



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer  
Ånge nr/2023

## Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast



**Investeringsprogrammet för statens  
trafikledsnät för 2025–2032  
Utkast**

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/2023

*Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling*

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

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343000

**Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032. Utkast 17.11.2023** Trafikledsverket. Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer Kirjoita nro/2023. 81 sidor och 7 bilagor. ISSN [2490-0745](#), ISBN [978-952-317-Kirjoita tähän](#).

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

## Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett tredje åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12). I investeringsplanen anges de viktigaste transportinfrastrukturprojekten för de kommande åren. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen. Investeringsprogrammet för 2025–2032, som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter, är ett förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekten i investeringsprogrammet. Genomförandet av investeringsprogrammet följs upp årligen och resultaten av uppföljningen utnyttjas vid den årliga uppdateringen av investeringsprogrammet.

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

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

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

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

**Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032 Luonnos 17.11.2023.** Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisuja Kirjoita nro/2023. 81 sivua ja 7 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

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

## Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Vuosia 2025–2032 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä.

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

Vaikutusten arviointi on ollut osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Investointiohjelmaa on kehitetty jatkuvasti arvioinnin perusteella tavoiteltuun suuntaan. Investointiohjelmaa muodostettaessa on hyödynnetty vaikutusten arviointia, jolloin arvioinnissa tuotettava tieto tukee hankkeiden priorisointia ja sen läpinäkyvyyttä. Vaikutusten arvioinnissa nostetaan esiin vaikutusketjut sekä eri näkökulmien riippuvuussuhteet ja sitä kautta tehdään johtopäätökset investointiohjelman kokonaisvaikutuksista.

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

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

**Investment programme for state-owned transport infrastructure network for 2025-2032 Draft 17.11.2023** Finnish Transport Infrastructure Agency, Helsinki 2023. Finnish Transport Infrastructure Agency publications Enter No./2023. 81 pages and 7 attachments. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Enter text.

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

## Summary

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), the Finnish Transport Infrastructure Agency has prepared an 8-year investment programme for the state-owned transport infrastructure network. The investment programme presents the most important transport infrastructure projects for the next few years. The Finnish Transport Infrastructure Agency updates the investment programme annually. The investment programme for 2025-2032 is a proposal based on the Finnish Transport Infrastructure Agency's information on the implementation of new rail, road and waterway projects and their impacts. Parliament decides on to what extent the development projects listed in the investment programme will be carried out. The implementation of the investment programme is monitored annually, and the results of the monitoring are utilised in the annual update of the investment programme.

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

The investment programme has been prepared using impact assessment and knowledge-based decision-making related to it as part of the process. The investment programme has been continuously developed in the direction sought on the basis of the assessment. An impact assessment was utilised while the investment programme was formulated, which ensured that the information produced in the assessment would support the prioritisation of projects and their transparency. The impact assessment highlighted impact chains and interdependencies between different perspectives, and conclusions are drawn on the overall impacts of the investment programme.

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

The Finnish Transport Infrastructure Agency has regularly cooperated with regional Centres for Economic Development, Transport and the Environment (ELY

Centres) and has discussed the preparation of the programme extensively with customers and stakeholders. The ELY Centres have participated in the preparation of the investment programme as experts in their area's transport system and road maintenance. The needs and views of municipalities have emerged via channels such as regions' transport system work.

## Förord

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

Investeringsprogrammet är Trafikledsverkets kunskapsbaserade förslag till genomförandet av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Detta investeringsprogram enligt Trafik 12-planen gäller åren 2025–2032. Investeringsprogrammet utnyttjas bland annat vid beredningen av statens budgetpropositioner. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekt för trafikledsnätet. Trafikledsverket och de regionala NTM-centralerna beslutar om mindre förbättringsprojekt.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet lyfter man fram trafikledsnätets behov och förändringar i verksamhetsmiljön som beaktas i beredningen av investeringsprogrammet. Den kraftiga prisökningen på bränslen och råvaror under de senaste åren har ökat kostnaderna för trafikledsprojekten, vilket också syns i kostnadskalkylerna för investeringsprogrammets projekt. Investeringsprogrammets ekonomiska ram grundar sig på Trafik 12-planen. Rambesluten om statsfinanserna och deras konsekvenser beskrivs som en del av uppföljningen av genomförandet av investeringsprogrammet, som är en viktig del av det årligen uppdaterade programmet.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet har i stor utsträckning beretts i samarbete mellan Trafikledsverket och NTM-centralerna. Trafikledsverkets ledning har styrt beredningen under hela arbetsprocessen. Under beredningen har Trafikledsverket ordnat regionala diskussionstillfällen för intressentgrupperna och begär omfattande utlåtanden om utkastet till programmet.

Avsikten är att uppdatera investeringsprogrammet nästa gång efter uppdateringen av Trafik 12-planen våren 2025.

Helsingfors i november 2023

Trafikledsverket



## Innehåll

1	INVESTERINGSPROGRAM FÖR STATENS TRAFIKLEDSNÄT .....	8
1.1	Bakgrund, utgångspunkter och avgränsningar .....	8
1.2	Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket.....	9
1.3	Genomförande av investeringsprogrammet.....	10
2	BEREDNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET .....	11
2.1	Ekonomisk ram .....	11
2.1.1	Trafik 12-planens ekonomiska ram.....	11
2.1.2	Investeringsprogrammets ekonomiska ram.....	12
2.1.3	Möjligheter till CEF-finansiering av projekten.....	15
2.2	Konsekvensbedömning .....	16
3	INVESTERINGSPROGRAMMETS ÖVERGRIPANDE KONSEKVENSER.....	18
3.1	Effekter på tillgängligheten .....	18
3.2	Effekter på hållbarheten .....	22
3.3	Effekter på effektiviteten.....	24
3.4	Konsekvenser för bekämpning av och anpassning till klimatförändringen	25
3.5	Effekter på trafiksäkerheten .....	27
3.6	Sammanfattning av genomförandet av målen i Trafik 12-planen .....	27
3.7	Effekternas regionala fördelning .....	30
4	INVESTERINGSPROGRAMMET .....	34
4.1	Bannätet .....	34
4.1.1	Bannätets ekonomiska ram .....	34
4.1.2	Utveckling av bannätet.....	35
4.1.3	Projekt för förbättring av bannätet.....	38
4.1.4	Möjligheter till CEF-finansiering av banprojekt.....	42
4.2	Landsvägsnätet.....	42
4.2.1	Vägnätets ekonomiska ram .....	42
4.2.2	Utveckling av landsvägsnätet.....	43
4.2.3	Landsvägsnätets förbättringsprojekt.....	53
4.2.4	Möjligheter till CEF-finansiering för landsvägsprojekt .....	58
4.3	Farledsnätet .....	58
4.3.1	Farledsnätets ekonomiska ram.....	58
4.3.2	Utveckling av farledsnätet .....	59
4.3.3	Farledsnätets förbättringsprojekt .....	63
4.3.4	Möjligheter till CEF-finansiering för farledsprojekt.....	63
5	UPPFÖLJNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET, RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER.....	64
5.1	Övervakning av genomförandet av investeringsprogrammet .....	64
5.1.1	Genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå .....	64
5.1.2	Genomförande av investeringsprojekt .....	66
5.1.3	Genomförandet av investeringsprogrammets effekter .....	71
5.1.4	Övrig uppföljning av investeringsprogrammet .....	72
5.2	Risker och osäkerhetsfaktorer .....	73
	SAMMANDRAG.....	76

BILAGOR (som separata rapporter)

1. Banprojekt
2. Landsvägsprojekt
3. Farledsprojekt
4. Projekt utanför investeringsprogrammet
5. Uppföljning
6. Konsekvensbedömning vid utarbetandet av investerings- och planeringsprogrammet för statens trafikledsnät
7. Sammanfattning av utlåtaendesammandrag

# 1 Investeringsprogram för statens trafikledsnät

## 1.1 Bakgrund, utgångspunkter och avgränsningar

I enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032<sup>1</sup> (Trafik 12) utarbetar Trafikledsverket ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av genomförandet av Trafik 12-planen. I investeringsplanen anges statens viktigaste transportinfrastrukturprojekt för de kommande åren. Investeringsprogrammet utnyttjas bland annat vid beredningen av budgetpropositioner. Investeringsprogrammet för 2025–2032, som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter, är ett förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen för följande års budgetberedning.

Investeringsprogrammet upprättas i enlighet med målen, kriterierna och prioriteringarna i Trafik 12-planen (statsrådets redogörelse 4/2021). De tre målen för Trafik 12-planen – tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet – är parallella och likvärdiga med varandra, och de alla syftar till att stävja klimatförändringarna. Trafiksäkerheten ingår i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och har därför beaktats vid beredningen av investeringsprogrammet.

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

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

---

<sup>1</sup> Statsrådets publikationer 2021:75. Statsrådet fattade beslut om riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032 när det lämnade in den som en rapport till riksdagen 15.4.2021.

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

## 1.2 Genomförandet av Trafik 12-planen vid Trafikledsverket

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

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



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

### Planeringsprogrammet

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

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

## Grundplanen för trafikledshållningen

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

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

## 1.3 Genomförande av investeringsprogrammet

Trafikledsverket har tidigare publicerat investeringsprogram för 2022–2029, 2023–2030 och 2024–2031.

Under uppföljningsperioden för investeringsprogrammen efter Trafik 12-redogörelsen (från och med den tredje tilläggsbudgeten 2021) har beslut om finansiering av nya utvecklingsprojekt fattats för sammanlagt 476 miljoner euro. Projektbeslut som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet har fattats för sammanlagt 427 miljoner euro och andra projektbeslut för 50 miljoner euro. I synnerhet ban-nätet har dessutom varit föremål för flera beslut om justering av finansieringen av pågående projekt som huvudsakligen beror på en höjning av den allmänna kostnadsnivån.

Projektens planeringsberedskap har förts vidare i planeringsprogrammen (2022–2025, 2023–2026 och 2024–2027), inklusive projektutvärderingar. Förbättringsprojekt inom bastrafikledshållning kommer att främjas inom ramen för den tillgängliga finansieringen. I kapitel 5 och i bilaga 5, som preciserar kapitlet, beskrivs uppföljningen av genomförandet av investeringsprogrammet närmare.

## 2 Beredning av investeringsprogrammet

### 2.1 Ekonomisk ram

#### 2.1.1 Trafik 12-planens ekonomiska ram

Finansieringsnivåerna för Trafik 12-planen (statsrådets redogörelse 4/2021) under perioden 2021–2032 är:

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

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

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

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

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

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

I tabell 1 presenteras Trafikledsverkets programmeringshelhet Trafik 12. Mer detaljerad information om den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen finns i Trafik 12-redogörelsen.

Tabell 1. Trafikledsverkets Trafik 12-programmeringshelhet.

Finansiering i genomsnitt 2025–2032	Investeringsprogram, ekonomisk ram åren 2025–2032			
	Utveckling*)		Bastrafikledshållning, förbättring	
	mn euro/år	milj.euro totalt	mn euro/år	milj.euro totalt
Bannätet	177	1418	50	400
Landsvägsnätet	156	1249	40	320
Farleder	25	198	3	24
<b>Totalt</b>	<b>358</b>	<b>2865</b>	<b>93</b>	<b>744</b>

\*) Reservering för samfinansierade, nya, avtalsenliga infrastrukturprojekt och eventuell utveckling av tjänster åren 2025–2032 (miljoner euro). Inkluderar understöd för kommunernas nät och tjänster samt åtgärder för statens nät.

## 2.1.2 Investeringsprogrammets ekonomiska ram

Investeringsprogrammets ekonomiska ram grundar sig på Trafik 12-planens (statsrådets redogörelse 4/2021) ekonomiska ram och de riktlinjer för fördelning av medel per trafikledsform och inom trafikledsformerna som anges i planen. Trafikledsverkets övergripande programplanering för Trafik 12 och investeringsprogrammets ekonomiska ram beskrivs i tabellerna 1 och 2 samt på bilden 2. Investeringsprogrammets ekonomiska ram 2025–2032 är i sin helhet 2 865 miljoner euro. De specifika riktlinjerna för varje trafikledsform beskrivs närmare i kapitel 4.1 (bannät), kapitel 4.2 (landsvägsnät) och kapitel 4.3 (farledsnät).

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

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

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

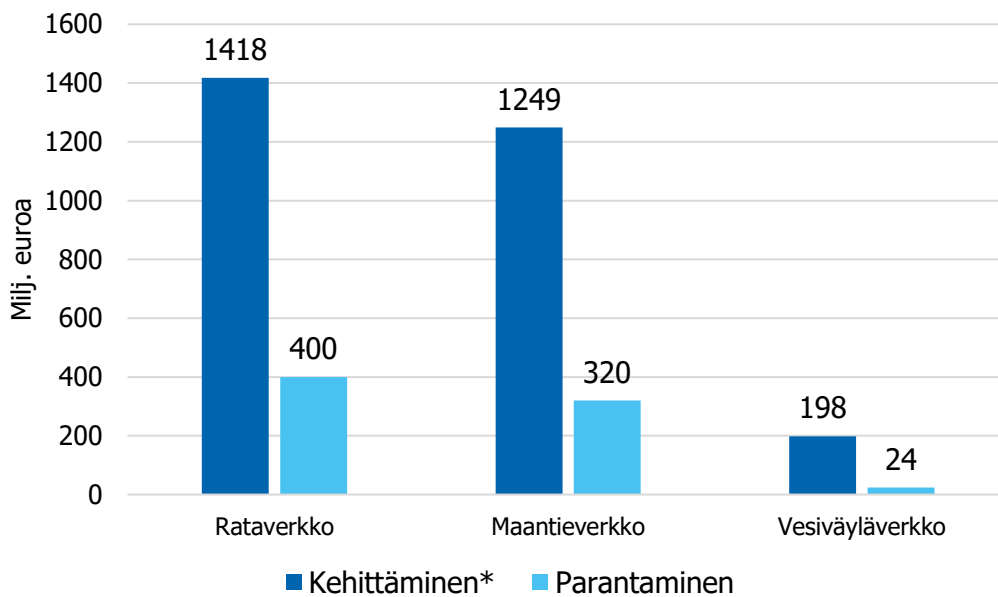
Projektbesluten som genomför Trafik 12-planen ska beaktas vid fastställandet av investeringsprogrammets ekonomiska ram från och med den tredje tilläggsbudgeten för år 2021. Den tredje tilläggsbudgeten 2021 och de finansieringsbeslut som fattas från och med den ska därför minska investeringsprogrammets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

Vissa av de utvecklingsprojekt som ska inledas under tidsperioden 2025–2032 kommer att fortsätta efter 2032 (till exempel ett långsiktigt banprojekt eller ett vägprojekt som inledas mot slutet av investeringsprogrammet). Investeringsprogrammets ekonomiska ram inkluderar 450 miljoner euro av finansieringen av dessa fortlöpande projekt från och med 2033. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2033, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2033.

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

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





\*) Siffrorna för utveckling omfattar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med år 2033. Man kan göra projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2033, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2033.

*Bild 2. Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2025–2032, med Trafik 12-planens ekonomiska ram som grund. I den ekonomiska ramen har propositionerna med förslag till tilläggsbudget II 2023 och budgetproposition 2024 beaktats.*

*Tabell 2. Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2025–2032, med Trafik 12-planens ekonomiska ram som grund. I den ekonomiska ramen har propositionerna med förslag till tilläggsbudget II 2023 och budgetproposition 2024 beaktats.*

	Investeringsprogram, ekonomisk ram åren 2025–2032			
	Utveckling*)		Bastrafikledshållning, förbättring	
	mn euro/år	milj.euro totalt	mn euro/år	milj.euro totalt
Bannätet	177	1418	50	400
Landsvägsnätet	156	1249	40	320
Farleder	25	198	3	24
<b>Totalt</b>	<b>358</b>	<b>2865</b>	<b>93</b>	<b>744</b>

\*) Siffrorna för utveckling omfattar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med år 2033. Man gör projektbeslut om kontinuerliga projekt före år 2033, men en del av finansieringen kommer att användas från och med år 2033.

Kostnadskalkylerna för de projekt som presenteras i investeringsprogrammet baseras på jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU 145; 2020=100). Utvecklingen av kostnadsnivån övervakas och dess inverkan på indexet beaktas när investeringsprogrammet uppdateras.

Finansiering som riktas till projekt i MBT-stadsregioner som genomförs med samfinansiering beskrivs i bilaga 4.

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

### **2.1.3 Möjligheter till CEF-finansiering av projekten**

#### **CEF-programmet**

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

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

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

Kommissionen fokuserar starkt på miljön i CEF-programmet, vilket innebär att det finns mer stöd tillgänglig för ban- och hamnprojekt. I fråga om vägprojekt begränsas stödet i den allmänna CEF-ansökan till de så kallade sista kilometernas projekt som avlägsnar flaskhalsar i TEN-T-nätets hamnar och RRT-terminaler (järnvägs- och landsvägsterminalerna i Kouvola och Tammerfors). I ansökan 2023 skärptes detta och stödet beviljas för vägprojekt i hamnar endast om inget spår leder till hamnen och ett sådant inte är under byggnad. Vid ansökan om militär rörlighet kan man ansöka om stöd för utveckling av infrastrukturen (inkl. vägar), om projekten har militär och civil användning. Ansökan om stöd för militär rörlighet förutsätter försvarsmaktens förordande. Därför innehåller investeringsprogrammet ingen exakt bedömning av potentialen med tanke på den militära rörligheten.

CEF-stödfinansiering söks för projekt, när det finns ett nationellt åtagande om genomförandet och nationell finansiering för projekten. Möjligheterna till CEF-stöd för investeringsprogrammets projekt behandlas i kapitlen 4.1.4, 4.2.4 och 4.3.4. Uppföljning av CEF-projekt behandlas i kapitel 5.1.4.

#### **Reform av TEN-T-förordningen**

Investeringsprogrammet kan för sin del påverka hur kraven i TEN-T-nätet uppfylls i Finland. Förnyelsen av TEN-T-förordningen pågår parallellt med beredningen av investeringsprogrammet 2025–2032. Vid förnyelsen uppdateras kraven och räckvidden för TEN-T-nätet. Rådet nådde en allmän riktlinje om TEN-T-förordningen i trafikministerrådet i december 2022. Ståndpunkten överensstämmer i hög grad

med Finlands åsikter. Parlamentet bildade sin ståndpunkt i april 2023. Den ståndpunkten är betydligt strängare än den som rådet har föreslagit. Under beredningen av investeringsprogrammet pågår trepartsförhandlingar där ståndpunkterna samordnas. Förordningens slutliga innehåll och tidtabellen för förordningens ikraftträdande beror fullständigt på slutresultatet av trepartsförhandlingarna. Förordningen torde träda i kraft tidigast under 2024, men tidpunkten är förknippad med stora osäkerhetsfaktorer. Ur Finlands perspektiv är det väsentligt viktigt att förordningen möjliggör beaktande av Finlands nationella särdrag och bevarar medlemsstaterna tillräckligt med nationellt handlingsutrymme i tillämpningen av förordningen.

I enlighet med den gällande förordningen är kraven på järnvägarna föremål för undantaget för isolerade nät. Med isolerade nät avses järnvägsnät med en spårvidd som skiljer sig från spårvidden enligt europeisk standard (1 435 mm). I reformen av förordningen föreslås inga ändringar i statusen för isolerade nät.

Flera ändringar har föreslagits i kraven på TEN-T-nätets vägnät. Till exempel har man slopat det tidigare kravet på motorväg/motortrafikled i stomnätet. Däremot har det föreslagits att köriktningarna ska skiljas åt antingen med ett markområde som inte är avsett för trafik eller på något annat sätt som garanterar en motsvarande säkerhetsnivå. Befrielse från kraven på landsvägar har föreslagits, bl.a. om den genomsnittliga dygnstrafiken (medeldygnstrafiken) är under 10 000 fordon per dag i båda riktningarna eller på basis av ett lågt N/K-värde.

När förordningen är klar gör Trafikledsverket en utredning där man kartlägger hur de nya kraven i förordningen uppfylls i TEN-T-nätet.

## 2.2 Konsekvensbedömning

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

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

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

Investeringsprogrammets konsekvenser har sammanställts och bedömts på tre nivåer: projektnivå, trafikledsnivå och hela investeringsprogrammets nivå. Investeringsprogrammets konsekvenser har granskats utifrån en referensbas som består av flera olika referensfaktorer. Programmets konsekvenser och de fördelar och nackdelar som uppnås med programmet har jämförts med nuläget och med en

---

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

situation (30 år) där investeringsprogrammets projekt inte genomförs (med beaktande av konsekvenserna av projekt som redan fått ett genomförandebeslut). Man har också fått mer information om programmets konsekvenser genom att granska situationer där hela investeringsprogrammets budget står till förfogande för projekt som är bäst med tanke på tillgängligheten, hållbarheten eller effektiviteten.

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

- Resultat av konsekvensbedömningen av investeringsprogrammet (projektutvärderingar och konsekvenser av projekten) i förhållande till målen i Trafik 12-planen
- Strategiska riktlinjer som specificerar målen för Trafik 12-planen
- De behov som identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiknätet
- Projektets betydelse för hela trafikledsnätets servicenivå
- Särdrag som gäller trafikledsformerna.

Med hjälp av prioritetssklasserna tar man ställning till i vilken ordning projekten i investeringsprogrammet genomförs. De projekt som har de bästa effekterna och är klara för genomförande hör till prioritetssklass 1. Övriga projekt (som inte hör till prioritetssklass 1) som är klara för genomförande och nästan klara för genomförande (t.ex. en väg- eller järnvägsplan håller på att färdigställas) finns i prioritetssklass 2. Projekt som ännu kräver planering finns i prioritetssklass 3.

Tidpunkten för genomförandet av projekten påverkas av hur långt projektet planerats samt den finansiering som står till förfogande för genomförandet. Även kopplingen till ett annat trafikledsprojekt, en näringslivsinvestering eller annan utveckling av markanvändningen inverkar på när projekten genomförs. Vid tidsplaneringen av projekten ska man också beakta kommande ansökningar om CEF-finansiering, uppfyllandet av TEN-T-kraven (kraven preciseras när TEN-T-förordningen blir klar under 2024), betydelsen av projektets konsekvenser samt det allmänna marknadsläget.

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

## 3 Investeringsprogrammets övergripande konsekvenser

I detta kapitel presenteras investeringsprogrammets övergripande konsekvenser. Konsekvenserna på projekt- och trafikledsformsnivå presenteras enligt trafikledsform i bilagerapporterna 1, 2 och 3.

De kalkylerade fördelarna av ban- och landsvägsprojekten har bedömts med hjälp av verktyget PRIO. För investeringsprogrammets tio banprojekt (kostnader sammanlagt 1377 miljoner euro) har en projektbedömning som motsvarar Trafikledsverkets anvisningar för projektbedömning gjorts. På motsvarande sätt har en projektbedömning enligt anvisningarna gjorts för 19 landsvägsprojekt (kostnaderna sammanlagt 1328 miljoner euro). I granskningen av de kalkylerade fördelarna i euro ingår endast projekt för vilka en projektutvärdering har genomförts och de delområden av utvärderingen som ingår i den samhällsekonomiska beräkningen. Beräkningarna har gjorts för en period på 30 år.

### 3.1 Effekter på tillgängligheten

Infrastrukturprojektens betydande effekter riktar sig främst till delfaktorer i tillgängligheten (hastighet, smidighet, störningsfrihet) och påverkar därmed servicenivån för resor och transporter (användarfördelar).

Säkerställandet och utvecklingen av Finlands **internationella tillgänglighet** är kritiskt för näringslivets logistik samt verksamhets- och försörjningsberedskapen. Den internationella tillgängligheten är viktig även med tanke på den militära rörligheten. Inom persontrafiken är behoven hos den internationella arbetsverksamheten och behoven av rörlighet hos utländska arbetstagare väsentliga. Den internationella tillgängligheten förbättras tack vare alla farledsprojekt. Projekten förbättrar servicenivån för utrikestransporter (kostnadseffektivitet, funktionssäkerhet och säkerhet). Även de direkta landtrafikförbindelserna till hamnarna i Helsingfors, Åbo och Nådendal, Hangö, Kotka och Torneå samt förbindelserna i Lapska armen förbättrar tillgängligheten och servicenivån för utrikesförbindelserna. Ur transportkedjornas synvinkel har även projekt som är belägna längre in i landet betydelse. Persontågförbindelserna från Östra Finland längs banorna i Savolax och Karelen till Helsingfors flygplats kan påskyndas något.

Investeringsprogrammet minskar persontrafikens störningskänslighet, förbättrar punktligheten, ökar kapaciteten och skapar möjligheter att öka turutbudet på banansnittet Helsingfors-Riihimäki, där förmedlingskapaciteten är problematisk, Karelensbanan och Savolaxbanan. Programmet skapar förutsättningar för att i viss mån påskynda tågförbindelserna i östra Finland. Den tredje fasen av projektet Helsingfors-Riihimäki gör fjärrtrafiken på huvudbanan smidigare och reparationen av huvudbanan gör det möjligt att bibehålla de nuvarande restiderna. Förbättringsåtgärderna i vägnätet inriktas på de överbelastade sträckorna i det centrala huvudvägnätet och säkerställer att den interregionala tillgängligheten hålls på en god nivå i takt med att trafikvolymerna ökar. I väg- och banprojektens influensområde förbättras **tillgängligheten mellan regionerna** jämfört med nuläget. De mest

omfattande fördelarna uppnås genom landsvägsprojektet på sträckan Tammerfors–Jyväskylä samt genom riktade projekt på landsvägarnas linjeavsnitt. De brister i servicenivån som orsakas av hastighetsbegränsningarna på landsvägarnas huvudleder minskar något. I takt med att trafikmängderna ökar uppskattas dock huvudvägarnas trafikmässiga funktionsproblem öka 2,5-faldigt redan före 2035. Trafikmängderna och funktionsproblem ökar i de största stadsregionerna trots investeringsprogrammets projekt, vilket försämrar tillgängligheten.

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

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

Även om man identifierar ett djupgående samband mellan tillgänglighet och regional utveckling, har det i praktiken visat sig svårt att hitta tydliga orsakssamband i regioner som redan har goda trafiknät. Om investeringarna eliminerar betydande flaskhalsar som kan ha en koppling till förmedlingskapaciteten och hastighetsnivån på bannätet, är konsekvenserna för regionernas utvecklingsförutsättningar potentiellt betydande. Faktorer som påverkar kostnadsnivån för tågtransporter och tillräcklig trafikkapacitet är särskilt viktiga för skogsindustrins transporter med tanke på hela landets regionala utveckling. Med tiden kommer de sammanlagda tidsbesparingarna att bli mer betydande ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Fördelarna när det gäller transport för enskilda industrianläggningar kan vara betydande lokalt, även om de inte har någon större inverkan på den regionala utvecklingen i stort. Ett nödvändigt villkor för de regionala utvecklingsförutsättningar som bannätet erbjuder är att bannätet förblir i trafikerbart skick och att en försämring inte leder till ökande trafikbegränsningar.

Investeringsprogrammet jämnar något ut den hastighetsnivå som persontågstrafiken erbjuder mellan östra och västra Finland. Verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken kommer för transportens del att förbättras på de mest problematiska banavsnitten. Detta är viktigt för bland annat tillväxten av skogs- och annan tung industriproduktion och för utvecklingen av industrier särskilt i Kemi-Torneåregionen samt för trafiken till flera hamnar. De ombyggnadsprojekt som ingår i investeringsprogrammet förbättrar möjligheterna att sörja för bannätets skick och bevara nätet så att det kan trafikeras även under de kommande årtiondena. Vagnätsprojekt som riktar sig till olika delar av landet säkerställer servicenivån i trafiknätet, men har inga betydande konsekvenser för den regionala utvecklingen. Projekten i investeringsprogrammet kommer inte ensamma att medföra så betydande förändringar av tillgängligheten mellan regionerna att de kan förväntas ha en betydande inverkan på den regionala utvecklingen och ytterligare på den regionala strukturen på kort sikt. Avlägsnande av de värsta bristerna och flaskhalsarna i trafikledsnätet samt grundliga reparationer skapar dock utvecklingsförutsättningar i regionerna samt en balanserad regionstruktur även i framtiden.

## **Ekonomisk tillväxt**

Investeringsprogrammet förbättrar i synnerhet hamnarnas och en betydande kundgrupps, skogsindustriklustrets, verksamhets- och utvecklingsförutsättningar i Finland. Mer allmänt bidrar minskningen av flaskhalsar i bannätet och vägvagnsnitt med dålig servicenivå och förbättringen av funktionalitet till att upprätthålla en god servicenivå i det finska trafiksystemet, vilket är en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Projekten stöder förutsättningarna för ekonomisk tillväxt genom att stärka arbetsmarknadsområdena. Effekterna på förutsättningarna för ekonomisk tillväxt beskrivs närmare i samband med effekterna på tillgänglighet och regional utveckling.

## **Intern tillgänglighet inom stadsregioner och regioner**

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

I den riksomfattande trafikprognosen förutspås trafiken öka klart i de största stadsregionerna. Då sker det också en försämring av servicenivån i och med att biltrafiken ökar, vilket investeringsprogrammets projekt delvis svarar på. På vissa platser blir dock servicenivån sämre. Jämfört med nuläget förbättras dock den interna tillgängligheten särskilt under rusningstider bl.a. i trakterna kring Åbo, Björneborg, Jyväskylä, Kotka och Vasa.

På bannätet påverkas stadsregionernas och regionernas interna tillgänglighet i första hand av utbudet av närtågstrafik, ställvis också av att fjärrtågen stannar i stadsregioner och på mindre orter. Projektet i investeringsprogrammet skapar möjligheter att förbättra den interna tillgängligheten för stadsregioner och regioner, särskilt i Helsingfors- och Tammerforsregionen. De tilläggsprojekt som byggs i den tredje fasen av projektet Helsingfors-Riihimäki gör det möjligt att öka närtågstrafiken och göra den smidigare. Projektet minskar trafikens störningskänslighet, underlättar driften av vissa närtåg och skapar förutsättningar för att utveckla utbudet av närtåg. Dubbelspåret mellan Luumäki–Joutseno och åtgärderna mellan Åbo–Nystad skapar också möjligheter att utveckla den regionala tågtrafiken.

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

## **Samhällsstrukturens hållbarhet**

Samhällsstrukturens hållbarhet har undersökts genom hur åtgärdshelheterna påverkar förändringar i tillgängligheten och de resulterande förändringarna i funktionernas placering och deras förbindelser samt på möjligheterna till hållbar rörlighet. Väg- och banprojekten i stadsregionerna påverkar den interna tillgängligheten i stadsregionerna och kan på längre sikt få omfattande effekter på stadsregionens trafiksystem och utveckling av markanvändning. Nya ban- och vägprojekt och den förbättrade servicenivån de leder till kan försvaga samhällsstrukturens hållbarhet i växande stadsregioner när nya bosättningar och arbetsplatser ligger långt från den

befintliga samhällsstrukturen. I planerna för områdesanvändning och stadsregionernas trafiksystem har man försökt definiera den önskade hållbara samhällsstrukturen och undvika det tryck på spridning som orsakas av vägprojekt.

Investeringsprogrammets vägprojekt som kopplas till betydande utvecklingsplaner för markanvändning är särskilt Tattaråsens planskilda anslutning vid riksväg 4, som anknyter till utvecklingen av Malmområdet i Helsingfors, och Åbos ringled vid E18 som anknyter till utvecklingen av Reso centrum. Banprojekten i investeringsprogrammet skapar förutsättningar för att utveckla en samhällsstruktur baserad på bannätet, särskilt i pendlingsområdena i Helsingfors. Banprojekten Luumäki–Joutseno och Åbo–Nystad skapar också möjligheter till utveckling av regional trafik vilket, om det förverkligas, kan återspeglas på lång sikt även i samhällsstrukturen i det område som påverkas av tågtrafiken.

Projekt för gång och cykling stöder en hållbar samhällsstruktur och leder till nedan beskrivna indirekta, men även indirekta hållbarhetsfördelar via verkningskedjan.

### **Transporternas servicenivå och användarfördelar**

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

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

Jämfört med nuläget kommer alla farledsprojekt i investeringsprogrammet att förbättra servicenivån (kostnadseffektivitet, säkerhet, driftssäkerhet) för utländska transporter och därmed regionernas internationella tillgänglighet i den mån transporterna sker via de farleder som ska förbättras.

Investeringsprogrammet förbättrar förutsägbarheten hos väg- och järnvägstransporterna och förkortar i liten utsträckning också restiden inom sitt influensområde. Effekterna på transporternas restider och transportkostnader återspeglas i förändringarna i tillgänglighet. Det kommer också att finnas möjligheter att använda större transportenheter inom sjö- och bantransporter. Projekten förbättrar också säkerheten vid vägtransporter. När det gäller järnvägarnas godstrafik förbättrar investeringsprogrammets projekt transportens funktionalitet, kapacitet och kostnadseffektivitet. Projekten kommer särskilt att gynna tunga industritransporter. De



projekt för grundlig reparation som ingår i programmet upprätthåller trafikeringsförhållandena för banorna.

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

### **Resornas servicenivå och användarfördelar**

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

Resornas användarfördelar genereras genom en förbättrad servicenivå. Investeringsprogrammets projekt skapar förutsättningar för snabbare och smidigare tågförbindelser. Projekten minskar störningskänsligheten i trafiken och förbättrar punktligheten. Projekten kommer att öka bankapaciteten för avsnitt som redan har problematisk trafikkapacitet. I projekt som gäller platser för persontrafik förbättras tillgängligheten, säkerheten och andra passagerarförhållanden. I vissa projekt skapas också förutsättningar för en mer omfattande utveckling av stationsomgivningarna. Med de åtgärder som ingår i projekten kan man i vissa fall förbättra tågtrafikens funktion.

Investeringsprogrammet minskar restiden och förbättrar förutsägbarheten, smidigheten och säkerheten. Effekterna på restiden och restidens förutsägbarhet återspeglas i förändringarna i tillgänglighet. De cykelvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet har lokalt betydande konsekvenser för cykeltrafikens servicenivå.

Projekten i investeringsprogrammet minskar störningskänsligheten i tågtrafiken och förbättrar punktligheten på banavsnitt med kapacitetsproblem och skapar förutsättningar för snabbare tågförbindelser i östra Finland. Projekten i programmet erbjuder förutsättningar för att utveckla trafiken på banavsnitten mellan Helsingfors och Riihimäki, Luumäki och Joutseno samt Åbo och Nystad.

### **Kalkylerade tillgänglighetsfördelar av ban- och landsvägsprojekten i euro**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger tillgänglighetsfördelar på sammanlagt 192 miljoner euro under en period på 30 år. De tillgänglighetsfördelar som investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägsprojekt medför uppgår på motsvarande sätt till 2,09 miljarder euro.

## **3.2 Effekter på hållbarheten**

### **Jämlikhet mellan människor och möjligheter till rörlighet samt hälsa och välbefinnande**

Tillgängligheten i rörlighetsmiljön, till exempel när det gäller konstruktioner på stationer och hållplatser, ökar jämlikheten mellan människor och möjligheterna till rörlighet. Investeringsprogrammets väg- eller banprojekt som helhet har dock ingen betydande inverkan på möjligheterna till rörlighet. Investeringsprogrammet

skapar eller säkerställer möjligheten att erbjuda kollektiva trafik tjänster, men påverkar inte direkt nivån på de tjänster som tillhandahålls. I investeringsprogrammets bangårdsprojekt ingår åtgärder för att förbättra den fysiska tillgängligheten på stationer, främst upphöjningar av plattformar och tillträde till plattformar. Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorrider i nätet som staten upprätthåller stöder cykling och promenad och påverkar också rörlighetsmöjligheterna för befolkningsgrupper utan bil.

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

### **Utsläpp och buller från trafiken**

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

Trafikbullerproblemen har i sin tur ökat i takt med att trafiken har ökat och kompletteringsbyggande har fört bostäderna närmare livligt trafikerade körfält. Enligt den senaste riksomfattande trafikprognosen<sup>4</sup> kommer trafiken med lätta fordon (person- och paketbilar) att öka under hela prognosperioden fram till 2060. Prestationen med tunga fordon (lastbilar och bussar) ökar under prognosperioden fram till 2040, varefter prestationerna minskar.

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

### **Användningen av naturresurser och naturens mångfald**

Infrastrukturinvesteringar ökar alltid användningen av naturresurser. I projekten strävar man dock efter att använda naturresurserna så effektivt som möjligt och i mån av möjlighet ersätta dem med återvunnet material.

Trafikledsprojekt som är belägna i miljöer som är känsliga med tanke på mångfald kan ha en betydande inverkan på den biologiska mångfalden.

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

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

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

För projekt i investeringsprogrammet som är belägna i viktiga grundvattenområden görs ett strukturellt skydd av grundvattnet, varvid risken för förorening av grundvattnet minskar. Man strävar också efter att minimera konsekvenserna för den byggda miljön och landskapet. Investeringsprogrammets projekt kan dock i och med den ökade trafiken och de nya trafiklederna lokalt orsaka negativa konsekvenser för vattnen och marken samt för den byggda miljön och landskapet. När det gäller den bebyggda miljön kan effekterna även vara positiva, särskilt för stationernas del.

## **Kalkylerade hållbarhetsfördelar i euro för ban- och landsvägsprojekt**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger hållbarhetsfördelar på sammanlagt 55 miljoner euro under en period på 30 år. De hållbarhetsfördelar som produceras med investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägsprojekt är negativa, -324 miljoner euro, under 30 år. Inom hållbarhetens målområde beror de negativa fördelarna på en decentralisering av samhällsstrukturen till följd av landsvägsprojekt som beaktas av PRIO.

## **3.3 Effekter på effektiviteten**

### **Samhällsekonomisk effektivitet**

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

Utmaningen när det gäller att bedöma banprojektens samhällsekonomiska effektivitet är svårigheten att granska och bedöma utvecklingsbehov som är mer omfattande än enskilda projekt på längre sikt. De bannätsprojekt som ingår i investeringsprogrammet är inriktade på de banavsnitt och -gårdar som redan nu har de största utvecklingsbehoven med dagens trafik- och transportvolymerna. Utvecklingen av infrastruktur är långsam och trafikbehoven bör därför förutses på lång sikt, samtidigt som förändringar i efterfrågan och utbudet, särskilt inom godstrafiken, kan vara snabba. Delvis av denna anledning innehåller investeringsprogrammet också banprojekt som enligt samhällsekonomiska beräkningar är mycket svagt lönsamma. Banreparationsprojekten som ingår i investeringsprogrammet kommer att förbättra möjligheterna att hålla bannätet i gott skick och bibehålla dess framkomlighet. Förbättringsåtgärderna som riktas mot det mycket livligt trafikerade och belastade banavsnittet Helsingfors-Riihimäki stöder ett effektivt utnyttjande av hela bannätet genom att minska antalet situationer där det övriga nätet inte kan utnyttjas till fullo på grund av problemställen.

De vägprojekt som valts ut för investeringsprogrammet och som till sitt nytto-kostnadsförhållande är mest lönsamma är belägna i de stora stadsregionerna, där även trafikvolymerna är störst. I investeringsprogrammet ingår också vägprojekt med ett N/K-förhållande under 1. De är projekt som är viktiga för näthelheten och med vilka man förbättrar bristerna i servicenivån och skapar avsnitt som till sin servicenivå är enhetliga. Små vägprojekt på mindre än 10 miljoner euro är exakta

utvecklingsåtgärder som är punktvis inriktade på områden där vägnätet har problem. Med projekten förbättrar man bland annat smidigheten i trafiken, känsligheten för störningar och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. De projekt för reparation av broar som ingår i investeringsprogrammet kommer för sin del att bidra till att minska skulden för reparationer av trafiknätet.

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

### **Kalkylerad samhällsekonomisk nytta i euro av ban- och landsvägsprojekt**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 172 miljoner euro under en period på 30 år. Vad gäller landsvägsprojekt uppgår de samhällsekonomiska fördelar som genereras med investeringsprogrammet på motsvarande sätt till 2,17 miljarder euro. Nyttokostnadsförhållandet för banprojekt i investeringsprogrammets korg är 0,2 och nyttokostnadsförhållandet för landsvägsprojekt är 1,5.

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

### **Bekämpning av klimatförändringen**

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

Å ena sidan genereras banhållningens klimatpåverkan av byggande, drift och underhåll av spår, och å andra sidan av förändringar av färd- och transportsätt från vägtrafik till tåg samt på minskade utsläpp från tågtrafik (bland annat elektrifiering). Vägprojekten påverkar trafikens koldioxidutsläpp på många olika sätt. Förbättrad tillgänglighet för biltrafiken kommer att öka biltrafikens prestanda och utsläpp. Ändringar i färd sätt ingår dock endast i projektbedömningarna av få vägprojekt som gjorts med hjälp av trafikmodeller och återspeglas därför inte i utsläppsberäkningarna. Särskilt i stadsregioner kommer förbättrad tillgänglighet för biltrafik på längre sikt att leda till decentralisering av samhällsstrukturen och ökad trafikprestanda, vilket inte heller återspeglas i utsläppsberäkningarna. Utsläpp av växthusgaser från byggandet av infrastrukturen ingår inte heller i utsläppsberäkningarna. Å andra sidan kan ett förbättrat trafikflöde och en eventuell förkortning av resor till följd av vägprojektet bidra till att minska utsläpp.

---

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

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

Investeringsprogrammet förbättrar servicenivån, konkurrenskraften och tillväxtförutsättningarna för bannätets person- och godstrafik. Även relativt små övergångar från vägtrafik till järnväg minskar utsläppen från trafiken. Å andra sidan orsakar byggandet och förbättringen av både ban- och vägnätet stora växthusgasutsläpp, och det kommer att ta upp till flera årtionden att nollställa koldioxidkulden, till exempel genom att ändra på färdställen. Till exempel banornas livscykel är dock lång, över 100 år, och med hänsyn till hela livscykeln kommer koldioxidutsläppen att minska om spårtrafikens efterfrågan är tillräcklig. Finansiering som öronmärks för att främja gång och cykling och infartsparkering, särskilt i kombination med åtgärder som vidtagits av andra aktörer för att främja gång och cykling, bidrar till övergången till hållbara färdställen och minskar därmed CO<sub>2</sub>-utsläppen från trafiken. Den direkta klimatpåverkan från enskilda vägprojekt är liten. Farledsprojekten i investeringsprogrammet har de mest positiva klimateffekterna eftersom de skapar förutsättningar för användning av större eller nyare fartyg för transport, vilket minskar utsläppen per transportenhet. Eftersom fartygstransporter är mycket långa kommer effekterna på utsläppen att bli betydande.

Byggandet av investeringsprogrammets projekt orsakar betydande koldioxidutsläpp, vars storleksklass kan jämföras med de förändringar som projekten orsakat i utsläppen under användningen. Metodutvecklingen för att beräkna utsläppen under byggandet av enskilda projekt pågår.

### **Anpassning till klimatförändringen**

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

Investeringsprogrammets projekt påverkar anpassningen till klimatförändringen när man vid planeringen av projekten beaktar de åtgärder som anpassningen till klimatförändringen förutsätter. Klimatförändringen ökar trafikledsnätets underhålls- och reparationsbehov. I programmet ingår projekt för grundlig reparation av banor och vägbroar, och som tillägg till bastrafikledshållningen möjliggör dessa bättre finansiering för underhåll och reparation av hela nätet.

### **Projektens kalkylerade CO<sub>2</sub>-utsläppsfördelar i euro**

Investeringsprogrammets projektutvärderade banprojekt ger CO<sub>2</sub>-utsläppsfördelar på sammanlagt 11 miljoner euro under en period på 30 år. De koldioxidutsläppsfördelar som investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägsprojekt medför uppgår på motsvarande sätt till 34 miljarder euro.

## 3.5 Effekter på trafiksäkerheten

### Trafiksäkerhet och säkerhet i rörlighetsmiljöerna

Målet med den riksomfattande trafiksäkerhetsstrategin är bl.a. att förbättra säkerheten i trafiksystemet. Enligt strategin ska man i fråga om åtgärder för utveckling av infrastrukturen identifiera åtgärdernas effekt på trafiksäkerheten. Dessutom omfattar trafiksäkerhetsstrategin Safe system-tänkandet, vilket innebär att man med en säker trafikmiljö eller säkra fordon kan kompensera för fel som människor gör.

Trafiksäkerhetens största utmaningar är inom vägtrafiken, trots att antalet döda och skadade i vägtrafiken ständigt har minskat. Det sker få personolyckor inom tågtrafiken. I statistiken över tågtrafikolyckor betonas dock plankorsningsolyckor och avsiktliga olyckor.

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

Säkerhetseffekterna uppstår på landsvägsnätets överbelastade avsnitt i synnerhet genom höjning av vägens kapacitet, såsom extra körfält och anslutningsarrangemang, omkörningsfiler med mitträcke på linjeavsnitten, viltstängsel, breddning av dikesrensområden samt andra åtgärder i trafikmiljön. Plankorsningar som avlägsnas eller förbättras på bannätet förbättrar till dessa delar också vägtrafikens säkerhet. Säkerheten i rörlighetsmiljöerna förbättras genom att förbättra stationerna och isolera banområdena från den övriga miljön. Investeringsprogrammet har ingen betydande inverkan på omfattningen av de miljöer som anses vara bristfälliga i fråga om säkerhet.

### Projektens kalkylerade säkerhetsfördelar i euro

Investeringsprogrammets projekt beräknas generera säkerhetsfördelar på cirka 250 miljoner euro.

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

Som helhet ger investeringsprogrammets väg- och banprojekt flest tillgänglighetsfördelar (tabell 3). Detta beror mer på trafikledsprojektens karaktär och typiska effekter än på valet av projekt inom investeringsprogrammet. Ur ett enskilt måls synvinkel är investeringsprogrammet inte det mest optimala, men betoningen på ett målområde leder till att ett annat målområde på motsvarande sätt blir svagare. Till exempel skulle ett program som är mest optimalt när det gäller säkerhet vara svagt med tanke på hållbarhetsmålet.

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

Projekt	Effektivitet *	Miljö hållbarhet	Tillgänglighet	Säkerhet	CO <sub>2</sub>	Normgrund **	Trafikledsdelens roll i nätet ***	Beskrivning av rollen i nätet ****	Nätverksmässig betydelse *****
T1 E18, sv 40, Åbo ringled i Reso centrum (1)	1,32	-0,06	1,69	0,15	0,01	TENT-T	PKV	hamn- och terminalförbindelse	++
T2 Rv 4, avsnittet Ring 1-Ring III och Luftbrons planskilda anslutning, Helsingfors (2)	5,45	-1,32	5,12	0,70	0,20	TENT-T	PVK	Finlands huvudförbindelse till Helsingfors	++++
T3 Rv 4 vid Vestonmäki, Toivakka (2)		N	N	P	N	TENT-T	V	M. och n. Finlands förbindelse till HSR	+++
T4 rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (2)	1,63	-0,15	1,66	0,06	0,04	TENT-T	VP	nod för viktiga nätleder	++++
T5 rv 3 och rv 19 anslutning i Jalasjärvi, Kurikka (1)*	1,37	0,10	1,38	0,06	0,01	huvudled	V	Österb. förbindelse till södra Finland	+++
T6 rv 9 Tammerfors-Orivesi, fas 1 (Alasjärvi-Käpykangas) (1)	1,78	0,06	1,29	0,14	0,00	huvudled	VP	betydande tvärgående förbindelse	++++
T7 rv 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie) (1)	3,07	1,05	2,41	0,02	0,00	huvudled	PK	infartsväg till stadsregionen	++
T8 rv 21, Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekis (1)	0,16	-0,01	0,19	-0,01	0,00	huvudled	PK	Västra Lapplands huvudförbindelse	+++
T9 rv 2, vid Humpvila (sträckan rv 9-lv 232) (2)*	0,40	-0,02	0,04	0,04	-0,01	huvudled	V	Västra Finlands förbindelse till HSR	++
T10 Rv 2 Ruskila-Haistila, Ulvsby (2)	0,64	-0,07	0,26	0,43	0,02	huvudled	PV	Björneborgs stadsreg. förb. till HSR	++
T11 Rv 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski-Hanhijärvi (2)*	0,45	-0,04	0,08	0,37	-0,01	huvudled	V	Österb. förbindelse till södra Finland	+++
T12 rv 3, Alaskylä-Parkano (2)	0,77	-0,03	0,76	0,08	-0,04	huvudled	V	Österb. förbindelse till södra Finland	+++
T13 rv 3 vid Koskue och Rajmäki, Kurikka (2)	RNeg	N	P	P	N	huvudled	V	Österb. förbindelse till södra Finland	+++
T14 Rv 8 Karleby centrum Fas 1 (Södra leden) (2)	1,81	-0,07	2,00	0,14	0,04	huvudled	PV	västkustens långsgående förbindelse	+
T15 Rv 8 och regionalväg 742, fas 1 (Rv 3-Smedsbyvägen) (2)	1,33	-0,02	1,30	0,07	0,02	huvudled	PV	västkustens långsgående förbindelse	+
T16 Rv 15, Kotka (Rantahaka)-Kouvola (2)	0,60	-0,05	0,28	0,32	0,00	huvudled	PK	hamnförbindelse	+++
T17 Rv 21, Palojoensuu-Maunu, Enontekis (2)	0,44	-0,03	0,31	-0,01	0,00	huvudled	PK	Västra Lapplands huvudförbindelse	+++
T18 Rv 2, förbättring i Björneborg centrum (3)	1,17	-0,20	1,20	0,04	0,03	huvudled	PV	huvudledernas nod	++
T21 Rv 25 Hangö-Mäntsälä, fas 1 (3)	1,14	-0,08	1,45	0,09	0,01	huvudled	PVK	hamn- och terminalförbindelse	++++
T25 Rv 23, vid Karvio kanal, Heinävesi(2)	0,06	0,00	0,00	0,01	0,00	annat	V	SEKV, N. Karelen förb. västerut	+
T29 Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (2)	1,63	-0,06	0,42	0,00	0,03	annat	P	-	
T30 Förbindelseväg 15123 ersättning av Hätinvirta färja, Puumala (2)	1,96	0,00	0,81	0,00	0,00	annat	P	-	
R1 Helsingfors-Riihimäki, fas 3 (1)	0,08	0,03	0,08	0,00	0,00	TENT-T	VKP	huvudbanans viktiga sträcka Hfors-Tfors	++++
R2 Kotka: Kotolahti-Mussalo, genomgående bana (1)						huvudled	K	hamnförbindelse	+++
R3 Helsingfors-Tammerfors, grundlig reparation (2)						TENT-T	V	huvudbanans viktiga sträcka Hfors-Tfors	++++
R4 Utveckling av Karleby stationsområde (2)	0,27	0,00	0,23	0,00	0,00	TENT-T	P	medelstor station	+
R5 Åbo-Nystad, grundlig reparation (2)	0,34	0,00	0,00	0,33	0,00	annat	VP	näringsl.förb. pers.tågtr.potent.	++
R6 Hyvinge-Karis, grundlig reparation (3)						annat	V	näringsl.förbindelse, hamnförbindelse	+++
R7 Idensalmi-Kontiomäki, förbättring av förmedlingskapaciteten (3)	0,28	0,00	0,15	0,22	0,00	huvudled	V	Långsgående förbindelse östra Finland	+++
R8 Imatra-Joensuu, förbättring av förmedlingskapaciteten (3)	-0,01	0,00	0,03	0,01	0,00	huvudled	V	förbindelse till Norra Karelen	+++
R9 Joensuu-Nurmes grundl. rep. och förbättr. av funkt. (3)						annat	V	skogsindustrins förbindelse	++
R10 Kouvola-Kuopio, förkortning av restider. (3)	2,44	3,26	2,31	0,19	0,00	huvudled	V	Långsgående förbindelse östra Finland	+++
R11 Lauritsala trafikplats (3)	0,77	0,00	0,68	0,00	0,09	huvudled	V	näringsl.transp. i syd-östra Finland	+++
R12 Lautiosaari-Elijärvi, Torneå-Röyttä, grundlig reparation och elektrifiering (3)	0,56	0,00	0,92	0,05	0,18	annat	V	Industritransporter i n. Finland	+
R13 Luumäki-Joutseno förbättr. av förmedlingskap. och elektr. (3)	0,18	0,00	0,27	0,01	0,00	huvudled	V	huvudförbindelse Syd-östra Finland Norra Karelen	+++
R14 Vuokatti-Kontiomäki elektrifiering (3)	0,71	0,00	0,64	0,00	0,63	annat	V	skogsindustrins förbindelser	++
V1: Förbättring av Ingåleden (1)							KV	energiförsörjning, försörjningsberedskap	
V2-V5:Uleåborg, Eckerö, Färsund, Saimen (1)							KP	näringslivets verksamhetsförutsätt.	
V6 Fördjupning av Brahestadsleden (3)	0,51	0,00	0,21	0,00	0,02		KP	näringslivets verksamhetsförutsätt.	
V7 Fördjupning av Kasköleden (3)							KP	näringslivets verksamhetsförutsätt.	

\*) Nyttokostnadsförhållandet som anges i projektets tabell har beräknats utan kostnader för vilka inga fördelar i pengar kan beräknas, eftersom dessa kostnaders andel är så stor. Siffrorna i tabellen kan inte summeras sinsemellan, eftersom t.ex. NK-förhållandet inte beaktar de miljöfaktorer som beräknas i PRIO och de offentliga finanserna för närvarande inte alls ingår i tabellen.

\*\*) TEN-T avser det transeuropeiska TEN-T-stomnätet. Med huvudled avses en huvudled i enlighet med kommunikationsministeriets förordning om huvudleder i landsvägs- och järnvägsnätet och om deras servicenivå 933/2018

\*\*\*) Kvalitetsbedömning. Farledsdelens viktigaste roller för projektet: (K) internationell, (V) riksomfattande, (P) lokal.

\*\*\*\*) Kvalitetsbedömning. Verbal beskrivning av den riksomfattande rollen

\*\*\*\*\*) Kvalitetsbedömning. Värdering av den riksomfattande rollen: + basnivå, ++ över basnivå, +++ betydande, ++++ mycket betydande

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

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

Genom investeringsprogrammets **banprojekt** uppnås 22–45 procent av de teoretiska maximala fördelarna för de uppställda målen (tabell 4). Relativt sett lägger banprojekten större vikt vid tillgänglighet och säkerhet än vid hållbarhet och minskade koldioxidutsläpp. Utanför investeringsprogrammet hamnar dock i euro mätt effektiva projekt som förbättrar tillgängligheten.

Med investeringsprogrammets **landsvägsprojekt** uppnås 53–57 procent av de teoretiska maximala fördelarna för tillgänglighets- och effektivitetsmålen, 59 procent för säkerhetsmålen och 32 procent för CO<sub>2</sub>-utsläppsminskningens målen (tabell 4). Landsvägsprojektens hållbarhetsfördelar förblir negativa på grund av den decentraliserande inverkan som landsvägsprojekten har på samhällsstrukturen. Landsvägsprojekt bidrar i allmänhet inte särskilt bra till hållbarheten. Till investeringsprogrammet har ansökt sådana landsvägsprojekt vars negativa hållbarhetskonsekvenser är så ringa som möjligt och investeringsprogrammet ligger också nära de teoretiska maximifördelarna. På andra sidan i euro mätt hamnar projekt som är effektiva med tanke på tillgängligheten utanför investeringsprogrammet. Det bör dock observeras att de hållbarhetsfördelar som beräknats med PRIO tar inte hänsyn till alla miljöfaktorer.



Tabell 4. *Fördelar som uppnås med investeringsprogrammet per målområde (beräknade med PRIO). (Uppgifterna i euro har inte uppdaterats. Uppgifterna uppdateras när beräkningarna har gjorts)*

Målområde	Bannätet		Landsväg	
	Fördelar mn euro	% av teo- retiskt maximum	Fördelar mn euro	% av teo- retiskt maximum
<b>Trafiktillgänglighet</b>	192	40	2085	53
<b>Hållbarhet</b>	55	22	-177	- *)
<b>Effektivitet</b>	172	35	2171	57
<b>Koldioxidutsläpp</b>	11	45	34	32
<b>Säkerhet</b>	18	38	239	59
<b>Hållbarhet i de offentliga finanserna</b>	-53	-*)	-348	-*)

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

### 3.7 Effekternas regionala fördelning

Fördelarna med investeringsprogrammets projektbedömda landsvägs- och banprojekt presenteras landskapsvis på bild 3.

#### Vägprojekt

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

Cirka 80–90 procent av fördelarna med vägprojekt i stadsregioner räknat i euro riktas till landskapet där projektet är beläget. Sådana är projekten i Helsingfors, Reso, Björneborg, Vasa och Karleby. Nästan all nytta av projekten i Vasa och Kotka riktas till projektets närområde. Den lokala nyttan av stadsregionprojekten förklaras delvis av en tät samhällsstruktur i projektets närområde, varvid en betydande del av reseintäkterna hamnar i projektområdet. Däremot är projekten Tammerfors-Orivesi (Alasjärvi-Käpykangas) och Rv4/Rv9 vid Vaajakoski i Jyväskylä mycket riksomfattande projekt. Även om båda projekten är stadsregionprojekt, riktas endast cirka hälften av fördelarna till landskapet där projekten är belägna. Fördelarna sprids över ett stort område i södra och mellersta Finland. Däremot blir över 93 procent av fördelarna med projektet Kouvola-Kotka kvar i placeringsområdet i Kymmenedalen. Mindre projekt på linjeavsnitten på riksvägarna 2, 3 och 4 medför fördelar i ett mycket stort område från södra Finland till Norra Österbotten.

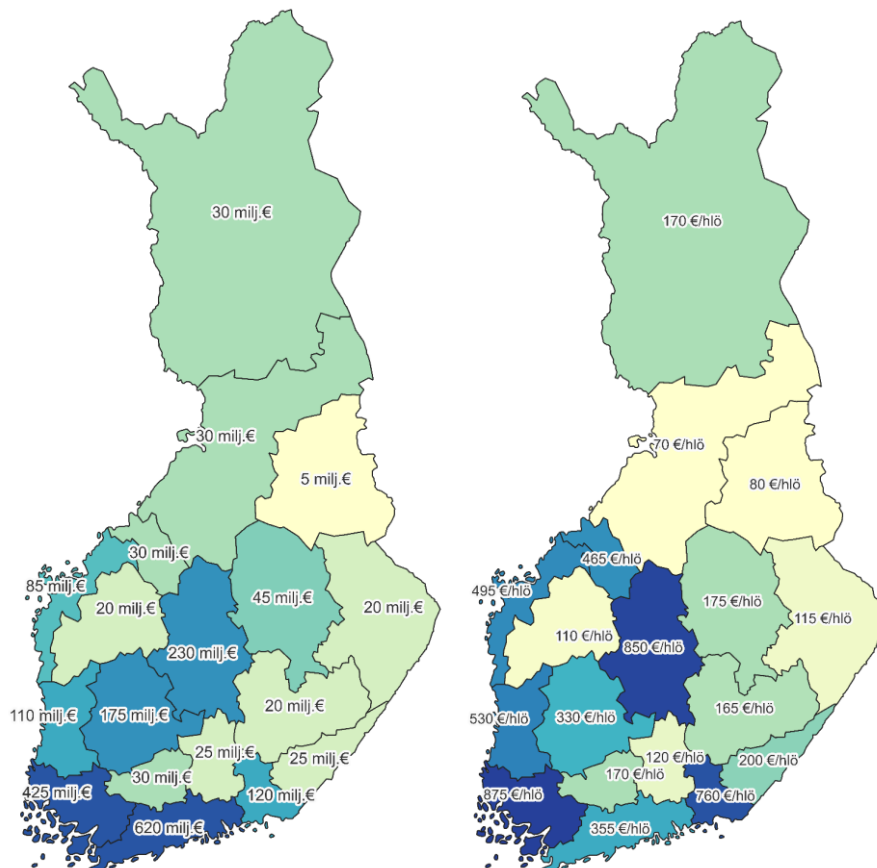
#### Banprojekt

Av fördelarna med tredje fasen i projektet Helsingfors-Riihimäki riktas hälften till Helsingforsregionen. Dessutom drar Birkaland och Egentliga Tavastland samt i större utsträckning hela västra Finland nytta av projektet. En tredjedel av fördelarna med Luumäki-Joutseno-projekten riktas till Södra Karelen. Resten av projektets fördelar sträcker sig till ett stort område i södra och östra Finland. Fördelarna med Imatra-Joensuu-projektet riktar sig förutom till placeringsområdet även

till ett stort område i södra och östra Finland. Fördelarna med projektet Kouvola-Kuopio riktar sig förutom till placeringsområdet även till ett stort område i södra och mellersta Finland och norra Österbotten. Fördelarna med trafikplatsprojektet i Lauritsala och banprojektet i Torneå hänför sig i huvudsak till de områden där de är placerade. Fördelarna med investeringsprogrammets banprojekt riktas på landskapsnivå till hela Finland, men till landskapen i Västra Finland: Satakunta, Österbotten och Södra Österbotten riktas endast 3 procent av fördelarna. I landskapen i östra Finland riktas 27 procent av fördelarna till Södra Savolax, Norra Savolax, Kajanaland, Södra Karelen och Norra Karelen.

### Farledsprojekt

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



*Bild 3. Fördelningen landskapsvis av fördelarna med investeringsprogrammets projektutvärderade landsvägs- och banprojekt. Till vänster absoluta fördelar (euro/landskap) och till höger fördelar i förhållande till invånarantalet (euro/person/landskap)*

## Hela investeringsprogrammet

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

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

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

Den samhällsekonomiska lönsamheten för de projektutvärderade projekten i **norra Finland** (5 projekt) som ingår i investeringsprogrammet är 0,7. Projekten ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 91 miljoner euro under en period på 30 år. En mycket betydande andel av fördelarna med områdets projekt hänför sig till främjandet av näringslivet i målområdet. Fördelarna som hänför sig till nä-

ringslivet utgör 63 procent av projektens fördelar i regionen. Dessutom är projekten i Norra Finland effektiva i förhållande till andra områden när det gäller att minska koldioxidutsläppen, då de fördelar som uppnås genom att minska koldioxidutsläppen utgör nästan 7 procent av projektets totala nytta. I målområdena för säkerhet och miljöhållbarhet är nyttan av projekten i norra Finland mycket liten. Även med tanke på den offentliga ekonomins hållbarhet orsakar projekten inga betydande olägenheter då fördelarna uppgår till -9 miljoner euro under beräkningsperioden.

Den samhällsekonomiska lönsamheten för de projektutvärderade projekten i **västra Finland** (12 projekt) som ingår i investeringsprogrammet är 1,5. Projekten ger samhällsekonomiska fördelar på sammanlagt 925 miljoner euro under en period på 30 år. Av den totala nyttan utgör fördelarna för tillgängligheten 812 miljoner euro. Av fördelarna för tillgängligheten riktas 48 procent till näringslivet och 52 procent till att främja arbets- och fritidsresor. Andelen fördelar för säkerheten är 7 procent av den totala nyttan (61 miljoner euro) och fördelarna som uppstår av att minska koldioxidutsläppen utgör endast 2 procent (15 miljoner euro) av den totala nyttan. De största olägenheterna som orsakas av projekten i Västra Finland riktar sig till målområdena för främjande av miljöhållbarhet och hållbar offentlig ekonomi. Under beräkningsperioden orsakas miljöhållbarheten olägenheter som uppgår till -31 miljoner euro och den offentliga ekonomin -102 miljoner euro. Jämfört med andra områden orsakar projekten flest olägenheter för målområdet för miljö och hälsa. Detta beror på de betydande effekterna av splittringen av samhällsstrukturen i de stora stadsregionerna.

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

## 4 Investeringsprogrammet

### 4.1 Bannätet

#### 4.1.1 Bannätets ekonomiska ram

Under planeringsperioden för Trafik 12 kommer sammanlagt cirka 1 700 miljoner euro att anslås till utveckling av bannätet utöver Digispåret och redan slutförda utvecklingsprojekt.

Den statliga finansieringen riktas till utveckling av bannätet och förbättring av bas- trafikledshållningen i enlighet med de teman som presenteras i Trafik 12-planen. För **investeringsprogrammets tidsperiod 2025–2032 är den ekonomiska ramen för utvecklingen av bannätet 1 418 miljoner euro**, vilket inkluderar 245 miljoner euro för projekt som fortsätter från och med 2033. Finansieringen för **förbättring** uppgår till **400 miljoner euro** under perioden. Fördelningen av finansieringen beskrivs i tabell 5.

Finansieringen för utvecklingen av banförbindelserna under projektföretagens ansvar ingår inte i den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen, eftersom deras kostnads kalkyler är betydande och projektföretagens beslutsprocess är speciell. Behandlingen av Digispåret ingår inte heller i investeringsprogrammet. I Trafik 12-planen behandlas projektet Digispåret och dess finansiering som en separat åtgärd.

Tabell 5. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2025-2032, bannätet.*

Bannätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Investeringsprogrammet åren 2025–2032		Trafik 12 åren 2021–2032
		medel- värde mn euro/år	milj.euro totalt	totalt mn euro
	<b>Utveckling totalt</b>	<b>177</b>	<b>1418</b>	<b>1700</b>
<b>Utveckling</b>	De mest kritiska och påverkande objekten när det gäller bannätets funktionalitet och transportkapacitet (inkl. större reparationer)	105	837	900
	Bannätets kapacitet mellan landskapscentrum, inkl. tvärförbindelser	47	377	400
	Funktionaliteten hos stationsområden och bangårdar, inkl. lastningsplatser för råvirke	3	27	200
	Andra än huvudledsnätet (inkl. lågtrafikerade), nödvändiga reparationer och utveckling	22	177	200
	<b>Förbättring totalt</b>	<b>50</b>	<b>400</b>	
<b>Bas- trafik- ledshåll- ning, för- bättring</b>	Stadsregioner, särskilt främjande av hållbar rörlighet	2–5	16–40	
	Förbättring av plankorsningssäkerheten	15–20	120–160	
	Förbättring av funktionalitet på linjeavsnitt och bangårdar	10–20	80–160	
	Förbättring av lastningsplatser för råvirke	2–5	16–40	
	Övriga	0–21	0–168	
<b>Totalt</b>	<b>Utveckling och förbättring</b>	<b>227</b>	<b>1818</b>	

Banprojektens möjligheter till CEF-finansiering behandlas i kapitel 4.1.4.

#### **4.1.2 Utveckling av bannätet**

Projekthelheten grundar sig på målen i Trafik 12-planen och de strategiska riktlinjer som stöder målen samt på de fyra teman som presenteras i planens åtgärder och till vilka utvecklingsfinansiering anslås. Temana för utveckling tar också ställning till hur finansiering anslås till huvudleder och det övriga bannätet. Tyngdpunkten ligger på huvudlederna. I praktiken är största delen av projekten kopplade till flera olika teman. Projekten svarar på de centrala behov som presenteras i den strategiska lägesbilden för trafiknätet.

Projekt har lämnats utanför programmet bland annat på grund av bristande specifikation av projektinnehåll, av effektivitetsskäl eller på grund av osäkerhetsfaktorer förknippade med trafiken eller konsekvenserna. De behov som lämnats utanför måste bedömas och jämföras ytterligare med tanke på hela bannätet. Allmänt taget, innan olika brister i bannätet kan behandlas som eventuella egentliga projekt som tas upp i investeringsprogrammet, behövs en definition av åtgärderna samt en bedömning av kostnaderna och konsekvenserna.

Reparationen av banor genomförs med finansiering från bastrafikledshållningen och är således i princip inte projekt som hör till investeringsprogrammet. Investeringsprogrammet innehåller dock vissa renoveringsprojekt. Den grundliga reparationen av huvudbanan på sträckan Helsingfors-Tammerfors som kräver långsiktig finansiering och en tydlig projekthelhet har föreslagits för programmet. Effekterna av reparationen av huvudbanan berör ett nationellt omfattande område. Dessutom hänför sig de viktigaste behoven i andra nät än huvudledsnätet till reparationer särskilt för att trygga näringslivets verksamhetsförutsättningar. Därför innehåller investeringsprogrammet grundliga reparationer av det övriga nätet (Hangö-Hyvinge, Joensuu-Nurmes, Åbo-Nystad). Via grundliga reparationer och andra åtgärder öppnas nya möjligheter i Norra Finland för näringslivets verksamhetsförutsättningar i projektet Lautiosaari–Elijärvi/Torneå–Röyttä. Projektet möjliggör överföring av transporter till spåren. Med elektrifieringen av sträckan Vuokatti-Kontiomäki blir transportkedjorna smidigare.

Genom projekten förbättrar man de banavsnitt som med tanke på förmedlingskapaciteten är mest problematiska (Helsingfors-Riihimäki fas 3, Luumäki-Joutseno, Imatra-Joensuu, Idensalmi-Kontiomäki). Den ökade bankapaciteten förbättrar också trafikens punktlighet och minskar trafikens störningskänslighet. Restiderna inom persontrafiken förkortas mellan Kouvola och Kuopio.

Utvecklingshelheten omfattar förbättring av tågtrafikens funktionalitet på bangårdarna (Kotka, Lauritsala). Persontrafikplatserna förbättrar passagerarnas förhållanden, tillgänglighet och säkerhet runt om i landet. Man måste även i fortsättningen förbereda sig på olika utvecklingsbehov vid lastningsplatserna för råvirke.

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

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

Eftersom endast förplanering har gjorts för en del av projekten eller projekten bara har framskridit till järnvägsplaneringsskedet, ingår det osäkerhetsfaktorer särskilt i kostnadskalkylerna för dessa projekt. Kostnadskalkylerna och eventuellt även projektinnehållet preciseras i takt med att planeringen framskrider. I projekt med prioritet 3 ingår det mer kostnadsrisker.

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

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

Prioritet	Projekt	Kostnadsbedömning (M€)	Kod (bild 4)
1	Helsingfors–Riihimäki fas 3	244	R1
1	Kotka: Kotolahti–Mussalo, genomgående bana (tilläggsbana)	7	R2
2	Helsingfors–Tammerfors grundlig reparation	375	R3
2	Utveckling av stationsområdet i Karleby*	25	R4
2	Luumäki–Joutseno förbättring av förmedlingskapaciteten och höjning av hastigheten	262	R5
2	Åbo–Nystad, grundlig reparation	140	R6
3	Hyvinge–Karis grundlig reparation	55	R7
3	Idensalmi–Kontiomäki förbättring av förmedlingskapaciteten	25	R8
3	Imatra–Joensuu, förbättring av kapaciteten	64	R9
3	Joensuu–Nurmes grundlig reparation och förbättring av funktionaliteten	59	R10
3	Kouvola–Kuopio förkortning av restiderna	18	R11
3	Lauritsala trafikplats	10	R12
3	Lautiosaari–Elijärvi och Torneå–Röyttä, reparation och elektrifiering (med villkoret att en finansieringslösning hittas) *	21	R13
3	Vuokatti–Kontiomäki elektrifiering	7	R14
2	Förbättring av platser för persontrafik	40	-
3	Utveckling av lastningsplatser för råvirke	25	-

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

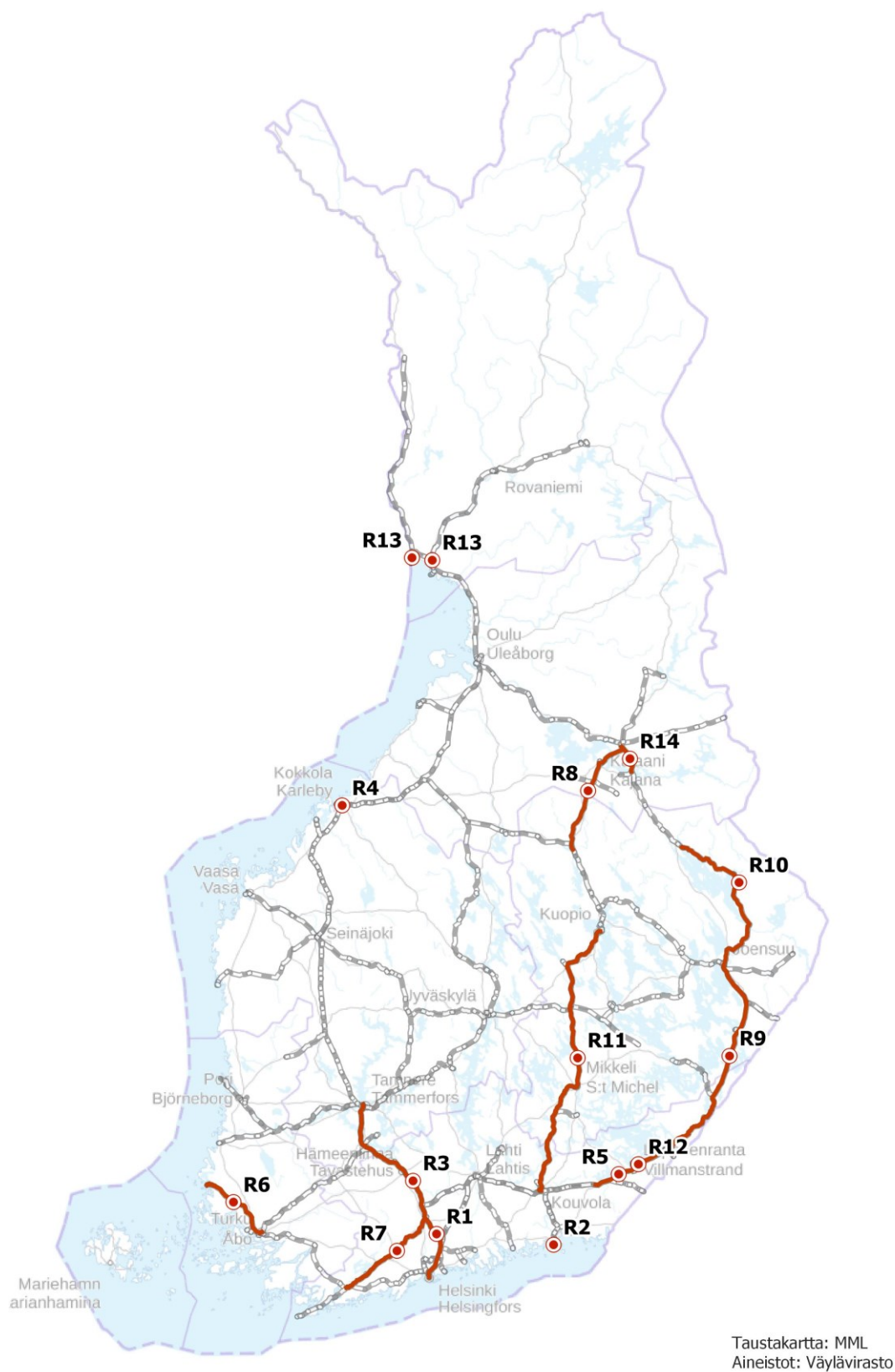


Bild 4. Bannätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet.



### 4.1.3 Projekt för förbättring av bannätet

I investeringsprogrammet lyfter man fram några framtida förbättringsobjekt på banorna i enlighet med Trafik12-temana, men finansieringen binds ändå inte. För att projekten ska läggas fram behövs bl.a. en precisering av projekten och mer tillförlitliga kostnadsberäkningar. Vid utarbetandet av investeringsprogrammet har projekt som överstiger 5 miljoner euro riktgivande betraktats som banutvecklingsprojekt och projekt som understiger detta belopp som bastrafikledshållningsprojekt. Projekten för förbättring av bannätet presenteras i tabell 7 och bild 5.

#### Främjande av hållbar rörlighet i stadsregioner

Hållbar rörlighet främjas till exempel genom åtgärder för att förbättra passagerarförhållandena och tillgängligheten på stationer, olika åtgärder för att främja närtågstrafik såsom nya hållplatser eller åtgärder för att förbättra trafikens funktionalitet på linjer och bangårdar och utveckling av infartsparkering för cyklar och bilar. Stationernas förbättringsbehov är ofta kopplade till mer omfattande förbättringsbehov för banområden eller stationsområden. I investeringsprogrammet 2025-2032 presenteras inte de projekt som utsetts för temat.

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

Förbättringsåtgärder som gäller banförbindelserna är till exempel att förbättra möjligheterna för tågen att mötas, förbättring av linjeblockeringen, höja axeltrycken, elektrifiera banorna samt förkorta rese- och transporttiderna/höja hastigheterna. Förbättringar på trafikplatser och bangårdar är förknippade med en funktionell förbättring av dem ur trafikens synvinkel och en förbättring av passagerarnas förhållanden. Funktionella förbättringsåtgärder på trafikplatserna är till exempel att förlänga spåren, öka antalet sidospår och ändringar avseende bangårdarnas bannät. Åtgärder för att förbättra passagerarförhållandena är till exempel arrangemang och ändringar av plattformar, tillgänglighetsreparationer såsom höjning av plattformar, förbättring av åtkomsten till plattformar (bl.a. borttagning av plattformstigar), förbättring och ökning av plattformstak, förbättring av passagerarinformation, förlängning av stationsplattformar (på grund av tågmateriel) samt utveckling av anslutningsparkeringen för bilar och cyklar.

I investeringsprogrammet presenteras följande för temat:

- Avskaffande av lägre hastighetsbegränsningar (totalt 13 miljoner € fördelat på flera år)
- Ny mellanliggande linjeblockeringspunkt för banan Hyvinge–Hangö på banavsnittet Rajamäki–Nummela (0,5 M€) RP1
- Förbättring av passagerarplattformarna vid Kemi station, bland annat höjning av plattformar (4–6 M€) RP2
- Nya spår-, plattforms- och underfartsarrangemang på Vammala bangård och ökad kapacitet för godstrafik med spårändringar, anknyter också till Digispåret (statens andel 8 M€) RP3
- Förlängning av passagerarplattformar på olika banavsnitt (sammanlagt 5–7 M€)
- Byggnad av säkerhetsanordningar på bangårdar, för att förbättra funktionaliteten och säkerheten (Pieksämäki, Kuusankoski, Kotka Hovinsaari) (totalt 5–10 M€) RP4-6

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

- Ökad kameraövervakning av tågtrafiken på bangårdar (3,5 M€ under en period på fyra år)
- Åtgärder som förbättrar säkerheten vid TFÄ-bangårdarna, såsom förbättring och utvidgning av systemet för släckvatten, avrinningsbassänger, inhägnader och ökad kameraövervakning (2-4 M €/år).

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

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

Lägesbilden och framtidsbilden för nätverket av lastningsplatser har granskats i en utredning som publicerades i maj 2022 samt i en utredning som publicerades i augusti 2023, där lägesbilden uppdaterades och där man bedömer hur den förändrade verksamhetsmiljön påverkar transportflödena och utvecklingsbehoven i nätverket av lastningsplatser. Förbättringsprojekten har fastställts och fastställs utifrån denna bedömning. I den andra tilläggsbudgeten för 2022 har det beviljats 40 miljoner euro i tilläggsfinansiering för bastrafikledshållning för att främja det nationella nätverket av virkesterminaler och förbättra resiliensen i leveranskedjorna för energived. Att tilläggsfinansieringen riktas till lastningsplatserna för råvirke i bannätet har bedömts som en del av helheten. De rekommenderade åtgärderna utifrån bedömningen är i regel desamma som identifierades i publikationen våren 2022. Beslut om genomförande har fattats och fattas under 2023 och 2024, efter att planeringsberedskapen, kostnadskalkylerna och genomförbarheten för objekthelheten har preciserats.

### **Säkerhet i plankorsningar**

Plankorsningar är för närvarande den tydligaste säkerhetsrisken på järnvägarna. Genom att förbättra plankorsningssäkerheten förbättrar man säkerheten för väg- och bananvändarna samt minskar materielskador, störningar i tågtrafiken och risker för miljöskador till följd av plankorsningsolyckor. Både genom att avlägsna plankorsningar och förbättra dem främjar man också smidigheten i spårtrafiken och förbättrar tillgängligheten mellan områdena.

Plankorsningarna i hela bannätet ska före utgången av 2035 bringas till den nivå som förutsätts i Traficoms järnvägssystemets delsystem Infrastruktur. Den årliga budgeten på i genomsnitt cirka 18 miljoner euro fördelas enligt följande: avskrivningar och förbättringar för att uppfylla kraven 10–13 miljoner euro/år, livscykeluppdateringar för plankorsningsanläggningar och förnyelse av anläggningsbeståndet 3–5 miljoner euro/år, och nya typer av kostnadseffektiva plankorsningsanläggningar med en volym på cirka 5–50 årliga anläggningar 1–5 miljoner euro/år.

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

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

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

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

Projekt	Kostnadskalkyl (milj. euro)	Kod (bild 5)
Ny mellanskyddspunkt för banan Hyvinge-Hangö på banavsnittet Rajamäki-Nummela	0,5	RP1
Förbättring av passagerarplattformarna vid Kemi station	4–6	RP2
Nya spår-, plattform- och underfartsarrangemang på Vammala bangård och ökad kapacitet för godstrafik	8	RP3
Byggande av säkerhetsanordningar på bangårdar (Piekämäki, Kuusankoski, Kotka Hovinsaari)	5–10	RP4-6
Förlängning av passagerarplattformar på olika banavsnitt	5–7	-
Avskaffande av lägre hastighetsbegränsningar	13	-
Ökad kameraövervakning av tågtrafiken på bangårdar	3,5	-
Åtgärder som förbättrar säkerheten vid TFÄ-bangårdar	2–4/år	-

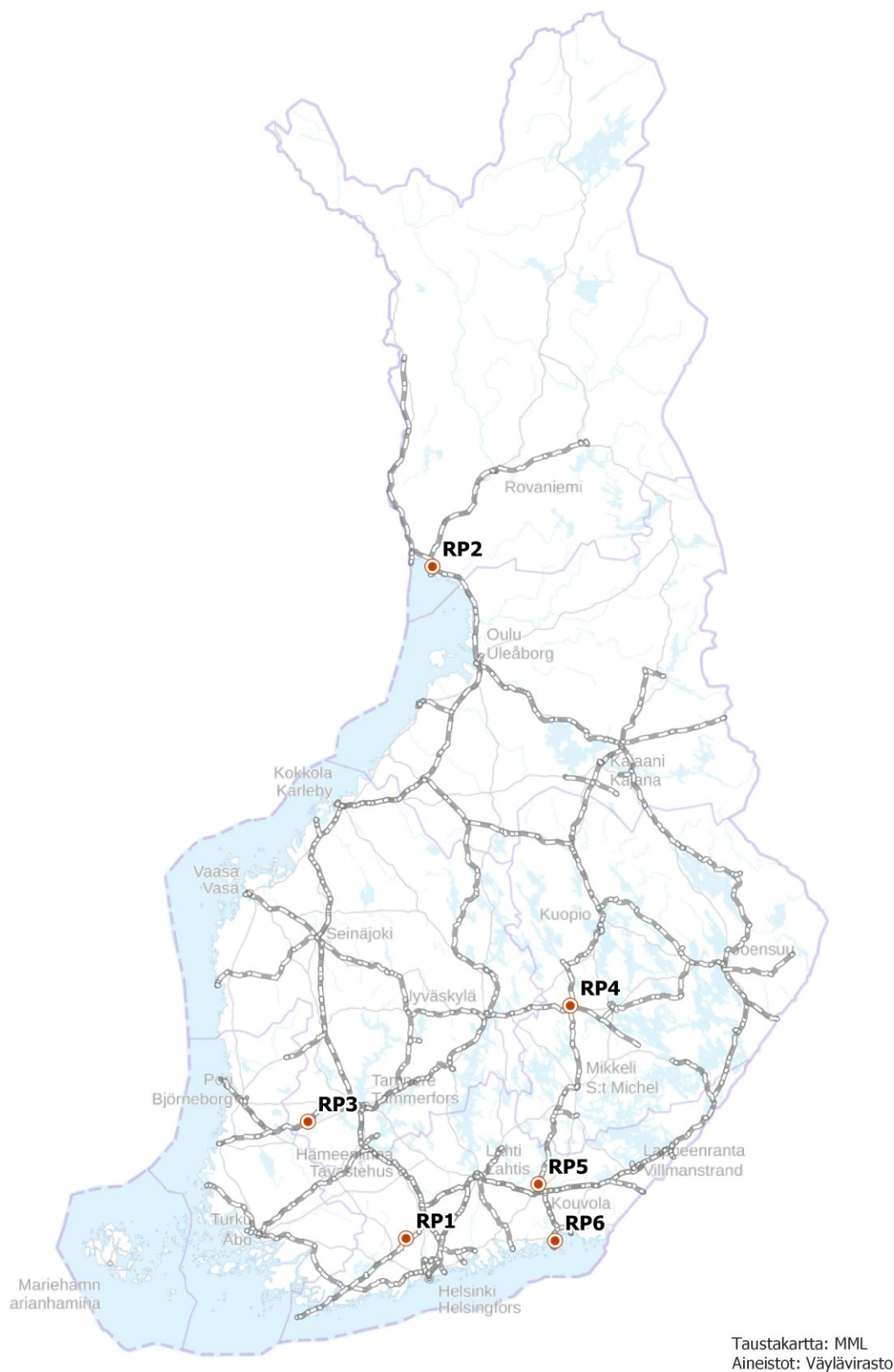


Bild 5. Projekt för förbättring av bannätet.

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

Finansieringen för programperioden 2021–2027 koncentreras till åren 2021–2023. Enligt kommissionens meddelande är ansökan 2023 (deadline 1/2024) den sista ansökan under CEF-programperioden 2021–2027, varefter den budget som reserverats för utveckling av TEN-T-nätet har använts<sup>6</sup>. Det är möjligt att de oanvända stödmedlen som återbetalas från medlemmarna till kommissionen omfördelas på nytt i slutet av programperioden, på samma sätt som under den föregående programperioden.

På grund av att finansieringen i CEF-programperioden fokuserar på det inledande skedet, har flera potentiella stödprojekt prioriterats och därmed redan övergått till genomförande. Trafikledsverkets ansökningar har gett nästan 230 miljoner euro i CEF-stöd 2020–2022. 12/2023 och 6/2024 fås dessutom resultaten från ansökningsomgången 2023.

Om ansökningarna är öppna kan man ansöka om 50 procent stöd för planering av banprojekt i TEN-T-nätet och 30 procent för byggande. Om man ansöker om stöd för projektet som en del av ansökan om militär mobilitet, är stödprocenten för byggandet 50 procent. Största delen av stödet riktas till stomnätet. Stödet till projekt rekommenderas vara minst 1,0 miljoner euro. Reparationsåtgärder är inte stödberättigande. Projektets låga nytto-kostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggande, eftersom kommissionen förutsätter lönsamhet för sina stödprojekt (nyttokostnadsförhållande >1,0) i den allmänna ansökan. Detta krav gäller inte ansökan om militär rörlighet, men för att projekten ska kunna inkluderas i ansökan krävs försvarsmaktens förordande.

Bedömning av projekt som har förutsättningar att få stöd i den allmänna ansökan om CEF-ansökningar är öppna:

- Kouvola–Kuopio, förkortning av restiderna, byggnadsplanering och byggande (nyttokostnadsförhållande 2,4)
- Lauritsala trafikplats, byggnadsplanering och eventuellt byggande (n/k 0,77)
- Imatra-Joensuu, förbättring av förmedlingskapaciteten, byggnadsplanering (n/k 0)
- Helsingfors-Riihimäki, fas 3, byggnadsplanering (n/k 0,08)
- Luumäki–Joutseno, förbättring av förmedlingskapaciteten och höjning av hastigheten, byggnadsplanering (n/k 0,15–0,18)
- Idensalmi-Kontiomäki, förbättring av förmedlingskapaciteten, byggnadsplanering (n/k 0,16)

## 4.2 Landsvägsnätet

### 4.2.1 Vägnätets ekonomiska ram

Under planeringsperioden för Trafik 12 kommer sammanlagt cirka 1 390 miljoner euro att anslås till utveckling av landsvägsnätet utöver redan slutförda utvecklingsprojekt.

---

<sup>6</sup> År 2024 erbjuds finansiering för modernisering av TEN-T-nätet, till exempel för ERTMS- och ITS-projekt.

Den statliga finansieringen riktas till utveckling av landsvägsnätet och förbättring av bastrafikledshållningen i enlighet med de teman som presenteras i Trafik 12-planen. För investeringsprogrammets tidsperiod 2025–2032 **är den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet 1249 miljoner euro**, vilket inkluderar 205 miljoner euro för projekt som fortsätter från och med 2032. Kostnaderna för **mindre landsvägsförbättringsprojekt** under planeringsperioden för Trafik 12 uppgår i genomsnitt till cirka 46 miljoner euro per år och under investeringsprogramperioden i genomsnitt till cirka 40 miljoner euro per år. Fördelningen av finansieringen beskrivs i tabell 8.

Landsvägsprojektens möjligheter till CEF-finansiering behandlas i kapitel 4.2.4.

Tabell 8. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2025–2032, landsvägsnätet.*

Landsvägsnätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Investeringsprogrammet 2025–2032		Trafik 12 åren 2021–2032
		medelvärde mn euro/år	milj.euro totalt	milj.euro totalt
	<b>Utveckling totalt</b>	<b>156</b>	<b>1249</b>	<b>1390</b>
<b>Utveckling</b>	Förbättring av verksamhetsförutsättningarna i näringslivet, arbetstrafikens behov och trafiksäkerheten. Huvudledningarnas viktigaste objekt och förbättringen av servicenivån punktvis runt om i Finland.	108	867	890
	Det övriga vägnätet: förbättring av kritiska broar, broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- och terminalförbindelser och andra akuta behov	20	162	300
	Samfinansierat och avtalsbaserat utvecklande av näringslivet och stöd för markanvändningen i kommuner utanför MBT-regionerna	28	220	200
	<b>Förbättring totalt</b>	<b>40</b>	<b>320</b>	
<b>Bastrafikledshållning, förbättring</b>	Nödvändiga regionala näringslivsobjekt	20–25	160–200	
	Mindre väg- och anslutningsarrangemang som förbättrar trafiksäkerheten	5–10	40–80	
	Objekt i statens nät som främjar promenader och cykling	10	80	
	Infartsparkering i anslutning till järnvägar och landsvägar i statens nät	2–5	16–40	
	Övriga	0–3	0–24	
<b>Totalt</b>	<b>Utveckling och förbättring</b>	<b>196</b>	<b>1569</b>	

## 4.2.2 Utveckling av landsvägsnätet

Planeringen av utvecklingsprojekt för landsvägsnätet riktar sig särskilt till trafikleder som har betydande säkerhets- eller funktionsbrister eller som kräver brådsakande åtgärder för att lindra miljöolägenheterna. På dessa leder förutsätter också

den prognostiserade ökningen av person- och/eller godstrafiken investeringar för att en tillräcklig servicenivå på trafiken ska kunna upprätthållas.

Till planeringen av utvecklingslösningar för landsvägsnätet hör en samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning samt en bedömning av tillgänglighetseffekterna, de ekonomiska konsekvenserna, miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna. Vägprojekt som framskrider i beslutsfattandet är i allmänhet samhällsekonomiskt relativt lönsamma. De mest lönsamma objekten i landsvägsnätet finns på livliga trafikleder där betydande brister i servicenivån har identifierats.

Granskningen av investeringsprogrammet har omfattat cirka 150 vägprojekt eller vägprojekthelheter för vilka planeringsmaterial och åtminstone preliminära konsekvensbedömningar har funnits tillgängliga. Projekten har valts utifrån NTM-centralernas planer på olika nivåer. NTM-centralernas planer grundar sig vanligtvis på behov som har framkommit bl.a. i de regionala trafiksystemplanerna.

Servicenivån på det befintliga trafikledsnätet och förvaltningen av reparationsskulden är ett betydande och övergripande tema i Trafik 12-planen. Detta, liksom de riktlinjer som anges i kapitel 4.2.1, har varit vägledande för utformningen av projekthelheten. Också projektens beredskap för planering och beslutsfattande har haft ett visst inflytande på de val som gjorts. I helheten för utvecklingen av landsvägsnätet har man strävat efter att uppfylla målen i Trafik 12-planen. Utvecklingsfinansieringen har riktats till de helheter som presenteras i tabell 9 och bild 6.

Effektivitet är ett av de tre huvudmålen i Trafik 12-planen. Valet av projekt påverkas dock också av andra faktorer än projektets ekonomiska lönsamhet. Till exempel kan projekt som ökar vägkapaciteten i växande stadsområden vara ekonomiskt mycket lönsamma, men de bidrar inte nödvändigtvis till ett regionalt trafiksystem som bygger på hållbara färd sätt.

På grund av den ökade kostnadsnivån, justeringen av finansieringsbesluten för pågående projekt, besluten om genomförande av nya projekt och de ökade kostnaderna för projekt som är under planering har de totala kostnaderna för de utvecklingsprojekt för landsvägsnätet som presenterades i det föregående investeringsprogrammet 2024–2031 stigit med cirka 30 miljoner euro över den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet (1249 M€). Till följd av detta presenteras inga nya projekt för utveckling av landsvägsnätet i investeringsprogrammet. En del av projekten har med stor sannolikhet förutsättningar också för extern finansiering. I kostnaderna har man i allmänhet inte anvisat finansieringsandelar från andra parter, eftersom kostnadsfördelningen ännu inte överenskommit. Kostnadsfördelning kan avtalas allteftersom projektens planer framskrider. Uppgifterna om projektens kostnadsfördelning och uppskattningen av statens totala kostnader uppdateras i samband med de årliga uppdateringarna av investeringsprogrammet.

Finansieringen av de projekt som ingår i investeringsprogrammet riktas till största delen till förbättring av TEN-T-stomnätet och huvudlederna. Största delen av fordonstrafikens trafikprestationer finns i huvudledsnätet. Enligt prognoserna är den största trafikökningen fokuserad till huvudlederna, varmed utvecklingsbehoven är störst i denna del av nätet.

Servicenivåbrister på TEN-T stomnätet och huvudlederna korrigeras både genom stora utvecklingsprojekt och punktvis i områden runtomkring Finland. På så sätt

väljs de effektivaste betydande utvecklingsprojekten ut, samt ett större antal mindre projekt som bevarar eller förbättrar trafiksäkerheten och servicenivån.

Finansieringen av det övriga vägnätet riktas i huvudsak till reparationer av sådana kritiska broar som inte kan finansieras med finansiering från bastrafikledshållningen. I programmet ingår också en krävande sättningskorrigerings.

I enlighet med Trafik 12-planen riktas finansiering för utveckling av landsvägsnätet även till vägprojekt i andra regioner än MBT-regionerna, om aktörerna i området har möjlighet att delta i kostnaderna för genomförandet. Kostnadsfördelningen för de projekt som föreslås bli genomförda genom samfinansiering och avtal har ännu inte avtalats. Dessutom omfattar denna helhet utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller.

### **Stora utvecklingsprojekt för TEN-T-stomnätet och huvudlederna**

I investeringsprogrammet anges sex stora projekt för utveckling av huvudlederna. Tre av dem är de viktigaste enskilda utvecklingsobjekten i TEN-T-stomnätet och tre utvecklingsprojekt som förbättrar servicenivån på den längre förbindelsesträckan. Projekten åtgärdar de svåraste bristerna i landsvägsnätets servicenivå och svarar på bristerna i servicenivån i enlighet med TEN-T-stomnätet och förordningen om huvudleder.

Stora utvecklingsprojekt i TEN-T-stomnätet är:

- Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors 147 M€
- Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä 225 M€
- E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum 235 M€

Stora utvecklingsprojekt på huvudlederna är:

- Riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas) 114 M€
- Rv 15 Kotka (Rantahaka)-Kouvola 158 M€
- Rv 25 Hangö–Mäntsälä fas 1, 106 M€.

I synnerhet på dessa vägvägnitt bör servicenivån höjas så att den motsvarar kraven i förordningen samt de nuvarande trafikmängderna och transportbehoven. Genom projekten förbättras servicenivån för näringslivets transporter samt hamnförbindelserna och stadsregionernas viktiga pendlingsförbindelser. Dessutom förbättras trafiksäkerheten och transporternas effektivitet, reparationskostnaden avkortas och smidigheten i den internationella trafiken tryggas.

Närmare beskrivningar av de landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och deras konsekvenser finns i bilagerapport 2 "Landsvägsprojekt" i anslutning till investeringsprogrammet. Beskrivningar av de viktigaste landsvägsprojekten som lämnats utanför investeringsprogrammet samt en förteckning över andra granskade landsvägsprojekt finns i bilaga 4 "Projekt utanför investeringsprogrammet".

### **Förbättring av huvudledernas trafiksäkerhet och servicenivå**

Projekthelheten består av små och medelstora utvecklingsprojekt för huvudlederna. Genom projekten upprätthålls den nuvarande servicenivån genom att man



säkerställer skicket på vissa kritiska broar, utvecklar smidigheten eller förbättrar trafiksäkerheten vid punktvisa objekt runt om i Finland. Det finns 15 objekt, varav ett finns i TEN-T-stomnätet. Beredskapen för genomförande vid objekten är i huvudsak god.

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

Genom projekten utvecklas förbindelser mellan landskapscentrumen som är betydande med tanke på näringslivet och sysselsättningen. Dessutom bevaras förbindelser från området till landskapscentrumen och andra viktiga centrum som är viktiga för näringslivet och sysselsättningen, transporternas effektivitet förbättras, reparationsskulden minskas och en smidig internationell trafik tryggas. Framför allt förbättrar dessa mindre projekt i stor utsträckning trafiksäkerheten i huvudledsnätet. Projekten utnyttjar de nuvarande vägnätet och är vanligen mindre omfattande lösningar än stora utvecklingsprojekt.

Mållåret för utvecklingen av TEN-T-stomnätet är 2030. Enligt planerna för stomnätet finns det identifierade utvecklingsbehov på cirka 3 miljarder euro för de andelar som inte uppfyller målnivån. I investeringsprogrammet riktas 600 M€ av finansieringen av utvecklingen av landsvägsnätet till stomnätet. Man kan dock avvika från standarden för stomnätets målnivå om byggandet av infrastruktur som uppfyller kraven inte är samhällsekonomiskt lönsamt, och om en hög säkerhetsnivå kan tryggas med en vanlig vägtyp. Möjligheten till undantag har inte till alla delar beaktats i planerna, men en projekthelhet på cirka 3 miljarder euro ger en tillräcklig bild av utmaningarna med att uppnå målnivån på den nuvarande finansieringsnivån.

Reformen av förordningen om TEN-T-nätet pågår och den nya förordningen förväntas träda i kraft 2024. De krav som ställs på TEN-T-nätet förnyas avsevärt. Reformen har beskrivits närmare i avsnitt 2.1.3.

Huvudledsförordningen ställer upp servicenivåmål för landsvägarna. Som mätbara indikatorer för servicenivåbrist används en hastighetsbegränsning på under 80 km/h och trafikstockningar. I nuläget finns 234 kilometer vägavsnitt på landsvägarnas huvudleder, vars servicenivå är bristfällig på grund av hastighetsbegränsningen under 80 km/h. Mindre hastighetsbegränsningar förekommer särskilt i stadsregioner och tätorter, vid vägbebyggelse och i anslutningar. På huvudlederna förekommer problem med smidigheten, dvs. veckovis återkommande trafikstockningar, på 83 kilometer. De överbelastade vägavsnitten är oftast städernas infartsvägar eller ringleder.

Kostnaderna för att åtgärda bristerna i servicenivån på landsvägarnas huvudleder under de kommande cirka 10 åren har uppskattats till sammanlagt cirka 6 miljarder euro, varav i investeringsprogrammet presenteras utvecklingsprojekt på cirka 1,2 miljarder euro. TEN-T stomnätet ingår i huvudledsnätet.

Man uppskattar att det totala antalet brister i servicenivån på huvudlederna kommer att fördubblas jämfört med nuläget fram till 2040. Detta beror på den förutsedda ökningen av vägtrafiken och den ökade förekomsten av trafikstockningar.

## Bevarande och förbättring av servicenivån för det övriga vägnätet

Projekthelheten består av små och medelstora utvecklingsprojekt för det övriga vägnätet. Genom projekten upprätthålls den nuvarande servicenivån genom att man säkerställer skicket på kritiska broar, utvecklar smidigheten eller förbättrar trafiksäkerheten vid punktvisa objekt med lätta åtgärder. Det finns sammanlagt 12 objekt.

Projekthelheten motsvarar linjedragningen i Trafik 12-planen om en förbättring av servicenivån punktvis runt om i Finland.

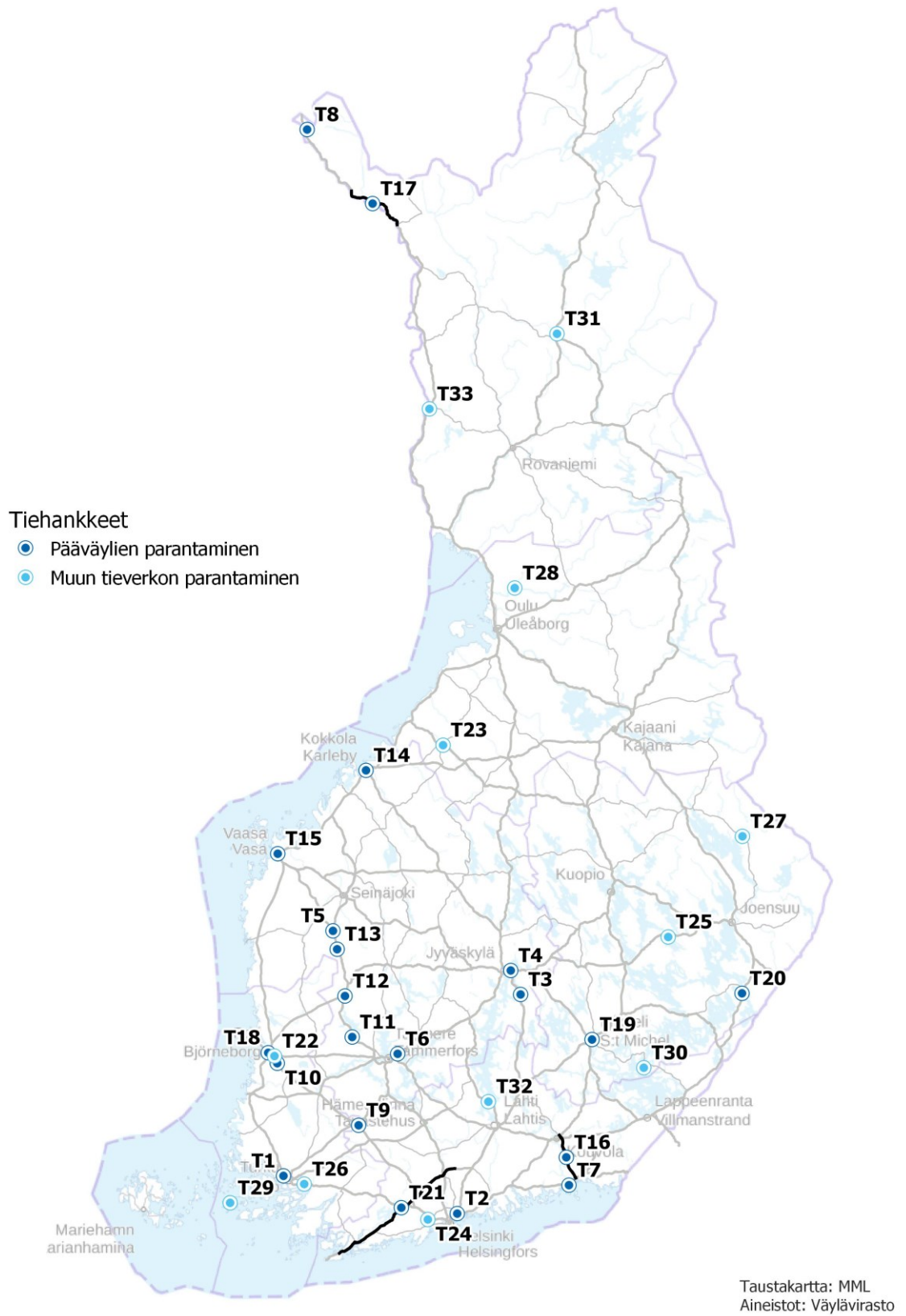
Med projekten utvecklas bland annat ur perspektivet för näringslivet och sysselsättningen betydande förbindelser landskapscentrum emellan, bevaras med tanke på näringslivet och sysselsättningen viktiga förbindelser från området till landskapscentrumen och andra väsentliga centrum, förbättras transporternas effektivitet och minskas renoveringsskulden. Projekten förbättrar trafiksäkerheten i vägnätet. Projekten utnyttjar de nuvarande vägnätet och är vanligen mindre omfattande lösningar än stora utvecklingsprojekt.

I helheten för de medelstora broarna i det övriga vägnätet har man i Trafikledsverkets broprogram lyft fram objekt som finns på rutter som är viktiga för näringslivet och vars genomförande med hjälp av finansiering för bastrafikledshållning skulle orsaka ett stort underskott för den övriga bastrafikledshållningen. Genom att rusta upp broarna undviker man viktbeogränsningar som är till nackdel för näringslivets transporter. Med projekten underhålls ur perspektivet för näringslivet tillgängligheten områdena emellan.

Tabell 9. Landsvägnätets utvecklingsprojekt som ingår i investeringsprogrammet

Prioritet	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
<b>Förbättring av TEN-T-stomnätet</b>			
1	E18 sv 40 Åbo ringväg i Reso centrum	235	T1
2	Rv 4, avsnittet Ring I-Ring III och Luftbrons planskilda anslutning, Helsingfors	147	T2
2	Rv 4, vid Vestonmäki, Toivakka	11	T3
2	Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä	225	T4
<b>Förbättring av andra huvudleder</b>			
1	Rv 3 och Rv 19, anslutning i Jalasjärvi, Kurikka	13	T5
1	Rv 9 Tammerfors-Orivesi fas 1 (sträckan Alasjärvi-Käpykangas)	114	T6
1	Rv 15 Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)	7	T7
1	Rv 21, Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekis	4	T8
2	Rv 2 Humppila	9	T9
2	Rv 2, Ruskila-Haistila, Ulvsby	8	T10
2	Rv 3 förlängning av Tavastkyroleden, Rokkaski-Hanhijärvi	13	T11
2	Rv 3 Alaskylä-Parkano	17	T12

Prioritet	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 6)
<b>Förbättring av andra huvudleder</b>			
2	Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka	14	T13
2	Rv 8 Karleby centrum fas 1	18	T14
2	Rv 8 och regionalväg 742 Vasa förbindelseväg fas 1	46	T15
2	Rv 15 Kotka–Kouvola	158	T16
2	Rv 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis	36	T17
3	Rv 2 förbättring i Björneborgs centrum	72	T18
3	Rv 5, Savilahti bro, S:t Michel	18	T19
3	Rv 6, Syrjäsalmi bro, Kides	8	T20
3	Rv 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1	106	T21
<b>Förbättring av det övriga vägnätet</b>			
1	Rv 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg och Ulvsby	14	T22
1	Rv 27 Ylivieska södra överfartsbro	14	T23
1	Sv 50, Ring III vid Esbogård (sättningsreparation), Esbo	38	T24
2	Rv 23, vid Karvio kanal, Heinävesi	14	T25
2	Sv 40, Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins	10	T26
2	Sv 73 bron över Lieksanjoki, Lieksa	10	T27
2	Regionalväg 849, Ijo älvs bro, Uleåborg	11	T28
2	Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas	12	T29
2	Förbindelseväg 15123, ersättning av Hätinvirtas färja med en bro, Puumala	15	T30
3	Rv 5, bron i Kitinen, Sodankylä	19	T31
3	Rv 24 Vääksey bro, Asikkala	8	T32
3	Regionalväg 937, Pello bro	13	T33
1, 2, 3	Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter	60 (30+30)	



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

## **Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter**

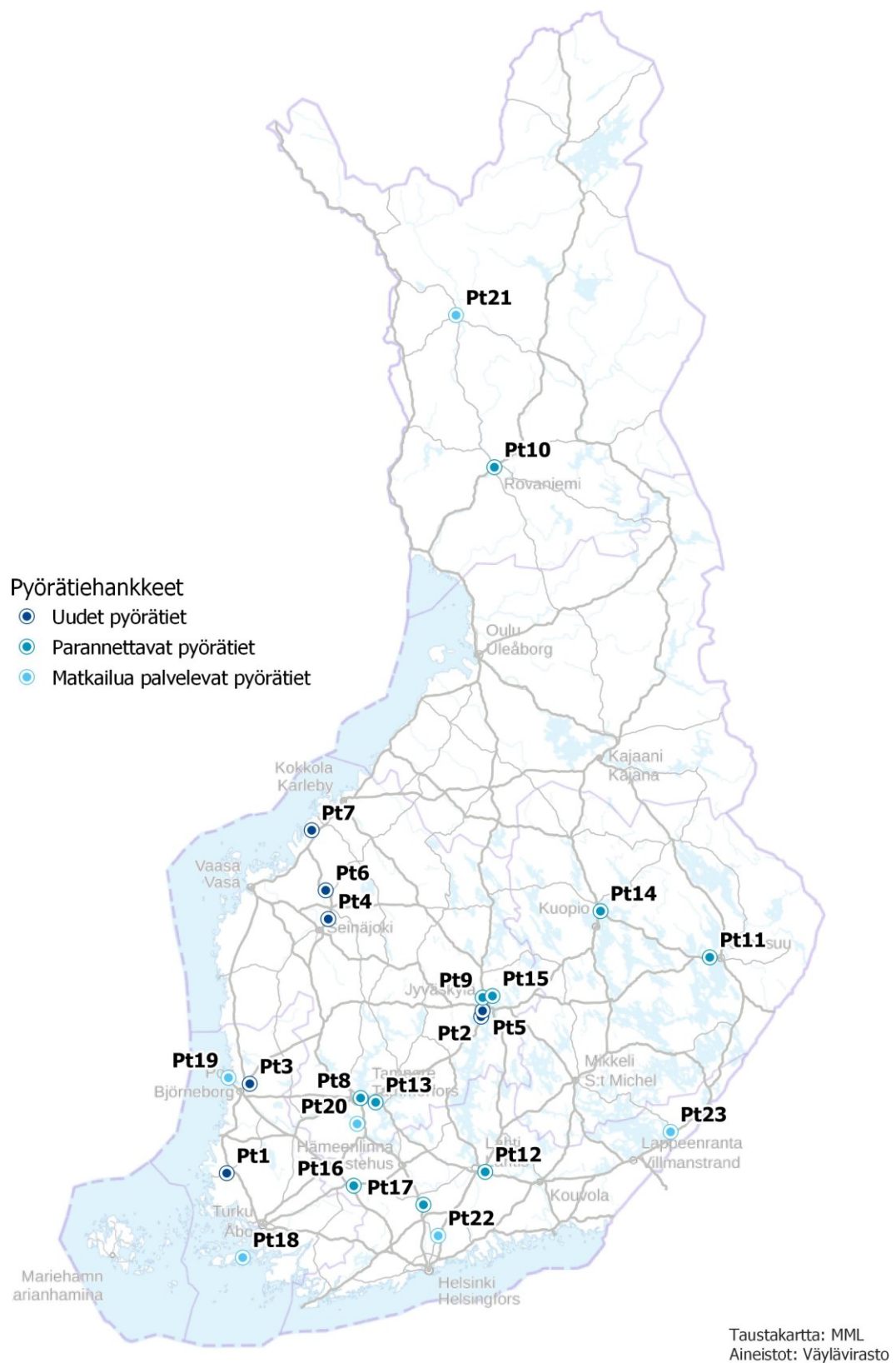
I de regionala målnäten för cykelvägar har man preliminärt identifierat nya förbindelsebehov i statens trafikledsnät på en cirka 500 km lång sträcka. En del av dessa finns i MBT-stadsregionerna. Utöver nya anslutningar har ett behov av att höja servicenivån för de nuvarande lederna till kvalitetskorridorer identifierats. Dessutom medför en betydande ökning av cykelturismen utvecklingsbehov i landsvägsnätet. Målet är att utveckla förhållandena för cykeltrafiken i landsvägsnätet på platser med stor användarpotential.

Utifrån en kartläggning av utvecklingsbehoven kan projekten delas in i tre kategorier: nya regionala cykelförbindelser (60 km), höjning av servicenivån på de befintliga förbindelserna (100 km) och utveckling av cykelturismens förbindelser (50 km) på platser med betydande användarantal.

Helheten av utvecklingsprojekt för cykelvägar är i huvudsak på planeringsstadiet. I tabell 10 nedan har projekten delats in i tre prioriteter: 1 projekt färdiga för genomförande, 2 projekt nästan färdiga för genomförande (vägplanering inleds) och 3 projekt som kräver planering. På bild 7 visas objekten på kartan. Bland dem finns tre objekt (prioritet 1) som är färdiga att genomföras. Den sammanlagda kostnadskalkylen för dessa är cirka 12 M€. Nästan färdiga för genomförande (prioritet 2) är fem objekt vars preliminära kostnadsprognos är sammanlagt cirka 20 M €. Objektspecifika kostnadskalkyler presenteras endast för projekt med prioritet 1. Kostnadskalkylerna för övriga objekt är fortfarande förknippade med stor osäkerhet, så de presenteras inte för varje objekt i detta skede.

Tabell 10. Utvecklingsprojekt för cykelvägnätet som presenteras i investeringsprogrammet

Prioritet	Projekt	Längd (km)	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 7)
<b>Nya cykelvägar</b>				
1	Sv 43 Kodjala-Kalanti	7,4	5	Pt1
2	Rv 9 Keljonkangas-Muurame	5,0	-	Pt2
2	Lv 2555 Järvikylä-Norrmark	5,6	-	Pt3
2	Lv 7041 Nurmo-Lappo	15,4	-	Pt4
3	Rv 18 Ristonmaa planskilda anslutning-Kukkumäki	2,3	-	Pt5
3	Rv 19 och sv 63 Lappo-Kauhava	13,5	-	Pt6
3	Rv 749 Nykarleby-Jakobstad	11,8	-	Pt7
<b>Cykelvägar som ska förbättras</b>				
1	Rv 12 Teiskontie 3,8 km	3,8	1,4	Pt8
3	Rv 4 Jyväskylä-Tikkakoski	5,6	-	Pt9
3	Rv 4, sv 81, lv 9442 "Brolänken"	4,8	-	Pt10
3	Rv 9 Ylämylly-Siilainen	11,2	-	Pt11
3	Lv 312 mellan rv 4 och Nastola	10,0	-	Pt12
3	Rv 339 Suorama-Liuttu	2,3	-	Pt13
3	Lv 559 Gamla femman	16,2	-	Pt14
3	Lv 637 Jyväskylä-Laukaa	20,0	-	Pt15
3	Lv 2804/2821 Jockis-Tammela	17,0	-	Pt16
3	Lv 2850 Hyvinge-Riihimäki	10,0	-	Pt17
<b>Cykelvägar för turism</b>				
1	Lv 180 Prostvik-Nagu 13,4 km	13,4	6	Pt18
2	Lv 269 Ytterö-Räfsö	9,0	-	Pt19
2	Rv 301 Vesilahti-Lembois	4,7	-	Pt20
3	Sv 79 Kittilä	10,5	-	Pt21
3	Lv 145 förbindelsesträckan Träskända-Hyrylä	8,0	-	Pt22
3	Lv 14871 Kaljaniementie	4,1	-	Pt23



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

### 4.2.3 Landsvägsnätets förbättringsprojekt

I landsvägsnätet finns flera betydande enskilda problemobjekt vars servicenivå och trafiksäkerhet inte uppfyller dagens trafikbehov. Objekt som kräver förbättringar har identifierats i de regionala planerna som gäller trafiksystem. Fördelningen av finansieringen för förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen enligt Trafik 12-planen presenteras i tabell 11 och bild 8.

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

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

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

Finansieringsramen för landsvägsnätets förbättringsprojekt är sammanlagt 320 miljoner euro för 2025–2032. I investeringsprogrammet presenteras finansieringen av förbättringsprojekt för bastrafikledshållningen på följande noggrannhetsnivå:

- Cirka 50 procent av finansieringen riktas till genomförandet av de föreslagna förbättringsprojekten för åren 2025–2032 (totalt 162 milj. euro).
- Cirka 50 procent av finansieringen kommer att anslås till förbättringsprojekt som utses senare och till mindre ospecificerade objekt som främjar bland annat trafiksäkerhet, resors funktionalitet, gång och cykling samt infartsparkering (totalt 158 milj. euro).

Med förbättringsprojekten finns det en möjlighet att på ett flexibelt sätt svara på de behov som förändringarna i näringslivet och samhällena medfört på flera platser runt om i Finland och därmed få genomslag för ett bredare område och för aktuella behov. Ur denna synvinkel är kostnaderna för enskilda projekt i huvudsak lägre än 5 miljoner euro. Konsekvensernas omfattning beror på den tillgängliga finansieringen. Enskilda projekt förbättrar de lokala trafikförhållandena och med ett bredare program kan man rikta in de önskade effekterna på ett större område.



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

*Tabell 11. Namngivna projekt för bastrafikledshållning som föreslås för genomförande i investeringsprogrammet åren 2025–2032.*

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 8)
<b>Området för NTM-centralen i Nyland</b>		
Rv 1 Korissuonmäki grönbro (hjordjursolyckor), Vichtis	3,0	P1
Rv 3 / sv 57 trafikljus på södra rampen i Ojoinen planskilda anslutning, Tavastehus	0,7	P2
Rv 6 förbättring av anslutningen till Koivistontie, Lapträsk	1,2	P3
Rv 10 och lv 284 skydd av grundvattnet i Vieremä och vägarangemang, Forssa	4,9	P4
Rv 24 underfart vid Paimela anslutning, Hollola	0,5	P5
Rv 24 Hilliläntie–Syrjäntauksentie gång- och cykelväg + gångtunnel, Asikkala	0,9	P6
Rv 24 förbättring av anslutningen till Ahtialantie, Lahtis	0,4	P7
Rv 25 förbättring av den planskilda anslutningen vid Jokelantie, Hyvinge	2,2	P8
Rv 25, förbättring av Nopo planskilda anslutning (landsväg 130), Hyvinge	3,7	P9
Rv 25 Kalevankatu planskilda anslutning, Hyvinge	1,6	P10
Rv 25 Leksvalls gång- och cykelväg + gångtunnel, Raseborg	1,7	P11
Sv 51 reparation av vägskada vid Hamossen, Sjundeå	4,5	P12
Lv 110 Brobackavägen–Kolmpersvägen reparation av sättningar och gång- och cykelväg, Esbo	7,8	P13
Lv 132 gång- och cykelväg på sträckan Loppi–Sajaniemi, Loppi	0,7	P14
Lv 148/lv 170, förbättring av anslutningen, Borgå	0,5	P15
Lv 170 Kullo-Box gång- och cykelväg, Borgå och Sibbo	2,7	P16
Lv 1070 Sammatti–Myllykylä gång- och cykelväg, Lojo	1,3	P17
Lv 1580 Gammelbyvägens sättning, Lovisa	3,0	P18
Utvidgning av de nuvarande serviceområdena för tung trafik (rv 3, rv 4) (inte på kartan)	3,4	
<b>Området för NTM-centralen i Egentliga Finland</b>		
Rv 2 vid Vittis, Vittis	9,0	P19
Rv 8 Förbättring av Hyvelä anslutning, Björneborg	2,0	P20
Rv 8 Komplettering av ramperna vid Kuloinens anslutning, Reso	2,0	P21
Lv 2440 byggande av gång- och cykelväg mellan Antinkartano och Viikkala, Ulvsby och Nakkila	3,9	P22
Rastplatser för tung trafik (2–3 st) i Egentliga Finland och Satakunta (inte på kartan)	2,3	
<b>Området för NTM-centralen i Birkaland</b>		
Rv 3 Mansoniemi–Riitälä, trafiksäkerhetsarrangemang och arrangemang för enskilda vägar, Ikalis	5,1	P23
Rv 9 Nuutajärvi–Urjala, anslutningsarrangemang och arrangemang för enskilda vägar, Urjala	2,9	P24

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 8)
Rv 12 förbättring av cykel- och gångvägen vid Teiskontie på sträckan Jaakonmäenkatu–Alasjärvi, Tammerfors	0,7	P25
Sv 58 på sträckan Vuorentie-Mustalahti-Juhola, Mänttä-Vilppula	1,2	P26
Lv 249 förbättring på sträckan Kaukolantie anslutning-Pehtoorinpolku anslutning, Sastamala	1,7	P27
Lv 249 Tiisalanatie och Kylänraitti cirkulationsplats, Sastamala	0,9	P28
Lv 2501 gång- och cykelväg på sträckan Pihtikorventie–Kuppalankatu, Nokia	1,5	P29
Lv 2623, 2624 och 13145 gång- och cykelväg på sträckan Mihaarinlammentie-Sasintie, Tavastkyro	1,2	P30
<b>Området för NTM-centralen i Sydöstra Finland</b>		
Rv 6 förbättring av sträckan Tykkimäki–Utti, Kouvola	3,0	P31
Rv 15 nivåutjämning av Lautaro anslutning, Kouvola	1,5	P32
Rv 26 gång- och cykelled på sträckan Husula-Myllykylä, Fredrikshamn	2,5	P33
Lv 14928 förbättring på sträckan Änkilantie-Pitkäjärventie, ny gång- och cykelväg till Tehtaantie, Rautjärvi	1,7	P34
<b>Området för NTM-centralen i Norra Savolax</b>		
Rv 9 Förbättring av anslutningen till Suonenjoki	3,3	P35
Rv 9 gång- och cykelled på sträckan lv 15666-rv 23 Liperi	2,1	P36
Rv 14 förbättring i Ensola anslutning, Nyslott	0,4	P37
Rv 23 förbättring av sträckan Rantala–Lajunlahti, Heinävesi	4,8	P38
Lv 455 och 15323 anslutningsarrangemang, Joroinen	2,2	P39
Lv 506 förbättring i Karjalankatu anslutning, Juuka	1,0	P40
Lv 5040 Ylä-Kolintie gång- och cykelled, Lieksa	1,4	P41
Lv 15197 Moinsalmentie gång- och cykelled på sträckan Nätki-Tanhuvaara, Nyslott	5,0	P42
Lv 15287 Förbättring av Partaharjuntie, Pieksämäki	0,8	P43
<b>Området för NTM-centralen i Mellersta Finland</b>		
Rv 23 förbättring av sträckan Piilinjärvi–Petäisjärvi, Keuru	2,8	P44
Sv 58, väg- och anslutningsarrangemang, Keuru	0,8	P45
Lv 638 förbättring av sträckan Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä och Laukas	7,4	P46
<b>Området för NTM-centralen i Södra Österbotten</b>		
Rv 8 förbättring av sträckan Tjock–Ömossa, Kristinestad	10,0	P47
Rv 13 och landsväg 18047 Varilantie–Tunkkarintie–Vintalantie gång- och cykelväg, Vetil och Kaustby	1,5	P48
Landsväg 673 Vikby–Solf byggande av gång- och cykelväg, Korsholm	3,6	P49
Regionalväg 724 Replot gång- och cykelväg, Korsholm	0,3	P50
<b>Området för NTM-centralen i Norra Österbotten</b>		
Rv 8 och rv 27 förbättring av anslutningen och gångtunnel, Kalajoki	3,6	P51
Rv 20 gång- och cykelvägsarrangemang vid Taipaleenharju, Pudasjärvi	0,5	P52
Rv 22 gång- och cykelvägsarrangemang vid Meteli anslutning, Paltamo	1,2	P53

Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 8)
Rv 22 förbättring av Vaala huvudanslutning, Vaala	1,9	P54
Rv 22 förbättring av sträckan Soso-Rovastinoja, Muhos	2,0	P55
Sv 63 och lv 7813 gång- och cykelvägsarrangemang på sträckan Sievi kyrkby–Järvikylä, Sievi	2,9	P56
Sv 76 och lv 899 anslutningsarrangemang samt lv 899 gång- och cykelled på sträckan Kainuuntie-Haapalahdentie, Sotkamo	1,7	P57
Sv 86 Kaisaniemenkatu anslutningsarrangemang (förutsätter tilläggsfinansiering), Ylivieska	1,0	P58
Lv 786 gång- och cykelväg på sträckan Siltakatu-Takojankatu, Oulainen	0,7	P59
Lv 899 och lv 8991 rondell i Vuokatti, Sotkamo	1,1	P60
Lv 7702 gång- och cykelledsarrangemang, Pyhäjärvi	1,0	P61
Lv 8890, gång- och cykelledsarrangemang på Vanhatie, Hyrynsalmi	0,7	P62
<b>NTM-centralen i Lapplands område</b>		
Rv 4 förbättring vid Petäjäinen, Rovaniemi	1,2	P63
Sv 78 och förbättring av Porokatu anslutning, Rovaniemi	0,5	P64
Sv 79 förbättring i Kittilä tätort fas 1, Kittilä	5,8	P65
Lv 970 gång- och cykelväg i riktning mot Nuorgam, Utsjoki	1,1	P66

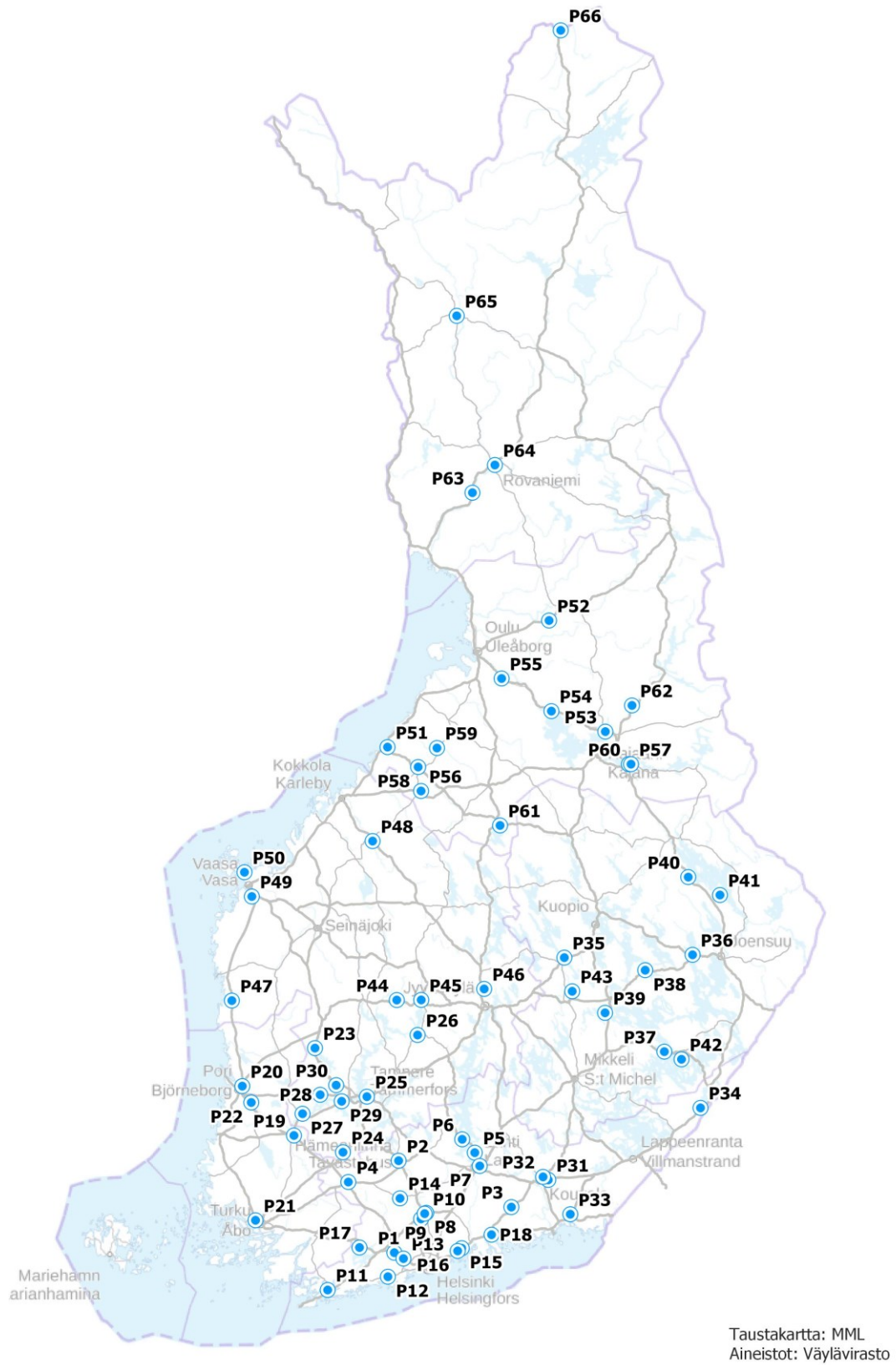


Bild 8. Förbättringsprojekt för bastrafikledshållning av landsvägsnätet

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

Finansieringen av utvecklingen av TEN-T-nätet under programperioden 2021–2027 koncentreras till åren 2021–2023. Det är möjligt att man i slutet av programperioden omfördelar outnyttjade stödmedel som återbetalats från medlemsstaterna. Om ansökningarna är öppna kan man vid ansökan om militär rörlighet ansöka om stöd för utveckling av infrastrukturen (inkl. vägar), om projekten har militär och civil användning.

I de allmänna ansökningarna 2021 och 2022 var det möjligt att ansöka om stöd för vägprojekt som förbättrade vägförbindelserna till TEN-T-hamnar och järnvägs-/vägterminaler. I ansökan 2022 fick Trafikledsverket stöd för byggandet av Poikimaantie i Uleåborg hamnförbindelse. I ansökan 2023 skärptes sökvillkoren. I fortsättningen beviljas stöd för vägprojekt i hamnar endast om inget spår leder till hamnen och ett sådant inte är under byggnad. De vägprojekt som leder till hamnarna i investeringsprogrammet har också en spårförbindelse till hamnarna.

### 4.3 Farledsnätet

#### 4.3.1 Farledsnätets ekonomiska ram

Utvecklingen av farlederna möjliggör betydande industriinvesteringar och en ökning av sjötransporterna i anslutning till dem. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 130 miljoner euro. Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår ändå i investeringsprogrammet till 198 miljoner euro (tabell 11) för tidsperioden 2025–2032. I den ekonomiska ramen har man beaktat granskningen av finansieringsbeslutet, återkallandet av redan avslutade projekt. Till följd av anfallskriget som Ryssland inledde i Ukraina 2022 ställde riksdagen in finansieringen av projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal och höja vattennivån. Befrielsen på 92,9 miljoner euro som anvisats för dessa projekt har i investeringsprogrammets ekonomiska ram riktats till farledsnätet.

När det gäller farleder förväntas investeringsprogrammet inte omfatta projekt som kommer att fortsätta efter 2032.

Staten kommer att förbättra verksamhetsförutsättningarna för sjöfarten genom att se till att säkerhetsutrustningen är i ett ändamålsenligt skick och genom att lägga till intelligent säkerhetsutrustning på farlederna för handelssjöfart, särskilt i områden där maritim automatisering utvecklas. Den totala kostnaden för reparationer och förbättringar av farleder under planeringsperioden uppgår till cirka 214 miljoner euro, varav det årliga genomsnittet för förbättringar uppgår till cirka 3 miljoner euro (tabell 12).

Tabell 12. *Investeringsprogrammets ekonomiska ram för 2025–2032, farledsnätet.*

Farledsnätet	Trafik 12-teman (sammanfattning)	Investeringsprogrammet 2025–2032		Trafik 12 åren 2021– 2032
		medel- värde mn euro/år	milj.euro totalt	milj.euro to- talt
Utveckling	Utveckling totalt	25	198	130
	Inga fristående teman i Trafik 12-planen			
Bastrafikledshållning, förbättring	<b>Förbättring totalt</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	
	Inga allokeringar i L12-planen			
<b>Totalt</b>	<b>Utveckling och förbättring</b>	<b>28</b>	<b>222</b>	

### 4.3.2 Utveckling av farledsnätet

#### Beskrivning av projekthelheten

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

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

#### Projekthelhetens motiveringar

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

För att trygga tillgången till naturgas i 10 år har ett terminalfartyg för kondenserad naturgas (FSRU) placerats i Ingå hamn. Påfyllningstransporterna på fartyg i motsvarande storleksklass sker 1–4 ggr/månad och deras funktion är central för att trygga försörjningsberedskapen för naturgas. Inledandet av transporterna har säkerställts genom att märkningen av farleden förbättras, men transporterna är förknippade med betydande omständighetsbegränsningar. Således förutsätter säkerställandet av smidiga transporter mer omfattande förbättringsarbeten i farleden,

vars planering pågår och färdigställs efter simulatorproven hösten 2023. Därför kan projektets exakta kostnadskalkyler ännu inte presenteras, men av försörjningsberedskapsskäl har det prioriterats som det viktigaste farledsprojektet. Projektet kan genomföras tidigast 2025.

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

De potentiella projekten kan genomgå snabba förändringar till följd av näringslivets beslut och förändringar, så när man reviderar programmet kan prioriteringen och tidpunkten för projekten ändras avsevärt jämfört med vad som föreslås i detta investeringsprogram. Den nuvarande säkerhetssituationen och de sammanhängande restriktiva åtgärderna, liksom de förändringar som orsakas av den drastiska minskningen av transitotrafiken, kan också påverka prioriteringen och genomförandet av projekt. Till följd av detta kan vissa projekt skjutas upp eller ställas in helt. I Saimenområdet riktas förbättringsåtgärderna mot de farleder som används för de ökade råvirkestransporterna för att trygga och förbättra verksamhetsförutsättningarna för transporterna.

Vid utarbetande av programmet har det av ovan nämna orsaker visat sig vara nästan omöjligt att presentera och tidsätta projekten i slutet av programperioden och därför presenteras inte enskilda projekt i slutet av programperioden, utan de läggs till i programmet med revideringar. Projektförslag som kommit med efter uppdateringen av det föregående programmet och betydande investeringsprojekt som är under planering och som kan påverka behovet av att utveckla farlederna har granskats i investeringsprogrammets bilaga 4 "Projekt utanför investeringsprogrammet".

Av de projekt som tidigare föreslagits i investeringsprogrammet har finansiering för fördjupning av Koverhar farled beviljats i den andra tilläggsbudgeten för 2023. I statens budgetproposition föreslås dessutom att planeringen av fördjupningen av Lovisa farled ska fortsätta så att beslut om projektet kan fattas 2025. På motsvarande sätt föreslås att planeringen av fördjupningen av Vasa farled ska fortsätta så att beredskap till beslut finns 2026. Läget för dessa projekt presenteras i investeringsprogrammets bilagerapport 4 "Projekt utanför investeringsprogrammet".

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

De farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet presenteras i tabell 13 samt bild 9. Kostnadskalkylerna för projekten grundar sig på den aktuella bästa uppskattningen av finansieringsbehoven och kan även omfatta hamnarnas kostnadsandelar. Närmare beskrivningar av de projekt som ingår i investeringsprogrammet och deras effekter presenteras i investeringsprogrammets bilagerapport 3 "Vattenledsprojekt". Projekt som inte ingår i investeringsprogrammet presenteras i investeringsprogrammets bilagerapport 4 "Projekt utanför investeringsprogrammet".

Tabell 13. *Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet. Kostnads-  
kylerna för projekten kan omfatta hamnarnas kostnadsandelar.*

Prioritet	Projekt	Kostnader (milj. euro)	Kod (bild 9)
1	Förbättring av farleden till Ingå för att trygga LNG-transporter	inte ännu tillgänglig	V1
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna*)</li> <li>• Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,3 milj. Euro (V2)</li> <li>• Fördjupning av Eckeröleden, cirka 2,3 milj. euro (V3)</li> <li>• Fördjupning av Färjsundsleden, cirka 1,3 milj. euro (V4)</li> <li>• Förbättring av farleder för Saimens råvirkestransporter, cirka 2,1 milj. euro (V5)</li> </ul>	ca 8,0 milj. euro	V2-V5
3	Fördjupning av Brahestads farled	38,5 M€	V6
3	Fördjupning av Kasköleden	inte ännu tillgänglig	V7



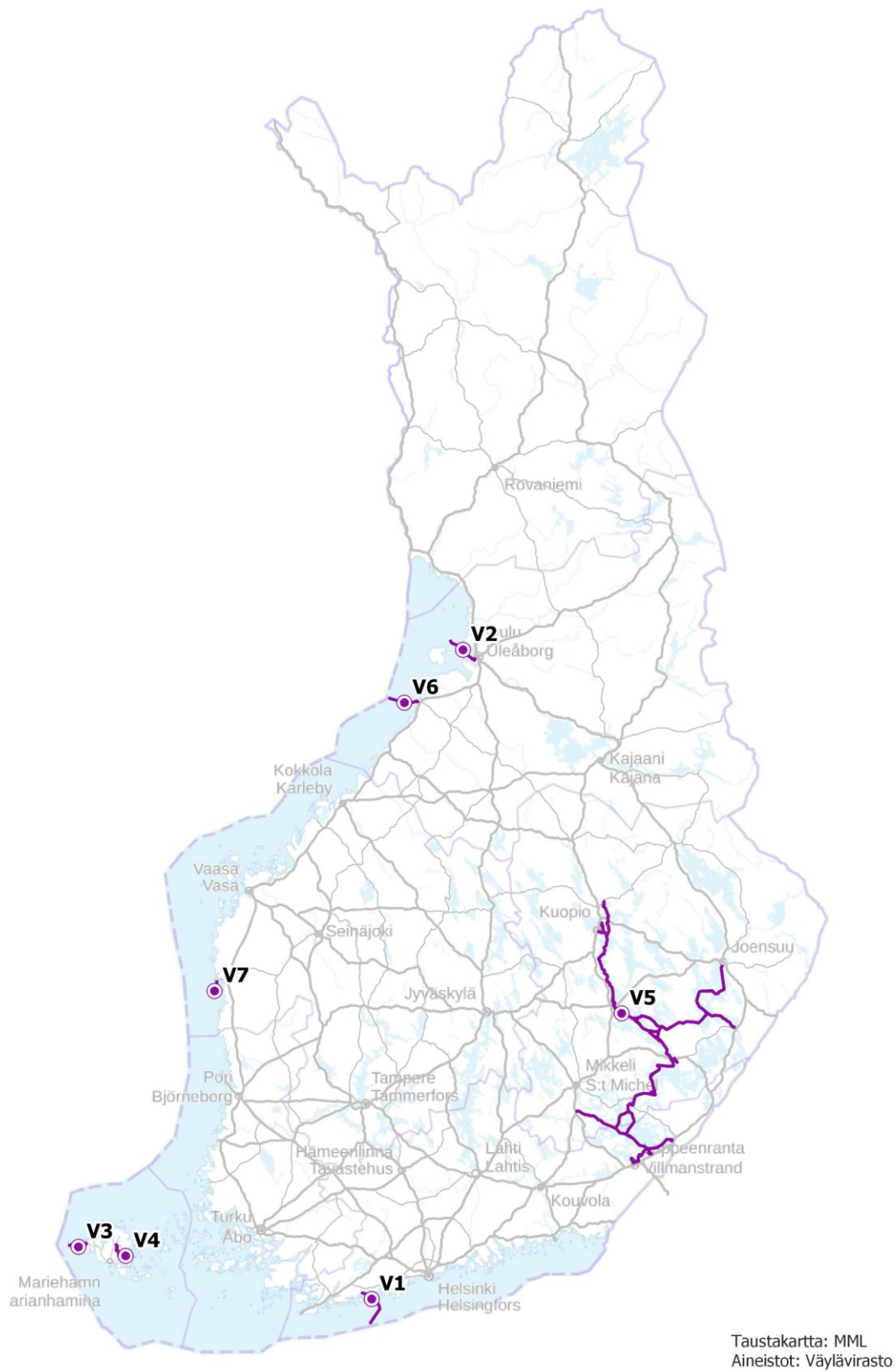


Bild 9. Farledsprojekten som ingår i investeringsprogrammet

### 4.3.3 Farledsnätets förbättringsprojekt

I små projekt för att förbättra farledsnätet fokuserar man på att systematiskt öka antalet smarta säkerhetsanordningar i farleder för handelssjöfart som stöd för utvecklingen av automatiseringen av sjötrafiken. Traditionella flytande bojar ersätts av nya smarta bojar som möjliggör insamling och överföring av olika typer av uppgifter om förhållanden till fartygstrafiken, såsom våghöjd, vattennivå, flödes hastighet etc. Under den första fasen genomförs en utvidgning av fjärrstyrning av säkerhetsanordningar på handelssjöfartens viktigaste farleder. År 2022 utarbetades en flerårig prioriterad plan för utökning av fjärrstyrda säkerhetsanordningar som man börjar genomföra. Under den andra fasen inleds en bredare användning av intelligenta säkerhetsanordningar på farledsnätet på basis av resultaten från projektet för vidareutveckling av smarta farleder.

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

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

### 4.3.4 Möjligheter till CEF-finansiering för farledsprojekt

Vad gäller planeringen av hamnar i TEN-T-nätet kan stödet som kan begäras uppgå till 50 procent och 30 procent för byggande (50 procent för ansökan om militär mobilitet). Stödet till projekt rekommenderas vara minst 1,0 miljoner euro. Finansieringen för programperioden 2021–2027 koncentreras till åren 2021–2023.

Bedömning av projekt för vilka stöd kan sökas om CEF-ansökningar är öppna:

- Fördjupning av Brahestads farled
- Av helheten av små utvecklingsprojekt för farleder har hamnprojekten i Uleåborg och Eckerö enskilt för låga kostnader för CEF-ansökan, men för deras del kan man granska möjligheten att ansöka om stöd för dem i samma ansökan tillsammans med exempelvis utvecklingsåtgärder för hamnar eller ansökan om militär rörlighet.

I och med kommissionens förslag till förordning kommer även hamnarna i Torneå och Ingå att anslutas till det heltäckande nätet. Det har föreslagits att Uleåborgs hamn enligt rådets allmänna riktlinje eventuellt ska inkluderas på stomnätet. Stöd för utveckling av hamnar kan sökas efter att förordningen har trätt i kraft, dvs. uppskattningsvis år 2024. Stöd kan inte sökas för hamnar utanför TEN-T-nätet.

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

## 5 Uppföljning av investeringsprogrammet, risker och osäkerhetsfaktorer

### 5.1 Övervakning av genomförandet av investeringsprogrammet

Genom att följa upp investeringsprogrammet för trafikledsnätet får man information om genomförandet av investeringsprogrammet och de projekt som presenteras i det. Uppföljningsinformationen beskriver också hur väl målen och riktlinjerna i Trafik 12-planen (statsrådets redogörelse 4/2021) förverkligas i fråga om utvecklingen och förbättringen av trafikledsnätet. Uppföljningsinformationen vägleder de årliga uppdateringarna av investeringsprogrammet.

Genomförandet av programmet kommer att följas upp från fyra perspektiv:

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

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

#### 5.1.1 Genomförande av investeringsprogrammets finansieringsnivå

När det gäller **utvecklingsprojekt** övervakas genomförandet av finansieringsnivån för det investeringsprogram som grundar sig på Trafik 12-planen genom att man jämför genomförandet av finansieringsramen för Trafik 12-planen med riksdagens budgetbeslut (ram- och budgetfinansiering). Finansieringsnivån för utvecklingsprojekten presenteras i bild 10 och 11.

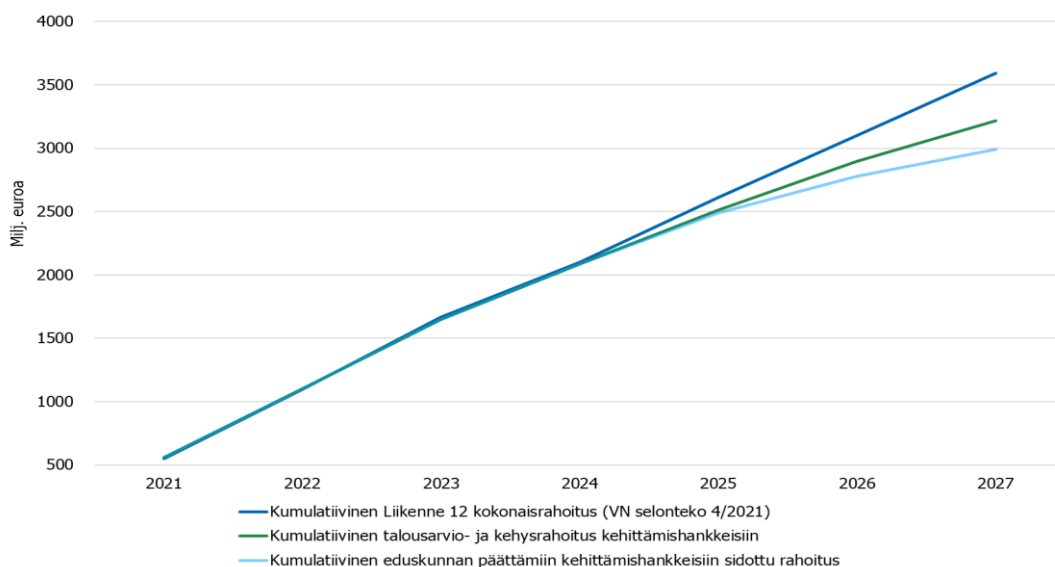
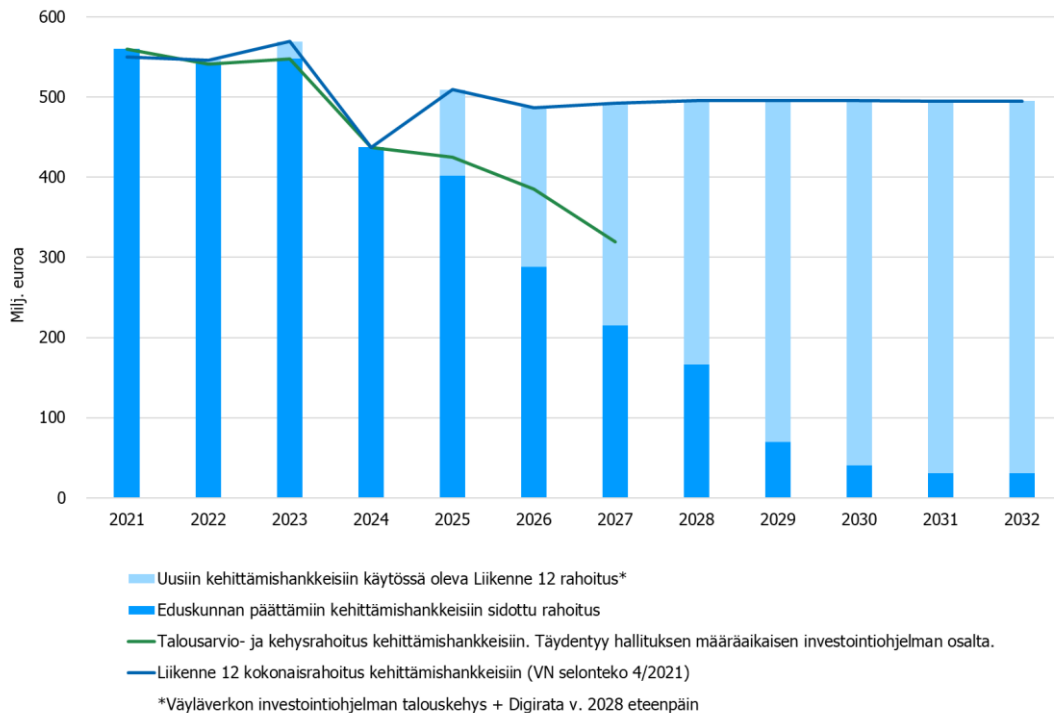


Bild 10. Utvecklingsprojektens finansieringsnivåer, kumulativ övervakning 2021–2027.



*Bild 11. Utvecklingsprojektens årliga finansieringsnivåer och utvecklingsprojektens finansieringsbeslut.*

Den offentliga finansplanen för 2021–2024 utgör grunden för den finansiella ramen för Trafik 12-planen för de första planeringsåren. Efter publiceringen av Trafik 12-planen har riksdagens budgetbeslut varierat jämfört med det som presenterats i Trafik 12-planen. I fråga om bilderna 10 och 11 bör man beakta att den budget- och ramfinansiering som presenteras på bilderna kompletteras i fråga om regeringens tidsbundna investeringsprogram. I fråga om bilderna bör man också beakta att utvecklingsprojektens budget- och ramfinansiering kan omfatta finansiering för bl.a. MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt. Denna finansiering ingår inte i den ekonomiska ramen för utvecklingsprojekt inom Trafik 12 och investeringsprogrammet som visas på bilderna. I den finansiering som presenteras på bilderna och som är bunden till de utvecklingsprojekt som riksdagen beslutat om har regeringens propositioner med förslag till tilläggsbudget LTAE II 2023 och budget TAE2024 beaktats.

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

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

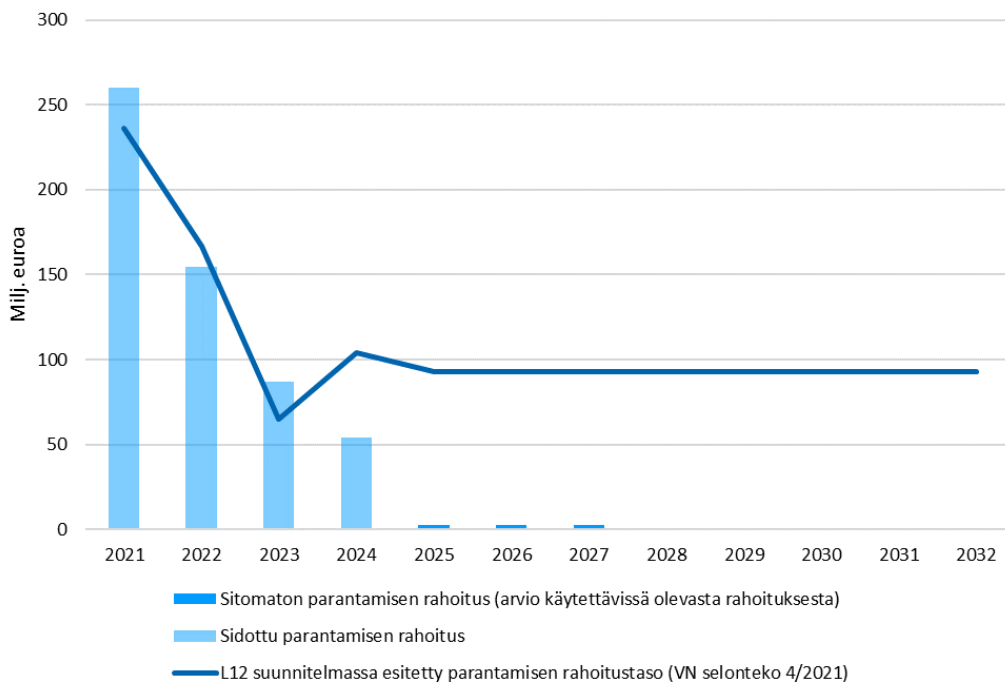


Bild 12. Finansieringsnivå för projekt som förbättrar bastrafikledshållningen.

### 5.1.2 Genomförande av investeringsprojekt

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

I bild 13 visas finansieringsbesluten för den tredje tilläggsbudgeten för 2021 och efterföljande projekt enligt trafikledstyp. Beslut om finansiering av nya utvecklingsprojekt har fattats för sammanlagt 476 miljoner euro. Projektbeslut som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet har fattats för sammanlagt 427 miljoner euro och andra projektbeslut för 50 miljoner euro. Närmare projektspecifika uppgifter presenteras i tabell 1 i bilaga 5. Projekten och deras placering presenteras på bild 14 och i tabell 14.

I fråga om antalet nya projekt har merparten av finansieringsbesluten riktats till landsvägsnätet. Granskat i euro har cirka 58 procent av besluten om nya projekt riktats till landsvägsnätet, cirka 40 procent till bannätet och cirka 2 procent till farledsnätet. En betydande del av alla beslut som gäller bannätet har varit finansieringsjusteringar av pågående projekt på grund av den allmänna höjningen av kostnadsnivån. Ändringarna av finansieringsbesluten innehåller, i mycket exceptionella fall, även annullering av redan avslutade projekt. Detta visas på bild 13 som ett negativt värde i uppföljningen av finansieringsbesluten för farlederna. Till följd av anfallskriget som Ryssland inledde i Ukraina 2022 ställde riksdagen in finansieringen av projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal och höja vatten-  
nivån.

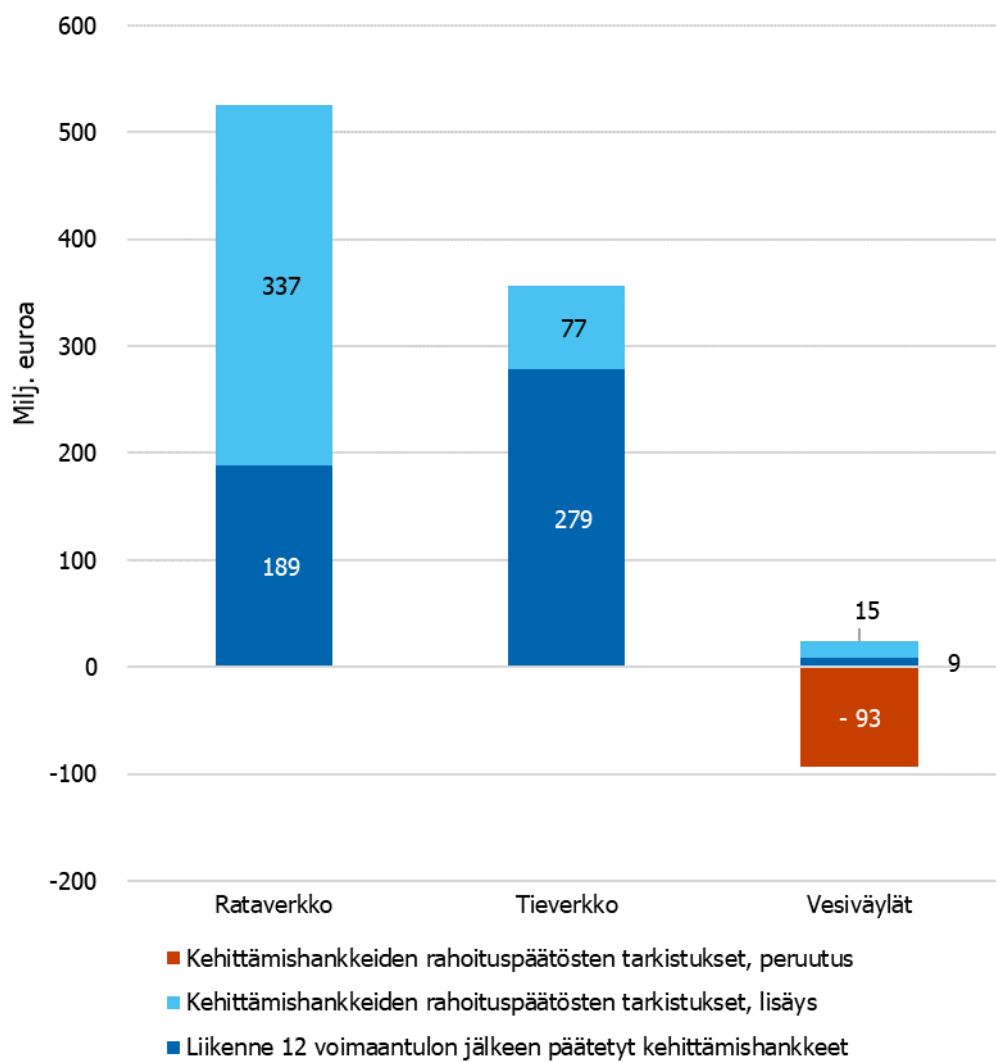
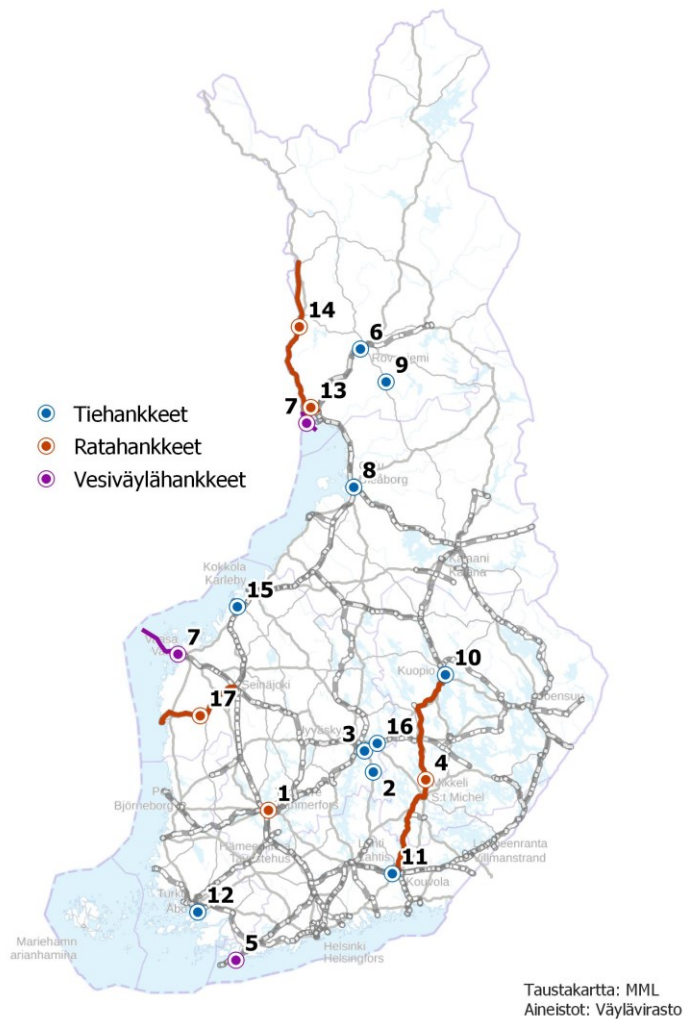


Bild 13. Finansieringsbeslut för utvecklingsprojekt (milj. euro) per trafikledstyp fr.o.m. den tredje tilläggsbudgeten för 2021.

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

Nytt utvecklingsprojekt	Trafikledsform	Kod (kuva14)
<b>Projekt som ingått i investeringsprogrammen för trafikledsnätet</b>		
Tammerfors personbangård	Bana	1
Rv 4, norr om Leivonmäki, Joutsa	Väg	2
Rv 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä	Väg	3
Savonranta-Kouvola-Kuopio planering av höjning av hastigheten och kapaciteten	Bana	4
Fördjupning av Koverhar farled	Vatten	5
Rv 4 planering av projektet Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi	Väg	6
Förbättring av Torneåledens geometri och breddning av den inre delen av Vasaleden	Vatten	7
Lv 8155 Poikkimaantie	Väg	8
Byggande av en vägförbindelse till gruvan i Suhanko	Väg	9
Rv 9, förbättring och trafikarrangemang på Lentokentäntie utmed regionalväg 562	Väg	10
Rv 6 vid Korja	Väg	11
Lv 180, förnyande av Rävundsbron och Hessundsbron	Väg	12
Laurila-Torneå-Haparanda, elektrifiering av banavsnittet	Bana	13
<b>Övriga avslutade projekt</b>		
Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå-Kolari	Bana	14
Sv 68 på sträckan Edsevö-Jakobstad, fas 3	Väg	15
Rv 9 vid Lievestuore	Väg	16
Planering av banan i Suupohja	Bana	17



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

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

I tabellerna 3 och 4 i bilaga 5 finns en förteckning över projekt på över en miljon euro som pågår eller redan färdigställts under uppföljningsperioden för Trafik 12. De projekt som listas i bilagan presenteras på kartan på bild 15 och i tabell 15.

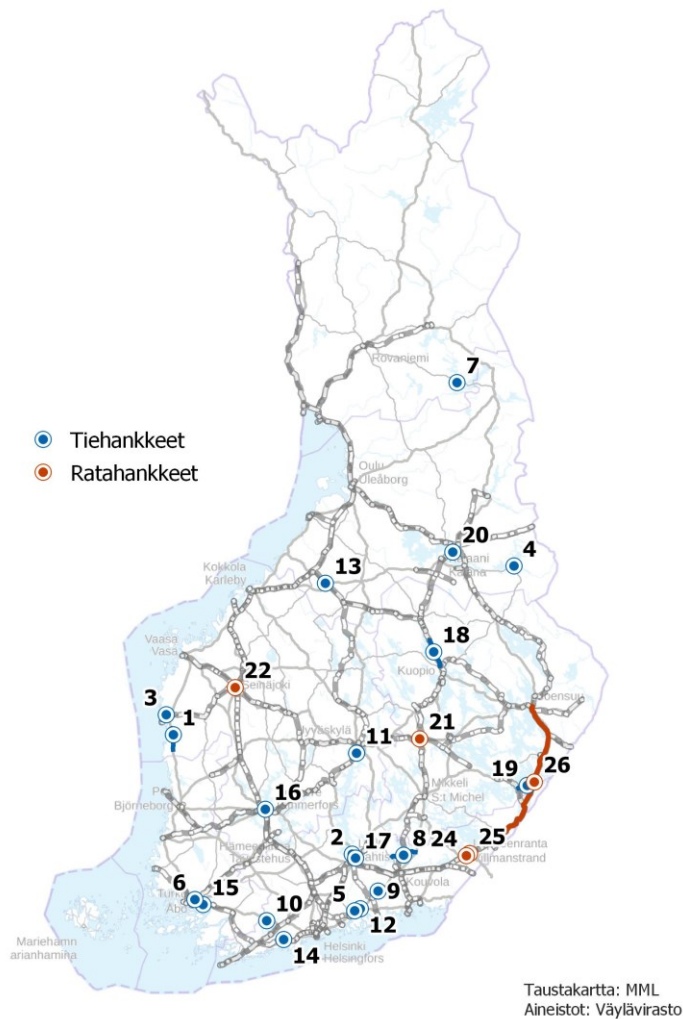
I fråga om genomförandet av teman för Trafik 12-planen rapporteras uppföljningen av förbättringsprojekten genom att följa upp det genomsnittliga utfallet under flera år, i stället för enskilda år. Den första rapporteringen görs när antalet uppföljningsår är fler än för närvarande.

År 2021 användes cirka 225 miljoner euro och 2022 cirka 217 miljoner euro av finansieringen inom basstrafikledshållningen för förbättringsprojekt.



Tabell 15. Pågående eller slutförda förbättringsprojekt för bastrafikledshållningen på över en miljon euro under uppföljningsperioden för Trafik 12.

Pågående eller slutförda förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen	Kod (kuva15)
<b>Vägprojekt</b>	
Rv 8 reparation/förbättring av sträckan Tjock-Ömossa	1
Rv 24 förbättring av trafiksäkerheten och förutsättningarna för hållbar rörlighet vid Kalliola anslutning	2
Lv 676 Skarpängsvägen	3
Flyttning av lv 900 (Hyrantie) vid Kuhmo Oy:s sågverk	4
Lv 170 reparation av vägskada vid Illbyån, Borgå	5
E18/Sv 40 istandsättning av räcken och ökning av antalet räcken på sträckan rv 10–rv 8	6
Sv 81 och lv 863/947 rondell och gång- och cykelleder	7
Lv 369 förbättring av sträckan sv 46–rv 15	8
Rv 6 förbättring av Koivistontie anslutning	9
Lv 1070 Sammatti–Myllykylä gång- och cykelled	10
Lv 6090 arrangemang för gång- och cykeltrafiken på sträckan Muurame-Kinkovuori	11
E18 Rv 7 reparation av vägskada vid Vanhakylä	12
Rv 27 Junttikangas-Ojalanperä gång- och cykelled och underfart	13
Lv 115 förbättring genom byggande av gång- och cykelväg på sträckan Degerbyvägen–Vargsvägen	14
E18/ Sv 40 Avanti planskilda anslutning	15
Rv 12 ändringar som föranleds av Tammerfors spårväg i Santalahti	16
Lv 14086 Sipurantie gång- och cykelled	17
Rv 5 trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan Siilinjärvi–Lapinlahti	18
Lv 479 förbättring av sträckan Punkaharju–Purujärvi	19
Rv 5 förbättring på sträckan Häikiömäentie - Losotörmäentie	20
<b>Banprojekt</b>	
Ändringar av stationsplattformen i Pieksämäki	21
Seinäjäki stationstunnel	22
Förbättringsprojekt för Karelenbanan	23
- Höjning av mellanplattformen vid Villmanstrands station och planskild förbindelse till mellanplattformen	24
- Elektrifiering av spår 208 på Lauritsala bangård och anvisande av ett nytt spår för förvaring av lok	25
- Imatra-Joensuu arrangemang för fem plankorsningar	26
Avlägsnande av plankorsningar 2021–2023	
Lastningsplatser för råvirke	



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

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

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

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

Den betydande höjningen av kostnadsnivån som började 2022 har fortsatt och föranlett justeringar av finansieringsbesluten för pågående projekt och ett behov av att höja nivån på markbyggnadskostnadsindexet i kommande projekt. På grund

av den höjda kostnadsnivån kan investeringsprogrammet omfatta färre projekt och det uppstår en risk för att de Trafik 12-effekter man eftersträvat med investeringsprogrammet inte uppnås fullt ut. För närvarande syns detta särskilt i fråga om landsvägsprojekt.

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

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

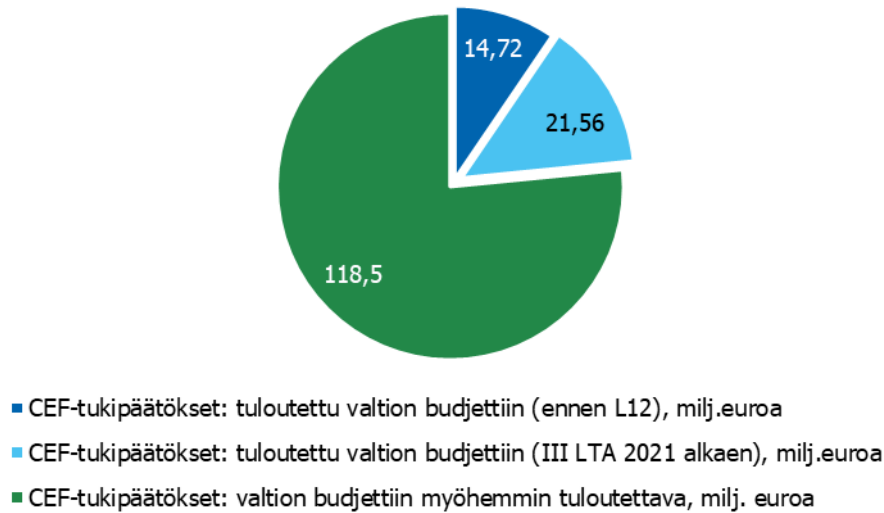
#### **5.1.4 Övrig uppföljning av investeringsprogrammet**

##### **CEF-finansieringens storlek**

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

Under uppföljningsperioden för Trafik 12-planen, från och med den tredje tilläggsbudgeten för 2021, har man i investeringsprogrammets ekonomiska ram beaktat intäktsföringen av CEF-stödbesluten till statsbudgeten som finska staten fått för utvecklingsprojekt. Det totala beloppet av intäktsföringarna är 21,56 miljoner euro, beloppet för dem som intäktsförs senare är 118,5 miljoner euro (bild 16). Närmare projektspecifika uppgifter presenteras i tabellen 5 i bilaga 5. I tabell 5 i bilagan presenteras CEF-stödbesluten och -intäktsföringarna för bastrafikledshållningen. I tabellerna i bilagan nämns också de projekt som fått stödbeslut och som kommer att intäktsföras under perioden för investeringsprogrammet.

### Investointiohjelman seurantajakson hankkeet



*Bild 16. CEF-intäktföringar i statsbudgeten från utvecklingsprojekt som följs upp under uppföljningsperioden för investeringsprogrammet (miljoner euro).*

### Samfinansierade projekt

Investeringsprogrammet omfattar projekt som samfinansieras av staten och andra (till exempel kommuner, hamnar). Tabell 7 i bilaga 5 visar de samfinansierade utvecklingsprojekt för vilka ett finansieringsbeslut har fattats i statsbudgeten under Trafik 12-uppföljningsperioden (tilläggsbudget III 2021).

### Beredskap att planera och genomföra projekt

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

## 5.2 Risker och osäkerhetsfaktorer

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

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

Genomförandet av investeringsprogrammet beror på **utvecklingen av de offentliga finanserna och finansieringsnivån för trafikledshållning**. Om finansieringsnivåerna blir låga i förhållande till behoven till slutet av programperi-

oden, kommer fullbordandet av utvecklingen av TEN-T-stomnätet samt uppnåendet av den servicenivå för huvudledsnätet som krävs enligt förordningen om huvudleder att fortsätta att drivas längre in i framtiden.

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

I **utvecklingen på byggmarknaden** kan man på det hela taget se en ökning av kostnadsnivån, inflationens inverkan och konjunkturväxlingar. Detta återspeglas i förseningar i genomförandet av projekten, ökade projektkostnader, minskad lönsamhet och risk för uteblivet genomförande. Ökningen av kostnadsnivån innebär också att färre projekt kan genomföras inom den ekonomiska ramen för investeringsprojektet.

Under de senaste åren har priserna på material och bränslen som används inom byggande ökat avsevärt. Trafikledsverket följer prisutvecklingen noggrant och bedömer alltid dess inverkan på den kostnadsnivå som används i investeringsprogrammet (MAKU-index) i samband med uppdateringar av programmet.

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

Den största osäkerhetsfaktorn i samband med förverkligandet av **investeringsprogrammets effekter** är kopplad till utvecklingen av trafikvolymerna. Osäkerheten i trafikprognoserna hänger samman med bland annat prognoserna för den ekonomiska utvecklingen samt prognoserna för befolkningens och arbetsplatsernas mängd och placering. Förändringar i befolkningen och arbetsplatserna är i allmänhet långsamma och förknippade med osäkerhet på lång sikt. Däremot kan fluktuationer i den ekonomiska utvecklingen och den världspolitiska situationen ha även en snabb inverkan på trafikvolymerna. Framför allt kan transportflödena inom industrin och det övriga näringslivet samt transito- och annan internationell trafik förändras snabbt. Effekterna av investeringsprogrammet utvärderas under en period på 30 år.

Osäkerhet i uppskattningen av framtida trafikvolymerna och efterfrågan skapar risker för över- och underinvesteringar. Riskerna minskar dock om många projekt inriktas på huvudledsnätet, där efterfrågan på trafik bestående av olika branscher och persontrafik är diversifierad och mindre utsatt för betydande förändringar.

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

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

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

## Sammandrag

### Vad handlar investeringsprogrammet för trafikledsnätet om?

Trafikledsverket har som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12, statsrådets redogörelse 4/2021) utarbetat det fjärde åttåriga investeringsprogrammet för statens trafikledsnät. I investeringsplanen anges de viktigaste transportinfrastrukturprojekten för de kommande åren. Trafikledsverket uppdaterar investeringsprogrammet årligen. Investeringsprogrammet för 2025–2032 är ett konsekvensbaserat förslag till genomförande av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet omfattar utvecklingsprojekt, stora projekt för grundlig reparation och projekthelheter samt mindre förbättringsprojekt. Investeringsprogrammet omfattar också förslag till projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet. De projekt som presenteras i investeringsprogrammet har delats in i tre prioritetsklasser utifrån deras effektivitet och genomförandeberedskap.

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

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

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

I konsekvensbedömningen av investeringsprogrammet lyfter man fram olika verkningsskedjor och beroendeförhållanden mellan olika perspektiv och drar därmed slutsatser om investeringsprogrammets övergripande konsekvenser.

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

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

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

I projekten i södra Finland betonas säkerhetsfördelarna samt tillgänglighetsfördelarna med arbets- och fritidsresor. I fråga om hållbarhetsfördelarna med projekten i östra Finland betonas miljö- och hälsofördelar. Nyttan med projekten i västra Finland fördelas ganska jämnt mellan de olika målområdena. I projekten i norra Finland betonas tillgänglighetsfördelarna särskilt i fråga om främjandet av näringslivet. Största delen av fördelarna med investeringsprogrammet riktas till varje projekts närområde, men i sin helhet förbättrar investeringsprogrammet i synnerhet den nationella, interregionala och internationella tillgängligheten.

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

Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 1 418 miljoner euro för tidsperioden 2025–2032. Temana för utvecklingen av bannätet gäller bannätets funktion och förmedlingskapacitet, förbindelser mellan landskapscentrumen, stationsområden och bangårdar samt åtgärder utanför huvudledsnätet. Temana för utveckling tar också ställning till hur finansiering anslås till huvudleder och det övriga bannätet. Tyngdpunkten ligger på huvudlederna. I praktiken är de flesta utvecklingsprojekt kopplade till flera olika teman.

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

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

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

Projekt har lämnats utanför programmet bland annat på grund av bristande specifikation av projektinnehåll, av effektivitetsskäl eller på grund av osäkerhetsfaktorer förknippade med trafiken eller konsekvenserna. Allmänt taget, innan olika brister i bannätet kan behandlas som eventuella egentliga projekt som tas upp i



investeringsprogrammet, behövs en definition av åtgärderna samt en bedömning av kostnaderna och konsekvenserna.

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

Statens ekonomiska ram för utvecklingen av landsvägsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 1 249 miljoner euro för tidsperioden 2025–2032. De totala kostnaderna för de utvecklingsprojekt för landsvägar som ingår i programmet (1 282 miljoner euro) är något större än den ekonomiska ramen, eftersom en del av projekten även omfattar andra än statliga finansieringsandelar. Temana för utveckling av landsvägsnätet gäller utveckling av huvudlederna, förbättring av näringslivets verksamhetsförutsättningar i det övriga nätet samt det statligt medfinansierade och avtalsbaserade deltagandet i utvecklingen av näringslivet och stödandet av markanvändningen i kommuner som inte hör till MBT-regionerna.

På grund av den ökade kostnadsnivån, justeringen av finansieringsbesluten för pågående projekt, besluten om genomförande av nya projekt och de ökade kostnaderna för projekt som planeras har de totala kostnaderna för de utvecklingsprojekt för landsvägsnätet som presenterades i det föregående investeringsprogrammet 2024–2031 stigit med cirka 33 miljoner euro över den ekonomiska ramen för utvecklingen av landsvägsnätet. Till följd av detta presenteras inga nya projekt för utveckling av landsvägsnätet i investeringsprogrammet.

Den ekonomiska ramen för projekten för förbättring av bastrafikledshållningen är 320 miljoner euro. Av den icke bundna finansieringen av projekt för förbättring av bastrafikledshållningen i investeringsprogrammet hänförs sig cirka 162 miljoner euro till utsedda förbättringsprojekt 2025–2032. Resterande cirka 158 miljoner euro hänförs senare till objekt som främjar bland annat trafiksäkerhet, fungerande resor, gång och cykling samt infartsparkering.

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

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

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

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

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

Utvecklingen av farlederna möjliggör betydande industriinvesteringar och en ökning av sjötransporterna i anslutning till dem. Statens kostnader under planeringsperioden uppgår till cirka 130 miljoner euro. Den ekonomiska ramen för utvecklingen av farledsnätet uppgår i investeringsprogrammet till 198 miljoner euro för tidsperioden 2025–2032. När det gäller farleder förväntas investeringsprogrammet inte omfatta projekt som kommer att fortsätta efter 2032.

Staten kommer att förbättra verksamhetsförutsättningarna för sjöfarten genom att se till att säkerhetsutrustningen är i ett ändamålsenligt skick och genom att lägga till intelligent säkerhetsutrustning på farlederna för handelssjöfart, särskilt i områden där maritim automatisering utvecklas. Den totala kostnaden för reparationer och förbättringar av farleder under planeringsperioden uppgår till cirka 24 miljoner euro, varav det årliga genomsnittet för förbättringar uppgår till cirka 3 miljoner euro.

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

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

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

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

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

På grund av att finansieringen i CEF-programperioden fokuserar på det inledande skedet, har flera potentiella stödprojekt prioriterats och därmed redan övergått till genomförande. Enligt en preliminär bedömning omfattar investeringsprogrammet ytterligare sex banprojekt och tre farledsprojekt, för vilka det är möjligt att ansöka

om CEF-finansiering för planering och/eller genomförande. Dessutom är det möjligt att ansöka om stöd för projekt som en del av ansökan om militär rörlighet (förutsätter försvarsmaktens förordande).

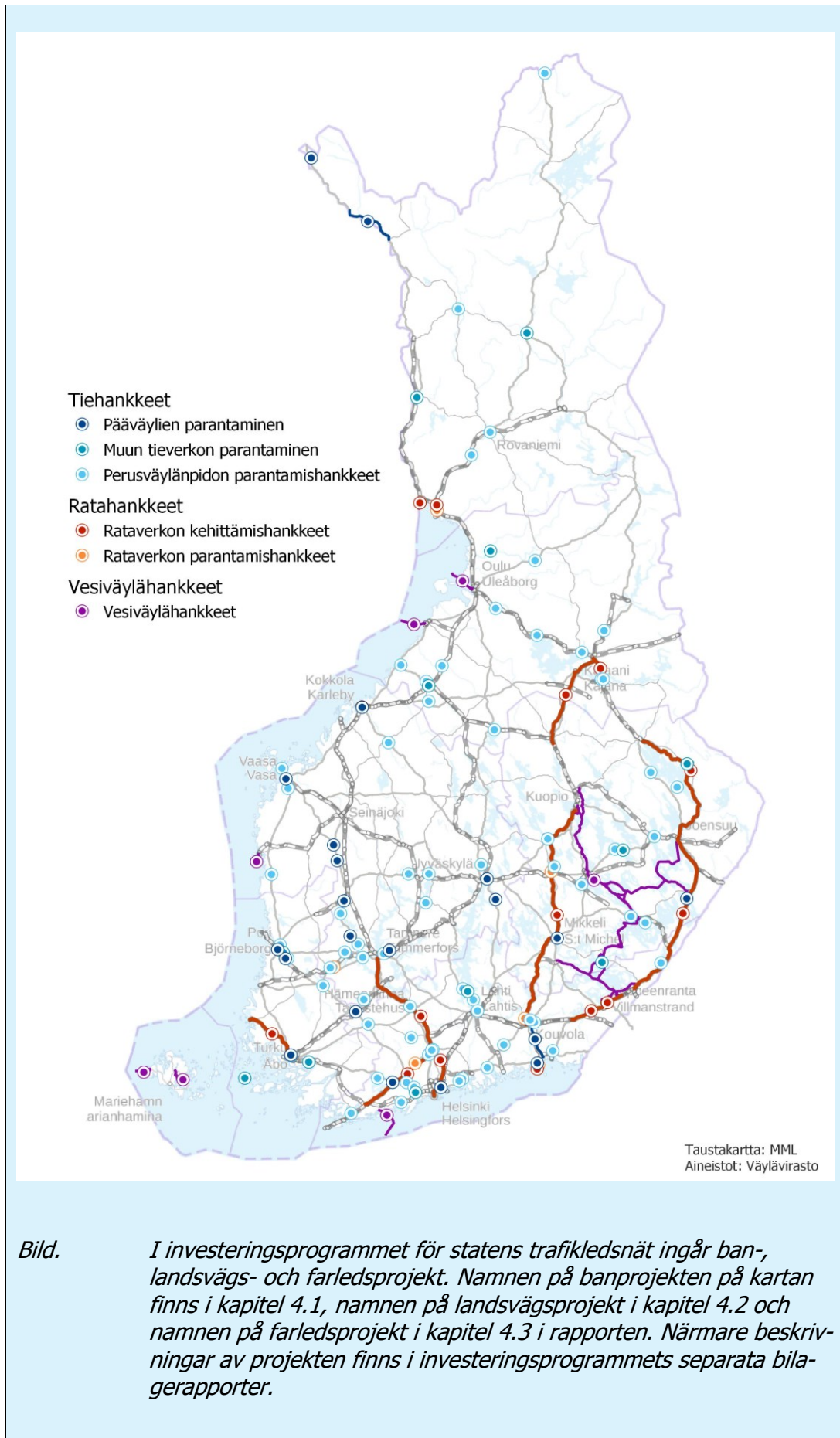
### **Bilagan innehåller information om de projekt inom MBT-stadsregionerna som samfinansieras**

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

I investeringsprogrammets bilagerapport 4 "Projekt utanför investeringsprogrammet" finns information om eventuella projekt som genomförs med samfinansiering och som hänför sig till statens trafikledsnät. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet, eftersom den finansiering som är tillgänglig för dem inte är känd. Projekt som genomförs genom samfinansiering av MBT-stadsområden och deras kostnadsandelar definieras i separat förhandlade avtal mellan staten och kommunerna.

### **Genomförandet av investeringsprogrammet kontrolleras årligen**

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



*Bild.*

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