



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer

Ange nr/Ange år

Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023-2030

Utkast 1.4.2022



Skriv författare; Förnamn Efternamn, Förnamn Efternamn

Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023-2030

Utkast 1.4.2022

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år

Omslagsbild: Ange namnet på fotografen.

Nätpublikation PDF (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
tfn 0295 343 000

Skriv Förnamn Efternamn, Förnamn Efternamn.: **Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023-2030 – Utkast 1.4.2022.** Trafikledsverket Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr / Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Nyckelord: Ange nyckelord

Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett annat åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12). I investeringsprogrammet anges de viktigaste trafikinfrastrukturprojekten för de kommande åren. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen. Investeringsprogrammet som berör åren 2023–2030 är ett förslag som baseras på data från Trafikledsverket om genomförandet av nya ban-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekt i investeringsprogrammet. Genomförandet av investeringsprogrammet kontrolleras årligen och resultaten av kontrollen utnyttjas i den årliga uppdateringen av investeringsprogrammet.

Trafik 12-planen fastställer också investeringsprogrammets ekonomiska ram. Investeringsprogrammet för trafikledsnätet omfattar utvecklingsprojekt, stora reparationsprojekt och projekthelheter samt mindre förbättringsprojekt. Investeringsprogrammet omfattar även projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet. För nya utvecklingsinvesteringar i investeringsprogrammet finns tillgängligt cirka 2,7 miljarder euro. Av dessa medel riktas cirka 1,1 miljarder euro till landsvägar, 1,5 miljarder till järnvägar och 0,08 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 utnyttjas 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 se olika verkningskedjor och beroendeförhållanden mellan olika perspektiv och därmed dra slutsatser av investeringsprogrammets övergripande konsekvenser.

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 klimatpåverkan är liten, men förbättrad transporteffektivitet och eventuella övergångar från ett transportsätt till ett annat kommer att minska klimatutsläppen på längre sikt.

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 trafiksystemsarbete.

Skriv Förnamn Efternamn, Förnamn Efternamn.: Skriv publikationens titel på svenska. – Skriv underrubrik på svenska.. Trafikledsverket. Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr / Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Sammanfattning

Skriv en sammanfattning

Skriv Förnamn Efternamn, Förnamn Efternamn.: Skriv publikationens titel på engelska. – Skriv underrubriken på engelska.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki Ange år. Publications of the FTIA Ange nr / Ange år. Ange antalet sidor pages and Ange antalet bilagor appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Abstract

Skriv en sammanfattning

Förord

Skriv ett förord

I Helsingfors Ange månad Ange år

Trafikledsverket
Ange ansvarig avdelning/enhet

Innehåll

1	INVESTERINGSPROGRAM FÖR STATENS TRAFIKLEDSNÄT	10
1.1	Bakgrund, utgångspunkter och avgränsningar	10
1.2	Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket.....	11
1.3	Genomförandet av investeringsprogrammet 2022–2029	12
2	BEREDNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET	13
2.1	Ekonomiska ram	13
2.1.1	Trafik 12-planens ekonomiska ram.....	13
2.1.2	Investeringsprogrammets ekonomiska ram.....	14
2.1.3	Möjligheter till FSE-finansiering av projekten.....	16
2.2	Konsekvensbedömning	17
2.2.1	Lagstiftningsgrund	17
2.2.2	Konsekvensbedömning som en del av beredningen av investeringsprogrammet.....	17
2.2.3	Konsekvensbedömningens helhet.....	18
2.2.4	Bedömningsmetod och material.....	18
2.2.5	Referensbasen för bedömningen.....	19
2.3	Samspel och samarbete	20
2.4	Urvalskriterier för projekten	20
2.5	Ordning för genomförandet av projekten.....	21
3	INVESTERINGSPROGRAMMETS ÖVERGRIPANDE EFFEKTER.....	22
3.1	Effekter på tillgängligheten	22
3.2	Effekter på hållbarheten	26
3.3	Effekter på effektiviteten.....	28
3.4	Effekterna på bekämpning av och anpassning till klimatförändringen	30
3.5	Effekter på trafiksäkerheten	31
3.6	Sammanfattning av genomförandet av målen i Trafik 12-planen	33
3.7	Effekternas regionala fördelning	34
4	INVESTERINGSPROGRAM	35
4.1	Bannät	35
4.1.1	Bannätets ekonomiska ram	35
4.1.2	Utveckling av bannätet.....	36
4.1.3	Bannätets förbättringsprojekt	40
4.1.4	Möjligheter till FSE-finansiering av banprojekt	45
4.2	Landsvägsnätet.....	46
4.2.1	Landsvägsnätets ekonomiska ram.....	46
4.2.2	Utveckling av landsvägsnätet.....	47
4.2.3	Landsvägsnätets förbättringsprojekt.....	54
4.2.4	Möjligheter till FSE-finansiering av landsvägsprojekt	58
4.3	Farledsnätet	58
4.3.1	Farledsnätets ekonomiska ram.....	58
4.3.2	Utveckling av farledsnätet	59
4.3.3	Farledsnätets förbättringsprojekt	62
4.3.4	Möjligheter till FSE-finansiering av farledsprojekten	62
4.4	MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt.....	63
5	ÖVERVAKNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET, RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER.....	64

5.1	Övervakning av genomförandet av investeringsprogrammet	64
5.1.1	Genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå	64
5.1.2	Genomförande av investeringsprojekt	66
5.1.3	Genomförandet av investeringsprogrammets effekter	68
5.1.4	Annan uppföljning av investeringsprogrammet.....	68
5.2	Risker och osäkerhetsfaktorer	70

BILAGOR (som separata rapporter)

Banprojekten

Landsvägsprojekt

Farledsprojekt

Andra stora pågående och startande trafikledsprojekt

MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

1 Investeringsprogram för statens trafikledsnät

1.1 Bakgrund, utgångspunkter och avgränsningar

I enlighet med Den nationella trafiksystemsplanen *) (Trafik 12) utarbetar Trafikledsverket ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Trafik 12-planen. I investeringsplanen anges de viktigaste transportinfrastrukturprojekten för de kommande åren. Investeringsprogrammet utnyttjas bland annat vid beredningen av budgetpropositioner. Investeringsprogrammet som berör åren 2023–2030, är ett förslag som baseras på data från Trafikledsverket om genomförandet av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen efter uppdateringen av Den strategiska lägesbilden av trafiknätet, före nästa års budgetberedning och alltid efter en uppdatering av Trafik 12-planen.

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 alla tre målen 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 reparationsprojekt 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 projektforetag 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 projekt 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.

*) 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.

1.2 Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket

Trafikledshållningen i nätet som staten upprätthåller styrs genom flera programhelheter (bild 1). Utöver investeringsprogrammet förbereder Trafikledsverket bland annat ett planeringsprogram och en grundplan för trafikledshållning (en grundplan i enlighet med Trafik 12), vars innehåll balanseras och samordnas med investeringsprogrammet. Investeringsprogrammet kommer att styra utarbetandet av planeringsprogrammet för de kommande åren.

Investeringsprogrammet, grundplanen för trafikledshållning och planeringsprogrammet bygger på den strategiska lägesbilden och uppdateras årligen. Planeringsprogrammet och grundplanen för trafikledshållning 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 lagstiftningen om trafikleder.



Bild 1. Trafikledsverkets program som en del av genomförandet av Trafik 12-planen. UTKAST 23.3.2022

Planeringsprogram

Planeringsprogrammet är en sammanställning av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt 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.

Grundplan för trafikledshållning

Grundplanen för trafikledshållning 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 trafikledshållning och investeringsprogrammet är sammankopplade på flera sätt. Stora reparationsprojekt 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 trafikledshållning för de närmaste åren. Dessutom kan enskilda utvecklingsprojekt i investeringsprogrammet kopplas till planering av reparation eller underhåll av samma del av trafikledsnätet.

1.3 Genomförandet av investeringsprogrammet 2022–2029

I januari 2022 (26 januari 2022) publicerades den första investeringsplanen (för åren 2022–2029). Inga finansieringsbeslut har ännu fattats för de utvecklingsprojekt som ingår i det. Projektens planeringsberedskap har förts vidare i planeringsprogrammet (2022–2025), inklusive projektutvärderingar. Förbättringsprojekt inom bastrafikledshållning kommer att främjas inom ramen för den tillgängliga finansieringen. Investeringsprogrammets uppföljningsperspektiv beskrivs närmare i kapitel 5.

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. Planen för de offentliga finanserna 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 landsvägar (i genomsnitt 765 miljoner euro per år), 39 procent till banar (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 trafikledshållning.

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 övergripande programplanering för Trafik 12. UTKAST 23.3.2022

Trafik 12 åren 2021–2032	Bastrafikleds- bållning	Utveckling	
Genomsnittlig finansiering	M€/år	Totalt M€	varav nya projekt M€
Bannät	592	3 100	1 700
Landsvägsnät	765	2 700	1 390
Farleder	141	250	130
Totalt	1 498	6 100	3 220
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 2023–2030 är i sin helhet 3 415 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 Trafik 12-perioden fattas budgetbeslut om och inom olika trafikledsformer med fokus på olika teman. De budgetbeslut som fattas är bindande för den temaspecifika 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 temaspecifika finansieringsandelar som eftersträvas i Trafik 12.

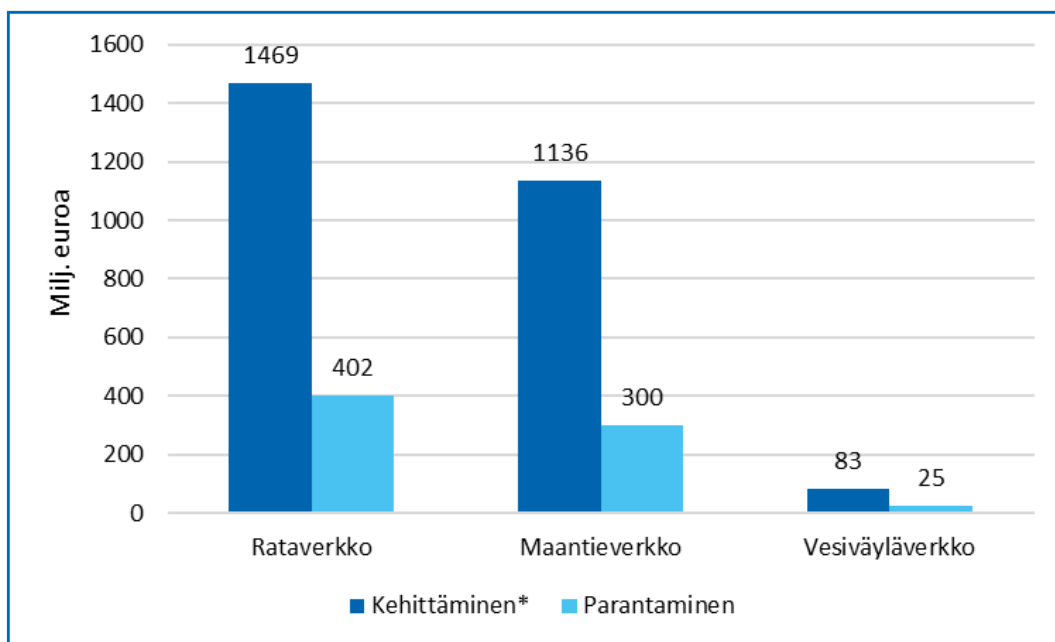
Den ekonomiska ramen för **utvecklingen av trafikledsnätet** i investeringsprogrammet bygger på obunden utvecklingsfinansiering. Som det framgår i Trafik 12-planen ska projekt och bidrag som slutförts före Trafik 12-perioden genomföras i enlighet med de beslut som fattats. De redan slutförda projekten 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 2023–2030 kommer att fortsätta efter 2030 (till exempel ett långsiktigt banprojekt eller ett vägprojekt som inledas mot slutet av investeringsprogrammet). Investeringsprogrammets ekonomiska ram omfattar 450 miljoner euro för att finansiera dessa pågående projekt från och med 2031. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2031, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2031. Inom helhetsramen för Trafik 12 kommer det att finnas kvar cirka 500 miljoner euro outnyttjade medel för nya projekt som ska slutföras åren 2031–2032.

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 2031. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2031, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2031.

Bild 2. Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2023–2030. UTKAST 23.3.2022

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

Tabell 2. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2023–2030. UTKAST 23.3.2022*

Investeringsprogram, en ekonomisk ram för åren 2023–2030				
Genomsnittlig finansiering	Utveckling *)		Bastrafikledshållning, förbättring	
	M€/år	totalt M€	M€/år	totalt M€
Bannät	184	1 469	50	402
Landsvägsnät	142	1 136	38	300
Farleder	10	83	3	25
Totalt	336	2 688	91	727

*) Siffrorna för utveckling omfattar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med år 2031. Man gör projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2031, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2031.

Kostnads kalkylerna för de projekt som presenteras i investeringsprogrammet baserar på jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU 120; 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 FSE-finansiering av projekten

FSE-programmet

FSE-programmet finansierar projekt som fokuserar på TEN-T-nätet. Programperioden FSE2 (Connecting Europe Facility, Fonden för ett sammanlänkat Europa) inleddes 2021. Programperioden pågår 2021–2027. Finansiering på 22,9 miljarder euro finns tillgänglig för trafik. I det allmänna avsnittet (där Finland ansöker om stöd) finns 11,4 miljarder euro tillgängliga, varav 1,4 miljarder euro anslås till gränsoverskridande järnvägsprojekt i sammanhållningsländerna. Dessutom uppgår sammanhållningsländernas egen budget till 10,0 miljarder euro. Finansiering på 1,5 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.

FSE-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 FSE-programmet, vilket innebär att det finns mer stöd tillgänglig för ban- och hamnprojekt. När det gäller vägprojekt är stödet 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. Dessutom kan vägprojekt, liksom banprojekt, få stöd genom ansökan om stöd för militär rörlighet.

Finansieringen för programperioden 2021–2027 koncentreras till åren 2021–2024. Åren 2025–2027 kommer ytterligare medel att anslås endast till projekt som valts ut för stöd i början av programperioden och till projekt som rör alternativa bränslen.

Projektens mognad är en förutsättning för att kunna ansöka om stöd. FSE:s bidrag till projekt söks när det finns ett nationellt åtagande om genomförandet och nationell finansiering för projekten. Uppföljning av FSE-projekt behandlas i kapitel 5.1.4.

Förnyelsen av TEN-T-förordningen pågår parallellt med beredningen av investeringsprogrammet 2023–2030. Vid förnyelsen uppdateras kraven och räckvidden för TEN-T-nätet. Uppdateringarnas inverkan på investeringsprogrammet ska beaktas i nästa uppdateringsomgång av investeringsprogrammet efter att förnyelsen har slutförts.

2.2 Konsekvensbedömning

2.2.1 Lagstiftningsgrund

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.

2.2.2 Konsekvensbedömning som en del av beredningen av investeringsprogrammet

Konsekvensbedömning är en del av beredningen av investeringsprogrammet, och därtill hörande informationsbaserade beslutsfattande, samordning av intressen och begränsning av negativa konsekvenser. Beredningen av investeringsprogrammet och konsekvensbedömningen utgör en iterativ process där investeringsprogrammet hela tiden utvecklas utifrån bedömningen i den riktning som eftersträvas.

Konsekvensbedömningens roll i beredningen av programmet är tvåfaldig:

- **Prioritering av projekt** vid utformandet av investeringsprogrammet – Information som tagits fram i bedömningen stöder prioriteringen av projekten och dess transparens
- **Bedömning av investeringsprogrammets övergripande konsekvenser** – Information som tagits fram i bedömningen stöder redigeringen av programmet och därtill hörande beslutsfattande. Vid konsekvensbedömningen strävar man efter att se olika verkningskedjor och beroendeförhållanden mellan olika perspektiv och därmed dra slutsatser av investeringsprogrammets övergripande konsekvenser.

2.2.3 Konsekvensbedömningens helhet

Investeringsprogrammets konsekvenser ska sammanställas och bedömas på tre nivåer:

1. Projektnivå
2. Trafikledsnivå
3. Hela investeringsprogrammets nivå.

Vid konsekvensbedömningen koncentrerar man sig på investeringsprogrammets betydande konsekvenser och bedömer hur målen för Trafik 12-planen förverkligas.

Investeringsprogrammets betydande konsekvenser identifieras i bedömningens initialskede. Konsekvensernas betydelse bedöms utifrån följande kriterier:

- Vilka konsekvenser är väsentliga för de mål som har ställts för investeringsprogrammet?
- På vilka saker kan man påverka med investeringsprogrammet?

Utgångspunkten för att strukturera konsekvenserna av Trafikledsverkets investeringsprogram är konsekvensbedömningsramen i Trafik 12-planen (bild 3).



Bild 3. Trafik 12-planens konsekvensbedömningsram.

Investeringsprogrammets innehållsliga mål och utgångspunkter består av målen i Trafik 12-planen och de strategiska riktlinjer som specificerar dem samt de allmänna mål som fastställs i lagstiftningen om trafiknät och som ligger till grund för Trafik 12-planen.

Förverkligandet av målen i Trafik 12-planen bedöms i samband med konsekvensbedömningarna av investeringsprogrammet, utifrån de beräknade konsekvenserna. I samband med konsekvensbedömningen identifieras också vilka strategiska riktlinjer de projekt som valts ut för programmet ska genomföra och vilka projekt som stöder riktlinjerna inte ingår i programmet.

2.2.4 Bedömningsmetod och material

Konsekvensbedömningen är kvantitativ och kvalitativ expertbedömning som i första hand bygger på befintlig information om projekten och deras konsekvenser.

Investeringsprogrammets primära konsekvenser kommer att koncentreras på trafikledsverkets trafikmässiga servicenivå och trafikförhållandena och vidare på trafiken. Med undantag av miljökonsekvenserna av trafikledsbyggen baseras konsekvensbedömningar huvudsakligen på dessa trafikmässiga konsekvenser. På så sätt bildar identifiering, specificering och presentation av trafikmässiga konsekvenser en grund för andra konsekvensbedömningar.

Projektutvärderingar och deras inkluderade samhällsekonomiska utvärderingar (olycksfallskostnader, tidskostnader osv.) utgör det centrala materialet i konsekvensbedömningen. I avsaknad av projektutvärdering utnyttjas annat material (t.ex. projektkort och vid behov projektplaner). Andra betydande konsekvenser eller särdrag som inte ingår i den samhällsekonomiska beräkningen beskrivs och bedöms separat vid behov. Möjliga betydande konsekvenser eller andra särdrag som inte ingår i den samhällsekonomiska beräkningen kan till exempel vara betydande kopplingar relaterade till utvecklingsmöjligheter för markanvändning eller näringslivsutveckling, jämlikhets- och målinriktningsaspekter, långsiktiga samhällsstrukturella konsekvenser i stadsregionala projekt samt vissa miljökonsekvenser.

Vid projektprioritering och konsekvensbedömning utnyttjas PRIO-verktyget. Verktöget gör det möjligt att rangordna projekten och beskriva investeringsprogrammets konsekvenser utifrån de faktorer som ingår i den samhällsekonomiska beräkningen, både per komponent och som helhet där man viktar komponenterna på önskat sätt. För att kunna använda metoden krävs att en projektutvärdering har genomförts i enlighet med anvisningar för projektutvärdering.

2.2.5 Referensbasen för bedömningen

Investeringsprogrammets konsekvenser granskas utifrån en referensbas som består av flera olika referensfaktorer. I referensbasen är det fråga om olika referensscenarier med vilka investeringsprogrammet jämförs.

Programmets konsekvenser och de fördelar och nackdelar som uppnås med programmet jämförs med

- nuvarande tillstånd
- den situation (30 år) då projekten i investeringsprogrammet inte genomförs (här beaktas konsekvenserna av projekt som redan beslutats att genomföras).

Ytterligare information om investeringsprogrammets konsekvenser kan erhållas genom att granska

- en situation där hela investeringsprogrammets budget skulle vara tillgänglig för de bästa projekten när det gäller tillgänglighet (PRIO-granskning)
- en situation där hela investeringsprogrammets budget skulle vara tillgänglig för de bästa projekten när det gäller hållbarhet (PRIO-granskning)
- en situation där hela investeringsprogrammets budget skulle vara tillgänglig för de bästa projekten när det gäller effektivitet (PRIO-granskning).

Genom att använda flera scenarier i referensbasen kan konsekvenserna beskrivas på ett mer omfattande och mångsidigt sätt. När man lägger de bästa projekten när det gäller tillgänglighet, hållbarhet eller effektivitet som referensbas utifrån PRIO-granskningen kan man belysa skillnaderna och i vissa fall motsägelserna mellan programmets likvärdiga mål.

Fördelarna och nackdelarna med investeringsprogrammet bedöms under en period på cirka 30 år. PRIO-verktyget har använts för att beskriva hur väl man uppnår målen i Trafik 12-planen med investeringsprogrammet och hur väl investeringsprogrammet balanserar mellan de tre likvärdiga målen i Trafik 12-planen (tillgänglighet, hållbarhet, effektivitet).

2.3 Samspel och samarbete

Trafikledsverket har regelbundet samarbetat med regionala NTM-centraler. NTM-centralerna har deltagit i beredningen som experter på trafiksystem och väghållning i sitt område. Kommunernas behov och åsikter har kommit fram genom områdenas och regionernas trafiksystemsarbete samt från regionala trafiksystemplaner.

Trafikledsverket ordnar regelbundna kundmöten med centrala företagskunder och intressenter för att undersöka de behov och utsikter till förändringar i driftsmiljön som berör trafikledsnätet.

Dessutom har investeringsprogrammet delgivits vid trafiksektorns regionala möten och andra diskussionstillfällen. Beredning av investeringsprogrammet har också diskuterats vid olika möten inom trafikens förvaltningsområde.

Om beredningen av investeringsprogrammet har ordnats fyra regionala diskussionstillfällen (Västra Finland, Södra Finland, Östra Finland och Norra Finland).

Trafikledsverket ber genom en öppen begäran utlåtanden om investeringsprogrammet som uppdateras årligen. Därmed får man information om intressenternas åsikter och kunskaper om investeringsprogrammet.

2.4 Urvalskriterier för projekten

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
- Strategiska riktlinjer som specificerar målen för Trafik 12
- De behov som identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiknätet.

Snabba förändringar i behovet av transportkapacitet, bl.a. avsevärt minskad transitotrafik, ska leda till att projekten omprövas från fall till fall innan investeringsprogrammet 2023–2030 publiceras.

De data som tagits fram i bedömningen har stött prioriteringen av projekt och dess transparens. Vid valet och prioritering av projekten har använts PRIO-verktyget som är en målinriktad jämförelsemetod för projektkorgar baserat på data från projektutvärderingar.

Trafikledsformernas särdrag har också beaktats vid prioriteringen:

- Programplanering av bannätets investeringar
 - Stora reparationsprojekt

- Samfinansiering i stadsregionerna och projekt kopplade till industriella investeringar
- Möjligheter till FSE-finansiering (i enlighet med Trafik 12-planen)

- Programplanering av vägnätets investeringar
 - Brister i servicenivån för förordningen om huvudleder
 - Trafiksäkerhet
 - Främjandet av gång- och cykeltrafik
 - Stora och medelstora broar
 - Samfinansiering i stadsregionerna
 - Möjligheter till FSE-finansiering (i enlighet med Trafik 12-planen)

- Programplanering av farledernas investeringar
 - Behovens starka beroende på näringslivets investeringar
 - Samfinansiering av sjöfarledsprojekt med hamnar
 - Möjligheter till FSE-finansiering (i enlighet med Trafik 12-planen)
 - Koppling till utvecklingen av hamnarnas landförbindelser.

2.5 Ordning för genomförandet av projekten

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. Det är möjligt att genomföra projekten i korg 1A 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 projekten kan genomföras. Vissa av projekten kan också fortsätta efter programperioden.

Tidpunkten för genomförandet av projekten kan påverkas av ett antal faktorer, såsom:

- tillgänglig finansiering
- projektets planeringsberedskap
- koppling till företagsinvesteringar eller utveckling av markanvändning
- koppling till ett annat trafikledsprojekt
- kommande ansökningar om FSE-finansiering
- uppfyllande av TEN-T-kraven
- betydelsen av projektets konsekvenser
- marknadssituationen.

3 Investeringsprogrammets övergripande effekter

3.1 Effekter på tillgängligheten

Internationell och interregional tillgänglighet

Alla **farledsprojekten kommer att avsevärt förbättra** servicenivån (kostnads-effektivitet, säkerhet, tillförlitlighet) för utländska transporter och därmed **regionernas internationella tillgänglighet** i den mån transporten sker via sjöfarlederna som ska förbättras. Investeringsprogrammet kommer att ha en positiv inverkan på hamnförbindelsernas funktionsduglighet i Helsingfors, Åbo/Nådendal, Kotka, Björneborg, Hangö och Uleåborg samt på förbindelserna till Norge i Lapska Armen. Med utvidgning av 250 kN axellastnätet 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 reparationen av stambanan kommer att **säkerställa att de nuvarande restiderna bevaras**. Det är möjligt att göra tågförbindelserna från Kuopio och Joensuu till Helsingfors-Vanda flygplats snabbare med cirka 5–10 minuter.

Investeringsprogrammet minskar persontrafikens störningskänslighet, förbättrar punktligheten samt ökar transportkapaciteten på de problematiska banavsnitten Helsingfors–Riihimäki och Luumäki–Imatra samt på Tammerfors bangård. Programmet **skapar förutsättningar** för 5–10 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** särskilt på stambanan och Luumäki–Imatra-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. Trafikvolymerna har förutspåtts att öka betydande i de största stadsområdena, vilket i vissa fall kan leda till försämrad regional tillgänglighet trots projekten. **Jämfört med den nuvarande situationen kommer interregional tillgängligheten att förbättras** i ett mycket stort område i nästan hela Finland, särskilt i Mellersta Finland. De största fördelarna kommer från Tammerfors-Jyväskylä-projekten. Effektiva projekt är små förbättringsprojekt på riksvägarna 2, 3, 4 och 8. Tillgänglighetseffekten av projekt i stora stadsområden sträcker sig över ett stort område.

Den regionala strukturen och regionernas 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, hastighet och bärförmåga **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 och transitotrafik för enskilda industrianläggningar 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 kommer att **jämna ut hastighetsnivån som erbjuds för persontågtrafiken** genom att förkorta restiden för linjerna Savolax och Karelén till Helsingfors. 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 industriorter särskilt i Kemi-Torneåregionen samt för trafiken riktad till flera hamnar på syd- och västkusten. Vagnätsprojekt som riktar sig till olika delar av landet **säkerställer servicenivån i trafiknätet**, men har ingen betydande inverkan på den regionala utvecklingen. Med tiden kommer de sammanlagda tidsbesparingarna att bli mer betydande ur ett regionalt utvecklingsperspektiv

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.

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, även 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 den nuvarande situationen **förbättras dock den interna tillgängligheten** särskilt under rusningstid i stora stadsregioner och även i Björneborg, Jyväskylä, Kotka och Vasa.

Investeringsprogrammets projekt skapar möjligheter att **utveckla närtågstrafiken** i regionerna Helsingfors, Tammerfors och Villmanstrand-Imatra samt från Åbo till Nådendal, 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 anknyter till utvecklingen av Malmområdet i Helsingfors, och Åbos ringled vid E18 som anknyter 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 Reso–Nådendal 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 är väsentligt att ha **en enhetlig servicenivå** på transportsrutterna för olika typer av varor (bland annat transitorutter, hamnförbindelser inom skogsindustrin och transport av råvirke), så att flaskhalsar inte begränsar utnyttjandet av servicenivån på andra banavsnitt och användningen av effektiv utrustning. 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. 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 reparationsprojekt 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. Cyklingsåtgärderna är inte inriktade i investeringsprogrammet.

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 och mellan Luumäki och Joutseno.

PRIO-granskningar

Fem 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 655 miljoner euro. För 18 av de landsvägsprojekt som finansieras genom investeringsprogrammets utvecklingsfinansiering ha genomförts en projektutvärdering i enlighet med riktlinjerna för projektutvärdering. Investeringskostnaderna för de utvärderade vägsprojekten uppskattas till cirka 870 miljoner euro. I PRIO-översynen ingår endast projekt för vilka en projektutvärdering har genomförts och de delar av utvärderingen som ingår i de samhällsekonomiska beräkningen.

Utifrån PRIO-granskningar kommer investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt att gynna tillgängligheten med sammanlagt 297 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod. Tillgänglighetsnyttan som genereras av samtliga utvärderade landsvägsprojekt i investeringsprogrammet uppgår till 1,64 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod.

Om tillgänglighetsnyttan skulle maximeras i investeringsprogrammet (dvs. projekten skulle endast väljas på basis av trafiktillgänglighet, bortsett från andra målområden) skulle banprojekt generera tillgänglighetsnyttan på 396 miljoner euro och landsvägsprojekt på 2,71 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod. Med investeringsprogrammets banprojekt får man alltså 75 procent och med samtliga landsvägsprojekt 60 procent av den teoretiska maximala tillgänglighetsnyttan.

I PRIO består nyttan med den trafikmässiga tillgängligheten helt och hållet av delmålområden *Tillgodoseendet av näringslivets behov* och *Tillgodoseendet av behoven av arbets- och fritidsresor*. Följande direkta komponenter i kostnads-nyttokalkylen ska ingå i målområdena:

- Besparingar i transportkostnader + arbetsvägarnas andel av besparingar i körkostnader och servicenivånyttan
- Arbets- och fritidsresornas andel av besparingar i körkostnader och servicenivånyttan.

3.2 Effekter på 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 trafiktjänster, 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 kvalitetskorrider 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 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 riksomfattande basprognosen för vägtrafiken har trafiken på huvudlederna ökat med 20–30 procent år 2050 jämfört med 2017. Även prognosen som tar hänsyn till utsläppsminskningsmålen förutspår att trafiken kommer att öka fram till 2030, varefter trafikvolymerna börjar minska. Enligt prognosen kommer trafikvolymerna på huvudlederna att vara något högre år 2050 än år 2017. Ökningen av trafiken kommer att öka bullerproblemen ytterligare.

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 har åtagit sig att uppfylla huvudmålen i konventionen om biologisk mångfald (Convention on Biological Diversity, CBD). Syftet har varit att före 2020 stoppa förlusten av biologisk mångfald globalt, regionalt och nationellt. **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 halk-

bekämpningsmedel och genom att minska olycksriskerna. Utöver grundvatten riktar 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.

PRIO-granskningar

På basis av PRIO-granskningar kommer investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt att generera sammanlagt 31 miljoner euro i hållbarhetsfördelar under en 30-årig beräkningsperiod. De hållbarhetsfördelar som genereras av samtliga utvärderade landsvägsprojekt i investeringsprogrammet uppgår till en negativ -125 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod. Inom hållbarhetens målområde beror de negativa fördelarna på en decentralisering av samhällsstrukturen till följd av landsvägsprojekt som beaktas av PRIO.

Om hållbarhetsfördelarna skulle maximeras i investeringsprogrammet (dvs. projekten skulle endast väljas på basis av hållbarhet, bortsett från andra målområden) skulle banprojekt generera hållbarhetsfördelar på 50 miljoner euro och landsvägsprojekt 9 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod. Med investeringsprogrammets banprojekt uppnår man alltså 62 procent av de teoretiska maximala fördelarna med hållbarhet. Vad gäller landsvägsprojekt är det inte meningsfullt att ange procentandelar eftersom hållbarhetsfördelarna för landsvägsprojekten i investeringsprogrammet är negativa.

I PRIO bildas fördelarna med hållbarhetsmålområdet till fullo av delmålområdena *Minskning av koldioxidutsläpp* och *Främjandet av miljömässig hållbarhet och hälsa*. Följande direkta komponenter i kostnads-nyttokalkylen ska ingå i målområdena:

- Förändring av emissionskostnader
- Förändring av bullerkostnader

Utöver de direkta komponenterna i kostnads-nyttokalkylen beaktar man inom målområdet *Främjandet av miljömässig hållbarhet och hälsa* ändringar i färd sätt i kollektivtrafik- och banprojekt (2 miljoner färre körkilometer motsvarar 1 miljon euro) och tidsbesparingar i personbilstrafiken i vägprojekt som negativa (stadsregionernas radialvägar 50 procent och övriga vägar 25 procent). Sammanställningsindikatorn som tillämpas på målområdet grundar sig inte endast på forskningsbaserad kunskap utan till stor del på slutförda utvärderingar. PRIO-granskningarna tar inte hänsyn till projektens samtliga miljökonsekvenser (till exempel inverkan på grundvatten eller landskap) och på grund av detta omfattas vissa konsekvenser inte av PRIO-granskningarna.

3.3 Effekter på 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 (näringslivets 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 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.

PRIO-granskningar

På basis av PRIO-granskningar kommer investeringsprogrammets banprojekt att generera sammanlagt 262 miljoner euro i samhällsekonomiska fördelar under en 30-årig beräkningsperiod. Vad gäller landsvägsprojekt uppgår de samhällsekonomiska fördelar som genereras med investeringsprogrammet till 1,55 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod.

Om de samhällsekonomiska fördelarna skulle maximeras i investeringsprogrammet (dvs. projekten skulle endast väljas på basis av effektivitet, bortsett från andra målområden) skulle banprojekt generera samhällsekonomiska fördelar på 396 miljoner euro och landsvägsprojekt 2,64 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod. Med investeringsprogrammets banprojekt uppnår man alltså 66 procent och med landsvägsprojekt 60 procent av de teoretiska maximala samhällsekonomiska fördelarna. Nyttokostnadsförhållandet för banprojekt i investeringsprogrammets korg är 0,31 och nyttokostnadsförhållandet för landsvägsprojekt är 1,40.

En projektkorg som maximerar den samhällsekonomiska effektiviteten tar hänsyn till de penningmässiga fördelarna och kostnaderna som beaktats i kostnads-nyttokalkylen.

3.4 Effekterna på bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Bekämpning av klimatförändringen

Enligt basprognosen från 2021 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). Vägprojektet påverkar trafikens koldioxidutsläpp på många olika sätt. Förbättrad 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 väg- nätet stora utsläpp av växthusgaser, vars **koldioxidskuld 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 öronmärks 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. **Farledsprojektet** 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 reparationsprojekt för banor och vägbroar, och som tillägg till bastrafikledshållningen möjliggör dessa bättre finansiering för underhåll och reparation av hela nätet.

PRIO-granskningar

På basis av PRIO-granskningar kommer investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt att generera sammanlagt 10 miljoner euro i koldioxidutsläppsfördelar under en 30-årig beräkningsperiod. Vad gäller landsvägsprojekt uppgår koldioxidutsläppsfördelarna som genereras med investeringsprogrammet till 17 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod.

Om koldioxidutsläppsfördelarna skulle maximeras i investeringsprogrammet (dvs. projekten skulle endast väljas på basis av koldioxidutsläppsfördelar, bortsett från andra målområden) skulle banprojekt generera koldioxidutsläppsfördelar på 15 miljoner euro och landsvägsprojekt 45 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod. Med investeringsprogrammets banprojekt uppnår man alltså 66 procent och med landsvägsprojekt 39 procent av de teoretiska maximala fördelarna gällande koldioxidutsläpp.

En projektkorg som maximerar koldioxidutsläppsfördelar täcker till fullo fördelarna med målområdet *Minskning av koldioxidutsläpp* som består av ändringar i utsläppskostnaderna från kostnads-nyttokalkyler. Koldioxidutsläppsfördelarna ingår också i hållbarhetens målområde. Koldioxidutsläppsfördelarna täcker dock inte projektens samtliga koldioxideffekter, såsom utsläpp från byggande.

3.5 Effekter på 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 riksomfattande basprognosen för vägtrafiken 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 landsvägstrafiken. 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.

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 sålunda 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.

PRIO-granskningar

På basis av PRIO-granskningar kommer investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt att generera sammanlagt 15 miljoner euro i säkerhetsfördelar under en 30-årig beräkningsperiod. Vad gäller landsvägsprojekt uppgår säkerhetsfördelarna som genereras med investeringsprogrammet till 149 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod.

Om trafiksäkerheten skulle maximeras i investeringsprogrammet (dvs. projekten skulle endast väljas på basis av säkerhetsfördelar, bortsett från andra målområdet) skulle banprojekt generera säkerhetsfördelar på 21 miljoner euro och landsvägsprojekt 298 miljoner euro under en 30-årig beräkningsperiod. Med investeringsprogrammets banprojekt uppnår man alltså 72 procent och med landsvägsprojekt 50 procent av de teoretiska maximala säkerhetsfördelarna.

En projektkorg som maximerar trafiksäkerheten täcker till fullo fördelarna med målområdet *Främjandet av trafiksäkerheten* som består av ändringar i *vägtrafikens kostnader för olyckor* från kostnads-nyttokalkyler.

3.6 Sammanfattning av genomförandet av målen i Trafik 12-planen

Med PRIO-beräkningarna granskade man hur väl investeringsprogrammet tar hänsyn till de olika målområdena. Investeringsprogrammet uppnår 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.

Med investeringsprogrammets **banprojekt** uppnår man ganska väl alla fastställda målområden (62–75 procent) av de teoretiska maximala fördelarna beräknade med PRIO för de olika målområdena (tabell 3). Relativt sett lägger banprojekten större vikt vid tillgänglighet och säkerhet än vid hållbarhet och minskade koldioxidutsläpp. Den största förlusten i fråga om belopp i euro ligger dock i målområdet tillgänglighet, där de flesta av banprojektens fördelar kommer från.

Med investeringsprogrammets **landsvägsprojekt** uppnår man ganska väl tillgänglighets- och hållbarhetsmålen (60 procent) av de teoretiska maximala fördelarna beräknade med PRIO för de olika målområdena (tabell 3). Med investeringsprogrammet uppnår man också hälften av säkerhetsmålets maximala fördelar. Det sämsta resultatet i investeringsprogrammet uppnås inom minskningen av koldioxidutsläpp med knappt 40 procent av de teoretiska maximala fördelarna. Landsvägsprojektens hållbarhetsfördelar förblir negativa på grund av den decentraliserande inverkan som landsvägsprojekten har på samhällsstrukturen. De hållbarhetsfördelar som beräknats med PRIO tar dock inte hänsyn till alla miljöfaktorer. Landsvägsprojekt bidrar i allmänhet inte särskilt bra till hållbarheten. Till investeringsprogrammet har sökts sådana landsvägsprojekt som producerar så få hållbarhetsolägenheter som möjligt. Efter korgen som maximerar hållbarhet är investeringsprogrammet bäst i detta målområde och producerar det minsta antalet hållbarhetsolägenheter jämfört med andra korgar som maximerar effekten av målområdena. Den största förlusten i fråga om belopp i euro ligger i målområdet tillgänglighet, där de flesta av landsvägsprojektens kalkylmässiga fördelar kommer från.

Tabell 3. Fördelar som uppnås med investeringsprogrammet per målområde (beräknade med PRIO). UTKAST 23.3.2022

Målområde	Bannät Fördelar mn euro	% av teoretiskt maximum	Landsväg Fördelar mn euro	% av teoretiskt maximum
Trafiktillgänglighet	297	75	1 640	60
Hållbarhet	31	62	-125	- *)
Effektivitet	262	66	1 550	60
Koldioxidutsläpp	10	66	17	39
Säkerhet	15	72	149	50

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

Som en helhet ger investeringsprogrammets väg- och banprojekt relativt sett större fördelar i fråga om tillgänglighet, effektivitet och säkerhet än hållbarhetsfördelar och minskade koldioxidutsläpp. Detta beror mer på trafikledsprojektens karaktär och typiska effekter än på valet av projekt inom investeringsprogrammet. Ur ett enskilt måls synvinkel är programmet inte det mest optimala, utan 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.

3.7 Effekternas regionala fördelning

Den regionala fördelningen och inriktningen av effekter beskrivs senare.

- Effekterna beskrivs med olika trafikledsformer för både person- och gods- trafikens del. Fördelarna som trafikledsprojekten skapar identifieras på grundval av projektutvärderingar och andra utredningar som genomförts för gods- och persontrafiken.
- Den regionala fördelningen vad gäller effekterna av hela programmet och olika typer av projekt beskrivs utifrån fördelar i euro, resor och transport- volymer.
- Effekternas regionala fördelning har utretts för cirka 30 projekt. Utifrån resultaten kan man bedöma de regionala effekterna av hela programmet och av de olika typerna av projekt.

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 2023–2030 är **den ekonomiska ramen för utvecklingen av bannätet 1 469 miljoner euro**, vilket inkluderar 245 miljoner euro för projekt som fortsätter från och med 2031.

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 mest kritiska och påverkande platserna (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 **773 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 **348 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 **174 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 **174 miljoner euro**.

Den tematiska fördelningen av finansiering för **förbättring av bastrafikledshållningen** beskrivs i tabell 4. Finansieringen för förbättring uppgår till **402 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 4. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2023–2030, bannätet. UTKAST 23.3.2022*

Bannätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Medelvärde milj. euro	Totalt milj. euro
	Utveckling totalt	184	1 469
Utveckling	De mest kritiska och påverkande objekten när det gäller bannätets funktionalitet och transportkapacitet (inkl. större reparationer)	97	773
	Bannätets kapacitet mellan landskapscentrum, inkl. tvärförbindelser	44	348
	Funktionaliteten hos stationsområden och bangårdar, inkl. lastningsplatser för råvirke	22	174
	Andra än huvudledsnätet (inkl. lågtrafikerade), nödvändiga reparationer och utveckling	22	174
	Förbättring totalt	50	402
Bastrafikledshållning, förbättring	Stadsregioner, särskilt främjande av hållbar rörlighet	2–5	16–40
	Förbättring av plankorsningssäkerhet	15–20	120–160
	Förbättring av funktionalitet på linjeavsnitt och bangårdar	10–20	80–160
	Förbättring av lastningsplatser för råvirke	2–5	16–40
	Övrigt	0–21	2–170
Totalt	Utveckling och förbättring	234	1 871

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.

Projekt har uteslutits från programmet på grund av bland annat bristande specifikation av projektinnehåll, låg påverkan eller osäkerhet förknippad med verksamhetsmiljön, trafiken eller effekter. Behoven måste delvis jämföras och bedömas ytterligare med tanke på hela bannätets behov. På grund av betydande föränd-

ringar i verksamhetsmiljön har inte all utvecklingsfinansiering avsatts i programmet. Förändringar i verksamhetsmiljön och behov som gäller bannätet kräver uppföljning, och bannätet kan bli föremål för ytterligare ändrade behov.

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. 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. Dessutom innehåller investeringsprogrammet vissa reparationer av bannät som inte är huvudledsnätet, som kan säkerställa och förbättra verksamhetsmöjligheterna för särskilt näringslivet (Saarijärvi-Haapajärvi, Åbo-Nysstad/Reso-Nådendal, Hangö-Hyvinge). Höjningen av dessa reparationer till utvecklingsprojekt motiveras också med att projekten skulle kunna genomföras snabbare än vad som är möjligt med bastrafikledshållningens finansiering.

Via 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 innehåller också ett antal projekt vars egentliga syfte är att förkorta restiderna för förbindelser mellan landskapscentrum (Kouvola-Kuopio, Imatra-Joensuu). Dessutom ingår utvecklingen av ett axellastnät på 250 kN i bankapaciteten.

Utvecklingshelheten omfattar förbättring av tågtrafikens funktionalitet på bangårdar (Kotka, Tammerfors, Lauritsala). Vid några stationer förbättrar man passagearnas 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. 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.

Vissa av investeringsprogrammets utvecklingsprojekt kräver fortfarande planeringsfaser före byggplaneringen. Några av projekten har gått in i järnvägsplaneringsfasen. Alla projekt kräver dock inte en järnvägsplan, utan det är fråga om direkt utarbetande av byggnads-/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. Reparationen för Helsingfors-Tammerfors omfattar även planering.

Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 5 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 5. Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet. UTKAST 23.3.2022

Projekt-korg	Projekt	Beräknad kostnad (milj. euro)	Kod (bild 4)
1A	Helsingfors–Riihimäki, fas 3	300	R1
1A	Karlebys bangård*	14	R2
1A	Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana)	5	R3
1A	Saarijärvi–Haapajärvi, reparation	20	R4
1A	Tammerfors bangård för persontrafik	108	R5
1A	Åbo–Nystad, reparation samt Reso–Nåden-dal, reparation och elektrifiering	81	R6
1B	Hangö–Hyvinge, reparation	45	R7
1B	Helsingfors–Tammerfors, reparation	300	R8
1B	Imatra–Joensuu, förkortning av restider	30	R9
1B	Kouvola–Kuopio, förkortning av restider	10	R10
1B	Lauritsalas trafikplats	19	R11
1B	Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, reparation och elektrifiering (med villkoret att en finansieringslösning hittas) *)	17	R12
1B	Luumäki–Joutseno, förbättring av trafikkapacitet och höjning av hastighet	211	R13
1B	Utveckling av lastningsplatser för råvirke	20	-
1B	Utvecklingen av ett axellastnätverk på 250 kN	40	-

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



Bild 4. Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet. UTKAST 23.3.2022

4.1.3 Bannätets förbättringsprojekt

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 knuten 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 i stadsregioner 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 förbättringshelheter för stationsområden.

I investeringsprogrammet presenteras följande för temat:

- Ny underfart och infartsparkering vid Seinäjoki station (statens andel 3,2 miljoner euro + infartsparkering 1–3 miljoner euro, ingen överenskommelse om kostnadsfördelning) RP5

Förbättring av funktionalitet på betydande linjeavsnitt och bangårdar

På järnvägarnas linjeavsnitt kan förbättringsfinansiering användas till exempel för följande åtgärder:

- Förbättring av tågens mötesmöjligheter (trafikplatser)
- Förbättring av linjeblockering
- Höjning av axellast
- Elektrifiering av banor
- Förkortning av res- och transporttider/ökning av hastigheter.

Finansieringen kan användas för funktionell förbättring av trafikplatser och bangårdar ur ett trafikperspektiv och för att förbättra passagerarförhållanden med stationsarrangemang.

Exempel på funktionella förbättringar av trafikplatser är:

- Förlängning av mötesspår
- Ökning av antalet sidospår på trafikplatserna
- Längre växlar på bangårdar och trafikplatser
- Ändringar avseende bangårdarnas bannät.

Exempel på förbättringar av passagerarförhållanden är:

- Plattformsarrangemang och -ändringar
- Tillgänglighetsreparationer såsom höjning av plattformar
- Förbättrat tillträde till plattformar, arrangemang för underfart eller vägbro

- Förbättring och ökning av plattformstak
- Förbättring av passagerarinformation
- Förlängning av stationsplattformar (på grund av tågutrustning)
- Utveckling av infartsparkering för bilar och cyklar.

I investeringsprogrammet presenteras följande för temat:

- Avskaffande av lägre hastighetsbegränsningar (Hanala växelgränd, Lielax sättningspunkt, Åggelby växlar V521 och V522, tunneln i Neulamäki och Munakkas och Kiehimäkis järnvägsbroar (totalt 12 miljoner euro fördelat på flera år)
- Ny mellanliggande linjeblockeringspunkt för banan Hyvinge–Hangö på banavsnittet Rajamäki–Nummela (0,5 miljoner euro) RP1
- Elektrifiering av spår 208 på Lauritsalas bangård och anvisande av ett nytt spår för bevaring av lok (0,9 miljoner euro) RP2
- Förbättring av passagerarplattformarna vid Kemi station, bland annat höjning av plattformar (3 miljoner euro) RP3
- Höjning av mellanplattformen vid Villmanstrands station och planskild förbindelse till mellanplattformen (4 miljoner euro) RP4
- Nya spår-, plattform- och underfartsarrangemang på Vammala bangård och ökad kapacitet för godstrafik med spårändringar, anknyter också till Digispåret (statens andel 6 miljoner euro) RP6
- Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Karis–Hangö (Hangö Norra, Santala, Lappvik, Ekenäs, Dragsvik) (totalt 1 miljon euro) RP7
- Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Riihimäki–Tammerfors (Ryttylä, Turengi, Parola, Iittala, Viiala, Lempäälä) (totalt 3–5 miljoner euro) RP8
- Förlängning av passagerarplattformen vid Torneå östra järnvägsstation (0,1–0,4 miljoner euro, beroende på längd) RP9

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 miljoner euro under en period på fyra år)
- Åtgärder som förbättrar säkerheten vid TFÄ-bangårdar, såsom släckvattensystem (bland annat Tammerfors, Uleåborg), inhägnande och tillägg av andra säkerhetskonstruktioner (1,5 miljoner euro per år).

Förbättring av lastningsplatser för råvirke

Finansiering för råvirkets lastningsplatser används för små 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.

Läges- och framtidsbilden av nätet av lastningsplatser har granskats under slutet av 2021 och början av 2022 – rapporten publiceras under våren 2022. I kombination med betydande förändringar i transportflödet av importerat timmer i början av 2022 bildar utredningens lägesbild en helhet som kommer att utvärderas under

2022. Framtida förbättringsprojekt kommer att fastställas utifrån denna bedömning.

Plankorsningssäkerhet

Vid slutet av 2021 hade det statliga bannätet, inklusive huvud- och sidospår, totalt 2 567 plankorsningar. Av dessa var 1 835 plankorsningar utan bom- eller ljud- och ljusvarningsanläggningar.

Plankorsningar är för närvarande den tydligaste risken på järnvägarna. Säkerhetsriskerna berör inte endast vägtrafikanter utan även bantrafikens och via detta tågresenärernas säkerhet. Avlägsnande av plankorsningar är den viktigaste enskilda åtgärden med vilken man kan förbättra trafiksäkerheten och främja ett smidigt flöde i spårtrafiken till exempel med ökning av hastigheten på banan. Syftet är också att minska skador på fordon, tågtrafikstörningar och risker för miljöskador till följd av olyckor vid plankorsningar.

Enligt den uppskattning som gjordes 2019 krävs det cirka 88 miljoner euro för att senast 2030 föra plankorsningarna i hela bannätet till den nivå som förutsätts enligt bestämmelserna i Traficoms infrastrukturdelssystem för järnvägssystem. En årlig finansiering på cirka 15 miljoner euro är tillräcklig för att uppnå ovan nämnda mål. Som helhet är behovet följande: 10 miljoner euro per år för förlängning av borttagnings- och förbättringsprogrammet till 2030 för att uppfylla kraven, 5 miljoner euro per år för livscykeluppgraderingar av plankorsningsanläggningar och förnyelse av anläggningsbeståndet och 3–5 miljoner euro per år för nya typer av kostnadseffektiva plankorsningsanläggningar med en volym på cirka 50 årliga anläggningar.

De plankorsningar som ska avlägsnas och förbättras väljs med i programmet i den första fasen utifrån riskbaserad och kostnadseffektivitet. 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 i närområdet genom omledningsarrangemang. Regionala objekt kan också väljas endast med tanke på avlägsnande och förbättring.

Vad gäller objekt som är dyrare och utförs enligt finansieringen, såsom när en plankorsning ersätts med vägbro, underfart eller en halvbomsanläggning som förbättrar den lokala trafiksäkerheten, förhandlas 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.

Det statliga bannätet har för närvarande 644 bomanläggningar. När det gäller livscykeluppgraderingar av plankorsningsanläggningar garanterar en förnyelse av omkring 37 anläggningar per år en lämplig nivå för uppgradering av relä- och logikanläggningar. Tillägget av nya typer av kostnadseffektiva plankorsningsanläggningar till bannätet ökar plankorsningssäkerheten vid lågtrafikerade plankorsningar med tydliga omständighetsbrister.

Tabell 6. Namngivna förbättringsprojekt för bastrafikledshållning av banor som föreslås för genomförande i investeringsprogrammet. UTKAST 23.3.2022

Projekt	Beräknad kostnad (milj. euro)	Kod (bild 5)
Ny underfart och infartsparkering vid Seinäjoki station	3,2 + 1–3	RP5
Ny mellanliggande linjeblockeringspunkt för banan Hyvinge–Hangö på banavsnittet Rajamäki–Nummela	0,5	RP1
Elektrifiering av spår 208 på Lauritsalas bangård och anvisande av ett nytt spår för bevaring av lok	0,9	RP2
Förbättring av passagerarplattformarna vid Kemi station	3	RP3
Höjning av mellanplattformen vid Villmanstrands station och planskild förbindelse till mellanplattformen	4	RP4
Nya spår-, plattform- och underfartsarrangemang på Vammala bangård och ökad kapacitet för godstrafik	6	RP6
Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Karis–Hangö	1	RP7
Förlängning av passagerarplattformarna på sträckan Riihimäki–Tammerfors	3–5	RP8
Förlängning av passagerarplattformen vid Torneå östra järnvägsstation	0,1–0,4	RP9
Avskaffande av lägre hastighetsbegränsningar	12	-
Ökad kameraövervakning av tågtrafiken på bangårdar	3,2	-
Åtgärder som förbättrar säkerheten vid TFÄ-bangårdar	1,5/år	-

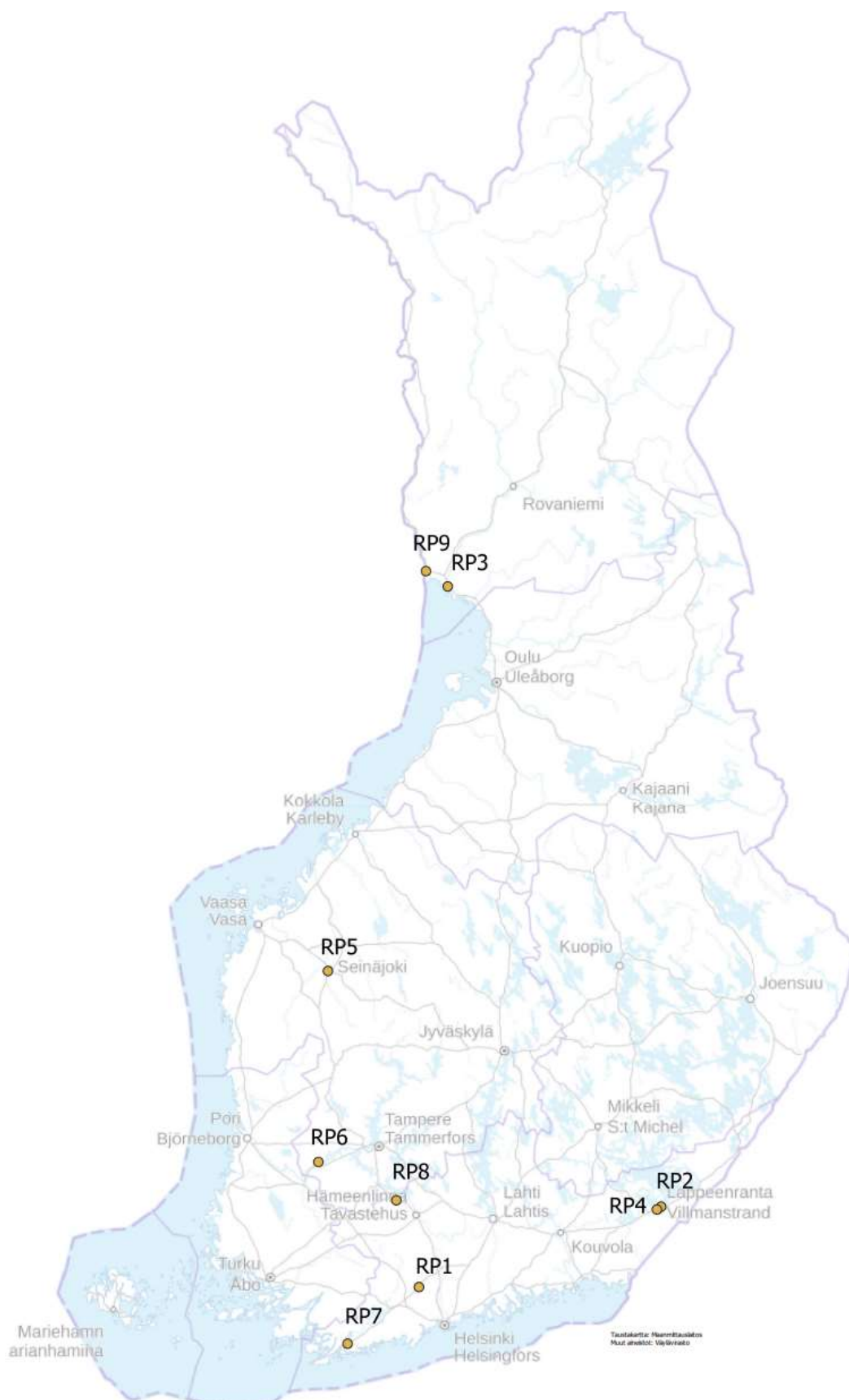


Bild 5. Bannätets förbättringsprojekt. UTKAST 23.3.2022

4.1.4 Möjligheter till FSE-finansiering av banprojekt

Vad gäller banprojekt i TEN-T-nätet kan stödet som kan begäras uppgå till 50 procent för planering och 30 procent för byggande av banan. För projekt som gäller militär rörlighet är stödet 50 procent. Största delen av stödet riktas till stomnätet. Stödet till projekt rekommenderas vara minst 1,0 miljoner euro. Stöd för genomförande kan begäras för lönsamma projekt med ett samhälleligt nettovärde (NNV) på > 0 . Detta är i linje med den finska nytto-kostnadsanalysens (N/K) krav på $\geq 1,0$. Detta krav gäller inte militära rörlighetsprojekt eller planeringsprojekt.

Uppskattning av stomnätsprojekt:

- Stöd för byggplaneringen av Helsingfors–Riihimäki fas 3 kan sökas för 50 procent. För projektets del ska man granska möjligheten att koppla de mest lönsamma delarna av fas 3 till fas 2, vilket kan göra en del av projektet mer lönsamt och berättigat till FSE-stöd.
- FSE-stöd har sökts för byggnadsplanering av Tammerfors bangård för persontrafik i 2021 års ansökan. En projektutvärdering upprättas för närvarande, varefter man får en närmare bild av FSE-potentialen för byggandets del.
- Det samhällelige nettovärdet (N/K) för Karlebys bangård och Kotolahti–Mussalö-projektet för tilläggsbanor ska fastställas under planeringsfasen för att bedöma kvalifikation för FSE-stöd.
- Åtgärder som anknyter till nivåhöjning i anslutning till Helsingfors–Tammerfors-projektets reparationer av specialiserade strukturer kan potentiellt vara objekt för FSE-stöd (om ansökans övriga krav uppfylls). Förnyelse av överbyggnaden och reparationer av persontrafikens stationsstrukturer är inte FSE-stödberättigande.
- I investeringsprogrammet ingår en reserv för utvecklingen av nätet med 250 kN axellast. FSE-potentialen bedöms efter att projekten har utsetts.

Uppskattning av projekt i det övergripande nätet:

- Banprojektet Kouvola–Kuopio överskrider nytto-kostnadskravet och kan ansöka om stöd för både planering och byggande.
- FSE-stöd kan sökas för planering av Imatra–Joensuu-banan. Projektets samhällelige nettovärde (N/K) ligger något under kommissionens krav, så det måste bedömas närmare i planeringsskedet om byggandet är berättigat till stöd.
- FSE-stöd kan sökas för planering av Lauritsalas trafikplats och Luumäki–Joutseno-banan. För byggandets del uppfylls inte stödets krav på samhälleligt nettovärde (N/K).
- I investeringsprogrammet ingår en reserv för utvecklingen av nätet med 250 kN axellast. FSE-potentialen bedöms efter att projekten har utsetts.

Banan Reso–Nådendal ingår i kommissionens förslag till en ny förbindelse i det övergripande nätet. När förbindelsen har godkänts för TEN-T-nätet kan FSE-stöd sökas för elektrifieringen av banan om kraven i ansökan uppfylls (minimistorlek och samhälleligt nettovärde).

4.2 Landsvägsnätet

4.2.1 Landsvägsnätets 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 2023–2030 är **den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet 1 136 miljoner euro**, vilket inkluderar 205 miljoner euro för projekt som fortsätter från och med 2031.

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 huvudledningarnas 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 **809 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 **145 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 **182 miljoner euro**.

Den befintliga **förbättringsfinansieringen för landsvägarnas bastrafikledshållning** fördelas i enlighet med de teman som beskrivs i tabell 7. 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 38 miljoner euro per år.

Landsvägsprojektens möjligheter till FSE-finansiering behandlas i kapitel 4.2.4.

Tabell 7. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2023–2030, landsvägsnätet. UTKAST 23.3.2022*

Landsvägsnätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Medel- värde milj. euro/år	Totalt milj. euro
	Utveckling totalt	142	1 136
Utveckling	Förbättring av verksamhetsförutsättningarna i näringslivet, arbetstrafikens behov och trafiksäkerheten. Huvudledningens viktigaste objekt och förbättringen av servicenivån punktvis runt om i Finland.	101	809
	Det övriga vägnätet: förbättring av kritiska broar, broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- och terminalförbindelser och andra akuta behov.	18	145
	Samfinansiering och avtalsenlighet i stödjandet av näringsliv och markanvändning för andra kommuner än de i MBT-regionerna.	23	182
	Förbättring totalt	38	300
Bastrafikledshållning, förbättring	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
	Övrigt	0–1	0–4
Totalt	Utveckling och förbättring	180	1436

4.2.2 Utveckling av landsvägsnätet

Granskningen har omfattat cirka 150 vägprojekt eller vägprojekthelheter för vilka planeringsmaterial och åtminstone preliminära konsekvensbedömningar har funnits tillgängliga. Projektgruppen bygger 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.

I investeringsprogrammet 2023–2030 presenteras utvecklingen av sträckan Riksväg 4 Vaajakoski i Jyväskylä som ett nytt utvecklingsprojekt inom landsvägsnätet.

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 7.

Dessutom har i MBT-stadsregionerna identifierats fyra vägprojekt med bästa effekterna, vilka uppfyller kriterierna för samfinansiering. Projekten har tagits fram i

regionernas MBT-planer men ingår inte i investeringsprogrammets ekonomiska ram.

Effektivitet är ett av tre målen inom Trafik 12-planen. Detta är en, men inte den enda, faktorn i urvalet av projekt, så urvalskriteriet är inte bara 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 färd sätt.

Den totala kostnaden för projekthelheten som har presenterats i investeringsprogrammet är cirka 1 136 miljoner euro. Större delen av projekten är sådana där man inte har reserverat finansieringsandelar från andra parter, eftersom det inte har förts någon diskussion om kostnadsfördelningen. De flesta projekten har med stor sannolikhet förutsättningar också för kommunal finansiering. Kostnadsfördelning kan avtalas allteftersom projektens planer framskrider.

Större delen av programmets finansiering kommer att gå till huvudlederna. Finansiering har avsatts för de nuvarande huvudlederna också innan förordningen om huvudleder trädde i kraft. Huvudledsnätet är den del av nätet där huvuddelen av landets fordonstrafiks transportprestation äger rum och som också beräknas få den högsta trafik tillväxten, så utvecklingsbehoven för denna del av nätet är störst.

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. Till programmet presenteras en krävande sättningsreparation och förbättring av anslutningen till Uleåborgs hamn. Dessutom görs cirka 10 mindre projekt som upprätthåller 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 överenskommit. Dessutom omfattar denna helhet utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller.

Huvudledningarnas stora utvecklingsprojekt

I investeringsprogrammet anges sex stora projekt för utveckling av huvudlederna. Av objekten är tre belägna i TEN-T-stomnätet. Objekten åtgärdar landsvägsnätets svåraste servicenivåbrister som presenteras i den strategiska lägesbilden och med dem svarar man på servicenivåbrister i enlighet med förordningen om huvudleder. Projekten är:

- Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors 101 milj. euro
- Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä 158 milj. euro
- Riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas) 95 milj. euro
- Riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola, fas 1, 126 milj. euro
- Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä 1:a etappen 85 milj. euro

- E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum 189 milj. euro

Med projekten utvecklas bland annat ur perspektivet för näringslivet och sysselsättningen betydande förbindelser till hamnar och växande stadsregioner samt förbättras transporternas effektivitet och minskas renoveringsskulden. Smidigheten i den internationella trafiken tryggas.

Närmare beskrivningar av landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och deras inverkan samt av de projekt som inte ingår i investeringsprogrammet och av de andra vägprojekt som granskades finns i rapporten "Landsvägsprojekt" i anslutning till investeringsprogrammet.

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. Objekten är 23 stycken.

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 renoveringsskulden. Smidigheten i den internationella trafiken tryggas. Framför allt förbättrar dessa mindre projekt i stor utsträckning trafiksäkerheten i huvudledsnätet. Projekten utnyttjar de nuvarande vägnätet och är vanligen mindre omfattande lösningar än stora utvecklingsprojekt.

Tre av objekten ingår i TEN-T-stomnätet. Beredskapen för genomförande i dessa objekt är god.

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. Objekten är 14 stycken.

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 de 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 viktbeogränsningar som är till nackdel för näringslivets transporter. Med projektet underhålls ur perspektivet för näringslivet tillgängligheten områdena emellan.

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. Utifrån potentialgranskningen har projekt från alla grupper prioriterats för mer detaljerad planering. De flesta av dessa projekt har ännu inte någon planeringsberedskap. Genomförandena allokeras till slutet av programperioden.

Tabell 8. Landsvägsnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet. UTKAST 23.3.2022

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
Förbättring av huvudlederna			
1A	Riksväg 2, vid Humppila	7	T1
1A	Riksväg 2, Ruskila–Haistila, Ulvsby	6	T2
1A	Riksväg 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski–Hanhijärvi	7	T3
1A	Riksväg 3, Alaskylä–Parkano	14	T4
1A	Riksväg 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	10	T5
1A	Riksväg 3 och Riksväg 19, anslutning i Jala-sjärvi, Kurikka	10	T6
1A	Riksväg 4, Ring I–Ring III (inkl. trafikledning Koskela–Järvenpää), Helsingfors	102	T7
1A	Riksväg 4, norr om Leivonmäki, Joutsa	10	T8
1A	Riksväg 4, vid Vestonmäki, Toivakka	9	T9
1A	Riksväg 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä	5	T10
1A	Riksväg 6 vid Korja (Hevossuo–Nappa), Kouvola	11	T11

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
1A	Riksväg 8 och Regionalväg 742, Vasas förbindelseväg, fas 1	37	T12
1A	Riksväg 8, vid Karleby centrum, fas 1	9	T13
1A	Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi, 1:a etappen på sträckan Alasjärvi–Käpykangas	95	T14
1A	Riksväg 15, Kotka–Kouvola, fas 1	126	T15
1A	Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)	8	T16
1A	Riksväg 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis	23	T17
1A	Riksväg 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis	4	T18
1A	E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum	189	T19
1B	Riksväg 2, förbättring av avsnittet Landsväg 120–Karkkila	11	T20
1B	Riksväg 2, förbättring i Uleåborg centrum	60	T21
1B	Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä	158	T22
1B	Riksväg 5, Savilahti bro, S:t Michel	15	T23
1B	Riksväg 6, Syrjäsalmi bro, Kides	5	T24
1B	Riksväg 8, Vasa–Karleby, Kovjoki, Kållby och Kronoby omkörningsfiler med mitträcken	13	T25
1B	Riksväg 9 Jämsä–Korpilax	16	T26
1B	Riksväg 9, förbättring och trafikarrangemang på Lentokentäntie utmed regionalväg 562, Siilinjärvi	30	T27
1B	Riksväg 9 förbättring vid Ylämylly, Libelits	20	T28
1B	Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1	85	T29
Förbättring av det övriga vägnätet			
1A	Riksväg 23, vid Karvio kanal, Heinävesi	12	T30
1A	Riksväg 27, Ylivieskas södra viadukt	11	T31
1A	Stamväg 40, Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins	7	T32
1A	Stamväg 50, Ring III vid Esbogård, sättningsreparation	27	T33
1A	Förbindelseväg 8155, Uleåborgs hamnförbindelse, förbättring av Poikkimaantie	33	T34
1A	Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas	10	T35
1A	Förbindelseväg 15123, ersättning av Hätinvirtas färja med en bro, Puumala	15	T36
1B	Riksväg 5, bron i Kitinen, Sodankylä	6	T37
1B	Riksväg 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg	10	T38

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
1B	Riksväg 24, Vääksy bro, Asikkala	5	T39
1B	Stamväg 73, Lieksanjoki bro, Lieksa	7	T40
1B	Regionalväg 849, Ijo älvs bro, Uleåborg	6	T41
1B	Regionalväg 937, Pello bro	10	T42
1B	19758 Suhanko gruvväg, Ranua	7	T43
1B	Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i statens nät	60 (30+30)	

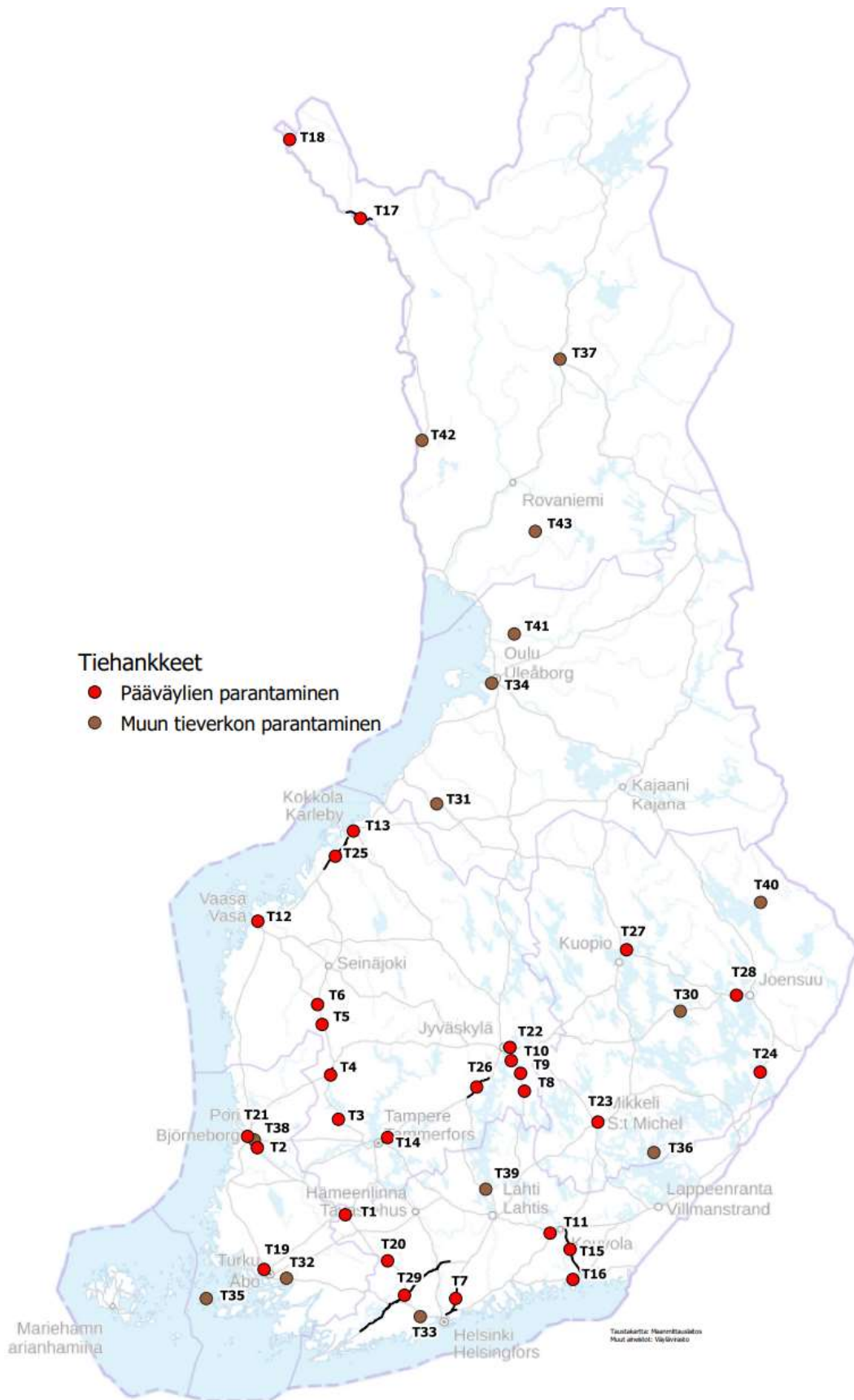


Bild 6. Landsvägnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet. UTKAST 23.3.2022

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 ytparkering. 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 %.

Sammanlagt cirka 40 miljoner euro av finansieringsramen för förbättringsprojekt (300 miljoner euro) har avsatts redan tidigare för redan slutförda projekt och förbättringsprojekt som inleds 2022 mellan 2023–2024. I investeringsprogrammet presenteras obunden finansiering för förbättringsprojekt för bastrafikledshållning på följande nivå av noggrannhet:

- Cirka en tredjedel av finansieringen riktas till genomförandet av de angivna förbättringsprojekten för åren 2023–2030 (totalt cirka 95 miljoner euro)
- Cirka två tredjedelar 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 165 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 9. Namngivna projekt för bastrafikledshållning som föreslås för genomförande i investeringsprogrammet åren 2023–2030. UTKAST 23.3.2022

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 7)
NTM-centralen i Nylands område		
Riksväg 1, Korissuonmäki ekodukt (hjordjursolyckor), Vichtis	2,3	P1
Riksväg 3/Stamväg 54, kollektivtrafikens omstigningsställe, Ri- ihimäki	2,3	P2
Riksväg 3/Stamväg 57, trafikljusen vid den södra rampen i Ojoi- nens planskilda anslutning, Tavastehus	0,5	P3
Riksväg 6, förbättring av Koivistovägens anslutning, Lapträsk	0,5	P4
Riksväg 10 och Landsväg 284, Skydd av Vieremäs grundvatten och vägarangemang, Forssa	3,5	P5
Riksväg 24, underfarten vid Paimelas anslutning, Hollola	0,4	P6
Riksväg 24, Hilliläntie–Syrjäntauksentie gång- och cykelväg + underfart, Asikkala	0,6	P7
Riksväg 25, förbättring av Jokelantie planskilda anslutning, Hy- vinge	0,5	P8
Riksväg 25, förbättring av Nopo planskilda anslutning (lands- väg 130), Hyvinge	3,0	P9
Riksväg 25, förbättring av Kalevankatu planskilda anslutning, Hyvinge	1,0	P10
Riksväg 51, reparation av vägskada vid Hamossen, Sjundeå	3,6	P11
Landsväg 110, sättningsreparation och gång- och cykelväg längs Brobackavägen–Kolmpersvägen, Esbo	6,2	P12
Landsväg 132, gång- och cykelväg Loppi–Sajaniemi, Loppi	0,5	P13
Landsväg 170, reparation av vägskada vid Illbyån, Borgå	1,4	P14
Landsväg 1070, gång- och cykelväg Sammatti–Myllykylä, Lojo	0,8	P15
Utbyggnad av befintliga serviceområden för tung trafik (riksväg 3, riksväg 4)	2,5	
NTM-centralen i Egentliga Finlands område		
Riksväg 2, vid Vittis	7,0	P17
Landsväg 2440, byggande av gång- och cykelväg för avsnittet Antinkartano–Viikkala, Ulvsby och Nakkila	3,0	P18
Rastplatser för tung trafik (2–3 st.) i regionerna Egentliga Fin- land och Satakunta	2,0	
NTM-centralen i Birkalands område		
Riksväg 3, Mansoniemi–Riitjala, trafiksäkerhets- och privat- vägsarrangemang, Ikalas	4,1	P20

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 7)
Riksväg 9, Nuutajärvi–Urjala, anslutnings- och privatvägsarrangemang, Urjala	2,2	P21
Riksväg 12, förbättring av gång- och cykelleden längs Teiskon- tie för Jaakonmäenkatu–Alasjärvi, Tammerfors	1,4	P22
Landsväg 2501, gång- och cykelled för avsnittet Pihtikorventie– Kuoppalankatu, Nokia	2,4	P23
NTM-centralen i Sydöstra Finlands område		
Riksväg 6, förbättring på sträckan Tykkimäki–Utti, Kouvola	2,0	P24
NTM-centralen i Norra Savolax område		
Riksväg 9, förbättring av Suonenjokis anslutning, Suonenjoki	2,0	P25
Riksväg 9, förbättring av Noljakkas planskilda anslutning, Joen- suu	0,6	P26
Riksväg 14, förbättring på avsnittet Tuusmäentie–Kolkonran- nantie, Juva och Rantasalmi	5,0	P27
Riksväg 23, förbättring på sträckan Rantala–Lajunlahti, Heinä- vesi	3,5	P28
Landsväg 455 och 15323, anslutningsarrangemang, Joroinen	1,7	P29
NTM-centralen i Mellersta Finlands område		
Riksväg 23, förbättring Piilinjärvi–Petäisjärvi, Keuru	1,5	P30
Landsväg 638 Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä och Laukas	6,0	P31
NTM-centralen i Södra Österbottens område		
Riksväg 13 och Landsväg 18047, gång- och cykelväg Varilantie– Tunkkarintie–Vintalantie, Vetils och Kaustby	1,2	P32
Landsväg 673, byggnad av gång- och cykelväg Vikby–Solf, Kors- holm	1,4	P33
Regionalväg 724, Replot gång- och cykelväg, Korsholm	0,3	P34
NTM-centralen i Norra Österbottens område		
Riksväg 8 och 27, anslutningens förbättring och underfart, Kalajoki	2,6	P35
Riksväg 22, arrangemang för gång- och cykeltrafik vid Metelis anslutning, Paldamo	0,9	P36
Riksväg 22, förbättring av Vaala huvudanslutning, Vaala	1,5	P37
Stamväg 63 och Landsväg 7813, gång- och cykelvägsarrange- mang på sträckan Sievi kb–Järvikylä, Sievi	2,3	P38
Stamväg 86 Kaisaniemenkatu anslutningsarrangemang, Ylivi- eska	1,2	P39
Flyttning av Landsväg 900 (Hyryntie) vid Kuhmo Oy sågverk, Kuhmo	2,3	P40
Landsväg 912, gång- och cykelvägsarrangemang i Koulukatus anslutning, Kuhmo	0,8	P41
NTM-centralen i Lapplands område		
Riksväg 29, reparation av Torneås bro (L-1614), Torneå	3,8	P42
Stamväg 82, förbättring vid Kalliosalmis bro, Kemijärvi	1,8	P43

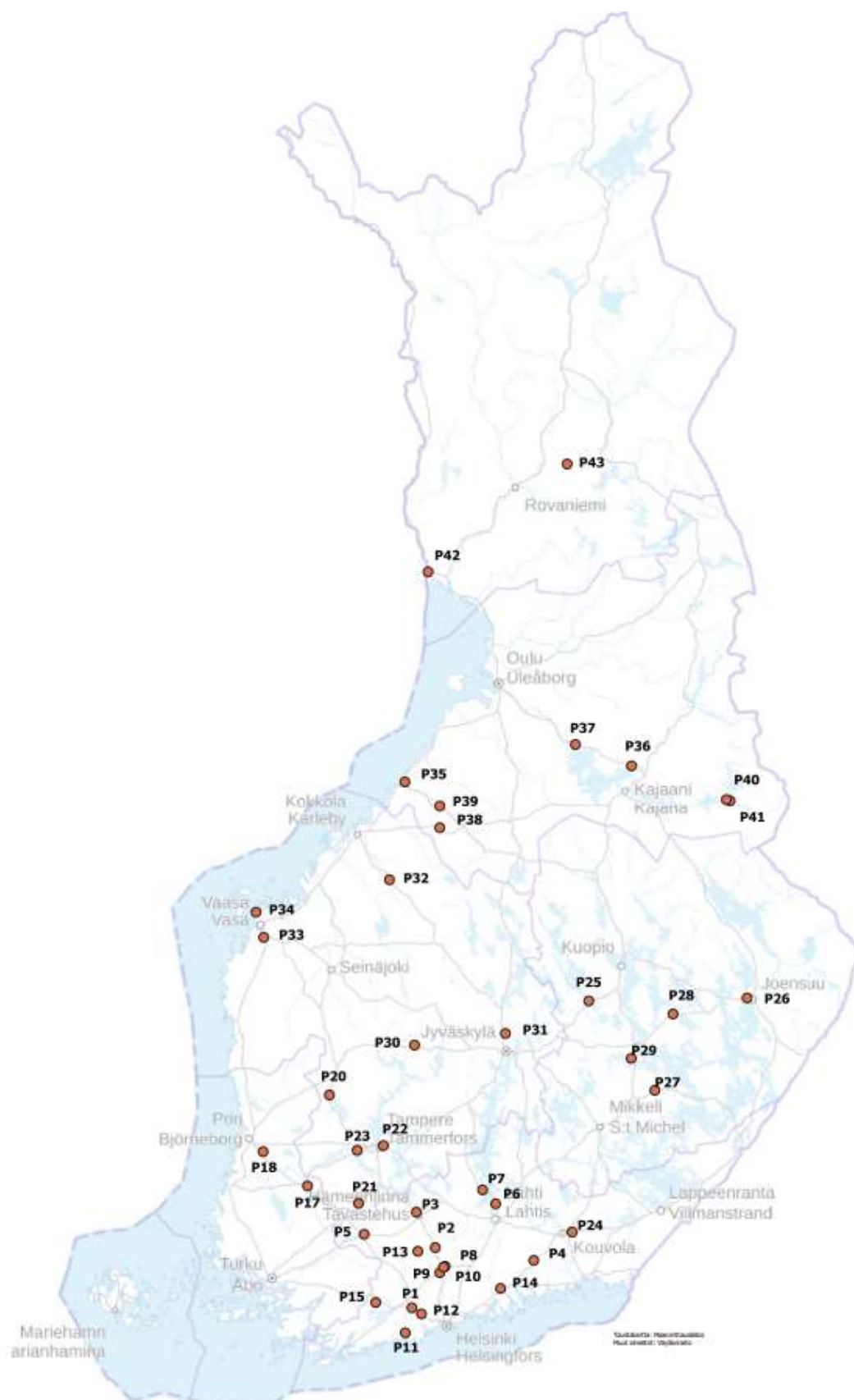


Bild 7. Förbättringsprojekt för bastrafikledshållning av landsvägsnätet. UTKAST 23.3.2022

4.2.4 Möjligheter till FSE-finansiering av landsvägsprojekt

Projekt under FSE2-programperioden, med vilka vägförbindelser till TEN-T-hamnar och järnvägs-/landsvägsterminaler för att avlägsna betydande flaskhalsar är understödsberättigade. Vägar ska vara direkta, så kallade sista kilometer-förbindelser (last mile) till hamnar eller terminaler. En annan utmaning för projektens understödsberättigande är kommissionens villkor att projektet inte får öka vägens kapacitet.

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

- E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum
- Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)
- Förbindelseväg 8155, Uleåborgs hamnförbindelse, förbättring av Poikkimaantie
- Riksväg 8 förbi Karleby centrum
- Riksväg 2, förbättring i Uleåborg 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 farleder kommer att möjliggöra betydande industriella investeringar och en därmed sammanhängande tillväxt av sjötransporter. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 130 miljoner euro. Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 83 miljoner euro (tabell 10) för tidsperioden 2023–2030. 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 10).

Tabell 10. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2023–2030, farledsnätet. UTKAST 23.3.2022*

Farledsnätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Medel- värde milj. euro/år	Totalt milj. euro
Utveckling	Utveckling totalt	10	83
	Inga fristående teman i Trafik 12-planen		
Bastrafikledshållning, förbättring	Förbättring totalt	3	25
	Inga allokeringar i Trafik 12-planen		
Totalt	Utveckling och förbättring	13	108

4.3.2 Utveckling av farledsnätet

Beskrivning av projekthelheten

Den planerade projekthelheten består av ett paket med små utvecklingsprojekt för farlederna, som snabbt och effektivt kan säkerställa och förbättra verksamhetsförutsättningarna för näringslivet genom billiga förbättringsåtgärder för det befintliga farledsnätet. 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

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 och utbyggnaden av slussarna i Saima kanal 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, så de presenteras 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 inställas helt. 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.

Projekten som ingår i investeringsprogrammet

De farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 10 samt bild 8. Kostnadsberäkningarna 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 11. Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet. Kostnadsberäkningarna för projekten kan omfatta hamnarnas kostnadsandelar. UTKAST 23.3.2022

Projekt-korg	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 8)
1A	<p>Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättring av Torneåledens geometri, cirka 2,0 milj. euro Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,0 milj. euro Breddning av den inre delen av Vasaleden, cirka 3,5 milj. euro Fördjupning av Eckeröleden, cirka 2,0 milj. euro Fördjupning av Färjsundsleden, cirka 1,0 milj. euro Fördjupning av Koverharleden, cirka 2,0 milj. euro Förbättring av Saimens djupfarleder, cirka 3,0 milj. euro 	ca. 15,5 M€	V3-V9
1B	Fördjupning av Brahestadsleden	31,1 milj. euro	V10
1B	Fördjupning av Lovisaleden	11,4 milj. euro	V1
1B	Fördjupning av Vasaleden	5,0 M€	V2



Bild 8. Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet. UTKAST 23.3.2022

4.3.3 Farledsnätets förbättringsprojekt

Små förbättringsprojekt kommer vid genomförandet av investeringsprogrammet att inriktas på en systematisk ökning av smarta säkerhetsanordningar längs handelsjöfartens 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 det första skedet genomförs en utvidgning av fjärrstyrning av säkerhetsanordningar på handelsjöfartens viktigaste farleder. 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 handelsjöfart 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 av farledsprojekten

Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna (15,5 miljoner euro) omfattar djupfarlederna i Saimen som är belägna på TEN-T-nätet och hamnarna i Uleåborg, Eckerö och Koverhar i det övergripande nätet. I och med reformen av TEN-T-förordningen kommer även hamnen i Torneå att anslutas övergripande nätet. För hamnar utanför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om understöd. FSE-stödmöjligheter för hamnprojekt:

- Projekt för övergripande nät (Uleåborg, Eckerö och Koverhar och senare Torneå) är individuellt för låga för FSE-ansökningar, men möjligheten att ansöka om dem i samma ansökan kan granskas, om tidpunkten för projektet tillåter detta.
- Hamnen i Brahestad ligger i det övergripande nätet. Nyttokostnadsförhållandet är enligt projektbedömningen lägre än kraven i FSE-ansökan, men trafikvolymen i hamnen ska granskas medan FSE-ansökan är aktuell.
- Nyttokostnadsförhållandet av förbättringen av Saimen djupfarleder har inte bedömts. Den större fartygsstorlek som möjliggörs genom utbyggnad av slussarna i Saima kanal kan utnyttjas i hela området för djupfarleder i Saimen.

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 inte bildats någon uppfattning av hur mycket av finansiering som skulle kunna anslås till trafikledsnätet som staten upprätthåller.

I investeringsprogrammets rapport "MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt" listas eventuella projekt som genomförs med samfinansiering riktade mot 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 Övervakning 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

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). Bilderna 9 och 10 visar utvecklingsprojektens finansieringsnivå enligt finansieringssituationen i början av 2022.

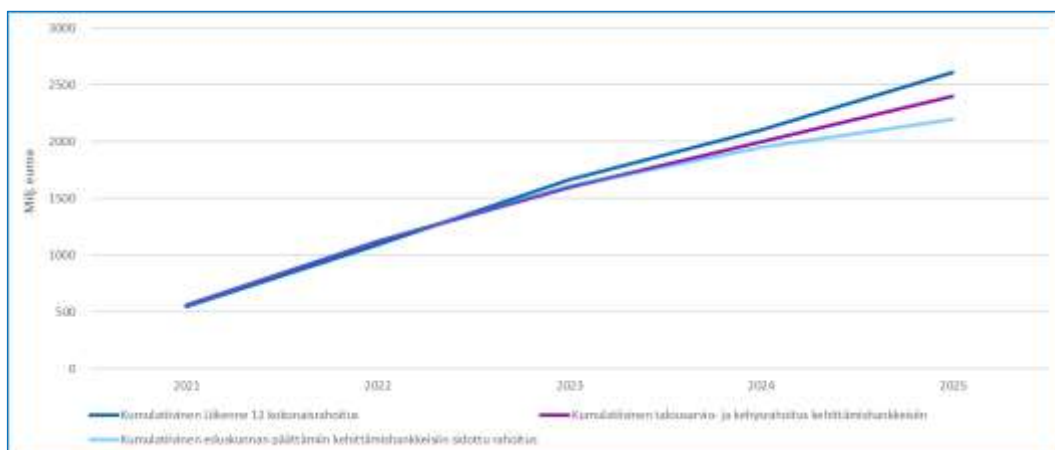


Bild 9. Utvecklingsprojektens finansieringsnivåer, kumulativ övervakning 2021–2025. UTKAST 23.3.2022

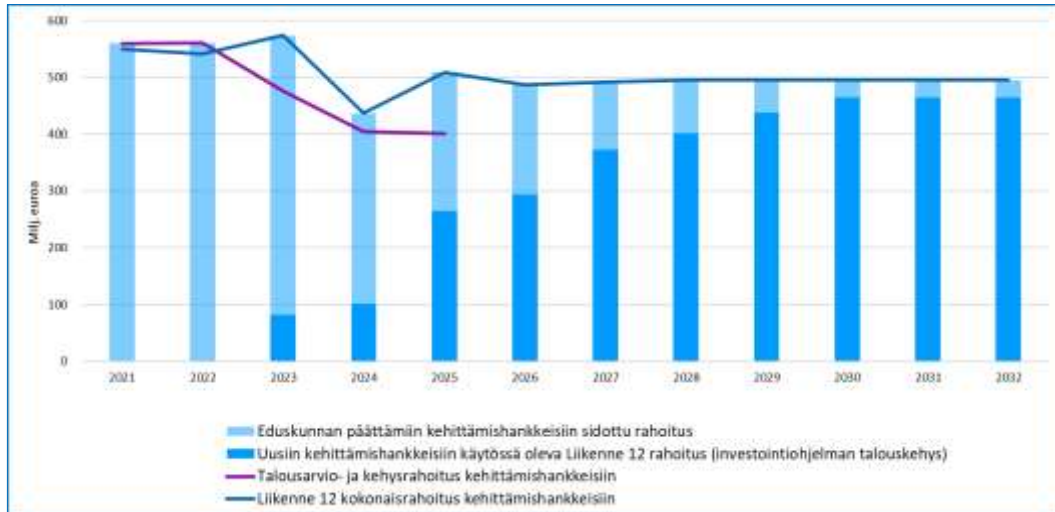


Bild 10. Utvecklingsprojektens årliga finansieringsnivåer och utvecklingsprojektens finansieringsbeslut. UTKAST 23.3.2022

Den offentliga finansplanen för 2021–2024 verkar som den finansiella ramen för Trafik 12-planen för de första planeringsåren. Efter offentliggörandet av Trafik 12-planen överskred riksdagens budget- och rambeslut den ekonomiska ramen för Transport 12 år 2021 med 9,8 miljoner euro, varav andelen av EU-intäktsföringar är cirka 1,8 miljoner euro. År 2022 överskrids den ekonomiska ramen med 18,8 miljoner euro, varav andelen EU-intäktsföringar är cirka 1,3 miljoner euro. I rambeslutet 2022-2025 beslutade man om minskningar riktade mot ramarna för utvecklingsprojekt för åren 2023–2025. // *Denna text uppdateras efter rambeslutet 4/2022.*

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.

Bild 11 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.

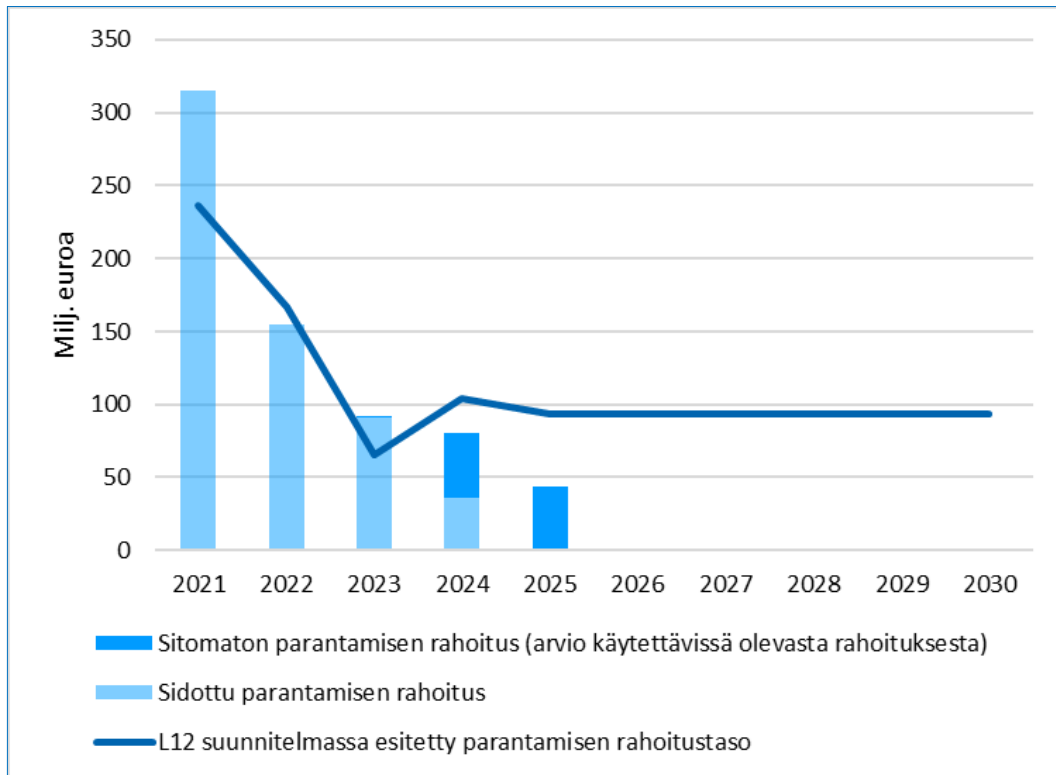


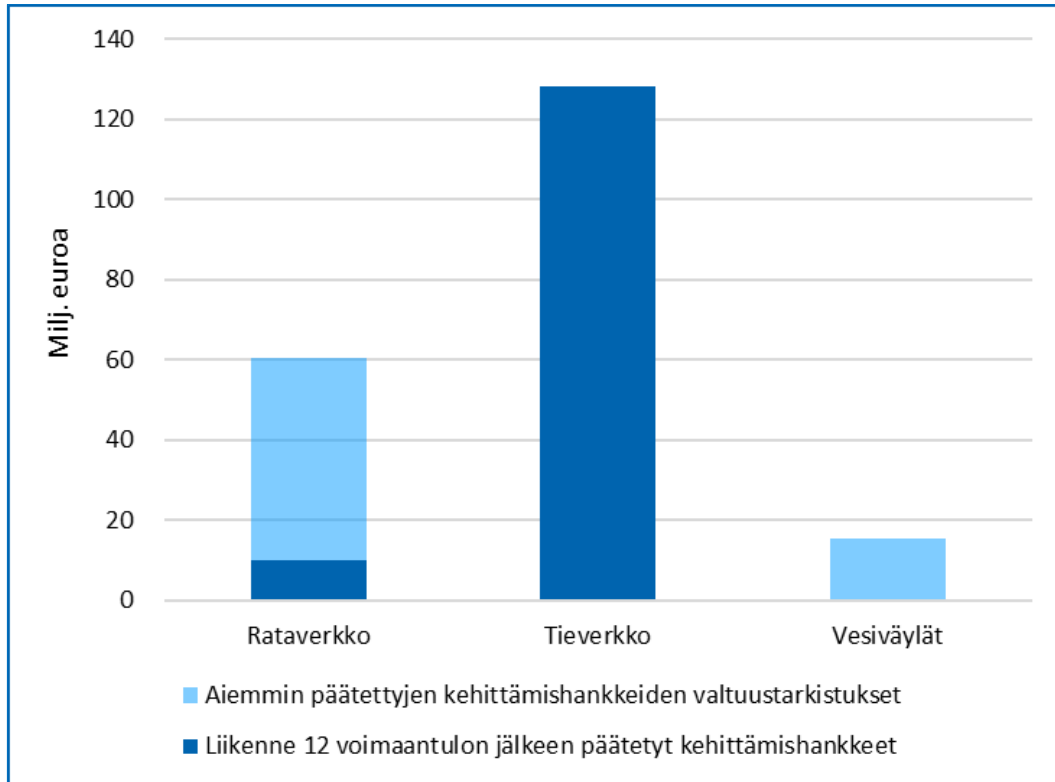
Bild 11. Finansieringsnivå för projekt som förbättrar bastrafikledshållningen. UTKAST 23.3.2022

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 juli 2021). Dessutom kommer genomförandet av de trafikledsspecifika teman som beskrivs i Transport 12-planen att övervakas.

I bild 12 och tabell 12 visas finansieringsbesluten för den tredje tilläggsbudgeten för 2021 och efterföljande projekt enligt trafikledstyp.

Inga finansieringsbeslut har ännu fattats för de utvecklingsprojekt som ingår i det första investeringsprogrammet (2022–2029) som publicerades i januari (26 januari 2022).



Figur 12. Finansieringsbeslut för utvecklingsprojekt (milj. euro) per trafikledstyp fr.o.m. den tredje tilläggsbudgeten för 2021. UTKAST 23.3.2022

Tabell 12. Finansieringsbeslut för utvecklingsprojekt (miljoner euro) fr.o.m. den tredje tilläggsbudgeten för 2021. UTKAST 23.3.2022

Finansieringsbeslut fr.o.m. tilläggsbudget III år 2021	Utvecklingsprojekt	M€	Beslut	Trafik 12-tema
Beslutat nytt projekt	Regionalväg 180 förnyande av Rävundsbron och Hessundsbron	128	tilläggsbudget III år 2021	Väg: annat vägnät
	Laurila-Torneå-Haparanda banavsnittets elektrifiering	10	tilläggsbudget III år 2021	Banan: funktionalitet och trafikkapacitet
Revidering av finansieringsbeslut för tidigare beslutade projekt	Kouvola-Kotka/Fredrikshamn-banans förbättring	35,5	tilläggsbudget III år 2021	
	Förbättring av banförbindelsen Luumäki-Imatranska gränsen	15	tilläggsbudget III år 2021	
	Fördjupning av sjöleden Ajos i Kemi	15,2	tilläggsbudget III år 2021	

Utöver de ovan nämnda utvecklingsprojekten pågår **förbättringsprojekt** för bastrafikledshållning. Exempel på pågående projekt som genomförs med finansieringen för förbättring är bland annat förbättring av lastningsplatser för råvarke 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. Under 2022 kommer cirka 20 utvalda projekt för bastrafikledshållning av landsvägar att inledas, till en total kostnad av cirka 32 miljoner euro åren 2022–2024. De förbättringsprojekt som inleddes på järnvägsnätet 2022 eller tidigare får riktad finansiering för förbättring med cirka 80 miljoner euro mellan 2023–2025. Projekten binder Trafik 12-temafinansieringen inom finansiering för förbättring. Övervakningen av genomförandet av förbättringsprojekt genomförs i framtiden genom att man följer upp de genomsnittliga resultaten under flera år, snarare än enskilda år.

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. I enlighet med besluten om budget- och rambeslut blir utvecklings- och förbättringsprojektens finansieringsnivåer under den ekonomiska ramen för investeringsprogrammet för programmets första år enligt kapitel 5.1.1 (bilderna 9 och 10). Följaktligen kommer programmets effekter att förverkligas senare än beräknat och de förverkligas inte fullt ut.

Effekterna av denna utveckling har en inverkan på delområdena för bedömningen, målen för Trafik 12-planen och regionalt, beror på vilka projekt i investeringsprogrammet som inte kommer att genomföras på grund av den lägre finansieringsnivån.

5.1.4 Annan 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 trafik 12-uppföljningsperioden, från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021, beaktas i investeringsprogrammets ekonomiska ram FSE-stödbeslut som staten fått för utvecklingsprojekt och som intäktsförts i statsbudgeten enligt tabell 13. Tabellen visar också totala beloppet som projektet mottagit med EU-stödbeslutet, vars intäktsföring fördelas mellan flera enheter i samfinansierade projekt och vars utbetalning begärs från EU i flera delbetalningar allteftersom projektet fortskrider. Tabell 14 visar de utvecklingsprojekt för vilka intäktsföringar förväntas under investeringsprogrammets period.

Tabell 13. FSE-intäktsföringar (statens andel) som beaktas inom investeringsprogrammets ekonomiska ram. UTKAST 23.3.2022

Utvecklingsprojekt	FSE-stödbeslut hela projektet (staten + andra enheter)		Intäktsföring till statsbudgeten	
	M€	tidpunkt	M€	tidpunkt
Kouvola–Kotka/Fredrikshamn- banans förbättring	1,68	år 2020	0,69	tilläggsbud- get III år 2021
Esbo stadsbana	11,0	år 2020	1,125	tilläggsbud- get III år 2021
Främja planeringen av huvud- banan Tammerfors–Uleåborg	2,5	år 2021	1,250	Budget 2022
Totalt	15,18		3,065	

Tabell 14. FSE-stödbeslut (statens andel) för utvecklingsprojekt, för vilka in-
täktsföringar förväntas under tidsperioden för investeringsprogram-
met. UTKAST 23.3.2022

Utvecklingsprojekt	FSE-stödbeslut hela projektet (staten + andra en- heter)		Intäktsförd i statens budget	Intäktsförs se- nare i statens budget
	M€	tidpunkt	M€	Bedömning M€
Kouvola–Kotka/Fredriks- hamn-banans förbättring	1,68	år 2020	0,69	0,99
Esbo stadsbana	11	år 2020	1,125	4,35
Nordsjöleden	6,72	år 2018	0,711	1,819
Utveckling av Åbo bangård och byggande av Kuppis- Åbo dubbelspåret	6,289	år 2021	0	2,872
Främja planeringen av hu- vudbanan Tammerfors– Uleåborg	2,5	år 2021	1,250	1,250
Planering av Uleåborg–Lau- rila–Torneå	0,8	år 2020	0,358	0,442
Kapacitetsökning Helsing- fors–Riihimäki, 2:a fasen	6,5	år 2020	1,512	4,988
Bankorridoren (Centrum- slingan, förbättring av Helsingfors bangård, Mel- lersta Böle, spår i väster)	16,305	år 2015	13,044	3,261
Totalt	51,794		18,69	19,972

Samfinansierade projekt

Investeringsprogrammet omfattar projekt som samfinansieras av staten och andra (till exempel kommuner, hamnar) samfinansierade projekt. Tabell 15 visar de samfinansierade utvecklingsprojekt för vilka ett finansieringsbeslut har fattats i statsbudgeten under Trafik 12-uppföljningsperioden (tilläggsbudget III år 2021).

Tabell 15. Samfinansierade utvecklingsprojekt under Trafik 12-uppföljningsperioden. UTKAST 23.3.2022

Utvecklingsprojekt	Totalt beräknad kostnad	Statens bidrag	Bidrag från andra aktörer
	M€	M€	M€
Laurila–Torneå–Haparanda banavsnittets elektrifiering	24	10	14
Totalt	24	10	14

Beredskap att planera och genomföra projekt

Planeringsberedskapen för de projekt som ingår i investeringsprogrammet främjas genom Trafikledsverkets planeringsprogram 2022–2025. 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 osäkra. Några av projekten är fortfarande i ett tidigt planeringsstadium. I takt med att planeringen av projekten fortskrider och åtgärderna preciseras, kan kostnaderna komma att förändras. 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.

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 våren 2022 har priserna på material och bränslen som används inom bygande 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 det senaste året. De faktorer som påverkar tidpunkten för genomförandet av projekten beskrivs närmare i kapitel 2.5.

Den största osäkerhetsfaktorn i samband med **investeringsprogrammets effekter** hänger samman med 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 trafikvolymerna 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.

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år.
