

Riktlinjer för trafikledspolitiken i Finland för åren 2004–2013

Ministerarbetsgruppens betänkande

INNEHÅLL

TILL STATSRADET.....	3
1 UTGÅNGSPUNKTER.....	7
2 FÖRNYAT UTARBETANDE AV PROGRAM FÖR TRAFIKLED SHÅLLNINGEN.....	8
3 NYA FINANSIERINGSMODELLER FÖR TRAFIKLEDERNA.....	9
4 TRAFIKNÄTETS SKICK OCH BEHOVET AV FINANSIERING FÖR UNDERHÅLLET	11
5 INVESTERINGSPROGRAMMET	13
5.1 Utarbetandet av investeringsprogrammet	13
5.2 Pågående projekt och förbindelser	14
5.3 Investeringsprogram för åren 2004–2007	16
5.4 Projektkorg för åren 2008–2013	21
5.5 Övriga utvecklingsprojekt	24
5.6 Investeringsprogrammets verkningar	24
6 FINANSIERING AV ARBETSGRUPPENS FÖRSLAG.....	27
7 UPPFÖLJNING OCH FORTSATT BEREDNING AV INVESTERINGSPROGRAMMET	29

BILAGA

1. Beslut om tillsättande av arbetsgruppen
2. Sammandrag av projekten i investeringsprogrammet för åren 2004–2007

Utöver detta betänkande har en utredning gjorts som bakgrundsunderlag för arbetsgruppens ställningstaganden. Bilagor till bakgrundsunderlaget är bl.a. en översikt över de finansieringsmodeller arbetsgruppen gått igenom och en rapport från en skild arbetsgrupp för livscykelmodellen som tillsatts av kommunikationsministeriet.

TILL STATSRADET

Det finanspolitiska ministerutskottet tillsatte 27.5.2003 en ministerarbetsgrupp som gavs i uppdrag att lägga fram ett förslag till allmänna riktlinjer för hur trafikinfrastrukturen skall upprätthållas och utvecklas under de närmaste tio åren samt till närmare prioriteringar inom trafikledsverksamheten under denna regeringsperiod. Arbetsgruppen skulle ta ställning till en förnyelse av sättet att utarbeta program för trafikledsverksamheten, nivån på basstrafikledshållningen samt ett investeringsprogram för de närmaste tio åren. Arbetsgruppen skulle också lägga fram ett förslag till hur investeringsprogrammet skall finansieras. Beslutet om tillsättandet av arbetsgruppen ingår som bilaga.

Arbetsgruppen har efter sju möten slutfört sitt arbete. Som bakgrundsunderlag för ställningstagandena i detta arbetsgruppsbetänkande har dessutom gjorts en skild utredning. Genast i början av arbetet ordnades ett seminarium om olika sätt att finansiera trafikledsinvesteringar. En stor utmaning för arbetsgruppen har varit att av de nya projekten under regeringsperioden har finansiering reserverats endast för motorvägen E18 Muurla–Lojo.

Arbetsgruppens permanenta sakkunniga har varit budgetchef Tuomas Sukselainen från finansministeriet, kanslichef Sirkka Hautojärvi från miljöministeriet, kanslichef Juhani Korpela från kommunikationsministeriet, generaldirektör Eero Karjaluo från Vägförvaltningen, överdirektör Ossi Niemimuukko från Banförvaltningscentralen och generaldirektör Jukka Hirvelä från Sjöfartsverket. Arbetsgruppen har vid sina möten dessutom hört verkställande direktör Kalevi Hemilä och direktör Raimo Mansukoski från Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, generaldirektör Mikko Talvitie från Luftfartsverket, verksamhetsledare Eero Yrjö-Koskinen från Finlands Naturskyddsförbund rf, understatssekreterare Martti Hetemäki från finansministeriet, generaldirektör Henri Kuitunen från VR-Group Ab samt ordförande Matti Saarinen från trafikdelegationen vid riksdagens finansutskott och ordförande Markku Laukkanen från riksdagens kommunikationsutskott. Arbetsgruppens sekreterare har varit byggnadsråd Juhani Tervala och överingenjör Juha Parantainen från kommunikationsministeriet.

Arbetsgruppens mellanrapport togs upp i finanspolitiska ministerutskottet 2.12.2003. Ministerutskottet talade då för att en vidareutvecklad livscykelmodell skall tillämpas i en del av de projekt som föreslås för regeringsperioden. Finanspolitiska ministerutskottet behandlade 14.1.2004 dessutom förverkligandet av motorväg E18 Muurla–Lojo enligt livscykelmodellen. Arbetsgruppen har inte behandlat kollektivtrafiken, eftersom ministerarbetsgruppen för förvaltning och regional utveckling redan har tagit ställning till åtgärder som gäller kollektivtrafiken.

Arbetsgruppen har utgått från de mål som ställts för investeringsprogrammet i regeringsprogrammet. Enligt regeringsprogrammet är regeringens mål att sträva efter ett långsiktigt underhåll och en långsiktig utveckling av trafiklederna. Regeringen kommer att bereda ett särskilt trafikinvesteringsprogram som täcker alla former av trafik och sträcker sig över flera år. Avsikten med investeringsprogrammet är att stärka den regionala strukturen i Finland, näringslivets konkurrenskraft och internationella förbindelser. Man kommer senare att separerat utreda och komma överens om hur programmet skall finansieras och om eventuella nya finansieringslösningar.

Trafikledshållningen bör planeras på lång sikt och som en helhet. Det föreslås att den strategiska styrningen och det strategiska beslutsfattandet gällande trafikledshållningen görs genomskinligare så att beslut om investeringar med verkningar på lång sikt och om det årliga underhållet klarare än nu fattas skilt från varandra. Det är motiverat att sammanställa små investeringar till teman med parallella verkningar och att fatta beslut om dessa på samma sätt som om stora investeringar.

Den nuvarande nivån på trafikledshållningen kan inte anses vara tillräcklig. Under regeringsperioden måste man bereda sig på nya utvecklingsprojekt och den finansiering de kräver. Resurserna för underhållet av trafiklederna måste också utökas. Resurserna för underhållet kan tryggas genom att ett tillräckligt antal temaprojekt kring problempunkterna inleds.

Arbetsgruppen har dimensionerat sitt förslag till investeringsprogram för regeringsperioden så att **volymen på utvecklingen av trafiknätet är på samma nivå som under tidigare regeringsperioder**. Tidigare regeringar har inlett stora utvecklingsprojekt för ungefär en miljard euro. Arbetsgruppen föreslår att stora projekt för ca 940 milj. € skall inledas under de sista åren av regeringsperioden, 2005–2007. Dessutom föreslås temaprojekt till ett värde av 340 milj. € för effektivt underhåll av trafiknätets underhåll (till temaprojekten används anslagen för bastrafikledshållningen). I enlighet med tidigare beslut inleds dessutom byggandet av motorvägen E18 Muurla–Lojo. Av de stora utvecklingsinvesteringarna föreslås att nio förverkligas genom direkt budgetfinansiering och fem enligt livscykelmodellen, som bygger på samarbete mellan den offentliga och privata sektorn. Livscykelprojekten orsakar inga kostnader för staten under regeringsperioden.

Arbetsgruppen föreslår att motorvägen E18 Lojo–Muurla förverkligas enligt livscykelmodellen och att projektet tas in i den första tilläggsbudgeten för år 2004 (beställningsfullmakt ca 700 milj. €). Utöver motorvägen E18 Lojo–Muurla föreslås preliminärt fyra andra vägprojekt till livscykelmodellpaketet (beställningsfullmakten också ca 700 milj. €). Det finns ännu fler projekt som lämpar sig för livscykelmodellen och om det vid en närmare granskning visar sig vara problematiskt att tillämpa livscykelmodellen i några preliminärt utvalda projekt, kan dessa ersättas med andra projekt. Livscykelmodellen används på försök i ett banprojekt vid förbättringen av banavsnittet Lahtis–Luumäki. En sakkunnigarbetsgrupp inrättas för beredningen av projektet.

För underhållet av banor behövs redan i den första tilläggsbudgeten för år 2004 som ”första hjälp” ett tilläggsanslag på 50 milj. € i enlighet med ett uttalande av riksdagen. Arbetsgruppen föreslår dessutom ytterligare 15 milj. euro i finansiering för enskilda vägar åren 2005–2007.

För åren 2008–2013 efter regeringsperioden föreslår arbetsgruppen preliminärt fem temaprojekt (ca 235 milj. €) och 23 stora utvecklingsinvesteringar (ca 1930 milj. €). Resten av projektet i den nordiska triangeln måste påbörjas senast under de sista åren av programperioden. Finland har förbundit sig att förverkliga projekten i den nordiska triangeln före år 2015.

Arbetsgruppen föreslår att beslut om förverkligandet av projekten i investeringsprogrammet fattas i jämnt takt i samband med de ram- och budgetbeslut som fattas under regeringsperioden. För att trygga en långsiktig trafikledshållning anser arbetsgruppen dock att det är nödvändigt att regeringen klart förbinder sig att hålla fast vid den prioriteringsordning som arbetsgruppen föreslår och vid det föreslagna livscykelprogrammet redan när den behandlar kommunikationsministeriets anslagsramar för åren 2005–2008.

För förverkligandet av de projekt som arbetsgruppen föreslår behövs ca 550 milj. euro (+ ca 120 milj. euro i mervärdesskatt) statlig eller annan finansiering utöver vad som anvisas i anslagsramarna för kommunikationsministeriet för åren 2004–2007. För att minska utgiftstrycket i statsbudgeten föreslår arbetsgruppen att det som en del av planeringen av varje projekt ytterligare utreds möjligheterna att använda nya finansieringsmodeller.

Arbetsgruppen tror att förverkligandet av dess förslag kommer att skapa förutsättningar för ekonomiskt tillväxt, underlätta medborgarnas dagliga resande och främja en balanserad utveckling i landets olika delar. Förslaget stöder förverkligandet av regeringsprogrammet.

Det investeringsprogram som arbetsgruppen föreslår sysselsätter på både kort och lång sikt. För ett investeringsprogram på en miljard euro behövs en arbetsinsats på ca 15 000–25 000 årsverken under byggnadstiden och därför sysselsätter trafikprojekten under en genomförandeperiod på fyra år i genomsnitt 4 000–6 000 människor varje år. Mest sysselsätter dock den tillväxtimpuls i näringslivet som de förbättrade trafikförhållandena orsakar. Med detta avses en ökad efterfrågan av varor och tjänster som ett resultat av bättre trafikförbindelser och de permanenta arbetsplatser som uppkommer tack vare detta.

Arbetsgruppen föreslår att statsministerns upplysning om ärendet avläts till riksdagen efter behandlingen i statsrådet.

Helsingfors 10.2.2004

Leena Luhtanen
kommunikationsminister

Juha Korkeaoja
jord- och skogsbruksminister

Hannes Manninen
region- och kommunminister

Kari Rajamäki
inrikesminister

Ulla-Maj Wideroos
andra finansminister

Arbetsgruppens sekreterare

Juhani Tervala
byggnadsråd

Juha Parantainen
överingenjör

1 UTGÅNGSPUNKTER

Arbetsgruppen har utgått från riktlinjerna i regeringsprogrammet:

- Högklassiga och funktionssäkra trafikleder är en grundläggande förutsättning för en effektiv, regionalt och socialt jämlik och internationellt konkurrenskraftig verksamhet i hela samhället.
- Avsikten med investeringsprogrammet är att stärka den regionala strukturen i Finland, näringslivets konkurrenskraft och internationella förbindelser.
- Man strävar efter att hålla trafiklederna i skick och upprätthålla deras kapitalvärde samt att trygga den grundläggande servicenivån på väg- och bannätet samt enskilda vägar så att den hålls minst på nuvarande nivå.
- För att trygga den regionala utvecklingen sörjer man för att upprätthålla trafiklederna och trafikförbindelserna.

De sakkunniga som arbetsgruppen hört har understrukt betydelsen av att trafiknätet är i skick med tanke på näringslivets konkurrenskraft och den regionala utvecklingen. Trafikprojekten har gett en impuls till utveckling på många orter. Byggandet av vägförbindelsen Hangö–Skogby är ett bra exempel på detta. Tack vare vägprojektet öppnades en ny fartygsförbindelse från Tyskland till Hangö, vilket på många sätt har fräschat upp näringslivet på orten. Många stora städer har i tiden uppstått vid knutpunkterna i trafiknäten, vilket vittnar om sambandet mellan trafikinfrastrukturen och den regionala utvecklingen. För Finland är det särskilt viktigt med fungerande trafikförbindelser. Med ett bra trafiknät kan man kompensera de merkostnader som transportererna inom utrikeshandeln orsakas av vårt perifera läge, det stränga klimatet och de långa avstånden.

Staten förvaltar en trafikledsegendom för ca 19 mrd. euro. Arbetsgruppen har fäst sig vid kortsiktigheten i kontrollen över denna stora egendom. Beslut om utvecklingsprojekt fattas för ett år och ett projekt i sänder. Med så kortsiktiga och uppsplittrade beslut är det inte möjligt att gestalta de samhälleliga verkningarna av trafiknätets utveckling, och det är inte heller möjligt att föra en övergripande och långsiktig trafikledspolitik som jämnt fördelar fördelarna och nackdelarna i trafikledshållningen. Också de långvariga tillstånds- och inlösningsprocesserna i samband med utvecklingsprojekten förutsätter långsiktighet. I flera länder fattas beslut om trafikledsinvesteringar i form av mångåriga program.

Med några decenniers mellanrum har man blivit varse trafiknätets dåliga skick och inlett mångåriga ombyggnadsprogram för att återställa väg- eller bannätets skick. I allmänhet vidtas åtgärderna först när trafikledernas skick har sjunkit under ”smärtgränsen”. Ett underhåll av trafiknätet som sköts på detta sätt blir betydligt dyrare än en trafikledshållning som förutser problemen och minimerar livscykelkostnaderna för trafiklederna.

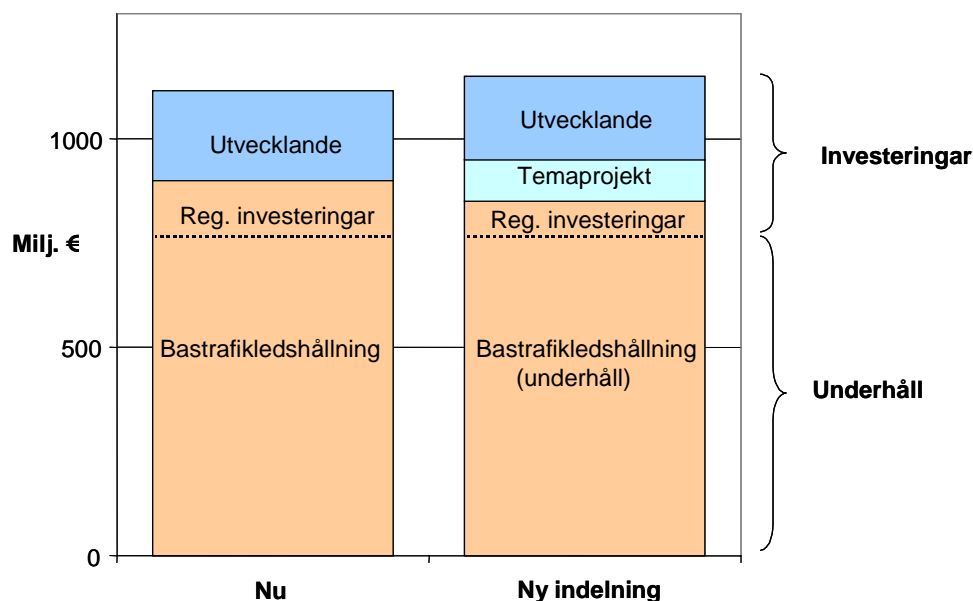
Arbetsgruppens riktlinjer:

- *Trafikledshållningen bör planeras långsiktigt utifrån strategier och investeringsprogram som utarbetas skilt för varje regeringsperiod och på längre sikt.*
- *Det är motiverat att alltid i början av regeringsperioden fatta beslut om ett heltäckande investeringsprogram för alla trafikformer.*
- *Det är motiverat att försöka komma bort från det för trafikledshållningen så karakteristiska periodtänkandet, dvs. iståndsättningsprogram för infrastrukturen som återkommer med några decenniers mellanrum, till en kontrollerad trafikledshållning som optimerar livscykelkostnaderna.*

2 FÖRNYAT UTARBETANDE AV PROGRAM FÖR TRAFIKLEDSHÅLLNINGEN

På grundval av en utredning som arbetsgruppen fått talar ett klarare och mera genomskinligt beslutsfattandet för ett förfarande där besluten om investeringar och underhåll klarare än nu fattas separat. Investeringar ingår för närvarande i både utvecklingen av trafiknätet och bastrafikledshållningen.

Verkningarna av effektiva, små investeringar kan enligt den utredning som arbetsgruppen fått inte heller utnyttjas till fullo. Små investeringar är för närvarande en del av bastrafikledshållningen och prioriteras enligt samma principer som underhåll och andra driftsutgifter. Som utvecklingsprojekt är sådana investeringar för små. Enligt arbetsgruppen förbättrar ibruktagandet av temaprojekt som samlar små investeringar märkbart möjligheterna för en strategisk styrning av trafikledshållningen.

Ny indelning av trafikledsverksamheten

Numera ställs inte längre upp några finansieringsramar för utvecklandet av trafiknätet (inkl. pågående och nya projekt). Finansieringsramarna för verksamhets- och ekonomiplanperioden innehåller således endast kostnaderna för slutförandet av halvfärdiga projekt. Det finns inga spelregler för hur man skall bereda sig på nya investeringar i finansieringsplaneringen. Arbetsgruppen anser att det vore viktigt att göra upp sådana spelregler för att man inte i fortsättningen skall behöva ta till speciallösningar när finansiering skall ordnas för nya utvecklingsprojekt.

Arbetsgruppens riktlinjer:

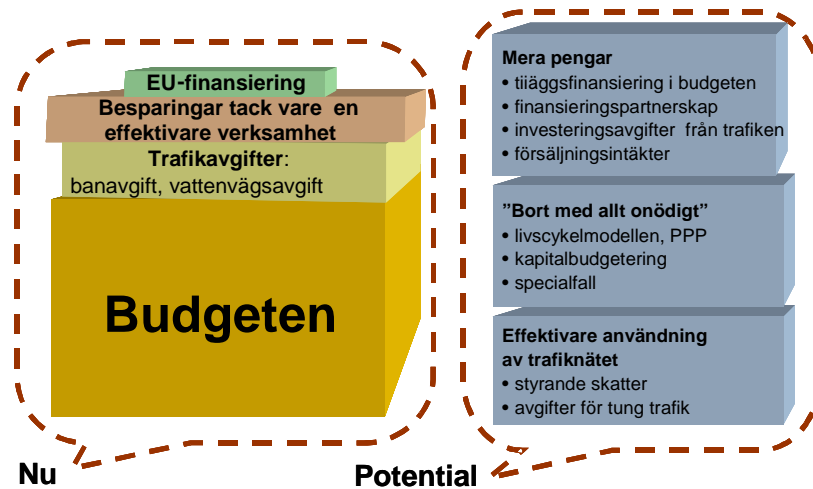
- *Målet bör vara att investeringar och underhåll skall behandlas separat och på olika sätt i budgeten. Det praktiska genomförandet av reformen av budgeteringen av trafikledshållningen (bl.a. momenten i budgeten) bör utredas särskilt.*
- *Det är motiverat att små investeringar sammanställs till temaprojekt med parallella verkningar och beslut fattas om dem på samma sätt som om stora utvecklingsinvesteringar. ”Produktutvecklingen” av temaprojekten bör fortsättas.*
- *Finansieringsramar ställs numera endast för pågående utvecklingsprojekt. Det finns skäl att utveckla finansieringsplaneringen av trafikprojekt så att även behovet av finansiering för nya projekt i investeringsprogrammet beaktas i ramarna för regeringsperioden.*

3 NYA FINANSIERINGSMODELLER FÖR TRAFIKLEDERNA

Arbetsgruppen skulle i enlighet med sitt uppdrag också göra upp ett förslag till hur förslagen gällande trafikledshållningen skall finansieras. Arbetsgruppen har gjort en omfattande kartläggning av på vilka sätt trafikinfrastrukturen kan finansieras och har utrett vilka erfarenheterna är utomlands. Genast i början av arbetet ordnades ett seminarium om finansieringsmodeller för trafikleder.

Budgetfinansieringen är den huvudsakliga finansieringskällan för trafikinvesteringar i alla länder. Vid sidan av den har utvecklats andra kompletterande metoder. Finansieringsmodellerna kan i princip delas in i tre delar, dvs. modeller som drar in mera pengar och modeller som effektiviserar verksamheten och användningen.

Finansieringsmodeller för trafikleder



En viktig aspekt när det gäller möjligheten att använda nya finansieringsformer är hur snabbt de kan tas i bruk. En del av formerna kan omedelbart genomföras medan en del åter kräver mycket förberedelser, övergångstider och att sådan teknik som möjliggör ibruktagandet skall bli allmännare.

Enligt arbetsgruppens uppskattning kan följande förverkligas under denna regeringsperiod:

- ökad budgetfinansiering
- livscykelmodellen, som redan har konstaterats vara genomförbar. Om modellen börjar tillämpas, lönar det sig att samtidigt fatta beslut om genomförandet av flera projektprogram.
- det befintliga finansieringspartnerskap som bygger på att den planläggnings- o.a. fördel som en trafikled medför delvis används till att finansiera trafikinvesteringar
- lån från kommunen eller företag för investeringar, om man genom detta möjliggör genomförandet av ett projekt inom en tidtabell enligt investeringsprogrammet. I Sverige kan projekt tidigareläggas på detta sätt, ett villkor är att lånet skall vara räntefritt.
- investeringsavgifter från järnvägsbolag (t.ex. elektrifieringen av bannätet, leder för fordon med ett axeltryck på 25 ton). Det har redan beslutats att avgiften skall användas för att täcka en del av byggkostnaderna för direktbanan Kervo–Lahtis (sammanlagt 60 milj. € tas ut i investeringsavgifter hos VR-Group Ab under 15 år efter att projektet avslutats).

Enligt utredningar som arbetsgruppen fått har det blivit allmännare med områdestullar i stadsregioner utomlands. Utvecklingen av avgiftsuppbördstekniken minskar underhållskostnaderna för sådana avgiftssystem inom en tidsperiod på cirka tio år, varefter det finns skäl att överväga områdestullar för huvudstadsregionen. Också kilometeravgifterna för tung trafik enligt EU-direktiv kan i takt med att tekniken utvecklas bli aktuella, om sådana avgifter blir allmännare på andra håll i Europa.

Arbetsgruppens riktlinjer:

- *Erfarenheterna av projektgenomförande (PPP) som motsvarar den finländska livscykelmodellen har varit goda runtom i världen. I Finland kan byggandet av motorvägen Träskända–Lahtis enligt denna modell anses vara ett lyckat experiment. Det finns skäl att börja använda modellen mera allmänt och inleda ett program för 3–6 investeringar enligt denna livscykelmodell.*
- *I huvudstadsregionen är det motiverat att fortsätta med praxisen enligt vilken en del av kostnaderna för ett trafikprojekt täcks med planläggningsfördelarna med projektet (finansieringspartnerskap).*
- *En investeringsavgift som tas ut hos järnvägsbolag införs. Investeringsavgiften kan tas ut i projekt som innebär direkt ekonomisk nytta för bolaget. Då används en del av bolagets nytta till att finansiera investeringen. Principerna för avgiften och avgiftens storlek utreds för varje projekt särskilt.*
- *Räntefria lån för investeringar från kommuner eller företag i enlighet med Sveriges modell kan i vissa fall vara lämpliga också i Finland. Finansieringsformen kräver vidare utredningar.*
- *På längre sikt finns det skäl att utreda om ett system med områdestullar skall införas i huvudstadsregionen. Kilometeravgifter för tung trafik måste övervägas senare i takt med att tekniken för avgiftsuppbörden utvecklas, om sådana avgifter blir allmännare på annat håll inom EU.*

4 TRAFIKNÄTETS SKICK OCH BEHOVET AV FINANSIERING FÖR UNDERHÅLLET

Enligt de utredningar och expertutlåtanden som arbetsgruppen fått orsakar väg- och bannätets nuvarande skick betydande merkostnader för transporter och försvårar medborgarnas dagliga resande.

Menföret på grusvägar under några veckor varje vår gör det svårt för invånarna på landsbygden att färdas och är besvärligt för den tunga trafiken, t.ex. busstrafiken och transporter av råvirke och mjölk. Under de senaste åren har man kunnat bromsa upp försämringen av det asfalterade vägnätet, men det allmänna läget är fortfarande dåligt.

Bannätet är enligt arbetsgruppens uppfattning i ännu sämre skick än vägnätet. Också många riksomfattande stamförbindelser på järnvägarna är i behov av en grundlig förbättring med det snaraste. Detta försämrar allvarligt järnvägstrafikens konkurrenskraft på det verksamhetsområde som är bäst lämpat för den, i långväga tunga transporter och den snabba tågtrafiken mellan städer. Enligt en uppskattning från Banförvaltningscentralen kan man med den nuvarande finansieringen hålla endast ungefär två tredjedelar av bannätet i ett sådant skick att trafikbe- gränsningar inte behövs.

Riksdagen har i ett uttalande som ingår i 2004 års budget förutsatt att regeringen efter att ministerarbetsgruppen slutfört sitt arbete skall uppskatta det verkliga anslagsbehovet inom basbanhållningen och anvisa de behövliga anslagen i den första tilläggsbudgeten för år 2004.

I praktiken finns inga alternativ till sjötransporter på grund av Finlands läge. Ungefär 80 % av godstrafiken mellan Finland och utlandet sker sjövägen. Enligt en utredning som arbetsgruppen fått har det i synnerhet vid Bottniska vikens kust uppdragats att farlederna ställvis sjunkit ihop, vilket orsakar olägenheter och ekonomiska förluster för trafiken. Enligt ett meddelande från Sjöfartsverket har den tilläggsfinansiering på två miljoner euro per år som erhållits under de senaste par åren varit tillräcklig. Tilläggsfinansiering i samma storleksklass behövs också under kommande år för att uppgrunderingsproblemen i farlederna skall kunna hållas i schack.

Enligt arbetsgruppens uppfattning kommer det att behövas ca 1040 milj. €år för underhållet av väg-, ban- och vattenvägsnätet, dvs. det behövs ca 100 milj. €mer per år än för närvarande. Finansieringsunderskottet kan täckas genom att ett tillräckligt antal temaprojekt kring problempunkterna inleds.

	<i>Finansiering av underhållet (milj.€/år)</i>				<i>Behövlig finansiering</i>
	<i>Nuvarande finansiering</i>				
	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003 (kalkyl)</i>	<i>2004 (budget)</i>	
Allmänna vägar	540	630	630	585**)	630***)
Banor	320*)	330*)	345*)	310	370
Vattenvägar	35	37	37	37	37
TOTALT	895	997	1012	932	ca 1040

*) *I summan ingår det separata beslutet i tilläggsbudgeten att VR:s intäktsföring av vinst skall användas till basbanhållningen.*

**) *I summan ingår det tillägg på 25 milj.€ som riksdagen beslutat ge till basbanhållningen.*

***) *Beaktat en minskning på 26 milj.€ i finansieringsbehovet när serviceprojektet i vägverksreformen avslutats.*

Enligt arbetsgruppen är det nödvändigt att de **besparingar** som görs till följd av en **större produktivitet** i trafikledshållningen **i sin helhet används till trafikledshållningen**. Produktiviteten har under det gångna decenniet stigit bl.a. tack vare nya organisationsmodeller (modellen beställare-producent, ombildandet av Vägverkets produktion till affärsverk, bolagiseringen av VR osv.), konkurrensutsättningen av trafikledshållningen och förvaltningens utveckling. Med hjälp av konkurrensutsättningen av skötseln av vägnätet har man redan uppnått en permanent besparing på ca 50 milj. euro per år. När det serviceprojekt som ingår i vägverksreformen upphör i slutet av övergångsperioden, frigörs från ingången av år 2005 26 milj. €per år för väghållning. Det finns skäl att fortsätta reformera förvaltningen men besparingar av dessa åtgärder uppnås först under kommande regeringar.

Utvecklandet och underhållet av flygfält finansieras med avgifter som tas ut hos Luftfartsverkets flygbolag och andra kunder. Under den närmaste framtiden kommer det inte att finnas något behov av stora investeringar och Luftfartsverket kan enligt sin kalkyl täcka utgifterna med sina inkomster. Arbetsgruppen har dock lagt märke till att infrastrukturen inom flygtrafiken ganska långt förvaltas enligt affärsekonomiska principer och att integreringen av flygtra-

fiksystemet med hela trafiksystemet uppvisar brister. Flygtrafiken är av geografiska skäl en livsviktig trafikform för Finland och arbetsgruppen anser att det är nödvändigt att den knyts fastare an till den strategiska planeringen av hela trafiksystemet.

Arbetsgruppen betonar de enskilda vägarnas roll som en del av trafiksystemet. Utöver bristen på finansiering är den splittrade och ineffektiva förvaltningen ett problem när det gäller enskilda vägar. Väghållningen av enskilda vägar har splittrats i så många små delar att en ekonomisk drift av enskilda vägar inte längre är möjlig. Det är viktigt att utveckla olika samarbetsformer för väglag för enskilda vägar.

Arbetsgruppens riktlinjer:

- *De nuvarande resurserna inom underhållet av trafikleder räcker inte till för att trygga smidiga transporter i näringslivet, medborgarnas dagliga behov av resande eller regionernas livskraft. Resurserna måste utökas genom att temaprojekt kring problemområdena inleds.*
- *Slutförandet av programmet för en grundlig förbättring av järnvägarna måste tryggas. Banornas dåliga skick är ett hot för järnvägstrafikens konkurrenskraft och äventyrar på lång sikt hela järnvägstrafiksystemets existens. Som ”första hjälp” föreslås att 50 milj. € tas in redan i den första tilläggsbudgeten för år 2004.*
- *Verkningarna av menföret på grusvägar för bl.a. virkestransporter och landsbygdens livskraft skall utredas på ett heltäckande sätt som underlag för utarbetandet av riksomfattande verksamhetslinjer.*
- *Muddringen av uppgrundade havsfarleder till ursprungligt djup är nödvändigt för utrikestransporternas lönsamhet. Kostnaderna för muddringen av havsfarlederna täcks i sista hand med farledsavgifter som tas ut hos fartygen.*
- *Besparingarna tack vare trafikledshållningens förbättrade produktivitet skall till fullt belopp styras tillbaka till trafikledshållningen.*
- *Behoven av en utveckling av flygtrafiken och dess infrastruktur som en del av hela trafiksystemet bör utredas närmare.*
- *Förvaltningen och driften av enskilda vägar måste effektiveras genom en utveckling av samarbetet mellan väglagen för enskilda vägar. Det föreslås att finansieringen av enskilda vägar ökas med 5 milj. € om året, dvs. med sammanlagt 15 milj. € under de sista åren av regeringsperioden 2005–2007.*

5 INVESTERINGSPROGRAMMET

5.1 Utarbetandet av investeringsprogrammet

Arbetsgruppen har gjort upp ett tioårigt investeringsprogram som sträcker sig fram till år 2013. När arbetsgruppen gjorde upp förslaget har den haft tillgång till Vägförvaltningens, Banförvaltningscentralens och Sjöfartsverkets projektförslag. Dessutom har landskapsförbunden lagt fram projektförslag för ungefär sex miljarder euro.

Prioriteringen av projekt har karaktären av en process, dvs. projekt väljs och gallras i många etapper. Förslag till nya projekt motiveras allmänt med problem i anslutning till näringslivets konkurrenskraft, den regionala utvecklingen eller rörligheten för befolkningen. Projektförslagen utvärderas på samhällsekonomiska grunder. I regel tas endast samhällsekonomiskt effektiva projekt till en fortsatt granskning (förhållandet mellan nytta och kostnader över 1,5). Vid det preliminära valet är också en regional balans, internationella förbindelser (bl.a. projektet den nordiska triangeln), uppgjorda trafiksystemplaner och avsiktsförklaringar samt landskapens prioriteter på en viktig plats. Den slutliga förläggningen påverkas av planberedskapen i projektet, de administrativa besluten och verkningarna för marknadssituationen inom mark- och anläggningsbranschen. I bakgrundsunderlaget presenteras urvalsprocessen närmare.

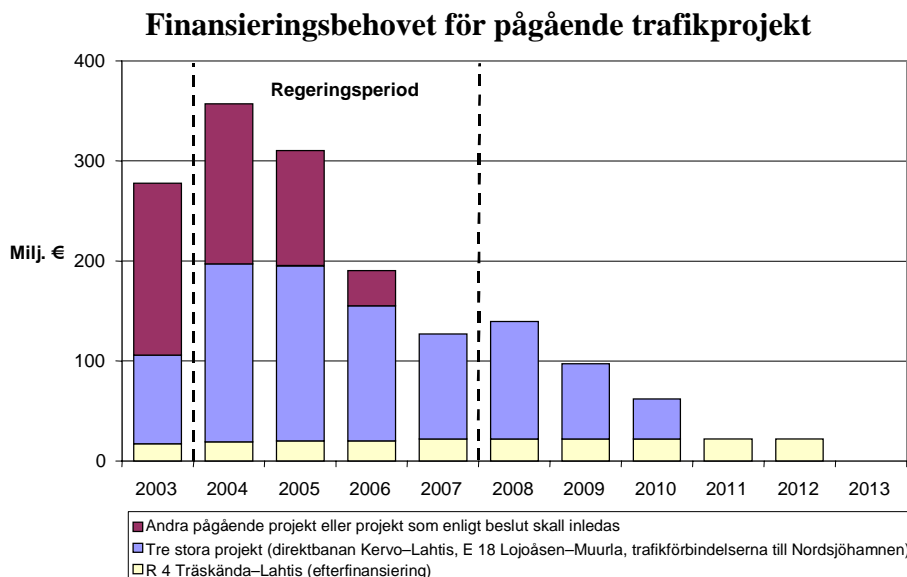
Projekten för åren 2005–2007 har ställts i angelägenhetsordning. Projekten för åren 2008–2013 presenteras på en egen lista som arbetsgruppen **inte ställt i angelägenhetsordning**. När arbetsgruppen gjorde upp projektlister iakttog den följande principer:

- Investeringsprogrammet innehåller också temaprojekt som sammanställs av små investeringar, genom vilka resurserna för underhållet utökas. Temaprojekten prioriteras före stora investeringar.
- Volymen på utvecklandet av trafiknätet under föregående regeringar är den samma, dvs. under regeringsperioden inleds stora utvecklingsinvesteringar för **ungefär en miljard euro**.
- Motorvägen E18 Muurla–Lojo (335 milj. €) behandlas särskilt, eftersom ett särskilt politiskt beslut redan har fattats om att den skall förverkligas.
- Projekten utvärderas enligt principer som fastställs av kommunikationsministeriet.

Man har strävat efter att ta med landskapens toppprojekt i investeringsprogrammet då det har varit möjligt vad gäller den tekniska och administrativa beredskapen i projekten. På listan över projekt som skall inledas under de sista åren av regeringsperioden 2005–2007 kan bland toppprojekten i landskapen nämnas motorvägen E18 Muurla–Lojo, Skogsbackavägen, riksväg 6 Villmanstrand–Imatra, grundliga förbättringar av banorna Seinäjoki–Uleåborg och Lahtis–Luumäki, riksväg 4 Heinola–Jyväskylä och riksväg 4 vid Kemi. Många av de mindre investeringar som landskapen önskar ingår dessutom i temaprojekt eller projekt som förverkligas med finansieringen för bastrafikledshållningen.

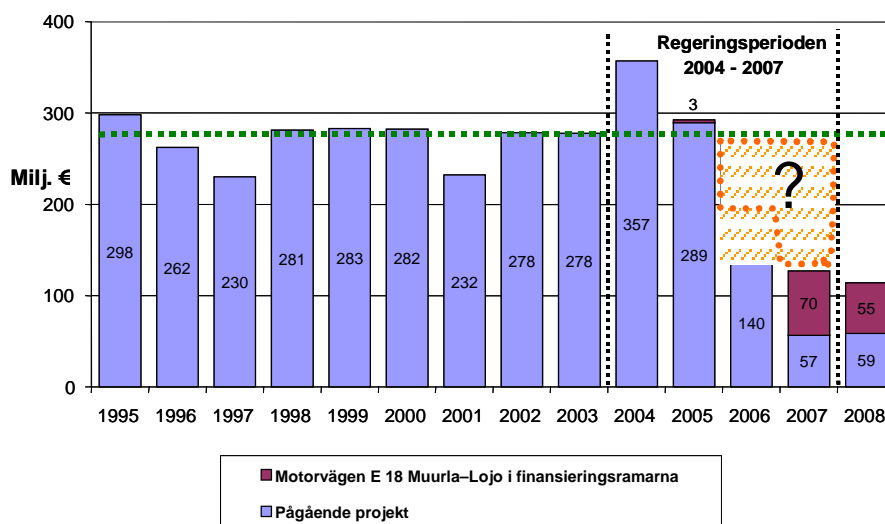
5.2 Pågående projekt och förbindelser

Ungefär 20 trafikprojekt som tidigare regeringar startat eller fattat beslut om (inkl. E18 Muurla–Lojo) är fortfarande under byggnad. Värdet på de pågående projekten uppgår till cirka två miljarder euro. **Projekt som pågår under denna regeringsperiod medför kostnader om ca 835 miljoner euro och under följande regeringsperiod ca 235 milj. €**



De årliga utgifterna för utvecklingsprojekten har under den senare hälften av 1990-talet och i början av 2000-talet varit 250–300 milj. euro. **I finansieringsramarna för denna regeringsperiod har inga reserveringar gjorts för ett enda nytt projekt.** Arbetsgruppen anser att situationen är ohållbar. Utvecklandet av trafiknätet bör fortsätta också under denna regeringsperiod. Stora utvecklingsprojekt måste kunna planeras på lång sikt. Jämfört med den tidigare finansieringsnivån på utvecklandet av trafiknätet är det ett underskott på sammanlagt ca 220 milj. euro i ramarna för de sista åren av regeringsperioden 2006–2007.

Volymen på utvecklandet av trafiknätet sedan 1995



Finland förband sig vid toppmötet i Essen 1994 att få projekten i den nordiska triangeln färdiga före år 2010. I EG-kommissionens förslag till TEN-riktlinjer som lades fram i oktober 2003 och godkändes av ministerrådet i december har projekten getts mera tid. Tidtabellen för projekten är nu som följer:

Projekt	Enligt TEN-riktlinjerna färdig senast år	Kostnader (milj. €)
Motorvägen Helsingfors–Åbo (avsnittet Muurla–Lojo)	2010	335
direktbanan Kervo–Lahtis	2006	330
Motorvägen Helsingfors–Vaalimaa	2015	410
Banan Helsingfors–Vainikkala (avsnittet Lahtis–Vainikkala)	2014	235

Vägförbindelsen västerut från Helsingfors (Helsingfors–Åbo), som ingår i den nordiska triangeln, blir färdig före år 2010 och tyngdpunkten i arbetena överförs därefter till östra sidan om Helsingfors. Av banavsnitten är avsnittet Helsingfors–Åbo färdigt och direktbanan Kervo–Lahtis färdigställs under regeringsperioden. Banavsnittet mellan Lahtis och Vainikkala slutförs efter regeringsperioden. Arbetsgruppen anser det vara ytterst viktigt att restiden mellan Helsingfors och S:t Petersburg förkortas.

Planläggningen av Mellersta Böle uppskattas medföra en nytta på åtminstone 105 milj. € för staten. Staten orsakas kostnader om ca 36 milj. € av arrangemanget (banarbeten 20 milj. € och bortförande av förorenade jordmassor 16 milj. €). Helsingfors stad orsakas kommunaltekniska kostnader på ca 20 milj. €. Intäktsföringen av planlägningsnyttan avgörs under regeringsperioden.

5.3 Investeringsprogrammet för åren 2004–2007

Arbetsgruppen har dimensionerat sitt förslag till investeringsprogram för regeringsperioden så att **volymen på utvecklandet av trafiknätet är på samma nivå som under tidigare regeringsperioder**. Tidigare regeringar har påbörjat stora utvecklingsprojekt för cirka en miljard euro. Arbetsgruppen föreslår att stora projekt till ett värde av cirka 940 milj. € inleds under de sista åren av regeringsperioden 2005–2007. Dessutom föreslås temaprojekt till ett värde av 340 milj. € för effektiviserandet av underhållet av trafiknätet (anslag för basstrafikledshållningen används till temaprojekten). I enlighet med tidigare beslut inleds dessutom byggandet av motorvägen E18 Muurla–Lojo. Den grundliga förbättringen av bangården i Ilmala (hela projektet uppgår till ca 160 milj. € statens andel 100 milj. €) bör ytterligare utredas och finansieringen av projektet kalkyleras. Projektet skall genomföras under regeringsperioden.

Arbetsgruppen förutsätter att trafikledsverken sörjer för att planer som håller på att bli gamla förnyas så att de projekt som förts in i investeringsprogrammet kan genomföras i föreslagna ordning vad planberedskapen beträffar.

Arbetsgruppen föreslår preliminärt att man enligt **livscykelmodellen** som bygger på samarbete mellan den offentliga och privata sektorn genomför projektet E18 Muurla–Lojo (beställningsfullmakt ca 700 milj. €) samt ytterligare fyra projekt (byggkostnaderna 314 milj. € fullmakten sammanlagt ca 700 milj. €), närmare inledningstidpunkt för projekten under åren 2005–2007 bestäms skilt:

- förbättring av Skogsbackavägen
- riksväg 6 Villmanstrand–Imatra
- riksväg 4 Lusi–Vaajakoski
- Ring I Åboleden–Vallberget

Till vissa delar förutsätter möjligheten att genomföra ovan nämnda projekt enligt livscykelmodellen ytterligare utredningar. Ifall det vid en närmare granskning visar sig vara problematiskt att genomföra de preliminära livscykelprojekten enligt denna modell har arbetsgruppen gjort upp en lista över ”reservprojekt” för livscykelpaketet (avsnittet vid Kemi och broarna på riksväg 4, avsnittet Kyrkslätt–Stensvik på stamväg 51 och Nyslott centrum på riksväg 14). Också dessa projekt kan i princip genomföras enligt livscykelmodellen.

Användningen av livscykelmodellen i banprojekt föreslås för förbättringen av banavsnittet Lahtis–Luumäki (150 milj. €). En **sakkunnigarbetsgrupp inrättas** för att bereda projektet. Den beställningsfullmakt som projektet förutsätter uppgår till uppskattningsvis 240 milj. € (avtalsstiden 15 år, räntorna 50 milj. €, underhållskostnaderna 38 milj. €).

**Sammandrag av projektkorgen för åren 2004–2007
(innehåller inte det redan fastslagna projektet E18 Muurla–Lojo)**

	Antal	Milj. €
Vägprojekt	15	730
Banprojekt	5	500
Vattenvägsprojekt	3	50
Projekt totalt	23	1280

Stora projekt	15	940 (73 %)
Temaprojekt	8	340 (27 %)
Totalt	23	1280 (100 %)

Arbetsgruppens förslag till investeringsprogram för åren 2004–2007 presenteras i angelägenhetsordning i tabellen nedan. Temaprojekten prioriteras före stora investeringar.

Projekt	Milj. €	Förhållandet nytta/kostnader	Finansiering, förverkligande	Anmärkningar
TEMAN				
Förnyande av föråldrad banöverbyggnad	100	lönsamt		Föråldrade banavsnitt byggs om (bl.a. Pieksämäki–Kuopio, Siilinjärvi–Viinijärvi och Åbo–Toijala)
Vägförbindelserna till hamnar och terminaler utvecklas	30	lönsamt		Projektet innehåller byggande och förbättring av hamnvägar bl.a. i Karleby, Raumo, Fredrikshamn, Torneå, Kemi, Nådendal och Kuopio samt vägförbindelsen till flygplatsen i Seinäjoki och vägarrangemangen till avfallsbehandlingsanläggningarna i Tammerfors och Villmanstrand
Stöd till utvecklingen i områden på tillväxt	60	lönsamt		Projekt som gör arbetsresorna smidigare bl.a. i huvudstadsregionen samt pendlingsregionerna i Tammerfors, Åbo, Jyväskylä, Uleåborg och Joensuu (riksväg 6 Niittytahti–Reijola)
Mindre utvecklingsprojekt för vattenvägar och säkerhetsanordningar	8	lönsamt	V	Förbättring av säkerheten och navigerbarheten på havsfarleder och insjöfarleder i Finska viken, Bottniska viken, Skärgårdshavet och Saimen
Förbättring av säkerheten på huvudvägarna	40	lönsamt		Förbättring av problemställen på livligt trafikerade huvudvägar på olika håll i Finland
Främjande av godstrafiken på järnvägarna i östra Finland	40	lönsamt		Förbättring av bangårdarna i Imatra, Vainikkala och Kouvola som är viktiga för en smidig godstrafik i östra Finland
Främjande av kollektivtrafiken på de radiella huvudlederna i huvudstadsregionen	32	lönsamt	K	Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till åren 2004–2007. Åtgärder som främjar kollektivtrafiken på riksväg 3, Vichtisvägen, Tusbyleden och Västerleden
Förbättring av miljön för skolvägarna i tätorter på landsbygden	30	lönsamt		Förbättring av säkerheten på skolvägarna i 50–60 tätorter på landsbygden runt om i Finland
Sammanlagt 8 tema- projekt	340			

STORA INVESTERINGAR				
Politiskt beslut fattats: <i>E18 (riksväg 1) Muurla-Lojo</i>	335	1,7	L	Finland har förbundit sig att förverkliga projektet före år 2010 (del av EU:s prioriteringsprojekt: "Nordiska triangeln")
Havsfarleden i Torneå	11	4,4	V	Fördjupningen av inloppet till hamnen möjliggör större fartyg och effektivare

				transporter. Hamnens huvudanvändare är Outokumpu Oyj:s stålfabrik
Förbättring av Skogsback-avägen	76	2,9	L, K	Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till åren 2004–2007
Havsfarleden i Brahestad	30	3,4	V	Fördjupningen av inloppet till hamnen möjliggör större fartyg och effektivare transporter. Farleden används av stadens hamn och Rautaruukki Abp:s industrihamn.
Höjning av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg, etapp 1 (hela projektet 400 milj. €)	195	2,5	I	Förbättring av stamförbindelsen mellan södra och norra Finland. Projektet förkortar restiderna och möjliggör effektivare godstransporter.
Riksväg 2 Vichtis–Björneborg	40	lönsamt		Förbättring av de största problem- punkterna på förbindelsen mellan huvudstadsregionen och Björneborg.
Riksväg 6 Villmanstrand–Imatra	119	1,6	L	Den farliga och tungt trafikerade vägen mellan städerna görs tvåfilig. På området finns landets viktigaste kon- centration av virkesindustri.
Avsnittet vid Kemi och broarna på riksväg 4	49	2,2	(L)	Den livligt trafikerade och farliga riksvägen byggs om till motorväg och broar byggs över Kemijoki.
Höjning av servicenivån på banavsnittet Lahtis–Luumäki	150	2,5	I, L*)	Finland har förbundit sig att förverkli- ga projektet före år 2014 (del av EU:s prioritetprojekt ”Nordiska triangeln” och den snabba tågförbindelsen Hel- singfors–S:t Petersburg).
Ring I Åboleden–Vallberget	65	5,7	L, K	Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafik- system förlagts till åren 2004–2007.
Höjning av servicenivån på banavsnittet Tammerfors–Seinäjoki	15	3,0	I	Förbättring av stamförbindelsen mel- lan södra och norra Finland.
Stamväg 51 Kyrkslätt–Stensvik	42	3,8	(L)	Den livligt trafikerade och farliga stamvägen byggs om till motorväg. Huvudled i de västra kusttrakterna i Nyland.
Resten av förbättringsarbe- tena på riksväg 5 Lusi–S:t Michel	17	lönsamt		Huvudleden i östra Finland, riksväg 5, har i huvudsak byggts om. Projektet innehåller tre ännu oavslutade förbät- tningsprojekt mellan Heinola och S:t Michel.
Omfartsvägen vid Smeds- by på riksväg 8, Vasa	25	2,3		En omfartsväg byggs på det farliga riksvägsavsnittet med många anslut- ningar. Den gamla vägen tas i bruk i lokaltrafiken.
Riksväg 4 Lusi–Vaajakoski	54	1,6	L	Förbättring av den smala, backiga och krokiga riksvägen från Heinola norrut till Jyväskylä.
Nyslott centrum på riksväg 14	50	4,5	(L)	Projektet innehåller väg-, ban- och vattenvägsarrangemang. Projektets innehåll skall ytterligare utvärderas innan det kan inledas.
Totalt 15 stora investeringar	940			

L = projekt enligt livscykelmodellen, (L) = eventuellt livscykelmodellprojekt, L*) = Prövas om livscykelmodellen lämpar sig för banprojekt, I = investeringsavgift för banprojekt införs, K = kommunen har en stor betalningsandel, V = kostnaderna täcks med vattenvägsavgifter

Temaprojekt som påbörjas under åren 2005–2007

VÄGTEMAN

- Förbättring av miljön för skolvägarna i tätorter på landsbygden 30 milj. euro (63 st.)
- Förbättring av vägförbindelserna till hamnar och terminaler 30 milj. euro (10 st.)
- Höjning av säkerheten på huvudvägarna 40 milj. euro (13 st.)
- Stöd för utvecklingen på områden i tillväxt 60 milj. euro (8 st.)
- Främjande av kollektivtrafiken i huvudstadsregionen 32 milj. euro (4 st.)

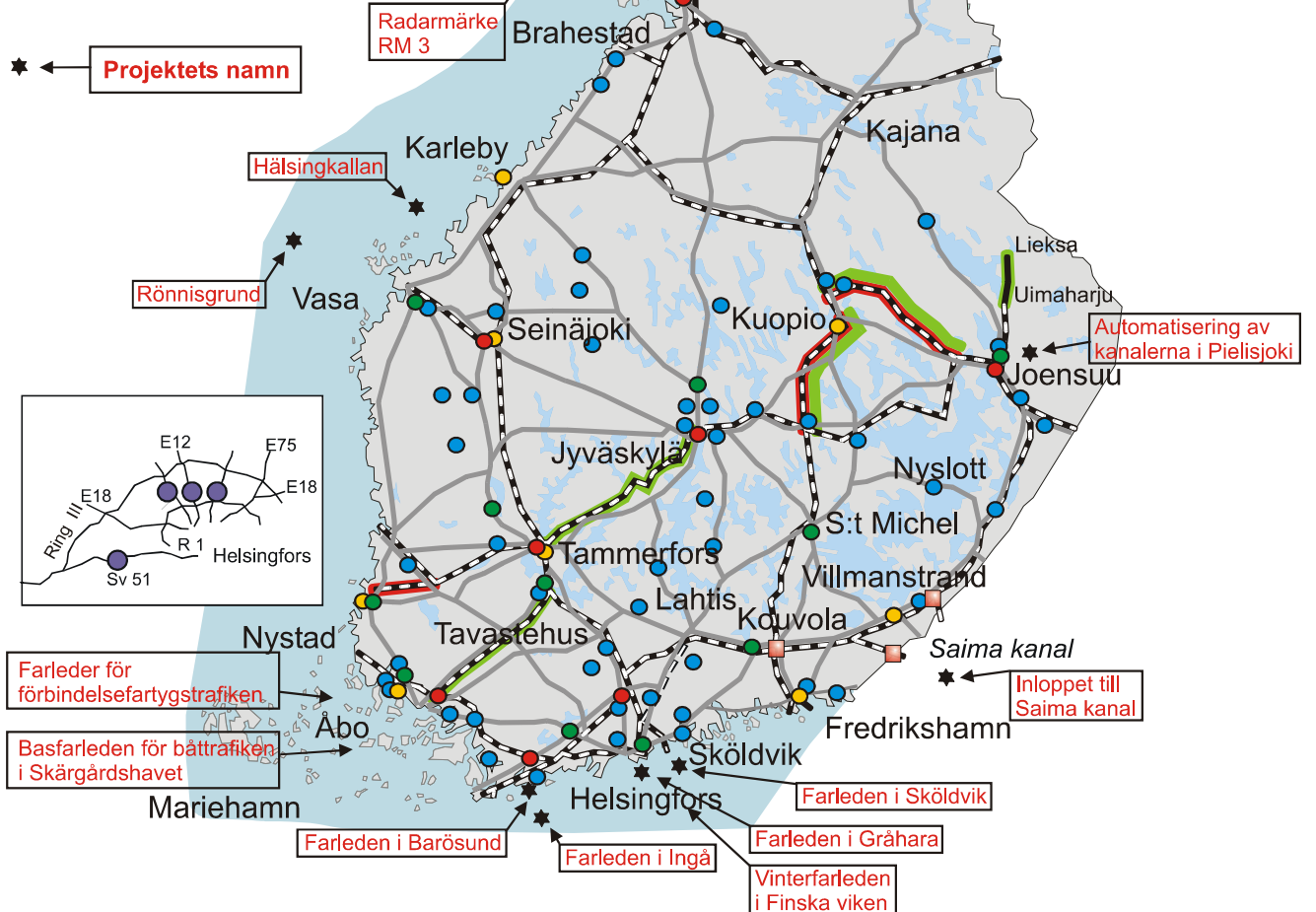
BANTEMAN

- 50 milj. euro i tilläggsbudgeten för år 2004
- Förnyande av föråldrad banöverbyggnad 100 milj. euro
- Främjande av godstrafiken på järnvägarna i östra Finland 40 milj. euro

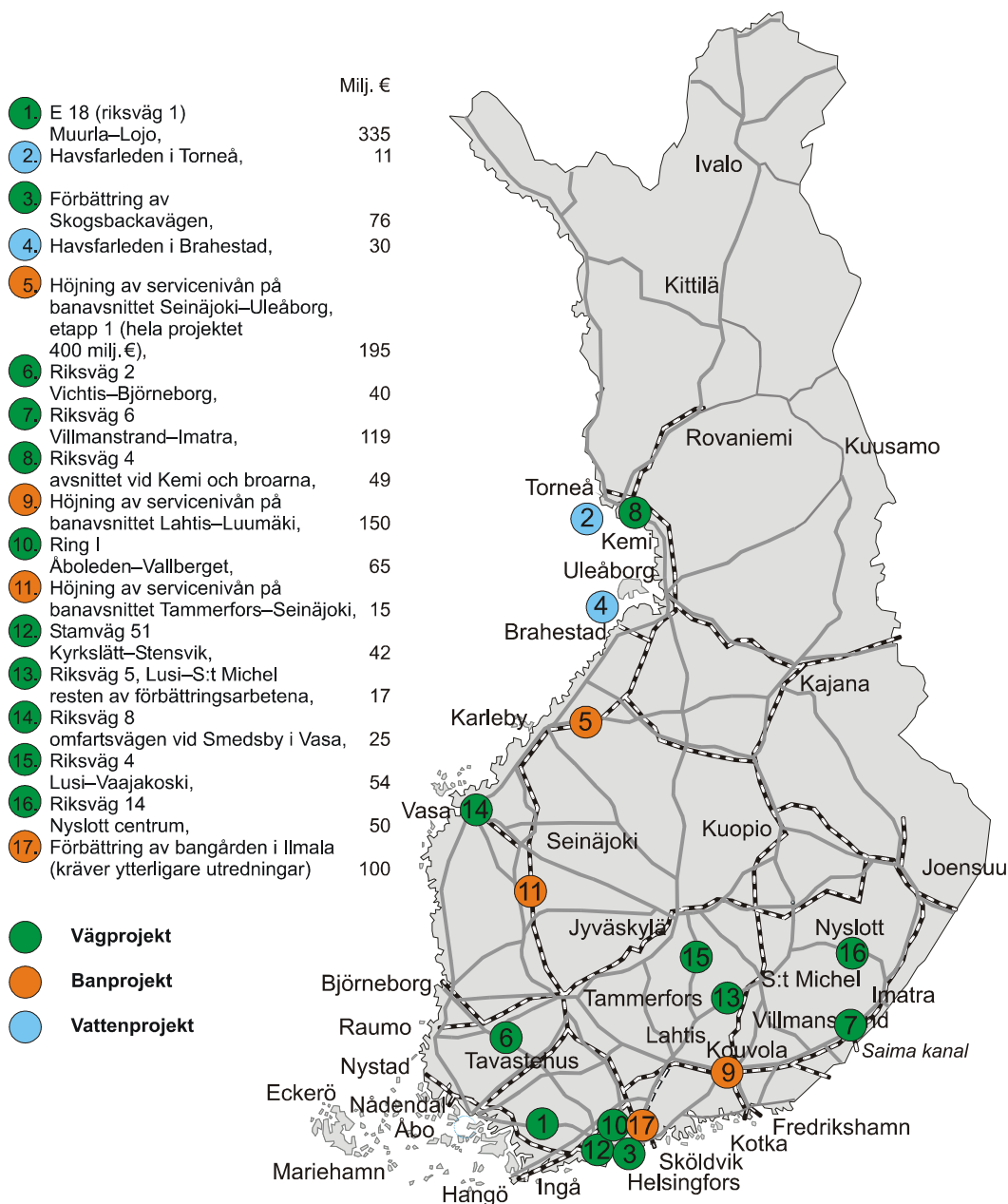
VATTENVÄGAR

Mindre utvecklingsprojekt för farleder och deras säkerhetsutrustning:

★ ← **Projektets namn**



Stora investeringar som påbörjas under åren 2005–2007



5.4 Projektkorg för åren 2008–2013

Listan över de projekt i tioårsplanen som skall inledas efter regeringsperioden är preliminär. Informationen om projektens verkningar preciseras allteftersom planeringen framskrider och även förhållandena förändras. Dessa omständigheter inverkar på angelägenhetsordningen för projekten. Enligt arbetsgruppen lönar det sig att uppdatera tioårsplanen varje regeringsperiod.

Arbetsgruppen föreslår preliminärt att projekt för ca 2,2 mrd. euro förverkligas åren 2008–2013 (stora projekt för 1930 milj. € och temaprojekt för 235 milj. €). Tio av de föreslagna 28 projekten (byggkostnaderna ungefär en miljard euro) kan i princip förverkligas enligt livscykelmodellen.

Sammandrag av projektkorgen för åren 2008–2013

	Antal	Milj. €
Vägprojekt	19	1175
Spårtrafikprojekt	8	984
Vattenvägsprojekt	1	5
Totalt	28	2164

Stora projekt	23	1928 (89 %)
Temaprojekt	5	236 (11 %)
Totalt	28	2164 (100 %)

Projekten för åren 2008–2013 (inte i angelägenhetsordning) ingår i tabellen nedan:

Projekt	Milj. €	Förhållandet nytta/kostnader	Kan förverkligas enligt livscykelmodellen	Anmärkingar
TEMAPROJEKT				
Elektrifiering av bannätet	90	lönsamt		Elektrifiering av banavsnitt i Joensuuuttrakten samt banavsnitten Hyvinge–Hangö och Seinäjoki–Vasa. Avsikten är att projektet skall inledas när de nuvarande elektrifieringsprojekten avslutats genast vid ingången av år 2008
Avskaffandet av plankorsningar	65	lönsamt		Plankorsningarna avskaffas på banavsnitten Luumäki–Imatra, Seinäjoki–Uleåborg, Jyväskylä–Kuopio och Åbo–Toijala
Främjande av gods- trafiken på järnvägarna i västra Finland	35	lönsamt		Förbättring av bangårdarna i Tammerfors och Riihimäki samt banavsnittet Jämsänkoski–Raumo så att det bär transporter med 25 tons axeltryck
Aktuell och heltäckande information för dem som rör sig på vägarna genom utveckling av ett datanät för vägtrafiken	26	lönsamt		Ett realtidssystem för uppföljningen av trafiken på de viktigaste huvudvägsavsnitten och i de största stadsregionerna.
Bullerbekämpning i huvudstadsregionen	20	lönsamt		Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till efter år 2007.
Totalt 5 temaprojekt	236			

STORA INVESTERINGAR				
MARJA-banan	300	1,6	L*)	Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till efter år 2007
Ring II Åbovägen–Tavastehusleden	260	2,7		Förbättring av de tvärgående förbindelserna i huvudstadsregionen genom en fortsättning av Ring II
Höjning av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki–	205	2,5		Projektets andra etapp.

Uleåborg, etapp 2				
E18 (riksväg 7) Forsby–Lovisa– Kotka	150	lönsamt	L	Finland har förbundit sig att förverkliga projektet före år 2015 (del av EU:s prioritetprojekt ”Nordiska triangeln”).
Met- ro/spårförbindelse, Gräsviken–Matthy (statsbidrag 30 %, dvs. 124 milj. € hela projektet 412 milj. €)	124	lönsamt		Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till efter år 2007
E18 (Ring III) Vandaforsen– Flygstationsvägen	116	3,1	L	Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till åren 2004–2007
Ring I i Esbo och Helsingfors	96	lönsamt	L	Projektet har i avsiktsförklaringen i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till efter år 2007
Tilläggs-spår på banavsnittet Luu- mäki–Vainikkala	85	specialmo- tivering		Finland har förbundit sig att förverkliga projektet före år 2015 (del av EU:s prioritetprojekt ”Nordiska triangeln” och den snabba tågförbindelsen Helsingfors–S:t Petersburg)
Höjning av nivån på banavsnittet Luumäki–Imatra	80	2,5		Fortsättning på projektet Lahtis–Luumäki
E18 (riksväg 7) Fredrikshamn– Vaalimaa	73	specialmo- tivering		Finland har förbundit sig att förverkliga projektet före år 2015 (del av EU:s prioritetprojekt ”Nordiska triangeln”).
E18 (riksväg 7) omfartsväg vid Fredrikshamn	60	1,5	L	Finland har förbundit sig att förverkliga projektet före år 2015 (del av EU:s prioritetprojekt ”Nordiska triangeln”).
Riksväg 12 Lahtis– Kouvola	58	lönsamt	L	Förbättring av den farliga och ställvis smala, backiga och krokiga huvudleden för tung trafik
Riksväg 3 västra omfartsvägen vid Tammerfors, etapp 2	57	2,9	L	Komplettering av omfartsvägen
Riksväg 3 Tammer- fors (Ylöjärvi)– Vasa	48	lönsamt	L	Förbättring av de värsta problempunkterna på förbindelsesträckan Tammerfors–Vasa
Riksväg 5 Päivä- ranta–Vuorela, Kuopio	40	specialmo- tivering	L	Reparation av det farliga och utsatta vägavsnittet i Kuopio. Projektet kräver dyra tekniska lösningar.
Riksväg 8 Åbo– Björneborg	37	lönsamt		Förbättring av de värsta problempunkterna på förbindelsen mellan Åbo och Björneborg
Riksväg 15 Kotka– Kouvola	37	lönsamt	L	Förbättring av den farliga hamnförbindelsen som används för storindustrins transporter
Riksväg 21 Palo- joensuu–Kilpisjärvi	27	specialmo- tivering		Viktig förbindelse från Finland till Norge. På den backiga vägen förekommer sättningar på grund av tjälen
Riksväg 20 Kuu- samontie Uleåborg, Hintta–Korvenkylä	23	2,6		Höjning av kapaciteten och säkerheten på infarten till Uleåborg.
Riksväg 6 avsnittet vid Joensuu	22	2,6		Trafiken görs smidigare och säkrare på ringvägen i Joensuu.

Riksväg 19 östra omfartsvägen vid Seinäjoki	15	2,0		Riksvägsförbindelsen flyttas bort från det livligt trafikerade och farliga gatunätet.
Riksväg 15 infarten till Kotka	10	2,0		Höjning av kapaciteten och säkerheten på förbindelsen till centrum och hamnarna i Kotka.
Havsfarleden i Fredrikshamn	5	3,4		Fördjupningen av inloppet till hamnen möjliggör större fartyg och effektivare transporter.
Totalt 23 stora investeringar	1928			

5.5 Övriga utvecklingsprojekt

Arbetsgruppen har granskat projekt för sammanlagt sex miljarder euro och bland dessa valt ut de projekt som enligt utredningar har de förmånligaste verkningarna till tioårsplanen och investeringsprogrammet för regeringsperioden.

Arbetsgruppen konstaterar att förläggningen av projekten i vissa fall kan påverkas av även andra än enbart trafikmässiga kriterier. Ett exempel på ett sådant projekt är täckandet av strandleden på riksväg 12 i Tammerfors (ca 100 milj. euro). Projektet har stora markanvändningsfördelar, genom vilka en mycket stor andel av byggkostnaderna kan täckas. Om planlägningslösningen förutsätter att en väg byggs inom den närmaste framtiden, måste saken avgöras som ett specialfall. Projekt av detta slag kunde det finnas flera av.

Kanalen Päijänne–Saimen, dvs. den s.k. **Savolaxkanalen** (32 milj. euro), är ett projekt som har stora regionala verkningar i form av stöd för företags- och turistnäringen. Om det genomförs har projektet betydelse för turismens och vattentrafikens utveckling i hela vattendraget Päijänne–Saimen och för den anslutande företagsverksamheten. Eventuella finansieringskällor för projektet är strukturpengar, sysselsättningsunderstöd, kommunal finansiering och vissa finansieringsstöd från HIM. Samarbetsgruppen för landskapet Norra Savolax har redan genom sina beslut och förordanden reserverat ERUF-finansiering och motsvarande nationell medfinansiering för byggandet av kanalen. Statens andel av byggkostnaderna för hela projektet kan uppgå till högst 50 % (nationell medfinansiering). Arbetsgruppen föreslår att ett beslut om projektet skall fattas i regeringen under våren 2004.

Beslut om en fortsatt planering av kanalprojekten i östra Finland (bl.a. förverkligandet av kanalparet Kymijoki–Mäntyharju, underhåll av nuvarande Saima kanal, inledandet av hyresavtalsförhandlingar) fattades 14.12.2000 sedan ärendet varit uppe även i regeringens finanspolitiska ministerutskott och i aftonskolan. Arbetsgruppen anser att det tills vidare inte har kommit fram några sådana nya aspekter som skulle kräva att ärendet tas upp på nytt. Beroende på hur hyresavtalsförhandlingarna gällande Saima kanal framskrider tas ärendet vid behov till ny prövning.

5.6 Investeringsprogrammets verkningar

Förhållandet mellan nytta och kostnader i de projekt som valts till investeringsprogrammet för åren 2004–2007 är 1,6–5,7, dvs. investeringarna är samhällsekonomiskt mycket lönsamma.

Största delen av investeringarna är så lönsamma att de på 30 år betalar tillbaka sig två–tre gånger om i form av samhällsekonomiska fördelar.

Målet har varit att välja innehållet i investeringsprogrammet så att följande verkningar är i så god balans som möjligt:

- befolkningens dagliga behov av resande främjas
- företagens internationella konkurrenskraft främjas
- en balanserad regional utveckling understöds
- en god miljö och trafiksäkerhet

I bilden nedan åskådliggörs verkningarna av projekten:

	Avtalsfullmakt (milj.€)	Projektets effektivitet (nytta/kostnader)				Näringslivets behov				Medborgarnas dagliga behov av resande				Balanserad regional utveckling				Miljö och säkerhet			
		1,5 - 2,0	2,0 - 2,5	2,5 - 3,0	> 3,0	stöder litet ↔ mycket				stöder litet ↔ mycket				stöder litet ↔ mycket				stöder litet ↔ mycket			
Skogsbackavägen	76			2,9																	
R 2 Vichtis–Björneborg	40				1)																
R 6 Villmanstrand–Imatra	119	1,6																			
R 4 avsnittet vid Kemi och broarna	49		2,2																		
Ring 1 Åboleden–Vallberget	65				5,7																
Sv 51 Kyrkslätt–Stensvik	42				3,8																
R 5 Lusi–S:t Michel	17				1)																
R 8 omfartsvägen vid Smedsby	25		2,3																		
R 4 Lusi–Vaajakoski	54	1,6																			
R 14 Nyslott centrum	50				4,5																
Banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg, etapp 1	195		2,5																		
Banavsnittet Lahtis–Luumäki	150		2,5																		
Banavsnittet T:fors–Seinäjoki	15			3,0																	
Havsfarleden i Torneå	11				4,4																
Havsfarleden i Brahestad	30				3,4																
Tema: Vägförbindelserna till hamnar och terminaler	30				2)																
Tema: Utvecklingen i områden på tillväxt	60				2)																
Tema: Säkerheten på huvudvägarna	40				2)																
Tema: Kollektivtrafiken i huvudstadsregionen	32				2)																
Tema: Skolvägarna i tätorter på landsbygden	30				2)																
Tema: Förnyande av föråldrad banöverbyggnad	100				2)																
Tema: Godstrafiken på järnvägarna i östra Finland	40				2)																
Tema: Mindre utvecklingsprojekt för vattenvägar	8				2)																

1) I projektet förbättras de värsta trafikproblemen på förbindelsesträckan (effektivt projekt)

2) Temaprojekten innehåller noggrant övervägda små investeringar i trafikproblem (effektiva projekt)

Vid beredningen av investeringsprogrammet måste man beakta verkningarna för mark- och anläggningsbranschen. Enligt arbetsgruppens uppfattning orsakar inte det föreslagna investeringsprogrammet störningar för marknaden för mark- och anläggningsbranschen. De årliga kostnaderna för de nya utvecklingsprojekten utgör en jämförelsevis liten andel av marknaden för mark- och anläggningsbranschen, som mest ca 7 %. Tvärtom effektiviserar det mångåriga investeringsprogrammet resursanvändningen i mark- och anläggningsbranschen tack vare en långsiktigare planering. Arbetsgruppen anser dock att det är viktigt att man vid förläggningen av enskilda projekt i investeringsprogrammet eftersträvar en jämn volym på byggandet.

Miljöministeriet bereder som bäst regeringens proposition med förslag till lag om bedömning av miljökonsekvenserna av planer och program. Utgångspunkten för lagen är Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG, som skall verkställas i medlemsländerna före 21.7.2004. När lagen träder i kraft gäller den planer och program som görs upp efter ikraftträdandet. Enligt ett förslag till förordning som skall komplettera lagen och som bereds för närvarande tillämpas lagen inte heller på planer av typen investeringsprogram. Lagen gäller således i princip inte det investeringsprogram som nu gjorts upp. Arbetsgruppen anser dock att det är viktigt att miljöaspekterna beaktas i tillräcklig utsträckning när investeringsprogrammet förverkligas. Redan nu görs en bedömning av miljökonsekvenserna på projektnivå för alla stora projekt i investeringsprogrammet. Arbetsgruppen föreslår att det som en del av den fortsatta beredningen av investeringsprogrammet vid behov görs upp ett sammandrag av programmets miljökonsekvenser.

Arbetsgruppens riktlinjer

- *Väg- och bannätets skick kan tryggas under regeringsperioden då man under perioden inleder temaprojekt som består av små investeringar för ca 340 milj. euro. Alla de temaprojekt som arbetsgruppen föreslår prioriteras före utvecklande.*
- *Delprojekten i EU:s prioritetsprojekt den nordiska triangeln skall förverkligas inom den tidtabell som Finland har förbundit sig att följa i beslutet om TEN-riktlinjer. Motorvägen E18 Lojo–Muurla förverkligas enligt livscykelmodellen och projektet tas in i den första tilläggsbudgeten för år 2004 (beställningsfullmakt 700 milj. euro).*
- *Stora utvecklingsprojekt inleds i ungefär samma utsträckning som under tidigare regeringsperioder, dvs. för ungefär ca 940 milj. € under regeringsperioden (15 projekt). Projektet har ställts i angelägenhetsordning. Den grundliga förbättringen av bangården i Ilmala utreds fortfarande och avsikten är att projektet skall förverkligas genom specialarrangemang.*
- *Projektet E18 Lojo–Muurla och preliminärt dessutom fyra andra vägprojekt förverkligas enligt livscykelmodellen. Det finns fler lämpliga projekt och om det vid en närmare granskning visar sig vara problematisk att använda livscykelmodellen i vissa preliminärt utvalda projekt, kan de ersättas med andra projekt. Den sammanlagda serviceavgiften för projekt som förverkligas enligt livscykelmodellen är ca 70 milj. euro, dvs. ca 25 % av den årliga utvecklingsfinansieringen.*
- *En arbetsgrupp inrättas för att tillsammans med VR-Group Ab lägga fram ett förslag till förverkligandet av banavsnittet Lahtis–Luumäki enligt en modell av livscykeltyp. Beställningsfullmakten för projektet uppgår till uppskattningsvis 240 milj. euro och förutsätter som mest en serviceavgift på ca 19 milj. euro under 15 års tid.*
- *Till projektkorgen för åren 2008–2013 har i detta skede listats projekt för ca 2,2 mrd. € (stora projekt för 1930 milj. € och temaprojekt för 235 milj.€).*

6 FINANSIERING AV ARBETSGRUPPENS FÖRSLAG

Underhåll

Resurserna för underhåll i enlighet med den nya indelningen av trafikledsfunktioner kan fås att räcka till (tidigare bastrafikledshållning), om det **anvisas tilläggsfinansiering i form av temaprojekt**. Enligt arbetsgruppen är alla de temaprojekt som den föreslår nödvändiga för tryggheten av trafiknätets skick och skall prioriteras före nya stora utvecklingsprojekt. Temaprojekten utökar finansieringen av underhållet på två sätt:

- En del av temaprojekten innehåller åtgärder som har direkta verkningar för trafiknätets konstruktionsskick (t.ex. temat ”förnyande av föråldrad överbyggnad”)
- I temaprojekten ingår investeringar som förverkligas med finansieringen för bastrafikledshållningen. På motsvarande sätt blir mera anslag disponibla för underhållet, då investeringarna genomförs som en del av temaprojekten med finansieringen för utvecklingen av trafiknätet.

För underhållet av banorna behövs dock redan i den första tilläggsbudgeten för år 2004 50 milj. euro som en ”första hjälp”. Detta behövs för att man skall kunna knappa in på underutvecklingen i ombyggnadsprogrammet.

Arbetsgruppen anser också att det är viktigt att intäktsföringarna av vinsten från VR-Group Ab, Vägaffärsverket och Luftfartsverket används till trafikledshållning.

Investeringar

Som utgångspunkt för finansieringen av investeringsprogrammet har tagits förverkligandet av motorvägen E18 Muurla–Lojo enligt livscykelmodellen. **Finansieringsramen på 123 milj. €** som reserverats för genomförandet av projektet under regeringsperioden **frigörs således för andra projekt**.

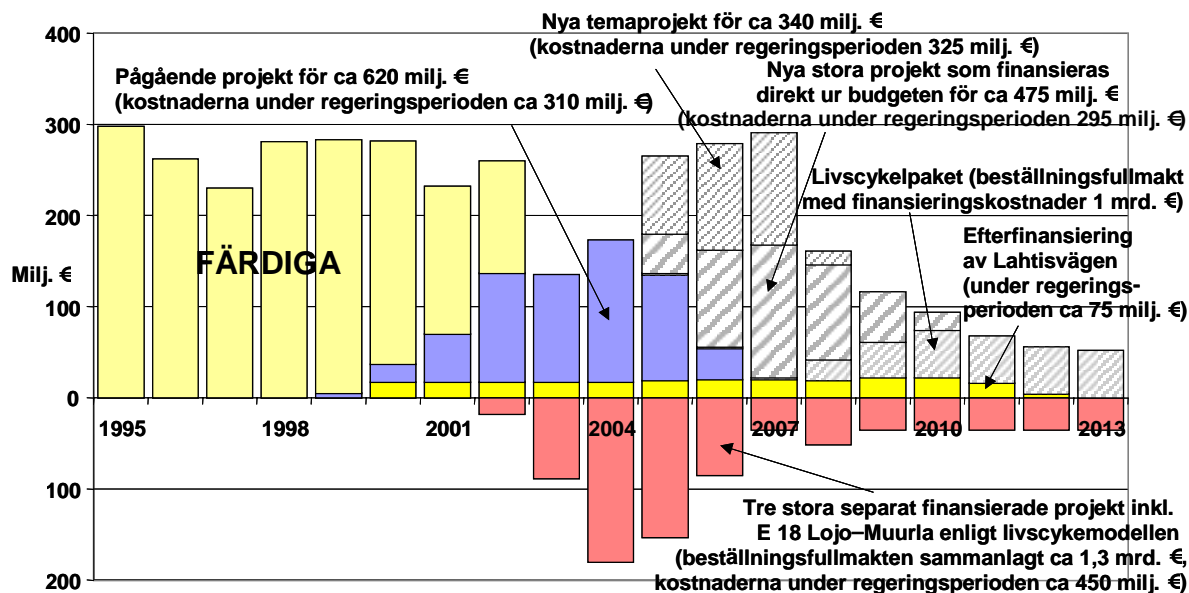
Enligt en finansieringslösning som spänner över hela regeringsperioden inleds fyra vägprojekt förutom projektet E18 Muurla–Lojo enligt **livscykelmodellen**. Kostnadskalkylen för dessa projekt är 314 milj. € och ett förverkligande enligt livscykelmodellen förutsätter en beställningsfullmakt på ca 700 milj. euro (inbegriper 25 års underhålls- och finansieringskostnader). Vid behov kan flera projekt genomföras enligt modellen. Program för projekten utarbetas särskilt.

När alla fyra projekt har slutförts i slutet av 2000-talet, är den sammanlagda årliga serviceavgiften för dem ca 35 milj. € per år. Dessutom betalas ca 35 milj. € per år i serviceavgift för projektet E18 Lojo–Muurla.

Den **sammanlagda serviceavgiften för alla vägprojekt som genomförs enligt livscykelmodellen, 70 milj. € per år, utgör ca 25 % av den årliga finansieringen av utvecklandet av trafiknätet**. För projekt som genomförs enligt livscykelmodellen behövs ingen finansiering under regeringsperioden 2004–2007.

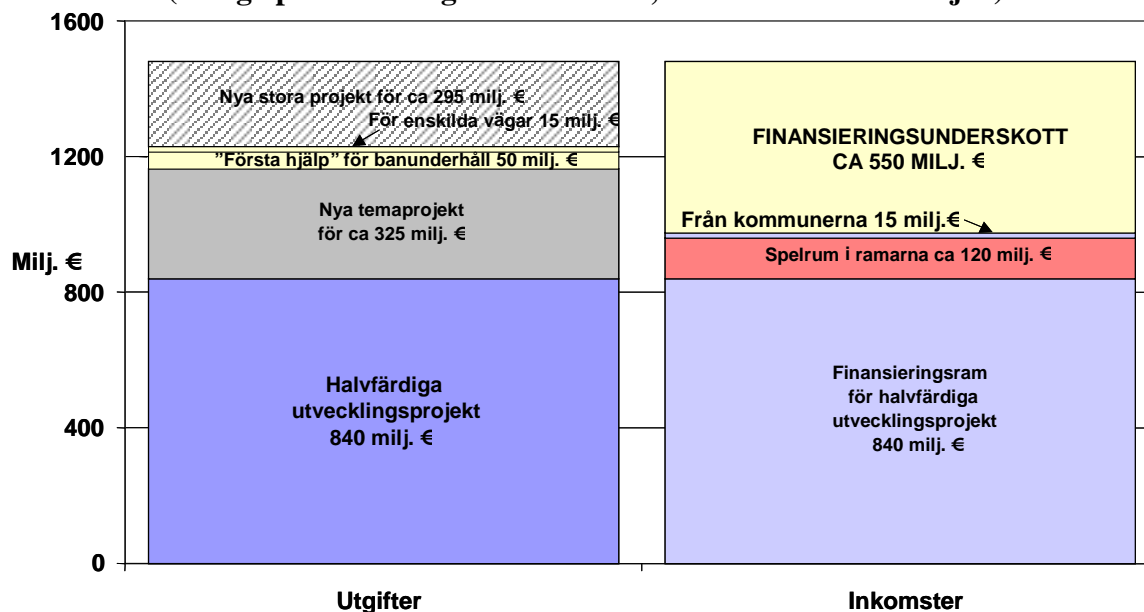
Om banavsnittet Lahtis–Luumäki genomförs enligt livscykelmodellen, orsakar det en **serviceavgift på ca 19 milj. € per år** (15 års avtalstid, byggandet 150 milj. € räntorna ca 50 milj. € och underhållet ca 38 milj. €).

Budgetverkningarna av pågående projekt och investeringsprogrammet för åren 2004–2007



Det föreslås att **projekt som budgeteras på traditionellt vis** under regeringsperioden inleds för ca 815 milj. € (varav stora utvecklingsprojekt för 475 milj. € och temaprojekt för 340 milj. €). Under regeringsperioden uppgår kostnaderna för nya projekt som budgeteras på traditionellt vis till ca 620 milj. € och därefter till ca 195 milj. €

Finansieringsunderskottet under regeringsperioden 2004–2007 (inbegriper inte bangården i Ilmala, statens andel 100 milj. €)



Arbetsgruppen föreslår att beslut om förverkligandet av projekten i investeringsprogrammet fattas i jämn takt i samband med de ram- och budgetbeslut som skall fattas under regeringsperioden. För att trygga en långsiktig trafikledshållning anser arbetsgruppen emellertid att det är nödvändigt att regeringen klart förbinder sig att följa arbetsgruppens prioriteringsordning och den föreslagna livscykelmodellen redan när den behandlar anslagsramarna för kommunikationsministeriet för åren 2005–2008.

För genomförandet av de projekt som arbetsgruppen föreslår behövs ca 550 milj. euro (+ ca 120 milj. euro i mervärdesskatt) i statlig eller annan finansiering utöver vad som anvisas i anslagsramarna för kommunikationsministeriet för åren 2004–2007. För att minska utgiftstrycket i statsbudgeten föreslår arbetsgruppen att man som en del av planeringen av varje projekt ytterligare utreder möjligheterna att ta nya finansieringsmodeller i bruk.

Arbetsgruppens riktlinjer:

- *För genomförandet av de projekt som arbetsgruppen föreslår behövs ca 550 milj. euro i statlig eller annan finansiering utöver vad som anvisas i anslagsramarna för åren 2004–2007. För att minska utgiftstrycket i statsbudgeten föreslår arbetsgruppen att man som en del av planeringen av varje projekt ytterligare utreder möjligheterna att ta nya finansieringsmodeller i bruk.*
- *En separat utredning görs om förbättringen av bangården i Ilmala och målet är att statens andel (100 milj. euro) skall skötas genom specialarrangemang.*
- *Intäktsföringarna av vinst från VR-Group Ab, Vägaffärsverket och Luftfartsverket bör användas till trafikledshållningen utöver finansieringsramarna. Intäktsföringen av vinsten från VR-Group Ab uppgår årligen till uppskattningsvis 17 milj. € och från Vägaffärsverket till ca 3 milj. €.*
- *Underhållet av vattenvägarna kommer även under de närmaste åren att kräva lika stor finansiering som nu.*

7 UPPFÖLJNING OCH FORTSATT BEREDNING AV INVESTERINGS-PROGRAMMET

Delar av trafiknätet skall enligt arbetsgruppen prioriteras så att de knappa resurserna kan fördelas så effektivt som möjligt. Långväga gods- och persontransporter koncentreras till vissa rutter och transportkorridorer. Upprätthållandet av Finlands nationalekonomiska konkurrenskraft förutsätter att dessa förbindelsesträckor, som är de viktigaste i trafiknätet, fungerar väl och har en enhetlig kvalitetsnivå. Arbetsgruppen betonar att lönsamhetsaspekterna måste beaktas när man slår fast kvalitetsnivån på dessa viktiga förbindelsesträckor. Det är t.ex. inte under Finlands förhållanden ändamålsenligt att bygga motorvägar i någon större utsträckning och därför måste andra högklassiga vägtyper utvecklas. Arbetsgruppen understryker att man också måste trygga en tillräckligt smidig och säker trafik utanför det på riksnivå viktigaste vägnätet.

Eftersom det investeringsprogram som nu uppgjorts för regeringsperioden är det första i sitt slag i Finland, är det enligt arbetsgruppen viktigt att genomförandet av programmet följs upp. Arbetsgruppen har bestämt sig för att under regeringsperioden varje år sammanträda före budgetmanglingen för att göra upp en lägesrapport och utarbeta ett program för åtgärderna under slutet av regeringsperioden.

De erfarenheter som samlats medan det nu aktuella investeringsprogrammet utarbetades skall utnyttjas vid beredningen av nästa program. Arbetsgruppen anser att man som underlag för utarbetandet av nästa investeringsprogram behöver ytterligare utredningar (ev. som arbetsgruppsarbete) åtminstone om följande teman:

- verkningarna av trafiknätets omfattning
- utvecklandet av motiveringarna till trafikprojekt utifrån fördelarna för samhället (t.ex. hurdana tillväxtimpulser ger trafikprojekten näringslivet?)
- principerna för prioriteringen av trafikinvesteringar
- uppföljning av läget på trafiklederna samt bedömning och åskådliggörande av investeringsprogrammets verkningar (s.k. verkningar på programnivå)
- vidareutveckling av temaprojektskonceptet (t.ex. principerna för budgeteringen och bedömning av konsekvenserna av temaprojekten)

Arbetsgruppens riktlinjer:

- *Bedömningen av utvecklingsbehoven i olika delar av trafiknätet bör fortsättas utifrån rapporten från den s.k. kärnnätarbetsgruppen och utlåtandena om den.*
- *Verksamhetslinjerna för olönsamma banavsnitt med liten trafik bör klargöras. Gränsytan mellan allmänna och enskilda vägar bör också utredas.*
- *Ministerarbetsgruppen samlas vid behov varje år före budgetmanglingen för att göra upp en lägesrapport om hur arbetsgruppens förslag har genomförts och om trafikledsfiansieringen.*

STATSRÅDET

PROTOKOLL

14/2003

**FINANSPOLITISKA
MINISTERUTSKOTTET**

Tid: 27.5.2003, kl. 8.30

Plats: Statsrådsborgen, mötesrum Plenum

Närvarande: Statsminister Anneli Jäätteenmäki, ordförande
 Finansminister Antti Kalliomäki
 Andra finansminister Ulla-Maj Wideroos
 Handels- och industriminister Mauri Pekkarinen
 Arbetsminister Tarja Filatov
 Kommunikationsminister Leena Luhtanen
 Social- och hälsovårdsminister Sinikka Mönkäre
 Försvarsminister Matti Vanhanen
 Omsorgsminister Liisä Hyssälä

Specialmedarbetare Timo Laaninen
 Specialmedarbetare Maria Kaisa Aula
 Specialmedarbetare Timo Koivisto
 Informationschef Asko Mattila
 Överdirektör Martti Hetemäki
 Biträdande budgetchef Hannu Mäkinen
 Avdelningschef, budgetchef Tuomas Sukselainen,
 sekreterare

1. Tillsättandet av en ministerarbetsgrupp för beredningen av ett trafikinvesteringsprogram

Handling: Kommunikationsministeriets promemoria 23.5.2003
 Kommunikationsminister Luhtanen föredrog ärendet.

Sakkunniga: kanslichef Juhani Korpela och byggnadsråd Juhani Tervala

Ministerutskottet förordade kommunikationsministeriets förslag i följande form:

1) För beredningen av ett trafikinvesteringsprogram tillsätts en ministerarbetsgrupp, som har till uppgift att före 30.11.2003 lägga fram ett förslag till allmänna riktlinjer för upprätthållandet och utvecklandet av trafikinfrastrukturen under de närmaste tio åren och till närmare prioriteringar i trafikledsverksamheten under pågående regeringsperiod.

2) Arbetsgruppen skall ta ställning till en förnyelse av sättet att utarbeta program för trafikledsverksamheten, nivån på bastrafikledshållningen, investeringsprogrammet för åren 2004–2007 samt till de aktuella projekt som eventuellt kommer att inledas under åren 2008–2013. En bedömning av hur nivån på basväghållningen skall tryggas ingår i granskningen.

3) Arbetsgruppen skall utvärdera olika finansieringsmetoder och lägga fram ett förslag till hur investeringsprogrammet skall finansieras. Arbetsgruppen bör göra upp sitt förslag inom de anslagsramar som statsrådet 22.5.2003 anvisat kommunikationsministeriets förvaltningsområde. I fråga om nya finansieringsformer skall kostnader som staten åsamkas senare härvid beaktas.

4) Till ordförande för ministerarbetsgruppen utses kommunikationsminister Leena Luhtanen och till ledamöter region- och kommunminister Hannes Manninen, inrikesminister Kari Rajamäki, jord- och skogsbruksminister Juha Korkeaoja och andra finansminister Ulla-Maj Wideroos.

5) Till permanenta sakkunniga i ministerarbetsgruppen kallas budgetchef Tuomas Sukselainen från finansministeriet, kanslichef Sirkka Hautojärvi från miljöministeriet, kanslichef Juhani Korpela från kommunikationsministeriet, generaldirektör Eero Karjaluoto från Vägförvaltningen, överdirektör Ossi Niemimuukko från Banförvaltningscentralen och generaldirektör Jukka Hirvelä från Sjöfartsverket. Till sekreterare förordnas byggnadsråd Juhani Tervala och överingenjör Juha Parantainen från kommunikationsministeriet.

SAMMANDRAG AV PROJEKTEN I INVESTERINGS-PROGRAMMET FÖR ÅREN 2004–2007

(Förbättringsobjekten i temaprojekten har också märkts ut på kartan under punkt 5.3 i rapporten)

Teman

Förnyande av föråldrad banöverbyggnad i bannätet (100 milj. €)

Föråldrade banavsnitt byggs om på en 200–250 km lång sträcka (bl.a. Pieksämäki – Kuopio, Siilinjärvi – Viinijärvi och Åbo – Toijala). Bannätets skick förbättras och ökningen av antalet trafikbegränsningar kan dämpas.

Utvecklande av vägförbindelser till hamnar och terminaler (30 milj. €)

I flera stadsregioner går huvudruten till hamnen eller någon annan viktig trafikterminal genom stadsstrukturen. Detta är ett problem för både bosättningen och transportererna. I temaprojektet förverkligas förbindelser som ersätter gatuförbindelserna eller helt nya förbindelser till hamnar, andra trafikterminaler och avfallsbehandlingsanläggningar på landskapsnivå.

Projekten i temat är hamnvägen i Karleby, hamnvägen i Raumo, hamnvägen i Fredrikshamn, en ny vägförbindelse till flygplatsen i Seinäjoki, förbättring av hamnvägen i Röyttä i Torneå, förbättring av hamnvägen i Ajos i Kemi, förbättring av hamnförbindelsen i Nådendal genom en förbättring av anslutningarna till stamväg 40, en ny vägförbindelse till Södra Karelen avfallsbehandlingsanläggning (vägförbindelsen till Soskua) i Villmanstrand samt anslutningsarrangemang till djuphamnen i Kuopio.

Stöd för utvecklingen på områden i tillväxt (60 milj. €)

När områden och tätorter i tillväxt utvecklas försvårar en försening av omfartsvägprojekten områdesutvecklingen i enlighet med markanvändningsplanerna, vilket försämrar verksamhetsbetingelserna för näringslivet. Dessutom medför stockade genomfartsleder olägenheter för både den långväga trafiken och trafiken i tätorterna samt kollektivtrafiken, orsakar säkerhetsrisker i synnerhet för fotgängar- och cykeltrafiken samt försämrar boendetrivseln.

I temaprojektet genomförs sådana vägprojekt på tillväxtområden som skapar förutsättningar för en enhetligare markanvändning, centrumens utveckling och näringslivets tillväxt.

Projekten som ingår i temat är omfartsvägen vid Klövskog i Nurmijärvi, arrangemang på lv 847 i Haukipudas och Kempele, norra omfartsvägen i Seinäjoki, västra omfartsvägen i Karis, Kuokkala ringled i Jyväskylä, tätortsarrangemang i Ylöjärvi, förbättring av anslutningarna till sv 40 i Lieto samt förbättring av sträckan Niittylahti–Reijola på R 6 i Joensuu.

Mindre utvecklingsprojekt för vattenvägar och deras säkerhetsutrustning (8 milj. €)

Säkerheten och navigerbarheten på havs- och insjöfarleder i Finska Viken, Bottniska viken, Skärgårdshavet och Saimen förbättras. Nivån på farlederna och trafiksäkerheten förbättras så att den motsvarar trafikens behov. Projektet inbegriper breddande av smala farleder och undanröjande av enstaka grunda ställen, uträtning av krökar, bättre markering av farliga ställen, modernisering av säkerhetsutrustningstekniken och utveckling av fjärrövervakningen samt automatisering av kanalerna och utveckling av deras säkerhetsutrustning.

I temaprojektet ingår bl.a. arbeten med att märka ut farleder i Bottniska viken, stamfarlederna för båttrafiken i Skärgårdshavet, farledsmuddringar i Finska viken samt muddring av inloppet till Saima kanal och automatisering av kanalerna på de inre vattenvägarna i Pielisjoki.

Höjning av säkerheten på huvudvägarna (49 milj. €)

Huvudvägarnas andel av dödsfallen i trafiken är 60 %. I temaprojektet genomförs effektivast objekt som höjer säkerheten i huvudvägsnätet. Åtgärderna är att bygga omkörningsfiler med mitträcken, arrangemang för enskilda vägar och parallellvägar, fyrfiliga vägar och planskilda anslutningar, att förbättra plankorsningarna samt att bygga belysning.

Temat innehåller 13 olika objekt på en sammanlagt 60 km lång sträcka. Objekten befinner sig på de livligast trafikerade huvudvägsträckorna, där förekomsten av allvarliga olyckor är stor. Genom temaprojektet påverkas i synnerhet antalet allvarliga olyckor med mötande trafik.

Främjande av godstrafiken på järnvägarna i östra Finland (40 milj. €)

Bangårdarna i Imatra, Vainikkala och Kouvola som är viktiga för en smidig godstrafik i östra Finland förbättras. Kapaciteten på bangården i Imatra som utgör en begränsning för råvaruimporten skall fås att motsvara nuvarande trafikmängder och de trafikmängder som skogsindustrin uppger. Tåg från Ryssland kan behandlas vid rangerbangården i Kouvola och samtidigt höjs kapaciteten på bangården i Vainikkala betydligt som ankomst- och avgångsbangård. Rangerbangården i Kouvola fungerar klart bättre och bangårdskapaciteten för trafiken vid logistikcentralen och vid containerterminalen räcker till.

Främjande av kollektivtrafiken på de radiella huvudlederna i huvudstadsregionen (32 milj. €)

Förhållandena för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen har blivit sämre på de radiella huvudlederna

Stora investeringar

E18 (riksväg 1) motorvägen Muurla – Lojo (335 milj. €, beslut fattats tidigare, förhållandet nytta/kostnader 1,7)

Finlands internationellt sett viktigaste vägförbindelse E18 byggs helt om till motorväg mellan Åbo och Helsingfors. Vägen förbinder områden med kraftig tillväxt i Finland med huvudstadsregionen och viktiga terminaler för utrikeshandeln. Ett principbeslut om genomförandet av projektet fattades i 2002 års budget. Finland har förbundit sig att genomföra projektet före år 2010 (del av EU:s prioriteringsprojekt den nordiska triangeln.

på grund av att trafiken ökat. Genom temaprojektet förbättras kollektivtrafikens ställning och den lätta trafikens förbindelser genom hållplatsarrangemang, filer för kollektivtrafiken, trafikljus, bullerhinder, gångtunnlar och förbindelser för den lätta trafiken till hållplatserna. Åtgärderna är till karaktären nödvändiga snabbförbättringsåtgärder. Projektet har i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till åren 2004–2007.

De vägsträckor som hör till temat är: R 3 Tavastehusleden på sträckan Gamlas–Gruvsta, lv 120 Vichtisvägen på sträckan Haga–Ring III, sv 45 Tusbyleden på sträckan Kottby–Brännbergavägen och sv 51 anslutningsarrangemangen vid Västerleden.

Förbättring av miljön för skolvägarna i tätorter på landsbygden (30 milj. €)

På allmänna vägar i tätorter inträffar varje år ungefär 500 trafikolyckor som leder till personskador. I synnerhet i tätorter på landsbygden är gång- och cykelförhållandena otrygga särskilt för barn och äldre som rör sig mellan skolor, bosättningen och servicen i centrum. Största delen av kommunernas åtgärdsinitiativ gäller förbättringar av förhållandena för den lätta trafiken.

Genom temaprojektet höjs säkerheten på skolvägarna i 50–60 tätorter på landsbygden runtom i Finland. Åtgärderna omfattar leder för den lätta trafiken, breddande av dikesrenar, parallella gång- och cykelvägar, gångtunnlar, trygga övergångsställen samt förbindelser till busshållplatserna. Objekten är belägna mellan bosättningen och skolor samt bosättningen och centralorten. Deras sammanlagda längd är 150–200 km och lika många (preliminärt sju) skall enligt planerna genomföras i varje vägdistrikt.

Havsfarleden i Torneå (11 milj. € förhållandet nytta/kostnader 4,4)

Fördjupandet av inloppet till hamnen möjliggör större fartyg och effektivare transporter. Huvud användaren av hamnen är Outokumpu Oyj:s stålfabrik. Farleden fördjupas från 8,0 meter till 9,0 meter. Med hjälp av projektet kan man dessutom säkerställa isbrytarassistens och trygga fartygens trafik på de kraftigt växlande vattenstånden i Botenviken.

Förbättring av Skogsbackavägen (76 milj. € förhållandet nytta/kostnader 2,9)

På en förbindelse norr om Böle som utvecklas till fyrfilig dämpas trafikrusningen i öst-västlig riktning i de norra delarna av Helsingfors udde. För närvarande stockar sig i synnerhet arbetsresetraffiken och de dagliga distributionstransporterna svårt. Statens andel av kostnaderna är 50 milj. € Projektet har i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till åren 2004–2007.

Havsfarleden i Brahestad (30 milj. € förhållandet nytta/kostnader 3,4)

Fördjupandet av inloppet till hamnen möjliggör större fartyg och effektivare transporter. Farleden används av stadens hamn och Rautaruukki Oy:s industrihamn. I Rautaruukki Oy:s nuvarande råvarutransportsystem som bygger på pusherpråmar kommer att göras ändringar som kräver att farleden fördjupas från nuvarande 8,0 meter till 10,0 meter. Med hjälp av projektet kan man dessutom säkerställa isbrytarassistens och trygga fartygens trafik på de kraftigt växlande vattenstånden i Bottenviken.

Höjning av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki – Uleåborg, etapp 1 (195 milj. € hela projektet 400 milj. € förhållandet nytta/kostnader 2,5)

Stamförbindelsen mellan södra och norra Finland förbättras. Projektet förkortar restiderna och möjliggör effektivare godstransporter. Banavsnittet byggs om så att det håller för 25 tons axeltryck och flaskhalsarna avlägsnas genom att mötesplatser ordnas och dubbelspåravsnitt byggs mellan Seinäjoki och Karleby.

Riksväg 2 Vichtis – Björneborg (40 milj. €)

De värsta problemställena på förbindelsen mellan huvudstadsregionen och Björneborg förbättras. Trafiksäkerheten och smidigheten förbättras bl.a. genom att plankorsningarna avskaffas med parallellvägsarrangemang, genom att bygga och komplettera planskilda anslutningar, förbättra omkörningsmöjligheterna samt vidta andra trafiksäkerhetsåtgärder. Förbindelserna till hamnarna i Helsingfors, Björneborg och Raumo förbättras. Arbetsresetraffiken blir smidigare nära städerna.

Riksväg 6 Villmanstrand – Imatra (119 milj. € förhållandet nytta/kostnader 1,6)

Den farliga och tungt trafikerade vägen mellan städerna görs tvåfilig. På området finns landets viktigaste koncentration av trävaruindustri. Omfarten vid Villmanstrand och fortsättningen vidare till

Imatra utvecklas till en sådan högklassig fyrfilig väg som den stora trafikmängden kräver. Vägen har stor betydelse som förenande länk mellan landskapen.

Riksväg 4 avsnittet vid Kemi och broarna (49 milj. € förhållandet nytta/kostnader 2,2)

Den livligt trafikerade och farliga riksvägen byggs om till motorväg och broar över Kemijoki byggs. Avsnittet vid Kemi kompletteras med en andra körbana, likaså vägen över Kemijoki. Den nya riksvägsdragningen fortsätts också söderut. Projektet främjar utvecklingen av markanvändningen i Kemi och gör huvudvägnätet mera funktionellt vid den s.k. Bottenviksåbågen.

Höjning av servicenivån på banavsnittet Lahtis–Luumäki (150 milj. € förhållandet nytta/kostnader 2,5)

En dubbelspårig huvudbana till östra Finland och Ryssland. Banan förbättras så att den håller axeltryck på 25 ton och åtgärder som gör att hastigheten kan höjas till 160–200 km/h vidtas. Finland har förbundit sig att förverkliga projektet före år 2014 (del av EU:s prioritetsprojekt den nordiska triangeln och den snabba tågförbindelsen Helsingfors – S:t Petersburg).

Ring I Åboleden – Vallberget (65 milj. € förhållandet nytta/kostnader 5,7)

Den mest stockade flaskhalsen i huvudstadsregionen görs smidigare med flera filer och planskilda anslutningar. Genom en partiell tunneldragning skyddas den närliggande bosättningen från trafikbuller och utsläpp. Förutsättningarna för kollektivtrafikens funktion och trafiksäkerheten förbättras. Esbo stad betalar en stor del av kostnaderna. Projektet har i planen för huvudstadsregionens trafiksystem förlagts till åren 2004–2007.

Höjning av servicenivån på banavsnittet Tammerfors – Seinäjoki (15 milj. € förhållandet nytta/kostnader 3,0)

Stamförbindelsen mellan södra och norra Finland förbättras. Enkelspårigt banavsnitt, där man redan har avskaffat alla plankorsningar. Arbetet inbegriper konstruktionsförbättringar så att axeltryck på 25 ton möjliggörs samt restiderna blir kortare.

Stamväg 51 Kyrkslätt – Stensvik (42 milj. € förhållandet nytta/kostnader 3,8)

Den livligt trafikerade och farliga stamvägen förbättras till motorväg. Den nuvarande motorvägen (Västerleden) fortsätts till Kyrkslätt. Avsnittet stockas för närvarande svårt i synnerhet i arbetsresetraffiken och det är väldigt svårt att slippa ut på vägen från anslutningarna. Markanvändningen försämrar kontinuerligt situationen.

Riksväg 5 Lusi – S:t Michel resterande förbättringsarbeten (17 milj. €)

Huvudleden i östra Finland, riksväg 5, är i huvudsak ombyggd. Projektet inbegriper tre förbättringsobjekt som ännu fattas mellan Heinola och S:t Michel.

Riksväg 8 omfartsvägen vid Smedsby, Vasa (25 milj. €, förhållandet nytta/kostnader 2,3)

Omfarten vid Smedsby, centrum i Korsholms kommun som är ”förstad” till Vasa, dras längs en ny riksvägslinje. Projektet möjliggör en utveckling av markanvändningen i Smedsby. Projektet gör arbetsresorna och den långväga trafiken smidigare och gör Smedsby tryggare och trivsammare.

Riksväg 4 Lusi – Vaajakoski (54 milj. € förhållandet nytta/kostnader)

Den smala, backiga och krokiga riksvägen norr om Heinola mot Jyväskylä förbättras. Vägen som har dålig och smal geometri är huvudled för godstrafiken genom Finland och i synnerhet omkörningar är i nuläget mycket farliga. De sämsta avsnitten på förbindelsesträckan rätas ut, omkörningsmöjligheterna och anslutningarna förbättras samt vägrenarna breddas. Vägavsnittet är det viktigaste förbättringsprojektet på riksväg 4 som går genom hela Finland.

Riksväg 14 Nyslott centrum (50 milj. € förhållandet nytta/kostnader 4,5)

Infarten till och genomfartstrafiken genom staden dras till en ny trafikled som skall byggas. Miljön, säkerheten och trivseln i stadens gatunät (Olavinkatu) förbättras avsevärt. I centrum frigörs nya områden för markanvändningen. Alla principbeslut om genomförandet av projektet har ännu inte fattats (banlösningen i centrum, på vilket sätt vattenvägen skall förverkligas osv.).

13.2.2004

Finanspolitiska ministerutskottets beslut om trafikledsarbetsgruppens betänkande

Finanspolitiska ministerutskottet godkänner den prioriteringsordning som arbetsgruppen föreslår. I den fortsatta beredningen tas även med bangårdsprojekten i Mellersta Böle och Ilmala.

I samband med regeringens rambeslut och senare i budgetprocesserna fattas beslut om inledningen av projekten. I rambeslutet tas också ställning till i vilken mån nya projekt som inleds under regeringsperioden får orsaka staten finansieringsskyldigheter efter regeringsperioden.

Finanspolitiska ministerutskottet förordar att projektet Lojo–Muurla genomförs enligt livscykelmodellen. Beslut om senare livscykelprojekt fattas från fall till fall i ram- och budgetprocessen.