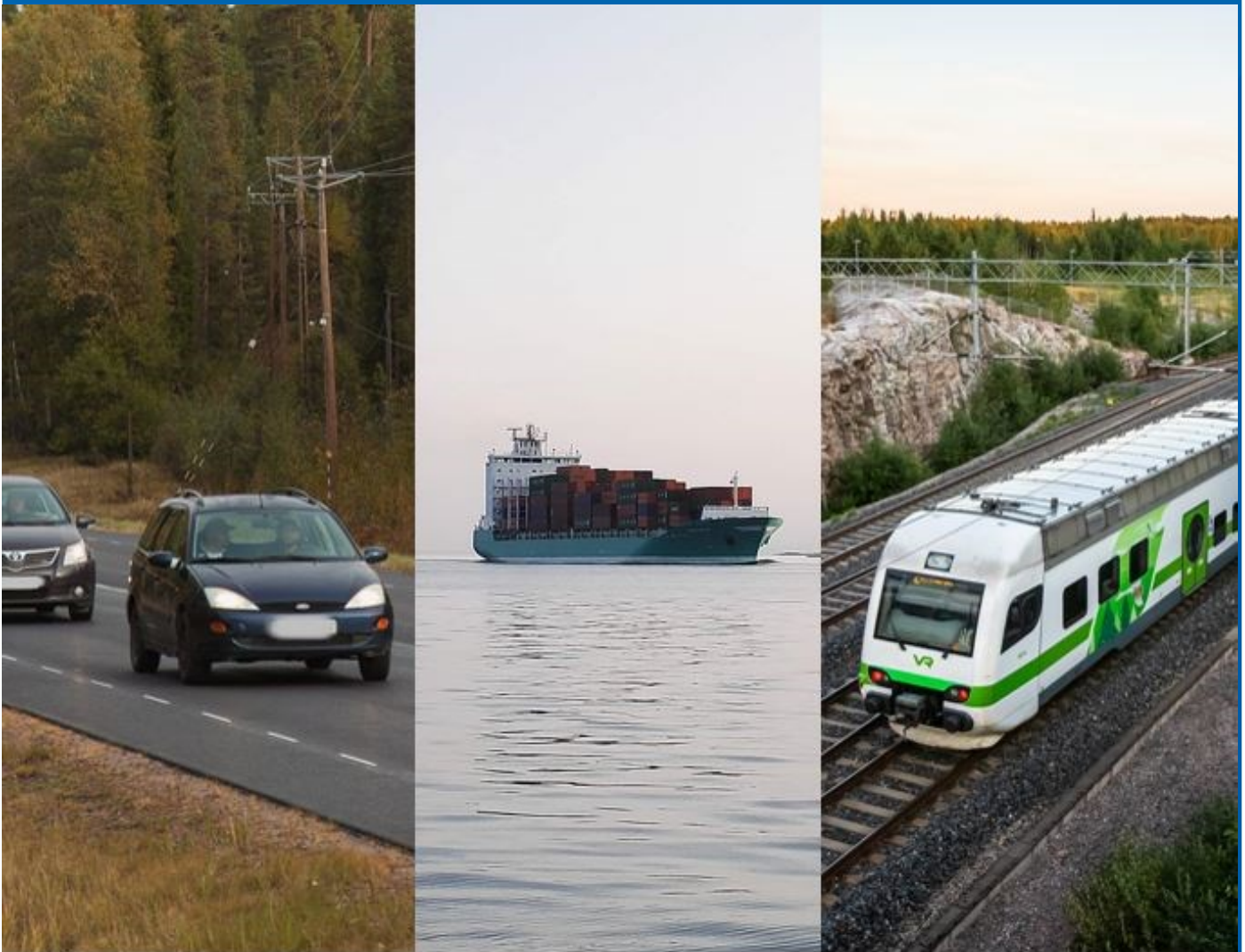




Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer  
Skriv nummer/2023

# Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 Utkast 31.1.2023





**Investeringsprogrammet för statens  
trafikledsnät för 2024–2031  
Utkast 31.1.2023**

Trafikledsverkets publikationer Skriv nummer/2023

*Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling*

Nätpublikation pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343 000

**Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031. Utkast 31.1.2023.** Trafikledsverket Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer Ange nr./2023. 83 Sidor och 0 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

**Nyckelord:** trafikinvesteringar, banprojekt, vägprojekt, farledsprojekt, konsekvenser

## Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett tredje åttårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12). I investeringsplanen anges de viktigaste transportinfrastrukturprojekten för de kommande åren. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen. Investeringsprogrammet för 2024–2031, som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter, är ett förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekten i investeringsprogrammet. Genomförandet av investeringsprogrammet följs upp årligen och resultaten av uppföljningen utnyttjas vid den årliga uppdateringen av investeringsprogrammet.

Trafik 12-planen fastställer också investeringsprogrammets ekonomiska ram. Investeringsprogrammet för trafikledsnätet omfattar utvecklingsprojekt, stora projekt för grundlig reparation och projekthelheter samt mindre förbättringsprojekt. Investeringsprogrammet omfattar också projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet. För nya utvecklingsinvesteringar i investeringsprogrammet finns tillgängligt cirka 3 miljarder euro. Av dessa medel riktas cirka 1,2 miljarder euro till landsvägar, 1,6 miljarder till järnvägar och 0,2 miljarder till farleder. Förverkligandet av investeringsprogrammets finansiering är beroende av ram- och budgetbeslut.

Konsekvensbedömningen har varit en del av beredningen av investeringsprogrammet och det därtill hörande informationsbaserade beslutsfattandet. Utifrån bedömningen har investeringsprogrammet utvecklats kontinuerligt i den eftersträlvade riktningen. Konsekvensbedömningen har utnyttjat i utarbetandet av investeringsprogrammet, varvid de uppgifter som tagits fram i bedömningen stöder prioriteringen av projekten och dess transparens. Syftet med den övergripande konsekvensbedömningen av investeringsprogrammet är att lyfta fram olika verkningsskedjor och beroendeförhållanden mellan olika perspektiv och därmed dra slutsatser av investeringsprogrammets övergripande konsekvenser. Bedömningen av investeringsprogrammets effekter omfattar inte effekterna under byggtiden.

Investeringsprogrammet gör det möjligt att förbättra kostnadseffektiviteten och förutsägbarheten i näringslivets transporter. Resetiderna för persontrafiken kommer att förkortas och förutsägbarheten, smidigheten och säkerheten förbättras. Investeringsprogrammets direkta klimatkonsekvenser är små, men på längre sikt minskar klimatutsläppen till följd av effektivare transporter och en eventuell övergång från en transportform till en annan.

Trafikledsverket har samarbetat regelbundet med regionala Närings-, trafik- och miljöcentraler och fört omfattande diskussioner med kunder och intressenter i samband med beredningen av programmet. NTM-centralerna har deltagit i beredningen som experter på trafiksystem och väghållning i sin region. Kommunernas

behov och åsikter har kommit fram genom områdenas och regionernas trafik-systemsarbete.

**Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031. Luonnos 31.1.2023.** Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisu Kirjoita nro/2023. 83 sivua ja 0 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

**Avainsanat:** liikenneinvestoinnit, ratahankkeet, tiehankkeet, vesiväylähankkeet, vaikutukset

## Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään kolmannen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Vuosia 2024–2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivytyksessä.

Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehityksen. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2 mrd. euroa. Investointiohjelman rahoituksen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Vaikutusten arviointi on ollut osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Investointiohjelma on kehitetty jatkuvasti arvioinnin perusteella tavoiteltuun suuntaan. Investointiohjelmaa muodostettaessa on hyödynnetty vaikutusten arviointia, jolloin arvioinnissa tuotettava tieto tukee hankkeiden priorisointia ja sen läpinäkyvyyttä. Investointiohjelman kokonaisvaikutusten arvioinnissa nostetaan esiin vaikutusketjut sekä eri näkökulmien riippuvuus-suhteet ja sitä kautta tehdään johtopäätökset investointiohjelman kokonaisvaikutuksista. Investointiohjelman vaikutusten arviointi ei sisällä rakentamisen aikaisia vaikutuksia.

Investointiohjelma mahdollistaa elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja ennakoitavuuden paranemisen. Henkilöliikenteen matka-ajat lyhenevät ja ennakoitavuus, sujuvuus sekä turvallisuus paranevat. Investointiohjelman suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä, mutta kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen vähentävät pidemmällä aikavälillä ilmastopäästöjä.

Väylävirasto on tehnyt säännöllistä yhteistyötä alueellisten Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten kanssa sekä keskustellut laajasti asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa ohjelman valmisteluun liittyen. ELY-keskukset ovat osallistuneet investointiohjelman valmisteluun alueensa liikennejärjestelmän ja tienpidon asiantuntijoina. Kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet esille alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyön kautta.

**Investment programme for state-owned transport infrastructure network for 2024–2031. Draft 31.1.2023.** Finnish Transport Infrastructure Agency, Helsinki 2023. FTIA publications [Enter No./2023](#). 83 pages and 0 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-[Enter here](#).

**Key words:** traffic investments, rail projects, road projects, waterway projects, impacts

## Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), the Finnish Transport Infrastructure Agency has prepared a third 8-year investment programme for the state-owned transport infrastructure network. The investment programme presents the most important transport infrastructure projects for the next few years. The Finnish Transport Infrastructure Agency updates the investment programme annually. The investment programme for 2024-2031 is a proposal based on the Finnish Transport Infrastructure Agency's information on the implementation of new rail, road and waterway projects and their impacts. Parliament decides on to what extent the development projects listed in the investment programme will be carried out. The implementation of the investment programme is monitored annually, and the results of the monitoring are utilised in the annual update of the investment programme.

The Transport 12 plan will also determine the financial framework for the investment programme. The transport infrastructure investment programme includes development projects, major renovation projects and project packages as well as small-scale projects to improve basic transport infrastructure. The investment programme also includes projects funded with EU support or jointly with urban regions or the business community. Approximately EUR 3 billion is available for the investment programme's new development investments. Of this funding, approximately EUR 1.2 billion is allocated to roads, EUR 1.6 billion to railways and EUR 0.2 billion to waterways. The implementation of the investment programme's financing will depend on the spending limits and budget decisions.

The investment programme has been prepared using impact assessment and knowledge-based decision-making related to it as part of the process. The investment programme has been continuously developed in the direction sought on the basis of the assessment. An impact assessment was utilised while the investment programme was formulated, which ensured that the information produced in the assessment would support the prioritisation of projects and their transparency. The investment programme's overall impacts assessment highlighted impact chains and interdependencies between different perspectives, and conclusions are drawn on the overall impacts of the investment programme. The impact assessment of the investment programme does not include construction-time impacts.

The investment programme will improve the cost-effectiveness and predictability of business transport. Travel times for passenger transport will be reduced and travelling will become more predictable, smoother and safer. While the direct climate impacts of the investment programme are small, improving transport efficiency and possible transitions from one mode of transport to another will reduce climate emissions in the longer term.



The Finnish Transport Infrastructure Agency has regularly cooperated with regional Centres for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centres) and has discussed the preparation of the programme extensively with customers and stakeholders. The ELY Centres have participated in the preparation of the investment programme as experts in their area's transport system and road maintenance. The needs and views of municipalities have emerged as a result of the regions' transport system work.

## Förord

Syftet med den riksomfattande trafiksystemplanen är att göra trafikpolitiken mer långsiktig. Trafik 12-planen, som godkändes av statsrådet våren 2021, anger ramar och målen för förvaltningsområdet för trafik. Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät är en fortsättning på denna eftersträvade långsiktighet. Investeringsprogrammet för trafikledsnätet konkretiserar och verkställer den riksomfattande trafiksystemplanen på tidslinje på åtta år. Investeringsprogrammet uppdateras årligen.

Investeringsprogrammet är Trafikledsverkets kunskapsbaserade förslag till genomförandet av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Detta investeringsprogram enligt Trafik 12-planen gäller åren 2024–2031. Investeringsprogrammet utnyttjas bland annat vid beredningen av statens budgetpropositioner. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekt för trafikledsnätet. Trafikledsverket och de regionala NTM-centralerna beslutar om mindre förbättringsprojekt.

Verksamhetsmiljön har förändrats avsevärt under 2022. I bakgrunden ligger framför allt Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Den strategiska lägesbilden av trafiknätet lyfter fram den ryska järnvägstrafikens kollaps och förändringarna i transportströmmarna i Finland. Den branta prisökningen av bränslen och råvaror ökar kostnaderna för trafikledsprojekten, vilket också syns i kostnadskalkylerna för investeringsprogrammets projekt. Investeringsprogrammets ekonomiska ram grundar sig på Trafik 12-planen. Rambesluten om statsfinanserna och deras konsekvenser beskrivs som en del av uppföljningen av genomförandet av investeringsprogrammet, som är en viktig del av det årligen uppdaterade programmet.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet har beretts i stor utsträckning genom samarbete mellan Trafikledsverket och NTM-centralerna. Trafikledsverkets ledning har styrt beredningen under hela arbetsprocessen. Under beredningen har Trafikledsverket ordnat regionala diskussionstillfällen och en omfattande remissrunda för intressentgrupperna.

Investeringsprogrammet uppdateras nästa gång våren 2024.

Helsingfors xx 2023

Trafikledsverket

## Sammandrag

### **Vad handlar investeringsprogrammet för trafikledsnätet om?**

Trafikledsverket har utarbetat ett tredje åttårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12). I investeringsplanen anges de viktigaste transportinfrastrukturprojekten för de kommande åren. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen. Investeringsprogrammet för 2024–2031 är ett konsekvensbaserat förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet omfattar utvecklingsprojekt, stora projekt för grundlig reparation och projekthelheter samt mindre förbättringsprojekt. Investeringsprogrammet omfattar också förslag till projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet. De projekt som presenteras i investeringsprogrammet har delats in i två delar på basis av deras beredskap att genomföras och hur brådskande de är samt deras genomslagskraft. De projekt som ingår i projektkorg 1A har planerats tillräckligt långt och deras genomslagskraft är tillräckligt stor för att beslut ska kunna fattas eller så är de annars brådskande. Projekten i projektkorg 1B förutsätter fortsatt planering innan beslut om dem kan fattas.

Trafik 12-planen fastställer investeringsprogrammets ekonomiska ram. För nya utvecklingsinvesteringar i investeringsprogrammet finns tillgängligt cirka 3 miljarder euro. Av dessa medel riktas cirka 1,2 miljarder euro till landsvägar, 1,6 miljarder till järnvägar och 0,2 miljarder till farleder. För små förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen står cirka 755 miljoner euro till förfogande, varav 310 miljoner euro hänförs till landsvägarna, 420 miljoner euro till järnvägarna och 25 miljoner euro till farlederna. Projekthelheterna för alla trafikledsformer grundar sig på de teman för utveckling och förbättring som presenteras i Trafik 12-planen och deras finansieringsandelar.

### **Resultaten av konsekvensbedömningen och de totala konsekvenserna styr valet av projektgrupp**

Konsekvensbedömningen har varit en del av beredningen av investeringsprogrammet och det därtill hörande informationsbaserade beslutsfattandet. Vid utarbetandet av investeringsprogrammet har kontinuerligt bedömt konsekvenserna, varvid de uppgifter som tagits fram i bedömningen stöder prioriteringen av projekten och dess transparens. Investeringsprogrammets konsekvenser har bedömts på tre nivåer: 1 – projektnivå, 2 – trafikledsnivå och 3 – hela investeringsprogrammets nivå. En mångsidig och omfattande konsekvensbedömning lyfter fram investeringsprogrammets betydande effekter samtidigt som den bedömer genomförandet av målen i Trafik 12-planen.

Syftet med den övergripande konsekvensbedömningen av investeringsprogrammet är att lyfta fram olika verkningskedjor och beroendeförhållanden mellan olika perspektiv och därmed dra slutsatser av investeringsprogrammets övergripande konsekvenser. Bedömningen av investeringsprogrammets effekter omfattar inte effekterna under byggtiden.

Vid prioriteringen av investeringsprogrammets projekt har man beaktat resultaten av bedömningen av programmets konsekvenser, det vill säga projektspecifika projektbedömningar och programmets totala konsekvenser, konsekvenser i förhållande till Trafik 12-målen, övriga riktlinjer i Trafik 12-planen samt de behov som identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiknätet.

Investeringsprogrammets projekthelhet gör det möjligt att förbättra kostnadseffektiviteten och förutsägbarheten i näringslivets transporter. Resetiderna för persontrafiken kommer att förkortas och förutsägbarheten, smidigheten och säkerheten förbättras. Investeringsprogrammets direkta klimatkonsekvenser är små, men på längre sikt minskar klimatutsläppen till följd av effektivare transporter och en eventuell övergång från en transportform till en annan.

Investeringsprogrammet förbättrar avsevärt vägtrafikens säkerhet. Plankorsningar som avlägsnas eller förbättras på bannätet förbättrar till dessa delar också vägtrafikens säkerhet. Farledsprojekten förbättrar sjöfartssäkerheten och minskar således också miljöriskerna för vattnet.

I projekten i södra Finland betonas säkerhetsfördelarna samt tillgänglighetsfördelarna med arbets- och fritidsresor. I fråga om hållbarhetsfördelarna med projekten i östra Finland betonas miljö- och hälsofördelar. Nyttan med projekten i västra Finland fördelas ganska jämnt mellan de olika målområdena. I projekten i norra Finland betonas tillgänglighetsfördelarna särskilt i fråga om främjandet av näringslivet. Största delen av projektfördelarna riktas till projektens närområden. Centraliseringen av fördelarna med projekt i stadsregionerna förklaras bland annat av den täta samhällsstrukturen. Däremot fördelar sig fördelarna med projekt, som vanligtvis ligger på linjeavsnitt och delar av farleden med mycket långväga trafik, på ett mycket stort område i Finland.

### **Bannätets projekthelhet bildas genom långsiktiga planering**

Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 1 605 miljoner euro för tidsperioden 2024–2031. Temana för utvecklingen av bannätet gäller bannätets funktion och förmedlingskapacitet, förbindelser mellan landskapscentrumen, stationsområden och bangårdar samt åtgärder utanför huvudledsnätet. Temana för utveckling tar också ställning till hur finansiering anslås till huvudleder och det övriga bannätet. Tyngdpunkten ligger på huvudlederna. I praktiken är de flesta utvecklingsprojekt kopplade till flera olika teman.

Banprojekten tryggar servicenivån i det befintliga nätet och skapar förutsättningar för att öka person- och godstrafiken och i viss mån även lokaltågtrafiken i stadsregionerna. Projekten förbättrar transporternas kostnadseffektivitet och funktion samt skapar förutsättningar för att öka mängden tågtransporter. Stadsregionernas tillgänglighet och servicenivå och därigenom förutsättningarna för utveckling av markanvändningen förbättras. Konsekvenserna för växthusgasutsläppen och säkerheten är små men positiva.

Reparationen av banorna kommer att genomföras med finansiering från bastrafikledshållningen och, med undantag av vissa projekt som föreslås för utveckling, behandlas de inte i investeringsprogrammet. Det krävs betydande insatser enbart för att upprätthålla den nuvarande servicenivån på bannätet.

Genom bastrafikledshållningens förbättringsprojekt främjas i synnerhet hållbar rörlighet i stadsregionerna samt plankorsningssäkerheten. Dessutom förbättras linjeavsnittens och bangårdarnas funktion och lastningsplatserna för råvirke.

I programmet är inte all finansiering som anvisats för utveckling bunden. I bakgrunden verkar för sin del minskningen av trafiken mellan Finland och Ryssland 2022 och dess konsekvenser för transportströmmarna i Finland. Situationen kräver fortfarande uppföljning och granskning av utvecklingsbehoven och medför eventuellt nya prioriterade åtgärder. Projekt har vanligtvis uteslutits från programmet på grund av bland annat bristande specifikation av projektinnehåll, låg påverkan eller osäkerhet förknippad med verksamhetsmiljön, trafiken eller effekter. Innan olika brister i bannätet kan behandlas som eventuella egentliga projekt som tas upp i investeringsprogrammet, behövs en definition av åtgärderna samt en bedömning av kostnaderna och konsekvenserna.

### **Landsvägsnätets projektbehov är många gånger större än vad programmet rymmer**

Statens ekonomiska ram för utvecklingen av landsvägsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 1 166 miljoner euro för tidsperioden 2024–2031. De totala kostnaderna för de utvecklingsprojekt för landsvägar som ingår i programmet (1 176 miljoner euro) är något större än den ekonomiska ramen, eftersom en del av projekten även omfattar andra än statliga finansieringsandelar. Temana för utveckling av landsvägsnätet gäller utveckling av huvudlederna, förbättring av näringslivets verksamhetsförutsättningar i det övriga nätet samt det statligt medfinansierade och avtalsbaserade deltagandet i utvecklingen av näringslivet och stödandet av markanvändningen i kommuner som inte hör till MBT-regionerna.

På grund av den ökade kostnadsnivån, justeringen av finansieringsbesluten för pågående projekt, besluten om genomförande av nya projekt och de ökade kostnaderna för projekt som planeras har de totala kostnaderna för de utvecklingsprojekt för landsvägsnätet som presenterades i det föregående investeringsprogrammet 2023–2030 stigit med cirka 200 miljoner euro över den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet.

Den ekonomiska ramen för projekt som förbättrar bastrafikledshållningen uppgår till 310 miljoner euro, varav sammanlagt 10 miljoner euro har bundits till projekt som man beslutat om tidigare. Av den icke bundna finansieringen av projekt för förbättring av bastrafikledshållningen i investeringsprogrammet hänförs sig cirka 122 miljoner euro till utsedda förbättringsprojekt 2024–2031. Resterande cirka 178 miljoner euro hänförs senare till objekt som främjar bland annat trafiksäkerhet, fungerande resor, gång och cykling samt infartsparkering.

Större delen av programmets finansiering kommer att gå till huvudlederna. Huvudledningarnas servicenivåbrister korrigeras både genom stora utvecklingsprojekt och punktvis i områden runtomkring Finland. På detta sätt väljs de mest effektiva betydande utvecklingsprojekten för genomförande samt ett brett spektrum av mindre förbättringsåtgärder som är regionalt omfattande.

Finansieringen av det övriga vägnätet kommer att inriktas på reparationer av sådana stora och medelstora kritiska broar som inte är realistiska att finansiera genom bastrafikledshållningen. I programmet har också tagits upp mindre projekt som bevarar eller förbättrar trafiksäkerheten och servicenivån.

Vägprojekt i icke-MBT-regioner består av objekt där aktörer i regionen kan ha ett intresse av att bidra till kostnaderna för genomförandet. Kostnadsfördelningen för projekten har ännu inte överenskommits. Dessutom omfattar denna helhet utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller.

Vägprojektens betydande effekter påverkar främst faktorerna för tillgänglighet (hastighet, smidighet, frihet från störningar) och påverkar därmed servicenivån (användarfördelarna) för resor och transporter.

### **Projekthelheten för farledsnätet täcker väl kända behov**

Utvecklingen av farlederna möjliggör betydande industriinvesteringar och en ökning av sjötransporterna i anslutning till dem. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 130 miljoner euro. Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 192 miljoner euro för tidsperioden 2024–2031. När det gäller farleder förväntas investeringsprogrammet inte omfatta projekt som kommer att fortsätta efter 2031.

Staten kommer att förbättra verksamhetsförutsättningarna för sjöfarten genom att se till att säkerhetsutrustningen är i ett ändamålsenligt skick och genom att lägga till intelligent säkerhetsutrustning på farlederna för handelssjöfart, särskilt i områden där maritim automatisering utvecklas. Den totala kostnaden för reparationer och förbättringar av farleder under planeringsperioden uppgår till cirka 214 miljoner euro, varav det årliga genomsnittet för förbättringar uppgår till cirka 3 miljoner euro.

Den planerade projekthelheten består förutom av farledsprojektet i Ingå som är centralt för naturgasförsörjningsberedskapen även av ett paket med små utvecklingsprojekt för farlederna. I potentiella projekt kan det ske även snabba förändringar i och med näringslivets beslut, så prioriteringen och tidpunkten för projekten kan förändras avsevärt. Samhällets säkerhetssituation och de sammanhängande åtgärderna, liksom till exempel de förändringar som orsakas av den drastiska minskningen av transittrafiken, kan också påverka prioriteringen och genomförandet av projekt. Detta har särskilt påverkat presentationen av projekten i slutet av programperioden och deras tidsplanering.

Farledsprojekten förbättrar transporternas servicenivå och kostnadseffektivitet inom Finlands utrikeshandel. Projekthelheten stöder verksamhetsförutsättningarna för det finländska näringslivet och ger därigenom på lång sikt nationalekonomiska intäkter. På kort sikt medför den utgifter för statsfinanserna.

Investeringsprogrammet effektiviserar sjötransporterna genom att större fartyg kan användas i farledsnätet. Utsläppen per transporterat ton minskar därmed, vilket stöder Finlands mål för utsläppsminskningen. Farledsprojekten stöder näringslivets verksamhetsförutsättningar och därigenom sysselsättningen på olika områden i landet. Projekthelheten förbättrar och säkerställer säkerheten i fartygstrafiken.

## **Investeringsprogrammet främjar projektens möjligheter till CEF-finansiering**

Europeiska unionens FSE-program finansierar projekt som fokuserar på det europeiska TEN-T-nätet. I investeringsprogrammet har man identifierat trafikledsprojekt för vilka det är möjligt att ansöka om CEF-finansiering efter de nationella finansieringsbesluten.

Enligt en preliminär bedömning omfattar investeringsprogrammet nio banprojekt, fyra landsvägsprojekt och två farledsprojekt för vilkas planering och/eller genomförande det är möjligt att ansöka om CEF-finansiering.

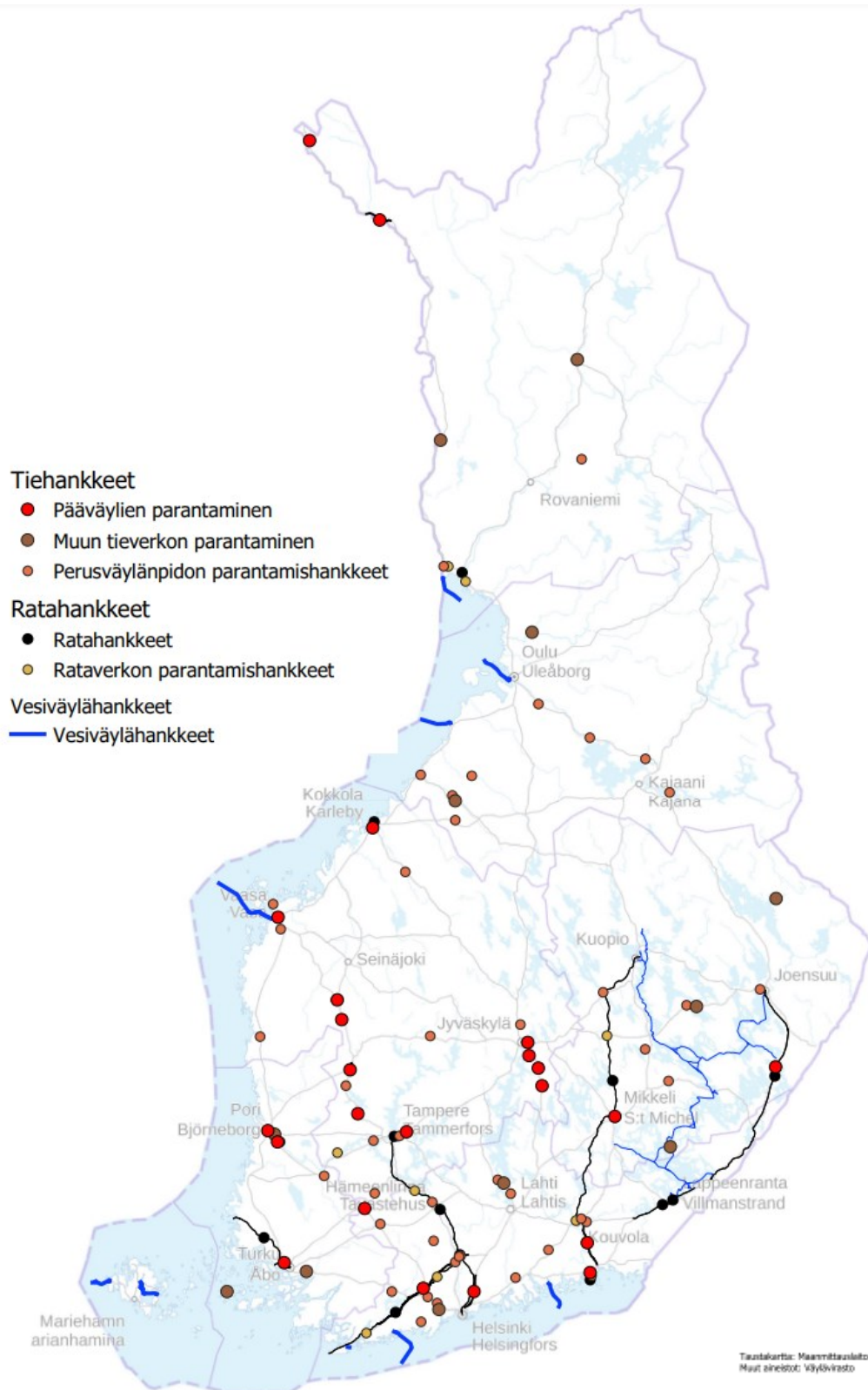
## **Bilagan innehåller information om de projekt inom MBT-stadsregionerna som samfinansieras**

Finansieringen på 661 miljoner euro i enlighet med Trafik 12-planen inkluderar statlig finansiering för åtgärderna i de kommande MBT-avtalsomgångarna i alla MBT-regioner.

I investeringsprogrammets bilagerapport "MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt" finns information om eventuella projekt som genomförs med samfinansiering som hänför sig till statens trafikledsnät. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet eftersom den finansiering som är tillgänglig för dem inte är känd. Projekt som genomförs genom samfinansiering av MBT-stadsområden och deras kostnadsandelar definieras i separat framförhandlade avtal mellan staten och kommunerna.

## **Genomförandet av investeringsprogrammet kontrolleras årligen**

Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekten i investeringsprogrammet när den beslutar om budgeten. Trafikledsverket och de regionala NTM-centralerna beslutar om mindre förbättringsprojekt. Genomförandet av investeringsprogrammet följs upp årligen och resultaten av uppföljningen utnyttjas vid den årliga uppdateringen av investeringsprogrammet. Genom uppföljningen får man information om hur investeringsprogrammet och de projekt och den finansieringsnivå som presenteras i programmet har genomförts.



*Bild. I investeringsprogrammet för statens trafikledsnät ingår ban-, landsvägs- och farledsprojekt. Namnen på banprojekten på kartan finns i kapitel 4.1, namnen på landsvägsprojekt i kapitel 4.2 och namnen på farledsprojekt i kapitel 4.3 i rapporten. Närmare beskrivningar av projekten finns i investeringsprogrammets separata bilgerapporter.*



## Innehåll

1	INVESTERINGSPROGRAM FÖR STATENS TRAFIKLEDSNÄT .....	17
1.1	Bakgrund, utgångspunkter och avgränsningar .....	17
1.2	Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket.....	18
1.3	Genomförande av investeringsprogrammet.....	19
2	BEREDNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET .....	20
2.1	Ekonomiska ram .....	20
2.1.1	Trafik 12-planens ekonomiska ram.....	20
2.1.2	Investeringsprogrammets ekonomiska ram.....	21
2.1.3	Möjligheter till CEF-finansiering av projekten.....	23
2.2	Konsekvensbedömning .....	25
3	INVESTERINGSPROGRAMMETS ÖVERGRIPANDE KONSEKVENSER.....	27
3.1	Konsekvenser för tillgängligheten .....	27
3.2	Konsekvenser för hållbarheten .....	31
3.3	Konsekvenser för effektiviteten .....	33
3.4	Konsekvenser för bekämpning av och anpassning till klimatförändringen	34
3.5	Konsekvenser för trafiksäkerheten .....	36
3.6	Sammanfattning av genomförandet av målen i Trafik 12-planen .....	38
3.7	Effekternas regionala fördelning .....	40
4	INVESTERINGSPROGRAM .....	43
4.1	Bannät.....	43
4.1.1	Bannätets ekonomiska ram .....	43
4.1.2	Utveckling av bannätet .....	44
4.1.3	Projekt för förbättring av bannätet.....	48
4.1.4	Möjligheter till FSE-finansiering av banprojekt.....	53
4.2	Landsvägsnätet.....	53
4.2.1	Vägnätets ekonomiska ram .....	53
4.2.2	Utveckling av landsvägsnätet.....	55
4.2.3	Landsvägsnätets förbättringsprojekt.....	64
4.2.4	Möjligheter till FSE-finansiering för landsvägsprojekt.....	68
4.3	Farledsnätet .....	68
4.3.1	Farledsnätets ekonomiska ram.....	68
4.3.2	Utveckling av farledsnätet .....	69
4.3.3	Farledsnätets förbättringsprojekt .....	73
4.3.4	Möjligheter till FSE-finansiering för farledsprojekt .....	73
4.4	MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt.....	74
5	UPPFÖLJNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET, RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER.....	75
5.1	Övervakning av genomförandet av investeringsprogrammet .....	75
5.1.1	Genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå .....	75
5.1.2	Genomförande av investeringsprojekt .....	77
5.1.3	Genomförandet av investeringsprogrammets effekter .....	79
5.1.4	Övrig uppföljning av investeringsprogrammet .....	80
5.2	Risker och osäkerhetsfaktorer .....	81

BILAGOR (som separata rapporter)

Banprojekt

Landsvägsprojekt

Farledsprojekt

Andra stora pågående och startande trafikledsprojekt

MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

Uppföljning

Konsekvensbedömning vid utarbetandet av investerings- och planeringsprogrammet för statens trafikledsnät

# 1 Investeringsprogram för statens trafikledsnät

## 1.1 Bakgrund, utgångspunkter och avgränsningar

I enlighet med Den nationella trafiksystemsplanen<sup>1</sup> (Trafik 12) utarbetar Trafikledsverket ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Trafik 12-planen. I investeringsplanen anges statens viktigaste transportinfrastrukturprojekt för de kommande åren. Investeringsprogrammet utnyttjas bland annat vid beredningen av budgetpropositioner. Investeringsprogrammet för 2024–2031, som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter, är ett förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen för följande års budgetberedning.

Investeringsprogrammet upprättas i enlighet med målen, kriterierna och prioriteringarna i Trafik 12-planen. De tre målen för Trafik 12-planen – tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet – är parallella och likvärdiga med varandra, och de alla syftar till att stävja klimatförändringarna. Trafiksäkerheten ingår i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och har därför beaktats vid beredningen av investeringsprogrammet.

Trafik 12-planen fastställer också investeringsprogrammets ekonomiska ram. Trafikledsnätets investeringsprogram omfattar investeringsprojekt som lämnas in för finansiering under utvecklingsmomentet (utvecklingsprojekt, stora projekt för grundlig reparation eller projekthelheter som t.ex. broar). Investeringsprogrammet omfattar även sådana projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet, där man föreslår att statens andel finansieras under utvecklingsmomentet. Investeringsprogrammet omfattar också en del av de projekt som genomförs med finansiering av bastrafikledshållningen (förbättringsprojekt). De utvecklingsprojekt som finansieras genom projektföretag och de utvecklingsprojekt som redan slutförts, Digispåret samt en stor del av åtgärderna som finansieras under bastrafikledshållningens moment ingår inte i investeringsprogrammet.

Den strategiska lägesbilden av trafiknätet, som publicerats av Transport- och kommunikationsverket Traficom, är en viktig utgångspunkt för utarbetandet av investeringsprogrammet. Trafikledsverket producerar data om trafikledsnätet och dess behov för Den strategiska lägesbilden av trafiknätet. Dessa baseras på olika utredningar av trafikledsnätets behov och omfattande samverkan med kunder och intressenter. I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har man presenterat fler behov för statens trafikledsnät än vad som kan tillgodoses med investeringsprogrammets finansieringsnivå och under dess tidsperiod. Därför prioriteras även pro-

---

<sup>1</sup> Statsrådets publikationer 2021:75. Statsrådet fattade beslut om riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032 när det lämnade in den som en rapport till riksdagen den 15 april 2021.

jekt som ligger i linje med lägesbilden utifrån effektivitet och inverkan. Med investeringsprogrammet strävar man efter att tillgodose lägesbildens behov på ett så omfattande och balanserat sätt som möjligt.

## 1.2 Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket

Underhållet och utvecklingen av det statliga trafikledsnätet administreras via flera programhelheter (bild 1). Utöver investeringsprogrammet utarbetar Trafikledsverket bland annat ett planeringsprogram och en grundplan för trafikledshållningen vars innehåll balanseras och samordnas med investeringsprogrammet.

Investeringsprogrammet, grundplanen för trafikledshållningen och planeringsprogrammet bygger på den strategiska lägesbilden över trafiknätet och uppdateras årligen. Planeringsprogrammet och grundplanen för trafikledshållningen utarbetas mer i detalj för ett år och inledningsvis för en period på fyra år i enlighet med budget- och ramfinansiering. Trafikledsverkets samtliga programhelheter och planer styrs av Trafik 12-planen och lagstiftningen om trafikleder.



*Bild 1. Trafikledsverkets program som en del av genomförandet av Trafik 12-planen.*

### Planeringsprogram

Planeringsprogrammet är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och NTM-centralernas planering av större objekt i det statliga vägnätet.

Vid beredningen av investeringsprogrammet utnyttjas information om projekten och deras effekter som fås genom planeringsprogrammet. Planeringsprogrammet främjar också planeringen av de projekt som valts ut för investeringsprogrammet ända tills beredskap för beslutsfattande är klar.

## Grundplanen för trafikledshållningen

Grundplanen för trafikledshållningen beskriver hur anslagen för bastrafikledshållningen fördelas för att upprätthålla trafikledens servicenivå och uppnå målen. I planen beskrivs underhåll, reparation, trafik tjänster och småskalig förbättring av det statliga trafikledsnätet.

Grundplanen för trafikledshållningen och investeringsprogrammet är kopplade till varandra på många sätt. Stora projekt för grundlig reparation av trafikledsnätet som inte kan genomföras med finansiering av bastrafikledshållning, föreslås till investeringsprogrammet för att genomföras med finansiering av utvecklingen. Förbättringsprojekt som genomförs med finansiering av bastrafikledshållning kommer att behandlas på åtta års sikt i investeringsprogrammet och mer i detalj i grundplanen för trafikledshållningen för de närmaste åren. Dessutom kan enskilda utvecklingsprojekt i investeringsprogrammet kopplas till planeringen av reparation eller underhåll av samma del av trafikledsnätet.

## 1.3 Genomförande av investeringsprogrammet

Trafikledsverket har publicerat investeringsprogram för 2022–2029 och 2023–2030.

Under uppföljningsperioden för investeringsprogrammen efter Trafik 12-redogörelsen (från och med den tredje tilläggsbudgeten 2021) har beslut om finansiering av nya utvecklingsprojekt fattats för sammanlagt 226 miljoner euro. Fem av finansieringsbesluten gällde landsvägsnätet och ett bannätet. Alla projekt som fått finansieringsbeslut har ingått i tidigare investeringsprogram. I synnerhet bannätet har dessutom varit föremål för flera beslut om justering av finansieringen av pågående projekt som huvudsakligen beror på en höjning av den allmänna kostnadsnivån.

Projektens planeringsberedskap har förts vidare i planeringsprogrammen (2022–2025 och 2023–2026), inklusive projektutvärderingar. Förbättringsprojekt inom bastrafikledshållning kommer att främjas inom ramen för den tillgängliga finansieringen. I kapitel 5 och i bilaga 6, som preciserar kapitlet, beskrivs närmare uppföljningen av genomförandet av investeringsprogrammet.

## 2 Beredning av investeringsprogrammet

### 2.1 Ekonomiska ram

#### 2.1.1 Trafik 12-planens ekonomiska ram

Trafik 12-planens finansieringsnivåer för tidsperioden 2021–2032 är:

- Finansiering av utvecklingen av trafikledsnätet cirka 6,1 miljarder euro
- Finansiering av bastrafikledshållningen cirka 18 miljarder euro.

Trafik 12-planen ses över och samordnas med planen för de offentliga finanserna i början av varje regeringsperiod och vid behov när planen för de offentliga finanserna ändras. Den offentliga finansplanen för 2021–2024 verkar som den finansiella ramen för Trafik 12-planen för de första planeringsåren.

I Trafik 12-planen har cirka 2,45 miljarder euro av finansiering som riktas till **utvecklingsprojekt** öronmärkts för redan slutförda projekt. Ungefär 3,22 miljarder euro finns tillgängliga för nya utvecklingsinvesteringar under planeringsperioden. Av denna finansiering anslås 43 procent till landsvägar (cirka 1,4 miljarder euro), 53 procent till järnvägar (cirka 1,7 miljarder euro) och 4 procent till farleder (0,13 miljarder euro) (tabell 1). Dessutom kommer staten att förnya tågans passagekontrollsystem (Projektet Digispåret), vars beräknade kostnader för åren 2021–2041 uppgår till 1 370 miljoner euro, varav andelen för åren 2021–2032 uppgår till 390 miljoner euro. Åren 2024–2032 reserverar dessutom staten sammanlagt cirka 661 miljoner euro för nya avtalsenliga infrastrukturprojekt, som samfinansieras med MBT-stadsregionerna, och för eventuell utveckling av tjänster.

Kostnaderna för Trafik 12-planen är uppskattningar och förverkligandet av dem beror på ram- och budgetbeslut. EU-finansiering har inte beaktats i planens ekonomiska ram. Om man får EU-finansiering för åtgärderna kommer det att befria finansiering för andra åtgärder i planen.

**Bastrafikledshållningens** finansiering under planeringsperioden är cirka 18 miljarder euro. Av finansieringen anslås 52 procent till vägar (i genomsnitt 765 miljoner euro per år), 39 procent till järnvägar (i genomsnitt 592 miljoner euro per år) och 9 procent till farleder (i genomsnitt 141 miljoner euro per år) (tabell 1). Investeringsprogrammet behandlar inte användningen av finansiering för bastrafikledshållning, med undantag för förbättringsprojekt. Finansiering av bastrafikledshållning har behandlats mer ingående i grundplanen för trafikledshållningen.

23 miljoner euro per år från bastrafikledshållningens finansiering anslås till **planeringen av trafikledsnätet**. Under planeringsperioden kommer omkring 160 miljoner euro att anslås till att planera utvecklingen av trafikledsnätet. Finansieringen av planeringen ingår i de trafikledsspecifika siffrorna.

Mer detaljerad information om den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen finns i Trafik 12-redogörelsen.

Tabell 1. Trafikledsverkets Trafik 12-programmeringshelhet.

Trafik 12 åren 2021–2032	Bastrafikleds-hållning	Utveckling	
Genomsnittlig finansiering	mn euro/år	mn euro totalt	varav nya projekt mn euro
Bannät	592	3 100	1 700
Landsvägsnätet	765	2 700	1 390
Farlederna	141	250	130
<b>Totalt</b>	<b>1 498</b>	<b>6 100</b>	<b>3 220</b>
MBT-stadsregioner *)		661	

\*) Reservering för samfinansierade, nya, avtalsenliga infrastrukturprojekt och eventuell utveckling av tjänster åren 2024–2032 (miljoner euro). Inkluderar bidrag och åtgärder för statens nät.

## 2.1.2 Investeringsprogrammets ekonomiska ram

Investeringsprogrammets ekonomiska ram grundar sig på Trafik 12-planens (2021–2032) ekonomiska ram och de riktlinjer för fördelning av medel per trafikledsform och inom trafikledsformerna som anges i planen. Trafikledsverkets övergripande programplanering för Trafik 12 och investeringsprogrammets ekonomiska ram beskrivs i tabellerna 1 och 2 samt på bilden 2. Investeringsprogrammets ekonomiska ram 2024–2031 är i sin helhet 3 718 miljoner euro. De specifika riktlinjerna för varje trafikledsform beskrivs närmare i kapitel 4.1 (bannät), kapitel 4.2 (landsvägsnät) och kapitel 4.3 (farledsnät).

Investeringsprogrammets ekonomiska ram kommer att ses över och uppdateras i samband med uppdateringar av Trafik 12-planen. Investeringsprogrammet ska genomföras i enlighet med den tillgängliga finansieringsnivån vid tidpunkten (ram- och budgetbeslut). Tillsammans utgör investeringsprogrammet och de budgetbeslut som fattats en helhet som genomför Trafik 12-planens mål och ekonomiska ram. Inom investeringsprogrammets ekonomiska ram beaktas den finansiering från FSE som erhållits för utvecklingsprojekt utöver Trafik 12-planens finansieringsnivå när den intäktsförs i statsbudgeten.

Under perioden för Trafik 12-planen fattas budgetbeslut om och inom olika trafikledsformer med fokus på olika teman. De budgetbeslut som fattas är bindande för den temaspécifika finansieringen av Trafik 12, vilket innebär att de medel som finns tillgängliga för de olika trafikledsformer och teman i investeringsprogrammet kommer att ändras och inte motsvara de prioriteringar som nämns i Trafik 12-planen. Genom kontrollen av genomförandet av investeringsprogrammet balanseras projektvalen för följande investeringsprogram, varvid man i slutet av perioden kommer fram till de trafikleds- och temaspécifika finansieringsandelar som eftersträvas i Trafik 12-planen. Detta förutsätter dock finansieringsbeslut som stöder teman enligt finansieringsramen för Trafik 12.

Den ekonomiska ramen för **utvecklingen av trafikledsnätet** i investeringsprogrammet bygger på obunden utvecklingsfinansiering. Som det framgår i Trafik 12-planen ska projekt och bidrag som slutförts före Trafik 12-perioden genomföras i enlighet med de beslut som fattats. De redan slutförda projekten binder anslag

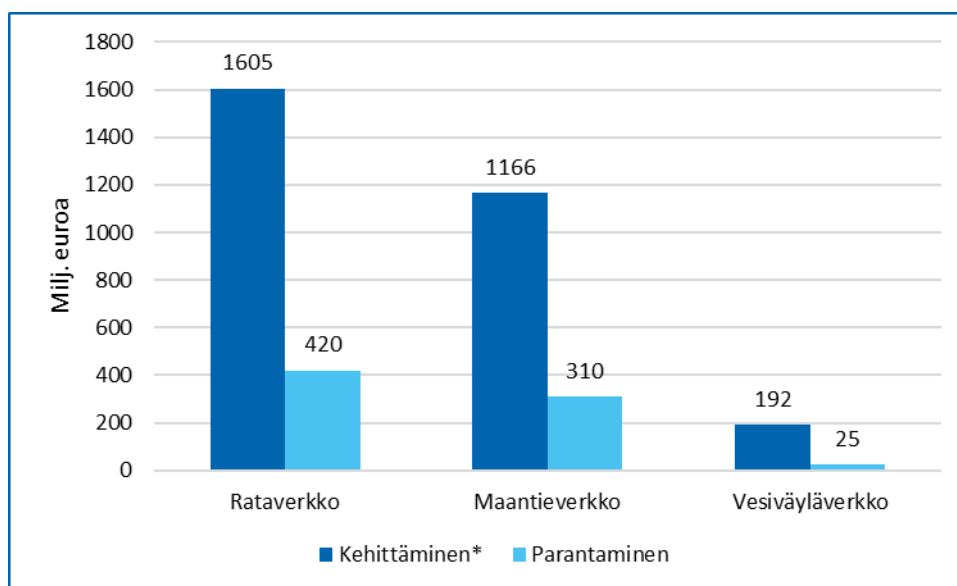
som berör trafiknät särskilt under de första åren av den tolvåriga planeringsperioden.

Projektbesluten som genomför Trafik 12-planen ska beaktas vid fastställandet av investeringsprogrammets ekonomiska ram från och med den tredje tilläggsbudgeten för år 2021. Den tredje tilläggsbudgeten 2021 och de finansieringsbeslut som fattas från och med den ska därför minska investeringsprogrammets tillgängliga finansieringsram.

Vissa av de utvecklingsprojekt som ska inledas under tidsperioden 2024–2031 kommer att fortsätta efter 2031 (till exempel ett långsiktigt banprojekt eller ett vägprojekt som inledas mot slutet av investeringsprogrammet). Investeringsprogrammets ekonomiska ram inkluderar 450 miljoner euro av finansieringen av dessa fortlöpande projekt från och med 2032. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2032, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2032.

Under planeringsperioden för Trafik 12 kommer omkring 160 miljoner euro, i medeltal 13 miljoner euro per år, att anslås till planeringen av trafikledsnätets utveckling. Finansiering som behövs för planering av byggandet av investeringsprojekt ingår i regel i kostnadskalkylerna för projekten. Finansiering av utvecklingsplanering kommer att användas för de föregående planeringsfaserna.

Den ekonomiska ramen för de **förbättringsprojekt för bastrafikledshållning** som ingår i investeringsprogrammet bygger på de riktlinjer för tilldelning av finansiering för förbättring av bastrafikledshållningen som beskrivs i Trafik 12-planen. Riktlinjerna beskrivs i trafikledsspecifika kapitel 4.1 (bannät), 4.2 (landsvägsnät) och 4.3 (farledsnät). Därtill kommer 23 miljoner euro per år från bastrafikledshållningens finansiering anslås till planeringen av projekten.



\*) Siffrorna för utveckling omfattar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med år 2032. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2032, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2032.

*Bild 2. Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2024–2031.*



Finansiering riktad till samfinansierade projekt i MBT-stadsregioner beskrivs i kapitel 4.4.

Tabell 2. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2024–2031.*

Investeringsprogram, ekonomisk ram åren 2024–2031				
Genomsnittlig finansiering	Utveckling *)		Bastrafikledshållning, förbättring	
	mn euro/år	totalt mn euro	mn euro/år	totalt mn euro
<b>Bannät</b>	201	1 605	53	420
<b>Landsvägsnätet</b>	146	1 166	39	310
<b>Farlederna</b>	24	192	3	25
<b>Totalt</b>	<b>370</b>	<b>2 963</b>	<b>95</b>	<b>755</b>

\*) Siffrorna för utveckling omfattar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med år 2032. Man gör projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2032, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2032.

Kostnadskalkylerna för de projekt som presenteras i investeringsprogrammet baserar på jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU 140; 2015=100). Utvecklingen av kostnadsnivån övervakas och dess inverkan på indexet beaktas när investeringsprogrammet uppdateras.

Förverkligandet av den ekonomiska ramen och de därmed sammanhängande riskerna och osäkerheterna behandlas i kapitel 5.

### 2.1.3 Möjligheter till CEF-finansiering av projekten

#### CEF-programmet

CEF-programmet finansierar projekt som fokuserar på TEN-T-nätet. Programperioden CEF2 (Connecting Europe Facility, Fonden för ett sammanlänkat Europa) inleddes 2021. Programperioden pågår 2021–2027. Finansiering på 25,8 miljarder euro finns tillgänglig för trafik. I det allmänna avsnittet (där Finland ansöker om stöd) finns 12,8 miljarder euro tillgängliga, varav 1,4 miljarder euro anslås till gränsoverskridande järnvägsprojekt i sammanhållningsländerna. Dessutom uppgår sammanhållningsländernas egen budget till 11,3 miljarder euro. Finansiering på 1,7 miljarder euro finns tillgänglig för militära rörlighetsprojekt. Den största delen av finansieringen av TEN-T-nätets utveckling kommer att gå till stomnätet, eftersom EU strävar efter att slutföra stomnätet senast 2030.

Finansieringen av utvecklingen av TEN-T-nätet under programperioden 2021–2027 koncentreras till åren 2021–2023. Det är också möjligt att de outnyttjade stödmedlen som återbetalas från medlemsstaterna under resten av perioden omfördelas.

CEF-stödet för byggande är 30 procent och för planering 50 procent. För projekt som gäller militär rörlighet är stödet 50 procent. Stödet till projekt rekommenderas vara minst 1,0 miljoner euro.

Kommissionen fokuserar starkt på miljön i CEF-programmet, vilket innebär att det finns mer stöd tillgänglig för ban- och hamnprojekt. När det gäller vägprojekt är stödet från den allmänna CEF-ansökan begränsat till hamnar och till projekt som syftar till att avlägsna flaskhalsar i järnvägsterminaler, de så kallade sista kilometrarnas projekt, som inte får öka vägens kapacitet. Vid ansökan om militär rörlighet kan man ansöka om stöd för utveckling av infrastrukturen (inkl. vägar), om projekten har militär och civil användning.

CEF:s bidrag till projekt söks när det finns ett nationellt åtagande om genomförandet och nationell finansiering för projekten. Uppföljning av CEF-projekt behandlas i kapitel 5.1.4.

### **Reform av TEN-T-förordningen**

Förnyelsen av TEN-T-förordningen pågår parallellt med beredningen av investeringsprogrammet 2024–2031. Vid förnyelsen uppdateras kraven och räckvidden för TEN-T-nätet. Godkännandet av förordningen pågår fortfarande och förordningen träder uppskattningsvis i kraft 2024.

Kommunikationsministeriet har aktivt påverkat kommissionen för att få flexibilitet i det strikta nytto-kostnadskravet för projekten (det samhälleliga nettonuvärdet  $ENPV > 0$ , vilket i praktiken motsvarar  $H/K \geq 1,0$ ). I det nya utkastet till TEN-T-förordning har kravet lindrats så att projekt i glesbefolkade områden ska ha en positiv effekt på utvecklingen av TEN-T-nätverket på basis av en nytto-kostnadsanalys. Detta lönsamhetskrav gäller inte militära rörlighetsprojekt eller planeringsprojekt.

Kraven som ställs på järnvägarna gäller inte för isolerade nät med undantag av ERTMS-kravet, som besvaras med Digirata-projektet. Med isolerade nät avses järnvägsnät med en spårvidd som skiljer sig från spårvidden enligt europeisk standard (1 435 mm).

I förordningsutkastet har man avstått från tidigare krav på motorväg/motortrafikled i stomnätet. Vägarna i stomnätet ska före 2030 ha körbanor som löper i båda körriktningarna och som avskiljs från varandra antingen på ett markområde som inte är avsett för trafik eller på något annat sätt som garanterar en motsvarande säkerhetsnivå (enskilda avvikelser tillåts). Vägarna får inte korsa en annan väg, järnväg, spårväg, cykelbana eller gångväg på samma nivå. Rastplatser ska finnas med minst 60 kilometers mellanrum. På vägarna i det övergripande nätet ska det senast 2050 finnas rastplatser med minst 100 kilometers mellanrum, vägningssystem med 300 kilometers mellanrum (med fokus på vägavsnitt med mycket godstrafik). Det är möjligt att få befrielse från kraven om den genomsnittliga dygnstrafiken är mindre än 10 000 fordon per dag i båda riktningarna, på basis av geografiska eller betydande fysiska begränsningar, på basis av lågt nytto-kostnadsvärde eller på grund av eventuella negativa konsekvenser för biodiversiteten. Dessutom måste man sträva efter att säkerställa utvecklingen av säkra och övervakade parkeringsplatser med 150 kilometers mellanrum, i synnerhet på avsnitt i stomnätet där det finns mycket godstrafik.

## 2.2 Konsekvensbedömning

Bedömningen av konsekvenserna av investeringsprogrammet för statens trafikledsnät och Trafikledsverkets planeringsprogram beskrivs närmare i en separat rapport som kompletterar investeringsprogrammet<sup>2</sup>.

Planerna och programmen för trafikledshållning omfattas av den allmänna skyldigheten att utreda miljökonsekvenser (3 §) enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, på finska den s.k. SOVA-lagen). Konsekvensbedömningen görs som en del av beredningen av planen eller programmet och beslutsfattandet i anslutning till det.

Konsekvensbedömningens roll i beredningen av programmet är tvåfaldig: prioritering av projekten och bedömning av de övergripande konsekvenserna. Vid konsekvensbedömningen strävar man efter att se olika verkningskedjor och beroendeförhållanden mellan olika perspektiv och därmed dra slutsatser av programmets övergripande konsekvenser. Bedömningen av investeringsprogrammets effekter omfattar inte effekterna under byggtiden.

Investeringsprogrammets konsekvenser har sammanställts och bedömts på tre nivåer: projektnivå, trafikledsnivå och hela investeringsprogrammets nivå. Investeringsprogrammets konsekvenser har granskats utifrån en referensbas som består av flera olika referensfaktorer. Programmets konsekvenser och de fördelar och nackdelar som uppnås med programmet har jämförts med nuläget och med en situation (30 år) där investeringsprogrammets projekt inte genomförs (med beaktande av konsekvenserna av projekt som redan fått ett genomförandebeslut). Man har också fått mer information om programmets konsekvenser genom att granska situationer där hela investeringsprogrammets budget står till förfogande för projekt som är bäst med tanke på tillgängligheten, hållbarheten eller effektiviteten.

Vid prioriteringen av projekt i investeringsprogrammet har man bland annat beaktat följande:

- Resultat av konsekvensbedömningen av investeringsprogrammet (projektutvärderingar och konsekvenser av projekten) i förhållande till målen i Trafik 12-planen
- Strategiska riktlinjer som specificerar målen för Trafik 12-planen
- De behov som identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiknätet
- Projektets betydelse med tanke på nätets funktion
- Särdrag som gäller farledsformerna.

Projekten i investeringsprogrammet har delats in i korgar enligt projektets brådska och beredskap för genomförande. Projekt som ingår i korg 1A har en tillräcklig planeringsberedskap för beslutsfattande eller är på annat sätt brådskande, och de kan genomföras i början av programperioden. De projekt som ingår i korg 1B kräver ytterligare planering innan genomförandet och det är först i slutet av programperioden som de kan genomföras.

Tidpunkten för genomförandet av projekten påverkas av hur långt projektet planerats samt den finansiering som står till förfogande för genomförandet. Även

---

<sup>2</sup> Konsekvensbedömning vid utarbetandet av investerings- och planeringsprogrammet för statens trafikledsnät. Trafikledsverkets publikationer 59/2022.

kopplingen till ett annat trafikledsprojekt, en näringslivsinvestering eller annan utveckling av markanvändningen inverkar på när projekten genomförs. Vid projektens tidsplanering ska man också beakta de kommande ansökningarna om CEF-finansiering, uppfyllandet av TEN-T-kraven, betydelsen av projektets konsekvenser samt det allmänna marknadsläget.

Investeringsprogrammet har beretts i växelverkan med de regionala NTM-centralerna, företagskunder och andra intressentgrupper – delvis genom normal daglig växelverkan och delvis med hjälp av separata diskussionsmöten samt en remissrunda.

## 3 Investeringsprogrammets övergripande konsekvenser

Investeringsprogrammets konsekvenser har sammanställts och bedömts på projektnivå, trafikledsnivå och hela investeringsprogrammets nivå. I detta kapitel presenteras investeringsprogrammets övergripande konsekvenser. Konsekvenserna på projektnivå och trafikledsnivå presenteras i de trafikledsspecifika bilagerapporterna. Bedömningen av investeringsprogrammets effekter omfattar inte effekterna under byggtiden. De olika trafikledsformerna och deras effekter kan inte heller jämföras sinsemellan.

De kalkylerade fördelarna av ban- och landsvägsprojekten har bedömts med hjälp av verktyget PRIO. Fyra av banprojekten i investeringsprogrammet har varit föremål för en projektutvärdering i enlighet med Trafikledsverkets riktlinjer för projektutvärdering. Investeringskostnaderna för de utvärderade banprojekten uppskattas till cirka 626 miljoner euro. För 20 av de landsvägsprojekt som finansieras genom investeringsprogrammets utvecklingsfinansiering ha genomförts en projektutvärdering i enlighet med riktlinjerna för projektutvärdering. Investeringskostnaderna för de utvärderade vägprojekten uppskattas till cirka 963 miljoner euro. I granskningen av de kalkylerade fördelarna ingår endast projekt för vilka en projektutvärdering har genomförts och de delar av utvärderingen som ingår i de samhällsekonomiska beräkningen. Beräkningarna har gjorts för en period på 30 år.

### 3.1 Konsekvenser för tillgängligheten

#### Internationell och interregional tillgänglighet

Alla **farledsprojekt förbättrar** avsevärt utlandstransporternas servicenivå (kostnadseffektivitet, säkerhet, driftsäkerhet) och därigenom **regionernas internationella tillgänglighet**. Investeringsprogrammet kommer att ha en positiv inverkan på hamnförbindelsernas funktionsduglighet i Helsingfors, Åbo/Nådendal, Kotka, Björneborg, Hangö och Torneå samt på förbindelserna till Norge i Lapska Armen. Med utvidgning av nätet för axellaster på 250 kN på bannätet i södra Finland förbättras särskilt godstrafikens hamnförbindelser.

**Anslutningen till flygplatsen kommer att bli något snabbare** på stambanan i och med den tredje fasen i Helsingfors–Riihimäki och den grundliga reparationen av stambanan kommer att **säkerställa att de nuvarande restiderna bevaras** i och med den ökade trafiken. Tågförbindelserna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors flygplats kan bli cirka 5 minuter snabbare.

Investeringsprogrammet minskar persontrafikens störningskänslighet, förbättrar punktligheten samt ökar transportkapaciteten på de problematiska banavsnitten Helsingfors–Riihimäki och Luumäki–Imatra–Joensuu samt på Tammerfors bangård. Programmet **skapar förutsättningar** för 5 minuter snabbare tågförbindelser från Kuopio och Joensuu till Helsingfors. Nästan all fjärrtrafik på stambanan mellan Jokela och Riihimäki blir något snabbare. Programmet **skapar förutsättningar för att öka trafikutbudet i framtiden** särskilt på stambanan och Luumäki–Imatra–Joensuu-sträckan. Vagnätets förbättringsåtgärder kommer att inriktas på överbelastade sträckor av det centrala huvudvagnätet och de säkerställer att den interregionala tillgängligheten upprätthålls på en god nivå i takt med att

trafikvolymerna ökar. **Tillgängligheten mellan regionerna förbättras jämfört med nuläget** inom projektens influensområde. De mest omfattande fördelarna uppnås genom landsvägsprojektet på sträckan Tammerfors–Jyväskylä samt genom riktade projekt på landsvägarnas linjeavsnitt. Bristerna i servicenivån på grund av hastighetsbegränsningarna på huvudlederna minskar något. När trafikmängderna ökar bedöms dock trafikproblemen på huvudvägarna öka 2,5 gånger redan före 2035, även om vägnätet utvecklas och vägtrafikens tillväxt dämpas genom klimatpolitiska metoder. En betydande ökning av trafikmängderna och funktionsproblem förutspås drabba de största stadsregionerna.

### **Den regionala strukturen och områdenas förutsättningar för utveckling**

Inverkan på den regionala strukturen och regionernas förutsättningar för utveckling genereras främst **genom en förändring av tillgängligheten**. Förändringar i tillgängligheten återspeglas i godstransporternas effektivitet, arbetsvägens smidighet, pendlingsområdenas omfattning och tjänsternas tillgänglighet. Banprojekt som påverkar storleken på och utbyggnaden av pendlingsområden och -zoner påverkar den regionala utvecklingen genom förbättrad tillgänglighet till både arbetskraft och arbetsplatser.

Även om den djupa kopplingen mellan tillgänglighet och regional utveckling identifieras, har det i praktiken visat sig svårt att hitta tydliga orsakssammanhang i regioner som redan har goda trafiknät. Om investeringar görs för att undanröja betydande flaskhalsar som kan vara kopplade till bannätets trafikkapacitet och hastighet **kommer effekterna på utvecklingsförutsättningarna i regionerna potentiellt att bli betydande**. Faktorer som påverkar kostnadsnivån för tågtransporter och tillräcklig trafikkapacitet är särskilt viktiga för skogsindustrins transporter med tanke på hela landets regionala utveckling. Med tiden kommer **de sammanlagda tidsbesparingarna att bli mer betydande ur ett regionalt utvecklingsperspektiv**. Fördelarna när det gäller transport för enskilda industri- anläggningar kan vara betydande lokalt, även om de inte har någon större inverkan på den regionala utvecklingen i stort. Ett nödvändigt villkor för de regionala utvecklingsförutsättningar som bannätet erbjuder är att bannätet förblir i trafikerbart skick och att en försämring inte leder till ökande trafikbegränsningar.

Investeringsprogrammet **jämnar något ut den hastighetsnivå som person-tågstrafiken erbjuder** mellan östra och västra Finland. Verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken kommer för transportens del att förbättras på de mest problematiska banavsnitten. Detta är viktigt för bland annat tillväxten av skogs- och annan tung industriproduktion och för utvecklingen av industrier särskilt i Kemi-Torneåregionen samt för trafiken till flera hamnar. Projekten för grundlig reparation som ingår i investeringsprogrammet kommer att förbättra möjligheterna att hålla bannätet i gott skick och bibehålla dess framkomlighet också under de kommande årtiondena. Vägnätsprojekt som riktar sig till olika delar av landet **säkerställer servicenivån i trafiknätet**, men har ingen betydande inverkan på den regionala utvecklingen. Projekten i investeringsprogrammet kommer inte ensamma att medföra så betydande förändringar av tillgängligheten mellan regionerna att de kan förväntas ha en betydande inverkan på den regionala utvecklingen och ytterligare på den regionala strukturen på kort sikt. Avlägsnande av de värsta bristerna och flaskhalsarna i trafikledsnätet samt grundliga reparationer skapar dock utvecklingsförutsättningar i regionerna samt en balanserad regionstruktur även i framtiden.

## Ekonomisk tillväxt

Investeringsprogrammet kommer särskilt att **förbättra verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för hamnarna och skogsindustriklustret** som är en stor kund inom järnvägstransporter. Projekten i norra Finland skapar också **möjligheter till utveckling av malmtransporter** på bannätet. Mer allmänt bidrar minskningen av flaskhalsar i bannätet och vägavsnitt med dålig servicenivå och förbättringen av funktionalitet till att upprätthålla **en god servicenivå i det finska trafiksystemet**, vilket är en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Särskilt projekten i regionerna Helsingfors och Tammerfors stöder förutsättningarna för ekonomisk tillväxt genom att stärka deras arbetsmarknadsregioner. Effekterna på förutsättningarna för ekonomisk tillväxt beskrivs närmare i samband med effekterna på tillgänglighet och regional utveckling.

## Intern tillgänglighet inom stadsregioner och regioner

Projekten i stadsregionerna påverkar den interna tillgängligheten i stadsregionerna och regionerna och kan på längre sikt få omfattande effekter på **stadsregionens trafiksystem och utveckling av markanvändning**. Projekten kan också ha en inverkan på utvecklingsförutsättningarna för markanvändning.

I Vägtrafikens nationella prognos beräknas trafiken öka tydligt i de största stadsregionerna, i det fall att trafiken anvisas klimatpolitiska åtgärder som minskar prestationen. I detta fall, i takt med att biltrafiken ökar, **kommer servicenivån att försämrats**, vilket investeringsprogrammets projekt delvis svarar på. På vissa platser blir dock servicenivån sämre. Jämfört med nuläget **förbättras dock den interna tillgängligheten** särskilt under rusningstider i stora stadsregioner, med undantag av Helsingfors och även Björneborg, Jyväskylä, Kotka och Vasa.

Investeringsprogrammets projekt skapar möjligheter att **utveckla närtågstrafiken** i regionerna Helsingfors, Tammerfors och Villmanstrand-Imatra samt från Åbo till Nystad, vilket förbättrar stadsregionernas interna tillgänglighet. Utvecklingen av regionala cykelvägar stöder cykel- och gångtrafiken, vilket gör det möjligt att lokalt avsevärt förbättra stadsregionernas interna tillgänglighet med cykel.

## Samhällsstrukturens hållbarhet

Samhällsstrukturens hållbarhet har undersökts genom hur åtgärdshelheterna påverkar förändringar i tillgängligheten och de resulterande förändringarna i funktionernas placering och deras förbindelser samt på möjligheterna till hållbar rörlighet. Väg- och banprojekten i stadsregionerna påverkar den interna tillgängligheten i stadsregionerna och kan på längre sikt få omfattande effekter på stadsregionens trafiksystem och utveckling av markanvändning. Nya ban- och vägprojekt och den förbättrade servicenivån de leder till **kan försvaga samhällsstrukturens hållbarhet i växande stadsregioner** när nya bosättningar och arbetsplatser ligger långt från den befintliga samhällsstrukturen. I planerna för områdesanvändning och stadsregionernas trafiksystem har man försökt definiera den önskade hållbara samhällsstrukturen och undvika det tryck på spridning som orsakas av vägprojekt.

Investeringsprogrammets vägprojekt som kopplas till **betydande utvecklingsplaner för markanvändning** är särskilt Tattaråsens planskilda anslutning vid riksväg 4, som an knyter till utvecklingen av Malmområdet i Helsingfors, och Åbos ringled vid E18 som an knyter till utvecklingen av Reso centrum. Banprojekten i

investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att utveckla **en samhällsstruktur baserad på bannätet**, särskilt i pendlingsområdena Helsingfors och Tammerfors. Banprojekten Luumäki–Joutseno och Åbo–Nystad skapar också möjligheter till utveckling av regional trafik vilket, om det förverkligas, kan återspeglas på lång sikt även i samhällsstrukturen i det område som påverkas av tågtrafiken.

### Transporternas servicenivå och användarfördelar

Transporternas servicenivå och användarfördelar har bedömts genom inverkan på olika transporters restid och -kostnader samt på transporternas förutsägbarhet, hanterbarhet eller säkerhet. Transporternas användarfördelar kommer genom ökad transportkapacitet och minskade transportkostnaderna. De påverkas i sin tur av trafikkapaciteten, hastighetsnivån och de faktorer som avgör enheternas maximala storlek, framförallt banans bärformåga och trafikplatsernas längd. Utöver linjeavsnitten **är bangårdar viktiga**, som tillsammans med mötesplatser definierar maximala tåglängder, betjänar vagnarrangemangs- och lastningsarbeten samt fungerar som vänte-, stå- och lagringsutrymmen för utrustning. Vägprojekten i investeringsprogrammet påverkar transporttiden och dess förutsägbarhet samt transportsäkerheten, vilket påverkar transportkostnaderna.

Det väsentliga är en jämn servicenivå, förutsägbarhet och tillförlitlighet i fråga om både landsvägs- och bannätets transporter på transportrutterna för olika typer av gods. Då begränsar flaskhalsarna på bannätet inte utnyttjandet av hela det övriga bannätet och en effektiv användning av materielen, eller så undviker man oförutsedda rusningar i landsvägsnätet. De faktorer som avgör servicenivån för transporter och förändringar i servicenivån beskrivs ovan i avsnitten om regionernas internationella, interregionala och interna tillgänglighet samt om den regionala strukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar.

Jämfört med nuvarande tillstånd kommer alla **farledsprojekt** i investeringsprogrammet att avsevärt **förbättra** servicenivån (kostnadseffektivitet, säkerhet, tillförlitlighet) för utländska transporter och därmed regionernas internationella tillgänglighet i den mån transporten sker via sjöfarlederna som ska förbättras.

Investeringsprogrammet kommer att **förbättra förutsägbarheten för väg- och järnvägstransporter** och i liten utsträckning också förkorta restiden i dess influensområde. Effekterna på transporternas restider och transportkostnader återspeglas i förändringarna i tillgänglighet. Det kommer också att finnas möjligheter att använda **större transportenheter** inom sjö- och bantransporter. Projekten kommer också att avsevärt förbättra **säkerheten vid vägtransporter**. När det gäller järnvägarnas godstrafik förbättrar investeringsprogrammets projekt transportens funktionalitet, kapacitet och kostnadseffektivitet. Projekten kommer särskilt att gynna tunga industritransporter. De projekt för grundlig reparation som ingår i programmet upprätthåller trafikeringsförhållandena för banorna.

Vägprojekten påverkar förutsägbarheten och hanterbarheten av transporttider samt säkerheten och i viss mån restiderna under rusningstid. I punktmässiga objekt är syftet att uppnå längre, enhetliga sträckor på 80 km/h, vilket särskilt kommer att gynna den tunga trafiken.



## Resornas servicenivå och användarfördelar

Resornas servicenivå och användarfördelar ha bedömts som inverkan på olika befolkningsgruppers möjligheter till rörlighet samt på restid, förutsägbarhet i fråga om restid eller komfort.

Investeringsprogrammet **minskar restiden och förbättrar förutsägbarheten, smidigheten och säkerheten**. Effekterna på restiden och restidens förutsägbarhet återspeglas i förändringarna i tillgänglighet. Finansieringspaketet för cykelvägsprojekten som ingår i investeringsprogrammet har en betydande lokal inverkan på servicenivån för cykeltrafik.

Projekten i investeringsprogrammet **minskar störningskänsligheten i tågtrafiken och förbättrar punktligheten** i banavsnitt med kapacitetsproblem och skapar förutsättningar för snabbare tågförbindelser mot Kuopio och Joensuu. Programmets projekt ger möjligheter att utveckla utbudet av fjärrtåg och närtåg genom Tammerfors, samt trafiken på banavsnitten mellan Helsingfors och Riihimäki, Luumäki och Joutseno och Åbo och Nystad.

## Kalkylerade fördelar av ban- och landsvägsprojekt i euro

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger **tillgänglighetsfördelar** på sammanlagt 302 miljoner euro under en period på 30 år. De tillgänglighetsfördelar som investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägsprojekt medför uppgår på motsvarande sätt till 1,97 miljarder euro.

## 3.2 Konsekvenser för hållbarheten

### Jämlikheten mellan människor och möjligheter till rörlighet samt hälsa och välbefinnande

Rörlighetsmiljöns tillgänglighet, till exempel när det gäller strukturer på stationer och hållplatser, ökar jämlikheten mellan människor och möjligheterna till rörlighet. Investeringsprogrammets väg- eller banprojekt som helhet har dock **ingen betydande inverkan på möjligheterna till rörlighet**. Investeringsprogrammet skapar eller säkerställer möjligheten att erbjuda kollektiva trafik tjänster, men påverkar inte direkt nivån på de tjänster som tillhandahålls. I investeringsprogrammets bangårdsprojekt ingår åtgärder för att förbättra den fysiska tillgängligheten på stationer, främst upphöjningar av plattformar och tillträde till plattformar. Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i nätet som staten upprätthåller **stöder cykling och promenad** och påverkar också rörlighetsmöjligheterna för befolkningsgrupper utan bil.

Om utvecklingen av tågtrafik, som bygger på utvecklingen av bannätet, ökar tågresorna samt cykel- och gångtrafiken på infartsresor kan detta ha minimala **positiva effekter** på **människors hälsa och välbefinnande**. Investeringsprogrammets projekthelheter för cykelvägsnätet har tillsammans med kommunala projekt en positiv inverkan på hälsa och välbefinnande genom att göra cykel- och gångtrafik mer attraktiv. Vägprojekten förbättrar trafiksäkerheten avsevärt på lokal nivå och har därför som en helhet en positiv inverkan på hälsa och välbefinnande.

## Utsläpp och buller från trafiken

Utsläppen från väg-, järnvägs- och sjötrafik, som är skadliga för luftkvaliteten, har minskat kraftigt under de senaste årtiondena. I det nationella luftvårdsprogrammet<sup>3</sup> som sträcker sig fram till 2030 uppskattas att utsläppen fortsätter att minska fram till 2030.

Trafikbullerproblemen har i sin tur ökat i takt med att trafiken har ökat och kompletteringsbyggande har fört bostäderna närmare livligt trafikerade körfält. Enligt den senaste riksomfattande trafikprognosen<sup>4</sup> kommer trafiken med lätta fordon (person- och paketbilar) att öka under hela prognosperioden fram till 2060. Tillväxten är snabbast före 2030, då den genomsnittliga årliga tillväxten är cirka 1 procent. I slutet av prognosperioden 2050–2060 är den genomsnittliga årliga trafikökningen cirka 0,5 procent. Totalprestationen för lätta fordon ligger på en lägre nivå än i den tidigare trafikprognosen 2018. Detta beror i stor utsträckning på att utgångsnivån för prestationen sjönk till följd av covid-19-pandemin samt på att ökade energipriserna försenat återhämtningen. Trafikprestationen ökar dock fram till 2050 till en nivå som nästan motsvarar den tidigare prognosen. Prestationen med tunga fordon (lastbilar och bussar) ökar under prognosperioden fram till 2040, varefter prestationerna minskar. Trafikprestationen för tunga fordon är som högst 13,4 procent större än den nuvarande prestationen i situationen 2040.

Fjärrtågtrafikens persontrafikprestation ökar på 2020-talet i förhållande till utgångsläget 2021. Efter 2030 minskar fjärrtrafikens persontrafikprestation något, vilket beror på att tågtrafikens konkurrenskraft försämras i förhållande till personbilstrafiken. Efter 2030 ligger fjärrtrafikens persontrafikprestation på en lägre nivå än under toppåret 2019 före covid-19-pandemin. Upphörandet av järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland beräknas minska det totala antalet järnvägstransporter betydligt. År 2030 uppskattas transportmängden vara 30,7 miljoner ton, medan den år 2021 var sammanlagt 40,2 miljoner ton. Efter 2030 beräknas det endast ske små förändringar i transportmängden.

Investeringsprogrammet **har ingen betydande inverkan på luftkvaliteten eller på exponeringen för buller och vibrationer**. På lokal nivå kan projekten minska bullerstörningar genom sina inkluderade bullerbekämpningsåtgärder eller genom att trafiken går över till en ny rutt. Projekt som ökar transportkapaciteten eller hastighetsnivån kan dock även öka buller och vibrationer till följd av trafikförändringar. Som en del av den närmare projektplaneringen kommer en konsekvensbedömning att göras för att fastställa hur stora störningarna är och planera åtgärder för att dämpa dem.

## Användningen av naturresurser och naturens mångfald

Infrastrukturinvesteringar **ökar alltid användningen av naturresurser**. Projekten syftar dock till att använda naturresurserna så effektivt som möjligt eller att i viss utsträckning ersätta dem med så kallat återvunnet material.

Finland är bundet av flera internationella konventioner som tryggar naturen, varav den viktigaste är FN:s konvention om biologisk mångfald (Convention on Biological Diversity, CBD). I Finland bereds för närvarande en ny nationell strategi och ett

<sup>3</sup> Nationella luftvårdsprogrammet 2030. Miljöministeriets publikationer 2019:7

<sup>4</sup> Riksomfattande trafikprognoser. Traficoms undersökningar och utredningar 6/2022

handlingsprogram för biologisk mångfald som sträcker sig fram till 2035. Med strategin strävar man efter att stoppa förlusten av biologisk mångfald och vända utvecklingen mot återhämtning. **Trafikledsprojekt som är belägna i miljöer som är känsliga med tanke på mångfald** kan ha en betydande inverkan på den biologiska mångfalden.

### **Grund- och ytvatten, mark, landskap och kulturmiljö**

Grundvattenrisker förknippade med trafikledshållning och trafik uppstår från underhåll av trafikleder (bland annat halkbekämpning, bekämpningsmedel) och transport av farliga ämnen med landsväg och järnväg. Endast en liten del av landsvägsnätet i viktiga grundvattenområden är strukturellt skyddat. Utöver det strukturella grundvattenskyddet kan grundvattenriskerna minskas bland annat genom att minska användningen av salt eller ersätta traditionellt salt med alternativa halkbekämpningsmedel och genom att minska olycksriskerna. Utöver grundvatten riskerna som trafikledshållningen och trafiken orsakar även på ytvatten. Ytvatten används i Finland både som råvatten för hushållsvatten och som process- och kylvatten vid industrianläggningar. Det finns också gamla förorenade markområden i trafikledsområdena vars jordmån måste rengöras för att minska riskerna. I närheten av trafiklederna finns också ett stort antal byggda kulturmiljöobjekt och landskap som klassificerats som nationellt värdefulla.

Investeringsprogrammets projekt kan ha **negativa lokala effekter på vatten och jordmån samt på den bebyggda miljön och landskapet**. När det gäller den bebyggda miljön kan effekterna även vara positiva, särskilt för stationernas del.

### **Kalkylerade fördelar av ban- och landsvägsprojekt i euro**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger **hållbarhetsfördelar** på sammanlagt 144 miljoner euro under en period på 30 år. De hållbarhetsfördelar som genereras av de utvärderade landsvägsprojekten i investeringsprogrammet uppgår till en negativ -206 miljoner euro under en period på 30 år. Inom hållbarhetens målområde beror de negativa fördelarna på en decentralisering av samhällsstrukturen till följd av landsvägsprojekt som beaktas av PRIO.

## **3.3 Konsekvenser för effektiviteten**

### **Den samhällsekonomiska effektiviteten**

Ett av de viktigaste urvalskriterierna för investeringsprogrammets projekt har varit projektets samhällsekonomiska effektivitet. Projekten har utvärderats och jämförts med fokus på olika målområden (näringens behov, arbets- och fritidsresor, trafiksäkerhet, koldioxidutsläpp, miljömässig hållbarhet och medborgarnas hälsa).

De bannätsprojekt som ingår i investeringsprogrammet är inriktade på de banavsnitt och -gårdar som redan nu har de största utvecklingsbehoven med dagens trafik- och transportvolym. Investeringsprogrammet omfattar på grundval av projektutvärderingar **både samhällsekonomiskt lönsamma och olönsamma banprojekt**. Utvecklingen av infrastruktur är långsam och trafikbehoven bör därför förutses på lång sikt, samtidigt som förändringar i efterfrågan och utbudet, särskilt inom godstrafiken, kan vara snabba. Banreparationsprojekten som ingår i

investeringsprogrammet **kommer att förbättra möjligheterna att hålla bannätet i gott skick och bibehålla dess framkomlighet**. Förbättringar av det mycket trafikerade och belastade banavsnittet Helsingfors–Riihimäki och Tammerfors bangård **kommer att bidra till en effektiv användning av hela bannätet** genom att minska antalet situationer där resten av nätet inte kan utnyttjas fullt ut på grund av problemställen.

De **vägprojekt** som valts till investeringsprogrammet och som till sitt nytto-kostnadsförhållande är **mest lönsamma befinner sig i stora stadsregioner**, där även trafikvolymerna är störst. Små vägprojekt på under 10 miljoner euro är **exakta utvecklingsåtgärder** som är punktvis inriktade på områden där vägnätet har problem. De har i allmänhet inte varit föremål för en omfattande projektbedömning, men har bedömts som mycket effektiva projekt av experter. Med projekten förbättrar man bland annat smidigheten i trafiken, känsligheten för störningar och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. De projekt för grundlig reparation av broar som ingår i investeringsprogrammet kommer för sin del att bidra till att minska skulden för reparationer av trafiknätet.

De **offentliga investeringar** som krävs för underhåll och utveckling av trafikledsnätet **är stora, långlivade och långverkande**. Behovet av investeringar kan påverkas av reparationsinvesteringar som görs i god tid, för att undvika att behovet av investeringar ökar och ackumuleras i ett senare skede. Till följd av en ökad trafikledsinfrastruktur kommer också underhålls- och driftkostnaderna att öka.

### **Kalkylerade fördelar av ban- och landsvägsprojekt i euro**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger **samhällsekonomiska fördelar** på sammanlagt 422 miljoner euro under en period på 30 år. Vad gäller landsvägsprojekt uppgår de samhällsekonomiska fördelar som genereras med investeringsprogrammet å motsvarande sätt till 1,695 miljarder euro. Nyttokostnadsförhållandet för banprojekt i investeringsprogrammets korg är 0,3 och nyttokostnadsförhållandet för landsvägsprojekt är 1,5.

## **3.4 Konsekvenser för bekämpning av och anpassning till klimatförändringen**

### **Bekämpning av klimatförändringen**

Enligt basprognosen från 2021<sup>5</sup> kommer trafikens koldioxidutsläpp att minska med de nuvarande åtgärderna med totalt cirka 40 procent senast 2030 jämfört med 2005. Minskningen av utsläpp sker främst inom vägtrafiken. Koldioxidutsläppen beräknas minska med cirka 30 procent senast 2045 jämfört med 2030.

Å ena sidan genereras banhållningens klimatpåverkan av byggande, drift och underhåll av spår, och å andra sidan av förändringar av färd- och transportsätt från vägtrafik till tåg samt på minskade utsläpp från tågtrafik (bland annat elektrifiering). Vägprojekten påverkar trafikens koldioxidutsläpp på många olika sätt. För-

<sup>5</sup> Statsrådets projektfönster: [Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2045](#) (promemoria 13.9.2021, på finska)

bättrad tillgänglighet för biltrafiken kommer att öka biltrafikens prestanda och utsläpp. Ändringar i färd sätt ingår dock endast i projektbedömningarna av få vägprojekt som gjorts med hjälp av trafikmodeller och återspeglas därför inte i utsläppsberäkningarna. Särskilt i stadsregioner kommer förbättrad tillgänglighet för biltrafik på längre sikt att leda till decentralisering av samhällsstrukturen och ökad trafikprestanda, vilket inte heller återspeglas i utsläppsberäkningarna. Utsläpp av växthusgaser från byggandet av infrastrukturen ingår inte heller i utsläppsberäkningarna. Å andra sidan kan ett förbättrat trafikflöde och en eventuell förkortning av resor till följd av vägprojektet bidra till att minska utsläpp.

När det gäller klimatpåverkan är de mest effektiva projekten sådana som förbättrar utnyttjandet av hela den befintliga infrastrukturen, såsom trafikledning och små förbättringsåtgärder.

Investeringsprogrammet förbättrar servicenivån, konkurrenskraften och tillväxtförutsättningarna för bannätets person- och godstrafik. Också skäligen små **övergångar från vägtrafik till järnväg minskar utsläppen från trafiken avsevärt**. Å andra sidan orsakar byggandet och förbättringen av både ban- och vägnätet stora utsläpp av växthusgaser, vars **koldioxidkuld kommer att ta till och med årtionden att kvittera bort** till exempel med förändringar i färd sätt. Till exempel banornas livscykel är dock lång, över 100 år, och med hänsyn till hela livscykeln kommer koldioxidutsläppen att minska om spårtrafikens efterfrågan är tillräcklig. Finansiering som öronmärkts för att främja **gång och cykling** och **infartsparkering**, särskilt i kombination med åtgärder som vidtagits av andra aktörer för att främja gång och cykling, bidrar till övergången till hållbara färd sätt och därigenom minska koldioxidutsläppen från trafiken. Den direkta klimatpåverkan från enskilda vägprojekt är liten. **Farledsprojekten i investeringsprogrammet har de mest positiva klimateffekterna** eftersom de skapar förutsättningar för användning av större eller nyare fartyg för transport, vilket minskar utsläppen per transportenhet. Eftersom fartygstransporter är mycket långa kommer effekterna på utsläppen att bli betydande.

### **Anpassning till klimatförändringen**

Trafikledsinfrastrukturen är känslig för störande effekter av flera olika väderfenomen. Bannätet är särskilt känsligt för störningar eftersom det finns få alternativa rutter i händelse av undantagstillstånd. Intensifieringen och den ökande uppprepningen av extrema väderfenomen ökar behovet av underhåll och reparation av trafikledskonstruktioner och -utrustning. Hantering av effekterna av klimatförändringen och anpassning till förändringen förutsätter tillräcklig finansiering för underhåll och reparation.

**Som enskilda investeringar påverkar projekten i investeringsprogrammet inte anpassningen till klimatförändringen**, men i projektplaneringen beaktas de åtgärder som anpassning till klimatförändringen förutsätter. Klimatförändringen ökar trafikledsnätets underhålls- och reparationsbehov. I programmet ingår projekt för grundlig reparation av banor och vägbroar, och som tillägg till bastrafikledshållningen möjliggör dessa bättre finansiering för underhåll och reparation av hela nätet.

### **Kalkylerade fördelar av ban- och landsvägsprojekt i euro**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger **koldioxidutsläppsfördelar** på sammanlagt 10 miljoner euro under en period på 30 år. De

koldioxidutsläppsfördelar som investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägsprojekt medför uppgår på motsvarande sätt till 35 miljoner euro.

## 3.5 Konsekvenser för trafiksäkerheten

### Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetens största utmaningar är inom vägtrafiken, trots att antalet döda och skadade i vägtrafiken ständigt har minskat. Antalet personskador uppskattas fortsätta att minska på grund av fordonsteknik och annan säkerhetsutveckling. Dessutom förbättrar de investeringar som är under uppbyggnad och som redan har slutförts säkerheten lokalt. Enligt den föregående riksomfattande basprognosen för vägtrafiken 2018 kommer antalet olyckor som orsakar personskador att minska före 2050 med knappa 10 procent på huvudleder och på andra vägar med drygt 10 procent, jämfört med 2017. Enligt prognosen som minimerar trafikens utsläpp kommer olyckor som orsakar personskador att minska ännu mer eftersom trafikvolymerna beräknas minska efter 2030. Dödsolyckor i vägtrafiken kan minskas till exempel genom att sänka körhastigheter och bygga mitträcken.

Det sker få personolyckor inom tågtrafiken. I statistiken över tågtrafikolyckor betonas dock plankorsningsolyckor och avsiktliga olyckor. Antalet avsiktliga olyckor kan minskas genom att förhindra obehörig rörelse på banan. Förbättrad säkerhet vid plankorsningar förbättrar säkerheten inom både järnvägs- och landsvägs-trafiken. Om bannätets skick bibehålls på en god nivå minimeras banolyckor. Överföringen av resor och transporter från väg till järnväg som banprojekten möjliggör medför också säkerhetsfördelar.

Olyckor inom handelssjöfarten har under en period på cirka 30–50 år inte haft någon betydande negativ inverkan på miljön och inga dödsfall eller allvarliga personskador har inträffat till följd av olyckor.

Visionen för den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin för 2022–2026<sup>6</sup> är att alla trafikformer är så säkra som möjligt före 2050 så att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken.

Investeringsprogrammet **förbättrar avsevärt vägtrafikens säkerhet**. De plankorsningar som ska avlägsnas eller förbättras på bannätet inom utvecklingsprojekt förbättrar även säkerheten i vägtrafiken, och **förbättring av plankorsningssäkerheten** är också ett centralt tema i förbättringsprojekten. Farledsprojekten **förbättrar sjöfartssäkerheten** och minskar således också miljöriskerna för vattnet.

### Rörlighetsmiljöernas säkerhet

I tågtrafiken är rörlighetsmiljöernas säkerhet i första hand relaterad till stationers och hållplatsers arrangemang och till isoleringen av banor från den övriga miljön. Investeringsprogrammet **förbättrar rörlighetsmiljöernas säkerhet** i påverkansområdena för flera vägprojekt och bangårdsprojekt för persontrafik. Effekterna kan vara lokalt betydande. Investeringsprogrammet har ingen betydande inverkan på omfattningen av de miljöer som anses vara bristfälliga i fråga om säkerhet.

<sup>6</sup> Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026. Kommunikationsministeriets publikationer 2022:3

**Kalkylerade fördelar av ban- och landsvägsprojekt i euro**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger **säkerhetsfördelar** på sammanlagt 15 miljoner euro under en period på 30 år. De säkerhetsfördelar som investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägsprojekt medför uppgår på motsvarande sätt till 229 miljoner euro.

### 3.6 Sammanfattning av genomförandet av målen i Trafik 12-planen

Tabell 3. Projektens fördelar enligt målområde jämfört med de totala kostnaderna. Uppgifterna har hämtats från projektbedömningar, PRIO-granskningar och kvalitativa utvärderingar av projekten.

Projekt	Effektivitet	Hållbarhet	Tillgänglighet	Säkerhet	CO2
T1 Rv 2, vid Humpilla (sträckan rv 9–lv 232) (projektkorg 1A)	0,40	-0,03	0,02	0,04	-0,01
T2 Rv 2, Ruskila–Haistila, Ulvsby (1A)	0,64	-0,08	0,13	0,43	0,02
T3 Rv 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski–Hanhijärvi (1A)	0,45	-0,04	0,04	0,37	-0,01
T4 Rv 3, Alaskylä–Parkano (1A)	0,77	-0,04	0,4	0,08	-0,04
T5 Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (1A)	RNeg	N	P	P	N
T6 Rv 3 och riksväg 19, anslutning i Jalasjärvi, Kurikka (1A)	1,37	0,10	0,69	0,06	0,01
T7 Rv 4, avsnittet Ring I–III och Luftbron planskild anslutning, H.fors(1A)	5,45	-1,40	2,56	0,70	0,03
T8 Rv 4, norr om Leivonmäki, Joutsa (1A)	N	N	P	P	N
T9 Rv 4, vid Vestonmäki, Toivakka (1A)	N	N	N	P	N
T10 Rv 4, Oravaari planskilda anslutning, Jyväskylä (1A)	RP	N	P	N	N
T12 Rv 8 och regionväg 724, Vasa förbindelseväg, fas 1 (sträckan mellan	1,33	-0,03	0,65	0,07	0,02
T13 Rv 8, vid Karleby centrum, fas 1 (Södraleden) (1A)	1,81	-0,08	1,00	0,14	0,04
T14 Rv 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas) (1A)	2,22	-0,10	0,86	0,21	0,02
T15 Rv 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola, fas 1 (1A)	0,60	-0,06	0,14	0,32	0,00
T16 Rv 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie), Kotka (1A)	P	RNeg	BP	P	N
T17 Rv 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis (1A)	0,44	-0,03	0,16	-0,01	0
T18 Rv 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis (1A)	0,16	-0,01	0,10	-0,01	0
T19 E18, Sv 40, Åbos ringled i Reso centrum (1A)	1,32	-0,07	0,85	0,15	0,01
T21 Rv 2, förbättring i Uleåborg centrum (1B)	1,17	-0,21	0,60	0,04	0,03
T22 Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (1B)	1,63	-0,17	0,83	0,06	0,04
T29 Rv 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1 (1B)	1,14	-0,08	0,73	0,09	0,01
T30 Rv 23, vid Karvio kanal, Heinävesi (1A)	0,06	0	0	0,01	0
T33 Sv 50, Ring III vid Esbogård, sättningsreparation (1A)					
T35 Fv 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (1A)	1,63	-0,07	0,21	0	0,03
T36 Fv 15123, ersättning av Hätinvirta färja med en bro, Puumala (1A)	1,96	0	0,41	0	0
Medelstora kritiska broar					
Helsingfors–Riihimäki fas 3	0,4	1,22	0,2	0,02	0,01
Karleby bangård	N	RP	RP	RP	N
Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana)	RP	N	RP	N	N
Tammerfors personbangård	0,39	0,00	0,21	0,00	0,00
Åbo–Nystad, grundlig reparation	RP	RP	RP	RP	RP
Hangö–Hyinge grundlig reparation	N	N	RP	N	N
Helsingfors–Tammerfors grundlig reparation	P	RP	P	N	RP
Imatra–Joensuu, förbättring av kapaciteten					
Kouvola–Kuopio förkortning av restiderna	1,45	1,22	0,665	0,09	0,00
Lauritsala trafikplats	RNeg	N	P	N	N
Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä grundl. rep. och elektrifiering	0,56	0,00	0,46	0,05	0,18
Luumäki–Joutseno förbättring av förmedlingskapaciteten och höjning av	0,18	0,00	0,15	0,01	0,00
Utveckling av lastningsplatser för råvirke					
axellastnät på 250 kN (Hangöbanan, Kouvola–Kuusankoski)					
Förbättring av Ingå farled	BP	P	P	P	N
Små projekt (Torneå, Uleåborg, Vasa, Eckerö, Färsund, Koverhar, Saimen)	P	RP	RP	RP	RP
Fördjupning av Lovisa farled	0,58	RP	RP	RP	RP
Fördjupning av Brahestads farled	0,64	RP	P	RP	P
Fördjupning av Vasa farled	0,34	RP	P	RP	RP

Betydande positiv effekt, BP		> 0,7
Positiv effekt, P		0,3...0,7
Ringa positiv effekt, RP		0,1...0,3
Neutral, N		-0,1...0,1
Ringa negativ effekt, RNeg		-0,2...-0,1
Negativ effekt, Neg		-0,5...-0,2
Betydande negativ effekt, BNeg		<-0,5



Som helhet sett ger investeringsprogrammets väg- och banprojekt flest tillgänglighetsfördelar. Detta beror mer på trafikledsprojektens karaktär och typiska effekter än på valet av projekt inom investeringsprogrammet. Ur ett enskilt måls synvinkel är investeringsprogrammet inte det mest optimala, men betoningen på ett målområde leder till att ett annat målområde på motsvarande sätt blir svagare. Till exempel skulle ett program som är mest optimalt när det gäller säkerhet vara svagt med tanke på hållbarhetsmålet.

Med PRIO-beräkningarna gjordes en teoretisk jämförelse mellan investeringsprogrammets projekt och andra projektutvärderade projekt som inte ingick i investeringsprogrammet. I jämförelsen granskade man hur väl investeringsprogrammet tar hänsyn till de olika målområdena. På basis av jämförelsen uppnår investeringsprogrammet relativt väl de mål som fastställts för programmet (tillgänglighet, hållbarhet, effektivitet, bekämpning av klimatförändringen, säkerhet) och uppnår en god balans med de delvis motstridiga målen.

Genom investeringsprogrammets **banprojekt** uppnås de uppställda målen på 61–80 procent av de teoretiska maximala fördelarna (tabell 4). Relativt sett lägger banprojekten större vikt vid tillgänglighet och säkerhet än vid hållbarhet och minskade koldioxidutsläpp. Utanför investeringsprogrammet hamnar dock i euro mätt effektiva projekt som förbättrar tillgängligheten.

Med investeringsprogrammets **landsvägsprojekt** uppnås tillgänglighets- och effektivitetsmålen på 56–60 procent, säkerhetsmålen på 56 procent och koldioxidutsläppsminskningar på 51 procent av de teoretiska maximala fördelarna. Landsvägsprojektens hållbarhetsfördelar förblir negativa på grund av den decentraliserande inverkan som landsvägsprojekten har på samhällsstrukturen. Landsvägsprojekt bidrar i allmänhet inte särskilt bra till hållbarheten. Till investeringsprogrammet har ansökt sådana landsvägsprojekt vars negativa hållbarhetskonsekvenser är så ringa som möjligt och investeringsprogrammet ligger också nära de teoretiska maximifördelarna. Å andra sidan i euro mätt hamnar projekt som är effektiva med tanke på tillgängligheten utanför investeringsprogrammet. Det bör dock observeras att de hållbarhetsfördelar som beräknats med PRIO tar inte hänsyn till alla miljöfaktorer.

Tabell 4. Fördelar som uppnås med investeringsprogrammet per målområde (beräknade med PRIO).

Målområde	Bannät Fördelar mn euro	% av teo- retiskt maximum	Landsväg Fördelar mn euro	% av teo- retiskt maximum
Trafiktillgänglighet	302	76	1 971	58
Hållbarhet	144	61	-206	- *)
Effektivitet	422	73	1 695	60
Koldioxidutsläpp	10	64	35	51
Säkerhet	15	79	229	56

\*) Fördelarna med landsvägsprojekt är negativa på grund av decentralisering av samhällsstrukturen och en procentandel kan sålunda inte presenteras.

## 3.7 Effekternas regionala fördelning

### Vägprojekt

Fördelarna av investeringsprogrammets landsvägsprojekt hänför sig till stor del till varje projekts närområde, den kommun där projektet är placerat och kommunerna i närheten, eftersom största delen av resorna är korta. Till exempel är 80 procent av resorna inom persontrafiken under 20 km.

Av de fördelar som de flesta stadsregionernas vägprojekt medför i euro hänför sig cirka 90 procent till det landskap där projektet är beläget. Dessa är projekten i Helsingfors, Reso och Karleby. Nästan alla fördelar med projektet i Vasa hänför sig till landskapet där projektet är beläget. Centraliseringen av fördelarna med projekt i stadsregionerna förklaras bland annat av den täta samhällsstrukturen i närområdet, varvid en betydande del av resealstringen äger rum i projektområdet. Av projekten i stadsregionerna är Riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 på avsnittet Ala-sjärvi–Käpykangas ett undantag. Fördelarna sträcker sig över ett mycket stort område, hälften av fördelarna hänför sig till Birkaland, men dessutom hänför sig en knapp femtedel av fördelarna till mellersta Finland och resten till ett stort område från sydvästra Finland till östra Finland. Mindre projekt på linjeavsnitten på riksvägarna 2, 3 och 4 medför fördelar i ett mycket stort område från södra Finland till Norra Österbotten. Projekten på riksväg 4 söder om Jyväskylä gynnar hela riksväg 4-zonen från södra till norra Finland.

### Banprojekt

Helsingfors–Riihimäki-avsnittets fas 3 och fördelarna av Luumäki–Joutseno-projekten sträcker sig över ett stort område även utanför projektområdet. Fördelarna med projektet Helsingfors–Riihimäki sträcker sig till huvudstadsregionen och längs stambanan norrut särskilt till Egentliga Tavastland och Birkaland. Fördelarna med projektet Luumäki–Joutseno sträcker sig från Norra Karelen till Nyland och knappt hälften av dessa fördelar hänför sig till Södra Karelen. Fördelarna med Kouvola–Kuopio-projektet hänför sig främst till Södra Savolax och Norra Savolax. Fördelarna med bangårdsprojektet i Tammerfors, trafikplatsprojektet i Lauritsala och banprojektet i Torneå hänför sig i huvudsak till de områden där de är placerade.

### Farledsprojekt

Fördelarna med farledsprojekt hänför sig främst till det område där projekten är placerade. Fördjupningen av Lovisa farled ger också fördelar för Päijänne-Tavastland och Södra Karelen.

### Hela investeringsprogrammet

Viktningen av fördelarna med investeringsprogrammets projektbedömda projekt som beräknats med hjälp av PRIO har granskats oberoende av trafikledsform och jämförts enligt målområde och storområde. Södra Finlands storområde omfattar Kymmenedalen, Päijänne-Tavastland, Nyland och Egentliga Finland. Till östra Finland hör Södra Karelen, Södra Savolax, Kajanalands, Norra Karelen och Norra Savolax. Mellersta Österbotten, Lappland och Norra Österbotten hör till norra Finland. Västra Finland omfattar Södra Österbotten, Egentliga Tavastland, Mellersta Finland, Birkaland, Österbotten och Satakunta. I PRIO-granskningarna ingår endast projektutvärderade projekt och de fördelar som ingår i projektutvärderingarna.

Den samhällsekonomiska lönsamheten för de projektutvärderade projekten i **södra Finland** (8 projekt) som ingår i investeringsprogrammet är 1,1. Projekten ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 1,3 miljarder euro under en period på 30 år. Dessa projekt ger flest säkerhetsfördelar jämfört med andra områden i förhållande till projektkostnaderna. Av säkerhetsfördelarna hänför sig 73 procent till södra Finland. Största delen (60 %) av fördelarna med projekten i södra Finland är dock tillgänglighetsfördelar för främjandet av arbete och fritid och säkerhetsfördelarnas andel är 14 procent. Miljökonsekvenserna av projekten i södra Finland blir i PRIO-granskningarna som helhet positiva, men ringa, då nyttan uppgår till 8 miljoner euro. Inom målområdet för miljöhållbarhet orsakas olägenheter till följd av effekten av den betydande splittringen av samhällsstrukturen i de stora stadsregionerna, medan fördelar uppstår av att biltrafikens prestationer minskar till följd av kollektivtrafikprojekt. Den offentliga ekonomins hållbarhet orsakas de mest betydande olägenheterna inom målområdet då fördelarna uppgår till -249 miljoner euro under en beräkningsperiod på 30 år.

De projektutvärderade projekten i **östra Finland** (3 projekt) som ingår i investeringsprogrammet är de svagaste med tanke på den samhällsekonomiska effektiviteten jämfört med de andra områdena. Kostnadsnyttoförhållandet är 0,3. Projekten ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 93 miljoner euro under en period på 30 år. I PRIO-granskningarna ger projekten i Östra Finland knappt någon nytta för trafiksäkerhet, minskning av koldioxidutsläpp eller miljöhållbarhet i målområdena. Den olägenhet som projekten orsakar den offentliga ekonomin blir också relativt liten då den uppgår till -7 miljoner euro. Nästan alla fördelar med projektbedömda projekt i Östra Finland uppnås genom att främja näringslivet samt arbets- och fritidsresor. Fördelarna för tillgängligheten uppgår till 97 miljoner euro under en beräkningsperiod på 30 år. Av dessa är 45 % fördelar som är riktade till näringslivet. Andelen fördelar riktade till att främja arbets- och fritidsresor är däremot 55 %.

Den samhällsekonomiska lönsamheten för de projektutvärderade projekten i **norra Finland** (5 projekt) som ingår i investeringsprogrammet är 0,7. Projekten ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 91 miljoner euro under en period på 30 år. En mycket stor betydelse för projektens fördelar ligger i tillgängligheten när det gäller att främja näringslivet. Fördelarna som hänför sig till näringslivet utgör 63 procent av projektens fördelar i regionen. Dessutom är projekten i Norra Finland effektiva i förhållande till andra områden när det gäller att minska koldioxidutsläppen, då de fördelar som uppnås genom att minska koldioxidutsläppen utgör nästan 7 % av projektets totala nytta. I målområdena för säkerhet och miljöhållbarhet är nyttan av projekten i norra Finland mycket liten. Även med tanke på den offentliga ekonomins hållbarhet orsakar projekten inga betydande olägenheter då fördelarna uppgår till -9 miljoner euro under beräkningsperioden

Den samhällsekonomiska lönsamheten för de projektutvärderade projekten i **västra Finland** (12 projekt) som ingår i investeringsprogrammet är 1,5. Projekten ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 925 miljoner euro under en period på 30 år. Av den totala nyttan utgör fördelarna för tillgängligheten 812 miljoner euro. Av fördelarna för tillgängligheten riktas 48 % till näringslivet och 52 % till att främja arbets- och fritidsresor. Andelen fördelar för säkerheten är 7 % av den totala nyttan (61 miljoner euro) och fördelarna som uppstår av att minska koldioxidutsläppen utgör endast 2 % (15 miljoner euro) av den totala nyttan. De största olägenheterna som orsakas av projekten i Västra Finland riktar sig till målområdena för främjande av miljöhållbarhet och hållbar offentlig ekonomi. Under

beräkningsperioden orsakas miljöhållbarheten olägenheter som uppgår till -31 miljoner euro och den offentliga ekonomin -102 miljoner. Jämfört med andra områden orsakar projekten flest olägenheter för målområdet för miljö och hälsa. Detta beror på de betydande effekterna av splittringen av samhällsstrukturen i de stora stadsregionerna.

Fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten är kvantitativt sett den viktigaste faktorn i alla storregioner.

## 4 Investeringsprogram

### 4.1 Bannät

#### 4.1.1 Bannätets ekonomiska ram

Under planeringsperioden för Trafik 12 kommer sammanlagt cirka 1 700 miljoner euro att anslås till utveckling av bannätet utöver Digispåret och redan slutförda utvecklingsprojekt. För **investeringsprogrammets tidsperiod 2024–2031 är den ekonomiska ramen för utvecklingen av bannätet 1 605 miljoner euro**, vilket inkluderar 245 miljoner euro för projekt som fortsätter från och med 2032.

Statens finansiering anslås till utveckling av bannätet i enlighet med de teman som anges i Trafik 12-planen:

- 1) Vid utvecklingen av bannätet kommer finansieringen att riktas till de platser som är mest kritiska och har mest påverkan (inklusive reparationer) när det gäller bannätets funktionalitet och transportkapacitet i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet, med beaktande av projektföretagens framsteg. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 900 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **841 miljoner euro**.
- 2) Bannätets transportkapacitet kommer att förbättras mellan landskapscentrumen även med hänsyn till de tvärgående förbindelserna i enlighet med den strategiska lägesbilden av trafiknätet. Åtgärder kommer att vidtas för att förbättra passagerartrafikförbindelserna mellan stadsregioner (t.ex. kapacitetsökning) och för att minska restiderna måttligt. Åtgärderna kommer att förbättra bannätets funktionalitet när det gäller gods- och persontrafik. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 400 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **382 miljoner euro**.
- 3) Funktionaliteten hos stationsområden och bangårdar (inkl. lastningsplatser för råvirke) utvecklas för att öka både förutsättningarna för hållbar trafik och kundnöjdheten samt för att förbättra verksamhetsförhållandena för både persontrafik och näringslivet. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 200 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **191 miljoner euro**.
- 4) På bannät som inte hör till huvudlederna (inkl. det lågtrafikerade bannätet) tryggar man nödvändiga reparationer och utvecklingen av de banavsnitt som är relevanta för näringsliv och sysselsättning i enlighet med den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt säkerställer finansieringen av de mest brådskande projekten. I övrigt kommer underhållsnivån och eventuella stängningar av lågtrafikerade banavsnitt att granskas från fall till fall med beaktande av trafikens betydelse. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 200 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **191 miljoner euro**.

Den tematiska fördelningen av finansiering för **förbättring av bastrafikledshållningen** beskrivs i tabell 5. Finansieringen för förbättring uppgår till **420 miljoner euro** under perioden.

Finansieringen för utvecklingen av banförbindelserna under projektföretagens ansvar ingår inte i den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen, eftersom deras kostnads kalkyler är betydande och projektföretagens beslutsprocess är speciell. Behandlingen av Digispåret ingår inte heller i investeringsprogrammet, men de projekt som genomförs i framtiden kommer att ha kopplingar till Digispåret.

Banprojektens möjligheter till FSE-finansiering behandlas i kapitel 4.1.4.

Tabell 5. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2024–2031, bannätet.*

Bannät	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Medelvärde M€ / år	Totalt M€
	<b>Utveckling totalt</b>	<b>201</b>	<b>1 605</b>
<b>Utveckling</b>	De mest kritiska och påverkande objekten när det gäller bannätets funktionalitet och transportkapacitet (inkl. större reparationer)	105	841
	Bannätets kapacitet mellan landskapscentrum, inkl. tvärförbindelser	48	382
	Funktionaliteten hos stationsområden och bangårdar, inkl. lastningsplatser för råvirke	24	191
	Andra än huvudledsnätet (inkl. lågtrafikerade), nödvändiga reparationer och utveckling	24	191
	<b>Förbättring totalt</b>	<b>53</b>	<b>420</b>
<b>Bastrafikledshållning, förbättring</b>	Stadsregioner, särskilt främjande av hållbar rörlighet	2–5	16–40
	Förbättring av plankorsningssäkerheten	15–20	120–160
	Förbättring av funktionalitet på linjeavsnitt och bangårdar	10–20	80–160
	Förbättring av lastningsplatser för råvirke	2–5	16–40
	Övriga	3–24	20–188
<b>Totalt</b>	<b>Utveckling och förbättring</b>	<b>254</b>	<b>2 025</b>

#### 4.1.2 Utveckling av bannätet

Projekthelheten bygger på målen i Trafik 12-planen och de strategiska riktlinjer som stöder målen samt på de fyra teman (se föregående kapitel) som presenteras i planens åtgärder och till vilka utvecklingsfinansiering anslås. Temana för utveckling tar också ställning till hur finansiering anslås till huvudleder och det övriga bannätet. Tyngdpunkten ligger på huvudlederna. I praktiken är de flesta utvecklingsprojekt kopplade till flera olika teman. Projekten svarar på de centrala behov som presenteras i den strategiska lägesbilden för trafiknätet.

Projekt har uteslutits från programmet på grund av bland annat bristande specifikation av projektinnehåll, låg påverkan eller osäkerhet förknippad med verksamhetsmiljön, trafiken eller effekter. De behov som delvis lämnats utanför måste bedömas och jämföras ytterligare ur hela bannätets synvinkel. Allmänt taget, innan olika brister i bannätet kan behandlas som eventuella egentliga projekt som tas upp i investeringsprogrammet, behövs en definition av åtgärderna samt en bedömning av kostnaderna och konsekvenserna.

I programmet är inte all finansiering som anvisats för utveckling bunden. Bakgrunden till detta är delvis att det under år 2022 har skett betydande förändringar i särskilt godstrafikens transportmängder och transporternas inriktning till följd av förändringar i verksamhetsmiljön som orsakats av Rysslands angrepp på Ukraina. Den minskade trafiken mellan Finland och Ryssland har minskat behovet av vissa projekt som tidigare var aktuella. De förändrade transportflödena inom de inhemska transporterna har å sin sida förstärkt vissa brister och gett nya motiveringar för att svara på dem. Situationen kräver fortfarande uppföljning och granskning av utvecklingsbehoven och medför eventuellt nya prioriterade åtgärder.

Reparationen av banor kommer att genomföras med finansiering från bastrafikledshållningen. De årliga finansieringsbehoven kommer att öka under de kommande tio åren till följd av att infrastrukturen blir allt äldre, kostnaderna ökar och i mindre utsträckning också för att mängden banegendom ökar. Det krävs betydande insatser enbart för att upprätthålla den nuvarande servicenivån på bannätet. Ofta ökar reparationer samtidigt servicenivån. Grundlig reparationen av huvudbanan på sträckan Helsingfors-Tammerfors kräver långsiktig finansiering och bildandet av en tydlig projekthelhet. Den presenteras som ett utvecklingsprojekt i programmet. Effekterna av reparationen av huvudbanan kommer att påverka ett nationellt brett område och bidra till att upprätthålla den nuvarande hastighetsnivån även för persontrafiken.

De centrala behoven i andra områden än huvudledsnätet gäller banans skick. Därför innefattar investeringsprogrammet ombyggnad av det övriga nätet för att i synnerhet trygga och förbättra näringslivets verksamhetsmöjligheter (Åbo-Nystad, Hangö-Hyvinge). Höjningen av dessa grundliga reparationer till utvecklingsprojekt motiveras också med att projekten skulle kunna genomföras snabbare än vad som är möjligt med bastrafikledshållningens finansiering. Via grundliga reparationer och andra åtgärder öppnas nya möjligheter i Norra Finland för näringslivets verksamhetsförutsättningar i projektet Lautiosaari-Elijärvi/Torneå-Röyttä. Projektet möjliggör överföring av transporter till spåren.

Med projekten förbättrar man de banavsnitt som till sin transportkapacitet är mest problematiska (Helsingfors-Riihimäki fas 3, och Luumäki-Joutseno) och de bangårdar som till sin funktionalitet är problematiska. Bankapacitetens tillväxt kommer dessutom att förkorta restiderna. Utvecklingsprogrammet innefattar också en förkortning av restiderna mellan Kouvola och Kuopio. Utvecklingen av banornas 250 kN axellastnät effektiviserar transporterna.

Utvecklingshelheten omfattar förbättring av tågtrafikens funktionalitet på bangårdar (Kotka, Tammerfors, Lauritsala). Vid några stationer förbättrar man passage-rarnas förhållanden (Karleby, Tammerfors). En reserv har presenterats för utveckling av lastningsplatser för råvirke.

Enligt Trafik 12-planen eftersträvar staten en högre servicenivå än huvudledsförordningen på de centrala banorna i TEN-T-nätkorridorerna. Planen lyfter också fram flaskhalsar i de centrala TEN-T-nätkorridorerna. Kraven i TEN-T-förordningen uppfylls väl på de centrala banorna i TEN-T-nätkorridorerna. Järnvägarnas huvudleder uppfyller redan nu de krav på servicenivå som fastställs för dem i huvudledsförordningen. I södra Finland är strävan efter en högre servicenivå och undanröjandet av flaskhalsar centralt kopplad till projektföretagens planering.

Flera av investeringsprogrammets utvecklingsprojekt kräver fortfarande planeringsfaser före byggplaneringen. En del av projekten är först i förplaneringsfasen. Några av projekten har nått järnvägsplaneringsfasen. Alla projekt kräver dock inte en järnvägsplan, utan det är fråga om direkt utarbetande av byggande eller genomförandeplaner. Översikts- och järnvägsplanering utförs med planeringsanslag, men de största projekten har också beviljats separata planeringsmedel enligt behov. Kostnaderna för att upprätta byggnadsplaner ingår i projektens kostnadskalkyler. Den grundliga reparationen av Helsingfors–Tammerfors omfattar även planering.

Eftersom endast förplanering har gjorts för en del av projekten eller projekten bara har framskridit till att utarbeta järnvägsplaner, ingår osäkerhetsfaktorer särskilt i kostnadskalkylerna för dessa projekt. Kostnadskalkylerna och eventuellt även projektinnehållet preciseras i takt med att planeringen framskrider. Kostnadsrisker ingår i större utsträckning i projekten i projektkorg 1B.

Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 6 och i bild 4. Närmare beskrivningar av projekt som ingår i investeringsprogrammet och deras effekter samt av de projekt som inte ingår i investeringsprogrammet och av andra banprojekt som granskades finns i rapporten "Banprojekt" i anslutning till investeringsprogrammet.

Tabell 6. *Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet.*

Projektkorg	Projekt	Kostnadskalkyl (milj. euro)	Kod (bild 4)
1A	Helsingfors–Riihimäki fas 3	339	R1
1A	Karleby's bangård*	16	R2
1A	Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana)	7	R3
1A	Tammerfors personbangård	126	R4
1A	Åbo–Nystad, grundlig reparation	82	R5
1B	Hangö–Hyvinge grundlig reparation	53	R6
1B	Helsingfors–Tammerfors grundlig reparation	350	R7
1B	Imatra–Joensuu, förbättring av kapaciteten	60	R8
1B	Kouvola–Kuopio förkortning av restiderna	12	R9
1B	Lauritsala trafikplats	22	R10
1B	Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, reparation och elektrifiering (med villkoret att en finansieringslösning hittas) *	19	R11
1B	Luumäki–Joutseno förbättring av förmedlingskapaciteten och höjning av hastigheten	247	R12
1B	Utveckling av lastningsplatser för råvirke	20	-
1B	Utvecklingen av ett axellastnätverk på 250 kN	43	-

\*) Kostnaden hela projektets kostnadskalkyl. Kostnadsfördelning med andra parter har inte avtalats





Bild 4. Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet.

### 4.1.3 Projekt för förbättring av bannätet

I Trafik 12-planen inriktas bastrafikledshållningens finansiering till de teman för förbättring som anges i tabell 4. Tabellen visar också den finansiering som är tillgänglig för dessa teman. En del av finansieringen är bunden till projekt som redan har inletts. I investeringsprogrammet lyfter man fram kommande förbättringsområden. En del av finansieringen avsätts dock inte för något visst ändamål på grund av finansieringens flexibla användning behovens och kortare tidsram.

Med förbättring avses generellt åtgärder som förbättrar servicenivån för behoven av ökad trafik eller förändrad markanvändning, dock också med beaktande av förbättring av trafiksäkerheten. Vid utarbetandet av investeringsprogrammet har projekt som överstiger 5 miljoner euro riktgivande betraktats som banutvecklingsprojekt och projekt som understiger detta belopp som bastrafikledshållningsprojekt.

#### Främjande av hållbar rörlighet i stadsregioner

Hållbar rörlighet främjas till exempel genom åtgärder för att förbättra passagerarförhållandena och tillgängligheten på stationer, olika åtgärder för att främja närtågstrafik såsom nya hållplatser eller åtgärder för att förbättra trafikens funktionalitet på linjer och bangårdar och utveckling av infartsparkering för cyklar och bilar. Stationernas förbättringsbehov är ofta kopplade till mer omfattande förbättringsbehov för banområden eller stationsområden. I investeringsprogrammet 2024–2031 presenteras inte de projekt som utsetts för temat.

#### Förbättring av funktionalitet på betydande linjeavsnitt och bangårdar

Förbättringsåtgärder som gäller banförbindelserna är till exempel att förbättra möjligheterna för tågen att mötas, förbättring av linjeblockeringen, höja axeltrycken, elektrifiera banorna samt förkorta rese- och transporttiderna/höja hastigheterna.

Förbättringar på trafikplatser och bangårdar är förknippade med en funktionell förbättring av dem ur trafikens synvinkel och en förbättring av passagerarnas förhållanden. Funktionella förbättringsåtgärder på trafikplatserna är till exempel att förlänga spåren, öka antalet sidospår och ändringar avseende bangårdarnas bannät. Åtgärder för att förbättra passagerarförhållandena är till exempel arrangemang och ändringar av plattformar, tillgänglighetsreparationer såsom höjning av plattformar, förbättring av åtkomsten till plattformar (bl.a. borttagning av plattformstigar), förbättring och ökning av plattformstak, förbättring av passagerarinformation, förlängning av stationsplattformar (på grund av tågmateriel) samt utveckling av anslutningsparkeringen för bilar och cyklar.

I investeringsprogrammet presenteras följande för temat:

- Avskaffande av lägre hastighetsbegränsningar (totalt 13 miljoner M€ fördelat på flera år)
- Ny mellanliggande linjeblockeringspunkt för banan Hyvinge–Hangö på banavsnittet Rajamäki–Nummela (0,5 M€) RP1
- Förbättring av passagerarplattformarna vid Kemi station, bland annat höjning av plattformar (4–6 M€) RP2
- Nya spår-, plattform- och underfartsarrangemang på Vammala bangård och ökad kapacitet för godstrafik med spårändringar, anknyter också till Digispåret (statens andel 7 M€) RP3

- Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Karis–Hangö (Hangö Norra, Santala, Lappvik, Ekenäs, Dragsvik) (totalt 1 miljon euro) RP4
- Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Riihimäki–Tammerfors (Ryttylä, Turengi, Parola, Iittala, Viiala, Lempäälä) (totalt 3,5–5,5 M€) RP5
- Förlängning av passagerarplattformen vid Torneå östra järnvägsstation (0,1–0,4 M€, beroende på längd) RP6
- Byggnad av säkerhetsanordningar på bangårdar, för att förbättra funktionaliteten och säkerheten (Pieksämäki, Kuusankoski, Kotka Hovinsaari) (totalt 3,5 M€) RP7-9

I investeringsprogrammet presenteras följande som projekt som i praktiken räknas in i övriga-temat men som anknyter till funktionaliteten av bangårdar:

- Ökad kameraövervakning av tågtrafiken på bangårdar (3,2 M€ under en period på fyra år)
- Åtgärder som förbättrar säkerheten vid TFÄ-bangårdarna, såsom förbättring och utvidgning av systemet för släckvatten, avrinningsbassänger, inhägnader och ökad kameraövervakning (2–4 M €/år).

### **Förbättring av lastningsplatser för råvirke**

Finansiering för råvirkestets lastningsplatser används för årliga förbättringar av befintliga lastningsplatser över olika delar av nätet av lastningsplatser. Förbättringsarbetet har omfattat bland annat spårändringar som har möjliggjort effektiva systemtågtransporter, utbyggnad av lagerområden och åtgärder som har gjort det möjligt att använda elektriska lok. Det är viktigt för effektiviteten av transporten av råvirke och lastningsplatsernas funktionalitet att lastningsplatserna gör det möjligt att i större utsträckning lasta systemtåg på 24 eller fler vagnar (27 eller till och med 30 vagnar) på ett och samma spår och att lagerområdena är tillräckligt stora.

Lägesbilden och framtidsbilden för nätverket av lastningsplatser har granskats i en utredning som publicerades i maj 2022. Utredningens lägesbild i kombination med betydande förändringar i transportflödet av importerat virke i början av 2022 och deras inverkan på transportflödena i Finland bildar en helhet som har bedömts under år 2022. Framtida förbättringsprojekt kommer att fastställas utifrån denna bedömning. I den andra tilläggsbudgeten för 2022 har det beviljats 40 miljoner euro i tilläggsfinansiering för bastrafikledshållning för att främja det nationella nätverket av virkesterminaler och förbättra resiliensen i leveranskedjorna för energived. Att tilläggsfinansieringen riktas till lastningsplatserna för råvirke i bannätet har bedömts som en del av helheten. De rekommenderade åtgärderna utifrån bedömningen är i regel desamma som identifierades i publikationen våren 2022. Beslut om genomförande fattas under 2023 efter att planeringsberedskapen, kostnads kalkylerna och genomförbarheten för objekthelheten har preciserats.

### **Säkerhet i plankorsningar**

Plankorsningar är för närvarande den tydligaste säkerhetsrisken på järnvägarna. Säkerhetsriskerna berör inte endast vägtrafikanter utan även bantrafikens och via detta tågresenärernas säkerhet. Avlägsnande av plankorsningar är den viktigaste enskilda åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten. Syftet är också att minska skador på fordon till följd av olyckor, tågtrafikstörningar och risker för miljöskador till följd av olyckor vid plankorsningar. Avlägsnandet av plankorsningar främjar också smidigheten i spårtrafiken och gör att man kan höja hastighetsnivåerna.

Plankorsningarna i hela bannätet ska före utgången av 2030 bringas till den nivå som förutsätts i Traficoms järnvägssystemets delsystem Infrastruktur. Den årliga budgeten på i genomsnitt cirka 18 miljoner euro skulle fördelas på följande sätt: 10–13 miljoner euro/år för förlängning av borttagnings- och förbättringsprogrammet till 2030 för att uppfylla kraven, 3–5 miljoner euro per år för livscykeluppgraderingar av plankorsningsanläggningar och förnyelse av anläggningsbeståndet och 1–5 miljoner euro/år för nya typer av kostnadseffektiva plankorsningsanläggningar med en volym på cirka 5–50 årliga anläggningar.

De plankorsningar som ska avlägsnas och förbättras väljs med i programmet i den första fasen genom att man bedömer kostnadseffektivitet och objektets risker. Detta innebär att plankorsningar med de sämsta förhållandena och objekt med de billigaste kostnaderna planeras med hjälp av det säkerhetsbedömningsverktyg som används. Plankorsningar i omedelbar närhet av planerade områden bedöms samtidigt eftersom det är enklare att avlägsna flera plankorsningar genom omledningsarrangemang. Regionala objekt kan också väljas endast med tanke på avlägsnande och förbättring.

När det gäller livscykeluppgraderingar av plankorsningsanläggningar garanterar en förnyelse av omkring 20 anläggningar per år en lämplig nivå för uppgradering av relä- och logikanläggningar. Trafikledsverket utreder också hur nya typer av och kostnadseffektiva plankorsningsanläggningar kan läggas till bannätet samt undersöker objekt där lätta anläggningar till sina egenskaper är lämpliga, eller där bomanläggningar inte är nödvändiga med tanke på trafiken. Dessutom kartläggs plankorsningar för vilka det skulle vara förnuftigare att utrusta dem med lättare anordningar än att avlägsna hela objektet.

Vad gäller objekt som är dyrare och utförs enligt finansieringen (en plankorsning ersätts med vägbro, underfart eller en halvboomsanläggning som förbättrar den lokala trafiksäkerheten) förhandlingar förs om finansieringsandelarna med kommuner eller företag när det gäller industrispår. Vad gäller plankorsningar vid landsvägar är den lokala NTM-centralen diskussionspart för samarbetets och finansieringens del inom ban- och vägprojekt.

*Tabell 7. Namngivna förbättringsprojekt för bastrafikledshållning av banor som föreslås för genomförande i investeringsprogrammet.*

Projekt	Kostnads kalkyl (milj. euro)	Kod (bild 5)
Ny mellanskyddspunkt för banan Hyvinge- Hangö på banavsnittet Rajamäki-Nummela	0,5	RP1
Förbättring av passagerarplattformarna vid Kemi station	4-6	RP2
Nya spår-, plattform- och underfartsarrangemang på Vammala bangård och ökad kapacitet för gods- trafik	7	RP3
Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Karis- Hangö	1	RP4
Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Riihimäki- Tammerfors	3,5-5,5	RP5
Förlängning av passagerarplattformen vid Torneå östra järnvägsstation	0,1-0,4	RP6
Byggande av säkerhetsanordningar på bangårdar (Pieksämäki, Kuusankoski, Kotka Hovinsaari)	3,5	RP7-9
Avskaffande av lägre hastighetsbegränsningar	13	-
Ökad kameraövervakning av tågtrafiken på bangårdar	3,2	-
Åtgärder som förbättrar säkerheten vid TFÄ- bangårdar	2-4/år	-



Bild 5. Projekt för förbättring av bannätet.

#### 4.1.4 Möjligheter till FSE-finansiering av banprojekt

Vad gäller banprojekt i TEN-T-nätet kan stödet som kan begäras uppgå till 50 % för planering och 30 % för byggande av banan. Om man ansöker om stöd för projektet som en del av ansökan om militär mobilitet, är stödprocenten för byggandet 50 %. Största delen av stödet riktas till stomnätet. Stödet till projekt rekommenderas vara minst 1,0 miljoner euro. I det nya utkastet till TEN-T-förordning föreslås lindringar i det tidigare stränga nytto- och kostnadskravet som träder i kraft år 2024. Finansieringen för programperioden koncentreras till åren 2021–2023.

Bedömning av stomnätsprojekt för vilka stöd kan sökas:

- Helsingfors–Riihimäki, fas 3
- Tammerfors personbangård (byggnadsplaneringen för projektet får redan EFS-stöd.
- Karleby bangård
- Kotolahti–Mussalo tilläggsbana

Det är möjligt att den sista egentliga ansökan under FSE-programperioden är ansökan för år 2023 (deadline uppskattningsvis 1/2024). Kostnaderna är stödberättigande från och med inlämnandet av ansökan. Beredskap för denna ansökan skulle finnas åtminstone genom byggandet av den tredje fasen av Helsingfors-Riihimäki, Tammerfors personbangård och tilläggsspåret Kotolahti-Mussalo, om man beslutar att bevilja nationell finansiering för projekten. Även i fråga om planeringsberedskapen på bangården i Karleby är det möjligt att genomföra projektet under år 2024.

Projekten i det heltäckande nätet finns i projektkorgen 1B, dvs. projekten förutsätter planering innan de genomförs och de kan genomföras först i slutet av investeringsprogramperioden. Om planeringen av projekten främjas senast under år 2024 kan man ansöka om stöd för dem i ansökan 2023. Samtidigt kan man ansöka om stöd för byggande, men antagandet är att projekten ska vara färdiga under FSE2-programperioden, dvs. slutföras före utgången av 2027.

Bedömning av projekt i det övergripande nätet för vilka stöd kan sökas:

- Kouvola-Kuopio
- Imatra-Joensuu
- Lauritsala trafikplats (stöd för järnvägsplanering söks i ansökan 2022)
- Luumäki-Joutseno (stöd för järnvägsplanering söks i ansökan 2022),
- Hyvinge-Kirkniemi utveckling av 250 kN axellast

## 4.2 Landsvägsnätet

### 4.2.1 Vägnätets ekonomiska ram

Under planeringsperioden för Trafik 12 kommer sammanlagt cirka 1 390 miljoner euro att anslås till utveckling av landsvägsnätet utöver redan slutförda utvecklingsprojekt. För investeringsprogrammets tidsperiod 2024–2031 **är den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet 1166 miljoner euro**, vilket inkluderar 205 miljoner euro för projekt som fortsätter från och med 2032.

Statens finansiering anslås till utveckling av landsvägsnätet i enlighet med de teman som anges i Trafik 12-planen:

- 1) Finansieringen av landsvägsnätets utveckling inriktas på att förbättra verksamhetsförutsättningarna i näringslivet, arbetstrafikens behov och trafiksäkerheten. Finansieringen riktas till huvudledernas mest betydande objekt och till att förbättra servicenivån vid punktmässiga objekt runt om i Finlands trafiknät, i enlighet med den strategiska lägesbilden. I första hand prioriteras förbindelsesträckor som har flera brister i servicenivån enligt huvudledsförordningen. Samtidigt utvecklas landsvägarna i TEN-T-stomnätet för att bättre uppfylla kraven i förordningen om riktlinjer. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 890 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **830 miljoner euro**.
- 2) Därtill kommer näringslivets verksamhetsförutsättningar att förbättras på det övriga vägnätet. Finansiering riktas till kritiska broförbättringar och till kostnadseffektiva bygg- och planeringsobjekt gällande broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- eller terminalförbindelser och andra akuta behov. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 300 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **137 miljoner euro**.
- 3) Staten deltar med samfinansiering och avtalsenligt i utvecklingen av näringslivet och stödandet av markanvändning för andra kommuner än de i MBT-regionerna. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 200 miljoner euro och under investeringsprogramperioden till cirka **199 miljoner euro**.

Den befintliga **förbättringsfinansieringen för landsvägarnas bastrafikledshållning** fördelas i enlighet med de teman som beskrivs i tabell 8. Kostnaderna för mindre landsvägsförbättringsprojekt under planeringsperioden för Trafik 12 uppgår i genomsnitt till cirka 46 miljoner euro per år och under investeringsprogramperioden i genomsnitt till cirka 39 miljoner euro per år.

Landsvägsprojektens möjligheter till FSE-finansiering behandlas i kapitel 4.2.4.



Tabell 8. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2024–2031, landsvägsnätet.*

Landsvägsnätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Medelvärde M€ / a	Totalt M€
	<b>Utveckling totalt</b>	<b>146</b>	<b>1 166</b>
<b>Utveckling</b>	Förbättring av verksamhetsförutsättningarna i näringslivet, arbetstrafikens behov och trafiksäkerheten. Huvudledningarnas viktigaste objekt och förbättringen av servicenivån punktvis runt om i Finland.	104	830
	Det övriga vägnätet: förbättring av kritiska broar, broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- och terminalförbindelser och andra akuta behov.	17	137
	Samfinansiering och avtalsenlighet i stödjandet av näringsliv och markanvändning för andra kommuner än de i MBT-regionerna.	25	199
	<b>Förbättring totalt</b>	<b>39</b>	<b>310</b>
<b>Bastrafikledshållning, förbättring</b>	Nödvändiga regionala näringslivsobjekt.	20–25	160–200
	Mindre väg- och anslutningsarrangemang som förbättrar trafiksäkerheten.	5–10	40–80
	Objekt i statens nät som främjar promenader och cykling.	10	80
	Infartsparkering i statens nät i anslutning till banor och landsvägar.	2–5	16–40
	Övriga	0–2	0–14
<b>Totalt</b>	<b>Utveckling och förbättring</b>	<b>185</b>	<b>1 476</b>

#### 4.2.2 Utveckling av landsvägsnätet

Planeringen av utvecklingsprojekt för landsvägsnätet gäller i synnerhet de leder som har de mest betydande bristerna i servicenivån i fråga om säkerhet, funktion eller miljöolägenheter. På dessa leder förutsätter också den prognostiserade ökningen av passagerar- och/eller godstrafiken investeringar för att en tillräckligt god servicenivå på trafiken ska kunna upprätthållas.

Granskningen av investeringsprogrammet har omfattat cirka 150 vägprojekt eller vägprojekthelheter för vilka planeringsmaterial och åtminstone preliminära konsekvensbedömningar har funnits tillgängliga. Projektgruppen baserar sig i huvudsak på planer på olika nivåer som utarbetats i NTM-centralerna. Dessa planer å sin sida bygger vanligtvis på behov som har uppstått bland annat i de regionala planerna för trafiksystem.

Servicenivån på det befintliga trafikledsnätet och förvaltningen av reparationskulden är ett betydande och övergripande tema i Trafik 12-planen. Detta, liksom de riktlinjer som anges i kapitel 4.2.1, har varit vägledande för utformningen av projekthelheten. Också projektens beredskap för planering och beslutsfattande har haft ett visst inflytande på de val som gjorts. I utvecklingen av landsvägsnätet som helhet har man strävat efter att uppfylla målen i Trafik 12-planen och utvecklingsfinansieringen har riktats till helheter som presenteras i tabell 8.

Dessutom har man i MBT-stadsregionerna identifierat fem potentiella vägprojekt som uppfyller kriterierna för samfinansiering. Projekten har tagits fram i regionernas MBT-planer men ingår inte i investeringsprogrammets ekonomiska ram.

Effektivitet är ett av de tre målen inom Trafik 12-planen. Detta är en, men inte den enda, faktorn i valet av projekt. Urvalskriteriet är därmed inte endast projektets ekonomiska lönsamhet. Till exempel kan projekt som ökar vägkapaciteten i växande stadsområden vara ekonomiskt mycket lönsamma, men de bidrar inte nödvändigtvis till ett regionalt trafiksystem som bygger på hållbara färdvägar.

Statens uppskattade totala kostnaden för projekthelheten för landsvägsnätet är i investeringsprogrammet ca 1176 miljoner euro, vilket är ca 10 miljoner euro mer än den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet, 1166 miljoner euro. En del av projekten är sådana där man inte har reserverat finansieringsandelar från andra parter, eftersom det inte har förts någon diskussion om kostnadsfördelningen. En del av projekten har med stor sannolikhet förutsättningar också för extern finansiering. Kostnadsfördelning kan avtalas allteftersom projektens planer framskrider. Uppgifterna om projektens kostnadsfördelning och uppskattningen av statens totala kostnader uppdateras i samband med de årliga uppdateringarna av investeringsprogrammet.

På grund av den ökade kostnadsnivån, justeringen av finansieringsbesluten för pågående projekt, besluten om genomförande av nya projekt och de ökade kostnaderna för projekt som planeras har de totala kostnaderna för de utvecklingsprojekt för landsvägsnätet som presenterades i det föregående investeringsprogrammet 2023–2030 stigit med cirka 200 miljoner euro över den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet (1166 M€). Till följd av detta föreslås inga nya utvecklingsprojekt för landsvägsnätet i investeringsprogrammet och fyra tidigare föreslagna utvecklingsprojekt har lämnats utanför programmet.

Finansieringen av de projekt som ingår i investeringsprogrammet riktas till största delen till förbättring av TEN-T-stamnätet och huvudlederna. Finansiering har avsatts för de nuvarande huvudlederna också innan förordningen om huvudleder trädde i kraft. Huvudledsnätet är den del av nätet där största delen av trafikprestationerna i landets fordonstrafik sker. Enligt prognoserna är den största trafikökningen fokuserad till huvudlederna, varmed utvecklingsbehoven är störst på denna del av nätet.

Servicenivåbrister på TEN-T stamnätet och huvudlederna korrigeras både genom stora utvecklingsprojekt och punktvist i områden runtomkring Finland. På så sätt väljs de effektivaste betydande utvecklingsprojekten ut, samt ett större antal mindre projekt som bevarar eller förbättrar trafiksäkerheten och servicenivån.

Finansieringen av det övriga vägnätet riktas huvudsakligen till reparationer av sådana kritiska broar som inte är realistiska att finansiera genom bastrafikledshållningen. Dessutom föreslås en krävande reparation av sättningar i programmet.

Vägprojekt i icke-MBT-regioner består av objekt där aktörer i regionen kan ha ett intresse av att bidra till kostnaderna för genomförandet. Kostnadsfördelningen för projekten har ännu inte överenskommit. Dessutom omfattar denna helhet utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller.

## Stora utvecklingsprojekt för TEN-T-stamnätet och huvudlederna

I investeringsprogrammet anges sex stora projekt för utveckling av huvudlederna. Tre av dem är de viktigaste enskilda utvecklingsobjekten i TEN-T-stamnätet och tre utvecklingsprojekt som förbättrar servicenivån på den längre förbindelsesträckan. Objekten åtgärdar landsvägsnätets svåraste servicenivåbrister som presenteras i den strategiska lägesbilden och med dem svarar man på servicenivåbrister i TEN-T-stamnätet i enlighet med förordningen om huvudleder.

Stora utvecklingsprojekt i TEN-T-stamnätet är:

- Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors 139 M€
- Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä 185 M€
- E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum 221 M€

Stora utvecklingsprojekt på huvudlederna är:

- Riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas) 108 M€
- Riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola, fas 1, 140 M€
- Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä fas 1 100 milj. euro

I synnerhet på dessa vägvägnitt bör servicenivån höjas så att den motsvarar kraven i förordningen samt de nuvarande trafikmängderna och transportbehoven. Genom projekten utvecklas bl.a. servicenivån för näringslivets transporter och förbindelserna till hamnarna, förbindelser i stadsregionerna som är viktiga med tanke på arbetet. Genom projektet förbättras också trafiksäkerheten, transporternas effektivitet och repareringsskulden förkortas. Smidigheten i den internationella trafiken tryggas.

Närmare beskrivningar av de landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och deras konsekvenser finns i rapporten "Landsvägsprojekt" i anslutning till investeringsprogrammet. Rapporten innehåller också beskrivningar av några landsvägsprojekt som inte omfattas av investeringsprogrammet samt en förteckning över andra granskade landsvägsprojekt.

## Förbättring av huvudledernas trafiksäkerhet och servicenivå

Projekthelheten består av små och medelstora utvecklingsåtgärder för huvudleder, med vilka man antingen upprätthåller den nuvarande servicenivån genom att säkerställa skicket på vissa kritiska broar eller genom att utveckla smidigheten eller genom att förbättra trafiksäkerheten vid punktmässiga objekt med lätta åtgärder runt om i Finland. Det finns 20 objekt, av vilka 3 finns i TEN-T-stamnätet. Beredskapen att genomföra projektet är i huvudsak god i dessa objekt.

Objekten åtgärdar de servicenivåbrister som presenteras i den strategiska lägesbilden och med dem svarar man på servicenivåbrister i enlighet med förordningen om huvudleder.

Med projekten utvecklas bland annat ur perspektivet för näringslivet och sysselsättningen betydande förbindelser landskapscentrum emellan, bevaras med tanke på näringslivet och sysselsättningen viktiga förbindelser från området till landskapscentrumen och andra väsentliga centrum, förbättras transporternas effektivitet och minskas repareringskulden. Smidigheten i den internationella trafiken

tryggas. Framför allt förbättrar dessa mindre projekt i stor utsträckning trafiksäkerheten i huvudledsnätet. Projekten utnyttjar det nuvarande vägnätet och är vanligen mindre omfattande lösningar än stora utvecklingsprojekt.

Mållåret för utvecklingen av TEN-T-stamnätet är 2030. Enligt planerna för stamnätet finns det identifierade utvecklingsbehov på cirka 2,5 miljarder euro för de andelar som inte uppfyller målnivån. I investeringsprogrammet riktas 459 miljoner euro av finansieringen av utvecklingen av landsvägsnätet till stamnätet. Man kan dock avvika från standarden för stamnätets målnivå om byggandet av infrastruktur som uppfyller kraven inte är samhällsekonomiskt lönsamt, och om en hög säkerhetsnivå kan tryggas med en vanlig vägtyp. Möjligheten till undantag har inte till alla delar beaktats i planerna, men en helhet på 2,5 miljarder euro ger en tillräcklig bild av utmaningarna med att uppnå målnivån på den nuvarande finansieringsnivån.

Europeiska kommissionen publicerade ett förslag till en ny förordning om TEN-T-nätet i december 2021. Reformen har beskrivits i avsnitt 2.1.3. Detta skulle underlätta uppnåendet av standardnivån för stamnätet.

I förordningen om huvudleder anges servicenivåmål för landsvägarna. Som mätbara indikatorer för servicenivåbrist används en hastighetsbegränsning på under 80 km/h och trafikstockningar. I nuläget finns 238 kilometer vägvagnsnitt på landsvägarnas huvudleder, vars servicenivå är bristfällig på grund av hastighetsbegränsningen under 80 km/h. Problem med smidigheten på huvudlederna förekommer på 138 kilometer.

Kostnaderna för att åtgärda bristerna i servicenivån på landsvägarnas huvudleder under de kommande cirka 10 åren har uppskattats till sammanlagt cirka 6,3 miljarder euro, varav i investeringsprogrammet presenteras utvecklingsprojekt på cirka 1,0 miljarder euro. När man inkluderar projekt för att förbättra bastrafikledshållningen och eventuella projekt i MBT-stadsregionerna stiger summan till cirka 1,6 miljarder euro. TEN-T stamnätet ingår i huvudledsnätet.

När investeringsprogrammets projekt har genomförts år 2035 finns det mindre brister än år 2021 på avsnitt med hastighetsbegränsning under 80 km/h, på cirka 10 kilometer av huvudlederna. Trafikproblemen på huvudlederna uppskattas öka 2,5 gånger redan före 2035, även om vägnätet utvecklas och vägtrafikens tillväxt dämpas genom klimatpolitiska metoder. I annat fall bedöms funktionsproblemen öka tredubbelt. Detta beror på den förutspådda ökningen av trafiken.

### **Bevarande och förbättring av servicenivån för det övriga vägnätet**

Projekthelheten består av små och medelstora utvecklingsåtgärder för det övriga vägnätet, med vilka man antingen upprätthåller den nuvarande servicenivån genom att säkerställa skicket på vissa kritiska broar eller genom att utveckla smidigheten eller genom att förbättra trafiksäkerheten vid punktmässiga objekt med lätta åtgärder. Det finns sammanlagt 12 objekt.

Projekthelheten motsvarar Trafik 12-linjeföringen om en förbättring av servicenivån punktvis i områden runt om i Finland.

Med projekten utvecklas bland annat ur perspektivet för näringslivet och sysselsättningen betydande förbindelser landskapscentrum emellan, bevaras med tanke

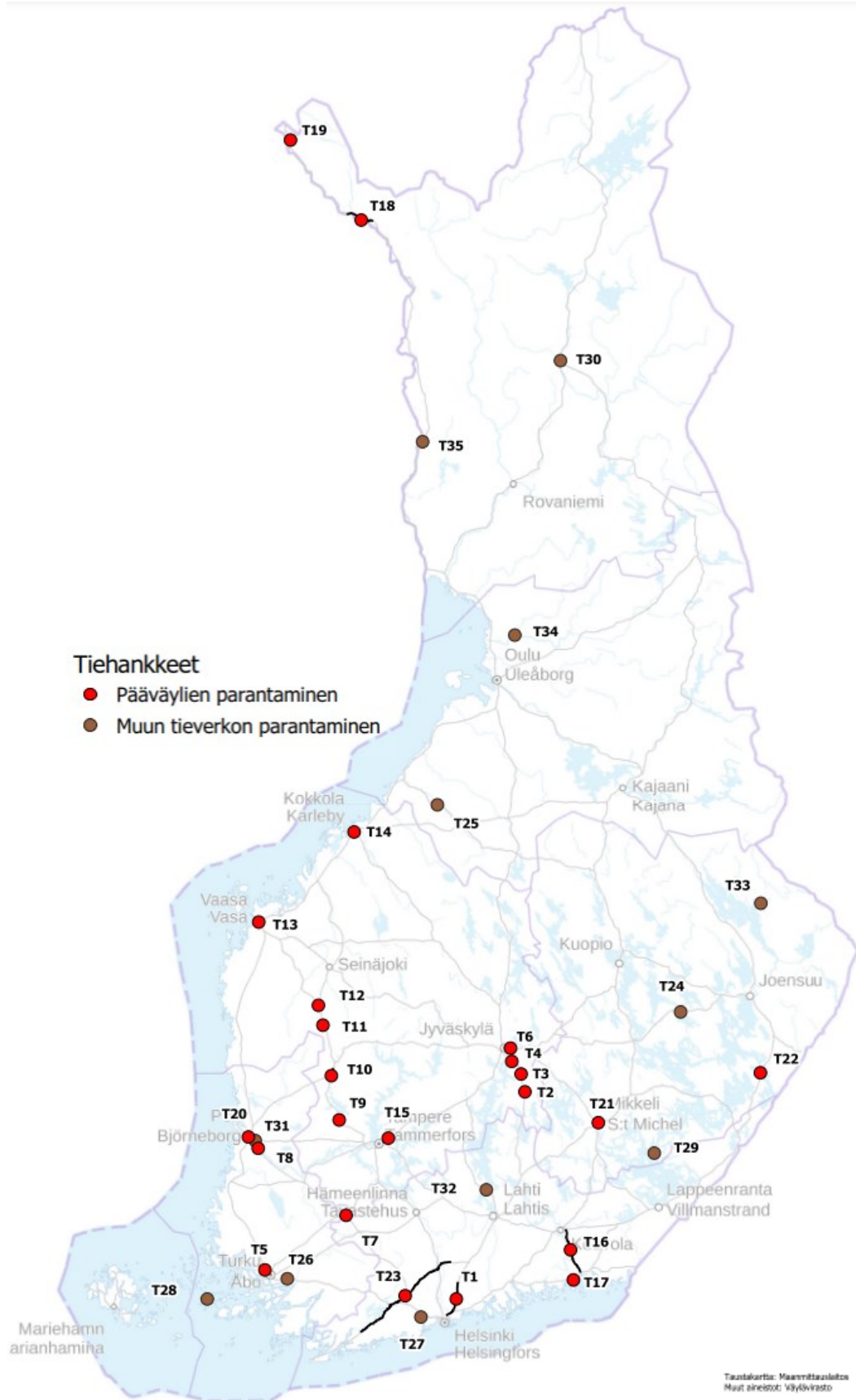
på näringslivet och sysselsättningen viktiga förbindelser från området till landskapscentrumen och andra väsentliga centrum, förbättras transporternas effektivitet och minskas renoveringsskulden. Projekten förbättrar trafiksäkerheten i vägnätet. Projekten utnyttjar det nuvarande vägnätet och är vanligen mindre omfattande lösningar än stora utvecklingsprojekt.

Till helheten för det övriga vägnätets mellanstora broar har man till Trafikledsverkets broprogram lyft sådana höjdpunkter, vars genomförande ur finansieringen för bastrafikledshållningen skulle orsaka ett stort underskott i den övriga bastrafikledshållningen och som finns utmed viktiga rutter ur perspektivet för näringslivet. Genom att rusta upp broarna undviker man viktbe­gränsningar som är till nackdel för näringslivets transporter. Med projektet underhålls ur perspektivet för näringslivet tillgängligheten områdena emellan.

*Tabell 9. Landsvägnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet.*

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
<b>Förbättring av TEN-T-stamnätet</b>			
1A	Rv 4, Ring I–Ring III (inkl. trafikledning Koskela–Järvenpää), Helsingfors	139	T1
1A	Rv 4, norr om Leivonmäki, Joutsa	14	T2
1A	Rv 4, vid Vestonmäki, Toivakka	10	T3
1A	Rv 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä	7	T4
1A	E18, St 40, Åbos ringled i Reso centrum	221	T5
1B	Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä	185	T6
<b>Förbättring av andra huvudleder</b>			
1A	Rv 2 Humppila	8	T7
1A	Rv 2, Ruskila–Haistila, Ulvsby	7	T8
1A	Rv 3 förlängning av Hämeenkyrönväylä, Rokkakoski–Hanhijärvi	12	T9
1A	Rv 3 Alaskylä–Parkano	16	T10
1A	Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	18	T11
1A	Rv 3 och Rv 19, anslutning i Jalasjärvi, Kurikka	12	T12
1A	Rv 8 och regionalväg 742 Vasa förbindelseväg fas 1	43	T13
1A	Rv 8 Karleby centrum fas 1	16	T14
1A	Rv 9 Tammerfors–Orivesi, fas 1 på sträckan Alasjärvi–Käpykangas	108	T15
1A	Rv 15 Kotka–Kouvola	140	T16
1A	Rv 15 Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)	10	T17

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
1A	Rv 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis	34	T18
1A	Rv 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis	4	T19
1B	Rv 2 förbättring i Björneborgs centrum	68	T20
1B	Rv 5, Savilahti bro, S:t Michel	17	T21
1B	Rv 6, Syrjäsalmi bro, Kides	7	T22
1B	Rv 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1	100	T23
<b>Förbättring av det övriga vägnätet</b>			
1A	Rv 23, vid Karvio kanal, Heinävesi	13	T24
1A	Rv 27 Ylivieska södra överfartsbro	13	T25
1A	St 40, Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins	9	T26
1A	St 50 Ring III vid Esbogården, reparation av sättningar	36	T27
1A	Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas	12	T28
1A	Förbindelseväg 15123, ersättning av Hätinvirtas färja med en bro, Puumala	14	T29
1B	Rv 5, bron i Kitinen, Sodankylä	8	T30
1B	Rv 11 Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg	12	T31
1B	Rv 24 Vääksy bro, Asikkala	7	T32
1B	St 73 bron över Lieksanjoki, Lieksa	9	T33
1B	Rv 849, Ijo älvs bro, Uleåborg	8	T34
1B	Rv 937, Pello bro	12	T35
1B	Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorrider i statens nät	60 (30+30)	



*Bild 6. Landsvägsnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet.*

## Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter

Till regionala målnät för cykelvägar har man identifierat nya anslutningsbehov på statens trafikledsnät på en sträcka om 500 km, varav en del befinner sig i MBT-stadsregioner. Utöver nya anslutningar har ett behov av att höja servicenivån för de nuvarande lederna till kvalitetskorridorer identifierats. Den betydande ökningen av antalet cyklar har också ökat landsvägsnätets utvecklingsbehov. Syftet med projektet är att utveckla cykeltrafikens förhållanden på landsvägsnätet på platser med hög användarpotential.

På basis av en mer detaljerad översikt över projekten, kan projekten delas in i tre kategorier: nya regionala cykelanslutningar, höjd servicenivå för de befintliga förbindelserna och utveckling av cykelturismens anslutningar på viktiga platser.

Preliminärt har man identifierat cirka 60 km nya cykeltrafikförbindelser på en längre förbindelsesträcka, cirka 100 km cykelvägar som ska förbättras och cirka 50 km cykelvägar som betjänar turismen. Objektens planeringsberedskap gör att det ännu inte är möjligt att presentera dem för genomförande. Genomförandena allokeras till slutet av programperioden. De preliminära objekten är:

### Nya cykelvägar

- Rv 9 Keljonkangas-Muurame 5,0 km
- Rv 18 Ristonmaan etl - Kukkumäki 2,3 km
- Sv 43 Kodjala-Kalanti 7,4 km
- Sv 63 Kauhava 13,5 km
- St 749 Nykarleby-Jakobstad 11,8 km
- Lv 2555 Järvikylä-Norrmark 5,6 km
- Lv 7041 Nurmo-Lappo 15,4 km

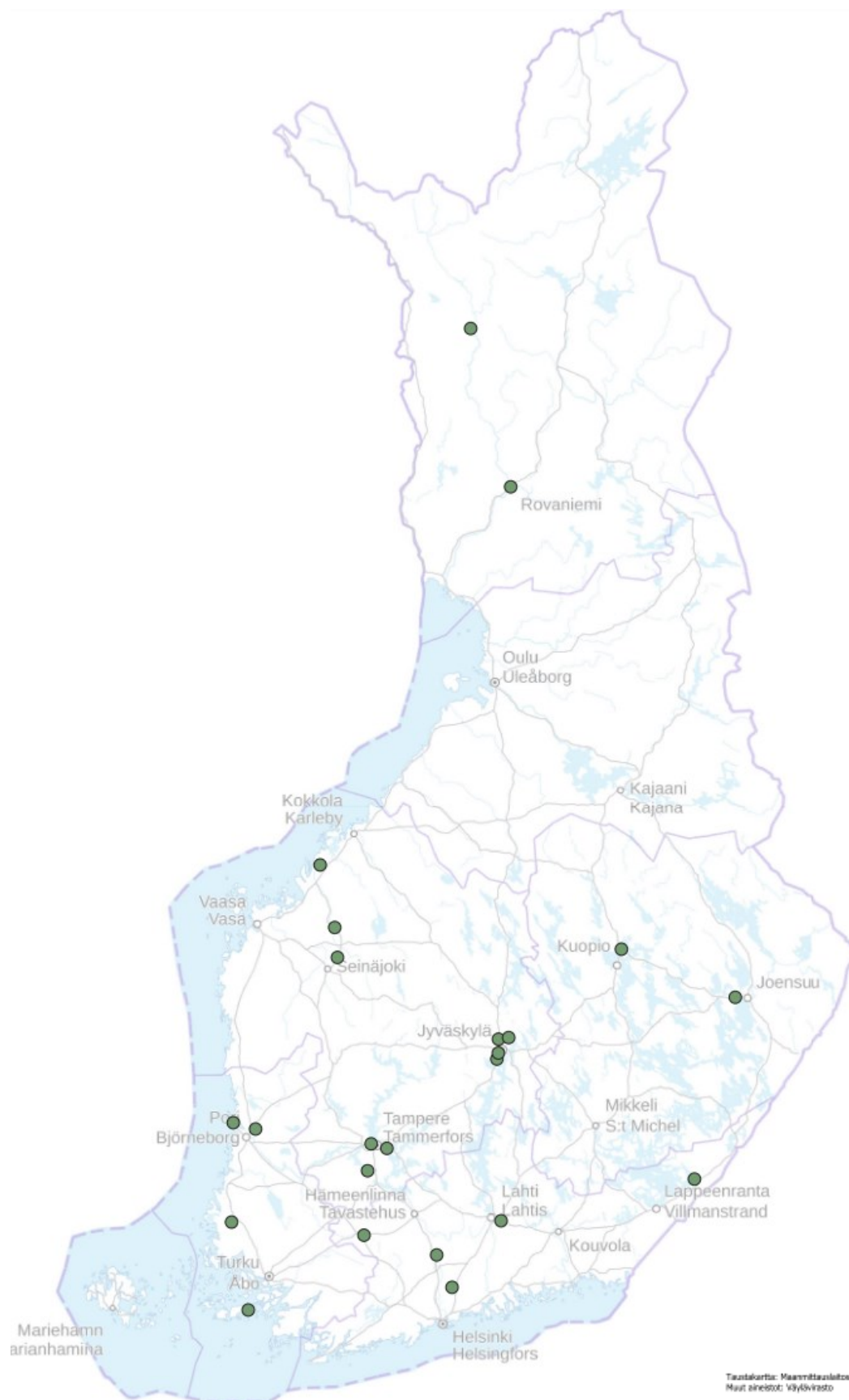
### Cykelvägar som ska förbättras

- Rv 4 Jyväskylä - Tikkakoski 5,6 km
- Rv 4, stamväg 81, landsväg 9442 "Brolänken" 4,8 km
- Rv 9 Ylämylly-Siilainen 11,2 km
- Rv 12 Teiskontie 3,8 km
- Lv 312 mellan riksväg 4 - Nastola 10,0 km
- St 339 Suorama-Liuu 2,3 km
- Lv 559 Gamla femman 16,2 km
- Lv 637 Jyväskylä - Laukas 20,0 km
- Lv 2804/2821 Jockis-Tammela 17,0 km
- Lv 2850 Hyvinge-Riihimäki 10,0 km
- Lv 120 Kvalitetsrutt för hållbar trafik på Vichtisvägen och dess fortsatta planer

### Cykelvägar för turism

- St 79 Kittilä 10,5 km
- Lv 145 mellan st 45 - Tvärvägen 8,0 km
- Lv 180 Prostvik-Nagu 13,4 km
- Lv 269 Ytterö-Räfsö 9,0 km
- St 301 Vesilahti-Lembois 4,7 km
- Lv 14871 Kaljaniementie 4,1 km





*Bild 7. Utvecklingsobjekt i det regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter*

### 4.2.3 Landsvägsnätets förbättringsprojekt

Landsvägsnätet har många betydande enskilda problemobjekt vars servicenivå och trafiksäkerhet inte uppfyller dagens trafikbehov. Objekt som kräver förbättringar har identifierats i de regionala planerna som gäller trafiksystem. Trafik 12-planen drar också riktlinjer för förbättringsfinansiering för bastrafikledshållningen och den begränsade finansieringen som står till förfogande anslås enligt tabell 7.

Valet av bastrafikledshållningens förbättringsprojekt betonar näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetstrafikens behov och trafiksäkerhet. Typiska åtgärder är olika anslutnings- och körfältsarrangemang, reparation av planskilda anslutningar, förbättring av vägar och broar, förbättring av vägarnas struktur, serviceområden för tung trafik, utveckling av hamn- och terminalförbindelser, bekämpning av miljöskador samt åtgärder för att främja trafiksäkerhet, gång och cykling, infartsparkering och kollektivtrafik.

Projekt för att förbättra verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet är särskilt inriktade på viktiga näringspolitiska områden och knutpunkter för godstransporter. Åtgärderna kommer särskilt att förbättra funktionaliteten hos näringslivstransporter och minska transportkostnaderna. I projekt som förbättrar trafiksäkerheten betonas olika anslutnings- och körfältsarrangemang och andra mindre trafiksäkerhetsåtgärder. I projekt som främjar gång och cykling betonas också förbättrad trafiksäkerhet.

Vid utveckling av infartsparkering på det statliga nätet är det primära målet att främja användningen av kollektivtrafiken. Finansierade infartsparkeringsobjekt ska kopplas till det statliga trafikledsnätet. På landsvägsnätet är projekten vanligtvis infartsparkering för bilar och cyklar i samband med busshållplatser som utförs som parkering på marknivå. Objekten kan vara enskilda hållplatser eller flera hållplatsobjekt inom projekthelheter som genomförs på basis av en bredare regional plan. I princip är statens finansiering 50 % för objekt av regional betydelse och 30 % för objekt av lokal betydelse. I princip är den statliga finansieringen till cykelparkering 50 %.

Av finansieringsramen för förbättringsprojekten i landsvägsnätet (310 M€) har under åren 2024–2031 knappt 10 miljoner euro bundits till redan fastslagna projekt. I investeringsprogrammet presenteras obunden finansiering för förbättringsprojekt för bastrafikledshållning på följande nivå av noggrannhet:

- Cirka 40 % av finansieringen riktas till genomförandet av de angivna förbättringsprojekten för åren 2024–2031 (totalt cirka 122 miljoner euro)
- Cirka 60 % av finansieringen kommer att anslås till förbättringsprojekt som utses senare och till mindre ospecificerade objekt som främjar bland annat trafiksäkerhet, resors funktionalitet, gång och cykling samt infartsparkering (totalt cirka 178 miljoner euro).

Med förbättringsprojekten finns det en möjlighet att på ett flexibelt sätt satsa på förändringsbehov i näringslivet och samhällen på flera platser runt om i Finland och därmed få genomslag för ett bredare område och i aktuella behov. Ur denna synvinkel är kostnaderna för enskilda projekt i huvudsak lägre än 5 miljoner euro. Effekternas omfattning står i stort sett i proportion till den tillgängliga finansieringen. Enskilda projekt förbättrar de lokala trafikförhållandena och med ett bredare program kan man rikta in de önskade effekterna på ett större område.

Projekten presenteras i ordning efter vägnummer och det preliminära statliga bidraget till kostnaderna presenteras. Flera områden stöder också utvecklingen av kommunernas markanvändning och genomförandet förutsätter finansieringsandelar från kommunerna och mer detaljerade förhandlingar om kostnadsdelning.

*Tabell 10. Namngivna projekt för bastrafikledshållning som föreslås för genomförande i investeringsprogrammet åren 2024–2031.*

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 7)
<b>Området för NTM-centralen i Nyland</b>		
Rv 1 Korissuonmäki grönbro (hjorddjursolyckor), Vichtis	2,8	P1
Rv 3 / st 57 trafikljus på södra rampen i Ojoinen planskilda anslutning, Tavastehus	0,7	P2
Rv 6 förbättring av anslutningen till Koivistontie, Lapträsk	1,1	P3
Rv 10 och lv 284 skydd av grundvattnet i Vieremä och vägarangemang, Forssa	4,1	P4
Rv 24 underfart vid Paimela anslutning, Hollola	0,5	P5
Rv 24 Hilliläntie–Syrjäntauksentie gång- och cykelväg + gångtunnel, Asikkala	0,8	P6
Rv 25 förbättring av den planskilda anslutningen vid Jokelantie, Hyvinge	0,6	P7
Rv 25, förbättring av Nopo planskilda anslutning (landsväg 130), Hyvinge	3,5	P8
Rv 25 Kalevankatu planskilda anslutning, Hyvinge	1,2	P9
St 51 reparation av vägskada vid Hamossen, Sjundeå	4,2	P10
Lv 110 Brobackavägen–Kolmpersvägen reparation av sättningar och gång- och cykelväg, Esbo	7,3	P11
Lv 132 gång- och cykelväg på sträckan Loppi–Sajaniemi, Loppi	0,6	P12
Lv 1070 Sammatti–Myllykylä gång- och cykelväg, Lojo	1,0	P13
Utvidgning av de nuvarande serviceområdena för tung trafik (rv 3, rv 4)	3,2	
<b>Området för NTM-centralen i Egentliga Finland</b>		
Rv 2 vid Vittis	8,5	P15
Lv 2440 byggande av gång- och cykelväg mellan Antinkartano och Viikkala, Ulvsby och Nakkila	3,7	P16
Rastplatser för tung trafik (2–3 st.) i Egentliga Finland och Satakunta	2,2	
<b>Området för NTM-centralen i Birkaland</b>		
Rv 3 Mansoniemi–Riitiala, trafiksäkerhetsarrangemang och arrangemang för enskilda vägar, Ikalas	4,8	P18
Rv 9 Nuutajärvi–Urkala, anslutningsarrangemang och arrangemang för enskilda vägar, Urjala	2,6	P19
Rv 12, förbättring av gång- och cykelleden längs Teiskontie för Jaakonmäenkatu–Alasjärvi, Tammerfors	1,6	P20
Lv 2501 gång- och cykelväg på sträckan Pihlikorventie–Kuppalankatu, Nokia	2,8	P21

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 7)
<b>Området för NTM-centralen i Sydöstra Finland</b>		
Rv 6 förbättring av sträckan Tykkimäki-Utti, Kouvola	3,0	P22
Rv 15 nivåutjämning av Lautaro anslutning, Kouvola	1,5	P23
<b>Området för NTM-centralen i Norra Savolax</b>		
Rv 9 förbättring av anslutningen till Suonenjoki, Suonenjoki	2,7	P24
Rv 9 förbättring av Noljakka planskilda anslutning, Joensuu	0,6	P24
Rv 14 förbättring av sträckan Tuusmäentie-Kolkonrannantie, Juva och Rantasalmi	6,0	P26
Rv 23 förbättring av sträckan Rantala-Lajunlahti, Heinävesi	4,1	P27
Lv 455 och 15323 anslutningsarrangemang, Joroinen	1,9	P28
<b>Området för NTM-centralen i Mellersta Finland</b>		
Rv 23 förbättring av sträckan Piilinjärvi-Petäsjärvi, Keuruu	2,0	P29
Lv 638 förbättring av sträckan Leppävesi-Tikkakoski, Jyväskylä och Laukas	7,0	P30
<b>Området för NTM-centralen i Södra Österbotten</b>		
Rv 8 förbättring av sträckan Tjock-Ömossa, Kristinestad	10,0	P31
Rv 13 och landsväg 18047 Varilantie-Tunkkarintie-Vintalantie gång- och cykelväg, Vetil och Kaustby	1,3	P32
Lv 673 Vikby-Solf byggande av gång- och cykelväg, Korsholm	1,5	P33
Rv 724 Replot gång- och cykelväg, Korsholm	0,3	P34
<b>Området för NTM-centralen i Norra Österbotten</b>		
Rv 8 och rv 27 förbättring av anslutningen och gångtunnel, Kalajoki	3,0	P35
Rv 22 gång- och cykelvägsarrangemang vid Meteli anslutning, Paltamo	1,1	P36
Rv 22 förbättring av Vaala huvudanslutning, Vaala	1,8	P37
Rv 22 förbättring av sträckan Soso-Rovastinoja, Muhos	1,9	P38
St 63 och lv 7813 gång- och cykelvägsarrangemang på sträckan Sievi kyrkby-Järvikylä, Sievi	2,7	P39
St 86 Kaisaniemenkatu anslutningsarrangemang, Ylivieska (försätter tilläggsfinansiering)	3,2	P40
Lv 786 gång- och cykelväg på sträckan Siltakatu-Takojankatu, Oulainen	0,7	P41
Lv 899 och lv 8991 rondell i Vuokatti, Sotkamo	1,0	P42
<b>NTM-centralen i Lapplands område</b>		
Rv 29 grundlig reparation av Torneå bro (L-1614), Torneå	4,2	P43
St 82 förbättring vid Kalliosalmi bro, Kemijärvi	2,8	P44

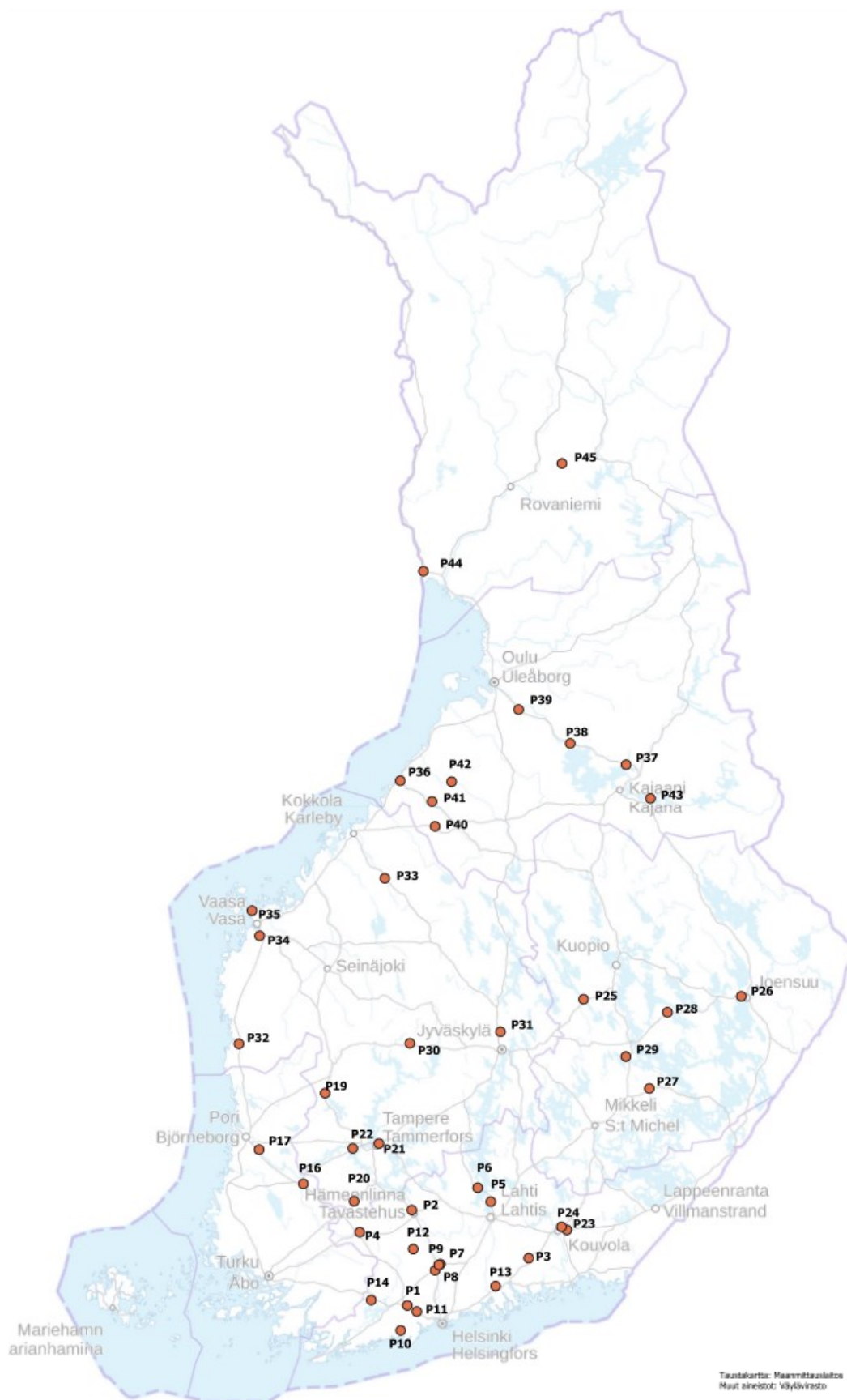


Bild 8. Förbättringsprojekt för bastrafikledshållning av landsvägsnätet.

#### 4.2.4 Möjligheter till FSE-finansiering för landsvägsprojekt

Projekt under FSE2-programperioden, med vilka vägförbindelser till TEN-T-hamnar och järnvägs-/landsvägsterminaler för att avlägsna betydande flaskhalsar är understödsberättigade. Vägarna ska vara direkta, så kallade sista kilometers (last mile) förbindelser, till hamnar eller terminaler och projekten ska avlägsna en betydande flaskhals. Kommittén kräver att projektet inte får öka vägkapaciteten.

Det kan vara möjligt att ansöka om FSE-understöd för projektet om 50 procent för planering och 30 procent för byggande. Förbättring av kapaciteten och andra ändringar av vägnät som leder till hamnen som ingår i projektet är inte stödberättigade, så andelen stödberättigande kostnader bör bedömas närmare i ansökningsskedet. Följande projekt som leder till hamnar har preliminärt identifierad potential för FSE-sökning:

- E18 Sv 40 Åbo ringväg i Reso centrum
- Rv 15 Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)
- Rv 8 förbi Karleby centrum
- Rv 2 förbättring i Björneborgs centrum

Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä och riksväg 15 Kotka–Kouvola ingår i kommissionens förslag för nya anslutningar till det övergripande nätet. De är anslutningar till hamnen, men projektområdena är inte belägna i hamnarnas last-mile-anslutningar.

Dessutom innehåller investeringsprogrammet projekt som är lämpliga för FSE-sökningar för militär rörlighet.

### 4.3 Farledsnätet

#### 4.3.1 Farledsnätets ekonomiska ram

Utvecklingen av farlederna möjliggör betydande industriinvesteringar och en ökning av sjötransporterna i anslutning till dem. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 130 miljoner euro. Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår ändå i investeringsprogrammet till 192 miljoner euro (tabell 10) för tidsperioden 2024–2031. I den ekonomiska ramen har man beaktat granskningen av finansieringsbeslutet, återkallandet av redan avslutade projekt. Till följd av anfallskriget som Ryssland inledde i Ukraina 2022 ställde riksdagen in finansieringen av projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal och höja vattennivån. Befrielsen på 92,9 miljoner euro som anvisats för dessa projekt har i investeringsprogrammets ekonomiska ram riktats till farledsnätet.

När det gäller farleder förväntas investeringsprogrammet inte omfatta projekt som kommer att fortsätta efter 2031.

Staten kommer att förbättra verksamhetsförutsättningarna för sjöfarten genom att se till att säkerhetsutrustningen är i ett ändamålsenligt skick och genom att lägga till intelligent säkerhetsutrustning på farlederna för handelssjöfart, särskilt i områden där maritim automatisering utvecklas. Den totala kostnaden för reparationer och förbättringar av farleder under planeringsperioden uppgår till cirka 214 miljoner euro, varav det årliga genomsnittet för förbättringar uppgår till cirka 3 miljoner euro (tabell 11).

Tabell 11. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2024–2031, farledsnätet.*

Farledsnätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Medel- värde M€	Totalt M€
<b>Utveckling</b>	Utveckling totalt	24	192
	Inga fristående teman i Trafik 12-planen		
<b>Bastrafikledshållning, förbättring</b>	Förbättring totalt	3	25
	Inga allokeringar i Trafik 12-planen		
<b>Totalt</b>	<b>Utveckling och förbättring</b>	<b>27</b>	<b>217</b>

### 4.3.2 Utveckling av farledsnätet

#### Beskrivning av projekthelheten

Den planerade projekthelheten består utöver Ingå farledsprojekt, som är centralt med tanke på naturgasförsörjningsberedskapen och som ingår i investeringsprogrammet, även av ett paket med små utvecklingsprojekt för farlederna, med vilket man snabbt och effektivt kan säkerställa och förbättra näringslivets verksamhetsförutsättningar med hjälp av små förbättringsåtgärder som riktas till det nuvarande trafikledsnätet. Av investeringsprojekten för farleder har man identifierat de mest potentiella utvecklingsobjekten i det nuvarande farledsnätet, där farledsmuddring mest effektivt skulle uppnå målet i Trafik 12-planen att förbättra verksamhetsförhållandena inom näringslivet.

Utveckling och förbättring av farleder i hamnarna är Trafikledsverkets ansvar för farledsnätets del. Själva hamnarna är inte en del av statens trafikledsnät, så det är hamnägarnas ansvar att utveckla dem. Investeringsprogrammet omfattar heller inte förbättringar av farleder som inte är handelssjöfartens farleder eller vars kostnader är små, utan är en del av det grundläggande paketet för bastrafikledshållning.

#### Projekthelhetens motiveringar

För att trygga tillgången på naturgas har staterna i Finland och Estland i hyrt ett terminalfartyg för kondenserad naturgas (FSRU) för 10 år, som placeras i Ingå hamn och anländer dit i december 2022. Dess påfyllnadstransporter sker 1–4 ggr/mån. på fartyg i samma storleksklass, och säkerställandet av deras funktion är centralt i tryggheten av försörjningsberedskapen för naturgas. Inledandet av transporter har säkerställts genom att märkningen av farleden förbättras, men transportererna är förknippade med betydande begränsningar av förhållandena. Således förutsätter säkerställandet av smidiga transporter mer omfattande förbättringsarbeten av farleden. Dessa planeras att göras under år 2023 när transportererna har inletts, så att erfarenheterna som erhållits av dem kan utnyttjas i planeringen. Därför kan projektets kostnads kalkyler ännu inte presenteras, men av försörjningsberedskapsskäl har det prioriterats som det viktigaste farledsprojektet. Projektet kan genomföras tidigast 2024.

Potentiella investeringsprojekt har identifierats med hjälp av tidigare utarbetade projektutvärderingar och deras identifierade logistik- eller trafikbehov. Dessutom har man undersökt hamnarnas trafikvolym och därmed hamnarnas betydelse i trafiksystemet på en regional/nationell nivå.

Efter fördjupningen av farleden Kemis Ajos finns det inget tydligt enskilt farledsprojekt vars genomförande skulle vara samhällsekonomiskt motiverat i början av programperioden. Men på trafikledsnätet har många förbättringsområden identifierats vars genomförande är motiverat med tanke på transportsäkerheten och farledens framkomlighet redan i början av programperioden. Finansieringsramen för bastrafikledshållningen är begränsad till genomförandet av enskilda projekt av detta slag. Därför presenteras de i programmet som en enda uppsättning projekt, så att de vid behov kan genomföras systematiskt i början av programperioden.

De potentiella projekten kan genomgå snabba förändringar till följd av näringslivets beslut och förändringar, så när man reviderar programmet kan prioriteringen och tidpunkten för projekten kan förändras avsevärt jämfört med vad som föreslås i detta investeringsprogram. Den nuvarande säkerhetssituationen och de sammanhängande restriktiva åtgärderna, liksom de förändringar som orsakas av den drastiska minskningen av transittrafiken, kan också påverka prioriteringen och genomförandet av projekt. Till följd av detta kan vissa projekt skjutas upp eller ställas in helt. Återkallandet av förlängningen av slussarna i Saima kanal på grund av det avsevärt förändrade internationella läget förändrade avsevärt behovet av att förbättra Saimens farled, och nu riktas de till de farleder som används av de ökade råvirkestransporterna för att trygga och förbättra förutsättningarna för transporterna. I diskussionerna har man också lyft fram en förnyad granskning av planerna och projektbedömningarna för de tidigare planerade kanalerna i Kymmene älv och Mäntyharju, men för de synliga transportflödena har man inte ansett det nödvändigt att granska projekten på nytt, eftersom deras lönsamhet fortfarande skulle vara mycket svag i förhållande till den investering som behövs.

Vid utarbetande av programmet har det av ovan nämnda orsaker visat sig vara nästan omöjligt att presentera och tidsätta projekten i slutet av programperioden och därför presenteras inte enskilda projekt i slutet av programperioden, utan de läggs till i programmet med revideringar. Projektförslag som kommit med efter uppdateringen av det föregående programmet och betydande investeringsprojekt som planeras och i vilka det kan finnas behov av att utveckla farlederna har granskats separat i bilagan om farledsprojekt.

### **Projekten som ingår i investeringsprogrammet**

De farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 12 samt bild 9. Kostnads kalkylerna för projekten grundar sig på den aktuella bästa uppskattningen av finansieringsbehoven och kan även omfatta hamnarnas kostnadsandelar. Mer detaljerade beskrivningar av både de projekt som ingår i investeringsprogrammet och deras effekter samt av de projekt som inte ingår i investeringsprogrammet ges i rapporten "Vattenvägsprojekt".



Tabell 12. *Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet. Kostnadsberäkningarna för projekten kan omfatta hamnarnas kostnadsandelar.*

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 8)
<b>1A</b>	Förbättring av farleden till Ingå för att trygga LNG-transporter	ej tillgängligt	V1
<b>1A</b>	<p>Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättring av Torneåledens geometri, cirka 2,5 milj. euro (V2)</li> <li>Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,2 milj. Euro (V3)</li> <li>Breddning av den inre delen av Vasaleden, cirka 4,0 milj. euro (V4)</li> <li>Fördjupning av Eckeröleden, cirka 2,2 milj. euro (V5)</li> <li>Fördjupning av Färjsundsleden, cirka 1,2 milj. euro (V6)</li> <li>Fördjupning av Koverharleden, cirka 2,2 milj. euro (V7)</li> <li>Förbättring av farleder för Saimens råvirkestransporter, cirka 2,0 milj. euro (V8)</li> </ul>	ca 16,3 milj. euro	V2-V8
<b>1B</b>	Fördjupning av Lovisa farled	13,2 M€	V9
<b>1B</b>	Fördjupning av Brahestads farled	36,3 M€	V10
<b>1B</b>	Fördjupning av Vasa farled	5,8 M€	V11



Bild 9. Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet.

### 4.3.3 Farledsnätets förbättringsprojekt

Små förbättringsprojekt kommer vid genomförandet av investeringsprogrammet att inriktas på en systematisk ökning av smarta säkerhetsanordningar längs handelssjöfartens farleder vilket stödjer utvecklingen av sjötrafikens automatisering. Traditionella flytande bojar ersätts av nya smarta bojar som möjliggör insamling och överföring av olika typer av uppgifter om förhållanden till fartygstrafiken, såsom våghöjd, vattennivå, flödes hastighet etc. Under den första fasen genomförs en utvidgning av fjärrstyrning av säkerhetsanordningar på handelssjöfartens viktigaste farleder. År 2022 utarbetades en flerårig prioriterad plan för utökning av fjärrstyrda säkerhetsanordningar som man börjar genomföra. Under den andra fasen inleds en bredare användning av intelligenta säkerhetsanordningar på farledsnätet på basis av resultaten från projektet för vidareutveckling av smarta farleder.

Åtgärden kommer på ett kostnadseffektivt sätt att förbättra säkerheten och effektiviteten i fartygstrafiken samt farledshållningens kostnadseffektivitet. Åtgärden kommer också att skapa de grundläggande förutsättningarna för ökad maritim automatisering och vidareutveckling av en smart farled. Under programperioden planeras cirka 3 miljoner euro per år att användas för att lägga till smarta säkerhetsanordningar, sammanlagt 25 miljoner euro, vilket gör det möjligt att under programperioden utrusta alla större farleder för handelssjöfart med smarta säkerhetsanordningar.

Användningen av smarta säkerhetsanordningar påverkar också kostnaderna för att underhålla säkerhetsanordningar på grund av en kortare livscykel än traditionell utrustning, men det är osannolikt att denna påverkan är betydande.

### 4.3.4 Möjligheter till FSE-finansiering för farledsprojekt

Vad gäller banprojekt i TEN-T-nätet kan stödet som kan begäras uppgå till 50 % för planering av hamnar och 30 % för byggande (50 % för ansökan om militär mobilitet). Stödet till projekt rekommenderas vara minst 1,0 miljoner euro. Finansieringen för programperioden koncentreras till åren 2021–2023.

Bedömning av projekt för vilka stöd kan sökas för planering och byggande:

- Brahestads hamn
- Av helheten för utvecklingsprojekt av små farleder har individuella hamnprojekt för låga kostnader för FSE-ansökningar, men möjligheten att ansöka om dem i samma ansökan kan granskas, om tidpunkten för projekten tillåter detta.

I och med reformen av TEN-T-förordningen kommer även hamnen i Torneå och Ingå hamn att anslutas till det övergripande nätet. Uleåborgs hamn har föreslagits för det övergripande nätet. Stöd för utveckling av hamnar kan sökas efter att förordningen har trätt i kraft, dvs. uppskattningsvis år 2024. För hamnar utanför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om understöd.

För prioritering modernisering kan man ansöka om stöd för sjömotorvägar, inklusive utveckling av hamninfrastruktur. Projekten måste inbegripa en hamn med minst två medlemsstaters stom- eller omfattande nät. Investeringar måste göras i båda hamnarna och det bör finnas en operator inblandad, vars linje investeringarna skulle utnyttja.

## 4.4 MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

Enligt Trafik 12-planen bör hållbar rörlighet i stadsregioner främjas genom ett mångsidigt urval av metoder. Trafikleder upprätthålls och utvecklas på ett sådant sätt att det är möjligt att främja hållbar trafik (till exempel spårtrafik, gång- och cykelinfrastruktur samt infartsparkering).

Finansieringen på 661 miljoner euro i enlighet med Trafik 12-planen inkluderar statlig finansiering för åtgärderna i de kommande MBT-avtalsomgångarna i sju MBT-regioner. Finansieringen omfattar utvecklings- och förbättringsinvesteringar i statens trafikledsnät samt statliga bidrag till bland annat kommunala järnvägstrafikprojekt och utveckling av tjänster. Transport- och kommunikationsverket Traficom verkar som statsbidragsmyndighet. För kommande MBT-avtal har det inte bildats någon uppfattning av hur mycket finansiering som skulle kunna anslås till trafikledsnätet som staten upprätthåller.

I investeringsprogrammets bilagerapport "MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt" finns information om eventuella projekt som genomförs med samfinansiering som hänför sig till statens trafikledsnät. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet eftersom den finansiering som är tillgänglig för dem inte är känd.

Finansieringen av MBT-stadsregionerna är avsedd för samfinansierade projekt, dvs. projekt där även andra parter än farledshållaren gynnas på ett betydande vis. Projekt som genomförs genom samfinansiering av MBT-stadsområden och deras kostnadsandelar definieras i separat framförhandlade avtal mellan staten och kommunerna.

## 5 Uppföljning av investeringsprogrammet, risker och osäkerhetsfaktorer

### 5.1 Övervakning av genomförandet av investeringsprogrammet

Uppföljningen av investeringsprogrammet ger information om genomförandet av investeringsprogrammet och de projekt som presenteras där. Uppföljningsinformationen beskriver också hur väl målen och riktlinjerna i Transport 12-planen genomförs när det gäller utveckling och förbättring av trafikledsnätet. Uppföljningsinformationen vägleder de årliga uppdateringarna av investeringsprogrammet

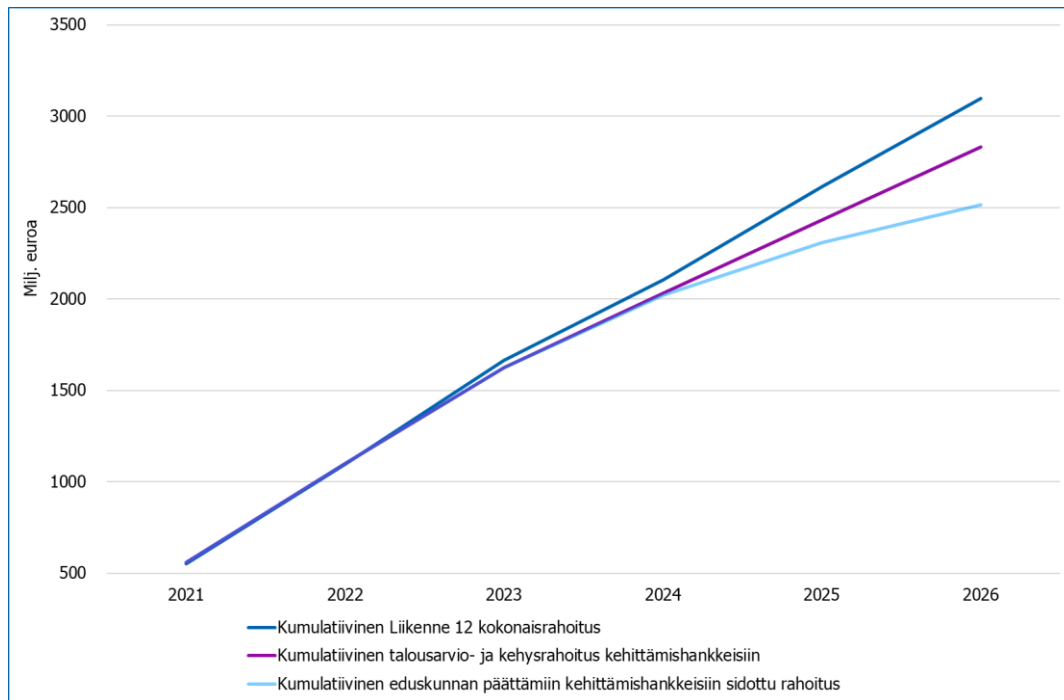
Genomförandet av programmet kommer att följas upp från fyra perspektiv:

- genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå
- genomförande av investeringsprojekt
- genomförande av investeringsprogrammets bedömda effekter
- annan uppföljning av investeringsprogrammet

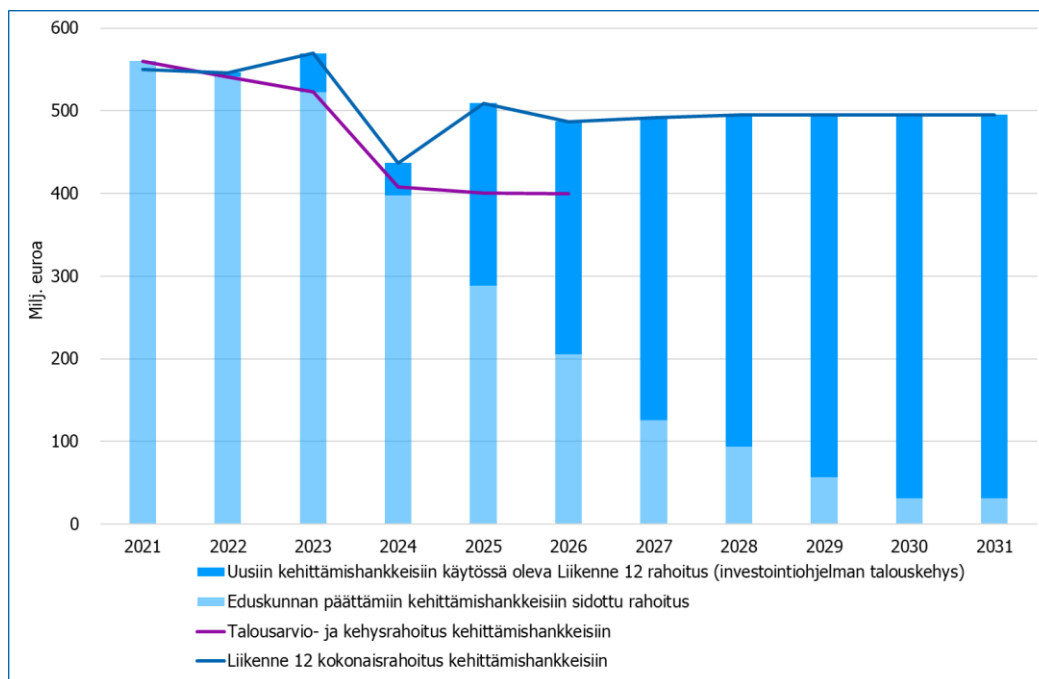
Tillsammans utgör investeringsprogrammet och de budgetbeslut som fattats en helhet som genomför Trafik 12-planens mål och ekonomiska ram.

#### 5.1.1 Genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå

När det gäller **utvecklingsprojekt** övervakas genomförandet av finansieringsnivån för det investeringsprogram som grundar sig på Trafik 12-planen genom att man jämför genomförandet av finansieringsramen för Trafik 12-planen med riksdagens budgetbeslut (utgiftsgränser och budgetfinansiering). Utvecklingsprojektens finansieringsnivåer visas i figurerna 10 och 11.



Figur 10. Utvecklingsprojektens finansieringsnivåer, kumulativ övervakning 2021–2026.

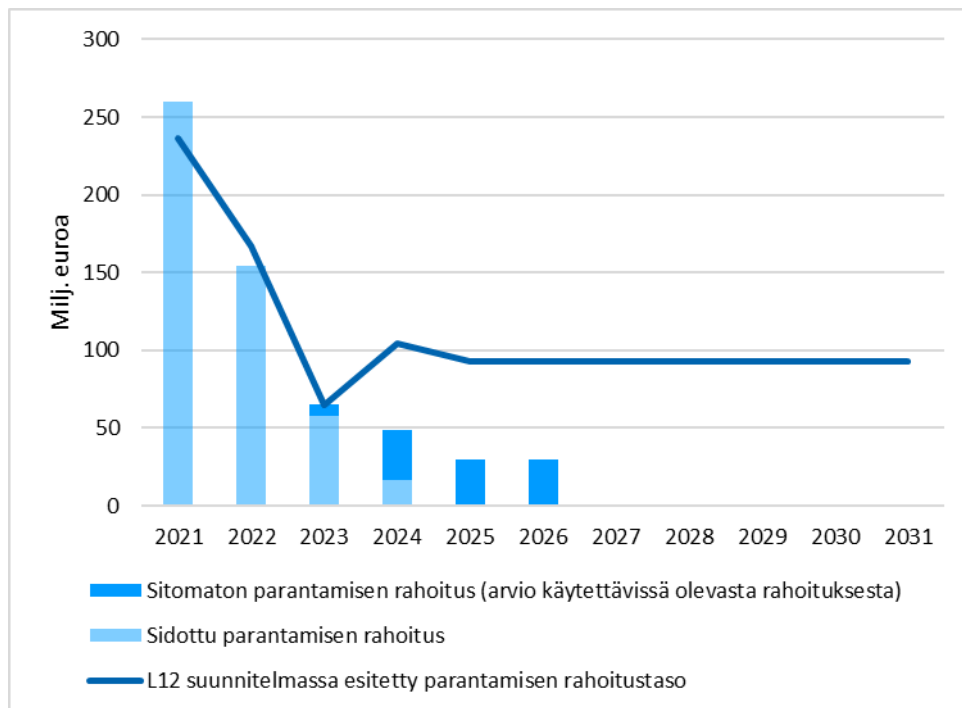


Figur 11. Utvecklingsprojektens årliga finansieringsnivåer och utvecklingsprojektens finansieringsbeslut.

Den offentliga finansplanen för 2021–2024 utgör grunden för den finansiella ramen för Trafik 12-planen för de första planeringsåren. Efter publiceringen av Trafik 12-planen har riksdagens budgetbeslut varierat jämfört med det som presenterats i Trafik 12-planen. För närvarande är anslaget enligt budget- och rambesluten för 2021–2026 cirka 267 miljoner euro mindre än budgetramen för Trafik 12-planen.

Vid övervakningen av genomförandet av **bastrafikledshållningens förbättringsprojekt** jämförs finansieringsnivån för bastrafikledshållningen i Trafik 12-planen med finansiering som använts för förbättringsprojekt under tidigare år och finansiering bunden till kommande årens finansiering.

Figur 12 visar finansieringsnivån för Trafik 12-planen, finansieringen som är bunden till beslut och en uppskattning av den tillgängliga finansieringen för förbättring. En uppskattning av de medel som finns tillgängliga för förbättringsprojekt finns i Trafikledsverkets grundplan för farledshållning, som bygger på finansieringsnivån för bastrafikledshållningen i budget- och ramfinansieringen.



Figur 12. Finansieringsnivå för projekt som förbättrar bastrafikledshållningen.

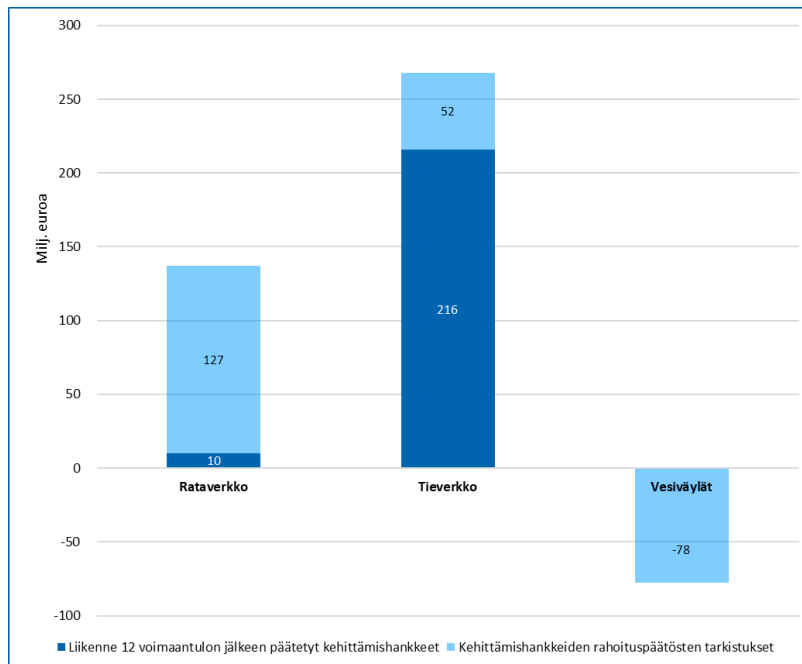
### 5.1.2 Genomförande av investeringsprojekt

**Utvecklingsprojektens** finansieringsbeslut övervakas i sin helhet och enligt trafikledsform i enlighet med Trafik 12-övervakningsprinciperna från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021 (1.7.2021). Dessutom kommer genomförandet av de trafikledsspecifika teman som beskrivs i Transport 12-planen att övervakas.

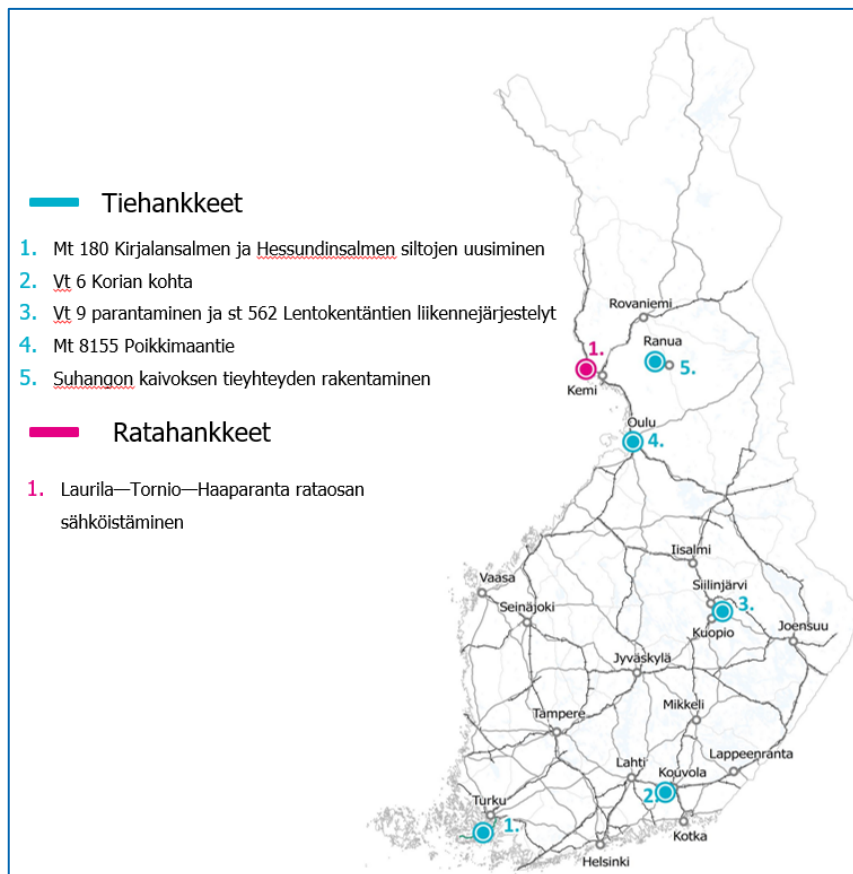
I figur 13 visas finansieringsbesluten för den tredje tilläggsbudgeten för 2021 och efterföljande projekt enligt trafikledstyp. Närmare projektspecifika uppgifter presenteras i tabellerna 1 och 2 i bilaga 6. Beslut om finansiering av nya utvecklingsprojekt har fattats för sammanlagt 226 miljoner euro. De viktigaste projekten och deras lägen visas på bild 14.

Merparten av finansieringsbesluten för nya projekt har riktats till landsvägsnätet. Besluten som riktats till bannätet har i huvudsak varit finansieringsjusteringar av pågående projekt på grund av den allmänna höjningen av kostnadsnivån. Ändringarna av finansieringsbesluten innehåller, i mycket exceptionella fall, även annullering av redan avslutade projekt. Detta visas på bild 12 som ett kumulativt negativt värde i uppföljningen av finansieringsbesluten för farlederna. Till följd av

anfallskriget som Ryssland inledde i Ukraina 2022 ställde riksdagen in finansieringen av projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal och höja vattennivån.



Figur 13. Finansieringsbeslut för utvecklingsprojekt (milj. euro) per trafikledstyp fr.o.m. den tredje tilläggsbudgeten för 2021.



Figur 14. Nya utvecklingsprojekt som beslutats efter redogörelsen av Trafik 12-planen (från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021).



Utöver de ovan nämnda utvecklingsprojekten pågår **förbättringsprojekt** för basstrafikledshållning. Exempel på pågående förbättringsprojekt som genomförs med finansieringen är bland annat förbättring av lastningsplatser för råvirke på järnvägsnätet (projekthelhet där även nya lastplatser byggs) och åtgärder för att förbättra plankorsningar. Åtgärder på landsvägsnätet pågår i alla NTM-centraler, bland annat förbättring av anslutningar samt gång- och cykelförhållanden.

I tabellerna 3 och 4 i bilaga 6 finns en förteckning över projekt på över en miljon euro som pågår eller redan färdigställts under uppföljningsperioden för Trafik 12. De projekt som listas i bilagan anges på kartan i figur 15.

I fråga om genomförandet av teman för Trafik 12-planen rapporteras uppföljningen av förbättringsprojekten genom att följa upp det genomsnittliga utfallet under flera år, i stället för enskilda år. Den första rapporteringen görs när antalet uppföljningsår är fler än för närvarande.

År 2021 användes 225 miljoner euro i finansiering för förbättringsprojekt inom basstrafikledshållningen.

*HÄR läggs till en karta över projekten för att förbättra basstrafikledshållningen.*

*Figur 15. Pågående eller slutförda förbättringsprojekt för basstrafikledshållningen på över en miljon euro under uppföljningsperioden för Trafik 12.*

### **5.1.3 Genomförandet av investeringsprogrammets effekter**

Investeringsprogrammets finansieringsnivå och genomförandet eller underlåtenheten att genomföra projekten leder till att effekterna av det investeringsprogram som beskrivs i kapitel 3 förverkligas. Centrala faktorer som för närvarande påverkar helheten är förutom finansieringsnivån även den höjda kostnadsnivån samt den världspolitiska situationens inverkan på projektens genomförbarhet.

I enlighet med besluten om budget- och rambeslut blir utvecklings- och förbättringsprojektens finansieringsnivåer under den ekonomiska ramen för investeringsprogrammet för programmet första år enligt kapitel 5.1.1. På grund av detta förverkligas de eftersträvade effekterna av programmet senare än vad som uppskattats och de förverkligas inte till fullt belopp, om inte den tillgängliga finansieringsnivån stiger under de senare åren.

Den betydande höjningen av kostnadsnivån under 2022 har föranlett justeringar av finansieringsbesluten för pågående projekt och ett behov av att höja nivån på markbyggnadskostnadsindexet i kommande projekt. Effekten av höjningarna av MAKU-indexet år 2022 är cirka femton procent. På grund av den höjda kostnadsnivån kan investeringsprogrammet omfatta färre projekt och det uppstår en risk för att de Trafik 12-effekter man eftersträvat med investeringsprogrammet inte uppnås fullt ut. För närvarande syns detta särskilt i fråga om landsvägsprojekt.

Hur den ovan beskrivna utvecklingen kommer att påverka delområdena i bedömningen av olika effekter, uppnåendet av de mål som ställts upp i trafikplanen 12 nationellt och regionalt, beror på vilka av investeringsprogrammets projekt som inte genomförs på grund av att finansieringsnivån och kostnadsnivån stiger. Tills

vidare har man beslutat att genomföra de flesta nya utvecklingsprojekt i landsvägsnätet, vilket förbättrar servicenivån särskilt för transporter och resor på landsvägsnätet jämfört med andra influensområden.

Det världspolitiska läget har i synnerhet påverkat både ban- och farledsprojekt, där tidigare aktuella projekt har utelämnats ur projektkorgarna och projektbeslut har återkallats. Via planeringsprogrammet kommer dock andra objekt att lyftas fram bland de projekt som ska utvärderas i fortsättningen så att det är möjligt att genomföra de eftersträvade effekterna av investeringsprogrammet enligt olika temaområden.

I fortsättningen kommer valet av projekt att framhävas ytterligare när man väljer vart den tillgängliga finansieringen ska riktas (till exempel TEN-T-stamnätet, huvudlederna, de övriga farlederna, knutpunkterna i trafiken). Genom valen påverkas också huruvida målen i Trafik 12-planen, dvs. hållbarhet, tillgänglighet, effektivitet uppfylls på ett balanserat sätt.

#### **5.1.4 Övrig uppföljning av investeringsprogrammet**

##### **FSE-finansieringens storlek**

Eventuell FSE-finansiering har inte beaktats i Trafik 12-planens ekonomiska ram. Inom den ekonomiska ramen för investeringsprogrammet beaktas FSE-finansiering för utvecklingsprojekt utöver finansieringsnivån för Trafik 12 när den intäktsförs i statsbudgeten.

Under uppföljningsperioden för Trafik 12-planen, från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021, har man i investeringsprogrammets ekonomiska ram beaktat intäktsföringen av FSE-stödbesluten till statsbudgeten som finska staten fått för utvecklingsprojekt. Den totala summan för intäktsföringarna är 9,67 miljoner euro. Närmare projektspecifika uppgifter presenteras i tabellen 5 i bilaga 6. I tabell 6 i bilagan presenteras FSE-stödbesluten och -intäktsföringarna för bastrafikledshållningen. I tabellerna i bilagan nämns också de projekt som fått stödbeslut och som kommer att intäktsföras under perioden för investeringsprogrammet.

##### **Samfinansierade projekt**

Investeringsprogrammet omfattar projekt som samfinansieras av staten och andra (till exempel kommuner, hamnar) samfinansierade projekt. Tabell 7 i bilaga 6 visar de samfinansierade utvecklingsprojekt för vilka ett finansieringsbeslut har fattats i statsbudgeten under Trafik 12-uppföljningsperioden (tilläggsbudget III år 2021).

##### **Beredskap att planera och genomföra projekt**

Planeringsberedskapen för de projekt som ingår i investeringsprogrammet främjas genom Trafikledsverkets planeringsprogram. Planeringsprogrammet uppdateras årligen. Framstegen i projektplaneringen och projektutvärderingarna övervakas och framskridandet av projektberedskapen beaktas i samband med uppdatering av investeringsprogrammet.

## 5.2 Risker och osäkerhetsfaktorer

Genomförandet av investeringsprogrammet medför risker och osäkerheter, varav de viktigaste beskrivs här.

**Finlands export och nationalekonomi** är beroende av den globala ekonomin. Till exempel på grund av förändringar i den världspolitiska situationen kan betydande förändringar snabbt ske i internationella produktionskedjor och transporter. Dessa förändringar kan påverka behovet av och lönsamheten för projekt inom ramen för investeringsprogrammet.

Genomförandet av investeringsprogrammet beror på **utvecklingen av de offentliga finanserna och finansieringsnivån för trafikledshållning**. Om finansieringsnivåerna blir låga i förhållande till behoven tills slutet av programperioden, kommer fullbordandet av utvecklingen av TEN-T-stomnätet samt uppnåendet av den servicenivå för huvudledsnätet som krävs enligt förordningen om huvudleder att fortsätta att drivas längre in i framtiden.

**Kostnadskalkylerna för trafikledsprojekten** är förknippade med osäkerhet. Några av projekten är fortfarande i en tidig planeringsfas. I takt med att planeringen av projekten fortskrider och åtgärderna preciseras, kan kostnaderna komma att förändras avsevärt. I vissa fall har de förändringar som krävs i samband med projektets tillståndsprocess också lett till en betydande ökning av kostnaderna för projektgenomförandet. Förändringarna påverkar projektens lönsamhet och möjligheter att genomföra dem.

Sammantaget visar **utvecklingen på byggmarknaden** en ökning av kostnadsnivån, inflationens påverkan och utmaningar när det gäller tillgången på resurser. Detta återspeglas i förseningar i genomförandet av projekten, ökade projektkostnader, minskad lönsamhet och risk för uteblivet genomförande. Ökningen av kostnadsnivån innebär också att färre projekt kan genomföras inom den ekonomiska ramen för investeringsprojektet.

Under år 2022 har priserna på material och bränslen som används inom byggande ökat avsevärt. Trafikledsverket följer prisutvecklingen noga och bedömer också dess inverkan på investeringsprogrammet i samband med uppdateringen av programmet.

**Projektens beredskap för genomförande** beror på hur långt man kommit med planeringen och eventuell tillståndsbehandling samt markanvändningsplanering. Planeringsfaser och tillståndsprocesser kan ta längre tid än väntat och därmed försenas möjligheten att inleda projekt. Tillgången till planeringsresurser har också blivit en utmaning under de senaste åren.

Den största osäkerhetsfaktorn i samband med förverkligandet av **investeringsprogrammets effekter** är kopplad till utvecklingen av trafikvolymerna. Osäkerheten i trafikprognoserna hänger samman med bland annat prognoserna för den ekonomiska utvecklingen samt prognoserna för befolkningens och arbetsplatsernas mängd och placering. Förändringar i befolkningen och arbetsplatserna är i allmänhet långsamma och förknippade med osäkerhet på lång sikt. Däremot kan fluktuationer i den ekonomiska utvecklingen och den världspolitiska situationen ha även en snabb inverkan på trafikvolymerna. Framför allt kan transportflödena inom industrin och det övriga näringslivet samt transito- och annan internationell trafik

förändras snabbt. Effekterna av investeringsprogrammet utvärderas under en period på 30 år.

Osäkerhet i uppskattningen av framtida trafikvolym och efterfrågan skapar risker för över- och underinvesteringar. Riskerna minskas dock genom att projekt inriktas på huvudlednätet, där trafikefterfrågan bestående av olika branscher och persontrafik är diversifierad och mindre utsatt för betydande förändringar.

Osäkerheten beror också på att befolkningsförändringarna och urbaniseringen kan skilja sig från vad som förutspått. Pandemin kan ha en varaktig inverkan på arbetet, vilket påverkar till exempel mängden pendling och mängden rusning och topptrafikefterfrågan som orsakas av pendling. Den tekniska utvecklingen kan också leda till oförutsedda förändringar.

**Klimatförändringen** kan orsaka oförutsedda indirekta effekter, även om kunskapen om klimatförändringens effekter ökar hela tiden. När det gäller anpassningen till klimatförändringen finns det en risk för att klimatförändringens effekter kommer att ske snabbare än väntat och att de till exempel kräver en överföring av resurser från utvecklingsinvesteringar till bastrafikledshållningen.

Även om investeringsplanen är känslig för förändringar i den ekonomiska situationen och verksamhetsmiljön, ger den årliga uppdateringen av planen en möjlighet att reagera flexibelt på förändringar.

