

TRAFIK 12

Den riksomfattande
trafiksystemplanen

LVW KOMMUNIKATIONS-
MINISTERIET



Utkast till plan

Kommunikationsministeriet 21.1.2021

Vad är den riksomfattande trafiksystemplanen?



- En övergripande **strategisk plan** för utvecklingen av trafiksystemet på lång sikt som utarbetas för första gången i Finland.
- I planen behandlas **alla trafikformer**, person- och godstrafik, trafiknät, tjänster och stödåtgärder för trafiksystemet.
- Utarbetas för **12 år** (2021–2032) och uppdateras för varje regeringsperiod.
- Beredningen styrs av en **parlamentarisk styrgrupp**. Statsrådet beslutar om planen.
- Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen – beredningen sker **interaktivt** tillsammans med intressegrupperna.
- Skapa en **gemensam lägesbild** av trafiksystemets utvecklingsbehov och lösningar.
- **Konsekvensbedömning** är en väsentlig del av planeringen – utveckling av kunskapsunderlaget för beslutsfattandet.
- En sammanställning av **statens och kommunernas åtgärder**.

Beredningsmaterial

- Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön (Transport- och kommunikationsverkets rapport)
- Strategisk lägesbild av trafiknätet
- Konsekvensbedömning och jämförelsealternativ – vilken situation kan man uppnå med redan beslutade åtgärder
- Regionala trafiksystemplaner och strategier
- Övriga utredningar, undersökningar och pågående projekt
- Beredningsmaterial i statsrådets projektfönster:
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>



Planens mål



Tillgänglighet

Trafiksystemet garanterar tillgängligheten i hela Finland och svarar på näringslivets och arbetstagarnas samt de boendes behov.



Hållbarhet

Människors möjligheter att välja mer hållbara färdssätt förbättras – särskilt i stadsregionerna.



Effektivitet

Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

Målen är parallella och alla syftar till att hejda klimatförändringen

Åtgärdsprogrammet är en del av trafiksystemplanen

1. Allmänna utgångspunkter
2. Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön
3. Vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050
4. Planens mål och strategiska riktlinjer
5. **Åtgärdsprogram (staten och kommunerna)**
6. Statens finansieringsprogram
7. Sammanfattning av konsekvensbedömningen
8. Riktlinjer för sammanställning av nästa plan

Åtgärdsprogrammet är en del av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Åtgärdsprogrammets struktur:

- Trafiknät och knutpunkter för trafik
- Övervakning av persontrafik och godstrafik
- Stödåtgärder för trafiksystemet
- Regionala specialfrågor
- Utnyttjande av EU-finansiering och dess effekter på internationell nivå
- Utveckling av trafiksystemplaneringen

Dessutom:

- Finansiella avsättningar och sammanställningar enligt ämnesområde



De mest betydande förändringarna jämfört med nuläget



- För att **säkerställa tillgängligheten** säkerställs tillräckliga nivåer på skötseln och reparationerna av landsvägar, banor och farleder genom att öka **finansieringen av trafikledshållningen** och allokera extra anslag till **enskilda vägar**.
- Man **satsar** betydligt mer på att **främja hållbar mobilitet** i synnerhet i stadsregionerna. Hållbar rörlighet främjas både genom satsningar på tjänster och trafiknät.
- Utöver satsningarna på underhåll av det befintliga trafikledsnätet och hållbar trafik **utvecklas trafikledsnätet** enligt kundernas behov på nuvarande nivå.
- **Digitaliseringen och utnyttjandet av information främjas** i stor utsträckning i trafiksystemet. **Automatisering** främjas bl.a. genom pilotprojekt.
- **Vi förtydligar** den nuvarande **finansieringen** av infrastruktur och principerna för **partnerskap** mellan staten och olika aktörer.

Man sörjer för trafiknätets skick



- Finansieringen av trafiknäten riktas till de behov som identifierats i **trafiknätets strategiska lägesbild**
- Finansiering av **bastrafikledshållningen**
1,4 miljarder €/v. fr.o.m.2025 + indexhöjning
 - Landsvägar 52 %
 - Bannätet 39 %
 - Farleder 9 %
- **Reparationsskulden** för trafikledsnätet **minskas** från 2,8 miljarder till 2,2 miljarder euro. När reparationsskulden minskas prioriteras **huvudledsnätet** och **näringslivets och arbetstagarnas** behov beaktas **i det lägre vägnätet**.
- Den höjda nivån på vinterunderhållet av **landsvägarna** och minskningen av reparationsskulden har säkerställts. Finansieringen av förbättringen har höjts.
- En betydande satsning på att förbättra och reparera **banorna**.
- I **farlederna** tar man hänsyn till att säkerhetsanordningarna är i ändamålsenligt skick och lägger till smarta säkerhetsanordningar i farlederna för handelssjöfart.
- Trafikledshållningen utvecklas ytterligare för att säkerställa en **effektiv användning av finansieringen** och **öka** bastrafikledshållningens **produktivitet**.

Utveckling i alla trafikledsformer enligt behov (1/2)

- Finansiering av **utvecklingsinvesteringar** på samma nivå som tidigare år (ca 500 M€/år)
- Finansiering under planeringsperioden totalt **6,1 miljarder €**, varav 3,26 miljarder € för nya åtgärder
- Utvecklingsinvesteringar enligt trafikledsform under hela planeringsperioden (inkl. redan avslutade projekt):
 - Landsvägar 45 % (nya 1,37 miljarder €)
 - Bannätet 51 % (nya 1,76 miljarder €)
 - Farleder 4 % (nya 0,13 miljarder €)
- Det föråldrade tågövervakningssystemet (**Digirata**) förnyas för 370 M € under planeringsperioden.
- Under planeringsperioden allokeras sammanlagt cirka 1 760 M € till nya åtgärder för **utveckling av bannätet**.
 - De mest kritiska och effektiva stora objekten med tanke på bannätets funktion och kapacitet (inkl. renoveringar) 900 M €
 - Åtgärder som förbättrar kapaciteten mellan landskapscentren med hänsyn även till tvärförbindelser 400 M €
 - Åtgärder som främjar stationsområdenas och bangårdarnas funktion 200 M €
 - Åtgärder inriktade på annat än huvudledsnätet (inkl. det sparsamt trafikerade bannätet) 200 M €

Utveckling i alla trafikledsformer enligt behov (2/2)



- Under planeringsperioden allokeras sammanlagt cirka 1 410 M € till nya åtgärder för **utveckling av landsvägsnätet**.
 - För förbättring av servicenivån på huvudlederna på de viktigaste målen och punktvís runt om i Finland med hänsyn till näringslivets behov och behoven med tanke på trafiksäkerheten 870 M €
 - Annat nät för broobjekt som är kritiska för näringslivet, bygg- och planeringsobjekt för broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- eller terminalförbindelser och andra brådskande behov 300 M €
 - För utveckling av näringslivet och stöd till markanvändningen i kommuner som inte hör till MBT-regionerna 200 M €
- **Vid utvecklingen av farlederna** möjliggörs nya betydande investeringar i industrin och tillhörande ökning av sjötransporterna. Statens kostnader för nya åtgärder under planeringsperioden är cirka 130 M €.
- Nya infrastrukturprojekt av avtalskaraktär som samfinansierats med MBT-stadsregionerna och för eventuell utveckling av tjänsterna 661 M € under planeringsperioden (22,8–100 M € per år 2024–2032) utöver de projekt som man redan beslutat om.

Annat om trafiknät och knutpunkter



- På banorna i TEN-T-kärnnätsskorridorerna eftersträvas en **högre servicenivå** än i förordningen om huvudleder, såsom 25 tons axeltryck och högre hastighetsbegränsningar.
- Beredningskedet för **projektbolagen** har beaktats.
- Finansieringsnivån för infrastrukturen för **gång och cykeltrafik** 30 M €/år. (statens andel av gatunätet) från och med 2025, för **anslutningsparkering** sammanlagt 30 M € 2025–2027 (statens andel av gatunätet).
- **Höjning av understöd för enskilda vägar** till 25 M euro från och med 2023, åtgärder i anslutning till gatunätet.
- Fortlöpande underhåll av den strategiska lägesbilden för trafiknätet
- Uppdatering av **planeringsprogrammet** i enlighet med riktlinjerna i planen och utvidgning av projektbedömningen
- Utarbetande av ett **investeringsprogram** för 6–8 år i sänder utgående från **målen och kriterierna i planen** samt **den strategiska lägesbilden för trafiknätet**.

Flygplatser och hamnar



- Bibehållande av **flygplatsnätet** och påverkan för nätprincipen inom EU
- Utveckling av **resekedjor** till flygplatser i hela landet
- Flygtrafikens utvecklingsutsikter utvärderas och man tar bland annat hänsyn till **effekterna av coronasituationen**.
- Staten strävar efter att se till att **tillgänglighetsmålet på tre timmar** uppnås i områden där målet inte uppfylls med järnvägstrafik. Vid behov säkerställande av flygtrafiken genom separata beslut.
- Bidragen till flygplatser utanför Finavias nätverk **bibehålls** på nuvarande nivå.
- I **hamnarna** drar man nytta av EU-finansiering i stor utsträckning bl.a. i projekt som främjar digitalisering, automatisering och alternativa drivkrafter
- **Trafikförbindelser som leder till viktiga hamnar** utvecklas med hjälp av projektbedömningsdata
- **Samfinansiering** av farledsprojekt av staten och hamnarna i mån av möjlighet. Enhetlig praxis och rättvis behandling mellan olika aktörer.

Samfinansieringsmode llens principer

- Samfinansieringsmodellen används på ett mer omfattande sätt än i nuläget, då projektet medför betydande fördelar även för andra parter än trafikledshållaren (t.ex. kommuner).
- Statens kostnadsandel max.:
 - 30 % i kommunala järnvägstrafikprojekt eller andra stora kollektivtrafikprojekt
 - 50 % i projekt som förbättrar trafiksystemet i stadsregionen som görs i statens nät
 - 50 % i anslutningsparkering, gång- och cykeltrafik



Kollektivtrafik

- Beredskap för **stimulerande stöd till kollektivtrafiken** i form av en höjning av budgetramen, inkl. köp av flygtrafik till fält på landsbygden
- Utveckling av samarbetet samt utredning av servicenivån för trafiken på marknadsvillkor och med offentligt stöd (inkl. **taxitrafik**).
- Mål för nivån på servicen för fjärrtrafiken
- Köp som kompletterar fjärrtrafiken på marknadsvillkor inom persontrafiken samt **höjningar av kollektivtrafikstöden** till stadsregioner och glesbygdsområden från och med 2025. Utveckling av den **digitala luffarten**.



Smidiga resekedjor med hjälp av information, sammankoppling och tillgänglighet



- **Tidtabells- och ruttinformation** sammanställs nationellt. Stöd till utveckling av reseinformationen vid knutpunkter (6 M €).
- Pilotprojekt för **biljett- och avgiftssystemens** interoperabilitet (2 M €) samt införande av reseinformation i realtid på glesbygden.
- **Mobilitetstjänster** (inkl. MaaS) främjas och slås samman med andra tjänster i hela landet.
- Utveckling av knutpunkter för persontrafiken till **center för hållbar trafik**.
- Pilotprojekt för att **kombinera** persontransporter (9 M €).
- Satsningar på **tillgängliga** resekedjor.

Effektiv logistik genom digitalisering och ny teknik

- Genom att utnyttja **information och digitalisering** kan transportkedjorna effektiviseras.
 - Förbättring av tillgången till digital information och interoperabiliteten.
 - Informationsutbytet främjas av förmedlingsplattformar och gemensamma principer
 - Utveckling av statistikföringen
- Nya tekniker införs med hjälp av pilotprojekt inom **stadslogistiken**.
- **Utredningar** om möjligheterna att minska utsläppen, kombinerade transporter och transitotrafik.



Styrning av efterfrågan mot hållbar trafik och trafiksäkerhet



- **Genom områdesanvändningen** främjas en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling och hållbar mobilitet. Beaktande av den riksomfattande trafiksystemplanen i regleringen av områdesanvändningen.
- En långsiktig **utvecklingsbild** av **regionstrukturen** utarbetas.
- Främja byggandet av ett distributionsnät för **alternativa drivkrafter**.
- **Utvidgad mobilitetsstyrning** och höjning av finansieringen till 2,5 M euro per år från och med 2025.
- **Parkeringspolitiken** blir en del av trafiksystemarbetet.
- Att förbinda sig till **nollvisionen för trafiksäkerheten** före 2050 och utarbeta en trafiksäkerhetsstrategi.

Information och digitalisering

- **Lagstiftningsram** för utnyttjande av information
- Sammanställning av **basservice för digital affärsverksamhet** (Traffic Management Finland Group, 25 M €)
- Främjande av **automatisering** och utnyttjande av information genom pilotprojekt (86 M €).



Andra livsviktiga stödfunktioner

- **Trafikledningen** effektiviserar den nuvarande trafikledningskapaciteten och lägesinformationen i realtid inom alla trafikformer.
- **Kommunikationsnäten** stöder utvecklingen av trafiksystemet.
- Trafiksystemets **beredskap** och **försörjningsberedskap**, bland annat beroendet av kommunikations-, datatrafik- och energibranschen och påverkan på klimatförändringarna. Beaktande av försörjningsberedskapen och **försvarets** behov i utvecklingen av trafiksystemet.
- Möjliggörande av **hållbar tillväxt för företag** inom trafikbranschen



Regionala specialfrågor

- Bakgrundsinformation om **projektbolagen** för stora **spårprojekt**, beskrivningar av förbindelseleder och planläggningssituationen samt påverkan på trafiksystemet.
- Inlandssjöfart möjliggör utsläppsminskningar och lotsningsstöd.
- Förnyelse av modellen för ordnande av **förbindelsefartygstrafiken**. Ta hand om **landsvägsfärjetrafiken** i enlighet med upphandlingsstrategin. Genomförande av nödvändiga **lagändringar**. Att ersätta färjor med **broar**.
- **Gränstrafikens** smidighet
- **Transportstöd** i östra och norra Finland.



Stärkande och förtydligande av partnerskap



- Planen och finansieringsprogrammet som ingår i den fungerar för statens del som en **utgångspunkt för behandlingen av trafikärenden i olika avtal**.
- Tyngdpunkten i avtalen mellan staten och stadsregionerna ligger på **hållbar trafik** och **tillgänglighet**. Ämnen som behandlas är bl.a. utveckling av kollektivtrafiken och resekedjorna, främjande av gång- och cykeltrafiken samt regionala frågor för utveckling av järnvägstrafiken.
- Utgångspunkten är att riktlinjerna för inriktningen på utvecklingsinvesteringarna i det statliga trafikledsnätet och allokeringen av anslagen till bastrafikledshållningen dras upp i den riksomfattande trafiksystemplanen.
- Utvecklingen av trafiksystemet ses som en **regional** helhet i stadsregionavtalen, inte som stöd för enskilda städers projekt.
- Staten deltar genom samfinansiering och enligt avtal även i att stödja näringslivet och markanvändningen i **kommuner som inte hör till MBT-regionerna** (finansiell avsättning 200 M €/utveckling av landsvägsnätet).
- I de övriga avtalen betonas **stöd för hållbar tillväxt** och **tillgång till arbetskraft**.

Påverka TEN-T-förnyelsen



- Bidra till att förordningen på ett så bra sätt som möjligt främjar målen och åtgärderna i planen. I påverkan uppmärksammas exempelvis förordningen om huvudleder samt främjandet av fossilfri trafik och digitaliseringen av trafiksystemet.
- Man fäster vikt vid att förordningen fungerar som grund när man överväger tillämpningsområdet för övrig EU-lagstiftning – ett **kritiskt förhållningssätt till utvidgning av landsvägarna**.
- Granskning av uppfyllandet av kriterierna för kärnnätet för landsvägar 2024 – vid behov undantagsansökan.
- Man bidrar till att förordningen om riktlinjer stöder **hållbar trafik** och möjliggör en förtätning av samhällsstrukturen i de största stadsregionerna.
- Man påverkar utvecklingen av konceptet "**Havens motorväg**" så att man genom projekten på bred front kan förbättra de finska företagens förbindelser till centrala marknadsområden. Dessutom bedöms behovet av att ändra klassificeringen av **hamnar** och **flygplatser**.

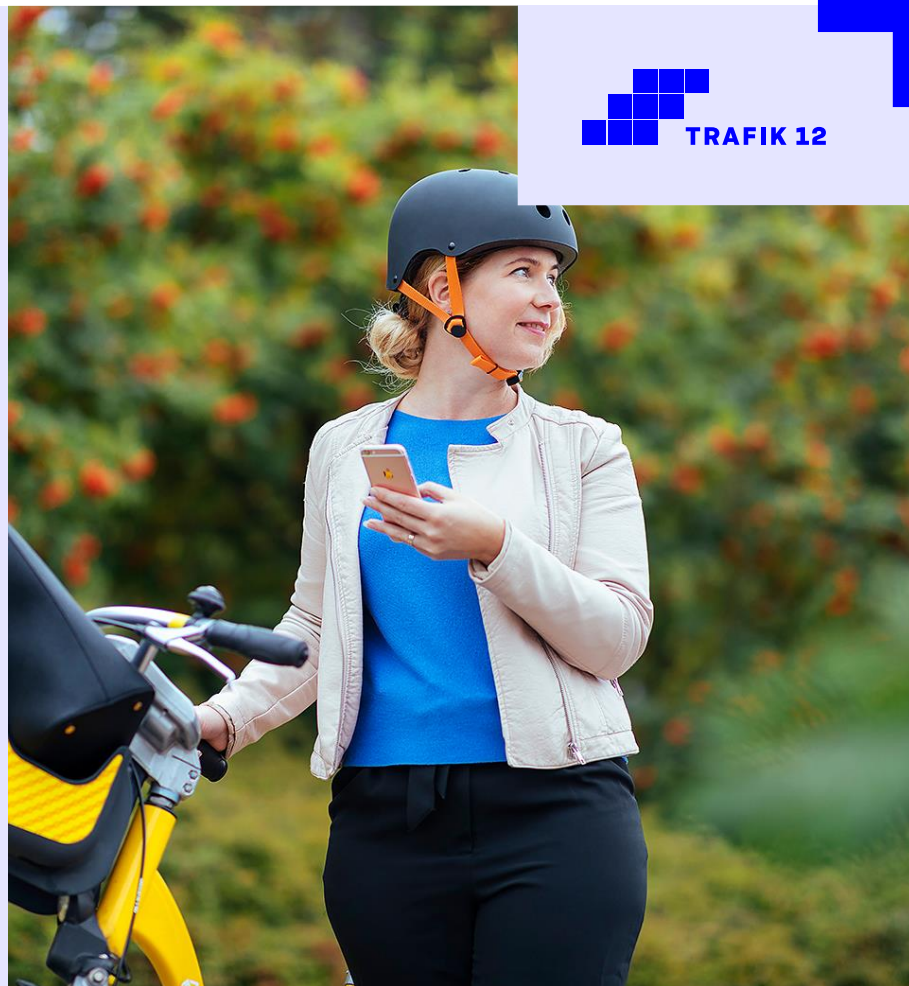
Utnyttjande av EU-finansiering

- EU:s återhämtningsinstrument (RRF)
- **Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)**
 - Målet är att öka utbytet
 - Tyngdpunkten under den kommande CEF-finansieringsperioden ligger på **banprojekten i kärnnätsskorridorerna** och planeringen av dem
 - Dessutom **projektbolagen** och **Digirata**
 - Spårprojekt i stadsregionerna, främjande av fossilfri trafik och digitalisering samt militär rörlighet
 - Aktiv påverkan på kommissionens arbetsprogram



Utveckling av trafiksystemarbetet

- Skapa förutsättningar för **kontinuerligt samarbete** mellan olika planeringsnivåer och aktörer
- En konsekvent planering möjliggörs på alla nivåer:
 - Utveckla och dra nytta av en gemensam lägesbild (trafiksystemanalys/Transport- och kommunikationsverket)
 - Förmedling av information mellan olika aktörer
 - Enhetliga metoder för konsekvensbedömning
 - Intressegruppernas delaktighet



Trafiksystemanalys

- Transport- och kommunikationsverket analyserar **trafiksystemets utveckling** och förutser framtiden. Trafiksystemanalysen ger information om trafiksystemets utveckling och nuläge på nationell och regional nivå samt samlar **förhandsinformation** om förändringar i verksamhetsmiljön.
- Trafiksystemanalysen som uppdateras regelbundet innehåller bl.a.:
 - **En strategisk lägesbild av trafiknätet**
 - **Uppföljningsmodell** för Trafik 12-planen



Strategisk lägesbild av trafiknätet

- Inkluderar statens trafikledsnät och det övriga trafiknätet samt knutpunkter.
- **Uppdaterad i december 2020** (Transport- och kommunikationsverket i samarbete med Trafikledsverket).
- I fortsättningen uppdateras trafiknätets strategiska lägesbild två gånger per år.



Samarbetet stärks



Kontinuerligt samarbete

Fortsätta med och utveckla det nuvarande samarbetet



Trafiksystemforum

Man samlas regelbundet för att diskutera aktuella frågor och läget för trafiksystemet



Årliga diskussioner

Med regionala aktörer i enlighet med landskapsförbundens områden som bygger på trafiksystemarbetet på landskapsnivå

1

Östra Finland

2

Västra Finland

3

Norra Finland

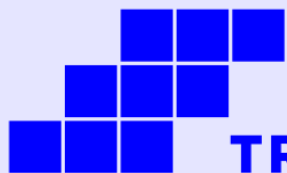
4

Södra Finland

Remissbehandling och slutförande av planen

- **Tidsfrist** för utlåtanden **23.2.2021**.
- Efter remissbehandlingen sker slutförandet i den parlamentariska styrgruppen utifrån remissvaren
- Statsrådets redogörelse till riksdagen våren 2021 och därefter statsrådets beslut





TRAFIK 12

Den riksomfattande
trafiksystemplanen

