

SRR 8/2018 rd

Statsrådets redogörelse om beredningen av den
riksomfattande trafiksystemplanen

Innehåll

1 Inledning	3
2 Mål och syften för utvecklingen av trafiksystemet.....	3
3 Finansiering av den riksomfattande trafiksystemplanen	5
4 Metod för utarbetande av den riksomfattande trafiksystemplanen.....	7
4.1 Utgångspunkter	7
4.2 Tidtabell.....	7
4.3 Beredningsskeden.....	8
4.4 Organiseringen av beredningen	11
4.5 Kontinuerlig och interaktiv planering.....	12
5 Parlamentariska arbetsgruppens uppdrag och bakgrund	12
6 Läget beträffande beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen	13

1 Inledning

Utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen baserar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar som trädde i kraft i augusti 2018. I lagen finns det bestämmelser om bl.a. trafiksystemplanering och målen för den, den riksomfattande trafiksystemplanen och om förfarandet för beredning av planerna. Enligt lagen ska den riksomfattande trafiksystemplanen innehålla en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

Den parlamentariska arbetsgrupp som styr beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen har i sin slutrapport av den 13 december 2018 tagit ställning till målen för och syftena med utvecklingen av trafiksystemet och preciserat förfarandet för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Denna redogörelse baserar sig på den parlamentariska arbetsgruppens slutrapport.

2 Mål och syften för utvecklingen av trafiksystemet

De allmänna samhällliga målen för utvecklingen av trafiksystemet är att främja Finlands konkurrenskraft, att bekämpa klimatförändringen samt att säkerställa regionernas livskraft och tillgänglighet. Utgångspunkten för den första riksomfattande trafiksystemplanen som ospänner 12 år är att i enlighet med den klimatpolitiska planen på medellång sikt minska utsläppen från trafiken med hälften fram till 2030 jämfört med nivån 2005, vilket är ett steg mot ett utsläppsfritt samhälle senast år 2045. Utsläppsmålen och hur de förverkligas behöver följas upp regelbundet.

Finland är ett till ytan stort land och glest befolkat, med långa avstånd. Trots urbaniseringen är den industri som är kritisk med tanke på Finlands konkurrenskraft spridd över landet, och därför krävs ett fungerande trafiksystem som täcker hela Finland.

Trafiksystemet ska granskas som en samordnande helhet som beaktar alla färdmedel. Det är inte möjligt att erbjuda en enhetlig servicenivå jämnt i hela landet, men det ska säkerställas att olika områden kan nå inom skälig tid med något färdmedel. I trafiksystemplaneringen ska avseende fästas vid den tid som går till resor och till den nytta som fås av att tiden förkortas och blir förutsägbar. Särskilt resor till och från arbetsplatsen och serviceresor ska om möjligt granskas enligt tidsåtgången.

Vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen identifieras särdragen hos varje region och trafiksystemet utvecklas så att styrkorna i respektive region

främjas. Utöver de regionala särdragen är det skäl att separat bedöma behoven hos t.ex. stadsregioner, pendlingsområden, långdistanstrafik och glesst bebyggda områden i förhållande till hela riket.

Ett fungerande trafiksystem är tryggt och främjar medborgarnas välfärd genom att möjliggöra pålitliga och smidiga resor, en flexibel vardag och jämlika möjligheter till att idka näring. Målet är att ytterligare öka den trygga rörligheten och trygga transporter i alla trafikformer. Digitaliseringen och den tekniska utvecklingen möjliggör utvecklingen av ny service och uppkomsten av nya verksamhetssätt. Ett exempel på detta är den utveckling av närlogistiken som möjliggörs av drönare. Vid utveckling av trafiksystemet bör uppmärksamhet fästas vid tjänstefieringen av trafiksektorn och de nya tjänsterna, målen för minskning av trafikutsläpp och medlen för att uppnå dem, behoven att utveckla kommunikationsnät, automatiseringen av trafiken och tidtabellen för den, markanvändningsmöjligheterna, den ökande informationen och den inverkan som ändringarna i verksamhetsmiljön har på människorna och företagen.

Investeringar i trafiksystemet ska tydligare än nu ses som investeringar i den framtida välfärden. Trafikledsnätet ska underhållas så att näringslivets transporter och medborgarnas resor är kostnadseffektiva, förutsägbara och trygga. Fungerande resekedjor förutsätter att förutom huvudvägarna underhålls också det lägre vägnätet på ett mer heltäckande och systematiskt sätt än för närvarande.

Inom trafiksystemet kommer de ovannämnda allmänna målen till synes genom att den regionala tillgängligheten i första hand tryggas med spårtrafik, eftersom uppnåendet av utsläppsmålen förutsätter satsningar på spårtrafik och samtidigt också åtgärder för att främja användningen av spårtrafik t.ex. genom lösningar för infartsparkering. Bekämpningen av klimatförändringen kommer till uttryck i stadsregionerna genom att man främjar hållbara trafikformer, t.ex. kollektivtrafik, gång och cykling. I glesbygden och på landsbygden ska människors, varors och tjänsters rörlighet tryggas och samtidigt ska sådan servicelinjetrafik som beaktar de olika behoven utvecklas. Trafikledsinvesteringar som ökar utsläppen från trafiken ska göras endas i undantagsfall och staten ska genom sina åtgärder främja sådana stadsplaneringsprojekt som minskar utsläppen.

Funktionaliteten och servicenivån inom pendlingsregionerna ska tryggas med hjälp av täckande spårförbindelser mellan stadsregioner och inom tillväxtzoner samt med trafik tjänster som kompletterar dem. Om inga förbindelsespår finns tillgängliga, ska man sträva efter att trygga förutsebara och trygga landsvägsförbindelser.

I fråga om godstrafiken främjas effektiva transporter och minskade utsläpp. När det gäller långväga godstransporter främjas konkurrenskraften hos järnvägstransporter och sjötransporter. I inlandssjöfarten ska det särskilt satsas på energieffek-

tivt materiel med låg utsläppsnivå. Bland annat finns det outnyttjad potential på insjöleder när det gäller godstrafiken. Ändamålsenligheten hos vägtransporter identifieras särskilt när det gäller kortare sträckor, och transporternas miljölägenheter minimeras och kostnadseffektiviteten ökas genom att de största tillåtna måtten och massorna för transporterna höjs på ett kontrollerat sätt och så att deras konsekvenser särskilt för vägnätets och broars skick följs upp. På stambanan ska det säkerställas att den ökande persontrafiken inte förhindrar att godstrafiken flyttas dit.

Internationella förbindelser ska tryggas på ett kostnadseffektivt sätt. Tryggheten och utvecklandet av flyg- och sjöförbindelserna har en nyckelposition med tanke på Finlands export. Trafikförbindelserna till hamnar och flygplatser ska hållas i sådant skick som behoven förutsätter. Spårförbindelser utanför landets gränser ska granskas fördomslöst med tanke på den potential de erbjuder för utvecklingen av godstransporter i framtiden.

Trafiksystemarbetet ska vara en flexibel process som beaktar behoven i den föränderliga verksamhetsmiljön. Det ska vara möjligt att göra ändringar i den riksomfattande trafiksystemplanen om ändrade förhållanden nödvändigt kräver det.

3 Finansiering av den riksomfattande trafiksystemplanen

I den riksomfattande trafiksystemplanen ingår en statlig finansieringsplan. På samma sätt som för närvarande beslutar riksdagen om finansieringen av utvecklandet av trafiksystemet som en del av den årliga budgeten. Ett mer långsiktigt utvecklande av trafiksystemet jämfört med nuläget förutsätter att kostnaderna och finansieringen för den riksomfattande trafiksystemplanen har utretts och beaktats i planeringen och beslutsfattandet. För att öka långsiktigheten behandlas i de olika scenarierna vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen också olika finansieringsnivåer och finansieringsmodeller för trafiksystemet, så att det ska vara möjligt att planera den behövliga finansieringen för åtgärderna.

När det gäller finansieringen är utgångspunkten för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen, att finansieringen av bastrafikledshållningen ökas på årsnivå långsiktigt med minst 300 miljoner euro jämfört med den genomsnittliga anslagsnivån på 1 miljard euro för bastrafikledshållningen under tiden före den pågående regeringsperioden. En långsiktig och tillräcklig höjning av finansieringsnivån behövs också för utvecklingsprojekt, eftersom investeringarna har vittgående samhällelig verkan. En lämplig årlig anslagsnivå för utvecklingsprojekt skulle vara ca en miljard euro i stället för den nuvarande nivån på under 500 miljoner euro. En möjlig höjning av anslagsnivån anpassas så att statens och den offentliga ekonomins tillstånd beaktas.

Vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen granskas olika alternativa finansieringsscenarier vid utarbetandet av målen och åtgärdsprogrammet för trafiksystemet:

- Scenario 1: nuläget, dvs. finansiering av bastrafikledshållningen på ca 1 miljard euro och utvecklingsinvesteringar på under 500 miljoner euro per år.
- Scenario 2: finansiering av bastrafikledshållningen på minst 1,3 miljarder euro, högre anslagsnivå för utvecklingsprojekt än i nuläget samt projektbolag, utnyttjande av modellen ”den som drar nytta betalar” och bättre utnyttjande av EU-finansiering än för närvarande.
- Scenario 3: finansiering av bastrafikledshållningen på minst 1,3 miljarder euro, en ordentlig höjning (mer än 500 miljoner euro) av den årliga anslagsnivån för utvecklingsprojekt samt ett omfattande utnyttjande av projektbolagsmodellen och annan privat finansiering och alternativa finansieringsmodeller vid genomförandet av projekt, utöver bättre finansiering från EU än för närvarande.

Enligt lagen ska trafiksystemplanen vid ingången av varje regeringsperiod revideras och samordnas med planen för de offentliga finanserna samt vid behov revideras då planen för de offentliga finanserna ändras. Kommunikationsministeriet säkerställer samordningen av den riksomfattande trafiksystemplanen med de övriga riksomfattande planerna. Den parlamentariska styrgruppen deltar i beredningen av ändringarna.

Konsekvensbedömning är en oskiljaktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen, och bedömning görs i varje beredningsskede. Uppföljningen och analyseringen av trafiksystemets tillstånd och utveckling utvecklas, och när åtgärder väljs beaktas den nytta man får av åtgärderna och de mer omfattande samhälleliga konsekvenserna utöver den nytto-kostnadsanalys som görs redan nu.

Utöver trafikprognoser ska man sträva efter att utarbeta en uppskattning som sträcker sig t.ex. 30 år framåt i tiden om återbetalning av investeringar och uppnående av de samhälleliga målen för trafiksystemet. Ett oberoende forskningsinstitut ska utarbeta en bedömning av hur bra de valda lösningarna påverkar trafiksystemets funktionalitet, hur de betalar sig tillbaka och producerar samhällelig nytta.

4 Metod för utarbetande av den riksomfattande trafiksystemplanen

4.1 Utgångspunkter

Ändringarna i verksamhetsmiljön, såsom klimatmålen, digitaliseringen, den tekniska utvecklingen, de utmaningar som globaliseringen medför och de begränsade resurserna har ökat behovet av långsiktig trafiksystemplanering. I den riksomfattande trafiksystemplanen skapas en gemensam vision för utvecklingen av trafiksystemet som styr planeringen på alla nivåer och ökar samarbetet mellan de politiska beslutsfattarna, statliga aktörer, regionerna, näringslivet och andra trafiksystemsaktörer. Genomgående gemensamma mål och syften för trafiksystemarbetet, iakttagande av den överenskomna finansieringsnivån och ett långsiktigt perspektiv i utvecklingen av trafiksystemet skapar en grund för utveckling av företagsverksamhet och den vägen för regionernas livskraft och människornas välfärd.

Den parlamentariska arbetsgruppen har under arbetets gång gått igenom den trafiksystemplanering som i nuläget görs på riksomfattande nivå. Dessutom har för arbetsgruppen presenterats den trafiksystemplanering som görs på landskapsnivå och i stadsregionerna. Arbetsgruppen har bekantat sig med den modell som används i Sverige för utarbetande av den nationella trafikslagsövergripande planen och de förfaranden som används i Finland för att utarbeta motsvarande vittgående riksomfattande planer.

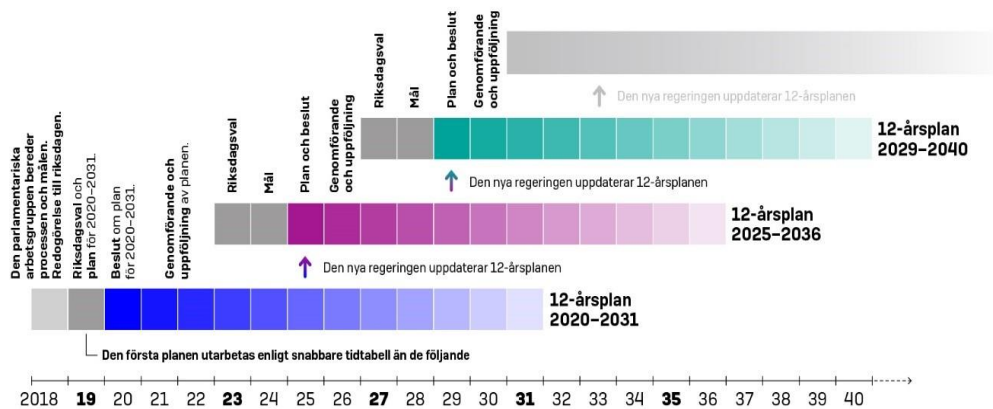
4.2 Tidtabell

Den första riksomfattande trafiksystemplanen för 2020–2031 kommer att utarbetas i början av nästa regeringsperiod så att beslut om den kan fattas våren 2020.

Den riksomfattande trafiksystemplanen som ospänner 12 år utarbetas i en rullande process så, att det vart fjärde år kontrolleras om det finns behov att uppdatera planen. Samtidigt preciseras den åtgärdsplan som ingår i planen med tanke på de följande fyra åren. Samtidigt planeras det riksomfattande trafiksystemet för fyra år framåt. Den åtgärdsplan som utarbetas i samband med detta fortsätts med fyra år framåt i den precisionsnivå som krävs. Planen som ospänner 12 år infaller alltid under två EU-finansieringsperioder.

Man strävar efter att utarbeta den riksomfattande trafiksystemplanen intensivt så, att hela processen tar ungefär två år. Avsikten är att utarbetandet ska ske under de två mittersta åren av riksdagsperioden, vilket stöder den parlamentariska be-

redningen av planen. Tidtabellsplanen innebär att den nästa riksomfattande trafiksystemplanen utarbetas efter de riksdagsval som ordnas år 2023 under åren 2024 och 2025, och att planen ska gälla åren 2025–2036. De efterföljande planerna gäller åren 2029–2040, 2033–2044 och så vidare.



Figur 1. Tidtabellen för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen i förhållande till riksdagsperioderna.

4.3 Beredningskedan

Beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen kan grovt uppdelas i fyra olika skeden. Under det första skedet fastställs de samhällspolitiska mål och de mål för trafiksystemet som ska ingå i trafiksystemplanen. Den egentliga planen görs upp under det andra skedet, särskilt vad gäller åtgärdsprogrammet. Under det tredje skedet fattas besluten om planen, och det fjärde skedet består i att genomföra och följa upp planen. Alla skeden är omfattande helheter och de instanser som deltar i beredningen har alla lite olika roller. Konsekvensbedömningen är en oskiljaktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen, och bedömning görs i varje beredningskede.

(1) Målsättning

Beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen inleds med att man definierar de allmänna samhällspolitiska målen för planen. De allmänna målen beskriver

hur man vill påverka samhället genom det riksomfattande trafiksystemet. De allmänna målen beskriver de konsekvenser som trafiksystemet får för samhället i stort, och de utgör grunden för riktlinjerna för det långsiktiga utvecklingsarbetet. När de allmänna målen definieras utnyttjas både riksomfattande planer och strategier (t.ex. de klimatpolitiska planerna enligt klimatlagen) och regionala planer (t.ex. landskapens planer för trafiksystemet).

Trafiksystemets nuläge och förändringarna i verksamhetsmiljön bedöms i det inledande skedet av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Samtidigt är det även lämpligt att granska helheten med hjälp av olika scenarier. I de olika scenarierna beaktas de konsekvenser som olika alternativ för finansieringsnivåer och finansieringsinriktningar kan ha för trafiksystemet. Den parlamentariska styrgruppen har en central roll vid utformningen av scenarierna.

Det arbetsskede som beskrivs ovan innefattar dessutom omfattande konsekvensbedömningar. På så sätt iakttas kraven i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). Enligt 8 § i den lagen ska den myndighet som ansvarar för en plan eller ett program utreda och bedöma de betydande miljökonsekvenser som genomförandet av planen eller programmet och de undersökta alternativen kan antas ha samt utarbeta en miljörapport. Miljörapporten utarbetas som en del av beredningen i övrigt och innan planen eller programmet godkänns. Scenarierna och konsekvenserna av dem behandlas genom samarbete mellan de olika regionerna och övriga intressegrupper.

Definierandet av de allmänna målen, bedömningen av nuläget och verksamhetsmiljön, granskningen av scenarierna och preciseringen av finansieringsnivån utgör grunden när målen för det riksomfattande trafiksystemet fastställs i samarbete och interaktion med intressegrupperna. I lagen om trafiksystem och landsvägar föreskrivs det att syftet med trafiksystemplaneringen är att främja ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem. Fastställandet av målen handlar om att precisera och komplettera dessa lagbaserade mål på ett sådant sätt att de inverkar på uppnåendet av de allmänna samhällspolitiska målen i önskad grad och på det sätt som den tillgängliga finansieringen förutsätter. Dessutom är det viktigt att kunna prioritera målen gällande trafiksystemet på så sätt att de kan användas för att styra beredningen av det åtgärdsprogram som ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen. Att sätta upp mål är viktigt också för uppföljningen av planen, och därför bör det också fastställas indikatorer för uppföljningen av målen.

På basis av scenarierna och målen för trafiksystemets nivå formar den parlamentariska gruppen genom dess konsekvensutredning och samarbete med intressegrupper de enhetliga riktlinjer som behövs när beredningen av åtgärdsprogrammet inleds.

(2) Utarbetandet av åtgärdsprogrammet

Då de allmänna målen och målen för trafiksystemet har definierats kan man börja utarbeta det åtgärdsprogram som ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen. Enligt lagen ska den riksomfattande trafiksystemplanen innehålla ett program för statens och kommunernas åtgärder som omspannar 12 år. Programmet ska dessutom innehålla statens finansieringsplan för trafiksystemet.

De åtgärder som ska ingå i programmet för 12 år ska bygga på de mål för trafiksystemnivån som har definierats under det föregående skedet och på den tillgängliga finansieringen. Vid beredningen av åtgärderna utnyttjar man det föregående skedets resultat av scenarierna. Beredningen av åtgärdsprogrammet leds av den parlamentariska styrgruppen, som samarbetar aktivt med de olika regionerna och övriga intressegrupper. Åtgärdsprogrammet bereds för både staten och kommunerna. I och med att åtgärdsprogrammet preciseras gör det också en mer specifik bedömning av konsekvenser och åtgärdskostnader med beaktande av de faktorer som höjer de totala kostnaderna för nya trafikinvesteringar inom bastrafikledshållningen.

(3) Beslut om planen

Den parlamentariska styrgruppens roll accentueras när besluten om den riksomfattande trafiksystemplanen ska fattas. Den riksomfattande trafiksystemplan som bereds under den parlamentariska styrgruppens ledning ska godkännas av den parlamentariska styrgruppen efter att den har varit på remiss, och efter godkännandet lämnas den till riksdagen som en redogörelse av statsrådet. Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är det statsrådet som beslutar om godkännandet av den riksomfattande trafiksystemplanen, och således fattar statsrådet besluten om den riksomfattande trafiksystemplanen efter riksdagsbehandlingen.

(4) Verkställandet och uppföljningen av planen

Verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen inleds efter att beslutsfattandet i fråga om trafiksystemplanen avslutats. Samtidigt följer man kontinuerligt upp hur trafiksystemets tillstånd utvecklas. Uppföljningen av trafiksystemets tillstånd och förändringarna i verksamhetsmiljön stöder förberedelserna inför uppdateringen av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Den nya processen för planeringen av utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen är sådan att metoden kan modifieras enligt erfarenheterna under de kommande åren.

4.4 Organiseringen av beredningen

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar ansvarar kommunikationsministeriet för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen, och beredningen ska ske i samarbete med de ministerier, myndigheter och övriga aktörer som är centrala med tanke på planen. Dessutom ska Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket delta i den riksomfattande planeringen av trafiksystemet. Kommunikationsverket, Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket samarbetar aktivt vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och deltar i samarbetet i enlighet med sina angivna roller. Enligt lagen har kommunikationsministeriet till uppgift att samordna den riksomfattande trafiksystemplanen med de övriga riksomfattande planerna. De övriga planerna är till exempel de riksomfattande målen för områdesanvändningen och besluten om utvecklandet av områdena.

Den parlamentariska arbetsgrupp som har bedömt finansieringen av transportnätet fastställde i sin slutrapport av den 28 februari 2018 att planen ska utarbetas parlamentariskt genom ett omfattande samarbete mellan de olika förvaltningsområdena, regionala aktörerna och representanterna inom näringslivet och under ledning av kommunikationsministeriet. För att garantera en parlamentarisk beredning tillsätts det för varje regeringsperiod en arbetsgrupp som ska styra beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Ordförande för arbetsgruppen är kommunikationsministern.

Arbetet med trafiksystemet och utarbetandet av trafiksystemplanerna är en kontinuerlig, interaktiv och samarbetsbaserad process för övergripande granskning av trafiksystemets tillstånd och utvecklingsbehov i fråga om samtliga trafikformer. Vid utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen är det viktigt att samarbetet och kommunikationen med trafiksystemaktörerna i både regionerna och stadsområdena fungerar. Det bör säkerställas att samarbetet med landskapen och städerna följer tidtabellerna och är tillräckligt omfattande. De ärenden som gäller trafiksystemet och som ingår i det avtalsbaserade samarbetet enligt stadsprogrammet 2018-2022 mellan stadsregionerna och staten ska samordnas med den riksomfattande trafiksystemplanen.

För samordningen av samarbetet och kommunikationen tillsätts det en arbetsgrupp med representanter för de centrala ministerierna, ämbetsverken, landskapen, de största stadsregionerna och de övriga kommunerna. Ordförande för arbetsgruppen är kommunikationsministern. Utöver samordningen av kommunikationen och samarbetet ska arbetsgruppen stöda och styra beredningen av innehållet i den riksomfattande trafiksystemplanen. Syftet är inte att skapa ett hierarkiskt planeringssystem, utan processen ska basera sig på samarbete.

4.5 Kontinuerlig och interaktiv planering

I dagens läge görs trafiksystemplaneringen på riksnivå, på landskapsnivå samt i stadsregioner och kommuner. Kommunikationen och samarbetet med de regionala aktörerna och övriga intressegrupper (bl.a. användare och producenter av trafik tjänster) är särskilt viktigt vid utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Ända från början utarbetas den riksomfattande trafiksystemplanen i interaktion med landskapens och stadsregionernas trafiksystemplaner. Detta förutsätter utnyttjande av de befintliga samsarbetskanalerna och dessutom nya slags samsarbetsformer. Samarbetet med intressegrupperna innefattar till exempel regionvisa eller ämnesvisa förhandlingar, evenemang och workshoppar samt enkäter och utlåtanden.

Samarbetet och kommunikationen med intressegrupperna är viktigt särskilt vid granskningarna av scenarierna för trafiksystemplanen, ställandet av målen samt beredningen av åtgärdsprogrammet. Innan beslut om den riksomfattande trafiksystemplanen fattas sänds ett utkast om planeringen på remiss, och utlåtandena beaktas vid det slutliga utarbetandet av planen. Enligt lagen ska utlåtande om utkastet till planen begäras från de ministerier, myndigheter, landskapsförbund och andra aktörer för vars verksamhetsområde eller uppgifter planen har en väsentlig betydelse. Enligt lagen ska kommunikationsministeriet dessutom ge andra instanser en möjlighet att bekanta sig med utkastet till planerna och att framföra sina åsikter.

5 Parlamentariska arbetsgruppens uppdrag och bakgrund

Kommunikationsministeriet tillsatte den 13 april 2018 en parlamentarisk styrgrupp för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Ordförande för arbetsgruppen har varit kommunikationsminister Anne Berner. Arbetsgruppen har två representanter från de tre största riksdagsgrupperna och en representant från de övriga riksdagsgrupperna. Till gruppen har utsetts permanenta sakkunniga från kommunikationsministeriet, finansministeriet och Trafikverket. Generalsekreterare har varit överdirektören Sabina Lindström från kommunikationsministeriet.

Den parlamentariska arbetsgrupp som bedömer finansieringen av trafiknätet fastställde i sin slutrapport av den 28 februari 2018 riktlinjerna för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Planen ska utarbetas enligt arbetsgruppens riktlinjer och parlamentariskt, dvs. genom ett omfattande samarbete mellan de olika förvaltningsområdena, regionala aktörerna och representanterna inom nä-

ringslivet och under ledning av kommunikationsministeriet. Bestämmelser om utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen finns i den lag om trafiksystem och landsvägar som trädde i kraft den 1 augusti 2018.

Den parlamentariska arbetsgruppen har till uppgift att utveckla den metod med vilken den riksomfattande trafiksystemplan som omspanner 12 år ska utarbetas och uppdateras vid varje regeringsperiod under parlamentarisk styrning.

Den parlamentariska arbetsgruppens arbete kompletterar de allmänna förfaranden för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen som det föreskrivs om i lagen om trafiksystem och landsvägar. Detta gäller bland annat beredningskedena, tidtabellen för utarbetandet, beaktandet av finansieringen, processerna för hörande och samarbete med intressegrupper, förhållandet mellan den parlamentariska styrningen och tjänstemannaberedningen samt riksdagsbehandlingen.

6 Läget beträffande beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen

Den första riksomfattande trafiksystemplanen ska utarbetas under följande regeringsperiod. Insamlingen av bakgrundsmaterial och de övriga förberedelserna för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen inleddes då den nya lagstiftningen trädde i kraft. Vid beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen utnyttjas undersökningar och utredningar samt riksomfattande planer och beslut från de föregående åren.

Trafikverket har utrett nuläget när det gäller Finlands trafiksystem och dess verksamhetsmiljö. I utredningen sammanfattas de grova slutledningar på basis av tillgänglig kunskap som kan göras om nuläget beträffande de olika delområdena i trafiksystemet och dess verksamhetsmiljö (verksamheten, trafiken, transporterna, trafiknäten, trafiktjänsterna och trafikens verkningar), och utredningen utgör grunden för den bedömning av trafiksystemets tillstånd och framtida verksamhetsmiljö som ska ingå i den första riksomfattande trafiksystemplanen. Under hösten 2018 har det i samarbete med NTM-centralerna även gjorts en utredning om trafiksystemets tillstånd, verksamhetsmiljö och utveckling i de fyra olika delarna av Finland (Södra Finland, Västra Finland, Östra Finland och Norra Finland).

Utvecklandet av trafiksystemet och den kontinuerliga uppföljningen och analysen sker även inom förvaltningsområdets ämbetsverk. Fokus ligger i huvudsak på att producera information som grund för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Målet är att få en klar helhetsbild av trafiksystemets nuläge och utveckling så att man kan sätta upp mål för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Utredningen blir färdig under våren 2019. Inom samma tidtabell ska man också utveckla bedömningen av trafiksystemplanernas verkningar.

De nya riksomfattande trafikprognoserna har gjorts upp under 2018. Det är första gången det har utarbetats gemensamma prognoser för persontrafiken och gods-
trafiken i Finland. Dessa prognoser har utgjort grunden för prognoserna för de olika trafikformerna inom vägtrafiken, spårtrafiken och sjötrafiken. De primära användningsändamålen för de riksomfattande trafikprognoserna är utredningarna av behovet av olika trafikinvesteringar samt projektbedömningarna och trafiksystemplanerna. Prognoserna används också bl.a. för beräkning av trafikutsläpp, för granskning av trafikpolitiska åtgärds effekt och för bedömning av konsekvenserna av ändringar av trafikbeskattningen. De riksomfattande prognoserna utgör grunden för utarbetandet av mer detaljerade prognoser inom olika nätverk och projekt. Tidsspannen för prognoserna sträcker sig fram till 2050. Som tvärsnittsår har man använt år 2030.

I enlighet med slutrapporten från den parlamentariska arbetsgrupp som bedömer finansieringen av transportnätet ska bedömningen av utvecklingsprojektens effekter vidareutvecklas särskilt vad gäller de omfattande ekonomiska konsekvenserna så att dessa kan beaktas bättre än tidigare vid beslutsfattandet beträffande genomförandet av projekten och vid tillämpningen av modellen *den som drar nytta betalar*. Dessutom ska man utveckla metoderna för bedömning av projekt för aktuella investeringar och för trafikprognoser så att metoderna blir exaktare och mer omfattande samt utveckla bedömningen av konsekvenserna av projekt.

Kommunikationsministeriet gör upp en exaktare plan för beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen på basis av den parlamentariska arbetsgruppens riktlinjer och i samarbete med förvaltningsområdets ämbetsverk. I arbetsplanen beaktar man även ämbetsverksreformen inom förvaltningsområdet för trafik.

I juli 2018 anordnades det i Helsingfors en öppen tillställning för hörande och diskussion i anknytning till den riksomfattande trafiksystemplanen. Under hösten har man under kommunikationsministeriets ledning dessutom fört inledande diskussioner med NTM-centralerna och landskapen om förberedelserna inför beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Diskussionerna med intressegrupperna fortsätter.