

Kommunikationsministeriet

Riksomfattande trafiksystemplan

Bedömningsprogram

15.9.2023

Innehållsförteckning

1	Riksomfattande trafiksystemplan	5
1.1	Olika planeringsnivåer i trafiksystemet.....	6
2	Beskrivning av uppdateringen av planen.....	8
2.1	Kontinuerlig trafiksystemplanering	8
2.2	Prognosinformation som stöd för planeringen.....	9
2.3	Planens vision och mål.....	11
2.4	Beskrivning av åtgärdsprogrammet och dess noggrannhetsnivå.....	13
2.5	Konsekvensbedömningens mål	14
2.6	Beredningsfaser	15
2.7	Interaktion och kommunikation.....	19
3	Konsekvenser som bedöms	21
3.1	Konsekvenser för tillgängligheten och för resors och transporters servicenivå	23
3.2	Konsekvenser för den ekonomiska hållbarheten	29
3.3	Konsekvenser för den ekologiska hållbarheten.....	31
3.4	Konsekvenser för den sociala hållbarheten	36
3.5	Konsekvenser för trafiksystemets säkerhet.....	38
4	Reglering som styr beredningen samt andra skyldigheter, strategier och avtal.....	41
	Källor	52

SAMMANDRAG

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet i Finland. Beredningen av planen grundar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Kommunikationsministeriet bereder den riksomfattande trafiksystemplanen i samarbete med de ministerier, myndigheter och andra aktörer som är centrala med avseende på planen. Den riksomfattande trafiksystemplanen uppdateras i början av regeringsperioden.

Planen innehåller en beskrivning av nuläget i trafiksystemet och förändringar i verksamhetsmiljön, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, målen för planen samt ett åtgärdsprogram för att uppnå målen. Planen innehåller också ett statligt finansieringsprogram och en konsekvensbedömning.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det är fråga om en förhandsbedömning, där man tar fram information om de sannolika ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av planen. Med hjälp av konsekvensbedömningen lyfter man fram konsekvenserna av åtgärderna i planen och gör planeringslösningarna mer transparenta. Av den riksomfattande trafiksystemplanen görs en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

I detta bedömningsprogram beskrivs utgångspunkterna för planeringen, beredningsprocessen, sätten för interaktion med olika aktörer och de konsekvenser som bedöms. Programmet för konsekvensbedömning finns till påseende hösten 2023, då medborgare, myndigheter och intressentgrupper kan framföra sina synpunkter inför beredningen av planen.

1 Riksomfattande trafiksystemplan

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet i Finland för de kommande 12 åren, som utarbetas i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Planen innehåller bland annat en bedömning av trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön, mål för det riksomfattande trafiksystemet samt ett åtgärdsprogram för att uppnå målen. Dessutom innehåller planen ett statligt finansieringsprogram samt en konsekvensbedömning av planen.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det är fråga om en förhandsbedömning där man tar fram information om de sannolika ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av planen och planalternativen. Konsekvensbedömningen lyfter fram de potentiella direkta och indirekta konsekvenserna av planen. Av trafiksystemplanen görs en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). Miljökonsekvenserna bedöms och beaktas vid beredningen och godkännandet av planen på det sätt som lagen förutsätter.

Mångsidig interaktion med intressentgrupper och olika aktörer ökar planeringens genomslagskraft och godtagbarhet. Målet är att förbättra olika aktörers tillgång till information och deras påverkansmetoder under beredningen av planen.

Beslut om den första riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 fattades i april 2021. Enligt statsminister Petteri Orpos regeringsprogram Ett starkt och engagerat Finland¹ börjar uppdateringen av planen genast i början av regeringsperioden. Statsrådet fattar beslut om planen och den lämnas till riksdagen för behandling i form av en redogörelse. Målet är att bereda planen så beslut kan fattas om den före utgången av 2024.

I detta bedömningsprogram för den riksomfattande trafiksystemplanen beskrivs utgångspunkterna för planen och miljörapporten, beredningsprocessen, metoderna för interaktion och kommunikation samt de konsekvenser som bedöms. Bedömningsprogrammet finns till påseende hösten 2023, då medborgare, myndigheter och intressentgrupper kan framföra sina synpunkter inför beredningen av planen. Resultaten från hörandet utnyttjas i beredningen av planen.

¹ Ett starkt och engagerat Finland : Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering 20.6.2023: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-795-9>

1.1 Olika planeringsnivåer i trafiksystemet

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en lagstadgad strategisk plan som styr verksamheten i hela förvaltningsområdet. Planen styr också beredningen av program, avtal och strategier på statsrådsnivå i fråga om helheterna i trafiksystemet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen skapar en ram för landskapens, stadsregionernas och kommunernas mer detaljerade trafiksystemarbete och planering. De befintliga trafiksystemplanerna för regionerna och områdena beaktas i tillämpliga delar i beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Man säkerställer att planerna på olika nivåer har samordnats till de delar det är nödvändigt genom växelverkan och samarbete på olika planeringsnivåer (figur 1).



Figur 1. Olika nivåer i trafiksystemplaneringen.

I beredningen av planen beaktas de riksomfattande målen för områdesanvändningen som fastställts med stöd av markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och som ingår i systemet för planering av områdesanvändningen enligt nämnda lag. När de riksomfattande målen för områdesanvändningen revideras, är den riksomfattande trafiksystemplanen utgångspunkten i frågor som gäller trafiksystemet. Utvecklingen av trafiksystemet och områdesanvändningen är tätt sammankopplade.

Planeringen av trafiklederna utgår från den riksomfattande trafiksystemplanen. Planeringen av trafiklederna ska i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och banlagen (220/2007) grunda sig på utvecklingsbehoven för trafiklederna, vägarna eller järnvägarna, de riksomfattande målen för områdesanvändningen, den riksomfattande trafiksystemplanen, den regionala trafiksystemplaneringen samt annan planering av områdesanvändningen. Utredningsplaner och vägplaner för landsvägar och järnvägar ska grunda sig på planer med rättsverkan enligt den nuvarande markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

I utredningsplanerna för landsvägar och järnvägar ska man redogöra för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen enligt lagen om trafiksystem och landsvägar har beaktats.

På motsvarande sätt ska väg- och järnvägsplaner innehålla en utredning om hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen har beaktats. En utredning behövs dock inte, om väg- eller järnvägsplanen grundar sig på en lagakraftvunnen utredningsplan som inbegriper en tillräcklig utredning om beaktandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen.

2 Beskrivning av uppdateringen av planen

2.1 Kontinuerlig trafiksystemplanering

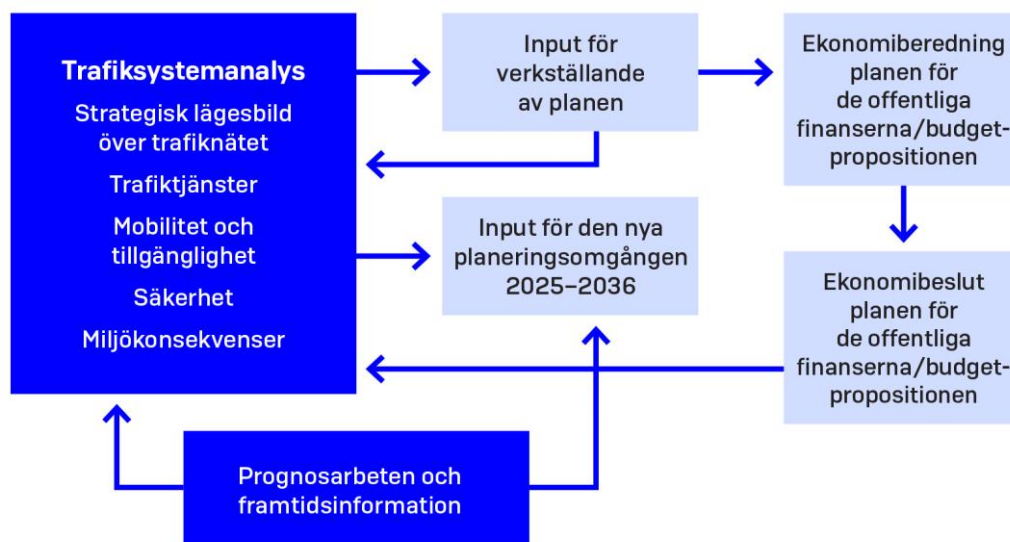
Den riksomfattande trafiksystemplaneringen har utvecklats till en fortlöpande process vari ingår utveckling av informationsunderlaget, utarbetande av en plan med hjälp av ett omfattande informationsunderlag och en omfattande konsekvensbedömning, verkställande av planen och uppföljning av den. Beredningen av trafiksystemplanen grundar sig på aktuell information samt mångsidigt samarbete och växelverkan med olika aktörer, däribland kommuner, stadsregioner och landskap, statsförvaltningen, näringslivet och företag, forskningsinstitut, organisationer och medborgare.

Transport- och kommunikationsverket stödjer en systematisk och kunskapsbaserad utveckling av trafiksystemet genom att ta fram en helhetsbild av nuläget och utvecklingsbehoven i trafiksystemet och av förändringar i verksamhetsmiljön. Informationsunderlaget har sammanställts i en offentligt tillgänglig trafiksystemanalys, som uppdateras regelbundet.

I trafiksystemanalysen finns information om situationen för trafiknäten och trafiktjänsterna, tillgängligheten, trafiksäkerheten, automatiseringen av trafiken och trafikens miljökonsekvenser samt om utvecklingsbehoven under de närmaste åren. Trafiksystemanalysen omfattar också uppföljning av måluppfyllelsen i den riksomfattande trafiksystemplanen. Trafiksystemanalysen är en bas för uppdateringen, verkställandet och uppföljningen av planen och den betjänar informationsproduktionen i hela förvaltningsområdet när det kommer till trafiksystemet. Genom att utnyttja trafiksystemanalysen i verkställandet av planen kan man reagera smidigt på eventuella förändringar i verksamhetsmiljön. Den riksomfattande trafiksystemplanen verkställs i samarbete med olika aktörer. I planens åtgärdsprogram ingår statliga och kommunala åtgärder, men planen har konsekvenser för samhället i stor utsträckning. Kommunikationsministeriets trafiksystemforum, temaspecifika diskussioner, olika evenemang och annan kontinuerlig dialog med intressentgrupperna främjar också verkställandet av trafiksystemplanen.

En central del av verkställandet av planen är det investeringsprogram och planeringsprogram samt grundplanen för bastrafikledshållningen, som Trafikledsverket ansvarar för och som uppdateras regelbundet. Programmen och grundplanen utarbetas enligt nationellt enhetliga kriterier utifrån de behov som identifierats i trafiksystemanalysen.

Den riksomfattande trafiksystemplanen spelar en viktig roll i påverkansarbetet på nationell nivå och EU-nivå. Målet är att den riksomfattande trafiksystemplanen ska skapa kontinuitet, förutsägbarhet och långsiktighet i utvecklingen av trafiksystemet (figur 2).



Figur 2. Utveckling av informationsunderlaget för den riksomfattande trafiksystemplanen.

2.2 Prognosinformation som stöd för planeringen

I trafiksystemplaneringen är det viktigt att inse att framtiden inte är förutbestämd. Man spår inte framtiden utan man prognostiserar den. Vid prognostiseringen formas föreställningar och uppfattningar om alternativa framtidsscenarier. Den riksomfattande trafiksystemplaneringen påverkar rörligheten och ordnandet av transporter i framtidens Finland.

Att utnyttja prognosarbetet och framtidsinformationen är en fast del av det kunskapsbaserade beslutsfattandet. Beslutsfattandet kräver en bred förståelse för komplicerade och sammanlänkade helheter. I statsrådet utförs prognosarbetet sektorsövergripande. I arbetet gestaltar man alternativa framtida utvecklingsförlopp och de möjligheter och utmaningar de innebär. Resultaten av arbetet beskrivs bland annat i den framtidsredogörelse² som utarbetas en gång per valperiod. Frågor som är viktiga för

² Statsrådets framtidsredogörelse, del 1 och 2: Utblick över kommande generationens Finland. På webbsidan: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-792-8>

beslutsfattandet och som i framtiden kräver särskild uppmärksamhet identifieras också i prognosarbetet inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Centrala prognosarbeten med tanke på den riksomfattande trafiksystemplanen

Den trafiksystemanalys som beskrivs i kapitel 2.1 kompletterades med en ny lägesbild i slutet av sommaren 2023, där man har granskat förändringar i verksamhetsmiljön som väsentligt påverkar trafiksystemet. Verksamhetsmiljön har analyserats via fyra teman: trafiksystemet som en del av region- och samhällsstrukturen, Finlands internationella tillgänglighet, trafiksystemets ekologiska hållbarhet samt utvecklingen av trafik-tjänster.

Trafikmodellerna är ett systematiskt sätt att undersöka hur framtidens trafiksystem skulle kunna se ut. Den riksomfattande trafikprognosen³, som publicerades i december 2022, innehåller prognoser för utvecklingen av väg-, järnvägs- och sjötrafiken fram till 2060. Transport- och kommunikationsverket utvecklar också ett riksomfattande prognosmodellsystem för trafiken som möjliggör till exempel olika scenariorgranskningar som stöd för trafiksystemplaneringen.

Trafikledsverkets prognosarbete fördjupar trafikförvaltningens framtidsarbete i frågor som gäller trafikledshållningen. I utredningen Hantering av framtida förändringar i trafikledshållningen⁴, som publicerats för första gången, har man utarbetat ett granskningsramverk för det framtida prognosarbetet i planeringen av trafikledshållningen. I arbetet har man identifierat framtidspåverkande politiska, ekonomiska, samhälleliga, teknologiska och miljömässiga förändringsfaktorer. I utredningen beskrivs dessutom verkningskanalerna mellan förändringarna i verksamhetsmiljön, trafiksystemet och trafikledshållningens produkter. Det väsentliga är att identifiera hur åtgärderna påverkar olika framtidsscenarier och på vilka sätt man kan reagera på olika framtida utvecklingsförlopp.

Framtidsinformationen integreras i beredningen av visionen och målen för den riksomfattande trafiksystemplanen samt i beredningen av åtgärdsprogrammet. I fortsättningen är det meningen att produktionen och utnyttjandet av framtidsinformation som är väsentlig med tanke på trafiksystemplaneringen i allt högre grad ska kopplas till processerna för statsrådets gemensamma prognosarbete.

³ Riksomfattande trafikprognoser: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Trafficom%20VLE%20062022.pdf>

⁴ Hantering av framtida förändringar i trafikledshållningen - Förslag till granskningsramverk och analys av effekterna av förändringarna: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-405-083-8>

2.3 Planens vision och mål

Trafiksystemplanen uppdateras varje regeringsperiod. På så sätt skapas kontinuitet och långsiktighet i utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet. Planens vision och mål styr utvecklingen av trafiksystemet långt in i framtiden. Visionen och målen för den första riksomfattande trafiksystemplanen fungerar som utgångspunkt för uppdateringen av planen och de beskrivs nedan. De behandlas och utvärderas i samband med uppdateringen av planen.

Vision

I den första riksomfattande trafiksystemplanen har man ställt upp en vision för 2050.

År 2050 är trafiksystemet i Finland miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart och garanterar tillräcklig tillgänglighet för människor och näringsliv. Trafiken är multimodal och utsläppsfri. Mobilitets- och logistikkostnaderna har minskat. Finland har lyckats lösa utmaningen med att finansiera trafiknätet med hjälp av nya verksamhets- och finansieringsmodeller. Finland utgör en alternativ korridor och knutpunkt för globala passagerar-, varu- och dataflöden. I trafiksystemet har försörjningsberedskapen samt kraven på förberedelser och beredskap beaktats så att man i Finland kan lita på trafiksystemets funktionsduglighet och resiliens under alla förhållanden året runt

Trafiksystemet har genomgått en digital omvälvning och det har blivit effektivare och säkrare än förr och erbjuder samtidigt näringslivet och medborgarna bättre service. Finland eftersträvar ledarskap vid utvecklingen av transportservice och transportteknik.

Finländska aktörer i transportsektorn är föregångare och skapar hållbar tillväxt, utsläppsminskningar och sysselsättning. Nya och snabba trafik- och kommunikationsförbindelser skapar nya affärsmöjligheter och effektiviserar utnyttjandet av resurser i hela landet, inklusive glesbygden och de arktiska områdena. Finland har lyckats utnyttja hela sin geografiska potential som internationell knutpunkt för resor och transporter.

Trafiksystemet är tillgängligt och jämlikt för olika användargrupper. Människor och företag är i huvudsak nöjda med trafiksystemet. Trafiksystemet har skapat förutsättningar för punktlig och förutsebar trafik som beaktar både människors och näringslivets behov. Kunder har enkelt tillgång till tillförlitlig information om transportservicen. Trafiksäkerheten ligger på hög nivå inom alla trafikformer och ingen behöver skadas allvarligt eller omkomma i trafiken.

Arbetsresor företas inom städer och pendlingsregioner samt mellan stadsregioner i huvudsak med hållbara färdssätt. I och med att infrastrukturen och servicen utvecklas

utgör kollektivtrafiken ryggraden i en hållbar trafik. Utvecklingen av spårtrafiken har effektivt möjliggjort en hållbar samhällsstruktur i de största stadsregionerna och invid förbindelserna mellan stadsregionerna. I kunskapsarbete har man till betydande del övergått till distansarbete och distansteknik används också i stor utsträckning inom olika tjänster. Resor som företas till fots och med cykel har i hög grad ersatt resor med personbilar särskilt i stadsregioner. Användningen av nya mångsidiga mobilitets- och transporttjänster har blivit en etablerad del av människornas vardag.

De växande stadsregionerna är lokomotiv för den ekonomiska tillväxten och attraktiva livsmiljöer. I tätorter och glesbygdsområden erbjuds mobilitetstjänster med bättre servicenivå än nu som motsvarar människornas behov. Bilismens hållbarhet har förbättrats genom att det har utvecklats utsläppssnålare drivkrafter och fordonstekniker. Även godstransporterna har flyttats till utsläppssnålare fordon. Miljöskadorna från trafiken har minskat och risken för storolyckor har krympt. I hela landet finns möjlighet att använda fossilfria drivkrafter.

Den internationella trafiken fungerar smidigt och erbjuder företagen mångsidiga verksamhetsmöjligheter i Finland som stödjer regionernas utvecklingsmöjligheter. Transportkedjornas funktion inom alla trafikformer har effektiviserats genom digitaliseringen och ett säkert utnyttjande av data.

Mål

I den första riksomfattande trafiksystemplanen ställdes tre parallella mål upp, som alla syftar till att stävja klimatförändringen:

Tillgänglighet:

Trafiksystemet garanterar tillgänglighet i hela Finland och svarar på behov i anslutning till näringar, arbete och boende.

Hållbarhet:

Människornas möjligheter att välja hållbarare mobilitetsformer förbättras – i synnerhet i stadsregioner.

Effektivitet:

Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

2.4 Beskrivning av åtgärdsprogrammet och dess noggrannhetsnivå

Beredningen av åtgärdsprogrammet för den riksomfattande trafiksystemplanen styrs av de visioner och mål som ställts upp för planen. Åtgärdsprogrammet består av riksomfattande riktlinjer och åtgärder för trafiknäten (underhåll och utveckling), den infrastruktur som stödjer trafiksystemet, informationen samt rörlighets- och transporttjänsterna. Målet för den 12-åriga planen är att trafiksystemet upprätthålls och utvecklas långsiktigt.

Den gällande riksomfattande trafiksystemplanen drar i fråga om trafiksystemåtgärderna upp riktlinjer för inriktningen av statens budgetfinansiering i enlighet med planens mål. Utöver fördelningen av finansieringen kan åtgärderna i planen inbegripa lagstiftningsåtgärder, utarbetande av separata strategier, utredningar och undersökningar eller utveckling av verksamheten. Utgångspunkten är att planen inte begränsas till enbart det urval av metoder som används inom trafikförvaltningen, utan att man i stor utsträckning utnyttjar möjligheterna att utveckla trafiksystemet.

I planen beskrivs för trafikledsnätets hur budgetfinansieringen fördelas på olika åtgärdestyper och trafikledsformer. Dessutom innehåller planen skrivningar om bland annat verkställandet av planen och utnyttjandet av information, som styr verksamhetsmodellerna för underhåll och utveckling av trafikledsnäten. I samband med verkställandet av planen kommer trafikledsprojekten även framöver att behandlas mer detaljerat utifrån befintlig information.

När det gäller person- och godstrafiktjänsterna behandlas kollektivtrafiken, nya trafik-tjänster och logistiken i planen. Åtgärderna gäller finansiering, temahelheter som ska utredas och utveckling av verksamhetsmodeller. När det gäller åtgärderna för att minska växthusgasutsläppen från trafiken ser man till att planen är förenlig med beredningen av den nationella klimatpolitiken.

I planen behandlas också teman som genomsyrar trafiksystemet, såsom digitalisering av trafiksystemet och trafikledning. Dessutom behandlas regionala specialfrågor samt stärkandet av partnerskap och samarbete i utvecklingen av trafiksystemet.

Regeringsprogrammet innehåller många skrivningar om utvecklingen av trafiksystemet som kommer att granskas i samband med beredningen av planens åtgärdsprogram.

Nivån på åtgärderna i den gällande planen är delvis varierande och mängden åtgärder är stor. Under uppdateringen av planen bedöms åtgärdsprogrammets innehåll och omfattning. Dessutom bedöms åtgärdernas noggrannhetsnivå och styreffekt och prioriteringsbehoven i fråga om åtgärderna. Målet är att stärka det strategiska genom de

prioriteringar och val som krävs för att utveckla trafiksystemet. Dessutom är målet att förtydliga den riksomfattande trafiksystemplanens förhållande till den verkställande planeringsnivån. Planens innehåll vidareutvecklas för att göra utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet och statens verksamhet förutsägbarare och långsiktigare än i dagsläget.

Planeringsområde

Den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar hela Finland. Vid beredningen av planen beaktas särdragen i de olika delarna och områdena i Finland.

Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. Regleringen av den riksomfattande trafiksystemplanen och därmed själva planen kan alltså inte beröra dessa frågor i landskapet Åland. När det gäller luftfart, handelssjöfart och farleder för handelssjöfart omfattas däremot även landskapet Åland, till de delar som det är nödvändigt vid behandlingen av dessa frågor.

2.5 Konsekvensbedömningens mål

Konsekvensbedömningens mål är att främja informationsbaserad planering och informationsbaserat beslutsfattande. Med hjälp av bedömningen lyfts konsekvenserna av åtgärderna i planen fram och planeringslösningarna görs mer transparenta. Konsekvensbedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanen styrs av lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, SMB-lagen).

Målet för trafiksystemplaneringen i lagen om trafiksystem och landsvägar är att främja ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem. Lagen förpliktar till att man i planeringen beaktar bland annat samhällsstrukturer och sociala jämställdhetsaspekter, förebyggande och minskning av de miljöolägenheter som trafiken orsakar samt trafiksystemets energieffektivitet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen bereds nu för andra gången. Den gällande planens konsekvenser har bedömts både i förväg och i efterhand. Under beredningen

av planen gjordes en systematisk konsekvensbedömning som stödde beredningen. Efter att planen färdigställdes har man med hjälp av uppföljningsdata och en mer omfattande trafiksystemanalys undersökt planens effekter med de uppställda målen i en förändrad verksamhetsmiljö.

Då den riksomfattande trafiksystemplanen uppdateras ger konsekvensbedömningen information om de sannolika konsekvenserna på kort och lång sikt av planen och dess jämförelsealternativ. Konsekvensbedömningen lyfter fram de potentiella direkta och indirekta konsekvenserna av planen. Konsekvenserna bedöms i förhållande till de mål som ställts upp i planen. Man uppmärksammar de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser som är betydande med tanke på uppnåendet av målen.

Vid konsekvensbedömningen granskas konsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program. Med miljökonsekvenser avses i lagen de direkta och indirekta konsekvenser som planen eller programmet medför i och utanför Finland för a) människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel, b) marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten och organismer samt den biologiska mångfalden, c) samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet, d) utnyttjandet av naturresurserna samt e) växelverkan mellan de faktorer som nämns i punkterna a–d. Syftet med konsekvensbedömningen är att identifiera skadliga konsekvenser av åtgärderna på förhand och förebygga dem redan under planeringen. De konsekvenser som bedöms beskrivs närmare i kapitel 3.

Under beredningen av planen bedöms huruvida åtgärdsprogrammet har betydande gränsöverskridande miljökonsekvenser. I fråga om gränsöverskridande miljökonsekvenser styrs beredningen av planen av protokollet om strategiska miljöbedömningar (FördrS 69/2010) som är en del av Esbokonventionen (Konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang, FördrS 67/1997 och FördrS 81/2017).

2.6 Beredningsfaser

Uppdateringen av den riksomfattande trafiksystemplanen inleds genast i början av regeringsperioden. Projektbeslutet godkändes i juni 2023, vilket innebär att beredningsarbetet inleds uppskattningsvis i september 2023. Statsrådet fattar ett beslut om planen i enlighet med den målsatta tidtabellen och planen lämnas som en redogörelse till riksdagen i december 2024.

Behandling av visionen och målen

Beredningsprocessen inleds med behandlingen av visionen och målen för den riksomfattande trafiksystemplanen. Behovet av att uppdatera och prioritera visionen och målen i den gällande planen utvärderas under hösten 2023. Vid granskningen av visionen och målen utnyttjas lägesbilden över trafiksystemet, som innehåller en beskrivning av trafiksystemets nuläge och förändringarna i verksamhetsmiljön. Annat viktigt material är regeringsprogrammet, uppföljningsinformationen i den gällande planen, trafiksystemanalysen, prognosarbetet och remissvaren om detta bedömningsprogram. Man kan ge synpunkter om behovet av att uppdatera och prioritera visionen och målen i samband med remissbehandlingen av bedömningsprogrammet.

Målet är att dra upp riktlinjerna för visionen och målen i planen före utgången av 2023.

Samordning av planeringen och bedömningen

De centrala utgångspunkterna i valet och prioriteringen av de åtgärder som ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen är visionen och målen som styr planeringen, de utvecklingsbehov som identifierats utifrån trafiksystemanalysen samt andra prognosarbeten. Då behovet av att utveckla trafiksystemet fastställs utnyttjas responsen från intressentgrupperna. Konsekvensbedömningen är nära kopplad till beredningen av planen och med hjälp av den identifieras de åtgärder som effektivt stödjer målen.

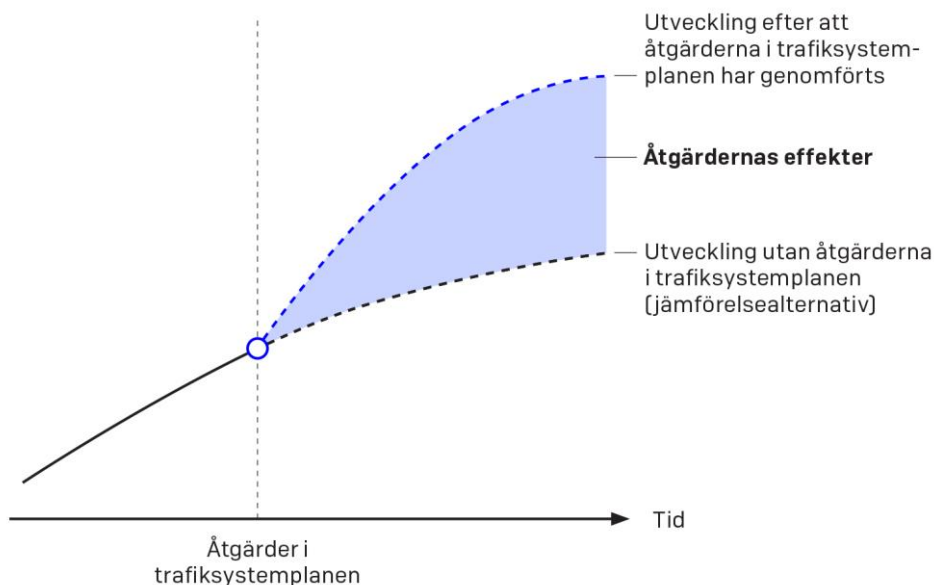
Konsekvensbedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanen görs simultant med planeringen. Planutkastet utvecklas utifrån konsekvensbedömningen tills den slutliga trafiksystemplanen är klar. Målet är att den information som tagits fram vid bedömningen ska vara tillgänglig under och efter planeringsprocessen.

Konsekvenserna bedöms kvantitativt och kvalitativt. De verktyg och informationsmaterial som kan tillämpas på planens och åtgärdernas noggrannhetsnivå inverkar på beredningen av konsekvensbedömningen. Konsekvenserna bedöms i första hand ur ett riksomfattande perspektiv, men för varje konsekvens kan man identifiera de centrala regionala och internationella verkningarna. Inriktningen av konsekvenserna kan bedömas till exempel ur näringslivets, invånarnas, kommunernas, stadsregionernas och statens synvinkel.

Bedömningen är i hög grad en kvalitativ expertbedömning och den grundar sig på tidigare konsekvensbedömningar. Med beaktande av planens noggrannhetsnivå är målet att i möjligaste mån producera en kvantitativ bedömning. Det material och de metoder som används i konsekvensbedömningen preciseras under planeringen.

Konsekvenserna av åtgärderna i planen bedöms genom att man jämför planutkastet (Alt1) med jämförelsealternativet (Alt0). Jämförelsekonstellationen presenteras i figur 3. Jämförelsealternativet Alt0 innehåller projekt som är under uppbyggnad och som

avslutats när beslutet om planen fattas, befintliga ram- och budgetbeslut, riktlinjer som styr användningen av budgetfinansieringen samt befintlig lagstiftning. Jämförelsealternativ Alt0 beskriver en situation där inga nya åtgärder vidtas utöver de redan beslutade åtgärderna.



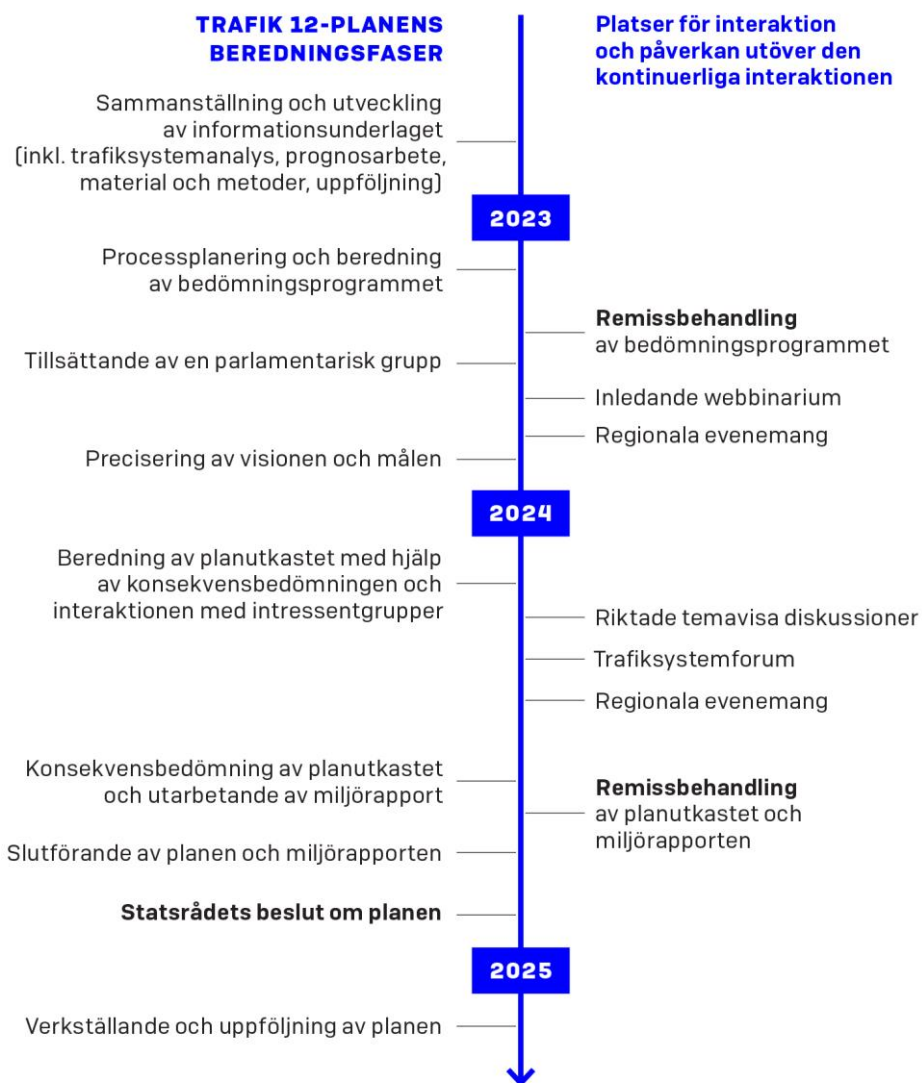
Figur 3. Jämförelsekonstellation för konsekvensbedömningen.

I planeringen kan man utnyttja jämförelser av olika finansieringsscenarier. Utgångspunkten i finansieringsscenarierna är finansieringsnivåerna för de fyra första åren i planen enligt planen för de offentliga finanserna, inklusive den fördelning av investeringar, underhåll och tjänster som fastställts i planen. Man kan bedöma fördelningen av finansieringen på olika sätt för de åtta senaste åren, dock med utgångspunkt i de gällande riktlinjerna för den totala finansieringsnivån för trafiken i budgeten. I beredningen av trafiksystemplanen kan man granska olika alternativa scenarier för fördelningen av finansieringen av trafiknätet samt bedöma utnyttjandet av nya finansieringsmetoder när målen för trafiksystemet och resursbegränsningen ställs upp. Finansieringsscenarierna stödjer beslutsprocessen för finansieringsbegränsningen och ger bakgrundsinformation för utarbetandet av åtgärdsprogrammet.

Metoderna för konsekvensbedömning beskrivs närmare i kapitel 3. Innehållet i planutkastet och konsekvensbedömningen diskuteras under 2024. Interaktionen mellan olika aktörer under planeringsprocessen beskrivs i kapitel 2.7.

Remissbehandling och färdigställande av planen

Konsekvenserna i planutkastet bedöms omfattande under sommaren 2024. Planutkastet och miljörapporten finns till påseende hösten 2024. Planutkastet färdigställs utifrån konsekvensbedömningen och responsen från remissbehandlingen. Målet är att statsrådet fattar beslut om planen före utgången av 2024 och att planen därefter lämnas till riksdagen i form av en redogörelse (figur 4).



Figur 4. Måltidtabell och beredningsfaser för uppdateringen av den riksomfattande trafiksystemplanen.

2.7 Interaktion och kommunikation

Vid uppdateringen av den riksomfattande trafiksystemplanen fästs särskild vikt vid interaktionen och kommunikationen under planeringen. Centrala aktörer med tanke på beredningen av planen och interaktionen är bland annat kommunerna, stadsregionerna och landskapen, statsförvaltningen, näringslivet, forskningsinstitut, organisationer och medborgare.

Den riksomfattande trafiksystemplaneringens genomslagskraft ökar när planeringen sker interaktivt och genom öppen dialog. Dessutom är målet att informera om beredningen av planen i rätt tid genom att utnyttja olika kanaler. På så sätt hålls intressentgrupperna och olika aktörer uppdaterade om planens avancemang, om planens beredningsfaser och om kommunikationsmöten. I detta kapitel beskrivs metoderna och tidpunkterna för interaktion och kommunikation under beredningen.

Remissbehandlingar

I beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen ingår två lagstadgade remissrundor. Under dem har alla möjlighet att bekanta sig med beredningsmaterialet och ge sina synpunkter om det. Den första remissbehandlingen av planens konsekvensbedömningsprogram ordnas hösten 2023. Målet är att en andra remissrunda om utkastet till den riksomfattande trafiksystemplanen och miljörapporten om planen ordnas hösten 2024.

Diskussionsmöten

I enlighet med den gällande Trafik 12-planen utvecklas samarbetsmodellen för trafiksystemarbetet kontinuerligt mellan riksplanet och det regionala planet. Man planerar att ordna Trafiksystemforumet, som sammanträder regelbundet, som ett webbevenemang nästa gång i september 2023. Under evenemanget behandlas planeringsprocessen, förslag till planinnehåll samt beredningen av visionen och målen.

Avsikten är att i slutet av hösten ordna öppna diskussionsmöten med trafiksystemaktörerna (landskapen enligt storområde) och ett diskussionsmöte med MBT-stadsregionerna. Huvudinnehållet på evenemangen är regionernas synpunkter om visionen och målen samt prioriteringen av planinnehållet med tanke på målen. Evenemangen ordnas på webben.

Våren 2024 ordnas Trafiksystemforumet, där målet är att få synpunkter om beredningen av innehållet i planutkastet. Denna tillställning ordnas om möjligt på plats i Helsingfors.

Avsikten är att i slutet av våren 2024 ordna motsvarande regionala diskussionsmöten som hösten 2023. Syftet med diskussionerna är att gå igenom planens innehåll temavis.

Temavisa möten

Utöver remissbehandlingar och kommunikationsmöten är avsikten att ordna cirka 4–6 temaworkshoppar om planens innehåll. Avsikten är att workshopparna ska ordnas under januari–februari 2024 som närevenemang. Temana för workshopparna kan vara till exempel digitalisering och elektrifiering, näringslivets behov, persontrafikens framtid, trafikens infrastruktur, förändringar i verksamhetsmiljön, internationell tillgänglighet och försörjningsberedskap. Temana för workshopparna preciseras under beredningen. Till evenemangen inbjuds intressentgrupper som är viktiga med tanke på ämnen. Dessutom är avsikten att ordna cirka 2–3 interna samarbetsmöten inom statsrådet.

Kontinuerlig interaktion och kommunikation

Utöver evenemangen informerar man om beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen med ett nyhetsbrev som regelbundet skickas till dem som är intresserade av beredningen. Dessutom öppnas en ny e-postadress (liikenne12@gov.fi) för beredningen av Trafik12-planen, dit alla har möjlighet att skicka respons under planeringsprocessen. E-postadressen kan användas tills den nya planen publiceras. Statsrådets offentliga projektjänst fungerar som förevisningsplats för handlingar, liksom under tidigare uppdateringsprojekt. (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029:00/2023>).

Under beredningen deltar förvaltningsområdet aktivt i intressentgruppernas evenemang. Befintliga grupper och samarbetsätt (inkl. regionala trafiksystemarbetsgrupper, olika delegationer och arbetsgrupper, diskussioner med näringslivet) är lika viktiga påverkanskanaler för beredningen av planen som de evenemang som ordnas för uppdateringsprocessen.

3 Konsekvenser som bedöms

Under beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms konsekvenserna av åtgärderna och åtgärdshelheterna. Eftersom konsekvensbedömningen är kopplad till beredningen av planen är det möjligt att inkludera åtgärder som stödjer Trafik12-målen i planutkastet. De konsekvenser som bedöms (konsekvensområden, figur 5) har fastställts så att de omfattar konsekvenser enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program. I bedömningen tar man dessutom fram information om hur väl åtgärdshelheten i planen motsvarar planens mål. I detta kapitel beskrivs de konsekvenser som bedöms och kopplingarna till det riksomfattande trafiksystemet (konsekvensmekanismer). Dessutom behandlas innehållet i konsekvensbedömningen och bedömningens möjligheter. Under beredningen uppmärksammas korskopplingen mellan influensområden och kvaliteten på bedömningsinformationen.

Sammanfattning

I bedömningen av **tillgängligheten samt servicenivån för resor och transporter** granskas de trafikmässiga konsekvenserna. Trafiksystemet granskas ur regionala perspektiv med tanke på Finlands internationella tillgänglighet, tillgängligheten mellan olika delar av landet, den interna tillgängligheten i stadsregionerna samt regionstrukturen och de regionala utvecklingsförutsättningarna. Som en del av tillgänglighetskonsekvenserna beaktas de konsekvenser som är centrala med tanke på försörjningsberedskapen. Fördelarna för användarna bedöms med hjälp av restiden, störningsfriheten, komforten och ändringarna i andra servicenivåfaktorer som kunderna i trafiksystemet möter.

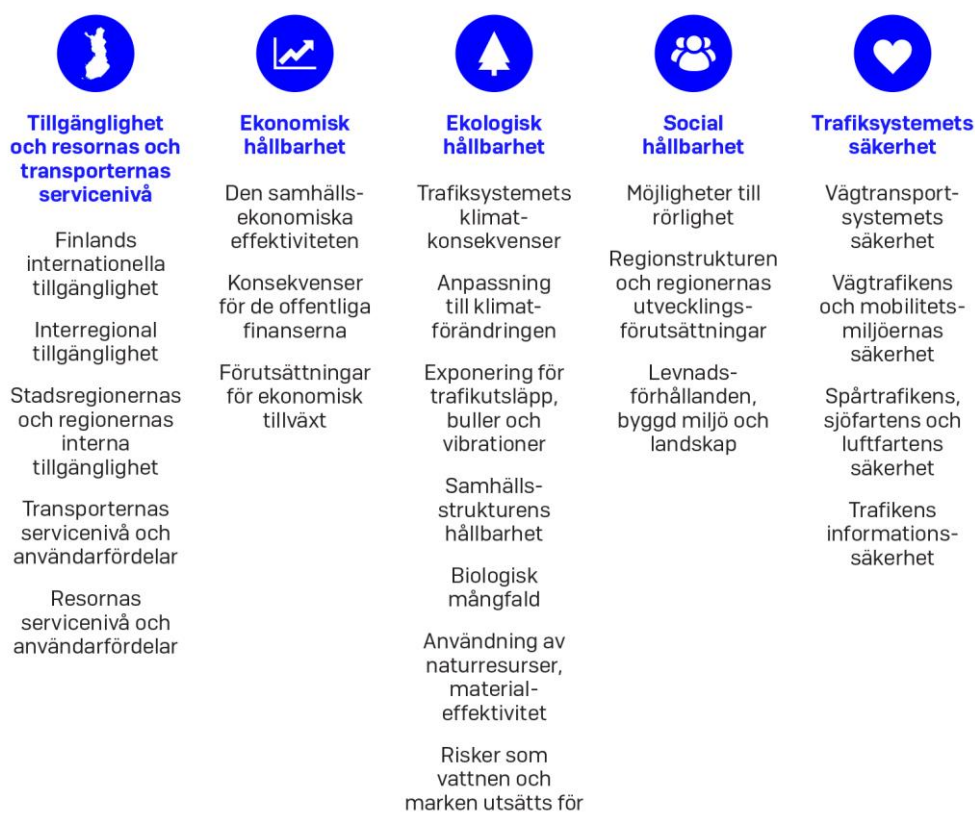
Trafiksystemets ekonomiska hållbarhet bedöms som helheter med tanke på den samhällsekonomiska effektiviteten, de offentliga finanserna och förutsättningarna för ekonomisk tillväxt. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms utifrån hur stora planens sammanlagda användar-, säkerhets- och miljöfördelar är i förhållande till kostnaderna för planen eller de resurser den kräver, dvs. hur kostnadseffektivt de mål som ställts upp i planen kan uppnås. Konsekvenserna för de offentliga finanserna avser förändringarna i statens och kommunernas inkomster och utgifter. De omfattande ekonomiska konsekvenserna av trafiksystemplanen behandlas i samband förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.

När det gäller den **ekologiska hållbarheten** bedöms planens konsekvenser för stävandet av klimatförändringen, anpassningen till klimatförändringen, den biologiska mångfalden, trafikutsläppen och exponeringen för buller. Dessutom bedöms planens konsekvenser för samhällsstrukturens hållbarhet, användningen av naturresurser, materialeffektiviteten samt de risker som vattnen och marken utsätts för.

När det gäller den **sociala hållbarheten** bedöms invånarnas möjligheter till rörlighet samt trafikens konsekvenser för hälsan och välbefinnandet. Dessutom bedöms konsekvenserna för den byggda miljön och landskapet.

Trafiksystemets säkerhet bedöms per trafikform och som säkerheten i trafikmiljön ur användarnas synvinkel. Bedömningen av säkerheten gäller sannolikheten och exponeringen för risker samt förändringar i följdernas allvarlighetsgrad.

KONSEKVENSER SOM BEDÖMS



Figur 5. Konsekvenser som bedöms.

3.1 Konsekvenser för tillgängligheten och för resors och transporters servicenivå

Finlands internationella tillgänglighet

Med Finlands internationella tillgänglighet avses hur väl trafikförbindelser och digitala förbindelser samt tjänster gör det möjligt för företag, medborgare och den offentliga förvaltningen i Finland att tillgodose behoven av att resa och transportera till och från, samt hålla kontakt med andra länder. Finlands största behov av internationell trafikmässig tillgänglighet gäller behovet av export- och importtransporter, behovet av att sköta internationella arbetsärenden, den utländska arbetskraftens mobilitetsbehov samt digitaliseringen av logistiken.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka Finlands internationella tillgänglighet genom att ändra följande faktorer:

- smidigheten och störningsfriheten i trafiken på internationella rutter (t.ex. TEN-T-nätet, fartygsförbindelser, utbudet av flygtrafikförbindelser)
- verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten (t.ex. fördjupning av farleder, styrning av sjötrafiken, isbrytning och lotsverksamhet)
- flygplatsernas funktion och tillgänglighet med olika färd sätt (särskilt Helsingfors-Vanda)
- förbindelserna för person- och godstrafik vid knutpunkterna för internationell trafik och deras servicenivå samt resekedjor mellan knutpunkterna.

I konsekvensbedömningen kan man utnyttja tidigare projektbedömningar, statistik och forskningsdata. Metodernas lämplighet beror på de åtgärder som bedöms.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för Finlands internationella tillgänglighet bedöms till exempel:

- genom att man granskar åtgärdernas konsekvenser för ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (den internationella trafikens funktion, verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten, verksamhetsförutsättningarna för flygtrafiken, förbindelserna till knutpunkterna)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar till exempel beräkningsmetoder för projektbedömning, tillgänglighetsundersökningar eller konsekvensbedömningar i undersökningar.

Interregional tillgänglighet

Interregional tillgänglighet innebär tillgänglighet mellan landskapscentrum och stadscentrum. Trafikfaktorerna för tillgängligheten mellan regionerna är huvudvägarna och deras servicenivå samt bussarnas fjärrtrafikförbindelser, bannätet och tågförbindelserna, flygplatserna och flygförbindelserna inom landet. Ändringar i de riksomfattande trafikledsnäten och trafikförbindelserna påverkar trafiken och transporten mellan områdena och de kan påverka arbetsmarknadsregionernas omfattning samt omfattningen av företagets upphandlings- och marknadsområden.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka tillgängligheten mellan områdena genom att ändra följande faktorer:

- servicenivån för förbindelser mellan landskapscentrum som är viktiga med tanke på näringslivet och sysselsättningen (bl.a. underhåll och försörjningsberedskap, bannätets bärighet och kapacitet, restid)
- servicenivån, konkurrenskraften och verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken mellan landskapscentrumen
- servicenivå och restid för förbindelserna mellan landskapscentrumen och huvudstaden.

I konsekvensbedömningen kan man utnyttja tidigare projektbedömningar, statistik och forskningsdata. Metodernas lämplighet beror på de åtgärder som bedöms.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för tillgängligheten mellan regionerna bedöms till exempel

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (förbindelserna mellan landskapscentrumen med olika färd sätt och trafikformer, förbindelsernas servicenivå)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar till exempel beräkningsmetoder för projektbedömning, tillgänglighetsundersökningar eller konsekvensbedömningar i undersökningar.

Stadsregionernas och regionernas interna tillgänglighet

Med stadsregionernas interna tillgänglighet avses landskapscentrumens och andra betydande stadsregioners interna tillgänglighet till kärnområdet för daglig rörlighet och varudistribution. Trafiksystemen i stadsregionerna har stor betydelse på riksnivå i synnerhet vid verkställandet av målen som gäller färdhetsandelar och minskning av utsläpp från trafiken. Ur ett bredare perspektiv är stadsregionens trafiksystem en faktor för regionens konkurrenskraft och attraktionskraft som inverkar på placeringen av bostäder, arbetsplatser och tjänster och deras inbördes tillgänglighet och därmed vidare på bland annat arbets-, produktions-, service- och fastighetsmarknaden.

Som en undersektor till regionernas interna tillgänglighet behandlas också landsbygden och perifera områdens tillgänglighet. Då är det till exempel fråga om vägförbindelser till jordbruks- och skogfastigheter samt virkesanskaffningsområden, skärgårdens landsvägsfärjor och förbindelsefartygstjänster samt kollektivtrafikförbindelser i glesbygden.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka den interna tillgängligheten i stadsregionerna och regionerna genom att ändra följande faktorer:

- funktionaliteten i de dagliga resorna och transportererna i stadsregionerna (bl.a. restid till landskapscentrumet, mobilitetskostnader, förbindelser i väg- och bannätet, väg- och bannätets servicenivå, nätverk och serviceutbud för hållbar mobilitet, överbelastning, pendlingsområdets storlek, försörjningsberedskap)
- funktionaliteten i den vardagliga rörligheten och transportererna i glesbygden (bl.a. vägnätets täckning och underhåll, utbudet av trafiktjänster och tjänsternas servicenivå, insjö- eller skärgårdstrafikens servicenivå, försörjningsberedskap).

I konsekvensbedömningen kan man utnyttja tidigare regionala trafiksystemplaner, statistik och forskningsdata. Metodernas lämplighet beror på de åtgärder som bedöms.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för den interna tillgängligheten i stadsregionerna och regionerna bedöms till exempel

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (funktionaliteten i resor och transporter i stadsregioner och glesbygd)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar till exempel modellgranskningar som gjorts i regionerna, tillgänglighetsundersökningar eller konsekvensbedömningar i undersökningar.

Regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar

Med regionstruktur avses placeringen av boendet, arbetsplatserna, tjänsterna, fritidsfunktionerna, trafiken och den övriga infrastrukturen i hela landet, i ett landskap eller i delar av dem, funktionella helheter samt samspelet mellan helheterna. Regionernas utvecklingsförutsättningar innebär i detta sammanhang att utvecklingen av trafiksystemet påverkar regionutvecklingen och regionstrukturen.

Trafiksystemet påverkar regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar i första hand genom förändringar i tillgängligheten. Förändringar i tillgängligheten återspeglas i godstransporternas effektivitet, tjänsternas tillgänglighet, arbetspendlingen och smidigheten i att sköta arbetsärenden. Även om kopplingen mellan tillgänglighet och regional utveckling identifieras, har det i praktiken visat sig svårt att påvisa tydliga orsakssammanhang i ett redan välfungerande trafiksystem. Förändringar i tillgängligheten leder till konsekvenser för regionstrukturen på lång sikt. Om man avlägsnar betydande flaskhalsar genom trafiksystemåtgärder, är konsekvenserna för regionernas utvecklingsförutsättningar potentiellt betydande.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar genom att ändra följande faktorer:

- förändringar i tillgängligheten (förbindelser med olika färd sätt och trafikformer och förbindelsernas servicenivå, mobilitetskostnader, pendlingsområdets storlek, underhåll, vägnätets storlek, försörjningsberedskap)
- samarbetet mellan staten och kommunerna i utvecklingen av regionstrukturen

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar bedöms till exempel

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (ändringar i tillgängligheten, samarbetet mellan staten och kommunerna)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar till exempel tillgänglighetsundersökningar eller konsekvensbedömningar i undersökningar.

Transporternas servicenivå och användarfördelar

Centrala delfaktorer i transporternas servicenivå är förbindelserna, restiden, förutsägbarheten, hanterbarheten och säkerheten, som alla påverkar transportkostnaderna. Restiden påverkas av förbindelsernas tekniska egenskaper, den totala trafikmängden och trafikens sammansättning, transporttjänsternas egenskaper och trafikinformationen. Restiden påverkar i sin tur möjligheterna att ordna logistik och kostnaderna för

den. Förutsägbarheten innebär att ankomsttiden infaller inom ett förväntat tidsfönster. Med hanterbarhet avses möjligheten till logistisk planering av transportkedjan, bl.a. med hjälp av information och handledning. Med säkerhet avses hantering av olyckor och störningar. Användarfördelar uppstår som ett resultat av att servicenivån förbättras.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka servicenivån i och användarfördelarna av transportererna genom att ändra följande faktorer:

- förbindelserna inom väg- och järnvägstrafiken samt sjötrafiken och deras servicenivå (särskilt hur förbindelserna motsvarar behoven, restid, trafikledskapacitet, köbildning, störningskänslighet, förutsägbarhet, information, sannolikheten för olyckor, försörjningsberedskap)
- transportkedjornas servicenivå (särskilt interoperabilitet och restid)
- transportkostnaderna (bl.a. tids-, materiel- och driftskostnader, skatter och avgifter).

I konsekvensbedömningen kan man utnyttja tidigare projektbedömningar av trafikleds-investeringar, statistik och forskningsdata. Metodernas lämplighet beror på de åtgärder som bedöms.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för transporterernas servicenivå och användarfördelar kan bedömas till exempel

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (förbindelsernas servicenivå, transportkedjornas servicenivå, transportkostnaderna)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man till exempel utnyttjar tidigare konsekvensbedömningar.

Resornas servicenivå och användarfördelar

Centrala delfaktorer i resornas servicenivå är restiden, förutsägbarheten, hanterbarheten, säkerheten och komforten. Hastighetsnivån och hastighetsbegränsningarna på trafiklederna samt den övriga trafiken påverkar restiden. Restiden och dess förutsägbarhet betonas under arbetsresor och resor för att sköta arbetsärenden samt under anslutningsresor till det internationella trafiknätet och de internationella trafikförbindelserna. Resans hanterbarhet är en upplevelsebaserad faktor och dess betydelse framhävs på sporadiska resor och under resans gång på alla tidtabellsbundna resor. Komforten beskriver hur bekvämt det är att köra personbil och möjligheten att använda restiden för andra aktiviteter i kollektivtrafiken. Säkerhet innebär ur användarens synvinkel i första hand en känsla av trygghet i trafiken och rörligheten. Viktiga delfaktorer

i servicenivån på resor för dem som använder mobilitetstjänster är dessutom förbindelserna, tillgängligheten och resans pris. Användarfördelarna uppstår som ett resultat av att servicenivån förbättras.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka resornas servicenivå och användarfördelar genom att ändra följande faktorer:

- förbindelserna inom väg- och järnvägstrafiken samt kollektivtrafiken och deras servicenivå (särskilt hur förbindelserna och serviceutbudet motsvarar behoven, restid, köbildning, störningskänslighet, förutsägbarhet, information, sannolikhet för olyckor, komfort, underhåll)
- resekedjornas servicenivå (särskilt förbindelsernas interoperabilitet och restiden, knutpunkternas servicenivå och tillgänglighet, biljett- och betalningssystemens interoperabilitet)
- resekostnaderna (bl.a. biljettpriser, bruks- och fordonskostnader inom personbilstrafiken, tidskostnader, skatter och avgifter).

I konsekvensbedömningen kan man utnyttja tidigare projektbedömningar av trafikleds-investeringar, statistik och forskningsdata. Metodernas lämplighet beror på de åtgärder som bedöms.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för resornas servicenivå och användarfördelar bedöms till exempel

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (förbindelsernas och tjänsternas servicenivå, resekedjornas servicenivå, resekostnaderna)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man till exempel utnyttjar tidigare konsekvensbedömningar.

Man kan granska hur konsekvenserna som anknyter till resornas servicenivå och användarfördelar fördelas enligt region (t.ex. tätort–glesbefolkat område, landsväg–gatunät), enligt färd sätt (t.ex. personbil, kollektivtrafik, cykling, gång) eller enligt åldersgrupp.

3.2 Konsekvenser för den ekonomiska hållbarheten

Vid bedömningen av konsekvenserna av den riksomfattande trafiksystemplanen avses med ekonomisk hållbarhet en effektiv användning av nationalekonomins resurser, dvs. kapital, arbete och naturresurser. Detta innebär att man strävar efter att uppnå målen genom att planera och använda resurserna så effektivt som möjligt. Vid bedömningen av den ekonomiska hållbarheten beaktas medborgarnas, företagens och naturmiljöns perspektiv.

Den samhällsekonomiska effektiviteten

Med trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet avses lönsamheten hos åtgärderna i trafiksystemet och i vidare bemärkelse deras kostnadseffektivitet. Ändringarna i trafiksystemet är samhällsekonomiskt lönsamma om nyttan av åtgärderna för samhället är större än den kostnadsökning som de medför. Åtgärdernas samhällsekonomiska kostnadseffektivitet bedöms enligt hur mycket det kostar att uppnå målen för utvecklingen av trafiksystemet med olika åtgärder.

De samhällsekonomiska fördelarna av åtgärderna är att hushållens och företagens rese-, tids- och transportkostnader minskar samt att kostnaderna för olyckor, utsläpp och buller i trafiken minskar. Den samhällsekonomiska lönsamheten hos de åtgärder som ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen granskas med hjälp av dessa ekonomiska konsekvenser.

I konsekvensbedömningen kan man utnyttja tidigare projektbedömningar av trafikleds-investeringar, statistik och forskningsdata. Metodernas lämplighet beror på de åtgärder som bedöms. På längre sikt kan samhällsekonomiska bedömningar också göras genom att man utnyttjar det riksomfattande trafikprognosmodellsystemet, men under den här planeringsomgången kan det ännu inte användas i stor utsträckning.

I bedömningen av den samhällsekonomiska kostnadseffektiviteten granskar man alla konsekvenser i förhållande till planens mål och jämför dem med kostnaderna för genomförandet av planen. Konsekvenserna kan bedömas till exempel med tanke på följande aspekter:

- konsekvenser för utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet och för reparationskulden
- konsekvenser för effektiviteten och verkningsfullheten i de åtgärder som vidtas för att avhjälpa brister
- konsekvenser för problemlösningsnivån (inkl. lättare lösningar än investeringar, såsom metoder för trafikledning och digitalisering)
- konsekvenser av nya investeringar för hållbar trafik

Konsekvenser för de offentliga finanserna

Planens konsekvenser för de offentliga finanserna bedöms utifrån hur mycket åtgärden ändrar statens eller kommunernas utgifter för trafiksystemet. Konsekvenserna för de offentliga finanserna är till exempel förslagen i planen om inriktningen av den offentliga förvaltningens anslag på bastrafikledshållningen och på upphandlingen av och stöden för trafik tjänster.

Konsekvensen presenteras som en förändring i förhållande till den nivå som motsvarar den nuvarande och som bildats utifrån statistik. I konsekvenserna för de offentliga finanserna beaktas också hur de uppskattade förändringarna i prestations- och färd-sättsandelarna påverkar skatte- och avgiftsinkomsterna från trafiken. Konsekvenserna kan granskas till exempel genom följande ändringar:

- statsbudgeten, inkomster och utgifter under kommunikationsministeriets huvudtitel
- Trafikledsverkets inkomster och utgifter
- Transport- och kommunikationsverkets inkomster och utgifter
- statens skatteinkomster från trafiken
- kommunernas inkomster från och utgifter för trafiken, såsom gatuhållning, utgifter för kollektivtrafiken, utgifter för områdesbyggande och fastighetsinkomster.

Förutsättningar för ekonomisk tillväxt

Med förutsättningar för ekonomisk tillväxt avses de omfattande ekonomiska konsekvenserna för arbets- och fastighetsmarknaden och tillgångsackumuleringen av ändringar i trafiksystemet. Samhällsekonomiskt effektiva åtgärder kan förbättra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.

Åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen kan ha direkta och omfattande ekonomiska konsekvenser. Direkta ekonomiska konsekvenser är kostnader för investeringar och andra åtgärder samt kostnadsändringar som uppstår för trafiksystemets användare och det övriga samhället. De förändringar i trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet och de offentliga finanserna som planen medför bedöms utifrån de direkta ekonomiska konsekvenserna.

De omfattande ekonomiska konsekvenserna beskriver de direkta förändringarna i det ekonomiska systemet som kan främja till exempel produktivetsförbättrande ackumulering i företagen, arbetsmarknadens funktion och en effektivare konkurrens. I synnerhet ackumuleringseffekterna har ett nära samband också med förändringarna i markanvändningen, som bedöms som ett slag av omfattande ekonomiska konsekvenser. Dessa effektkedjor kan öka regionernas och nationalekonomins välfärd mer än vad man fastställt som direkta fördelar på trafikmarknaden. De omfattande ekonomiska

konsekvenserna av ändringarna i trafiksystemet granskas som en del av förutsättningarna för ekonomisk tillväxt. Granskningen av konsekvenserna grundar sig på en kvalitativ bedömning utifrån statistikuppgifter samt teoretiska och empiriska forskningsresultat.

Förändringar som bedöms som omfattande ekonomiska konsekvenser av trafiksystemplanen kan vara till exempel

- ackumuleringsfördelar, dvs. ökad produktivitet till följd av förbättrad tillgänglighet mellan företag
- arbetsmarknadseffekter, dvs. förändringar i pendlingsområdenas storlek, tillgången på arbetskraft och kostnaderna för arbetsresor
- fastighetsmarknadseffekter, dvs. förändringar i fastigheters värde och samhällsstrukturen
- regionalekonomiska effekter, dvs. förändringar i den regionala näringsstrukturen och produktionen samt effektivare konkurrens.

Metoderna för bedömningen av de omfattande ekonomiska konsekvenserna grundar sig på kommunikationsministeriets anvisning Ramverk för bedömning av de omfattande ekonomiska effekterna av utvecklingen av trafiksystemet (Kommunikationsministeriets publikationer 2020:5).

3.3 Konsekvenser för den ekologiska hållbarheten

Trafiksystemets klimatpåverkan

Minskningen av växthusgasutsläppen inom trafiksektorn har en betydande roll i stävandet av klimatförändringen. Metoderna för att minska utsläppen inom trafiksektorn kan grupperas på följande sätt:

- metoder på trafiksystemnivå, såsom att påverka trafikprestationen samt fördelningen av färdväg och transportformer, samt att påverka kostnadsnivån för rörligheten
- metoder inriktade på drivkrafterna inom vägtrafiken, såsom biobaserade bränslen eller eldrivna fordon
- metoder inriktade på fordonens energieffektivitet
- metoder för byggande och underhåll av trafikinfrastrukturen, såsom användning av arbetsmaskiner med låga utsläpp.

I konsekvensbedömningen granskas de växthusgasutsläpp från trafiken inom landet som ingår i bördefördelningssektorn (vägtrafik, sjötrafik och spårbunden trafik exkl. utsläpp från elproduktion). I bedömningen av klimatkonsekvenserna utnyttjas undersökningar och utredningar om stävjandet av klimatförändringen inom området samt erfarenheter från miljökonsekvensbedömningar.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för stävjandet av klimatförändringen kan bedömas till exempel på följande sätt:

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan nämnda faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (trafikprestation, fördelning av färd sätt och transportsätt, drivkrafter, fordonsbeståndets effektivitet)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar tidigare konsekvensbedömningar som baserar sig på forskningsrön (mängden växthusgasutsläpp, trafikens energiförbrukning).

Anpassning till klimatförändringen

Klimatförändringen kan leda till att variationer i vädret och extrema fenomen blir vanligare, vilket i sin tur syns i trafiksystemet bland annat som strukturskador och risk för sprickor i infrastrukturen samt krävande underhållsförhållanden. Klimatförändringen påverkar också funktionssäkerheten i störnings- och undantagssituationer. Med åtgärderna i trafiksystemplanen kan man påverka upptäckten och hanteringen av störnings- och undantagssituationer samt kravnivån för underhållet och infrastrukturen. Sådana åtgärder kan till exempel vara att förbättra trafikledernas strukturella hållbarhet eller systemen för förhandsvarning och information om störningar.

Konsekvenserna av åtgärdshelheten i det riksomfattande trafiksystemplanen för anpassningen till klimatförändringen granskas genom det sätt på vilket man i planen föreslår resurser till och inriktning av anpassningsåtgärder, minskning av olägenheter och risker, förutseende av störningar och säkerställande av försörjningsberedskapen.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för anpassningen till klimatförändringen kan bedömas till exempel på följande sätt:

- konsekvenserna för funktionsförmågan och omfattningen hos systemen för störnings- och undantagssituationer
- åtgärdernas konsekvenser för försörjningsberedskapen och för möjligheterna att förbereda sig på förändringar.

Exponering för trafikutsläpp, buller och vibrationer

Särskilt människor som bor och rör sig i närheten av trafikleder utsätts för buller, vibrationer och andra utsläpp. Då trafiknätet utvecklas kan man beakta trafikledernas placering i förhållande till bosättning och andra känsliga funktioner eller områden. Trafiksystemplanen kan innehålla åtgärdshelheter som syftar till att minska exponeringen.

Vid bedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för buller, vibrationer och luftkvaliteten utnyttjas undersökningar, utredningar och erfarenheter från miljökonsekvensbedömningar inom dessa ämnesområden.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för buller, vibrationer och utsläpp som försämrar luftkvaliteten kan bedömas till exempel på följande sätt:

- förändringar i utsläpp som försämrar luftkvaliteten
- förändringar i exponeringen för trafikbuller
- förändringar i exponeringen för vibrationer.

Samhällsstrukturens hållbarhet

Med samhällsstruktur avses den interna strukturen inom en pendlingsregion, stadsregion, stad, stadsdel eller annan tätort. Den omfattar placeringen av befolkning och boende, arbetsplatser och produktionsverksamhet, tjänster och fritidsområden samt de trafikleder och de nätverk för teknisk service som förenar dessa och deras inbördes förhållande. Med en hållbar samhällsstruktur avses en struktur som gör det möjligt att gå, cykla och använda kollektivtrafik för resor i vardagen. I en hållbar samhällsstruktur uppstår så lite koldioxidutsläpp och andra miljöolägenheter som möjligt.

Man kan främja en hållbar samhällsstruktur genom trafiksystemplanering. Genom planering kan man till exempel förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, cykling och gång samt förbindelserna mellan områden och stadsregioner så att trafiken sker på ett hållbart och utsläppsfritt sätt. Trafiksystemet och markanvändningen ska granskas som en helhet, eftersom åtgärderna i trafiksystemet har en stark koppling till markanvändningen.

Vid bedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser utnyttjas undersökningar och utredningar om hållbarheten i samhällsstrukturen samt markanvändnings- och fastighetsekonomiska konsekvensbedömningar som görs inom ramen för de omfattande ekonomiska konsekvensbedömningarna av trafiksystemet.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för samhällsstrukturen kan bedömas till exempel på följande sätt:

- förändringen i tillgängligheten och de därav följande förändringarna i placeringen av verksamheterna och deras inbördes förhållanden.

Biologisk mångfald

Trafiksystemet påverkar den biologiska mångfalden till exempel på följande sätt:

- direkta och indirekta förändringar i markanvändningen (bl.a. den markareal som utnyttjas för infrastruktur)
- indirekta konsekvenser för samhällsstrukturen
- fragmentering av livsmiljöer och avbrott i ekologiska korridorer
- äventyrande av hotade arters livsmiljöer (bl.a. i och med att vattnen, marken och luftkvaliteten försämras).

Inom trafiksektorn bedöms konsekvenserna för den biologiska mångfalden i allmänhet i samband med projektplaneringen samt i fråga om till exempel ekologiska nätverk och korridorer som regionala granskningar. Vid bedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser utnyttjas undersökningar och utredningar om den biologiska mångfalden och erfarenheter från miljökonsekvensbedömningar.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för den biologiska mångfalden kan bedömas till exempel på följande sätt:

- genom att man granskar förändringarna i markanvändningen till följd av utveckling av trafiksystemet
- genom att man granskar de risker som utvecklingen av trafiksystemet medför för den biologiska mångfalden.

Användning av naturresurser och materialeffektivitet

Åtgärder som gäller trafiksystemet kan påverka användningen av naturresurser och materialeffektiviteten. Med materialeffektivitet avses sparsamt nyttjande av naturresurser, hantering av sidoströmmar från produktion, minskning av avfallsmängden och återvinning av material i olika livscykel-faser. I trafiksystemet gäller nyttjandet av naturresurser i huvudsak användning av jord- och stenmaterial under byggtiden, de råvaror som krävs för fordonstillverkning och för bränsletillverkning under fordonens användningstid samt återvinning efter urbruktagning. Trafiksystemets beroende av olja som drivkraft har behandlats redan tidigare.

I trafiksystemplanen kan man dra upp riktlinjer som påverkar trafiksystemets oljeberoende, efterfrågan på alternativa drivkrafter samt materialeffektiviteten och -cirkulationen under byggtiden. Vid bedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanens

konsekvenser utnyttjas undersökningar och utredningar om användningen av naturresurser och materialeffektiviteten samt erfarenheter från miljökonsekvensbedömningar.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för användningen av naturresurser och materialeffektiviteten kan bedömas till exempel på följande sätt:

- behovet av nytt jord- och stenmaterial till följd av utvecklingen av trafiksystemet.

Risker för vatten och mark

Trafiksystemet påverkar yt- och grundvattenkvaliteten samt marken huvudsakligen via vägsaltning samt utsläpp och läckage av skadliga kemikalier. Utsläppen av mikroplast från trafiken är också betydande. Kemikalietransporter på landsvägar och järnvägar, i synnerhet transporter av farliga ämnen, utgör den största risken för förorening av grund- och ytvatten samt marken. Konsekvenserna är lokala till sin natur, men de kan ha en betydande inverkan på samhällets vattentäkt. Sjöfarten och olyckor i sjötrafiken kan orsaka betydande miljöskador, såsom oljeskador.

Vid bedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser utnyttjas undersökningar och utredningar inom området samt erfarenheter från miljökonsekvensbedömningar.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för vattnen och marken kan bedömas till exempel på följande sätt:

- förändringar i riskerna för förorening av yt- eller grundvattnen eller marken till följd av utvecklingen av trafiksystemet
- transporter av farliga ämnen och deras eventuella ökning samt inriktning

3.4 Konsekvenser för den sociala hållbarheten

Möjligheter till rörlighet

Med möjligheter till rörlighet avses i detta sammanhang trafiksystemets förmåga att säkerställa förutsättningarna för rörlighet på ett så likvärdigt sätt som möjligt oberoende av individernas socioekonomiska bakgrund, fysiska egenskaper eller bostadsort.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för möjligheterna till rörlighet bedöms därför att trafiksystemets huvudsakliga roll är att betjäna samhället. Behovet av rörlighet är i huvudsak indirekt. Människor rör sig från en plats till en annan på grund av någon annan verksamhet, såsom boende, arbete, studier, hobbyer eller butiksbesök. Trafiksystemet skapar ramarna för rörligheten. Förbindelserna och knutpunkterna i trafikinfrastrukturen samt mobilitetstjänsterna skapar möjligheter till rörlighet för invånarna och näringslivet.

Möjligheterna till rörlighet bedöms i huvudsak som en expertbedömning utifrån statistiskt material, tillgänglighetsutredningar samt nationella och internationella undersökningar. Bedömningen fokuserar på konsekvenserna för invånarna. Konsekvenserna för näringslivet behandlas som en del av bedömningen av tillgängligheten och de ekonomiska konsekvenserna.

I bedömningen identifieras hinder för rörligheten och möjligheterna att minska eller avlägsna dem. Konsekvenserna av åtgärderna i planen för möjligheterna till rörlighet bedöms utifrån det material som presenteras i planen i fråga om finansiering eller andra åtgärder:

- utvecklingen av kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken samt mobilitetstjänsterna,
- utvecklingen av trafikleder och underhåll,
- resekedjornas funktion och trafiksystemets användbarhet och tillgänglighet samt
- åtgärdernas inriktning på befolkningen i olika regiontyper.

Hälsa och välbefinnande

När det gäller hälsa och välbefinnande bedöms konsekvenserna av buller, vibrationer och utsläpp för hälsan, trafiksäkerhetskonskvenserna, nyttan av aktiv rörlighet för folkhälsan samt levnadsförhållandena. I bedömningen av hälso- och välbefinnandekonskvenserna tillämpas ett omfattande hälsobegrepp som utöver de faktorer som påverkar den fysiska hälsan även beaktar faktorer som förbättrar hälsan. När det gäller trafiksäkerhetskonskvenserna utnyttjas resultaten av bedömningarna av de konskvensslag som presenteras i kapitel X.X.

I bedömningen utnyttjas riksomfattande riktlinjer för miljö- och hälsoskyddet samt undersökningar och utredningar inom området. Planens konsekvenser för hälsan och välbefinnandet bedöms utifrån det material som presenteras i planen i fråga om finansiering eller andra åtgärder för olika färdssätt, trafiknäten och trafikledning. I bedömningen identifieras motstridiga konsekvenser för hälsan; samma åtgärder kan ge upphov till både positiva och negativa konsekvenser för hälsan och välbefinnandet. Planens konsekvenser för hälsan och välbefinnandet bedöms ur följande synvinklar:

- förändringar i rörelsebeteendet
- förändringar i de lokala utsläppen
- förändringar i antalet olyckor.

Den byggda miljön och landskapet

Utvecklingen av trafiksystemet orsakar förändringar i den byggda miljön och landskapet. Fysiska förändringar orsakas bland annat av nya bro- eller tunnelarrangemang, anslutningar samt nya gatu-, väg- och spårtrafikförbindelser. Trafiksystemets konsekvenser för den byggda miljön och landskapet är särskilt betydande när de hänför sig till sådana objekt som i skyddsprogrammen har bedömts vara värdefulla på lokal- eller rikspanet. Sådana objekt är till exempel landskapsområden som är värdefulla på riksnivå och byggda kulturmiljöer av riksintresse.

Vid bedömningen av den byggda miljön och landskapet utnyttjas målen och riktlinjerna i lagstiftningen om den byggda miljön och landskapet, undersökningar och utredningar inom området och erfarenheter från miljökonsekvensbedömningar. Planens konsekvenser för den byggda miljön och landskapet bedöms utifrån det material som presenteras i planen i fråga om finansiering eller andra åtgärder för trafiknätet. Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för den byggda miljön och landskapet kan bedömas till exempel på följande sätt:

- förändringar till följd av investeringar i transportinfrastruktur
- förändringar i markanvändningen till följd av investeringar i trafikens infrastruktur.

3.5 Konsekvenser för trafiksystemets säkerhet

Vägtrafikens och trafikmiljöernas säkerhet

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka vägtrafikens och trafikmiljöernas säkerhet genom att ändra följande faktorer:

- exponeringen för olycksrisk (mobilitetsmängd, val av trafikform och transportsätt),
- sannolikheten för olycksrisk (samhällsstruktur, funktionernas placering, utrymmes användning och säker, tydlig infrastruktur) eller
- följderna av olyckor (arrangemang i trafikmiljön, fordonsteknologi, räddningsväsendets funktionssäkerhet).

Trafikmiljöernas säkerhet påverkas i synnerhet av placeringen av funktioner, utrymmesdispositionen för olika färd-sätt, förbindelser och trafikmiljöernas fysiska konstruktioner. Placeringen av bosättning, arbetsplatser och tjänster påverkar invånarnas val av färd-sätt och vilka risker de möter till exempel när de går till skolan eller besöker ett köpcenter eller ett servicecenter.

Utrymmesdispositionen och förbindelsernas kvalitet påverkar användningen av färd-sätten och säkerheten. Till exempel förbättras gång- och cykeltrafikens användbarhet genom att man reserverar tillräckligt med utrymme för fotgängare och cyklister, säkerställer direkta och säkra förbindelser och knutpunkter samt utvecklar interoperabiliteten med kollektivtrafiken. Trafikmiljöns fysiska strukturer påverkar trafiksituationerna och realiseringen av risker på gräsrotsnivå. Till exempel styr tydliga och konsekventa trafikmiljöer användaren att agera på ett säkert sätt.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för vägtrafikens och rörelse-miljöernas säkerhet kan bedömas till exempel på följande sätt:

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (exponering, sannolikhet, följder)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar influensfaktorer som baserar sig på forskningsdata (uppskattad minskning av olyckor med personskador).

Bedömningen av åtgärdernas säkerhetskonskvenser på trafiksystemplaneringsnivå är mest tillförlitlig i fråga om infrastrukturåtgärder, såsom programmet för genomförande av mitträcken, eller åtgärder i anslutning till hantering av hastighetsnivåer.

Inriktningen av säkerhetskONSEKVENSerna för vägtrafiken kan granskas enligt region, områdestyp eller trafikmiljö (tätort–glesbygd, landsväg–gatunät), olika färd sätt (t.ex. personbil, kollektivtrafik, cykling, gång) eller olika åldersgrupper.

Spårtrafikens, sjöfartens och luftfartens säkerhet

Säkerhetshandlingen inom spårtrafiken, sjöfarten och luftfarten grundar sig i huvudsak på internationella avtal och Europeiska unionens reglering, internationella åtgärdsprogram och tekniska krav samt säkerhetsledningssystem. Den internationella regleringen och styrningen ingår inte i åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen.

Med åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen kan man dock påverka olika delområden av säkerheten, såsom plankorsningssäkerheten, trafikledsnätets säkerhetsanordningssystem, isbrytningen, oljebekämpningen eller fartygstrafikserviceens funktionsförmåga.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka spårtrafikens, sjöfartens och luftfartens säkerhet genom att ändra följande faktorer:

- sannolikheten för olyckor och tillbud samt sannolikheten inom olika trafikformer för olyckor som leder till miljöskador
- följderna av olyckor inom olika trafikformer (personskador, miljöskadors omfattning och allvarlighetsgrad).

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för spårtrafikens, sjöfartens och luftfartens säkerhet bedöms till exempel på följande sätt:

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (olycksrisk, förändring av följderna)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar tidigare konsekvensbedömningar som baserar sig på forskningsrön.

Informationssäkerhet i trafiken

Elektrifieringen, digitaliseringen och automatiseringen av trafiken ökar trafiksystemets beroende av kommunikations- och elnät. Detta ökar kraven på störningsfria kommunikations- och elnät och säker datakommunikation. Skyddet mot hot mot datakommunikationen, datasystemen och elnäten samt identifieringen av risker för hot får större betydelse.

Genom åtgärderna i trafiksystemplanen kan man allmänt taget påverka informations-säkerheten inom trafiken genom att ändra följande faktorer:

- antalet system och funktioner som är beroende av el- och kommunikationsnäten och deras omfattning i olika trafikformer (t.ex. system för trafikledning och passerkontroll, laddningsinfrastrukturens täckning, system för automatisk datainsamling i fordon)
- sannolikheten för risk för störningar eller undantagssituationer (t.ex. systemens sårbarhet och funktionssäkerhet)
- hur allvarliga konsekvenserna av störningar och undantagssituationer är (t.ex. uppföljnings- och reservsystem som höjer beredskapen).

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för informationssäkerheten inom trafiken kan bedömas till exempel på följande sätt:

- genom att man granskar åtgärdernas inverkan på ovan beskrivna faktorer utifrån konsekvensmekanismerna (systemens omfattning, sannolikheten för risker, förändring av följderna)
- när åtgärdernas noggrannhet möjliggör det genom att man utnyttjar tidigare konsekvensbedömningar som baserar sig på forskningsrön.

4 Reglering som styr beredningen samt andra skyldigheter, strategier och avtal

Den riksomfattande trafiksystemplaneringen och trafiksystemplanen grundar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). I lagen föreskrivs om trafiksystemplaneringen och dess mål, om utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen samt om planens innehåll.

Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen av planen. Statsrådet fattar beslut om planen. Beslutet ges i form av en redogörelse till riksdagen. I början av varje regeringsperiod granskas trafiksystemplanen och den samordnas med planen för de offentliga finanserna. Om planen för de offentliga finanserna ändras, justeras planen om det behövs.

Kommunikationsministeriet ska säkerställa att den riksomfattande trafiksystemplanen har samordnats med andra riksomfattande planer. I planen inkluderas dessutom en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

I fråga om trafiknäten är utgångspunkterna för den riksomfattande trafiksystemplanen lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och banlagen (220/2007), lagstiftningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T) (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU) samt kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018).

I fråga om trafiktjänster omfattas planen till exempel av lagen om transportservice (320/2017). Lagen innehåller bestämmelser om tjänster inom alla trafikformer. Centrala med tanke på den riksomfattande trafiksystemplanen är förutom tillstånds- och behörighetskraven också bestämmelserna om förfaranden för upphandling av trafiktjänster, trafikstyrnings- och trafikledningstjänster samt myndigheternas roll. I lagen finns också bestämmelser om mobilitetstjänster i anslutning till trafiktjänsterna, såsom förmedlings-, parkerings- och informationstjänster.

Samordning med annan nationell beredning

Kommunikationsministeriet har till uppgift att säkerställa att den riksomfattande trafiksystemplanen samordnas med andra riksomfattande planer. På så sätt styr de strategier, planer och program som bereds utvecklingen av trafiksystemet i samma riktning och de stödjer varandra. Andra riksomfattande beslut och planer är till exempel de riksomfattande målen för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999), lagen om utveckling av regionerna samt beslutet om de riksomfattande prioriteringarna i utvecklingen av regionerna i enlighet med strukturfondsbeslutet.

I enlighet med Petteri Orpos regeringsprogram länkas MBT-avtalen för markanvändning, boende och trafik till den riksomfattande trafiksystemplanen. Frågor som gäller trafiksystemet i avtalssamarbetet mellan stadsregionerna och staten samordnas med den riksomfattande trafiksystemplanen. Syftet är att målen i den riksomfattande trafiksystemplanen ska synas i avtalen mellan stadsregionerna och staten och att åtgärderna i avtalen ska bidra till att de riksomfattande målen för trafiksystemet uppnås i stadsregionerna.

Det klimatpolitiska planeringssystemet enligt klimatlagen (423/2022) skapar utgångspunkter för utvecklingen av trafiksystemet. Till den hör en klimatpolitisk plan på lång sikt som utarbetas en gång per tio år, en klimatpolitisk plan på medellång sikt som utarbetas varje regeringsperiod samt en nationell plan för anpassning till klimatförändringen. Klimatplanen på medellång sikt innehåller ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen från bördefördelningssektorn. I fråga om målen för att minska trafikutsläppen fokuserar den riksomfattande trafiksystemplanen främst på åtgärder som förbättrar trafiksystemets energieffektivitet. Trafiksystemplanen och klimatplanen på medellång sikt bereds sannolikt samtidigt och deras innehåll samordnas.

På basis av regeringsprogrammet inleder regeringen en totalreform av finansieringen och beskattningen av trafiken. Reformen genomförs i samarbete mellan kommunikationsministeriet och finansministeriet. Totalreformen kan ha avsevärda konsekvenser för trafiksystemet och därför fäster man vikt vid samordningen av processerna.

Den riksomfattande trafiksystemplanen främjar trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten inom alla trafikformer behandlas mer ingående i den trafiksäkerhetsstrategi⁵ som beretts un-

⁵ Trafiksäkerhetsstrategi 2022-2026: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-881-2>

der ledning av kommunikationsministeriet. Främjandet av automatiseringen och digitaliseringen av logistiken behandlas närmare i Åtgärds- och lagstiftningsplanen⁶ för trafikens automatisering och i digitaliseringsstrategin för logistiken⁷.

Inom förvaltningsområdet inleds i enlighet med regeringsprogrammet bland annat uppdateringen av programmet för att främja gång och cykling, arbetet för att utveckla persontågstrafiken, verkställandet av tillgänglighetsvisionen och granskningar av försörjningsberedskapen. Förhållandet mellan dessa och eventuella andra strategier som inleds och den riksomfattande trafiksystemplanen utvärderas under beredningen. I nedanstående figur finns en lista över processer, beslut, strategier och avtal som är kopplade till Trafik 12-planen (figur 6).



Figur 6. Samordning av Trafik 12-planen med andra pågående processer, beslut, strategier och avtal.

⁶ Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering (Statsrådets projektfönster): [Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering \(valtioneuvosto.fi\)](https://valtioneuvosto.fi)

⁷ Logistik digitaliseringsstrategi (Statsrådets projektfönster): [Logistiikan digitalisaatiostrategia \(valtioneuvosto.fi\)](https://valtioneuvosto.fi)

4.1 Internationella förpliktelser och avtal

I beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen beaktas skyldigheter som fastställts på internationellt plan, inom Europeiska unionen eller på nationellt plan, som har betydelse för planen och som styr utvecklingen av trafiksystemet. I detta kapitel har vi sammanställt de skyldigheter och mål som styr utvecklingen av trafiksystemet och som kan behöva beaktas i beredningen eller verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Planens noggrannhetsnivå påverkar i vilken utsträckning skyldigheterna ska beaktas.

Människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel

Avgas- och partikelutsläpp från trafiken samt luftkvalitet

EU har antagit ett direktiv om mål för luftkvaliteten för att förbättra människors hälsa och miljöns kvalitet (EU 2008/50/EG). Direktivet innehåller också tröskelvärden, målvärden och gränsvärden för luftföroreningar. Direktivet har verkställts genom statsrådets förordning om luftkvaliteten (79/2017). Europeiska kommissionen gav i oktober 2022 ett förslag till direktiv om luftkvaliteten (EU 2022/0347) i syfte att bl.a. föra EU:s luftkvalitetsnormer närmare WHO:s rekommendationer.

EU:s direktiv om utsläppstak (EU 2016/2284/EG) förutsätter att medlemsstaterna minskar utsläppen av bland annat svaveloxid (SO₂), kväveoxider (NO_x) och finpartiklar (PM_{2,5}). Finland ska före 2030 minska sina svaveldioxidutsläpp med 30 procent, utsläppen av kväveoxider med 35 procent och utsläppen av finpartiklar med 30 procent jämfört med utsläppsnivåerna 2005.

Miljöministeriet har utarbetat det nationella luftvårdsprogrammet 2030 (MM 7/2019) som förutsätts i direktivet om utsläppstak. De föreslagna åtgärderna för att minska utsläppen från vägtrafiken hänför sig i huvudsak till gatuhållningen, däckval och förnyelse av fordonsbeståndet. Dessutom föreslås att åtgärder som minskar personbilstrafiken i stadsregionerna ska stödjas. Statsrådet godkände den första uppdateringen av det nationella luftvårdsprogrammet 2030 i mars 2023. I uppdateringen konstateras att Finland uppfyllt åtagandena för att minska luftföroreningarna enligt direktivet för utsläppstak 2020 och att Finland med de nuvarande åtgärderna förväntas uppfylla de strängare åtagandena 2030.

Internationella sjöfartsorganisationen International Maritime Organization (IMO) har beslutat om mål för utsläppsminskningen inom sjötrafiken. I enlighet med organisationens beslut har fartygens svavelutsläpp begränsats globalt från och med början av 2020 så att svavelhalten i bränslet inte får överstiga 0,5 viktprocent eller också ska reningsteknik användas. I Östersjön har en strängare reglering tillämpats sedan 2015, vilket inne-

bär att svavelhalten i bränslet inte får överstiga 0,1 viktprocent. Östersjön har i IMO utnämnts till ett restriktionsområde i fråga om kväveoxider från och med början av 2021. Utsläppen av kväveoxider från nya fartyg ska minskas med 80 procent jämfört med nivån 2008.

Luftkvaliteten anknyter till målen God hälsa och välbefinnande, Hållbar infrastruktur och Hållbara städer i FN:s mål för hållbar utveckling.

Trafikbuller och vibrationer

EU:s direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller (2002/49/EG) förutsätter att man i fråga om tätorter och huvudleder vart femte år gör strategiska bullerkartläggningar och utarbetar handlingsplaner för hantering av bullerkonsekvenser. Direktivet har verkställts genom miljöskyddslagen (528/2014, 151–153 §) och statsrådets förordning om bullerutredningar och handlingsplaner för bullerbekämpning (1107/2021). De senaste bullerutredningarna enligt direktivet om omgivningsbuller har gjorts 2022.

Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/1992) har utfärdats i syfte att förebygga olägenheter av buller och säkerställa trivseln i omgivningen vid planering av markanvändning, trafik och bygghuset samt i byggnadslovsförfarandet. Inga mål eller riktvärden har fastställts för vibrationer orsakade av trafiken.

Statsrådets beslut om riksomfattande mål för områdesanvändningen (14.12.2017) ställer upp följande mål för trafikbuller och vibrationer:

- Miljö- och hälsoolägenheter orsakade av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.
- Avståndet mellan verksamheter som har skadliga konsekvenser för hälsan eller som orsakar olycksrisk och verksamheter som är känsliga för konsekvenserna är tillräckligt stort eller riskerna hanteras på annat sätt.

Trafikbuller och vibrationer anknyter till målen God hälsa och välbefinnande, Hållbar infrastruktur och Hållbara städer i FN:s mål för hållbar utveckling.

Trafiksäkerheten

I sin trafiksäkerhetspolitik för 2021–2030 och i Vallettadeklarationen har EU ställt upp som långsiktigt mål för säkerheten i vägtrafiken att antalet dödsfall i trafiken ska vara noll senast 2050 (Vision Zero). Ett etappmål är att antalet dödsfall i trafiken ska minska med 50 procent fram till 2030. Målet är också att minska antalet allvarliga skador med 50 procent fram till 2030. Antalet dödsfall i vägtrafiken har minskat i Finland under de

senaste åren: i början av 2000-talet dog cirka 400 personer i vägtrafiken varje år, medan antalet på 2020-talet var i genomsnitt 213.

Kommunikationsministeriet har utarbetat en nationell trafiksäkerhetsstrategi för 2022–2026. Strategin styrs av en nollvision, enligt vilken alla transportsätt senast 2050 är så säkra att ingen ska behöva dö eller skada sig allvarligt i trafiken. Finland har förbundit sig till EU:s ovan nämnda etappmål.

Trafiksäkerheten anknyter till målen God hälsa och välbefinnande, Hållbar infrastruktur och Hållbara städer i FN:s mål för hållbar utveckling.

Levnadsförhållanden och trivsel

Målen för planeringen av områdesanvändningen i markanvändnings- och bygglagen (132/1999, 5 §) är att främja bland annat:

- möjligheterna att skapa en trygg, hälsosam, trivsamt och socialt välfungerande livsmiljö och omgivning som tillgodoser behoven hos olika befolkningsgrupper, såsom barn, äldre och handikappade,
- näringslivets verksamhetsbetingelser och utvecklingen av en fungerande konkurrens,
- ändamålsenliga trafikarrangemang samt i synnerhet betingelserna för kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken.

När det gäller trafiksystemet ställs följande mål upp för levnadsförhållandena och trivseln i statsrådets beslut om riksomfattande mål för områdesanvändningen (14.12.2017):

- Att främja det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk samt att säkerställa förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafik tjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken.
- Att trygga kontinuiteten i och utvecklingsmöjligheterna för internationellt och nationellt betydelsefulla trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna för internationellt och nationellt betydelsefulla hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen.

Levnadsförhållandena och trivseln anknyter till målen God hälsa och välbefinnande, Hållbar infrastruktur och Hållbara städer i FN:s mål för hållbar utveckling.

Jordmån, vatten, luft, klimat, vegetation, organismer och biologisk mångfald

Klimat

Parisavtalet (FördrS 75/2016) som godkändes 2015 av partsmötet för FN:s klimatkonvention (UNFCCC) genomförs i Finland genom EU:s mål för utsläppsminskning. Utsläppen från den internationella flyg- och sjötrafiken omfattas inte av Parisavtalet. Europeiska unionens mål är en utsläppsminskning på 55 procent före 2030 samt klimatneutralitet före 2050 (EU 2021/1119).

Europeiska kommissionens gröna utvecklingsprogram, Green Deal⁸, är ett omfattande åtgärds paket. Med hjälp av programmet siktar EU på att Europa ska vara klimatneutralt före 2050.

Europeiska kommissionen offentliggjorde i december 2020 en strategi för hållbar och smart mobilitet⁹, där järnvägstrafiken i egenskap av ett miljö- och klimatvänligt transportsätt har en central roll i synnerhet när det gäller att uppnå EU:s klimatmål. I strategin har kommissionen satt som mål att passagerartrafiken på höghastighetsjärnvägar bör fördubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050 jämfört med 2015. Godstrafiken på järnväg bör fördubblas till 2050 och kombinerade järnvägs- och sjötransporter bör vara ett konkurrenskraftigt alternativ till vägtransporter. En fördubbling av godstrafiken på järnväg skulle förutsätta minst en 2-procentig ökning av godstrafiken på järnväg per år.

Sommaren 2021 antog Europeiska kommissionen 55-beredskapspaketet. Lagstiftningsförslagen i paketet syftar till att uppnå utsläppsminskningensmålet för 2030. 55-beredskapspaketet uppdaterar EU:s lagstiftning om klimat, energi och trafik. I paketet föreslås bland annat att sjöfarten och vägtrafiken inkluderas i utsläppshandeln, att bindande CO₂-gränsvärden fastställs för person- och paketbilar och att minimikrav ställs upp för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter.

Ett av syftena med klimatlagen (423/2022) är att effektivisera och samordna planeringen och uppföljningen av verkställigheten av åtgärder som syftar till begränsning av

⁸ Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Den europeiska gröna given: [resource.html \(europa.eu\)](#)

⁹ Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden. På webbsidan: [Kommissionens register över handlingar - COM\(2020\)789 \(europa.eu\)](#)

och anpassning till klimatförändringar. Målet för lagen är att utsläppen av växthusgaser minskar och upptaget ökar så att växthusgasutsläppen senast 2035 är högst lika stora som upptaget samt att de sammanlagda utsläppen av växthusgaser från bördefördelningssektorn och utsläppshandelssektorn minskar med minst 90 procent fram till 2050 jämfört med 1990.

Den klimatpolitiska planen på medellång sikt (MM 12/2022) gäller bördefördelningssektorn, som bland annat omfattar trafikutsläppen. Enligt EU-kommissionens förslag ska Finland halvera utsläppen inom bördefördelningssektorn fram till 2030 från utsläppsnivån 2005.

Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen (14.12.2017) förutsätter i fråga om anpassningen till klimatförändringen beredskap för extrema väderfenomen och översvämningar samt beredskap för effekterna av klimatförändringen. Statsrådet har godkänt redogörelsen om den nationella planen för anpassning till klimatförändringar (SRR 15/2022). I redogörelsen har följande identifierats som åtgärder inom förvaltningsområdet för trafik och kommunikation:

- De åtgärder som anpassningen till klimatförändringen förutsätter införs som en del av de etablerade strategiska styrdokumenterna (till exempel den riksomfattande trafiksystemplanen) inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.
- Det informationsbaserade beslutsfattandet och verksamhetsmodellerna för trafiksystemet och trafik- och kommunikationsnäten utvecklas bl.a. för att identifiera risker och sårbarheter i trafiksystemet samt åtgärder som minskar olägenheter och för att inrikta åtgärderna.
- Skicket på enskilda vägar och broar på enskilda vägar kartläggs. Utifrån kartläggningen aktiveras väglag att renovera vägar grundligt och underhålla dem.

Beslut om en preliminär växthusgasstrategi för sjöfarten fattades 2018 av den internationella sjöfartsorganisationen IMO, som lyder under FN. Huvudmålet är att halvera utsläppen av växthusgaser från sjötrafiken senast 2050 jämfört med 2008.

Beslut om utsläppsmålen för luftfarten fattas av den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO (International Civil Aviation Organization), som lyder under FN. År 2022 godkände ICAO:s medlemsstater nästan enhälligt det nya målet för utsläppsminskningar på lång sikt: målet är att minska koldioxidutsläppen inom den internationella luftfarten till nettonoll senast 2050. Målet för det internationella utsläppssystemet för flygtrafiken (CORSIA) är koldioxidneutral tillväxt. Åren 2021–2023 används utsläppen

2019 som jämförelsevärde i CORSIA och från och med 2024 är jämförelsevärdet 85 procent av utsläppen 2019.

I samband med arbetet med färdplanen för den fossila trafiken utarbetades också principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från havs- och insjötrafiken samt flygtrafiken.

Bekämpningen och anpassningen till klimatförändringen anknyter till målet Bekämpa klimatförändringarna i FN:s mål för hållbar utveckling.

Luft

Målen för luftkvaliteten har behandlats ovan.

Jordmån, grundvatten och ytvatten

Europeiska unionens vattendirektiv (2000/60/EG) och ramdirektivet om en marin strategi (2008/56/EG) har i Finland verkställts genom lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004) och tillhörande förordningar.

I Finland styrs skyddet av vattnen och marken av följande lagar:

- miljöskyddslagen (527/2014)
- lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004)
- vattenlagen (587/2011)
- havsskyddslagen (1415/1994).

I miljöskyddslagen föreskrivs om en allmän skyldighet att förebygga och begränsa förorening av miljön (7 §), ett separat förbud mot förorening av mark (16 §) och ett förbud mot förorening av grundvatten (17 §). I lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen är målen för planeringen av vattenvården bland annat att ytvattens och grundvattens eller Östersjöns status inte försämras och att deras status är åtminstone god.

Jordmånen och grund- och ytvatten anknyter till målen Rent vatten, Hav och marina resurser samt Ekosystem och biologisk mångfald i FN:s mål för hållbar utveckling.

Biologisk mångfald, vegetation och organismer

Finland har förbundit sig till FN:s konvention om biologisk mångfald (1992). Vid partsmötet för konventionen i december 2022 antogs det globala Kunming-Montrealramverket för biologisk mångfald. Ramverket innehåller 23 mål för att stoppa förlusten av biologisk mångfald och vända utvecklingen så att den biologiska mångfalden börjar återhämta sig. Ramverket överlämnas till FN:s generalförsamling för antagning hösten 2023.

Europeiska kommissionen har uppdaterat EU:s strategi för biologisk mångfald. Strategin innehåller EU:s mål för biologisk mångfald fram till 2030. Målet för EU:s strategi för biologisk mångfald är att stoppa förlusten av biologisk mångfald och vända utveckling så att den biologiska mångfalden senast 2030 ska vara på väg att återhämta sig. Europeiska kommissionen har också godkänt förslaget till lag om återställande av naturen.

Finland har förbundit sig till målen i det globala Kunming-Montrealramverket för biologisk mångfald och EU:s strategi för biologisk mångfald. Finlands nationella strategi för biologisk mångfald och det tillhörande handlingsprogrammet revideras som bäst. Revisionsarbetet slutförs i början av 2024. I utkastet till den nationella biodiversitetsstrategin föreslås som huvudmål för 2023–2035 att förlusten av biologisk mångfald ska stoppas före 2030 och att den biologiska mångfalden återhämtar sig. Av målen hänför sig bl.a. de mål som gäller livsmiljöer och minskning av deras belastning till trafikens förvaltningsområde.

Biologisk mångfald, vegetation och organismer anknyter till målen Hav och marina resurser samt Ekosystem och biologisk mångfald i FN:s mål för hållbar utveckling.

Samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet

I statsrådets beslut om riksomfattande mål för områdesanvändningen (14.12.2017) fastställs följande mål för samhällsstrukturen:

- Främja en regionstruktur som bygger på flera centrum, nätverk och goda förbindelser i hela landet. Stödja olika områdens livskraft och utnyttjande av styrkor. Skapa förutsättningar för utveckling av närings- och företagsverksamheten samt för tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion i enlighet med befolkningsutvecklingen.
- Skapa förutsättningar för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling som i första hand stödjer sig på den befintliga strukturen. Stärka samhällsstrukturens enhetlighet i stora stadsregioner.

- Främja tjänsters, arbetsplatsers och fritidsområdets tillgänglighet för olika befolkningsgrupper. Främja gång, cykling och kollektivtrafik samt utvecklingen av kommunikations-, mobilitets- och transporttjänster.
- Placera betydande nya bostads-, arbetsplats- och serviceområden så att de är lättillgängliga med tanke på kollektivtrafiken, gång och cykling.

Samhällsstrukturen, den byggda miljön och kulturmiljön anknyter till FN:s mål för hållbar utveckling. År 2016 antog FN också programmet för hållbar statsutveckling Habitat III (New Urban Agenda), som i Finland har genomförts i programmet Hållbar stad, som samordnas av miljöministeriet.

Markanvändnings- och bygglagen (132/1999) samt markanvändnings- och byggförordningen förutsätter att den byggda miljön och landskapet beaktas i områdesplaneringen. På andra områden än detaljplaneområden iakttas lagen om skyddande av byggnadsarvet (498/2010).

Användning av naturresurser

Ett av målen i markanvändnings- och bygglagen (132/1999, 5 §) är att främja en sparsam användning av naturresurser. I statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen (14.12.2017) är målen för användningen av naturresurser att skapa förutsättningar för bioekonomi och cirkulär ekonomi samt främja hållbar användning av naturresurserna.

Den 30 mars 2023 nåddes preliminärt samförstånd om uppdateringen av EU:s direktiv om förnybar energi. Ett slutligt godkännande förutsätts ännu. Bakgrunden till uppdateringen är 55-beredskapspaketet som syftar till att minska unionens växthusgasutsläpp med 55 procent fram till 2030. Det allmänna målet för andelen förnybar energi fram till 2030, som gäller hela EU, höjdes från nuvarande 32 procent till 42,5 procent.

Användningen av naturresurser anknyter till målen Hållbar infrastruktur och Hållbara städer i FN:s mål för hållbar utveckling.

Källor

Europeiska kommissionen. 2020. Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden. På webbsidan: [Kommissionens register över handlingar - COM\(2020\)789 \(europa.eu\)](#). Hänvisat 7.9.2023.

Europeiska kommissionen. 2019. Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Den europeiska gröna given. På webbsidan: [resource.html \(europa.eu\)](#). Hänvisat 7.9.2023.

Metsäranta, H. & Heinonen, S. 2023. Hantering av framtida förändringar i trafikledshållningen - Förslag till granskningsramverk och analys av effekterna av förändringarna. Trafikledsverkets publikationer 44/2023. På webbsidan: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-405-083-8>. Hänvisat 7.9.2023.

Moilanen, P., Lapp, T., Niinikoski, M., Blomqvist, P. & Rinta-Piirto, J. 2022. Riksomfattande trafikprognoser. Traficom:s forskningsrapporter och utredningar 6/2022. På webbsidan: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom%20VLE%20062022.pdf>. Hänvisat 7.9.2023.

Rekola, M., Kolinen, L., Asikainen, E., Heliste, L., Immonen, E., Starck, M., Ahokas, M., Suomento, J. & Johansson, S. 2022. Trafiksäkerhetsstrategi 2022-2026. Kommunikationsministeriets publikationer 2022:8. På webbsidan: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-881-2>. Hänvisat 7.9.2023.

Statsrådet. 2023. Ett starkt och engagerat Finland : Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering 20.6.2023. Statsrådets publikationer 2023:59. På webbsidan: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-795-9>. Hänvisat 7.9.2023.

Statsrådet. 2023. Statsrådets framtidsredogörelse, del 1 och 2: Utblick över kommande generationens Finland. Statsrådets publikationer 2023:2. På webbsidan: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-792-8>. Hänvisat 7.9.2023.

Statsrådets projektfönster: Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering. På webbsidan: [Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering \(valtioneuvosto.fi\)](#). Hänvisat 7.9.2023.

Statsrådets projektfönster: Logistik digitaliseringsstrategi. På webbsidan: [Logistiikan digitalisaatiostrategia \(valtioneuvosto.fi\)](#). Hänvisat 7.9.2023.