

UTKAST
21.1.2021



DEN RIKSOMFATTANDE TRAFIKSYSTEMPLANEN FÖR 2021-2032 – PLANUTKAST 21.1.2021

Innehåll

1. Allmänna utgångspunkter	4
1.1. Trafiksystemets betydelse för samhället	4
1.2. Rättslig grund för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen	4
1.3. Förhållandet mellan utvecklingen av trafiksystemet och annan lagstiftning	5
1.4. Internationell- och EU-rättslig dimension	6
1.5. Samband med andra beslut och strategier på nationell nivå samt gränserna för arbetet	7
2. Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön	9
2.1. Trafiksystemets nuläge	9
2.2. Förändringar i verksamhetsmiljön	10
2.3. Regionala särdrag	11
2.4. Finland som en del av det internationella trafiksystemet	13
2.5. Finansieringen av trafiksystemet och tillämpade finansieringsmodeller för trafiknätet	16
2.6. Trafikskatter och trafikavgifter	18
3. Vision för utveckling av trafiksystemet fram till 2050 – ett hållbart och tillgängligt Finland	19
4. Målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och strategiska riktlinjer som preciserar målen	20
4.1. Målen för planen	20
4.2. Strategiska riktlinjer som preciserar målen för planen	20
5. Åtgärdsprogram	23
5.1. Inledning	23
5.2. Trafiknät och knutpunkter i trafiken	25
5.2.1. Statens trafikledsnät	25
5.2.1.1. Bannätet	31
5.2.1.2. Landsvägsnätet	34
5.2.1.3. Nätverket av vattenvägar och vintersjöfarten	37
5.2.1.4. Planering av trafikledsnätet	38
5.2.2. Enskilda vägar	40
5.2.3. Gatunätet	40
5.2.4. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik	41
5.2.5. Infartsparkering	42
5.2.6. Hamnar	43
5.2.7. Utvidgning av finansieringsunderlaget för trafiknätet	44
5.2.8. Nätverket av flygplatser	46
5.3. Person- och godstrafiktjänster	48
5.3.1. Persontrafiktjänster	48
5.3.1.1. Kollektivtrafik	49
5.3.2. Resekedjor	53
5.3.3. Godstrafiktjänster	56
5.3.4. Styrande av efterfrågan till hållbar trafik samt trafiksäkerhet	58
5.4. Stödåtgärder för trafiksystemet	60

5.4.1.	Data och digitalisering av trafiksystemet	60
5.4.2.	Trafikledning och trafikreglering	62
5.4.3.	Kommunikationsnät	63
5.4.4.	Förberedelser och försörjningsberedskap inom trafiksystemet.....	64
5.4.5.	Möjliggörande av hållbar tillväxt hos företag i transportsektorn	66
5.5.	Regionala specialfrågor	66
5.5.1.	Projektbolag för stora järnvägsprojekt.....	67
5.5.2.	Trafik på inre vattenvägar	71
5.5.3.	Förbindelsefartygstrafik och landsvägsfärjetrafik	72
5.5.4.	Gränstrafik och transportstöd	73
5.5.5.	Fastställande och klarläggande av partnerskap när trafiksystemet utvecklas	73
5.6.	Utnyttjande av EU-finansiering och internationell påverkan	76
5.6.1.	Reform av TEN-T-nätet	76
5.6.2.	Utnyttjande av EU-finansiering	77
5.6.3.	Samarbete, påverkan och underhåll av lägesbilden	82
5.7.	Utveckling av trafiksystemplaneringen	82
5.8.	Finansieringsreserveringar och sammanställningar enligt temaområde	84
5.8.1.	Finansieringsreserveringar	84
5.8.2.	Sammanställningar enligt temaområde	85
6.	Statens finansieringsplan	89
7.	Sammanfattning av konsekvensbedömningen	95
8.	Inför följande plan	95

1. Allmänna utgångspunkter

1.1. Trafiksystemets betydelse för samhället

Trafiksystemet har stor betydelse för samhällets funktionsduglighet. Enligt statsrådets redogörelse (SRR 8/2018 rd) är de samhällliga målen för utvecklingen av trafiksystemet att främja Finlands konkurrenskraft, att bekämpa klimatförändringen samt att säkerställa regionernas livskraft och tillgänglighet. Dessa samhällliga mål främjas genom trafiksystemplaneringen samtidigt som den svarar på kundernas, dvs. människornas och näringslivets olika mobilitets- och transportbehov på olika håll i Finland.

Utvecklingen av trafiksystemet är väsentlig med tanke på bland annat områdesanvändningen, regionutvecklingen, näringslivets konkurrenskraft, bekämpningen av klimatförändringen, en god vardag för medborgarna samt försörjningsberedskapen. När trafiksystemet utvecklas beaktas även de krav som förberedelser, beredskap och undantagsförhållanden ställer.

Vid utvecklingen av trafiksystemet framhävs samarbete mellan olika aktörer och samordning av olika åtgärder. Den riksomfattande trafiksystemplanen möjliggör en långsiktig utveckling av trafiksystemet i Finland. Vid utvecklingen av trafiksystemet beaktas transporternas internationella karaktär och internationella utvecklingstrender.

I den riksomfattande trafiksystemplaneringen strävar man efter att utveckla även det kunskapsbaserade beslutsfattandet genom att utveckla till exempel data om trafiksystemet och dess utveckling samt konsekvensbedömningen. Utöver den riksomfattande trafiksystemplaneringen bedrivs fortlöpande trafiksystemarbete och trafiksystemplanering i kommuner, stadsregioner samt landskapsförbund, vilket betjänar de regionala behoven och erbjuder indata för den nationella planeringsnivån.

Med den riksomfattande trafiksystemplaneringen eftersträvas en långsiktig och förutsägbar verksamhet i syfte att utveckla trafiksystemet som fortgår över flera regeringsperioder. Planen kommer att styra verksamheten inom hela trafikförvaltningsområdet på ett transparent sätt genom att visa på statens enhetliga vision för trafiksystemets utveckling. För att garantera långsiktighet bereds planen parlamentariskt¹. Planen utarbetas för tolv år i sänder. Varje regeringsperiod uppdateras planen till behövliga delar och planeras de kommande fyra åren. Riktlinjerna i planen genomförs bland annat när beslut fattas om planen för de offentliga finanserna och statsbudgeten och genom resultatstyrning inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

1.2. Rättslig grund för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen baserar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), vars 1 a kap. innehåller bestämmelser om trafiksystemplanering och målen för den, beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och planens innehåll. Enligt lagen avses med trafiksystem den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och

¹ Tillsättande av den parlamentariska styrgruppen (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/47bdf83c-769c-4766-8962-d05e2a94f8be/PAATOS_20200110150601.pdf

information, samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken.

Trafiksystemplanen ska vid ingången av varje regeringsperiod ses över och samordnas med planen för de offentliga finanserna samt vid behov ses över då planen för de offentliga finanserna ändras.

Den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar hela Finland med beaktande av begränsningarna i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Landskapet Åland har lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt farleder för den lokala sjötrafiken. Bestämmelserna om den riksomfattande trafiksystemplanen och därmed själva planen gäller således inte dessa frågor i landskapet Åland. Däremot beaktas även landskapet Åland när det gäller luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten.

Enligt 15 a § i lagen om trafiksystem och landsvägar är syftet med trafiksystemplaneringen att främja ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem genom att särskilt beakta innehållet i punkterna 1-10 i den aktuella paragrafen.

I enlighet med 15 b § 2 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar presenteras i den riksomfattande trafiksystemplanen en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för hur målen ska uppnås. I enlighet med paragrafens 3 mom. innehåller den riksomfattande trafiksystemplanen dessutom ett program för en period på 12 år för statens och kommunernas åtgärder. Programmet innehåller statens finansieringsplan för trafiksystemet och det kan ses över vid behov varje regeringsperiod.

1.3. Förhållandet mellan utvecklingen av trafiksystemet och annan lagstiftning

För trafiknätets del är utgångspunkten för den riksomfattande trafiksystemplanen förutom lagen om trafiksystem och landsvägar och banlagen även kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018, förordningen om huvudleder). Huvudlederna förbinder de största nationella och internationella centrumerna och knutpunkterna med varandra.

Lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), som trädde i kraft i augusti 2018, styr användningen av anslagen för underhåll och utveckling av landsvägarna. Lagen innehåller bestämmelser om kvalitetskrav, i enlighet med vilka det statliga landsvägsnätet ska utvecklas och underhållas och investeringar göras i det. I lagen definieras dessutom servicenivåklasserna för resor och transporter på landsvägar samt nivån på underhållet i de olika klasserna.

I fråga om transportservice berörs planen i synnerhet av lagen om transportservice (320/2017). Lagen innehåller bestämmelser om service för alla transportformer. Dessutom har även andra bestämmelser om transportsektorns centrala kopplingar till den riksomfattande trafiksystemplanen, till exempel luftfartslagen och spårtrafiklagen samt lagstiftningen om myndigheter och bolag inom trafikförvaltningsområdet.

I enlighet med 15 b § 4 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar innehåller den riksomfattande trafiksystemplanen en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). Den myndighet som ansvarar för en plan eller ett program ska utreda och bedöma de betydande miljö-

konsekvenser som genomförandet av planen eller programmet och de undersökta alternativen kan antas ha samt utarbeta en miljörapport. Miljörapporten utarbetas som ett led i den övriga beredningen innan planen eller programmet godkänns.

I anslutning till områdesanvändningen är markanvändnings- och bygglagen (132/1999) utgångspunkt för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Markanvändnings- och bygglagen reformeras som bäst. Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen (14.12.2017), som baserar sig på 22 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ger utgångspunkter för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Utvecklingen av trafiksystemet har stor betydelse för regionutvecklingen. Arbets- och näringsministeriet bereder som bäst regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om utveckling av regionerna och genomförande av Europeiska unionens regional- och strukturpolitik samt finansiering av projekt inom regionutveckling och Europeiska unionens regional- och strukturpolitik 2021-2027. Propositionen kommer att överlämnas till riksdagen 2021.

Verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen förutsätter planering av förberedelser och beredskap enligt beredskapslagen (29.12.2011/1552), så att de krav som försörjningsberedskapen samt förberedelser, beredskap och undantagsförhållanden ställer kan beaktas.

I fråga om finansieringen av trafiksystemet har lagen om statsbudgeten samt statsrådets förordning om en plan för de offentliga finanserna centrala kopplingar till planen. Till planen hänförs dessutom bland annat kommunallagen, beredskapslagen samt lagen om statens bolagsinnehav och ägarstyrning.

1.4. Internationell- och EU-rättslig dimension

Finland har förbundit sig till internationella avtal på transportområdet och andra områden, vilka beaktas vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det viktigaste internationella miljöavtalet med tanke på den riksomfattande trafiksystemplaneringen är klimatavtalet från Paris (FördrS 75/2016). Målet för FN:s Parisavtal är att den globala medeltemperaturhöjningen ska hållas klart under 2 °C jämfört med förindustriell tid och att uppvärmningen ska begränsas till under 1,5 °C. Ett syfte med avtalet är också att stärka staternas förmåga att anpassa sig till klimatförändringen samt att inrikta åtgärder på en kolsnål och klimathållbar utveckling.

När det gäller gränsöverskridande miljökonsekvenser styrs beredningen av planen av protokollet om strategiska miljöbedömningar (FördrS 69/2010) i anslutning till den så kallade Esbokonventionen (Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context; FördrS 67/1997 och FördrS 81/2017).

Beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen styrs dessutom av övernationella transportbestämmelser. EU:s transportpolitik ska bidra till effektiva, säkra och miljövänliga transporter och skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig industri som genererar tillväxt och sysselsättning. I fråga om trafiknäten och finansieringen av dem är utgångspunkter för den riksomfattande trafiksystemplanen förordningen om huvudleder samt det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som det finns bestämmelser om i riktlinjeförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det

transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU), samt i förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010), som reformeras som bäst. På EU-nivå har det också utfärdats bestämmelser i anslutning till bland annat trafikutsläpp, trafiksäkerhet, smarta trafiksystem, tillhandahållare av trafik tjänster samt digitalisering av transporter och logistik, och dessa övernationella bestämmelser har beaktats vid beredningen.

På grund av coronasituationen fattade EU beslut om faciliteten för återhämtning och resiliens (Recovery and Resilience Facility, RRF), och via den kan även utvecklingen av trafiksystem finansieras 2021-23.

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (FördrS 27/2016) innehåller bestämmelser om tillgänglighet och hinderlöshet, och enligt den ska ändamålsenliga åtgärder vidtas för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning bland annat får tillgång på samma villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation. Dessutom beaktas sametingslagen (974/1995).

1.5. Samband med andra beslut och strategier på nationell nivå samt gränserna för arbetet

I den nationella trafiksystemplanen behandlas frågor med anknytning till trafiksystemet ingående utifrån lagen om trafiksystem och landsvägar.

I fråga om klimatpolitiken utgör målen i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering² ram även för den riksomfattande trafiksystemplanen. När det gäller sätten att minska trafikutsläppen samordnas den riksomfattande trafiksystemplanen med färdplanen för fossilfria transporter³, som bereds som bäst under kommunikationsministeriets ledning. Trafikbeskattning och trafikavgifter bereds som bäst i finansministeriets arbetsgrupp⁴. Resultaten av det arbete som utförs under finansministeriets ledning kan beaktas när det riksomfattande trafiksystemplanen finslipas i början av 2021.

Staten och kommunerna kommer att grunda projektbolag, vilkas verksamhetsområde och uppgift är planering av banprojekt (Finlandsbanan från Helsingfors till Tammerfors och Entimeståget till Åbo) och finansiering av planeringen fram till byggberedskap⁵. För bägge projekten söktes också finansiellt stöd från EU, och projektet Entimeståget till Åbo beviljades 37,5 miljoner euro. Kommunikationsministeriet fortsätter förhandlingarna med de kommuner som drar nytta av investeringen i spårtrafik i östlig riktning och eventuellt med andra offentliga samfund för att bilda ett projektbolag.

² Ett inkluderande och kunnigt Finland – ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle. Regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering (12/2019)

³ Färdplan för fossilfria transporter (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>

⁴ Arbetsgruppen som utreder en reform av trafikbeskattningen (Projektfönster: <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM101:00/2019>)

⁵ Främjande av större järnvägsprojekt (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM031:00/2019>

Planen för de offentliga finanserna för 2021-2024⁶ utgör ekonomisk ram för den riksomfattande trafiksystemplanen i fråga om de första åren av planen. Målet är att den riksomfattande trafiksystemplanen ska påverka planen för de offentliga finanserna och statens budgetpropositioner efter det att den färdigställts.

I fråga om regionutvecklingen har vid beredningen av trafiksystemplanen beaktats de riksomfattande prioriteringarna i regionutvecklingen för 2020–2023⁷. I fortsättningen är den riksomfattande trafiksystemplanen utgångspunkt när beslut fattas om prioriteringarna i regionutvecklingen för varje regeringsperiod när det kommer till frågor med anknytning till trafiksystemet.

I fråga om områdesanvändningen har vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen beaktats de riksomfattande målen för områdesanvändningen⁸, som beslutats med stöd av markanvändnings- och bygglagen, samt den pågående reformen av markanvändnings- och bygglagen⁹. I fortsättningen är den riksomfattande trafiksystemplanen utgångspunkt när de riksomfattande målen för områdesanvändningen reformeras när det kommer till frågor med anknytning till trafiksystemet.

Åtgärder i den riksomfattande trafiksystemplanen främjar också trafiksäkerheten, men trafiksäkerheten inom alla trafikformer behandlas mer ingående i den trafiksäkerhetsstrategi¹⁰ som bereds som bäst under kommunikationsministeriets ledning. Främjande av automatisering samt digitalisering av logistiken behandlas mer ingående i den åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering¹¹ och den digitaliseringsstrategi för logistiken¹², som bereds vid kommunikationsministeriet. I fråga om stadspolitiken har den nationella stadsstrategin för 2020-2030¹³ beaktats vid beredningen.

Andra strategier som är under beredning och som tangerar ämnet samordnas med målen och de strategiska riktlinjerna för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Tillgången på arbetskraft inom transportsektorn samt frågor med anknytning till arbetskraftens kompetens och utbildning behandlas inte i den riksomfattande trafiksystemplanen. Till exempel båtliv och hobbyflyg står också utanför planen.

⁶ Planen för de offentliga finanserna 2021-2024: <https://valtioneuvosto.fi/documents/10623/353958/Planen+f%C3%B6r+de+offentliga+finanserna+f%C3%B6r+2021-2024.pdf/29586bd2-ef36-f1e2-fd6c-302fcafd2c4e/Planen+f%C3%B6r+de+offentliga+finanserna+f%C3%B6r+2021-2024.pdf?t=1587034462000>

⁷ Statsrådets beslut om de riksomfattande prioriteringarna i regionutvecklingen 2020-2023 – Hållbara och livskraftiga regioner: <https://tem.fi/paatos?decisionId=0900908f8068a993>

⁸ Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017 (miljöministeriet, https://www.ymparisto.fi/sv-FI/Livsmiljon_och_planlaggning/Systemet_for_planering_av_markanvandningen/Riksomfattande_mal_for_omradesanvandningen)

⁹ Totalreformen av markanvändnings- och bygglagen: <https://mrluudistus.fi/sv/>

¹⁰ Trafiksäkerhetsstrategi (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

¹¹ Åtgärds- och lagstiftningsplan för trafikens automatisering (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM059:00/2019>

¹² Digitaliseringsstrategi för logistiken (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM035:00/2019>

¹³ Den nationella stadsstrategin för 2020-2030: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162440>

2. Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön¹⁴

2.1. Trafiksystemets nuläge

Främjande av Finlands konkurrenskraft, säkerställande av en hållbar ekonomisk tillväxt samt livskraftiga och tillgängliga regioner förutsätter välfungerande och smidiga rese- och transportkedjor, såväl nationellt som internationellt.

Finländarna färdas och transporterar i huvudsak på vägnätet, men vid transporter av stora massor framhävs bannätets betydelse. Varor importerar till och exporterar från Finland i första hand sjövägen. I Finland finns också ett heltäckande nätverk av flygplatser. Nästan 90 % av finländarna bor inom stadscentrumens influensområden och de funktionella områdena fortsätter att utvidgas. Inom det egna bosättningsområdet är personbil det mest använda färdmedlet med undantag av huvudstadsregionen, där man något oftare promenerar än kör bil.

Ur näringslivets synvinkel spelar huvudlederna en central roll för servicenivån på transporter. De viktigaste utvecklingsobjekten i vägnätet finns emellertid utanför huvudlederna. Särskild uppmärksamhet har fästs vid vägarnas och broarnas försämrade skick. I fråga om bannätet har särskilt bannätets skick och kapacitet lyfts fram. Hamnarnas och flygplatsernas kapacitet är tillräcklig, men man har inte lyckats utnyttja flygplatsernas potential fullt ut.

Finlands logistiska prestationsförmåga är god. Inom den tillväxttriangel som bildas av Helsingfors, Tammerfors och Åbo är transportflödena kraftiga och mångsidiga. På järnvägarna är industrins transportflöden och transitoflödena betydande särskilt i norr och sydost. Flygfrakten är en del av den nationella och internationella logistiken och nära knuten till andra transportkedjor.

Trafiknätets skick och dagliga servicenivå har betydande samhällskonsekvenser. Finlands livligt trafikerade trafikleder är huvudsakligen i bra skick. Smidigheten i trafiken på huvudvägarna är på god nivå med undantag av infarterna till och ringvägarna kring de största stadsregionerna, där trafikstockningarna har ökat. På det lägre vägnätet löper de dagliga resorna och transporterarna tillfredsställande. Lågtrafikerade vägars och banors skick har försämrats.

I Finland täcker 4G-nätet på basnivå över 98 % av väg- och bannätet. Den geografiska täckningen är cirka 89 %, och områdena utanför är glesbebyggda. Investeringar i kommunikationsnätet genomförs i huvudsak på kommersiella grunder.

Person- och godstrafikens knutpunkter har i uppgift att samordna trafikformer och tjänster så att knutpunkterna inte ökar res- eller transporttiden avsevärt. Hamnar och flygplatser spelar en väsentlig roll i internationella rese- och transportkedjor.

Mobilitetstjänsterna som helhet växer mätt med såväl omsättning som hushållens konsumtion. Det är viktigt att resekedjorna blir smidigare och fungerar bättre, också i början och slutändan av resan. Passagerarinformation spelar en central roll för att möjliggöra fungerande resekedjor.

¹⁴ Baserar sig i huvudsak på Transport- och kommunikationsverkets utredning ”Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön” (Traficom’s forskningsrapporter och utredningar 4/2020)

Trafiksäkerheten ligger på god nivå i Finland i fråga om alla trafikformer, även om dödsfallen i trafiken har minskat långsammare under 2010-talets senare hälft.

Utsläppen från trafiken inom Finland har inte minskat kännbart jämfört med nivån 1990. En minskning av trafikutsläppen förutsätter förutom val av drivkraft framför allt att personbilstrafikprestationen minskar. Persontrafiken på landsvägarna bedöms emellertid öka i tämligen jämn takt.

2.2. Förändringar i verksamhetsmiljön

Utvecklingen av trafiksystemet påverkas i hög grad av globala megatrender, såsom globaliseringen, klimatförändringen, urbaniseringen och den åldrande befolkningen. Dessutom förändrar tjänstefieringen och digitaliseringen samhällsfunktionerna i allt snabbare takt.

Ur transportsynvinkel är globaliseringen viktig särskilt med tanke på förändringarna i den internationella handeln och produktionsprocesserna, varors, människors och kapitals rörlighet, internationella miljörisker, övernationella bestämmelser och organisationer. Coronavirusepidemin är ett exempel på en global förändring som är svår att förutse och som kan förändra samhället och härigenom även trafiksystemet avsevärt.

Flyttningsrörelsen inom Finland har länge gått till stadsregionerna. Vid sidan av den interna flyttningsrörelsen har även tyngdpunkten i den naturliga befolkningsökningen förskjutits till de stora stadsregionerna, vilket ökar den regionala obalansen i befolkningsstrukturen ytterligare. Den åldrande befolkningen påverkar också trafikbeteendet och mobilitetsvanorna, vilket måste beaktas i trafiksystemplaneringen. Att städerna växer inåt syns som att andelen befolkning och arbetsplatser ökar i centrumen samt deras randzoner och kollektivtrafikzoner. Arbetsresorna kan antas bli ännu längre särskilt på landsbygden. Boende på flera orter och ökat distansarbete kan i fortsättningen också ge upphov till nya transport- och telekommunikationsbehov.

Den regionala koncentrationen av närings- och företagsverksamhet fortsätter när samhället blir mer tjänstedominerat. Å andra sidan är ökad användning och ökat utnyttjande av naturresurser (till exempel bioekonomi) och turistbranschen växande branscher i Finland.

Dämpningen av klimatförändringen är en av de största utmaningarna. Att minska växthusgasutsläppen från trafiken är en betydande del av dämpningen av klimatförändringen. Anpassning till klimatförändringen förutsätter att trafiksystemaktörerna blir mer medvetna om väder- och klimatriskerna samt anpassningsmöjligheterna och att rollerna och ansvaret i anslutning till anpassningen klarläggs.

Transporterna och kommunikationerna är nära knutna till den förändring som digitaliseringen av samhället medför. Den tekniska utvecklingen påverkar kraftigt transportsektorns utveckling under kommande decennier. Transporterna och kommunikationerna smälter samman genom digitaliseringen, smarta transporter och ökad kunskap, vilket förändrar bland annat godstransporterna avsevärt. Då ställs informations- och cybersäkerheten, tillförlitligheten och dataskyddet för digitala system inför betydande nya utmaningar.

När det gäller mobilitetstjänster går utvecklingen mot ett allt mångsidigare tjänsteutbud som erbjuder alla användargrupper smidiga, effektiva, tillgängliga och ekologiska mobilitetstjänster. Behovet av hinderlösa tjänster ökar i synnerhet när befolkningen åldras. Automatisering

ringen öppnar också nya möjligheter att ordna mobilitetstjänster. När tjänsterna ordnas utnyttjas olika trafikformer och digital data i samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn samt användarna. När data utnyttjas beaktar man att data som är kritisk med tanke på samhället identifieras och skyddas samt förhindrar man obehörig användning. Delar av öppen data kan som helhet bilda data som ur nationellt perspektiv är data som måste skyddas.

Utvecklingen av trafiksystemet påverkas också av förändringar inom förvaltningen, till exempel social- och hälsovårdsreformen.

Coronaviruset har även påverkat trafiksystemet avsevärt, särskilt passagerartrafiken. Våren 2020 minskade antalet passagerare inom kollektivtrafiken med 70 - 90 procent inom olika trafikformer. Till följd av den minskade efterfrågan har företag som erbjuder persontrafiktjänster samt de ansvariga kollektivtrafikmyndigheterna drabbats av allvarliga svårigheter. Inom godstrafiken har efterfrågan på olika trafikformer varierat mer. Import- och exporttrafiken minskar sakteliga när den ekonomiska situationen försämras. Däremot har efterfrågan på digitala tjänster och telekommunikationsnät ökat kännbart till följd av krisen.

Till följd av coronakrisen kan människors mobilitetsvanor och färd sätt förändras även på längre sikt. Det ökade distansarbetet kan ha en minskande inverkan på persontrafikprestationen, men en del av förändringarna kan också vara negativa med tanke på en hållbar utveckling. Ökar det etablerade distansarbete kan det i framtiden påverka förväntningarna på trafiksystemet och därigenom eventuellt föranleda behov av att omfördela resurserna. Om sorg om hälsosäkerheten kan bli ett etablerat inslag i ordnandet av kollektivtrafik, till exempel i form av lägre beläggningsgrad. Coronakrisen och det ökade distansarbete kan ha många slags konsekvenser för mobilitetsbehovet och trafiksystemet, och därför ökar betydelsen av forskning och forskningsresultat i anslutning till dem för trafiksystemplaneringen.

Produktionen av kollektivtrafik är till betydande del beroende av stöd från den offentliga sektorn, och när de offentliga finanserna försämras är risken att även finansierings- och servicenivån inom den offentliga persontrafiken sjunker. Samtidigt som trafiken på marknadsvillkor krymper till följd av coronan kan säkerställd tillgänglighet förutsätta mer offentlig finansiering och stöd än tidigare. Coronaepidemiens konsekvenser för logistikverksamheten kan vara långvariga, eftersom man sannolikt kommer att hantera risken inom produktions- och leveranskedjorna på ett annat sätt än före epidemin.

2.3. Regionala särdrag

Norra Finland

Vid utvecklingen av trafiksystemet framhävs för norra Finlands del kraftigt stärkta verksamhetsförutsättningar för näringslivet samt internationell tillgänglighet och trafikförbindelser till grannländerna. Särskilt samarbetet med aktörer i Barentsregionen är intensivt och viktigt. Det finns potential att utveckla spårtrafiken genom gränsområdessamarbete med bland annat Sverige.

Vid utvecklingen av internationella förbindelser är vid sidan av landtrafikförbindelserna även hamn- och flygförbindelserna väsentliga för utvecklingen i området. Hamnarna är viktiga bland annat på grund av den omfattande tunga industri som håller på att utvecklas, och flygtrafiken och flygplatserna framhävs bland annat för att säkerställa den starka turistnäringen.

Utmärkande för norra Finland är en brokig mångfald av näringar och långa avstånd, vilket betonar vikten av fungerande rese- och transportkedjor. Det lägre vägnätets skick samt exportindustrins behov är väsentliga. Underhåll av den nuvarande trafikinfrastrukturen och utveckling för att få bort existerande flaskhalsar som är besvärliga för näringslivet framhävs.

I norra Finland finns det stora säsongvariationer i antalet trafiksystemanvändare. Stora säsongvariationer, långa avstånd, glesbebyggelse samt de utmaningar som dessa egenskaper innebär för ökad hållbar mobilitet framhäver vikten av fungerande avgifts- och informationssystem samt knutpunkter. För norra Finland är det särskilt viktigt att utveckla turismen, och turisterna är en målgrupp där man ser möjligheter att utveckla transportservicen.

Östra Finland

Utmärkande drag för östra Finland ur trafiksystemsynvinkel är beaktande av förbindelserna mellan centrumen, framhävande av internationella trafikförbindelsers betydelse särskilt i transportkedjorna, långväga rese- och transportkedjor som stödjer sig på spårtrafik samt den tunga industrins betydelse.

På grund av gruv- samt jord- och skogsbruksindustrins stora betydelse är det viktigt att transportkedjorna fungerar från det lågtrafikerade nätet till huvudlederna. Väsentligt för exportindustrin är de internationella förbindelserna inom alla trafikformer samt att den existerande infrastrukturen är i bra skick. Större smidighet och säkerhet på riksvägarna som korsar landet är en annan stor utvecklingshelhet som förbättrar östra och norra Finlands tillgänglighet och konkurrensförmåga.

Utvecklingen av bannätet vid sidan av landsvägsnätet anses vara av stor betydelse för östra Finlands utveckling och välförhållanden. Spårtrafiken betjänar såväl behoven av persontrafik mellan centrumen som den tunga industrins behov till bland annat viktiga hamnar och gränsövergångsställen. Snabba spårförbindelser österifrån till särskilt Helsingfors-Vanda flygplats och Helsingfors möjliggör bättre förutsättningar för boende på flera orter och distansarbete.

Till östra Finlands särdrag hör ett heltäckande nätverk av inre vattenvägar, vars utveckling och modernisering betjänar näringslivets aktörer och gör det möjligt att utveckla turismen.

Turistnäringen som håller på att utvecklas och glesbygdsområdenas mobilitetsbehov skapar förväntningar på en utveckling av mobilitetstjänsterna och fungerande avgifts- och informationssystem. Strukturen med flera centrum förutsätter lättillgängliga och fungerande knutpunkter för persontrafiken, så att fungerande matartrafik till spårtrafiken kan tillhandahållas.

Södra Finland

Vid utvecklingen av trafiksystemet i södra Finland framhävs i synnerhet fungerande och attraktiva resekedjor, fungerande transportkedjor och de stora knutpunkternas tillgänglighet samt internationella förbindelser.

För att främja en fungerande persontrafik och hållbar trafik är det väsentligt med fungerande och tillgängliga stomleder och knutpunkter samt heltäckande och kompatibla avgifts- och informationssystem. Främjandet av hållbar trafik kan ses en stor utsläppsminskningspotential

på grund av befolkningskoncentrationen i området, vilket väcker förhoppningar på den offentliga persontrafikens servicenivå. Man har i synnerhet identifierat behovet av att utveckla kollektivtrafikens attraktionskraft och konkurrenskraft.

Utvecklingen i södra Finland anses i hög grad vara beroende av hur logistikens verksamhetsförutsättningar utvecklas. Den internationella trafiken är omfattande och det är viktigt att säkerställa tillgängligheten hos godslogistikens knutpunkter, såsom hamnarna. Det finns förväntningar på den existerande trafikinfrastrukturens skick och trafiksystemets funktionsduglighet, eftersom dessa faktorer anses ha en gynnsam inverkan på företagets etableringsbeslut.

Tillväxttriangeln Åbo-Helsingfors-Tammerfors har stor betydelse för bruttonationalprodukten och trafiken, vilket också förväntas syns i de investeringar som styrs till området.

Västra Finland

Nätverkande och internationalism är utmärkande för västra Finland. I området finns betydande exportföretag såväl i städerna som på landsbygden. Det finns ett kontinuerligt behov av internationellt umgänge. Flygplatserna och hamnarna knyter landskapen till ett globalt sammanhang. Ett fungerande nätverk av flygförbindelser är ett livsvillkor för det internationella västra Finland.

Intensivt nätverkande mellan även mindre orter i västra Finland när det gäller arbetsresor är ett utmärkande drag för området. Företagsverksamheten bildar nätverk över kommungränserna. Utöver umgänget mellan de sex landskapen är växelverkan med övriga Finland livlig.

Huvudvägarna och huvudbanorna förbinder de västliga landskapen både med varandra och med övriga Finland. Finlands huvudbana jämte matarförbindelser som en del av den europeiska TEN-T-stomnätkorridoren spelar en central roll för hela området. Huvudbanan går genom västra Finland, vilket orsakar särskilda behov av i synnerhet matartrafik och tvärgående persontrafik.

Den nätverkande samhällsstrukturen med flera centrum förutsätter fungerande resekedjor mellan centrumen som beaktar arbetsresetrafikens behov. En särskild utmaning består i att utveckla mobilitetstjänster i glesbygdsområden.

De finländska hamnarna är specialiserade med avseende på de varuslag som hanteras eller ägarbasen. Nästan alla kusthamnar betjänar industrin i västra Finland. Västra Finlands egna hamnar sköter de västliga landskapens godstrafik samt transitotrafiken till Ryssland.

2.4. Finland som en del av det internationella trafiksystemet¹⁵

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) förenar Europas regioner och knyter Finland till transportnätet i det övrig Europa. Av de nio transeuropeiska multimodala gränsöverskridande TEN-T-stomnätkorridorerna når korridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön Finland. Det har föreslagits att korridoren Nordsjön-Östersjön ska fortsätta

¹⁵ Baserar sig i huvudsak på Transport- och kommunikationsverkets utredning ”Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön” (Traficom’s forskningsrapporter och utredningar 4/2020)

norrut till Torneå och svenska gränsen. TEN-T-transportnätet består av två nivåer: ett stomnät som består av de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna och ett övergripande nät. Målet med TEN-T-nätet är ett säkert och hållbart trafiksystem inom EU, som främjar friktionsfri mobilitet för varor och människor.

För järnvägarnas del har EU bestämmelser om det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), som medlemsstaterna ska ta i bruk när de nationella signalsystemen blir föråldrade. I Finland har man utrett det mest kostnadseffektiva alternativa som lämpar sig bäst för finländska förhållanden, och man har stannat för att genomföra Digirata.

Trots att Finland är ett glesbefolkat land finns mångsidiga näringar, resurser och produktion spridda över landet. Samtidigt är Finland beroende av exporten, vilket som helhet medför förväntningar på landets interna och internationella trafikförbindelser. Den växande turistnäringen förutsätter goda trafikförbindelser även till glesbygdsområden. Trafiksystemet förväntas stödja vårt lands utveckling som en del av Europa, den arktiska och nordliga dimensionen samt som en del av den globala handeln.

Flygtrafiken har stor betydelse för Finlands och de olika regionernas näringsliv och tillgänglighet. På grund av Finlands geografiska läge är flygtrafiken det viktigaste färdmedlet vid internationell gränsöverskridande persontrafik.

År 2018 uppgick antalet passagerare på flygplatserna till nästan 25 miljoner, varav Helsingfors-Vandas andel var cirka 21 miljoner passagerare. Efter Helsingfors-Vanda var de flygplatser som hade flest passagerare Uleåborg (1,1 mn passagerare per år) och Rovaniemi (0,6 mn passagerare per år). Sett till den totala trafikvolymen är Tammerfors-Birkala flygplats den näst mest trafikerade flygplatsen i Finland. Flygplatserna i Lappland betjänar i huvudsak turismen. I norra Finland är turismen av stor betydelse och de senaste åren har antalet passagerare ökat kraftigt på de största flygplatserna. På andra ställen än i huvudstadsregionen och Lappland påverkas efterfrågan på flygtrafik av den ekonomiska utvecklingen i regioncentrumen, eftersom affärlivets andel av passagerarflödena är stor.

Den tillgänglighet som flygtrafiken ger upphov till möjliggör närvaro på den internationella marknaden och är en förutsättning för att utländska företag ska etablera sig i Finland. De asiatiska flygpassagerarna och den asiatiska turismen är av väsentlig betydelse för flygförbindelserna. Transitotrafiken har också garanterat omfattande europeisk ruttrafik från Helsingfors-Vanda flygplats.

Inom utrikeshandeln går cirka 90 % av exporten och cirka 80 % av importen sjövägen av geografiska, transportekonomiska och miljömässiga orsaker. Järnvägstransporternas andel av importen är cirka 10 % och på motsvarande sätt är landsvägstransporternas andel av exporten något under 10 %. De olika trafikformernas andelar har förblivit ungefär lika stora. Sjötrafikens andel av importtransporterna har dock stigit till nästan 80 % de senaste åren.

Järnvägstrafiken är geografiskt ojämnt fördelad och största delen av passagerartrafiken är koncentrerad till Helsingforsregionen och södra Finland. Av de cirka 76 miljoner tågresor som företas i Finland sker 94 % inom en radie på 300 kilometer från Helsingfors, dvs. alla resor inom närtrafiken och 64 % av fjärrtrafiken. Den nordligaste tågförbindelsen slutar i Kolar och betjänar i synnerhet regionens turistcentrum.

Det finns ingen direkt järnvägsförbindelse mellan Finland och Norge. Till Sverige finns ingen passagerartrafik, eftersom passagerartågtrafiken till Haparanda drogs in 1988 som olönsam.

I regeringsprogrammet har man utfäst sig att elektrifiera banan Kemi (Laurila)-Haparanda under denna regeringsperiod. Projektet knyter det finska bannätet närmare det svenska bannätet och vidare till Narvik i Norge. Målet för projektet är att förbättra järnvägstransporternas kostnadseffektivitet och industrins konkurrenskraft, stärka de finsk-svenska landtrafikförbindelsernas användbarhet och funktionsduglighet som en del av TEN-T-stomnätet samt öppna en potential till gränsöverskridande passagerar- och godstrafik. Förbindelsen möjliggör bland annat mer heltäckande transportförbindelser för den containertågtrafik som utvecklas från Narvik till Kina. Förbindelserna till Ryssland är goda inom såväl passagerartrafiken som logistiken. Från Helsingfors kommer man till S:t Petersburg på knappt fyra timmar. Till Moskva går nattåg.

Transitotrafiken har ökat nästan kontinuerligt inom järnvägstrafiken sedan mitten av 1990-talet. I synnerhet järnpelletstrafiken mellan Kostamus och Karleby hamn har ökat. Nya servicekoncept har utformats för att utveckla järnvägstransporterna så att de betjänar godslogistikens behov bättre. Man har till exempel inlett containertågtrafik till Kina. Bland annat sågvaror, maskinindustrins produkter, arbetskläder och fartygsdelar har förts till Kina i containrar. Den senaste tiden har transitotrafiken emellertid upphört att växa med undantag av trafiken mellan Kostamus och Karleby. Transitotrafikens framtida utveckling påverkas bland annat av hur hamnarna utvecklas i Ryssland samt av utvecklingen av spårtrafiken i öst-västlig riktning i Finland.

Huvuddestinationerna för de internationella sjötransporterna är hamnar vid Östersjön och Nordsjön. De viktigaste export- och importländerna är Tyskland och Sverige; för importen är också Ryssland viktigt. Inom globala sjötransporter har störenheter (bl.a. containrar) blivit det viktigaste transportsättet. Detta syns också i Finlands exporttransporter. Inom sjötransporterna har transitotrafiken till Ryssland minskat klart efter finanskrisen 2008. Till detta bidrar även Rysslands investeringar för att utveckla landets eget hamnätverk (bl.a. hamnen i Ust-Luga).

Utrikes sjötransporter hanteras i 44 olika hamnar. De tio största hamnarnas andel av all utrikes godstrafik var cirka 83 %. Hamnarna spelar en viktig roll för Finlands utrikeshandels transporter. Effektiva och fungerande transportkedjor förutsätter smidiga förbindelser till hamnar med olika trafikformer. Transitotransporterna är i huvudsak koncentrerade till hamnarna i Karleby, Fredrikshamn-Kotka, Hangö, Helsingfors och Björneborg. De tio insjöhamnarna för godstrafik ligger inom Saimens sjödistrikt.

Helsingfors är en av Europas livligaste passagerarhamnar för utrikestrafik. Från Helsingfors finns linjetrafikförbindelser till Stockholm, Tallinn, S:t Petersburg och Travemünde. De tätare förbindelserna till Tallinn möjliggör även förbindelser till övriga Baltikum. År 2018 passerade 12,1 miljoner passagerare Helsingfors hamn och flera internationella kryssningspassagerare än någonsin tidigare besökte Helsingfors. Från Åbo hamn finns passagerartrafikförbindelser till Stockholm och Mariehamn. Från Nådendal kan man åka till Kapellskär i Sverige, från Vasa åter till Holmsund (Umeå).

Med hjälp av kabelförbindelse via Nordostpassagen är det möjligt att genomföra den snabbaste fysiska telekommunikationsrutten från Asien till Nord- och Mellaneuropa via Norge, Ryssland och Finland. Den minskar avsevärt fördröjningen i telekommunikationerna mellan Europa och Asien, vilket är av väsentlig betydelse för bland annat banker och börshandeln. Snabba telekommunikationsförbindelser är en förutsättning för att utveckla nätförbindelserna för den nya generationens mobilkommunikation (5G).

Kabelprojektet i Nordostpassagen har fått brett internationella understöd och de centrala länderna är intresserade av att delta i projektet. Målet är att kabeln ska byggas på kommersiell basis.

När det gäller den internationella trafiken har coronasituationen i hög grad påverkat persontrafiken i och med reserestriktionerna.

2.5 Finansieringen av trafiksystemet och tillämpade finansieringsmodeller för trafiknätet

I Finland svarar den offentliga sektorn (staten och kommunerna) för största delen av finansieringen av trafiknäten. Statens trafiknät består av landsvägsnätet, bannätet och vattenvägar. Underhållet av statens trafiknät finansieras i sin helhet ur budgeten (momentet för basunderhåll), och även största delen av utvecklingen av trafiknätet är budgetfinansierad (momentet för utveckling av trafikledsnätet).

Landsvägarna, kommunernas gatunät och de enskilda vägarna omfattar sammanlagt cirka 454 000 km. Landsvägarna omfattar cirka 78 000 km och gatunätet 26 000 km. Statens trafikerade bannät omfattar cirka 6000 km och statens vattenvägar cirka 16 300 km. Åren 2015-2017 använde staten (deflaterade medelvärden) cirka 1100 mn € per år för allt underhåll av trafiknätet och understöd för enskilda vägar och cirka 580 mn € per år för utvecklingsinvesteringar (inklusive understöd för spårprojekt. För kommunerna och samkommunerna var motsvarande siffror för hela trafiknätets del (bl.a. gatunätet, spårprojekt) 720 mn €/år och 820 mn €/år. Statens andel i underhållet av trafikleder var alltså större än kommunernas, men kommunernas andel av utvecklingsinvesteringarna var större än statens under den aktuella tidsperioden. Som helhet var statens andel av underhållet av och utvecklingsinvesteringarna i trafiknätet 2015-2017 cirka 52 % och kommunernas andel 48 %. Jord- och vattenbyggnadsarbetena står för cirka 10 % av samhällsekonomin totala investeringar. Den offentliga sektorns andel härav är knappt 60 % och av detta är cirka 42 % statliga jord- och vattenbyggnadsinvesteringar.

Största delen av transportservicen, till den del den inte genomförs på marknadsvillkor, finansieras av kommunerna. Åren 2015-2017 finansierade kommunerna servicen med cirka 880 miljoner euro per år medan statens finansiering var cirka 100 mn € per år¹⁶.

På grund av coronasituationen ökar både statens och kommunernas utgifter på transportområdet den närmaste tiden genom att stöden och den köpta trafiken ökar, och coronasituationen har också mer omfattande konsekvenser för de offentliga finanserna. De kommande åren påverkas kommunernas ekonomi sannolikt avsevärt även av social- och hälsovårdsreformen, som är under beredning.

Utvecklingsinvesteringar i trafiknätet genomförs numera enligt flera olika genomförande- och finansieringsmodeller. Riksdagen fattar projektspecifika beslut om statens alla utvecklingsprojekt i samband med statsbudgetförordningen. Statens utgifter för utvecklingsinvesteringar i trafiklederna finansieras i regel med anslag som anvisas årligen. Budgetfinansiering är det normala förfarandet i fråga om investeringar som staten ansvarar för. Det beviljas en full-

¹⁶ Angivande av den ekonomiska ramen (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/4fca318b-e3d8-43aa-8151-76f4e1ad445c/POYTAKIRJA_20200210205415.PDF

makt för projektet och utgifterna budgeteras i statsbudgeten i takt med att projektet genomförs. Investeringen finansieras alltså med anslag som beviljas ur statsbudgeten under byggtiden. Utgifterna upptas under momentet i budgetbokföringen det år de uppstår.

Vid livscykelprojekt köper staten totalunderhållet av projektet under dess hela livscykel av ett privat företag. Staten betalar enligt servicens omfattning och kvalitet. Företaget genomför investeringen samt sköter underhållet under hela den långa avtalsperioden (ca 15 - 25 år). Bolaget tar en finansiering som behövs för investeringen på finansmarknaden. Bolaget tar ut alla kostnader av staten som en del av serviceavgiften, dvs. staten köper totalunderhållet årligen. I statsbudgeten har dylika projekt budgeterats under ett separat moment. Riksdagen beslutar om beloppet av avtalsfullmakten det år då projektet inleds. I slutet av avtalsperioden övergår trafikleden till staten utan extra ersättning. Modellen har tillämpats och tillämpas som bäst i sammanlagt fyra vägprojekt, där kostnaderna är betydande. En fördel med modellen har ansetts vara att trafikledshållningen blir effektivare. Utmärkande för modellen är att man granskar ekonomin under trafikledens hela livscykel och inte bara investeringsfasen. En nackdel med modellen har ansetts vara att den binder statens medel för en lång tid och innehåller även till exempel räntekostnader.

I utvecklingsprojekt utnyttjar man också den s.k. nyttotagaren betalar-modellen. Modellen kan också kallas samfinansieringsmodellen, eftersom den utnyttjas i projekt som finansieras gemensamt och där alla deltagare har nytta av projektet. Modellen baserar sig på att i vissa fall betalar kommunen eller någon annan utomstående aktör en del av de investeringskostnader för nya utvecklingsprojekt inom trafiknätet som ankommer på staten utifrån den nytta de har av projektet. Nyttotagaren kan vara ett företag (projektet är till nytta för affärsverksamheten) eller kommunen (t.ex. planläggningsnytta, dvs. markens värde stiger). I allmänhet är projektet också förenat med finansärens egna investeringar. Till exempel kommuners intresse av att finansiera statens trafikledsprojekt beror på om trafikprojektet bidrar till att markens värde stiger och andra mer omfattande konsekvenser. Trafikprojekt är till exempel ofta till större nytta för kommunen än de utgifter som orsakas av deltagandet i projektets byggkostnader. För staten ligger nyttan i att behovet av budgetfinansiering minskar när nyttotagarna deltar i utvecklingen av statens trafikledsnät och sålunda kan det vara möjligt att utveckla trafiknätet på ett mångsidigare sätt. De som har särskild nytta av projektet deltar mera i finansieringen av projektet än alla skattebetalare (via statsbudgeten). Typiska exempel är anslutningar eller banavsnitt i statens nät som industriföretag behöver - i dessa fall kan företaget delta i kostnaderna för det avsnitt som företaget behöver. Nyttotagaren betalar-modellen (samfinansieringsmodellen) kan också genomföras genom projektbolagsmodellen. Hittills har man diskuterat finansieringen i varje enskilt fall mellan staten och övriga parter.

Det är möjligt att använda nyttotagaren betalar-modellen inom ramen för den gällande lagstiftningen och i enlighet med den kan också staten delta i kommunernas projekt, om staten har nytta av projekten. Nyttan för staten kan hänföra sig exempelvis till uppnående av utsläppsminskningens målet via kollektivtrafikprojekt som stödjer en hållbar samhällsstruktur. Staten har också nytta av kommunernas investeringar till exempel via beskattningen.

Förutom vid investeringar kan nyttotagaren betalar-modellen tillämpas på användningen av trafikledsnätet. Då är det fråga om den s.k. användaren betalar-principen. Nyttotagaren betalar-modellen benämns i fortsättningen samfinansieringsmodellen.

Vid finansieringen av trafiksystemet utnyttjas också EU-finansiering. EU:s viktigaste finansiella instrument vid finansieringen av trafiksystemet är Fonden för ett sammanlänkat Europa, som också omfattar finansiering för militär rörlighet.

2.6 Trafikskatter och trafikavgifter

En reform av trafikbeskattningen behandlas som bäst i finansministeriets arbetsgrupp¹⁷. Trafikbeskattningens utsläppsstyrande inverkan utvecklas så att man kan påverka såväl hur snabbt nya drivkrafter blir vanligare som personbilstrafikprestationen.

Användning av trafikledsnätet debiteras måttligt i Finland. I Finland tas inga avgifter ut för vägtrafiken, till skillnad från nästan alla andra EU-länder. Inom flygtrafiken används användaren betalar-principen i stor utsträckning.

Strävan med farledsavgiften har varit att täcka kostnaderna för att producera tjänster (farledshållning, isbrytning, sjötrafikinformationstjänsten VTS och sjömätning) för handelssjöfarten längs kusten. Farledsavgiften har tagits ut till halva beloppet 2015–2020. Halveringen fortsätter 2021 och regeringen har meddelat att halveringen fortsätter även 2022–2023. Kostnaderna för de tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten har varierat mellan 75 och 93 miljoner euro beroende på hur sträng vintern varit. Underskottet i farledsavgiftsinkomsterna har varierat mellan 28 och 45 miljoner euro under halveringen. Eftersom farledsavgiften är en skatt, är sambandet mellan inkomster och kostnader i första hand kalkylmässigt.

Banavgiftens grundavgift, som tas ut av Trafikledsverket, används för att täcka de infrastrukturkostnader som den statliga bannätsförvaltaren orsakas av tågtrafiken. Inkomsterna av banavgiften har uppgått till cirka 43–46 miljoner euro de senaste åren. De totala kostnaderna för banhållningen har varit cirka 492–566 miljoner euro de senaste åren. Inkomsterna av banavgifterna täcker cirka 10 % av de totala banhållningskostnaderna. Trafikledsverket uppdaterar priserna per enhet för banavgiftens grundavgift med jämna mellanrum. Som det ser ut nu kommer det inte att inträffa några betydande förändringar i prissättningen av användningen av bannätet och järnvägstjänster under de närmaste åren.

De ban- och farledsavgifter som används nu kommer att utnyttjas även i fortsättningen, även om deras betydelse för infrastrukturfinansieringen är tämligen begränsad.

Finavia tar ut flygplatsavgifter av sina kunder. De har använts för att finansiera underhållet av och finansieringar i flygplatsnätverket. De kommande åren strävar Europeiska kommissionen efter att reformera flygplatsdirektivet, som påverkar fastställandet av avgifterna. Dessutom producerar Air Navigation Services Finland Ab flygtrafiktjänster för Finavias flygplatser. De tjänster som ANS Finland producerar består av flygtrafiktjänster för flygplatsen samt flygruttjänster. Finavia fakturerar flygplatsens flygtrafiktjänstavgift i samband med flygplatsavgifterna, och Eurocontrol fakturerar flygruttavgiften.

¹⁷ Arbetsgruppen för att evaluera trafikbeskattning (Projektfönster): <https://vm.fi/sv/projekt?tunnus=VM101:00/2019>

3. Vision för utveckling av trafiksystemet fram till 2050 – ett hållbart och tillgängligt Finland

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

Trafiksystemet har genomgått en digital omvälvning och det har blivit effektivare och säkrare än förr och erbjuder samtidigt näringslivet och medborgarna bättre service. Finland eftersträvar ledarskap vid utvecklingen av transportservice och transportteknik. Finländska aktörer i transportsektorn är föregångare och skapar hållbar tillväxt, utsläppsminskningar och sysselsättning i samhället. Nya och snabba trafik- och kommunikationsförbindelser skapar nya affärsmöjligheter och effektiviserar utnyttjandet av resurser i hela landet, inklusive glesbygden och de arktiska områdena. Finland har lyckats utnyttja hela sin geografiska potential som internationell knutpunkt för resor och transporter.

Människor och företag är i huvudsak nöjda med trafiksystemet. Trafiksystemet har skapat förutsättningar för en punktlig och förutsägbar trafik som beaktar såväl människors som näringslivets specialbehov. Kunder har enkelt tillgång till tillförlitlig information om transportserVICEN. Trafiksäkerheten ligger på hög nivå inom alla trafikformer och ingen behöver skadas allvarligt eller omkomma i trafiken.

Arbetsresor företas inom städer och pendlingsregioner samt mellan stadsregioner i huvudsak med hållbara färd sätt. I och med att infrastrukturen och servicen utvecklas utgör kollektivtrafiken ryggraden i en hållbar trafik. Utvecklingen av spårtrafiken har effektivt möjliggjort en hållbar samhällsstruktur i de största stadsregionerna och invid förbindelserna mellan stadsregionerna. I kunskapsarbete har man till betydande del övergått till distansarbete. Resor som företas till fots och med cykel har i hög grad ersatt resor med personbilar särskilt i stadsregioner. Användningen av nya mångsidiga mobilitets- och transporttjänster har blivit en etablerad del av människornas vardag.

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

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

4. Målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och strategiska riktlinjer som preciserar målen

4.1. Målen för planen

Det har satts tre mål för den riksomfattande trafiksystemplanen. Målen är parallella och samtliga syftar till att dämpa klimatförändringen:

Tillgänglighet:

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

Hållbarhet:

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

Effektivitet:

Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

4.2. Strategiska riktlinjer som preciserar målen för planen

Strategiska riktlinjer för tillgänglighetsmålet

I de strategiska riktlinjerna är tillgänglighetsmålet indelat i fyra delar: regionernas internationella tillgänglighet, tillgängligheten mellan regionerna, tillgängligheten inom regionerna och servicenivån på resor och transporter.

1) Regionernas internationella tillgänglighet

Finlands och regionernas internationella tillgänglighet förbättras kostnadseffektivt särskilt ur näringslivets synvinkel:

- Helsingfors-Vanda flygplats funktionsduglighet och tillgänglighet utvecklas oberoende av färdmedel. Andelen människor som bor på mindre än tre timmars restid från Helsingfors-Vanda flygplats ökar. När man ombesörjer Helsingfors-Vanda flygplats utvecklingsförutsättningar möjliggörs också verksamhet på andra flygplatser som utnyttjar nya tekniska lösningar. Resekedjorna till flygplatserna i hela Finland utvecklas.
- Sjöfartens verksamhetsförutsättningar utvecklas.
- Smidigheten i den internationella trafiken säkerställs.

2) Tillgängligheten mellan regionerna

Förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen utvecklas mellan landskapscentrumen liksom förbindelserna till Helsingfors och från Helsingfors till övriga Finland. Restiderna mellan de städer där pendlingen eller annat resande är betydande förkortas i genomsnitt. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till personbilen förbättras på de förbindelsesträckor mellan landskapscentrumen som är viktigast för pendlingen.

- Servicenivån på trafiknätet utvecklas för näringslivets och pendlings behov och i regioner där det finns särskilda möjligheter att utveckla trafiktjänsterna. I särskilt definerade situationer kan servicenivån på trafikledsverket också sänkas så att den motsvarar ett minskat behov (kostnadseffektivitet).
- För att främja pendling, hållbara mobilitetsformer och transporter sätts servicenivåmål på trafikledsnätet för banor och vägar inom TEN-T-stomnätsskorridorerna (nuvarande och som är under behandling).
- Det säkerställs att olika områden är tillgängliga inom skälig tid med något färdmedel eller med en kombination av olika färdmedel.
- Konkurrensförutsättningarna för kollektivtrafiktjänster på marknadsvillkor främjas och utbudet av bastjänster sköts så kostnadseffektivt som möjligt i regioner där tjänster på marknadsvillkor inte uppkommer med beaktande av de regionala särdragen.

3) Tillgängligheten inom regionerna

Förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen från regionen till landskapscentrum och andra viktiga centrum bevaras.

- Antalet människor som bor på mindre än en timmes restid från landskapscentrum ökar.

Vägnätets omfattning säkerställs så att det motsvarar de nuvarande behoven av boende. Även möjligheterna till insjö- och skärgårdstrafik beaktas.

4) Servicenivån på resor och transporter

Samtliga befolkningsgruppers och företags tillfredsställelse med trafiksystemet förbättras.

Funktionsdugligheten hos trafikens knutpunkter och resekedjorna utvecklas (trafiktjänster, information, övriga tjänster).

Olika befolkningsgruppers mobilitetsmöjligheter tryggas för att garantera social hållbarhet.

Trafiknätet stödjer och främjar en hållbar samhällsstruktur. Trafiknätet utvidgas bara om man på så vis främjar hållbara strukturer.

Inom godstrafiken förbättras transporternas effektivitet och utsläppsminskningen bland annat med hjälp av digitalisering och möjliggörs en övergång till hållbarare trafikformer.

Stadslogistikens förutsättningar och hållbarhet förbättras.

Säkerheten i vägtrafiken förbättras.

Fungerande, heltäckande och tillförlitliga kommunikationsnät gör det möjligt att arbeta och använda tjänster oberoende av platsen.

Strategiska riktlinjer för hållbarhetsmålet

Hållbara mobilitetsformer främjas med ett mångsidigt metodurval särskilt i stadsregioner där det är kostnadseffektivt att åstadkomma utsläppsminskningar på grund av befolkningsunderlaget. Hållbara mobilitets- och transportformer utvecklas även utanför stadsregionerna.

Staten och stadsregionerna utvecklar sitt avtalsbaserade samarbete i anslutning till trafiknät och transportservice.

Kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens och andra hållbara mobilitetsformers andel ökar och trafikens växthusgasutsläpp minskar vilket främjar uppnåendet av klimatmålet.

Strategiska riktlinjer för effektivitetsmålet

Utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet maximeras och de mest effektiva och ändamålsenliga åtgärderna vidtas för att korrigera bristerna.

Strävan är att lösa flaskhalsar i trafikledsnätet i första hand med lättare lösningar, till exempel trafikledning.

Nya trafikinvesteringar främjar hållbar trafik och den samhällsnytta som de genererar är större än investeringskostnaderna.

Reparationsskulden inom trafiknätet avkortas kostnadseffektivt enligt efterfrågan.

För tjänsternas del inriktas åtgärderna så att de åstadkommer största möjliga utsläppsminskningar och/eller tillgänglighet i förhållande till kostnaderna.

Möjligheterna till effektiv trafikreglering och digitalisering utnyttjas fullt ut inom alla trafikformer.

5. Åtgärdsprogram

5.1. Inledning

I åtgärdsprogrammet har samlats staten (ministerier, myndigheter, statsbolag) och kommunernas åtgärder för att utveckla trafiksystemet 2021-2032 i enlighet med målen för planen.

Beredningen av åtgärdsprogrammet har påverkats av de mål som satts för planen och de strategiska riktlinjerna som preciserar dem, den parlamentariska styrgruppens styrning, jämförelsealternativet, dvs. kunskap om vilken situation de åtgärder som det fattats beslut om för närvarande leder till 2032¹⁸, undersökningar och utredningar (t.ex. Digirata-utredningen¹⁹, den strategiska lägesbilden för trafiknätet²⁰) samt kunskapen om trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön²¹. Vid beredningen av åtgärdsprogrammet har man dessutom utnyttjat regionala trafiksystemplaner och trafiksystemstrategier samt beaktat den omfattande växelverkan med intressegrupperna medan planen utarbetades. Beredningen av åtgärdsprogrammet har styrts av en konsekvensbedömning som gjorts parallellt med planeringen.

När det gäller den ekonomiska delen är utgångspunkten för åtgärdsprogrammet för de första åren av planen (2021-2024) planen för de offentliga finanserna, budgeten och tilläggsbudgeterna för 2020 samt budgetförslaget för 2021. I samband med åtgärderna har det angetts vilka kostnader åtgärderna orsakar staten. Dessutom har åtgärdernas kostnader för staten sammanställt i statens finansieringsplan. EU-finansiering (bl.a. Fonden för ett sammanlänkat Europa och faciliteten för återhämtning och resiliens) har inte beaktats i den ekonomiska ramen för planen. Ifall EU-finansiering styrs till åtgärder enligt planen, frigörs ekonomiska resurser för andra åtgärder för att uppnå målen för planen.

Om inga kostnader har angetts i samband med en åtgärd, täcks de som en del av statens grundläggande verksamhet. Strävan är att beakta de merkostnader som åtgärdsprogrammet orsakar trafikförvaltningsområdet i omkostnadsanslagen under de kommande åren. För Trafikledsverkets del borde det årliga omkostnadsanslaget höjas permanent med uppskattningsvis 1,19 miljoner euro, för NTM-centralernas del med 0,7 miljoner euro och för Transport- och kommunikationsverkets del under de första åren med uppskattningsvis 3,62 miljoner euro per år.

Den parlamentariska styrgruppen har satt som allmänt mål för finansieringsnivån för det riksomfattande trafiksystemet att det vore bra om finansieringsnivån på lång sikt skulle följa en andel på i medeltal en procent av bruttonationalprodukten.

Under de första åren av planeringsperioden begränsar planen för de offentliga finanserna och de beslut som redan fattats handlingsutrymme för finansiering av nya åtgärder. Av denna orsak infaller de största anslagsökningarna som föreslagits i planen (till exempel basunderhåll,

¹⁸ Beskrivning av jämförelsealternativet (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/4b6504d3-abb4-435b-92e4-ca76e9f8d96a/MUISTIO_20200914073336.PDF

¹⁹ Digirata-utredningen: <https://www.lvm.fi/-/kohti-digitaalista-ja-alykasta-rautatieliikennetta-1162918>

²⁰ Strategisk lägesbild för trafiknätet (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/7021db82-8dac-47d3-bcf1-f47471a093bd/MUISTIO_20200416124918.pdf

²¹ Traficoms forskningsrapporter och utredningar 4/2020: Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön

utveckling av trafiknätet och höjningar av kollektivtrafikstöden) efter 2024. Som de mest brådskande nya åtgärder som inleds under planens första år har identifierats åtgärder i anslutning till utveckling av resekedjorna och utnyttjande av data och digitalisering.

I början av planeringsperioden förbereder man sig på att vidta åtgärder för att stimulera kollektivtrafiken till följd av coronasituationen i form av överskridningar av planen för de offentliga finanserna. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat som en ramförhöjning och/eller finansieras separat ur EU:s facilitet för återhämtning och resiliens.

För trafikledningens del har man under beredningen av planen sammanställt en syn på den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Den strategiska lägesbilden för trafiknätet uppdateras före utgången av 2020, och den kompletteras med uppgifter om bland annat utvecklingsbilden för bannätet²² och TEN-T-nätet²³. Dessutom har man granskat förordningen om huvudleder och dess funktionsduglighet²⁴. Utifrån dessa utredningar har åtgärder valts för åtgärdsprogrammet för trafikledningsnätets del. I synnerhet den strategiska lägesbilden för trafiknätet, som uppdateras och utvecklas kontinuerligt, kommer att vara ett redskap för att säkerställa att målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och kriterierna för utveckling av trafiknätet uppfylls när planen börjar tillämpas i praktiken.

De anslagsnivåer som anges i åtgärdsprogrammet och de kriterier som styr inriktningen av anslagen har bedömts uppfylla kvalitetskraven i lagen om trafiksystem och landsvägar.

När det gäller tjänster ligger tyngdpunkten i åtgärderna på persontrafiken till följd av att staten och kommunerna spelar en större roll för persontrafiktjänsterna än godstrafiktjänsterna, där företagen bär ansvaret. För persontrafiktjänsternas del granskas i synnerhet utveckling av kollektivtrafiken och resekedjorna, och här ingår också utveckling av andra mobilitetstjänster. En större andel hållbara mobilitetstjänster förutsätter dessutom att efterfrågan styrs till hållbara mobilitetsformer även med åtgärder som dämpar privatbilismen.

I åtgärdsprogrammet granskas också stödåtgärder för trafiksystemet, till exempel trafikledning samt kommunikationsnät. I denna helhet ingår också en granskning av möjligheterna att utnyttja data och digitalisering i trafiksystemet. Främjande av digitaliseringen och fullödigt utnyttjande av data är en central konkurrensfaktor för industrin och främjar också befolkningens välfärd. Genom att utnyttja digitalisering och data strävar man efter att utöka produktiviteten och fullödigt utnyttja befintliga strukturer samt skapa ny hållbar tillväxt samt ny service och affärsverksamhet. Detta är väsentligt också för att förbättra den offentliga servicen. Hållbart genomförd digitalisering ska också främja samhällets resiliens och funktionssäkerhet. Omfattande utnyttjande av data förutsätter emellertid att man bedömer vad som är kritisk data med avseende på den nationella säkerheten och att data skyddas effektivt. Därefter kan man genom pilotförsök och andra försök testa nya verksamhetsmodeller och omsätta de bästa i praktiken.

²² Utvecklingsbild för bannätet fram till 2050 (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/d184a94d-c787-444e-8c6d-e42e77d85ec8/POYTAKIRJA_20201021133357.PDF

²³ Centrala kriterier för TEN-T-riktlinjeförordningen och genomförande av dem (Projektfönster, Trafik 12): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>.

²⁴ Granskningar av förordningen om huvudleder (Projektfönster, Trafik 12): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>.

I åtgärdsprogrammet granskas dessutom regionala specialfrågor i anslutning till trafiksystemet, internationell påverkan samt utveckling av trafiksystemplaneringen. I slutet av åtgärdsprogrammet finns en sammanställning av finansieringsreserveringarna samt åtgärder enligt temaområde. Åtgärdernas beröringspunkter med de strategiska riktlinjer som preciserar målen för planen presenteras i form av sammanställningar i samband med åtgärdshelheterna.

5.2. Trafiknät och knutpunkter i trafiken

5.2.1. Statens trafikledsnät

Basunderhållet håller statens befintliga trafikledsnät i ändamålsenligt skick samt säkerställer den dagliga trafikerbarheten. Användningen av finansieringen för basunderhållet planeras enligt produktgrupp. Trafikledshållningens produkter är underhåll av trafikledsnätet (t.ex. vinterunderhåll), reparationer på trafikledsnätet, förbättrande av trafikledsnätet samt trafik tjänster som främjar användningen av trafikledsnätet, såsom isbrytning. Genom **underhåll** säkerställs den dagliga trafikerbarheten. Vid **reparationer** fokuserar man på att reparera skador som beror på att trafiknätet och dess specialkonstruktioner slits och åldras och förnyar konstruktioner med försämrad funktionsduglighet. Genom **förbättringar** hålls trafikledningens servicenivå på den nivå som den ökande trafiken och markanvändningen samt målen att främja hållbar trafik förutsätter. **Trafiktjänster** är i stor utsträckning sådana saker som beskrivs i stödåtgärderna för trafiksystemet i åtgärdsprogrammet, såsom trafikledning och trafikreglering, samt å andra sidan landsvägsfärjetrafiken, som behandlas bland regionala specialfrågor.

Underhållet, merparten av reparationsfinansieringen samt trafik tjänsterna är bundna till långtidsavtal. Den bundna finansieringen utgör 60–70 procent av finansieringen av basunderhållet.

Det satsas särskilt på underhåll av det befintliga trafiknätet, och nya utvecklingsprojekt i trafiknätet genomförs när det är enda möjligheten att lösa nationellt betydande flaskhalsar och utmaningar.

Med hjälp av utvecklingsprojekt i trafiknätet förbättras trafikledsnätets servicenivå kännbart. Beloppet av en utvecklingsinvestering är betydande och det tar flera år (3-5 år) att genomföra den. Investeringar har lång verkningstid, flera tiotals år framöver. För utvecklingsprojekt utarbetas projektbedömningar i planeringsfasen, och i samband med dem bestäms projektets s.k. nyttokostnadsförhållande. Nyttokostnadsförhållandet visar om nyttan av projektet (t.ex. tidsbesparingar, färre olyckor osv.) är större än nackdelarna (t.ex. bygg- och underhållskostnader). Finansieringen under utvecklingsprojektmomentet för trafikledsnätet kan förutom för utgifter som föranleds av genomförandet av utvecklingsprojekt användas för planering av projekten i fråga.

I statsbudgeten styrs finansiering dessutom till understöd som delas ut till trafik- och kommunikationsnät, såsom spårprojekt i stadsregioner och vissa andra understöd, såsom understöd för enskilda vägar och understöd som främjar bland annat gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. Dessutom styrs finansiering till förvärv av mark- och vattenområden och finansiering av utvecklingsprojekt som genomförs i form av livscykelprojekt.

Utgångspunkten är att projekt och understöd som det redan fattats beslut om ska genomföras i enlighet med besluten. Sålunda binder projekt som det redan fattats beslut om anslagsmomenten för trafiknäten särskilt under planeringsperiodens första år.

I jämförelsealternativet är finansieringsnivån för basunderhållet 1,343 miljarder euro i året från 2024 till 2032 i enlighet med den gällande planen för de offentliga finanserna. För utvecklingsfinansieringens del är antagandet att alla utvecklingsprojekt som är under byggnad och som det fattats beslut om ska genomföras.

Transport- och kommunikationsverket har granskat den nuvarande kvalitetsnivån på TEN-T-nätet i förhållande till kraven i TEN-T-riktlinjeförordningen²⁵. TEN-T-stomnätet borde överensstämja med förordningen 2030 och det övergripande nätet borde göra det 2050. Enligt utredningen uppfyller Finlands stomnät kriterierna i TEN-T-riktlinjeförordningen och det övergripande nätet gör det i huvudsak.

För åtgärderna på statens trafikledsnät svarar i huvudsak Trafikledsverket.

- Transport- och kommunikationsverket i samarbete med bland annat Trafikledsverket utvecklar en smidig och samarbetsbaserad uppdateringsprocess för den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Det måste vara möjligt att utvidga och uppdatera den strategiska lägesbilden för trafiknätet, så att även föregripande verksamhet blir möjlig på längre sikt. Målet är att det ur den strategiska lägesbilden för trafiknätet ska gå härleda utvecklingsbehoven hos såväl statens som andra aktörers nät på riksomfattande nivå.

Basunderhåll

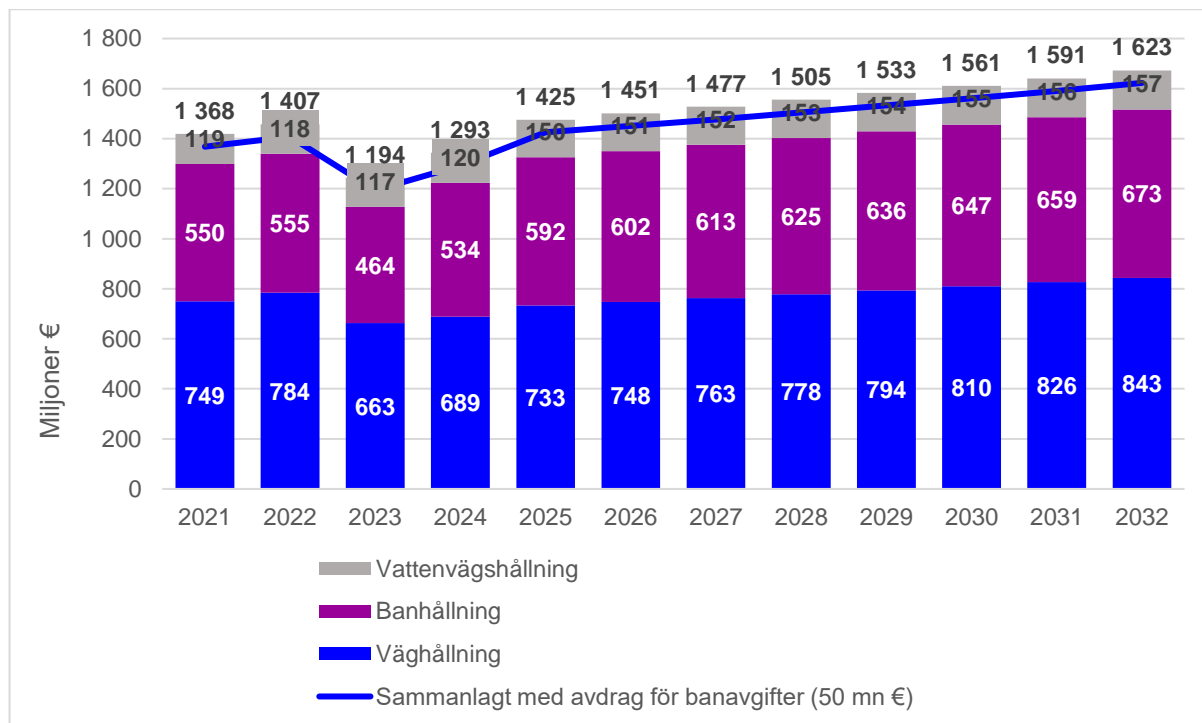
- Den årliga nivån på finansieringen för basunderhåll är cirka 1,4 md euro från och med 2025. Till och med 2024 följer de årliga finansieringsnivåerna planen för de offentliga finanserna. Underhåll och reparationer av statens befintliga trafikledsnät finansieras med statens budgetfinansiering.
- I underhållet och reparationerna av alla trafikledsformer beaktas dessutom från och med 2025 den stigande kostnadsnivån. Under de senaste tio åren har kostnadsnivån stigit ungefär 2,5 % per år²⁶. Efter ramperioden (2024) ökar staten de anslag i budgeten som styrs till trafiksystemet med den uppskattade ökningen av kostnadsnivån för basunderhållet. Basunderhållets anslagsbehov 2032 uppskattas till cirka 1,67 md euro. Anslagsökningen till följd av att den stigande kostnadsnivån beaktas är sammanlagt cirka 966 miljoner euro under planeringsperioden.

Vid inriktningen av finansieringen för basunderhåll beaktas de behov som iakttagits i den strategiska lägesbilden för trafiknätet så att behov av underhåll och användning, reparationer och trafikledning på huvudtrafikledsnätet prioriteras. På trafiknätet eftersträvas en smidig och säker trafik.

²⁵ Centrala kriterier i TEN-T-riktlinjeförordningen 2013 och genomförandet av dem (Projektfönster, Trafik 12): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>. Utredningen fogas till den strategiska lägesbilden för trafiknätet före utgången av 2020.

²⁶ Statistikcentralen, jordbyggnadskostnadsindex.

- Servicenivån på trafikledsnätet anpassas inom hela nätet särskilt till näringslivets samt pendlingens och trafiktjänsternas behov. Man svarar på boendets behov med basunderhållsåtgärder. I särskilt definierade situationer kan servicenivån på trafikledsnätet sänkas, om minskat behov ger förutsättningar för detta.
- Reparationsskulden på statens trafikledsnät avkortas kostnadseffektivt enligt efterfrågan så att näringslivets och pendlingens behov prioriteras. På en del av de lågtrafikerade näten kan reparationsskulden öka, om näringslivets och pendlingens behov uppfylls på annat sätt.
- Reparationsskulden på trafikledsnätet minskas genom planerlig inriktning av anslagen under planeringsperioden från 2,8 md euro till 2,2 md euro.
- Av finansieringen för basunderhåll styrs 52 % (i medeltal 765 mn € per år) till landsvägarna, 39 % (i medeltal 596 mn € per år) till järnvägarna och 9 % (i medeltal 142 mn € per år) till vattenvägarna. Jämfört med jämförelsealternativet ökar järnvägarnas relativa andel av basunderhållet med två procentenheter medan landsvägarnas på motsvarande sätt minskar med två procentenheter.
- Trafikledshållningen utvecklas ytterligare för att säkerställa en effektiv användning av finansieringen och höja basunderhållets produktivitet. Som en del av utvecklingsarbetet utvärderas kända sätt att hantera trafikledshållningen och trafikledsegendomen, bl.a. de möjligheter som digitaliseringen erbjuder, såsom användning av nya mät- och analysmetoder för att klarlägga trafikledernas skick, som grund för åtgärdsprogrammering samt vid styrning och övervakning av trafikledshållningens produktionsverksamhet.
- Hanteringen av trafikledsegendomens skick utvecklas i förebyggande riktning genom kompetensutveckling och utnyttjande av metoder som bygger på digitalisering.
- Anskaffningen av trafikledshållning fortsätter att utvecklas aktivt för att svara på de förändrade behoven och förhållandena.



Figur 1. Den uppskattade årliga anslagsnivån för basunderhållet under planeringsperioden enligt trafikledsform.

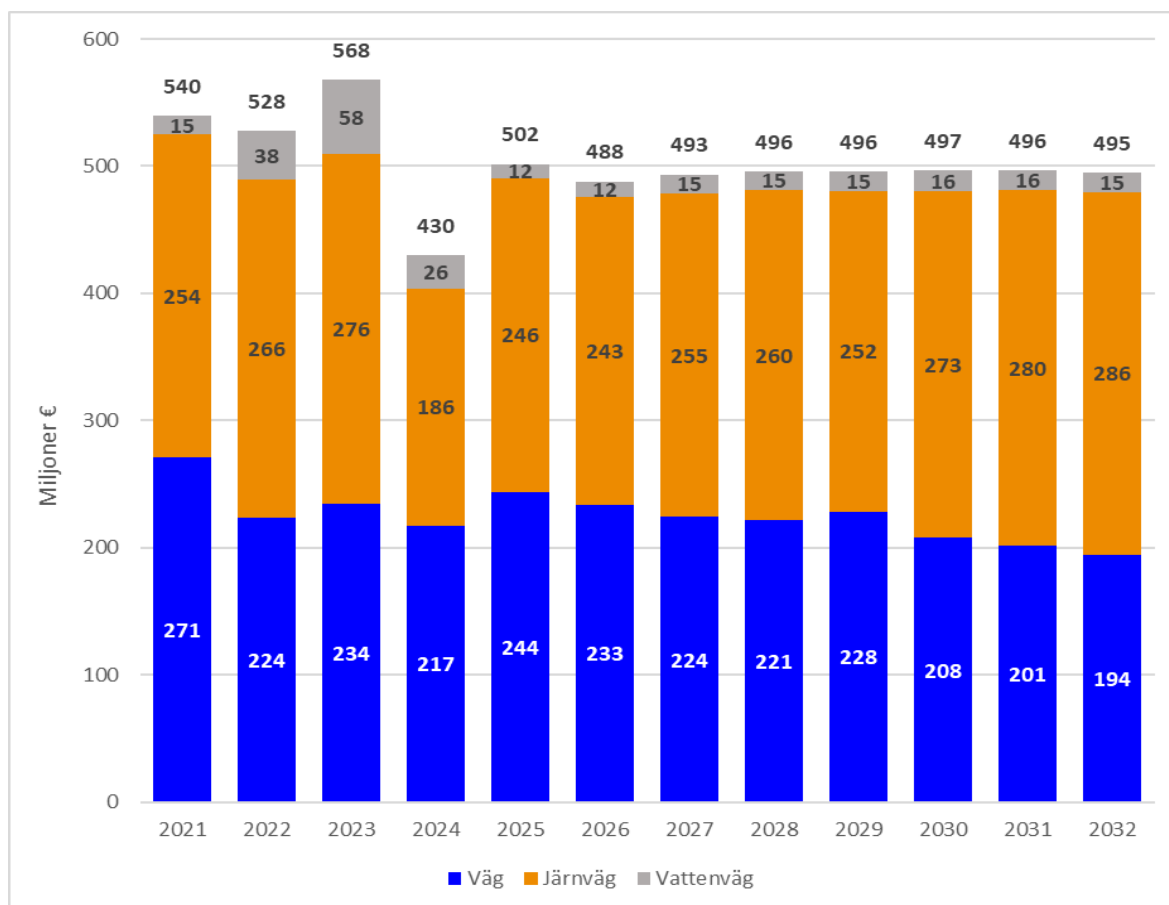
Utveckling av trafikledsnätet

Investeringsbehoven för att utveckla trafiknäten är enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet större än den tillgängliga finansieringen. Den närmare inriktningen av utvecklingsfinansieringen beskrivs nedan enligt typ av trafikled.

Det signalsystem för spårtrafiken som för närvarande används i Finland når slutet av sin livscykel i slutet av 2020-talet. En övergripande digitalisering av järnvägstrafiken är en central förutsättning för en fungerande järnvägstrafik i framtiden.

- Staten styr sammanlagt cirka 6,1 md € till utveckling av trafikledsnätet under planeringsperioden. I medeltal uppgår utvecklingsfinansieringen till cirka 500 mn € per år.
- Av utvecklingsfinansieringen styrs cirka 45 % (2,7 md €) till landsvägarna, 51 % (3,09 md €) till järnvägarna och 4 % (0,25 md €) till vattenvägarna.
- Av den finansiering som styrs till utvecklingsprojekt under planeringsperioden är cirka 2,45 md € reserverad för projekt som det redan fattats beslut om. För nya utvecklingsinvesteringar kan under planeringsperioden användas cirka 3,26 md €. Av denna finansiering styrs 42 % (1,37 md €) till landsvägarna, 54 % (1,76 md €) till järnvägarna och 4 % (0,13 md €) till vattenvägarna. I utvecklingen av trafiknätet ingår dessutom åtgärder enligt Digirata-utredningen (370 mn €). Den närmare inriktningen av utvecklingsfinansieringen beskrivs nedan enligt typ av trafikled.

- Som grund för beslutsfattande som hänför till utvecklingsprojekt måste alla livscykelkostnader som hänför sig till ett projekt samt projektets betydelse kunna beskrivas mer heltäckande än nu i den strategiska lägesbilden för trafiknätet med avseende på de identifierade behoven
- Dessutom reserverar staten sammanlagt 22,8 - 100 mn € per år tillsammans med stadsregionerna för samfinansierade nya infrastrukturprojekt av avtalskaraktär och eventuell serviceutveckling 2024-2032 (sammanlagt cirka 661 mn €) i MBT-stadsregionerna. I början av planeringsperioden styrs finansieringen i huvudsak till infrastruktur som betjänar hållbar trafik i stadsregioner och i statens nät.
- Staten har förbundet sig till åtgärder enligt MBT-avtal som ingåtts med de fyra största stadsregionerna.
- Finansiering styrs även i stadsregioner till objekt som stödjer och främjar en hållbar samhällsstruktur och hållbar trafik, och den samhällsnytta som de genererar är större än investeringskostnaderna.



Figur 2. Den totala anslagsnivån för utveckling av trafikledsnätet under planeringsperioden enligt typ av trafikled. Den totala anslagsnivån inkluderar finansieringen för projekt som det fattats beslut om redan tidigare.

Klassificering av trafikledsnätet

Trafiknätet hålls i skick och utvecklas i enlighet med de lagstadgade målen för servicenivån. I samband med beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen har man analyserat hur förordningen om huvudleder, som trädde i kraft vid ingången av 2019, fungerar. För bannätets del uppfyller huvudlederna förordningens krav på servicenivå.

Enligt utredningen ska nätet av huvudleder omfatta endast de långväga trafikförbindelser som är viktigast på nationell nivå, så att förordningen behåller sin betydelse. Förordningen har varit i kraft bara två år, och enligt utredningen behöver nätet av huvudleder inte ändras med avseende på funktionsdugligheten eller täckningen hos förbindelserna mellan närliggande landskapscentrum eller förbindelserna till exporthamnar eller gränsövergångsställen. Dessutom talar de färdigt omfattande investeringsbehoven hos landsvägsnätets huvudleder, som man inte förmår svara på, för att behålla det nuvarande nätet av huvudleder.

Den nuvarande klassificeringen av landsvägarna i riks- och stamvägar bygger på trafikministeriets beslut om riksvägar från 1992 och trafikministeriets beslut om stamvägar från 1993. Klassificeringen motsvarar inte längre till alla delar den nuvarande verksamhetsmiljön och den behöver reformeras. Klassificeringen inverkar bland annat på landsvägarnas servicenivåer enligt lagen om trafiksystem och landsvägar.

- Kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder ändras inte i fråga om servicenivåkriterierna eller nätets omfattning. Man följer trafikutvecklingen och uppdaterar förordningen om huvudleder vid behov. Senare utvärderas också behovet av att beakta automatiseringen inom vägtrafiken.
- Eftersom förordningen om huvudleder inte ändras, fäster den parlamentariska styrgruppen uppmärksamhet vid brister i Europavägarnas skick och servicenivå, särskilt behoven av att förbättra vinterunderhållet, samt vid att servicenivån på de livligaste gränsovergångsställena och trafiklederna till dem är tillräcklig.
- Under kommunikationsministeriets ledning uppdateras den funktionella klassificering av landsvägarna som lagen om trafiksystem och landsvägar förutsätter så att den motsvarar dagens behov och målen för trafiksystemplanen före utgången av 2022. I detta sammanhang granskas särskilt gränssnitten mellan näten av landsvägar och enskilda vägar med beaktande av de enskilda vägarnas samhälleliga betydelse samt gränssnitten mellan landsvägarna och gatunätet. Uppdateringen görs i samarbete med kommunerna och de enskilda vägaktörerna.

5.2.1.1. Bannätet

Staten underhåller och utvecklar det nuvarande bannätet. Bland annat Savolax- och Karelenbanorna (Kouvola-Kuopio, Kouvola-Joensuu, Kouvola-Imatra) fortsätter att utvecklas. Strävan är att förverkliga nya snabba spårförbindelser genom projektbolag.

Betydande grundreparations- och förbättringsbehov hänför sig till såväl nätet av huvudleder som det övriga nätet (inkl. lågtrafikerade banor) under planeringsperioden. Med tanke på dagens trafik hänför sig de mest betydande grundreparationsbehoven enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet till banavsnitten Helsingfors-Riihimäki, Kouvola-Luumäki, Jyväskylä-Pieksämäki, Riihimäki-Tammerfors, Tuomioja-Brahestad, Uleåborg-Torneå, Luumäki-Vainikkala samt Tammerfors-Jyväskylä. För bangårdarnas del finns kritiska grundreparationsbehov i Tammerfors, Kuopio (har delvis fått finansiering), Uleåborg och Karleby. På flera bangårdar finns det också behov av olika samtidiga grundreparations-, förbättrings- eller utvecklingsbehov med tanke på såväl person- som godstrafiken.

På det övriga bannätet finns betydande reparationsbehov på banavsnitten Hangö-Hyvinge, Åbo-Nystad, och på det lågtrafikerade bannätet särskilt på avsnitten Haapajärvi-Saarijärvi och Heinävaara-Ilomants, som det redan delvis beviljats finansiering för.

De största utmaningarna med tanke på trafikkapaciteten finns på huvudbanan, på sträckan Helsingfors-Tammerfors och längre norrut på sträckan Ylivieska-Uleåborg, på kustbanan vid Esbo och även på hela sträckan Helsingfors-Åbo samt på sträckorna Luumäki-Imatra och Luumäki-Vainikkala samt Kontiomäki-Uleåborg och Kontiomäki-Idensalmi-Ylivieska. Utma-

ningar finns också på andra förbindelser mellan landscentrum, särskilt på sträckan Tammerfors-Jyväskylä. Den finansiering som beviljats Esbo stadsbana svarar på utmaningarna som gäller kustbanas trafikkapacitet.

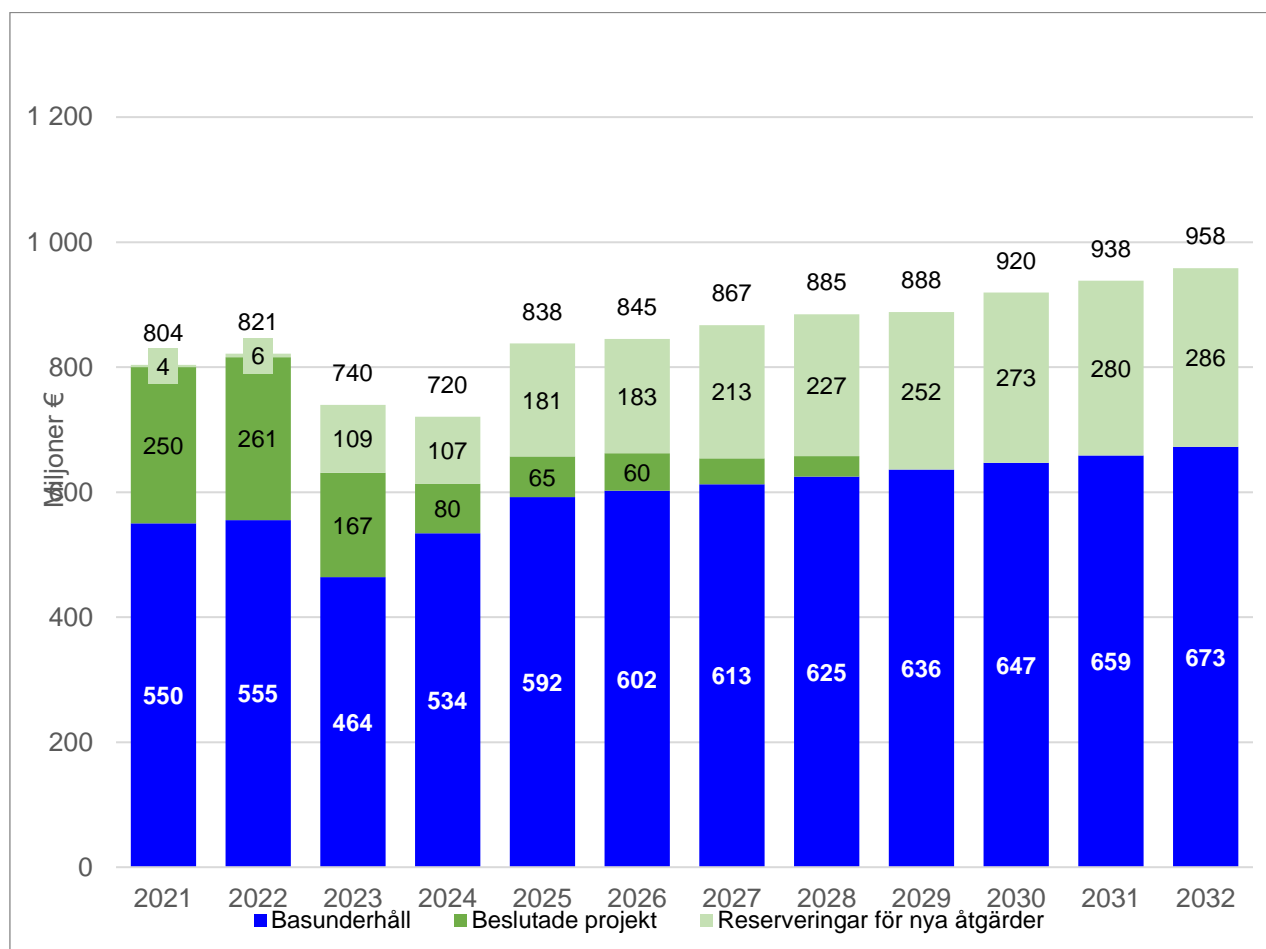
Som de största framtidsutmaningarna för bannätets del har i den strategiska lägesbilden för trafiknätet identifierats reparationsskulden på bannätet och anpassningen till klimatförändringen samt säkerställd kapacitet på bannätet när efterfrågan på spårtrafik ökar samt snabbare tågförbindelser mellan landskapscentrumen. Ur näringslivets synvinkel är nätet av lastningsplatser för rundvirke viktigt.

Om man upptäcker nya behov utöver de ovannämnda i samband med uppdateringen av den strategiska lägesbilden för trafiknätet, beaktas de i samband med verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

De järnvägsförbindelser som omfattas av projektbolag har identifierats som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen. Dessa järnvägsförbindelser av nationell betydelse behandlas i åtgärdsprogrammets avsnitt om regionala specialfrågor. I avsnittet beskrivs behövliga alternativa sträckningar för projektbolagens banor och en eventuell beslutstidtabell för dem. Eventuella sträckningsalternativ på olika förbindelsesträckor utesluts inte, eftersom beslut kommer att fattas inom projektbolagen.

- Staten höjer reparations- och förbättringsanslagen för banor (basunderhåll) kännbart mot slutet av planeringsperioden. Statens kostnader under planeringsperioden är sammanlagt 3 654 mn €, i medeltal 330 mn € per år. I jämförelsealternativet uppgår reparations- och förbättringsfinansieringen för banorna till sammanlagt 2982 mn € under planeringsperioden, i medeltal 249 mn € per år.
- Finansiering styrs till grundreparationsobjekt på de viktigaste banavsnitten särskilt på nätverket av huvudleder samt till förbättringar som stödjer näringslivet och pendlingen
 - I stadsregioner särskilt för att främja hållbar mobilitet. Kostnader: 2-5 mn € per år.
 - För att förbättra säkerheten i plankorsningar. Kostnader: 15-20 mn € per år.
 - För att förbättra funktionsdugligheten hos linjedelsträckor och bangårdar. Kostnader: 10-20 mn € per år.
 - För att förbättra lastningsplatser för rundvirke. Kostnader: 2-5 mn € per år.
- Staten ersätter det åldrande tågsignalsystemet genom att vidta åtgärder enligt Digirata-utredningen. Kostnadsförslaget för investeringarna är 1 370 mn € för åren 2021-2041. Dessutom orsakar genomförandet kostnader på uppskattningsvis 260 mn € för dem som äger rörlig materiel åren 2025-2040. Genom att vidta åtgärderna enligt Digirata-utredningen sparar man cirka 450 mn € i ersättande ställverksinvesteringar under planeringsperioden. Kostnadsbesparingarna har beaktats i finansieringen för basunderhållet. Det nya digitala signal- och styrningssystemet gör trafikens smidigare, ökar bannätets energieffektivitet och sparar in på de pengar som i framtiden används för basunderhållet. Statens kostnader under planeringsperioden är 370 mn €, cirka 2,5-85 mn € per år under 2021-2032.
- Utöver Digirata och de utvecklingsprojekt som det redan fattats beslut om styrs sammanlagt cirka 1 760 mn € till utvecklingen av bannätet under planeringsperioden, i medeltal 147 mn € per år under 2021-2032.

- Vid utvecklingen av bannätet styr staten finansiering till de med tanke på bannätets funktionsduglighet och kapacitet mest kritiska och verkningsfulla objekten (inkl. grundreparationer) enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet med beaktande av hur projektbolagen framskrider. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 900 mn €.
- På banorna i TEN-T-stomnätkorridorerna eftersträvar staten en högre servicenivå än enligt förordningen om huvudleder, såsom 25 tons axeltryck och högre hastighetsbegränsningar, genom att utnyttja i synnerhet CEF-finansiering.
- Vissa järnvägsförbindelser mellan stadsregioner utvecklas i samarbete mellan staten och kommunerna enligt projektbolagsmodellen. I underhållet och utvecklingen av statens bannät beaktas hur projekt som främjas med hjälp av projektbolag framskrider, så att korrekta åtgärder kan riktas i rätt tid till det bannät som inte omfattas av projektbolagen. Beredningssituationen när det gäller projektbolagen och sambandet med det övriga trafiksystemet beskrivs i det avsnitt som behandlar regionala specialfrågor. Finansieringen för utveckling av de järnvägsförbindelser som projektbolagen ansvarar för ingår inte i den finansiella ramen för planen eftersom kostnadsförslagen för dem är betydande och projektbolagen har en särskild beslutsprocess. Beslut om förverkligande av de banavsnitt som projektbolagen ansvarar för fattas särskilt i den beslutsprocess som hänför sig till projektbolaget.
- Bannätets trafikkapacitet förbättras mellan landskapscentrum med beaktande av även tvärgående förbindelser i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Åtgärder vidtas som förbättrar persontrafikförbindelsernas funktionsduglighet (t.ex. kapacitetsökning) mellan stadsregionerna samt förkortar restiderna måttligt. Åtgärderna förbättrar även bannätets funktionsduglighet med avseende på godstrafiken. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 400 mn €.
- Stationsomgivningarnas och bangårdarnas funktionsduglighet (inkl. lastplatser för rundvirke) utvecklas för att förbättra förutsättningarna för hållbar trafik och öka kundtillfredsställelsen samt förbättra persontrafikens och näringslivets verksamhetsförutsättningar. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 200 mn €.
- På det bannät som inte hör till huvudlederna (inkl. det lågtrafikerade bannätet) säkerställs nödvändiga reparationer och utveckling i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet på banavsnitt som är betydelse för näringslivet och pendlingen samt säkerställs finansiering för de mest brådskande objekten. I övrigt granskas nivån på underhållet av lågtrafikerade banavsnitt och eventuella indragningar av trafiken från fall till fall med beaktande av deras betydelse för trafiken. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 200 mn €.
- Kommunikationsverket samt Trafikledsverket utreder behoven av och möjligheterna att utveckla den regionala tågtrafiken ur nationell synvinkel med beaktande av de regionala synpunkterna. Som ett led i detta utredningsarbete utreder myndigheterna tillsammans med andra aktörer bland annat den duospårtrafik som föreslagits som en utvecklingslösning för regional spårtrafik och möjligheterna att främja den samt kostnaderna, utmaningarna och nyttan i anslutning till detta sätt att ordna trafiken.



Figur 3. Finansieringen för underhåll och utveckling av statens bannät under planeringsperioden. Reserveringarna för nya åtgärder hänvisar till utveckling av bannätet enligt planen.

5.2.1.2. Landsvägsnätet

Enbart de mest betydande investeringsbehoven på landsvägsnätets huvudleder uppgår till cirka 2-3 md euro under de följande cirka 10 åren. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet berörs cirka 200 kilometer landsväg av de största servicenivåbristerna med tanke på smidighet, säkerhet eller miljöskador. De största utvecklingsbehoven finns hos riksvägarna 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 13, 15, 19, 21, 25 samt stovägarna 40 och 50. En del av dessa är samma förbindelsesträckor som inte uppfyller kriterierna för TEN-T-stomnätet.

I enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet hänför sig de framtida utmaningarna för landsvägsnätet till bland annat den växande reparationsskulden på det omfattande landsvägsnätet, bristerna i trafiknätet med tanke på tung materiel, trafikstockningarna på infarterna till städer och hamnar samt till att öka attraktionskraften och säkerheten hos hållbar trafik och minska olägenheterna från trafiken.

Om man upptäcker nya behov utöver de ovannämnda i samband med uppdateringen av den strategiska lägesbilden för trafiknätet, beaktas de i samband med verkställandet av planen.

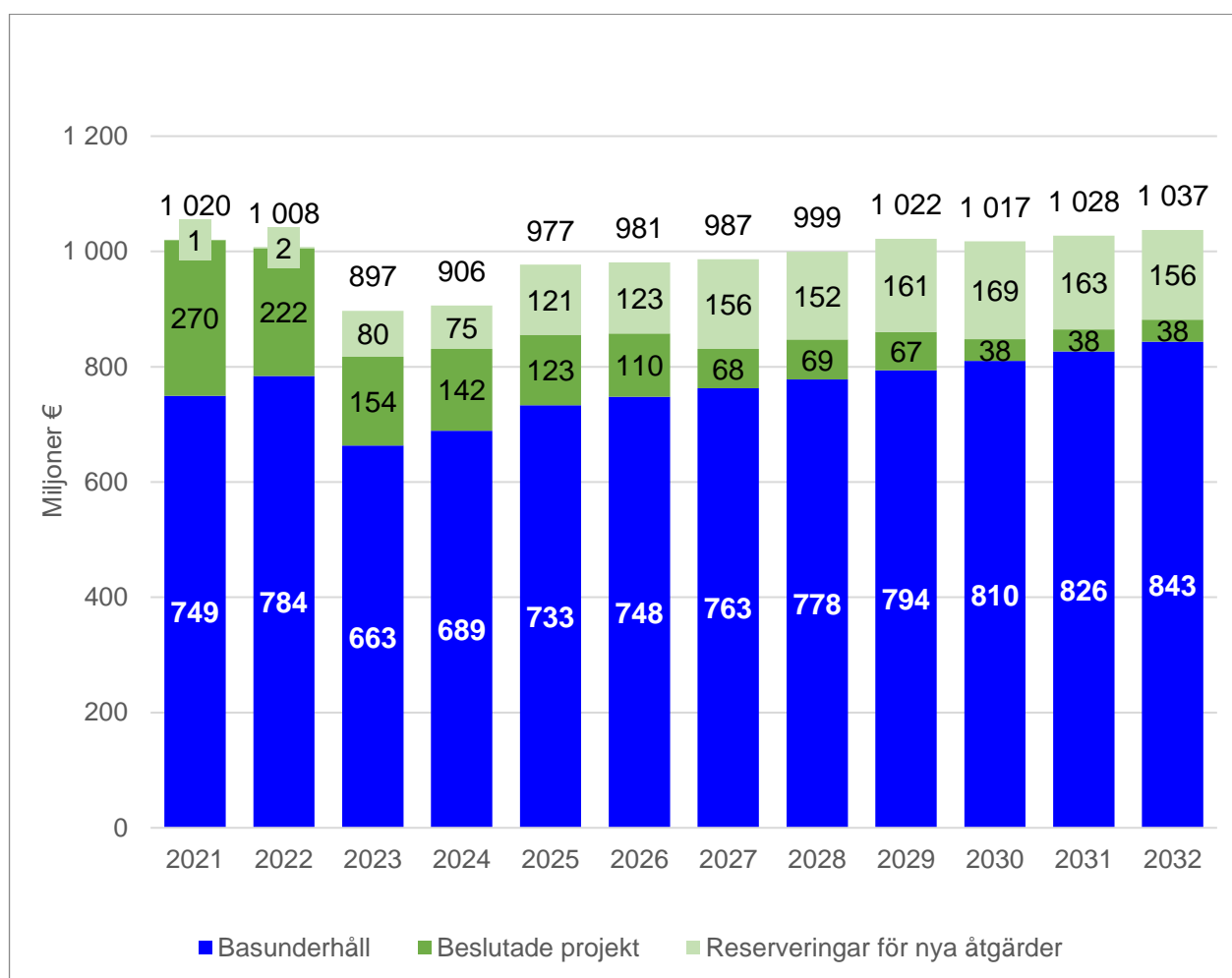
Med tanke på landsvägsnätet är det väsentligt att satsa på anpassning till klimatförändringen året runt, särskilt i anslutning till landsvägarnas vinterunderhåll samt dräneringar.

- Staten utvecklar trafikförbindelserna långsiktigt i enlighet med förordningen om huvudleder med beaktande av den parlamentariska styrgruppens ovannämnda ställningstagande (se avsnittet om klassificering av trafikledsnätet) om Europavägarna. I samband med verkställandet av planen (utarbetande av planerings- och investeringsprogrammet) börjar man utveckla servicenivån på huvudlederna systematiskt beaktande av deras trafikmässiga betydelse, så att de uppfyller förordningens krav på servicenivå.
- I vinterunderhållet beaktas de anpassningsbehov som följer av klimatförändringen och förhöjd nivå på vinterunderhållet säkerställs också i framtiden. Statens kostnader för underhåll och användning av landsvägarna är i medeltal cirka 15 mn € större per år än i jämförelsealternativet, dvs. i medeltal 271 mn € per år och under hela planeringsperioden sammanlagt 3 250 mn €.
- Reparationsskulden minskas så att nätet av huvudleder prioriteras med beaktande av även näringslivets och pendlings behov på det lägre vägnätet.
- Den tillgängliga begränsade finansieringen för förbättringar styrs till
 - oundgängliga regionala objekt för näringslivet 20-25 mn € per år
 - objekt som förbättrar trafiksäkerheten, såsom små väg- och anslutningsregleringar 5-10 mn € per år
 - objekt som främjar gång och cykling i statens nät 10 mn € per år
 - infartsparkering allmänt i statens nät 2-5 mn € per år

Kostnaderna för små förbättringar av landsvägarna är sammanlagt cirka 569 mn € under planeringsperioden, i medeltal 46 mn € per år. I jämförelsealternativet är kostnaderna för förbättringsprojekt på landsvägarna cirka 397 mn €, i medeltal 33 mn € per år.

- Till utveckling av landsvägsnätet styrs utöver de utvecklingsprojekt som det redan fattats beslut om sammanlagt cirka 1 370 mn € under planeringsperioden, i medeltal 114 mn € per år under 2021-2032.
- Vid utveckling av landsvägsnätet styrs finansiering till förbättrande av näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetsresetraffikens behov och trafiksäkerheten. Finansiering styrs till de viktigaste objekten på huvudlederna och förbättrande av servicenivån på punktvisa objekt runt om i Finland i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet. I första hand koncentrerar man sig på förbindelselederna, där det finns flera brister i servicenivån enligt förordningen om huvudleder. Samtidigt svarar man på brister i TEN-T-stomnätet. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 870 mn €.
- Dessutom förbättras näringslivets verksamhetsförutsättningar på det övriga vägnätet så att finansiering riktas till kritiska förbättringsobjekt på broar samt till kostnadseffektiva bygg- och planeringsobjekt för broar som ersätter landsvägsfärjor, hamn- eller terminalförbindelser samt andra plötsliga behov. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 300 mn €.
- Staten är genom samfinansiering och på avtalsbasis med och stödjer näringslivets utveckling samt markanvändningen i andra kommuner än MBT-regionerna. Statens kostnader under planeringsperioden är cirka 200 mn €.

- Tillsammans med statliga aktörer, kommuner och företag utarbetas en plan för att utveckla ett riksomfattande nätverk av rastplatser och omlastningsområden för den tunga trafiken. Utifrån denna utarbetas en genomförandeplan, där man fastställer behoven av att utveckla nätet och dessutom bland annat en samarbetsmodell för de olika parternas roller. Dessutom beaktas möjligheterna att utveckla ett realtida informationssystem. Nätverket av rastplatser och omlastningsområden utvecklas där behovet är som störst och det finns färdiga planer. Åtgärderna och utvecklingen av nätet samordnas med planeringen av markanvändningen och de beaktas bland annat i framtida MBT-avtal och uppdatering av dem.

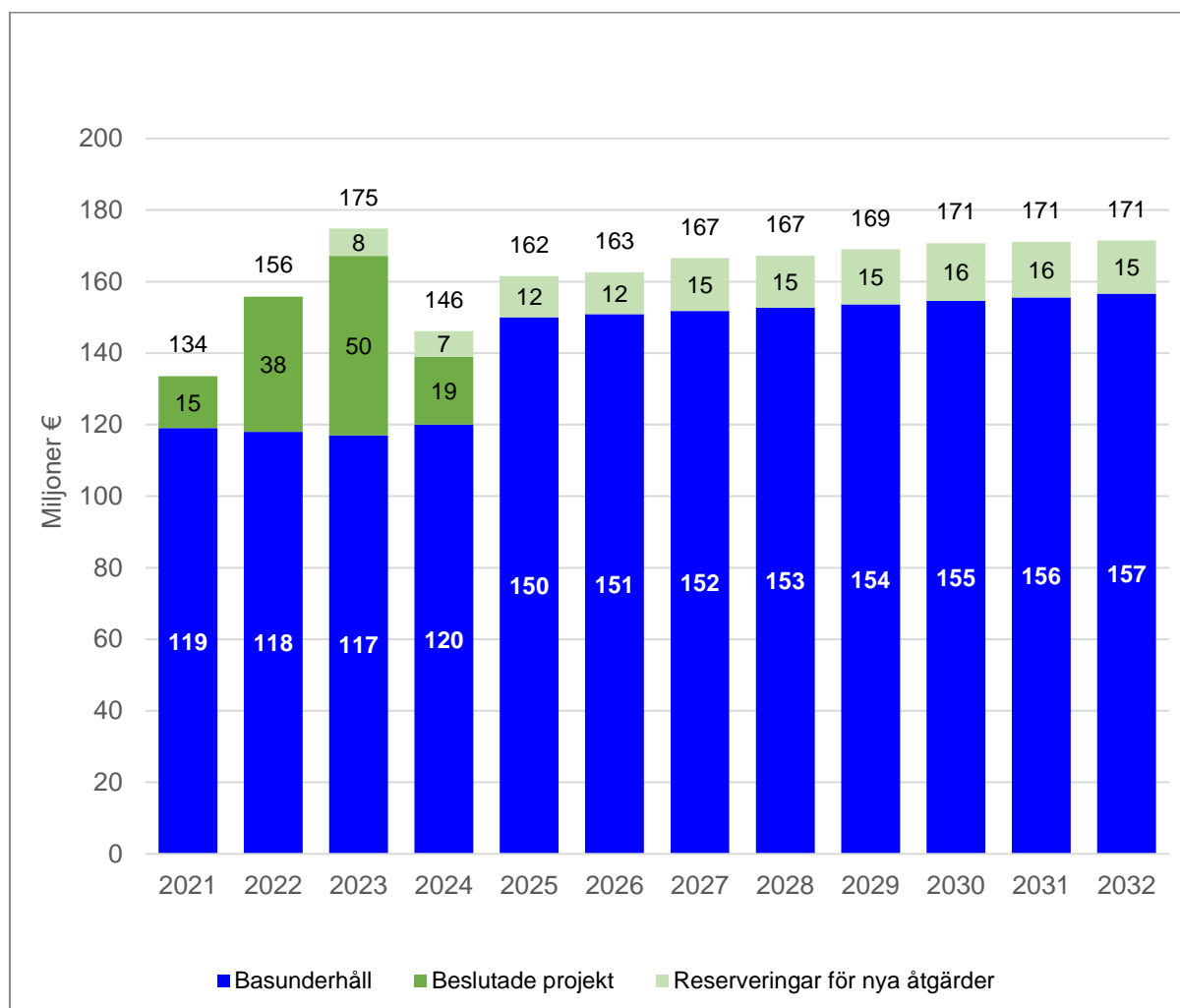


Figur 4. Finansiering för underhåll och utveckling av landsvägarna under planeringsperioden. Med reserveringar för nya åtgärder hänvisas till utveckling av landsvägsnätet enligt planen.

5.2.1.3. Nätverket av vattenvägar och vintersjöfarten

Nätverket av vattenvägar betjänar i första hand näringslivets behov inom den internationella trafiken. Näringslivets behov kan förändras snabbt, vilket avsevärt påverkar behovet av att genomföra projekt. Frågor som gäller inre vattenvägar behandlas nedan som en del av de regionala specialfrågorna.

- Staten utvecklar sjöfartens verksamhetsförutsättningar genom att se till att skyddsanordningarna är i behörigt skick och genom att med förbättringsfinansiering utöka de smarta skyddsanordningarna i handelssjöfartens farleder särskilt i områden där automatiseringen av sjöfarten utvecklas. Kostnaderna för reparationer och förbättring av vattenvägarna är sammanlagt cirka 216 mn € under planeringsperioden. I jämförelsealternativet är kostnaderna för reparationer och förbättring av vattenvägarna sammanlagt 208 mn €.
- När vattenvägarna utvecklas möjliggörs nya betydande industriinvesteringar och ökade sjötransporterna i anslutning till dem. Statens kostnader för nya åtgärder under planeringsperioden är cirka 130 mn €, i medeltal cirka 10,9 mn € per år under 2023-2032.
- Staten utvecklar vintersjöfarten bland annat genom att utreda alternativet att göra materielanskaffningar tillsammans med Sverige. Finansieringen för vintersjöfarten ökas mot slutet av planeringsperioden med beaktande av behovet av att förnya serviceavtalen för isbrytningen. Merkostnaderna är 31 mn € per år utöver de nuvarande kostnaderna för isbrytningen (60 mn €/år).



Figur 5. Finansieringen för underhåll och utveckling av vattenvägarna under planeringsperioden. Med reserveringar för nya åtgärder hänvisas till utveckling av vattenvägarna enligt planen.

5.2.1.4. Planering av trafikledsnätet

Särskilt den strategiska lägesbilden för trafiknätet, som uppdateras och utvecklas kontinuerligt, kommer att vara det verktyg som säkerställer att de lagstadgade kvalitetsnivåerna på trafikledsnätverken, de mål som satts för den riksomfattande trafiksystemplanen och de kriterier som fastställts för utvecklingen av trafiknätet uppfylls när planerings- och investeringsprogram för trafikledsnätet utarbetas.

Planreserven bör vara tillräckligt bra och ajour, så att beslut om nya projekt kan fattas utifrån tillräcklig och aktuell kunskap. Planreserven har krympt avsevärt de senaste åren, eftersom många projekt har inletts och nya planeringsobjekt inte har kunnat påbörjas i samma takt. Eftersom hela planprocessen med olika faser räcker flera år (upp till 6-10 år) bör planeringen av potentiella objekt som kan genomföras under kommande år och regeringsperioder inledas flera år på förhand. Även tidigare planer behöver uppdateras ibland, bland annat för att markanvändningen utvecklas eller näringslivets behov förändras.

I samband med planeringen görs projektbedömningar, utifrån vilka framtida objekts effektivitet och lönsamhet kan jämföras. Vägjorda projektbedömningar och tillräckligt omfattande projektbedömningsdata bidrar till att objekt som är viktigast på riksomfattande nivå stöds, att de verkningar som eftersträvas med projekten uppnås, att finansieringen används effektivare samt att beslutsfattandet är genomskådligt.

- Trafikledsverket utarbetar ett planeringsprogram utifrån de mål och kriterier som angetts i den riksomfattande trafiksystemplanen samt de behov som upptäckts i den strategiska lägesbilden för trafiknätet för att möjliggöra en systematisk och långsiktig väg från planering till genomförande av trafikprojekt. Planeringsprogrammet styr en effektiv och ändamålsenlig planering av trafikledsnätet, så att de planerliga målen nås och EU-finansiering kan utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt för projekt som främjar målen enligt planen.
 - Utifrån planeringsprogrammet samt målen, kriterierna och finansieringsnivåerna i den riksomfattande trafiksystemplanen, de mål som identifierats i den strategiska lägesbilden samt de kvalitetskrav som angetts i trafikledslagarna utarbetar Trafikledsverket ett investeringsprogram för statens trafikledsnät för de följande 6-8 åren. Det är fråga om att konkretisera planeringsprogrammet till prioritetsordning och finansiering av projekten, och det utnyttjas vid beredningen av budgetförslag. Investeringsprogrammet ändrar inte riksdagens behörighet vid budgetberedningen. Investeringsprogrammet uppdateras efter att den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetats och vid behov även annars.
 - Projektbedömningen utvidgas till att omfatta alla utvecklings- och förbättringsprojekt samt stadsregionernas spårprojekt för att garantera att det finns jämförbara data. Vid behov företas lagändringar för att stödja detta (bl.a. banlagen, lagen om trafiksystem och landsvägar).
- Staten granskar huruvida förutsättningarna att förtäta samhällsstrukturen borde betonas på ett mer heltäckande sätt än nu i målen för planering och byggande av trafikledsnät i trafikledslagstiftningen.
 - För basunderhållets del styrs årligen 23 mn € till planering av trafikledsnätet. Anslagsnivån möjliggör en finansieringsnivå som främjar planens mål vid planeringen av små förbättringsobjekt.
 - Till projektplaneringen av annan utveckling styrs cirka 160 mn € under planeringsperioden, vilket är en förhöjning jämfört med jämförelsealternativet.

Hänförs sig till följande strategiska riktlinjer:

- **tillgängligheten mellan regionerna**
- tillgängligheten inom regionerna
- **servicenivån på resor och transporter**
- **regionernas internationella tillgänglighet**
- effektivitet
- hållbarhet

5.2.2. Enskilda vägar

Enskilda vägar utgör den till längden största gruppen av vägtrafikleder. I Finland finns cirka 360 000 kilometer enskilda vägar som underhålls av enskilda vägdelägare. De är av stor betydelse bland annat för fungerande resekedjor inom näringslivets transporter, särskilt för virkesförsörjningen och landsbygdens övriga näringsliv och bosättning. De enskilda vägarna har uppgifter i anslutning till försörjningsberedskapen, eftersom vägarna används allmänt för genomfartstrafik.

Staten och kommunerna bidrar vid byggande och underhåll av enskilda vägar. Ett villkor för att staten och kommunen ska bidra är att det finns ett väglag för vägen. Statens anslag används för att säkerställa jämlik mobilitet samt bidra till vägar som behövs för permanent bosättning och näringslivet. I jämförelsealternativet är anslaget för statsunderstöd till enskilda vägar 13 mn € per år. Kommunernas understöd för enskilda vägar spelar en viktig roll vid sidan av de statliga understöden, men kommunerna beslutar själva om storleken på understöden för enskilda vägar.

- Staten höjer anslagsnivån för de statsunderstöd som årligen beviljas för väghållningen av enskilda vägar till 25 miljoner euro per år för 2023-2032. Dessutom höjer staten understödsprocenten för understöden till enskilda vägar. Understödet för färjeplatser på enskilda vägar är i fortsättningen 80 % av de faktiska drifts- och underhållskostnaderna.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- **tillgängligheten inom regionerna**

5.2.3. Gatunätet

Kommunernas gatunät spelar en betydande roll för trafiksystemet. På samma sätt som statens trafiknät dras gatunätet med en omfattande reparationsskuld (cirka 2 md €). För det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet är det viktigt att gränssnitten mellan landsvägarna och kommunernas gatunät möjliggör smidiga, effektiva och förutsägbara resor och transporter. De åtgärder som riktas till kommunernas gatunät framhäver betydelsen av statens och kommunernas samarbete och gemensamma vilja särskilt när det gäller att utveckla vägnätet. Gatunätet spelar också en viktig roll för gång- och cykeltrafiken samt för trafiksäkerheten.

- Kommunerna satsar i mån av möjlighet på underhåll av gatunätet och strävar efter att minska reparationsskulden på gatunätet kostnadseffektivt. I verksamheten beaktas till exempel förutsättningarna för automatisering av vägtrafiken, på det sätt som anges i fråga om åtgärderna för bedömning av automatiseringsnivån i avsnittet om data och digitalisering av trafiksystemet.
- Kommunerna utvecklar täckningen och kvaliteten hos statistikuppgifterna om gatunätet i överensstämmelse med bland annat automattrafikens och egendomsförvaltningens behov på samma sätt som i fråga om det statsägda trafikledsnätet.

- Kommunerna säkerställer tillsammans med hamnarna och staten att för persontrafiken viktiga förbindelser till knutpunkter samt för godstrafiken viktiga förbindelser till bland annat hamnar är smidiga och säkra i såväl gatu- som landsvägsnätet och möjliggör punktliga resor och transporter. Aktörerna strävar tillsammans efter att utveckla lösningar (t.ex. prissättningsmodeller, digitala lösningar och trafikledning), som förbättrar smidigheten i trafiken och håller stadstrafiken säker. Behövliga åtgärder kan överenskommas i MBT-avtal.
- Kommunerna strävar efter att se till att gatunätet inte utgör hinder för smidiga transporter på de viktigaste rutterna för HCT (High Capacity Transport) -långtradare och specialtransporter. HCT-transporter styrs till noggrant övervägda rutter i gatunätet. Staten (Trafikledsverket) utreder tillsammans med kommunerna flaskhalsar i landsvägs- och gatunätet för nuvarande HCT-transporter med beaktande av behoven hos över 76 ton tunga långa fordonskombinationer samt specialtransporter som ett led i samarbetet med näringslivet.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- tillgängligheten inom regionerna
- regionernas internationella tillgänglighet

5.2.4. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik

Främjande av gång- och cykeltrafiken är en viktig del av främjandet av hållbar trafik. Med hjälp av programmet för att främja gång och cykling, som utarbetades 2018²⁷, vill man förbättra förutsättningarna för gång och cykling i de finländska kommunerna och stödja en minskning av växthusgasutsläppen i trafiken samt förbättra folkhälsan i Finland. Samtidigt påverkar man trafiksystemets säkerhet och funktionsduglighet samt trivseln i stadsmiljöer. I programmet ställdes det som mål att gång- och cykelresorna senast 2030 ska ha ökat med 30 %. Statens roll för att främja gång- och cykeltrafik hänför sig framför allt till infrastrukturen. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik och underhållsnivån särskilt vintertid påverkas kännbart av gång- och cykeltrafikens attraktionskraft och gång- och cykelvägarnas hinderlöshet. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik utvecklas i både kommunernas gatunät och statens landsvägsnät.

- Staten och kommunerna fortsätter att förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i gatunätet. Staten fortsätter med statsunderstödet till kommunerna för verkningfulla projekt i gatunätet som förbättrar förhållandena för och attraktionskraften hos gång och cykling och på så vis ökar antalet gång- och cykelresor och deras andel som färdväg. I jämförelsealternativet överensstämmer finansieringen för gång- och cykelinfrastrukturen i gatunätet med nivån 2024 i planen för de offentliga finanserna, dvs. 3,5 mn € per år. Statens anslagsnivå höjs med 26,5 miljoner euro per år under 2025-2032 (statens merkostnader sammanlagt 212 mn €). Förutsättningen för statsunderstöd är att kommunerna använder motsvarande summa för att finansiera gång- och cykeltrafikprojekt i gatunätet. En del av statsunderstödet styrs till de största stadsregionerna samt nya MBT-regioner (Kuopio, Jyväskylä och Lahtis) och i fråga om dessa kan man komma överens om användning av understödet som en del av MBT-avtalen. Resten av finansieringen styrs till andra kommuner.

²⁷ Programmet för att främja gång och cykling: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720>

Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat som en ramförhöjning och/eller finansieras separat ur EU:s facilitet för återhämtning och resiliens.

- Staten utvecklar i samarbete med kommunerna infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i statens landsvägsnät och håller den befintliga gång- och cyklingsinfrastrukturen i skick med 10 miljoner euro per år som en del av basunderhållet. Åtgärden beskrivs i fråga om förbättringen av infrastrukturen ovan i punkten om förbättringsprojekt på landsvägsnätet.
- Kommunerna stödjer ökad gång- och cykeltrafik genom att utarbeta program för att främja gång- och cykeltrafik, planera stadscykelssystem som en del av trafiksystemplaneringen och tillsammans med staten utveckla kvaliteten på och tillgången till data om cykling.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- effektivitet

5.2.5. Infartsparkering

Med infartsparkering avses parkering som direkt betjänar kollektivtrafiken och utformningen av smidiga resekedjor. Infartsparkering ordnas oftast av kommunen. Staten får en större roll vid finansieringen av infartsparkering som en del av främjandet av hållbar trafik.

- Staten (Trafikledsverket reserverar basunderhållsfinansiering för projekt för att utveckla infartsparkering som hänför sig till statens trafikledsnät tillsammans med kommunerna. Åtgärden beskrivs i punkten som behandlar förbättringsobjekt i landsvägsnätet.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) riktar understöd på 10 miljoner euro per år till utveckling av infartsparkeringsområden i gatunätet under 2025-2027. Understödet gör det möjligt att styra statens finansiering på ett mer heltäckande sätt än nu till infartsparkeringsobjekt i gatunätet (infartsparkering till metro- och stadsspårtrafik). I de största stadsregionerna fästs särskild uppmärksamhet vid infartsparkering för cyklar. I understöden fästs också uppmärksamhet vid att infartsparkeringsservice utvecklas som är kompatibel med kollektivtrafikens och andra tjänsteleverantörers biljett- och avgiftssystem. En del av understödet styrs till de största stadsregionerna och nya MBT-regioner. Villkoret för statsunderstöd är att kommunerna bidrar med självfinansiering. Kostnader: 10 mn €/år 2025-27 (sammanlagt 30 mn €).
- Staten koordinerar statens finansiering i anslutning till infartsparkeringen som en del av utvecklingen av kollektivtrafiksamarbetet och servicenivån på persontrafikens knutpunkter så att infartsparkeringen utvecklas behovsrent och konsekvent.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- tillgängligheten inom regionerna
- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- effektivitet

5.2.6. Hamnar

Hamnarna utgör en väsentlig länk i internationella transportkedjor och är viktiga även för försörjningsberedskapen. Finlands nätverk av hamnar är omfattande och heltäckande och har byggts upp för att betjäna framför allt exportindustrin. Hamnarna är bolagiserade och de flesta ägs av kommuner. Utrikes sjötransporter sköts i 44 olika hamnar, men de tio största hamnarna står för över 80 % av den utrikes godstrafiken. De 10 insjöhamnarna för godstrafik ligger inom Saimens sjödistrikt.

Hamntjänster produceras enligt efterfrågan på kommersiella grunder. Statens roll hänför sig särskilt till trafikleder vid havet och i baklandet som leder till hamnar. Landtrafikförbindelserna uppfyller i huvudsak behoven enligt hamnarnas efterfrågan. Utmaningar i anslutning till hamnarnas infarter och rastplatser för den tunga trafiken behandlas i avsnittet om gatunätet.

Hamnarna har effektivt utnyttjat EU-finansiering för att utveckla internationella sjötransporter. Stomnätshamnar enligt TEN-T-riktlinjeförordningen är Helsingfors, Fredrikshamn-Kotka, Åbo och Nådendal.

För att genomföra vattenvägsprojekt har man under de senaste åren utnyttjat samfinansieringsmodellen, där hamnen har deltagit i genomförandet av vattenvägsprojekt i statens nätverk av vattenvägar²⁸. Samarbetet kring finansieringen av vattenvägsprojekt har påskyndat genomförandet och på så vis betjänat slutanvändarnas, dvs, hamnkundernas behov.

- Samfinansiering mellan staten och hamnarna utnyttjas i mån av möjlighet för att genomföra vattenvägsprojekt. Enhetlig praxis för hamnarnas och statens samprojekt fastställs och olika aktörer garanteras rättvis behandling.
- När hamnarnas verksamhetsförutsättningar utvecklas beaktas också behoven av baklandsfunktioner till följd av att trafik- och godsflöden flyttas, till exempel behoven av att underhålla trafiknäten med avseende på kraven i anslutning till förberedelser, beredskap och undantagsförhållanden.
- Staten utvecklar landsvägs- och spårtrafikförbindelserna till viktiga hamnar genom att utnyttja projektbedömningsdata. Kommunerna svarar för förbindelserna till hamnar för gatunätets del.
- Hamnar och rederier i TEN-T-stomnätet och det övergripande nätet utnyttjar CEF-finansiering fullt ut (sjömotorvägar, digitalisering och automatisering samt alternativa drivkrafter) för att utveckla sjöfartens verksamhetsförutsättningar.
- Kommunerna i egenskap av hamnägare och företagen främjar digitaliseringen av hamnarna och förbereder sig på automatiserad sjöfart i synnerhet i områden där automatiseringen av sjöfarten utvecklas.
- Den nationella bestämmanderätten över hamnarna säkerställs som en del av den nationella försörjningsberedskapen under såväl normala förhållanden, störningar under normala förhållanden som undantagsförhållanden.

²⁸ Allmänna principer för kostnadsfördelningen för infrastruktur (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/84afb14e-046c-4053-b01a-a1016f99f34e/POYTAKIRJA_20200914073335.PDF

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **Servicenivån på resor och transporter**
- effektivitet
- **regionernas internationella tillgänglighet**

5.2.7. Utvidgning av finansieringsunderlaget för trafiknätet

Finansieringen av utvecklingen av statens trafikledsnät har varit starkt budgetfinansierad i Finland. Staten bär även i fortsättningen huvudansvaret för finansieringen av statens trafikledsnät. Samtidigt har man sett ett behov av att utvidga finansieringsunderlaget för att förbättra bland annat projektens ekonomiska effektivitet och lönsamhet. När de aktörer som har nytta av ett projekt är beredda att delta i finansieringen, kan mer lönsamma och samhälligt effektiva objekt genomföras än med enbart statlig finansiering.

Det har under historiens gång förekommit enskilda undantag från användningen av statliga budgetfinansiering, om någon annan part, såsom en industriaktör eller en kommun har haft ett starkt intresse av att påskynda investeringen. Enligt kommunikationsministeriets och Trafikledsverkets utredning om kostnadsfördelningen för infrastrukturen²⁹ ingås avtal om kostnadsfördelningen för investeringar i enskilda fall och såväl förfarandena som avtalens innehåll är mycket brokiga.

I ett lyckat fall fördelas projektfinsieringen jämnt mellan de som har nytta av projektet, vilket förbättrar projektens ekonomiska lönsamhet och effektivitet. Då förbinder sig den som deltar i investeringen att utnyttja investeringen på längre sikt. De medel som används för trafikinfrastrukturprojekt kan öka som helhet, ifall lönsamma projekt som inte ryms inom budgetramen kan påbörjas.

Till de alternativa sätten att finansiera infrastrukturinvesteringar hör oftast att man delar på såväl den ekonomiska risken som ägandet av trafikleden. De enskilda aktörer som deltar i projekten bedömer projektets lönsamhet och det inkomstflöde som det genererar på andra grunder än staten, vilket inverkar så att projektets finansieringskostnader ökar jämfört med statens upplåningskostnader. Projektet måste alltså generera tillräcklig ekonomisk nytta, som täcker de högre finansieringskostnaderna. Detta begränsar de projekt som kan genomföras samt förutsätter noggrant utarbetade avtal och förhandsbedömning av projektnyttan.

Trafikprojekt förbättrar den regionala tillgängligheten, vilket avspeglar sig i markens värde. Om markens värde stiger till följd av ett trafikprojekt, är det enligt samfinansieringsmodellen naturligt att kostnaderna för att utveckla trafikinfrastrukturen täcks med värdeökningen. Kommunerna och staten är betydande markägare i stadsregioner i närheten av spårförbindelser,

²⁹ Allmänna principer för kostnadsfördelningen för infrastruktur (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/84afb14e-046c-4053-b01a-a1016f99f34e/POYTAKIRJA_20200914073335.PDF

så att binda utvecklingen av markanvändningen ännu fastare till avtal mellan staten och stadsregionerna vore ett naturligt sätt att hitta möjligheter att utvidga finansieringsunderlaget. Markens värdeökning kan också utnyttjas som ett sätt att finansiera ett projektbolag.

- Staten stärker, förtydligar och differentierar sitt avtalsbaserade samarbete även med andra kommuner än de som är med i MBT-avtal vid finansieringen av infrastrukturprojekt.
- Samfinansieringsmodellen utnyttjas på ett mer heltäckande och konsekvent sätt än nu, när projektet genererar betydande nytta även för andra parter än huvudmannen för trafikleden i fråga. Enhetliga principer för tillämpning av samfinansieringsmodellen utformas för hela landet och man följer systematiskt den praktiska tillämpningen av principerna.
- Samfinansieringsmodellen kan utnyttjas särskilt när
 - kommunen har ett klart intresse av att inleda ett projekt i statens nät. Objektet kan som helhet vara särskilt betydande regionalt eller så är det viktigt för den regionala aktören att upprätthålla en tillräcklig kvalitetsnivå (t.ex. höja servicenivån på tätortstrafiken, frigöra tomtmark till följd av projektet eller höja värdet på tomtmark, bygga gång- och cykelleder, utveckla logistikområden).
 - en åtgärd som planerats i statens nät betjänar ett begränsat antal näringslivsaktörer och är samhällsekonomiskt lönsamt. Det kan vara fråga om bland annat vattenvägsprojekt samt spårprojekt som särskilt betjänar industrins behov. Om ett projekt klart gagnar en aktör, bedöms eventuella behov av att ändra infrastrukturens ägarförhållanden.
 - ett projekt i en stadsregion främjar de riksomfattande målen samt en hållbar samhällsstruktur och trafik och bedöms vara samhällsekonomiskt effektivt. Det kan handla om bland annat projekt som stödjer gång och cykling, infartsparkering och spårtrafik. Staten och kommunerna kan ingå avtal om den närmare kostnadsfördelningen.
- Om projekten följer de ovannämnda principerna, kan staten och övriga aktörer dela på kostnaderna. Statens deltagande fastställs som ett maximibelopp i avtalen. Statens kostnadsandel kan vara maximalt:
 - 30 % i kommunägda spårtrafikprojekt eller andra stora kollektivavtalsprojekt (inkl. depåer)
 - 50 % i projekt i statens nät som förbättrar trafiksystemet i en stadsregion
 - 50 % i projekt i anslutning till infartsparkering, gång- och cykeltrafik vilka främjar hållbar trafik

Om de ovannämnda principerna inte uppfylls i tillämpliga delar, grundar sig kostnadsansvaret i princip på det lagstadgade ansvaret för förvaltningen och trafikledshållningen.

- EU-finansieringsinstrument (bl.a. CEF-finansiering och EU:s facilitet för återhämtning och resiliens) utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt och planmässigt. Eventuell EU-finansiering minskar parternas kostnader i enlighet med den kostnadsfördelning som fastställts i avtalet.

- När man planerar att genomföra utvecklingsprojekt väljer staten den mest ändamålsenliga finansieringsmodellen för att täcka kostnaderna. Potentiella finansieringsmodeller har dryftats av bland annat den parlamentariska styrgrupp som styr beredningen av planen³⁰ samt den parlamentariska arbetsgrupp som bedömt finansieringen av trafiknätet³¹

5.2.8. Nätverket av flygplatser

Flygtrafiken i Finland har tillgång till ett omfattande nätverk av flygplatser som ägs av Finavia Abp samt Villmanstrands, S:t Michels och Seinäjoki flygplatser som inte ingår i nätverket. Helsingfors-Vanda flygplats är den viktigaste knutpunkten med tanke på Finlands internationella tillgänglighet. Samtliga flygplatser, även de som ligger på mindre än tre timmars avstånd, är erkänt viktiga för den internationella tillgängligheten. Finavias nätverk av flygplatser fungerar enligt den så kallade nätverksprincipen, vilket betyder att intäkterna från de lönsamma flygplatserna (i första hand Helsingfors-Vanda flygplats), används för att täcka underhåll och investeringar på de andra flygplatserna. De flygplatser som hör till Finavias nätverk har enhetliga avgiftsprinciper. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet är flygplatsernas kapacitet i Finland tillräcklig. På de minsta flygplatserna kan man förutse en överkapacitet, om utvecklingen fortsätter i enlighet med prognoserna. Flygbolaget Finnairs och flygplatsbolaget Finavias strategier bygger starkt på Asientrafiken, med vars hjälp man har kunnat upprätthålla i finländsk skala heltäckande flygförbindelser inom Europa och i hemlandet.

Ett särdrag för Finland är också samarbetet mellan civil- och militärflyget och den gemensamma användningen av flygplatserna och flygtrafiktjänsten. Regionala flygplatser kan beviljas statligt stöd om de inte hör till Finavias flygplatsnätverk och uppfyller EU:s villkor. I den arbetsgrupp som behandlat utvecklingen av digital luftfart³² bedömde man vikten av flygplatserna utanför Finavias flygplatsnätverk för att trygga bland annat den regionala ekonomin och den regionala tillgängligheten.

- Staten, kommunerna och företagen utvecklar tillsammans Helsingfors-Vanda flygplats funktionsduglighet och verksamhetsförutsättningar. När man ser till att Helsingfors-Vanda flygplats har förutsättningar att utvecklas möjliggörs verksamhet även på andra flygplatser. Staten påverkar EU så att flygplatserna kan fortsätta enligt nätverksprincipen. Resekedjor till flygplatserna utvecklas i hela landet.
- Staten i samarbete med andra aktörer bedömer och följer utvecklingsutsikterna för flygtrafiken på Finavias flygplatser och inverkan på servicenivån på flygtrafiken i olika regioner bland annat med beaktande av effekterna av coronasituationen. Vid upprätthållandet av flygplatser beaktar Finavia också till exempel sjukvårdens behov.
- Staten strävar efter att se till att tillgänglighetsmålet på tre timmar uppnås i de områden där målet inte nås med spårtrafik. Staten förbinder sig vid behov att säkerställa flygtrafiken i enlighet med särskilda beslut.

³⁰ Finansieringsmodeller för trafikinfrastrukturen (Projektfönster, Trafik 12): https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/8a0e9b3f-6edc-4b76-b77e-d662e4b51f05/POYTAKIRJA_20200908093704.PDF

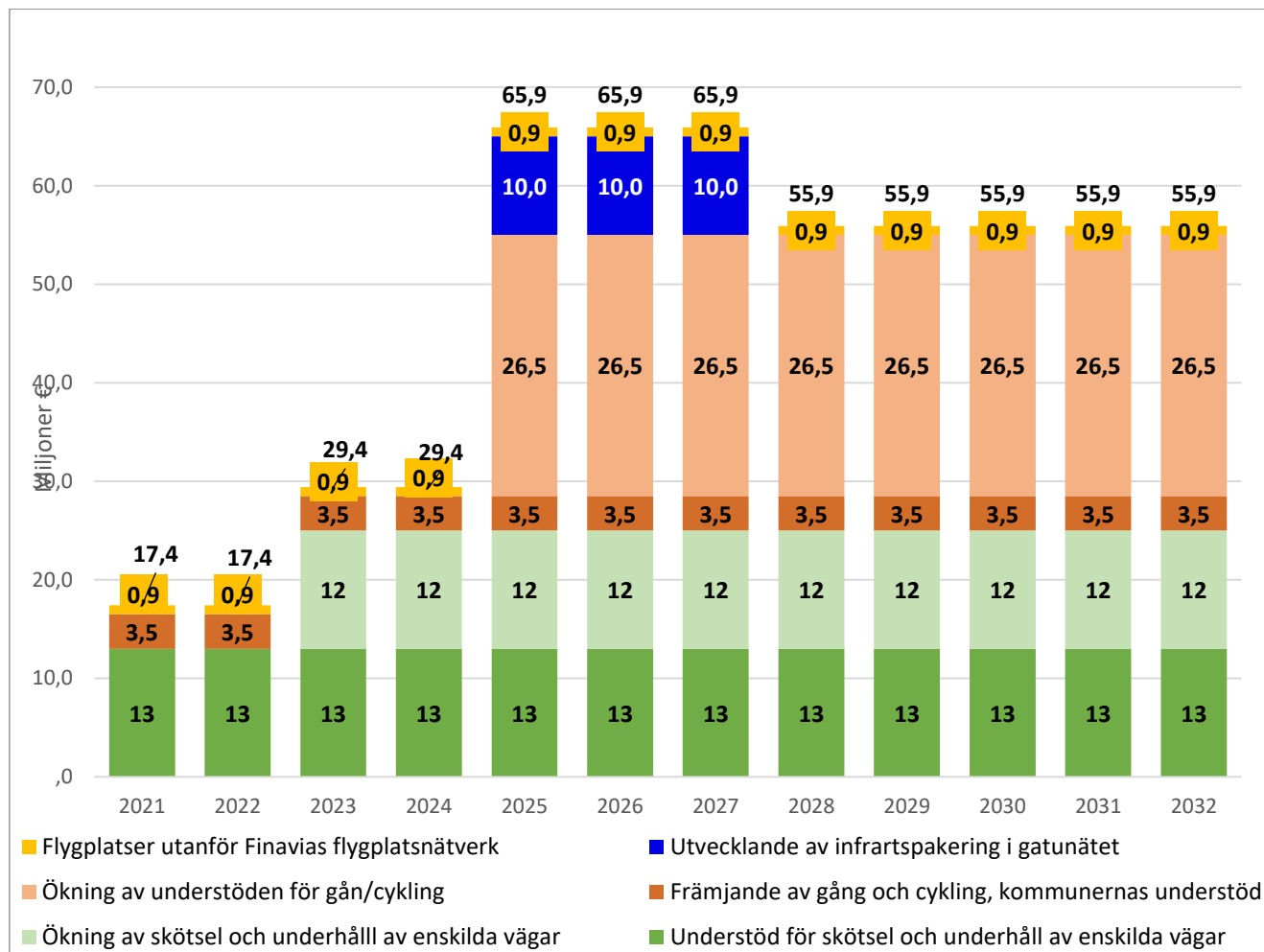
³¹ Parlamentarisk arbetsgrupp för bedömning av finansieringen av trafiknätet (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2017>

³² Utveckling av digital luftfart (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2020>

- Statsunderstöden till flygplatser utanför Finavias nätverk fortsätter under kommande år. Vid inriktningen av stödet läggs fokus på att förbättra förutsättningarna för ruttrafik, vilket motsvarar näringslivets behov. I andra hand stöds utvecklingen av affärsverksamhet och andra funktioner i anslutning till luftfart. Strävan med statsunderstödet är att utveckla verksamheten och förbättra lönsamheten. Behovet av fortsatta stöd och konsekvenserna för utvecklingen av marknaden för digital luftfart bedöms. Kostnader: cirka 1 mn €/åt, liksom för närvarande.
- När flygplatsernas verksamhetsförutsättningar utvecklas beaktas deras behov av underhåll även med avseende på kraven på försörjningsberedskap, förberedelser och beredskap samt kraven under undantagsförhållanden.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- servicenivån på resor och transporter
- **tillgängligheten mellan regionerna**
- **regionernas internationella tillgänglighet**



Figur 6. Statsunderstöd till annan än statlig infrastruktur under planeringsperioden. I figuren presenteras anslagsnivån enligt jämförelsealternativet enligt understödsform samt ökningen av anslagsnivån enligt planen.

5.3. Person- och godstrafiktjänster

5.3.1. Persontrafiktjänster

Genom åtgärder i anslutning till utvecklingen av kollektivtrafiken och resekedjorna svarar man i synnerhet på planens mål som gäller tillgänglighet och hållbarhet. Vid utveckling av kollektivtrafiken och resekedjorna framhävs samarbete mellan staten, kommuner och företag. För att förbättra effektiviteten görs satsningar på utnyttjande av data.

Genom att främja hållbara färdssätt strävar man efter att minska växthusgaserna för att dämpa klimatförändringen. Samtidigt minskar man andra miljöskador från trafiken, såsom buller och mikropartiklar, och påverkar härigenom människors hälsa. Främjandet av hållbara färdssätt i städerna skapar också trivsammare miljöer än nu och gör städerna mer attraktiva.

5.3.1.1. Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Finland är i huvudsak offentligt finansierad. I synnerhet kommunerna spelar en viktig roll vid finansieringen av kollektivtrafik inom regioner och stadsregioner. Den långväga kollektivtrafiken fungerar i huvudsak på marknadsvillkor. Det finns ingen helhetsbild över utbudet av trafiktjänster som verkar på marknadsvillkor och som får offentligt stöd.

När kollektivtrafiken utvecklas är det viktigt att beakta att utvecklingsförutsättningarna är beroende av flera olika instansers och aktörers samarbete. Till exempel mer persontågtrafik förutsätter att det finns materiel tillgänglig och att bannätet (inkl. stationer, plattformar) möjliggör ökningen. Under planeringsperioden medför materielen (särskilt det tätortståg-, rälsbuss- och nattågtrafikmateriel som utnyttjas vid upphandling av persontågtrafik) och spårkapaciteten begränsningar för en betydande ökning av utbudet av persontågtrafik. När kollektivtrafiken utvecklas är det viktigt att också göra det möjligt att arbeta i kollektivtrafikfordonen.

De åtgärder som föreslås nedan kan vid behov kompletteras genom särskild överenskommelse med finansiering som reserverats för statens och stadsregioners samfinansierade infrastrukturprojekt och tjänster särskilt i slutet av planeringsperioden.

I början av planeringsperioden förbereder man sig på åtgärder för att stimulera kollektivtrafiken till följd av coronasituationen i form av överskridningar av planen för de offentliga finanserna.

Samarbete och uppföljning

- Staten (kommunikationsministeriet) utvecklar de behöriga myndigheternas och andra aktörers samarbete inom kollektivtrafiken. Samarbetet mellan olika aktörer behöver intensifieras när det gäller såväl myndigheter, tjänsteleverantörer och olika färdstätt inom kollektivtrafiken som lokal- och fjärrtrafiken. Syftet med samarbetet är att bättre samordna och effektivare utnyttja trafik som producerats på olika sätt och ordnats med olika trafikformer samt att knyta infrastruktur- och materielutvecklingen närmare till utvecklingen av tjänster. I samarbetet behandlas utveckling av kollektivtrafiken för att genomföra kollektivtrafikåtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen (t.ex. servicenivåmål och hinderlöshet inom den långväga trafiken) samt som underlag för beredningen av följande riksomfattande trafiksystemplan. Särskild uppmärksamhet fästs vid att åter göra kollektivtrafiken attraktiv och granska utvecklingsbehoven inom kollektivtrafiksystemet.
- Staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) klarlägger helhetsbilden över det marknadsmässiga och det offentligt understödda utbudet av transportservice samt följer trafikmarknadens utveckling. I arbetet utreds också tillgången på taxiservice. På grund av coronasituationen är det ännu viktigare att följa trafikmarknaden med avseende på matchningen mellan efterfrågan och utbud.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) följer inverkan av kollektivtrafikstödet särskilt på trafikutsläppen och tillgängligheten. Kollektivtrafikstödens effekter beaktas vid inriktningen av stöden. Den inriktning av tilläggsstöden till kollektivtrafiken som presenteras nedan är dagens uppskattningar, som preciseras när följande riksomfattande trafiksystemplan

bereds. När stödnivåerna fastställs beaktas kollektivtrafikens utveckling under de följande åren samt information om stödets effekter.

Långväga kollektivtrafik

Långväga kollektivtrafik (tåg- och busstrafik samt flygtrafik) fungerar i huvudsak på marknadsvillkor. Dessutom köper staten persontågtrafik och flygtrafik som kompletterar trafiken på marknadsvillkor. Det har inte angetts några riksomfattande servicenivåmål.

Flygtrafiken är en bransch som lidit kraftigt av coronasituationen 2020. När den internationella trafiken avtagit har också de inrikes flygförbindelserna minskat. Situationen har behandlats i arbetsgruppen för flygförbindelserna till Karleby, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi hösten 2020³³. Dessutom har man behandlat utvecklingen av digital luftfart³⁴.

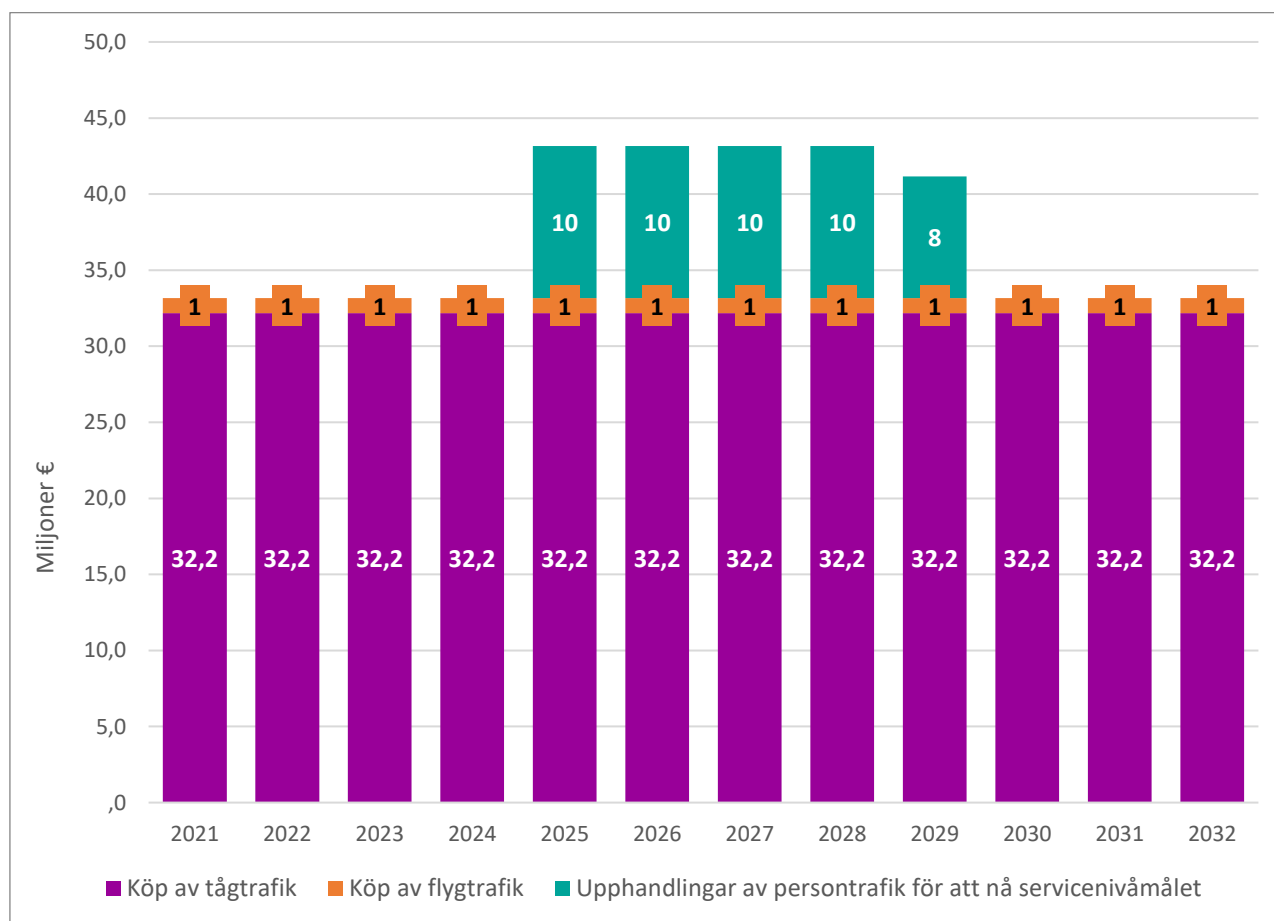
- Staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) fastställer servicenivåmål för fjärrtrafiktjänster (tåg-, buss- och flygtrafik) för de viktigaste pendlings- och arbetsrelaterade förbindelserna mellan landskapscentrumen. Detta görs i samarbete med andra aktörer under 2021-2022. Staten förbinder sig att genomföra den fastställda servicenivån inom fjärrtrafiken genom upphandling av persontrafik från och med 2025, om servicenivån inte uppnås till marknadsvillkor. För busstrafikens del genomförs upphandlingen gemensamt av NTM-centralerna och det fästs särskild uppmärksamhet vid att det ska vara möjligt att arbeta. Staten upphandlar inte konkurrerande trafiktjänster på samma förbindelsesträcka. Staten granskar på nytt hur servicenivåmålen inom fjärrtrafiken uppnåtts i god tid innan det upphandlingsavtal om persontågtrafik som man förhandlar om som bäst går ut och bedömer färdställen inom fjärrtrafiken parallellt med avseende på målen för den riksomfattande trafiksystemplanen. Kostnaderna är 8-10 mn €/år under 2025-2029 (sammanlagt 48 mn €).
- Staten (kommunikationsministeriet) skaffar persontågtrafiktjänster från VR-Group Ab som direktupphandling enligt trafikavtalsförordningen. Genom anskaffningarna köps nattågstrafik samt tätortstågtrafiktjänster i södra Finland. Staten köper också fjärrtrafik och rälsbusstrafik på icke-elektrifierade banavsnitt. Förhandlingar om ett högst nio år långt avtal pågår. Under upphandlingen utreds möjligheterna att utvidga utbudet av persontågtrafik till nya områden. I upphandlingen beaktas kraven på hinderlöshet, resekedjor som kombinerar olika trafikformer samt cykelturismens behov. Coronasituationens effekter på upphandlingen utreds i samband med förhandlingarna. Kostnader: cirka 32 mn €/år, liksom för närvarande.
- Staten kan i enlighet med EU:s flygtrafikförordning köpa flygtrafik till orter från vilka restiden till Helsingfors med tåg är över 3 timmar. Förutsättningen för stöd är att det ställs en offentlig serviceförpliktelse för driften av flygtrafikförbindelsen i fråga samt att kommuner eller andra regionala aktörer deltar i finansieringen. Kostnaderna är cirka 1 mn €/år, liksom för närvarande.
- Dessutom stödjer staten på grund av coronasituationen tillfälligt flygförbindelser till Karleby-Jakobstad, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi-Torneå flygplatser till utgången av 2021 för att säkerställa sysselsättningen och exportindustrins återhämtning i regionerna samt den

³³ Arbetsgruppen för flygtrafikförbindelser till Karleby, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2020>

³⁴ Utveckling av digital luftfart (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2020>

regionala tillgängligheten. Stödåtgärderna finansieras som en överskridning av den nuvarande planen för de offentliga finanserna. Syftet med stödet är att möjliggöra en återgång till ruttflygtrafik på marknadsvillkor från ingången av 2022.

- Staten stödjer vid behov i enlighet med separat beslut flygrutter med beaktande av regional jämlikhet och tillgänglighet samt näringslivets behov.
- Staten och kommunerna främjar utvecklingen av flygtrafiktjänster genom att utnyttja nya tekniker. Nätverksbildningen bland digitala luftfartsaktörer främjas i syfte att dela bästa praxis och påskynda utvecklingen i branschen, och behoven av att utveckla lagstiftningen liksom behoven av myndighetsverksamhet i fråga om luftfarten bedöms som en helhet med avseende på digital luftfart.



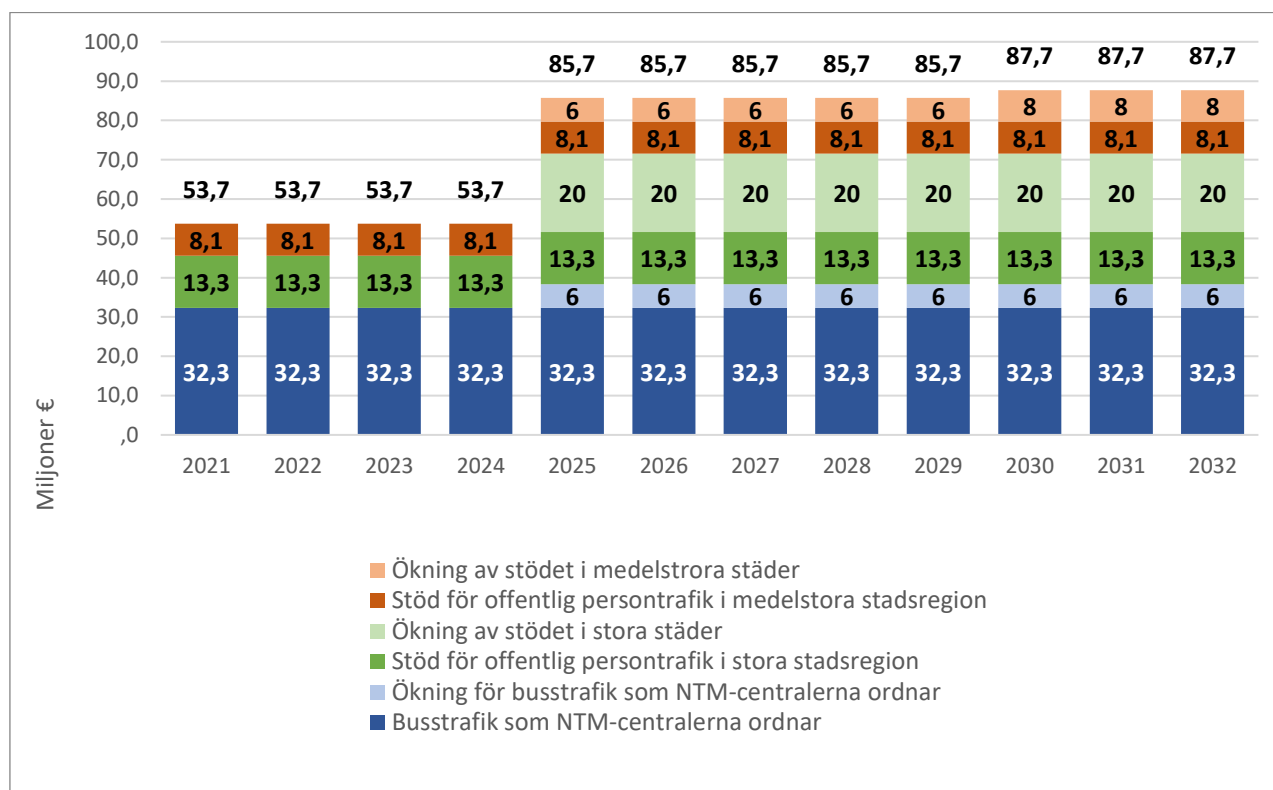
Figur 7. Anslagsnivåerna för trafik som kompletterar fjärrtrafiken på marknadsvillkor under planeringsperioden.

Kollektivtrafikstöd

I synnerhet kommunerna spelar en betydande roll för finansiering av kollektivtrafiken nu och i framtiden. Staten deltar i stimulansstödet till kollektivtrafiken och ökar sina satsningar på kollektivtrafiken i fortsättningen, när servicenivån på kollektivtrafiken har återgått till tillväxtspåret.

Statens tilläggsstöd till kommunerna förutsätter att de gör motsvarande tilläggsåtaganden på kollektivtrafiken. Tilläggsstöden fokuseras på de största stadsregionerna och medelstora stadsregionerna, där möjligheterna till en färdmedelsförskjutning är större än i andra regioner. För att förbättra tillgängligheten styrs tilläggsstöd även till trafik som NTM-centralerna ordnar. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat som en ramförhöjning och/eller finansieras separat från EU:s facilitet för återhämtning och resiliens. Den klimatbaserade ökningen av kollektivtrafikstöden fortsätter under planeringsperioden.

- Staten förbereder sig på stimulansstöd till kollektivtrafiken huvudsakligen under 2021-2024. Genom stödet stimuleras användningen av kollektivtrafik och trafikeringen och man strävar efter att åter göra kollektiven attraktiv och återgå till tillväxtspåret före coronaepidemin. Stödbehovet, stödfördelningen och stödeffekterna följs och bedöms regelbundet. Stödåtgärderna finansieras som en överskridning av planen för de offentliga finanserna.
- Staten stärker det stomnätverk för busstrafik som NTM-centralerna ordnar på förbindelsesträckorna med störst efterfrågan. Servicenivåmålen för den busstrafik som NTM-centralerna ordnar bereds i anslutning till beredningen av de regionala trafiksystemplanerna. Målet är dessutom att stödja kombinerade persontransporter på landsbygden som säkerställer en viss minimiservice i fråga om persontransporter. Merkostnaderna är 6 mn €/år under 2025-2032 (sammanlagt 48 mn €).
- Staten och kommunerna ökar finansieringen av kollektivtrafiken i medelstora stadsregioner från och med 2025. Staten och kommunerna delar på kostnaderna. En del av finansieringen styrs till de nya MBT-regionerna (Kuopio, Lahtis och Jyväskylä), och till denna del kommer man närmare överens om hur finansieringen ska inriktas i MBT-avtalsförhandlingarna mellan staten och kommunerna. Merkostnaderna för de medelstora stadsregionernas del: 6-8 mn €/år under 2025-2032 (sammanlagt 54 mn €).
- Staten och kommunerna ökar kännbart finansieringen av kollektivtrafiken i stora stadsregioner från och med 2025. Utbudet av kollektivtrafik fokuserar särskilt på spårtrafik och annan stomtrafik. Merkostnader: 20 mn €/år under 2025-2032 (sammanlagt 160 mn €). Staten och kommunerna kommer närmare överens om hur finansieringen ska inriktas under MBT-avtalsförhandlingarna.
- Kommunerna och staten utvecklar kollektivtrafiktjänsterna så att de blir mer lättanvända, snabba, hinderlösa och pålitliga än för närvarande samt främjar utvecklingen av urvalet mobilitetstjänster som stödjer sig på kollektivtrafik samt smidiga resekedjor.



Figur 8. Höjningar av kollektivtrafikstöden i stadsregioner och glesbygdsområden under planeringsperioden. I figuren presenteras anslagsnivån enligt jämförelsealternativet enligt stödformerna samt ökningen av anslagsnivån enligt planen.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- regionernas internationella tillgänglighet
- **tillgängligheten mellan regionerna**
- **tillgängligheten inom regionerna**
- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- effektivitet

5.3.2. Resekedjor

När resekedjorna utvecklas framhävs utnyttjandet av data och utvecklingen av knutpunkter i persontrafiken. De utvecklingsbehov som hänför sig till knutpunkterna i persontrafiken beskrivs i den strategiska lägesbilden för trafiknätet. När resekedjor utvecklas spelar också trafiknäten en stor roll, och de beskrivs i det avsnitt som behandlar trafiknät och knutpunkter. Till exempel infartsparkeringsmöjligheter är en väsentlig del av en fungerande resekedja. Åtgärderna för att utveckla resekedjorna förläggs till planeringsperiodens början, så att övergången till hållbarare färdmedel kan främjas så snabbt som möjligt. Till utvecklingen av resekedjorna (biljett- och avgiftssystem, passagerarinformation i knutpunkterna samt kombinerade persontransporter) styrs under 2022-2025 sammanlagt 17 mn €.

Utnyttjande av data i resekedjor och utveckling av knutpunkter i persontrafiken

- Staten och kommunerna främjar tillgången till tidtabells- och ruttdata för trafiktjänster i hela landet. För att förbättra kvaliteten på tidtabells- och ruttdata och säkerställa riksomfattande täckning främjar Traffic Management Finland tillsammans med myndighets- och företagsaktörer utnyttjandet av data (data och digitalisering av trafiksystemet behandlas senare i avsnittet om stödåtgärder för trafiksystemet). Om målen inte förverkligas helt på marknadsvillkor, utvecklas en stödmodell där kommunikationsministeriets förvaltningsområde kan åta sig rollen att genomföra de funktionaliteter som inte avancerar på marknadsvillkor.
- Kommuner och andra regionala aktörer som ordnar kollektivtrafik (kollektivtrafikmyndigheter, trafikidkare på marknadsvillkor) fortsätter samarbetet för att förbättra biljett- och avgiftssystemens kompatibilitet samt ibruktagandet av passagerarinformation i realtid. Vid utvecklingen beaktas i synnerhet glesbygdsområdena, där de största bristerna finns i biljett- och avgiftssystemens kompatibilitet. På så vis får också kunderna effektivare och lättare tillgång till kollektivtrafikens serviceutbud, som är mindre i glesbygdsområdena och stadsregionernas utvecklingsområden än i andra regioner. Samarbetet startar med pilotförsök på enskilda förbindelsesträckor, som staten uppmuntrar till genom att ordna finansiering.
- Staten fastställer den eftersträvade servicenivån på passagerartjänster och passagerarinformation för de knutpunkter i persontrafiken som är viktigast på nationell och internationell nivå. Detta görs i samarbete med andra aktörer, bl.a. kommuner, under 2021-2022 samtidigt som servicenivån på fjärrtrafiken fastställs. Dessutom stödjer staten fjärrtrafikens knutpunktsaktörer vid reformen av digital och fysisk passagerarinformation så att det blir smidigare än nu att byta från ett färd sätt till ett annat med beaktande av olika passagerartypers behov (hinderslöshet, tillgänglighet, språkversioner). Staten kan stödja även andra knutpunktsaktörer vid sidan av kommuner.
- Kommunerna utvecklar centrala knutpunkter i persontrafiken, särskilt spårtrafikstationer, till centrum för hållbar mobilitet tillsammans med andra aktörer. I centrumen för hållbar mobilitet förenas färd sätt och passagerartjänster som är centrala för smidiga resekedjor (säkerställande och samordning av verksamhetsförutsättningarna för bl.a. stadsbussar, elsparkbräden och andra nya sammanvända tjänster) och de utgör centrala stadsutvecklingsobjekt. Dessutom är det viktigt att utveckla mikromobilitetstjänster på grund av coronasituationen. Kommunerna spelar en stark roll för att koordinera samarbetet mellan knutpunktsaktörerna (inkl. VR, Senatstationsfastigheter Ab, Matkahuolto) och producenterna av mobilitetstjänster. Knutpunktsaktörerna (inkl. statsägda VR och Senatstationsfastigheter) och producenterna av mobilitetstjänster förbinder sig att beakta behoven av hållbara mobilitetstjänster och olika användargrupperns behov (bl.a.inderslöshet) som en del av utvecklingen av knutpunkterna samt att intensifiera samarbetet med utgång i resekedjorna. Statens möjligheter att utveckla järnvägsstationernas och resecentrumens servicenivå utökas genom att statens fastighetsinnehav i stationsomgivningarna centraliseras ytterligare.

Hinderslösa resekedjor

I nuläget är det utmanande att få information om huruvida hela resekedjan är hinderlös. Det saknas en riksomfattande vision för att utveckla såväl fysiskinderslöshet som tillgängligheten i fråga om digitala trafiktjänster. När det gällerinderslöshet beaktas såväl eninderslös omgivning,inderslösa mobilitetsmateriel sominderslös digital tillgänglighet. Utvecklingsutmaningarna i knutpunkterna beskrivs i den strategiska lägesbilden för trafiknätet.

- Staten fastställer i samarbete med andra aktörer en vision för trafiksystemets hinderlöshet och digitala trafik tjänsterna tillgänglighet och identifierar olika ansvariga aktörers roll för såväl resekedjans olika delars funktionsduglighet som tillgodoseendet av passagerarnas rättigheter.
- Utöver den allmänna utvecklingen fastställer staten i samarbete med andra aktörer de förbindelsesträckor av nationell betydelse där man i enlighet med principen design for all eftersträvar högklassiga hinderlös resekedjor samt säkerställer även tillgången på digital hinderlöshetsdata och datas tillgänglighet. Detta görs samtidigt som servicenivån på knutpunkterna i fjärrtrafiken och persontrafiken fastställs. Pilotprojekt som gäller hinderlösa resekedjor genomförs.

Mobilitet som service (Mobility as a Service, MaaS)

- Kommunerna gör det möjligt att utveckla mobilitetstjänster i hela landet och erkänner deras roll som en del av trafiksystemet. Kommunerna främjar uppkomsten av mobilitetstjänster genom försök, gemensam utveckling och digitalisering (till exempel smarta matartrafiklösningar och kompatibla system) samt genom möjliggörande markanvändning i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Producenterna av mobilitetstjänster ser i enlighet med lagen om transportservice till att deras uppgifter om tidtabeller och rutter är heltäckande och tillgängliga och att de som ansvarar för biljett- och avgiftssystem har tillgång till deras system på skäliga villkor.
- Staten främjar utvecklingen av mobilitetstjänster vid behov genom lagstiftning och är aktivt med och försöker hitta lösningar för dem som uträttar ärenden för andra. Staten utvecklar en verksamhetsmodell för att stärka aktörernas samarbete och klarlägga ansvarsfördelningen i samarbete med städer och tjänsteproducenter under Transport- och kommunikationsverkets ledning.

Kombinerade persontransporter

I fråga om kommunernas lagstadgade persontransporter³⁵ och FPA-transporterna skulle det finnas utvecklingsmöjligheter, om de skulle ses som en helhet med avseende på kundernas behov. Genom att kombinera persontransporter kunde man med hjälp av nytt slags samarbete säkerställa en viss minimiservice i fråga om persontransporter särskilt i glesbygdsområden.

Utvecklingen av bestämmelserna om FPA-taxi påverkas också av regeringsprogrammets skrivning om beredning av frågor om avvecklande av flerkanalsfinansieringen. Denna beredning har fått vänta i social- och hälsovårdsministeriet på att vård- och landskapsreformen ska avancera. I samband med beredningen som gäller flerkanalsfinansieringen kommer man att avgöra vilken aktör som i framtiden ordnar och ersätter resor till hälso- och sjukvård, inklusive taxiresor.

- Kommunerna och staten främjar långsiktigt kombinerade persontransporter. Staten riktar statsunderstöd till kollektivtrafikmyndigheterna och kommuner för kombinerade persontransporter.

³⁵ Till kommunernas lagstadgade transporter hör transporter enligt lagen om grundläggande utbildning, socialvårdslagen och handikappservice lagen.

- Social- och hälsovårdsministeriet, undervisnings- och kulturministeriet samt kommunikationsministeriet inleder i samarbete med Kommunförbundet samt andra myndigheter och samarbetsparter arbete för att utveckla offentligt understödda transporter.
- Staten utser en ansvarig aktör för kombinerade persontransporter bland de ansvariga ministerierna. Den ansvariga aktören bedömer möjligheterna att kombinera lagstadgad trafik som kommunerna och FPA upphandlar eller ersätter med hjälp av såväl styrning till kollektivtrafik som enhetlig upphandlingspraxis.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **tillgängligheten mellan regionerna**
- **tillgängligheten inom regionerna**
- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.3.3. Godstrafiktjänster

Företagen ansvarar för godstrafiktjänsterna. Inom godstrafiken hänför sig statens och kommunernas roll särskilt till trafiknät och trafikknutpunkter. I fråga om godstrafiktjänsterna främjar staten företagets verksamhetsmöjligheter, bland annat genom att underlätta utnyttjandet av data samt genom forsknings- och utvecklingsprojekt.

- Staten gör en utredning som möjligheterna att effektivisera logistikkedjorna och minska utsläppen under kommande år i samarbete med andra aktörer. Utifrån utredningen kan man identifiera till exempel pilotprojekt för att testa åtgärder. Resultaten av utredningen beaktas bland annat vid beredningen av följande riksomfattande trafiksystemplan.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utreder möjligheterna, behoven av och förutsättningarna att inleda kombinerade transporter 2021-2022 i samarbete med andra aktörer och förbereder sig på eventuella pilotförsök som krävs för att inleda och utveckla tjänsteutbudet samt på stöd- och finansieringsåtgärder. I arbetet utreder man bland annat efterfrågan på service och möjligheterna att erbjuda service, utvecklingsbehoven på bannätet, materielkrav, trafikpolitiska åtgärdsbehov, samhällsekonomiska och andra konsekvenser samt identifierar man eventuella behov av pilotprojekt.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utreder transitotrafikens samhällsekonomiska samt andra direkta och indirekta konsekvenser under kommande år i samarbete med andra aktörer. Transitotrafiken har betydande ekonomiska konsekvenser för enskilda aktörer, såsom hamnar och transportföretag. Å andra sidan har transitotrafiken betydande inverkan på underhålls- och investeringsbehoven och -kostnaderna i fråga om vägar, järnvägar och vattenvägar samt på trafikledskapacitetens tillräcklighet.

Digitalisering av logistiken

Med hjälp av digitalisering kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare (inkl. knutpunkter i godstrafiken) och trafikutsläppen kan minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller. Logistikens centrum är hantering och utnyttjande av data inom hela

transportkedjan, vilket förutsätter fungerande och högklassig informationsgång och -delning mellan aktörerna samt transparent information. Med hjälp av digitalisering kan man också utveckla verksamheten i godstrafikens knutpunkter. Digitaliseringen och data utnyttjas i enlighet med principerna för inbyggt dataskydd och informationssäkerhet bland annat genom skydd som hänför sig till informationssystemens gränssnitt. Digitaliseringen av logistiken främjas genom Traffic Management Finlands åtgärder för att främja utnyttjandet av data (data och digitalisering av trafiksystemet behandlas senare i avsnittet om trafiksystemets stödåtgärder). Digitalisering av logistiken behandlas mer ingående i digitaliseringsstrategin för logistiken.³⁶

- Staten (kommunikationsministeriets förvaltningsområde) främjar i samarbete med andra aktörer utvecklingen av logistikens lägesbilddata genom att öka tillgången på digital data och kompatibiliteten mellan olika logistikaktörer inom hela leveranskedjan. Särskild uppmärksamhet fästs vid kvaliteten och tillgången på uppgifter om ankomst- och avgångstider i knutpunkter (hamnar, terminaler).
- Som ett led i genomförandet av EU:s lagstiftning om EU:s elektroniska fraktdata och hamnanmälningarna inom sjötrafiken skapar staten i samarbete med andra aktörer förutsättningar för förmedlingsplattformar som främjar informationsutbytet och bestämmer tillsammans med aktörerna i branschen principerna (inkl. inbyggt dataskydd och datasäkerhet), processerna och rollerna för delning och utnyttjande av data.
- Staten främjar i samarbete med andra aktörer utvecklingen av statistik om godstrafiken med hjälp av digital information. Staten (inkl. Traffic Management Finland Group) utreder i samarbete med andra aktörer möjligheterna att förbättra tillgången till information om transporter av farliga ämnen inom transportkedjorna och för myndigheternas bruk.

Stadslogistik

- Staten främjar utveckling av stadslogistiken genom att styra forsknings- och innovationsfinansieringen samt stödja anskaffningen av EU-finansiering för kommuners och företags pilotprojekt till exempel för att utnyttja ny teknik och utnyttja data för att kombinera transporter samt med hjälp av lagstiftning. Kommunerna uppmuntras att utnyttja och pröva digitala luftfartstjänster. Dessutom stödjer staten kommunernas samarbete i anslutning till stadslogistik, till exempel när kommunerna utarbetar planeringsdirektiv tillsammans.
- Kommunerna skapar möjligheter till en utsläppssnålare stadslogistik än nu bland annat genom att främja användningen av utsläppssnål materiel genom markanvändnings- och byggnadslösningar och vid offentlig upphandling.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- hållbarhet
- effektivitet

³⁶ Digitaliseringsstrategin för logistiken (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM035:00/2019>

5.3.4. Styrande av efterfrågan till hållbar trafik samt trafiksäkerhet

Övergången till hållbara färdmedel (kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt andra hållbara mobilitetstjänster) förutsätter förutom trafikpolitiska åtgärder också till exempel markanvändning som stödjer hållbar trafik samt ekonomisk styrning. Mobilitetsbehovet påverkas också av tjänsternas tillgänglighet. När distanstjänsterna (till exempel hälso- och sjukvård) samt distansarbetet och -studierna ökar ändrar mobiliteten form och det är möjligt att mobilitetsbehovet minskar eller att användningen av hållbarare mobilitetsformer ökar. Snabba bredbandsförbindelser är en förutsättning för en platsberoende och grundläggande infrastruktur som möjliggör näringsverksamhet och distansarbete i hela landet.

De åtgärder som förutsätts för att uppnå trafikens utsläppsminskningssmål samlas i färdplanen för fossilfria transporter.

Områdesanvändning och regionstruktur

Region- och samhällsstrukturen inverkar kännbart på efterfrågan på trafik. När det gäller områdesanvändningen har man vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen beaktat de riksomfattande målen för områdesanvändningen, som beslutats med stöd av markanvändnings- och bygglagen, samt den pågående reformen av markanvändnings- och bygglagen³⁷.

- Staten beaktar markanvändnings- och bygglagen och de riksomfattande målen för områdesanvändningen när den riksomfattande trafiksystemplanen revideras.
- Genom områdesanvändningen främjar kommunerna och landskapsförbunden en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling och hållbar mobilitet. I markanvändningen beaktas riktlinjerna och kriterierna för utveckling av trafikledsnätet i det riksomfattande trafiksystemplanen. Kommunerna och landskapsförbunden främjar planeringen av trafiken och markanvändningen som en helhet och utnyttjar konsekvensbedömning som en central del av planeringen.
- Staten utarbetar tväradministrativt och i samarbete med olika aktörer en utvecklingsbild på lång sikt för regionstrukturen under de kommande åren. Vid utarbetandet av regionstrukturen utnyttjas Transport- och kommunikationsverkets analys av trafiksystemet. Utvecklingsbilden för regionstrukturen kan utnyttjas i trafiksystemplaneringen på olika planeringsnivåer.

Distributionsnät för alternativa drivkrafter

- Staten och kommunerna främjar utbyggnaden av distributionsnätet för alternativa drivkrafter till hela landet inom såväl person- och godstrafiken genom åtgärder som fastställs i färdplanen för fossilfria transporter. EU-finansiering utnyttjas vid utbyggnaden av distributionsnät för alternativa drivkrafter.

³⁷ Totalreform av markanvändnings- och bygglagen: <https://mrluudistus.fi/>

Styrning av mobiliteten

Människornas övergång till hållbar trafik kan underlättas bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt samordning och utveckling av tjänsterna. Staten stödjer för närvarande kommuner och allmännyttiga sammanslutningar med statsunderstöd för styrning av mobiliteten på cirka 1 miljon euro per år.

- Staten ökar finansieringen för styrning av mobiliteten och höjer anslaget för stöd till kommuner och allmännyttiga sammanslutning till 2,5 miljoner euro per år från och med 2025. Dessutom utvidgas statsunderstödet till privata arbetsgivare för styrning av arbetsplatsmobilitet från och med 2025. En del av statsunderstödet till kommunerna styrs till utarbetandet av planer för hållbar mobilitet och parkeringsstrategier i stadsregioner. Eventuella behov av tilläggsanslag till följd av arbetet med färdplanen för fossilfria transporter jämfört med den riksomfattande trafiksystemplanen behandlas separat som en ramförhöjning och/eller finansieras separat ur EU:s facilitet för återhämtning och resiliens.

Parkeringspolitik

- Kommunerna svarar för att parkeringspolitiken blir en integrerad del av kommunernas trafiksystemplanering samt av trafiksystemarbetet på regional och landskapsnivå. Kommunerna främjar för sin del bland annat att parkeringsområdena utnyttjas effektivt samt att informations- och avgiftstjänsterna i anslutning till parkering utvecklas.
- Staten strävar efter att främja en övergång till parkering på marknadsvillkor (användaren betalar-principen) i stadsregioner och deltar i finansieringen av kommunernas parkeringsstrategier som en del statsunderstödsprojekten för styrning av mobiliteten.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **hållbarhet**
- effektivitet

Trafiksäkerhet

Säkerheten inom järnvägstrafiken är på god nivå i Finland, likaså är säkerhetsläget inom handelssjöfarten och kommersiella flygtransporter gott. Däremot finns det utrymme för förbättringar när det gäller säkerheten i vägtrafiken. Trafiksäkerhetsarbetet i Finland bygger på en nollvision, enligt vilken trafiksystemet ska planeras så att ingen behöver skadas allvarligt eller omkomma i trafiken. Som bäst utarbetas en trafiksäkerhetsstrategi som sträcker sig fram till 2026 och vars syfte är att förbättra trafiksäkerheten inom alla trafikformer³⁸. Målet är en övergripande förbättring av trafiksäkerheten och att skapa förutsättningar för en säker utveckling av trafiken i framtiden. Särskild uppmärksamhet fästs vid trafikbeteendet samt digitaliseringen och automatiseringen av trafiken. När det gäller infrastrukturen påverkas trafiksäkerheten av gott underhåll och förbättring samt till exempel av vägsäkerhetsdirektivet, som håller på att genomföras nationellt.

³⁸ Trafiksäkerhetsstrategi (Projektfönster): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

- Staten utarbetar en långsiktig trafiksäkerhetsstrategi, genom vilken man förbinder sig till en nollvision för trafiksäkerheten före 2050 och före 2030 eftersträvar en situation där färre än hundra personer per år skadas eller omkommer i trafiken. Staten har en gällande trafiksäkerhetsstrategi för hela den period som omfattas av trafiksystemplanen. Dessutom utvärderas trafiksäkerhetens utveckling och behoven av att uppdatera strategin regelbundet som en del av trafiksystemanalysen. Långsiktig finansiering för trafiksäkerheten tryggas.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **servicenivån på resor och transporter**
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.4. Stödåtgärder för trafiksystemet

5.4.1. Data och digitalisering av trafiksystemet

Staten utnyttjar de möjligheter som data erbjuder när trafiksystemet utvecklas, vilket stödjer utvecklingen av bland annat automatiseringen, rese- och transportkedjorna samt nya tjänster. Data delas kompatibelt över gränserna i Europa så att även data som är kritisk för samhällets funktion har identifierats och skyddas på behövligt sätt.

För att den fysiska infrastrukturen ska utnyttjas till fulla samt smidiga person- och godstrafiktjänster utvecklas förutsätts att det byggs upp ett digitalt dataskikt ovanpå den fysiska infrastrukturen. Med hjälp av realtida modellering (digital tvilling) av trafikinfrastruktur och trafikhändelser är det möjligt att hantera, förädla och dela information om trafiken, optimera trafiken samt utveckla nya tjänster. Utöver digital modellering behövs legislativa ramar för att dela information, en realtida lägesbild av trafiken inom alla trafikformer samt en sammanställning av bastjänsterna för digital affärsverksamhet.

Legislativa ramar för utnyttjande av data

- Staten (kommunikationsministeriet) utreder i samarbete med andra aktörer hur digital data i anslutning till säkerheten och smidigheten i trafiken som samlas in av trafikmedel kunde delas mellan aktörerna på ett sätt som gagnar alla. Staten skapar legislativa förutsättningar för att dela data. Det utreds särskilt hur till exempel situations-, läges- och ruttdata som behövs för automatiseringen av trafikmedlen kan delas mellan aktörer som behöver data på ett kompatibelt sätt samt med beaktande av dataskyddet och informationssäkerheten. Dessutom utreds utnyttjandet av satellitnavigeringsbaserade tids- och geografiska informationssystem.
- Staten (kommunikationsministeriet) fastställer i samarbete med andra aktörer också vilket ansvar de som producerar, förmedlar och utnyttjar data har.

Bastjänster för digital affärsverksamhet

- Staten stödjer digitaliseringen av trafiksystemet genom att med hjälp av Traffic Management Finland Group förbättra tillgången till och möjligheterna att utnyttja data. På detta sätt kan man skapa enhetliga och rejäla verksamhetsmodeller för tillhandahållarna av trafik tjänster vid utvecklingen av nya tjänster som överskrider gränserna mellan trafikmedlen, vilket skapar förutsättningar för uppkomsten av nya digitala trafik- och logistik tjänster. Förutom data och en ny teknisk plattform behövs det gemensamma strukturer och standarder, nya investeringslösningar andra bastjänster för digital affärsverksamhet (t.ex. kapacitets-, tidtabells-, lägesdata samt identifiering), avtalsstrukturer för samarbete och tillräcklig samordning, som Traffic Management Finland svarar för. Åtgärden gör det möjligt att sammanställa tidtabells- och ruttuppgifter (behandlas ovan i avsnittet om resekedjor) och att digitalisera logistiken (behandlas ovan i avsnittet om godstrafiktjänster). Kostnader: sammanlagt 25 mn € under 2022-2024.

Utnyttjande av data i statens trafikledshållning

- Staten (Trafikledsverket) utvecklar täckningen och kvaliteten på statiska uppgifter om statens trafiknät för behov i anslutning till bland annat automattrafiken och förvaltningen av trafikledsegendomen.
- Under Trafikledsverkets ledning utreds möjligheterna till samt genomförs pilotförsök med mer omfattande insamling av dynamisk data än nu som gynnar kommunikationsnäten och utnyttjande av analys vid underhållet av trafikleder. I arbetet beaktas bland annat behoven av effektiv egendomsförvaltning, vinterunderhåll, automatisering samt logistik. I arbetet kan befintliga verktyg utnyttjas, såsom Meteorologiska institutets observationer av förhållandena och datamodellering.

Kostnaderna för utnyttjande av statisk och dynamisk data och utvecklingsinvesteringar samt bringandet av basdatalagren i en form som kan utnyttjas (s.k. digital tvilling) ingår i finansieringen av pilotprojekt, vilket har beskrivits i avsnittet om finansieringsreserveringar.

Främjande av automatisering inom olika trafikformer

- Under kommunikationsministeriets, Transport- och kommunikationsverkets samt Trafikledsverkets ledningar utarbetas en bedömning av den eftersträvade automatiseringsnivån inom vägtrafiken på sträckor i trafikledsnätet (också gatunätet) samt en syn på automatiseringsfrämjande åtgärder enligt bedömningen och särskilt eventuella problempunkter. Bedömningen görs i samarbete med kommunerna.
- Efter den ovannämnda bedömningen bedömer kommunikationsministeriet behovet av bestämmelser för att styra servicenivån och underhållsnivån på landsvägarna som kompletterar den befintliga lagstiftningen och främjar automatisering.
- Staten genomför tillsammans med andra aktörer pilotförsök och andra försök som främjar automatiseringen av trafiken inom alla trafikformer. Finansieringen av pilotprojekt beskrivs i avsnittet om finansieringsreserveringar.

5.4.2. Trafikledning och trafikreglering

Med trafikledning och trafikreglering avses att säkerställa att olika trafikflöden flyter störningsfritt, säkert och effektivt.

Trafikledning omfattar flygtrafiktjänst samt ledning av väg-, järnvägs- och sjötrafiken. För trafikledning och trafikreglering på statens landsvägs-, ban- och vattenvägsnät svarar Trafikledsverket, som förvaltar trafikledsnätet. Statsrådet utser vilka som tillhandahåller flygtrafiktjänster. Trafiklednings- och trafikregleringstjänster för alla trafikformers del producerar av helt statsägda Traffic Management Finland Group (TMFG), som är organiserad i dotterbolag för olika trafikformer. TMFG:s dotterbolag Finrail Ab svarar för trafikledning och trafikreglering för järnvägstrafikens del, Intelligent Traffic Management Finland Ab (ITM Finland) för vägtrafikens del, Vessel Traffic Services Finland (VTS Finland) för sjötrafikens del och Air Navigation Services Finland (ANS Finland) för flygtrafiktjänstens del.

Ledningen och regleringen av väg-, järnvägs- och sjötrafiken finansieras med finansieringen för basunderhållet. Kostnaderna för flygtrafiktjänsten täcks i huvudsak med användaravgifter. Kostnaderna för trafikledning och trafikreglering är en del av produkten basunderhållets trafik tjänster, för vilka totalkostnaderna under planeringsperioden är sammanlagt 3 250 mn €, i medeltal 271 mn € per år. Förutom trafikledning ingår i produkten till exempel vintersjöfart.

När det gäller luftrumspaneringen baserar sig verksamheten till stor del på övernationell reglering. Till exempel genom att utveckla det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky) strävar man efter att förenhetliga luftrummet över Europa så att kapaciteten kan maximeras och kostnaderna för att producera flygtrafikledningstjänsten minimeras. När det gäller luftrumspaneringen är ett särdrag för Finland att flygtrafiktjänsten är gemensam för civil- och militärflyget, vilket gör systemet effektivt. Även för järnvägarnas del reglerar EU det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), som medlemsstaterna måste ta i bruk när de nationella signalsystemen blir föråldrade. Moderniseringen av signalsystemet för järnväg (Digirata) behandlas ovan i avsnittet som gäller bannätets utveckling.

När trafikledningen och trafikregleringen utvecklas i fråga om alla trafikformer är det centralt att fortlöpande förbättra den aktuella lägesbildsinformationen om trafiken, vilket också betjänar digitaliseringen och utnyttjandet av data inom hela trafiksystemet. Av trafikformerna har man kommit längst med utvecklingen inom flygtrafiken, där man med hjälp av trafikdata och digitalisering av processerna stödjer en ökning av den obemannade trafiken (drönare) genom att på ett säkert sätt kombinera den med traditionell luftfart. Man skapar en smidig modell för produktion av flygtrafiktjänst tillsammans med Estland och möjliggör flygtrafik på lågtrafikerade fält med hjälp av distansflygledning samt skapar en grund för uppkomsten av nya luftfartstjänster. I den arbetsgrupp som utrett en utveckling av den digitala luftfarten gick man också igenom till exempel ett nätverk för låghöjdsflygning och nya luftrum med tjänster för obemannad luftfart. För närvarande syns utvecklingsåtgärderna inte fullt ut i finansieringen för basunderhållet. Utvecklingsfinansieringen i anslutning till detta beskrivs i avsnittet om pilotförsök.

- Staten sköter basfinansieringen av trafikledningen och trafikregleringen så att det går att ytterligare utveckla verksamheten och förebygga störningar och olyckor samt effektivisera användningen av trafikledningskapaciteten, förbättra smidigheten i trafiken, minska trafikutsläppen och svara på behoven av automatisering och digitalisering av trafiken.

- Staten utvecklar trafikledningen inom alla trafikformer så att den bättre motsvarar kundernas behov. Vid utvecklingen beaktas förändringar i verksamhetsmiljön.
- Inom vägtrafiken främjar staten och andra aktörer inrättandet av ett lägesbildsystem som täcker hela landet.
- Inom sjötrafiken främjar staten och andra aktörer utvecklingen av digitala informationssystem för ledning av sjötrafiken för både bemannande och framtidens fjärrstyrda fartyg, vilket också stödjer distanslotsning.
- Inom luftfarten utreder staten under 2021 inrättandet av ett nätverk för låghöjdsflygning som förbättrar prestationsförmågan särskilt hos den militära luftfarten, gränsbevakningen samt de luftfartsaktörer som ansvarar för läkarhelikoptertjänsterna. Nätverket för låghöjdsflygning består av ett ruttnätverk som baserar sig på satellitbaserad positionering samt av ett nätverk av instrumentflygningsprocedurer. Det möjliggör effektiv flygverksamhet även under väderförhållanden när sikten är som sämst. I utredningen bedöms om nätverket för låghöjdsflygning ska vara öppet för alla som utövar luftfart.
- Staten förbereder sig på att i Finlands luftrum inrätta nya slags luftrum (U-space) med tjänster för obemannad luftfart efter det att EU:s bestämmelser om saken trätt i kraft. Syftet med U-space-luftrummen är att möjliggöra säker och kontrollerad obemannad luftfart som inte stör eller äventyrar den bemannade luftfarten, men som erbjuder en livskraftig utvecklingsmöjlighet för obemannad luftfart. U-space-luftrummen främjar utvecklingen av autonom obemannad luftfart och affärsmöjligheter i anslutning därtill inom till exempel stadslogistiken i Finland.
- Staten och övriga aktörer förbereder sig också på att övergå till satellitnavigering inom luftfarten 2030 samt inför procedurer för störningar i satellitnavigeringen. Dessutom utreds det hur den digitala data som de digitala luftfartsaktörerna samlar in kan delas mellan aktörerna på ett sätt som gynnar alla.

5.4.3. Kommunikationsnät

Det är viktigt att utveckla kommunikationsnäten med avseende på utvecklingen av trafiksystemet samt till exempel utnyttjandet av boende på flera orter, distansarbete och digitala tjänster. Genom att utveckla kommunikationsnäten kan man bidra till att minska behovet av fysisk trafik och de fysiska trafikprestationerna.

- Staten främjar utvecklingen av kommunikationsnäten också för trafiksystemets behov i enlighet med strategin för digital infrastruktur som sträcker sig fram till 2025³⁹. Målet är att säkerställa att det finns heltäckande och för det aktuella behovet tillräckliga kommunikationsförbindelser på trafikleder och i knutpunkter (såsom i hamnar och terminaler). Strategin för digital infrastruktur innehåller åtgärder både för att främja införandet av 5G och stödja utbyggnaden av optisk fiber, och där har beaktats såväl näringslivets som konsumenternas

³⁹ Finland – ett ledande land inom datakommunikationsnät: Strategi för digital infrastruktur 2025, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161468>

behov. Centrala åtgärder i strategin för digital infrastruktur är frekvenspolitiska åtgärder för att främja utbyggnaden av 5G-nät, främjande av kostnadseffektiv och snabb utbyggnad av nätverken samt stöd för pilotförsök och andra försök samt stöd för utveckling av smarta transporter och automatisering av trafiken genom kommunikationsnätspolitiken. Staten deltar vid behov i utbyggnaden av optiska fiberförbindelser i trafikknutpunkter samt vid huvudleder och andra trafikleder som är centrala för pilotförsöken för att säkerställa en infrastrukturlösning som stödjer automatiseringen av trafiken.

- Staten (Transport- och kommunikationsverket) underhåller som ett led i trafiksystemanalysen även i fortsättningen information om den digitala infrastrukturens nuläge och utvecklingsbehov i trafiknätet och trafikknutpunkterna med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön.
- Staten utnyttjar EU-finansiering i projekten för att bygga ut kommunikationsnäten bland annat genom att påverka kriterierna för styrning av finansieringen inom EU samt genom att dela information om möjligheterna till EU-finansiering till dem som bygger ut förbindelserna. Utvecklingsprojekt i anslutning till kommunikationsnäten ingår i de pilotprojekt som beskrivs i avsnittet om finansieringsreserveringar.
- Staten uppmanar VR-Group och teleföretagen att komma överens om åtgärder för att förstärka signalen i mobilnätet i tågen och om kostnaderna för detta.

5.4.4. Förberedelser och försörjningsberedskap inom trafiksystemet

Trafiksystemet ska erbjuda verksamhetsförutsättningar under normala förhållanden, vid störningar under normala förhållanden och under i beredskapslagen (1152/2011) avsedda undantagsförhållanden. Man förbereder sig på undantagsförhållanden och störningar för att trafiksystemet ska förbli säkert, pålitligt och användbart så länge som möjligt såväl vid svåra störningar under normala förhållanden som under undantagsförhållanden. I beredskapslagen, lagstiftningen inom kommunikationsministeriets ansvarsområde samt i Säkerhetsstrategin för samhället⁴⁰ konstateras vilka störningar i trafiksystemet som man förbereder sig på. I beredskapen ingår också myndigheters och företags beredskapssamarbete samt internationellt samarbete, särskilt kring informationsutbyte och lägesbilden.

De system som används för att tekniskt genomföra trafiksystemtjänster förutsätter bland annat säkra datanät och informationssystem, pålitliga och säkra tids- och geografiska informationssystem samt i synnerhet störningsfri elförsörjning för att fungera. Samtidigt bygger trafiksystemets funktionsduglighet i framtiden allt mer på data samt behandling och överföring av data. Detta ställer nya krav på informationssäkerheten, dvs. integriteten, pålitligheten och användbarheten hos den data som används i trafiksystemet. Trafikens klimatmål förutsätter att man i energipolitiken i fortsättningen beaktar tillgången till och distributionen av alternativa drivkrafter för trafiken. Väderförhållandena och de extrema fenomen som hänför sig till dem och som ökar i och med klimatförändringen orsakar redan nu betydande trafikstörningar. De ligger dessutom bakom störningar i eldistributionen, vilket tidvis har betydande inverkan på trafiksystemets funktionsduglighet. I framtiden stärks det inbördes beroendet mellan trafiksystemet

⁴⁰ Säkerhetsstrategi för samhället. Statsrådets principbeslut. Säkerhetskommittén, 2017.

och andra system och detta medför nya utmaningar för förberedelserna när det gäller trafiksystemet.

Trafiksystemet spelar en central roll för Finlands försörjningsberedskap och försvar. Därför beaktas befolkningens och näringslivets behov av försörjningsberedskap i planeringen av trafiksystemet och när försörjningsberedskapen utvecklas, sådana de definieras i statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen (1048/2018), som utfärdats med stöd av lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992). Till dessa hör särskilt inhemska trafik- och transporttjänster som är av kritisk betydelse för näringslivet och samhällets funktion samt befolkningens försörjning och välfärd. Även kritisk infrastruktur och andra produktionsfaktorer är av betydelse för försörjningsberedskapen. Till dem hör utöver huvudlederna särskilt sjötransporter året runt, hamnar och flygplatser, transportmateriel, yrkesskicklig personal, tids- och geografiska informationssystem samt trafiklednings- och trafikregleringssystem. Med tanke på försörjningsberedskapen är det också viktigt att följa hur inflytandet över utbudet av kritisk infrastruktur och kritiska tjänster för trafiksystemet överförs till utlandet och begränsa överföringen om ett ytterst viktigt nationellt intresse kräver det på det sätt som föreskrivs i lagen om tillsyn över utlänningars företagsköp (172/2012).

När man ser om trafiksystemets försörjningsberedskap betjänar det också försvarets behov. Dessutom förbereder sig myndigheterna genom förhandsplanering på såväl undantagsförhållande som situationer där Försvarsmakten har behov av att höja sin beredskap. Trafiksystemet måste även i dessa situationer kunna garantera såväl näringslivet som civilsamhället och försvaret tillräckliga förutsättningar för kritisk verksamhet.

Teman i åtgärdsprogrammet som är av betydelse för förberedelserna och försörjningsberedskapen inom trafiksystemet är till exempel underhåll och utveckling av statens trafiknät, utveckling av knutpunkterna i trafiken (särskilt flygplatser och hamnar), trafikledning och trafikreglering, kommunikationsnät, utnyttjande av data, vintersjöfart samt gränstrafik.

- Staten, kommunerna och andra aktörer förbereder sig på störningar i trafiksystemet på det sätt som lagen och Säkerhetsstrategin för samhället förutsätter. I förberedelserna beaktas att trafiksystemets störningsfria funktion blir allt mer beroende av andra system, såsom kommunikations-, telekommunikations- samt energibranschen.
- Staten, kommuner och andra aktörer beaktar klimatförändringens inverkan när trafiksystemet utvecklas. Staten (Meteorologiska institutet) beaktar att extrema väderfenomen kommer att öka i sina väder-, havs- och förhållandetjänster för trafiksystemet. Målet är att i ännu större utsträckning producera realtida information om väderförhållanden, varningar och prognoser samt förbättra förhållandedatas verkningsfullhet och tillgänglighet.
- Genom lösningar som beaktar riskhantering utvecklar staten den digitala säkerheten och dataskyddet hos trafik- och kommunikationsinfrastrukturen samt den trafikledning och trafikreglering och de trafikmedel och trafik tjänster som utnyttjar infrastrukturen. Som ett led i trafiksystemanalysen utvecklar staten sin observations- och reaktionsförmåga samt resiliens i anslutning till cybersäkerhet.

- Staten beaktar försörjningsberedskapens och försvarets behov när trafiksystemet utvecklas, bland annat vid underhåll och planering av trafikledsnätet. I statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen⁴¹ sätts mål i fråga om kritisk infrastruktur för bland annat det digitala samhället och logistiska nätverk och tjänster. Man utnyttjar finansiering för militär rörlighet från Fonden för ett sammanlänkat Europa för att utveckla försörjningsberedskapen.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- regionernas internationella tillgänglighet
- tillgängligheten mellan regionerna
- tillgängligheten inom regionerna
- servicenivån på resor och transporter
- **hållbarhet**
- **effektivitet**

5.4.5. Möjliggörande av hållbar tillväxt hos företag i transportsektorn

I Finland finns det tiotusentals företag i transportsektorn som sysselsätter hundratusentals människor. Sektorn satsar kraftigt på innovationer, produktutveckling, export samt tillväxt via ekosystem. Den offentliga sektorns aktörer spelar rollen som möjliggörare vid försök med nya tekniker och tjänster samt när dessa skalas särskilt genom offentlig upphandling. Offentliga upphandling spelar en central roll med avseende på branschföretagens utvecklingsarbete, tillväxt och sysselsättning, och de senaste åren har man satsat på att utveckla innovativ offentlig upphandling. Arbets- och näringsministeriet har tillsammans med kommunikationsministeriet utarbetat Nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn, vilket som bäst uppdateras till ett program för hållbar tillväxt i transportsektorn, och finansministeriet har publicerat en nationell strategi för offentlig upphandling. Under arbets- och näringsministeriet finns Kompetenscentrumet KEINO som handleder vid hållbar och innovativ offentlig upphandling. Företagens tillväxt gör det möjligt för samhällsekonomin att växa, vilket indirekt bidrar till att nå målen för den riksomfattande trafiksystemplanen.

- Staten och kommunerna utvecklar offentlig upphandling i transportsektorn och eftersträvar ökad innovativ offentlig upphandling. Särskild uppmärksamhet fästs vid upphandling av hållbara produkter och tjänster i transportsektorn så att samtliga parter är delaktiga i processen och marknaden är livskraftig. Definitionen av upphandling och beaktandet av innovationsutvecklingen i sektorn utvecklas bland annat genom att förbättra upphandlingskompetensen. Offentlig upphandling stödjer en hållbar tillväxt i sektorn.

5.5. Regionala specialfrågor

Alla regioner i Finland har sina särdrag. Regionala specialfrågor som behandlas här är projektbolag för stora järnvägsprojekt, trafiken på inre vattenvägar i östra Finland, förbindelsefär-

⁴¹ Statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen 5.12.2018, <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f805f483d>.

tygs- och landsvägsfärjetrafiken i skärgårdsområden samt långa transportsträckor och gräns-
trafiken, som särskilt berör företag i norra och östra Finland. När det gäller trafiken granskar
staten trafiken på inre vattenvägar med avseende på godstrafiken. Landsvägsfärjorna är en
del av landsvägsnätet, och de finansieras med finansiering för basunderhållet. Förbindelse-
fartygstrafiken garanterar möjligheter att bo i synnerhet i Åbo skärgård samt i Nyland och
Kymmenedalen. I stadsregioner löses särskilt frågor som följer av urbaniseringen och klimat-
förändringen i trafiksystemet, och därför behandlas också avtal mellan staten och stadsreg-
ioner som gäller transportsektorn. Huvudstadsregionen spelar en särskild roll i det finländska
trafiksystemet.

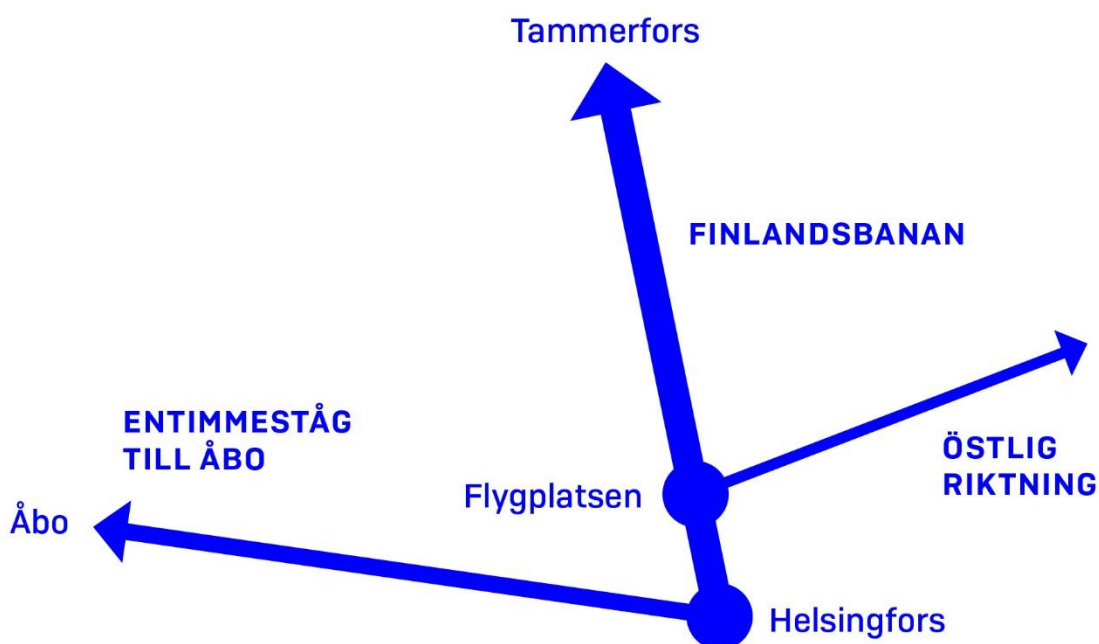
5.5.1. Projektbolag för stora järnvägsprojekt

Statsrådet beslöt i juni 2020 att bemyndiga kommunikationsministeriet att bilda nya, delvis
statsägda aktiebolag: projektbolaget Finlandsbanan och projektbolaget Entimmeståget till
Åbo. Finska statens andel är i båda projektbolagen 51 procent.

Syftet med projektbolaget Finlandsbanan är att främja planeringen av spårförbindelsen mel-
lan Helsingfors och Tammerfors via Helsingfors-Vanda flygplats fram till byggberedskap.
Syftet med projektbolaget Entimmeståget till Åbo är att främja planeringen av direktbanan
Esbo–Salo och banavsnittet Salo–Åbo fram till byggberedskap. Diskussioner pågår om att
bilda ett bolag som koncentrerar sig på att planera en spårförbindelse i östlig riktning.

Finansieringen av projektbolagen behandlas separat från den övriga finansieringen av den
riksomfattande trafiksystemplanen. Besluten om projektbolagen fattas separat. För att täcka
planeringskostnaderna för projektbolagen kan man också ansöka om CEF-finansiering, vil-
ket minskar den rekapitalisering som krävs av ägarna. Trots de förhandlingar som pågått om
projektbolagen har grundreparations- och förbättringsbehoven hos det befintliga bannätet
granskats som en helhet i samband med beredningen av den riksomfattande trafiksystem-
planen.

I figur 9 presenteras på grov nivå de järnvägsförbindelser av nationell betydelse som projekt-
bolagen utvecklar.



Figur 9. Stora järnvägsprojekt.

Finlandsbanan

Bakgrundsinformation

Planeringskostnaderna för Finlandsbanan är sammanlagt cirka 150 mn €, som omfattar planeringen av Flygbanan samt en eventuell ny spårförbindelse fram till byggberedskap. Ändringar i bansträckningarna kan ändra kostnadskalkylen för planeringen. Byggekostnaderna för projektet har uppskattats till cirka 4,7-5,5 md €, som innehåller Flygbanan (2,65 md €) samt en ny bana med två spår. Uppskattningen av byggekostnaderna preciseras när planeringen framskrider och är beroende av bland annat den bansträckning som väljs senare. Planeringen av Flygbanan blir färdig ungefär 2025 och planeringen av bankorridoren i slutet av 2020-talet.

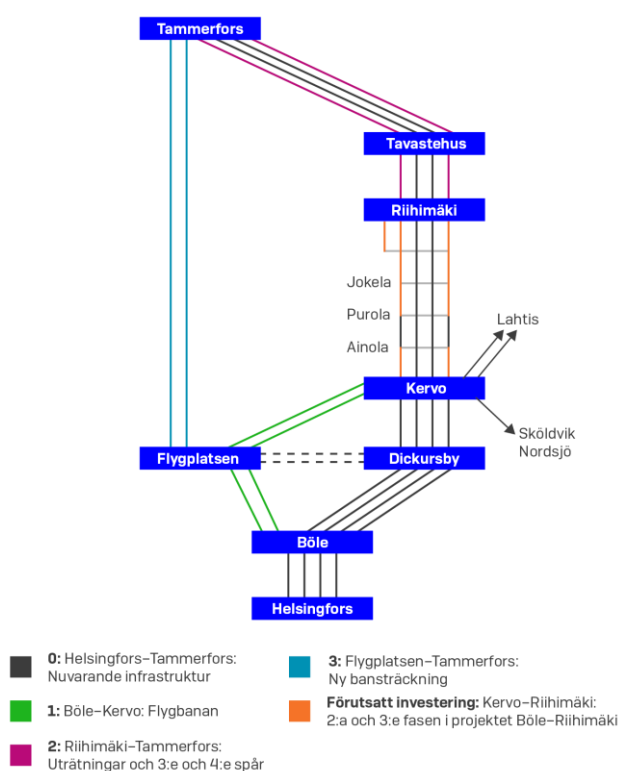
Beskrivning av förbindelsesträckan och förbindelsesträckan som en del av det riksomfattande trafiksystemet

Finlandsbanan är en del av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Tammerfors och bidrar till att garantera att kapaciteten och hastighetsnivån samt övriga servicenivåfaktorer på förbindelsesträckan utvecklas. Flygbanan är en förbindelse som består av två spårpar från Böle norrut mot Helsingfors-Vanda flygstation och vidare därifrån som ungefär i höjd med Kervo förenas med huvudbanan. Förbindelsen mellan flygplatsen och Tammerfors går att genomföra enligt olika alternativ och med servicenivåer enligt dem. De alternativa dragningarna av förbindelsesträckan beskrivs i bifogade figur. Den nya banlinjen samt tilläggsspår norr om Riihimäki är i huvudsak alternativa sträckningar. Bägge banlinjerna ger betydande tilläggskapacitet, men de möjliggör olika hastighetsnivåer. Den nya banlinjen gör det möjligt

att för snabba restiden mellan Helsingfors och Tammerfors till under 60 minuter, medan tilläggs-spåren på huvudbanan möjliggör en restid på cirka 80 minuter.

Alternativen skiljer sig också avsevärt vad gäller konsekvenserna för markanvändningen och det är nödvändigt att beakta den markanvändning som de kräver i de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt i landskapsplanerna. Finlandsbanans sträckningsalternativ preciseras när planeringen framskrider.

Finlandsbanan är en del av spårförbindelsen mellan Helsingfors och Tammerfors och bidrar till att garantera att kapaciteten och hastighetsnivån samt övriga servicenivåfaktorer på förbindelsesträckan utvecklas. Finlandsbanan ansluter för Flygbanans del till statens järnvägsnät norr om Böle station i Helsingfors samt vid Helsingfors-Vanda flygplats genom att bilda en knutpunkt tillsammans med Ringbanan där Flygbanan ansluter till den nuvarande huvudbanan i Kervo. Beroende på sträckningsalternativ och den preciserade planeringen ansluter förbindelsen mellan flygplatsen och Tammerfors till statens järnvägsnät där den eventuella nya bansträckningen ansluter till huvudbanan söder om Tammerfors. De eventuella nya spårparen kan också gå i samma bankorridor som huvudbanan eller i dess omedelbara närhet.



Figur 10. Finlandsbanans sträckningsalternativ.

Planläggningssituation

Flygbanan har angetts som en del av landskapsplanläggningen i Nyland. Spårförbindelsen mellan Helsingfors-Vanda flygstation och Tammerfors eller betydande uträtningar av huvudbanan, som är väsentligt för de olika genomförandealternativen för Finlandsbanan, har ännu inte angetts som en del av landskapsplanläggningen eller kommunernas generalplanläggning. Sträckningsalternativet enligt huvudbanans nuvarande sträckning har angetts i landskapsplanerna.

Entimmeståget till Åbo

Bakgrundsinformation

Planeringskostnaderna för förbindelsesträckan är sammanlagt cirka 115 mn €, varav staten redan tidigare har förbundit sig att finansiera 40 mn €. Det projektbolag som bildas täcker 75 mn € av kostnaderna. Byggekostnaderna för projektet har uppskattats till cirka 2,8 md €, varav direktbanan Esbo-Salo 2,3 md €, dubbelspåret Salo-Åbo 450 mn € och den första fasen av Åbo bangård 50 mn €. Planeringen för Esbo-Salo-banans del blir klar 2025–2026.

Beskrivning av förbindelsesträckan och förbindelsesträckan som en del av det riksomfattande trafiksystemet

Projektet Entimmeståg till Åbo omfattar direktbanan Esbo-Salo, dubbelspåret Salo-Åbo samt den första fasen av Åbo bangård. En investering som projektet förutsätter är Esbo stadsbana, som säkerställer tillräcklig kapacitet på kustbanan i riktning Helsingfors. Överenskommelse om förverkligande av Esbo stadsbana har ingåtts i MBT-avtalet mellan staten och Helsingfors stadsregion 2020. Projektet Entimmeståg till Åbo ökar avsevärt kapaciteten på hela förbindelsesträckan samt möjliggör som snabbast en restid på cirka 73 minuter mellan Helsingfors och Åbo.

Den första fasen av Åbo bangård samt dubbelspåret Salo-Åbo är en del av statens bannät. Den nya spårförbindelsen mellan Salo och Esbo ansluter till statens bannät öster om Salo station och i Esbo väster om Esbo centrum.

Planläggningssituation

Spårförbindelsen beskrivs till nödvändiga delar i landskapsplanerna (Nyland och Egentliga Finland) och planläggningen har framskridit samtidigt med banplaneringen på hela förbindelsesträckan.

Östlig riktning

Bakgrundsinformation

Planeringskostnaderna för förbindelsesträckan i östlig riktning är cirka 70mn €. Kostnadsförslaget för byggandet är för närvarande cirka 1,7 md €. Planeringen har beräknats pågå cirka 6-10 år.

I enlighet med de riktlinjer som finanspolitiska ministerutskottet förordat fortsätter kommunikationsministeriet förhandlingarna med de kommuner som drar nytta av investeringen i spårtrafik i östlig riktning och eventuellt med andra offentliga samfund för att bilda ett projektbolag. Projektbolagets uppgift kommer att omfatta planering och finansiering av projektplaneringen fram till byggstarten. Förhandlingarna fortsätter utgående från sträckningen Flygbanan-Borgå-Kouvola.

Beskrivning av förbindelsesträckan och förbindelsesträckan som en del av det riksomfattande trafiksystemet

Utvecklingen av spårförbindelserna i östlig riktning omfattar ny infrastruktur i form av en ny förbindelse omfattande två spårpar som tar av från huvudbanan mot Borgå norr om Kervo samt en ny förbindelse som byggs från Borgå i riktning mot Kouvola. I Trafikledsverkets utredning om den östliga riktningen⁴² anges dessutom utvecklingsåtgärder på det befintliga nätet. Flygbanan är en investering som förutsätts för den nya direktbanan i riktning mot Borgå och vidare. De eventuella nya spårparen innebär en betydande kapacitetsökning för spårtrafiken från Helsingfors österut samt närtrafiken i riktning mot Borgå. Utvecklingsalternativet från Borgå i riktning mot Kouvola förkortar restiden mellan Kouvola och Helsingfors med cirka 13 minuter.

Riksdagen beslutar om statens finansieringsandel i projektbolaget.

Den eventuella nya bansträckningen i östlig riktning ökar avsevärt kapaciteten för resor från Helsingfors i östlig riktning. Förbindelsen som omfattar två nya spårpar ansluter till huvudbanan samt Flygbanan norr om Kervo. De mer exakta anslutningspunkterna till det övriga ban nätet preciseras i den senare planeringen.

Riktlinjen för projektbolaget i östlig riktning utesluter inte att andra trafikförbindelser i östlig riktning utvecklas i framtiden. Kommunikationsministeriet gör en utredning om utvecklingen av näringslivets transporter i östra Nyland och Sydöstra Finland och om stärkandet av näringslivets konkurrenskraft.

Planläggningssituationen

De potentiella bansträckningarna har angetts i Nylands, Kymmenedalens och Södra Karelen landskapsplaner.

5.5.2. Trafik på inre vattenvägar

Trafiken på inre vattenvägar i Saimen är en del av systemet för handelssjöfarten i Finland. Användningen av insjöarna för godstrafik minskar belastningen på väg- och järnvägsnätet samt utsläppen från och olyckorna i vägtrafiken. Viktigast med tanke på utvecklingen av trafiken på de inre vattenvägarna är det projekt för att förlänga slussarna i Saima kanal som genomförs under de kommande åren. Det är i huvudsak företagen och kommunerna som

⁴² Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-15_ita-suomen_junayhteydet_taustaraportti_web.pdf (Väyläviraston julkaisuja 15/2020)

ansvarar för hamnarna och lastningsplatserna för godstrafiken på den inre vattenvägarna, och de är i tämligen bra skick. Infrastrukturen för vattendragsturism är i huvudsak i skick, men det finns fortfarande utrymme för förbättringar i den transportservice och de resekedjor som hänför sig till den. Utöver projektet för att förlänga slussarna i Saima kanal har staten de senaste åren satsat på att förbättra vintertrafiken i Saimen samt finansierat Kimola kanal i Kymmene älvs vattendragsområde. I Saimens vattendragsområde är fartygen i inrikestrafik inte skyldiga att anlita lots på samma sätt som i havsområdena. Av andra fartyg i Saimen tas en nedsatt avgift ut, som är 26 % av lotsavgifterna vid kusten. Staten deltar i kostnaderna med cirka 4,2 miljoner euro per år.

- Staten utreder i samarbete med aktörerna inom trafiken på de inre vattenvägarna möjligheterna att överföra transporter från landsvägar till inre vattenvägar som ett led i forskningen kring utsläppsminskningar inom logistiken.
- För att främja trafiken på inre vattenvägar fortsätter staten med lotsdispensen för inrikestrafikens del och med nedsatta avgifter för utrikestrafikens del. Kostnaderna är cirka 4 mn €/år, liksom för närvarande.

5.5.3. Förbindelsefartygstrafik och landsvägsfärjetrafik

Landsvägsfärje- och förbindelsefartygstrafiken sköts centraliserat för hela rikets del av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Centralen svarar för 40 landsvägsfärjeplatser, av vilka största delen finns i Egentliga Finlands skärgård och sjöområdena i östra Finland. Dessutom sköter NTM-centralen trafikförbindelser i Skärgårdshavet på tio och i Finska viken på två förbindelsefartygsrutter.

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är landsvägsfärjorna en del av landsvägarna. Staten svarar för förbindelsefartygstrafiken i skärgården med stöd av lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Det är fråga om köpt trafik.

- Staten behåller anslagen för förbindelsefartygstrafiken på nivån enligt den nuvarande planen för de offentliga finanserna och utarbetar tillsammans med delegationen för skärgårdsärenden enhetliga grunder för ordnande av förbindelsefartygstrafiken, där man tar ställning till rutter, fartygens turtäthet och tidtabell samt fartygens tekniska egenskaper. Fast- och fritidsboendes samt turismaktörernas åsikter hörs när grunderna utarbetas. Enhetliga grunder gör det möjligt att inrikta tjänsterna enligt behov bättre än nu. De ändringar som grunderna förutsätter företas i lagstiftningen. Kostnader: Cirka 18 mn €/år, liksom för närvarande.
- Efter det att de nya enhetliga grunderna införts ombildar staten förbindelsefartygsrutterna till funktionellt och ekonomiskt effektiva helheter, vilket gör det möjligt att optimera bland annat materiel- och trafikeringskostnaderna och främjar därmed även utsläppsminskningen. Materielens ekonomiska effektivitet främjas antingen genom att utveckla upphandlingen av förbindelsefartygstrafik (långvariga, t.ex. 10-åriga upphandlingsavtal) eller alternativt genom att ändra sättet att ordna trafiken.
- Staten sköter och finansierar den landsvägsfärjetrafik som ingår i landsvägsnätet som en del av basunderhållet. Staten fortsätter att utveckla landsvägsfärjetrafikmaterielens ekonomiska effektivitet, öka arbetsresetraffiken och tillgängligheten samt minska utsläppen i enlighet med den nuvarande upphandlingsstrategin. Broar som kan ersätta färjplatser granskas i mån av möjlighet, på det sätt som anges i avsnittet om utveckling av landsvägsnätet.

- Staten bedömer och genomför vid behov eventuella ändringar av lagstiftningen till följd av upphandlingsstrategin och den tekniska utvecklingen även i anslutning till landsvägsfärjetrafiken.
- Staten (NTM-centralen i Egentliga Finland) fastställer tillsammans med tjänsteproducenterna utbudet av digital tidtabellsinformation för landsvägsfärje- och förbindelsefartygstrafiken. Ökad digital tidtabellsinformation för skärgårdstrafiken och kombinerade tjänster förbättrar skärgårdsområdenas tillgänglighet. Staten utreder möjligheterna att utveckla möjligheten att förhandsboka resor inom förbindelsefartygstrafiken.

5.5.4. Gränstrafik och transportstöd

En smidig gränstrafik är viktig för att den internationella trafiken ska fungera. När de pågående utvecklingsprojekten färdigställts motsvarar gränsövergångsställena i huvudsak de framtida behoven.

- Staten ser till att trafiken på de nuvarande gränsövergångsställena är smidig och fortsätter samarbetet med grannstaterna. En smidig och säker gränsövergång förutsätter fungerande förbindelser till gränsövergångsstället samt på själva gränsövergångsstället och bidrar också till att säkerställa försörjningsberedskapen. Genom samarbete säkerställs att utvecklingsarbetet i såväl Finland som grannstaterna är i linje.
- Staten styr transportstöd till små och medelstora företag 2021-2023. Transportstödet sänker de transportkostnader som orsakas små och medelstora företag i avlägsna områden på grund av långa avstånd och förbättrar företagsverksamhetens lönsamhet i dessa områden. Transportstöd kan beviljas för varutransporter i Finland, när produkterna har tillverkats i landskapen Lappland, Kajanaland, Norra Österbotten, Mellersta Österbotten, Norra Karelen, Norra Savolax och Södra Savolax samt Saarijärvi-Viitasaari ekonomiska region. Transportstöd beviljas för bil- och järnvägstransporter, vilkas längd på finskt territorium är minst 266 km (eller 101 km, om även stöd för hamnverksamheter beviljas). Dessutom kan transportstöd beviljas för hamnverksamheter, när produkter skeppas från i Sastmola och norrom den belägna hamnar vid Bottniska viken eller från hamnar inom Saimens vattendragsområde. Staten (arbets- och näringsministeriet) bedömer behovet av fortsatt transportstöd efter 2023 och utreder huruvida incitament med fokus på miljöaspekter kan beviljas när transportstöd beviljas. Kostnader: 6 mn €/år (2021-2023).

5.5.5. Fastställande och klarläggande av partnerskap när trafiksystemet utvecklas

Statens syfte är att utveckla partnerskap när trafiksystemet utvecklas. Såväl stadsregioner, andra städer och kommuner, landskapsförbunden samt trafiksystemets kunder ställer stora förväntningar på utvecklingen av trafiksystemet, och därför försöker man genom den riksomfattande trafiksystemplanen klarlägga hur frågor i anslutning till utvecklingen av trafiksystemet ska behandlas i olika partnerskap och göra det möjligt för olika statliga aktörer att uppträda eniga. MBT-avtalsförfarandet mellan staten och stadsregionerna samt planering av stora järnvägsprojekt med hjälp av gemensamt ägda projektbolag är exempel på fungerande samarbete för att främja gemensamt eftersträvarde mål.

I avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT) mellan staten och stadsregioner har man överenskommit om för staten och kommunerna viktiga frågor som gäller markanvändning, boende och trafik i de största stadsregionerna. MBT-avtalsförandet har under 2020 utvidgats till Lahtis-, Jyväskylä- och Kuopio-regionerna utöver Helsingfors-, Åbo-, Tammerfors- och Uleåborgsregionerna. Frågor i anslutning till utveckling av trafiksystemet har även behandlats i avtal mellan staten och enskilda städer (t.ex. tillväxtavtal). I enlighet med regionutvecklingslagen och för att uppnå målen för områdesutvecklingen har det ingåtts samarbetsavtal (t.ex. broavtal) mellan staten, landskapsförbundet, kommunen, andra myndigheter som är med och finansierar åtgärderna och andra aktörer som deltar i områdesutvecklingen. Genom samarbetsavtalen har man försökt lösa utmaningar i anslutning till regionutvecklingen som gäller plötsliga strukturförändringssituationer.

Den riksomfattande trafiksystemplanen och finansieringsplanen som ingår i den fungerar för statens del som utgångspunkt för behandlingen av trafikfrågor i olika avtal.

Avtal mellan staten och stadsregionerna

- Ur statens synvinkel är avtal som ingås med stadsregioner ett sätt att främja målen för den riksomfattande trafiksystemplanen tillsammans med stadsregionerna. För trafikens del härleds målen för avtalen ur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen, som också är i linje med tyngdpunkterna i stadsstrategin.
- Av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen framhävs i synnerhet främjandet av hållbara mobilitetsformer. En tät och sammanhängande samhällsstruktur samt ett trafiksystem som baserar sig på hållbara mobilitetsvanor utgör grunden för hållbar trafik.
- En annan tyngdpunkt i avtalen mellan staten och stadsregioner är att utveckla tillgängligheten särskilt till den del som detta förutsätter markanvändningsåtgärder. Till dem hör till exempel förbindelser till hamnar samt serviceområden för tung trafik. I avtalen kommer man också överens om trafikåtgärder, som förutsätter att kommunerna sinsemellan regionalt kommer överens om planering av markanvändningen (till exempel depåer för närtågtrafiken samt serviceområden för tung trafik och deras placering).
- Temaområden som behandlas i avtalen mellan staten och stadsregioner när det gäller trafiken är bland annat utveckling av kollektivtrafiken och resekedjorna (bl.a. utveckling av biljett- och avgiftssystemen), främjande av gång och cykling, infartsparkering, regionala frågor som gäller utveckling av spårtrafiken, främjande av alternativa drivkrafter i trafiken, utnyttjande av data samt digitalisering.
- Utgångspunkten är att riktlinjer för utvecklingsinvesteringar i trafikledsnätet samt styrning av anslagen för basunderhållet anges i den riksomfattande trafiksystemplanen. I avtalen mellan de största stadsregionerna och staten kan man också komma överens om gemensamt finansierade utvecklingsinvesteringar av nationell betydelse i statens trafikledsnät. När det gäller kostnadsfördelningen i fråga om projekten iakttas de principer som överenskommit i den riksomfattande trafiksystemplanen. Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket utarbetar en strategisk lägesbild för trafiknätet och utifrån investeringsprogrammet formulerar man en åsikt om eventuella utvecklingsprojekt i regionen som grund för förhandlingar.

- Kommunerna i stadsregioner planerar utvecklingen av trafiksystemet och samordnar den med planeringen av markanvändningen. Den riksomfattande trafiksystemplanen beaktas i stadsregionernas trafiksystemarbete.
- Ur statens synvinkel är det viktigt att utvecklingen av trafiksystemet ses som en regional helhet. Av denna orsak förväntar sig staten att kommunerna granskar avtalshelheten och statens satsningar på trafiksystemet som en regional helhet. Den statliga finansieringen fungerar som startkapital för stadsregionernas projekt och investeringar, såsom spårvägsprojekt.
- Utanför de fyra största stadsregionerna är målen och åtgärderna för markanvändning och i synnerhet boende i en annan skala än i de fyra största stadsregionerna. Statens satsningar på utvecklingen av trafiksystemet bedöms också i förhållande till åtgärderna för markanvändning och boende i regionen.
- Den tidsmässiga kopplingen av statens och stadsregionernas avtalsförhandlingar till beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen utvecklas så att avtalen mellan staten och stadsregionerna uppdateras efter att den riksomfattande trafiksystemplanen blivit klar. Avtalsförhandlingen som gäller markanvändning, boende och trafik behöver inte utvidgas jämfört med nuläget.

Andra avtal och samarbete med näringslivet

- Staten är genom samfinansiering och på basis av avtal med och stödjer näringslivets utveckling och markanvändningen i andra kommuner än i MBT-regionerna. Trafikledsverket och näringslivet upprätthåller i samarbete en lägesbild över behoven hos kommunernas markanvändning och näringslivet i anslutning till utvecklingen av statens trafikledsnät. Man avtalar separat om projekten med beaktande av resurserna för trafikledsnätets underhåll och utveckling. För dessa projekt har det under planeringsperioden reserverats sammanlagt 200 mn €, på det sätt som beskrivs ovan i avsnittet om utveckling av landsvägsnätet.
- I avtalen om områdesutveckling mellan enskilda städer eller landskap och staten fokuserar man för trafikens del på att främja tjänstefiering och digitalisering, vilket möjliggör en hållbar tillväxt, samt på åtgärder i anslutning till tillgången på arbetskraft. Utgångspunkten är att riktlinjer för styrningen av utvecklingsinvesteringar i statens trafikledsnät samt anslag för basunderhållet anges i den riksomfattande trafiksystemplanen.

- Hänförs sig till följande strategiska riktlinjer:
- regionernas internationella tillgänglighet
 - tillgängligheten mellan regionerna
 - **tillgängligheten inom regionerna**
 - **servicenivån på resor och transporter**
 - hållbarhet
 - effektivitet

5.6. Utnyttjande av EU-finansiering och internationell påverkan

Finlands trafiksystem är på grund av trafikens internationella karaktär knutet till det internationella trafiksystemet. Även lagstiftningen i transportsektorn bygger i stor utsträckning på överinternationell reglering. Den internationella trafiken och dess förutsättningar behandlas tidigare i åtgärdsprogrammet (t.ex. nätverket av flygplatser, hamnar, gränstrafik), och i detta avsnitt läggs fokus på utnyttjandet av EU-finansiering och annan internationell påverkan.

5.6.1. Reform av TEN-T-nätet

Det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Network, Transport / TEN-T) är kärnan i Europeiska unionens transportpolitik. Europeiska kommissionen bereder som bäst en reform av förordningen om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet. Kommissionen ger sitt förslag till förordning 2021. I förordningen anges det s.k. *stomnätet*, som består av de ur europeisk synvinkel viktigaste förbindelserna, och det borde uppnå den nivå som anges i förordningen före 2030. TEN-T-stomnätet stöds av det *övergripande nätet*, och rutterna i det är anslutna till stomnätet på regional och nationell nivå. Medlemsstaterna svarar till stor del för finansieringen av det övergripande nätet. Det är också möjligt att få finansiering från vissa EU-instrument för transport- och regional utveckling samt innovativa finansieringsinstrument. Det övergripande nätet borde nå nivån enligt förordningen före 2050.

På finskt territorium finns det cirka 2 460 km vägar och järnvägar som ingår i stomnätet. Till stomnätet hör dessutom knutpunkterna Helsingfors och Åbo samt hamnarna i Fredrikshamn-Kotka, Helsingfors, Åbo och Nådendal, terminalen för väg- och järnvägstransporter i Kouvola samt Saimens vattendragsområde. Det övergripande TEN-T-nätet i Finland omfattar cirka 8 800 km vägar och järnvägar samt 18 flygplatser och 12 hamnar. TEN-T-nätet omfattar också s.k. horisontella projekt, såsom sjömotorvägar och trafikledningssystem för olika trafikformer. I förordningen konstateras att isbrytningen är en del av infrastrukturen för sjötransporter och transporter på inre vattenvägar.

Kriterierna i TEN-T-riktlinjeförordningen uppfylls i Finland på stomnätet och i huvudsak på det övergripande nätet. För järnvägsnätet del bör det påpekas att enligt förordningen behöver inte alla kriterier uppfyllas i isolerade nät (såsom Finland).

- Staten påverkar beredningen av TEN-T-riktlinjeförordningen så att den så bra som möjligt ska främja målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen. Vid påverkan beaktas till exempel förordningen om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå samt främjandet av fossilfria transporter och trafiksystemets digitalisering. I förordningen om huvudleder fastställs servicenivån på landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder utifrån nationella behov. Tillvägagångssättet skiljer sig från de tekniska kriterier som används på EU-nivå. Gemensamma tekniska krav på nätet betjänar inte till alla delar de varierande behoven och förhållandena i olika delar av Europa.
- När man påverkar reformen av riktlinjeförordningen beaktas också att förordningen i flera fall fungerar som underlag när man överväger tillämpningsområdet för annan EU-lagstiftning. Ur denna synvinkel och med beaktande av den finansiering som för infrastrukturens del styrs till järnvägsnätet och utmaningarna när det gäller att nå servicenivån på landsvägsnätets huvudleder, förhåller sig staten kritiskt till utvidgningar av TEN-T-nätet när det gäller landsvägarna.

- Staten granskar hur kriterierna för stomnätet av landsvägar uppfylls på nytt 2024 innan följande riksomfattande trafiksystemplan utarbetas och fattar vid behov beslut om att ansökan om undantag hos Europeiska kommissionen. Enligt den nuvarande förordningen är det möjligt att ansöka om undantag från kvalitetskraven på transportnätet, om investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetsskäl.
- När det gäller utvecklingen av stadsregioner påverkar man så att riktlinjeförordningen stödjer hållbar trafik och möjliggör en tätare samhällsstruktur i de största stadsregionerna.
- Staten påverkar utvecklingen av konceptet sjömotorvägar så att projekten i stor utsträckning kan förbättra finska företags förbindelser till viktiga marknadsområden. Dessutom granskas behoven av att se över klassificeringen av hamnar och flygplatser utifrån trafikutvecklingen och andra kriterier.
- De ovan presenterade ståndpunkterna till reformen av TEN-T-riktlinjeförordningen preciseras 2021, när Europeiska kommissionen har gett sitt förslag till förordning.

5.6.2. Utnyttjande av EU-finansiering

EU:s viktigaste instrument för finansiering av trafiksystemet är Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF). På grund av coronasituationen beslutade EU om faciliteten för återhämtning och resiliens 2020, och utvecklingen av trafiksystemet kan finansieras även via den under 2021-23. Dessutom går det att få en del finansiering även från EU:s andra finansieringsinstrument, såsom strukturfonderna.

Fonden för ett sammanlänkat Europa

Finansiering kan sökas ur Fonden för ett sammanlänkat Europa för projekt inom det transeuropeiska TEN-T-nätverket, genom vilka man strävar efter att genomföra stomnätet och det övergripande nätet enligt TEN-T-förordningen. Under finansieringsperioden 2021–27 erbjuder Fonden för ett sammanlänkat Europa finansiering för trafikprojekt som följer (nuvarande prisnivå):

- allmänt anslag för transporter 12,8 miljarder euro
- militär rörlighet 1,7 miljarder euro
- kohesionsfinansiering 11,3 miljarder euro (endast för kohesionsländer, t.ex. Rail Baltica).

Finlands utbyte av den allmänna transportbudgeten har under den nuvarande finansieringsperioden varit cirka 250 miljoner euro och under den föregående finansieringsperioden cirka 190 miljoner euro. Detta är 1,5–2,0 procent av budgeten för Fonden för ett sammanlänkat Europa. Enligt utbytet under de föregående finansieringsperioderna vore Finlands andel av det allmänna anslaget för transporter 190–260 miljoner euro och anslaget för militär rörlighet 25–35 miljoner euro.

Det maximala EU-stödet ur Fonden för ett sammanlänkat Europa är 30 procent (i vissa fall 50 procent) för byggande och 50 procent för planering. Stöd kan sökas endast för projekt beträffande vilka ett nationellt finansieringsbeslut har fattats och vilkas nyttokostnadsförhållande är $\geq 1,0$.

Den nya CEF-förordningen gäller åren 2021–27 och avsikten är att den ska träda i kraft före utgången av 2020. Tyngdpunkten för de ansökningar om finansiering som utlyses anges i kommissionens arbetsprogram. I början av den nya finansieringsperioden bereder kommissionen ett arbetsprogram där det redogörs för tyngdpunkterna för ansökningarna om finansiering under de tre första åren.

Enligt förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa kan stöd beviljas för följande typer av projekt:

Utveckling av infrastruktur för järnvägar, landsvägar, inre vattenvägar och sjöfart	Stomnätsprojekt inklusive gränsöverskridande och felande länkar, urbana knutpunkter, multimodala logistikplattformar, kust- och inlandshamnar, järnvägsterminaler och stomnätsförbindelser till flygplatser
	Gränsöverskridande förbindelser i det övergripande nätet, utredning om utveckling av det övergripande nätet och åtgärder i kust- och inlandshamnar.
	Nedlagda regionala järnvägsförbindelser som tas i bruk på nytt.
	Projekt i det övergripande nätet i avlägsna områden (gäller i första hand östater)
	Anslutning av TEN-T-nätet till tredjeländers transportnät
Smart, hållbar och säker mobilitet	Sjömotorvägar
	Trafikledningssystem för olika trafikformer (telematik)
	Utveckling av godstransporttjänster
	Stöd för ny teknik och innovationer inklusive automatisering, utvecklade trafik tjänster, kombinerade trafikformer och en infrastruktur för alternativa bränslen.
	Undanröjande av hinder för kompatibilitet, t.ex. lösningar som möjliggör automatisk ändring av spårbredden.
	Främjande av säker infrastruktur och mobilitet, t.ex. säkerheten i vägtrafiken.
	Förbättrande av transportinfrastrukturens hållbarhet med avseende på klimatförändringen, naturkatastrofer och cybersäkerhet.
	Förbättrande av transportinfrastrukturens tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet
Transportinfrastrukturens tillgänglighet för säkerhets- och räddningsändamål och övervakningen av EU:s yttre gränser.	
Projekt för militär rörlighet	Stöd för infrastruktur som lämpar sig för dubbel användning (civil och militär användning).

Största delen av CEF-stödet under den nuvarande finansieringsperioden har på grund av målen för klimatpolitiken styrts till spårtrafikprojekt i stomnätet. Vägprojekt har fått endast litet stöd och särskilt i kohesionsländerna. Också projekt i det övergripande nätet har fått endast litet stöd. Finland har lyckats särskilt bra med ansökningar som gällt sjömotorvägsprojekt.

Under den kommande finansieringsperioden styrs 60 % av programkostnaderna till uppnående av klimatmålen. Av finansieringen för den gemensamma ansökan styrs 60 % till utveckling av effektiva, sammankopplade och multimodala TEN-T-nät, och av denna budget torde 85 % styras till stomnätet och 15 % till vissa vägsträckor och hamnar i det övergripande nätet. Till modernisering av det befintliga TEN-T-nätet (t.ex. ERTMS/Digirata) styrs 40 % av den allmänna finansieringsandelen.

Förutom transporter finansieras kommunikations- och energinät ur Fonden för ett sammanlänkat Europa.

- Fonden för ett sammanlänkat Europa utnyttjas fullt ut för att genomföra målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen. Förlängningen av stomnätskorridoren Nord-sjön-Östersjön från Helsingfors norrut via Torneå till Luleå i Sverige ökar antalet stöddugliga järnvägsprojekt i Finland, och därför eftersträvar Finland ett större CEF-utbyte än under tidigare finansieringsperioder. Finland främjar också ett genomförande av järnvägsprojektet Rail Baltica med CEF-finansiering eftersom det förbättrar Finlands internationella tillgänglighet. Också utvecklingen av energiinfrastrukturen i Östersjöområdet har stor betydelse för Finland, även med avseende på trafiksystemets funktionssäkerhet och försörjningsberedskapen.
- Under följande finansieringsperiod (2021-2027) för Fonden för ett sammanlänkat Europa eftersträvar staten följande:
 - Huvudvikten under den kommande CEF-finansieringsperioden ligger för Finlands del på att få finansiering för stomnätskorridorens järnvägsprojekt och planeringen av dem utifrån Trafikledsverkets investeringsprogram samt för planeringen av projektbolag. Finansiering söks för projekt i stomnätskorridorerna på förbindelsesträckor som identifierats i den strategiska lägesbilden för transportnätet. Finansiering kan sökas
 - På huvudbanan för utveckling av järnvägsförbindelsen Helsingfors-Tammerfors (särskilt Helsingfors-Riihimäki) samt järnvägsförbindelsen Ylivieska-Uleåborg. Strävan är att kombinera projekten med utveckling av bangårdarna i Tammerfors, Riihimäki, Karleby och Uleåborg. Utvecklingen av huvudbanan betjänar i stor utsträckning även förbindelserna till andra ställen i Finland.
 - Utveckling av järnvägsförbindelsen Åbo-Helsingfors.
 - Vid genomförandet av Digirata utnyttjas CEF-finansiering fullt ut.
 - För spårprojekt i stadsregioner söks CEF-finansiering, om de är stöddugliga (lönsamma och ligger i stadsknutpunkter enligt reformen av TEN-T-riktlinjerna) och främjar en hållbar samhällsstruktur i stadsregionen. Kommunerna i TEN-T-stadsknutpunkterna (för närvarande Helsingfors- och Åboregionen) svarar för att projektbedömningen i fråga om CEF-stöddugliga projekt görs i enlighet med CEF-förordningen.
 - Finansiering för militär rörlighet utnyttjas i mån av möjlighet för utveckling av trafiksystemet.
 - CEF-finansiering utnyttjas förutom i banprojekt också för annat främjande av fossilfria transporter samt främjande av digitalisering och automatisering. När det

gäller dessa hänför sig Finlands behov särskilt till utveckling av distributionen av alternativa drivkrafter för alla trafikformer (hamnar, flygplatser, tung trafik och kollektivtrafik i stadsknutpunkter) och utveckling av digitaliseringen samt trafikledning för alla trafikformer. Som underlag för fattandet av beslut om finansieringsansökningar förbättras tillgången till information om projektens konsekvenser.

- De möjligheter som CEF erbjuder utnyttjas för finansieringen av ett kommunikationsnät som stödjer digitaliseringen och automatiseringen av trafiken.
 - Finland ansöker också alltid om finansiering för det övergripande nätet när finansieringsinstrumenten möjliggör detta.
 - Staten (kommunikationsministeriet) bidrar aktivt till att kommissionen väljer teman som är viktiga för Finland som ansökningsobjekt i sina arbetsprogram i rätt tid. För att möjliggöra detta effektiviserar staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) påverkanssamarbetet med potentiella sökande och andra aktörer. Under den kommande finansieringsperioden är det viktigt att påverka tidtabellen för till exempel ansökningar som hänför sig till vinter sjöfarten, så att den betjänar Finlands behov.
- Under finansieringsperioden efter 2027 kan staten ansöka om CEF-finansiering för utveckling av järnvägsförbindelser österut (Kouvola-Luumäki-Imatra samt Luumäki-Vainikkala), om de ovan beskrivna projekten för att utveckla huvudbanan och järnvägsförbindelsen Åbo-Helsingfors har framskridit planenligt.
 - Under finansieringsperioden efter 2027 kan man ansöka om finansiering även för projekt som planeras av projektbolag, om planeringen har framskridit planenligt och beslut har fattats om den nationella finansieringen av projekten.
 - CEF-fonden fortsätter att utnyttjas för finansieringen av Digirata fram till 2040-talet.
 - De ovan presenterade planen för utnyttjande av CEF-finansiering preciseras när beslut fattas om innehållet i det fleråriga arbetsprogrammet för Fonden för ett sammanlänkat Europa, villkoren för ansökningsomgångarna samt allokeringen till finansieringsinstrumentets olika tyngdpunkter.

EU:s facilitet för återhämtning och resiliens

EU:s toppmöte i juni 2020 drog upp huvudlinjerna för EU:s flerårsbudget samt återhämtningsinstrument (Next Generation EU). En central del i återhämtningsinstrumentet består av faciliteten för återhämtning och resiliens (RRF). För att få RRF-finansiering måste ett medlemsland lägga fram en nationell plan för återhämtning och resiliens för kommissionen. Den ska omfatta en reform- och investeringsagenda för 2021-2023. Strävan är att utnyttja faciliteten för återhämtning och resiliens (RRF) för att genomföra mål och åtgärder i den riksomfattande trafiksystemplanen i början av planeringsperioden.

Regeringen har angett följande riktlinjer för den fortsatta beredningen av användningen av medel från EU:s återhämtningsinstrument:

Finansieringen från faciliteten för återhämtning och resiliens allokeras under den av arbetsgruppen samordnade fortsatta beredningen preliminärt till sex prioriterade områden som ger snabba effekter och överensstämmer med rekommendationerna för EU:s ekonomiskpolitiska planeringstermin som följer (md euro). Prioriteringarna överlappar delvis varandra och en åtgärd kan stödja flera prioriteringar.

1. Genom utbildning och forsknings- och innovationsverksamhet når Finland åter hållbar tillväxt 0,4-0,5
2. Den gröna omställningen stöder en struktumvandling inom ekonomin 0,9-1,2
3. Finlands internationella konkurrenskraft tryggs 0,15-0,3
4. Ytterligare satsningar på hållbar infrastruktur och digitalisering 0,2-0,4
5. Arbetsmarknaden, tjänster riktade till arbetslösa och utveckling av arbetslivet 0,15-0,3
6. Åtgärder som förbättrar tillgången till social- och hälsovårdstjänster och ökar kostnadseffektiviteten 0,3-0,4

Genom planen för återhämtning och resiliens eftersträvas strukturella reformer samt enhetliga investeringshelheter som stödjer dem. När helheterna bildas betonas följande horisontella kriterier:

- långsiktiga positiva effekter
- åtgärder som ökar tillväxtpotentialen samt den ekonomiska och sociala hållbarheten och sammanhållningen
- åtgärder som stöder den gröna omställningen och digitaliseringen och ökar produktiviteten i hela landet
- finansieringen är tillfällig.

Finlands officiella plan som gäller programmet för hållbar tillväxt ska sändas till EU senast i april 2021. Utbetalning av understöd från faciliteten för återhämtning och resiliens förutsätter att de mål som satts för investeringar och reformer nås. Etappmålen och genomförandet av reformer och investeringar följs regelbundet och rapporteras till kommissionen.

Inkomstprognoserna för återhämtningsinstrumentet och motsvarande anslagsmedel tas in i den första tilläggsbudgetpropositionen för 2021, i planen för de offentliga finanserna 2022–2025 och i statsbudgetarna för 2022 och 2023.

Målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och de strategiska riktlinjer som preciserar dem erbjuder möjlighet att bedöma hur RRF-finansieringen utnyttjas för att främja målen för den riksomfattande trafiksystemplanen. Särskilt målen att främja hållbar trafik och förbättra trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet gör det möjligt att bilda helheter som omfattar flera prioriteringar.

Genom att utnyttja data och digitaliseringen inom trafiksystemet är det möjligt att utforma nya verksamhetsmodeller och reformera strukturerna. Ett betydande sätt att effektivisera trafiksystemet är att digitalisera trafikregleringen, vilket kan förbättra transporterans och mobilitetens effektivitet och samtidigt skapa produkter med hög förädlingsgrad för den internationella exportmarknaden. Ett bra exempel på detta är projektet Digirata som syftar till digitalisering av styrningen av spårtrafiken.

(Avsnittet som gäller EU:s facilitet för återhämtning och resiliens uppdateras senast i början av 2021).

Strukturfondsfinansiering

Följande program för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), som gäller 2021-2027, bereds som bäst under arbets- och näringsministeriets ledning. Under den nuvarande finansieringsperioden har projekt inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde stötts med cirka 60 mn euro (ca 50 projekt) i östra och norra Finland. Infrastrukturinvesteringar finansieras med s.k. specialstöd för glesbebodda områden, varför genomförandeområdet är begränsat till östra och norra Finland. EU-stödet har täckt cirka hälften av kostnaderna.

- Staten och kommunerna utnyttjar i mån av möjlighet finansiering ur Europeiska regionala utvecklingsfonden för att utveckla trafiksystemet 2021-2027. Staten och kommunerna främjar genomförandet av mål och åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen med finansiering ur regionala utvecklingsfonden.

5.6.3. Samarbete, påverkan och underhåll av lägesbilden

- När trafiksystemet utvecklas bedrivs omfattande internationellt samarbete och beaktas internationella utvecklingstrender och förändringar i verksamhetsmiljön som påverkar trafiksystemet i Finland. Särskild uppmärksamhet fästs vid nordiskt samarbete och gemensam EU-intressebevakning.
- Staten påverkar beredningen av internationell och Europeiska unionens lagstiftning aktivt så att den stödjer målen för den riksomfattande trafiksystemplanen. Påverkan effektiviseras särskilt inom den internationella sjöfartsorganisationen. Viktiga internationella föremål för påverkan under kommande år är till exempel överinternationella bestämmelser om minskning av trafikutsläppen och utnyttjande av data samt automatisering och den ovan beskrivna reformen av förordningen om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet. Finlands internationella tillgänglighet påverkas också kännbart av till exempel internationella avtal om flygtrafik. När det gäller finansieringen av trafiksystemet är det viktigt att påverka så att EU:s finansieringsmöjligheter kan utnyttjas fullt ut för att utveckla det nationella trafiksystemet, på det sätt som beskrivs ovan.

Hänför sig till följande strategiska riktlinjer:

- **regionernas internationella tillgänglighet**
- **tillgängligheten mellan regionerna**
- tillgängligheten inom regionerna
- servicenivån på resor och transporter
- hållbarhet
- effektivitet

5.7. Utveckling av trafiksystemplaneringen

Den riksomfattande trafiksystemplaneringen är fortlöpande verksamhet, för vilken kommunikationsministeriet svarar i samarbete med Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Förutom på nationell nivå bedrivs trafiksystemplanering över landskapsgränserna, inom landskapen samt i stadsregioner och kommuner. Trafiksystemplaneringen som process bygger på växelverkan och samarbete. Målet är att utarbetandet av riksomfattande trafiksystemplaner ska stärka samarbetet mellan olika aktörer. I reformen av markanvändnings-

och bygglagen ingår eventuellt en förpliktelse att utarbeta en stadsplan i regioner där MBT-avtal ingås. I dessa regioner bedrivs redan nu trafiksystemplanering.

Konsekvensbedömning är en väsentlig del av trafiksystemplaneringen. Bedömningen förbättrar planeringen, främjar kunskapsbaserat beslutsfattande samt gör lösningarna mer genomskådliga och acceptabla. Miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program ligger till grund för bedömningen. Utöver miljökonsekvenserna är det viktigt att producera omfattande information med avseende på alla mål för planen. För närvarande finns det inte något heltäckande riksomfattande trafikprognosmodellsystem för systematisk produktion av kvantitativ bedömningsdata i Finland. Under de följande åren är det synnerligen viktigt att bygga upp ett trafikprognosmodellsystem som grund för långsiktig trafiksystemplanering.

- Staten utvecklar en samarbetsmodell mellan nationell och regional nivå för trafiksystemarbetet genom att inrätta ett omfattande trafiksystemforum som samlas regelbundet samt genom att inleda årliga diskussioner med regionala trafiksystemaktörer enligt regioner som grundar sig på landskapsförbundens trafiksystemsamarbete över landskapsgränserna. I trafiksystemforumen behandlas aktuella frågor i anslutning till utvecklingen av trafiksystemet: till exempel lägesbilden för trafiksystemet (trafiksystemanalys), uppföljning av den riksomfattande trafiksystemplanen och utveckling av förfarandena vid konsekvensbedömning. I diskussionerna med regionerna går man igenom verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen ur regional synvinkel.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och NTM-centralerna) deltar även i fortsättningen i trafiksystemarbetet över landskapsgränserna samt inom landskapen och stadsregionerna i enlighet med sina uppgifter. Staten bedömer behoven av att ändra lagstiftningen om myndigheternas uppgifter med avseende på utvecklingen av trafiksystemet. Utvecklingen av trafiksystemet diskuteras också i tväradministrativa regionutvecklingsdiskussioner mellan staten och landskapsförbunden.
- Staten, landskapsförbunden, stadsregionerna och kommunerna utvecklar trafiksystemplaneringsmetoderna och det tväradministrativa samarbetet. För kommunernas del beaktas i utvecklingsarbetet till exempel resultatet av EU-samarbetet kring stadstrafiken i tillämpliga delar.
- De stadsregionplaner som eventuellt ingår i reformen av markanvändnings- och bygglagen utarbetas i samarbete med trafiksystemplanerna i de största stadsregionerna med beaktande av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och statens finansieringsplan.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar analysen av trafiksystemet. Analysen bygger på kvantitativ och kvalitativ information om trafiksystemets nuläge samt prognostiseringsarbete som gäller framtiden och förändringar i verksamhetsmiljön. Trafiksystemanalysen erbjuder regelbundet uppdaterad information och betjänar sålunda trafiksystemplaneringen och utvecklingen av trafiksystemet inte bara på nationell utan också regional nivå. Dessutom främjar trafiksystemanalysen kunskapsbaserat beslutsfattande. I trafiksystemanalysen fästs särskild uppmärksamhet vid granskning av tillgänglighetens olika delområden och den innefattar också en strategisk lägesbild för transportnätet som utarbetas i samarbete med Trafikledsverket och uppdateras regelbundet. Landskapsförbunden, stadsregionerna och kommunerna deltar i produktionen av information.

- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar som ett led i trafiksystemanalysen en uppföljningsmodell för den riksomfattande trafiksystemplanen i samarbete med andra aktörer. Uppföljningsmodellen innehåller mätare med vilkas hjälp man kan följa bland annat hur målen för planen och de mål som satts i lagen om trafiksystem och landsvägar uppnås. Den information som fås från uppföljningen av planen utnyttjas när den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetas och i annat beslutsfattande. Uppföljningen av planen kommuniceras regelbundet.
- Staten (kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket) fortsätter att utveckla konsekvensbedömningen i fråga om trafiksystemet och främjar kunskapsbaserat beslutsfattande. Utveckling av det kunskapsbaserade beslutsfattandet förbättrar också genomskådligheten hos beslutsfattandet. Som ett led i bland annat konsekvensbedömningen utvecklar Transport- och kommunikationsverket i samarbete med andra aktörer den riksomfattande trafikprognosmodellen så att den kan användas när kommande riksomfattande trafiksystemplaner utarbetas. Uppbyggnaden av trafikprognosmodellssystemet förutsätter att Transport- och kommunikationsverkets omkostnader utökas med i medeltal 1,5 miljoner euro per år under 2021-2024. Systemet bedöms vara klart 2027, och från och med det uppskattas omkostnaderna till 250 000 euro per år. Staten (Trafikledsverket) utvecklar konsekvensbedömningen i fråga om trafikledsprojekt och basunderhållet.
- Staten och andra aktörer samarbetar för att utveckla förfarandena vid konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningsförfarandena förenhetligas för att få tillstånd jämförbara resultat så att landskapsförbunden och kommunerna i mån av möjlighet inför konsekvensbedömningsförfaranden som är enhetliga med dem som används på nationell nivå bland annat för att göra beslutsfattandet mer genomskådligt.

5.8. Finansieringsreserveringar och sammanställningar enligt temaområde

5.8.1. Finansieringsreserveringar

Av staten och stadsregionerna samfinansierade trafikledsprojekt och utveckling av servicen

- Staten reserverar sammanlagt 22,8-100 mn € per år för nya avtalsliknande infrastrukturprojekt som samfinansieras tillsammans med stadsregionerna och eventuell utveckling av servicen 2024-2032 (sammanlagt ca 661 mn €). I början av planeringsperioden styrs finansiering i huvudsak till infrastruktur som betjänar hållbar trafik i stadsregioner och statens nät.

Utöver infrastruktur är det möjligt att med finansieringsreserveringen komplettera till exempel åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken i stadsregioner särskilt i slutet av planeringsperioden. Närmare beslut om allokering av finansieringen fattas i huvudsak som en del av statens och stadsregionernas MBT-avtal och uppdateringarna av dem.

Finansiering av pilotprojekt

- För andra pilotförsök än de som särskilt anges i åtgärderna reserverar staten sammanlagt 86 miljoner euro 2022-2032. Genom pilotförsök främjas i synnerhet utnyttjandet av information och automatiseringen i trafiksystemet. I pilotprojekten ingår dessutom projekt som gäller hinderlösa resekedjor samt stadslogistikprojekt.
- När det gäller utnyttjandet av data och automatiseringen styrs finansiering till pilotprojekt inom vägtrafiken (inkl. försök som gäller trafikledsinfrastruktur) samt andra testningsprojekt, utveckling av digital luftfartsdata samt försök med obemannad lufttrafik samt utveckling av och försök med smarta farledskoncept inom sjöfarten samt utveckling av den digitala informationens täckning och informationsutbytet inom sjöfarten. EU-finansiering söks för pilotprojekten.
- Finansiering styrs till utvecklingsprojekt som automatiseringen förutsätter för kommunikationsnätets del och EU-finansiering söks för dem.

5.8.2. Sammanställningar enligt temaområde

Stadsregioner

För stadsregionernas del framhävs i åtgärderna enligt planen hållbarhetsmålet och strategiska riktlinjer enligt vilka målet är att människornas möjligheter att välja hållbarare mobilitetsformer förbättras särskilt i stadsregioner. I stadsregionerna stöds utsläppsminskningarna av till exempel befolkningsunderlaget, den täta samhällsstrukturen och urbaniseringen. Genom att främja kollektivtrafik, gång och andra hållbara mobilitetsformer kan man ta steg mot en utsläppsminskning. Dessutom utvecklar staten och stadsregionerna sitt avtalsbaserade samarbete i anslutning till trafiknät och transportservice.

I stadsregionerna främjas hållbar mobilitet genom ett mångsidigt metodurval. Trafiklederna hålls i skick och utvecklas så att det är möjligt att främja hållbar mobilitet (t.ex. spårtrafik, gång- och cyklingsinfrastruktur samt infartsparkering). Under planeringsperioden reserverar staten sammanlagt 22,8-100 miljoner euro per år under 2024-2032 för inköp av infrastruktur och tjänster som samfinansieras tillsammans med stadsregionerna. På det sätt som överenskoms i MBT-avtalen och uppdateringar av dem finansieras med dessa pengar infrastruktur som betjänar hållbar trafik i stadsregioner och statens nät. Dessutom är det möjligt att använda finansieringsreserveringen för att finansiera kollektivtrafik särskilt i slutet av planeringsperioden. I stora stadsregioner och medelstora stadsregioner strävar man efter att utöka serviceutbudet inom kollektivtrafiken genom att öka den offentliga finansieringen av kollektivtrafiken. Samtidigt som man försöker utöka utbudet av kollektivtrafik, utvecklas mobilitetstjänsterna och resekedjorna bland annat genom att utnyttja data samt förbättra samarbetet mellan aktörerna. Utvecklingen av resekedjorna betjänar hela landet, även stadsregionerna. I stadsregionerna utvecklas centrala knutpunkter för persontrafiken till centrum för hållbar trafik. Kollektivtrafiken utvecklas också mellan stadsregionerna. I stadsregionerna satsar man också på att utveckla stadslogistiken.

Glesbygdsområden

Av planens mål och strategiska riktlinjer framhävs i glesbygdsområden säkerställande av tillgängligheten: det ska gå att nå områdena inom skälig tid med något färdmedel eller en kombination av färdmedel. Genom att säkerställa tillräcklig tillgång till och servicenivå på kommunikationsnäten säkerställs möjlighet att utföra arbete och anlita service oberoende av platsen. Även i glesbygdsområdena utvecklas hållbar trafik och görs satsningar på kostnadseffektivt ordnade trafik tjänster.

Genom åtgärder inom basunderhållet strävar man efter att säkerställa en säker och smidig trafik i hela landet. Särskilt beaktandet av att kostnaderna för vinterunderhåll och reparationer på trafikledsnätet stiger under planeringsperioden betjänar glesbygdsområdenas behov. Höjningen av anslaget för understöd för enskilda vägar och höjningen av understödsprocenten möjliggör fler grundförbättringsprojekt på enskilda vägar.

Genom utvecklingsfinansiering för trafiknäten strävar man efter att förbättra tillgängligheten i hela landet. Finansieringen av landsvägarna styrs till de viktigaste objekten på huvudlederna och förbättring av servicenivån på punktvisa objekt runt om i Finland. På det lägre vägnätet försöker man genomföra de akuta och viktigaste objekten. Förverkligandet av omfattande grundreparations- och förbättringsobjekt på bannätet förbättrar tillgängligheten i hela Finland.

När kollektivtrafik genomförs och i samarbetet kring den beaktas också glesbygdsområdenas särdrag när det gäller tidvis ringa serviceutbud och efterfrågan och de särskilda behov som hänför sig till detta samt främjas säkerställandet av verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafik tjänster på marknadsvillkor. Regionala aktörer kan stödja sig på definitionerna av servicenivå inom fjärrtrafiken när de planerar sin service. Genom att utveckla aktörernas samsarbetsmodeller och upphandling tryggas tillgången till grundläggande och kostnadseffektiva mobilitetstjänster i glesbygdsområden.

Fungerande resekedjor och utvecklingen av dem betjänar också glesbygdsområden genom att de knyts till de regionala och riksomfattande servicenäten. Till exempel utvecklad komplement mellan olika biljettsystem spelar en viktig roll för smidiga resekedjor i hela landet. Samtidigt tryggas i synnerhet för pendlingen viktiga förbindelser från områdena till landskapscentrum eller andra viktiga centrum.

Den försämrade stomkollektivtrafiken i glesbygdsområden förbättras och på så vis stöds en grund för kombinerande av lagstadgade persontransporter. Strävan är att främja kombinerade persontransporter genom att stödja sig på smart teknik och service på marknadsvillkor.

När passagerarinformationen samt biljett- och avgiftssystemen utvecklas ligger huvudvikten på landsortsbetonade områden, eftersom servicen är mest bristfällig där. På så vis får passagerarna också effektivare kunskap om mindre omfattande service och kan utnyttja den.

Transportstödet minskar de transportkostnader som uppstår för små och medelstora företag i avlägsna områden på grund av långa avstånd och förbättrar företagsverksamhetens lönsamhet i dessa områden. Genom att utveckla förbindelsefartygstrafiken kan man svara på behoven av skärgårdstrafik bättre än nu.

Näringslivets transporter

Av målen och strategierna framhävs för godstrafikens del tillgänglighet: med hjälp av trafiksystemet vill man garantera tillgänglighet i hela Finland och svara på näringslivets behov. För näringslivet är det särskilt viktigt med smidiga internationella transporter och tillgång på arbetsrelaterade resor.

Vid finansieringen av underhåll, reparationer, förbättring och planering av trafikledsnätet utvecklas servicenivån kostnadseffektivt för näringslivets och pendlings behov. För näringslivet viktiga förbindelser mellan landskapscentrum och förbindelserna till Helsingfors från olika håll i Finland prioriteras. Smidiga internationella transporter säkerställs och sjöfartens verksamhetsförutsättningar inkl. vintersjöfarten utvecklas. Detta är förutsättningar för fungerande internationell godstrafik.

Landsvägar i bättre skick och en ändamålsenlig nivå på vinterunderhållet effektiviserar näringslivets landsvägstransporter och främjar utsläppsminskningar. En kraftig satsning på reparations- och förbättringsobjekt på bannätet bidrar också till en funktionssäker och punktlig godstrafik. Som ett led i förbättringsåtgärderna på bannätet styrs finansiering till bland annat förbättringar av lastningsplatserna för rundvirke. Utvecklingsfinansiering för landsvägarna styrs till objekt som stödjer näringslivets verksamhetsförutsättningar i hela landsvägsnätet. Prioriteringen av nätet av huvudleder betjäna särskilt näringslivets behov och också på det lägre vägnätet strävar man efter att åtgärda de problem som är mest kritiska med tanke på näringslivet.

Dessutom utvecklar staten vintersjöfarten, som är väsentlig för den internationella godstrafiken. Utvecklingen av sjövägarna möjliggör nya betydande industriinvesteringar och ökade sjötransporter i anslutning till dem och genom finansieringen för förbättringar utökas de smarta säkerhetsanordningarna.

Med hjälp av projektet Digirata är det möjligt att förbättra bannätets kapacitet och säkerhet även för godstrafikens del.

Säkerställda utvecklingsmöjligheter för Helsingfors-Vanda flygplats och bevarande av flygplatsnätverket samt stöd för flygplatser och flygtrafik betjäna flygfraktens samt näringslivets behov.

Ökade understöd för enskilda vägar och höjd understödsprocent betjäna framför allt jord- och skogsbrukets transportbehov. Enskilda vägar är också en viktig del av internationella transportkedjor.

Strävandena att avkorta reparationsskulden på gatunätet underlättar bland annat distributionstrafiken. Förutsättningarna för hamntrafik i gatunätet inkl. viloplats för tung trafik har beaktats separat.

Med hjälp av trafikledning effektiviseras användningen av trafiksystemet och trafikdata, vilket gör även godstrafiken smidigare.

I fråga om transporttjänsterna främjas effektiva transporter och utsläppsminskningar med bland annat digitala metoder och det görs möjligt att övergå till hållbarare transportformer. Sjöfartens verksamhetsförutsättningar utvecklas med beaktande av även möjligheterna till transporter på inre vattenvägar. För att främja dessa saker görs utredningar om möjligheterna

att effektivisera logistiken och minska utsläppen, främja kombinerade transporter och utvärdera transitotrafikens konsekvenser som stöd för utvecklingsåtgärderna.

Kommunerna stöds vid utvecklingen av effektivare samt miljövänligare stadslogistik, användningen av miljövänligare, tystare och mindre distributionsmateriel främjas och adressuppgifternas användbarhet för stadslogistikens behov förbättras. När förbindelsefartygstrafiken och landsvägsfärjorna utvecklas beaktas näringslivets, till exempel turismens utvecklingsbehov. Fortsatta transportstöd sänker transportkostnaderna för företag i avlägsna områden.

Arbetet med att utveckla gränsövergångsställena och deras förbindelser tillsammans med grannstaterna ger möjligheter att utveckla den gränsöverskridande godstrafiken.

Frågor i anslutning till utnyttjandet av data och automatiseringen

Utnyttjandet av data och automatiseringen är metoder att främja samtliga mål i planen. Enligt de strategiska riktlinjerna utnyttjas de möjligheter som digitaliseringen erbjuder fullt ut i samtliga trafikformer.

Utnyttjandet av data främjas kraftigt under planeringsperioden genom att utnyttja de möjligheter som Traffic Management Finland Groupin (TMFG), som svarar för trafikledningen i fråga om alla trafikformer, erbjuder. Med hjälp av statlig finansiering ges tillhandahållarna av transportservice möjlighet att tillämpa enhetliga och rejäla verksamhetsmodeller överstiger gränserna mellan olika trafikmedel när de utvecklar nya tjänster. Dessutom arbetar man aktivt för att främja utnyttjandet av data och automatiseringen internationellt och vid behov genom lagstiftning samt genom att främja pilotförsök som främjar ny teknik och automatisering inom alla trafikformer.

Genom utnyttjandet av data effektiviseras såväl trafikledshållningen, näringslivets transporter som resekedjornas funktion. Till exempel sammanställd tidtabells- och ruttinformation och mer kompatibla biljett- och avgiftssystemen bidrar till att främja användningen av hållbara mobilitetsformer. Genom finansiering av pilotförsök säkerställs förutsättningarna att utveckla automatiseringen i Finland.

Genom digitaliseringen kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare samt trafikutsläppen minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller. Genomförandet av projektet Digirata säkerställer en fungerande järnvägstrafik även i framtiden när det nuvarande signalsystemet blir föråldrat.

En förutsättning för digitalisering av trafiksystemet är heltäckande kommunikationsnät. När de utvecklas är målet att säkerställa att det på trafikleder och i knutpunkter finns heltäckande kommunikationsförbindelser som räcker till för det aktuella behovet. Genom att utnyttja data och främja automatiseringen ges företagens i branschen också möjligheter att utöka sin affärsverksamhet.

6. Statens finansieringsplan

I statens finansieringsplan har de uppskattade anslagen för utveckling av trafiksystemet 2021-2032 sammanställts. Genomförandet av finansieringsplanen är beroende av ram- och budgetbesluten.

Statens finansieringsplan ses över vid behov när planen för de offentliga finanserna ändras. Finansieringsplanen består i huvudsak av anslagen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde (tabell 1).

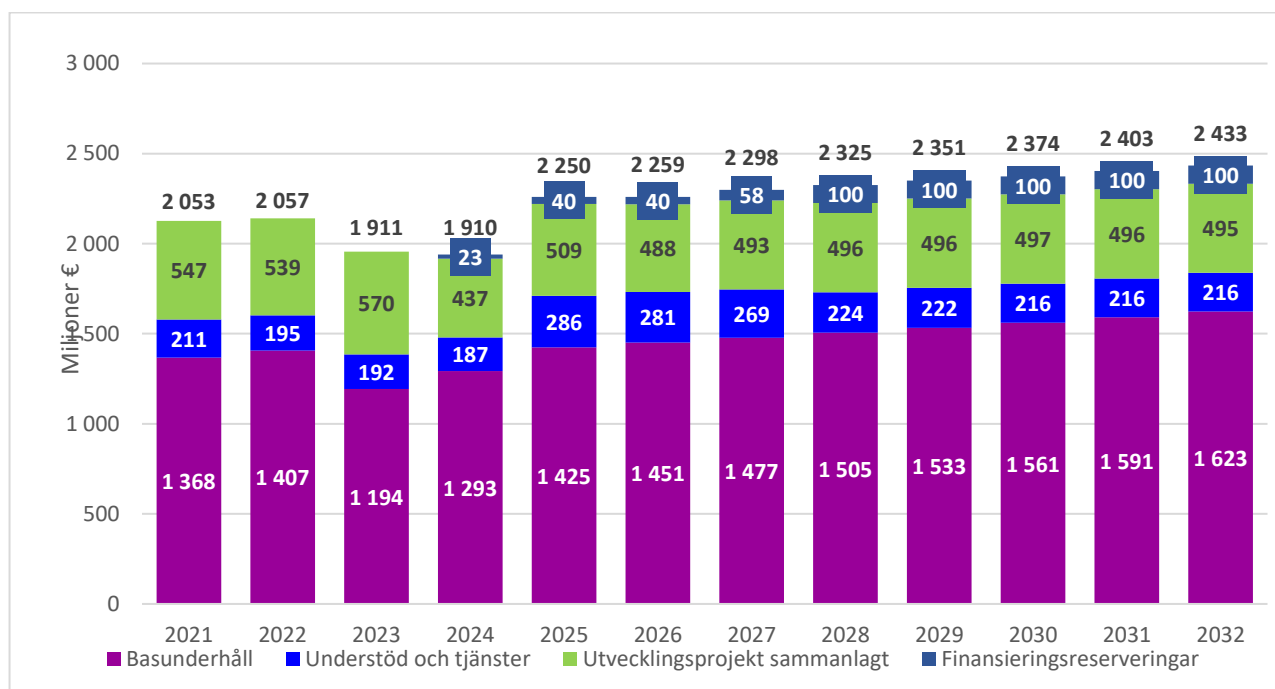
För kommunernas del orsakar den riksomfattande trafiksystemplanen merkostnader i synnerhet för att främja hållbara transporter, eftersom statens tilläggsstöd för till exempel kollektivtrafik förutsätter motsvarande satsningar för kommunernas del.

Tabell 1. Den beräknade finansieringen för utveckling av trafiksystemet inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2021-2032 (siffrorna miljoner euro).

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Sammanlagt
Basunderhåll	1 368	1 411	1 194	1 293	1 424	1 450	1 476	1 505	1 532	1 560	1 590	1 622	17 425,3
Beslutade utvecklingsprojekt i trafikledsnätet (inkl. livscykelprojekt)	469,8	448,1	330	241,2	207,7	198,1	68,3	69	66,8	38,1	38,1	38,1	2 213,2
Nya utvecklingsprojekt i trafikledsnätet enligt planen samt Digirata	4,7	7,9	196	189,1	293,2	291,9	418,5	426,8	429	458,5	458,4	456,4	3 630,4
Finansieringsreservering för stadsregioner	0	0	0	22,8	39,9	39,9	58,4	100	100	100	100	100	640,4
Understöd													
Understöd för kommunernas spårtrafikprojekt (redan beslutade projekt)	67,1	43,2	12,6	7,2	35,1	35,1	35,1	0	0	0	0	0	232,3
Understöd för skötsel och underhåll av enskilda vägar	13	13	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	276
Främjande av gång och cykling i gatunätet	3,5	3,5	3,5	3,5	30	30	30	30	30	30	30	30	254
Utveckling av infartsparkering i gatunätet	0	0	0	0,	10	10	10	0	0	0	0	0	30

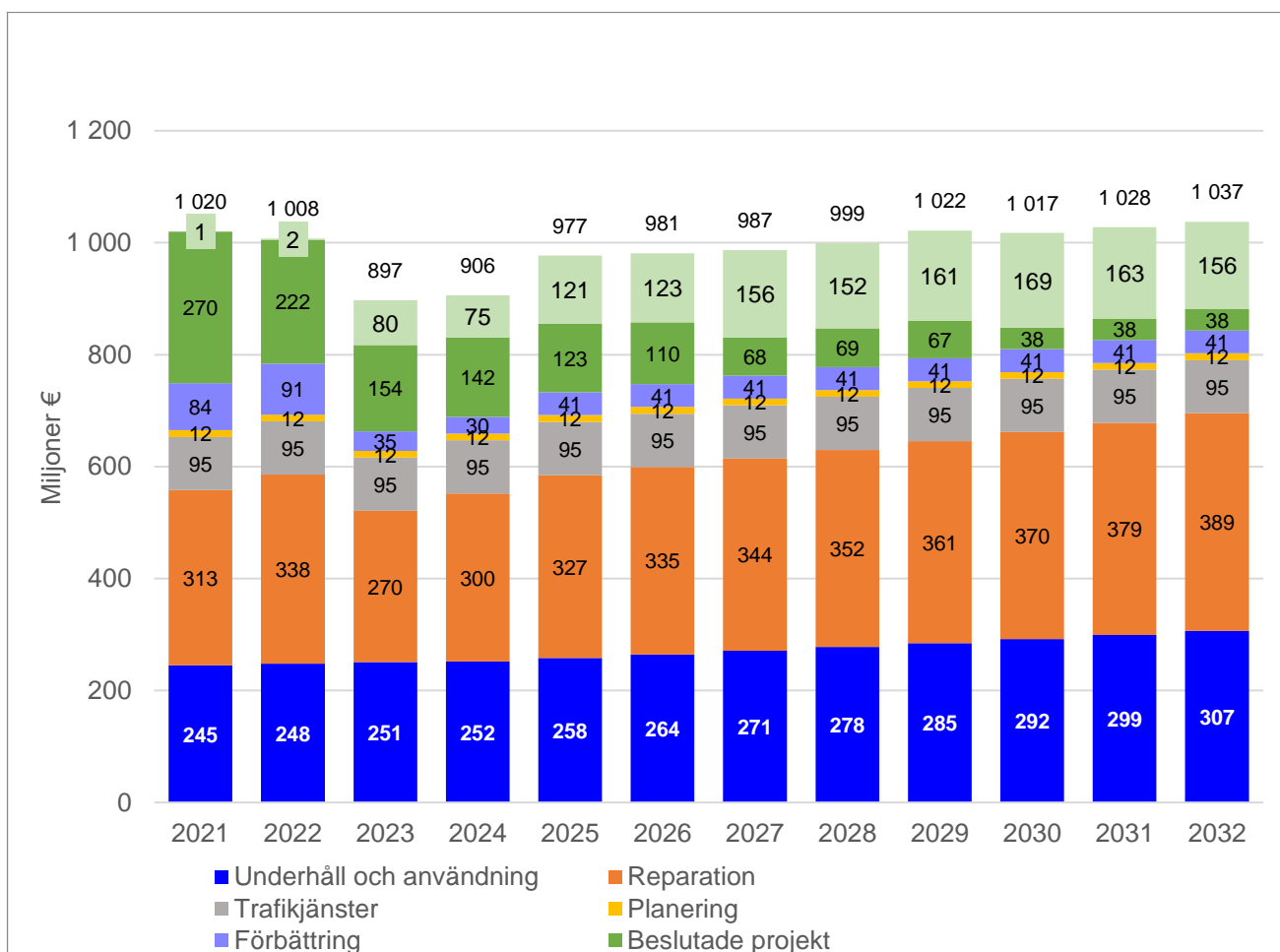
Flygplatser utanför Finavias flygplatsnätverk	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	10,8
Tjänster													
Köp av tågtrafik	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	386
Köp av flygtrafik	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Köp av förbindelsefartygstrafik	19,1	20,4	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	218,4
Upphandling av persontrafik för att nå service-nivåmålet	0	0	0	0	10	10	10	10	8	0	0	0	48
Stöd för offentlig persontrafik i stora stadsregioner	13,3	13,3	13,3	13,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	319
Stöd för offentlig persontrafik i medelstora stadsregioner	8,1	8,1	8,1	8,1	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	16,1	16,1	16,1	151,5
Av NTM-centralerna ordnad busstrafik	32,3	32,3	32,3	32,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	435,9
Mobilitetsstyrning	0,6	0,6	0,6	0,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	22,4
Basservice för digital affärsverksamhet (TMFG)	0	5	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Pilotförsök	0	6,5	15	15	15	15	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	86
Kompatibla biljettsystem och resekedjor i glesbygdsområden	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Utveckling av passagerarinformation i knutpunkter	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	6
Kombinerade persontransporter	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	9
Klimatbaserade åtgärder	19,9	14,1	14,1	14,1	15,6	15,6	15,6	15,6	15,6	15,6	15,6	15,6	187
Sammanlagt	2 053	2 057	1 911	1 910	2 250	2 259	2 298	2 325	2 351	2 374	2 403	2433	26 624

I figur 11 presenteras den uppskattade finansieringen av utvecklingen av trafiksystemet fördelad på basunderhåll, utveckling av trafiknätet, understöd och tjänster samt finansieringsreservering för statens och stadsregionernas samfinansierade köp av infrastruktur och tjänster 2021-2032.

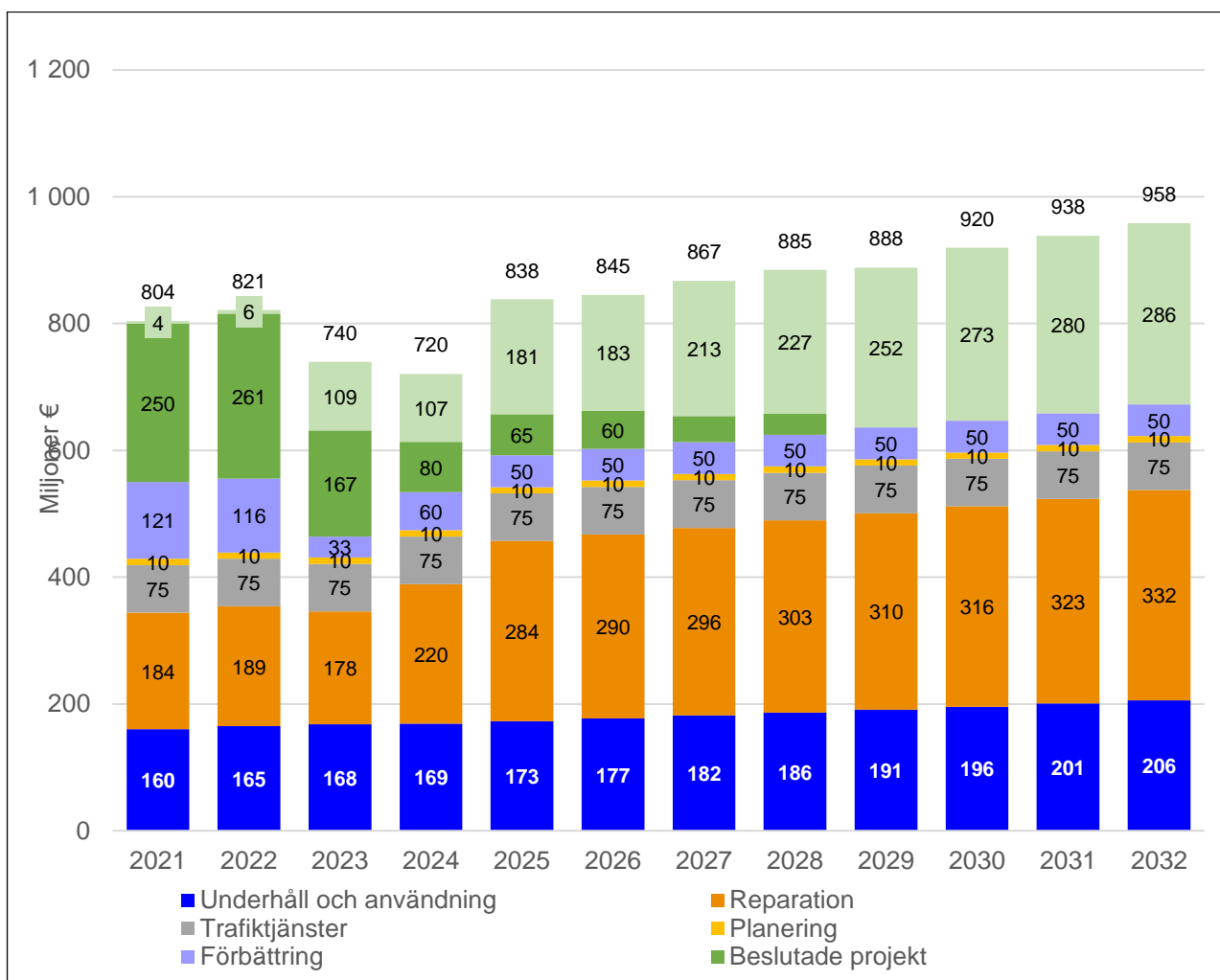


Figur 11. De uppskattade anslagen för utveckling av trafiksystemet inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde under planeringsperioden. Med finansieringsreserveringar hänvisas till statens och stadsregionernas samfinansierade köp av infrastruktur och tjänster.

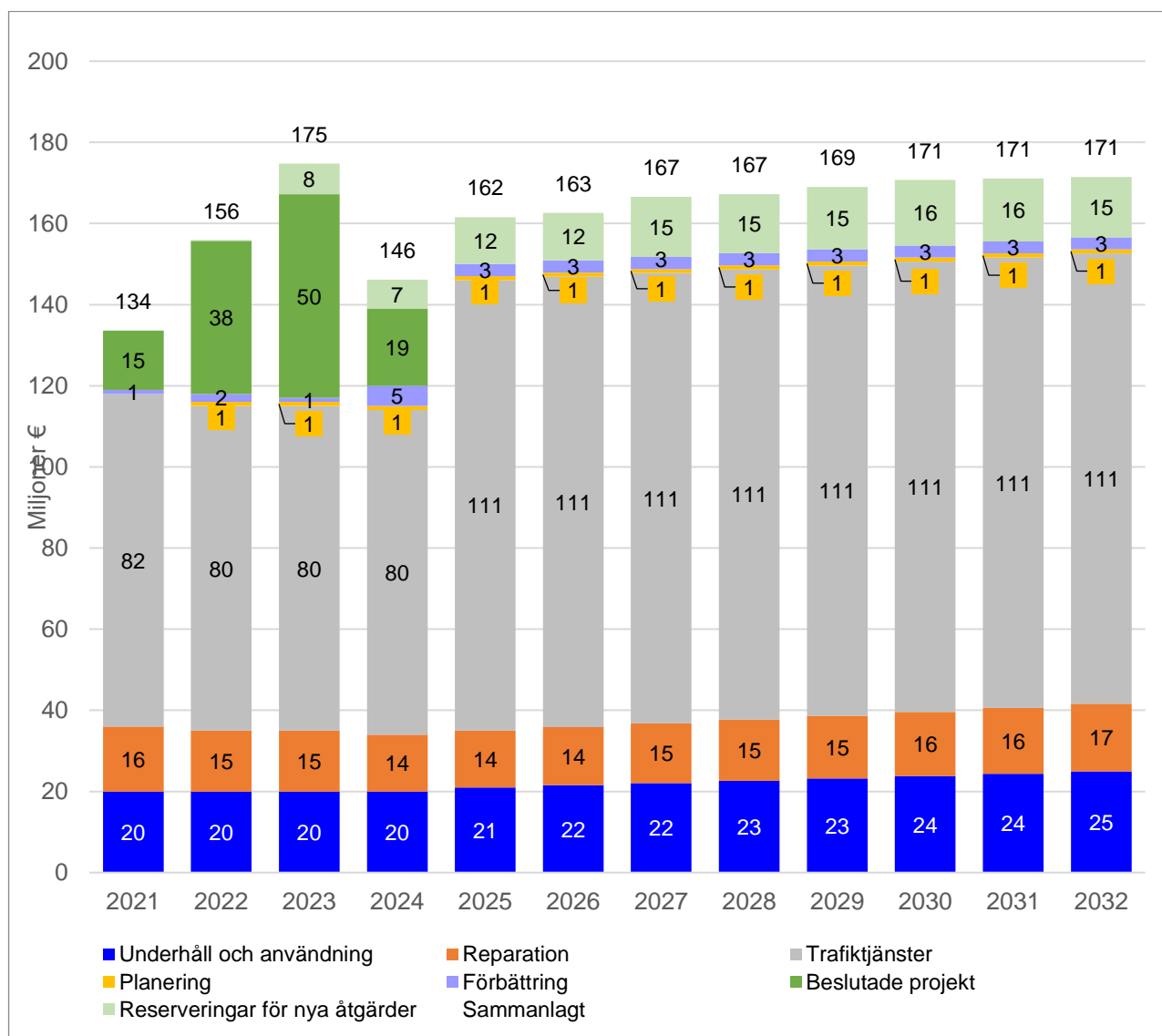
Inriktningen av anslaget för bastrafikledshållning beskrivs dessutom enligt produkt (underhåll, reparationer, förbättring och trafik tjänster) i figurerna 12-14.



Figur 12. Basunderhållet enligt produkt på landsvägarna, beslutade utvecklingsprojekt på landsvägarna samt planenlig utveckling av landsvägsnätet (=reserveringar för nya åtgärder).



Figur 13. Basunderhållet enligt projekt i järnvägsnätet, beslutade utvecklingsprojekt i järnvägsnätet samt planerig utveckling av järnvägsnätet (=reserveringar för nya åtgärder).



Figur 14. Basunderhållet enligt produkt på vattenvägarna, beslutade utvecklingsprojekt på vattenvägarna samt planerig utveckling av vattenvägarna (=reserveringar för nya åtgärder).

Verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen förutsätter att kommunikationsministeriets förvaltningsområde garanteras tillräckliga resurser. För Trafikledsverkets del borde det årliga omkostnadsanslaget höjas permanent med uppskattningsvis 1,19 miljoner euro, för NTM-centralernas del med 0,7 miljoner euro och för Transport- och kommunikationsverkets del de första åren med uppskattningsvis 3,62 miljoner euro per år. Behoven av att höja Trafikledsverkets och NTM-centralernas omkostnadsanslag baserar sig särskilt på utarbetandet av planeringsprogrammet och investeringsprogrammet för långsiktig utveckling av trafikleds-nätet samt på utvidgningen av projektbedömningen. För Transport- och kommunikationsverkets del orsakas behoven av att höja omkostnadsanslagen särskilt av att hela trafiksystemet utvecklas för att betjäna trafiksystemanalysverksamheten samt verkställandet av åtgärder som grundar sig på person- och godstrafiktjänster, understöd och utnyttjande av data. Transport- och kommunikationsverket spelar en viktig roll i fortsättningen även vid utnyttjandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa.

7. Sammanfattning av konsekvensbedömningen

(Kompletteras i den slutliga planen när konsekvensbedömningen blivit klar)

8. Inför följande plan

Följande riksomfattande trafiksystemplan utarbetas så att beslut om den kan fattas våren 2025.

Vid beredningen av följande riksomfattande trafiksystemplan beaktas särskilt behoven av att utveckla trafiksystemet till följd av främjandet av fossilfria transporter samt coronasituationens inverkan på efterfrågan och utbudet på transporter.