

## TRAFIK 12

Den riksomfattande  
trafiksystemplanen



# Konsekvens- bedömning av utkastet till plan

Kommunikationsministeriet 21.1.2021

# Konsekvensbeskrivningens innehåll

1. Sammandrag
2. Den riksomfattande trafiksystemplanen
  - innehåll, växelverkan och kommunikation
  - andra planer och program med anknytning till temat
3. Konsekvensbedömningens utgångspunkter och mål
  - bedömningens mål, analysram, jämförelsekonstellation, material och metoder
  - miljömål som är av betydelse för planen
4. Miljöns nuvarande tillstånd
5. Jämförelsealternativ
  - jämförelsealternativets innehåll
  - konsekvenser i jämförelsealternativet 2032
6. Planens konsekvenser
  - konsekvenser i förhållande till målen
  - konsekvenser i förhållande till analysramens verkningsområden
7. Planens miljökonsekvenser och förebyggandet av skadliga effekter
  - sammandrag av miljökonsekvenserna enligt lagen
  - lindring och förebyggande av skadliga effekter
8. Risker och möjligheter i anslutning till planens genomslag
9. Uppföljning av planen

# Varför görs en bedömning?

1. Främjar ett kunskapsbaserat beslutsfattande
2. Bidrar till att göra avgörandena mer transparenta och godtagbara
3. Förbättrar planeringen
4. Sporrar till samarbete och gemensamt lärande



# Lagstiftningsgrund för konsekvensbedömningen



## LAGSTIFTNING



Lag om trafiksystem och landsvägar (503/2005)

Lag om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005)

- **Funktionalitet:** Fungerande mobilitet och transporter
- **Säkerhet:** Trygga rese- och transportkedjor
- **Hållbarhet:** Ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet
  
- **Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel**
- **Samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet**
- **Marken, vattnet, luften, klimatet, naturens mångfald**
- **Nyttjandet av naturresurser**

# Miljökonsekvenser

## SMB-lagen (200/2005, 2 § 1 mom.)

2) med miljökonsekvenser [*avses*] de direkta och indirekta verkningar som en plan eller ett program medför i Finland och utanför finskt territorium för

- a) människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel,
- b) marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten, organismer och naturens mångfald,
- c) samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet,
- d) utnyttjande av naturresurserna,
- e) växelverkan mellan de faktorer som nämns i underpunkterna a–d.

**SMB-förordningen (347/2005, 4 §): Kraven på miljörapportens innehåll**

# Planens mål



## Tillgänglighet

Trafiksystemet garanterar att hela Finland är tillgängligt och tillgodoser behoven hos näringslivet, pendlingstrafiken och boendet.



## Hållbarhet

Människors möjligheter att välja hållbarare former av mobilitet förbättras i synnerhet i stadsregionerna



## Effektivitet

Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

Målen är parallella och alla syftar till att hejda klimatförändringen

# Analysram

## KONSEKVENSER SOM BEDÖMS



### Tillgänglighet samt servicenivån på resor och transporter

Internationell tillgänglighet till områden

Tillgänglighet mellan regioner

Tillgänglighet inom stadsregioner och regioner

Regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar

Servicenivå och användarnytta i fråga om transporter

Servicenivå och användarnytta i fråga om resor



### Ekonomisk hållbarhet

Samhälls-ekonomisk effektivitet

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Förutsättningar för ekonomisk tillväxt



### Ekologisk hållbarhet

Trafiksystemets klimatpåverkan

Anpassningen till klimatförändringen

Exponering för utsläpp, buller och vibrationer från trafiken

Samhällsstrukturens hållbarhet

Naturens mångfald

Nyttjande av naturresurser, materialeffektivitet

Risker som är förknippade med vattendrag och mark



### Social hållbarhet

Möjligheter till mobilitet

Hälsa och välbefinnande

Den byggda miljön och landskapet



### Trafiksystemets säkerhet

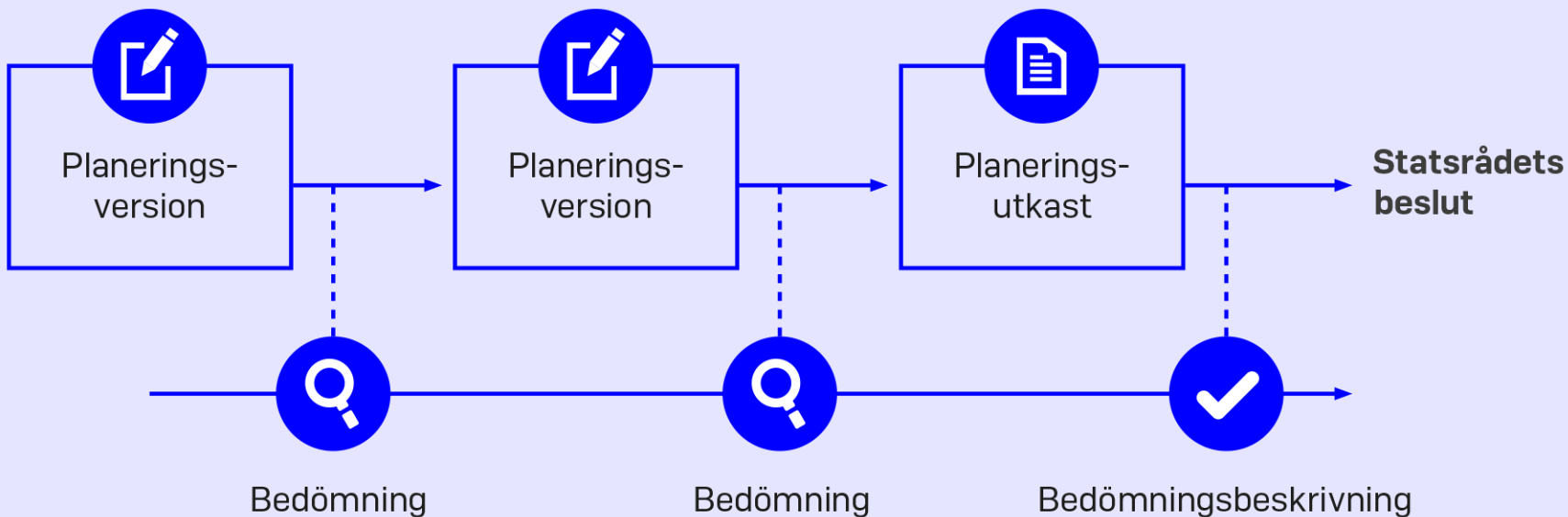
Säkerheten i vägtrafiken

Säkerheten i miljöer för mobilitet

Säkerheten inom järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten

Datasäkerheten i trafiken

# Trafiksystemplanen (Trafik 12) - itererande planering





# Konsekvensbedömningens framskridande

1

Identifiering av den konsekvens som ska bedömas och fastställande av bedömningssättet. Utgår från planens mål och miljökonsekvenser.

2

Utgångspunkten för bedömningen är en uppskattning av ändringarna i den framtida verksamhetsomgivningen

3

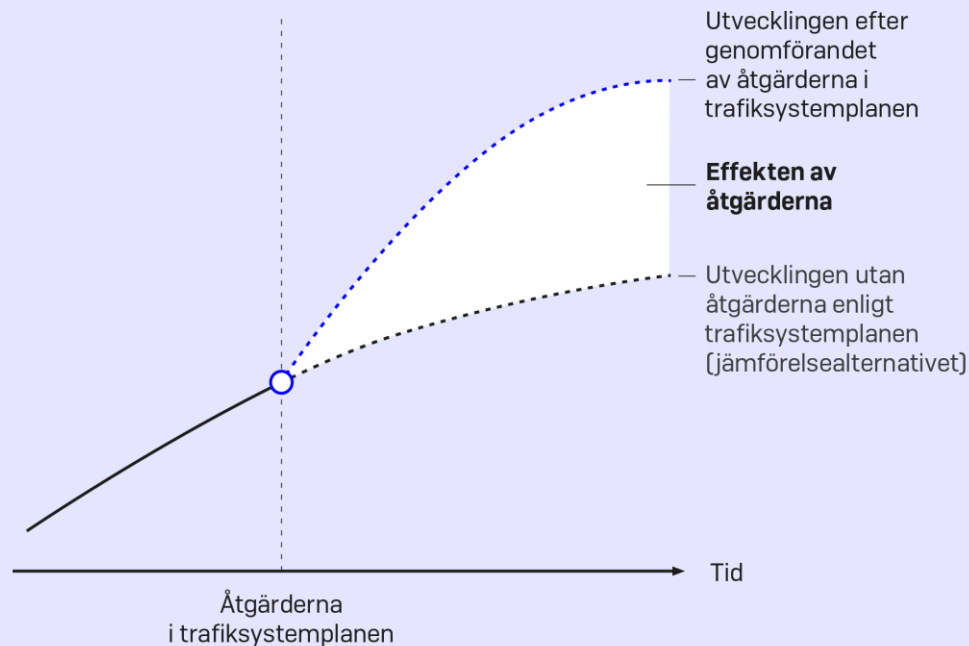
Bedömningen genomförs som en kvalitativ bedömning

4

Resultaten av bedömningen analyseras och presenteras tillsammans med de viktigaste slutsatserna med tanke på beredningen av planen och beslutsfattandet

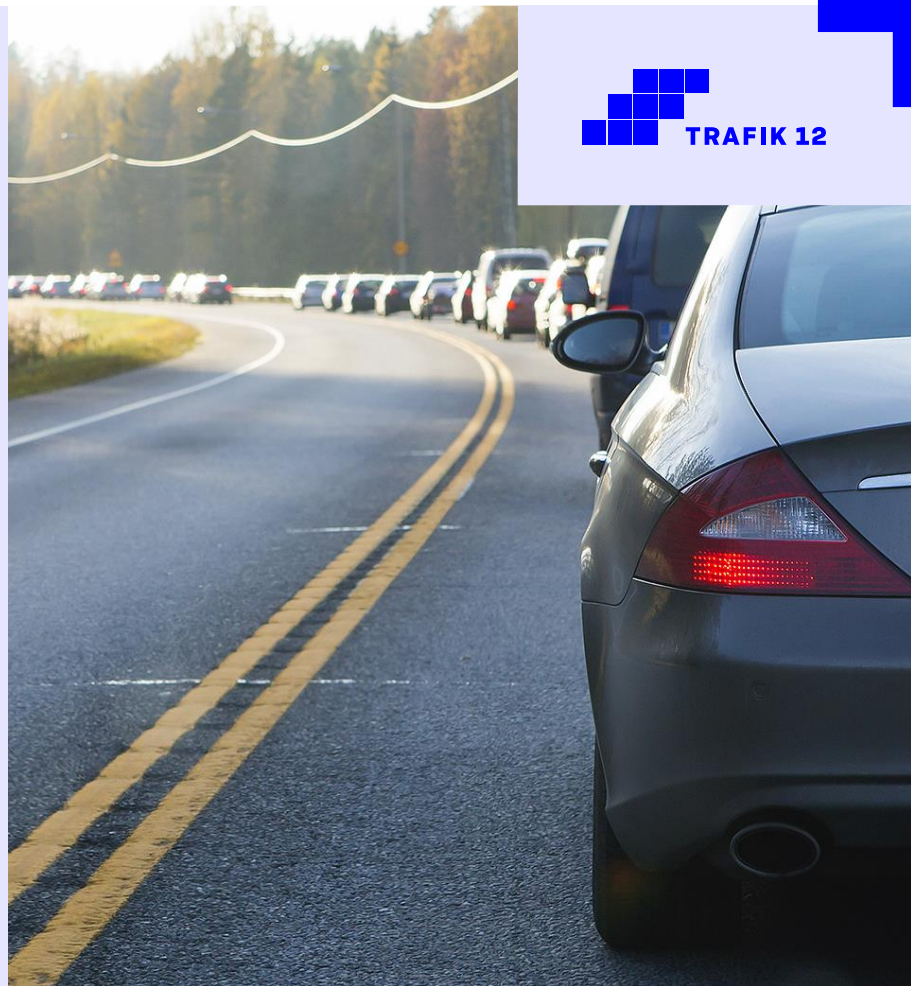
# Jämförelsekonstellationen bistår vid bedömningen av planens genomslag

- Planversionen jämförs med det s.k. jämförelsealternativet (ve0), som beskriver ett trafiksystem i vilket görs endast de åtgärder som är under uppbyggnad och de åtgärder som det fattats beslut om.
- Konsekvenserna av planen är skillnaden mellan de effekter som åtgärderna i planen medför och nivån på konsekvenserna i jämförelsealternativet.
- Eftersom bedömningen är kvalitativ under denna omgång, är det mycket viktigt att jämförelsekonstellationen tas in som en del av produktionen av bedömningsinformation.



# Känslighetsanalyser

- Efterfrågan på trafik och transport är närmast härledd efterfrågan, varför trafikmarknaden och trafiksystemet är utsatta för både kortvariga och långvariga störningar.
- Det kan ske sådana förändringar i omvärlden som på ett väsentligt sätt påverkar trafiksystemets funktionsförmåga samt verksamheten hos dem som använder trafiksystemet.
- Ett perspektiv på granskningen är covid-19-viruset och eventuella effekter av det.



# Miljöns nuvarande tillstånd



- Klimatförändringen: Utsläppen från trafiken står för cirka en femtedel av Finlands utsläpp av växthusgaser och för cirka 40 procent av ansvarsfördelningssektorns utsläpp. Växthusgasutsläppen från trafiken och transportererna i Finland har inte minskat nämnvärt från 1990 års nivå
  - Nyttjandet av naturresurser: Till byggande och underhåll av befintliga konstruktioner används årligen cirka 100 miljoner ton stenmaterial. Den största delen av stenmaterialet används för byggande och underhåll av vägar, gator och järnvägar.
  - Samhälls- och regionstrukturen: Urbaniseringen och den tätare strukturen underlättar bland annat tillhandahållandet av lönsam kollektivtrafik.
- Stadsregionernas pendlingsområden har utvidgats och bilberoendet för arbets- och andra resor i vardagen har ökat.
- Luftkvaliteten har förbättrats avsevärt under de senaste årtiondena. I Finland bor cirka en miljon människor i bullerområden.
  - Trafiken, särskilt halkbekämpningen och transportererna av farliga ämnen medför risker för förorening av vatten och mark.
  - Enligt den färskaste bedömningen av hotade arter försvagas naturens mångfald fortsättningsvis i Finland. Trafiklederna splittrar livsmiljöerna och gör det svårare för djur att röra och sprida sig.

# Betydande miljöproblem

- Som sådana miljöproblem som är betydande med tanke på planen har man vid beredningen identifierat
  - klimatförändringens frammarsch
  - den ökade användningen av naturresurser samt
  - utmaningar som gäller samhälls- och regionstrukturens hållbarhet.
- Klimatförändringens framskridande påverkar trafik- och transportsystemets känslighet för störningar och dess driftsäkerhet samt kostnaderna för trafikledshållningen.
- Den ökade användningen av naturresurser är ett problem på grund av energiförbrukningen inom trafiken och användningen av stenmaterial.
- Splittringen av samhälls- och regionstrukturen försvagar tjänsternas och funktionernas tillgänglighet och ökar bilberoendet.

# Konsekvenserna i jämförelsealternativet 2032

## Tillgänglighet

- Utvecklingsinvesteringarna förbättrar tillgängligheten lokalt
- Stockningar, försämrat skick på lågtrafikerade vägar samt utmaningar som gäller skicket och kapacitet på statens bannät försämrar tillgängligheten.

## Hållbarhet

- Människornas möjligheter att välja hållbarare former av mobilitet förbättras i synnerhet i Helsingforsregionen och Tammerforsregionen.
- Övergångarna mellan olika transportslag är små och åtgärderna i jämförelsealternativet minskar inte växthusgasutsläppen

(utsläppsminskningen fram till 2032 baserar sig huvudsakligen på förändringar i fordonsbeståndet och drivkraften).

## Effektivitet

- Utvecklingsprojekt förbättrar ställvis den samhällsekonomiska effektiviteten
- På grund av finansieringsnivån inom basunderhållet av transportinfrastrukturen kan ersättningsinvesteringar och förbättringsåtgärder inte göras i rätt tid med tanke på trafikledsnätets livscykel.

# Miljökonsekvenserna i jämförelsealternativet 2032 (1/2)



## Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

- I jämförelsealternativet förbättrar banprojekt och spårvägsprojekt möjligheterna till mobilitet främst i stora stadsregioner. Servicenivån i små tätorter förbättras inte. En ökad vägtrafik kan öka exponeringen för buller och luftföroreningar i synnerhet i stadsregioner.

## Marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten, organismer och naturens mångfald

- Växthusgasutsläppen från trafiken minskar med cirka 30 procent mellan 2018 och 2032. Förändringen beror på att fordonsbeståndet utvecklas, andelen biodrivmedel ökar och alternativa drivkrafter blir vanligare.
- I jämförelsealternativet är konsekvenserna för naturens mångfald indirekta och föranleds av den ändring i markanvändningen som är sammankopplad med nya trafikledsprojekt.
- Utvecklingsprojekten i jämförelsealternativet har inga betydande konsekvenser för marken eller grund- eller ytvatten.

# Miljökonsekvenserna i jämförelsealternativet 2032 (2/2)

## Samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet

- I de största och växande stadsregionerna stöder samhällsstrukturen allt bättre bland annat möjligheterna till hållbar mobilitet.
- I jämförelsealternativet riktar sig åtgärderna i trafiknätet inte i första hand till känsliga objekt som är av betydelse med tanke på den byggda miljön eller landskapet.

## Nyttjandet av naturresurser

- I de projekt för utveckling av bannätet och stadsbanorna som ingår i jämförelsealternativet är användningen av stenmaterial tämligen stor, i synnerhet i början av granskningsperioden.



# Beaktande av relevanta miljömål vid planeringen och planens miljökonsekvenser

Granskning av miljökonsekvenserna enligt SMB-lagen



# Sammandrag

- Konsekvenserna av planen i förhållande till de betydande miljökonsekvenser som avses i SMB-lagen är som helhet små. Många miljökonsekvenser konkretiseras först i den fortsatta planeringen.
- De åtgärder i planen som gäller trafiknät och knutpunkter har skadliga miljökonsekvenser som kan bedömas först i samband med projektplaneringen av utvecklings- och förbättringsinvesteringar.
- I redogörelsen ges rekommendationer för den fortsatta planeringen i syfte att lindra och förebygga skadliga miljökonsekvenser.



# Förebyggande av skadliga miljökonsekvenser

- De åtgärder i planen som gäller trafiknät och knutpunkter kan ha indirekta skadliga miljökonsekvenser som konkretiseras vid genomförandet av planen och i samband med den planering som görs på andra nivåer. Dessa gäller
  - nyttjandet av naturresurser
  - naturens mångfald
  - den byggda miljön och landskapet samt
  - buller och vibrationer från spårtrafik.
- Skadliga miljökonsekvenser lindras och förebyggs i huvudsak i verkställandet av planen och projektplaneringen genom att
  - planera projektbedömningen, uppskatta konsekvenserna och planera förebyggande åtgärder
  - förbättra det kunskapsunderlaget och den uppföljningsdata som används vid bedömningen
  - beakta de negativa konsekvenserna vid prioriteringen av projekt och samfinansieringsprojekt.

# Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel (punkt a)

## Genomförande av miljömålen



Miljömål som är av betydelse för planen (punkt a)

- EU:s direktiv om utsläppstak (EU) 2016/2284 ställer utsläppsminskningmål för medlemsländerna. Miljöministeriet har utarbetat ett nationellt luftvårdsprogram 2030 (MM 7/2019) i enlighet med kraven i direktivet om utsläppstak.
- Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/1992) har utfärdats i syfte att förebygga olägenheter av buller och säkerställa trivseln i omgivningen. Beslutet ska tillämpas vid planeringen av markanvändning, trafik och byggande samt i byggnadslovsförfarandet.
- Vad gäller vägtrafiksäkerheten har man i enlighet med en långsiktig vision ställt som mål

att antalet dödsfall i trafiken ska närma sig noll år 2050

- I markanvändnings- och bygglagen (132/1999, 5 §) och i de riksomfattande målen för områdesanvändningen har man ställt upp ett flertal mål för levnadsförhållanden och trivsel.

Planen förverkligar målen bland annat genom att förbättra möjligheterna till hållbar mobilitet, stödja övergången mellan olika färd sätt, beakta näringslivets verksamhetsförutsättningar och stödja förbättrandet av säkerheten i transportsystemet.

# Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel (punkt a)

## Konsekvenser för miljön



- Planen gör vardagen smidigare och ökar möjligheterna till mobilitet i synnerhet inom de största städernas kollektivtrafikzoner, i närheten av stamförbindelserna för fjärrtrafik och inom rutterna för näringslivet.
- Planen har positiva effekter för hälsan, eftersom säkerheten i vägtrafiken blir bättre och den ökade gång- och cykeltrafiken ökar folkhälsofördelarna något.
- Planen kan ha negativa effekter för hälsan i och med att antalet människor som exponeras för trafikutsläpp som försämrar luftkvaliteten samt buller och vibrationer ökar.
- Omfattningen av konsekvenserna preciseras först i det skede då planen genomförs.

# Marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten, organismer och naturens mångfald (punkt b)

## Genomförande av miljömålen



Miljömål som är av betydelse för planen (punkt b)

- EU:s mål för minskning av växthusgasutsläpp förutsätter att Finland före utgången av 2030 minskar sina utsläpp av växthusgaser med 39 procent från 2005 års nivå. Besluten om målen för minskning av utsläpp från den internationella sjö- och lufttrafiken fattas i det internationella samarbetet.
- Skyddet av vattendrag och mark styrs av bland annat miljöskyddslagen, vattenlagen och havsskyddslagen.
- Statsrådets principbeslut, som baserar sig på EU:s strategi för biologisk mångfald, förutsätter att utarmningen av den biologiska mångfalden i Finland har stoppats 2020.

Planen stöder uppnåendet av klimatmålet genom att möjliggöra övergången till hållbara färdvägar. Genom de satsningar på infrastrukturen som ingår i planen har sannolikt konsekvenser för vattnet, marken och naturens mångfald, men omfattningen av dessa kan beaktas först i den noggrannare projektplaneringen.

# Marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten, organismer och naturens mångfald (punkt b)

## Konsekvenser för miljön

- Åtgärderna i planen minskar växthusgasutsläppen och förbättrar trafiksystemets energieffektivitet, men klimatpåverkan är tämligen liten.
- Planens konsekvenser för den biologiska mångfalden är sannolikt tämligen små. Karaktären och omfattningen av konsekvenserna preciseras i projektplaneringen för utvecklings- och förbättringsinvesteringar.
- Konsekvenserna för marken och vattnet är lokala och kopplade till de projekt som genomförs. Dessa kan beaktas först i projektplaneringsskedet.

# Samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet (punkt c)

## Genomförande av miljömålen



- Miljömål som är av betydelse för planen: samhällsstrukturen (punkt c)
- I de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsätts det att man främjar
  - ett områdesbyggande med flera centrum som bildar nätverk och stöder livskraften i områdena
  - en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling
  - en god tillgänglighet till tjänster, arbetsplatser och fritidsområden med tanke på olika befolkningsgrupper.
- Planen stöder skapandet av en hållbar samhällsstruktur samt förbättrade möjligheter att röra sig i synnerhet till fots, med cykel och kollektivtrafik.



# Samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet (punkt c)



## Konsekvenser för miljön

- Planen stöder utvecklingen av en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsstrukturutveckling och samhällsstrukturens enhetlighet: investeringar i utvecklingen av bannätet, stöden till kollektivtrafiken samt åtgärder som riktas till gång och cykling förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet och stöder en hållbar samhällsstruktur.
- Förbättrade förutsättningar för hållbara färdsätt påverkar samhällsstrukturen på lång sikt efter den granskningsperiod som följer konsekvensbedömningen (2021–2032).
- De investeringar i utveckling och förbättring av trafikledsnätet som presenteras i planen kan beroende på hur de genomförs rikta sig till exempel till nya landskapskorridorer eller den byggda miljön i närheten av stationsområden. Omfattningen av konsekvenserna preciseras i samband med projektplaneringen av utvecklings- och förbättringsinvesteringar.

# Nyttjandet av naturresurser (punkt d)

## Genomförande av miljömålen



- Miljömål som är av betydelse för planen: Enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999, 5 §) är ett av de mål som uppställts för områdesplaneringen att man ska bidra till en sparsam användning av naturresurser. I de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsätts det att ett hållbart utnyttjande av naturresurserna främjas.
- Planen har effekter på nyttjandet av naturresurser genom utvecklings- och förbättringsinvesteringar. Dessa effekter beaktas i den mer detaljerade projektplaneringen.

# Nyttjandet av naturresurser (punkt d)

## Konsekvenser för miljön

- Planen har konsekvenser för användningen av naturresurser i och med de utvecklings- och förbättringsinvesteringar som preciseras på andra planeringsnivåer.
- De anslag som anvisas för utveckling och förbättring av trafikledsnätet kommer att ha betydande konsekvenser för användningen av naturresurser när projekten konkretiseras.

# Bedömningsskala för kvalitativ bedömning

**+++** Förändringen i förhållande till Ve0 är märkbart positiv

**++** Förändringen i förhållande till Ve0 är positiv

**+** Förändringen i förhållande till Ve0 är i någon mån positiv

**Neutral:** ingen förändring i förhållande till Ve0-versionen

**-** Förändringen i förhållande till Ve0 är i någon mån negativ

**--** Förändringen i förhållande till Ve0 är negativ

**---** Förändringen i förhållande till Ve0 är märkbart negativ



## Tillgänglighet

Trafiksystemet garanterar att hela Finland är tillgängligt och tillgodoser behoven hos näringslivet, pendlingstrafiken och boendet.



Planen stöder uppnåendet av målet på tillgänglighet relativt väl



## Hållbarhet

Människors möjligheter att välja hållbarare former av mobilitet förbättras i synnerhet i stadsregionerna.



Planen stöder uppnåendet av målet på hållbarhet väl



## Effektivitet

Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.



Planen stöder uppnåendet av målet på effektivitet väl

# Tillgänglighet



## Tillgänglighet

Trafiksystemet  
garanterar att hela  
Finland är tillgängligt och  
tillgodoser behoven hos  
näringslivet,  
pendlingstrafiken och  
boendet.

Planen stöder uppnåendet  
av målet på **tillgänglighet**  
**relativt väl**

# Positiva konsekvenser för servicenivån på transporter

- Tilläggsfinansieringen för basunderhållet av transportinfrastrukturen samt hur den riktas till transport- och passagerarbehoven inom näringslivet och pendlingstrafiken förbättrar servicenivån för transporterna och sänker transportkostnaderna.
- Satsningar på havsfarleder och sjöfart samt en hög nivå på transportnätet TEN-T förbättrar den internationella tillgängligheten och transporternas funktion.
- Som helhet tryggas vägnätets servicenivå genom att statsunderstödet till enskilda vägar och tilläggsfinansieringen till basunderhållet av transportinfrastrukturen riktas till rutter som är viktiga för näringslivet.



# Tillgängligheten inom stadsregioner och regioner förbättras

- Satsningar på infrastruktur som tjänar hållbar mobilitet och tjänster inom persontrafiken förbättrar tillgängligheten i stadsregioner och regioner i synnerhet med tanke på näringslivets, pendlings och boendets behov.
- Tilläggsfinansieringen för underhållet av landsvägar och enskilda vägar har i någon mån positiva konsekvenser för den interna tillgängligheten i regioner i glest bebodda områden.
- De sammantagna effekter som dessa åtgärder har på regionernas utvecklingsförutsättningar är lindrigt positiva.



# En långsiktig planering styr utvecklingen av tillgängligheten



- Planen styr tillsammans med den strategiska lägesbilden över trafiknätet den långsiktiga utvecklingen och förbättringen så att den riktas på förbindelser som är kritiska med tanke på nätets funktion.
- En förbättrad samhällsekonomisk effektivitet stöder tillgänglighetsmålet: genom effektiva åtgärder får man till stånd en bättre servicenivå och tillgänglighet i förhållande till den finansiering som använts.
- På lång sikt har prioriteringen av näringslivets och pendlings behov i någon mån positiva konsekvenser för arbetsmarknaden, den regionala ekonomin och kumulationen av fördelar.
- Samarbete och avtalsförfaranden med stadsregionerna styr utvecklingen av den interna tillgängligheten i stadsregioner och regioner konsekvent till en förbättrad servicenivå på hållbar mobilitet.
- Förbindelserna mellan regionerna förbättras bland annat genom riktade investeringar i landsvägs- och bannätet samt genom anskaffningar inom ramen för kollektivtrafikens stomtrafik.





## Hållbarhet

Människors möjligheter  
att välja hållbarare  
former av mobilitet  
förbättras i synnerhet i  
stadsregionerna

Planen stöder  
uppnåendet av  
**hållbarhetsmålet väl**

# Det blir lättare att röra sig till fots, med cykel eller med kollektivtrafik



- Människors möjligheter att välja hållbarare färdssätt förbättras i synnerhet tack vare satsningar på gång, cykling, kollektivtrafik och resekedjor samt spårinvesteringar.
- Stöden till kollektivtrafiken och åtgärder som hänför sig till resekedjor förbättrar servicenivån inom kollektivtrafiken och gör resekedjorna mer fungerande i synnerhet i stora och medelstora stadsregioner.
- Förhållandena för gång och cykeltrafik förbättras särskilt i stadsregionerna, men också i landsvägsnätets omgivning runt om i Finland.
- Projekt för utveckling och förbättring av landsvägs- och bannätet, stöd till och köp i anslutning till kollektivtrafikens stomtrafik samt effektivisering av tågkontrollen inom tågtrafiken främjar människornas möjligheter att välja hållbarare färdssätt också på långa resor.
- Genom åtgärderna i planen skapar man förutsättningar för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsstruktur särskilt i stora och medelstora stadsregioner.

# Konsekvenserna för hälsan och välbefinnandet i huvudsak gynnsamma

- Förbättrade förutsättningar för hållbar mobilitet undanröjer hinder för att röra sig och ökar jämlikheten särskilt när det gäller barns, ungas och äldre personers mobilitet.
- De åtgärder som vidtas i fråga om landsvägsnätet och omständigheterna för gång och cykling förbättrar säkerheten i vägtrafiken och miljöer där människor rör sig.
- Ökad gång och cykling skapar i någon mån folkhälsonytta.
- Exponeringen för olägenheter från trafiken minskar inte.



# Hållbarhetseffekterna ökar på lång sikt



- Planens totala konsekvenser för växthusgasutsläppen är bara lindrigt positiva.
- Genom ett långsiktigt nationellt och internationellt samarbete inom transportsektorn kan man bidra till att stävja klimatförändringen.
- **Planen underlättar dock övergången till gång, cykling och kollektivtrafik genom dess effekter för trafikarbetet och färdmedelsfördelningen.**
- Samtidigt stöder planen uppkomsten av en hållbar samhällsstruktur, vilket syns på lång sikt i och med en förenhetligad struktur.
- Avtalssamarbetet mellan staten och kommunerna stöder på lång sikt helheten av kollektivtrafiktjänsterna och möjliggör en utveckling av utbudet av mobilitetstjänster och smidigare resekedjor.
- Med tanke på den ekologiska hållbarheten är det viktigt att utvecklings- och förbättringsprojekten styrs så att de risker som är förknippade med vattnet, marken, nyttjandet av naturresurser och naturens mångfald förebyggs och lindras. Samtidigt bör man se till att exponeringen för buller, vibrationer och utsläpp som försämrar luftkvaliteten minskas.

# Effektivitet



## Effektivitet

Trafiksystemets  
samhällsekonomiska  
effektivitet förbättras.

Planen stöder  
uppnåendet av  
**effektivitetsmålet väl**

# Den samhällsekonomiska effektiviteten förbättras

- Den tilläggsfinansiering som anvisats för basunderhållet av transportinfrastrukturen möjliggör ett underhåll med hög livscykel-effektivitet, varvid förbättringsåtgärderna kan genomföras innan trafikledsnätens skick försämras.
- Valet av investeringsobjekt som en del av den strategiska lägesbilden över trafiknätet styr finansieringen till effektiva objekt.
- En förbättring av trafiksystemets funktions-säkerhet ökar effektiviteten i användningen av trafikledsnäten, i synnerhet när de fördröjningar i restiden som beror trafikledernas skick minskar.
- En bättre funktionssäkerhet förbättrar servicenivån och ökar användarnyttan i och med att kostnaderna för mobilitet sjunker.



# En långsiktig planering stöder effektiviteten

- Den strategiska lägesbilden över trafiknäten, analysen av trafiksystemet och samordningen av investeringsprogrammet förbättrar kontrollen över trafiksystemets helhetsbild och enhetligheten i åtgärderna.
- Det nationella och internationella samarbetet samt avtalssamarbetet mellan staten och kommunerna förbättrar samordningen av åtgärderna och deras genomslag.
- En förbättrad tillgänglighet stöder förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.
- En förbättrad effektivitet förutsätter att
  - projektbedömningen utvidgas till att gälla en allt större skara planeringsobjekt och
  - att den samhällsekonomiska effektiviteten ligger till grund för prioriteringen.



# Risker och möjligheter

- I bedömningen har man granskat de risker och möjligheter som är betydande med tanke på planens genomslag.
- Beskrivningen av riskerna och möjligheterna fungerar som en känslighetsanalys av bedömningen när det gäller den kvalitativa bedömningen.





# Risker och möjligheter i anslutning till planens genomslag – Omvärlden (1/2)



## Globaliseringen

- Risker som hänför sig till efterfrågan på trafikledsnät: snabba och oförutsägbara förändringar i den internationella handeln och logistikkedjorna
- En långsiktig planering som baserar sig på lägesbilden över trafiknäten och riktandet av investeringar till huvudlederna lindrar sannolikheten för att risken realiserar

## Klimatförändringen

- Risk som gäller stävjandet: en otillräcklig beredskap för övergången till nya färdstätt om efterfrågan börjar styras starkare mot hållbara former av mobilitet
- I planen riktas åtgärder till hållbar mobilitet
- Anpassningsrisk: att skadeverkningarna realiserar snabbare än väntat
- Förbättrad information som bygger på kunskapsunderlag och aktuell information ökar reaktionsförmågan

# Risker och möjligheter i anslutning till planens genomslag – Omvärlden (2/2)

## Befolkningsförändringen, förändringen i arbetet och urbaniseringen

- Tillgänglighetsrisk: de satsningar som görs på stadsregionerna ökar koncentrationen av mobilitetstjänster och försämrar möjligheterna till mobilitet i gleset bebyggda områden
- En långsiktig planering samt ett kunskapsunderlag för trafiksystemanalysen förbättrar samtidigt som samfinansieringsmodellen ökar planens förmåga att svara på regionernas behov.

## Pandemin

- Risk med efterfrågan inom kollektivtrafiken: användningen av kollektivtrafik kan på lång sikt

minska till följd av bl.a. distansarbete och att personbilstrafiken underlättas och kollektivtrafik undviks

- Man svarar på efterfrågebristen på kort sikt genom stimulansåtgärder
- Statens skuldsättning är förknippad med en finansiell risk

## Den tekniska utvecklingen

- Den risk som hänför sig till prognostisering av den tekniska utvecklingen bemöts i planen bland annat genom bättre kunskapsunderlag samt åtgärder inom digitalisering och intelligenta transportsystem

# Risker och möjligheter i anslutning till planens genomslag – Planeringsprocessen (1/2)



## Information och kunskapsunderlag

- Avsaknaden av enhetliga kvantitativa utvärderingsmetoder inverkar på bedömningens exakthet och osäkerhetsfaktorer
- Det nuvarande kunskapsunderlaget möjliggör inte en tillräckligt bra prognostisering av framtiden
- Kunskapsunderlaget för den riksomfattande trafiksystemplaneringen utvecklas med hjälp av bland annat trafiksystemanalysen, den strategiska lägesbilden över trafiknätet och uppföljningsinformation om trafikmarknaden samt projektbedömningen

## Partnerskap

- Som risker kan ses parternas möjligheter att förbinda sig till de innehållsmässiga målen och finansieringen, i synnerhet i ett osäkert ekonomiskt läge
- Planen bidrar till en intensiv och fortlöpande växelverkan och ett nära och kontinuerligt samarbete mellan staten och andra aktörer
- Samfinansieringsmodellen möjliggör att beredningen är transparent i och med att de yttre ramarna för finansieringen är desamma för alla aktörer

# Risker och möjligheter i anslutning till planens genomslag – Planeringsprocessen (2/2)



## Valet av åtgärder som finansieras

- Risken för att man väljer olönsamma projekt och att de möjligtvis fördröjer lönsamma projekt som åsidosatts
- Planmässig styrning, utvecklandet av kunskapsunderlaget och projektbedömningarna förbättrar samordningen av hur finansieringen inriktas

## Samfinansiering

- En försämring av olika parter ekonomiska situation kan påverka valet av objekt och försämra effektiviteten

## Uppnående av de eftersträvade konsekvenserna

- Den allmänna karaktären av målen i planen innehåller en möjlighet till olika tolkningar och kan sålunda försvaga uppnåendet av målen som helhet. Den ekonomiska osäkerheten kan försvaga genomförandet av åtgärderna och på så sätt även uppnåendet av målen.
- Genom sektorsövergripande och regionalt samarbete kan man främja uppnåendet av planens mål och önskade effekter

# Uppföljning av planen

- Uppföljningen av planen utgör ett led i trafiksystemets lägesbild, dvs. trafiksystemanalysen
- Målet med uppföljningen är att samla in och producera kvantitativ och kvalitativ information. Genom att analysera och tolka denna information skapar man sig en lägesbild
- Uppföljningen täcker uppföljningen av målen och åtgärderna i planen samt uppföljningen av de miljökonsekvenser som följer av planen
- En närmare beskrivning av uppföljningen blir klar våren 2021