

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022–2029, utkast den 21 juni 2021.

Sammandrag

Utgångspunkter och principer för investeringsprogrammet för trafikledsnätet

Trafikledsverket sammanställer varje ett 8-årigt investeringsprogram för statens trafikledsnät som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen, Trafik 12-planen. Investeringsprogrammet för 2022–2029, som grundar sig på Trafikledsverkets uppgifter, är ett förslag till genomförande av järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter.

Trafiknätets strategiska lägesbild är en viktig utgångspunkt för investeringsprogrammet. I den beskrivs de behov i trafikledsnätet som investeringsprogrammet ska uppfylla. Den strategiska lägesbilden innehåller dock fler behov än vad man kan svara på med investeringsprogrammets finansieringsnivå och under dess tidsperiod. Därför måste även projekt enligt lägesbilden prioriteras utifrån effektivitet och samhällspåverkan. Små projekt inom investeringsprogrammet svarar också på mindre behov som inte har inkluderats i den strategiska lägesbilden. Investeringsprogrammet används bl.a. i beredningen av budgetpropositionen. I investeringsprogrammet ingår stora utvecklingsprojekt, stora renoveringsprojekt och projekthelheter samt mindre förbättringsprojekt. Investeringsprogrammet omfattar också projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet. Projekt som finansieras via projektbolag, utvecklingsprojekt som har beslutats om tidigare och en del av åtgärderna inom bastrafikledshållningen ingår inte i investeringsprogrammet.

Investeringsprogrammet grundar sig på den information som konsekvensbedömningen ger. I konsekvensbedömningen har man identifierat de betydande konsekvenserna av varje projekt. De uppskattade helhetskonsekvenserna åskådliggör hur investeringsprogrammet som helhet förverkligar Trafik 12-planen och dess mål, och å andra sidan vilka riktlinjer programmet inte stöder. Bedömningen av helhetskonsekvenserna av ban-, landsvägs- och farledsprojekten har gjorts med stöd av lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, den s.k. SMB-lagen). Konsekvenserna har i allmänhet jämförts med nollalternativet Ve0, där projekten inte genomförs. För att få en mer heltäckande bild av konsekvenserna har man i fråga om vägnätets servicenivå också beskrivit situationen jämfört med nuläget och basprognosen för trafiken. I konsekvensbedömningen på hela programnivån har det varit nödvändigt att identifiera förändringens riktning mer än storleken.

Investeringsprogrammets projekt har valts ut för projektkorgarna (1A och 1B) enligt hur brådskande och klart att genomföras projektet är. De projekt som ingår i projektkorg 1A har planerats tillräckligt långt för att beslut ska kunna fattas eller så är de annars brådskande. Projekten i projektkorg 1B kräver fortsatt planering innan de kan genomföras.

Investeringsprogrammets ekonomiska ram

Investeringsprogrammets ekonomiska ram grundar sig på den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen och riktlinjerna för allokeringen av finansieringen. Investeringsprogrammets ekonomiska ram granskas och uppdateras i samband med uppdateringen av Trafik 12-planen, och programmet genomförs i enlighet med den tillgängliga finansieringen.

Projekt och bidrag som man redan fattat beslut om genomförs i enlighet med beslutet. **Den ekonomiska ramen för** nya utvecklingsprojekt för alla trafikledsformer i investeringsprogrammets är cirka 2 475 miljoner euro. En del av de utvecklingsprojekt som inleds under perioden för investeringsprogrammet fortsätter efter 2029 (till exempel ett långvarigt banprojekt eller ett vägprojekt som inleds i slutet av investeringsprogrammet). Investeringsprogrammets ekonomiska ram inkluderar 450 miljoner euro av finansieringen av dessa fortlöpande projekt från och med 2030. **Den ekonomiska ramen för bastrafikledshållningen** för alla trafikledsformer i investeringsprogrammet är ca 800 miljoner euro.

För projekt i MBT-stadsregioner som genomförs via medfinansiering är det möjligt att allokera sammanlagt cirka 500 miljoner euro under perioden för investeringsprogrammet. Detta omfattar den statliga finansieringen av de två följande MBT-avtalsomgångarna i sju MBT-regioner. I finansieringen ingår både investeringar i statliga farleder och statsunderstöd för bl.a. kommunernas spårtrafikprojekt och utveckling av tjänster. Enligt Trafikledsverkets och Traficoms uppskattning skulle cirka 70–150 miljoner euro av finansieringen till MBT-stadsregionerna kunna allokeras till statens trafikledsnät. Avsikten är att precisera bedömningen till grund för de kommande MBT-förhandlingarna 2022.

Investeringsprogrammets helhetskonsekvenser

Investeringsprogrammets helhetskonsekvenser har varit en viktig utgångspunkt i beredningen av hela programmet. Investeringsprogrammet skapar förutsättningar för utveckling av hela trafikledsnätet. Näringslivets internationella tillgänglighet förbättras i synnerhet. Farledsprojekten förbättrar utrikestransporternas kostnadseffektivitet, säkerhet och funktionssäkerhet, banprojekten förbättrar hamnförbindelserna och förbindelserna med Ryssland och vägprojekten förbättrar hamnförbindelserna i stadsregionerna. Tillgängligheten mellan regionerna förbättras när bannätets kapacitet, känslighet för störningar och punktlighet förbättras. Samtidigt skapas förutsättningar för att öka trafikutbudet. Förbättringsåtgärderna i vägnätet fokuseras på de mest trafikerade avsnitten och säkerställer en god tillgänglighet. I stadsregionerna förbättras lokaltågtrafikens förutsättningar och tillgängligheten med cykel.

Investeringsprogrammet möjliggör en ökning av näringslivets transporter samt på lång sikt en utveckling av regionerna till följd av en produktionsökning. Resenärens restider förkortas och förutsägbarheten, smidigheten och säkerheten förbättras. Transporternas kostnadseffektivitet, förutsägbarhet och kontrollerbarhet förbättras. Investeringsprogrammet som helhet förbättrar säkerheten. Investeringsprogrammets direkta klimatkonsekvenser är små, men på längre sikt minskar klimatutsläppen till följd av effektivare transporter och en eventuell övergång från en

transportform till en annan. Programmets ekologiska konsekvenser är lindrigt negativa men ringa.

Investeringsprogram/bannätet

Investeringsprogrammets ekonomiska ram för utvecklingen av bannätet är 1 363 miljoner euro. I beloppet ingår fortlöpande projekt till ett värde av 300 miljoner euro från 2030 och framåt. Projekthelheten för banorna grundar sig på målen och de strategiska riktlinjerna i Trafik 12-planen, på den strategiska lägesbilden för trafiknätet samt på de teman för utveckling som läggs fram i Trafik 12-planen. Temana gäller bannätets funktion och förmedlingskapacitet, förbindelser mellan landskapscentrumen, stationsområden och bangårdar samt åtgärder utanför huvudledsnätet.

Ombyggnaden av järnvägar är i huvudsak projekt som faller inom ramen för bas-trafikledshållningen. Ombyggnaden av huvudbanan, som kräver långsiktig finansiering och en tydlig projekthelhet, har dock föreslagits som ett utvecklingsprojekt inom programmet. Dessutom säkerställer utvecklingsfinansieringen skicket och funktionen hos vissa banor utanför huvudledsnätet. Med utvecklingsprojekten förbättras banavsnitt med den mest problematiska förmedlingskapaciteten samt bangårdarnas funktion. Åtgärderna förbättrar också förbindelserna mellan landskapscentrumen, och dessutom förkortar den ökade bankapaciteten restiderna. Investeringsprogrammet innehåller också några projekt som särskilt syftar till att förkorta restiderna. På två stationer förbättras miljön för passagerarna.

Genom förbättringsprojekten främjas i synnerhet hållbar rörlighet i stadsregionerna samt plankorsningssäkerheten. Dessutom förbättras linjeavsnittens och bangårdarnas funktion och lastningsplatserna för råvirke. I MBT-stadsregionerna pågår olika utredningar som i fortsättningen ger närmare information om banprojekt som eventuellt främjas med medfinansiering.

Banprojekten tryggar servicenivån i det befintliga nätet och skapar förutsättningar för att öka person- och godstrafiken och i viss mån även lokaltågtrafiken i stadsregionerna. Projekten förbättrar transporternas kostnadseffektivitet och funktion samt skapar förutsättningar för att öka mängden tågtransporter. Stadsregionernas tillgänglighet och servicenivå och därigenom förutsättningarna för utveckling av markanvändningen förbättras. Konsekvenserna för växthusgasutsläppen och säkerheten är små men positiva. Projektutvärderade projekt inom bannätet (totalt ca 700–800 miljoner euro) ger en total nytta på ca 465 miljoner euro.

Investeringsprogram/landsvägsnätet

Investeringsprogrammets ekonomiska ram för utvecklingen av landsvägsnätet är 1 030 miljoner euro. I beloppet ingår fortlöpande projekt till ett värde av 150 miljoner euro från 2030 och framåt. Projekthelheten för landsvägarna grundar sig på målen och de strategiska riktlinjerna i Trafik 12-planen, på den strategiska lägesbilden för trafiknätet samt på de teman för utveckling som läggs fram i Trafik 12-planen. Temana gäller utveckling av huvudlederna, förbättring av näringslivets verksamhetsförutsättningar i det övriga vägnätet samt det statligt medfinansierade och avtalsbaserade deltagandet i utvecklingen av näringslivet och stödandet av

markanvändningen i kommuner som inte hör till MBT-regionerna. Kostnaden för projekthelheten som föreslås i investeringsprogrammet är sammanlagt cirka 970 miljoner euro. Ramen inkluderar således en anpassningsmån på ca 60 miljoner euro.

Den ekonomiska ramen för projekt som förbättrar bastrafikledshållningen är sammanlagt 325 miljoner euro, varav sammanlagt ca 76 miljoner euro är bundna till redan beslutade projekt. För nödvändiga regionala objekt inom näringslivet anvisas 20–25 miljoner euro per år, för objekt som förbättrar trafiksäkerheten, såsom små väg- och anslutningsarrangemang, 5–10 miljoner euro per år, för objekt som främjar gång och cykling i statens trafikledsnät 10 miljoner euro per år och för anslutningsparkering allmänt i statens trafikledsnät 2–5 miljoner euro per år.

Servicenivån i det befintliga trafikledsnätet och skötseln av reparationsskulden är ett viktigt tema i Trafik 12-planen. Brister i servicenivån på huvudlederna åtgärdas genom både stora utvecklingsprojekt (4 st.) och mindre, punktvisa objekt (ca 20 st.) runt om i Finland. På så sätt väljs de mest betydande utvecklingsprojekten ut samt regionalt sett ett stort antal mindre förbättringsåtgärder. Med finansieringen av det övriga vägnätet repareras stora och medelstora kritiska broar som det är orealistiskt att reparera med finansieringen av bastrafikledshållningen. Dessutom görs en krävande reparation av en sättnings, hamnförbindelsen i Uleåborg förbättras och servicenivån bevaras eller förbättras på cirka tio mindre objekt. Till helheten hör också att utveckla de regionala cykelvägnäten och kvalitetskorridorerna i det statliga trafikledsnätet.

Genom projekten förbättras näringslivets verksamhetsförutsättningar, tillgodoses pendeltrafikens behov i högre grad och förbättras trafiksäkerheten i enlighet med riktlinjerna för Trafik 12. Servicenivån förbättras särskilt genom projekthelheten "Förbättring av huvudledningarnas trafiksäkerhet och servicenivå" på punktvisa objekt runt om i Finland.

Enligt den strategiska lägesbilden är kostnaderna för landsvägnätets utvecklingsbehov 2–3 miljarder euro under de kommande tio åren. Nivån på investeringsprogrammets finansiering motsvarar endast delvis detta utvecklingsbehov. Programmet vägprojekt förbättrar märkbart tillgängligheten internationellt, mellan regionerna och inom regionerna, och svarar således väl mot tillgänglighetsmålen. Vägprojekten tryggar i synnerhet en smidig, störningsfri och snabb trafik. Viktiga förbindelser för näringslivet och arbetslivet kan bevaras genom att kritiska broar förbättras. Vägprojekten förbättrar stadsregionernas tillgänglighet och servicenivå samt förutsättningarna för utveckling av markanvändningen. Konsekvenserna för trafiksäkerheten och servicenivån berör punktvisa objekt runt om i Finland. De största konsekvenserna berör flera stadsregioner, huvudleder och TEN-T-kärnnätskorridorer. De projektutvärderade vägnätsprojekten (totalt cirka 740 miljoner euro) minskar årligen antalet olyckor som leder till personskador med fler än tio. Dessa vägnätsprojekt ger en total nytta på cirka 1 660 miljoner euro.

Investeringsprogram/farledsnätet

Utvecklingen av farlederna möjliggör betydande industriinvesteringar och en ökning av sjötransporterna i anslutning till dem. Investeringsprogrammets ekonomiska ram för utvecklingen av farledsnätet är 82 miljoner euro. Efter de redan avslutade farledsprojekten finns det inga enskilda stora utvecklingsprojekt för farleder som det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat att genomföra i början av programperioden. Med tanke på transportsäkerheten och farledernas framkomlighet har man däremot identifierat flera medelstora och mindre förbättringsobjekt som det är motiverat att genomföra i början av programperioden. Dessutom har man identifierat andra potentiella utvecklingsprojekt för farlederna under planperioden. I potentiella projekt kan det ske även snabba förändringar i och med näringslivets beslut och ändringar, så prioriteringen och tidpunkten för projekten kan förändras avsevärt från det som föreslås i programmet. Detta ska beaktas när programmet uppdateras.

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

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

CEF-finansieringsmöjligheter för investeringsprogrammets projekt

Enligt utkastet för CEF2-programperioden 2021–2027 fokuserar finansieringen på kärnnätet samt på åren 2021–2024. Potentiella projekt borde då kunna främjas, annars går möjligheten till CEF2-finansiering förlorad. Stödmöjligheterna för investeringsprogrammets projekt koncentreras till åren 2023–2024. Stöd kan också sökas för tidigare avslutade projekt som i stor utsträckning binder finansieringen för 2021–2022 (dessa har inte utsetts i investeringsprogrammet). Under den kommande CEF3-perioden torde man kunna ansöka om stöd för investeringsprogrammets projekt för 2028–2029. Det maximala byggstödet är 30 procent och det maximala planeringsstödet är 50 procent. En förutsättning för byggstödet är i allmänhet ett kostnadsnyttoförhållande som är större än eller lika med 1,0. I tidigare ansökningar har det också funnits rekommendationer för projektens minimistorlek. Totalrenovering och stationsbyggnader är inte stödberättigande.

Enligt CEF2-utkastet är vägförbindelser till hamnar i TEN-T-nätet stödberättigande. Därmed har vägprojekt som leder till hamnar i Kotka, Uleåborg och Åbo/Nådendal stödpotential. I farledernas stödberättigande ingår flera osäkerheter, bl.a. små projekt och bristande kostnadsnyttoförhållanden. För bangårdsprojekten ska man göra upp kostnadsnyttokalkyler för att bedöma stödberättigandet. Man kan också ansöka om stöd för sammanlänkning av olika trafikformer och av långväga och lokal trafik.

Uppföljning av investeringsprogrammet, risker och osäkerhetsfaktorer

För investeringsprogrammets del följer man upp de projekt som väljs ut för genomförande samt beloppet av medfinansieringen och CEF-finansieringen. Man följer även upp genomförandet av projekten och ändringar i dem (kostnadsberäkningar, innehåll) samt utvecklingen av beredskapen att genomföra projekten och utvecklingen av konsekvensbedömningen. Investeringsprogrammet uppdateras årligen och i samband med uppdateringen av Trafik 12-planen. Genomförandet av målen i Trafik 12-planen följs upp som en del av trafiksystemanalysen.

Riskerna och osäkerheterna i investeringsprogrammet hänför sig bl.a. till den knappa finansieringsnivån. Projektens kostnadsberäkningar, projektutvärderingar och lönsamhet ska ses över när projekten preciseras. En del av projekten förutsätter planering och eventuell tillståndsbehandling, vilket kan ta längre tid än beräknat. En del av järnvägarnas utvecklingsprojekt är också förknippade med ombyggnader, vilket förutsätter samordning av projekten. Investeringsprogrammets största osäkerhet gäller utvecklingen av trafikmängderna, vilket kan leda till över- och underinvesteringar. Oförutsägbara globala förändringar i produktionskedjorna, klimatförändringen, den tekniska utvecklingen samt demografiska förändringar och urbaniseringen orsakar också osäkerhet.

Investointiohjelma, tie-, rata- ja vesiväylähankkeet

Tiehankeet

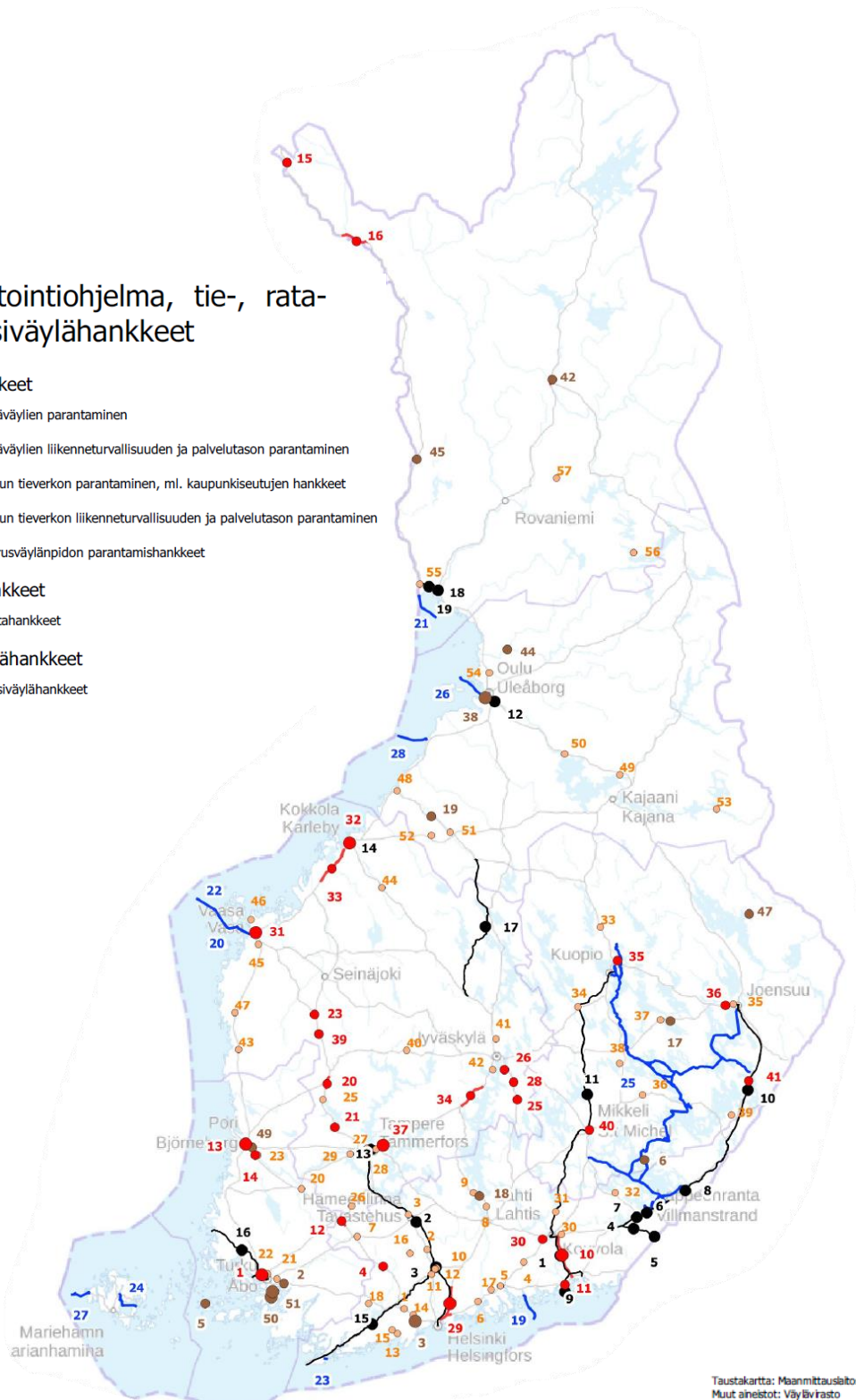
- Pääväylien parantaminen
- Pääväylien liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Muun tieverkon parantaminen, ml. kaupunkiseutujen hankeet
- Muun tieverkon liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Perusväylänpidon parantamishankkeet

Ratahankeet

- Ratahankeet

Vesiväylähankkeet

- Vesiväylähankkeet



Bild

I investeringsprogrammet för statens trafikledsnät ingår ban-, landsvägs- och farledsprojekt. Namnen på och de korta beskrivningarna av de numrerade banprojekten på kartan finns i kapitel 5.4, uppgifterna om landsvägsprojekt i kapitel 6.4 och 6.5, och uppgifterna om farledsprojekt i kapitel 7.4 i rapporten. Närmare beskrivningar av projekten finns i bilagorna 1a–1c till rapporten.