



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer  
26sve/2024

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

Bilaga 7: Sammanfattning av  
Investeringsprogrammets 2025–2032  
sammandrag av utlåtanden



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

Bilaga 7: Sammanfattning av Investeringsprogrammets 2025–  
2032 sammandrag av utlåtanden

Trafikledsverkets publikationer 26sve/2024

*Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling*

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

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-166-8

Innehållet i detta dokument är inte tillgängligt till alla delar.

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343000

## Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2025–2032. Det här är en sammanfattning av investeringsprogrammets 2025–2032 utlåtningsammandrag, som utarbetats i samband med behandlingen av investeringsprogrammets utlåtnings.

Helsingfors mars 2024

Trafikledsverket

---

## Innehåll

1	INVESTERINGSPROGRAMMETS REMISSBEHANDLING OCH INKOMNA UTLÅTANDEN .....	5
1.1	Begäran om utlåtande .....	5
1.2	Inkomna utlåtanden .....	5
1.3	Allmän respons .....	6
1.4	Respons om den ekonomiska ramen .....	6
1.5	Respons om bannätet.....	6
1.6	Respons om landsvägsnätet.....	7
1.7	Respons om farledsnätet .....	8
1.8	Respons om konsekvensbedömningen .....	8
1.9	Respons på utvecklingen av beredningsprocessen och uppföljningen.....	10
1.10	Hur responsen påverkar investeringsprogrammet.....	10

# 1 Investeringsprogrammets remissbehandling och inkomna utlåtanden

## 1.1 Begäran om utlåtande

Trafikledsverket begärde in utlåtanden om utkastet till investeringsprogrammet för åren 2025–2032. Remisstiden var 17.11.2023–22.12.2023. Den offentliga begäran om utlåtande som var öppen för alla skickades till Trafikledsverkets intressegrupper, och dessutom tillkännagavs begäran om utlåtande via Trafikledsverkets olika kommunikationskanaler och regionala evenemang. Utlåtandena begärdes i första hand via webbplatsen [utlåtande.fi](http://utlåtande.fi).

Trafikledsverket bad om synpunkter på investeringsprogrammet 2025–2032 med följande frågor:

1. Anser ni att investeringsprogrammet som helhet har lyckats uppfylla de mål som ställts upp för programmet och den förändrade verksamhetsmiljön?
2. Är motiveringarna för investeringsprogrammet jämlika och tydliga genom effekterna?
3. Hur skulle ni ändra investeringsprogrammet inom den trafikformsspecifika ekonomiska ramen enligt Trafik 12 och hur motiverar ni de förbättrade effekterna genom förändringarna?
4. Hur skulle ni utveckla processen för hur investeringsprogrammet utarbetas, uppdateras och följs upp?
5. Vilka objekt utanför investeringsprogrammet borde man främja på basis av deras effekter under de närmaste åren?
6. Hur vill ni annars kommentera investeringsprogrammet?

## 1.2 Inkomna utlåtanden

Trafikledsverket erhöll sammanlagt 240 utlåtanden om utkastet till investeringsprogrammet 2025–2032. Av 240 utlåtanden kom 170 från kommuner eller samkommuner, 50 från företag eller föreningar/samfund. En del av kommunernas utlåtanden var gemensamma utlåtanden. Utöver dessa lämnade även Transport- och kommunikationsverket, Försörjningsberedkapscentralen, Arméstaben och Polisstyrelsen samt några privatpersoner ett utlåtande.

En del av utlåtandena svarade inte direkt på frågorna i begäran om utlåtande och i en del lämnades ändringsförslagen omotiverade. Alla inkomna utlåtanden har gått igenom när investeringsprogrammet färdigställdes. Nedan finns ett sammandrag och ett urval av de synpunkter som framförts i utlåtandena.

## 1.3 Allmän respons

I utlåtandena är man i huvudsak nöjd med utkastet till investeringsprogrammet. Största delen av remissinstanserna anser att programmet åtminstone delvis har lyckats uppfylla Trafik 12-planens mål. I en del av utlåtandena ansågs investeringsprogrammet ha lyckats bättre med att svara på målen jämfört med tidigare omgångar. Å andra sidan konstateras det att det är svårt att ta ställning i frågan, eftersom inga numeriska målnivåer har fastställts i Trafik 12-planen. Kritik riktades särskilt mot beaktandet av hållbarhetsmålen och den förändrade verksamhetsmiljön.

I utlåtandena framträder en ojämn fördelning av projekten mellan olika regioner. I synnerhet i östra och norra Finland upplever man att investeringarna inte fördelas jämnt och jämlikt, utan huvudsakligen gynnar regionerna södra och västra Finland. I responsen betonas det att investeringsprogrammets regionala tyngdpunkt balanseras och att regional jämlikhet beaktas vid valet av projekt till exempel när man granskar projekt med samma effektnivå. I utlåtandena betonas större hänsyn till regionala särdrag.

Näringslivets behov och försörjningsberedskapen betonades i stor utsträckning i utlåtandena. Den förändrade geopolitiska situationen orsakar oro för otillräcklig beredskap med tanke på försörjningsberedskapen och i utlåtandena motiveras många projektönskemål med att garantera försörjningsberedskapen. Även önskemål om projekt som är centrala för näringslivet lyfts fram i stor utsträckning.

Med hjälp av prioritetsklasserna tar man ställning till i vilken ordning projekten i investeringsprogrammet genomförs. I utlåtandena lyfter man fram flera projekt i prioritetsklass 2 och 3, för vilka man föreslår att prioritetsklassificeringen ska höjas, oftast till prioritetsklass 1. Ändringsförslagen motiveras oftast med projektets vikt och betydelse, en del tar också ställning till planeringsberedskapen.

I utlåtandena presenteras också många andra planer och respons om underhållet. Identifierad respons har samlats ihop och skickats vidare till de ansvariga instanserna.

## 1.4 Respons om den ekonomiska ramen

I utlåtandena har man knappt tagit ställning till investeringsprogrammets ekonomiska ram och hur den ska beskrivas. Utlåtandena om finansieringen hänvisar närmast på en allmän nivå till finansieringsnivån och principerna för Trafik 12-planen samt den tillgängliga finansieringsnivån som grundar sig på budgetbeslut och som beskrivs i investeringsprogrammets uppföljningskapitel.

## 1.5 Respons om bannätet

De banprojekt som ingår i investeringsprogrammet anses i allmänhet vara nödvändiga och motiverade i utlåtandena. När det gäller flera projekt önskar man att de påskyndas med en snabbare tidtabell.

I utlåtandena framförs många önskemål om nya projekt som borde inkluderas i programmet. Åtgärder föreslås för nästan alla nuvarande banavsnitt. Bland huvudlederna uppmärksammas särskilt banorna i Savolax och Karelen samt avsnittet på huvudbanan som sträcker sig norrut från Tammerfors. Man tar knappt ställning till vilka projekt som dessa föreslagna projekt skulle ersätta. För stambanans del lyfter man fram prioriteringen av de nordligare avsnitten i stället för projekten för de sydligare avsnitten. Det finns också många förslag på helt nya banförbindelser (uppskattningsvis över 1 500 kilometer, utan att beakta nya gränsöverskridande förbindelser). De sammanlagda kostnaderna för de önskemål som framförs i utlåtandena är mångdubbla jämfört med investeringsprogrammets ekonomiska ram. För en betydande del av förslagen finns ingen kostnadskalkyl.

Oron för bannätets skick och minskningen av reparationskulden lyfts fram i flera utlåtanden. I en del av utlåtandena föreslås det att programmet inte ska omfatta grundliga reparationer och att de till exempel kräver ett eget separat program med finansiering. Å andra sidan innehåller projektförslagen också fler reparationsprojekt.

Såväl de teman för förbättring som baserar sig på Trafik12-planen som den nya utvecklingen av persontrafikplatser som lyfts fram på utvecklingssidan anses vara bra och viktiga. Vidare önskar man att det fästs mer uppmärksamhet även vid mindre åtgärder som eliminerar olika problem.

I många utlåtanden lyfter man fram nya banprojekt som planeras av projektbolagen. Att dessa främjas som egna helheter och separata projekt är fortfarande inte tydligt för remissinstanserna. Synpunkter och förslag som gäller ordnandet av persontrafiken lyfts också fram i många utlåtanden, även om ordnandet av trafiken inte hör till Trafikledsverkets uppgifter. De nya infrastrukturåtgärder som den nya persontrafiken kräver löser man inte heller separat från ordnandet av trafiken.

När det gäller utvecklingsprojekten för bannätet har inga tillägg gjorts i utlåtandeversionen.

## 1.6 Respons om landsvägsnätet

Man är i huvudsak nöjd med de projekt som ingår i investeringsprogrammet och de anses nödvändiga. Huvudparten av utlåtandena innehåller nya vägprojekt som man föreslår ska inkluderas i investeringsprogrammet. Kvantitativt sett ligger tyngdpunkten i utlåtandena på riksvägarna, i synnerhet huvudlederna, men man föreslog också förbättringsåtgärder för enskilda vägar av klasserna stam-, region- och förbindelsevägar.

Uppnåendet av TEN-T-stomnätets målnivå oroar särskilt Norra Finland. Med tanke på den regionala jämlikheten är man kritisk mot utsikterna för utvecklingen av huvudvägnätet i Norra och Östra Finland. Det är önskvärt att huvudledsnätet sätts på en nivå som motsvarar förordningen. Remissinstanserna önskar i huvudsak främja de viktigaste projekten i huvudledsnätet som inte ingår i investeringsprogrammet och som presenteras i bilaga 4.

Med hänvisning till förändringarna i verksamhetsmiljön föreslår flera remissinstanser att tvärförbindelserna ska utvecklas. I synnerhet remissinstanserna i Västra



och Norra Finland har lyft fram de nya utvecklingsbehoven i anslutning till NATO-medlemskapet.

Näringslivets aktörer lyfter i flera utlåtanden fram hela vägnätets betydelse för näringslivet och önskar således större investeringar i vägnätet. Man är oroad över det lågtrafikerade vägnätets skick och önskar en betydande höjning av finansieringsnivån för bastrafikledshållningen.

I flera utlåtanden framfördes oro över det lågtrafikerade vägnätets skick, den knappa finansieringen av bastrafikledshållningen och ökningen av reparationskulden. Generellt föreslogs det att man vid sidan av utvecklingen av huvudlederna borde satsa mer på underhåll och utveckling av ett fungerande vägnät på lägre nivå. I fråga om det lägre vägnätet lyfts det regionala jämlikhetsperspektivet fram.

I flera utlåtanden kom det positivt respons om utvecklingsprojekten för cykelvägar som helhet.

När det gäller utvecklingsprojekten för landsvägsnätet har inga tillägg gjorts i utlåtandeverSIONEN. Av projekten för förbättring av bastrafikledshållningen tar man bort de så kallade fördelningsreservprojekt som fått finansieringsbeslut i riksdagens budget för 2024.

## 1.7 Respons om farledsnätet

Största delen av utlåtandena innehåller inga ställningstaganden om farlederna. Farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet anses vara motiverade. Utlåtandena lyfter fram de nu slojade projekten som borde inkluderas i investeringsprogrammet. I utlåtandena har man också skyndat på genomförandet av vissa projekt. I utlåtandena lyftes också utvecklingsbehoven i den interna trafiken i Saimen fram.

Sjötrafikens och försörjningsberedskapens betydelse och en tydligare betoning av den lyftes fram i utlåtandena. I några utlåtanden lyfte man fram behovet av att trygga isbrytningsverksamheten samt utveckla hamnarna och hamnlogistiken, även om man identifierade att de delvis inte omfattas av investeringsprogrammet. Även effekterna av förändringarna i TEN-T-hamnätet på utvecklingen av olika trafikförbindelser i hamnarna lyftes fram i utlåtandena.

## 1.8 Respons om konsekvensbedömningen

Bedömningen av investeringsprogrammets konsekvenser har enligt utlåtandena utvecklats och anses i huvudsak vara heltäckande, tydlig och transparent. Det konstateras dock att det i konsekvensbedömningen också finns brister till exempel i fråga om miljökonsekvenserna och klimatkonsekvenserna samt den internationella tillgängligheten. Det är önskvärt att konsekvensbedömningen fokuserar på några genomgående teman samt aspekter som är väsentliga för trafiksystemet, med beaktande av bland annat den övergripande säkerheten och försörjningsberedskapen, näringslivets verksamhetsförutsättningar och framtida investeringsbehov samt regionala särdrag och att inrikta nyttan på olika regioner. Enligt responsen har man också ett tämligen projektbaserat angreppssätt när det

---

gäller konsekvensbedömningen, vilket gör att granskningen på nationell trafiksystemnivå blir ofullständig.

Generellt anses det att de bedömningskriterier som använts är tydliga och i huvudsak jämlika. I utlåtandena konstateras det dock att bedömningskriterierna inte förmår reagera på förändringar i verksamhetsmiljön och att de inte tar tillräcklig hänsyn till näringslivets utveckling. Bedömningskriterierna anses inte heller till alla delar vara rättvisa för olika regioner. PRIO-verktyget som använts i konsekvensbedömningen betraktas som ett bra verktyg för att jämföra och prioritera projekt, men det konstateras också att det finns brister särskilt i målområdena för ekologisk hållbarhet och hälsa. Dessutom hoppas man att PRIO-bedömningen öppnas i högre grad så att projektbeskrivningarna och motiveringarna för dem som faller ifrån är framlagda på ett tydligt och transparent sätt. Enligt responsen bör PRIO:s kriterier ses över så att de även beaktar regionala skillnader och regionernas betydelse för industrins råvaruproduktion, turismen, den nationella säkerheten och lokalbefolkningens förutsättningar att leva.

Nyttokostnadsförhållandet väcker motstridiga tankar hos remissinstanserna. I en del utlåtanden önskar man att projekt med hög nyttokostnadsgrad betonas mer. Å andra sidan förhöll man sig också kritiskt till nyttokostnads kalkylerna, eftersom de styr investeringsfinansieringen mot projekt med tät bebyggelse och ignorerar uppnåendet av de övriga målen. I responsen föreslås också en reform av kostnadsnyttoberäkningen, eftersom man genom att rikta trafikledsnätets utvecklingsprojekt på ett ändamålsenligt sätt får bättre helhetseffekter för hela landets ekonomi, säkerhets- och regionutveckling.

Motiveringarna till investeringsprogrammet anses i huvudsak vara bra, heltäckande, begripliga och rättvisa, särskilt när det gäller de projekt som ingår i programmet. I en del av utlåtandena anser man att motiveringarna till programmet inte är tydliga eller jämlika och att orsakerna till att de mest kritiska förbindelsesträckorna uteblivit från investeringsprogrammet inte framgår. I responsen konstateras det också man genom att ändra tyngdpunkten för olika målområden kunde uppsättningen projekt som valts vara annorlunda och att motiveringarna till det inte är tydliga. Konsekvensbedömningen är delvis generell och beskriver konsekvensernas riktning, men inte omfattningen. Även när det gäller betydande projekt som inte omfattas av programmet önskar man motiveringar till varför de lämnats utanför programmet. De faktorer som påverkar prioriteringarna har trots beskrivningarna förblivit otydliga för remissinstanserna. Av utlåtandena framgår det också skillnader i prioriteringen av projekten i det förra och det aktuella investeringsprogrammet, som inte anses vara tydliga.

I utlåtanderesponsen föreslås det att man vid prioriteringen av projekten i högre grad än i nuläget beaktar regionala specialfrågor, näringslivets utvecklingsbehov, hållbar mobilitet samt trafiksystemets funktion som helhet. Investeringar i näringslivet och exportindustrin som betonar hållbara miljöåtgärder kan behöva prioriteras mer när man beaktar de nationella och globala målen för klimatpåverkan och minskning av koldioxidutsläpp.

## 1.9 Respons på utvecklingen av beredningsprocessen och uppföljningen

Huvudparten av remissinstanserna ansåg att beredningsprocessen var lyckad. Processen anses ha utvecklats systematiskt, men det framkommer också förbättringsförslag. En del av remissinstanserna ansåg det viktigt att beredningsprocessen förtydligas och transparensen ökas i hela processen redan innan det är möjligt att ge utlåtanden. I utlåtandena framkommer en önskan om en mer interaktiv och inkluderande beredningsprocess där investeringsprogrammet utarbetas i samarbete med näringslivet och regionala aktörer så att dialogen är inkluderande, transparent och kunskapsbaserad. I utlåtandena önskade man också att processen skulle förbättras genom att i högre grad beakta de regionala trafiksystemplanerna, industrin och landskapsstäderna. I samband med att beredningen av investeringsprogrammet inleds ordnas fyra regionala diskussionsseminarier som är öppna för alla.

När det gäller utlåtandeprocessen önskade man en längre remisstid än nu.

I utlåtandena konstateras det att uppföljningen av genomförandet av de projekt som ingick i de tidigare investeringsprogrammen borde vara mer omfattande och att det även är viktigt att följa upp projekt som fått finansiering utanför investeringsprogrammet. Man önskar att konsekvensbedömningar av tidigare program och redan gjorda investeringar tas med i beredningen av investeringsprogrammet. I remissvaren föreslås det att man i uppföljningen beaktar investeringens inverkan på områdets möjligheter att skapa livskraft för området och mervärde för samhället. I utlåtandena uppmuntras man att satsa på uppföljning av projektens effekt, varvid man kan granska om de föreslagna effekterna förverkligas i den verkliga världen.

## 1.10 Hur responsen påverkar investeringsprogrammet

Trafikledsverket har gjort sig förtrogen med utlåtandena. Investeringsprogrammets rapportutkast har granskats efter remissbehandlingen. Den erhållna responsen utnyttjas också i beredningen av nästa investeringsprogram.



Väylävirasto  
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745  
ISBN 978-952-405-166-8  
[www.vayla.fi](http://www.vayla.fi)