman genom digitaliseringen, intelligenta transporter och ökad kunskap, vilket förändrar bland

annat godstransporterna avsevärt. Då ställs informations- och cybersäkerheten, tillförlitligheten och dataskyddet för digitala system inför betydande nya utmaningar.

När det gäller mobilitetstjänster går utvecklingen mot ett allt mångsidigare tjänsteutbud som erbjuder alla användargrupper smidiga, effektiva, tillgängliga och utsläppsnåla mobilitetstjänster. Behovet av hinderlösa tjänster ökar i synnerhet när befolkningen åldras. Automatiseringen öppnar också nya möjligheter att ordna mobilitetstjänster. När tjänsterna ordnas utnyttjas olika trafikformer och digital data i samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn samt användarna. När data utnyttjas beaktar man att data som är kritisk med tanke på samhället identifieras och skyddas samt förhindrar man obehörig användning. Delar av öppen data kan som helhet bilda data som ur nationellt perspektiv är data som måste skyddas.

Utvecklingen av trafiksystemet påverkas också av förändringar inom förvaltningen, till exempel social- och hälsovårdsreformen.

Coronaviruset har även påverkat särskilt passagerartrafiken avsevärt. Våren 2020 minskade antalet passagerare inom kollektivtrafiken med 70 - 90 procent inom olika trafikformer. Till följd av den minskade efterfrågan har företag som erbjuder persontrafiktjänster samt de ansvariga kollektivtrafikmyndigheterna drabbats av allvarliga ekonomiska svårigheter. Inom godstrafiken har efterfrågan på olika trafikformer varierat mer. Import- och exporttrafiken minskar sakteliga när den ekonomiska situationen försämras. Däremot har efterfrågan på digitala tjänster och telekommunikationsnät ökat kännbart till följd av krisen.

Till följd av coronakrisen kan människors mobilitetsvanor och -färsätt förändras även på längre sikt. Ökat distansarbete och boende på flera orter kan ha en minskande inverkan på persontrafikprestationen, men en del av förändringarna kan också vara negativa med tanke på en hållbar utveckling. Ökar det etablerade distansarbete kan det i framtiden påverka förväntningarna på trafiksystemet och därigenom eventuellt föranleda behov av att omfördela resurserna. Omsorg om hälsosäkerheten kan bli ett etablerat inslag i ordnandet av kollektivtrafik, till exempel i form av lägre beläggningsgrad. Coronakrisen samt ökat distansarbete och boende på flera orter kan ha många slags konsekvenser för mobilitetsbehovet och

trafiksystemet, och därför ökar betydelsen av forskning och forskningsresultat i anslutning till dem för trafiksystemplaneringen.

Produktionen av kollektivtrafik är till betydande del beroende av stöd från den offentliga sektorn, och när de offentliga finanserna försämras är risken att även finansierings- och servicenivån inom den offentliga persontrafiken sjunker. Detta påverkar också de mobilitetstjänster på marknadsvillkor som stödjer sig på den offentliga trafiken. Samtidigt som trafiken på marknadsvillkor krymper till följd av coronan kan säkerställd tillgänglighet förutsätta mer offentlig finansiering och stöd än tidigare. Coronaepidemins konsekvenser för logistikverksamheten kan vara långvariga, eftersom man sannolikt kommer att hantera risken inom produktions- och leveranskedjorna på ett annat sätt än före epidemin.

2.3 Regionala särdrag

Norra Finland

Vid utvecklingen av trafiksystemet framhävs för norra Finlands del kraftigt stärkta verksamhetsförutsättningar för näringslivet och beredskap för nya investeringar samt internationell tillgänglighet och trafikförbindelser till grannländerna. Särskilt samarbetet med aktörer i Barentsregionen är intensivt och viktigt. Det finns potential att utveckla spårtrafiken genom gränsområdessamarbete med bland annat Sverige. När trafiksystemet i norra Finland utvecklas måste samernas rättigheter och behov beaktas.

Vid utvecklingen av internationella förbindelser är vid sidan av landtrafikförbindelserna även hamn- och flygförbindelserna väsentliga för utvecklingen i området. Hamnarna är viktiga bland annat på grund av den omfattande tunga industri som håller på att utvecklas, och flygtrafiken och flygplatserna framhävs bland annat för att säkerställa den starka turistnäringen.

Utmärkande för norra Finland är en brokig mångfald av näringar och långa avstånd, vilket betonar vikten av fungerande rese- och transportkedjor. Gruvindustri finns särskilt i norra Finland. Det lägre vägnätets skick samt exportindustrins behov är väsentliga. Underhåll av den nuvarande trafikinfrastrukturen och lösande av existerande flaskhalsar som är besvärliga för näringslivet framhävs.

I norra Finland finns det stora säsongvariationer i antalet trafiksystemanvändare. Stora säsongvariationer i invånarantal, långa avstånd, glesbebyggelse samt de utmaningar som dessa innebär för mer hållbar mobilitet framhäver vikten av fungerande resekedjor och knutpunkter. För norra Finland är det särskilt viktigt att utveckla turismen, och turisterna är en målgrupp där man ser möjligheter att utveckla transportservicen.

Östra Finland

Utmärkande drag för östra Finland ur trafiksystemsynvinkel är beaktande av förbindelserna mellan centrumen, framhävande av internationella trafikförbindelsers betydelse särskilt i transportkedjorna (landsvägs- och järnvägsförbindelserna till Ryssland och vidare till Asien samt handelssjöfarten via Saima kanal och direkta internationella flygförbindelser), långväga rese- och transportkedjor som stödjer sig på spårtrafik samt den tunga industrins betydelse.

I östra Finland ger jord- och skogsbruket, gruvverksamheten samt andra industribranscher upphov till betydande råvarutransporter. Transporterna använder såväl vägnätet och järnvägarna som insjöarna. Väsentligt för exportindustrin är de internationella förbindelserna inom alla trafikformer samt att den existerande infrastrukturen är i bra skick.

Det är viktigt att transportkedjorna fungerar från det lågtrafikerade landsvägsnätet till huvudlederna. Större smidighet och säkerhet på riksvägarna som korsar landet är en annan stor utvecklingshelhet som förbättrar östra och norra Finlands tillgänglighet och konkurrensförmåga.

Vid sidan av landsvägsnätet anses det vara av stor betydelse för östra Finlands utveckling och välstånd att bannätet utvecklas. Spårtrafiken betjänar såväl behoven av persontrafik mellan centrumen som den tunga industrins behov till bland annat viktiga hamnar och gränsövergångsställen. Snabbare spårtrafik till särskilt Helsingfors-Vanda flygplats och Helsingfors skulle möjliggöra bättre förutsättningar för boende på flera orter och distansarbete.

Till östra Finlands särdrag hör ett heltäckande nätverk av inre vattenvägar, vars utveckling och modernisering betjänar näringslivets aktörer och som gör det möjligt att utveckla turismen.

Turistnäringen som håller på att utvecklas och glesbygdsområdenas mobilitetsbehov skapar förväntningar på en utveckling av mobilitetstjänsterna och fungerande resekedjor. En samhällsstruktur med flera centrum förutsätter lättillgängliga och fungerande knutpunkter för persontrafiken, så att fungerande matartrafik till spårtrafiken kan tillhandahållas.

Södra Finland

Vid utvecklingen av trafiksystemet i södra Finland framhävs i synnerhet fungerande och attraktiva resekedjor, fungerande transportkedjor och de stora knutpunkternas tillgänglighet samt internationella förbindelser söderut och västerut (till Estland och Sverige och vidare till övriga världen) samt österut (till Ryssland och vidare till Asien).

Området inom tillväxttriangeln Åbo-Helsingfors-Tammerfors har stor betydelse vid investeringar samt för Finlands bruttonationalprodukt och trafiken. Södra Finland, särskilt huvudstadsregionen, spelar en viktig roll för trafiksystemets funktionsduglighet i hela landet. En stor del av järnvägstrafiken är koncentrerad till södra Finland: inom godstrafiken särskilt från Helsingfors österut via Lahtis och Kouvola och inom persontrafiken till sträckan Helsingfors-Tammerfors.

För att främja en fungerande persontrafik och hållbar trafik är det väsentligt med fungerande och tillgängliga stomleder och knutpunkter samt fungerande resekedjor. Främjandet av hållbar trafik kan ses en stor utsläppsminskningspotential på grund av befolkningskoncentrationen i området, vilket väcker förhoppningar på den offentliga persontrafikens servicenivå. Man har i synnerhet identifierat behovet av att utveckla kollektivtrafikens attraktionskraft och konkurrenskraft. Ett särdrag hos trafiksystemet i södra Finland är dessutom skärgårdstrafiken, som också är av betydelse för turismen.

Utvecklingen i södra Finland anses i hög grad vara beroende av hur logistikens verksamhetsförutsättningar utvecklas. Den internationella trafiken är omfattande och det är viktigt att säkerställa tillgängligheten hos godslogistikens knutpunkter, såsom hamnarna. Det finns förväntningar på den existerande trafikinfrastrukturens skick och trafiksystemets funktionsduglighet, eftersom dessa faktorer anses ha en gynnsam inverkan på företagens etableringsbeslut.

Västra Finland

Nätverkande och internationalism är utmärkande för västra Finland. I området finns betydande exportföretag såväl i städerna som på landsbygden. Det finns ett kontinuerligt behov av internationellt umgänge. Flygplatserna och hamnarna knyter landskapen till ett globalt sammanhang. Ett fungerande nätverk av flygförbindelser är ett livsvillkor för det internationella västra Finland.

Intensivt nätverkande mellan även mindre orter i västra Finland när det gäller arbetsresor är ett utmärkande drag för området. Företagsverksamheten bildar nätverk över kommungränserna. Utöver umgänget mellan de sex landskapen är växelverkan med övriga Finland livlig.

Huvudvägarna och huvudbanorna förbinder de västliga landskapen både med varandra och med övriga Finland. Finlands huvudbana jämte matarförbindelser som en del av den europeiska TEN-T-stomnätkorridoren spelar en central roll för hela området. Huvudbanan går genom västra Finland, vilket orsakar särskilda behov av i synnerhet matartrafik och tvärgående persontrafik.

Den nätverkande samhällsstrukturen med flera centrum förutsätter fungerande resekedjor mellan centrumen som beaktar arbetsresetrafikens behov. En särskild utmaning består i att utveckla mobilitetstjänster i glesbygdsområden.

De finländska hamnarna är specialiserade med avseende på de varuslag som hanteras eller ägarbasen. Nästan alla kusthamnar betjänar industrin i västra Finland. Västra Finlands egna hamnar sköter de västliga landskapens godstrafik samt transitotrafiken till Ryssland.

2.4 Finland som en del av det internationella trafiksystemet

Avsnittet som gäller Finland som en del av det internationella trafiksystemet baserar sig i huvudsak på Transport- och kommunikationsverkets utredning.¹⁵

¹⁵ Transport- och kommunikationsverkets utredning ”Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön” (Traficom’s forskningsrapporter och utredningar 4/2020)

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) förenar Europas regioner och knyter Finland till transportnätet i det övrig Europa. Av de nio transeuropeiska multimodala gränsöverskridande TEN-T-stomnätsskorridorerna når korridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön Finland. I och med den nya CEF-förordningen fortsätter korridoren Nordsjön-Östersjön norrut till Torneå och svenska gränsen. TEN-T-transportnätet består av två nivåer: ett stomnät som består av de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna och ett övergripande nät. Målet med TEN-T-nätet är ett säkert och hållbart trafiksystem inom EU, som främjar friktionsfri mobilitet för varor och människor.

För järnvägarnas del har EU bestämmelser om det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), som medlemsstaterna ska ta i bruk när de nationella signalsystemen blir föråldrade. I Finland har man utrett det mest kostnadseffektiva alternativa som lämpar sig bäst för finländska förhållanden, och man har stannat för att genomföra Digirata.¹⁶

Finland är ett glesbefolkat land vars mångsidiga näringar, resurser och produktion är spridda över landet. Samtidigt är Finland beroende av exporten, vilket som helhet medför förväntningar på landets interna och internationella trafikförbindelser. Välfungerande internationella förbindelser är också viktiga för försörjningsberedskapen. Den växande turistnäringen förutsätter goda landsvägsförbindelser även till glesbygdsområden. Trafiksystemet förväntas stödja vårt lands utveckling som en del av Europa, den arktiska och nordliga dimensionen samt som en del av den globala handeln.

Flygtrafiken har stor betydelse för Finlands och de olika regionernas näringsliv och tillgänglighet. På grund av Finlands geografiska läge är flygtrafiken det viktigaste färdmedlet vid internationell persontrafik.

År 2019 uppgick det sammanlagda antalet passagerare inom inrikestrafik och internationell trafik på Finvias flygplatser till nästan 26 miljoner. Härav var Helsingfors-Vandas andel cirka 22 miljoner passagerare per år. Efter Helsingfors-Vanda är de flygplatser som hade flest passagerare Uleåborg, Rovaniemi och Åbo. På Tammerfors-Birkala flygplats finns förutom passagerartrafik även Flygvapnets bas samt flygbranschens utbildningscentral. Flygplatserna i Lappland betjänar i huvudsak turismen. I

¹⁶ Digiratautredningen: <https://www.lvm.fi/-/kohti-digitaalista-ja-alykasta-rautatielikennetta-1162918>

norra Finland är turismen av stor betydelse och de senaste åren har antalet passagerare ökat kraftigt på de största flygplatserna. På andra ställen än i huvudstadsregionen och Lappland påverkas efterfrågan på flygtrafik av den ekonomiska utvecklingen i regioncentrumen, eftersom affärlivets andel av passagerarflödena är stor.

Den tillgänglighet som flygtrafiken ger upphov till gör det möjligt för finska företag att vara närvarande på den internationella marknaden och är en förutsättning för att utländska företag ska etablera sig i Finland. De asiatiska flygpassagerarna och den asiatiska turismen är av väsentlig betydelse för flygförbindelserna. Transitotrafiken har också garanterat omfattande europeisk ruttrafik från Helsingfors-Vanda flygplats.

Inom utrikeshandeln går cirka 90 % av varuexporten och cirka 80 % av varuimporten mätt i ton sjövägen av geografiska och transportekonomiska orsaker. Järnvägstransporternas andel av varuimporten är cirka 10 % och på motsvarande sätt är landsvägstransporternas andel av varuexporten något under 10 %. De olika trafikformernas andelar har förblivit ungefär lika stora. Sjötrafikens andel av varuimportstransporterna har dock stigit till nästan 80 % de senaste åren.

I Finland stod godstrafiken på landsvägarna för 85 % av godstonnen och 65 % av tonkilometrarna 2018. Godstrafiken på landsvägarna är den viktigaste transportformen för varuflödena. Vägnätet är alltid en del av globala leveranskedjor. Det spelar en betydande roll för export-, import- och hemmamarknadstransporter. Vägnätet används för transporter från hamnarna till produktionsanläggningar och landsomfattande terminaler samt för anskaffning av inhemska råvaror.

Järnvägstrafiken är geografiskt ojämnt fördelad. Största delen av passagerartrafiken är koncentrerad till Helsingforsregionen och södra Finland. Av de cirka 76 miljoner tågresor som företas i Finland sker 94 % inom en radie på 300 kilometer från Helsingfors. Här ingår alla resor inom närtrafiken och 64 % av fjärrtrafiken. Den nordligaste tågförbindelsen slutar i Kolari och betjänar i synnerhet norra Finlands turistcentrum.

Det finns ingen direkt järnvägsförbindelse mellan Finland och Norge. Till Sverige finns ingen passagerartrafik, eftersom passagerartågtrafiken till Haparanda drogs in 1988 som olönsam. I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering har man utfäst sig att elektrifiera banan

Kemi (Laurila)-Haparanda under regeringsperioden. Projektet knyter det finska bannätet närmare det svenska bannätet och vidare till Narvik i Norge. Målet är att förbättra järnvägstransporternas kostnadseffektivitet och industrins konkurrenskraft, stärka de finsk-svenska landtrafikförbindelsernas användbarhet och funktionsduglighet som en del av TEN-T-stomnätet samt öppna en potential till gränsöverskridande passagerar- och godstrafik. Förbindelsen möjliggör bland annat mer heltäckande transportförbindelser för den containertågtrafik som utvecklas från Narvik till Kina. Att Finland och Sverige har olika spårbredd medför dock en stor utmaning för en kostnadseffektiv spårtrafik. Förbindelserna till Ryssland är bättre än till Sverige, men kapacitetsutmaningar hos förbindelserna via Vainikkala och även Vartius begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Passagerartrafikförbindelserna till Ryssland är goda. Från Helsingfors kommer man till S:t Petersburg på knappt fyra timmar. Till Moskva går nattåg.

Transitotrafiken har ökat nästan kontinuerligt inom järnvägstrafiken sedan mitten av 1990-talet. I synnerhet järnpelletstrafiken mellan Kostamus och Karleby hamn har ökat. Nya servicekoncept har utformats för att utveckla järnvägstransporterna så att de betjänar godslogistikens behov bättre. Man har till exempel inlett containertågtrafik till Kina. Den senaste tiden har transitotrafiken emellertid upphört att växa med undantag av trafiken mellan Kostamus och Karleby. Transitotrafikens framtida utveckling påverkas bland annat av den globala ekonomiska situationen och hur hamnarna utvecklas i Ryssland samt av hur spårtrafiken i öst-västlig riktning utvecklas i Finland.

Huvuddestinationerna för Finlands internationella sjötransporter är hamnar vid Östersjön och Nordsjön. De viktigaste export- och importländerna är Tyskland och Sverige; för importen är också Ryssland viktigt. Inom globala sjötransporter har stornheter (bl.a. containrar) blivit det viktigaste transportsättet. Detta syns också i Finlands exporttransporter. Inom sjötransporterna har transitotrafiken till Ryssland minskat klart efter finanskrisen 2008. Till detta bidrar även Rysslands investeringar i landets hamnätverk (bl.a. hamnen i Ust-Luga).

Utrikes sjötransporter hanteras i 44 olika hamnar. De tio största hamnarnas andel av all utrikes godstrafik var cirka 83 %. Hamnarna spelar en viktig roll för Finlands utrikeshandels transporter. Effektiva och fungerande transportkedjor förutsätter smidiga förbindelser till hamnar med

olika trafikformer. Transitotransporterna är i huvudsak koncentrerade till hamnarna i Karleby, Fredrikshamn-Kotka, Hangö, Helsingfors och Björneborg. De tio insjöhamnarna för godstrafik ligger inom Saimens sjödistrikt.

Helsingfors är en av Europas livligaste passagerarhamnar för utrikestrafik. Från Helsingfors finns linjetrafikförbindelser till Stockholm, Tallinn, St Petersburg och Travemünde. De täta förbindelserna till Tallinn möjliggör även förbindelser till övriga Baltikum. År 2019 passerade 12,8 miljoner passagerare Helsingfors hamn och flera internationella kryssningspassagerare än någonsin tidigare besökte Helsingfors. Från Åbo hamn finns passagerartrafikförbindelser till Stockholm och Mariehamn. Från Nådendal kan man åka till Kapellskär i Sverige, från Vasa åter till Holmsund (Umeå).

Med hjälp av kabelförbindelse via Nordostpassagen är det möjligt att genomföra den snabbaste fysiska telekommunikationsrutten från Asien till Nord- och Mellaneuropa via Norge, Ryssland och Finland. Den minskar avsevärt fördröjningen i telekommunikationerna mellan Europa och Asien, vilket är av väsentlig betydelse för bland annat banker och börshandeln. Snabba telekommunikationsförbindelser är en förutsättning för att utveckla nätförbindelserna för den nya generationens mobilkommunikation. Kabelprojektet i Nordostpassagen har fått brett internationella understöd och de centrala länderna är intresserade av att delta i projektet. Målet är att kabeln ska byggas på kommersiell basis.

Coronasituationen har i hög grad påverkat den internationella trafiken i och med reserestriktionerna inom persontrafiken. Livligast bland gränsövergångsställena med avseende på persontrafiken är Torneå, Nuijamaa samt Vaalimaa. På riksnivå finns de viktigaste gränsövergångsställena inom godstrafiken i kommunerna Villmanstrand (Nuijamaa och Vainikkala), Vederlax (Vaalimaa) och Torneå. Andra på riksnivå viktiga gränsövergångsställen inom godstrafiken är Helsingfors-Vanda flygplats samt gränsövergångsställena i kommunerna Imatra (Imatra och Imatrankoski), Kuhmo (Vartius), Tohmajärvi (Niirala) och Enontekis (Kilpisjärvi, Kivilompolo, Karesuando).

2.5 Finansieringen av trafiksystemet och tillämpade finansieringsmodeller för trafiknätet

I Finland svarar den offentliga sektorn (staten och kommunerna) för största delen av finansieringen av trafiknäten. Statens trafiknät består av landsvägsnätet, bannätet och vattenvägarna. Underhållet av statens trafiknät finansieras i sin helhet ur budgeten (momentet för basunderhåll), och även största delen av utvecklingen av trafikledsnätet är budgetfinansierad (momentet för utveckling av trafikledsnätet).

Landsvägarna, kommunernas gatunät och de enskilda vägarna omfattar sammanlagt cirka 454 000 km. Landsvägarna omfattar cirka 78 000 km och gatunätet 31 000 km. Statens trafikerade bannät omfattar cirka 6 000 km och statens vattenvägar cirka 16 300 km. Åren 2015-2017 använde staten (deflaterade medelvärden) cirka 1 100 mn € per år för allt underhåll av trafiknätet och understöd för enskilda vägar och cirka 580 mn € per år för utvecklingsinvesteringar (inklusive understöd för spårprojekt. För kommunerna och samkommunerna var motsvarande siffror för hela trafiknätets del (bl.a. gatunätet, spårprojekt) 720 mn € per år och 820 mn € per år. Statens andel i underhållet av trafikleder var alltså större än kommunernas, men kommunernas andel av utvecklingsinvesteringarna var större än statens under den aktuella tidsperioden. Som helhet var statens andel av underhållet av och utvecklingsinvesteringarna i trafiknätet 2015-2017 cirka 52 % och kommunernas andel 48 %. Jord- och vattenbyggnadsarbetena står för cirka 10 % av samhällsekonomin totala investeringar. Den offentliga sektorns andel härav är knappt 60 % och av detta är cirka 42 % statliga jord- och vattenbyggnadsinvesteringar.

Kommunerna finansierar största delen av kollektivtrafikservicen, till den del den inte genomförs på marknadsvillkor. Åren 2015-2017 finansierade kommunerna servicen med cirka 880 miljoner euro per år medan statens finansiering var cirka 100 mn € per år.¹⁷

På grund av coronasituationen ökar både statens och kommunernas utgifter på transportområdet den närmaste tiden genom att stöden och den köpta trafiken ökar, och coronasituationen har också mer omfattande konsekvenser för de offentliga finanserna. De kommande åren påverkas

¹⁷ Angivande av den ekonomiska ramen (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/4fca318b-e3d8-43aa-8151-76f4e1ad445c/POYTAKIRJA_20200210205415.PDF

kommunernas ekonomi sannolikt avsevärt även av social- och hälsovårdsreformen, som är under beredning.

Utvecklingsinvesteringar i trafikledsnätet planeras och genomförs numera enligt flera olika genomförande- och finansieringsmodeller. Riksdagen fattar projektspecifika beslut om statens alla utvecklingsprojekt för trafikledsnätet i samband med statsbudgetförfarandet. Statens utgifter för utvecklingsinvesteringar finansieras i regel med anslag som anvisas årligen. Budgetfinansiering är det normala förfarandet i fråga om investeringar som staten ansvarar för. Det beviljas en fullmakt för projektet och utgifterna budgeteras i statsbudgeten i takt med att projektet genomförs.

Vid livscykelprojekt köper staten bygg-, underhålls- och skötseltjänster för projektets livscykel av ett privat företag. Staten betalar enligt servicens omfattning och kvalitet. Företaget genomför investeringen samt sköter underhållet under hela den långa avtalsperioden (ca 15 - 25 år). Bolaget tar den finansiering som behövs för investeringen på finansmarknaden. Bolaget tar ut kostnaderna av staten som en del av serviceavgiften, dvs. staten köper totalservicen årligen. I statsbudgeten har dylika projekt budgeterats under ett separat moment. Riksdagen beslutar om beloppet av avtalsfullmakten det år då projektet inleds. I slutet av avtalsperioden övergår trafikleden till staten utan extra ersättning. Modellen har tillämpats och tillämpas som bäst i sammanlagt fyra vägprojekt, där kostnaderna är betydande. En fördel med livscykelfinansieringen har ansetts vara att trafikledshållningen blir effektivare. Utmärkande för livscykelmodellen är att man granskar ekonomin under trafikledens hela livscykel och inte bara investeringsfasen. En nackdel har ansetts vara att modellen binder statens medel för en lång tid och i kostnaderna ingår risktillägg för extern finansiering och till exempel räntekostnader.

I utvecklingsprojekt utnyttjar man också en modell med avtalsbaserad samfinansiering när alla deltagare har nytta av projektet. Modellen baserar sig på att utifrån separat avtal deltar kommunen eller någon annan utomstående aktör i investeringskostnaderna för nya utvecklingsprojekt inom trafikledsnätet som ankommer på staten utifrån den nytta de har av projektet. Nyttotagaren kan vara ett företag (projektet är till nytta för affärsverksamheten) eller kommunen (t.ex. planläggningsnytta, dvs. marken stiger i värde). I allmänhet är projektet också förenat med finansärens egna investeringar. Till exempel kommuners intresse av att finansiera statens trafikledsprojekt beror på om trafikprojekten bidrar till att markens

värde stiger och andra mer omfattande konsekvenser. Trafikprojekt kan till exempel på lång sikt vara till större nytta för kommunen än de utgifter som orsakas av deltagandet i projektets byggkostnader. För staten ligger nyttan i att behovet av budgetfinansiering minskar och det blir möjligt att utveckla trafiknätet på ett mångsidigare sätt. De som har särskild nytta av projektet deltar i finansieringen av projektet och inte bara alla skattebetalare (via statsbudgeten). Typiska exempel är anslutningar eller banavsnitt i statens nät som industriföretag behöver - i dessa fall kan företaget delta i kostnaderna för det avsnitt som företaget behöver. Avtalsbaserad samfinansiering kan också genomföras genom projektbolagsmodellen. Finansieringen i varje enskilt fall mellan staten och övriga parter.

Avtalsbaserad samfinansiering är möjlig att använda inom ramen för den gällande lagstiftningen och i enlighet med den kan också staten delta i kommunernas projekt, om staten har nytta av projekten. Nyttan för staten kan hänföra sig exempelvis till uppnående av utsläppsminskningsmålet via kollektivtrafikprojekt som stödjer en hållbar samhällsstruktur. Staten har också nytta av kommunernas investeringar till exempel via beskattningen.

Staten svarar även i fortsättningen för finansieringen av de statliga trafikledsnäten. Principen om avtalsbaserad samfinansiering tillämpas bara när man genom gemensamma avtal avviker från huvudregeln, dvs. att kostnader täcks enligt vem som ansvarar för administrationen och trafikledshållningen.

Vid finansieringen av trafiksystemet utnyttjas också EU-finansiering. EU:s viktigaste finansiella instrument vid finansieringen av trafiksystemet är Fonden för ett sammanlänkat Europa, som också omfattar finansiering för militär rörlighet som baserar sig på civil och militär dubbelanvändning.

2.6 Trafikskatter och trafikavgifter

Trafikskatter är bilskatten, fordonsskatten och bränsleskatten. Genom de särskilda trafikskatterna, dvs. bil-, fordon- och bränslebeskattningen, insamlas varje år skatteinkomster på cirka 5 miljarder euro (momsen undantagen). Genom beskattningen kan man påverka utsläppsminskningen både genom att spara energi och uppmuntra till anskaffning av utsläppsnållare fordon.

Finlands nuvarande energibesättning, för trafikens del bränslebeskattningen, baserar sig på bränslets energiinnehåll, utsläppet från förbränningen och bränslets koldioxidutsläpp under sin livstid, så skattesystemet inbegriper avsevärd ekonomisk styrning för att minska utsläppen och uppmuntra till energisparande. Skatten på fossil och biobaserad dieselolja som förbrukas i nyttotrafik är dock inte lika hög som på den motorbensin och ersättande biobaserade bränslen som används inom personbilstrafiken.

Genom den lindrigare beskattningen av dieselolja sänks kostnaderna för bland annat lastbilstrafiken och därigenom exportindustrin samt busstrafiken. Detta har genomförts så att den kalkylerade energiinnehållsskatten på dieselolja har sänkts med den fasta summan 25,95 cent per liter. För att sänkningen ska riktas uttryckligen till lastbilstrafiken, uppbärs för dieseldrivna personbilar en drivkraftsskatt, som i genomsnitt kompenserar skattesänkningen på dieselolja.

Bil-, fordons- och bränsleskatterna inbegriper betydande ekonomisk styrning. Exempelvis värdet på ett CO₂-ton, som utgör beräkningsgrund för bränsleskatten, är från och med augusti 2020 på nivån 77 €/t CO₂. För höjningen var värdet på ett CO₂-ton 66 €/t CO₂ och nivån på CO₂-skatten för motorbensin var 17,38 cent/l.

Dessutom har nivån på bil- och fordonsbeskattningen avtrappats enligt fordonens utsläpp. Bilskatten sänktes stegvis 2016–2019 så att fokus i skattesänkningarna låg på bilar med låga utsläpp. Bilskatten som är avtrappad enligt de specifika koldioxidutsläppen gynnar för närvarande i hög grad helelektriska bilar och laddbara hybrider.

Skattesatsen för en helelektrisk bil eller någon annan bil med nollutsläpp är nu 2,7. Bilskattesatsen för laddbara hybrider var hösten 2020 i medeltal 3,7. Den genomsnittliga skattesatsen för nya bensinmotorbilar är 14,6 och för dieselbilar i medeltal cirka 19,4. Bilskatten på nya gasbilar var på motsvarande sätt i medeltal cirka 8,6 procent. I kalkylen beaktas endast de bilar för vilka full bilskatt ska betalas utan återbäringar.

En reform av trafikbeskattningen behandlas som bäst i finansministeriets arbetsgrupp. I arbetet bedöms behoven av att reformera beskattningen med avseende på klimatmålen och statsfinanserna.

Användning av trafikledsnätet debiteras måttligt i Finland. I Finland tas inga avgifter ut för vägtrafiken, till skillnad från nästan alla andra EU-länder. Inom flygtrafiken används användaren betalar -principen i stor utsträckning.

Strävan med farledsavgiften har varit att täcka kostnaderna för att producera tjänster (farledshållning, isbrytning, sjötrafikinformationstjänsten VTS och sjömätning) för handelssjöfarten längs kusten. Farledsavgiften har tagits ut till halva beloppet 2015–2020. Halveringen fortsätter 2021 och regeringen har meddelat att halveringen fortsätter även 2022–2023. Kostnaderna för de tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten har varierat mellan 75 och 93 miljoner euro beroende på hur sträng vintern varit. Underskottet i farledsavgiftsinkomsterna har varierat mellan 28 och 45 miljoner euro under halveringen. Eftersom farledsavgiften är en skatt, är sambandet mellan inkomster och kostnader kalkylmässigt.

Banavgiftens grundavgift, som tas ut av Trafikledsverket, används för att täcka de infrastrukturkostnader som den statliga bannätsförvaltaren orsakas av tågtrafiken. Inkomsterna av banavgiften har uppgått till cirka 43–46 miljoner euro de senaste åren. De totala kostnaderna för banhållningen har varit cirka 492–566 miljoner euro de senaste åren. Inkomsterna av banavgifterna täcker cirka 10 % av de totala banhållningskostnaderna. Trafikledsverket uppdaterar priserna per enhet för banavgiftens grundavgift med jämna mellanrum. Som det ser ut nu kommer det inte att inträffa några betydande förändringar i prissättningen av användningen av bannätet och järnvägstjänster under de närmaste åren.

De ban- och farledsavgifter som används nu kommer att utnyttjas även i fortsättningen, även om deras betydelse för infrastrukturfinansieringen är tämligen begränsad.

Finavia Abp tar ut flygplatsavgifter av sina kunder. De har använts för att finansiera underhållet av och finansiering i flygplatsnätverket. De kommande åren strävar Europeiska kommissionen efter att reformera flygplatsdirektivet, som påverkar fastställandet av avgifterna. Dessutom producerar Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab flygtrafiktjänster för Finavias flygplatser. De tjänster som Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab producerar består av flygtrafiktjänster för flygplatsen samt flygruttjänster. Finavia fakturerar flygplatsens flygtrafiktjänstavgift i samband med flygplatsavgifterna, och Eurocontrol fakturerar flygruttavgiften.

3 Vision för utveckling av trafiksystemet fram till 2050 – ett hållbart och tillgängligt Finland

År 2050 är trafiksystemet i Finland miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart och garanterar tillräcklig tillgänglighet för människor och näringsliv. Trafiken är multimodal och utsläppsfri. Mobilitets- och logistikkostnaderna har minskat. Finland har lyckats lösa utmaningen med att finansiera trafiknätet med hjälp av nya verksamhets- och finansieringsmodeller. Finland utgör en alternativ korridor och knutpunkt för globala passagerar-, varu- och dataflöden. I trafiksystemet har försörjningsberedskapen samt kraven på förberedelser och beredskap beaktats så att man i Finland kan lita på trafiksystemets funktionsduglighet och resiliens under alla förhållanden året runt.

Trafiksystemet har genomgått en digital omvälvning och det har blivit effektivare och säkrare än förr och erbjuder samtidigt näringslivet och medborgarna bättre service. Finland eftersträvar ledarskap vid utvecklingen av transportservice och transportteknik.

Finländska aktörer i transportsektorn är föregångare och skapar hållbar tillväxt, utsläppsminskningar och sysselsättning. Nya och snabba trafik- och kommunikationsförbindelser skapar nya affärsmöjligheter och effektiviserar utnyttjandet av resurser i hela landet, inklusive glesbygden och de arktiska områdena. Finland har lyckats utnyttja hela sin geografiska potential som internationell knutpunkt för resor och transporter.

Trafiksystemet är tillgängligt och jämlikt för olika användargrupper. Människor och företag är i huvudsak nöjda med trafiksystemet. Trafiksystemet har skapat förutsättningar för en punktlig och förutsägbar trafik som beaktar både människors och näringslivets behov. Kunder har enkelt tillgång till tillförlitlig information om transportservicen. Trafiksäkerheten ligger på hög nivå inom alla trafikformer och ingen behöver skadas allvarligt eller omkomma i trafiken.

Arbetsresor företas inom städer och pendlingsregioner samt mellan stadsregioner i huvudsak med hållbara färdstätt. I och med att infrastrukturen och servicen utvecklas utgör kollektivtrafiken ryggraden i en hållbar

trafik. Utvecklingen av spårtrafiken har effektivt möjliggjort en hållbar samhällsstruktur i de största stadsregionerna och invid förbindelserna mellan stadsregionerna. I kunskapsarbete har man till betydande del övergått till distansarbete och distansteknik används också i stor utsträckning inom lika tjänster. Resor som företas till fots och med cykel har i hög grad ersatt resor med personbilar särskilt i stadsregioner. Användningen av nya mångsidiga mobilitets- och transporttjänster har blivit en etablerad del av människornas vardag.

De växande stadsregionerna är lokomotiv för den ekonomiska tillväxten och attraktiva livsmiljöer. I tätorter och glesbygdsområden erbjuds mobilitetstjänster med bättre servicenivå än nu som motsvarar människornas behov. Bilismens hållbarhet har förbättrats genom att det har utvecklats utsläppsnålare drivkrafter och fordonstekniker. Även godstransporterna har flyttats till utsläppsnålare fordon. Miljöskadorna från trafiken har minskat och risken för storolyckor har krympt. I hela landet finns möjlighet att använda fossilfria drivkrafter.

Den internationella trafiken fungerar smidigt och erbjuder företagen mångsidiga verksamhetsmöjligheter i Finland som stödjer regionernas utvecklingsmöjligheter. Transportkedjornas funktion inom alla trafikformer har effektiviserats genom digitaliseringen och ett säkert utnyttjande av data.

4 Målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och strategiska riktlinjer som preciserar målen

Beslut om målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och strategiska riktlinjer som preciserar dem fattades i den parlamentariska styrgruppen våren 2020. Åtgärdsprogrammet har utarbetats utifrån dem så att särskilt information från konsekvensbedömningen har utnyttjats.

4.1 Målen för planen

Det har satts tre mål för den riksomfattande trafiksystemplanen. Målen är parallella och samtliga syftar till att dämpa klimatförändringen:

Tillgänglighet:

Trafiksystemet garanterar tillgänglighet i hela Finland och svarar på behov i anslutning till näringar, arbete och boende.

Hållbarhet:

Människornas möjligheter att välja hållbarare mobilitetsformer förbättras – i synnerhet i stadsregioner.

Effektivitet:

Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

4.2 Strategiska riktlinjer som preciserar målen för planen

Strategiska riktlinjer för tillgänglighetsmålet

I de strategiska riktlinjerna är tillgänglighetsmålet indelat i fyra delar: regionernas internationella tillgänglighet, tillgängligheten mellan regionerna, tillgängligheten inom regionerna och servicenivån på resor och transporter.

1) Regionernas internationella tillgänglighet

Finlands och regionernas internationella tillgänglighet förbättras kostnadseffektivt särskilt ur näringslivets synvinkel:

- Helsingfors-Vanda flygplats funktionsduglighet och tillgänglighet utvecklas oberoende av färdmedel. Andelen människor som bor på mindre än tre timmars restid från Helsingfors-Vanda flygplats ökar. När man ombesörjer Helsingfors-Vanda flygplats utvecklingsförutsättningar möjliggörs också verksamhet på andra flygplatser som utnyttjar nya tekniska lösningar. Resekedjorna till flygplatserna i hela Finland utvecklas.
- Sjöfartens verksamhetsförutsättningar utvecklas.
- Smidigheten i den internationella trafiken säkerställs.

2) Tillgängligheten mellan regionerna

Förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen utvecklas mellan landskapscentrumen liksom förbindelserna till Helsingfors och från Helsingfors till övriga Finland. Restiderna mellan de städer där pendlingen eller annat resande är betydande förkortas i genomsnitt. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till personbilen förbättras på de förbindelsesträckor mellan landskapscentrumen som är viktigast för pendlingen.

- Servicenivån på trafiknätet utvecklas för näringslivets och pendlingens behov och i regioner där det finns särskilda möjligheter att utveckla trafiktjänsterna. I särskilt definierade situationer kan servicenivån på trafikledsverket också sänkas så att den motsvarar ett minskat behov (kostnadseffektivitet).
- För att främja pendling, hållbara mobilitetsformer och transporter sätts servicenivåmål på trafikledsnätet för banor och vägar inom TEN-T-stomnätskorridorerna.
- Det säkerställs att olika områden är tillgängliga inom skälig tid med något färdmedel eller med en kombination av olika färdmedel.
- Konkurrensförutsättningarna för kollektivtrafiktjänster på marknadsvillkor främjas och utbudet av bastjänster sköts så kostnadseffektivt som möjligt i regioner där tjänster på marknadsvillkor inte uppkommer med beaktande av de regionala särdragen.

3) Tillgängligheten inom regionerna

Förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen från regionen till landskapscentrum och andra viktiga centrum bevaras.

- Antalet människor som bor på mindre än en timmes restid från landskapscentrum ökar.

Vägnätets omfattning säkerställs så att det motsvarar de nuvarande behoven av boende. Även möjligheterna till insjö- och skärgårdstrafik beaktas.

4) Servicenivån på resor och transporter

Samtliga befolkningsgruppers och företags tillfredsställelse med trafiksystemet förbättras.

Funktionsdugligheten hos trafikens knutpunkter och resekedjorna utvecklas (trafiktjänster, information, övriga tjänster).

Olika befolkningsgruppers mobilitetsmöjligheter tryggas för att garantera social hållbarhet.

Trafiknätet stödjer och främjar en hållbar samhällsstruktur. Trafiknätet utvidgas bara om man på så vis främjar hållbara strukturer.

Inom godstrafiken förbättras transporternas effektivitet och utsläppsminskningen bland annat med hjälp av digitalisering och möjliggörs en övergång till hållbarare trafikformer.

Stadslogistikens förutsättningar och hållbarhet förbättras.

Säkerheten i vägtrafiken förbättras.

Fungerande, heltäckande och tillförlitliga kommunikationsnät gör det möjligt att arbeta och använda tjänster oberoende av platsen.

Strategiska riktlinjer för hållbarhetsmålet

Hållbara mobilitetsformer främjas med ett mångsidigt metodurval särskilt i stadsregioner där det är kostnadseffektivt att åstadkomma utsläppsminskningar på grund av befolkningsunderlaget. Hållbara mobilitets- och transportformer utvecklas även utanför stadsregionerna.

Staten och stadsregionerna utvecklar sitt avtalsbaserade samarbete i anslutning till trafiknät och transportservice.

Kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens och andra hållbara mobilitetsformers andel ökar och trafikens växthusgasutsläpp minskar vilket främjar uppnåendet av klimatmålet.

Strategiska riktlinjer för effektivitetsmålet

Utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet maximeras och de mest effektiva och ändamålsenliga åtgärderna vidtas för att korrigera bristerna.

Strävan är att lösa flaskhalsar i trafikledsnätet i första hand med lättare lösningar, till exempel trafikledning.

Nya trafikinvesteringar främjar hållbar trafik och den samhällsnytta som de genererar är större än investeringskostnaderna.

Reparationsskulden inom trafiknätet avkortas kostnadseffektivt enligt efterfrågan.

För tjänsternas del inriktas åtgärderna så att de åstadkommer största möjliga utsläppsminskningar och/eller tillgänglighet i förhållande till kostnaderna.

Möjligheterna till effektiv trafikstyrning och digitalisering utnyttjas fullt ut inom alla trafikformer.

5 Åtgärdsprogram

5.1 Inledning

I åtgärdsprogrammet har samlats statens (ministerier, myndigheter, statsbolag) och kommunernas åtgärder för att utveckla trafiksystemet 2021-2032 i enlighet med målen för planen.

Beredningen av åtgärdsprogrammet har påverkats av de mål som satts för planen och de strategiska riktlinjerna som preciserar dem, den parlamentariska styrgruppens styrning, jämförelsealternativet, dvs. kunskap om vilken situation de åtgärder som det fattats beslut om för närvarande leder till 2032,¹⁸ undersökningar och utredningar (t.ex. Digirata-utredningen, den strategiska lägesbilden för trafiknätet, som samlar nuläget och utvecklingsbehoven beträffande trafiknätet¹⁹) samt kunskapen om trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön.²⁰ Vid beredningen av åtgärdsprogrammet har man dessutom utnyttjat regionala trafiksystemplaner och trafiksystemstrategier samt beaktat den omfattande växelverkan med intressegrupperna medan planen utarbetades. Regionala trafiksystemplaner kommer att utnyttjas vid beredningen även under kommande planeringsrundor. Beredningen av åtgärdsprogrammet har också styrts av den konsekvensbedömning som gjorts parallellt med planeringen. En sammanfattning av konsekvensbedömningen och bedömningens inverkan på beredningen av planen beskrivs i slutet av planen.

När det gäller ekonomin är utgångspunkten för åtgärdsprogrammet för de första åren av planen (2021-2024) planen för de offentliga finanserna, budgeten och tilläggsbudgeterna för 2020 samt budgeten för 2021 och kompletteringen av den. I samband med åtgärderna har det angetts vilka kostnader åtgärderna orsakar staten. Dessutom har åtgärdernas kostnader för staten sammanställts i statens finansieringsplan. De kostnader som anges i samband med åtgärderna är uppskattningar och utfallet är

¹⁸ Beskrivning av jämförelsealternativet (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/4b6504d3-abb4-435b-92e4-ca76e9f8d96a/MUISTIO_20200914073336.PDF

¹⁹ Strategisk lägesbild för trafiknätet (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/6680bb89-a718-46e1-a610-b3f1eda396f4/RAPORTTI_20210121134701.PDF

²⁰ Traficom's forskningsrapporter och utredningar 4/2020: Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön

beroende av ram- och budgetbeslut. EU-finansiering har inte beaktats i den ekonomiska ramen för planen. Ifall EU-finansiering erhålls för finansiering av åtgärderna, frigörs ekonomiska resurser för andra åtgärder enligt planen.

Om inga kostnader har angetts i samband med en åtgärd, täcks de som en del av statens grundläggande verksamhet. Stråvan är att beakta de merkostnader som åtgärdsprogrammet orsakar trafikförvaltningsområdet i omkostnadsanslagen under de kommande åren. För Trafikledsverkets del borde det årliga omkostnadsanslaget höjas permanent med uppskattningsvis 1,19 miljoner euro, för NTM-centralernas del med 1,75 miljoner euro och för Transport- och kommunikationsverkets del under de första åren med uppskattningsvis 3,62 miljoner euro per år.

Den parlamentariska styrgruppen har satt som allmänt mål för finansieringsnivån för det riksomfattande trafiksystemet att det vore bra om finansieringsnivån på lång sikt skulle följa en andel på i medeltal en procent av bruttonationalprodukten. Finansieringens utveckling följs som en del av trafiksystemanalysen.

Under de första åren av planeringsperioden begränsar planen för de offentliga finanserna och de beslut som redan fattats handlingsutrymmet vid finansiering av nya åtgärder. Av denna orsak infaller de största anslagsökningarna som föreslagits i planen (till exempel basunderhåll, utveckling av trafikledsnetet och höjningar av kollektivtrafikstöden) efter 2024. Som de mest brådskande nya åtgärder som inleds under planens första år har identifierats åtgärder i anslutning till utveckling av resekedjorna och utnyttjande av data och digitalisering.

I början av planeringsperioden förbereder man sig på att vidta åtgärder för att stimulera kollektivtrafiken till följd av coronasituationen i form av överskridningar av planen för de offentliga finanserna. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter behandlas separat.

Under beredningen av planen har en syn på nuläget och utvecklingsbehoven beträffande trafiknätet sammanställts i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Dessutom har man granskat förordningen om huvudleder

och dess funktionsduglighet.²¹ Bägge har utnyttjats vid beredningen av åtgärdsprogrammet. Den strategiska lägesbilden för trafiknätet spelar en viktig roll även vid genomförandet av planens åtgärder som gäller trafiknät och knutpunkter.

De anslagsnivåer som anges i åtgärdsprogrammet och de kriterier som styr inriktningen av anslagen har bedömts uppfylla kvalitetskraven för landsvägar i lagen om trafiksystem och landsvägar.

När det gäller tjänster ligger tyngdpunkten i åtgärderna på persontrafiken. Detta beror på att staten och kommunerna spelar en större roll för persontrafiktjänsterna än godstrafiktjänsterna, där företagen bär ansvaret. För persontrafiktjänsternas del granskas i synnerhet utveckling av kollektivtrafiken och resekedjorna, och här ingår också utveckling av andra mobilitetstjänster.

I åtgärdsprogrammet granskas också trafiksystemets genomgående teman, till exempel trafiksäkerhet och digitalisering. Främjande av digitaliseringen och fullödigt utnyttjande av data är en central konkurrensfaktor för industrin och främjar också befolkningens välfärd. Genom att utnyttja digitalisering och data strävar man efter att utöka produktiviteten och fullödigt utnyttja befintliga strukturer samt skapa ny hållbar tillväxt samt ny service och affärsverksamhet. Detta är väsentligt också för att förbättra den offentliga servicen. Hållbart genomförd digitalisering ska också främja samhällets resiliens och funktionssäkerhet. Omfattande utnyttjande av data förutsätter emellertid att man bedömer vad som är kritisk data med avseende på den nationella säkerheten och att data skyddas effektivt. Därefter kan man genom pilotförsök och andra försök testa nya verksamhetsmodeller och omsätta de bästa i praktiken.

I åtgärdsprogrammet granskas dessutom regionala specialfrågor i anslutning till trafiksystemet, internationell påverkan samt utveckling av trafiksystemarbetet. I slutet av åtgärdsprogrammet presenteras sammanställningar av finansieringsreserveringarna och åtgärderna enligt temaom-

²¹ Granskning av förordningen om huvudleder (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeik-kuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/6cc6af78-0451-4044-8dae-5339c6dcc490/POYTAKIRJA_20201021133357.PDF

råde. Åtgärdernas beröringspunkter med de strategiska riktlinjer som preciserar målen för planen presenteras i form av sammanställningar i samband med åtgärdshelheterna.

Vid beredningen av planen har regionernas särdrag identifierats, till exempel olika stora stadsregioner, regionstäder samt landsbygdsområden och skärgårdsområden. De valda åtgärderna har inriktats så att de förverkligar målen för planen så bra som möjligt. En del av åtgärderna riktas till stadsregioner, för enligt målen för planen främjas hållbara mobilitetsformer särskilt i stadsregioner. Åtgärderna för stadsregioner har i planen riktats till MBT-stadsregioner. I avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT) mellan staten och stadsregioner har man kommit överens om för staten och kommunerna viktiga frågor som gäller samordning av markanvändning, boende och trafik i de största stadsregionerna. Avtal har upprättats mellan staten samt de fyra största stadsregionerna, dvs. Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborg. MBT-avtalsförhandlingar har under 2020 dessutom inletts med Lahtis-, Jyväskylä- och Kuopio-regionerna.

5.2 Trafiknät och knutpunkter i trafiken

5.2.1 Statens trafikledsnät

5.2.1.1 Allmänna åtgärder som gäller trafikledsnäten

Basunderhållet håller statens befintliga trafikledsnät i ändamålsenligt skick samt säkerställer den dagliga trafikerbarheten. Användningen av finansieringen för basunderhållet planeras enligt produktgrupp. Trafikledshållningens produkter är skötsel av trafikledsnätet (t.ex. vinterskötsel), reparationer på trafikledsnätet, förbättrande av trafikledsnätet samt trafik tjänster som främjar användningen av trafikledsnätet. Genom **skötsel** säkerställs den dagliga trafikerbarheten. Vid **reparationer** fokuserar man på att reparera skador som beror på att trafiknätet och dess specialkonstruktioner slits och åldras och förnyar konstruktioner med försämrad funktionsduglighet. Genom **förbättringar** hålls trafikledernas servicenivå på den nivå som den ökande trafiken och markanvändningen samt målen att främja hållbar trafik förutsätter. **Trafiktjänster** är i stor utsträckning sådana saker som beskrivs i avsnittet om genomgående teman vid utveckl-

ingen av trafiksystemet i åtgärdsprogrammet, såsom trafikledning och trafikstyrning, samt å andra sidan landsvägsfärjetrafiken, som behandlas bland regionala specialfrågor.

Finansieringen av skötseln, trafiktjänsterna och merparten av reparationerna är bunden till långtidsavtal. Den bundna finansieringen utgör 60–70 procent av finansieringen av basunderhållet.

Det satsas särskilt på underhåll av det befintliga trafikledsnätet, och nya utvecklingsprojekt genomförs när det är den kostnadseffektivaste lösningen på nationellt betydande flaskhalsar och utmaningar.

Med hjälp av utvecklingsprojekt förbättras trafikledsnätets servicenivå kännbart. Beloppet av en utvecklingsinvestering är betydande och det tar flera år (i allmänhet 2-5 år) att genomföra den. Investeringar har lång verkningstid, flera tiotals år framöver. För utvecklingsprojekt utarbetas projektbedömningar i planeringsfasen, och i samband med dem bestäms projektets nyttokostnadsförhållande. Nyttokostnadsförhållandet visar om nyttan av projektet (t.ex. tidsbesparingar, färre olyckor) är större än nackdelarna (t.ex. bygg- och underhållskostnader). Sättet att beräkna nyttokostnadsförhållanden utvecklas kontinuerligt och målet är att i framtiden beakta även mer vidsträckta ekonomiska konsekvenser av projekt på ett mer heltäckande sätt vid projektbedömningen. Finansieringen under utvecklingsprojektmomentet för trafikledsnätet kan förutom för utgifter som förorsakas av genomförandet av utvecklingsprojekt användas för planering av projekten i fråga.

Förutom till basunderhåll och utvecklingsprojekt styrs finansiering i statsbudgeten dessutom till understöd som delas ut till trafik- och kommunikationsnät, såsom spårprojekt i stadsregioner och vissa andra understöd, såsom understöd för enskilda vägar och understöd som främjar bland annat gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. Dessutom styrs finansiering till förvärv av mark- och vattenområden och finansiering av utvecklingsprojekt som genomförs i form av livscykelprojekt.

Utgångspunkten är att projekt och understöd som det redan fattats beslut om ska genomföras i enlighet med besluten. Sålunda binder projekt som det redan fattats beslut om anslagsmomenten för trafiknäten särskilt under den 12-åriga planeringsperiodens första år. Eftersom planen enligt lag ska samordnas med den gällande planen för de offentliga finanserna

måste man i fråga om åren 2021-2024 följa de rambeslut som fattats och anslagsnivåerna i dem.

I jämförelsealternativet är finansieringsnivån för basunderhållet 1,343 miljarder euro i året från 2024 till 2032 i enlighet med den gällande planen för de offentliga finanserna. För utvecklingsfinansieringens del är antagandet att alla utvecklingsprojekt som är under byggnad och som det fattats beslut om ska genomföras.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har samlats information om nuläget och utvecklingsbehoven beträffande såväl det statliga trafikledsnätet som det övriga trafiknätet. Den strategiska lägesbilden för trafiknätet innehåller också den nuvarande kvalitetsnivån på Finlands TEN-T-nät i förhållande till kraven i TEN-T-riktlinjeförordningen. TEN-T-stomnätet borde överensstämja med förordningen 2030 och det övergripande nätet borde göra det 2050. Enligt utredningen uppfyller Finlands stomnät kriterierna i riktlinjeförordningen och det övergripande nätet gör det i huvudsak.

Till Trafikledsverkets lagstadgade uppgifter hör bland annat att svara för de statliga väg- och bannäten och farlederna och för utvecklandet av dem samt för samordnandet av åtgärder som gäller dem i hela landet. Till närings-, trafik- och miljöcentralernas (NTM-centralerna) lagstadgade uppgifter hör bland annat att sköta trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena, landsvägshållningen och ordnandet av kollektivtrafiken. För åtgärderna på statens trafikledsnät svarar i huvudsak Trafikledsverket samt NTM-centralerna i enlighet med den lagstadgade uppgiftsfördelningen.

Genomförande av planen

- Transport- och kommunikationsverket producerar och underhåller information om nuläget och utvecklingsbehoven beträffande trafiknätet utifrån behoven hos dem som använder trafiksystemet. Den strategiska lägesbilden för trafiknätet är en beskrivning av de behov som riktas mot trafiknäten i hela landet. Den uppdateras två gånger om året och är en del av den vidare trafiksystemanalysen. Trafikledsverket och NTM-centralerna svarar för produktion av in-

formation om trafikledsnäten och Transport- och kommunikationsverket svarar för samordning av informationen med annat material om näten.

Det måste vara möjligt att utvidga den strategiska lägesbilden för trafiknätet, så att den motsvarar behoven i anslutning till genomförandet av planen, och att uppdatera den, så att även föregripande verksamhet blir möjlig på längre sikt. Målet är att det ur den strategiska lägesbilden för trafiknätet ska gå härleda de behov som riktas mot såväl statens som andra aktörers trafiknät på riksomfattande nivå. Den strategiska lägesbilden för trafiknätet kommer att ligga till grund för hela förvaltningsområdets verksamhet och med dess hjälp säkerställs att målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och kriterierna för utvecklande av trafiknätet uppfylls när planen omsätts i praktiken. Riksdagen svarar för budgetbesluten.

- Trafikledsverket svarar utifrån planeringsprogrammet för trafikleder samt målen, kriterierna och finansieringsnivåerna i den riksomfattande trafiksystemplanen, de mål som identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiknätet samt de kvalitetskrav som angetts i trafikledslagarna för utarbetandet av ett investeringsprogram för statens trafikledsnät för de följande 6-8 åren.
- I investeringsprogrammet behandlas både stora utvecklingsinvesteringar och mindre förbättringsprojekt som genomförs med finansiering för basunderhåll. Det är fråga om att konkretisera den riksomfattande trafiksystemplanen till prioritetsordning och finansiering av projekten, och det utnyttjas vid beredningen av budgetförslag. Investeringsprogrammet ändrar inte riksdagens behörighet vid budgetberedningen, utan riksdagen svarar fortfarande för budgetbesluten. Investeringsprogrammet uppdateras efter att den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetats och vid behov även annars. Trafikledsverket beaktar de viktigaste servicenivåbristerna inom väg- och spårtrafiken och genomför under beredningen av investeringsprogrammet en öppen och transparent dialog med intressegrupperna, såsom de kommuner och regioner som svarar för markanvändningen samt näringslivets aktörer.

- Trafikledsverket svarar för utarbetandet av basplanen för basunderhållet. Basplanen kommer att fungera som underlag för inriktningen av finansieringen för basunderhåll inom förvaltningsområdet. Genom basplanen säkerställs att målen, kriterierna och finansieringsnivåerna i den riksomfattande trafiksystemplanen uppfylls med beaktande av de behov som upptäckts i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Riksdagen beslutar om anslagen för basunderhållet och sätter mål för användningen av finansieringen.

Basunderhåll

Reparationsskulden på statens trafikledsnät är enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet sammanlagt cirka 2,8 md €. På landsvägarna är reparationsskulden cirka 1,5 md € och på bannätet cirka 1,25 md €. Den närmare inriktning av finansieringen för basunderhåll enligt trafikledsform beskrivs nedan.

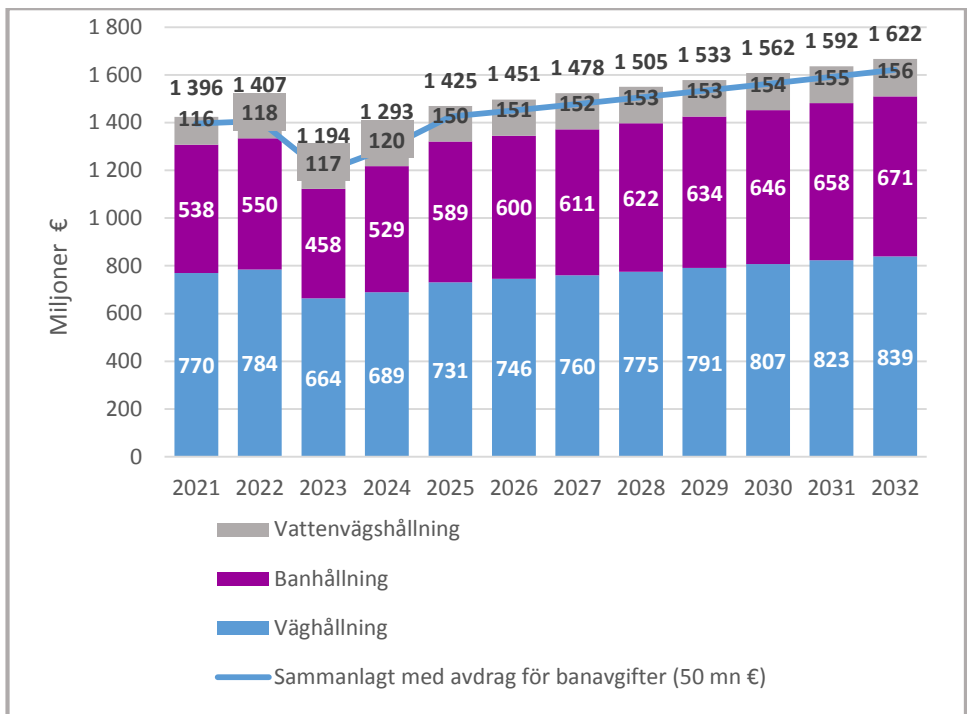
- Vid inriktningen av finansieringen för basunderhåll beaktas de behov som iakttagits i den strategiska lägesbilden för trafiknätet särskilt på nätet av huvudleder. Finansieringen inriktas enligt efterfrågan så att näringslivets och pendlingens behov prioriteras på hela nätet. En smidigt och säker trafik eftersträvas på hela trafikledsnätet.
- Den årliga nivån på finansieringen för basunderhåll är cirka 1,4 md euro från och med 2025. Till och med 2024 följer de årliga finansieringsnivåerna planen för de offentliga finanserna. Skötsel och reparationer av statens befintliga trafikledsnät finansieras med statens budgetfinansiering.
- I skötseln och reparationerna av alla trafikledsformer beaktas dessutom från och med 2025 den stigande kostnadsnivån. Under de senaste tio åren har kostnadsnivån stigit ungefär 2,5 % per år.²² Efter ramperioden (2024) ökar staten de anslag i budgeten som styrs till trafiksystemet med den uppskattade ökningen av kostnadsnivån för basunderhållet. Till följd av detta uppskattas basunderhållets anslagsbehov 2032 till cirka 1,67 md euro. Anslagsök-

²² Statistikcentralen, jordbyggnadskostnadsindex.

ningen till följd av att den stigande kostnadsnivån beaktas uppskattas till sammanlagt cirka 966 miljoner euro under planeringsperioden.

- Servicenivån på trafikledsnätet anpassas inom hela nätet särskilt till näringslivets samt pendlings och trafik tjänsternas behov. Man svarar på boendets och näringslivets behov genom att krympa reparationsskulden och se till att nivån på skötseln är tillräcklig på hela trafikledsnätet, också det lägre vägnätet. I särskilt definierade situationer kan servicenivån på trafikledsnätet sänkas, om minskat trafikbehov möjliggör detta.
- I fråga om trafikledernas skick prioriteras nätet av huvudleder. På en del av de lågtrafikerade näten kan reparationsskulden öka, om näringslivets och pendlings behov uppfylls på annat sätt. Reparationsskulden på trafikledsnätet minskas genom planerlig inriktning av anslagen under planeringsperioden från 2,8 md euro till 2,2 md euro fram till 2032. Reparationsskulden avkortas på hela det statliga trafikledsnätet, även på det lägre vägnätet.
- Av finansieringen för basunderhåll styrs 52 % (i medeltal 765 mn € per år) till landsvägarna, 39 % (i medeltal 592 mn € per år) till järnvägarna och 9 % (i medeltal 141 mn € per år) till vattenvägarna. Jämfört med jämförelsealternativet ökar järnvägarnas relativa andel av basunderhållet med två procentenheter medan landsvägarnas på motsvarande sätt minskar med två procentenheter.
- Trafikledshållningen utvecklas ytterligare för att säkerställa en effektiv användning av finansieringen och höja basunderhållets produktivitet. Som en del av utvecklingsarbetet utvärderas sätten att hantera trafikledshållningen och trafikledsegendomen och utnyttjas bland annat möjligheter som digitaliseringen erbjuder. Till dem hör till exempel användning av nya mät- och analysmetoder för att klarlägga trafikledernas skick, som grund för åtgärdsprogrammering och vid styrning och övervakning av trafikledshållningens produktionsverksamhet.

- Hanteringen av trafikledsegendomens skick utvecklas i förebyggande riktning genom att utveckla kunnandet och tillvägagångssätten.
- Anskaffningen av trafikledshållning fortsätter att utvecklas aktivt för att svara på de förändrade behoven och förhållandena.



Figur 1. Den uppskattade årliga anslagsnivån för basunderhållet under planeringsperioden enligt trafikledsform.

Utveckling av trafikledsnätet

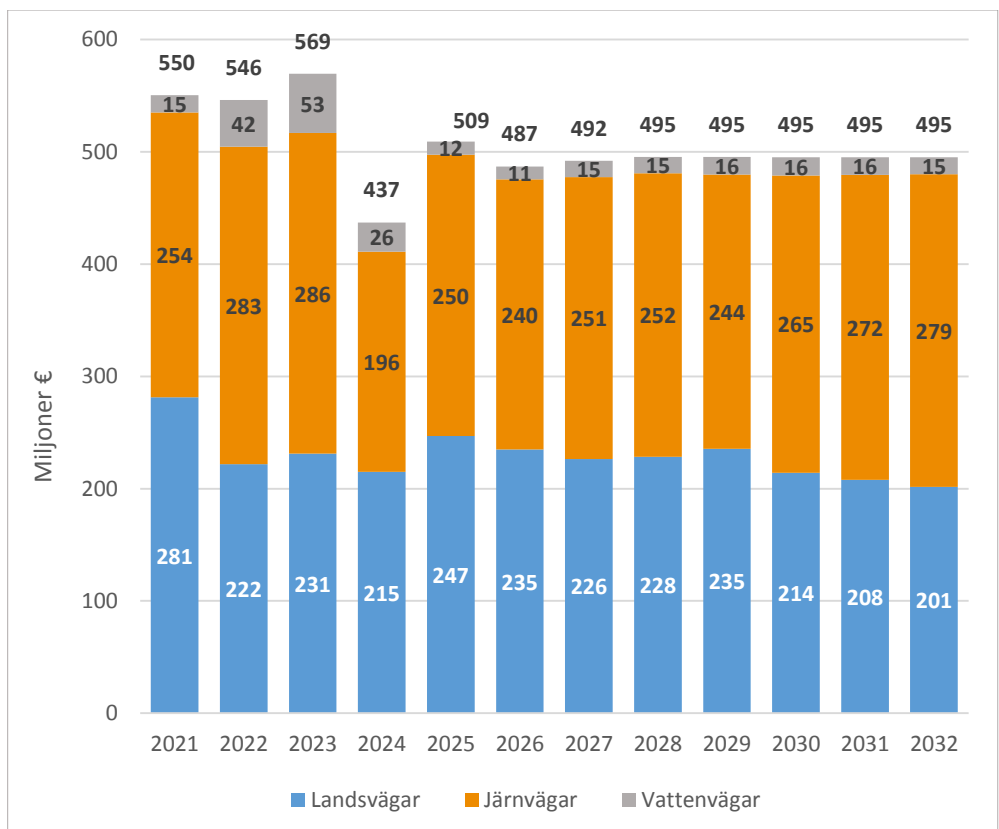
Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet finns det stora investeringsbehov på det statliga trafikledsnätet, särskilt landsvägs- och bannätet, runt om i Finland. Den närmare inriktningen av utvecklingsfinansieringen beskrivs nedan enligt typ av trafikled.

Det signalsystem för järnvägstrafiken som för närvarande används i Finland når slutet av sin livscykel i slutet av 2020-talet. En övergripande digitalisering av järnvägstrafiken är en central förutsättning för en fungerande järnvägstrafik i framtiden.

- Staten styr sammanlagt cirka 6,1 md € till utveckling av trafikleds-nätet under planeringsperioden. I medeltal uppgår utvecklingsfi-nansieringen till cirka 500 mn € per år. Av utvecklingsfinansie-ringen styrs cirka 45 % (cirka 2,7 md €) till landsvägarna, cirka 51 % (cirka 3,1 md €) till järnvägarna och cirka 4 % (cirka 0,25 md €) till vattenvägarna.
- Av den finansiering som styrs till utvecklingsprojekt under plane-ringsperioden är cirka 2,45 md € reserverad för projekt som det redan fattats beslut om. För nya utvecklingsinvesteringar kan un-der planeringsperioden användas cirka 3,22 md €. Av denna finan-siering styrs 43 % (cirka 1,4 md €) till landsvägarna, 53 % (cirka 1,7 md €) till järnvägarna och 4 % (0,13 md €) till vattenvägarna.
- Dessutom förnyar staten tågsignalsystemet genom att genomföra Digirata-projektet enligt utredningen. För att genomföra projektet säkerställer staten och kommunerna för egen del att utrustandet av tågmateriel som tillhör de bolag som de äger framskrider. De närmare kostnader beskrivs nedan i det avsnitt som gäller bannät-et.
- Som grund för beslutsfattande som hänför till utvecklingsprojekt beskrivs alla livscykelkostnader som hänför sig till ett projekt samt projektets betydelse i trafiksystemet mer heltäckande än nu i den strategiska lägesbilden för trafiknätet med avseende på de identi-fierade behoven.
- Dessutom reserverar staten sammanlagt 22,8 - 100 mn € per år tillsammans med MBT-stadsregionerna för avtalsbaserade samfi-nansierade nya infrastrukturprojekt av avtalskaraktär och eventu-ell serviceutveckling 2024-2032 (sammanlagt cirka 661 mn €). I början av planeringsperioden styrs finansieringen i huvudsak till infrastruktur som betjänar hållbar trafik i stadsregioner och i sta-tens nät. Finansiering styrs till objekt som stödjer och främjar en

hållbar samhällsstruktur och hållbar trafik, och den samhällsnytta som de genererar är större än investeringskostnaderna.

- Staten har förbundit sig till åtgärder enligt de MBT-avtal som upprättades 2020 med de fyra största stadsregionerna. Staten kommer även i fortsättningen att förbinda sig till alla åtgärder som överenskommit i MBT-avtalen.



Figur 2. Den uppskattade totala anslagsnivån för utveckling av trafikleds-nätet under planeringsperioden enligt typ av trafikled. Den totala anslags-nivån inkluderar finansieringen för projekt som det fattats beslut om redan tidigare.

Planering av trafikledsnätet

Underhåll och utveckling av trafikledsnätet förutsätter planering. För planeringen svarar Trafikledsverket och NTM-centralerna.

Planreserven bör vara tillräckligt bra och ajour, så att beslut om nya projekt kan fattas utifrån tillräcklig och aktuell kunskap. Planreserven har krympt avsevärt de senaste åren, eftersom många projekt har inletts och nya planeringsobjekt inte har kunnat påbörjas i samma takt. Eftersom hela planprocessen med olika faser räcker flera år (upp till 6-10 år) bör planeringen av potentiella objekt som kan genomföras under kommande år inledas flera år på förhand. Tidigare planer behöver också uppdateras ibland, bland annat för att markanvändningen utvecklas eller näringslivets behov förändras.

I samband med planeringen görs projektbedömningar, utifrån vilka projektens effektivitet och lönsamhet kan jämföras. Väljordade projektbedömningar bidrar till att de projekt som är viktigast på riksomfattande nivå prioriteras, att de eftersträvade verkningarna uppnås, att finansieringen används effektivare samt att beslutsfattandet är genomskådligt.

Med hjälp av den strategiska lägesbilden för trafiknätet är avsikten att säkerställa att de lagstadgade kvalitetsnivåerna på trafikledsnätverken, de mål som satts för den riksomfattande trafiksystemplanen och riktlinjerna för utvecklande av trafikledsnäten uppfylls när planerings- och investeringsprogram för trafikledsnätet utarbetas.

- Trafikledsverket svarar för uppdateringen av planeringsprogrammet utifrån de mål och kriterier som angetts i den riksomfattande trafiksystemplanen samt de behov som upptäckts i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Planeringsprogrammet möjliggör en systematisk och långsiktig väg från planering till projektgenomförande. Planeringsprogrammet styr en effektiv och ändamålsenlig planering av trafikledsnätet, så att målen för den riksomfattande trafiksystemplanen nås och EU-finansiering kan utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt.
- Projektbedömningen utvecklas och utvidgas till att omfatta alla utvecklings- och förbättringsprojekt samt stadsregionernas spårpro-

jekt för att garantera jämförbara data. Vid behov företas lagändringar för att stödja detta (bl.a. banlagen, lagen om trafiksystem och landsvägar).

- Staten bedömer huruvida en förtätning av samhällsstrukturen borde betonas på ett mer heltäckande sätt än nu i lagstiftningens mål för planering och byggande av trafikledsnät. Planeringsmetoderna när det gäller trafikledsnät utvecklas i samarbete med olika aktörer.
- Till planering av trafikledsnätet styrs årligen 23 mn € i finansiering av basunderhåll. Till planeringen av utveckling av trafikledsnätet styrs cirka 160 mn € under planeringsperioden, vilket är en ökning jämfört med jämförelsealternativet.

Klassificering av trafikledsnätet och granskning av förordningen om huvudleder

Lagen om trafiksystem och landsvägar styr användningen av anslagen för underhåll och utveckling av landsvägar. I lagen föreskrivs det om kvalitetskrav i enlighet med vilka statens landsvägsnät ska utvecklas och hållas i skick och investeringar göras i det. I lagen anges dessutom service-nivåklasserna för resor och transporter på landsvägsnätet samt nivån på underhållet enligt dem.

I samband med beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen har man utrett hur förordningen om huvudleder, som trädde i kraft vid ingången av 2019, fungerar. Enligt utredningen ska nätet av huvudleder omfatta endast de långväga trafikförbindelser som är viktigast på nationell nivå, så att förordningen behåller sin betydelse. Förordningen har varit i kraft bara två år, och enligt utredningen behöver nätet av huvudleder inte ändras med avseende på funktionsdugligheten eller täckningen hos förbindelserna mellan närliggande landskapscentrum eller förbindelserna till exporthamnar eller gränsövergångsställen. Dessutom talar de färdigt omfattande investeringsbehoven hos landsvägsnätets huvudleder, som man inte förmår svara på, för att behålla det nuvarande nätet av huvudleder. För bannätets del uppfyller huvudlederna förordningens krav på service-nivå.

Den nuvarande klassificeringen av landsvägarna i riks- och stamvägar bygger på trafikministeriets beslut om riksvägar från 1992 och trafikministeriets beslut om stamvägar från 1993. Klassificeringen motsvarar inte längre till alla delar den nuvarande verksamhetsmiljön och den behöver reformeras. Klassificeringen inverkar bland annat på landsvägarnas servicenivåer enligt lagen om trafiksystem och landsvägar.

- Kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder ändras inte i fråga om servicenivåkriterierna eller nätets omfattning. Man följer trafikutvecklingen och uppdaterar förordningen om huvudleder vid behov. Senare utvärderas också behovet av att beakta automatiseringen inom vägtrafiken.
- Eftersom förordningen om huvudleder inte ändras, fäster den parlamentariska styrgruppen uppmärksamhet vid brister i Europavägarnas skick och servicenivå, särskilt behoven av att förbättra vinterskötseln, samt vid att servicenivån på de livligaste gränsovergångsställena och trafiklederna till dem är tillräcklig.
- Under kommunikationsministeriets ledning uppdateras den funktionella klassificering av landsvägarna som lagen om trafiksystem och landsvägar förutsätter så att den motsvarar dagens behov och målen för trafiksystemplanen före utgången av 2022. I detta sammanhang granskas särskilt gränssnitten mellan näten av landsvägar och enskilda vägar med beaktande av de enskilda vägarnas samhälleliga betydelse samt gränssnitten mellan landsvägarna och gatunätet. Uppdateringen görs i samarbete med kommunerna och de enskilda vägaktörerna.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **tillgängligheten mellan regionerna**
- tillgängligheten inom regionerna
- **servicenivån på resor och transporter**
- **regionernas internationella tillgänglighet**
- effektivitet
- hållbarhet

5.2.1.2 Åtgärder som gäller enskilda trafikledsformer

Bannätet

Som de största framtidsutmaningarna för bannätet har i den strategiska lägesbilden för trafiknätet identifierats bland annat reparationskulden på bannätet, anpassningen till klimatförändringen, förbättrande av säkerheten i plankorsningar samt säkerställd kapacitet på bannätet när efterfrågan på spårtrafik ökar samt snabbare tågförbindelser mellan landskapscentrumen.

Betydande grundreparations- och förbättringsbehov hänför sig till såväl nätet av huvudleder som det övriga bannätet (inkl. lågtrafikerade banor) under planeringsperioden. Med tanke på dagens trafik finns de mest betydande grundreparationsbehoven enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet på TEN-T-stomnätet och på huvudlederna på banavsnitten Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors, Kouvola–Luumäki–Vainikkala och Uleåborg–Torneå. På övriga huvudleder finns betydande reparationsbehov på banavsnitten Jyväskylä–Pieksämäki och Tuomioja–Brahestad samt, utöver dessa som är de viktigaste, även på andra banavsnitt såsom Tammerfors–Jyväskylä.

De största utmaningarna med tanke på trafikkapaciteten finns på huvudbanan, på sträckan Helsingfors–Tammerfors och längre norrut på sträckan Ylivieska–Uleåborg, på kustbanan särskilt vid Esbo och även på hela sträckan Helsingfors–Åbo samt på sträckorna Luumäki–Imatra, Luumäki–Vainikkala, Kontiomäki–Uleåborg och Kontiomäki–Idensalmi–Ylivieska. Utmaningar finns också på andra förbindelser mellan landskapscentrum, särskilt på sträckan Tammerfors–Jyväskylä. De finansieringsbeslut som redan fattats svarar endast delvis på de ovan presenterade utmaningarna i anslutning till trafikkapacitet.

För bangårdarnas del finns kritiska grundreparationsbehov i Tammerfors, Kuopio (har delvis fått finansiering), Uleåborg och Karleby. På flera bangårdar finns det också behov av olika samtidiga grundreparations-, förbättrings- eller utvecklingsbehov med tanke på såväl person- som gods-trafiken.

Om man upptäcker nya behov utöver de ovannämnda i samband med uppdateringen av den strategiska lägesbilden för trafiknätet, beaktas de i samband med verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Staten underhåller, grundreparerar och utvecklar det nuvarande bannätet. Till exempel utvecklingen av de viktiga Savolax- och Karelenbanorna (Kouvola–Kuopio, Kouvola–Imatra–Joensuu) fortsätter som en del av den helhet som gäller östbanan.

Strävan är att genomföra nya snabba banförbindelser genom projektbolag. Detta görs utan att äventyra underhåll eller grundreparation av det nuvarande nätet.

De järnvägsförbindelser av riksomfattande betydelse som omfattas av projektbolag har identifierats som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen, i det avsnitt som handlar om regionala specialfrågor. I avsnittet beskrivs alternativa sträckningar för projektbolagens banor och en eventuell beslutstidtabell för dem.

- Staten höjer reparations- och förbättringsanslagen för banor (basunderhåll) kännbart mot slutet av planeringsperioden. Statens kostnader under planeringsperioden är sammanlagt cirka 3,9 mrd €, i medeltal 330 mn € per år. I jämförelsealternativet uppgår reparations- och förbättringsfinansieringen för banorna till sammanlagt 2 982 mn € under planeringsperioden, i medeltal 249 mn € per år.
- Finansiering styrs till grundreparationsobjekt på de viktigaste banavsnitten särskilt på nätet av huvudleder samt till förbättringar som stödjer näringslivet och pendlingen
 - Främjande av hållbar mobilitet i stadsregioner. Kostnader 2-5 mn € per år.
 - Säkerhet i plankorsningar. Kostnader 15-20 mn € per år.
 - Förbättrande av funktionsdugligheten hos viktiga linjedelsträckor och bangårdar. Kostnader 10-20 mn € per år.
 - Förbättrande av lastningsplatser för rundvirke. Kostnader 2-5 mn € per år.

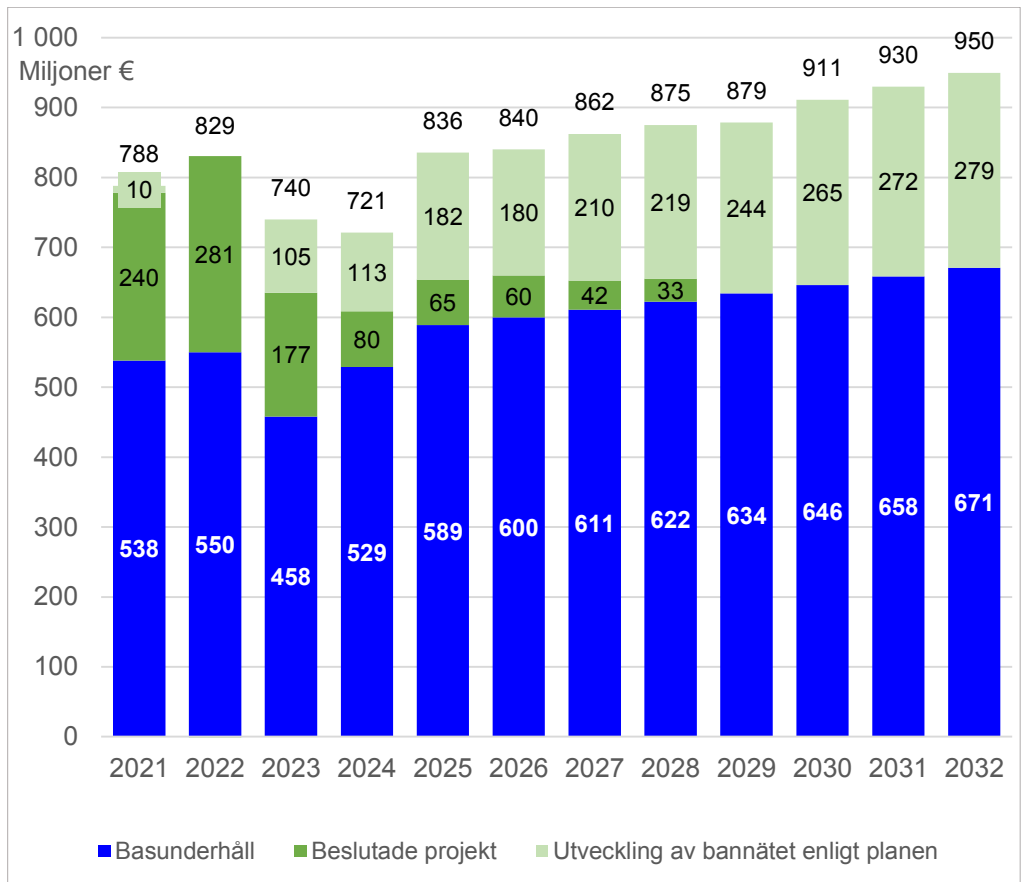
- Staten ersätter det åldrande tågsignalsystemet genom att genomföra Digirata-projektet enligt utredningen.²³ Kostnadsförslaget för investeringarna är 1 370 mn € för åren 2021-2041. Dessutom orsakar genomförandet kostnader på uppskattningsvis 260 mn € för dem som äger rörlig materiel åren 2025-2040.

Genom att vidta åtgärderna enligt Digirata-utredningen sparar man cirka 450 mn € i ersättande ställverksinvesteringar under planeringsperioden. Kostnadsbesparingarna har beaktats i finansieringen för basunderhållet. Det nya digitala signal- och styrningssystemet gör trafikens smidigare, ökar bannätets energieffektivitet och sparar in på den finansiering som i framtiden används för basunderhållet. Statens kostnader under planeringsperioden är 390 mn €, cirka 80 mn € per år under 2021-2032.

- De företag som äger materiel förbereder sig på att utrusta materiel i enlighet med kraven när Digirata framskrider. Staten och kommunerna säkerställer för egen del genom ägarstyrningen att utrustandet av materiel framskrider planenligt.
- Utöver Digirata och de utvecklingsprojekt som det redan fattats beslut om styrs sammanlagt cirka 1 700 mn € till utvecklingen av bannätet under planeringsperioden.
- Vid utvecklingen av bannätet styr staten finansiering till de med tanke på bannätets funktionsduglighet och kapacitet mest kritiska och verkningsfulla objekten (inkl. grundreparationer) enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet med beaktande av hur projektbolagen framskrider. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 900 mn €.
- På banorna i TEN-T-stomnätkorridorerna eftersträvar staten en högre servicenivå än enligt förordningen om huvudleder, såsom 25 tons axeltryck och högre hastighetsbegränsningar, genom att utnyttja i synnerhet CEF-finansiering. Särskild uppmärksamhet fästs vid flaskhalsar i TEN-T-stomnätskorridorerna.

²³ Digirata-utredningen: <https://www.lvm.fi/-/kohti-digitaalista-ja-alykasta-rautatie liikennetta-1162918>

- Vissa järnvägsförbindelser mellan stadsregioner utvecklas i samarbete mellan staten och kommunerna enligt projektbolagsmodellen. I underhållet och utvecklingen av statens bannät beaktas hur projekt som främjas med hjälp av projektbolag framskrider, så att korrekta åtgärder kan riktas i rätt tid till det bannät som inte omfattas av projektbolagen. Beredningssituationen när det gäller projektbolagen och sambandet med det övriga trafiksystemet beskrivs i det avsnitt som behandlar regionala specialfrågor. Finansieringen för utveckling av de järnvägsförbindelser som projektbolagen ansvarar för ingår inte i den finansiella ramen för planen eftersom kostnadsförslagen för dem är betydande och projektbolagen har en särskild beslutsprocess. Beslut om förverkligande av de banavsnitt som projektbolagen ansvarar för fattas särskilt i den beslutsprocess som hänför sig till projektbolaget.
- Bannätets trafikkapacitet förbättras mellan landskapscentrum med beaktande av även tvärgående förbindelser i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Åtgärder vidtas som förbättrar persontrafikförbindelsernas funktionsduglighet (t.ex. kapacitetsökning) mellan stadsregionerna samt förkortar restiderna måttligt. Åtgärderna förbättrar bannätets funktionsduglighet med avseende på godstrafik och persontrafik. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 400 mn €.
- Stationsomgivningarnas och bangårdarnas funktionsduglighet (inkl. lastplatser för rundvirke) utvecklas för att förbättra förutsättningarna för hållbar trafik och öka kundtillfredsställelsen samt förbättra persontrafikens och näringslivets verksamhetsförutsättningar. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 200 mn €.
- På det bannät som inte hör till huvudlederna (inkl. det lågtrafikerade bannätet) säkerställs nödvändiga reparationer och utveckling i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet på banavsnitt som är betydelse för näringslivet och pendlingen samt säkerställs finansiering för de mest brådskande objekten. I övrigt granskas nivån på underhållet av lågtrafikerade banavsnitt och eventuella indragningar av trafiken från fall till fall med beaktande av deras betydelse för trafiken. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 200 mn €.



Figur 3. Den uppskattade finansieringen för underhåll och utveckling av statens bannät under planeringsperioden.

Landsvägsnätet

I enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet hänför sig de framtida utmaningarna för landsvägsnätet till bland annat den växande reparationsskulden på det omfattande landsvägsnätet, bristerna i trafiknätet med tanke på tung materiel, trafikstockningarna på infarterna till städer och hamnar samt till att öka attraktionskraften och säkerheten hos hållbar trafik och minska olägenheterna från trafiken.

Broarnas skick på landsvägsnätet medför allt större utmaningar för näringslivets transporter, särskilt för tunga specialtransporter och andra massatransporter. Med tanke på landsvägsnätet är det väsentligt att satsa på anpassning till klimatförändringen året runt, särskilt i anslutning till landsvägarnas vinterskötsel samt dräneringar. Genom underhåll och utveckling av landsvägarna kan man avsevärt främja säkerheten i vägtrafiken.

Enbart de mest betydande investeringsbehoven på landsvägsnätets huvudleder uppgår till cirka 2-3 md euro under de följande cirka 10 åren. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet berörs cirka 200 kilometer landsväg av de största servicenivåbristerna med tanke på smidighet, säkerhet eller miljöskador. De största utvecklingsbehoven finns hos riksvägarna 3, 4, 9, 12, 15 och 25 och stomvägarna 40 och 50 samt riksvägarna 2, 5, 6, 8, 13, 19 och 21. En del av dessa är samma förbindelsesträckor som inte helt uppfyller kriterierna för TEN-T-stomnätet.

Om man upptäcker nya behov utöver de ovannämnda i samband med uppdateringen av den strategiska lägesbilden för trafiknätet, beaktas de i samband med verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

- Staten utvecklar trafikförbindelserna långsiktigt i enlighet med förordningen om huvudleder med beaktande av den parlamentariska styrgruppens ovannämnda ställningstagande (se avsnittet om klassificering av trafikledsnätet) om Europavägarna. I samband med verkställandet av planen (utarbetande av planerings- och investeringsprogrammet) utvecklas servicenivån på huvudlederna systematiskt beaktande av deras trafikmässiga betydelse, så att de uppfyller förordningens krav på servicenivå.
- I vinterskötseln beaktas de anpassningsbehov som följer av klimatförändringen och förhöjd nivå på vinterskötseln säkerställs också i framtiden. Statens kostnader för skötsel och användning av landsvägarna är i medeltal cirka 20 mn € större per år än i jämförelsealternativet. Av finansieringen för skötsel och reparationer på landsvägarna riktas cirka 30 % till nätet av huvudleder. Utöver tilläggsfinansieringen utvecklas och effektiviseras vinterskötselmetoderna i samarbete med olika aktörer.

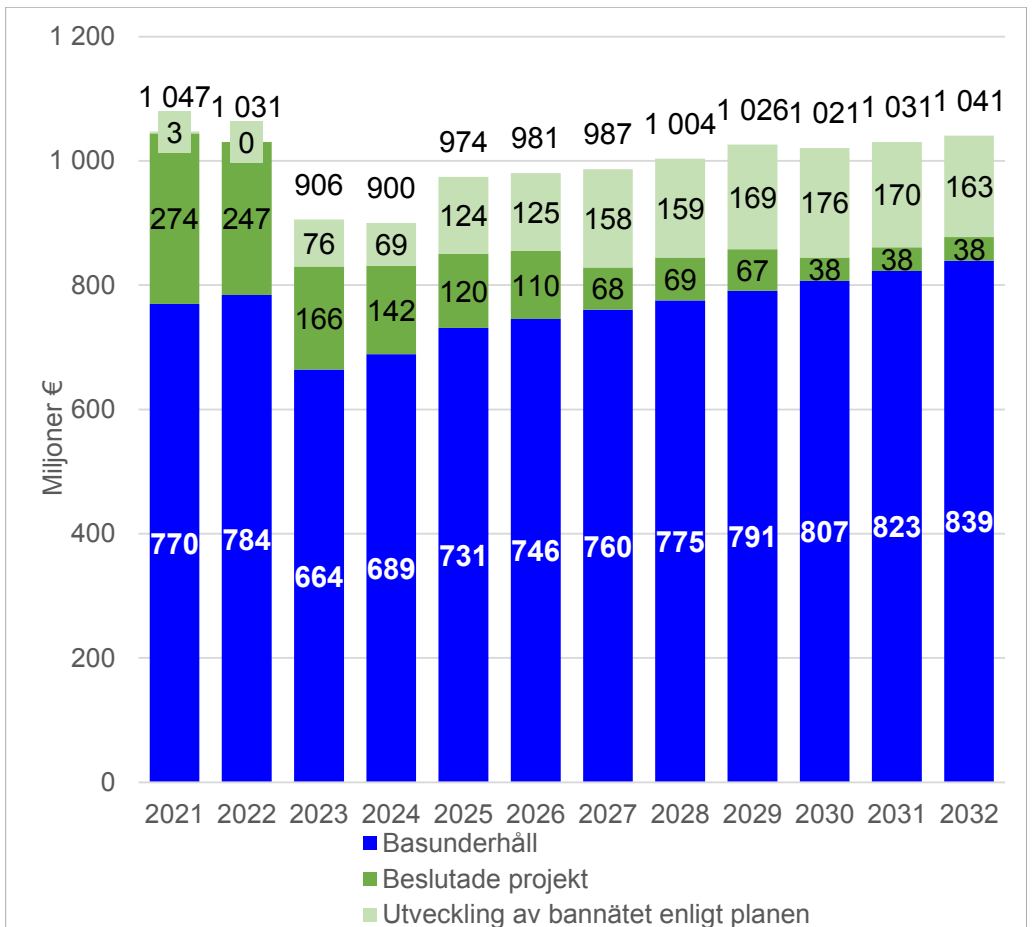
- Den tillgängliga finansieringen för förbättringar inom basunderhållet av landsvägar styrs till
 - oundgängliga regionala objekt för näringslivet cirka 20-25 mn € per år
 - objekt som förbättrar trafiksäkerheten, såsom små väg- och anslutningsregleringar, cirka 5-10 mn € per år
 - objekt som främjar gång och cykling i statens nät cirka 10 mn € per år
 - infartsparkering allmänt i statens nät cirka 2-5 mn € per år

Kostnaderna för små förbättringar av landsvägarna är i medeltal cirka 46 mn € per år. Ökningen jämfört med jämförelsealternativet är i medeltal cirka 13 mn € per år.

- Till utveckling av landsvägsnätet styrs utöver de utvecklingsprojekt som det redan fattats beslut om sammanlagt cirka 1 390 mn € under planeringsperioden.
- Utvecklingsfinansiering för landsvägsnätet styrs till förbättrande av näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetsresetrafikens behov och trafiksäkerheten. Finansiering styrs till de viktigaste objekten på huvudlederna och förbättrande av servicenivån på punktvisa objekt runt om i Finland i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet. I första hand koncentrerar man sig på förbindelselederna, där det finns flera brister i servicenivån enligt förordningen om huvudleder. Samtidigt utvecklas landsvägarna i TEN-T-stomnätet så att de bättre motsvarar kraven i riktlinjeförordningen. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 890 mn €.
- Dessutom förbättras näringslivets verksamhetsförutsättningar på det övriga vägnätet. Finansiering riktas till kritiska broförbättringar samt till kostnadseffektiva bygg- och planeringsobjekt för broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- eller terminalförbindelser samt andra plötsliga behov. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 300 mn €.
- Staten är genom samfinansiering och på avtalsbasis med och stödjer näringslivets utveckling samt markanvändningen i andra

kommuner än MBT-regionerna. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 200 mn €.

- Tillsammans med statliga aktörer, kommuner och företag utarbetas en plan för att utveckla ett riksomfattande nätverk av rastplatser och omlastningsområden för den tunga trafiken. Utifrån denna utarbetas en genomförandeplan, där man fastställer behoven av att utveckla nätet och dessutom bland annat en samarbetsmodell för de olika parternas roller. Dessutom beaktas möjligheterna att utveckla ett realtida informationssystem. Underhållet av rastplatserna för den tunga trafiken granskas också. I samband med beredningen av genomförandeplanen bedöms också huruvida övervakningsplatser för den tunga trafiken kan placeras på de viktigaste vägvagnsnitten inom ramen för den disponibla finansieringen. Nätverket av rastplatser och omlastningsområden utvecklas där behovet är som störst och det finns färdiga planer. Åtgärderna och utvecklingen av nätet samordnas med planeringen av markanvändningen och de beaktas bland annat i MBT-avtalen.



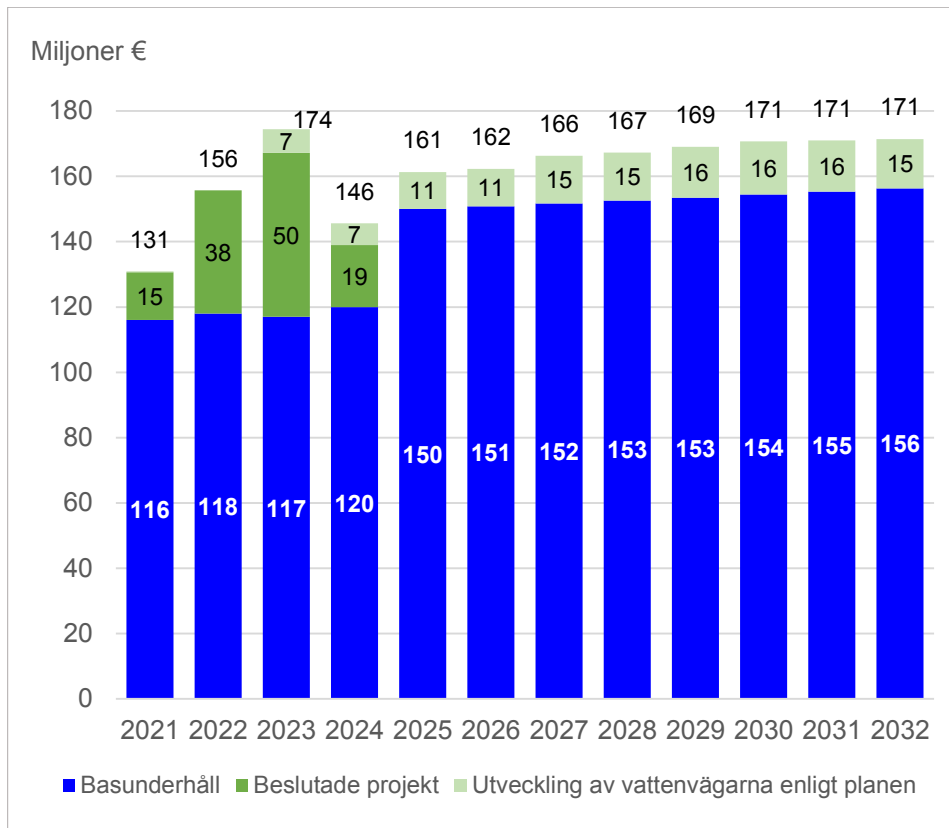
Figur 4. Den uppskattade finansieringen för underhåll och utveckling av landsvägarna under planeringsperioden.

Nätverket av vattenvägar och vintersjöfarten

Nätverket av vattenvägar betjänar i första hand näringslivets behov inom den internationella trafiken. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet motsvarar den nuvarande servicenivån på vattenvägarna i huvudsak näringslivets behov för närvarande. De nyaste fartygen förutsätter i fortsättningen inte bara farleder som tillåter tillräckligt djupgående utan också att farleder breddas. Näringslivets behov kan emellertid förändras snabbt, vilket avsevärt påverkar behovet av att genomföra projekt. Frågor som

gäller inre vattenvägar behandlas nedan som en del av de regionala specialfrågorna.

- Staten utvecklar sjöfartens verksamhetsförutsättningar genom att se till att skyddsanordningarna är i behörigt skick och genom att utöka de intelligenta skyddsanordningarna i handelssjöfartens farleder särskilt i områden där automatiseringen av sjöfarten utvecklas. Kostnaderna för reparationer och förbättring av vattenvägarna är sammanlagt cirka 214 mn € under planeringsperioden, vilket är en liten ökning jämfört med jämförelsealternativets nivå.
- När vattenvägarna utvecklas möjliggörs betydande industriinvesteringar och ökade sjötransporterna i anslutning till dem. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 130 mn €.
- Staten utvecklar vintersjöfarten bland annat genom att tillsammans med Sverige planera den nya generationens isbrytare. Finansieringen för vintersjöfarten ökas mot slutet av planeringsperioden med beaktande av behovet av att förnya serviceavtalen för isbrytningen. Statens merkostnader är cirka 31 mn € per år utöver de nuvarande kostnaderna för isbrytningen (60 mn € per år).



Figur 5. Den uppskattade finansieringen för underhåll och utveckling av vattenvägarna under planeringsperioden.

5.2.2 Enskilda vägar

Enskilda vägar utgör den till längden största delen av vägnätet. I Finland finns cirka 360 000 kilometer enskilda vägar som underhålls av enskilda vägdelägare. De är av stor betydelse särskilt för virkesförsörjningen samt landsbygdsbosättningen. De enskilda vägarna har också en roll i försörjningsberedskapen, eftersom vägarna används för genomfartstrafik.

Staten och kommunerna bidrar vid byggande och underhåll av enskilda vägar. Ett villkor för att staten och kommunen ska bidra är att det finns ett väglag för vägen. Statens anslag används för att säkerställa jämlik mobilitet samt för att bidra till vägar som behövs för permanent bosättning och

näringslivet. I jämförelsealternativet är anslaget för statsunderstöd till enskilda vägar 13 mn € per år. Kommunernas understöd för enskilda vägar spelar en viktig roll vid sidan av de statliga understöden, men kommunerna beslutar själva om storleken på understöden för enskilda vägar.

- Staten höjer anslagsnivån för de statsunderstöd som årligen beviljas för väghållningen av enskilda vägar till 25 miljoner euro per år för 2023-2032. Dessutom höjer staten understödsprocenten för understöden till enskilda vägar. Understödet för färjeplatser på enskilda vägar är i fortsättningen minst 80 % av de faktiska drifts- och underhållskostnaderna.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- **tillgängligheten inom regionerna**

5.2.3 Gatunätet

Kommunernas gatunät spelar en betydande roll för trafiksystemet. Reparationsskulden på gatunätet är omfattande (cirka 2 md €). För det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet är det viktigt att gränssnitten mellan de statliga landsvägarna och kommunernas gatunät möjliggör smidiga, effektiva och förutsägbara resor och transporter. De åtgärder som riktas till gatunätet framhäver betydelsen av statens och kommunernas samarbete och gemensamma vilja när det gäller att utveckla vägnätet. Gatunätet spelar också en viktig roll för gång- och cykeltrafiken samt för trafiksäkerheten.

- Kommunerna satsar i mån av möjlighet på underhåll av gatunätet och strävar efter att minska reparationsskulden på gatunätet kostnadseffektivt. I verksamheten beaktas till exempel förutsättningarna för automatisering av vägtrafiken, på det sätt som anges i fråga om åtgärderna för bedömning av automatiseringsnivån i avsnittet om data och digitalisering av trafiksystemet.

- Kommunerna utvecklar täckningen och kvaliteten hos statiska uppgifterna om gatunätet i överensstämmelse med bland annat automattrafikens och egendomsförvaltningens behov på samma sätt som i fråga om det statsägda trafikledsnätet.
- Kommunerna säkerställer tillsammans med hamnarna och staten att för persontrafiken viktiga förbindelser till knutpunkter samt för godstrafiken viktiga förbindelser till bland annat hamnar är smidiga och säkra i såväl gatu- som landsvägsnätet och möjliggör punktliga resor och transporter. Aktörerna strävar tillsammans efter att utveckla lösningar (t.ex. prissättningsmodeller, digitala lösningar och trafikledning), som förbättrar smidigheten i trafiken och håller stadstrafiken säker. Behövliga åtgärder kan överenskommas i MBT-avtal.
- Kommunerna strävar efter att se till att gatunätet inte utgör hinder för smidiga transporter på de viktigaste rutterna för HCT (High Capacity Transport) -långtradare och specialtransporter. HCT-transporter styrs till noggrant övervägda rutten i gatunätet. Staten (Trafikledsverket) utreder tillsammans med kommunerna flaskhalsar i landsvägs- och gatunätet för nuvarande HCT-transporter med beaktande av behoven hos över 76 ton tunga långa fordonskombinationer samt specialtransporter som ett led i samarbetet med näringslivet.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- tillgängligheten inom regionerna
- regionernas internationella tillgänglighet

5.2.4 Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik

Främjande av gång- och cykeltrafiken är en viktig del av främjandet av hållbar trafik. Med hjälp av programmet för att främja gång och cykling, som utarbetades 2018,²⁴ vill man förbättra förutsättningarna för gång och

²⁴ Programmet för att främja gång och cykling: <https://julkaisut.valtion-euvosto.fi/handle/10024/160720>

cykling i de finländska kommunerna och stödja en minskning av växthusgasutsläppen i trafiken samt förbättra folkhälsan i Finland. Samtidigt påverkar man trafiksystemets säkerhet och funktionsduglighet samt trivseln i stadsmiljöer. I programmet ställdes det som mål att gång- och cykelresorna senast 2030 ska ha ökat med 30 %. Statens roll för att främja gång- och cykeltrafik hänför sig framför allt till infrastrukturen. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik och underhållsnivån särskilt vintertid påverkas kännbart av gång- och cykeltrafikens attraktionskraft och gång- och cykelvägarnas hinderlöshet. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik utvecklas i både gatunätet och landsvägsnätet.

- Staten och kommunerna fortsätter att förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i gatunätet. Staten fortsätter med statsunderstödet till kommunerna för verkningfulla projekt i gatunätet som förbättrar förhållandena för och attraktionskraften hos gång och cykling och på så vis ökar antalet gång- och cykelresor och deras andel som färdväg. I jämförelsealternativet överensstämmer finansieringen för gång- och cykelinfrastrukturen i gatunätet med nivån 2024 i planen för de offentliga finanserna, dvs. 3,5 mn € per år. Statens anslagsnivå höjs med 26,5 miljoner euro per år under 2025-2032. Förutsättningen för statsunderstöd är att kommunerna använder motsvarande summa för att finansiera gång- och cykeltrafikprojekt i gatunätet. En del av statsunderstödet styrs till de största stadsregionerna samt nya MBT-regioner (Kuopio, Jyväskylä och Lahtis) och i fråga om dessa kan man komma överens om användning av understödet som en del av MBT-avtalen. Resten av finansieringen kan sökas av alla kommuner. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat.
- Staten utvecklar infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i statens landsvägsnät med minst 10 miljoner euro per år. Dessutom ombesörjer staten tillräckligt underhåll av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik genom att reservera behovenlig finansiering som en del av skötseln och reparationerna av landsvägar. Åtgärden beskrivs delvis ovan i punkten om förbättringsprojekt på landsvägsnätet.

- Kommunerna stödjer ökad gång- och cykeltrafik genom att utarbeta program för att främja gång- och cykeltrafik, planera stadscykelssystem som en del av trafiksystemplaneringen och tillsammans med staten utveckla kvaliteten på och tillgången till data om gång och cykling.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.2.5 Infartsparkering

Med infartsparkering avses parkering som direkt betjänar kollektivtrafiken och utformningen av smidiga resekedjor. Infartsparkering ordnas oftast av kommunen. Staten får en större roll vid finansieringen av infartsparkering som en del av främjandet av hållbar trafik.

- Staten (Trafikledsverket) reserverar basunderhållsfinansiering på 2-5 mn € per år för projekt för att utveckla infartsparkering som hänför sig till statens trafikledsnät tillsammans med kommunerna. Åtgärden beskrivs i punkten som behandlar förbättringsobjekt i landsvägsnätet.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) riktar understöd på 10 miljoner euro per år (sammanlagt 30 mn €) till utveckling av infartsparkeringsområden i gatunätet under 2025-2027. Understödet gör det möjligt att styra statens finansiering på ett mer heltäckande sätt än nu till infartsparkeringsobjekt i gatunätet (bland annat infartsparkering till metro- och stadsspårtrafik). I de största stadsregionerna fästs särskild uppmärksamhet vid infartsparkering för cyklar. I understöden fästs också uppmärksamhet vid att infartsparkeringsservice utvecklas som är kompatibel med kollektivtrafikens och andra tjänsteleverantörers biljett- och avgiftssystem. En del av understödet styrs till de största stadsregionerna och de nya MBT-regionerna. Villkoret för statsunderstöd är att kommunerna bidrar med självfinansiering.

- Staten koordinerar den statliga finansieringen i anslutning till infartsparkeringen som en del av utvecklingen av kollektivtrafiksarbetet och servicenivån på persontrafikens knutpunkter så att infartsparkeringen utvecklas behovs enligt och konsekvent.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- tillgängligheten inom regionerna
- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- effektivitet

5.2.6 Hamnar

Hamnarna utgör en väsentlig länk i internationella transportkedjor och är viktiga även för försörjningsberedskapen. Finlands nätverk av hamnar är tätt och heltäckande och har byggts upp för att betjäna framför allt exportindustrin. Hamnarna har i huvudsak bolagiserats i kommunernas ägo. Utrikes sjötransporter sköts i 44 hamnar. De tio största hamnarna står för över 80 % av den utrikes godstrafiken. De 10 insjöhamnarna för godstrafik ligger inom Saimens sjödistrikt.

Hamntjänster produceras enligt efterfrågan på kommersiella grunder. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet förutsätter de nyaste fartygen inte bara farleder som tillåter tillräckligt djupgående utan också att farleder breddas, vilken också medför behov av investeringar i hamninfrastrukturen. Statens roll hänför sig särskilt till trafikleder vid havet och i baklandet som leder till hamnar. Landtrafikförbindelserna uppfyller i huvudsak behoven enligt hamnarnas efterfrågan. Utmaningar i anslutning till hamnarnas infarter och rastplatser för den tunga trafiken behandlas i avsnittet om gatunätet.

Hamnarna har effektivt utnyttjat EU-finansiering för att utveckla internationella sjötransporter. Stomnätshamnar enligt TEN-T-riktlinjeförordningen är Helsingfors, Fredrikshamn-Kotka, Åbo och Nådendal.

För att genomföra vattenvägsprojekt har man under de senaste åren utnyttjat samfinansieringsmodellen, där hamnen har deltagit i finansieringen

av statens nätverk av vattenvägar.²⁵ Samarbetet kring finansieringen av vattenvägsprojekt har påskyndat genomförandet och på så vis betjänat slutanvändarnas, dvs. hamnkundernas behov.

- Samfinansiering mellan staten och hamnarna utnyttjas i mån av möjlighet för att genomföra vattenvägsprojekt. Enhetlig praxis för hamnarnas och statens samprojekt fastställs och olika aktörer garanteras opartisk behandling.
- Staten gör det möjligt att överföra äganderätten till farleder som leder till hamnar på hamnbolag, om det bedöms ligga i hamnens och statens intresse till exempel med beaktande av försörjningsberedskapen.
- När hamnarnas verksamhetsförutsättningar utvecklas beaktas också behoven av baklandsfunktioner till följd av att trafik- och godsflöden flyttas, till exempel behoven av att underhålla trafiknätet med avseende på kraven i anslutning till förberedelser, beredskap och undantagsförhållanden.
- Staten utvecklar landsvägs- och spårtrafikförbindelserna till viktiga hamnar genom att utnyttja projektbedömningsdata. Kommunerna svarar för förbindelserna till hamnar för gatunätets del.
- Hamnar och rederier i TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet utnyttjar CEF-finansiering fullt ut (sjömotorvägar, digitalisering och automatisering, alternativa drivkrafter samt militär mobilitet) för att utveckla sjöfartens verksamhetsförutsättningar.
- Kommunerna i egenskap av hamnägare och företagen främjar digitaliseringen av hamnarna och förbereder sig på automatiserad sjöfart i synnerhet i områden där automatiseringen av sjöfarten utvecklas.
- Den nationella bestämmanderätten över hamnarna säkerställs som en del av den nationella försörjningsberedskapen under såväl

²⁵ Allmänna principer för kostnadsfördelningen för infrastruktur (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/84afb14e-046c-4053-b01a-a1016f99f34e/POYTAKIRJA_20200914073335.PDF

normala förhållanden, störningar under normala förhållanden som undantagsförhållanden.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- effektivitet
- **regionernas internationella tillgänglighet**

5.2.7 Nätverket av flygplatser och flygfälten

Flygtrafiken i Finland har tillgång till ett omfattande nätverk av flygplatser som ägs av Finavia Abp samt Villmanstrands, S:t Michels och Seinäjoki flygplatser som inte ingår i nätverket. Helsingfors-Vanda flygplats är den viktigaste knutpunkten med tanke på Finlands internationella tillgänglighet. Samtliga flygplatser, även de som ligger på mindre än tre timmars avstånd, är erkänt viktiga för den internationella tillgängligheten. Finavias nätverk av flygplatser fungerar enligt den så kallade nätverksprincipen, vilket betyder att intäkterna från de lönsamma flygplatserna (i första hand Helsingfors-Vanda flygplats), används för att täcka underhåll och investeringar på de andra flygplatserna. De flygplatser som hör till Finavias nätverk har enhetliga avgiftsprinciper. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet är flygplatsernas kapacitet i Finland tillräcklig. På de minsta flygplatserna kan man förutse en överkapacitet, om utvecklingen fortsätter i enlighet med prognoserna. Flygbolaget Finnairs och flygplatsbolaget Finavias strategier bygger starkt på Asientrafiken, med vars hjälp man har kunnat upprätthålla i finländsk skala heltäckande flygförbindelser inom Europa och i hemlandet.

Ett särdrag för Finland är också samarbetet mellan civil- och militärflyget och den gemensamma användningen av flygplatserna och flygtrafiktjänsten. Regionala flygplatser kan beviljas statligt stöd om de inte hör till Finavias flygplatsnätverk och uppfyller EU:s villkor för statligt stöd.

Också inom den obemannade luftfarten och småluftfarten pågår en teknisk omvälvning (inkl. utveckling av elektrisk luftfart), som erbjuder möjligheter som behöver utvärderas ingående med avseende på det riksomfat-

tande trafiksystemet och en minskning av trafikutsläppen. Temat behandlades i en arbetsgrupp 2020.²⁶ Utvecklingen av distansflygledning har behandlats i samband med trafikledning och trafikstyrning.

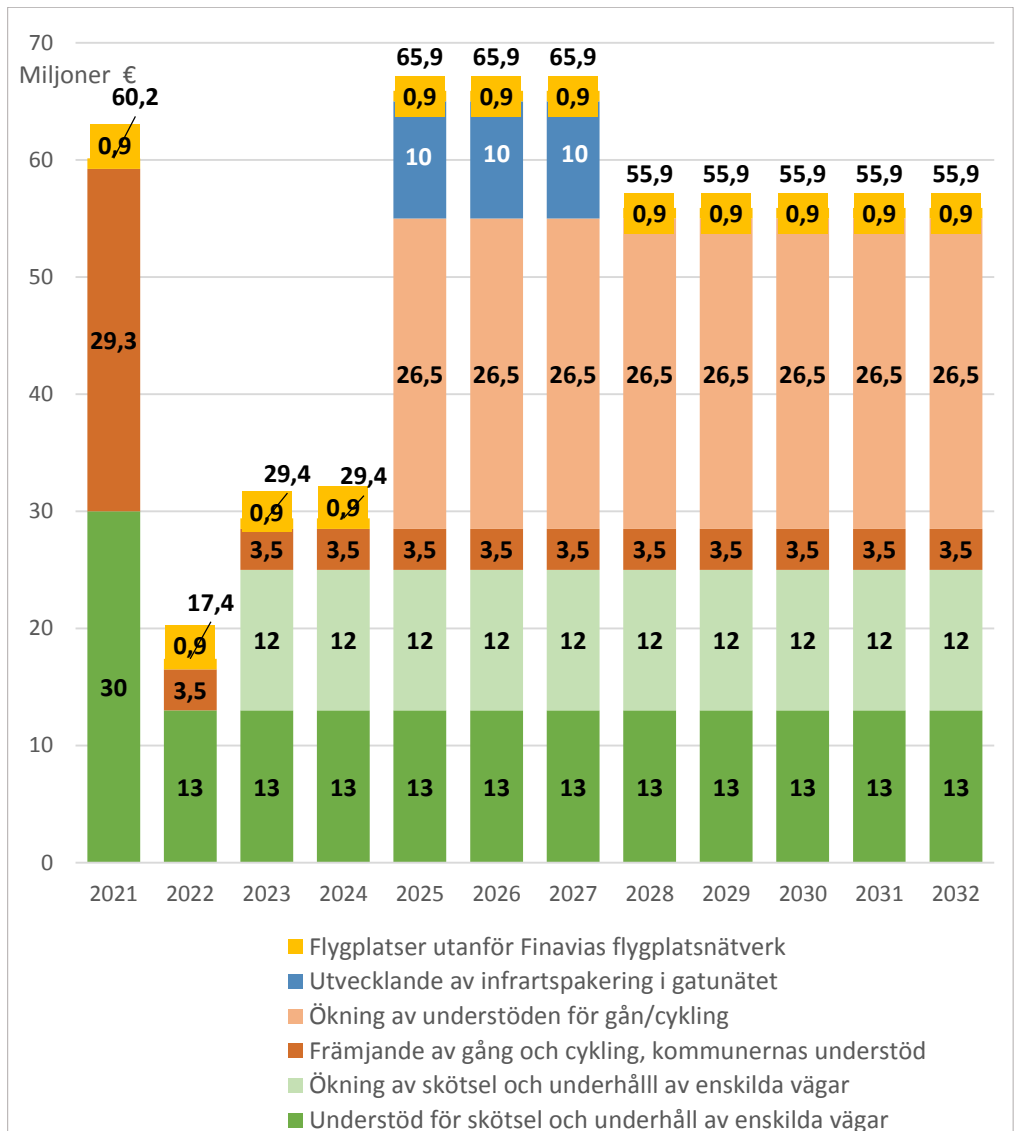
- Staten, kommunerna och företagen utvecklar tillsammans Helsingfors-Vanda flygplats funktionsduglighet och verksamhetsförutsättningar. När man ser till att Helsingfors-Vanda flygplats har förutsättningar att utvecklas möjliggörs verksamhet även på andra flygplatser. Staten påverkar inom EU så att flygplatserna kan fortsätta enligt nätverksprincipen. Resekedjor till flygplatserna utvecklas i hela landet.
- Staten i samarbete med andra aktörer bedömer och följer utvecklingsutsikterna för flygtrafiken i Finland och inverkan på regionernas tillgänglighet bland annat med beaktande av effekterna av coronasituationen. Också obemannad luftfart och småluftfart beaktas.
- Staten strävar efter att se till att tillgänglighetsmålet på tre timmar uppnås i de områden där målet inte nås med spårtrafik. Staten förbinder sig vid behov att säkerställa flygtrafiken i enlighet med separata beslut.
- Statsunderstöden till flygplatser och flygfält utanför Finavias nätverk fortsätter under kommande år. Vid inriktningen av stödet läggs fokus på att förbättra förutsättningarna för ruttrafik, vilket motsvarar näringslivets behov. I andra hand stöds utvecklingen av affärsverksamhet och andra funktioner i anslutning till luftfart. Strävan med statsunderstödet är att utveckla verksamheten och förbättra lönsamheten. Behovet av fortsatta stöd och konsekvenserna för utvecklingen av marknaden för digital luftfart bedöms. Kostnaderna är cirka 1 mn € per år.
- När flygplatsernas och flygfältens verksamhetsförutsättningar utvecklas beaktas deras behov av underhåll även med avseende på kraven på försörjningsberedskap, förberedelser och beredskap samt kraven under undantagsförhållanden. Vid upprätthållandet

²⁶ Utveckling av digital luftfart (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2020>

av flygplatser beaktar Finavia också till exempel sjukvårdens behov.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- servicenivån på resor och transporter
- **tillgängligheten mellan regionerna**
- **regionernas internationella tillgänglighet**



Figur 6. Statsunderstöd till annan än statlig infrastruktur under planeringsperioden. I figuren presenteras anslagsnivån enligt jämförelsealternativet enligt understödsform samt de uppskattade ökningarna av anslagsnivån enligt planen.

5.3 Person- och godstrafiktjänster

5.3.1 Persontrafiktjänster

5.3.1.1 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Finland är i huvudsak offentligt finansierad. I synnerhet kommunerna spelar en viktig roll vid finansieringen av kollektivtrafik inom regioner och stadsregioner. Den långväga kollektivtrafiken fungerar i huvudsak på marknadsvillkor. Det finns ingen heltäckande bild av utbudet av trafiktjänster som verkar på marknadsvillkor och som får offentligt stöd.

Förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafiken är beroende av flera olika instansers och aktörers samarbete. Till exempel mer persontågtrafik förutsätter att det finns materiel tillgänglig och att bannätet (inkl. stationer, plattformar) möjliggör ökningen. Under planeringsperioden medför materielen (särskilt det tätortståg-, rälsbuss- och nattågtrafikmateriel som utnyttjas vid upphandling av persontågtrafik) och spårkapaciteten begränsningar för en betydande ökning av utbudet av persontågtrafik. När den långväga kollektivtrafiken utvecklas är det viktigt att också göra det möjligt att arbeta i kollektivtrafikfordonen. Det är viktigt att utveckla en hinderlös kollektivtrafik för att göra det möjligt för olika befolkningsgrupper, såsom person med funktionsnedsättning, äldre och barn, att färdas. Hinderlöshet har behandlats som en helhet i samband med resekedjor.

De åtgärder som föreslås nedan kan vid behov kompletteras genom särskild överenskommelse med finansiering som reserverats för statens och stadsregioners samfinansierade infrastrukturprojekt och tjänster särskilt i slutet av planeringsperioden.

I början av planeringsperioden förbereder man sig på åtgärder för att stimulera kollektivtrafiken till följd av coronasituationen i form av överskridningar av planen för de offentliga finanserna.

Samarbete och uppföljning

- Staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) utvecklar de behöriga myndigheternas och andra aktörers samarbete inom kollektivtrafiken. Samarbetet mellan

olika aktörer behöver intensifieras när det gäller såväl myndigheter, tjänsteleverantörer och olika färdssätt inom kollektivtrafiken som lokal- och fjärrtrafiken. Syftet med samarbetet är att bättre samordna och effektivare utnyttja trafik som producerats på olika sätt och ordnats med olika trafikformer samt att knyta infrastruktur- och materielutvecklingen närmare till utvecklingen av tjänster. I samarbetet behandlas utveckling av kollektivtrafiken för att genomföra kollektivtrafikåtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen (t.ex. servicenivåmål och hinderlöshet inom den långväga trafiken) samt som underlag för beredningen av följande riksomfattande trafiksystemplan. Särskild uppmärksamhet fästs vid att åter göra kollektivtrafiken attraktiv efter epidemin och granska utvecklingsbehoven inom kollektivtrafiksystemet.

- Staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) klarlägger helhetsbilden över det marknadsmässiga och det offentligt understödda utbudet av transportservice samt följer trafikmarknadens utveckling som ett led i trafiksystemanalysen. I arbetet utreds också tillgången på taxiservice. På grund av coronasituationen är det ännu viktigare att följa trafikmarknaden med avseende på identifieringen av efterfrågesituationen och matchningen med utbudet.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) följer inverkan av kollektivtrafikstödet särskilt på trafikutsläppen och tillgängligheten. Kollektivtrafikstödens effekter beaktas vid inriktningen av stöden. Den inriktning av tilläggsstöden till kollektivtrafiken som presenteras nedan är dagens uppskattningar, som preciseras när följande riksomfattande trafiksystemplan bereds. När stödnivåerna fastställs beaktas kollektivtrafikens utveckling under de följande åren samt information om stödets effekter.

Långväga kollektivtrafik och närtågtrafik

Långväga kollektivtrafik (tåg- och busstrafik samt flygtrafik) fungerar i huvudsak på marknadsvillkor. Dessutom köper staten persontågtrafik och flygtrafik som kompletterar trafiken på marknadsvillkor. Det har inte angetts några riksomfattande servicenivåmål.

Flygtrafiken är en bransch som lidit kraftigt av coronasituationen som började 2020. När den internationella trafiken avtagit har också de inrikes flygförbindelserna minskat. Situationen har behandlats i arbetsgruppen för flygförbindelserna till Karleby, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi.²⁷ Inom småluftfarten pågår en teknisk omvälvning, som erbjuder möjligheter som behöver utvärderas ingående med avseende på det riksomfattande trafiksystemet och en minskning av trafikutsläppen.

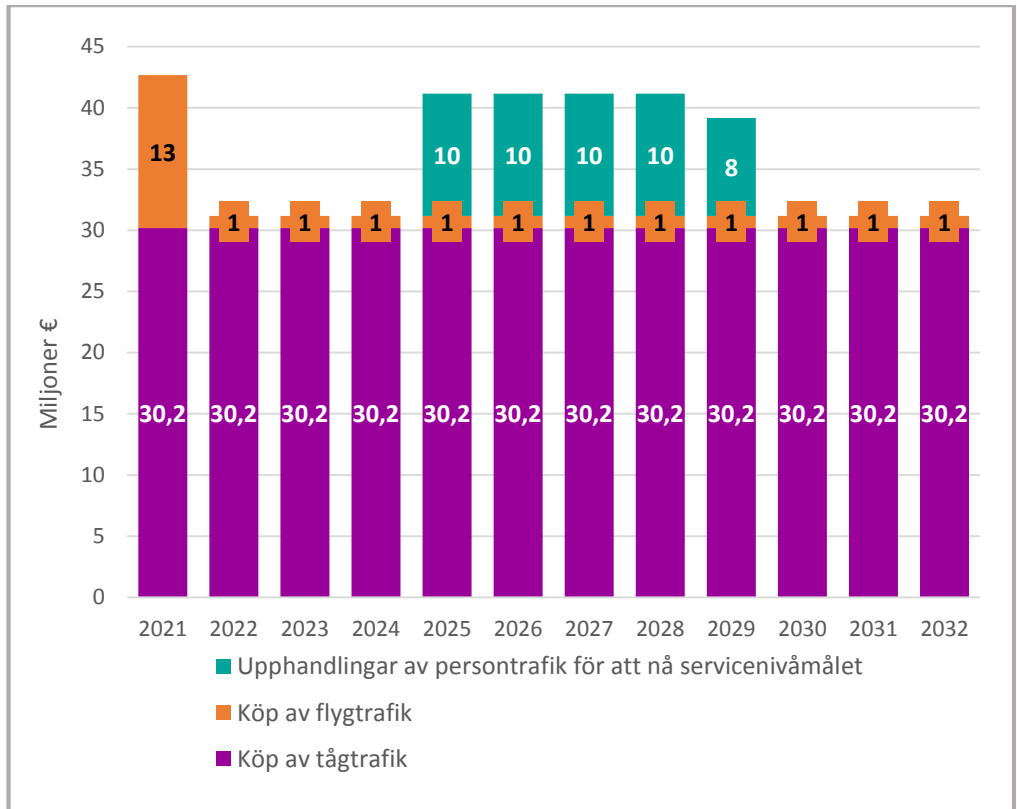
- Staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) fastställer servicenivåmål för fjärrtrafiktjänster (tåg-, buss- och flygtrafik) för de viktigaste pendlings- och arbetsrelaterade förbindelserna mellan landskapscentrumen. Detta görs i samarbete med andra aktörer under 2021-2022. Staten förbinder sig att genomföra den fastställda servicenivån inom fjärrtrafiken genom upphandling av persontrafik från och med 2025, om servicenivån inte uppnås till marknadsvillkor. För busstrafikens del genomförs upphandlingen gemensamt av NTM-centralerna och det fästs särskild uppmärksamhet vid att det ska vara möjligt att arbeta. Staten upphandlar inte konkurrerande trafik tjänster på samma förbindelsesträcka. Staten granskar på nytt hur servicenivåmålen inom fjärrtrafiken uppnåtts i god tid innan det upphandlingsavtal om persontågtrafik som man förhandlar om som bäst går ut och bedömer färd sätten inom fjärrtrafiken parallellt med avseende på målen för den riksomfattande trafiksystemplanen. Kostnaderna är 8-10 mn € per år under 2025-2029 (sammanlagt 48 mn €).
- Staten (kommunikationsministeriet) skaffar persontågtrafiktjänster från VR-Group Ab som direktupphandling enligt trafikavtalsförordningen. Genom anskaffningarna köps nattågstrafik samt tätortstågtrafiktjänster i södra Finland. Staten köper också fjärrtrafik och rälsbusstrafik på icke-elektrifierade banavsnitt. Förhandlingar om ett högst nio år långt avtal pågår. För att minska trafikens miljökonsekvenser och utvidga pendlingsområdena mellan nya orter utreds möjligheterna att utvidga utbudet av persontågtrafik även till nya områden. I upphandlingen beaktas kraven på hinderlöshet, resekedjor som kombinerar olika trafikformer samt cykeltur-

²⁷ Arbetsgruppen för flygtrafikförbindelser till Karleby, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2020>

ismens behov. Coronasituationens effekter på upphandlingen utreds i samband med förhandlingarna. Kostnaderna är cirka 32 mn € per år, liksom för närvarande. En del av finansieringen täcks med klimatbaserat kollektivtrafikstöd.

- Transport- och kommunikationsverket samt Trafikledsverket utreder behoven av och möjligheterna att utveckla den regionala tågtrafiken ur nationell synvinkel med beaktande av de regionala synpunkterna. I det sammanhanget utreder myndigheterna tillsammans med andra aktörer bland annat den duospårtrafik som föreslagits som en utvecklingslösning för regional spårtrafik och möjligheterna att främja den samt kostnaderna, utmaningarna och nyttan i anslutning till den.
- Staten kan i enlighet med EU:s flygtrafikförordning köpa flygtrafik till orter från vilka restiden till Helsingfors med tåg är över 3 timmar. Förutsättningen för stöd är att det ställs en offentlig serviceförpliktelse för driften av flygtrafikförbindelsen i fråga samt att kommuner eller andra regionala aktörer deltar i finansieringen. Statens kostnader är cirka 1 mn € per år.
- Dessutom stödjer staten på grund av coronasituationen tillfälligt flygförbindelser till Karleby-Jakobstad, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi-Torneå flygplatser till utgången av 2021 för att säkerställa sysselsättningen och exportindustrins återhämtning i regionerna samt den regionala tillgängligheten. Stödåtgärderna finansieras som en överskridning av den nuvarande planen för de offentliga finanserna. Syftet med stödet är att möjliggöra en återgång till rutflygtrafik på marknadsvillkor från ingången av 2022.
- Staten stödjer vid behov i enlighet med separat beslut flygrutter med beaktande av regional jämlikhet och tillgänglighet samt näringslivets behov.
- Staten och kommunerna främjar utvecklingen av flygtrafiktjänster genom att utnyttja nya tekniska lösningar. Nätverksbildningen bland digitala luftfartsaktörer främjas i syfte att dela bästa praxis och påskynda utvecklingen i branschen, och behoven av att utveckla lagstiftningen liksom behoven av myndighetsverksamhet i

fråga om luftfarten bedöms som en helhet med avseende på digital luftfart.



Figur 7. De uppskattade anslagsnivåerna för trafik som kompletterar fjärrtrafiken på marknadsvillkor under planeringsperioden.

Kollektivtrafikstöd

I synnerhet kommunerna spelar en betydande roll för finansiering av kollektivtrafiken nu och i framtiden. Staten deltar i stimulansstödet till kollektivtrafiken och ökar sina satsningar på kollektivtrafiken i fortsättningen, när servicenivån på kollektivtrafiken har återgått till tillväxtspåret. Statens tilläggsstöd till kommunerna förutsätter att de gör motsvarande tilläggsats-

ningar på kollektivtrafiken. Tilläggsstöden fokuseras på de största stadsregionerna och medelstora stadsregionerna, där möjligheterna till en färdmedelsförskjutning är större än i andra regioner. För att förbättra tillgängligheten styrs tilläggsstöd även till trafik som NTM-centralerna anordnar. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat.

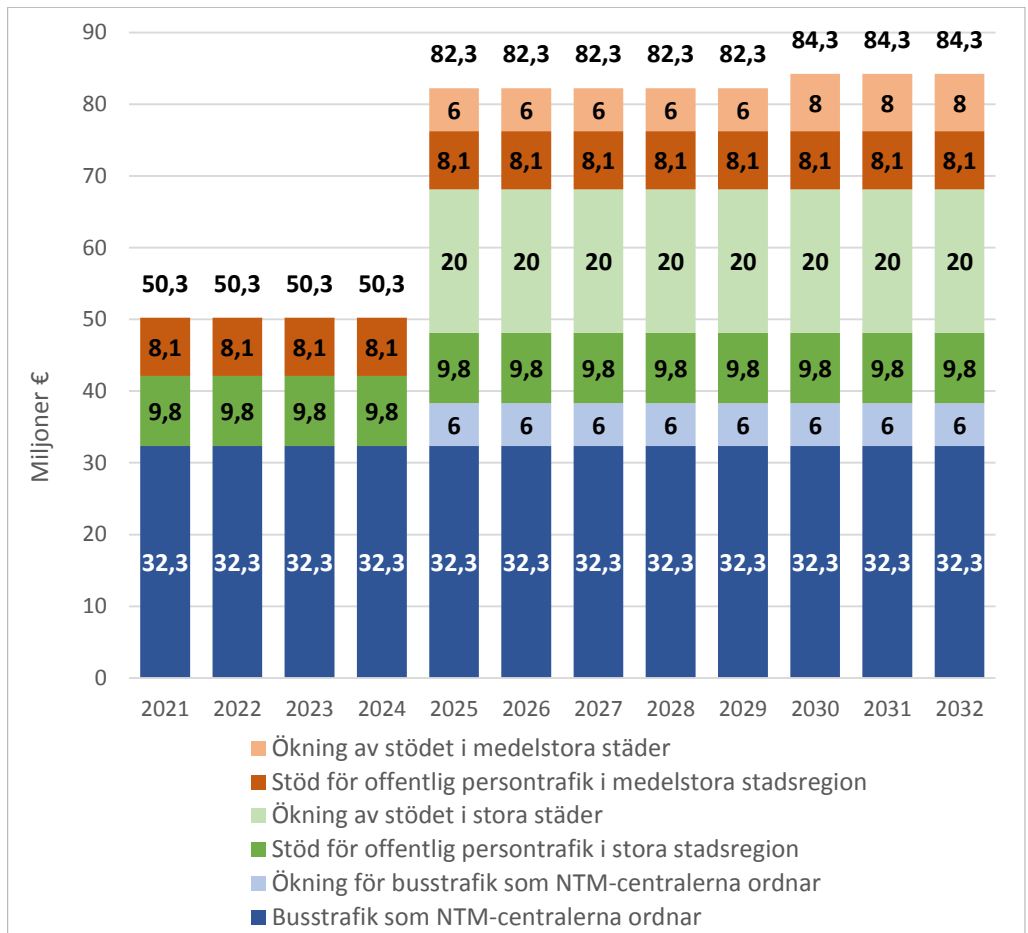
- Staten förbereder sig på stimulansstöd till kollektivtrafiken huvudsakligen under 2021-2024. Genom stödet stimuleras användningen av kollektivtrafik och trafikeringen och man strävar efter att åter göra kollektiven attraktiv och återgå till tillväxtpåret före coronaepidemin. Stödbehovet, stödfördelningen och stödeffekterna följs och bedöms regelbundet. Stödåtgärderna finansieras som en överskridning av planen för de offentliga finanserna.
- Staten stärker det stomnätverk för busstrafik som NTM-centralerna ordnar på förbindelsesträckorna med störst efterfrågan. Servicenivåmålen för den busstrafik som NTM-centralerna ordnar bereds i anslutning till beredningen av de regionala trafiksystemplanerna och i beredningen beaktas särskilt regionstädernas behov. Målet är dessutom att stödja kombinerade persontransporter på landsbygden som säkerställer en viss minimiservice i fråga om persontransporter. Merkostnaderna är 6 mn € per år under 2025-2032 (sammanlagt 48 mn €).
- Staten och kommunerna ökar finansieringen av kollektivtrafiken i medelstora stadsregioner från och med 2025. Staten och kommunerna delar på kostnaderna. En del av finansieringen styrs till de nya MBT-regionerna (Kuopio, Lahtis och Jyväskylä), och till denna del kommer man närmare överens om hur finansieringen ska inriktas i MBT-avtalsförhandlingarna mellan staten och kommunerna. Merkostnaderna för de medelstora stadsregionernas del är 6-8 mn € per år under 2025-2032 (sammanlagt 54 mn €).
- Staten och kommunerna ökar kännbart finansieringen av kollektivtrafiken i stora stadsregioner från och med 2025. Utbudet av kollektivtrafik fokuserar särskilt på spårtrafik och annan stomtrafik. Merkostnaderna är 20 mn € per år under 2025-2032 (sammanlagt

160 mn €). Staten och kommunerna kommer närmare överens om hur finansieringen ska inriktas i MBT-avtalen.

- Den klimatbaserade ökningen av kollektivtrafikstöden fortsätter under planeringsperioden. Härav anvisas de största stadsregionerna 7 mn € per år under 2021-2023 i enlighet med MBT-avtalen. Dessutom används 2 mn € per år för upphandling av tågtrafik.
- Kommunerna och staten utvecklar kollektivtrafiktjänsterna så att de blir mer lättanvända, snabba, hinderlösa och pålitliga än för närvarande samt främjar utvecklingen av urvalet mobilitetstjänster som stödjer sig på kollektivtrafik samt smidiga resekedjor.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- regionernas internationella tillgänglighet
- **tillgängligheten mellan regionerna**
- **tillgängligheten inom regionerna**
- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- effektivitet



Figur 8. De uppskattade höjningarna av kollektivtrafikstöden i stadsregioner och glesbygdsområden under planeringsperioden. I figuren presenteras anslagsnivån enligt jämförelsealternativet enligt stödformerna samt den uppskattade ökningen av anslagsnivån enligt planen.

5.3.1.2 Resekedjor

När resekedjorna utvecklas framhävs utnyttjandet av data och utvecklingen av knutpunkter i persontrafiken. De utvecklingsbehov som hänförs till knutpunkterna i persontrafiken beskrivs i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. När resekedjor utvecklas spelar också trafiknäten en stor roll, och de beskrivs i det avsnitt som behandlar trafiknät och knutpunkter i trafiken. Till exempel infartsparkeringsmöjligheter är en väsentlig del av en fungerande resekedja. Åtgärderna för att utveckla resekedjorna förläggs till planeringsperiodens början, så att övergången till hållbarare färdmedel kan främjas så snabbt som möjligt. Till utvecklingen av resekedjorna (biljett- och avgiftssystem, passagerarinformation i knutpunkterna samt kombinerade persontransporter, hinderslöshet) styrs under 2023-2025 sammanlagt 20 mn €.

Utnyttjande av data i resekedjor och utveckling av knutpunkter i persontrafiken

- Staten och kommunerna främjar tillgången till väsentlig information om trafik tjänster, såsom tidtabells- och ruttinformation, enligt statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitets tjänster (643/2017) i hela landet. För att förbättra kvaliteten på tidtabells- och ruttinformation och säkerställa riksomfattande täckning främjar Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab tillsammans med myndighets- och företagsaktörer utnyttjandet av information (data och digitalisering av trafiksystemet behandlas senare i avsnittet om genomgående teman vid utvecklingen av trafiksystemet). Om målen inte förverkligas helt på marknadsvillkor, utvecklas en stödmodell där kommunikationsministeriets förvaltningsområde kan åta sig rollen att genomföra de funktionaliteter som inte avancerar på marknadsvillkor.
- Kommuner och andra regionala aktörer som ordnar kollektivtrafik (kollektivtrafikmyndigheter, trafikidkare på marknadsvillkor) fortsätter samarbetet för att förbättra biljett- och avgiftssystemens kompatibilitet samt ibruktagandet av passagerarinformation i realtid. Vid utvecklingen beaktas i synnerhet glesbygdsområdena, där de största bristerna finns i biljett- och avgiftssystemens kompatibilitet. På så vis får också kunderna effektivare och lättare tillgång till kollektivtrafikens serviceutbud, som är mindre i glesbygdsområdena

och stadsregionernas kransområden än i andra regioner. Samarbetet startar med pilotförsök på enskilda förbindelsesträckor, som staten uppmuntrar till genom att ordna finansiering.

- Staten fastställer den eftersträvade servicenivån på passagerartjänster och passagerarinformation för de knutpunkter i persontrafiken som är viktigast på nationell och internationell nivå. Detta görs i samarbete med andra aktörer, bl.a. kommuner, under 2021-2022 samtidigt som servicenivån på fjärrtrafiken fastställs. Dessutom stödjer staten fjärrtrafikens knutpunktsaktörer vid reformen av digital och fysisk passagerarinformation så att det blir smidigare än nu att byta från ett färd sätt till ett annat med beaktande av olika passagerartypers behov (hinderslöshet, tillgänglighet, språkversioner). Staten kan stödja även andra knutpunktsaktörer vid sidan av kommuner.
- Kommunerna utvecklar centrala knutpunkter i persontrafiken, särskilt spårtrafikstationer, till centrum för hållbar mobilitet tillsammans med andra aktörer. I centrumen för hållbar mobilitet förenas färd sätt och passagerartjänster som är centrala för smidiga resekedjor (säkerställande och samordning av verksamhetsförutsättningarna för bl.a. stadscyklar, elsparkbräden och andra nya sammanvända tjänster) och de utgör centrala stadsutvecklingsobjekt. Dessutom är det viktigt att utveckla mikromobilitetstjänster på grund av coronasituationen. Kommunerna spelar en stark roll för att koordinera samarbetet mellan knutpunktsaktörerna (inkl. VR, Senatstationsfastigheter Ab, Matkahuolto) och producenterna av mobilitetstjänster. Knutpunktsaktörerna (inkl. statsägda VR och Senatstationsfastigheter Ab) och producenterna av mobilitetstjänster förbinder sig att beakta behoven av hållbara mobilitetstjänster och olika användargrupperns behov (bl.a.inderslöshet) som en del av utvecklingen av knutpunkterna samt att intensifiera samarbetet med utgång i resekedjorna. Statens möjligheter att utveckla järnvägsstationernas och resecentrumens servicenivå utökas genom att statens fastighetsinnehav i stationsomgivningarna centraliseras ytterligare.

Hinderslösa resekedjor

I nuläget är det utmanande att få information om huruvida hela resekedjan är hinderlös. Det saknas en riksomfattande vision för att utveckla såväl fysisk hinderlöshet som tillgängligheten i fråga om digitala trafik tjänster. När det gäller hinderlöshet beaktas såväl infrastrukturen (inkl. distributionsställen för alternativa bränslen och parkering), mobilitetsmaterielen som digital tillgänglighet. Utvecklingsutmaningarna i knutpunkterna beskrivs även med avseende på hinderlöshet i den strategiska lägesbilden för trafiknätet.

- Staten fastställer i samarbete med andra aktörer, särskilt olika befolkningsgrupper, en vision för trafiksystemets hinderlöshet och digitala trafik tjänsterna tillgänglighet och identifierar olika ansvariga aktörers roll för såväl resekedjans olika delars funktionsduglighet som tillgodoseendet av passagerarnas rättigheter.
- Utöver den allmänna utvecklingen fastställer staten i samarbete med andra aktörer, särskilt olika befolkningsgrupper, de förbindelsesträckor av nationell betydelse där man i enlighet med principen design for all (planering som lämpar sig för alla) eftersträvar högklassiga hinderlösa resekedjor samt säkerställer även tillgången på digital hinderlöshetsdata och datas tillgänglighet. Detta görs samtidigt som servicenivån på knutpunkterna i fjärrtrafiken och persontrafiken fastställs. Pilotprojekt som gäller hinderlösa resekedjor genomförs.

Mobilitet som service (Mobility as a Service, MaaS)

- Kommunerna gör det möjligt att utveckla mobilitetstjänster i hela landet och erkänner deras roll som en del av trafiksystemet. Kommunerna främjar uppkomsten av mobilitetstjänster genom försök, offentliga och privata aktörers samarbete och digitalisering (till exempel intelligenta matartrafiklösningar, såsom anropsbaserad kollektivtrafik, crowdsoursade transporter samt kompatibla system) samt genom möjliggörande markanvändning i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Producenterna av mobilitetstjänster ser i enlighet med lagen om trafikservice och statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster till att väsentlig information om deras tjänster (bland annat

tidtabells- och ruttinformation) är heltäckande och tillgänglig och att de som ansvarar för biljett- och avgiftssystem hos dem som tillhandahåller persontransporttjänster inom väg- och spårtrafiken har tillgång till systemens försäljningsgränssnitt på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

- Staten främjar utvecklingen av mobilitetstjänster vid behov genom lagstiftning och är aktivt med och försöker hitta lösningar för dem som uträttar ärenden för andra. Staten utvecklar en verksamhetsmodell för att stärka aktörernas samarbete och klarlägga ansvarsfördelningen i samarbete med städer och tjänsteproducenter under Transport- och kommunikationsverkets ledning.

Kombinerade persontransporter

I fråga om kommunernas lagstadgade persontransporter²⁸ och FPA-transporterna skulle det finnas utvecklingsmöjligheter, om de skulle ses som en helhet med avseende på kundernas behov. Genom att kombinera persontransporter kunde man med hjälp av nytt slags samarbete säkerställa en viss minimiservice i fråga om persontransporter särskilt i glesbygdsområden. Samtidigt behöver det säkerställas att olika människogrupperns särskilda behov beaktas på ändamålsenligt sätt.

Utvecklingen av bestämmelserna om FPA-taxi påverkas också av regeringsprogrammets skrivning om beredning av frågor om avvecklande av flerkanalsfinansieringen. Denna beredning har fått vänta i social- och hälsovårdsministeriet på att vård- och landskapsreformen ska avancera. I samband med beredningen som gäller flerkanalsfinansieringen kommer man att avgöra vilken aktör som i framtiden ordnar och ersätter resor till hälso- och sjukvård, inklusive taxiresor.

- Kommunerna och staten främjar långsiktigt kombinerade persontransporter. Staten riktar statsunderstöd till kollektivtrafikmyndigheterna och kommuner för kombinerade persontransporter.
- Social- och hälsovårdsministeriet, undervisnings- och kulturministeriet samt kommunikationsministeriet inleder i samarbete med

²⁸ Till kommunernas lagstadgade transporter hör transporter enligt lagen om grundläggande utbildning (628/1998), socialvårdslagen (1301/2014) och handikappservice lagen (380/1987).

Kommunförbundet samt andra myndigheter och samarbetsparter arbete för att utveckla offentligt understödda transporter.

- Staten utser en ansvarig aktör för kombinerade persontransporter bland de ansvariga ministerierna. Den ansvariga aktören bedömer möjligheterna att kombinera lagstadgad trafik som kommunerna och FPA upphandlar eller ersätter med hjälp av såväl styrning till kollektivtrafik som enhetlig upphandlingspraxis.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **tillgängligheten mellan regionerna**
- **tillgängligheten inom regionerna**
- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.3.2 Godstrafiktjänster

Företagen ansvarar för godstrafiktjänsterna. Inom godstrafiken hänför sig statens och kommunernas roll särskilt till trafiknät och trafikknutpunkter. I fråga om godstrafiktjänsterna främjar staten företagens verksamhetsmöjligheter, bland annat genom att underlätta utnyttjandet av information samt genom forsknings- och utvecklingsprojekt. Resultaten av utredningarna beaktas bland annat vid beredningen av följande riksomfattande trafiksystemplan.

- Staten utreder möjligheterna, behoven och förutsättningarna att inleda kombinerade transporter 2021-2022 i samarbete med andra aktörer. I arbetet utreds bland annat efterfrågan på service och möjligheterna att erbjuda service, utvecklingsbehoven på ban-nätet, materielkraven, trafikpolitiska åtgärdsbehov, samhällsekonomiska och andra konsekvenser samt identifieras eventuella behov av pilotprojekt.

- Staten utreder möjligheterna att effektivisera logistikkedjorna och minska utsläppen under kommande år i samarbete med andra aktörer. I utredningen behandlas också trafiken på inre vattenvägar och utnyttjas resultaten av utredningen om kombinerade transporter. Utifrån utredningen kan man identifiera till exempel pilotprojekt för att testa åtgärder.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utreder transitotrafikens samhällsekonomiska samt andra direkta och indirekta konsekvenser under kommande år i samarbete med andra aktörer. Transitotrafiken har betydande ekonomiska konsekvenser för enskilda aktörer, såsom hamnar och transportföretag. Å andra sidan har transitotrafiken betydande inverkan på underhålls- och investeringsbehoven och -kostnaderna i fråga om vägar, järnvägar och vattenvägar samt på trafikledskapacitetens tillräcklighet.

Digitalisering av logistiken

Med hjälp av digitalisering kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare (inkl. knutpunkter i godstrafiken) och trafikutsläppen kan minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller. Logistikens centrum är hantering och utnyttjande av data inom hela transportkedjan, vilket förutsätter fungerande och högklassig informationsgång och -delning mellan aktörerna samt transparent information. Med hjälp av digitalisering kan man också utveckla verksamheten i godstrafikens knutpunkter. Digitaliseringen och data utnyttjas i enlighet med principerna för inbyggd dataskydd och informationssäkerhet bland annat genom skydd som hänför sig till informationssystemens gränssnitt. Digitaliseringen av logistiken främjas genom Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab:s åtgärder för att främja utnyttjandet av data (data och digitalisering av trafiksystemet behandlas senare i avsnittet om genomgående teman). Digitalisering av logistiken behandlas mer ingående i digitaliseringsstrategin för logistiken.²⁹

- Staten (kommunikationsministeriets förvaltningsområde) främjar i samarbete med andra aktörer utvecklingen av logistikens lägesbilddata genom att öka tillgången på digital data och kompatibiliteten mellan olika logistikaktörer inom hela leveranskedjan. Särskild

²⁹ Digitaliseringsstrategin för logistiken (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM035:00/2019>

uppmärksamhet fästs vid kvaliteten och tillgången på information om ankomst- och avgångstider i knutpunkter (hamnar, terminaler).

- Som ett led i genomförandet av EU:s lagstiftning om EU:s elektroniska fraktdata och hamnanmälningarna inom sjötrafiken skapar staten i samarbete med andra aktörer förutsättningar för förmedlingsplattformar som främjar informationsutbytet och bestämmer tillsammans med aktörerna i branschen principerna (inkl. inbyggd dataskydd och datasäkerhet), processerna och rollerna för delning och utnyttjande av data.
- Staten främjar i samarbete med andra aktörer utvecklingen av statistik om godstrafiken med hjälp av digital information. Staten (inkl. Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab) utreder i samarbete med andra aktörer möjligheterna att förbättra tillgången till information om transporter av farliga ämnen inom transportkedjorna och för myndigheternas bruk.

Stadslogistik

- Staten främjar utveckling av stadslogistiken genom att styra forsknings- och innovationsfinansieringen samt stödja anskaffningen av EU-finansiering för kommuners och företags pilotprojekt till exempel för att utnyttja ny teknik och utnyttja data för att kombinera transporter samt med hjälp av lagstiftning. Kommunerna uppmuntras att utnyttja och pröva digitala luftfartstjänster. Dessutom stöder staten kommunernas samarbete i anslutning till stadslogistik, till exempel när kommunerna utarbetar planeringsdirektiv tillsammans.
- Kommunerna skapar möjligheter till en utsläppssnålare stadslogistik än nu bland annat genom att främja användningen av utsläppssnål materiel genom markanvändnings- och byggnadslösningar och vid offentlig upphandling.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.4 Genomgående teman vid utvecklingen av trafiksystemet

5.4.1 Trafiksäkerhet

Säkerheten inom järnvägstrafiken är på god nivå i Finland, likaså är säkerhetsläget inom handelssjöfarten och kommersiella flygtransporter gott. Däremot finns det utrymme för förbättringar när det gäller säkerheten i vägtrafiken. Säkerhetsarbetet inom vägtrafiken bygger även i Finland på en nollvision, enligt vilken trafiksystemet ska planeras så att ingen behöver skadas allvarligt eller omkomma i vägtrafiken. Som bäst utarbetas en trafiksäkerhetsstrategi som sträcker sig fram till 2026 och vars syfte är att förbättra trafiksäkerheten inom alla trafikformer.³⁰ Målet är en övergripande förbättring av trafiksäkerheten och att skapa förutsättningar för en säker utveckling av trafiken i framtiden. Särskild uppmärksamhet fästs vid trafikbeteendet samt digitaliseringen och automatiseringen av trafiken.

När det gäller infrastrukturen påverkas trafiksäkerheten av gott underhåll och förbättring samt till exempel av vägsäkerhetsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet), som håller på att genomföras nationellt. I och med direktivet ska det före 2024 utarbetas en riskbaserad nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning. Syftet med bedömningen är att identifiera olycksrisker i anslutning till infrastrukturen och rikta investeringar så att säkerheten i vägtrafiken kan förbättras.

- Staten har förbundit sig till EU:s nollvision för trafiksäkerheten, enligt vilken ingen ska behöva omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken år 2050. Dessutom eftersträvas före år 2030 en halvering av antalet som omkommer och skadas allvarligt. För dödsfallens del betyder detta färre än hundra personer per år. Staten utarbetar en långsiktig trafiksäkerhetsstrategi som styr den nollvision som beskrivs ovan. Staten har också en gällande trafiksäkerhetsstrategi för hela den period som omfattas av trafiksystemplanen. Dessutom utvärderas trafiksäkerhetens utveckling och behoven av att uppdatera strategin regelbundet som en del av trafiksystemanalysen. Långsiktig finansiering för trafiksäkerheten tryggas.

³⁰ Trafiksäkerhetsstrategi (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

5.4.2 Data och digitalisering av trafiksystemet

Staten utnyttjar de möjligheter som data erbjuder när trafiksystemet utvecklas, vilket stödjer utvecklingen av bland annat automatiseringen, rese- och transportkedjorna samt nya tjänster. Data delas kompatibelt över gränserna i Europa så att även data som är kritisk för samhällets funktion har identifierats och skyddas på behövligt sätt.

För att den fysiska infrastrukturen ska utnyttjas till fullo samt smidiga person- och godstrafiktjänster utvecklas förutsätts att det byggs upp ett digitalt dataskikt ovanpå den fysiska infrastrukturen. Med hjälp av realtida modellering (digital tvilling) av trafikinfrastruktur och trafikhändelser är det möjligt att hantera, förädla och dela information om trafiken, optimera trafiken samt utveckla nya tjänster. Utöver digital modellering behövs legislativa ramar för att dela information, en realtida lägesbild av trafiken inom alla trafikformer samt en sammanställning av bastjänsterna för digital affärsverksamhet.

Legislativa ramar för utnyttjande av data

- Staten (kommunikationsministeriet) utreder i samarbete med andra aktörer hur digital data i anslutning till säkerheten och smidigheten i trafiken som samlas in av transportmedel kunde delas mellan aktörerna på ett sätt som gagnar alla. Staten skapar legislativa förutsättningar för att dela data. Det utreds särskilt hur till exempel situations-, läges- och ruttdata som behövs för automatiseringen av transportmedlen kan delas mellan aktörer som behöver data på ett kompatibelt sätt samt med beaktande av dataskyddet och informationssäkerheten. Dessutom utreds utnyttjandet av satellitnavigeringsbaserade tids- och geografiska informationssystem.
- Staten (kommunikationsministeriet) fastställer i samarbete med andra aktörer också vilket ansvar de som producerar, förmedlar och utnyttjar data har.

Bastjänster för digital affärsverksamhet

- Staten stödjer digitaliseringen av trafiksystemet genom att med hjälp av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab förbättra tillgången till

och möjligheterna att utnyttja data. På detta sätt kan man skapa enhetliga och rejåla verksamhetsmodeller för tillhandahållarna av trafik tjänster vid utvecklingen av nya tjänster som överskrider gränserna mellan transportmedlen, vilket skapar förutsättningar för uppkomsten av nya digitala trafik- och logistik tjänster. Förutom data och en ny teknisk plattform behövs det gemensamma strukturer och standarder, nya investeringslösningar andra bastjänster för digital affärsverksamhet (t.ex. kapacitets-, tidtabells-, lägesdata samt identifiering), avtalsstrukturer för samarbete och tillräcklig samordning, som Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab svarar för. Åtgärden gör det möjligt att sammanställa väsentlig information om mobilitetstjänster, såsom tidtabells- och ruttinformation (behandlas ovan i avsnittet om resekedjor) och att digitalisera logistiken (behandlas ovan i avsnittet om godstrafiktjänster). Kostnaderna är sammanlagt 25 mn € under 2022-2024.

Utnyttjande av data i statens trafikledshållning

- Staten (Trafikledsverket) utvecklar täckningen och kvaliteten hos statistiska uppgifter om statens trafiknät för behov i anslutning till bland annat automattrafiken och förvaltningen av trafikledsegheden.
- Under Trafikledsverkets ledning utreds möjligheterna till samt genomförs pilotförsök med mer omfattande insamling av dynamisk data än nu som gynnar kommunikationsnäten och utnyttjande av analys vid underhållet av trafikleder. I arbetet beaktas bland behoven av effektiv egendomsförvaltning, vinterskötsel, automatisering samt logistik. I arbetet kan befintliga verktyg utnyttjas, såsom Meteorologiska institutets observationer av förhållandena och datamodellering.

Kostnaderna för utnyttjande av statisk och dynamisk data och utvecklingsinvesteringar samt bringandet av basdatalagren i en form som kan utnyttjas (s.k. digital tvilling) ingår i finansieringen av pilotprojekt, vilket har beskrivits i avsnittet om finansieringsreserveringar.

Främjande av automatisering inom olika trafikformer

Syftet med trafikens automatisering är människonära utveckling och utnyttjande, ett ur automatiseringssynvinkel bättre informationsutnyttjande samt en möjliggörande reglering såväl internationellt som vid behov även nationellt. Härigenom eftersträvas en säkrare, effektivare och hållbarare trafik. Automatiseringen av trafiken behandlas mer ingående i åtgärds- och lagstiftningsplanen för trafikens automatisering.³¹

- Under kommunikationsministeriets, Transport- och kommunikationsverkets samt Trafikledsverkets ledningar utarbetas en bedömning av den eftersträvalda automatiseringsnivån inom vägtrafiken på sträckor i trafikledsnätet (också gatunätet) samt en syn på automatiseringsfrämjande åtgärder enligt bedömningen och särskilt eventuella problempunkter. Bedömningen görs i samarbete med kommunerna.
- Efter den ovannämnda bedömningen bedömer kommunikationsministeriet behovet av bestämmelser för att styra servicenivån och underhållsnivån på landsvägarna som kompletterar den befintliga lagstiftningen och främjar automatisering.
- Staten genomför tillsammans med andra aktörer pilotförsök och andra försök som främjar automatiseringen av trafiken inom alla trafikformer. Finansieringen av pilotprojekt beskrivs i avsnittet om finansieringsreserveringar.

5.4.3 Trafikledning och trafikstyrning

Med trafikledning och trafikstyrning avses att säkerställa att olika trafikflöden flyter störningsfritt, säkert och effektivt.

Trafikledning omfattar flygtrafiktjänst samt ledning av väg-, järnvägs- och sjötrafiken. För trafikledning och trafikstyrning på statens landsvägs-, ban- och vattenvägsnät svarar Trafikledsverket, som förvaltar trafikledsnätet. Statsrådet utser vilka som tillhandahåller flygtrafiktjänster. Trafiklednings- och trafikstyrningstjänster för alla trafikformers del producerar av helt

³¹ Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM059:00/2019>

statsägda Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, som är organiserad i dotterbolag för olika trafikformer. Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab:s dotterbolag Fintraffic Järnväg Ab svarar för trafikledning och trafikstyrning för järnvägstrafikens del, Fintraffic Väg Ab för vägtrafikens del, Fintraffic Sjötrafikledning Ab för sjötrafikens del och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab för flygtrafiktjänstens del.

Ledningen och styrningen av väg-, järnvägs- och sjötrafiken finansieras med finansieringen för basunderhållet. Kostnaderna för flygtrafiktjänsten täcks i huvudsak med användaravgifter. Kostnaderna för trafikledning och trafikstyrning är en del av produkten basunderhållets trafiktjänster, för vilka totalkostnaderna under planeringsperioden är sammanlagt 3 250 mn €, i medeltal 271 mn € per år. Förutom trafikledning ingår i produkten till exempel vintersjöfart.

När det gäller luftrumspaneringen baserar sig verksamheten till stor del på övernationell reglering. Till exempel genom att utveckla det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky) strävar man efter att förenhetliga luftrummet över Europa så att kapaciteten kan maximeras och kostnaderna för att producera flygtrafikledningstjänsten minimeras. När det gäller luftrumspaneringen är ett särdrag för Finland att flygtrafiktjänsten är gemensam för civil- och militärflyget, vilket gör systemet effektivt. Även för järnvägarnas del reglerar EU det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS/ETCS), som medlemsstaterna måste ta i bruk när de nationella signalsystemen blir föråldrade. Moderniseringen av signalsystemet för järnvägar (Digirata) behandlas ovan i avsnittet som gäller bannätets utveckling.

När trafikledningen och trafikstyrningen utvecklas i fråga om alla trafikformer är det centralt att fortlöpande förbättra den aktuella lägesbildsinformatonen om trafiken, vilket också betjänar digitaliseringen och utnyttjandet av data inom hela trafiksystemet. Av trafikformerna har man kommit längst med utvecklingen inom flygtrafiken, där man med hjälp av trafikdata och digitalisering av processerna stödjer en ökning av den obemannade trafiken (drönare) genom att på ett säkert sätt kombinera den med traditionell luftfart. Man skapar en smidig modell för produktion av flygtrafiktjänst tillsammans med Estland och möjliggör flygtrafik på lågtrafikerade fält med hjälp av distansflygledning samt skapar en grund för uppkomsten av nya luftfartstjänster. I den arbetsgrupp som utrett en utveckling av den

digitala luftfarten gick man också igenom till exempel ett nätverk för låghöjdsflygning och nya luftrum med tjänster för obemannad luftfart. För närvarande syns utvecklingsåtgärderna inte fullt ut i finansieringen för basunderhållet. Utvecklingsfinansieringen i anslutning till detta beskrivs i avsnittet om pilotförsök.

- Staten sköter basfinansieringen av trafikledningen och trafikstyrningen så att det går att ytterligare utveckla verksamheten och förebygga störningar och olyckor samt effektivisera användningen av trafikledskapaciteten, förbättra smidigheten i trafiken, minska trafikutsläppen och svara på behoven av automatisering och digitalisering av trafiken.
- Staten utvecklar trafikledningen inom alla trafikformer så att den bättre motsvarar kundernas behov. Vid utvecklingen beaktas förändringar i verksamhetsmiljön.
- Inom vägtrafiken främjar staten och andra aktörer inrättandet av ett Realtida lägesbildsystem som täcker hela landet.
- Inom sjötrafiken främjar staten och andra aktörer utvecklingen av digitala informationssystem för ledning av sjötrafiken för både bemannade och framtidens fjärrstyrda fartyg, vilket också stödjer distanslotsning.
- Inom luftfarten utreder staten under 2021 inrättandet av ett nätverk för låghöjdsflygning som förbättrar prestationsförmågan särskilt hos den militära luftfarten, gränsbevakningen samt de luftfartsaktörer som ansvarar för läkarhelikoptertjänsterna. Nätverket för låghöjdsflygning består av ett ruttnätverk som baserar sig på satellitbaserad positionering samt av ett nätverk av instrumentflygningsprocedurer. Det möjliggör effektiv flygverksamhet även under väderförhållanden när sikten är som sämst. I utredningen bedöms om nätverket för låghöjdsflygning ska vara öppet för alla som utövar luftfart.
- Staten förbereder sig på att i Finlands luftrum inrätta nya slags luftrum (U-space) med tjänster för obemannad luftfart efter det att EU:s bestämmelser om saken trätt i kraft. Syftet med U-space-luftrummen är att möjliggöra säker och kontrollerad obemannad

luftfart som inte stör eller äventyrar den bemannade luftfarten, men som erbjuder en livskraftig utvecklingsmöjlighet för obemannad luftfart. U-space-luftrummen främjar utvecklingen av autonom obemannad luftfart och affärsmöjligheter i anslutning därtill inom till exempel stadslogistiken i Finland.

- Staten och övriga aktörer förbereder sig också på att övergå till satellitnavigering inom luftfarten 2030 samt inför procedurer för störningar i satellitnavigeringen. Dessutom utreds det hur den digitala data som de digitala luftfartsaktörerna samlar in kan delas mellan aktörerna på ett sätt som gynnar alla.

5.4.4 Kommunikationsnät

Det är viktigt att utveckla kommunikationsnäten med avseende på utvecklingen av trafiksystemet samt till exempel utnyttjandet av boende på flera orter, distansarbete och digitala tjänster. Genom att utveckla kommunikationsnäten kan man bidra till att minska behovet av fysisk trafik och de fysiska trafikprestationerna.

- Staten främjar utvecklingen av kommunikationsnäten också för trafiksystemets behov i enlighet med strategin för digital infrastruktur som sträcker sig fram till 2025.³² Målet är att säkerställa att det finns heltäckande och för det aktuella behovet tillräckliga kommunikationsförbindelser på trafikleder och i knutpunkter (såsom i hamnar och terminaler). Strategin för digital infrastruktur innehåller åtgärder både för att främja införandet av 5G och stödja utbyggnaden av optisk fiber, och där har beaktats såväl näringslivets som konsumenternas behov. Centrala åtgärder i strategin för digital infrastruktur är frekvenspolitiska åtgärder för att främja utbyggnaden av 5G-nät, främjande av kostnadseffektiv och snabb utbyggnad av nätverken samt stöd för pilotförsök och andra försök samt stöd för utveckling av intelligenta transporter och automatisering av trafiken genom kommunikationsnätspolitiken. Staten deltar vid behov i utbyggnaden av optiska fiberförbindelser i trafikknutpunkter samt vid huvudleder och andra trafikleder som är centrala för pilotförsöken för att säkerställa en infrastrukturlösning som stödjer automatiseringen av trafiken.

³² Finland – ett ledande land inom datakommunikationsnät: Strategi för digital infrastruktur 2025, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161468>

- Staten (Transport- och kommunikationsverket) underhåller som ett led i trafiksystemanalysen även i fortsättningen information om den digitala infrastrukturens nuläge och utvecklingsbehov i trafiknätet och trafikknutpunkterna med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön.
- Staten utnyttjar EU-finansiering i projekten för att bygga ut kommunikationsnäten bland annat genom att påverka kriterierna för styrning av finansieringen inom EU samt genom att dela information om möjligheterna till EU-finansiering till dem som bygger ut förbindelserna. Utvecklingsprojekt i anslutning till kommunikationsnäten ingår i de pilotprojekt som beskrivs i avsnittet om finansieringsreserveringar.
- Staten uppmuntrar VR-Group och teleföretagen att komma överens om åtgärder för att förstärka signalen i mobilnätet i tågen och om kostnaderna för detta.

5.4.5 Förberedelser och försörjningsberedskap inom trafiksystemet

Trafiksystemet ska erbjuda verksamhetsförutsättningar under normala förhållanden, vid störningar under normala förhållanden och under i beredskapslagen avsedda undantagsförhållanden. Man förbereder sig på undantagsförhållanden och störningar för att trafiksystemet ska förbli säkert, pålitligt och användbart så länge som möjligt såväl vid svåra störningar under normala förhållanden som under undantagsförhållanden. I beredskapslagen, lagstiftningen inom kommunikationsministeriets ansvarsområde samt i Säkerhetsstrategin för samhället³³ konstateras vilka störningar i trafiksystemet som man förbereder sig på. I beredskapen ingår också myndigheters och företags beredskapssamarbete samt internationellt samarbete, särskilt kring informationsutbyte och lägesbilden.

De system som används för att tekniskt genomföra trafiksystemtjänster förutsätter bland annat säkra datanät och informationssystem, pålitliga och säkra tids- och geografiska informationssystem samt i synnerhet störningsfri elförsörjning för att fungera. Samtidigt bygger trafiksystemets

³³ Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut. Säkerhetskommittén, 2017.

funktionsduglighet i framtiden allt mer på data samt behandling och överföring av data. Detta ställer nya krav på informationssäkerheten, dvs. integriteten, pålitligheten och användbarheten hos den data som används i trafiksystemet. Trafikens klimatmål förutsätter att man i energipolitiken i fortsättningen beaktar tillgången till och distributionen av alternativa drivkrafter för trafiken. Väderförhållandena och de extrema fenomen som hänför sig till dem och som ökar i och med klimatförändringen orsakar redan nu betydande trafikstörningar. De ligger dessutom bakom störningar i eldistributionen, vilket tidvis har betydande inverkan på trafiksystemets funktionsduglighet. I framtiden stärks det inbördes beroendet mellan trafiksystemet och andra system och detta medför nya utmaningar för förberedelserna när det gäller trafiksystemet.

Trafiksystemet spelar en central roll för Finlands försörjningsberedskap och försvar. Därför beaktas befolkningens och näringslivets behov av försörjningsberedskap i planeringen av trafiksystemet och när försörjningsberedskapen utvecklas, sådana de definieras i statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen (1048/2018), som utfärdats med stöd av lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992). Till dessa hör särskilt inhemska trafik- och transporttjänster som är av kritisk betydelse för näringslivet och samhällets funktion samt befolkningens försörjning och välfärd. Även kritisk infrastruktur och andra produktionsfaktorer är av betydelse för försörjningsberedskapen. Till dem hör utöver huvudlederna särskilt sjötransporter året runt, hamnar och flygplatser, transportmateriel, yrkesskicklig personal, tids- och geografiska informationssystem samt trafiklednings- och trafikstyrningssystem. Man identifierar och är medveten om trafiksystemets kritiska infrastrukturs och kritiska tjänsters betydelse för den nationella säkerheten. Med tanke på försörjningsberedskapen är det också viktigt att följa hur inflytandet över utbudet av kritisk infrastruktur och kritiska tjänster för trafiksystemet överförs till utlandet och begränsa överföringen om ett ytterst viktigt nationellt intresse kräver det på det sätt som föreskrivs i lagen om tillsyn över utlänningars företagsköp (172/2012). Dessutom beaktas lagen om tillståndsplikt för vissa fastighetsförvärv (470/2019) samt EU:s förordning om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen.

När man ser om trafiksystemets försörjningsberedskap betjänar det också försvarets behov. Dessutom förbereder sig myndigheterna genom förhandsplanering på såväl undantagsförhållande som situationer där Försvarsmakten har behov av att höja sin beredskap. Trafiksystemet måste

även i dessa situationer kunna garantera såväl näringslivet som civilsamhället och försvaret tillräckliga förutsättningar för kritisk verksamhet.

Teman i åtgärdsprogrammet som är av betydelse för förberedelserna och försörjningsberedskapen samt hanteringen av störningar inom trafiksystemet är till exempel underhåll och utveckling av statens trafikledsnät, utveckling av knutpunkterna i trafiken (särskilt flygplatser och hamnar), trafikledning och trafikstyrning, kommunikationsnät, utnyttjande av data, vintersjöfart samt gränstrafik.

- Staten, kommunerna och andra aktörer förbereder sig på störningar i trafiksystemet på det sätt som lagen och Säkerhetsstrategin för samhället förutsätter. I förberedelserna beaktas att trafiksystemets störningsfria funktion blir allt mer beroende av andra system, såsom kommunikations-, telekommunikations- samt energibranschen.
- Staten, kommuner och andra aktörer beaktar klimatförändringens inverkan när trafiksystemet utvecklas. Staten (Meteorologiska institutet) beaktar att extrema väderfenomen kommer att öka i sina väder-, havs- och förhållandetjänster för trafiksystemet. Målet är att i ännu större utsträckning producera realtida information om väderförhållanden, varningar och prognoser samt förbättra förhållandedatas verkningsfullhet och tillgänglighet.
- Staten utvecklar på ett riskbaserat sätt den cybersäkerheten och dataskyddet hos trafik- och kommunikationsinfrastrukturen samt den trafikledning och trafikstyrning och de transportmedel och trafik tjänster som utnyttjar infrastrukturen. Staten utvecklar lägesbildden för cybersäkerheten i fråga om alla trafikformer.
- Staten beaktar försörjningsberedskapens och försvarets behov när trafiksystemet utvecklas, bland annat vid underhåll och planering av trafikledsnätet. I statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen³⁴ sätts mål i fråga om kritisk infrastruktur för till exempel det digitala samhället och logistiska nätverk och tjänster.

³⁴ Statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen 5.12.2018, <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f805f483d>.

Man utnyttjar finansiering för militär rörlighet från Fonden för ett sammanlänkat Europa för att utveckla försörjningsberedskapen.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- regionernas internationella tillgänglighet
- tillgängligheten mellan regionerna
- tillgängligheten inom regionerna
- servicenivån på resor och transporter
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.4.6 Styrande av efterfrågan till hållbar trafik

Övergången till hållbara färdmedel (kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt andra hållbara mobilitetstjänster) förutsätter förutom trafikpolitiska åtgärder också till exempel markanvändning som stödjer hållbar trafik samt ekonomisk styrning. Mobilitetsbehovet påverkas också av tjänsternas tillgänglighet. När distanstjänsterna (till exempel hälso- och sjukvård) samt distansarbetet och -studierna ökar ändrar mobiliteten form och det är möjligt att mobilitetsbehovet minskar eller att användningen av hållbarare mobilitetsformer ökar. Snabba bredbandsförbindelser är en förutsättning för en platsoberoende och grundläggande infrastruktur som möjliggör näringsverksamhet och distansarbete i hela landet.

De åtgärder som förutsätts för att uppnå trafikens utsläppsminskning mål och åtgärdernas konsekvenser samlas i färdplanen för fossilfria transporter.

Områdesanvändning och regionstruktur

Region- och samhällsstrukturen inverkar kännbart på efterfrågan på trafik. När det gäller områdesanvändningen har man vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen beaktat de riksomfattande målen för områdesanvändningen, som beslutats med stöd av markanvändnings-

och bygglagen, samt den pågående reformen av markanvändnings- och bygglagen.³⁵

- Staten beaktar den riksomfattande trafiksystemplanen när markanvändnings- och bygglagen och de riksomfattande målen för områdesanvändningen revideras.
- Genom områdesanvändningen främjar kommunerna och landskapsförbunden en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling och hållbar mobilitet. I markanvändningen beaktas riktlinjerna och kriterierna för utveckling av trafikledsnätet i den riksomfattande trafiksystemplanen. Kommunerna och landskapsförbunden främjar planeringen av trafiken och markanvändningen som en helhet och utnyttjar konsekvensbedömning som en central del av planeringen.
- Staten utarbetar tväradministrativt och i samarbete med olika aktörer en utvecklingsbild på lång sikt för den riksomfattande regionstrukturen under de kommande åren. Vid utarbetandet av regionstrukturen utnyttjas Transport- och kommunikationsverkets analys av trafiksystemet. Utvecklingsbilden för regionstrukturen kan utnyttjas i trafiksystemplaneringen på olika planeringsnivåer.

Distributionsnät för alternativa drivkrafter

- Staten och kommunerna främjar utbyggnaden av distributionsnätet för alternativa drivkrafter till hela landet inom såväl person- och som godstrafiken genom åtgärder som fastställs i färdplanen för fossilfria transporter. EU-finansiering utnyttjas vid utbyggnaden av distributionsnät för alternativa drivkrafter.

Styrning av mobiliteten

Människornas övergång till hållbar trafik kan underlättas bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt samordning och utveckling av tjänsterna. Staten stödjer för närvarande kommuner och allmännyttiga sammanslutningar med statsunderstöd för styrning av mobiliteten på cirka 1 mn € per år.

³⁵ Totalreform av markanvändnings- och bygglagen: <https://mrluudistus.fi/>

- Staten ökar finansieringen för styrning av mobiliteten och höjer anslaget för stöd till kommuner och allmännyttiga sammanslutning till 2,5 miljoner euro per år från och med 2025. Dessutom utvidgas statsunderstödet till privata arbetsgivare för styrning av arbetsplatsmobilitet från och med 2025. En del av statsunderstödet till kommunerna styrs till utarbetandet av planer för hållbar mobilitet och parkeringsstrategier i stadsregioner. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat.

Parkeringspolitik

- Kommunerna svarar för att parkeringspolitiken blir en integrerad del av kommunernas trafiksystemplanering samt av trafiksystemarbetet på regional och landskapsnivå. Kommunerna främjar för sin del bland annat att parkeringsområdena utnyttjas effektivt samt att informations- och avgiftstjänsterna i anslutning till parkering utvecklas.
- Staten strävar efter att främja en övergång till parkering på marknadsvillkor (användaren betalar -principen) i stadsregioner och deltar i finansieringen av kommunernas parkeringsstrategier som en del statsunderstödsprojekten för styrning av mobiliteten.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- hållbarhet
- effektivitet

5.4.7 Möjliggörande av hållbar tillväxt hos företag i transportsektorn

I Finland finns det tiotusentals företag i transportsektorn som sysselsätter hundratusentals människor. Sektorn satsar kraftigt på innovationer, produktutveckling, export samt tillväxt via ekosystem. Den offentliga sektorns aktörer spelar rollen som möjliggörare vid försök med nya tekniker och tjänster samt när dessa skalas särskilt genom offentlig upphandling. Of-

fentliga upphandling spelar en central roll med avseende på branschföretagens utvecklingsarbete, tillväxt och sysselsättning, och de senaste åren har man satsat på att utveckla innovativ offentlig upphandling. Arbets- och näringsministeriet har tillsammans med kommunikationsministeriet utarbetat Nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn,³⁶ vilket som bäst uppdateras till ett program för hållbar tillväxt i transportsektorn, och finansministeriet har publicerat en nationell strategi för offentlig upphandling. Under arbets- och näringsministeriet finns Kompetenscentrumet KEINO som handleder vid hållbar och innovativ offentlig upphandling. Företagens tillväxt gör det möjligt för samhällsekonomin att växa, vilket indirekt bidrar till att nå målen för den riksomfattande trafiksystemplanen.

- Staten och kommunerna utvecklar offentlig upphandling i transportsektorn och eftersträvar ökad innovativ offentlig upphandling. Särskild uppmärksamhet fästs vid upphandling av hållbara produkter och tjänster i transportsektorn så att samtliga parter är delaktiga i processen och marknaden är livskraftig. Definitionen av upphandling och beaktandet av innovationsutvecklingen i sektorn utvecklas bland annat genom att förbättra upphandlingskompetensen. Offentlig upphandling stödjer en hållbar tillväxt i sektorn.

5.5 Regionala specialfrågor

Alla regioner i Finland har sina särdrag. Regionala specialfrågor som behandlas här är projektbolag för stora järnvägsprojekt, trafiken på inre vattenvägar i östra Finland, förbindelsefartygs- och landsvägsfärjetrafiken i skärgårdsområden samt långa transportsträckor och gränstrafiken, som särskilt berör företag i norra och östra Finland. När det gäller trafiken granskar staten trafiken på inre vattenvägar med avseende på godstrafiken. Landsvägsfärjorna är en del av landsvägsnätet, och de finansieras med finansiering för basunderhållet. Förbindelsefartygstrafiken garanterar möjligheter att bo i synnerhet i Åbo skärgård samt i Nyland och Kymmenedalen.

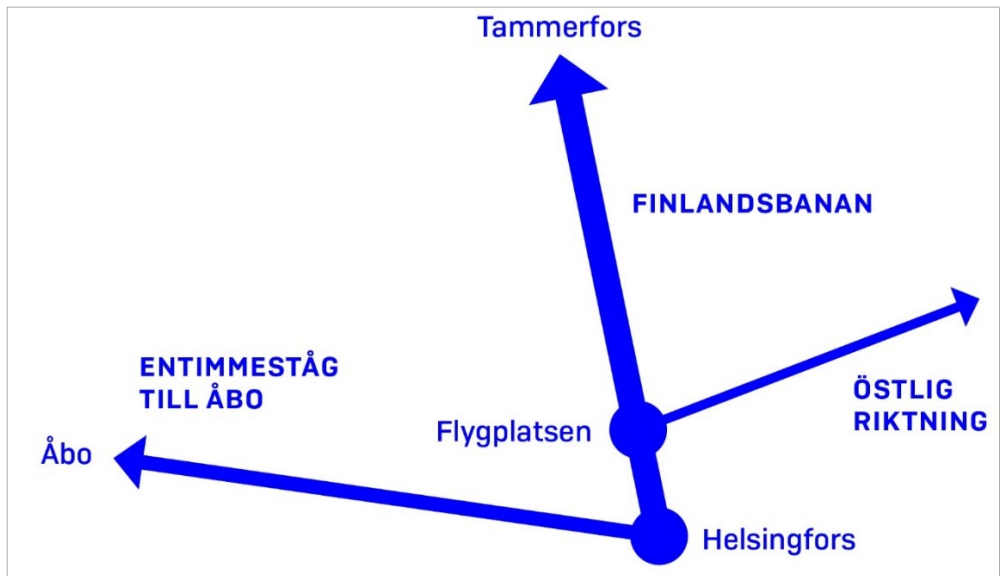
³⁶ Nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn: <https://tem.fi/sv/tillvaxtprogrammet-transportsektorn>

5.5.1 Projektbolag för stora järnvägsprojekt

Planeringen av de största järnvägsprojekten drivs vidare genom projektbolag. Finlandsbanan Ab och Entimmetåget till Åbo Ab grundades 2020. Finska statens andel är i båda projektbolagen 51 procent. Kommunikationsministeriet fortsätter förhandlingarna med de kommuner som drar nytta av investeringen i spårtrafik i östlig riktning och eventuellt med andra offentliga samfund för att bilda ett projektbolag.

Finansieringen av projektbolagen behandlas separat från den övriga finansieringen av den riksomfattande trafiksystemplanen och inga försök har gjort att ta in finansiering av projektbolagen i planens finansiella ram. Det har redan styrts finansiering till de projektbolag som grundats för planeringen i statsbudgeten. Förhandlingarna om ett projektbolag i östlig riktning är betingade av riksdagens beslut om anslagets användning. De eventuella byggbeslut som fattas senare utifrån preciserade planer förutsätter sannolikt också privat finansiering parallellt med den offentliga finansieringen. Besluten om genomförandet av stora järnvägsprojekt fattas således senare mellan dem som deltar i byggandet. För att täcka planeringskostnaderna för projektbolagen kan man också ansöka om CEF-finansiering, vilket minskar den rekapitalisering som krävs av ägarna. Trots de grundade projektbolagen och förhandlingarna om dem har grundreparations- och förbättringsbehoven hos det befintliga bannätet granskats som en helhet i samband med beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen.

I figur 9 presenteras på grov nivå de järnvägsförbindelser av nationell betydelse som de grundade projektbolagen och det planerade projektbolaget utvecklar.



Figur 9. Stora järnvägsprojekt.

Finlandsbanan

Bakgrundsinformation

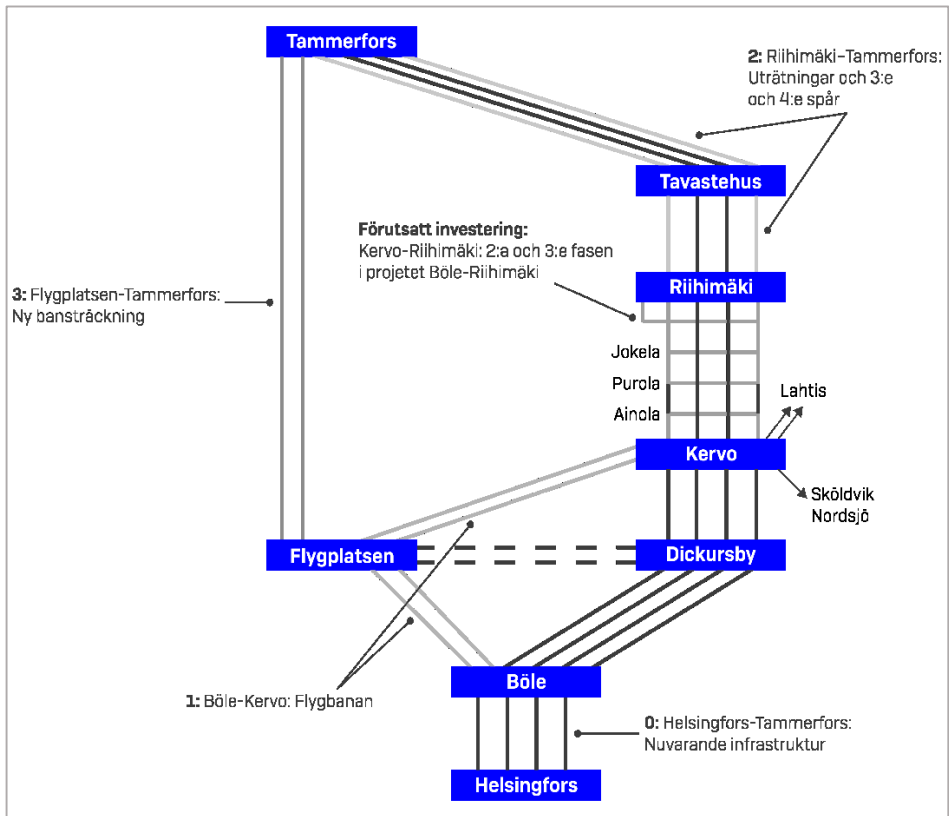
Finlandsbanan Ab:s uppgift är att främja planeringen av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Tammerfors via Helsingfors-Vanda flygplats fram till byggberedskap.

Planeringskostnaderna för Finlandsbanan är sammanlagt cirka 150 mn €, som omfattar planeringen av Flygbanan samt en eventuell ny spårförbindelse. Byggkostnaderna för projektet har uppskattats till cirka 4,7-5,5 md €, som innehåller Flygbanan (2,65 md €) samt en ny bana med två spår. Uppskattningen av byggkostnaderna preciseras när planeringen framskrider och den är beroende av bland annat den bansträckning som väljs senare. Planeringen av Flygbanan blir färdig ungefär 2025 och planeringen av bankorridoren i slutet av 2020-talet.

Beskrivning av förbindelsesträckan och förbindelsesträckan som en del av det riksomfattande trafiksystemet

Finlandsbanan är en del av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Tammerfors och skulle bidra till att garantera att kapaciteten och hastighetsnivån samt övriga servicenivåfaktorer på förbindelsesträckan utvecklas. Flygbanan är en förbindelse som består av två spårpar från Böle norrut mot Helsingfors-Vanda flygstation och vidare därifrån som ungefär i höjd med Kervo förenas med huvudbanan. Förbindelsen mellan flygplatsen och Tammerfors går att genomföra enligt olika alternativ och med servicenivåer enligt dem. De alternativa dragningarna av förbindelsesträckan beskrivs i figur 10. Den nya banlinjen samt tilläggsspåren norr om Riihimäki i samma korridor som den nuvarande huvudbanan är i huvudsak alternativa sträckningar. Bägge banlinjerna skulle ge betydande tilläggs-kapacitet, men de möjliggör olika hastighetsnivåer. Den nya banlinjen skulle göra det möjligt att försnabba restiden mellan Helsingfors och Tammerfors till under 60 minuter, medan tilläggsspåren på huvudbanan skulle möjliggöra en restid på cirka 80 minuter.

Alternativen skiljer sig också avsevärt vad gäller konsekvenserna för markanvändningen. Det är nödvändigt att beakta den markanvändning som de kräver i de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt i landskapsplanerna.



Figur 10. Finlandsbanans sträckningsalternativ.

Planläggningssituation

Flygbanan har angetts som en del av landskapsplanläggningen i Nyland. Spårförbindelsen mellan Helsingfors-Vanda flygstation och Tammerfors eller betydande uträtningar av huvudbanan, som är väsentligt för de olika genomförandealternativen för Finlandsbanan, har ännu inte angetts som en del av landskapsplanläggningen eller kommunernas generalplanläggning. Sträckningsalternativet enligt huvudbanans nuvarande sträckning har angetts i landskapsplanerna.

Entimmeståget till Åbo

Bakgrundsinformation

Entimmeståget till Åbo Ab:s uppgift är att främja planeringen av direktbanan Esbo-Salo samt banavsnittet Salo-Åbo fram till byggbereidskap. En investering som projektet förutsätter är Esbo stadsbana. Överenskommelse om dess förverkligande har ingåtts i MBT-avtalet mellan staten och Helsingfors stadsregion 2020.

Planeringskostnaderna för hela förbindelsesträckan är sammanlagt cirka 115 mn €, varav staten redan tidigare har förbundit sig att finansiera 40 mn €. Projektbolaget täcker 75 mn € av kostnaderna, varav planeringskostnaderna för direktbanan Esbo-Salo är cirka 60 miljoner euro och för dubbelspåret Salo-Åbo cirka 15 miljoner euro. Byggkostnaderna för projektet har uppskattats till cirka 2,8 md €, varav direktbanan Esbo-Salo står för 2,3 md €, dubbelspåret Salo-Åbo för 450 mn € och den första fasen av Åbo bangård för 50 mn €. Planeringen för Esbo-Salo-banans del blir klar 2025–2026.

Beskrivning av förbindelsesträckan och förbindelsesträckan som en del av det riksomfattande trafiksystemet

Projektet Entimmeståg till Åbo ökar avsevärt kapaciteten på hela förbindelsesträckan samt skulle som snabbast möjliggöra en restid på cirka 73 minuter mellan Helsingfors och Åbo. Överenskommelse om utvecklande av Åbo bangård och byggande av ett dubbelspår på avsnittet Kuppis-Åbo har ingåtts i MBT-avtalet mellan staten och Åbo stadsregion 2020.

Den första fasen av Åbo bangård samt dubbelspåret Salo-Åbo är en del av statens bannät. Den nya spårförbindelsen mellan Salo och Esbo ansluter till statens bannät öster om Salo station och i Esbo väster om Esbo centrum.

Planläggningssituation

Spårförbindelsen beskrivs till nödvändiga delar i landskapsplanerna (Nyland och Egentliga Finland). Planläggningen har framskridit samtidigt med banplaneringen på hela förbindelsesträckan.

Östlig riktning

Bakgrundsinformation

I enlighet med de riktlinjer som finanspolitiska ministerutskottet förordat fortsätter kommunikationsministeriet förhandlingarna med de kommuner som drar nytta av investeringen i spårtrafik i östlig riktning och eventuellt med andra offentliga samfund för att bilda ett projektbolag. Projektbolagets uppgift kommer att omfatta planering och finansiering av projektplaneringen fram till byggstarten. Förhandlingar pågår utifrån sträckningen Flygbanan-Borgå-Kouvola.

Planeringskostnaderna för förbindelsesträckan i östlig riktning är cirka 70 mn €. Kostnadsförslaget för byggandet är för närvarande cirka 1,7 md €. Planeringen har beräknats pågå cirka 6-10 år.

Beskrivning av förbindelsesträckan och förbindelsesträckan som en del av det riksomfattande trafiksystemet

Utvecklingen av spårförbindelserna i östlig riktning skulle inbegripa ny infrastruktur i form av en ny förbindelse omfattande två spårpar som tar av från huvudbanan mot Borgå norr om Kervo samt en ny förbindelse som byggs från Borgå i riktning mot Kouvola. De mer exakta anslutningspunkterna till det övriga bannätet preciseras i den senare planeringen.

I Trafikledsverkets utredning om den östliga riktningen³⁷ anges dessutom utvecklingsåtgärder på det befintliga nätet. Flygbanan är en investering som förutsätts för den nya direktbanan i riktning mot Borgå och vidare. De eventuella nya spårparen skulle möjliggöra en betydande kapacitetsökning för spårtrafiken från Helsingfors österut samt närtrafiken i riktning mot Borgå. Utvecklingsalternativet från Borgå i riktning mot Kouvola skulle förkorta restiden mellan Kouvola och Helsingfors med cirka 13 minuter.

Riksdagen beslutar om statens finansieringsandel i projektbolaget.

³⁷ Itä-Suomen junayhteyksien kehittämismvaihtoehtojen arviointi: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-15_ita-suomen_junayhteydet_taustaraportti_web.pdf (Väyläviraston julkaisuja 15/2020)

Riktlinjen för projektbolaget i östlig riktning utesluter inte att andra trafikförbindelser i östlig riktning utvecklas i framtiden. Kommunikationsministeriet gör en utredning om utvecklingen av näringslivets transporter i östra Nyland och Sydöstra Finland och om stärkandet av näringslivets konkurrenskraft.

Planläggningssituationen

De potentiella bansträckningarna har angetts i Nylands, Kymmenedalens och Södra Karelen landskapsplaner.

5.5.2 Trafik på inre vattenvägar

Trafiken på inre vattenvägar i Saimen är en del av systemet för handels-sjöfarten i Finland. Användningen av insjöarna för godstrafik minskar belastningen på väg- och järnvägsnätet samt utsläppen från och olyckorna i vägtrafiken. Viktigast med tanke på utvecklingen av trafiken på de inre vattenvägarna är det projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal som genomförs under de kommande åren. Det är i huvudsak företagen och kommunerna som ansvarar för hamnarna och lastningsplatserna för godstrafiken på de inre vattenvägarna, och de är i tämligen bra skick. Infrastrukturen för vattendragsturism är i huvudsak i skick, men det finns fortfarande utrymme för förbättringar i den transportservice och de resekedjor som hänför sig till den. Utöver projektet för att förlänga slussarna i Saima kanal har staten de senaste åren satsat på att förbättra vintertrafiken i Saimen samt finansierat Kimola kanal, som betjänar båtlivet och vattendragsturismen, i Kymmene älvs vattendragsområde. I Saimens vattendragsområde är fartygen i inrikestrafik inte skyldiga att anlita lots på samma sätt som i havsområdena. Av andra fartyg i Saimen tas en nedsatt avgift ut, som är 26 % av lotsavgifterna vid kusten. Staten deltar i kostnaderna med cirka 4,2 miljoner euro per år. Fartygstrafiken i Saimen är befriad från farledsavgift.

- Staten utreder i samarbete med aktörerna inom trafiken på de inre vattenvägarna samt landskapsförbunden i östra Finland möjligheterna att överföra transporter från landsvägar till inre vattenvägar som ett led i forskningen kring utsläppsminskningar inom logistiken.

- För att främja trafiken på inre vattenvägar fortsätter staten med lotsdispensen för inrikestrafikens del och med nedsatta avgifter för utrikestrafikens del. Kostnaderna är cirka 4 mn € per år, liksom för närvarande.

5.5.3 Förbindelsefartygstrafik och landsvägsfärjetrafik

Skärgårdstrafiken består av förbindelsefartygstrafik, landsvägsfärjor och -vajerfärjor samt färjor och vajerfärjor på enskilda vägar. Landsvägsfärje- och förbindelsefartygstrafiken sköts centraliserat för hela rikets del av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Centralen svarar för 40 landsvägsfärjeplatser, av vilka största delen finns i Egentliga Finlands skärgård och sjöområdena i östra Finland. Dessutom sköter NTM-centralen trafikförbindelser i Skärgårdshavet på tio och i Finska viken på två förbindelsefartygsrutter.

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är landsvägsfärjorna en del av landsvägarna. Staten svarar för förbindelsefartygstrafiken i skärgården med stöd av lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Det är fråga om köpt trafik.

- Staten behåller anslagen för förbindelsefartygstrafiken på nivån enligt den nuvarande planen för de offentliga finanserna och utarbetar tillsammans med skärgårdsdelegationen och andra aktörer enhetliga grunder för ordnande av förbindelsefartygstrafiken, där man tar ställning till rutter, fartygens turtäthet och tidtabell samt fartygens tekniska egenskaper. Fast- och fritidsboendes samt turismaktörernas åsikter hörs när grunderna utarbetas. Enhetliga grunder gör det möjligt att inrikta tjänsterna enligt behov bättre än nu. De ändringar som grunderna förutsätter företas i lagstiftningen. Kostnaderna är cirka 18 mn € per år, liksom för närvarande.
- Efter det att de nya enhetliga grunderna införts ombildar staten förbindelsefartygsrutterna till funktionellt och ekonomiskt effektiva helheter, vilket gör det möjligt att optimera materiel- och trafikeringskostnaderna och främjar därmed även utsläppsminskningen. Materielens ekonomiska effektivitet främjas genom att utveckla upphandlingen av förbindelsefartygstrafik.

- Staten sköter och finansierar den landsvägsfärjetrafik som ingår i landsvägsnätet som en del av basunderhållet. Staten fortsätter att utveckla landsvägsfärjetrafikmaterielens ekonomiska effektivitet, öka arbetsresetrafiken och tillgängligheten samt minska utsläppen i enlighet med den nuvarande upphandlingsstrategin och med beaktande av färjerutternas särdrag. Broar som kan ersätta färjplatser granskas i mån av möjlighet, på det sätt som anges i avsnittet om utveckling av landsvägsnätet.
- Staten bedömer och genomför vid behov eventuella ändringar av lagstiftningen till följd av upphandlingsstrategin och den tekniska utvecklingen även i anslutning till landsvägsfärjetrafiken.
- Staten (NTM-centralen i Egentliga Finland) fastställer tillsammans med tjänsteproducenterna utbudet av digital tidtabellsinformation för landsvägsfärje- och förbindelsefartygstrafiken. Ökad digital tidtabellsinformation för skärgårdstrafiken och kombinerade tjänster förbättrar skärgårdsområdenas tillgänglighet. Staten utreder möjligheterna att utveckla möjligheten att förhandsboka resor inom förbindelsefartygstrafiken.

5.5.4 Gränstrafik och transportstöd

En smidig gränstrafik är viktig för att den internationella trafiken ska fungera. När de pågående utvecklingsprojekten färdigställts motsvarar gränsovergångsställena i huvudsak de framtida behoven.

- Staten ser till att trafiken på de nuvarande gränsovergångsställena är smidig och fortsätter samarbetet med grannstaterna. En smidig och säker gränsovergång förutsätter fungerande förbindelser till gränsovergångsstället samt på själva gränsovergångsstället och bidrar också till att säkerställa försörjningsberedskapen. Genom samarbete säkerställs att utvecklingsarbetet i såväl Finland som grannstaterna är i linje.
- Staten styr transportstöd till små och medelstora företag 2021-2023. Transportstödet sänker de transportkostnader som orsakas små och medelstora företag i avlägsna områden på grund av långa avstånd och förbättrar företagsverksamhetens lönsamhet i dessa områden. Transportstöd kan beviljas för varutransporter i

Finland, när produkterna har tillverkats i landskapen Lappland, Kajanaland, Norra Österbotten, Mellersta Österbotten, Norra Karelen, Norra Savolax och Södra Savolax samt Saarijärvi-Viitasaari ekonomiska region. Transportstöd beviljas för bil- och järnvägs transporter, vilkas längd på finskt territorium är minst 266 km (eller 101 km, om även stöd för hamnverksamheter beviljas). Dessutom kan transportstöd beviljas för hamnverksamheter, när produkter skeppas från i Sastmola och norrom den belägna hamnar vid Bottniska viken eller från hamnar inom Saimens vattendragsområde. Staten (arbets- och näringsministeriet) bedömer behovet av fortsatt transportstöd efter 2023 och utreder huruvida incitament med fokus på miljöaspekter kan beviljas när transportstöd beviljas. Kostnaderna är 6 mn € per år (2021-2023).

5.6 Stärkande av partnerskap och samarbete när trafiksystemet utvecklas

5.6.1 Avtalsbaserat samarbete

Staten bär i princip ansvaret för finansieringen av statens trafikledsnät. Initiativ till utvecklande av trafiksystemet kommer ofta också från stadsregioner, andra städer och kommuner, landskapsförbunden samt trafiksystemets kunder, varför staten strävar efter att främja partnerskap som gagnar alla parter. Genom den riksomfattande trafiksystemplanen försöker man klarlägga hur frågor i anslutning till utvecklingen av trafiksystemet ska behandlas i olika partnerskap och stärka olika statliga aktörers eniga, förutsägbara och tillförlitliga tillvägagångssätt. MBT-avtalsförfarandet mellan staten och stadsregionerna samt planering av stora järnvägsprojekt med hjälp av gemensamt ägda projektbolag är exempel på fungerande samarbete för att främja gemensamma mål. Till statens och kommunernas avtalsbaserade samarbete kan dessutom räknas kostnadsfördelningsavtal som gäller enstaka trafikprojekt.

Fungerande och hållbara stadsregioner är frågor av riksomfattande betydelse. Funktionalitet och hållbarhet innefattar förutom trafiksystemet i väsentlig grad också en hållbar samhällsstruktur, tillräcklig bostadsproduktion i hållbara lägen samt olika andra frågor i anslutning till regional livskraft och förhindrade av regionernas differentiering. MBT-avtalsförfarandet har

utvidgats till Lahtis-, Jyväskylä- och Kuopio-regionerna utöver Helsingfors-, Åbo-, Tammerfors- och Uleåborgsregionerna.

Frågor i anslutning till utveckling av trafiksystemet har även behandlats i avtal mellan staten och enskilda städer (t.ex. tillväxtavtal). I enlighet med lagen om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten (7/2014, regionutvecklingslagen) och för att uppnå målen för områdesutvecklingen har det ingåtts samarbetsavtal (t.ex. broavtal) mellan staten, landskapsförbundet, kommunen, andra myndigheter som är med och finansierar åtgärderna och andra aktörer som deltar i områdesutvecklingen. Genom samarbetsavtalen har man försökt lösa utmaningar i anslutning till regionutvecklingen som gäller plötsliga strukturförändrings-situationer.

Den riksomfattande trafiksystemplanen och finansieringsplanen som ingår i den fungerar för statens del som utgångspunkt för behandlingen av trafikfrågor i olika avtal.

Avtal mellan staten och stadsregionerna

- Ur statens synvinkel är avtal som ingås med stadsregioner när det gäller trafiken ett sätt att främja målen för den riksomfattande trafiksystemplanen tillsammans med stadsregionerna. För trafikens del härleds målen för avtalen ur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen, som också är i linje med tyngdpunkterna i stadsstrategin.
- Staten främjar avtalsbaserat samarbete med stadsregioner när det gäller trafiken i första hand genom avtal som samordnar markanvändning, boende och trafik. Staten kan för trafikens del vid behov också delta i annat avtalsbaserat samarbete. Dessutom utvecklar och klarlägger staten sitt avtalsbaserade samarbete med stadsregioner eller kommuner i fråga om mindre helheter och enskilda behov med beaktande av resurserna för underhåll och utveckling av trafikledsnätet samt principerna för avtalsbaserad samfinansiering.
- Av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen framhävs i synnerhet främjandet av hållbara mobilitetsformer i stadsregion-

erna. En tät och sammanhängande samhällsstruktur samt ett trafiksystem som baserar sig på hållbara mobilitetsvanor utgör grunden för hållbar trafik.

- En annan tyngdpunkt i avtalen mellan staten och stadsregioner när det gäller trafiken är att utveckla tillgängligheten särskilt till den del som detta förutsätter markanvändningsåtgärder. Till dem hör till exempel förbindelser till hamnar samt serviceområden för tung trafik. I avtalen kommer man också överens om trafikåtgärder, som förutsätter att kommunerna sinsemellan regionalt kommer överens om planering av markanvändningen (till exempel depåer för närtågtrafiken samt serviceområden för tung trafik och deras placering).
- Temaområden som behandlas i avtalen mellan staten och stadsregioner när det gäller trafiken är bland annat utveckling av kollektivtrafiken och resekedjorna (bl.a. utveckling av biljett- och avgiftssystemen), främjande av gång och cykling, infartsparkering, regionala frågor som gäller utveckling av spårtrafiken, främjande av alternativa drivkrafter i trafiken, utnyttjande av data samt digitalisering.
- Utgångspunkten är att riktlinjer för utvecklingsinvesteringar i trafikledsnätet samt styrning av anslagen för basunderhållet anges i den riksomfattande trafiksystemplanen. I avtalen mellan de fyra största MBT-stadsregionerna och staten kan man också komma överens om gemensamt finansierade utvecklingsinvesteringar av nationell betydelse i statens trafikledsnät. När det gäller kostnadsfördelningen i fråga om projekten iakttas de principer för avtalsbaserad samfinansiering som beskrivs i den riksomfattande trafiksystemplanen. Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket utarbetar, på grund av den strategiska lägesbilden för trafiknätet och investeringsprogrammet, en åsikt om eventuella utvecklingsprojekt i regionen som grund för MBT-förhandlingarna.
- Kommunerna i stadsregioner planerar utvecklingen av trafiksystemet och samordnar den med planeringen av markanvändningen. Den riksomfattande trafiksystemplanen beaktas i stadsregionernas trafiksystemarbete.

- Ur statens synvinkel är det viktigt att utvecklingen av trafiksystemet ses som en regional helhet. Av denna orsak förväntar sig staten att kommunerna granskar avtalshelheten och statens satsningar på trafiksystemet som en regional helhet. Den statliga finansieringen fungerar som startkapital för stadsregionernas projekt och investeringar, såsom spårvägsprojekt.
- Statens satsningar på att utveckla trafiksystemet i stadsregionerna sätts i relation till stadsregionernas olika behov och utvecklingsutsikter och de är beroende av de målnivåer som överenskommit med kommunerna i fråga om bland annat markanvändningen och bostadsproduktionen.
- Processerna för att utarbeta MBT-avtal mellan staten och stadsregionerna samt den riksomfattande trafiksystemplanen utvecklas så att de stödjer varandra bättre än nu. Den riksomfattande trafiksystemplanen påverkar utgångspunkterna för MBT-avtalen och dessa påverkar i sin tur trafiksystemplanen och uppdateringarna av den. Avtalsförfarandet som gäller markanvändning, boende och trafik behöver inte utvidgas jämfört med nuläget.

Andra avtal och samarbete med näringslivet

- Staten är genom samfinansiering och på basis av avtal med och stödjer näringslivets utveckling och markanvändningen i kommunerna. Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, kommunerna, stadsregionerna och näringslivet upprätthåller i samarbete en lägesbild över behoven hos kommunernas markanvändning och näringslivet i anslutning till utvecklingen av statens trafikledsnät. Man avtalar separat om projekten med beaktande av resurserna för trafikledsnätets underhåll och utveckling samt de principer för avtalsbaserad samfinansieringsmodellen som beskrivs i den riksomfattande trafiksystemplanen. Finansiering för dessa projekt kan styras från såväl basunderhållet (små förbättringsprojekt) som utvecklingsmomenten, på det sätt som beskrivs i avsnittet om trafikledsnätet.
- I avtalen om områdesutveckling mellan enskilda städer eller landskap och staten fokuserar man för trafikens del på att främja tjänstefiering och digitalisering, vilket möjliggör en hållbar tillväxt, samt

på åtgärder i anslutning till tillgången på arbetskraft. Utgångspunkten är att riktlinjer för styrningen av utvecklingsinvesteringar i statens trafikledsnät samt anslag för basunderhållet anges i den riksomfattande trafiksystemplanen och när den genomförs.

5.6.2 Principer för avtalsbaserad samfinansiering

I partnerskap ingår också att trafiknätet finansieras i samarbete i de fall då det ligger i bägge parternas intresse.

Finansieringen av utvecklingen av statens trafikledsnät har varit starkt budgetfinansierad i Finland. Staten svarar i princip för finansieringen av de statliga trafikledsnäten. För att få i gång tillräckligt många utvecklingsprojekt behöver också principerna för utvidgning av finansieringsunderlaget granskas mer ingående i avtalsbaserade projekt. Syftet med principerna är att kommunerna så tillförlitligt som möjligt kan förutsäga statens deltagande i stadsregionernas utveckling och utifrån sina egna behov planera avtalsbaserade förfaranden som genererar gemensam nytta.

Målet är att man i framtiden i högre grad än nu ska kunna genomföra trafikprojekt som är till nytta för olika aktörer. Om finansieringsbördan för det statliga trafikledsnätet vilar enbart på staten kommer färre även lönsamma projekt att genomföras. Då blir också den totala nyttan av trafiksystemet mindre. Staten åter drar nytta av kommunernas investeringar i infrastruktur och kan delta i finansiering av dem. När de aktörer som har nytta av ett projekt ser att det är lönsamt att delta i finansieringen av projektet, kan i högre grad lönsamma och samhällselig effektiva objekt genomföras.

Det har förekommit enskilda undantag från användningen av statliga budgetfinansiering, om någon annan part, såsom en industriaktör eller en kommun har haft ett starkt intresse av att påskynda investeringen. Enligt kommunikationsministeriets och Trafikledsverkets utredning³⁸ ingås avtal om kostnadsfördelningen för investeringar i enskilda fall och såväl förfarandena som avtalens innehåll är mycket brokiga.

³⁸ Allmänna principer för kostnadsfördelningen för infrastruktur (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/84afb14e-046c-4053-b01a-a1016f99f34e/POYTAKIRJA_20200914073335.PDF

Trafikprojekt förbättrar den regionala tillgängligheten, vilket avspeglar sig i markens värde. Om markens värde stiger till följd av ett trafikprojekt, är det enligt samfinansieringsmodellen naturligt att kostnaderna för att utveckla trafikinfrastrukturen täcks med värdeökningen. Kommunerna och staten är betydande markägare i stadsregioner i närheten av spårförbindelser, så att binda utvecklingen av markanvändningen ännu fastare till avtal mellan staten och stadsregionerna vore ett naturligt sätt att hitta möjligheter att utvidga finansieringsunderlaget. Markens värdeökning kan också utnyttjas som ett sätt att finansiera ett projektbolag.

- Staten svarar även i fortsättningen för finansieringen av de statliga trafikledsnäten.
- Staten stärker, förtydligar och differentierar sitt avtalsbaserade samarbete med kommuner och företag vid finansieringen av infrastrukturprojekt. Följande principer för den avtalsbaserade samfinansieringsmodellen tillämpas bara när man genom gemensamma avtal avviker från huvudregeln, dvs. att kostnader täcks enligt vem som ansvarar för administrationen och trafikledshållningen.
- Den avtalsbaserade samfinansieringsmodellen utnyttjas när projektet generar betydande nytta även för andra parter än huvudmannen för trafikleden. Tillämpningen av principerna för den avtalsbaserade samfinansieringsmodellen följs och bedömningen av projektens konsekvenser utvecklas.
- Den avtalsbaserade samfinansieringsmodellen kan utnyttjas särskilt när
 - kommunen har ett klarare intresse än staten av att inleda ett projekt i statens nät. Objektet kan som helhet vara särskilt betydande regionalt eller så är det viktigt för kommunen att upprätthålla en tillräcklig kvalitetsnivå (t.ex. höja och utveckla servicenivån på tätortstrafiken, frigöra tomtmark till följd av projektet eller avsevärt höja värdet på tomtmark, bygga gång- och cykelleder, utveckla logistikområden och förbättra trafiksäkerheten i området).

- en åtgärd som planerats i statens nät betjänar ett begränsat antal näringslivsaktörer och är samhällsekonomiskt lönsamt. Det kan vara fråga om bland annat vattenvägsprojekt samt spårprojekt som särskilt betjänar industrins behov. Om ett projekt klart gagnar en aktör, bedöms eventuella behov av att ändra infrastrukturens ägarförhållanden.
 - ett projekt någon annanstans än i statens nät främjar de riksomfattande målen samt en hållbar samhällsstruktur och trafik och bedöms vara samhällsekonomiskt effektivt.
- Om projekten följer de ovannämnda principerna, kan staten och övriga aktörer dela på kostnaderna. Statens deltagande fastställs som ett maximibelopp i avtalen. Statens kostnadsandel anges i de fyra största stadsregionernas MBT-avtal som följer:
- 30 % i kommunägda spårtrafikprojekt eller andra stora projekt som betjänar kollektivtrafiken inom stadsregioner (inkl. depåer)
 - 50 % i projekt i statens nät som avsevärt förbättrar trafiksystemet i stadsregioner eller betjänar ett begränsat antal näringslivsaktörer. Det aktuella investeringsbehovet ska ha nära anknytning till kommunens åtgärder för att främja trafiksystemets funktionsduglighet eller till ett företags nyinvesteringar och förändrade transportbehov.
 - 50 % i mindre projekt som främjar infartsparkering, gång- och cykeltrafik samt annan hållbar trafik i statens och kommunernas nät när det ligger i bägge parternas intresse att projektet genomförs.

Om de ovannämnda principerna inte uppfylls i tillämpliga delar, grundar sig kostnadsansvaret i princip på det lagstadgade ansvaret för administrationen och trafikledshållningen. För hamnarnas del anges separat enhetlig praxis för hamnarnas och statens samprojekt och garanteras olika aktörer opartisk behandling.

- EU-finansieringsinstrument (bl.a. CEF-finansiering) utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt och planmässigt. Eventuell EU-finansiering minskar parternas kostnader i enlighet med den kostnadsfördelning som fastställts i avtalet.
- När man planerar att genomföra utvecklingsprojekt väljer staten den mest ändamålsenliga finansieringsmodellen för att täcka kostnaderna. Potentiella finansieringsmodeller har under de senaste åren dryftats av bland annat den parlamentariska styrgruppen som styr beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen³⁹ samt den parlamentariska arbetsgruppen som bedömt finansieringen av trafiknätet.⁴⁰

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- regionernas internationella tillgänglighet
- tillgängligheten mellan regionerna
- **tillgängligheten inom regionerna**
- **servicenivån på resor och transporter**
- hållbarhet
- **effektivitet**

5.7 Utnyttjande av EU-finansiering och internationell påverkan

Finlands trafiksystem är knutet till det internationella trafiksystemet. Även lagstiftningen i transportsektorn bygger i stor utsträckning på överinternationell reglering. Den internationella trafiken och dess förutsättningar behandlas tidigare i åtgärdsprogrammet (t.ex. nätverket av flygplatser, hamnar, gränstrafik). I detta avsnitt läggs fokus på utnyttjandet av EU-finansiering och annan internationell påverkan.

³⁹ Finansieringsmodeller för trafikinfrastrukturen (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/8a0e9b3f-6edc-4b76-b77e-d662e4b51f05/POYTAKIRJA_20200908093704.PDF

⁴⁰ Parlamentarisk arbetsgrupp för bedömning av finansieringen av trafiknätet (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2017>

5.7.1 Reform av TEN-T-nätet

Det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Network, Transport / TEN-T) är kärnan i Europeiska unionens transportpolitik. Europeiska kommissionen bereder som bäst en reform av förordningen om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet. Förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet innehåller krav på TEN-T-transportinfrastrukturen och en beskrivning av TEN-T-nätets omfattning. I förordningen anges det s.k. *stomnätet*, som består av de ur europeisk synvinkel viktigaste förbindelserna, och det borde uppnå den nivå som anges i förordningen före 2030. TEN-T-stomnätet kompletteras av det *övergripande nätet*, och rutterna i det är anslutna till stomnätet på regional och nationell nivå. Medlemsstaterna svarar till stor del för finansieringen av det övergripande nätet. Det är också möjligt att få finansiering från vissa EU-instrument för transport- och regional utveckling samt innovativa finansieringsinstrument. Det övergripande nätet borde nå nivån enligt förordningen före 2050. Genom Finland går två stomnätskorridorer: Nordsjön-Östersjön och Skandinavien-Medelhavet. Stomnätskorridoren Nordsjön-Östersjön utvidgas under den CEF-finansieringsperiod som inleds 2021 från Helsingfors norrut och vidare via Torneå till Luleå på svenska sidan. Stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet går från Åbo via Helsingfors till ryska gränsen, till Vaalimaa och Vainikkala.

På finskt territorium finns det cirka 2 460 km vägar och järnvägar som ingår i stomnätet. Till stomnätet hör dessutom knutpunkterna Helsingfors och Åbo samt hamnarna i Fredrikshamn-Kotka, Helsingfors, Åbo och Nådendal, terminalen för väg- och järnvägstransporter i Kouvola samt Saimens vattendragsområde. Det övergripande TEN-T-nätet i Finland omfattar cirka 8 800 km vägar och järnvägar samt 18 flygplatser och 12 hamnar. TEN-T-nätet omfattar också s.k. horisontella projekt, såsom sjömotorvägar och trafikledningssystem för olika trafikformer. I förordningen konstateras att isbrytningen är en del av infrastrukturen för sjötransporter och transporter på inre vattenvägar.

Kriterierna i TEN-T-riktlinjeförordningen uppfylls i Finland på stomnätet och i huvudsak på det övergripande nätet. Stomnätet berör emellertid av brister i kvalitetsnivån. I förordningen föreskrivs det att undantag från infrastrukturkraven bör vara möjliga i vederbörligen motiverade fall där investeringar inte kan motiveras av lönsamhetsskäl. För järnvägsnätet del bör det påpekas att enligt förordningen behöver inte alla kriterier uppfyllas

i isolerade nät. Undantag från kraven på grund av isolerade nät ska sökas särskilt. Finland har tills vidare inte ansökt om nämnda undantag. I förordningen om huvudleder fastställs servicenivån på landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder utifrån nationella behov. Tillvägagångssättet skiljer sig från de tekniska kriterier som används på EU-nivå. Gemensamma tekniska krav på nätet betjänar inte till alla delar de varierande behoven och förhållandena i olika delar av Europa.

- Staten påverkar beredningen av TEN-T-riktlinjeförordningen så att den så bra som möjligt ska främja målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen. För Finlands del måste de långa avstånden till centrala europeiska marknadsområden, de tunna trafik- och transportflödena samt tillgängligheten till perifera områden beaktas i förordningsreformen. Vid påverkan beaktas till exempel förordningen om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå samt främjandet av fossilfria transporter och trafiksystemets digitalisering. För Finland viktiga förbindelser till tredje länder, inkl. Ryssland, bör beaktas i förordningen.
- Staten föreslås ändringar i riktlinjeförordningen som främjar erhållandet av CEF-finansiering för stomnätsskorridorerna i Finland och stadsregionerna invid dem.
- När man påverkar reformen av riktlinjeförordningen beaktas också att förordningen i flera fall fungerar som underlag när man överväger tillämpningsområdet för annan EU-lagstiftning. Ur denna synvinkel och med beaktande av den finansiering som för infrastrukturens del styrs till järnvägsnätet och utmaningarna när det gäller att nå servicenivån på landsvägsnätets huvudleder, förhåller sig staten kritiskt till utvidgningar av TEN-T-nätet och höga tekniska krav när det gäller landsvägarna. Kraven på TEN-T-stomnätet och den finansiering som erhålls från CEF-finansieringsinstrumentet borde motsvara varandra bättre. I nuläget är kraven på stomvägnätet höga, men det går att få CEF-finansiering för nätets utveckling bara i kohesionsländer.
- Beträffande kraven på järnvägar måste man beakta spårbredden på järnvägarna i Finland (1524 mm), som skiljer sig från den europeiska standardbredden.

- Staten granskar hur kriterierna för stornätet av vägar och järnvägar uppfylls på nytt 2024 innan följande riksomfattande trafiksystemplan utarbetas och fattar vid behov beslut om att ansökan om undantag hos Europeiska kommissionen. Enligt den nuvarande förordningen är det möjligt att ansöka om undantag från kvalitetskraven på transportnätet, om investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetsskäl eller om det är fråga om isolerade nät.
- När det gäller utvecklingen av stadsregioner påverkar man så att riktlinjeförordningen stödjer hållbar trafik och möjliggör en tätare samhällsstruktur i de största stadsregionerna.
- Staten påverkar utvecklingen av konceptet sjömotorvägar så att projekten i stor utsträckning kan förbättra finska företags verksamhetsförutsättningar och förbindelser till viktiga marknadsområden. Inom sjötrafiken bör man också beakta digitaliseringen av transportkedjorna samt främja ren och utsläppsfri sjötrafik. Dessutom beaktas betydelse av trafiken på inre vattenvägar.
- När det gäller att fastställa hamn- och flygplatsnätet är strävan att påverka så att kriterierna för att ingå i TEN-T-nätet ska betjäna finländska hamnars och flygplatsers utveckling på ett bra sätt. Strävan är att trygga hamnarnas ställning i det nuvarande övergripande nätet samtidigt som även andra hamnar utvecklas.
- När det gäller intelligenta transporter bör man beakta utvecklingen i fråga om alla trafikformer. Digitalisering och automatisering ska effektivisera logistikkedjorna på bred basis.
- Eventuella behov av ändringar i stornätet och det övergripande nätet bedöms utifrån att TEN-T-nätet så bra som möjligt ska betjäna utvecklingen av och erhållandet av finansiering för trafiknätet i Finland.
- De ovan presenterade ståndpunkterna till reformen av TEN-T-riktlinjeförordningen preciseras 2021, när Europeiska kommissionen har gett sitt förslag till förordning.

5.7.2 Utnyttjande av EU-finansiering

EU:s viktigaste instrument för finansiering av trafiksystemet är Fonden för ett sammanlänkat Europa. På grund av covid-19-epidemin beslutade EU om faciliteten för återhämtning och resiliens 2020, och det är möjligt att finansiera utvecklingen av trafiksystemet även via den under 2021-23. Dessutom går det att få en del finansiering även från EU:s andra finansieringsinstrument, såsom strukturfonderna.

Fonden för ett sammanlänkat Europa

Ur Fonden för ett sammanlänkat Europa finansieras transport-, kommunikations- och energinät.

Finansiering kan sökas ur Fonden för ett sammanlänkat Europa för projekt inom det transeuropeiska TEN-T-transportnätet, genom vilka man strävar efter att genomföra stomnätet och det övergripande nätet enligt TEN-T-förordningen. Tyngdpunkten i finansieringen ligger på de stomnätskorridorer och delar av stomnätet som angetts i CEF-förordningen. Medlemsstaterna svarar till stor del för finansieringen av det övergripande nätet.

Under finansieringsperioden 2021–27 erbjuder Fonden för ett sammanlänkat Europa finansiering för trafikprojekt som följer (prisnivån 2018):

- allmänt anslag för transporter 11,4 miljarder euro
- militär rörlighet 1,5 miljarder euro
- kohesionsfinansiering 10 miljarder euro (endast för kohesionsländer).

Finlands utbyte av det allmänna anslaget har under föregående finansieringsperiod varit cirka 250 miljoner euro och under finansieringsperioden före den cirka 190 miljoner euro.

Det maximala stödet för byggande av transportnät är 30 procent (i vissa fall 50 procent) för byggande och 50 procent för planering. Stöd kan i enlighet med kommissionens arbetsprogram sökas för projekt beträffande vilka ett nationellt finansieringsbeslut har fattats och vilkas nyttokostnadsförhållande är över 1.

- Fonden för ett sammanlänkat Europa utnyttjas fullt ut för att genomföra målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen. Förlängningen av stamnätsskorridoren Nordsjön-Östersjön från Helsingfors norrut via Torneå till Luleå i Sverige ökar antalet stöddugliga järnvägsprojekt i Finland, och därför eftersträvar Finland ett större CEF-utbyte än under tidigare finansieringsperioder.
- Finland främjar också genomförande av järnvägsprojektet Rail Baltica med CEF-finansiering eftersom det förbättrar Finlands internationella tillgänglighet. Också utvecklingen av energiinfrastrukturen i Östersjöområdet har stor betydelse för Finland, även med avseende på trafiksystemets funktionssäkerhet och försörjningsberedskapen.
- Under följande finansieringsperiod (2021-2027) för Fonden för ett sammanlänkat Europa eftersträvar staten följande:
 - Huvudvikten under den CEF-finansieringsperiod som börjar ligger för Finlands del på att få finansiering för byggande och planering av stamnätsskorridorens järnvägsprojekt utifrån den strategiska lägesbilden för trafiknätet och Trafikledsverkets investerings- och planeringsprogram samt för planeringen av projektbolag. Finansiering kan sökas för bland annat följande förbindelser:
 - Utveckling och planering av Huvudbanan och Finlandsbanan. Strävan är att kombinera projekten med utveckling av bangårdarna i Tammerfors, Riihimäki, Karleby och Uleåborg. Utvecklingen av huvudbanan betjänar i stor utsträckning även förbindelserna till andra ställen i Finland.
 - Utveckling av järnvägsförbindelsen Åbo-Helsingfors.
 - Planering och utveckling av banförbindelserna i östlig riktning (Kouvola-Luumäki-Imatra samt Luumäki-Vainikkala).
 - Vid genomförandet av Digirata utnyttjas CEF-finansiering fullt ut.

- För digitalisering och automatisering av olika trafikformer samt främjande av intelligenta transporter söks finansiering i mån av möjlighet.
- Finansiering för militär rörlighet utnyttjas i mån av möjlighet för utveckling av trafiksystemet.
- För spårprojekt och andra projekt som främjar hållbar trafik i stadsregioner söks CEF-finansiering, om de är stöddugliga och främjar en hållbar samhällsstruktur i stadsregionen. Kommunerna i TEN-T-stadsknutpunkterna svarar för att projektbedömningar görs i fråga om CEF-stöddugliga projekt.
- I fråga om andra än statliga projekt är strävan att främja finländska aktörers finansieringsutbyte i full utsträckning. Andra aktörers projekt kan omfatta bland annat kommuners, hamnars, flygplatsers eller andra privata aktörers projekt.
- CEF-finansiering utnyttjas förutom i banprojekt också för annat främjande av fossilfria transporter samt främjande av digitalisering och automatisering. När det gäller dessa hänför sig Finlands behov särskilt till utveckling av distributionen av alternativa drivkrafter för alla trafikformer (hamnar, flygplatser, tung trafik och kollektivtrafik i stadsknutpunkter) och utveckling av digitaliseringen samt trafikledning för alla trafikformer. Som underlag för fattandet av beslut om finansieringsansökningar förbättras tillgången till information om projektens konsekvenser.
- De möjligheter som CEF erbjuder utnyttjas för finansieringen av ett kommunikationsnät som stödjer digitaliseringen och automatiseringen av trafiken.
- Finland ansöker också alltid om finansiering för landsvägar och det övergripande nätet när finansieringsinstrumenten möjliggör detta.
- Staten (kommunikationsministeriet) bidrar aktivt till att kommissionen väljer teman som är viktiga för Finland som ansökningsobjekt i sina arbetsprogram i rätt tid. För att möjliggöra

detta effektiviserar staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) påverkanssamarbetet med potentiella sökande och andra aktörer. Under finansieringsperioden som börjar är det viktigt att påverka tidtabellen för till exempel ansökningar som hänför sig till vintersjöfarten, så att den betjänar Finlands behov. I fråga om det nyttokostnadsförhållande som används vid bedömningen av ansökan om finansiering strävar Finland efter att påverka så att vid projektbedömningen beaktas även de mer omfattande ekonomiska, ekologiska och sociala konsekvenserna samt de nationella förhållandena.

- Under finansieringsperioden efter 2027 kan man ansöka om finansiering även för byggande av projekt som planerats av projektbolag, om beslut har fattats om nationell finansiering av projekten.
- CEF-fonden fortsätter att utnyttjas för finansieringen av Digirata fram till 2040-talet.
- De ovan presenterade planen för utnyttjande av CEF-finansiering preciseras när beslut fattas om innehållet i det fleråriga arbetsprogrammet för Fonden för ett sammanlänkat Europa, villkoren för ansökningsomgångarna samt allokeringen till finansieringsinstrumentets olika tyngdpunkter.

EU:s facilitet för återhämtning och resiliens

Genom planen för återhämtning och resiliens eftersträvas strukturella reformer samt enhetliga investerings- och projekthelheter som stödjer dem. När helheterna bildas betonas följande horisontella kriterier:

- långsiktiga positiva effekter
- åtgärder som ökar tillväxtpotentialen samt den ekonomiska och sociala hållbarheten och sammanhållningen
- åtgärder som stöder den gröna omställningen och digitaliseringen och ökar produktiviteten i hela landet
- finansieringen är tillfällig.

För att få finansiering från faciliteten för återhämtning och resiliens måste ett medlemsland lägga fram en plan för återhämtning och resiliens för kommissionen. Utbetalning av understöd från faciliteten för återhämtning

och resiliens förutsätter att de mål som satts för investeringar och reformer nås.

Strukturfondsfinansiering

Följande program för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), som gäller 2021-2027, bereds som bäst. Under föregående finansieringsperiod stöddes projekt inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde med cirka 60 mn euro (ca 50 projekt) i östra och norra Finland. Infrastrukturinvesteringar finansieras med så kallat specialstöd för glesbebodda områden, varför genomförandeområdet är begränsat till östra och norra Finland. EU-stödet har täckt cirka hälften av kostnaderna.

- Staten och kommunerna utnyttjar i mån av möjlighet finansiering ur Europeiska regionala utvecklingsfonden vid genomförandet av åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen 2021-2027. Staten och kommunerna genomför åtgärder enligt de regionala trafiksystemplanerna och andra åtgärder som förbättrar den regionala tillgängligheten med finansiering ur regionala utvecklingsfonden. Dessa åtgärder främjar i synnerhet näringslivets verksamhetsförutsättningar.

5.7.3 Samarbete, påverkan och underhåll av lägesbilden

- När trafiksystemet utvecklas bedrivs omfattande internationellt samarbete och beaktas internationella utvecklingstrender och förändringar i verksamhetsmiljön som påverkar trafiksystemet i Finland. Särskild uppmärksamhet fästs vid nordiskt samarbete och gemensam EU-intressebevakning.
- Staten påverkar beredningen av internationell och Europeiska unionens lagstiftning aktivt så att den stödjer målen för den riksomfattande trafiksystemplanen. Påverkan effektiviseras särskilt inom den internationella sjöfartsorganisationen. Viktiga internationella föremål för påverkan under kommande år är till exempel överinternationella bestämmelser om minskning av trafikutsläppen och utnyttjande av data samt automatisering och den ovan beskrivna reformen av förordningen om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet. Finlands internationella tillgänglighet påverkas också kännbart av till exempel internationella avtal om flygtrafik.

När det gäller finansieringen av trafiksystemet är det viktigt att påverka så att EU:s finansieringsmöjligheter kan utnyttjas fullt ut för att utveckla det nationella trafiksystemet, på det sätt som beskrivs ovan.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **regionernas internationella tillgänglighet**
- **tillgängligheten mellan regionerna**
- tillgängligheten inom regionerna
- servicenivån på resor och transporter
- hållbarhet
- effektivitet

5.8 Utveckling av trafiksystemplaneringen

Den riksomfattande trafiksystemplaneringen är fortlöpande verksamhet, för vilken kommunikationsministeriet svarar i samarbete med Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Förutom på nationell nivå bedrivs trafiksystemplanering över landskapsgränserna, inom landskapen samt i stadsregioner och kommuner. Trafiksystemplaneringen som process bygger på växelverkan och samarbete. Målet är att utarbetandet av riksomfattande trafiksystemplaner ska stärka samarbetet mellan olika aktörer.

Konsekvensbedömning är en väsentlig del av all trafiksystemplanering. Bedömningen förbättrar planeringen, främjar kunskapsbaserat beslutsfattande samt gör lösningarna mer genomskådliga och acceptabla. Miljökonsekvensbedömning enligt SMB-lagen ligger till grund för bedömningen av konsekvenserna av den riksomfattande trafiksystemplanen. Utöver miljökonsekvenserna är det viktigt att producera omfattande information med avseende på alla mål för planen. Det finns inte något heltäckande riksomfattande trafikprognosmodellsystem för systematisk produktion av kvantitativ bedömningsdata i Finland. Det är synnerligen viktigt att bygga upp ett modellsystem som grund för långsiktig trafiksystemplanering.

- Staten utvecklar en samarbetsmodell mellan nationell och regional nivå för trafiksystemarbetet genom att inrätta ett omfattande trafiksystemforum som samlas regelbundet samt genom att inleda årliga diskussioner med regionala trafiksystemaktörer enligt regioner som grundar sig på landskapsförbundens trafiksystemsamarbete över landskapsgränserna. I trafiksystemforumen behandlas aktuella frågor i anslutning till utvecklingen av trafiksystemet, till exempel lägesbilden för trafiksystemet (trafiksystemanalys), uppföljning av uppnåendet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och utveckling av förfarandena vid konsekvensbedömning. I diskussionerna med regionerna går man igenom verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen ur regional synvinkel, varvid man stödjer sig på landskapens trafiksystemplaner. Dessutom bedöms behovet av årliga diskussioner med stadsregionerna.
- Staten deltar även i fortsättningen i trafiksystemarbetet över landskapsgränserna samt inom landskapen och stadsregionerna i enlighet med sina uppgifter. Staten bedömer behoven av att ändra lagstiftningen om myndigheternas uppgifter med avseende på utvecklingen av trafiksystemet. Utvecklingen av trafiksystemet diskuteras också i tväradministrativa regionutvecklingsdiskussioner mellan staten och landskapsförbunden.
- Staten, landskapsförbunden, stadsregionerna och kommunerna utvecklar trafiksystemplaneringsmetoderna och det tväradministrativa samarbetet. För kommunernas del beaktas i utvecklingsarbetet till exempel resultatet av EU-samarbetet kring stadstrafiken i tillämpliga delar.
- De stadsregionplaner som eventuellt ingår i reformen av markanvändnings- och bygglagen utarbetas i samarbete med trafiksystemplanerna i de största stadsregionerna med beaktande av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och statens finansieringsplan.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar analysen av trafiksystemet. Analysen bygger på kvantitativ och kvalitativ information om trafiksystemets nuläge samt prognostiseringsarbete som gäller framtiden och förändringar i verksamhetsmiljön. Trafiksystemanalysen erbjuder regelbundet uppdaterad information och

betjänar sålunda trafiksystemplaneringen och utvecklingen av trafiksystemet inte bara på nationell utan också regional nivå. Dessutom främjar trafiksystemanalysen kunskapsbaserat beslutsfattande. I trafiksystemanalysen fästs särskild uppmärksamhet vid granskning av tillgängligheten och den innefattar också en strategisk lägesbild för trafiknätet som utarbetas tillsammans med Trafikledsverket och uppdateras regelbundet. Landskapsförbunden, stadsregionerna och kommunerna deltar i produktionen av regional information. Trafiksystemanalysen bereds i omfattande växelverkan.

- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar som ett led i trafiksystemanalysen en uppföljningsmodell för uppnåendet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen i samarbete med andra aktörer. Uppföljningsmodellen innehåller en uppsättning mätare med vars hjälp man kan följa bland annat hur målen för planen och de mål som satts i lagen om trafiksystem och landsvägar uppnås. Den information som fås från uppföljningen av uppnåendet av målen för planen utnyttjas när den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetas och i annat beslutsfattande. Uppföljningen av planen kommuniceras regelbundet.
- Staten (kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket) fortsätter att utveckla konsekvensbedömningen i fråga om trafiksystemet. Utveckling av det kunskapsbaserade beslutsfattandet förbättrar genomskådligheten hos beslutsfattandet. Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar i samarbete med andra aktörer den riksomfattande trafikprognosmodellen så att den kan användas när kommande riksomfattande trafiksystemplaner utarbetas. Uppbyggnaden av trafikprognosmodellsystemet förutsätter att Transport- och kommunikationsverkets omkostnader utökas med i medeltal 1,5 miljoner euro per år under 2021-2024. Modellsystemet bedöms vara klart 2027, och från och med det uppskattas omkostnaderna till 250 000 euro per år. Staten (Trafikledsverket) utvecklar konsekvensbedömningen i fråga om trafikledsprojekt och basunderhållet.
- Staten och andra aktörer samarbetar för att utveckla förfarandena vid konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningsförfarandena

förenhetligas för att få tillstånd jämförbara resultat så att landskapsförbunden och kommunerna i mån av möjlighet inför konsekvensbedömningsförfaranden som är enhetliga med dem som används på nationell nivå bland annat för att göra beslutsfattandet mer genomskådligt.

5.9 Finansieringsreserveringar och sammanställningar enligt temaområde

5.9.1 Finansieringsreserveringar

Av staten och stadsregionerna samfinansierade trafikledsprojekt och utveckling av servicen

- Staten reserverar sammanlagt 22,8-100 mn € per år för nya avtalsliknande infrastrukturprojekt som samfinansieras tillsammans med MBT-stadsregionerna och eventuell utveckling av servicen 2024-2032 (sammanlagt ca 661 mn €). I början av planeringsperioden styrs finansiering i huvudsak till infrastruktur som betjänar hållbar trafik i stadsregioner och statens nät.

Utöver infrastruktur är det möjligt att med finansieringsreserveringen komplettera till exempel åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken i stadsregioner särskilt i slutet av planeringsperioden. Närmare beslut om allokering av finansieringen fattas i huvudsak som en del av statens och stadsregionernas MBT-avtal.

Finansiering av pilotprojekt

- För andra pilotförsök än de som särskilt anges i åtgärderna reserverar staten sammanlagt 76,5 miljoner euro 2023-2032. Genom pilotförsök främjas i synnerhet utnyttjandet av information och automatiseringen i trafiksystemet. I pilotprojekten ingår dessutom stadslogistikprojekt.
- När det gäller utnyttjandet av data och automatiseringen styrs finansiering till pilotprojekt inom vägtrafiken (inkl. försök som gäller trafikledsinfrastruktur) samt andra testningsprojekt, utveckling av

digital luftfartsdata samt försök med obemannad lufttrafik samt utveckling av och försök med intelligenta farledskoncept inom sjöfarten samt utveckling av den digitala informationens täckning och informationsutbytet inom sjöfarten. Även EU-finansiering söks för pilotprojekten.

- Finansiering styrs till utvecklingsprojekt som automatiseringen förutsätter för kommunikationsnätens del och EU-finansiering söks för dem.

5.9.2 Sammanställningar enligt temaområde

Stadsregioner

För stadsregionernas del framhävs i åtgärderna enligt planen hållbarhetsmålet och strategiska riktlinjer enligt vilka målet är att människornas möjligheter att välja hållbarare mobilitetsformer förbättras särskilt i stadsregioner. I stadsregionerna stöds utsläppsminskningarna av till exempel befolkningsunderlaget, den täta samhällsstrukturen och urbaniseringen. Genom att främja kollektivtrafik, gång och andra hållbara mobilitetsformer kan man ta steg mot en utsläppsminskning. Dessutom utvecklar staten och stadsregionerna sitt avtalsbaserade samarbete i anslutning till trafiknät och transportservice.

I stadsregionerna främjas hållbar mobilitet genom ett mångsidigt metodurval. Trafiklederna hålls i skick och utvecklas så att det är möjligt att främja hållbar mobilitet (t.ex. spårtrafik, gång- och cyklingsinfrastruktur samt infartsparkering). Under planeringsperioden reserverar staten sammanlagt 22,8-100 miljoner euro per år under 2024-2032 för inköp av infrastruktur och tjänster som samfinansieras tillsammans med MBT-stadsregionerna. På det sätt som överenskomms i MBT-avtalen och uppdateringar av dem finansieras med dessa pengar infrastruktur som betjänar hållbar trafik i stadsregioner och statens nät. Dessutom är det möjligt att använda finansieringsreserveringen för att finansiera kollektivtrafik särskilt i slutet av planeringsperioden. I stora stadsregioner och medelstora stadsregioner strävar man efter att främja serviceutbudet inom kollektivtrafiken genom att öka den offentliga finansieringen av kollektivtrafiken. Samtidigt som man försöker utöka utbudet av kollektivtrafik, utvecklas mobilitetstjänsterna och resekedjorna bland annat genom att utnyttja data

samt förbättra samarbetet mellan aktörerna. Utvecklingen av resekedjorna betjänar hela landet, även stadsregionerna. I stadsregionerna utvecklas centrala knutpunkter för persontrafiken till centrum för hållbar trafik. Kollektivtrafiken utvecklas också mellan stadsregionerna. I stadsregionerna satsar man dessutom på att utveckla stadslogistiken.

Glesbygdsområden

Av planens mål och strategiska riktlinjer framhävs i glesbygdsområden säkerställande av tillgängligheten: det ska gå att nå områdena inom skälig tid med något färdmedel eller en kombination av färdmedel. Genom att säkerställa tillräcklig tillgång till och servicenivå på kommunikationsnäten säkerställs möjlighet att utföra arbete och anlita service oberoende av platsen. Även i glesbygdsområdena utvecklas hållbar trafik och görs satsningar på kostnadseffektivt ordnade trafiktjänster.

Genom åtgärder inom basunderhållet strävar man efter att säkerställa en säker och smidig trafik i hela landet. Särskilt beaktandet av att kostnaderna för vinterskötsel och reparationer på trafikledsnätet stiger under planeringsperioden betjänar glesbygdsområdenas behov. Höjningen av anslaget för understöd för enskilda vägar och höjningen av understödsprocenten möjliggör fler grundförbättringsprojekt på enskilda vägar.

Genom utvecklingsfinansiering för trafiknäten strävar man efter att förbättra tillgängligheten i hela landet. Finansieringen av landsvägarna styrs till de viktigaste objekten på huvudlederna och förbättring av servicenivån på punktvisa objekt runt om i Finland. På det lägre vägnätet försöker man genomföra de akuta och viktigaste objekten. Förverkligandet av omfattande grundreparations- och förbättringsobjekt på bannätet upprätthåller tillgängligheten i hela Finland.

När kollektivtrafik genomförs och i samarbetet kring den beaktas också glesbygdsområdenas särdrag när det gäller tidvis ringa serviceutbud och efterfrågan och de särskilda behov som hänför sig till detta samt främjas säkerställandet av verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafiktjänster på marknadsvillkor. Regionala aktörer kan stödja sig på definitionerna av servicenivå inom fjärrtrafiken när de planerar sin service. Genom att utveckla aktörernas samarbetsmodeller och upphandling tryggas tillgången till grundläggande och kostnadseffektiva mobilitetstjänster i glesbygdsområden.

Fungerande resekedjor och utvecklingen av dem betjänar också glesbygdsområden genom att de knyts till de regionala och riksomfattande servicenäten. Till exempel utvecklad kompabilitet mellan olika biljettsystem spelar en viktig roll för smidiga resekedjor i hela landet. Samtidigt tryggas i synnerhet för pendlingen viktiga förbindelser från områdena till landskapscentrum eller andra viktiga centrum.

Den försämrade stomkollektivtrafiken i glesbygdsområden förbättras och på så vis stöds en grund för kombinerande av lagstadgade persontransporter. Strävan är att främja kombinerade persontransporter genom att stödja sig på intelligent teknik och service på marknadsvillkor.

När passagerarinformationen samt biljett- och avgiftssystemen utvecklas ligger huvudvikten på landsortsbetonade områden, eftersom servicen är mest bristfällig där. På så vis får passagerarna också effektivare kunskap om mindre omfattande service och kan utnyttja den.

Transportstödet minskar de transportkostnader som uppstår för små och medelstora företag i avlägsna områden på grund av långa avstånd och förbättrar företagsverksamhetens lönsamhet i dessa områden. Genom att utveckla förbindelsefartygstrafiken kan man svara på behoven av skärgårdstrafik bättre än nu.

Näringslivets transporter

Av målen och strategierna framhävs för godstrafikens del tillgänglighet: med hjälp av trafiksystemet vill man garantera tillgänglighet i hela Finland och svara på näringslivets behov. För näringslivet är det särskilt viktigt med smidiga internationella transporter och tillgång på arbetsrelaterade resor.

Vid finansieringen av skötsel, reparationer, förbättring och planering av trafikledsnätet utvecklas servicenivån kostnadseffektivt för näringslivets och pendlingens behov. För näringslivet viktiga förbindelser mellan landskapscentrum och förbindelserna till Helsingfors från olika håll i Finland prioriteras. Smidiga internationella transporter säkerställs och sjöfartens verksamhetsförutsättningar inkl. vintersjöfarten utvecklas. Detta är förutsättningar för fungerande internationell godstrafik.

Landsvägar i bättre skick och en ändamålsenlig nivå på vinterskötseln effektiviserar näringslivets landsvägstransporter och främjar utsläppsminskningar. En kraftig satsning på reparationer och förbättring av bannätet bidrar också till en funktionssäker och punktlig godstrafik. Finansiering styrs till bland annat förbättringar av lastningsplatserna för rundvirke. Utvecklingsfinansiering till objekt som stödjer näringslivets verksamhetsförutsättningar i hela landsvägsnätet. Prioriteringen av nätet av huvudleder betjänar särskilt näringslivets behov och också på det lägre vägnätet strävar man efter att åtgärda de problem som är mest kritiska med tanke på näringslivet.

Dessutom utvecklar staten vintersjöfarten, som är väsentlig för den internationella godstrafiken. Utvecklingen av vattenvägarna möjliggör nya betydande industriinvesteringar och ökade sjötransporter i anslutning till dem och genom finansieringen för förbättringar utökas de intelligenta säkerhetsanordningarna.

Med hjälp av projektet Digirata är det möjligt att förbättra bannätets kapacitet och säkerhet även för godstrafikens del.

Säkerställda utvecklingsmöjligheter för Helsingfors-Vanda flygplats och bevarande av flygplatsnätverket samt stöd för flygplatser och flygtrafik betjänar flygfraktens samt näringslivets behov.

Ökade understöd för enskilda vägar och höjd understödsprocent betjänar framför allt jord- och skogsbrukets transportbehov. Enskilda vägar är också en viktig del av internationella transportkedjor.

Strävandena att minska reparationsskulden på gatunätet underlättar bland annat distributionstrafiken. Hamntrafikens behov i gatunätet, till exempel rastplatser för tung trafik, har beaktats separat.

Med hjälp av trafikledning effektiviseras användningen av trafiksystemet och trafikdata, vilket gör även godstrafiken smidigare.

Effektiva transporter och utsläppsminskningar främjas med bland annat digitala metoder och det görs möjligt att övergå till hållbarare transportformer. Sjöfartens verksamhetsförutsättningar utvecklas med beaktande av även möjligheterna till transporter på inre vattenvägar. För att främja dessa mål görs utredningar om möjligheterna att minska utsläppen inom

logistiken, om främjandet av kombinerade transporter och om transitotrafiken.

Kommunerna stöds vid utvecklingen av effektivare samt miljövänligare stadslogistik. Användningen av miljövänligare, tystare och mindre distributionsmateriel främjas och adressuppgifternas användbarhet för stadslogistikens behov förbättras. När förbindelsefartygstrafiken och landsvägsfärjorna utvecklas beaktas näringslivets, till exempel turismens utvecklingsbehov. Fortsatta transportstöd sänker transportkostnaderna för företag i avlägsna områden.

Arbetet med att utveckla gränsövergångsställena tillsammans med grannstaterna ger möjligheter att utveckla den gränsöverskridande godstrafiken.

Frågor i anslutning till utnyttjandet av data och automatiseringen

Utnyttjandet av data och automatiseringen är metoder att främja samtliga mål i planen. Enligt de strategiska riktlinjerna utnyttjas de möjligheter som digitaliseringen erbjuder fullt ut i samtliga trafikformer.

Utnyttjandet av data främjas kraftigt under planeringsperioden genom att utnyttja de möjligheter som Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, som svarar för trafikledningen i fråga om alla trafikformer, erbjuder. Med hjälp av statlig finansiering ges tillhandahållarna av transportservice möjlighet att tillämpa enhetliga och rejäla verksamhetsmodeller överskrider gränserna mellan olika transportmedel när de utvecklar nya tjänster. Dessutom arbetar man aktivt för att främja utnyttjandet av data och automatiseringen internationellt och vid behov genom lagstiftning samt genom att främja pilotförsök som främjar ny teknik och automatisering inom alla trafikformer.

Genom utnyttjandet av data effektiviseras såväl trafikledshållningen, näringslivets transporter som resekedjornas funktion. Till exempel sammanställd tidtabells- och ruttinformation och mer kompatibla biljett- och avgiftssystemen bidrar till att främja användningen av hållbara mobilitetsformer. Genom finansiering av pilotförsök säkerställs förutsättningarna att utveckla automatiseringen i Finland.

Genom digitaliseringen kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare samt trafikutsläppen minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller. Genomförandet av projektet Digirata säkerställer en fungerande järnvägstrafik även i framtiden när det nuvarande signal-systemet blir föråldrat.

En förutsättning för digitalisering av trafiksystemet är heltäckande kommunikationsnät. När de utvecklas är målet att säkerställa att det på trafikleder och i knutpunkter finns heltäckande kommunikationsförbindelser som räcker till för det aktuella behovet. Genom att utnyttja data och främja automatiseringen ges företagens i branschen också möjligheter att utöka sin affärsverksamhet.

Trafiksäkerhet

Det är väsentligt att utveckla trafiksäkerheten för att alla mål enligt planen ska uppnås. I enlighet med de strategiska riktlinjerna främjas i synnerhet säkerheten i vägtrafiken, där det finns mest att utveckla.

I planen förbinder man sig till en nollvision för trafiksäkerheten och långsiktigt trafiksäkerhetsarbete. Förbättrat skick på statens befintliga trafikledsnät samt gatunätet och minskad reparationsskuld främjar trafiksäkerheten, liksom utvecklingsinvesteringar i trafikledsnätet i fråga om alla trafikledsformer. Förbättrings- och utvecklingsfinansiering för landsvägarna riktas också till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. För bannätets del fästs uppmärksamhet vid säkerheten i plankorsningar.

Utvecklande av trafikledningen av utnyttjandet av data främjar också trafiksäkerheten. För järnvägstrafikens del förbättrar förnyandet av tågsignalsystemet och i farlederna utvecklingen av säkerhetsanordningarna trafiksäkerheten.

När kollektivtrafikens och andra hållbara mobilitetsformers andel utökas genom olika åtgärder enligt planen främjar det säkerheten i vägtrafiken, för när trafikvolymerna krymper minskar också olycksriskerna. Beaktande av olika användargrupperns behov när knutpunkterna utvecklas samt främjande av hinderlöshet bidrar också till att förbättra trafiksäkerheten.

6 Statens finansieringsplan

I statens finansieringsplan har de uppskattade anslagen för utveckling av trafiksystemet 2021-2032 sammanställts. Genomförandet av finansieringsplanen beror på ram- och budgetbesluten.

Statens finansieringsplan ses över vid behov när planen för de offentliga finanserna ändras. Finansieringsplanen består i huvudsak av anslagen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde (tabell 1).

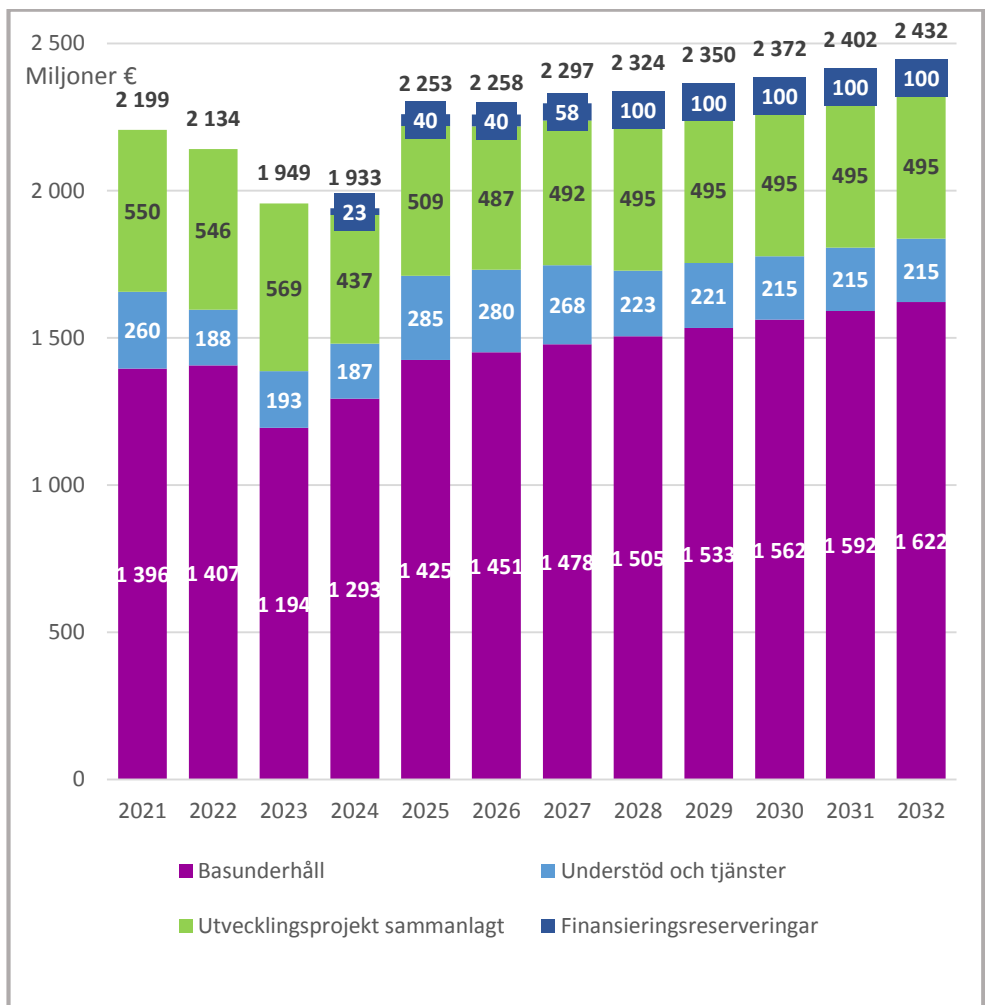
För kommunernas del orsakar den riksomfattande trafiksystemplanen merkostnader i synnerhet för att främja hållbara transporter, eftersom statens tilläggsstöd för till exempel kollektivtrafik förutsätter motsvarande satsningar för kommunernas del.

Tabell 1. Den uppskattade finansieringen för utveckling av trafiksystemet inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2021-2032 (siffrorna miljoner euro).

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Sammanlagt
Basunderhåll	1396	1407	1194	1293	1425	1451	1478	1505	1533	1562	1592	1622	17 458
Beslutade projekt och livscykelprojekt	529	566	393	241	185	170	109	103	67	38	38	38	2 477
Utveckling av trafikledsnätet enligt planen samt Digirata	13	0	188	189	317	316	383	393	429	457	458	457	3600
Finansieringsreservering för stadsregioner	0	0	0	23	40	40	58	100	100	100	100	100	661
Understöd för kommunernas spårtrafikprojekt (redan beslutade)	67,1	43,2	12,6	7,2	35,1	35,1	35,1	0	0	0	0	0	235,3
Understöd för skötsel och underhåll av enskilda vägar	30	13	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	293
Främjande av gång och cykling	29,3	3,5	3,5	3,5	30	30	30	30	30	30	30	30	279,8
Utveckling av infartsparkering i gatunätet	0	0	0	0	10	10	10	0	0	0	0	0	30
Flygplatser utanför Finavias nätverk	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	10,8
Köp av långväga kollektivtrafik	0	0	0	0	10	10	10	10	8	0	0	0	48
Köp av tågtrafik	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	362
Köp av flygtrafik	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24
Av NTM-centralerna ordnad busstrafik	32,3	32,3	32,3	32,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	435,9
Stöd för offentlig persontra-	8,1	8,1	8,1	8,1	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	16,1	16,1	16,1	151,5

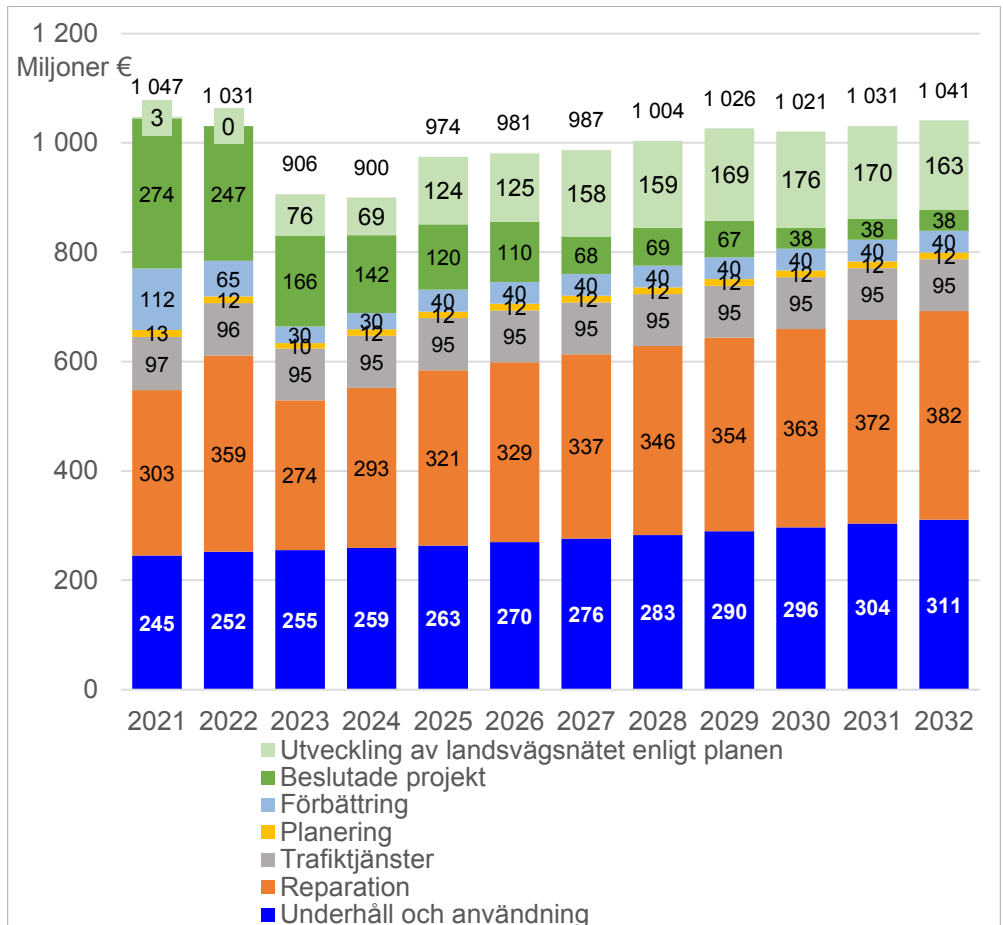
fik i medelstora stadsregioner														
Stöd för offentlig persontrafik i stora stadsregioner	9,8	9,8	9,8	9,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	277,6
Klimatbaserat kollektivtrafikstödd	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	240
Kompatibla biljettsystem	0	0	1	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Passagerarinformation i knutpunkter	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Hinderslöshet	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Kombinerade persontransporter	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Mobilitetsstyrning	0,6	0,6	0,6	0,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	22,4
Köp av förbindelsefartygstrafik	19,1	20,4	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	218,4
Baserad digital affärsverksamhet (Fintraffic)	0	5	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Pilotprojekt	0	0	14	14	14	15	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	76,5

I figur 11 presenteras den uppskattade finansieringen för utveckling av trafiksystemet fördelad på basunderhåll, utveckling av trafiknätet, understöd och tjänster samt finansieringsreservering för statens och MBT-stadsregionernas samfinansierade köp av infrastruktur och tjänster 2021-2032.

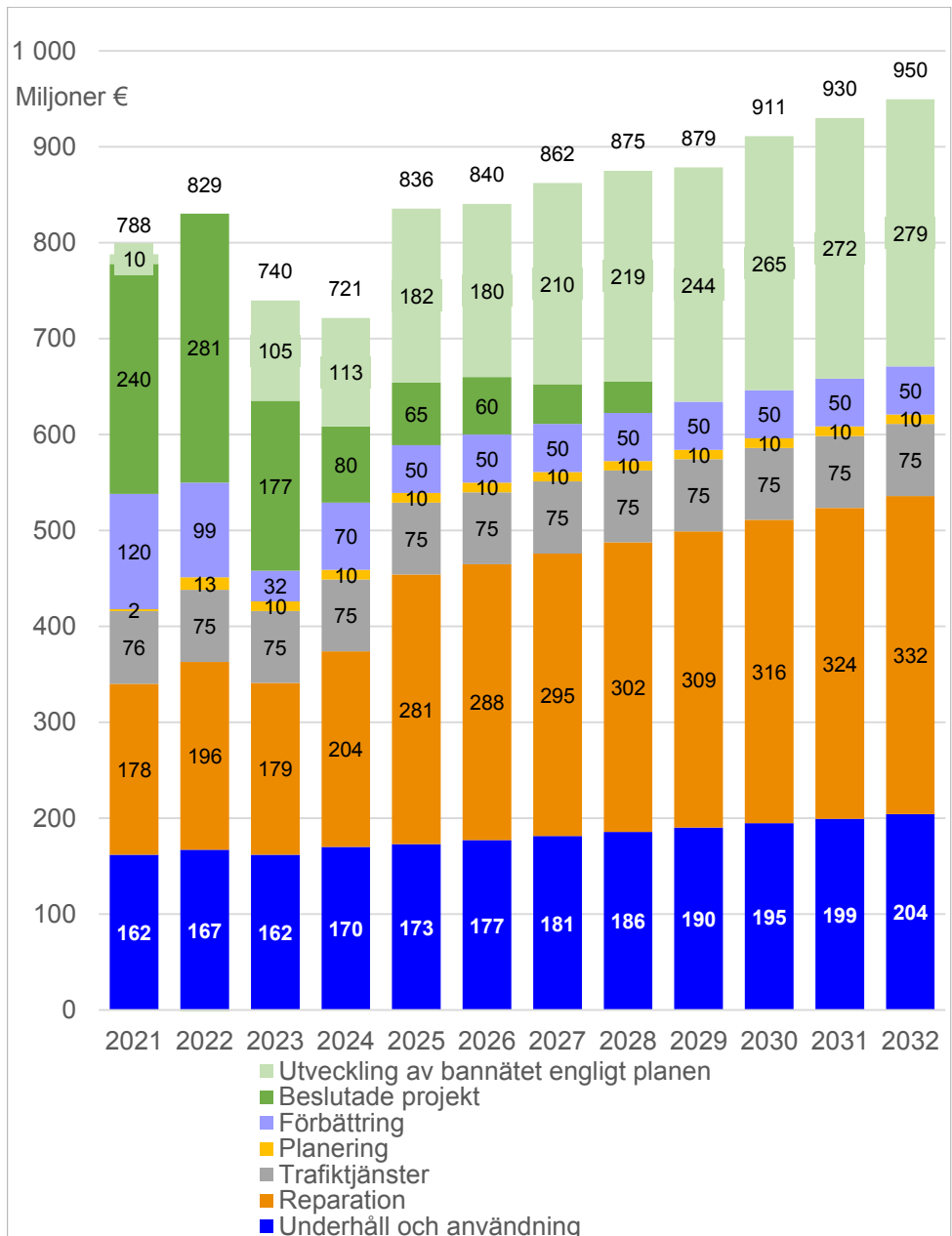


Figur 11. De uppskattade anslagen för utveckling av trafiksystemet inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde under planeringsperioden. Med finansieringsreserveringar hänvisas till statens och MBT-stadsregionernas samfinansierade köp av infrastruktur och tjänster.

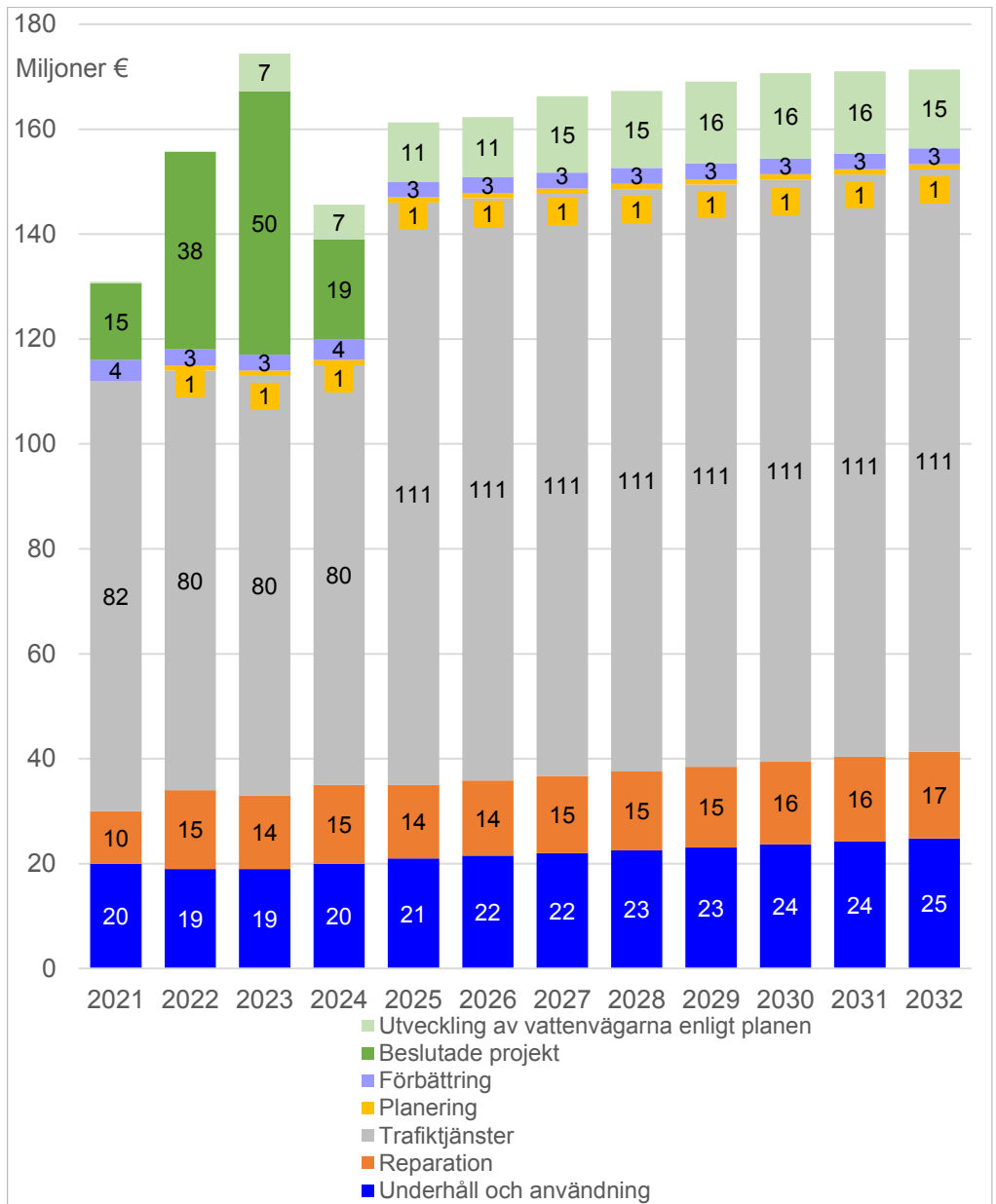
Inriktningen av anslaget för basunderhåll beskrivs dessutom enligt produkt (skötsel, reparationer, förbättring och trafikjänster) i figurerna 12-14.



Figur 12. Basunderhållet enligt produkt på landsvägarna, beslutade utvecklingsprojekt på landsvägarna samt planenlig utveckling av landsvägsnätet.



Figur 13. Basunderhållet enligt projekt i järnvägsnätet, beslutade utvecklingsprojekt i järnvägsnätet samt planerig utveckling av järnvägsnätet.



Figur 14. Basunderhållet enligt produkt på vattenvägarna, beslutade utvecklingsprojekt på vattenvägarna samt planenlig utveckling av vattenvägarna.

Verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen förutsätter att kommunikationsministeriets förvaltningsområde garanteras tillräckliga resurser. För Trafikledsverkets del borde det årliga omkostnadsanslaget höjas permanent med uppskattningsvis 1,19 miljoner euro, för NTM-centralernas del med 1,75 miljoner euro och för Transport- och kommunikationsverkets del de första åren med uppskattningsvis 3,62 miljoner euro per år. Behoven av att höja Trafikledsverkets omkostnadsanslag baserar sig särskilt på utarbetandet av planeringsprogrammet och investeringsprogrammet för långsiktig utveckling av trafikledsnätet samt på utvidgningen av projektbedömningen. För Transport- och kommunikationsverkets del orsakas behoven av att höja omkostnadsanslagen särskilt av att hela trafiksystemet utvecklas för att betjäna trafiksystemanalysverksamheten samt verkställandet av åtgärder som grundar sig på person- och godstrafiktjänster, understöd och utnyttjande av data. Transport- och kommunikationsverket spelar en viktig roll i fortsättningen även vid utnyttjandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa.

7 Sammanfattning av konsekvensbedömningen

7.1 Konsekvensbedömningen som en del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Konsekvensbedömningen har utgjort en väsentlig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Med dess hjälp har man försökt öka förståelsen för konsekvenserna av utvecklingen av trafiksystemet och främja kunskapsbaserat beslutsfattande. Den riksomfattande trafiksystemplanen har genomgått en bedömning av miljökonsekvenserna enligt SMB-lagen. Dessutom har man bedömt hur planen motsvarar de mål som satts för den. Konsekvenserna har bedömts i förhållande till jämförelsealternativet. Som utgångspunkt för konsekvensbedömningen utarbetades ett program för konsekvensbedömning för den riksomfattande trafiksystemplanen.⁴¹ Kommunikationsministeriet begärde in yttranden om utgångspunkterna för planen och programmet för konsekvensbedömning i början av 2020. I yttrandena framfördes synpunkter på bland annat behandlingen och uppföljningen av miljökonsekvensbedömningen. Bedömningsprogrammet uppdaterades utifrån den erhållna responsen bland annat genom att sammanställa hälsokonsekvenserna som en av de helheter som skulle bedömas. Åsikterna i yttrandena beaktades vid beredningen av planen och konsekvensbedömningen.

Konsekvensbedömningen har stött beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och beaktandet av miljösynpunkter i olika planeringsfaser. Planens innehåll har utvecklats genom att utnyttja information från konsekvensbedömningen. Vid beredningen av planen har beaktats miljömål av betydelse för planen som fastställts internationellt, i Europeiska unionen eller nationellt. I slutet av 2020 utarbetades en miljörapport enligt SMB-lagen om planutkastet.

Kommunikationsministeriet begärde yttranden om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för 2021-2032 samt om bedömningen av dess konsekvenser i början av 2021. De flesta som yttrade sig ansåg att konsekvensbedömningen ger en tillräcklig bild av planens konsekvenser, även om bedömningen stannar på en allmän nivå eftersom planen är

⁴¹ Den riksomfattande trafiksystemplanen: Program för konsekvensbedömning: Kommunikationsministeriets publikationer 2019:10 (<https://julkaisut.valtion-euvosto.fi/handle/10024/161890>)

översiktlig. Det föreslogs att behandlingen av miljöfrågor skulle preciseras särskilt i fråga om naturens mångfald och vattenvården. I yttrandena betonades vikten av att följa planens verkningsfullhet framför allt beträffande miljökonsekvenserna.

Utifrån bedömningen av planens miljökonsekvenser, den övriga bedömningen och yttrandena om bedömningen ansågs det inte nödvändigt att företa ändringar i den riksomfattande trafiksystemplanens innehåll bland annat på grund av planens karaktär och översiktlighet. De åsikter som framförts i yttrandena beaktades när miljörapporten färdigställdes och de kommer att beaktas när konsekvensbedömningen utvecklas. Konsekvensbedömningen och rekommendationerna för att lindra och förebygga skadliga miljökonsekvenser beaktas när planen verkställs och när följande riksomfattande trafiksystemplan bereds.

Uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen är en del av trafiksystemanalysen och den beskrivs också i miljörapporten. Syftet med uppföljningen av uppnåendet av målen för planen är att samla och producera kvantitativ och kvalitativ information som efter analys och tolkning bildar en lägesbild över uppföljningen. Uppföljningen av planen beaktar övervakningsskyldigheterna enligt 12 § i SMB-lagen. Den omfattar uppföljning av uppnåendet av målen för planen samt övervakning av planens miljökonsekvenser.

7.2 Konsekvenserna i förhållande till målen för planen

Åtgärderna enligt den riksomfattande trafiksystemplanen stödjer uppnåendet av tillgänglighetsmålet tämligen bra. Tillgängligheten förbättras såväl på internationell nivå som på intern nivå mellan regioner och mellan stadsregioner och regioner till följd av basunderhållet, kollektivtrafikens utveckling och åtgärderna i fråga om resekedjor. Särskilt den bättre servicenivån på resor och transporter och användarnytan, som är större än i jämförelsealternativet, främjar tryggad tillgänglighet i hela Finland. Förändringen i tillgänglighet i stadsregionerna är positiv för näringarna, pendlingen och boendet. Planens åtgärder stödjer förbindelserna i stadsregioner och en tätare samhällsstruktur. Den förbättrade samhällsekonomiska effektiviteten stödjer tillgänglighetsmålet, eftersom effektiva åtgärder genererar bättre servicenivå och tillgänglighet i förhållande till den använda finansieringen.

Åtgärderna enligt planen förverkligar hållbarhetsmålet på ett bra sätt. Människornas möjligheter att välja hållbarare mobilitetsformer förbättras tack vare åtgärderna enligt planen. Valmöjligheterna förbättras särskilt i stadsregioner, där den interna tillgängligheten förbättras genom satsningarna på gång, cykling, kollektivtrafik och resekedjor samt baninvesteringar. Åtgärderna på landsvägsnätet samt investeringarna i gång och cykling förbättrar säkerheten i vägtrafiken, vilket främjar gång och cykling. Planens delområdens inverkan på växthusgasutsläppen från trafiken är ringa i förhållande till jämförelsealternativet, men åtgärderna möjliggör en övergång till hållbara färdsätt. Planen ökar möjligheterna att anpassa sig till klimatförändringen.

Åtgärderna enligt planen stödjer uppnåendet av effektivitetsmålet på ett bra sätt. Ökad användarnytta, särskilt inom godstrafiken, förbättrar den samhällsekonomiska effektiviteten. Tillgängligheten förbättras till största delen med hjälp av de nuvarande trafikledsnäten, vilket tillsammans med förbättrad funktionssäkerhet och främjad digitalisering effektiviserar utnyttjandet av näten. Den högre finansieringsnivån för basunderhållet möjliggör ett livscykeffektivt underhåll. Den samhällsekonomiska effektiviteten förbättras också när olyckskostnaderna minskar samt genom den hälsoytta som gång och cykling genererar. Förbättrad samhällsekonomisk effektivitet förutsätter att verkställandet av planen baserar sig på genomförandet av samhällsekonomiskt lönsamma projekt.

7.3 Bedömning av miljökonsekvenserna

Den riksomfattande trafiksystemplanens miljökonsekvenser enligt SMB-lagen är som helhet små i förhållande till jämförelsealternativet. Som de med tanke på planen största miljöproblemen identifierades klimatförändringen, användningen av naturresurser, naturens försvagade mångfald samt splittrad samhälls- och regionstruktur. Åtgärderna enligt planen förbättrar trafiksystemets energieffektivitet och minskar utsläppen av växthusgaser, men konsekvensernas storlek är ringa. Planen möjliggör ändå en övergång till hållbara färdvägar och stödjer en hållbar samhällsstruktur. Dessa konsekvenser stärks först på längre sikt än granskningsperioden för planens konsekvenser (2021–2032).

Planens konsekvenser för användningen av naturresurser och naturens mångfald är indirekta. De anslag som riktas till utveckling och förbättring av trafikledsätet har indirekta konsekvenser för användningen av naturresurser och blir betydande när projekten konkretiseras. Indirekta konsekvenser kan beroende på projekt också gälla splittring av livsmiljöer, ekologiska korridorförbindelser och hotade arters livsmiljöer. Beträffande andra miljökonsekvenser enligt SMB-lagen har man på motsvarande sätt bedömt att planen har i huvudsak indirekta konsekvenser.

För miljökonsekvensernas del preciseras konsekvensbedömningen i samband med att planen verkställs, bland annat när investeringsprogrammet bereds. Projekten kan ha lokalt och regionalt betydande miljökonsekvenser för till exempel samhälls- och regionstrukturen, naturens mångfald eller tillståndet i vattendragen. I miljörapporten har för verkställandet av planen samlats rekommendationer för att lindra och förebygga skadliga miljökonsekvenser.

8 Rekommendationer till följande plan

Följande riksomfattande trafiksystemplan utarbetas så att beslut om den kan fattas våren 2025.

När följande riksomfattande trafiksystemplan bereds beaktas konsekvenserna av klimatmålen för trafiken och eventuella skatte- och avgiftsändringar samt arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Dessutom fästs uppmärksamhet vid förbättrad tillgänglighet samt främjande av närings- och sysselsättningspolitiken.

Projektbolagen Finlandsbanan Ab och Entimmeståget till Åbo Ab fortsätter att planera de stora järnvägsprojekten under de kommande åren, och förhandlingarna om ett projektbolag i östlig riktning fortsätter. När följande riksomfattande trafiksystemplan bereds är det möjligt att fästa större uppmärksamhet vid hur bannätet i Finland ska utvecklas som helhet när projektbolagens planering framskridit.

När följande riksomfattande trafiksystemplan bereds granskas särskilt flygtrafikens utvecklingsutsikter i ljuset av ny kunskap.