

Sammanfattning av konsekvensbedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en strategisk plan för utveckling av hela Finlands trafiksystem på lång sikt. Planen ska innehålla en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärder för hur målen ska uppnås. I planen ska det ingå ett statligt finansieringsprogram. Planen skapar en långsiktig strategisk styrning för förvaltningsområdet för trafik och transport och gör programplaneringen och genomförandet av utvecklingsåtgärderna mer systematiskt och enhetligt än tidigare. Planen effektiviserar användningen av samhällets resurser.

Det har ställts upp tre mål för den riksomfattande trafiksystemplanen. Målen är parallella och de strävar alla efter att stävja klimatförändringen.

- Tillgänglighet: Trafiksystemet garanterar att hela Finland är tillgängligt och tillgodoser behoven hos näringslivet, pendlingstrafiken och boendet.
- Hållbarhet: Människornas möjligheter att välja hållbarare former av mobilitet förbättras i synnerhet i stadsregionerna.
- Effektivitet: Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

I planens åtgärder i fråga om trafikledsnätet ingår en ökning av finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen till 1,4 miljarder euro per år. Dessutom uppgår finansieringen av utvecklingsinvesteringar till cirka 500 miljoner euro per år, dvs. sammanlagt 6,1 miljarder euro åren 2021–2032. Helheten av kollektivtrafiktjänster utvecklas för att bli mer smidig och pålitlig. Smidigheten i rese- och transportkedjor främjas bl.a. genom åtgärder som gäller knutpunkter och terminaler samt genom att man säkerställer verksamhetsförutsättningarna för flygplatser. Hållbar rörlighet stöds också genom att samarbetet mellan staten och stadsregionerna utvecklas samt genom satsningar på infrastruktur och pendelparkering i fråga om gång och cykling. Planen stöder ett ännu bättre utnyttjande av information samt förutsättningarna för digitalisering och automatisering.

Under 2020 utarbetades två versioner av planen under styrning av den parlamentariska styrgruppen. Inverkningarna av planversionerna bedömdes med hjälp av en analysram. Den 13 november 2020 fattade den parlamentariska styrgruppen beslut om en konsekvensbedömning och om planutkastet som ska sändas på remiss, till vilket det i fortsättningen hänvisas då planen nämns. Av planen har det gjorts en bedömning av konsekvenserna enligt en analysram och enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (SMB-lagen, 200/2005). I konsekvensbedömningen fäste man särskild uppmärksamhet vid hur den riksomfattande trafiksystemplanen motsvarar de mål som ställts upp för den. Planens inverknings har jämförts med ett jämförelsealternativ som beskriver utvecklingen utan de åtgärder som presenteras i planen.

Åtgärderna i planen stöder relativt väl uppnåendet av tillgänglighetsmålet. Tillgängligheten kommer att förbättras både internationellt, interregionalt och inom stadsregioner och regioner på grund av basunderhållet av transportinfrastrukturen, servicehelheten för kollektivtrafiken och åtgärderna i resekedjor. I synnerhet en bättre servicenivå på resor och transporter och en större användarnytta än jämförelsealternativet kommer att främja tryggheten av till-

gängligheten i hela Finland. Förändringen i tillgängligheten som kommer att ske i stadsregionerna är positiv med tanke på näringslivets, pendlingens och boendets behov. Genom åtgärderna i planen stöds stadsregionernas förbindelser och förenhetligandet av samhällsstrukturen. En förbättrad samhällsekonomisk effektivitet stöder för sin del tillgänglighetsmålet, eftersom man genom effektiva åtgärder kan uppnå en bättre servicenivå och tillgänglighet i förhållande till den finansiering som används.

Åtgärderna i planen uppfyller väl hållbarhetsmålet. Människornas möjligheter att välja hållbarare former av mobilitet förbättras som en följd av åtgärderna i planen. Valmöjligheterna kommer särskilt att förbättras i stadsregioner där den interna tillgängligheten förbättras i och med satsningar på gångtrafik, cykling, kollektivtrafik och resekedjor samt spårinvesteringar. Åtgärderna i landsvägsnätet samt investeringarna i gång och cykling kommer att förbättra säkerheten i vägtrafiken, vilket främjar färdandet till fots och med cykel. Inverkan från de olika delområdena i planen på växthusgasutsläppen från trafiken är liten i förhållande till jämförelsealternativet, men åtgärderna möjliggör en övergång till hållbara färsätt. Planen ökar möjligheterna att anpassa sig till klimatförändringen.

Åtgärderna i planen stöder i hög grad uppnåendet av effektivitetsmålet. Den ökade nyttan för användarna, särskilt inom godstrafiken, förbättrar den samhällsekonomiska effektiviteten. Tillgängligheten förbättras huvudsakligen genom de nuvarande trafikledsnäten, vilket tillsammans med förbättringen av funktionssäkerheten och främjandet av digitaliseringen kommer att effektivisera användningen av näten. En högre finansieringsnivå för basunderhållet av transportinfrastrukturen möjliggör ett underhåll med hög livscykeffektivitet. Den samhällsekonomiska effektiviteten förbättras också i och med att olyckskostnaderna minskar och i och med de hälsofördelar som gång och cykling medför.

En ökad samhällsekonomisk effektivitet förutsätter att riktandet av finansieringsprogrammet för planen i fortsättningen på en mer detaljerad planeringsnivå baserar sig på genomförandet av samhällsekonomiskt lönsamma projekt.

Planens konsekvenser i fråga om miljökonsekvenser enligt SMB-lagen är som helhet små. I bedömningen har klimatförändringen, användningen av naturresurser och försämringen av naturens mångfald identifierats som miljöproblem som är betydande med tanke på planen. Åtgärderna i planen kommer att förbättra trafiksystemets energieffektivitet och minska växthusgasutsläppen, men inverkningarna är små. Planen möjliggör dock en övergång till hållbara färsätt och stöder en hållbar samhällsstruktur. Dessa inverkningar kommer att förstärkas på längre sikt än granskningsperioden för planens konsekvenser (2021–2032).

Planens konsekvenser för användningen av naturresurser och naturens mångfald kommer att vara indirekta. Anslagen för utveckling och förbättring av trafikledsnätet kommer indirekt, när projekten konkretiseras, att ha en betydande inverkan på användningen av naturresurser. Beroende på projekten kan indirekta verkningar också gälla splittring av livsmiljöer, ekologiska korridorer och livsmiljöer för hotade arter.

I fråga om övriga miljökonsekvenser enligt SMB-lagen har man på motsvarande sätt bedömt att planen huvudsakligen har indirekta konsekvenser. Också i fråga om dessa bereds en konsekvensbeskrivning t.ex. i en noggrannare projektplanering. I miljörapporten ges rekommendationer för den fortsatta planeringen i syfte att lindra och förebygga skadliga miljökonsekvenser.

Uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar uppföljning av genomförandet av åtgärderna samt uppföljning av planens direkta och indirekta konsekvenser. Uppföljningen av planen är en del av en mer omfattande uppföljning av trafiksystemets tillstånd.