

**SRR 3/2008 rd**

**Riktlinjer för trafikpolitiken och  
utvecklings- och finansieringsprogram  
för transportnätet fram till 2020**

**Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen**

**27.3.2008**

## Innehåll

<b>INLEDNING</b> .....	<b>4</b>
<b>1 TRAFIKPOLITIKENS INNEHÅLL OCH CENTRALA MÅL</b> .....	<b>5</b>
<b>2 FUNGERANDE TRAFIKSYSTEM STÖDER NÄRINGSLIVET OCH DEN EKONOMISKA TILLVÄXTEN</b> .....	<b>7</b>
INDUSTRI, GRUVDRIFT OCH HANDEL .....	8
SKOGSINDUSTRI OCH TRYGGAD VIRKESFÖRSÖRJNING .....	9
TRANSITTRAFIKEN TILL RYSSLAND .....	9
TURISMEN, EN STOR MÖJLIGHET .....	10
<b>3 TRAFIKPOLITIKEN OCH KLIMATFÖRÄNDRINGEN</b> .....	<b>11</b>
STATSRÅDETS ARBETSFÖRDELNING I FRÅGA OM EN KLIMATPOLITIK FÖR TRAFIKEN.....	11
VÄXTHUSGASUTSLÄPPEN FRÅN TRAFIKEN I FINLAND.....	11
INTERNATIONELLA ÖVERENSKOMMELSER OM UTSLÄPPSMINSKNING .....	12
SYSTEMET MED UTSLÄPPSHANDEL.....	12
EU:S RIKTLINJER.....	13
MINSKNING AV KOLDIOXIDUTSLÄPPEN FRÅN TRAFIKEN .....	13
TRAFIKEN OCH SAMHÄLLSSTRUKTUREN .....	15
SPECIALFRÅGOR I HUVUDSTADSREGIONEN OCH I STORA STÄDER .....	15
TRAFIKLEDERNA OCH FÖLJDER AV KLIMATFÖRÄNDRINGEN .....	15
<b>4 KOLLEKTIVTRAFIK OCH GÅNG- OCH CYKELTRAFIK SOM LOCKANDE ALTERNATIV</b> 17	
UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL .....	17
BÄTTRE KONKURRENSKRAFT FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN .....	18
LÅNGA RESOR MED KOLLEKTIVA FÄRDMEDEL .....	18
STADSREGIONERNAS KOLLEKTIVTRAFIK .....	21
TRAFIKEN I GLESBYGDEN.....	21
GÅNG- OCH CYKELTRAFIK .....	22
TILLGÄNGLIGA RESEKEDJOR.....	22
<b>5 TRAFIKSÄKERHETEN I FOKUS</b> .....	<b>23</b>
SÄKERHETEN I VÄGTRAFIKEN .....	23
PLANKORSNINGSOLYCKOR .....	25
<b>6 SMIDIGA FÖRBINDELSER ÖVER GRÄNSERNA</b> .....	<b>26</b>
SÄRDRAG I TRAFIKEN I FINLAND.....	27
EU:S TRANSPORTNÄT.....	28
SJÖSÄKERHET MED TONVIKT PÅ ÖSTERSJÖN.....	30
<b>7 FUNGERANDE TRANSPORTMARKNAD</b> .....	<b>32</b>
SJÖFARTSNÄRINGEN .....	32
MARKNADEN FÖR VÄGTRANSPORTER .....	34
BUSSTRAFIKEN .....	34
TAXITRAFIKEN.....	35
TILLGÅNGEN TILL FÖRARE OCH ANNAN ARBETSKRAFT INOM LOGISTIKOMRÅDET .....	35
JÄRNVÄGSTRAFIKEN .....	36
FLYGTRAFIKEN .....	36

<b>8</b>	<b>TRAFIKNÄTET FÖRENNAR DE OLIKA DELARNA AV LANDET .....</b>	<b>37</b>
	UTGÅNGSPUNKTER .....	38
	TRAFIKNÄTETS SKICK .....	38
	LANDSVÄGSNÄTETS OMFATTNING .....	39
	BANNÄTETS OMFATTNING .....	39
	ENSKILDA VÄGAR .....	39
	FÖRBINDELFÄRTYGSTRAFIKEN I SKÅRGÅRDEN .....	40
	FLYGPLATSERNA.....	40
	FLYGPLATSKAPACITETEN I HUVUDSTADSREGIONEN .....	41
	INTELLIGENTA TRAFIKSYSTEM GER MAXIMAL INFRASTRUKTURKAPACITET .....	41
<b>9</b>	<b>KOMPLETTERANDE FINANSIERINGSFORMER FÖR TRAFIKLEDER.....</b>	<b>42</b>
	LÅNGSIKTIG TRAFIKLEDSHÅLLNING .....	42
	BUDGET- OCH FULLMAKTSFÖRFARANDET BEHÖVER UTVECKLAS .....	43
	MODELLER FÖR FINANSIERING AV TRAFIKINVESTERINGAR.....	44
	TRAFIKAVGIFTER OCH PRISSÄTTNING .....	46
	INTERNATIONELLA ERFARENHETER .....	47
<b>10</b>	<b>UNDERHÅLLS- OCH UTVECKLINGSPROGRAM FÖR TRAFIKNÄTET.....</b>	<b>48</b>
	UNDERHÅLL AV TRAFIKLEDER.....	48
	FINANSIERING AV BASTRAFIKLEDSHÅLLNING OCH ENSKILDA VÄGAR.....	49
	UTGÅNGSPUNKTER I INVESTERINGSPROGRAMMET .....	50
	PROCESSER FÖR ATT LÄGGA UPP INVESTERINGSPROGRAMMET OCH KRITERIER FÖR ATT VÄLJA PROJEKT .....	51
	INVESTERINGSPROGRAM FÖR VALPERIODEN 2007–2011 .....	51
	PROJEKT EFTER 2011 .....	52
	UTRYMMESRESERVERINGAR FÖR MARKANVÄNDNINGSPLANER.....	54
	TEMAPROJEKT.....	54
	FINANSIERING AV INVESTERINGSPROGRAMMET FÖR VALPERIODEN.....	54
<b>11</b>	<b>RIKTLINJER FÖR TRAFIKPOLITIKEN TILL 2020.....</b>	<b>55</b>
	A. FINANSIERINGENS PRINCIPER OCH LÅNGSIKTIGHET.....	56
	B. STÖD FÖR OMRÅDENAS OCH NÄRINGARNAS FRAMGÅNG .....	57
	C. KLIMATFÖRÄNDRINGEN OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN .....	58
	D. TRAFIKSÄKERHET .....	59

**BILAGA** Beskrivning av de projekt som ingår i investeringsprogrammet för valperioden 2007–2011

## INLEDNING

Våren 2007 började kommunikationsministeriet bereda en trafikpolitisk redogörelse i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens II regering: ”I en redogörelse som i början av valperioden överlämnas till riksdagen drar regeringen upp de långsiktiga riktlinjerna för trafikpolitiken. Redogörelsen inkluderar ett investeringsprogram som gäller trafikleder för valperioden 2007–2011 samt ett långsiktigt utvecklings- och investeringsprogram för trafik och infrastruktur som bygger på hanteringen av den helhet som trafiksystemet utgör. I detta sammanhang utreds också ibruktagandet av sådana finansieringsmodeller som kompletterar budgetfinansieringen i samband med trafikledsinvesteringar.”

Beredningen av redogörelsen har letts av trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen. Till arbetsgruppen har hört trafikminister Anu Vehviläinen (ordförande), utrikeshandels- och utvecklingsminister Paavo Väyrynen, kommunikationsminister Suvi Lindén, försvarsminister Jyri Häkämies, justitieminister Tuija Brax och migrations- och Europaminister Astrid Thors.

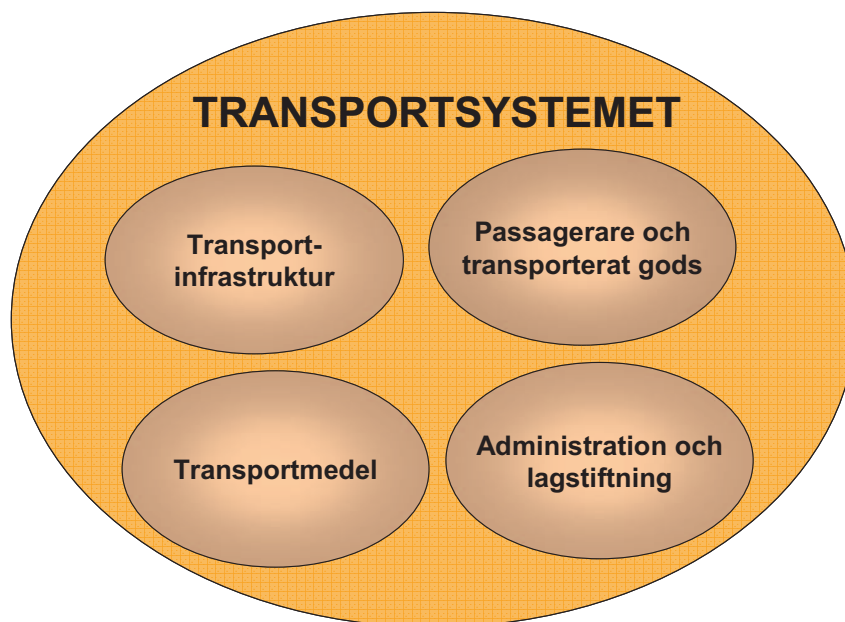
En långsiktigare trafikpolitik togs som centralt mål för redogörelsen. Med längre sikt avses här ett tidsspänn på 10–15 år. Redogörelsens synvinkel omfattar hela trafiksystemet, man har försök undvika att fokusera enbart på trafikleder. Eftersom redogörelsen går utöver valperioden, har man önskat framhäva riksdagens ställning då det gäller att definiera riktlinjerna på lång sikt.

I juni 2007 sände kommunikationsministeriet ca 200 intressenter inom trafikbranschen en begäran om synpunkter på de frågor som tas upp i redogörelsen. De ca 130 utlåtanden som sändes in har använts som utgångsmaterial. Även de fora och delegationer som ministeriet tillsatt (bl.a. huvudstadsregionens trafikdelegation, delegationen för trafiksäkerhetsfrågor, infraforum, logistikforum, kollektivtrafikforum och delegationen för flygtrafik) har lämnat in synpunkter på redogörelsen. I augusti–september 2007 ordnades regionala möten för diskussion och utfrågning i Uleåborg, Joensuu, Björneborg, Riihimäki och Kotka. I oktober 2007 ordnades en diskussion för riksdagsmännen.

Trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen har behandlat redogörelsen elva gånger. Arbetsgruppen har dessutom ordnat ett separat finansieringsseminarium. Arbetsgruppen har som sakkunniga hört ordförande Jorma Haapamäki från Finlands Byggnadsingenjörsförbund RIL r.f. och statssekreterare Raimo Sailas från finansministeriet. Som bakgrund för redogörelsen har också använts den mellanrapport som en arbetsgrupp under ledning av överombudsman Esko Aho från Jubileumsfonden för Finlands självständighet Sitra har utarbetat för att klargöra verksamhetsbetingelserna inom skogsindustrin och skogssektorn.

## 1 TRAFIKPOLITIKENS INNEHÅLL OCH CENTRALA MÅL

Trafiksystemet består av trafikinfrastruktur, samfärdsmedel, människor och transporterat gods i trafiken samt författningar och organisationer i anknytning till dessa. Trafikpolitik avser alla de åtgärder som vidtas i fråga om ovan nämnda delfaktorer i trafiksystemet och genom vilka landets konkurrenskraft och näringslivets framgång främjas och medborgarnas välfärd upprätthålls. Trafikpolitiken och trafiksystemet knyter starkt an till samhällets andra funktioner, främst utvecklingen av region- och samhällsstrukturen.



En god trafikinfrastruktur och ett fungerande trafiksystem är viktiga för befolkningens dagliga liv. Nästan alla medborgare sköter dagligen arbete, skola, ärenden och fritid genom resor – i genomsnitt tre resor per dag. I glesbygden inverkar väg- och trafikförhållandenas kvalitet mest på hur smidiga och säkra resorna är. Inom stadsregionerna är det främst trafikledernas kvalitet, goda kollektivtrafiklösningar och trafikledning som förbättrar smidigheten hos resor och resekedjor.

Trafiken kopplar samman samhällets funktioner och därför påverkas välfärden och ekonomin direkt av trafiksystemets kvalitet. Ekonomins tillväxt och den höjda levnadsstandarden har hittills ökat trafiken och behovet av trafikinvesteringar. För Finland är trafiksystemet en viktig konkurrensfaktor, eftersom landet är stort och transportavstånden långa. Industri och bosättning finns i hela landet och de företag inom skogs- och metallindustrin som transporterar stora mängder tungt gods svarar för en betydande andel av produktionen. Att de viktigaste trafikförbindelserna har en tillräcklig servicenivå är väsentligt med tanke på hela trafiksystemets funktion och landets konkurrenskraft.

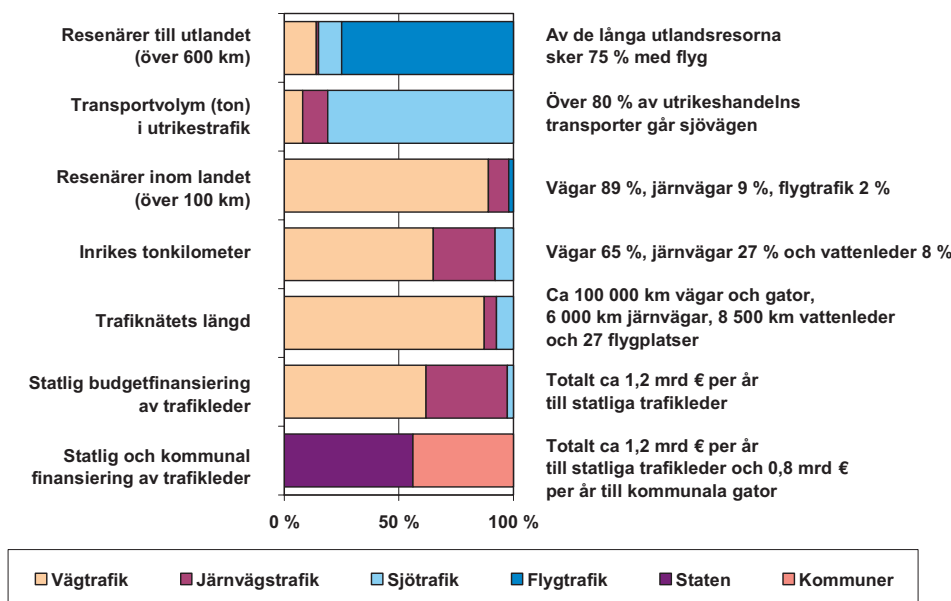
Goda trafikförbindelser är av central betydelse för den regionala utvecklingen. Trafikförbindelserna inverkar på företagens intresse att etablera sig i regionen och stanna kvar där. Kortare restider inom persontrafiken effektiviserar affärsresorna och underlättar även regionernas och kommunernas nätverksbildning för samproducerade tjänster.

Trafiken innebär dock även allvarliga olägenheter för miljön och människors hälsa. Utöver utsläppen av koldioxid, som är orsak till klimatförändringen, är andra olägenheter dessutom utsläpp, buller, splittrad samhällsstruktur och den hindrande verkan farlederna utgör. Inom bullerområdena invid väg och gator bor ca 750 000 personer, inom järnvägstrafikens bullerområden ca 50 000 personer och inom luftfartens bullerområden ca 30 000 personer. Buller minskar livsmiljöns kvalitet och trivsamtet och försämrar människors hälsa, välbefinnande och verksamhetsförmåga.

Största delen – ca 85 procent av alla trafikprestationer – genereras av personbilstrafik. Genom åtgärder som inverkar på personbilstrafikens volym och hur trafiken tidsmässigt är fördagad samt åtgärder som inverkar på bilparken kan man avsevärt förbättra medborgarnas livskvalitet, livsmiljö och trafiksäkerheten.

De olika trafikformerna har sina starka sidor. Väsentligt är hur smidig hela rese- eller transportkedjan är. Vägtrafiken är flexibel av trafikformerna och särskilt de korta sträckorna tillryggaläggs på väg. Järnvägstrafikens konkurrenskraft är som starkast i persontrafik mellan stora centra och i deras närtrafik samt i tunga transporter över långa sträckor t.ex. från industrianläggningar till hamnar. Transporter till sjöss och på vattenleder är förmånligast vid långa transporter. Flygtrafiken är lämplig för långa sträckor samt för fjärtransport av lätta och värdefulla produkter.

### Nyckeltal för det finska trafiksystemet



Staten utövar sin budgetmakt på de ämbetsverk som hör till kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Vägförvaltningen, Banförvaltningscentralen och Sjöfartsverket samt säkerhetsmyndigheterna Fordonsförvaltningscentralen, Luftfartsförvaltningen och Järnvägsverket drivs alla i form av ämbetsverk och riksdagen fattar beslut om anslagen till dem på förslag av regeringen.

Finnair Abp är ett börsföretag där staten är majoritetsägare. VR-Group Ab ägs helt av staten. Ägarstyrningen av dessa och andra statliga bolag som fungerar på marknadsvillkor koncentreras sommaren 2007 till avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli. Staten har ett så kallat strategiskt intresse i vardera bolaget. Vid ägarstyrningen av den här typen av bolag krävs ett regelbundet samarbete med avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli och det centrala ministeriet med tanke på det strategiska intresset – i detta fall kommunikationsministeriet.

På kommunikationsministeriets förvaltningsområde finns också tre affärsverk: Luftfartsverket som administrerar statens nätverk av flygplatser samt Lotsverket och Rederiverket. Med hjälp av ägarstyrning sörjer staten för att affärsverken bedriver deras allmännyttiga verksamhet kostnadseffektivt och med beaktande av regeringens politiska riktlinjer. I affärsverken och aktiebolagen utövas makten av en styrelse som bör åtnjuta ägarnas förtroende. Affärsverksmodellens framtid undersöks som bäst.

## **2 FUNGERANDE TRAFIKSYSTEM STÖDER NÄRINGSLIVET OCH DEN EKONOMISKA TILLVÄXTEN**

Målet för regeringens ekonomiska politik samt sysselsättnings- och näringspolitik är att öka finländarnas välfärd genom att förbättra förutsättningarna för högre sysselsättning och bättre produktivitet. Det är nödvändigt att åstadkomma en stark ekonomisk tillväxt och en hög produktivitet i och med att befolkningen blir äldre och behovet av offentliga tjänster ökar. Regeringen vidtar vid behov snabbt åtgärder för att trygga näringarnas konkurrenskraft.

Ett fungerande trafiksystem och en långsiktig trafikpolitik stöder näringslivets verksamhetsmöjligheter och konkurrenskraft och därigenom den ekonomiska tillväxten. Högre levnadsstandard bidrar också med nya utmaningar för vår trafikpolitik. Den ekonomiska aktiviteten ökar trafiken och transportererna. Trafikökningen förutsätter att regeringen går in för att möta klimatförändringen genom hållbara trafikpolitiska åtgärder utan att riskera näringslivets verksamhet och transporter.

Trafikpolitiken bör bidra till att stärka Finland som ett land som har konkurrenskraft och är gynnsamt för företag. Särskilt viktigt är det att skapa förutsättningar för en smidig och kostnadseffektiv logistik. Störningsfria och punktliga internationella transporter och transporter inom landet för handeln, livsmedelsindustrin och byggnadsverksamheten har en central betydelse för näringslivet.

Den tunga fabriksindustrins andel av bruttonationalprodukten är i Finland bland de högsta i OECD-länderna. Industrins struktur i kombination med de långa avstånden i landet leder till att antalet tonkilometer i förhållande till bruttonationalprodukten är högt jämfört med de viktigaste konkurrentländerna. Förmågan att hantera logistikkostnaderna är en betydelsefull faktor för konkurrenskraften i Finland. Logistiskt kunnande och fungerande trafiksystem är allt viktigare konkurrensfaktorer inom den globala ekonomin i framtiden.

För att förbättra den logistiska effektiviteten bör Finland kunna sänka transportkostnaderna i förhållande till konkurrentländerna. Även spetskompetens, ny teknik, innovationer samt forskning och utveckling bör kunna nyttiggöras. Fungerande transportmarknader och öppen konkurrens är förutsättningar för ett konkurrenskraftigt transportsystem i utveckling.

Trafikförbindelserna inverkar på företagets etableringsbeslut. Regeringen bör vid behov också kunna reagera snabbt när det uppstår ny näringsverksamhet som behöver trafikleder. Bland annat är det sannolikt att utvinningsindustrins nya uppsving kräver beredskap för investeringar i infrastrukturen.

Arbetskraftsbristen är ett akut problem för logistikbranschen. Problemet kräver rätt allokerade utbildnings- och näringspolitiska åtgärder under de närmaste åren. Branschen bör göras attraktiv för unga. Arbetsrelaterad invandring behövs också.

### **Industri, gruvidrift och handel**

Över 80 procent av godstransporterna inrikes är industrins transporter. Industri- och produktionsanläggningarna finns på olika håll i landet och goda trafikförbindelser behövs därför till landets alla delar. Industribranschernas och produktgruppernas transportbehov är olika och därför använder de olika transportformer. För godstrafik inom landet används vägtransport nästan vid alla korta transporter och vid transport av livsmedel, långt förädlade produkter och små varupartier även vid långa transporter. På järnväg transporteras främst basindustrins råvaror och produkter.

Kostnadseffektivitet är viktig för alla industrigrenars transporter. Punktlighet och snabbhet har kommit att bli allt viktigare faktorer för transportkvaliteten. Kostnadseffektiva transporter förutsätter att väg- och järnvägskonstruktionernas skick möjliggör stora laststorlekar och transportererna kan då skötas med så liten materiel som möjligt. För att höja kostnadseffektiviteten ska programmet för grundlig förbättring av järnvägen slutföras och de viktigaste banförbindelserna som godstrafiken använder byggas om så att de klarar ett axeltryck på 25 ton.

Punktliga transporter är möjliga om det i trafiknätet inte finns några betydande problem med förmedlingsförmågan. Huvudvägnätet har inte längre några större ”flaskhalsar” som tär på transporterens punktlighet, men många smala och backiga förbindelseavstånd belastas av tung trafik och uppfyller inte längre de krav som numera ställs av transporter och fordonsmateriel. Problem med förmedlingen av tågtrafik förekommer bl.a. inom södra Finlands bannät och inom förbindelseavsnitten Seinäjoki–Uleåborg och Uleåborg–Vartius gränsstation.

Möjligheterna att inleda gruvidrift undersöks eller bereds på flera orter i norra eller östra Finland. Om projekten genomförs har de avsevärd sysselsättande effekt särskilt på de områden där det är en utmaning att skapa nya arbetsplatser. Aktuellt med gruvprojekt är det bl.a. i Talvivaara, Suhanko, Kolari, Kevitsa, Suurkuusikko, Sokli, Pampalo och Kylynlahti. Om gruvprojekten genomförs ändrar de i stor omfattning godsflödet och behovet av investeringar i bannätet måste i så fall ses över. En nystartad gruvidrift tillför också extra trafik i de norra hamnarna. För att säkra konkurrenskraften för järnvägstransporterna bör bannätet utvecklas systematiskt och övergripande.

Detalj- och partihandeln i Finland sysselsätter ca 13 procent av arbetskraften och producerar 11 procent av Finlands bruttonationalprodukt. Största delen av företagen inom handeln är små, men mätt i omsättning och antal anställda är handeln koncentrerad till de stora företagen. Handelns transporter har noggranna tidtabeller och majoriteten av dem körs under natten. I huvudvägnätet körs främst stomtransporter medan distributionstransporter körs i det regionala och lokala väg- och gatunätet. Reservdelar och livsmedel som lätt fördärvas transporteras



också som flygfrakt. För handeln är det angeläget att leveranssäkerheten av varor garanteras dygnet runt. Med tanke på punktliga transporter inom handeln är det till exempel viktigt att vinterväghållningen håller en god nivå.

### **Skogsindustrin och tryggad virkesförsörjning**

Kostnadseffektiv logistik och fungerande trafikinfrastruktur är viktiga konkurrensfaktorer för den finska skogsindustrin. Logistikens verksamhetsförutsättningar avspeglar sig direkt på skogsindustrins produktionsutveckling och på sysselsättningen och investeringarna. På grund av att volymerna är stora är skogsindustrins logistiksystem krävande och mångfasetterade helheter, som kan lättare utvecklas och ändras efter behov när verksamhetsmiljön är förutsebar.

De exporttullar på råvirke som Ryssland tar ut är ett akut hot mot skogsindustrins råvaruförsörjning. Alla åtgärder som syftar till att trygga ersättande inhemska råvaror är därför brådskande. I enlighet med det mål som uppställts i regeringsprogrammet ska avverkningarna av inhemskt virke ökas varaktigt med 10–15 miljoner kubikmeter per år. Ökad anskaffning av inhemskt virke förutsätter att man sätter in åtgärder i olika delar av trafiknätet: de enskilda vägarnas och skogsvägarnas skick måste förbättras, vägnätet av lägre klass måste repareras och vissa lågtrafikerade banor måste iståndsättas. Sådan utveckling av trafiknätet som är viktig för skogsindustrin är också ombyggnad av gamla och olycksdrabbade avsnitt av huvudvägar och ökning av bärigheten på huvudbanorna.

Förutsättningen för ökad användning av skogsbaserad förnybar energi är att skogflis (avverkningsavfall, stubbar och klenvirke) nyttiggörs i högre grad än för närvarande. Det är mest ekonomiskt att samla upp skogflis när uppsamlingen integreras i upphandlingen av virkesråvaror för industrin. Vintertid kan skogflis emellertid inte samlas upp på grund av tjäle eller rikliga mängder snö. Om flisen i huvudsak samlas upp under den period då marken inte är frusen kan man uppväga den säsongvariation som beror på att anskaffningen av industrivirke mest är förlagd till vintern.

Flyttning av avverkningsutrustning och transport av skogflis till driftslagren ökar belastningen på det vägnät som är av lägre klass. Det blir allt viktigare att vägarna är farbara hela året. Skicket på såväl landsvägsnätet av lägre klass som skogsvägar och andra enskilda vägar måste förbättras så att vägarna klarar tunga transporter även under menföret under hösten och våren. Ökad upphandling av skogflis ökar transportsträckorna, vilket förbättrar konkurrenssituationen för järnvägstransporterna.

### **Transittrafiken till Ryssland**

Goda trafikförbindelser österut är Finlands styrka. Transittrafiken genom Finland till Ryssland ökar snabbt. Ryssland är Finlands fjärde viktigaste exportland. Värdet av transittrafiken genom Finland till Ryssland är nu nästan fyrfaldigt jämfört med värdet av Finlands export till Ryssland. Enligt en utredning som gjorts av Sitra är ca 4 000 personer sysselsatta inom transittrafiken i Finland bl.a. vid lasthantering, lagring, spedition och transporter. Finska företag med logistiktjänster drar in drygt 300 miljoner euro per år i försäljningsinkomster från transittrafiken.

Transporttiderna bör kunna förutses allt bättre, eftersom allt större punktlighet förväntas av transporterna. Gränsformaliteter vid den ryska gränsen gör det svårt att förutse restiderna särskilt för de internationella vägtransporterna. Avsikten är att övergå till elektroniska förtullningshandlingar vid ingången av 2009 inom trafiken mellan EU och Ryssland. Detta skulle effektivisera förtullningen, snabba upp gränsövergången och förkorta köerna med ca 20 kilometer vid gränsstationerna i sydöstra Finland.

### **Turismen, en stor möjlighet**

Turismen är viktig för samhällsekonomin och sysselsättningen i Finland och den har stora möjligheter att öka. Turismens andel är ca 2,4 procent av bruttonationalprodukten. Inom turismen arbetar ca 60 000 personer.

Turismen främjas av fungerande trafikförbindelser och av att det är lätt att nå turistcentren. Avstånden är långa och därför är goda förbindelser särskilt viktiga för turismen i Lappland och östra Finland. Turismen är en av de främsta branscherna i Lappland och eftersom det är en arbetskraftsdominerad bransch har den stor betydelse för regionens ekonomi. Den sysselsätter ca 5 000 personer i Lappland. Kort väg till en flygplats är också en betydande konkurrensfaktor för turistcentren. I Lappland finns fem flygplatser: Enontekis, Kittilä, Ivalo, Kemi och Rovaniemi. Säsongerna är jultiden, sportlovsmanaderna och sommarmånaderna. Antalet internationella charterresenärer har nästan femfaldigats på ett decennium. I december 2007 besöktes Lappland av 150 000–200 000 utländska resenärer.

Nästan hälften av alla utlänningars övernattningar på hotell är inom Helsingforsregionen och i Helsingfors finns också landets populäraste turistmål. Den internationella turisttrend som gynnar korta stadssemestrar märks också i Helsingfors.

Ryssarna har gått förbi tyskar och svenskar och blivit den största utländska turistgruppen i Finland. Tillväxten har ökat med ända upp till 30 procent per år. I januari 2008 besöktes Finland av ca 100 000 ryska turister. Ryssarnas viktigaste resmål är städerna i närområdena invid gränsen samt Helsingfors och Insjöfinland och dessutom skidcentrer och badinrättningar i Lappland, Kajanaland, Norra Savolax och Nordkarelen. Största delen av de ryska turisterna kommer till Finland med personbil via gränsstationerna i sydöstra Finland. Köerna under säsongerna medför riskfyllda situationer. Trafikinformationen behöver utvecklas med tanke på att trafikulturen i Finland och Ryssland är olika.

#### **Lägesbedömning**

- *Ett fungerande trafiksystem och en långsiktig trafikpolitik ger näringslivet möjligheter till en gynnsam utveckling och ekonomisk tillväxt.*
- *Finlands logistiska kostnader behöver sänkas i förhållande till våra konkurrentländer.*
- *Fungerande förbindelser och tjänster i trafiken främjar en positiv utveckling i regionerna.*
- *En logistikstrategi som följer regeringsprogrammet ska införas som en del av en bredare utveckling av näringspolitiken.*

### 3 TRAFIKPOLITIKEN OCH KLIMATFÖRÄNDRINGEN

#### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

- *Regeringen anser att Finland för egen del och tillsammans med den övriga Europeiska unionen måste ta på sig ett tungt ansvar för att klimatförändringen stävjas.*
- *Den tilltagande energianvändningen stävjas genom målmedvetna åtgärder och strävan är att stoppa ökningen av energiförbrukningen.*
- *Trafiken bär en betydande del av ansvaret för klimatförändringen. De energibesparingsmål och klimatmål som har uppställts för trafiken kan nås genom att man minskar de miljöolägenheter som trafiken medför, främjar kollektivtrafiken och miljövänliga transportformer samt går över till biobaserade bränslen i trafiken. Trafikens miljökonsekvenser kontrolleras genom att man sporrar transportnäringen till frivilliga energisparåtgärder, effektiviserar logistiken, främjar kollektivtrafiken samt minskar koldioxidutsläppen från privatbilismen.*
- *Skapande av enhetliga samhällsstrukturer och kompletterande byggande främjas.*

#### **Statsrådets arbetsfördelning i fråga om en klimatpolitik för trafiken**

När det gäller växthusgasutsläppen från trafiken och statsförvaltningens åtgärder kan flera ministerier medverka i klimatpolitiken. Kommunikationsministeriet ansvarar bl.a. för trafikförvaltningen, nya trafikprojekt och fordonsteknik samt lagstiftningen som gäller trafiken med undantag för beskattningen av trafiken. Finansministeriet svarar för skattepolitiken i anslutning till trafiken, miljöministeriet för den fysiska region- och samhällsstrukturen som inverkar på behovet av trafik och transport, och arbets- och näringsministeriet t.ex. för utvecklandet av biobränslen. Förutom statsförvaltningens åtgärder påverkar också kommunernas markpolitik, näringslivets åtgärder och de enskilda medborgarnas åtgärder växthusgasutsläppen.

Klimatpolitik och trafik är ämnet för tre projekt som statsrådet bereder som bäst. Det första projektet är den trafikpolitiska redogörelsen. Senare under sommaren 2008 färdigställs en klimat- och energistrategi som täcker alla sektorer och våren 2009 en klimat- och energipolitisk framtidsredogörelse. I den trafikpolitiska redogörelsen behandlas utvecklingen fram till 2020. Den klimat- och energipolitiska framtidsredogörelsen behandlar riktlinjer för klimatpolitiken och trafiken efter 2020.

I denna redogörelse granskas de allmänna riktlinjerna för klimatpolitiken inom trafikområdet och de viktigaste trafikpolitiska åtgärdernas effektivitet när det gäller att hejda klimatförändringen. Materialet från denna redogörelse kommer att användas i beredningen av de tvärsektoriella dokumenten, dvs. klimat- och energistrategin och den klimat- och energipolitiska framtidsredogörelsen. Det är möjligt att riktlinjerna för Finlands nationella klimatpolitik inom trafikområdet preciseras närmare efter att man nått samförstånd om klimatpolitiken på EU-nivå. Detta kommer att ske tidigast under Frankrikes ordförandeskap i slutet av 2008.

#### **Växthusgasutsläppen från trafiken i Finland**

Bland växthusgaserna är det framför allt koldioxid (ca 80 procent av växthusgasutsläppen) som påverkar klimatet. Trafiken i Finland producerar årligen ca 13 miljoner ton koldioxidutsläpp. Trafiken står för cirka en fjärdedel av koldioxidutsläppen och cirka en femtedel av alla växthusgasutsläpp i Finland. Ca 90 procent av växthusgasutsläppen från trafiken kommer från

vägtrafiken. Av vägtrafikens utsläpp orsakas 60 procent av personbilstrafiken och 23 procent av lastbilstrafiken. Järnvägstrafikens andel av utsläppen är cirka två procent. Koldioxidutsläppens andel av växthusgasutsläppen från trafiken är ca 96 procent, varför fortsättningen gäller koldioxidutsläpp.

### **Internationella överenskommelser om utsläppsminskning**

Enligt forskningen kommer de negativa följderna av klimatförändringen att öka markant om temperaturen stiger mer än två grader över den förindustriella nivån. Undersökningarna visar att en gräns efter vilken det inte längre är möjligt att hejda att temperaturen stiger två grader kommer att nås inom ett par årtionden om den nuvarande utvecklingen fortsätter. Däremot kommer gränsen troligtvis inte att överskridas om man lyckas minska växthusgasutsläppen med åtminstone hälften före 2050.

Internationella överenskommelser har ingåtts för att hejda klimatförändringen. Finland är avtalspart både i ramkonventionen om klimatförändring från 1992 (FN:s klimatavtal) och i Kyotoprotokollet från 1997 som kompletterar konventionen. Kyotoprotokollets giltighetstid upphör 2012. Enligt Kyotoprotokollet ska EU-länderna minska sina koldioxidutsläpp med åtta procent under perioden 1990–2012. Finland har ställt som mål att nivån på koldioxidutsläppen ska bevaras oförändrad på 1990 års nivå till 2012 (Kyotoprotokollet).

Diskussionerna om en ny överenskommelse pågår som bäst. I december 2007 fattade FN:s klimatkonferens på Bali beslutet att förhandlingar ska inledas om en ny internationell klimatöverenskommelse som ska gälla tiden efter 2012. Konferensen enades om att industriländernas utsläpp ska minska med 25–40 procent till 2020 jämfört med nivån 1990. Förhandlingarna kommer att avslutas i samband en klimatkonferens Köpenhamn 2009, då man ska komma överens om mål för minskningen av växthusgaser som ska omfatta hela världssamfundet efter 2012.

### **Systemet med utsläppshandel**

En betydande del av källorna till växthusgasutsläppen, bl.a. energiproduktionen och delar av industrin, omfattas av det s.k. systemet med utsläppshandel som EU införde 2005. Det innebär att den totala mängden utsläpp begränsas genom att industrianläggningar och andra utsläppskällor beviljas utsläppsrätter. Den som överskrider utsläppsrätterna måste betala för överskridningen.

Flygtrafiken kommer troligtvis att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem tidigast fr.o.m. 2012. Flygtrafikens särskilda problem är att utsläppen ökar snabbt och att konsekvenserna för klimatet är mångdubbla t.ex. i jämförelse med motsvarande koldioxidutsläpp från vägtrafiken. EU kommer att inleda arbetet med en klimatpolitik för sjötrafiken utgående från en granskning av olika alternativ som kommissionen kommer att presentera 2008. Koldioxidutsläppen från den övriga trafiksektorn minskas bl.a. genom åtgärder som kontrollerar och reglerar trafiken och som främjar användningen av miljövänlig fordons- och bränsleteknik, dvs. skattepolitik och olika bestämmelser.

## EU:s riktlinjer

EU:s toppmöte i mars 2007 antog målet att minska utsläppen av växthusgaser med 20 procent från 1990 års nivå fram till år 2020. EU är redo att höja detta mål till 30 procent om den övriga världen förbinder sig till en lika stor utsläppsminskning. I januari 2008 presenterade kommissionen ett klimat- och energipaket med

- ett förslag om hur målet att minska koldioxidutsläppen med minst 20 procent till 2020 som antogs 2007 ska fördelas mellan medlemsstaterna. För Finland föreslår kommissionen ett mål på 16 procent för utsläppsminskningen i sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet (trafik, jordbruk, byggande, boende).
- ett mål för ökningen av utnyttjandet av förnybara energikällor och ett förslag till hur ökningen ska fördelas mellan medlemsstaterna. EU:s toppmöte förband sig i mars 2007 att öka andelen förnybara energikällor till 20 procent, vilket förutsätter en kraftig ökning av andelen förnybara energikällor i alla länder. Kommissionen föreslår att Finland ska ha som nytt mål att höja andelen till 38 procent fram till 2020.
- ett förslag till ändring av direktivet om utsläppshandel så att utauktionering blir den viktigaste metoden för att fördela utsläppsrätter inom alla sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.

Som ett långsiktigt mål föreslår kommissionen att koldioxidutsläppen ska minst halveras fram till 2050. Dessutom föreslår kommissionen att EU i linje med det beslut som fattats vid toppmötet uppger sig vara redo att anta en minskning på 30 procent av utsläppen år 2020, om resten av världen förbinder sig till en motsvarande minskning. Behandlingen av klimat- och energipaketet har inletts i rådets arbetsgrupper och Europaparlamentet. Politiskt samförstånd om klimat- och energipaketet nås tidigast under Frankrikes ordförandeskap i slutet av 2008.

## Minskning av koldioxidutsläppen från trafiken

Enligt det förslag till bördefördelning som ingår i EU:s energi- och klimatpaket ska Finland minska koldioxidutsläppen i sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln med i genomsnitt 16 procent under perioden 2005–2020. För trafiken är målet en speciellt stor utmaning: koldioxidutsläppen år 2020 får i så fall vara högst 10,9 miljoner ton. I dag är de årliga utsläppen ca 13 miljoner ton och utan nya åtgärder beräknas de öka till 13,9 miljoner ton till 2020. Minskingsbehovet år 2020 är beroende på teknikutvecklingen och andelen biobränslen 2,5–3 miljoner ton.

Statens tekniska forskningscentral (VTT) har utrett effekten av olika metoder som ska minska koldioxidutsläppen. Exempel på metoder för att minska koldioxidutsläppen från trafiken presenteras i tabellen nedan. Effektivast är de metoder som på ett övergripande sätt påverkar trafiksystemet och personbilsbeståndet. Bedömningen av metoderna är riktgivande, eftersom bl.a. antaganden som används vid beräkningen av utsläppen, förändringar i omvärlden, granskningsperiodens längd och andra metoder som används samtidigt i hög grad påverkar slutresultatet. Det är i vilket fall som helst klart att de metoder som presenteras i tabellen eller liknande åtgärder måste vidtas.

### Exempel på metoder som kan användas för att minska koldioxidutsläppen i trafiksektorn

Metod	Minskning av koldioxidutsläppen
Kompletterande av den fysiska samhällsstrukturen	Ca 0,2 miljoner ton per år fram till 2020 och 1,1 miljoner ton fram till 2050 i och med att trafikbehovet minskar.
Främjande av kollektivtrafik bl.a. genom investeringar i spårtrafik	Direkt verkan ca 0,2 miljoner ton per år som följd av att privatbilismen minskar. De indirekta verkningarna på lång sikt är mycket större och en följd av att investeringar i kollektivtrafiken styr markanvändningen.
Ökad användning av förnybara energikällor	Genom en ökning av användning av biobränslen 0,5–1,5 miljoner ton per år beroende på mängden utsläpp under biobränslets livscykel.
Utnyttjande av fordonsteknikens alla möjligheter	En minskning med ca 2 miljoner ton per år till 2050, om kommissionens förslag till EU-bestämmelser träder i kraft och det förnyade fordonsbeståndet samtidigt genererar mindre utsläpp.
Avgifter	0–1,4 miljoner ton per år beroende på hur mycket trafikavgifterna minskar antalet körkilometer.
Attitydpåverkning	Sammanlagt upp till 2 miljoner ton fram till 2050, om man lyckas förändra finländarnas trafikval så att de väljer miljövänligare alternativ.

Åtgärderna som ska minska utsläppen gäller alla trafikformer. Privatbilismen står numera för största delen av utsläppen och det är därför också möjligt att minska mest inom den kategorin. Den tekniska utvecklingen och förnyelsen av fordonsbeståndet minskar utsläppen från personbilarna, men det sker så långsamt att det också behövs andra åtgärder. I besluten bör det beaktas att det i praktiken inte finns några alternativ till personbilen i områden där utbudet på kollektivtrafik är otillräckligt. När man överväger åtgärder som gäller lastbilstrafiken måste man beakta vilka konsekvenser åtgärderna har för näringslivets konkurrenskraft.

I januari 2008 undertecknades godstransport- och logistikbranschens avtal om energieffektivitet. Avtalets mål är en energiinbesparing på nio procent till år 2016. Ett motsvarande avtal som gäller kollektivtrafiken förnyas som bäst. Last- och paketbilstrafikens energiförbrukning har ökat med över sju procent under 2000-talet. Huvudorsaken till ökningen är att transportererna sker i mindre enheter än tidigare. Ett sätt att minska förbrukningen är effektivare transporter och lagerhållning. Avsikten är att få minst 60 procent av företagen eller de registrerade fordonen i godstransportbranschen att ansluta sig till det frivilliga avtalet. Avtalet gäller också järnvägstransporter.

Genom attitydförändringar är det också möjligt att på längre sikt åstadkomma betydande utsläppsminskningar. Målet är att få finländarna att välja mindre bilar och modeller som förbrukar mindre, att inte använda bilen för korta sträckor och att köra ekonomiskt. För att åstadkomma en attitydförändring krävs långsiktigt upplysningsarbete och informationskampanjer.

Genom lagarna om ändring av fordonsskattelagen och bilskattelagen som trädde i kraft vid ingången av 2008 infördes miljörelaterad beskattning, vilket gör det möjligt att i framtiden minska växthusgasutsläppen också med hjälp av beskattningen, även om de nuvarande skattesatserna ännu inte verkar minska på utsläppen.

## **Trafiken och samhällsstrukturen**

Nästan hälften av finländarna bor i de tio största stadsregionerna. I stadsregionerna ökar invånarantalet mest i utkanterna och kranskommunerna. Det betyder att samhällsstrukturen blir mer spridd och trafiken ökar. En orsak till utvecklingen är att bostäderna i städernas centrum är dyra och att i synnerhet barnfamiljer uppskattar större bostäder och naturnära boende som det är ont om i närheten av stadskärnorna. För att kollektivtrafiken i stadsregionerna ska bli mer konkurrenskraftig måste markanvändning och trafiksystem utvecklas så att samhällsstrukturen blir tätare. Nya områden ska placeras så att det går att ordna en fungerande kollektivtrafik som kan konkurrera med privatbilismen.

Spårtrafikprojekten är i första hand indirekt gynnsamma med tanke klimatpåverkningarna, eftersom de gör det möjligt att utveckla en hållbar samhällsstruktur. Spårtrafikprojektens samhällsekonomiska lönsamhet i förhållande till vägprojekten ökar om de åtgärder som genomförs för att bromsa klimatförändringen hämmar en tillväxt av vägtrafiken och i stället påskyndar en ökning av spårtrafiken. Detta bör i fortsättningen beaktas när man beräknar lönsamheten för olika trafikinvesteringar. Investeringar i spårtrafik måste kunna förutses tillräckligt tidigt för att en effektiv planering av markanvändningen ska vara möjlig.

Kommunerna och landskapsförbunden ansvarar för planeringen av markanvändningen. På grund av det stora antalet aktörer har även staten en viktig uppgift som samordnare av utvecklingsåtgärder som gäller samhällsstrukturen. För markanvändningsplaneringen behövs tydliga riktlinjer som bör gälla alla aktörer. Statsrådet har för avsikt att under våren 2008 fatta beslut om en genomgång av de riksomfattande målen för markanvändningsplaneringen.

### **Specialfrågor i huvudstadsregionen och i stora städer**

Det bostadspolitiska åtgärdsprogram som uppgjordes i enlighet med regeringsprogrammet, riktlinjerna för en metropolpolitik för huvudstadsregionen och avsiktsförklaringen mellan staten och kommunerna i huvudstadsregionen som gäller en ökning av bostads- och tomtutbudet är klimatpolitiska riktlinjer för en hållbar utveckling av stadsregionerna. Centrala metoder när det gäller att samordna bostadspolitiken och trafikpolitiken är

- Planläggning av nya områden med goda trafikförbindelser och i synnerhet spårtrafikförbindelser.
- Samarbete mellan kommunerna och staten så att bostadsområden och trafikleder bildar sammanhängande helheter där möjligheterna att utveckla trafiknätet utnyttjas så omsorgsfullt som möjligt när samhällsstrukturen kompletteras.
- Befintliga järnvägsförbindelser och de möjligheter som ringbanan och västmetron kommer att medföra beaktas när bostadsområden planläggs i huvudstadsregionen. Området för huvudstadsregionens trafiksystemplanering utvidgas till 14 kommuner och trafiksystemplanen och avsiktsförklaringen förnyas.

### **Trafiklederna och följder av klimatförändringen**

Klimatförändringen påverkar trafikmiljön och skötseln av trafiklederna. I och med att det blåser mer och stormar oftare försvåras flygtrafiken och sjötrafiken. Havet hålls öppet längre, men det blir vanligare med packis och isförhållandena blir därför svårare. Varma vintrar med växlande väder ökar behovet av åtgärder vid halt vägslag på vägarna och på flygplatser i syn-

nerhet i kustregionerna. Det område som kräver intensifierat vinterunderhåll utvidgas mot inlandet när klimatet blir varmare. Växlingen mellan regn och köldperioder under vintermånaderna kommer antagligen också att göra spårtrafiken känsligare för störningar.

De nuvarande föreskrifterna för planeringen av trafikleder kommer nödvändigtvis inte längre att vara tillämpbara när klimatförändringen tilltar. T.ex. förekomsten av tjälskador på vägbanan och järnvägen kan förändras. Detta måste beaktas i föreskrifterna för planeringen av trafikleder. Forskning om vilka verkningar klimatförändringen för med sig behövs för att man ska kunna förbereda sig för förändringarna.

### Lägesbedömning

- *Enligt förslaget i kommissionens energi- och klimatpaket bör Finland minska trafikutsläppen med 16 procent under perioden 2005–2020. Målet innebär en stor utmaning. Politiskt samförstånd om EU:s energi- och klimatpaket nås tidigast under Frankrikes ordförandeskap vid slutet av 2008.*
- *Utsläppen från personbilar minskar då tekniken utvecklas och fordonsbeståndet förnyas, men målen för utsläppsminskningen kommer att kräva också andra åtgärder. När målen fastställs bör det beaktas att personbilen är nödvändig i områden där utbudet på kollektivtrafik inte är tillräckligt. När åtgärder som berör lastbilstrafiken övervägs bör det beaktas vilka konsekvenser åtgärderna kan ha för näringslivets konkurrenskraft.*
- *Klimatpolitikens centrala metod när det gäller att stävja klimatförändringen på lång sikt är att förenhetliga samhällsstrukturen. I och med detta minskar trafikmängderna och tyngdpunkten för trafikbehovet flyttas mot trafikformer som innebär en mindre belastning för miljön.*
- *En komplettering och ombyggnad av den fysiska samhällsstrukturen är ett effektivt, men långsamt sätt att minska trafiken och utsläppen. Därför är det skäl att snabbt vidta nödvändiga åtgärder, eftersom verkningarna börjar synas först efter 10–20 år. För planeringen av regioner och markanvändning behövs tydliga riktlinjer som bör gälla alla aktörer. Statsrådet kommer under våren 2008 att fatta beslut om en översyn av de riksomfattande målen för områdesanvändningen.*
- *Markanvändningen och trafiksystemet måste utvecklas som en integrerad helhet så att de möjligheter som utvecklingen av trafiknätet erbjuder utnyttjas så väl som möjligt när samhällsstrukturen harmoniseras.*
- *Främjandet av spårtrafik och kollektivtrafik är en förutsättning för en med tanke på klimatförändringen hållbar utveckling av samhällsstrukturen. I besluten om trafikledsprojekt bör spårtrafik prioriteras.*
- *Klimatförändringen påverkar bl.a. behovet av vinterunderhåll på vägar och järnvägar. Också förekomsten av tjälskador och översvämningar kan förändras, vilket bör beaktas i planeringsföreskrifterna.*



#### 4 KOLLEKTIVTRAFIK OCH GÅNG- OCH CYKELTRAFIK SOM LOCKANDE ALTERNATIV

##### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

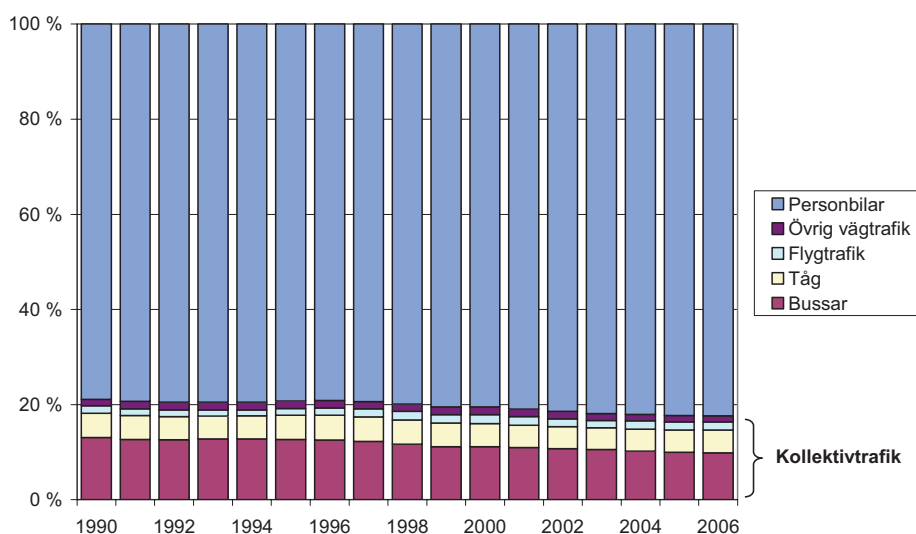
- *Staten deltar i finansieringen av de stora städernas kollektivtrafik förutsatt att finansieringen ökar användningen av kollektivtrafiken och förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft och förutsatt att städerna ökar sina egna satsningar på kollektivtrafiken.*
- *Persontrafiklagen revideras i enlighet med EU:s rättsakter med målet att bibehålla Finlands särförhållanden.*
- *Regeringen utökar den tillgängliga kollektivtrafiken och förbättrar förhållandena för den lätta trafiken.*
- *Man utvecklar smidigheten inom kollektivtrafiken, villkoren för systemet med personalbiljetter, den regionala planeringen samt upphandlingsprinciperna.*
- *Köptrafiken inom tågtrafiken utvecklas så att den bättre motsvarar de regionala resebehoven.*

##### Utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafikens andel av persontrafikprestationerna i Finland är ca 15 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel har år för år sjunkit samtidigt som personbilstrafiken har ökat sin andel. Personkilometerna för busstrafiken har sedan 1990 minskat med ca 10 procent. Tåg- och flygtrafiken har förbättrat sin ställning något. Persontrafikens tillväxt grundar sig nästan enbart på ökad personbilstrafik.

Det är många faktorer som inverkar på konkurrensen mellan kollektivtrafiken och privatbilismen. Till dem hör samhällsstrukturen, människornas värderingar och preferenser, kostnaderna för alternativa färdssätt, stöden till den offentliga trafiken samt trafikskatterna och trafikavgifterna. En tät samhällsstruktur gynnar kollektivtrafik, en glest bebyggd struktur främjar däremot privatbilism.

Trafikprestationer för persontrafik i Finland 1990–2006



### Bättre konkurrenskraft för kollektivtrafiken

Nedan föreslås åtgärder som syftar till att öka kollektivtrafikens popularitet. Åtgärder som snabbt inverkar är t.ex. ändringar i priser och beskattning. En enhetligare samhällsstruktur förbättrar långsammare verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken.

Lagstiftningen bör ses över så att **kollektivtrafikens tjänster kan planeras som regionala helheter över kommungränserna**. Kollektivtrafikens nuvarande förvaltningsmodell är splittrad och hierarkisk, vilket hindrar kollektivtrafikens tjänster att utvecklas i takt med de behov människorna har att röra sig. När man samtidigt fortsätter med att konkurrensutsätta marknaden för kollektivtrafiken skapas förutsättningar för att kontinuerligt utveckla och effektivisera verksamheten.

**Samhällsstrukturen bör förenhetligas** genom att man ser till att kollektivtrafikförbindelser av god kvalitet ordnas till nya bostadsområden samt till arbetsplats- och servicekoncentrationerna. Byggnadslagstiftningen bör ses över så att tjänster och stora arbetsplatskoncentrationer som genererar mycket personbilstrafik placeras i närheten av den spårbundna trafikens stationer eller busstrafiklederna inom de stora stadsregionerna. Det ska vara smidigt att byta färdväg från personbil till kollektivtrafik, vilket blir möjligt om det ordnas tillräckligt med infartsparkeringar. Likaså gäller det att främja samåkning i personbil.

**Personalbiljetten** bör göras till ett lockande alternativ som kan konkurrera med bilförmånen. Användningen av personalbiljetten kan ökas t.ex. genom att man sänker beskattningsvärdet på den eller slår fast en gräns i euro för den skattefria delen. Beskattningspraxis kan ses över så att resekostnaderna kan dras av även i fråga om biljettens skattefria del. Personalbiljetten är en fördel som likt lunchsedeln eller bilförmånen kan definieras som en innehavarrelaterad förmån. Biljettyper utvecklade för dem som reser tillfälligt främjar också användningen av personalbiljetten. Dessutom ska anställningsförmåner för cyklister främjas.

När allokeringsbeslut om **stödet för kollektivtrafik i stora städer** fattas bör man beakta behovet att minska personbilstrafiken från kranskommuner till centralkommuner. Buss- och spårtrafikens konkurrenskraft ökar, när biljettsystemet för hela pendlingsregionen blir enhetligt och biljettpriserna sjunker. Servicenivån inom kollektivtrafiken måste höjas särskilt inom pendlingstrafiken där det finns mest potentiella användare. Resecentralernas trivsamt och serviceutbud bör utvecklas, vilket även omfattar information till resenärerna och infartsparkering.

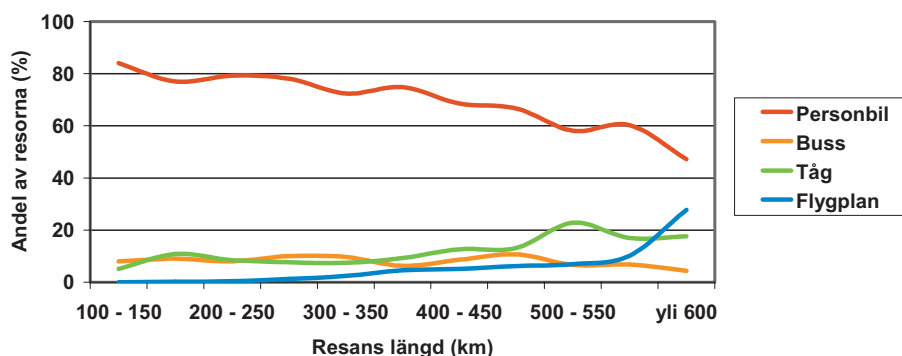
**Andra insatser** för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är bl.a. att höja servicestandarden för bussarnas regionlinjer, marknadsföring av kollektivtrafiken och en aktiv och målmedveten utveckling av den spårbundna trafiken.

### Långa resor med kollektiva färdmedel

Personbilen används för ca 85 procent av resor mellan 100 och 150 kilometer. När resans längd ökar sjunker andelen för personbil. Tåg och buss används ungefär lika mycket på 150–

400 kilometer långa resor, men för resor som är kortare än så är buss det vanligare valet av färdmedel. Tåg används däremot oftare för långa resor. Även flygtrafikens marknadsandel stiger när resans längd ökar.

Andelar färdstätt på resor av olika längd



Tjänsterna för kollektivtrafik på långa sträckor produceras främst på marknadens villkor. Staten upphandlar årligen tåg-, buss- och flygtrafik till ett värde av ca 100 miljoner euro för sådana förbindelsesträckor som inte generar ett utbud av kollektivtrafik som kan finansieras med biljettintäkter. Med anslag ur statsbudgeten upphandlas även Kvarcentrafik och förbindelsefartygstrafik i skärgården.

Staten tryggar basservicenivån för fjärtrafiken genom att köpa kollektivtrafiktjänster när förbindelserna inte uppstår på marknadens villkor. Basservicen ska genomföras på trafiksystemnivå – det är tillräckligt att målet uppnås bara för en trafikform. Regionerna svarar i regel för sådana tjänster inom fjärtrafiken med kollektiva trafikmedel som kvalitetsmässigt överstiger basservicenivån. Staten kan efter övervägande från fall till fall bistå sådan trafik t.ex. genom anslag för regional utveckling.

#### Basservicenivå och specialservicenivå för långväga trafik med kollektiva färdmedel

Basservicenivå (staten tryggar kollektivtrafiken genom upphandling)	
<b>Från landskapens centralorter</b> ska man under en och samma dag kunna göra en tur och retur -resa utan omstigningar till huvudstadsregionen <i>eller tvärtom</i> .	Vardagar framme före kl. 9 på morgonen och återresa tidigast kl. 15. På veckoslut ska det finnas förbindelser på fredags- och söndagskvällar.
<b>Från andra regioncentrum</b> ska man under en och samma dag kunna göra en tur och retur -resa antingen direkt eller med omstigning till huvudstadsregionen	Vardagar ska man vara framme i Helsingfors senast kl. 10 och återresa på eftermiddagen. Veckoslutsförbindelserna ska finnas på fredags- och söndagskvällar i båda riktningarna.
<b>Mellan landskapens största centralorter</b> ska det finnas förbindelse för att utföra ärenden under en och samma dag.	Minst tre timmar tid under tjänstetid på destinationsorten.
<b>Från alla centralorter i landskapen</b> ska det finnas förbindelse under en och samma dag till grannlandskapets centrum.	Förbindelse ska finnas åtminstone från det mindre centrumet till det större. Vardagar ska man vara framme senast kl. 10 och förbindelse för återresa på eftermiddagen.

<b>Specialservicenivå (regionerna kan, om de så önskar, ordna. Det är möjligt att använda statens regionutvecklingsanslag enligt prövning från fall till fall)</b>	
Matarförbindelse från de största centralorterna i landskapen till utlandsflyg utan behov att övernatta i Helsingfors	Förbindelse till Helsingfors-Vanda-flygplats vardagar före kl. 7 och returförbindelse efter kl. 22.
Matarförbindelse från övriga centralorter i landskapen till utlandsflyg så att behovet att övernatta i Helsingfors är högst en natt.	

Villkoret för upphandling av flygtrafik är att restiden med snabb tågtrafik överstiger tre timmar. T.ex. Villmanstrand, S:t Michel, Jyväskylä och Seinäjoki uppfyller inte kriteriet, men Nyslott, Varkaus och Björneborg gör det.

### Restid med tåg från Helsingfors



### **Stadsregionernas kollektivtrafik**

I de största städerna, dvs. i huvudstadsregionen samt i Tammerfors och Åbo regioner använder invånarna regelbundet flera olika färdstätt. I huvudstadsregionen finns det flest personer som vanligtvis reser kollektivt och på motsvarande sätt färre gång- och cykeltrafikanter än på annat håll. Huvudstadsregionens städer och Tammerfors och Åbo har årligen satsat totalt ca 180 miljoner euro på att finansiera kollektivtrafiken. Regeringen har beslutat att staten deltar i finansieringen av de stora städernas kollektivtrafik fr.o.m. 2009.

Städernas kollektivtrafik är vanligen linjetrafik som finansieras med biljettintäkter eller primärt upphandlad trafik som betjänar tätortens interna trafikbehov. Köptrafiken upphandlas enligt principen om nettopris. Utbudet planeras av trafikidkaren som också bär ansvaret för tillräckliga biljettintäkter. Kollektivtrafikens ställning har försvagats mest i mindre städer där resenärerna har minskat med 10 procent på tio år.

Inom huvudstadsregionen samt Tammerfors och Åbo regioner ska kollektivtrafiken i fråga om restid och pris vara ett konkurrenskraftigt alternativ till privatbilismen. Det bör vara lätt att röra sig utan personbil. Även bl.a. inom Uleåborgs, Lahtis, Kuopio och Jyväskylä regioner är det viktigt särskilt för pendlings- och stomförbindelserna att kollektivtrafiken håller en hög servicenivå. Inom de övriga stadsregionerna är det huvudsakliga målet att trygga möjligheten till rörlighet med en kollektivtrafikservice på grundnivå. Med pendlings- och stomförbindelser kan även en bättre servicenivå övervägas.

### **Trafiken i glesbygden**

I glesbygden är det svårt att upprätthålla linjetrafik som grundar sig på reguljära turer, eftersom bosättningen är gles och befolkningens ålder är hög. Största delen av vardagsresorna kommer även i framtiden att ske med personbil. De billösa hushållen är därför en utmaning. När förutsättningarna för kollektivtrafiken försvagas ökar beroendet av personbilstransporter som erbjuds av utomstående. Samtidigt är det viktigt att förbättra taxiservicen.

Den nuvarande praxisen där linjetrafiken kompletteras med trafik som länsstyrelserna upphandlar, kommunernas köptrafik och ytterligare beställningstrafik, som närmast används för skolskjutsar, har lett till att kollektivtrafiken är dåligt samordnad. I glesbygden är det svårt att tillfredsställa ett rimligt behov av kollektivtrafik som består av förbindelser anpassade för att utträta ärenden. Statlig och kommunal finansiering bör kunna ses som en tydlig helhet som är större än en kommun och så enhetlig som möjligt. Möjligheterna att tillfredsställa medborgarnas behov av mobilitet t.ex. med hjälp av anropsstyrd kollektivtrafik, samåkning och ”grannhjälp” kommer att utredas i en rapport som blir klar i september 2008 och som sammanställs av en utredningsperson utsedd av kommunikationsministeriet.

Inom kollektivtrafiken mellan kommuncentra och andra större tätorter är det angeläget att trygga de förbindelser som betjänar arbets-, studie- och anslutningsresor samt möjligheterna att åka in och sköta ärenden i områdets stad eller i något annat regionalt viktigt servicecentrum. Målet är att alla ska kunna sköta ärenden i kommuncentrumet eller något annat servicecentrum minst två gånger i veckan. Utbudet av regional kollektivtrafik bör vara så täckande som möjligt. I lagstiftningen har staten eller kommunerna inte direkt ålagts förpliktelser att ordna trafik enligt den ovan beskrivna servicenivån. Däremot finns det bestämmelser i speciallagstiftningen, såsom t.ex. i lagen om grundläggande utbildning och lagen om service och

stöd på grund av handikapp, om förpliktelser som gäller organisation av kommunala transporter.

### **Gång- och cykeltrafik**

Cirka en tredjedel av de dagliga resorna görs gående eller cyklande. Att röra sig till fots eller med cykel är positivt för det fysiska, psykiska och sociala välbefinnandet. Gång- och cykeltrafikens ställning är starkast i små städer. Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafiken främjar även kollektivtrafiken, eftersom den nästan alltid är kombinerad med gående eller cyklande. Även biltrafik på korta sträckor kan ersättas med gång- och cykeltrafik.

Kommunerna ansvarar för den största delen av gång- och cykelvägarna. Vägförvaltningen har ansvaret för sådana leder för gång- och cykeltrafik som finns invid allmänna vägar samt för att arrangera sådana gång- och cykelvägar som korsar en allmän väg. Gång- och cykelvägar som korsar en allmän väg behövs oftast i samband med att kommunerna utvecklar sin markanvändning. För närvarande investerar kommunerna i synnerligen ringa utsträckning i gång- och cykeltrafiken eftersom finansieringen av basväghållningen främst allokteras till nödvändiga åtgärder som gäller skötsel och underhåll. Den tekniska nivån på gång- och cykelvägar måste i mån av möjlighet bättre anpassas enligt trafikanternas behov att röra sig i stället för att alla gång- och cykelstråk utförs rutinmässigt enligt samma standard.

Genom markanvändning och planläggning kan man på ett avgörande sätt förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafikanter. I täta centrum har fotgängare och cyklister i allmänhet sämre förutsättningar att röra sig än i förorter eller på rutter mellan stadsdelarna, men däremot är resorna i centrum korta. En trivsamt miljö sporrar till att promenera och cykla.

Användarnas behov bör beaktas bättre än nu. T.ex. möjligheterna för barn att röra sig på egen hand bör ökas genom de metoder samhällsplaneringen bidrar med. Detta är viktigt eftersom de motionsvanor som man tillägnat sig som ung ofta bevaras in i vuxenåldern. Äldre fotgängare lider bl.a. av det stora antalet bilar och dåligt upplysta gångvägar.

### **Tillgängliga resekedjor**

De rörelsehindrades behov ska beaktas i trafiken. Trots den positiva utvecklingen betjänar trafikmiljön och trafiktjänsterna fortfarande bristfälligt de svagaste grupperna i trafiken. Det finns t.ex. inte ännu helt hinderfria resekedjor eller förbindelseavsnitt. Det blir allt viktigare med tillgängliga resekedjor i och med att andelen äldre bland befolkningen ökar. Alla resecentraler kan inte av kostnadsskäl göras tillgängliga, så en del av resebehoven måste även i fortsättningen skötas med specialarrangemang. I stället för speciallösningar avsedda för rörelsehindrade ska man primärt sträva efter tjänster och trygga trafikmiljöer av hög kvalitet som lämpar sig för alla. En tillgänglig trafikmiljö har alla befolkningsgrupper nytta av.

Infartsparkeringarna ska vara rätt dimensionerade och ligga nära resecentralerna. Genomförandet av resecentraler bör främjas med hjälp av planläggning.

### Lägesbedömning

- Kollektivtrafiken måste göras mer attraktiv, så att dess marknadsandel växer. Om tillräckliga kollektivtrafiktjänster inte tillkommer på marknadens villkor, ska basservicenivån tryggas genom köp av tjänster.
- Ett starkt kollektivtrafiksystem dämpar trafikstockningarna i stora stadsregioner och minskar behovet av att investera i trafikleder. Inom skol-, social- och hälsovårdsväsendet behövs i så fall färre enskilda transporter och därmed sparas offentliga medel.
- Markanvändningen bör utvecklas så att den stöder kollektivtrafiken. Det är i synnerhet nödvändigt att förenhetliga samhällsstrukturen och koncentrera nybyggnad invid starka kollektivtrafikförbindelser.
- I stadsregionerna lever och rör sig invånarna över kommungränserna och kollektivtrafiken bör ordnas därefter. Både i städer och i glesbygdsområden bör kollektivtrafikens tjänster planeras och genomföras som större helheter.
- I glesbygden är det svårt att tillgodose rimliga behov av kollektivtrafik som tryggar förbindelser anpassade för att sköta ärenden. Möjligheterna att tillfredsställa medborgarnas behov av mobilitet t.ex. med hjälp av anropsstyrd kollektivtrafik, samåkning och ”grannhjälp” bör undersökas.

## 5 TRAFIKSÄKERHETEN I FOKUS

### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

- Regeringens mål är att under valperioden för skötsel och underhåll av trafikleder anvisa finansiering som tryggar servicenivån och trafiksäkerheten inom trafikledsnätet.
- I trafiksäkerhetsarbetet utnyttjas de möjligheter som en utvecklad data- och kommunikationsteknik erbjuder.
- Regeringen utarbetar ett program för förbättrande av sjösäkerheten på Östersjön.
- Säkerheten inom fartygstrafiken på Östersjön främjas genom att man i form av internationellt samarbete utvecklar trafikövervakningssystemen, tillförlitligheten i fråga om isklassificeringssystemet samt navigeringssäkerheten.

### Säkerheten i vägtrafiken

Säkerheten i vägtrafiken har förbättrats långsamt under det senaste decenniet, som föregicks av en mycket gynnsam period. Detta decennium har det dött 350–400 personer per år i trafikolyckor. I det principbeslut om trafiksäkerhet som den föregående regeringen fattade våren 2006 sattes som mål att högst 250 personer dör i trafikolyckor 2010. Målet på längre sikt är att trafiksäkerheten förbättras därefter i jämn takt så att det årliga antalet döda i trafiken 2025 är högst 100 personer.

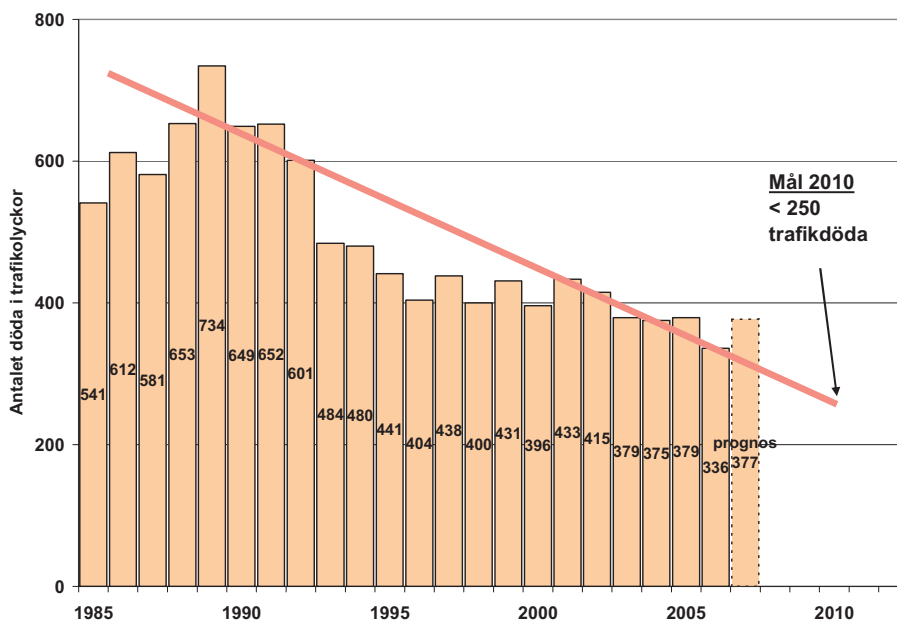
De viktigaste åtgärderna i principbeslutet är

- minskat antal mötesolyckor på huvudvägar
- färre fotgängar- och cyklistolyckor i tätorterna
- utveckling av hastighetskontrollen
- minskat antal olyckor orsakade av alkohol och droger
- minskat antal olyckor i yrkestrafiken
- effektivare förarutbildning och körkortspåföljder
- effektivt nyttiggörande av ny teknik

Den nuvarande regeringen har bundit sig till principbeslutet och dess åtgärdsprogram. De planerade åtgärderna gäller alla problemområden inom trafiksäkerheten. Principbeslutet har aktivt börjat genomföras och vissa åtgärder har redan slutförts. Det ser emellertid ut som om målet att minska dödsolyckorna i trafiken inte uppnås utan effektivare åtgärder, snabbare genomförande och extra åtgärder.

En arbetsgrupp med fyra ministrar lade på hösten 2007 fram ett förslag med åtgärder genom vilka trafiksäkerheten kan vändas i en gynnsam utveckling under denna regeringsperiod. Ministrarna kom preliminärt överens om bl.a. att öka den automatiska trafikövervakningen, att få kommunerna med i trafikövervakningen, att ingripa tidigt i alkohol- och drogproblem, att öka användningen av alkoholås och att införa en mer enhetlig praxis än tidigare då det gäller att konfiskera bilen som en följd av rattfylleri. Åtgärderna bereds och håller på att genomföras.

**Antalet döda i vägtrafikolyckor åren 1985–2007**



Mötesolyckorna är det allvarligaste säkerhetsproblemet på huvudvägarna. Det är motiverat att börja genomföra det program som syftar till att förse huvudvägarnas farliga vägvägnings med mitträcken. Enligt programmet ska huvudvägar som har en körbana utrustas med mitträcken och omkörningsfält. Trafiksäkerheten i tätorter och deras närområden kan förbättras genom att man dämpar trafiken genom strukturella lösningar och hastighetsbegränsningar. För barn-



bör man säkra mobiliteten och trygga resor till och från skolan. Genom sådana åtgärder förbättras också äldre människors möjligheter att röra sig i trafiken.

Under de senaste åren har det varje år inträffat nästan 5 000 viltolyckor, varav ungefär lika många älg- och hjortkrocker. I olyckorna har omkommit 3–10 personer per år. Man försöker minska antalet viltolyckor och lindra följderna av dem genom att sätta upp vägmärken som varnar om de rutter som älgarna använder, att röja vägkanterna så att det blir lättare att upptäcka djuren och att bygga viltstängsel. Den effektivaste förebyggande åtgärden är dock att hålla viltdjursbeståndet i schack. Det årliga antalet viltdjursolyckor återspeglar mycket väl variationerna i älgbeståndet. Därför bör trafiksäkerhetsaspekten beaktas i viltvården.

Trafikanternas attityder och kunskaper är viktiga säkerhetsfaktorer. Det behövs livslång trafikfostran och effektiv information. Förarutbildningen bör läggas om och bedömningen av förarnas körförmåga bör utvecklas. Det är särskilt viktigt att effektivare kunna påverka riskförrare.

Beslutsfattare på olika nivåer bör i sina avgöranden beakta vilka effekter besluten har på trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsaspekten bör inom såväl den offentliga som den privata sektorn kopplas som en bestående del till planeringen och beslutsprocessen. Samma aspekt ska också införas i organisationernas kvalitets- och ledningssystem.

Trafikövervakningen är effektivt trafiksäkerhetsarbete. Övervakningen kan effektiviseras genom att man ökar den automatiska trafikövervakningen och inför nolltolerans som princip för hastighetsövervakningen. Kommunernas deltagande i övervakningsarbetet bör möjliggöras. Intelligent trafiklösningar bidrar med nya metoder som förbättrar trafiksäkerheten. Med tekniska hjälpmedel kan föraren förses med viktig trafikinformation som bidrar till och gör det lättare att köra motorfordonet tryggt.

Förbättring av trafiksäkerheten förutsätter bl.a. allt bättre samarbete mellan kommunikationsministeriets, inrikesministeriets, justitieministeriets och social- och hälsovårdsministeriets och undervisningsministeriets förvaltningsområden. För samarbetet bör det finnas tydliga mål, ett handlingsprogram, ansvarfördelning och tillräckliga resurser. Kommunikationsministeriet tillsatte i oktober 2007 en utredningsman för att evaluera trafiksäkerhetsarbetet inom statsförvaltningen.

### **Plankorsningsolyckor**

Även om säkerheten inom järnvägstrafiken har utvecklats gynnsamt har inte plankorsningsolyckorna minskat på en lång tid. Plankorsningsolyckorna är järnvägstrafikens största säkerhetsrisk. År 2007 inträffade det sammanlagt ca 50 olyckor och i dem omkom nio personer. I internationell jämförelse når Finland högst medelnivå i fråga om säkerheten vid plankorsningar. Jämfört med de övriga nordiska länderna sker det relativt sett fyra gånger fler plankorsningsolyckor i Finland. En avsevärd del av olyckorna inträffar på lågtrafikerade banavsnitt eller banor där tågens hastighet låg.

Olyckor i plankorsningar minskas genom att man ersätter plankorsningar med planskilda lösningar, installerar varningsutrustning och avlägsnar sikthinder. I det statliga bannätet finns sammanlagt drygt 3 700 plankorsningar, varav ca 750 är försedda med varningsutrustning. Under de tio senaste åren har sammanlagt ca 950 plankorsningar avskaffats främst från cen-

trala persontrafikbanor och från banavsnitt som används för transport av farliga ämnen. Arbetet fortsätter i en takt på genomsnittligt 50 plankorsningar per år så att tyngdpunkten fortfarande ligger på banor för snabb trafik. Även från det övriga bannätet strävar man efter att avskaffa plankorsningar som konstaterats vara farliga. På banavsnitt där tågens hastigheter är över 140 km/h, är plankorsningar inte ens tillåtna.

#### Lägesbedömning

- *Den gynnsamma utveckling inom trafiksäkerheten som skedde under de senaste decennierna har under det nya millenniet blivit långsammare och det mål som slogs fast i den föregående regeringens principbeslut om trafiksäkerhet kan inte nås utan extra åtgärder.*
- *I syfte att förbättra säkerheten behövs extra åtgärder för att motverka mötesolyckor, effektivisera trafikövervakningen, nyttiggöra tekniken och införa en säkrare bilpark.*
- *Trafiksäkerhetsarbetet är till sin natur tväradministrativt. För minskning av olyckor förutsätts ett brett upplagt samarbete mellan olika organisationer. Samarbetet bör ha tydliga mål, ett handlingsprogram, ansvarsfördelning och tillräckliga resurser.*
- *Järnvägstrafikens säkerhet har utvecklats gynnsamt ända från slutet av 1990-talet. Plankorsningsolyckorna har emellertid inte minskat på länge.*

## 6 SMIDIGA FÖRBINDELSER ÖVER GRÄNSERNA

### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

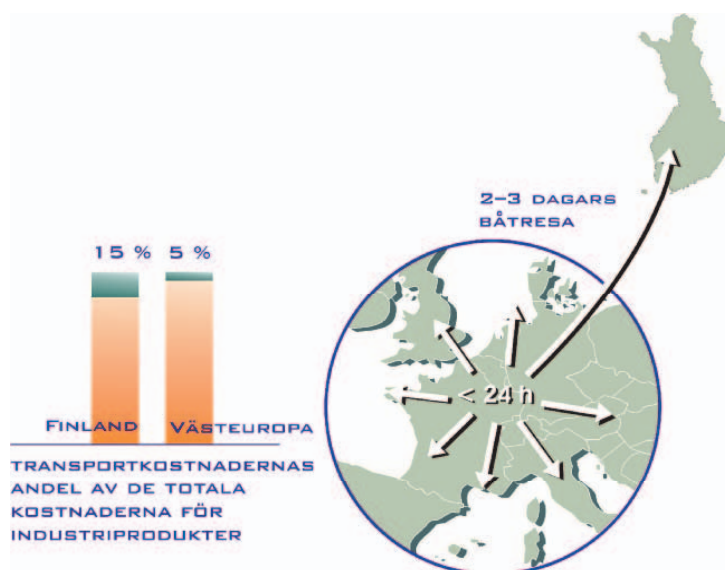
- *Regeringen framhäver betydelsen av en fungerande logistik som en central faktor för Finlands konkurrenskraft och tillgänglighet. Man deltar i hög grad i utvecklandet av Europeiska unionens logistikpolitik så att den bättre än för närvarande tjänar även de behov som Finland och landets perifera områden har.*
- *Finlands logistiska konkurrenskraft förbättras med målet att sänka näringslivets logistikkostnader i hela landet. Övertäckningen beträffande farledsavgifterna inom sjöfarten avlägsnas, insynen när det gäller avgifterna utökas och med hjälp av en tillräcklig budgetfinansiering säkerställs att isbrytjänsterna kan bibehållas på nuvarande nivå.*
- *En logistikstrategi och ett långsiktigt näringspolitiskt program för det transportkluster som omfattar alla transportformer utarbetas i syfte att främja det finländska transportklustrets konkurrenskraft. Regeringen arbetar aktivt för att lösa problemen med gränstrafiken till Ryssland.*
- *Regeringen strävar efter att trygga fortbeståndet av passagerar- och godstrafiken i Kvarken. Regeringen ökar satsningarna på forskning och utveckling inom trafiksektorn. Förutom på logistikforskning satsar man i synnerhet på att utveckla lednings- och informationstjänster som utnyttjar trafiktelematik.*
- *Regeringen utarbetar ett program för att förbättra sjösäkerheten på Östersjön. Säkerheten inom fartygstrafiken på Östersjön främjas genom att man i form av internationellt samarbete utvecklar trafikövervakningssystemen, tillförlitligheten i fråga om isklassificeringssystemet och navigeringssäkerheten.*

## Särdrag i trafiken i Finland

Drygt 80 procent av godsflödet i Finlands utrikeshandel transporteras sjövägen. Följaktligen spelar effektiva sjötransporter en stor roll för konkurrenskraften inom vår industri. De långa avstånden till våra huvudsakliga marknadsområden, de svårframkomliga skärgårdslederna, kustvattnen som är fulla med grund och isförhållandena på vintrarna kräver högkvalitativa sjötransporter och effektiv logistik. Bland EU-länderna är det bara i Finland som hela kusten är täckt av is under en del av vintern. På vintrarna assisteras fartyg som är på väg till våra hamnar av isbrytare.

Kvaliteten på trafikförbindelserna är en viktig konkurrensfaktor för vårt land. De finländska företagens logistikkostnader ökar på grund av de långa avstånden till de viktigaste marknadsområdena och det stränga klimatet. Kostnaderna är två till tre gånger så stora som för företagen i kärnområdena i EU. För att klara sig i den globala ekonomin måste Finland kunna kompensera sina geografiska svagheter med ett logistiksystem som är effektivare än i andra länder. Därför är det nödvändigt att vi satsar på snabba och tillförlitliga trafikförbindelser till ett rimligt pris.

EU:s trafikpolitik går i hög grad ut på att minska trafikstockningar, särskilt inom vägtrafiken. I Finland oss är det i stället kostnadseffektiva och punktliga transportförbindelser till den europeiska kontinenten som gäller. Följaktligen har Finland aktivt arbetat för att föra upp logistikfrågorna på EU:s agenda och det var i stor utsträckning på finländskt initiativ som kommissionen i oktober 2007 lade fram ett omfattande logistikpaket. Dessutom kommer kommissionen att lägga fram ett förslag till en Östersjöstrategi senast i juni 2009.



Finland bör dra nytta av sin fördelaktiga position som gateway i flyg- och järnvägstrafiken. Varje vecka avgår från Helsingfors-Vanda flygplats upp till 50 direkta flyg till ungefär tio destinationer i Asien. Trafiken till Fjärran östern servas av ungefär 40 direkta och tätttrafikerade Europalinjer. Tack vare detta har vi i Finland bättre förbindelser till destinationer ute i Europa än våra grannländer. Järnvägen i Finland och Ryssland har samma spårvidd, och via den sibiriska järnvägen har vi goda förbindelser till Fjärran östern. Den stora fördelen med järn-

vägsförbindelsen är att den är snabb. Den totala transporttiden är i snitt sexton dygn, medan det sjöledes går åt dubbelt så mycket tid.

Saima kanal förbinder sjösystemet Saimen och dess djupa farleder med Finska viken. Transportvolymerna i kanalen har länge varit ungefär två miljoner ton om året. Virkestransporterna har minskat på grund av de ryska virkestullarna, men de har ersatts av andra transporter i stället. Arrendeavtalet om Saima kanal går ut 2013 och förhandlingar om ett nytt avtal pågår. Förhandlingarna väntas bli klara under 2008.

### EU:s transportnät

EU fattade beslut om det nuvarande transportnätet för stomtrafiken, det vill säga TEN-nätet (trans-European networks) 2004. I beslutet ingår trafikförbindelser (TEN-kartor) och en lista över 30 prioriterade TEN-projekt. Beslutet kommer att ses över nästa gång vid decennieskiftet och kommissionen har startat förberedelserna. Hösten 2008 kommer kommissionen att lägga fram ett debattunderlag med sin syn på utgångspunkterna och målen för revideringen. Regeringen förbereder sig för den kommande debatten genom att definiera Finlands mål för att komplettera TEN-nätet.

### Transportnätet TEN (beslut om nätet fattades 2004)



I de prioriterade projekten ingår Nordiska triangeln som ska knyta samman huvudstäderna i de nordiska länderna. I Finland omfattar triangeln väg- och spårförbindelser från Åbo till ryska gränsen (Vaalimaa/Vainikkala) via Helsingfors. I TEN-beslutet ges en tidsfrist för varje prioriterat projekt. Den finländska delen av Nordiska triangeln ska vara klar före 2015. Också den så kallade motorvägen på Östersjön ingår i de prioriterade TEN-projekten.

I EU:s transportnät ingår inte bara TEN-nätet utan också huvudförbindelserna från EU till grannländerna. I slutet av 2006 ingick EU, medlemsstaterna och grannländerna avtal om förbindelserna i en arbetsgrupp på hög nivå. Bland de viktigaste förbindelserna med grannländerna finns den ryska delen av korridoren Helsingfors–S:t Petersburg–Moskva och förbindelsen från Narvik i Norge genom Sverige och Finland till Ryssland och vidare till Fjärran östern. Sommaren 2008 ska kommissionen lägga fram sitt förslag till hur korridorerna ska utvecklas.

Sjötransport ingår så gott som alltid i Finlands transportkedja västerut. Transporterna från Finland till de kontinentala EU-länderna går vanligen via Östersjön till hamnarna i Tyskland, Polen, Belgien och Holland. Därifrån fortsätter de som järnvägs- eller vägtransporter till destinationerna. Östersjörutten kommer sannolikt att behålla sin position också i framtiden. Merparten av trafiken mellan Finland och de nordiska länderna går via Nordiska triangeln från Helsingfors eller Åbo till Stockholm och andra sydliga delar av de nordiska länderna. Transportbehoven i de nordligare delarna tillgodoses av sjöförbindelsen över Bottniska viken och den så kallade Bottenviksbågen längs norra kusten av Bottenviken. På den svenska sidan kompletteras Bottenviksbågen av bansträckan mellan Haparanda och Umeå, och den repareras för närvarande. När projektet blir klart på 2010-talet kommer också norra Finland att få bättre förbindelser med Sverige.

Områdena längst uppe i norra Europa kommer att öka i betydelse i och med att naturresurserna i Barentsområdet nyttiggörs och diverse miljöprojekt genomförs. Näringsarna i de nordliga områdena, också i Finland, får bättre chanser att utvecklas, när transittrafiken förbättras framför allt från Barents och nordvästra Ryssland till hamnarna i Bottenviken.

Årligen transporteras cirka 10 miljoner ton gods på järnvägen mellan Murmansk och S:t Petersburg. Den betjänar framför allt den tunga industrin, men också många oljetransporter. Den nya järnvägssträckan mellan Ledmozero (Lietmajärvi) och Kotjkoma förkortar sträckan från områdena kring Murmansk och Archangelsk till hamnarna i Bottenviken med drygt 500 kilometer och erbjuder nya möjligheter till transittrafik på den finländska sidan. Banan utnyttjas ännu inte kommersiellt. En arbetsgrupp vid kommunikationsministeriet utreder möjligheterna att förbättra gränstrafiken mellan Finland och Ryssland i östra och norra Finland och rapporten blir klar våren 2008. Samtidigt utreder gruppen vilka effekter det skulle ha på transportströmmarna och utvecklingen i området, om bannäten mellan Finland och Ryssland förenas längre norrut, i Salla-Alakurtti.

I bilden nedan presenteras Finlands viktigaste internationella förbindelser inom land- och sjötransporter. Nordiska triangeln, Östersjöns motorväg och järnvägsförbindelsen via de baltiska länderna till Warszawa är prioriterade EU-projekt enligt beslutet om TEN-riktlinjer från 2004. Förbindelsen mellan Helsingfors och Moskva och förbindelsen från Narvik i Norge genom Sverige och Finland till Ryssland är exempel på rutter från EU till dess grannländer. Beslutet om förbindelserna grundar sig på de förslag som lades fram 2006 av en arbetsgrupp ledd av Loyola de Palacio, den tidigare kommissionären med ansvar för transport. Utvecklingen av de

övriga förbindelserna på kartan grundar sig på det ömsesidiga samarbetet mellan de nordeuropeiska länderna.

### De viktigaste internationella land- och sjöförbindelserna till Finland



### Sjösäkerhet med tonvikt på Östersjön

På senare år har fartygstrafiken på Östersjön och Finska viken ökat snabbt. I våra närområden har trafiken ökat mest just på Finska viken. Den största orsaken till detta är att exporten från de ryska oljehamnarna har ökat. Oljetransporterna på Finska viken har mer än tredubblats på 2000-talet. Transporterna beräknas fortsätta expandera från cirka 140 till drygt 250 miljoner ton fram till 2015. Dessutom är passagerartrafiken mellan Tallinn och Helsingfors livlig med ungefär sex miljoner passagerare årligen. När trafiken ökat, ökar också risken för olyckor. Grundstötningar eller ombordläggningar kan leda till att människor omkommer eller till att det uppkommer allvarliga miljöskador. Det behövs bara att lasten från en enda oljetanker rinner ut i Finska viken för att vattnet ska vara förstört för långa tider.

På internationell nivå bedrivs sjösäkerhetsarbete i bl.a. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), Helsingforskommissionen (HELCOM) och EU. I samarbete med Ryssland och Estland driver Finland det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet (GOFREP) för internationellt vatten i Finska viken. Övervakningssystemet har fungerat bra och länderna håller på att lägga upp en plan för vidareutveckling.

I överensstämmelse med regeringsprogrammet ska de ansvariga ministerierna tillsammans lägga upp ett program för sjösäkerheten i Östersjön. Programmet kommer att ange de vikti-

gaste målen och åtgärderna för att förhindra olyckor och förbättra fartygssäkerheten. Säkerheten kan förbättras till exempel genom bättre övervakningssystem och navigering. Vid ungefär 80 procent av sjöolyckorna är mänsklig aktivitet en delorsak. Därför är det också viktigt att sätta fokus på yrkeskompetensen och attityderna hos dem som arbetar på kommandobryggan. Trafiken i de norra delarna av Östersjön är extra krävande på grund av isförhållandena.

Fartygssäkerheten på Östersjön kan förbättras med åtgärder från flaggstaternas och hamnstaternas sida. Sjösäkerheten för fartyg under finsk flagg kan förbättras genom att vi övervakar att finländska fartyg och deras utrustning fungerar rätt och att de har tillräckligt stor och kvalificerad personal. Alla säkerhetsförbättrande åtgärder har också fördelen att de minskar risken för miljökador eftersom bra fartyg med behörig besättning är miljösäkra.

Hamnstaterna övervakar de ankommande utländska fartygens skick och besättning. Inspektionerna grundar sig på internationella överenskommelser och EU-lagstiftning. I förekommande fall har staterna rätt att hålla kvar undermåliga fartyg i hamnen tills de är reparerade. Kuststaterna vid Östersjön har dessutom rätt att förbjuda fartyg att anlöpa sina hamnar. Verksamheten kunde effektiviseras med intensivare samarbete och större utväxling av information mellan de fartygsinspekterande myndigheterna i Östersjöområdet. Insatser för att förbättra sjösäkerheten görs också inom ramen för övervakning av fartygstrafiken och lotsning.

#### Lägesbedömning

- *Östersjön skiljer Finland från de centrala marknadsområdena i EU. För att skapa smidigare förbindelser inom vår utrikeshandel är det därför viktigt att vi satsar på att förbättra transportkedjan land-sjö-land.*
- *EU kommer att se över transportnätet TEN nästa gång i början av 2010-talet. För Finland är det angeläget att de centrala marknadsområdena i EU kan nås kostnadseffektivt från alla delar av vårt land.*
- *De nordligaste delarna i Europa får större betydelse i och med att naturresurserna i Barentsområdet nyttiggörs och planerade miljöprojekt genomförs. När behoven av bättre transportnät i norra Finland bedöms, är det skäl att väga in de fördelar som utvecklingen i Barents har för den finska sidan.*
- *Finland bör utnyttja sin starka position som gateway i flyg- och järnvägstrafiken. Helsingfors-Vanda flygplats ligger väl till för transittrafiken mellan den europeiska kontinenten och Asien. Järnvägen i Finland och Ryssland har samma spårvidd och den sibiriska järnvägen är en ypperlig förbindelse för godstransport till Fjärran östern.*
- *Oljetransportererna på Östersjön beräknas öka till drygt 250 miljoner ton fram till 2015. Passagerartrafiken till sjöss mellan Helsingfors och Tallinn är livlig. När trafiken ökar, ökar också risken för olyckor. Grundstötningar eller ombordläggningar kan leda till att människor omkommer eller till allvarliga miljökador.*
- *Besluten om åtgärder för att förbättra sjösäkerheten fattas på internationell nivå. I programmet för sjösäkerheten på Östersjön som regeringen utarbetar i enlighet med regeringsprogrammet måste det ingå viktiga mål och insatser som Finland kan arbeta för på internationell nivå bl.a. då EU gör upp sin Östersjöstrategi och som vi sedan kan genomföra på nationell nivå.*

## 7 FUNGERANDE TRANSPORTMARKNAD

### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

- *Den finländska sjöfartens konkurrenskraft ska förbättras med hjälp av de stödformer som tillåts av EU och genom reviderad beskattningen av rederier för att ligga på samma nivå som i de viktigaste konkurrentländerna.*
- *Lagstiftningen om tonnageskatt kommer att revideras för att bli konkurrenskraftig. Möjligheten att införa avsättningar för fartygsköp utreds.*
- *Målet för havspolitikerna är att trygga en positiv utveckling av den finska handelsflottan, sysselsättningen för finländska sjöfarare och försörjningsberedskapen.*
- *Den inhemska självförsörjningen för transporter i samhället tryggas i alla lägen.*
- *Vi förbereder oss på konkurrens inom persontrafiken på järnvägarna på det sätt och enligt den tidtabell som anges i gemenskapslagstiftningen.*
- *Möjligheterna att konkurrensutsätta persontrafiken på järnvägarna utreds, i synnerhet när det gäller huvudstadsregionens pendlingsområde.*
- *Genom reglering av transportmarknaden ska det säkerställas att trafikidkare tillhandahåller säkra och smidiga trafik tjänster.*
- *Regeringen vill främja den inre marknaden för transportsektorn inom Europeiska unionen. En öppen och icke-diskriminerande transportmarknad och insatser som begränsar trafikrelaterade miljöolägenheter och förbättrar miljösäkerheten kommer att stödjas samt åtgärder för att bekämpa terrorism utvecklas.*

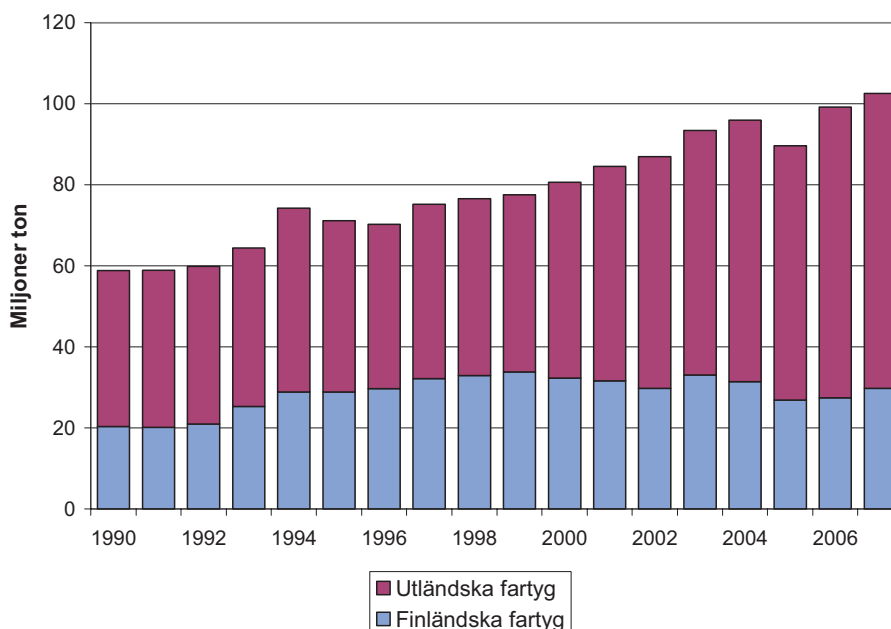
### Sjöfartsnäringsgrenen

Av geografiska skäl är sjötransporterna livsviktiga för den finska utrikeshandeln. Ungefär 80 procent av transportererna inom utrikeshandeln – kanske hela 90 procent av exporten – går sjövägen. Sjötransporterna har ökat år för år. Rederinäringen är vid sidan av varvsindustrin och hamnarna en viktig del av det finska sjöfartsklustret, som sysselsätter totalt ca 50 000 personer. De finska fartygens intäkter från utrikestrafiken är ca 1,1 miljarder euro per år.

Sjöfarten är en global näringsgren. Branschen utvecklas inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Fraktpriserna läggs fast utifrån internationell upphandling. Finlands handelsflotta är huvudsakligen sysselsatt inom trafiken på utlandet och det inhemska tonnaget andel av sjötransporterna har minskat. Det inhemska tonnaget stod för ungefär 38 procent av importen och cirka 18 procent av exporten 2007.



### De finländska fartygens andel av sjötransporter till utlandet



Det är viktigt att Finland har en tillräckligt stor egen handelsflotta eftersom vi då kan säkerställa tillförlitliga, effektiva och säkra transporter inom utrikeshandeln under varierande förhållanden, också under exceptionella vinterförhållanden. Också en försiktig bedömning visar att tonnaget under finländsk flagg redan nu ligger på gränsen för vad som är riskabelt för försörjningsberedskapen. Men vad gäller importen av energi (olja och stenkol) är andelen fortfarande relativt stor: 50–60 procent. EU har inga mekanismer för försörjningsberedskap för att trygga sjötransporter vid exceptionella förhållanden. En möjlighet skulle vara att ingå bilaterala avtal med de övriga staterna för att trygga trafiken.

Dessutom har den finska flottans genomsnittsålder stigit. De finländska fartygen i utrikesfart är i snitt ungefär nitton år gamla, medan genomsnittsåldern i EU är cirka tolv och i hela världen omkring tretton år. De finländska rederierna har beställt bara få nya fartyg och det beror huvudsakligen på skatterna.

EU har antagit riktlinjer för statsstöd för att förhindra att sjöfartsnäringen dör ut i Europa och för att stärka den internationella konkurrenskraften. Inom ramen för riktlinjerna får medlemsstaterna påverka den internationella konkurrenskraften inom näringen med hjälp av nationella åtgärder. Nästan alla länder med en hög kostnadsnivå stöder sitt nationella tonnage ekonomiskt. De vanligaste metoderna är att medge rederierna lägre bolagsskatt och att sänka inkomstskatten för besättningen och de sociala avgifterna för arbetsgivarna.

Tonnageskatten har blivit ett viktigt konkurrensmedel som gett många av våra konkurrentländer ett mycket kraftigt uppsving inom rederinäringen. Tonnageskatten infördes hos oss 2002, men bara ett litet rederi gick med i systemet. I Finland ligger stöden till att sänka besättningskostnaderna nära den övre gränsen enligt EU-reglerna. Stöden är 60–70 miljoner euro om året. Lagstiftningen om stöd till sjöfarten kommer att ses över.

Finländska fartyg tillämpar inte så kallad blandad besättning som är vanlig på fartygen från de flesta konkurrentländerna. I EU-länderna är det vanligt att befälet på lastfartyg är från EU och besättningen eller en del av den från låglöneländer. I Finland har man tills vidare tillämpat finländska anställnings- och lönevillkor oavsett vilken nationalitet en arbetstagare har.

Sjötransporterna och rederinäringen expanderar fortfarande kraftigt både i Östersjöområdet och över hela världen samtidigt som hög kompetens blir en allt viktigare faktor. De ökande transporterna är en god chans också för våra finländska rederier och vårt sjöfolk, förutsatt att de är konkurrenskraftiga och kan arbeta på samma ekonomiska villkor som fartygen från konkurrentländerna.

### **Marknaden för vägtransporter**

Transporterna inom Finland tillhandahålls yrkesmässigt av tusentals lastbilsföretag. Branschen har många stora frågor att tampas med: låg prisnivå till följd av den hårda konkurrensen, pensionsavgångar bland både förare och åkare och anknytande förarbrist, de ökande stockningarna i stadsregioner och bristen på lämpliga rastplatser för att uppfylla reglerna om kör- och vilotider.

Merparten av de nästan 11 000 lastbilsföretagen har bara en bil. De flesta av dem kör på uppdrag av större företag med transportstyrningssystem. Oftast har de inte ensamma resurser att satsa på att utveckla verksamheten och en tredjedel av lastbilsföretagen går med förlust.

Åkerierna blir färre i takt med att företagen pensionerar sig. Företagen växer med tiden, men för kompetensen inom området skulle en snabbare tillväxt vara till fördel. Bristen på förare förvärras om inte fler unga fattar intresse för logistikområdet.

Finland och Ryssland ingick avtal 1995 om vägtransporter till tredjeländer som går mellan och via våra länder. Tillstånden för buss- och lastbilstransporter mellan våra länder är en av de viktigaste principerna i avtalet. Tillståndssystemet begränsar inte trafiken som är praktiskt taget nästan fri. År 2006 beviljade Finland ryska transportföretag 315 000 och i fjol cirka 400 000 tillstånd. Uppskattningsvis 95 procent av transittransporterna på väg sköts av ryska transportföretag. De ryska transporterna är konkurrenskraftiga bland annat tack vare lägre kostnader för arbetskraft och goda kunskaper om förhållandena i Ryssland.

Transporterna till andra länder påverkas i hög grad av EU-lagstiftningen. En reform av reglerna för tillträde till marknaden för godstransporter i internationell trafik på väg är aktuell. Utländska transportföretag ska få bedriva transport inom en medlemsstat, köra så kallade cabotage, under högst tre veckor efter att fordonet kom till landet. Därefter måste de lämna landet innan de på nytt får rätt att köra cabotage.

### **Busstrafiken**

Busstrafiken med sitt täta och täckande linjenät är den dominerande formen av kollektivtrafik. De över två miljoner finländare som inte har körkort är i stor utsträckning beroende av bussarna. I Finland finns drygt 400 bussföretag. I Helsingfors, Åbo och Tammerfors finns ett kommunalt trafikverk. Sammanlagt ca 500 företag eller personer har ett sådant kollektivtra-

fiktillstånd som behövs för att utöva beställnings- eller köptrafik. Tillträdet till marknaden är fritt utom när det gäller linjetrafik.

Den ekonomiska lönsamheten inom busstrafiken har försämrats. Trafiken på landsbygden lider mest av otillräckliga kundintäkter och en försvagad efterfrågan. I stadsregionerna har busstrafiken förlorat marknadsandelar trots befolkningstillväxten. Allt fler använder en personbil för sina regelbundna resor.

De marknadsmässigt organiserade tjänsterna räcker inte alltid till för att garantera en adekvat servicenivå inom kollektivtrafiken. Länsstyrelserna och kommunerna köper kompletterande tjänster. EU:s avtal om allmänna tjänster träder i kraft i slutet av 2009 och ger myndigheterna rätt att intervensera på marknaden om servicenivån inte är tillfredsställande. Detta kommer att resultera i ökad upphandling av busstrafik, särskilt i stadsregioner.

### **Taxitrafiken**

Inom taxitrafiken är företagets rätt att etablera sig och priserna redan reglerade. I Helsingforsregionen har man problem med stora efterfrågetoppar och verksamheten vid beställningscentralerna, men läget förväntas bli bättre när utbudet ökar. Marknaden för samhällsfinansierade transporter, till exempel skolskjuts, förefaller att inte fungera bra, åtminstone inte på mindre orter. Tonvikten i utvecklingsinsatserna läggs på att diversifiera taxitjänsterna, förbättra kvaliteten och öka konkurrensen. Också i glesbygden måste taxiservicen bli bättre.

### **Tillgången till förare och annan arbetskraft inom logistikområdet**

Det finns 80 000–90 000 förare i yrkesmässig tung trafik i Finland. Största delen av dem är lastbilsförare och drygt 10 000 är bussförare. Merparten av yrkesförarna utövar sitt yrke utan att ha annan kompetens än körkort. Genom ett direktiv har EU samordnat minimikraven på utbildning för förare i gods- och persontransport på väg. För att få vara förare i yrkesmässig trafik kommer det hädanefter att krävas grundutbildning. I direktivet finns det dessutom bestämmelser om att yrkesförare regelbundet ska delta i fortbildning. Kraven på kompetens för bussförare träder i kraft hösten 2008 och för lastbilsförare ett år senare.

Det råder redan nu brist på förare i EU-länderna och läget förvärras av kraven på yrkeskompetens. Enligt vissa bedömningar behövs det årligen 3 000 nya lastbilsförare och 700 nya bussförare när förare försvinner från den finländska marknaden. Det antal personer som årligen börjar studera för att avlägga grund- eller yrkesexamen för förare motsvarar inte mer än ungefär hälften av det årliga behovet av fler förare. Det kommer också en del förare via Försvarmaktens förarutbildning, men bara en liten del av dem stannar kvar inom branschen.

Efterfrågan på transporter och förare ökar med globaliseringen och EU-utvidgningen. Här hemma ökar dessutom virkestransporterna inom skogsindustrin. Förarbristen beräknas bli ännu större när de stora årskullarna går i pension. Det är en utveckling som i hög grad berör hela logistikområdet och samhället överlag. Flera olika sektorer måste konkurrera om arbetskraften och lönerna stiger när efterfrågan på arbetskraft är större än utbudet. Därmed ökar logistikkostnaderna. Bristen på förare hotar att bli en veritabel flaskhals inom logistiken som slår mot själva strukturen i företagets leveranskedjor.

### **Järnvägstrafiken**

EU har gradvis öppnat järnvägstrafiken för konkurrens. Vår nationella godstrafik konkurrensutsattes i början av 2007 i enlighet med EU-kraven.

Än så länge har inga nya järnvägsföretag etablerat sig på marknaden. Men godstrafiken kommer att få en ny finländsk operatör och ryskägda järnvägsoperatörer i de baltiska staterna har visat intresse för våra godstransporter och är senare eventuellt också intresserade av internationella persontransporter.

Med avseende på marknaden för järnvägstrafik och transportkunderna är det önskvärt att konkurrensen inom godstrafiken utvecklas kontrollerat. Myndigheterna måste genom sina åtgärder medverka till att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande konkurrensförhållanden inom marknaden för järnvägstrafik och undanröja faktiska konkurrenshinder för att det ska komma in nya järnvägsföretag på marknaden för godstransporter.

Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland intar en framträdande och viktig roll i godstrafiken. Den omfattar 15–16 miljoner ton om året, nästan 40 procent av VR Aktiebolags godstrafik. I den nya järnvägslagen har VR Aktiebolag getts ensamrätt till trafiken.

Överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om samtrafik på järnväg kommer att anpassas till EU-lagstiftningen inom de närmaste åren. Då kommer företag i andra EU-stater att visa större intresse för den finländska marknaden.

Än så länge har gemenskapslagstiftningen inte öppnat den nationella järnvägstrafiken för konkurrens eller infört någon upphandlingsskyldighet. Möjligheterna att införa upphandling bör utredas särskilt i fråga om närtrafiken i Helsingforsregionen. I överensstämmelse med regeringsprogrammet kommer kommunikationsministeriet att starta en utredning med målet att upphandling ska kunna införas om det är nödvändigt.

### **Flygtrafiken**

I EU har alla flygbolag med koncession från EU en öppen inre marknad för flygtrafik. Också i Finland opererar flygbolagen på en konkurrensutsatt marknad enligt företagsekonomiska principer. Om man vill behålla trafiken på företagsekonomiskt olönsamma flyglinjer, måste en allmän trafikplikt införas utifrån konkurrensutsättning i enlighet med gemenskapslagstiftningen. Det bör dock beaktas att snabba tågförbindelser är ett bra alternativ till flygförbindelser på medellånga sträckor inom landet.

Flygtrafiken mellan Finland och länder utanför EU regleras huvudsakligen av bilaterala avtal om flygtrafik som vanligen begränsar båda avtalsslutande parter trafikerätt. Målet är att överenskommelserna ska liberaliseras under kontrollerade förhållanden för att garantera att flygbolagen har likvärdiga villkor och konkurrensförhållanden. Också EU arbetar aktivt för att införa avtal om flygtrafik på gemenskapsnivå och därmed öka konkurrensen på linjer mellan gemenskapen och tredjeländer. Målet är fortsatt högkvalitativa, säkra och fungerande flygtjänster i en fri konkurrensmiljö.

### Lägesbedömning

- *Finlands handelsflotta har minskat och medelåldern på den har stigit trots att marknaden har ökat. Försörjningsberedskapscentralen bedömer att den redan nu ligger på gränsen till vad som är riskabelt för försörjningsberedskapen. Det tonnage som är registrerat i Finland måste bli lika konkurrenskraftigt som tonnaget i de viktigaste konkurrentländerna.*
- *Järnvägstrafiken i EU har gradvis öppnats för konkurrens. Än så länge har inga nya företag etablerat sig på den finländska marknaden. Med tanke på marknaden för järnvägstrafik och transportkunderna inom godstrafiken är det önskvärt att konkurrensen inom godstrafiken utvecklas kontrollerat.*
- *Redan nu råder det brist på förare av tunga fordon i EU-länderna och läget förvärras av kraven på yrkeskompetens. Det antal personer som årligen inleder studier för att avlägga grund- eller yrkesexamen för förare motsvarar bara ungefär hälften av det årliga behovet av fler förare.*
- *Transporter är företagsverksamhet. Transportföretagen måste ha adekvat företagskompetens och resurser att långsiktigt utveckla verksamheten. Dessutom måste transportbranschen göras mer attraktiv för att garantera ett tillräckligt stort utbud på förare.*
- *När allmän trafikplikt på företagsekonomiskt olönsamma flyglinjer blir aktuell, ska man också ta hänsyn till utbudet på snabb tågtrafik på sträckan.*

## 8 TRAFIKNÄTET FÖRENAR DE OLIKA DELARNA AV LANDET

### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

- *Regeringens mål är att under valperioden anvisa finansiering för skötsel och underhåll av trafikleder som tryggar servicenivån och trafiksäkerheten inom trafikledsnätet.*
- *Regeringen kommer att uppmärksamma eftersläpningen i finansieringen av bastrafikledshållningen, det allmänna skicket på och driften av vägnätet av lägre klass, lederna för gång- och cykeltrafik och de enskilda vägarnas betydelse som en del av ett fungerande trafikledsnät.*
- *Den service som tillhandahålls av färjor och förbindelsefartyg i skärgårdstrafiken tryggas åtminstone på nuvarande nivå.*
- *Regeringen utreder om flygplatskapaciteten i huvudstadsregionen är tillräcklig.*
- *Spårtrafiken främjas genom att man förbättrar standarden på bannätet och dess omfattning, fortsätter med elektrifieringsprogrammet och skapar förutsättningar för konkurrens inom järnvägstrafiken.*
- *Regeringen främjar nya trafik tjänster som utnyttjar informationsteknik.*
- *Regeringen strävar efter att trygga tillgången till flygtrafik.*

## Utgångspunkter

I europeisk jämförelse är trafiken i Finland inte så intensiv men trafikprestationen, dvs. färden i kilometer, är hög på grund av de långa avstånden. Oberoende av trafikmängden måste det finnas rikstäckande trafikförbindelser och kollektivtrafiktjänster för att de olika delarna av landet ska förbli livskraftiga. Men de disponibla anslagen kan inte tillgodose alla motiverade behov av trafikleder och kollektivtrafik. Därför måste det finnas en prioriteringsordning för de tjänster som tillhandahålls i samhället.

## Trafiknätets skick

*Vägnätet* består av statligt upprätthållna vägar (ca 80 000 km), kommunala gator (ca 25 000 km) och enskilda vägar (ca 350 000 km). De allmänna och enskilda vägarnas skick beskrivs närmare nedan.

Vägnätets skick är beroende av många faktorer: hur jämn beläggningen är, hur hållbara vägkonstruktionen och broarna är samt hur bred, backig och kurvig vägen är och om väglaget är dåligt t.ex. efter tjällossning på grusvägar. En stor del av vägarna är byggda på 1950–1970-talen. Deras ekonomiska livscykel närmar sig sitt slut och antalet vägar som behöver bli ombyggda ökar år för år.

Ungefär 1 500 kilometer av huvudvägarna är i behov av förbättring. Vägarna är smala och omkörningar försvaras av kurvor och backar. Mötesolyckor är det allvarligaste problemet med trafiksäkerheten. Det är också problematiskt att marken kring huvudvägarna börjat användas allt mer. Beläggningen på huvudvägarna är däremot i ganska bra skick.

Det är sämst ställt med de regionala vägarna och förbindelsevägarna. Men försämringen har kunnat stoppas på senare år och på vissa ställen är vägarna nu rentav i lite bättre skick. Trots det är läget överlag inte tillfredsställande. Många regionala vägar och förbindelsevägar är backiga, krokiga och alltför smala för dagens transportmateriel. Fler än 14 000 landsvägsbroar behöver bli ombyggda.

Överbyggnaden på *banor* ska bytas ut med ca 30 års intervaller. Det är den tid det tar för bankonstruktionen att nå slutet på sin ekonomiska livscykel. Det är inte längre tryggt att trafikera banan så trafiken måste begränsas ytterligare trots effektiviserat underhåll. Följden blir att trafiken löper långsammare, det är svårt att hålla tidtabellerna, transportkostnaderna ökar och anslutande förbindelser bryts. Nya överbyggnader är också billigare att hålla i skick.

Bannätet blev senast grundligt förbättrat på 1950- och 1960-talet. Bansträckorna med trafikbegränsningar hann öka till 800 kilometer innan det nu pågående ombyggnadsprogrammet startade på 1990-talet. De trafikbegränsningar som beror på banornas skick hann sedan minska till drygt 300 bankilometer men nu omfattar de igen ca 600 bankilometer. Det finns också många bangårdar som måste förbättras.

Mer än 90 procent av banorna i Finland är enkelspåriga. De är avsedda för blandad trafik där person- och godstågen använder samma bana. Det betyder att t.ex. containertåg som kör 60 km/h kan använda samma bana som persontåg som håller en mer än 100 km/h högre hastighet. Det leder till försämrade transportkapacitet och flaskhalsar på banorna. Det största problemet är att vissa avsnitt på huvudbanorna inte har tillräcklig transportkapacitet. Det gäller

bl.a. sträckor på banan Helsingfors–Riihimäki, Seinäjoki–Uleåborg, Luumäki–Imatra, Åbo–Toijala och Uleåborg–Vartius.

På *vattenvägarna* är det skäl att fördjupa farlederna till många hamnar. Då blir det möjligt att använda större fartyg och förbättra transportekonomin. Vissa farleder har dessutom blivit grundare än de ursprungligen varit.

### **Landsvägsnätets omfattning**

Trafiken på de statligt upprätthållna små vägarna minskar när befolkningen koncentreras. Men vägarna måste hållas i framkomligt skick oavsett trafikmängd. De finns till för permanent bosättning och fritidsbosättning men är också viktiga för tjänsterna på landsbygden, turismen, jordbruket och skogsindustrin. Det måste finnas skäliga trafikförbindelser i glesbygden också.

På olika håll i landet har omständigheterna förändrats under decenniernas lopp så att vissa enskilda vägar nu är viktigare än de minst trafikerade landsvägarna. Det finns också landsvägar längs vilka det inte längre finns permanent bosättning och annan verksamhet som skulle generera trafik året runt. Om en landsväg inte behöver användas för allmän trafik och det finns tillräckligt med andra landsvägar på området kan vägen enligt landsvägslagen dras in och ändras till enskild väg. På samma sätt kan enskilda vägar ändras till allmänna vägar om de uppfyller kriterierna.

### **Bannätets omfattning**

På grund av förändringar i samhället har trafiken på många bansträckor som förut varit viktiga minskat så att det inte längre är ekonomiskt att hålla dem i framkomligt skick.

I en utredning 2005 redogjorde Banförvaltningscentralen för vilka sparsamt trafikerade banor som ska förbättras, vilka banor som tills vidare ska hållas i framkomligt skick genom underhållsåtgärder och vilka som eventuellt ska läggas ner. En arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet uppdaterade policyn sommaren 2007 med beaktande av det ökade behovet av virkestransporter inom landet. Enligt arbetsgruppen är det motiverat att förbättra de bansträckor som är viktiga för virkestransporterna och då till först ta itu med de sträckor som hotas av nedläggning på grund av dåligt skick. Under den innevarande regeringsperioden hotas sträckorna Porokylä–Vuokatti (2009), Joensuu–Ilomants (2010) och Äänekoski–Haapajärvi (2011–2012) av nedläggning. Kommunikationsministeriet utreder möjligheterna att hålla nedläggningshotade bansträckor trafikabla genom effektiviserat underhåll så länge som möjligt tills en ersättningsinvestering blir nödvändig.

### **Enskilda vägar**

De enskilda vägarna är en viktig del av trafiksystemet. Det är viktigt att de är i tillräckligt bra skick både för dem som bor längs vägarna och för t.ex. träförädlingsindustrin. Råvirkestransporterna börjar i regel vid enskilda vägar. Enskilda vägar administreras av vägdelägare och underhålls av vägslag. Skogsägarna, som ofta är skogsbolag, ser till att det byggs skogsbilvägar och att de blir skötta. Bidrag till enskilda vägar kommer att säkerställas även i fortsättningen.

Det finns sammanlagt ca 350 000 kilometer enskilda vägar varav ca 55 000 kilometer omfattas av rätt till statsbidrag. Det statliga stödet till underhåll och förbättring av enskilda vägar minskade betydligt i mitten av 1990-talet. De sammanlagda statliga och kommunala bidragen har närapå halverats efter det trots att kommunerna har utökat sitt stöd till enskilda vägar.

### **Förbindelsefartygstrafiken i skärgården**

Förbindelserna i skärgården ordnas med hjälp av landsvägsfärjor och förbindelsefartyg. Vägförvaltningen köper största delen av landsvägsfärjetrafiken av Destia Ab. Sjöfartsverket köper förbindelsefartygstrafik av det statliga Rederiverket. Men en omorganisering pågår. Trafiken ska i fortsättningen konkurrensutsättas samordnat. Om det behövs inför staten konkurrens genom att köpa egna fartyg och konkurrensutsätta trafikeringen. Problemen är att landsvägsfärjorna och förbindelsefartygen är för gamla och att användarna minskar, utom på de rutter som är viktiga för turismen.

### **Flygplatserna**

Luftfartsverket är ett kundfinansierat affärsverk som driver 25 flygplatser. De bildar ett rikstäckande nätverk och ingår i landets trafiksystem. Luftfartsverket driver och utvecklar flygplatserna samordnat enligt den så kallade nätverksprincipen. Den ekonomiskt mest lönsamma flygplatsen är Helsingfors-Vanda. Också sex andra flygplatser visar företagsekonomiskt överskott. På årsnivå har en stor del av flygplatserna små passagerarantal och är inte företagsekonomiskt lönsamma i sig. Men de förser Helsingfors-Vanda flygplats med passagerare och stöder dess verksamhet. På det här sättet främjar de en balanserad utveckling och internationell konkurrenskraft i landet. Det sammanlagda underskottet för de företagsekonomiskt olönsamma flygplatserna är ca 13 miljoner euro per år.

Flygplatserna måste regelbundet ta emot trafik för att de ska hållas i drift. Flygplatsnätet utvecklas enligt efterfrågan på och behovet av flygtrafik med beaktande av behovet att utveckla de livligast trafikerade flygplatserna, flygplatsernas betydelse för regionernas internationella konkurrenskraft och EU-riktlinjer och rekommendationer. Lönsamheten kommer att påverkas av flygbolagens åtgärder, de förbättrade trafikförbindelserna på land, utsläppshandeln inom flygtrafiken och direktivförslagen om flygplatsavgifter.

Nätverkets omfattning bör utvärderas både ur trafikpolitisk och ur ägarpolitisk synvinkel. Trafikpolitiskt sett är det väsentligt att flygtrafiken fullgör sin uppgift som en del av det rikstäckande trafiksystemet, upprätthåller servicenivån på de långväga kollektivtrafiktjänsterna och garanterar regional utveckling och konkurrenskraft. Ägarpolitiskt är det viktigt att Luftfartsverket lyckas behålla sitt ekonomiska värde och effektivt klarar av sin samhällliga uppgift också långsiktigt, satsar på att utveckla flygplatserna för att garantera deras operativa konkurrenskraft med beaktande av tillväxtpöjligheterna inom den internationella trafiken.

Nätverksprincipen bidrar till den regionala utvecklingen i landet. Många ekonomiska regioner är beroende av sin viktigaste internationella förbindelse, flygtrafiken. En välfungerande flygtrafik är en av de viktigaste tjänsterna för det regionala näringslivet och hela landets konkurrenskraft och en förutsättning för en harmonisk utveckling i landet. De internationella flygförbindelserna är en kritisk konkurrensfaktor för turistnäringen och företag som satsar på export.



### **Flygplatskapaciteten i huvudstadsregionen**

År 2007 lade Luftfartsverket på uppdrag av kommunikationsministeriet fram en utredning kring möjligheterna att utveckla flygplatsfunktionerna i Helsingforsregionen. Enligt utredningen kan alla flygplans- och helikopterfunktioner lämpligen flyttas från Malm till en ny flygplats. Ministeriet har fått in utlåtanden om utredningen av myndigheter, kommuner i regionen, företagarorganisationer och företag som är verksamma på Malms flygplats.

Miljökonsekvenserna av olika alternativ måste bedömas innan man kan fatta några beslut. Bedömningsprocessen kommer att starta 2008 och ta två-tre år. Arbetet med att planera och bygga flygplatsen kommer att ta minst 10–15 år.

### **Intelligenta trafiksystem ger maximal infrastrukturkapacitet**

Nya tekniska lösningar och metoder för trafikledning tillämpas på olika sätt beroende på trafikform. Inom flyg-, sjö- och spårtrafiken är det nödvändigt med styrning bara med tanke på säkerheten när infrastrukturkapaciteten fördelas. Trafikledningen genomförs oftast i realtid. Informationstjänsterna för passagerare är fortfarande under utveckling. Vägtrafikledningen gäller information, styrning och störningshantering. I kollektivtrafiken har lanseringen av nya handlingsmodeller gått snabbare framåt.

I stadsregionerna är det särskilt viktigt att man samarbetar kring trafikledningen och kontrollerat nyttiggör trafiktjänsterna. Man kan reglera stockningar genom att styra efterfrågan på trafiktjänster och valet av färdmedel och rutt.

Kollektivtrafiken kan göras mer lockande med hjälp av intelligenta tekniska lösningar. Finland är en av föregångarna i världen när det gäller elektroniska betalsystem. Pappersbiljetterna ersattes av smartkort redan för många år sedan. Möjligheter som ännu inte utnyttjats är bl.a. ett heltäckande utbud av trådlösa bredbandsuppkopplingar i kollektivtrafiken, utveckling av signalprioriteringen och realtidsinformation om tidtabeller och väntetider.

### Lägesbedömning

- För att de olika delarna av landet ska förbli livskraftiga är det viktigt att de rikstäckande trafikförbindelserna fungerar med tanke på landets stora areal och den relativt jämnt fördelade bosättningen.
- Det måste finnas färdmöjligheter på glesbygden till skäligt pris och med en tillräckligt hög servicenivå. En tillräcklig finansiering av basväghållning och enskilda vägar gör detta möjligt.
- Omständigheterna har under decenniernas lopp förändrats på olika håll i landet så att en del av de sparsamt trafikerade vägarna inte längre uppfyller de krav som ställs på vägar för allmän trafik. Däremot är en del av de enskilda vägarna nu trafikmässigt viktigare än de mest lågtrafikerade landsvägarna. Man måste ompröva om vissa specifika sparsamt trafikerade vägar ska ha status som allmänna eller enskilda vägar. De behövliga justeringarna bör göras så att praxisen i olika delar av landet blir rättvis.
- En del av de lågtrafikerade banorna är mycket viktiga för transporter av råvaror för virkesindustri och bioenergi. Beslut om dessa banors framtid måste göras från fall till fall.
- Det är nödvändigt att omedelbart börja förnya fartyg och kajer för att säkerställa servicenivån i trafiken med förbindelsefartyg och landsvägsfärjor i skärgården.
- Inom 10–20 år kommer det att behövas en ny flygplats i Helsingforsregionen som komplement till Helsingfors-Vanda flygplats. Det måste göras en miljökonsekvensbedömning med avseende på den nya flygplatsens läge.

## 9 KOMPLETTERANDE FINANSIERINGSFORMER FÖR TRAFIKLEDER

### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering

- Redogörelsen kommer att inkludera ett investeringsprogram som gäller trafikleder för valperioden 2007–2011 plus ett långsiktigt utvecklings- och investeringsprogram för trafik och infrastruktur som bygger på hanteringen av det samlade trafiksystemet. I detta sammanhang utreds också möjligheterna att införa finansieringsmodeller vid trafikledsinvesteringar som kompletterar budgetfinansieringen.
- Finland har förbundit sig att slutföra motorväg E18 på sträckan Helsingfors–Vaalimaa före utgången av 2015. För att säkerställa detta kommer regeringen att fatta ett beslut om att slutföra de sträckor som fortfarande fattas. En del av projektet kan genomföras med PPP-finansiering.
- Modeller för prissättning av trafiken baserade på användningen utreds, likaså möjligheterna att starta försök med intelligenta system för vägavgifter.

### Långsiktig trafikledshållning

De trafikpolitiska beslutsprocesserna måste ses över för att besluten om trafikleder ska kunna fattas mer långsiktigt. Det är viktigt att besluten blir mer bindande och sträcker sig längre fram i tiden än bara över en valperiod. Strategierna för trafikleder bör därför ha ett tidsspann

på 10–15 år. Dessutom måste riksdagen få en starkare roll i beslutsfattandet. De trafikpolitiska redogörelserna i början av valperioden måste bli praxis.

I samband med den trafikpolitiska redogörelsen ska regeringen lägga upp ett investeringsprogram för valperioden. Regeringen bör på samma gång fatta ett principbeslut om hur den vill dels genomföra, dels finansiera programmet. De projekt som ska starta under valperioden räknas upp i det statsfinansiella rambeslutet. Dessutom ska regeringen lägga upp en investeringsplan för trafikprojekten. Den ska gälla investeringsvolymerna för tre till fyra valperioder och inte innehålla några prioriteringar.

Reformen ger betydande besparingar:

- Resurserna för infrastrukturbyggande och planering kan jämnas ut bättre.
- Projekten kan planeras och genomförs i större block med effektivare resursanvändning och bättre möjligheter att satsa på innovationer.
- Det går lättare att förutse behovet av planer och framtagningen av planer effektiviseras.

År 2007 kom det fram flera fall då finansieringsfullmakterna för vägprojekt i statsbudgeten måste ses över eftersom entreprenadanbudet låg över Vägförvaltningens kostnadskalkyler. Statens metod att kortsiktigt budgetera ett projekt i taget gör det svårare att genomföra projekten effektivt. Vägförvaltningen måste också bli bättre på att förbereda och genomföra utvecklingsprojekt. Det första steget mot större långsiktighet är att få kostnadskalkylerna att hålla.

### **Budget- och fullmaktsförfarandet behöver utvecklas**

I dagsläget budgeterar staten medel för driftskostnader och då behandlas också investeringar bara som driftskostnader.

Vid så kallad kapitalbudgetering finns det en budget för investeringar och en budget för driftskostnader. Då separeras styrningen av kapitalekonomin från styrningen av driftsekonomin och investeringarna periodiseras för den ekonomiska brukstiden. I budgeten anges de årliga avskrivningarna i stället för investeringsutgifterna. Fördelen med kapitalbudgetering är att den tillåter kontrollerad planering av investeringar och finansiering. I styrningen kan man koncentrera sig på att lägga fast servicenivån för den befintliga infrastrukturen, medan styrningen av driftsekonomin ägnar sig åt att vårda och driva den befintliga infrastrukturen och tillhandahålla trafik tjänster. Den statsfinansiella styrningen måste revideras i grunden innan kapitalbudgetering kan införas.

Ram- och fullmaktsförfarandet för trafikprojekt måste ändras. Det är viktigt att regeringen på samma gång fattar ett principbeslut om att dels genomföra, dels finansiera investeringsprogrammet för valperioden. De projekt som ska starta under valperioden måste skrivas in i det statsfinansiella rambeslutet. I samband med budgeten för 2007 förutsatte riksdagen att anslagsramen redan från början innefattar tillräckligt stora anslag dels för att långsiktigt planera och underhålla trafikleder, dels för att förbättra kollektivtrafiken.

Också det årliga budget- och fullmaktsförfarandet måste strömlinjeformas. Som det är nu läggs också politiskt sett obetydliga frågor fram för riksdagen, exempelvis ändringar i den årliga dispositionsplanen för tidigare beviljade avtalsfullmakter. Det skapar friktion i investeringarna och ger upphov till onödig byråkrati i förvaltningsapparaten. Inom statsförvaltningen

gäller problemet i första hand bara trafikinvesteringar eftersom en del av de stora investeringarna inom andra förvaltningsområden med åren har lyfts ut ur budgetekonomin.

De så kallade temaprojekten infördes av statsminister Matti Vanhanens första regering. Ett temaprojekt innefattar flera små eller medelstora investeringar som har likartade effekter och snabbt kan sättas in på problematiska punkter i trafiksystemet. Erfarenheterna av konceptet har varit goda. Det är dock förknippat med vissa öppenhetsproblem i beslutsprocessen att projekten finansieras via momenten för bastrafikledshållning. I fortsättningen bör de finansieras med medel för att utveckla trafiknätet, på samma sätt som alla andra rikstäckande investeringar.

### **Modeller för finansiering av trafikinvesteringar**

Finansiering över statsbudgeten är den huvudsakliga modellen i alla länder för att finansiera trafikinvesteringar. Ute i världen är det en allmän trend att man söker nya finansieringsmodeller vid sidan av statsbudgeten för att få större flexibilitet i investeringarna. Kompletterande finansieringsmodeller är bland annat:

#### ***Livscykelmodellen (PPP, Public-Private Partnership)***

Investeringar genomförs i stora block (planering, anläggning, underhåll och finansiering). Avtalen omfattar 25–30 år. Fördelen är att risken kan fördelas rätt mellan beställare och utförare. Dessutom uppmuntrar modellen till att tillämpa livscykeleconomiska lösningar. Det finns flera olika tillämpningar, och betalningsmekanismerna och övriga egenskaper skräddarsys för varje projekt. Det måste också kontrolleras att ett projekt lämpar sig för modellen och det görs med en kostnadsanalys, så kallad Public Sector Comparator, där livscykelmodellen jämförs med bästa möjliga traditionella praxis. Projekten måste vara tillräckligt stora (100–150 miljoner euro) för att livscykelmodellen ska kunna tillämpas.

Finansieringen av trafikleder kommer att vara bundna av serviceavgifterna de kommande åren. Därför får det inte pågå alltför många livscykelprojekt samtidigt. Modellen kräver särskild kompetens av både beställaren och entreprenören och för att den inte ska gå förlorad måste livscykelprojekten präglas av kontinuitet. Det optimala läget är att det kan starta två till tre nya projekt varje regeringsperiod.

#### ***Kommunal medfinansiering***

I synnerhet i Helsingforsregionen finns det trafikledsprojekt som ger kommunerna stora markanvändningsfördelar och annan nytta. Det förefaller rimligt att en del av nyttan används för att finansiera investeringen. Framför allt i Helsingforsområdet har kommunerna vid många projekt gått in med betydande anslag för att kompensera planläggningsvinsterna. Samma praxis kommer sannolikt att fortsätta.

Sverige har länge haft en sorts "tidigareläggningslån". Också i Finland har några objekt genomförts på samma sätt. Modellen innebär att en kommun som är intresserad av att få trafikförbindelser och drar nytta av att trafikleden tidigareläggas.

läggs till en början står för kostnaderna. Staten betalar tillbaka den tillfälliga anslagsfinansieringen när det blir aktuellt att genomföra investeringsprogrammet för projektet. Ett villkor är att kommunen ger lånet räntefritt. Tidigareläggningslånen ändrar inte prioriteringen av projekten, men med modellen kan kommunen, om den vill, tidigarelägga startåret för ett projekt som ingår i investeringsprogrammet och är viktigt för den.

Erfarenheterna av modellen har varit goda och det finns all anledning att fortsätta med den. Samhällsnyttan realiserar snabbare, när ett projekt tidigareläggs och en ny trafikled kan öppnas tidigare än planerat.

### *Vägavgifter*

Vägavgifter och trängselavgifter blir vanligare och Finland har anledning att uppdatera sin kompetens på området. Tekniken för att samla in avgifter (satellit-teknik) utvecklas och ger större möjligheter att dra nytta av vägavgifter för enskilda användare. I vissa fall kan vägavgifter vara ett alternativ till eller en mellanfas i investeringarna eftersom de kan medverka till att jämna ut belastningen på trafiknätet. Avgifter kan också tas ut för att finansiera trafikinvesteringar och kollektivtrafik. A och O är att vägavgifterna uppfattas som avgifter och inte som skatter för då kan avkastningen budgeteras direkt för utveckling av trafiksystemet.

I maj 2008 blir kommunikationsministeriet klart med en utredning om ett försök med avgifter för tung trafik. Också trängselavgifter för Helsingforsregionen kommer att utredas.

### *Efterfinansiering*

Modellen lämpar sig väl exempelvis när en ny gruva ska öppnas. Det är huvudsakligen staten som ska stå för trafikförbindelserna till gruvområdet och det är viktigt att behoven kan tillgodoses snabbt. En bra mekanism är då att företaget finansierar trafikförbindelsen och staten senare betalar tillbaka kostnaderna. Ett villkor är att gruvdriften fortfarande är i gång efter en viss tid. Modellen skyddar staten till stor del mot risken för felinvesteringar.

### *Väg- och trafikfonder*

Det finns olika typer av väg- och trafikfonder. Grundkapitalet kan till exempel komma från budgetmedel. Medlen i fonden används till kapitalanskaffning genom att man till exempel emitterar masskuldebrevslån. Också pensionsanstalterna kan investera i transportinfrastruktur genom fonderna. Kapital samlas in från olika källor och för varje projekt skräddarsys finansieringsmodellen. Finansieringsmodellerna kan bl.a. vara lågräntelån, flexibla lånetider, kreditgarantier och kreditreserveringar. Återbetalda lån används på nytt för nya investeringar. Det frisätts mer skattemedel för vanliga projekt som inte genererar inkomster, om fondmedel också används till projekt som genererar inkomster (bl.a. vägar med tullar).

### ***Försäljningsinkomster i statliga bolag***

I flera år har inkomster från försäljning av aktier i statliga bolag använts till transportinfrastruktur. Principerna för detta lades fast i rambeslutet från maj 2007. När de årliga inkomsterna av aktieförsäljningen är högre än 400 miljoner euro, får högst 25 procent (men inte mer än 150 miljoner euro) fritt användas till engångsinvesteringar som främjar kompetens, innovationer och ekonomisk tillväxt. Om utgifterna efter tilläggsbudgetarna ligger under nivån i rambeslutet, får skillnaden, men högst 100 miljoner euro, året därpå fritt användas till engångsutgifter. Det är befogat att använda inkomster från aktieförsäljning till trafikinvesteringar, när nyttan av investeringarna är större än räntevinsten av att betala tillbaka statskulden. Det finns en lång rad lönsamma projekt i investeringsprogrammet som uppfyller det villkoret.

### ***Finansiering av projekt över riksgränsen***

Det EU-finansierade samarbetet mellan Finland och Ryssland lyftes över till Europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet ENPI från och med den finansieringsperiod som startade 2007. Inom ramen för instrumentet kan också små trafikinvesteringar göras. För förbindelser mellan Finland och Sverige som ingår i EU:s TEN-nätverk kan man anhålla om TEN-medel. Vid projekt som överskrider gränserna i EU-stater är bidragen högst 30 procent av kostnaderna. När TEN-nätverkets omfattning ses över i decennieskiftet bör Finland i sitt val av förhandlingstaktik beakta möjligheterna till TEN-bidrag.

Den nordliga dimensionen kom ursprungligen till på finländskt initiativ. Dess partnerskap för transport och logistik har utvecklats så långt att EU, Norge, Island och Ryssland sannolikt tillsammans kan initiera och genomföra transportpolitiska lösningar av stor regional betydelse. Dessutom kan finansieringspooler stödjas för spetsprojekt som parterna går in för tillsammans. Det primära målet med partnerskapet är att snabbare få i gång trafikprojekt i norra Europa mellan EU och grannländerna. Också projekt mellan och inom EU-länderna kan komma i fråga. Tanken är att partnerskapsprojekten ska finansieras via nationella statsbudgetar, EU-program, internationella finansieringsinstitut (bl.a. NIB, EBRD och EIB) och den privata sektorn. Innebörden av partnerskapet för transport och logistik preciseras närmare när en arbetsgrupp för ändamålet lägger fram sitt förslag hösten 2008.

### **Trafikavgifter och prissättning**

Avgiftspolicyn, alltså prissättningen av trafiken, är ett trafikpolitiskt instrument som kan medverka till effektivare trafiksystem, finansiera driften och utvecklingen och minska de nackdelar som trafiken medför samhället.

Den 1 januari 2008 trädde ändringar av fordonsskattelagen och bilskattelagen i kraft som gjorde skatterna miljörelaterade. I övrigt har skatte- och avgiftspolicyn mestadels tillgodosett statens fiskala behov. I Finland tar vi inte ut några avgifter eller skatter för att använda vägar, om man bortser från bränsleskatten.

Staten tar ut en banavgift av skattekaraktär av dem som bedriver tågtrafik i det statliga bannätet. Principerna för avgiften finns inskrivna i EU:s direktiv om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Banavgiften har årligen varit ungefär 60 miljoner euro och har stått för 15–20 procent av kostnaderna för basbanhållningen. Dessutom tas en investeringsskatt ut av järnvägsföretagen för att de använder direktbanan mellan Kervo och Lahtis. Också den grundar sig på EU-direktivet.

Underhållet av farleder, isbrytning och fartygstrafiktjänster finansieras med farledsavgifter, alltså en skatt, som tas ut av handelssjöfarten vid kusten. Farledsavgiften beror på resans längd, nettodräktigheten och isklassen. Genom statsbudgeten återgår avgiften till farledshållning.

### **Internationella erfarenheter**

Vägavgifter förekommer allmänt ute i världen och avgiftssystem finns i alla världsdelar. Oftast är syftet att finansiera motorvägar, broar eller långa tunnlar. I stadsregioner har det också uppstått ett behov av att minska bilismen och öka kollektivtrafiken.

Trafikavgifter blir vanligare och vanligare. Senast 2016 kommer Nederländerna att införa ett prissättningssystem som inbegriper hela vägnätet och alla fordon. Sverige räknar med att införa kilometeravgift för tung trafik i hela vägnätet i början av 2010-talet. De längst utvecklade systemen finns i Schweiz, Österrike och Tyskland. Vidare håller bl.a. Slovenien, Slovakien och Tjeckiska republiken på att introducera nya avgiftssystem. Också Frankrike överväger att införa avgifter i hela landet för tung trafik.

Trängselskatten i Stockholms innerstad infördes permanent 2007 efter ett försök i ett halvår. Vid infarterna till innerstaden finns aderton automatiska betalstationer vid vilka en avgift tas ut för varje passage in till eller ut från innerstaden dagtid måndag–fredag. Det kostade ca 180 miljoner euro att införa systemet och de årliga driftskostnaderna beräknas uppgå till 25 miljoner euro. Det årliga överskottet är ca 50 miljoner euro. Avgiften varierar mellan en och två euro per bil, med ett pristak på 6,50 euro per dag. Avgiften är högst i högtrafik på morgnar och eftermiddagar. Miljöbilar är än så länge befriade från avgift. Samtidigt som trängselskatten infördes satsade man på att förbättra servicen inom kollektivtrafiken. Personbilarna har minskat markant i Stockholms innerstad sedan trängselskatten kom. Tekniskt sett är trängselskatten en statlig skatt.

EU:s direktiv om vägavgifter, Eurovinjett, tillåter att avgifter tas ut för tung trafik i transportnätet TEN. Det finns också ett direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägavgiftssystem. Sommaren 2008 lägger kommissionen fram ett meddelande om modeller för infrastrukturavgifter. Senare kommer kommissionen sannolikt att föreslå lagstiftning om infrastrukturavgifter.

Internationellt visar erfarenheterna att trafikavgifter bör införas gradvis för att minimera riskerna. Utvecklingen har vanligen gått från begränsade manuella system för vissa delar av trafiken eller vissa regioner till större och tekniskt mer avancerade system. Avgiftsbelagda motorvägar, tunnlar och broar och de tidsbestämda avgifterna, vinjetterna, för tunga fordon som håller på att avvecklas är exempel på enkla avgiftssystem. Regionala tullar i stadsregioner baserade på mikrovågsteknik är exempel på mer utvecklad teknik.

De mest utvecklade systemen tillämpar satellitpositionering. Än så länge används tekniken bara i Tyskland för övervakning av tunga fordon. Avgiftssystemet är fortfarande tekniskt så utvecklat att det inte kan tillämpas på personbilar.

#### Lägesbedömning

- *Det måste bli praxis att regeringen lämnar en trafikpolitisk redogörelse i början av valperioden.*
- *Budgetpraxis måste utvecklas för att bättre ta hänsyn till trafikledsprojektens karaktär och längd. Ett första steg mot större långsiktighet är att få kostnadskalkylerna att hålla.*
- *Livscykelmodellen har gett så goda resultat att den bör vidareutvecklas och anpassas efter finländska förhållanden. Vi bör också ha ett särskilt program för tänkbara livscykelprojekt.*
- *Det är nödvändigt att använda finansieringskällor som kompletterar statsbudgeten för att trygga fullgod servicenivå i trafiknätet. Vi ska testa nya finansieringsmodeller förbehållslöst.*
- *På senare år har det blivit vanligare med trafikavgifter ute i världen och i de flesta fall har erfarenheterna varit goda. Finland måste skapa förutsättningar för att eventuellt införa ett system baserat på positionsgivare på 2010-talet.*

## 10 UNDERHÅLLS- OCH UTVECKLINGSPROGRAM FÖR TRAFIKNÄTET

### Riktlinjer i regeringsprogrammet för statsminister Vanhanens andra regering

- *Regeringens mål är att under valperioden anvisa finansiering för skötsel och underhåll av trafikleder som tryggar servicenivån och trafiksäkerheten inom trafikledsnätet.*
- *Regeringen kommer att uppmärksamma eftersläpningen i finansieringen av bastrafikledshållningen, det allmänna skicket på och driften av vägnätet av lägre klass, lederna för gång- och cykeltrafik och de enskilda vägarnas betydelse som en del av ett fungerande trafikledsnät.*
- *Finland har förbundit sig att slutföra motorväg E18 Helsingfors–Vaalimaa före utgången av 2015. För att säkerställa detta kommer det att fattas ett beslut om att genomföra de avsnitt som fortfarande saknas på sträckan. En del av projektet kan genomföras med PPP-finansiering.*

#### **Underhåll av trafikleder**

De befintliga trafiklederna kommer att underhållas med hjälp av bastrafikledshållning. I den ingår att dagligen sköta och underhålla lederna, ersätta förbrukade konstruktioner, styra trafiken och göra små investeringar, vanligen på högst några hundratusen euro. Användningen av medlen till bastrafikledshållning styrs med hjälp av resultatmål som det berörda infrastrukturverket åläggs och som skrivs in i statsbudgeten. Infrastrukturverken, det vill säga Vägförvaltningen, Banförvaltningscentralen och Sjöfartsverket, ska fördela anslagen på ett sätt som gör att målen för exempelvis trafikledernas skick, trafiksäkerheten, miljöolägenheterna från trafiken och en effektiv trafikledsförvaltning kan uppnås.



Det utdragna ombyggnadsprogrammet för bannätet och den otillräckliga trafikkapaciteten hör till de största problemen inom banhållningen. Merparten av anslagen till basväghållning går till att underhålla och sköta vägar.

Också programmet för att ersätta färjorna med broar finansierades från medel för basväghållning. Programmet tog slut 2006. I dagsläget finns det ett tiotal färjefästen och det skulle betala sig på 5–20 år att ersätta dem med fasta vägförbindelser. Dessutom finns det några större, samhällsekonomiskt sett lönsamma projekt för att ersätta färjeförbindelserna med fasta förbindelser. Däribland märks möjligtvis till exempel en fast förbindelse till Karlö (50 miljoner euro, nytta/kostnad 2,1) och en fast förbindelse Pargas–Nagu (50 miljoner euro, nytta/kostnad 1,5).

Det måste utredas om mindre bro- och tunnelprojekt vid färjefästen, som betalar sig i form av statsfinansiella besparingar inom en rimlig tid, kan genomföras med modeller av typen livscykelprojekt. För närvarande betalar Vägförvaltningen en årlig serviceavgift till Destia Ab för färjetrafiken. En fast förbindelse för att ersätta en färja kunde genomföras med hjälp av ett livscykelprojekt. Serviceavgiften till det genomförande företaget kunde då vara lika stor som den tidigare serviceavgiften för färjetrafiken. Avgifterna skulle betalas från anslaget för basväghållning och upphöra när avtalsperioden för livscykelprojektet går ut. I serviceavgiften ska också finansieringskostnader ingå.

#### Finansiering av bastrafikledshållning och enskilda vägar

De årliga utgifterna för bastrafikledshållning för allmänna vägar, banor och vattenvägar är i dagens läge under en miljard euro om året. Det går ca 600 miljoner euro till basväghållning, ungefär 330 miljoner euro till basbanhållning och omkring 25 miljoner euro om året till underhåll av vattenvägar.

Under den pågående valperioden kommer finansieringen av bastrafikledshållningen och enskilda vägar att höjas till totalt 165 miljoner euro enligt tabellen nedan. De förslag som Esko Aho's skogsarbetsgrupp har lagt fram i fråga om bastrafikledshållning och enskilda vägar ingår i siffrorna. Den extra satsningen läggs in särskilt för att säkra virkesförsörjningen. Dessutom omfördelas 60 miljoner euro av de nuvarande anslagen för bastrafikledshållning enligt budgetramarna för innevarande valperiod så att de avsätts för åtgärder i avsikt att trygga virkesförsörjningen.

	Miljoner euro per år					
	2008	2009	2010	2011	2012	Totalt
Basväghållning	41		18	8	5	72
Basbanhållning <sup>1)</sup>	9	18	10	10	10	57
Farledshållning <sup>2)</sup>		2	2	2		6
Bidrag till enskilda vägar		10	10	10		30
<b>Totalt</b>	<b>50</b>	<b>30</b>	<b>40</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>165</b>

<sup>1)</sup> Följande ombyggnadsprojekt inleds i bannätet: 2009 banavsnittet Porokylä–Vuokatti (27 miljoner euro), 2010 banavsnittet Joensuu–Ilomants (10 miljoner euro) och 2011 banavsnittet Äänekoski–Haapajärvi (20 miljoner euro).

<sup>2)</sup> Farleden till Jakobstad (ca 8 miljoner euro).

### Utgångspunkter i investeringsprogrammet

Utmaningar som trafiknätet kommer att möta på 2010-talet är att göra transporterna mer kostnadseffektiva och mer punkliga, underlätta mobiliteten i vardagen, främja en balanserad utveckling av regionerna, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöolägenheterna. Exempel på åtgärder som måste vidtas är att förbättra bannätets bärighet och trafikkapacitet, bygga om smala och krokiga sträckor på huvudvägarna och utveckla trafikförbindelserna i stadsregionerna. För ett fungerande trafiksystem och landets konkurrenskraft spelar det en stor roll att de viktigaste trafiklederna kan hålla fullgod servicenivå. I fortsättningen måste vi dra större nytta av de möjligheter att motverka klimatförändringen som järnvägstrafiken erbjuder.

Tidigare regeringar har startat eller avslutat ungefär 25 trafikinvesteringar. De totala kostnaderna uppgick till cirka 3,1 miljarder euro. Under den pågående regeringsperioden medför investeringarna kostnader på ungefär 1,5 miljarder euro och senare på cirka 1,1 miljarder euro. Utgifterna för pågående och beslutade trafikinvesteringar under den här regeringsperioden är ca 400 miljoner euro per år.

### Pågående och beslutade projekt

	Mn €	Projektet blir klart						
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trafikleder till Nordsjö hamn, Helsingfors	297	X						
E18 Muurla-Lojo	700	X						
Riksväg 2 Vichtis-Björneborg	55	X						
Riksväg 3 Tammerfors västra omfartsväg, etapp 2	57	X						
Riksväg 20 Hintta-Korvenkylä, Uleåborg	26	X						
Parkeringsplats för långtradare, Vaalimaa	24	X						
Farleden till Brahestad	30		X					
Skogsbackavägen, Helsingfors	100		X					
Bansträckan Seinäjoki-Uleåborg, etapp 1	110		X					
Riksväg 4 Kemi och broar	74		X					
Banan Nyslott-Huutokoski	42		X					
Mellersta Böle, Helsingfors	39			X				
Bangården i Ilmala, Helsingfors	100			X				
Bansträckan Lahtis-Luumäki	190			X				
Farleden till Fredrikshamn	10			X				
Gruvbanan till Talvivaara	49			X				
Riksväg 4 Lusi-Vaajakoski	75			X				
Riksväg 6 Villmanstrand-Imatra	177				X			
Ring I Åboleden-Vallberget	165				X			
Riksväg 5 Lusi-S:t Michel (startar 2009)	40					X		
Stamväg 51 Kyrklätt-Stensvik (startar 2010)	70						X	
Ringbanan (startar 2009)	590							X
Riksväg 14 Nyslotts centrum (startar 2010)	130							X

I regeringsprogrammet sägs det dessutom att beslut om att bygga motorväg E18 mellan Helsingfors och Vaalimaa (cirka 750 miljoner euro) som ett helhetsprojekt kommer att fattas under den här regeringsperioden. För statsunderstöd till metron västerut från Helsingfors till Esbo kommer det att avsättas högst 30 procent av den justerade kostnadskalkylen på 714 mil-

joner euro. Det har redan tidigare avsatts 15 miljoner euro för planering och för anläggningen kommer att avsättas högst 200 miljoner euro. Metrobygget startar tidigast 2010.

### Processer för att lägga upp investeringsprogrammet och kriterier för att välja projekt

De utvecklingsprojekt som gäller trafiknätet och som syftar till att förbättra trafikförhållandena är vanligen investeringar på minst 20–30 miljoner euro. Projektprioriteringen är en process, vilket betyder att projekt väljs ut och ratas i flera olika omgångar. Förslagen bedöms först med avseende på deras samhällsekonomiska effektivitet. Effektiviteten anges utifrån en nytto-kostnadsanalys som visar förhållandet mellan nyttan och kostnaderna i penningbelopp. Nyttan räknas ut på den beräknade livstiden, till exempel trettio år, och diskonteras mot investeringstidpunkten. Bara samhällsekonomiskt effektiva projekt har tagits med i den fortsatta behandlingen (nytta/kostnad över 1,5). Detta gäller nya investeringar. Däremot finns det inget entydigt sätt för att räkna ut förhållandet mellan nytta och kostnad för projekt som går ut på att förbättra befintliga järnvägar och vägar. I vissa fall kan ett projekt kräva dyra tekniska lösningar och är i sig inte lönsamt enligt beräkningarna (till exempel brobyggena över Kallavesi i projektet riksväg 5 på vägvägnittet Päiväranta–Vuorela).

I utlåtandena inför redogörelsen föreslogs nästan 150 trafikinvesteringar. Bland dem togs ungefär 50 samhällsekonomiskt lönsamma investeringar ut för fortsatta utredningar. De uppgår till ett värde av ungefär 5 miljarder euro.

Investeringsprogrammen för valperioden har valts ut med hänsyn till landskapens och näringslivets prioriteringar, regional balans och internationella åtaganden (bl.a. Nordiska triangeln). Den slutgiltiga tidsramen påverkas av projektens planeringsberedskap, de administrativa besluten och effekterna för marknadsläget inom mark- och anläggningsbyggande.

### Investeringsprogram för valperioden 2007–2011

Den förra regeringen hann fatta principbeslut om att starta fyra trafikinvesteringar till ett värde av 830 miljoner euro den här valperioden.

Valperioden 2007–2011 startar tretton nya projekt till ett värde av 1,1 miljard euro. Två av dem (E18 Forsby–Kotka och ett extra spår på bansträckan Karleby–Ylivieska) är livscykelprojekt. I regeringsprogrammet ingår ett principbeslut om att bygga motorväg E18 Helsingfors–Vaalimaa.

	Antal	Mn €
Vägprojekt	7	450
Spårtrafikprojekt	2	134
Vattentrafikprojekt	2	26
Livscykelprojekt (PPP)	2	475 (bygg.kost.)
Temaprojekt	-	50
<b>Totalt</b>	<b>13</b>	<b>1 135</b>

Nedan finns en förteckning över beslutade och nya investeringar under valperioden. Kostnadskalkylerna är beräknade enligt den kalkylerade kostnadsnivån 2009. I synnerhet för investeringar i slutet av valperioden är kostnadskalkylerna än så länge preliminära och preciseras i takt med att planeringen framskrider och entreprenadtävlingarna avgörs.

### Projekt som startar valperioden 2007–2011

Projekt	Byggkostnad (mn €)	Kalkyl nytta/kostnad
<b>Beslutade projekt</b>		
Riksväg 5 Lusi–S:t Michel	40	1,7
Ringbanan <sup>1)</sup>	590	1,5
Stamväg 51 Kyrkslätt–Stensvik	70	3,8
Riksväg 14 Nyslotts centrum	130	4,5
Statsunderstöd till västmetron <sup>2)</sup>	714	-
<b>Nya projekt</b>		
Riksväg 8 Smedsby omfartsväg (Vasa) (T)	50	2,6
E18 Fredrikshamns omfartsväg <sup>3)</sup>	130	1,9
E18 Ring III, del 1 (T) <sup>3)</sup>	50	
E18 Forsby–Kotka (PPP) <sup>3)</sup>	225	
Österbottenbanan Seinäjoki–Uleåborg, fortsättning av etapp 1 <sup>4)</sup>	90	2,0
Österbottenbanan ett extra spår Karleby–Ylivieska (PPP) <sup>4)</sup>	250	
Elektrifiering av bansträckorna Rovaniemi–Kemijärvi och Seinäjoki–Vasa (T)	44	-
Förbindelsefartyg och landsvägsfärjor <sup>5)</sup>	15	-
Riksväg 5 Päiväranta–Vuorela, Kuopio (T)	90	-
Riksväg 12 Tammerfors strandled (tidigarelagd finansiering tillämpas) <sup>6)</sup>	(45)	1,8
Riksväg 6 vid Joensuu (T)	35	2,6
Riksväg 19 Seinäjoki, östra omfarten (T)	50	1,9
Farleden till Nystad (T)	11	1,7
Akuta näringspolitiskt viktiga projekt under valperioden (t.ex. gruv-, bioenergi- och turistprojekt)	regeringen beslutar separat inom budgetramarna	
Temaprojekt under valperioden (t.ex. förbättring av trafiksäkerheten på huvudvägarna och främjande av kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken)	50	-

**Förhållandet mellan nytta och kostnad har räknats ut endast för nya investeringar.**

**PPP = livscykelprojekt; T = i dessa projekt är det möjligt att tillämpa s.k. tidigareläggingsfinansiering för att jämma ut efterfrågan på infrastrukturmarknaden och för att hantera kostnadsutvecklingen. Avtal om projekt där detta finansieringsinstrument tillämpas träffas separat.**

<sup>1)</sup> Statens andel av kostnaderna är 374 miljoner euro. Luftfartsverket deltar i byggkostnaderna för en flygplats-terminal med 30 miljoner euro.

<sup>2)</sup> Statsbidraget är 30 % dvs. högst 200 miljoner euro

<sup>3)</sup> E18 Helsingfors–Vaalimaa totalt 750 mn €

<sup>4)</sup> Österbottenbanan totalt 800 mn €

<sup>5)</sup> Tjänsteupphandling

<sup>6)</sup> Statens utbetalningar startar 2015

### Projekt efter 2011

Förberedelserna för ett projektpaket vars investeringar sträcker sig över tre till fyra valperioder måste föras långsiktigt framåt för att planer, planläggning och administrativ handläggning ska bli klara i tid och de kommande investeringsbesluten kunna bygga på tillförlitliga uppgifter om kostnader och annan information. Det är motiverat att åtminstone räkna med att projekten nedan kommer att starta från och med 2011. Vägförvaltningen, Banförvaltningscentralen och Sjöfartsverket kompletterar och uppdaterar förteckningen med hänsyn till omvärldsförändringar. Särskild uppmärksamhet kommer att ägnas de projekt som är starkt motiverade med tanke på näringspolitiken och Finlands internationella förbindelser. Kostnads kalkylerna är än så länge bara vägledande.

### Principbeslut om genomförande i sin helhet i regeringsprogrammet

- E18 Helsingfors–Vaalimaa: PPP-projektet Fredrikshamn–Vaalimaa (byggkostnader preliminärt 140 mn €) och E18 del 2 av Ring III (205 mn €)

### Vägförbindelser

- Riksväg 3 Tammerfors–Vasa, 110 mn €, nytta/kostnad 1,6
- Riksväg 4 Jyväskylä–Uleåborg, etapp 1, 85 mn €, nytta/kostnad 2,2
- Riksväg 4 Uleåborg–Kemi, 85 mn €
- Riksväg 4 vid Rovaniemi, 50 mn €, nytta/kostnad 1,5
- Riksväg 5 S:t Michel–Juva, 75 mn €, nytta/kostnad 2,6
- Riksväg 8 Reso–Nousis–Björneborg 140 mn €
- Riksväg 8 Vasa–Uleåborg, etapp 1, 110 mn €
- Riksväg 10/12 Tavastehus–Lahtis, 60 mn €
- Riksväg 12 Lahtis södra ringväg, 145 mn €, nytta/kostnad 2,1
- Riksväg 12 Lahtis–Kouvola, 120 mn €, nytta/kostnad 1,9
- Riksväg 15 Kotka infart, 21 mn €, nytta/kostnad 2,5
- Riksväg 15 Kotka–Kouvola, 60 mn €, nytta/kostnad 1,6
- Riksväg 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi, 50 mn €
- Riksväg 22 Kajana–Uleåborg förbindelsesträcka, 37 mn € (etapp 1)
- Riksväg 23 Varkaus–Viinijärvi, 20 mn €
- Stamväg 40 Åbo ringväg (Kausela–Kirismäki), 60 mn €
- Ring I flaskhalsar, etapp 1, 120 mn €
- Utfarterna från huvudstadsregionen, förbättringar etapp 1, 65 mn €

### Järnvägsförbindelser

- Österbottenbanan: Seinäjoki–Uleåborg, etapp 2, 350 mn €
- Helsingfors–Riihimäki större trafikkapacitet, 235 mn €
- Äkäsjoki–Kolari–Laurila elektrifiering, 59 mn €
- Fortsatt elektrifiering av bannätet (övriga objekt), 196 mn € <sup>1)</sup>
- Luumäki–Imatra ett extra spår och högre hastighet, 265 mn €
- Luumäki–Vainikkala ett extra spår, 140 mn €
- Ylivieska–Vartius större trafikkapacitet, 390 mn €
- Tammerforsregionens närtrafik, etapp 1, 65 mn €
- Esbo stadsbana 190 mn €

<sup>1)</sup> I elektrifieringsprogrammet ingår följande projekt: Ylivieska–Idensalmi 42 miljoner €, Hyvinge–Hangö 45 miljoner €, Niirala–Säkäniemi och Joensuu–Uimaharju 27 miljoner €, Joensuu–Viinijärvi–Siilinjärvi och Joensuu–Viinijärvi–Varkaus–Pieksämäki 82 miljoner €.

### Sjöförbindelser

- Farleden till Mäntyluoto, Björneborg, 6 mn €, nytta/kostnad 2,5
- Farleden till Raumo 15 mn €, nytta/kostnad 2,0
- Farleden till Kaskö, 3 mn €, nytta/kostnad 4,5
- Farleden till Kemi, 3 mn €

### **Utrymmesreserveringar för markanvändningsplaner**

För exempelvis följande projekt kan behovet av utrymme beaktas i regionplaner och annan planering av markanvändningen:

- Direktbana Helsingfors–Åbo (ELSA-banan)
- Direktbana Helsingfors–S:t Petersburg (HELI-banan)
- Förbindelse från stambanan till Helsingfors–Vanda flygplats
- Fortsättning på Ring II
- Nya stadsbaneprojekt i huvudstadsregionen
- Spårvägsprojekt i Tammerfors- och Åboregionen
- Riksväg 22 vägsträckan vid Ule träsk

### **Temaprojekt**

Konceptet med temaprojekt infördes under den förra valperioden och har visat sig fungera väl. Projekten består av flera mindre investeringar med likartade syften. De ska inverka effektivt på problematiska delar i trafiksystemet.

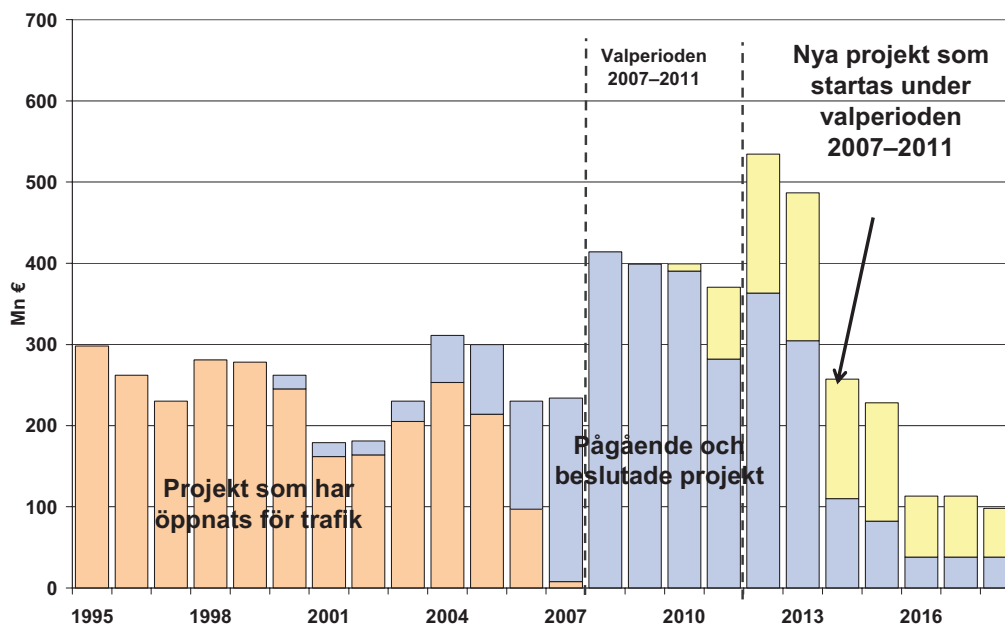
Hittills har temaprojekten finansierats via anslaget för bastrafikledshållning. Problemet har varit att de har konkurrerat om samma anslag som för underhåll av trafiknätet. I fortsättningen är det befogat att finansiera temaprojekten med anslagen för utveckling av trafiknätet precis som alla andra rikstäckande investeringar.

Under den här valperioden reserveras 50 miljoner euro för temaprojekt. Besluten om projektstart fattas särskilt. I sista hand är det riksdagen som beslutar om innehållet i projekten, precis som i fråga om andra projekt som ingår i statsbudgeten. Tillståndet och finansieringen omprövas i mitten av valperioden. Under valperioden kommer pengarna till temaprojekt bland annat att användas till att förbättra säkerheten på huvudvägarna (mitträcksprogrammet) och till att förbättra förhållanden för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken. Kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen behandlar innehållet i temaprojekten separat.

### **Finansiering av investeringsprogrammet för valperioden**

Utgifterna för nya investeringar i trafiknätet är cirka 110 miljoner euro under den här valperioden och ca 1,5 miljarder euro senare. Utgifterna för den pågående valperioden finansieras med en reservering på 28,7 miljoner euro som redan ingår i ramarna för statsfinanserna och en tilläggfinansiering på 80 miljoner euro från försäljning av aktier i statsbolag. Efterfrågan på infrastrukturmarknaden jämnas ut och kostnadsutvecklingen hanteras genom att man justerar tidsplanerna för genomförande av projekten och med hjälp av tidigarelagd finansiering. Om tidigarelagd finansiering avtalas separat för varje projekt.

### Utgifter för trafikinvesteringar



Under valperioden startar arbetet med motorväg E18 Forsby–Kotka och arbetet med ett spår till på sträckan Karleby–Ylivieska på Österbottenbanan som livscykelprojekt (PPP, public-private partnership).

## 11 RIKTLINJER FÖR TRAFIKPOLITIKEN TILL 2020

Problemen med rese- och transportkedjorna kan inte lösas enbart genom investeringar i trafikleder eller genom åtgärder som ett förvaltningsområde sätter in. Det behövs ett brett upplagt program för utveckling av trafiksystemet där de bästa av de statliga och kommunala metoderna samt av andra aktörers metoder kombineras i en helhet som är så effektiv och verkningsfull som möjligt.

De trafikpolitiska riktlinjernas miljöeffekter har bedömts så brett och noggrant som det vid beredningen av en politisk redogörelse är möjligt. Kraven i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) har uppfyllts. Redogörelsen har beretts öppet och interaktivt. Före beredningen hade intressegrupperna möjlighet att ge utlåtande, en möjlighet som användes av 150 olika myndigheter. Beredningsmaterialet i redogörelsen har under hela beredningen funnits tillgängligt på kommunikationsministeriets webbplats och det har också varit möjligt att ge respons via webben.

Nedan presenteras trafikpolitikens strategiska mål 2020 och de viktigaste åtgärderna genom vilka målen kan uppnås.

## A. Finansieringsprinciper och långsiktighet

### Strategiska mål för 2020

- *Finansieringen av trafiken är långsiktig och står på säker grund.*
- *Ett mångsiktigt utbud av finansieringsmodeller som kompletterar budgetfinansieringen finns tillgänglig.*

### Riktlinjer

1. Trafikpolitiska redogörelser som utarbetas i början av valperioderna blir en bestående praxis.
2. Regeringen anser det viktigt att man binder sig vid finansiering av en basväghållning som upprätthåller trafikledernas skick på lång sikt.
3. Regeringen anser det viktigt att man binder sig vid att genomföra ett investeringsprogram så att byggvolymen håller en nivå som är tillräcklig och jämn.
4. Inkomster från försäljning av statlig egendom används för finansiering av utvecklings- och temaprojektprojekt för trafiken.
5. Livscykelmodellen används balanserat som finansieringsmodell för investeringar i trafiken utifrån jämförande kalkyler som utförs från fall till fall.
6. Finansministeriet arbetar som bäst med en revidering av budgetlagstiftningen och i samband med detta utvärderas budgeteringen av investeringar som genomförs med budgetfinansiering. Den följande regeringen fattar beslut om ibruktagandet av en eventuell ny budgeteringsmetod.
7. Staten svarar för att bygga trafikförbindelser till betydande gruvprojekt i regel enligt principerna för räntefri efterfinansiering.
8. Regeringen anser det vara motiverat att kommunerna i stora stadsregioner deltar i kostnaderna för trafikinvesteringar som ersättning för den nytta kommunerna får för sin markanvändning.
9. Principen om att kommunerna kan uppta ett räntefritt lån enligt principerna för räntefri efterfinansiering för att tidigarelägga ett viktigt trafikprojekt ska godkännas.
10. Det skapas beredskap för att under nästa decennium ta i bruk vägavgifter som grundar sig på positionering. Regeringen är beredd att skapa lagstiftningsmässiga förutsättningar för att eventuellt införa en regional trängselavgift.



## B. Stöd för områdenas och näringarnas framgång

### Strategiska mål för 2020

- *Trafiknätet erbjuder landets olika delar möjlighet att utvecklas och bevara sin livskraft.*
- *Det logistiska systemet fungerar effektivt i Finland och erbjuder företag möjligheter till en konkurrenskraftig verksamhet trots de extra transportkostnader som orsakas av de långa avstånden och det stränga klimatet.*
- *Konkurrensförhållandena på transportmarknaden är jämlika och icke-diskriminerande och väsentliga hinder för konkurrensen har avlägsnats. Den finska transportnäringen är konkurrenskraftig på den alltmer internationaliserade marknaden.*

### Riktlinjer

1. Regeringen binder sig i enlighet med regeringsprogrammet vid att fatta ett beslut om att genomföra motorvägen E18 Helsingfors–Vaalimaa. Också genomförandet av Österbottenbanan drivs långsiktigt framåt som en helhet.
2. Man beaktar betydelsen av bastrafikledshållning, vägnätet av lägre klass och enskilda vägar för att trygga villkoren för företagsamhet och näringsliv i hela landet.
3. Det är viktigt att vara beredd på att öka bannätets trafikkapacitet och att bedöma nätets omfattning allt efter trafikbehoven. Lågtrafikerade banor repareras grundligt för att svara mot motiverade specialbehov, bl.a. för att trygga virkesförsörjningen.
4. Avgörande om arrangemangen för trafiken med landsvägsfärjor och förbindelsefartyg fattas under denna regeringsperiod, så att ny materiel stegvis kan börja skaffas.
5. Flygplatserna upprätthålls i enlighet med den s.k. nätverksprincipen, dvs. lågtrafikerade flygplatser upprätthålls med intäkter från företagsekonomiskt lönsamma flygplatser.
6. Avgörande om en annan flygplats i huvudstadsregionen fattas under denna regeringsperiod.
7. Regeringen utarbetar i enlighet med regeringsprogrammet en särskild logistikstrategi och ett näringspolitiskt program för transportbranschen.
8. Regeringen ser till att den finländska sjöfartsnäringen är internationellt konkurrenskraftig genom att nyttiggöra de åtgärder EU har godkänt.
9. Bantrafikens konkurrensvillkor i förhållande till de övriga trafikformerna beaktas och jämlika konkurrensförhållanden säkras för godstrafiken på järnvägarna. Det skapas förutsättningar för att konkurrensutsätta huvudstadsregionens närtrafik på 2010-talet.

### C. Klimatförändringen och kollektivtrafiken

#### Strategiska mål för 2020

- *Avsevärt ökade resevolymerna för kollektivtrafiken och ingen ökning av resorna med personbil.*
- *Trafikbehovet har minskat på grund av en tätare stadsstruktur och för att markanvändningen och trafiksystemet sammanjämkats.*
- *Kollektivtrafiken är ett intressant alternativ inom stora stadsregioner. Områdesanvändningens lösningar stöder sig på kollektivtrafik.*

#### Riktlinjer

1. Regeringen framlägger konkreta mål och åtgärder för minskade utsläpp och i syfte att minska växthusgaser i regeringens klimat- och energistrategi och den klimatpolitiska framtidsredogörelsen.
2. Även kommunerna bör för sin del ta ansvar för att minska växthusgasutsläppen från trafiken. Kommunerna har rätt att besluta t.ex. om hur trafiken prissätts och parkeringen regleras i städernas centrum.
3. Det är nödvändigt att kommunernas avgöranden om markanvändningen är klimatpolitiskt sett hållbara och minskar personbilstrafiken.
4. Effekterna på växthusgasutsläppen bedöms i fortsättningen vid beredningen av alla betydande trafikpolitiska beslut.
5. Regeringen anser det vara viktigt att de stora stadsregionerna och staten tillsammans gör upp regionspecifika program för utveckling av kollektivtrafiken på lång sikt. Avsiktsförklaringar upprättas om hur de genomförs och finansieras.
6. Stöd för kollektivtrafiken i stora städer tas i användning från 2009.
7. Kollektivtrafikens basservicenivå tryggas i glesbygdsområdena och de mindre stadsregionerna. Den minskande linjetrafiken kompletteras med trafikservice såsom anropsstyrd kollektivtrafik. En särskild utredning görs om möjligheterna att tillfredsställa medborgarnas behov av mobilitet med hjälp av anropsstyrd kollektivtrafik, samåkning och ”grannhjälp”.
8. Systemet med personalbiljett utvecklas så att det genuint sporrar till att åka kollektivt. Man tillsätter en arbetsgrupp för att utarbeta en modell för ett fungerande system med personalbiljetter.
9. Fjärrtrafikens basservicenivå garanteras genom upphandling av kollektivtrafik till de förbindelser där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Flygtrafik kan upphandlas till de orter dit restiden med den snabbaste tågförbindelsen från Helsingfors är över tre timmar.
10. Cyklisters och fotgängares behov beaktas allt bättre vid planering av markanvändningen och trafiksystemet.

## D. Trafiksäkerhet

### Strategiska mål för 2020

- *I trafikolyckor avlider årligen färre än 150 personer.*
- *Det tväradministrativa samarbetet kring trafiksäkerhet fungerar väl.*

### Riktlinjer

1. Satsningarna på säkerhetsarbetet ökas för att vi ska uppnå det mål som sattes i regeringens principbeslut sommaren 2006 om att sänka antalet trafikdödade. Enligt målet sjunker antalet trafikdödade 2010 till högst 250 personer och därefter förbättras trafiksäkerheten successivt så att antalet döda i trafiken 2025 är mindre än 100 personer per år.
2. Man fortsätter att genomföra effektiva åtgärder i syfte att motverka centrala säkerhetsproblem, såsom rattfylleri, underlåtenhet att följa regler och använda säkerhetsutrustning, överhastigheter och osäkerhet med oskyddad trafik.
3. I trafiksäkerhetsarbetet fästs särskild uppmärksamhet vid äldre personers, barns och rörelsehindrades mobilitet.
4. Under valperioden fortsätts finansieringen av temaprojekt bl.a. för att förbättra säkerheten på huvudvägar (mitträckesprogrammet).
5. Den nya teknikens möjligheter nyttiggörs i full skala bl.a. genom att man ökar trafikövervakningstekniken och ger kommunerna möjlighet att delta i övervakningsarbetet samt genom att man främjar användningen av trafiksäkerhetssystem.
6. Till projekt som gäller väg- och trafikmiljön fogas en täckande säkerhetsbedömning.
7. Körundervisningen och körkortsexamen moderniseras. I det första steget fastställer man kraven för framförande av moped.
8. Regionala projekt som förbättrar säkerheten tillförsäkras tillräckliga resurser och möjligheter för genomförande.
9. Det tväradministrativa samarbetet inom trafiksäkerhetsbranschen intensifieras och koordineringen förbättras i syfte att effektivisera användningen av resurserna.
10. Under denna valperiod inleds uppgörandet av en trafiksäkerhetsplan för 2011–2015.

## **Beskrivningar av de projekt som ingår i investeringsprogrammet för valperioden 2007–2011**

### **Tidigare beslutade projekt**

#### **Riksväg 5 Lusi–S:t Michel (40 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 1,7)**

Riksväg 5 har förbättrats mellan Heinola och S:t Michel med undantag för tre backiga, krokiga och smala avsnitt som sammanlagt är ca 15 km. På dessa vägvägsnitt är siktförhållandena dåliga och omkörningar svåra att göra. Vägen byggs om till en väg med mitträcke och omkörningsfiler. Med undantag för avsnittet vid Vihantasalmi bro kommer vägen att ha en hastighetsnivå på 100 km/h.

#### **Ringbanan (590 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 1,5)**

Ringbanan är en bana för persontrafik som kommer att förena Vandaforsbanan via Helsingfors–Vanda flygstation med stambanan. Banan förenar regionens nuvarande regioncenter och bostads- och arbetsplatsområden och gör det möjligt att koncentrera nya bostads- och arbetsplatsområden kring denna effektiva kollektivtrafikled. I den första fasen byggs fem stationer. Vanda stad deltar i finansieringen av projektet.

#### **Stamväg 51 Kyrkslätt–Stensvik (70 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 3,8)**

Det livligt trafikerade och olycksbenägna vägvägsnittet byggs om till motorväg. Den nuvarande motorvägen (Västerleden) byggs ut till Kyrkslätt. Trafikstockningarna på avsnittet är för närvarande synnerligen svåra under pendlingstider på vardagar. Vägen är huvudstadsregionens livligast trafikerade vägförbindelse med två körfält. Trafikvolymen är väster om Ring III drygt 20 000 bilar/dygn och även öster om Ring III ca 12 000–15 000 bilar/dygn. Läget har försämrats från år till år på grund av att markanvändningen ökar inom vägens influensområde.

#### **Riksväg 14 Nyslotts centrum (130 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 4,5)**

Riksväg 14 går för närvarande i gatunätet genom Nyslotts centrum. Norr om centrum byggs en ny riksväg med två körfält. Genomfartstrafiken överförs till den. Samtidigt flyttas den del av Saimens djupfarled som går genom Kyrönsalmi till Laitaatsalmi vid Nyslott. Säkerheten och trivseln i stadens gatunät förbättras avsevärt. Trafiksäkerheten förbättras. Inom avsnittet sker för närvarande en femfaldig mängd trafikolyckor med dödlig utgång jämfört med genomsnittet för de livligast trafikerade huvudvägarna.

#### **Västmetron (714 miljoner €, högst 200 miljoner € statsbidrag till byggandet)**

En utbyggnad av Helsingfors metro till Esbo mellan Gräsviken och Mattby, dvs. byggande av västmetron, förbättrar södra Esbos interna och regionala kollektivtrafikförbindelser. Stadsstrukturen i Esbo blir tätare och bilberoendet i området minskar. De områden som ligger längs banan stärker sin ställning och möjligheterna att utveckla markanvändningen förbättras. Staten deltar i planerings- och utbyggnadskostnaderna för metroprojektet i Helsingfors och Esbo.

### **Nya projekt**

#### **Riksväg 8 omfartsvägen vid Smedsby, Vasa (50 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 2,6)**

I Vasa stadsregion betjänar riksväg 8 såväl den långväga omfartstrafiken som stadsregionens markanvändning och näringsliv. Riksvägen fungerar som nordlig infartsväg till Vasa. En omfartsväg byggs vid Smedsby centrum. Projektet möjliggör en utveckling av markanvändningen för Vasa stad och Korsholms kommun. Projektet ingick i den föregående regeringens investeringsprogram, men genomförandet uppskötts på grund av att planerna föräldrades.

#### **E18 Helsingfors–Vaalimaa (750 miljoner €, varav 405 miljoner € under denna valperiod, förhållandet nytta/kostnad 1,9)**

E18 Åbo–Helsingfors–Vaalimaa är Finlands mest internationella väg och en del av EU:s prioriteringsprojekt, trafiksystemet ”Nordiska triangeln”. I regeringsprogrammet sägs att ”Finland har förbundit sig att slutföra byggandet av motorväg E18 Helsingfors–Vaalimaa före utgången av 2015 och för att säkerställa detta fattas ett genomförandebeslut om de avsnitt som ännu saknas på sträckan.” De avsnitt som ska förbättras är Ring III, omfartsvägen kring Fredrikshamn, motorvägen Forsby–Lovisa–Kotka och motorvägen Fredrikshamn–Vaalimaa.

#### **Österbottenbanan Seinäjoki–Uleåborg (800 miljoner €, varav 340 miljoner € under denna valperiod, förhållandet nytta/kostnad 2,0)**

Banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg är en livligt trafikerad enkelspårig bana för person- och godstransporter som används av största delen av den långväga järnvägstrafiken mellan norra och södra Finland. För att upprätthålla och utveckla järnvägstrafikens konkurrenskraft krävs kortare restider för persontrafiken och i godstrafiken en höjning av axeltrycket och tillräcklig förmedlingsförmåga. Genom att förbättra banan kan man höja hastigheten för persontågstrafiken beroende på tågtyp till 160–200 km/h och det största tillåtna axeltrycket till 25 ton. I projektet ingår utbyggnad av ett tilläggsspår mellan Karleby och Ylivieska.

#### **Elektrifiering av banavsnittet Rovaniemi–Kemijärvi (24 miljoner €)**

Såväl person- som godstransporterna drar nytta av elektrifieringen av banavsnittet. Om gruvprojektet i Sokli genomförs bedöms godstransporterna på banavsnittet Rovaniemi–Kemijärvi öka med hela två miljoner ton per år. När cellulosafabriken i Kemijärvi läggs ner väntas de årliga virkestransporterna öka med c. en miljon ton. Elektrifieringen är av stor betydelse också för turismen. Nattågen till Kemijärvi återinfördes i februari 2008. Tågen dras med diesellok och sovvagnarna fungerar med hjälp av en aggregatvagn.

#### **Elektrifiering av banavsnittet Seinäjoki–Vasa (20 miljoner €)**

Elektrifieringen av banavsnittet Seinäjoki–Vasa är till nytta för såväl gods- som persontransporter. I persontrafiken blir restiden till och från Helsingfors kortare när tåget inte längre behöver byta lok. De kortare restiderna leder också till ett ökat antal passagerare. Banavsnittet trafikeras i dagsläget av ungefär tio tågpar i persontrafik per dygn.

### **Förbindelsefartyg och landsvägsfärjor (15 miljoner €)**

Trafikförbindelserna i skärgården sköts med landsvägsfärjor och förbindelsefartyg. Vägförvaltningen upphandlar trafik med landsvägsfärjor till största delen av Destia Ab och Sjöfartsverket upphandlar trafik med förbindelsefartyg av det statliga Rederiverket. Landsvägsfärjorna och förbindelsefartygen har en hög genomsnittsålder. Trafiken med landsvägsfärjor och förbindelsefartyg håller på att organiseras om. Avsikten är att konkurrensutsätta trafiken som helhetsservice. Ett av kriterierna vid konkurrensutsättningen är anskaffning av ny utrustning.

### **Riksväg 5 Päiväranta–Vuorela, broarna över Kallavesi, Kuopio (90 miljoner €)**

På riksväg 5 vid Kuopio finns det mellan två motorvägsavsnitt en vägsträcka där i synnerhet funktionsstörningarna i klaffbron över Kallavesi orsakar t.o.m. flera timmar långa trafikstockningar. Även den allmänna säkerheten riskeras, eftersom stockningarna kan hindra utryckningsfordonen att röra sig. Riksvägen byggs om till motorväg. Fartygsleden får en annan sträckning och en tillräckligt hög fast bro byggs över den.

### **Riksväg 12 Tammerfors strandled (statens andel 45 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 1,8)**

Riksväg 12 i Tammerfors, dvs. Paasikiventie–Kekkosentie–Teiskontie, är en betydande infartsväg och genomfartsväg. Vägen betjänar dessutom lokal och regional trafik som består av pendlingsresor och resor för att sköta ärenden. Trafikstockningar förekommer regelbundet på vägen under vardagsmorgnar och på eftermiddagar. Riksvägen flyttas delvis in i en tunnel och resten av det vägavsnitt som ska förbättras breddas. Tammerfors stad betalar största delen av kostnaderna för projektet. Projektet genomförs med ett lån som upptas för att tidigarelägga projektet. Staden betalar projektet i den första fasen och staten betalar senare lånet tillbaka.

### **Riksväg 6 avsnittet vid Joensuu (35 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 2,6)**

Joensuu ringväg består av riksvägarna 6 och 17. Den har för närvarande en körbana och anslutningarna är i huvudsak plankorsningar. Vägen är otrygg och trafikstockningar är vanliga på den. I och med att markanvändningen utvecklas i omgivningarna kring Joensuu ökar problemen. Ringvägen förses med en körbana till och vid Karjalankatu byggs en planskild korsning.

### **Riksväg 19 östra omfartsvägen vid Seinäjoki (50 miljoner €, förhållandet n/k 1,9)**

Riksväg 19 går genom gatunätet i Seinäjoki. På detta avsnitt förekommer trafikstockningar och det orsakar även problem för trafiksäkerheten och boendetrivseln. Tyngdpunkten för utvidgningen av markanvändningen i Seinäjoki håller efter kommunsammanslagningen på att förskjutas till de södra områdena av stadskärnan, vilket ökar trafikproblemen. En omfartsväg österom Seinäjoki byggs till riksvägen.

### **Farleden till Nystad (11 miljoner €, förhållandet nytta/kostnad 1,7)**

Nystads hamn är uppdelad i Kemira GrowHow Oyj:s och Hepokari hamnar. Transportkostnaderna är en central konkurrensfaktor för Kemira GrowHow Oyj:s gödseltransporter. Den farled som leder in i hamnarna fördjupas så att större fartyg kan användas för transport.