

## Folketingets Trafikudvalg

### Rapport fra studierejsen til Helsinki og Skt. Petersborg i dagene 12.-17. september 2004.

- 0 -

Trafikudvalget foretog i dagene 12-17. september 2004 en studierejse til Helsinki og Skt. Petersborg. 11 medlemmer deltog sammen med trafikministeren, 2 medarbejdere fra udvalgets sekretariat samt 4 medarbejdere fra Trafikministeriet.

I denne rapport findes et resumé af studierejsen. Endvidere er der som bilag vedlagt program og deltagerliste foruden baggrundsmateriale, der uddyber resuméet.

#### Rapportens indhold er:

1. Indledning
2. Besøg i Helsinki
3. Besøg i Skt. Petersborg
4. Finsk-russisk transportsamarbejde
5. Bilagsoversigt

#### 1. Indledning:

Formålet med studieturen omfattede flere elementer. Trafikudvalget ønskede bl.a. at se nærmere på:

- ◆ Jernbaneadministration i Finland
- ◆ Anlægsomkostninger på jernbaneområdet i Finland
- ◆ Vejadministration i Finland
- ◆ Godstransport og intermodalitet
- ◆ Maritim sikkerhed i Finske Bugt og finsk-russisk transportsamarbejde
- ◆ Skt. Petersborg som trafikalt knudepunkt
- ◆ Erfaringer hos danske transportvirksomheder i Skt. Petersborg

#### 2. Besøg i Helsinki

I Helsinki var jernbanesektoren og vejsektoren hovedemnerne for de møder, udvalget holdt.

#### Jernbanesektoren i Finland

Jernbanesektoren i Finland er organiseret i 2 enheder under Kommunikations- og Transportministeriet<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> Der kan læses mere om Finlands Kommunikations- og Transportministerium på hjemmesiden: <http://www.mintc.fi>

1. Jernbaneforvaltningen (RHK)
2. Den statslige jernbanevirksomhed (VR-Group)

### *RHK*

I bilagene indgår en beskrivelse af jernbanesektoren i Finland, men det kan kort nævnes, at jernbanenettet ejes 100 pct. af den finske stat, hvor RHK som infrastrukturforvalter står for at udvikle og vedligeholde jernbanenettet samt at varetage jernbanetraffikkens sikkerhed. RHK varetager i stort omfang sine opgaver gennem udlicitering og køb af ydelser hos eksterne partnere.<sup>2</sup>

Generaldirektøren for Baneforvaltningen, Ossi Niemimuukko, fortalte således under sit møde med udvalget, at RHK især fungerer som rekvirent af f.eks. vedligeholdelsesopgaver på jernbanerne. Det betyder, at der er tale om en organisation med forholdsvis få ansatte. I alt har RHK ca. 90 administrative medarbejdere og ca. 40 kontrollører. RHK finansieres for størstedelens vedkommende over statsbudgettet, men 15 pct. af indtægterne får RHK fra VR som betaling for anvendelse af jernbanenettet. Jernbanenettet dækker det meste af Finland, på nær den nordligste del af landet.

### *Jernbaneprojektet Kervo-Lahti*

Ossi Niemimuukko fortalte om et aktuelt projekt, hvor der anlægges en dobbeltsporet jernbane fra Kervo til Lahti, der vil kunne anvendes af alle typer tog. Projektet har et bemærkelsesværdigt lavt budget på ca. 3 mia. kr., som er blevet overholdt. Blandt bilagene findes noget baggrundsmateriale om dette baneprojekt, men herudover oplyste Ossi Niemimuukko, at banen vil åbne for hurtigere øst-vest transport. Det forventes således, at rejsetiden til Lahti forkortes med ½ time. En række af medlemmerne fra Rigsdagens Kommunikations- og Transportudvalg gav endda udtryk for under deres møde med udvalget, at de håbede på, at man med indførelse af højhastighedstog kunne nedbringe rejsetiden fra Helsinki til Skt. Petersborg fra 7 til 3½ time.

Ossi Niemimuukko mente, at grunden til, at det har været muligt at holde anlægsomkostningerne på et lavt niveau skal findes i en grundig planlægningsfase og at det har været muligt at genbruge den eksisterende jernbanes tracé. Desuden mente han, at det havde betydning for evnen til at holde omkostningerne nede, at hele opgaven, inklusiv projektledelsen, var udliciteret. Medlemmerne fra Rigsdagens Kommunikations- og Transportudvalg var enig i det synspunkt, idet de mente, at en effekt af udliciteringen af projektet havde været, at opgaven var blevet grebet meget effektivt an.

### *VR-koncernen*

VR-Group består af 21 virksomheder, der udfører forskellige typer opgaver. Moderselskabet *VR-Group Ab* udfører administrationsservice for de øvrige virksomheder i koncernen. Jernbanetraffikken udføres af selskabet *VR Aktiebolag* og *VR Cargo* – sidstnævnte står, som det fremgår af navnet, for godstrafikken. Operatørvirksomheden udgør størsteparten af koncernens omsætning, men også anlægs- og vedligeholdelsesopgaver bidrager.<sup>3</sup>

Jernbanetransporten er i Finland endnu ikke konkurrence-udsat og det er således alene VR, der udfører jernbanetransport; men som repræsentanterne fra Kommunikations- og Transportministeriet oplyste under deres møde med udvalget, vil Finland følge EU's krav m.h.t., hvornår der skal åbnes for konkurrence for passager- og godstransport på jernbanen.

<sup>2</sup> Der kan læses mere om RHK på hjemmesiden: <http://www.rhk.fi/svenska/index.html>

<sup>3</sup> Der kan læses mere om VR-koncernen på hjemmesiden: <http://www.vr.fi/yhtyma/indexs.html>

Direktøren for VR, Henri Kuitinen, fortalte under sit møde med udvalget, at VR gennem de seneste 13 år har nedbragt antallet af medarbejdere fra 25.000 til 13.000 og samtidig er antallet af passagerkm. blevet forøget. VR's målsætninger består på persontrafikområdet i:

- Kortere rejsetider
- Udvidet nærtrafik og hovedstadstrafik
- Anskaffelse af hurtige eldrevne tog

På godstrafikområdet arbejder VR på:

- At styrke sin position som godsindustriens basisoperatør
- At udvikle et logistisk helhedssyn på godstransporten

Under mødet med Kommunikations- og Transportministeriet oplyste vicedirektør Raino Lampinen, at mens jernbanens andel af godstransporten har vist faldende tendens i EU som helhed, har den været svagt stigende i Finland de seneste år. I Finland foregår knap 25 pct. af godstransporten på jernbane – i EU er jernbanens andel af godstransporten ca. 13 pct. Henri Kuitinen fra VR forklarede den større markedsandel i Finland med, at de finske jernbaner har samme sporbredde, som i Rusland, med hvem 40 pct. af Finlands handel foregår. Det giver jernbanen nogle fordele på de lange transporter.

Kuitinen oplyste desuden, at m.h.t. persontransporten i Finland har jernbanen en markedsandel på 4,9 pct. – I EU som helhed er jernbanens markedsandel på 6,4 pct. Når man ser på jernbanens andel af den kollektive trafik i Finland, har jernbanen en markedsandel på ca. 30 pct.

#### Vejsektoren i Finland

I Finland er der ca. 78.000 km. offentlige statsveje, som administreres af den statslige vejforvaltning, *FINNRA*. Hovedlandevejene udgør ca. 13.300 km., hvoraf de 650 km. er motorveje. Den øvrige del af det statslige vejnet består af regionale veje og forbindelsesveje.<sup>4</sup>

Antallet af motorkøretøjer i Finland er fordoblet fra 1,3 mio. i 1980 til 2,6 mio. i 2003 og vejtrafikken i Finland er steget 3 gange siden 1970. Alligevel er antallet af ulykker på vejene halveret, hvilket repræsentanterne fra *FINNRA*, som udvalget mødtes med, mente især skyldtes bedre køretøjsikkerhed, bedre vejudformning samt en øget indsats m.h.t. at informere især børn og unge i skolerne om risiciene, når man færdes i vejtrafikken.

#### *FINNRA og administrationen af de finske veje*

*FINNRA* er en myndighed, der organisatorisk hører til under Kommunikations- og Transportministeriet. Forvaltningen ledes af en generaldirektør, Eero Karjaluo, der refererer til en bestyrelse og den planlægger, vedligeholder og udbygger den statslige vej-infrastruktur i Finland. Derudover formidler den information om trafiksituationen og forhold, der kan have indvirkning på fremkommeligheden på vejene.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Hertil kommer ca. 350.000 km. private veje og 26.000 km. veje i byerne, som administreres af de kommunale myndigheder, jf. Vejforvaltningens Årsberetning 2003, side 8.

<sup>5</sup> Der kan læses mere om Vejforvaltningen på hjemmesiden: <http://www.tiehallinto.fi> – desuden er *FINNRA*s Årsrapport 2004 vedlagt blandt bilagene.

Der er ca. 1.000 medarbejdere i FINNRA og administrationen af de finske statsveje koster årligt ca. € 800 mio., hvoraf ca. € 200 mio. går til vedligeholdelsen af vejnettet. Repræsentanter fra FINNRA fortalte under deres møde med udvalget, at vejforvaltningen fra 2001 har været igennem en privatiseringsproces, hvor man har bevæget sig fra at være en "traditionel" forvaltningsenhed, der selv udførte alle opgaver til i højere grad at være brugerorienteret og indkøbe ydelser i stedet for selv at udføre dem. Som et led heri har man udskilt den del af vejforvaltningen, der stod for udførelsen af anlægs- og vedligeholdelsesopgaver til en selvstændig offentlig ejet vej-entreprenør virksomhed, som konkurrerer på lige fod med private entreprenører om de vedligeholdelses- og anlægsopgaver, der udbydes.

Desuden fortalte FINNRA, at anlægsstrategien har bevæget sig i retning af, at der satses på større og mere langvarige projekter og at op til 1/4 af projekterne kan være PPP-projekter, hvor der indgås kontrakter med entreprenørerne om ikke blot anlægsopgaven, men også om den efterfølgende drift af den pågældende vej. Som et eksempel på et sådan PPP vejprojekt, nævnedes de udbygningen af motorvej E 18 mellem Helsinki og Turku. Her udfører en privat entreprenør projektet for egne midler, men vil til gengæld modtage betaling for anvendelsen af motorvejen i 25 år efter dens åbning i 2009.

### **3. Besøg i Skt. Petersborg**

Skt. Petersborg er med sine 4,5 mio. indbyggere Europas 4. største by og dens placering ved Østersøen, tæt på grænsen til Finland og dermed EU gør den til et vigtigt knudepunkt mellem Øst og Vest. Emnerne for besøget i Skt. Petersborg var primært Skt. Petersborg som trafikalt knudepunkt og orientering om danske transportvirksomheders erfaringer med at arbejde i Skt. Petersborgområdet.

#### Den trafikale situation i Skt. Petersborg

Byen er anlagt ved floden Neva's delta og indeholder derfor mange muligheder for transport ad søvejene – der er i alt 40 vand-transportårer med en længde på i alt 217 km. i byen. Der er 3.321 km. vej og næsten 600 broer i byen og, som det fremgik under udvalgets besøg hos Trafikudvalget i Skt. Petersborgs parlament, er antallet af biler i byen steget fra ca. 20.000 i 1980 til 3 mio. i dag.

Der findes flere havne i og ved Skt. Petersborg, hvorfra der er adgang til Østersøen. Den store havn i Skt. Petersborg har 75 kajer med en samlet længde på over 11 km. og håndterer knap 40 mio. tons gods om året.

Der findes 2 lufthavne ved Skt. Petersborg og ca. 100 jernbanestationer. Den kollektive trafik benyttes af mere end 2 mia. passagerer årligt. Undergrundsbanen, som har 4 linier, 100 km. spor og 56 stationer står for 38 pct. af de kollektive rejser. Trolleybusser og bybusser står for henholdsvis 30 og 20 pct. af de kollektive rejser.<sup>6</sup>

Udvalget mødtes med formanden for Trafikudvalget i Skt. Petersborgs lovgivende forsamling, Igor Artemiev.<sup>7</sup> Han forklarede, at det ofte er et problem for de lokale myndigheder og parlamentet, at de i mange transportspørgsmål er underlagt Dumaen i Moskva og at Dumaen efter hans opfattelse ofte nedprioriterede transportspørgsmål. Eksempelvis havde han for 6 år siden udarbejdet lovforslag i Skt. Petersborgs parlament, som dels skulle undersøge udviklingen af havnen i Skt. Petersborg og

<sup>6</sup> Tallene er hentet fra hjemmesiden: <http://eng.gov.spb.ru/figures/transportation>

<sup>7</sup> Der kan læses mere om den lovgivende forsamling i Skt. Petersborg på hjemmesiden: <http://eng.gov.spb.ru/gov/parl>

som i den forbindelse skulle åbne for at der kan opkræves havneafgifter i Skt. Petersborg. Det er imidlertid spørgsmål, som ikke kan besluttet alene af de lokale myndigheder. Dumaen i Moskva må også give sin tilslutning og det havde de endnu ikke gjort. Det fandt Artemiev bemærkelsesværdigt, eftersom det ikke blot er i Skt. Petersborg, man ønsker at understøtte udviklingen af havneudviklingen og at få mulighed for at opkræve havneafgifter – det er et ønske, som næres af alle større havnebyer i Nordvestrusland, inklusiv Kaliningrad.

M.h.t. havnen i Skt. Petersborg havde det været et stort ønske at få anlagt en ny passagerhavn til den stigende mængde krydstogtskibe, der anløber byen. Som det er nu, må krydstogtturisterne transporteres i busser gennem godshavnen for at komme ind til byens centrum. Men 1. januar 2008 vil en nye passagerhavn åbne og den vil kunne tage op til 6 store passagerskibe ad gangen.

Artemiev fortsatte med, at Skt. Petersborg er et vigtigt trafikalt knudepunkt for godstransport mellem Rusland og Vesteuropa med både skib, jernbane, og lastbil. I den forbindelse kom han også ind på forholdene omkring olieudskibning, som der havde været nogen international debat omkring. Han forsikrede om, at olieudskibningen foregår på en sikker måde. Havnen i Skt. Petersborg havde fået en ny olieterminal og også havnen i Primorsk var moderne og sikker, ligesom han var sikker på, at russiske rederier vil leve op til EU's krav til dobbeltkrogede fartøjer. Der hvor der har været problemer var nogle få tilfælde, hvor små rederier, som kun har ældre, mindre fartøjer har forsøgt at udskibe olie uden om de legitime kanaler for at slippe for at blive beskattet.

På luftfartsområdet fortalte Artemiev, at der i forbindelse med byens 300 års jubilæum i 2003 blev åbnet et par yderligere terminaler og det var efter hans opfattelse den måske vigtigste forbedring af infrastrukturen i Skt. Petersborg de senere år.

På jernbaneområdet pegede Artemiev på, at det er et problem, at alle de store banegårde befinder sig i byens centrum. Det betyder, at jernbanegods skal fragtes videre gennem centrum, hvor der er meget tæt trafik. Det var planen, at der skal etableres nogle godscentraler udenfor byen. Jernbaneområdet var imidlertid et område, hvor de lokale myndigheder efter udvalgsformandens opfattelse har meget lidt indflydelse og hvor man derfor er afhængig af de beslutninger, der træffes på føderalt niveau.

Igor Artemiev mente, at byens største problemer skal findes i den hastigt stigende biltrafik. Som tidligere nævnt er bilparken steget voldsomt til nu ca. 3 mio. biler og det skaber særdeles tæt og langsomt kørende trafik i byens centrum. Udvalgsformanden fortalte, at der vil blive etableret nogle ringveje til aflastning af byens centrum, men der er tale om veje, der etableres af de føderale myndigheder og derfor havde byen ikke så stor indflydelse på færdiggørelsen af dem. Han håbede, de vil være færdige i 2008. Skt. Petersborgs myndigheder vil gerne have mulighed for, at der kan indføres parkeringsafgifter, men også på dette punkt, skal de føderale myndigheder give deres tilladelse og det havde de endnu ikke gjort.

#### Danske transportvirksomheder i Skt. Petersborg

Udvalget havde under besøget i Skt. Petersborg lejlighed til at mødes med Mærsk Sealand A/S og Holger Kristiansens Eftf. A/S, som begge har etableret virksomhed i Skt. Petersborg.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> De 2 virksomheders hjemmesider er: <http://www.maersksealand.com> henholdsvis <http://www.krisax.dk>

Mærsk Sealands Regional Manager, Eugeny Rogachev fortalte, at Mærsk Sealand har været beskæftiget med transportopgaver i Skt. Petersborg - som han mente er den af de russiske Østersøhavne, der strategisk ligger bedst - fra begyndelsen af 1990'erne. Han fortalte, at import-eksport markedet i Rusland ændrede sig markant i 1998, da landet blev ramt af en krise. Hvor der før 1998 især var et marked for import til Rusland, har det nu ændret sig til, at det er eksportvirksomhed, der er mest fremherskende.

Mærsk Sealand benyttes i den forbindelse af en række virksomheder til containertransport ud af Rusland. Som eksempel nævnedes han en dansk virksomhed, der årligt eksporterer birketræ til det amerikanske marked. Mærsk Sealands afdeling i Skt. Petersborg har ca. 50 medarbejdere, hvoraf ca. halvdelen er kontoransatte og den anden halvdel er beskæftiget på havnen.

Han fortalte, at havnekapaciteten i Skt. Petersborg er presset til det yderste. Der er især en begrænset varehuskapacitet. Desuden er fortoldning ofte meget bureaukratisk og der fandtes eksempler på, at det bedre kan svare sig at transportere gods på lastbil via Finland i stedet for direkte med skib ud af Skt. Petersborg.

Holger Kristiansen A/S' lokale direktør, Alexei Lankin fortalte, at de beskæftiger sig med skibsmægling, hvor de formidler skibe til transport af varer, primært fra russiske virksomheder til danske kunder. Deres speciale er "dry cargo" på skibe mellem 3.000 og 6.000 BT. Holger Kristiansen etablerede sit kontor i Skt. Petersborg i 2003.

Alexei Lankin fortalte, at markedet for transporter på Østersøen er præget af, at rederierne tager høje priser for transporterne p.g.a. en øget efterspørgsel og fordi antallet af skibe og den samlede tonnage i den russiske flåde er faldet drastisk siden Sovjetunionens sammenbrud.

Samtidig er markedet præget af, at efterspørgslen efter dobbeltskrogede skibe stiger og de enkeltskrogede fartøjer er langsomt, men sikkert på vej ud af Østersøen - bl.a. p.g.a. det pres, der lægges fra de forskellige landes regeringer og p.g.a. højere forsikringsomkostninger.<sup>9</sup> De dobbeltskrogede fartøjer er på længere sigt mere profitable og nemmere at formidle for skibsmæglerne. Lankin gjorde dog opmærksom på, at det endnu ikke var forbudt at gennemføre transporter med enkeltskrogede fartøjer og at trafikken med enkeltskrogede fartøjer heller ikke kun foregår fra Rusland til Vesteuropa; det kan således godt ske, at et enkeltskroget fartøj tager varer med fra en dansk havn til Østeuropa.

Lankin fortalte, at et eksempel på en "typiske" handelsrute, hvor de er involveret med at formidle tonnage går fra oliefelterne i det sydlige Rusland over land til Østersøen (eller Sortehavet), hvorfra olien udskibes til lande i Vesteuropa. Der kan også være tale om, at transporten i Rusland foregår med mindre fartøjer via de store floder til en Østersøhavn, hvor der omlastes til større 40-45.000 tons fartøjer. Udover olie er der ofte tale om transporter af træ, gødning, korn eller biler. M.h.t. fremtidsudsigterne for skibsmæglerbranchen sagde Lankin, at der vil altid være et marked for transport på Østersøen, så der var bestemt en fremtid for branchen,<sup>10</sup> men han forventede, at marke-

---

<sup>9</sup> F.eks. fremgår det af en pressemeddelelse den 30. juni 2004 fra Økonomi- og Erhvervsministeriet, at den russiske transportminister har lovet den danske økonomi- og erhvervsminister, at der kun vil blive anvendt dobbeltskrogede skibe til transport af tung olie fra Rusland over Østersøen. Pressemeddelelsen er vedlagt blandt bilagene.

<sup>10</sup> Til illustration findes der blandt bilagene en notits fra den danske ambassade i Moskva, som fortæller, at det russiske Transportministerium planlægger at øge udskibningen af olie fra de russiske østersø-havne fra 29 mio. tons i 2003 til 110 mio. tons i 2010.

det ville falde lidt mere til ro, fordi det p.t. var noget ophedet. En vigtig faktor for en gunstig udvikling var dog, at havnekapaciteten i Skt. Petersborg udbygges.

#### **4. Finsk-russisk transportsamarbejde**

Flere af de organisationer og virksomheder, udvalget mødte under turen kom ind på samarbejdet mellem Finland og Rusland på transportområdet.

F.eks. fortalte repræsentanterne fra Finlands Kommunikations- og Transportministerium, at Finland siden 1990 har haft som strategi at understøtte den økonomiske stabilitet i sit nærområde – d.v.s. Rusland og de baltiske lande. I alt har Finland støttet de central- og østeuropæiske lande med over € 1 mia. siden Den Kolde Krigs ophør. Finland vil meget gerne forbedre de trafikale forbindelser med Rusland.<sup>11</sup> Ikke mindst jernbaneforbindelsen mellem Helsinki og Skt. Petersborg, men ministeriet oplyste, at der endnu er mange problemer omkring f.eks. grænsekontrol, der skal løses.

Som nævnt tidligere i rapporten har Rusland stor betydning for Finlands udenrigshandel og Kommunikations- og Transportministeriet mente, at Finland har udviklet sig til at være et logistik-center mellem Øst- og Vesteuropa med mange transittransporter. Som et konkret eksempel nævnedes ministeriet, at der i Oulu er etableret et transportcenter, hvor det er muligt at omlaste gods - bl.a. til modulvogntog. I Finland er det således som i Sverige tilladt at køre med modulvogntog. Det er ikke mindst af hensyn træindustrien, som har behov for de lange transportere.<sup>12</sup>

Under mødet i Rigsdagen med det finske Kommunikations- og Transportudvalg blev det fremført, at vejtrafikken mellem Skt. Petersborg og Helsinki også stiger meget og flere udvalgsmedlemmer pegede på, at det var ved at blive et problem p.g.a. for lav vejkapacitet med kødannelser til følge.

Medlemmerne fra det finske Kommunikations- og Transportudvalg kom også ind på samarbejdet om den maritime sikkerhed på Finske Bugt. Rusland, Estland og Finland har således indgået et samarbejde om overvågning af skibstrafikken på Finske Bugt. Der er tale om et obligatorisk meldesystem, benævnt GOREP. Overvågningen foregår dels via radar og kameraer på land dels ved hjælp af Automatic Information Service (AIS), som er et system, der automatisk sender og modtager informationer mellem skibe og mellem skibe og stationer på land om skibenes identitet, kurs, fart og andre oplysninger med betydning for sø-sikkerheden. Der henvises til bilagene, hvor der er et notat fra Søfartsstyrelsen om den maritime sikkerhed i Finske Bugt og Østersøen.

---

<sup>11</sup> Blandt bilagene findes 2 kort, som Kommunikations- og Transportministeriet gav udvalget, som viser dels de vigtigste trafikale forbindelser mellem Rusland og Finland og dels transportkorridorerne i Østersø området.

<sup>12</sup> Der kan læses mere om modulvogntog i Finland i et notat fra Trafikministeriet, der er vedlagt som bilag.

## 5. Bilagsoversigt

1. Program for studieturen
2. Deltagerliste
3. Notat fra Trafikministeriet om aktuel status for jernbanesektoren i Finland
4. Faktablad om Banförvaltningscentralen (RHK)
5. Faktablad om Direktbanan Kervo-Lahtis
6. Trafikministerens besvarelse af TRU alm. del – spm. 9 om omkostninger ved anlæg af jernbanen fra Kervo til Lahtis
7. VR-koncernens delårsoversigt 1. januar-30. april 2005
8. Vägforvaltningens Årsberetning 2004
9. Notat fra Trafikministeriet om modulvogntog i Finland
10. Analyse fra USA's Energiministerium om den energipolitiske situation i Østersøområdet; herunder om transport af olie fra Primorsk-havnen ved Skt. Petersborg
11. Notits fra den danske ambassade i Moskva om stigning i omfanget af olieudskibning fra Ruslands Østersøhavne
12. Notat fra Søfartsstyrelsen om olietransporter på Østersøen
13. Notat fra Søfartsstyrelsen om maritim sikkerhed i Finske Bugt og Østersøen
14. Pressemeddelelse fra Økonomi- og Erhvervsministeriet om dansk-russisk forståelse om beskyttelse af Østersøen
15. Kort fra det finske Kommunikations- og Transportministerium med vigtige trafikale forbindelser mellem Finland og Rusland samt transportkorridorer i Østersøen



**Program for Trafikudvalgets studietur til Helsinki og St. Petersborg,  
12-17. september 2004.**

**Søndag den 12. september:**

- 11.00** check in i Kastrup Lufthavn.
- 12.05:** Afgang med fly (SK 408) fra Kastrup til Stockholm.
- 13.10:** Ankomst Stockholm (Arlanda).
- 17.00** Afgang fra Stockholm med Silja Line til Helsinki.

**Mandag den 13. september:**

**09.30:** Ankomst til Helsinki.

**10.00:** **Besøg hos det finske Ministerium for Transport og Kommunikation  
Eteläesplanadi 16, møderum INFRA**

Følgende emner præsenteres og diskuteres:

- Præsentation af Ministeriet for Transport og Kommunikation og generel introduktion af transport politik i Finland, v. departementchef **Juhani Korpela**.
- Generelt om jernbaner: Organisering, åbning af jernbanemarkedet, finansiering af jernbaneforbindelser og brugen af modulvogn tog, v. **Reino Lampinen**, vicegeneraldirektør i Transport-politik departementet.
- Logistik og intermodalitet v. **Lassi Hilska**, direktør for Transport og Logistik Service.
- Telekommunikation og integrationen af transport og telekommunikation, v. **Seppo Öörni**, senior engineer Trafiksikkerheds enheden.
- Maritim sikkerhed i Finske Bugt og Østersøen, v. **Sari Mäkelä**, specialkonsulent i Shipping enheden.
- Finsk-russisk transportsamarbejde, inkl. isbrydning, v. departementchef **Juhani Korpela** og **Silja Ruokola**, Direktør i International Afdeling.

**12.45:** **Frokost v. Transportminister Leena Luhtanen  
Restaurang Savoy / Sali-kabinettet på 7. sal  
Eteläesplanadi 14**

**14.30:** **Besøg hos de Finske Jernbaner (Finnish Railways / VR – group)  
Vilhelmsgatan 13**

Formand og adm. direktør **Henri Kuitunen** modtager udvalget og følgende emner præsenteres og diskuteres:

- Jernbaner i Finland: Fakta og visioner.
- Godstransport politik: Omkostninger, modale skift (gods fra vej til bane).

**16.00: Besøg hos Jernbaneadministrationen (baneforvaltningen),  
Kaivokatu (Brunnsgatan) 6**

Generaldirektør **Ossi Niemimuukko** tager imod udvalget og følgende emner præsenteres og diskuteres:

- Præsentation af Jernbaneadministrationen.
- Anlæg af jernbaneforbindelser: Omkostninger, vedligeholdelse etc., præsentation af forbindelsen Kerava – Lahti som eksempel.

**19.30: Besøg i den danske ambassadør Niels Helskovs residens**, hvor ambassadøren dels vil orientere om Finland og dels være vært for en middag.

#### **Tirsdag den 14. september:**

**09.30:** Afgang med bus fra hotellet.

**10.00: Besøg i Finlands parlament (Eduskunta / Riksdagen) til møde med medlemmer fra parlamentets Transport- og Kommunikationsudvalg.  
Mannerheimintie (Mannerheimvägen) 30.**

diskussionsemner:

- Olietransporter på Østersøen
- Datahæmmelighed ved elektronisk kommunikation
- Trafikken mellem Finland og Rusland
- Taxasystemet i Danmark
- Behandling af EU-sager i den finske Rigsdag

**12.00: Frokost i parlamentet v. formand for Transport- og Kommunikationsudvalget,  
Markku Laukkanen**

**14.00: Besøg hos den finske Vejadминистраtion og Trafikovervågningscentret i Pasila  
Opastinsilta 12 A**

Udvalget modtages af generaldirektør **Eero Karjaluo** og følgende emner præsenteres og diskuteres:

- Finsk vejadministration – baggrundsinformation
- Vejadминистраtionens strategier
- Finansieringsmodeller

**19.00: Middag v. trafikminister Flemming Hansen**

#### **Onsdag den 15. september:**

**06.30:** Afgang med bus fra hotellet til banegården.

- 07.42:** Afgang fra banegården med tog 35 *Sibelius* til Skt. Petersborg.
- 14.26:** Ankomst på Ladoga-banegården i Skt. Petersborg, hvor udvalget modtages af generalkonsul J. P. Weis og generalkonsulens rådgiver Elena Zakharova.
- 18.30:** Afgang med bus fra hotellet til det danske Generalkonsulat  
**Kamenny Ostrov**  
**Bolshaya Alleya 13**
- 19.00:** Briefing om Sankt Petersborgs politiske og økonomiske situation, v. generalkonsul J.P. Weis.
- 20.00:** Middag i generalkonsulens residens

**Torsdag den 16. september:**

- 09.40:** Afgang med bus fra hotellet til St. Petersborgs Lovgivende Forsamling (lokalt parlament)  
**Mariinskij-paladset, Isaakspladsen 6**
- 10.00:** Møde med formanden for Trafikudvalget, **Igor Artemiev**, som holder et indlæg om Skt. Petersborg som intermodalt knudepunkt.
- 12.00:** Frokost på restaurant "Munkekælderen"  
**Millionnaja 22**
- 14.00:** Rundvisning på Eremitagen, inkl. Vinterpaladset.
- 16.30:** Møde med Mærsk-Sealand v/regional manager **Eugeny Rogachev** om Maersk-Sealands aktiviteter i Skt. Petersborg.  
**Malaja Morskaja ul.23**
- 19.00:** Fælles middag på restaurant "Russkij Kitsch"  
**Universitetskaja nab.25**

**Fredag den 17. september:**

- 08.00:** Afgang med bus fra hotellet til Generalkonsulatet, hvor formiddagens møder holdes.
- 08.30:** Møde med Holger Kristiansens eff. A/S, v/direktør **Aleksej Lankin** om Holger Kristiansens aktiviteter i Skt. Peterborg.
- 12.30:** Afgang med bus til lufthavnen – check in.
- 14.40:** Afgang med fly (SK 737) til Kastrup
- 14.45:** Ankomst i Kastrup

**Trafikudvalgets studietur til Helsinki og Skt. Petersborg, 12-17. september 2004.**

**Deltagerliste:**

**Fra Trafikudvalget:**

Kaj Ikast (KF), udvalgsformand  
Svend Heiselberg (V)  
Karsten Nonbo (V)  
Gitte Lillelund Bech (V)  
Gudrun Laub (V)  
Flemming Damgaard Larsen (V)  
Poul Andersen (S)  
Peder Sass (S)  
Jytte Wittrock (S)  
Poul Fischer (DF)  
Keld Albrechtsen (EL)

**Fra Trafikudvalgets sekretariat:**

Annika Kure, udvalgsassistent  
Jesper Thinghuus, udvalgssekretær

**Fra Trafikministeriet:**

Trafikminister Flemming Hansen (deltager 13-15. september)  
Ministersekretær Aske Wieth Knudsen (deltager 13.-15. september)  
Departementchef Thomas Egebo (deltager 13.-15. september)  
Adelingschef Per Jacobsen  
Kontorchef Helga Theil Thomsen



Dato : 20. august 2004  
J.nr. : 100-730  
Sagsbeh. : BZI, lokaltelefon 2 33 07  
Org. enhed : 6. Kontor

### Aktuel status for jernbanesektoren i Finland:

Jernbanesektoren i Finland er organiseret i to organisationer under Kommunikationsministeriet:

1. Banförvaltningscentralen, RHK, som er en lille styrelse med omfattende myndighedsopgaver og ansvar.
2. VR-Group Ab, der som statsligt aktieselskab bl.a. driver jernbanevirksomhed.

1. *Banförvaltningscentralen* (forkortet RHK for Ratahallintokeskus) ledes af en regeringsudpeget bestyrelse på fem medlemmer. Bestyrelsen har en betydelig indflydelse på jernbanens udvikling indenfor de politisk afstukne rammer, som bl.a. fremgår af Kommunikationsministeriets udstukne "resultatmål". Den daglige ledelse varetages af en "overdirektør".

RHK's opgave er at være forvalter af statens jernbanenet, idet RHK skal udvikle - og vedligeholde banenettet, samt varetage jernbanetrafikens sikkerhed og en række andre myndighedsopgaver i tilknytning til jernbanen.

RHK har ca. 120 medarbejdere. Af disse beskæftiger ca. 80 medarbejdere sig med RHK's hovedgaver, der omfatter varetagelse af planlægnings-, vedligeholdelses- og bygherrevirksomhed i forbindelse med jernbanenettet mv. RHK forestår desuden trafikstyringsopgaven. Endelig varetager RHK myndighedsopgaverne i forbindelse med jernbanesikkerhed, tekniske normer, tilladelser, opkrævning af baneafgifter mv.

De resterende ca. 40 medarbejdere er ansat i en særlig enhed, der beskæftiger sig med opkrævning og forvaltning af kontrolafgifter fra jernbanepasagerer.

RHK varetager i betydeligt omfang sine opgaver ved konkurrenceudsat køb af ydelser "ude i byen" og udlicitering, hvilket kan forstås af, at RHK med ret få medarbejdere varetager opgaver, som i Danmark omtrent udføres af Banedanmark og Trafikstyrelsen.

2. VR-koncernen består af 21 forskellige virksomheder. Koncernen indeholder virksomhedsetablerede funktioner, som også var kendt i danske DSB's "generaldirektorat-tid".

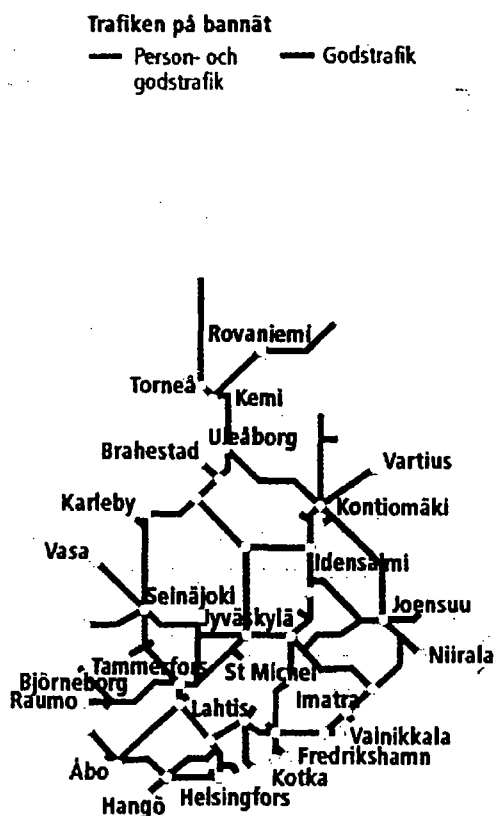
Moderselskabet er VR-Group Ab, som tilbyder de øvrige koncernvirksomheder administrations- og bygningservice.

Jernbanetrafikken og den dermed forbundne transportvirksomhed varetages og udvikles af *VR Aktiebolag* med sine datterselskaber: *VR Cargo*, der varetager godstrafikken (43 mill. ton gods/år og 60 mill. rejser/år).

Jernbanetrafikkens omsætning udgjorde i 2003 ca. 648 mill. €. Antallet af medarbejdere var cirka 8 400.

Af andre selskaber i VR Gruppens kan nævnes at *Oy VR-Rata Ab* med ca. 2.500 medarbejdere udfører planlægnings-, vedligeholdelses- og nybygningsopgaver på jernbanen. Største kunde (90%) er Banförvaltningscentralen.

*Oversigtskort over Finlands jernbaneinfrastruktur:*

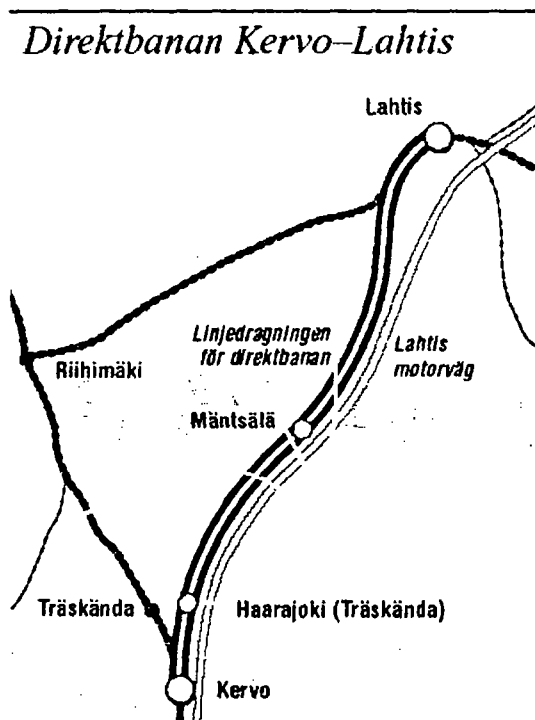


Blandt de aktiviteter på jernbaneinfrastrukturen, som er aktuelle er der særlig grund til at nævne en ny baneforbindelse fra Kervo (tæt ved Helsingfors) til Lahtis.

Man bygger således i øjeblikket en ny dobbeltsporet bane parallelt med motorvejen mellem Kervo og Lahtis. Banen er 74 km lang og beregnes for kørsel med alle typer tog - både godstog og højhastighedstog. Projektet er bemærkelsesværdigt på grund af sit lave budget på 3 mia. kr. som også er blevet overholdt. I sit udstyr kan banen på mange måder sammenlignes med projektet for en ny bane mellem København og Ringsted, som ville være 60 km lang og ifølge tidligere Banestyrelses skøn koste godt 10 mia. kr.

Bygningen påbegyndtes efteråret 2002 og banen vil færdig i 2006.

*Oversigtskort over jernbaneprojektet Kerava – Lahti.*



Derudover kan det nævnes at man i Finland er ved at indføre det fælleseuropæiske jernbane-radiosystem GSM-R, forlænge en bybane i Helsingfors samt at elektrificere en strækning ved Uleåborg.

Af Finlands banenet er næsten 2 400 km elektrificeret, svarende til ca. 40 %, mens ca. 70% af trafikken afvikles med el.

*Ingen konkurrence på jernbanemarkedet*

Den finske jernbaneinfrastruktur er ikke åben for konkurrence mellem flere jernbanevirksomheder.

Såvel gods som persontrafik udøves af VR Aktiebolags jernbanevirksomheder som monopol, men en åbning i lyset af den europæiske udvikling er under overvejelse.

Det hedder således i Banförvaltningscentralens beretning for 2003, at der i den kommende tid vil blive behov for en ændret organisering af jernbaneadministrationen med gennemførelsen af EU's anden jernbanepakke. "Ligeledes kan reformer være nødvendige med tanke på, at jernbanen måske åbnes for nye trafikvirksomheder".

#### *Jernbanen i tal*

<b>Den første finske bane:</b>	År 1862: Helsingfors-Tavastehus
<b>Sporvidde:</b>	1 524 mm (Danmark 1435 mm)
<b>Banelængde totalt:</b>	5 851 bane-km
<b>Sporlængde inkl. sidespor:</b>	8 707 spor-km
<b>Dobbelt- eller flerspors baner:</b>	507 bane-km
<b>Elektrificeret bane:</b>	2 400 bane-km
<b>Elektrificeringssystem:</b>	25 kV 50 Hz
<b>Fjernstyret bane:</b>	2 288 bane-km
<b>Tunneller:</b>	42 stk.
<b>Tunnellernes samlede længde:</b>	25 284 m
<b>Jernbanebroer:</b>	2 150 stk.
<b>Antal overskæringer:</b>	4 021 stk., heraf 3 370 på hovedbanerne
<b>RHK-ejede arealer:</b>	26 550 ha.



## Uppgifter

Arbeten som hänför sig till bannätet

### Grundbanhållningen

- Underhåll och drift
- Ersättande investeringar bl.a. förnyelse av banans överbyggnad och säkerhetsanordningar

### Utveckling

- Elektrifiering
- Banustruktur för automatisk tågkontroll
- Stoppande av plankorsningar
- Tilläggs-spår
- Nya banförbindelser

### Trafikledning

- Styrning och övervakning av tågens gång via fjärrstyrningscentraler eller stationerna

### Myndighetsuppgifter

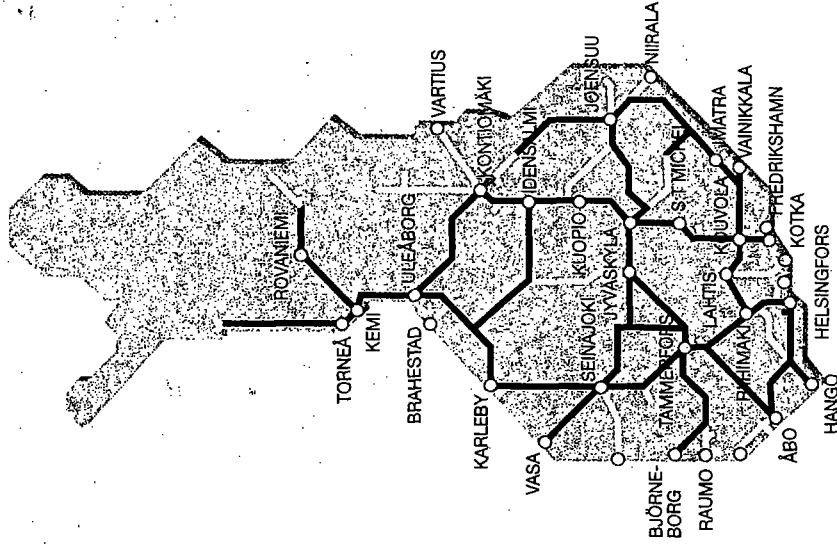
- Säkerhetsnormer
- Normer för den rullande materielen och banan
- Tillstånd, inspektioner, godkännanden och tillsyn

### Övriga uppgifter

- Fastighetsförvaltning
- Kontrollavgiftsverksamhet

## Bannätet

- Person- och godstrafik
- Godstrafik



## Data om Finlands bannät (1.1.2003)

Spårvidd	1 524 mm	Elektrifierad bana	2 400 bankm
Banlängd totalt	5 850 bankm	Bana med tågkontroll	2 730 bankm
Spårlängd inkl. sidospår	8 730 spårkm	Antalet plankorsningar	4 090 st



BANFÖRVALTNINGSCENTRALLEN  
Brunnsgatan 6, PB 185, 00101 Helsingfors  
Tfn (09) 5840 51:11 • Fax (09) 5840 5100  
E-post: info@rthk.fi • Internet: www.rthk.fi



RATAHALLINTO-  
KESKUS  
BANFÖRVALTNINGS-  
CENTRALLEN

# Banförvaltnings- centralen

# Banförvaltningscentralen svarar för Finlands bannät

Banförvaltningscentralen (RHK) grundades år 1995 och är ett ämbetsverk som är underställt Kommunikationsministeriet. RHK svarar för bannätets underhåll och utveckling samt för järnvägstrafikens säkerhet. RHK förvaltar statens bannät med därtill hörande anläggningar, konstruktioner och markområden.

## Verksamhetsidé

RHK har som verksamhetsidé att främja verksamhetsförsättningarna för järnvägstrafiken som en effektiv, säker och miljövänlig del såväl det inhemska som det internationella trafiksystemet.

## Verksamhetsmodell

Banförvaltningscentralen är ett beställande ämbetsverk som köper in tjänster i anslutning till banunderhåll och banbygge samt fastighetsförvaltning och trafikledning av utomstående företag. Till dessa inköp åtgår årligen ca 350 miljoner euro.

Medlen för banbygge och banunderhåll fås i huvudsak via statsbudgeten, men också i form av en banavgift som VR Aktiebolag betalar för utnyttjandet av järnvägsnätet.

## Verksamhetsstruktur

RHK leds av en överdirektör. Trafiksystemenheten, investeringsenheten, underhållsenheten, säkerhetsenheten, administrativa enheten samt stabfunktionerna lyder under honom.

Verket har ca 90 anställda. Till RHK:s uppgifter hör också att sköta biljettkontrollen inom järnvägstrafiken. 40 personer arbetar med denna verksamhet.

Banförvaltningscentralens verksamhet styrs och övervakas av en styrelse som tillsatts av statsrådet.

## Banförvaltningscentralens roll

Kommunikationsministeriet

BANFÖRVALTNINGS-  
CENTRALEN

Järnvägsoperatörer

Serviceproducenterna

## Banförvaltningscentralens organisation

Av statsrådet tillsatt styrelse

Överdirektör

**Staben**  
Information  
Internationella ärenden  
Juridisk och  
avtalsärenden  
Dataförvaltning  
Miljöärenden

**Trafik-  
system-  
enheten**  
Strategisk  
planering  
Konkurrens-  
ärenden inom  
järnvägs-  
trafiken  
Relationer till  
användarna  
och samhället  
Trafikledning

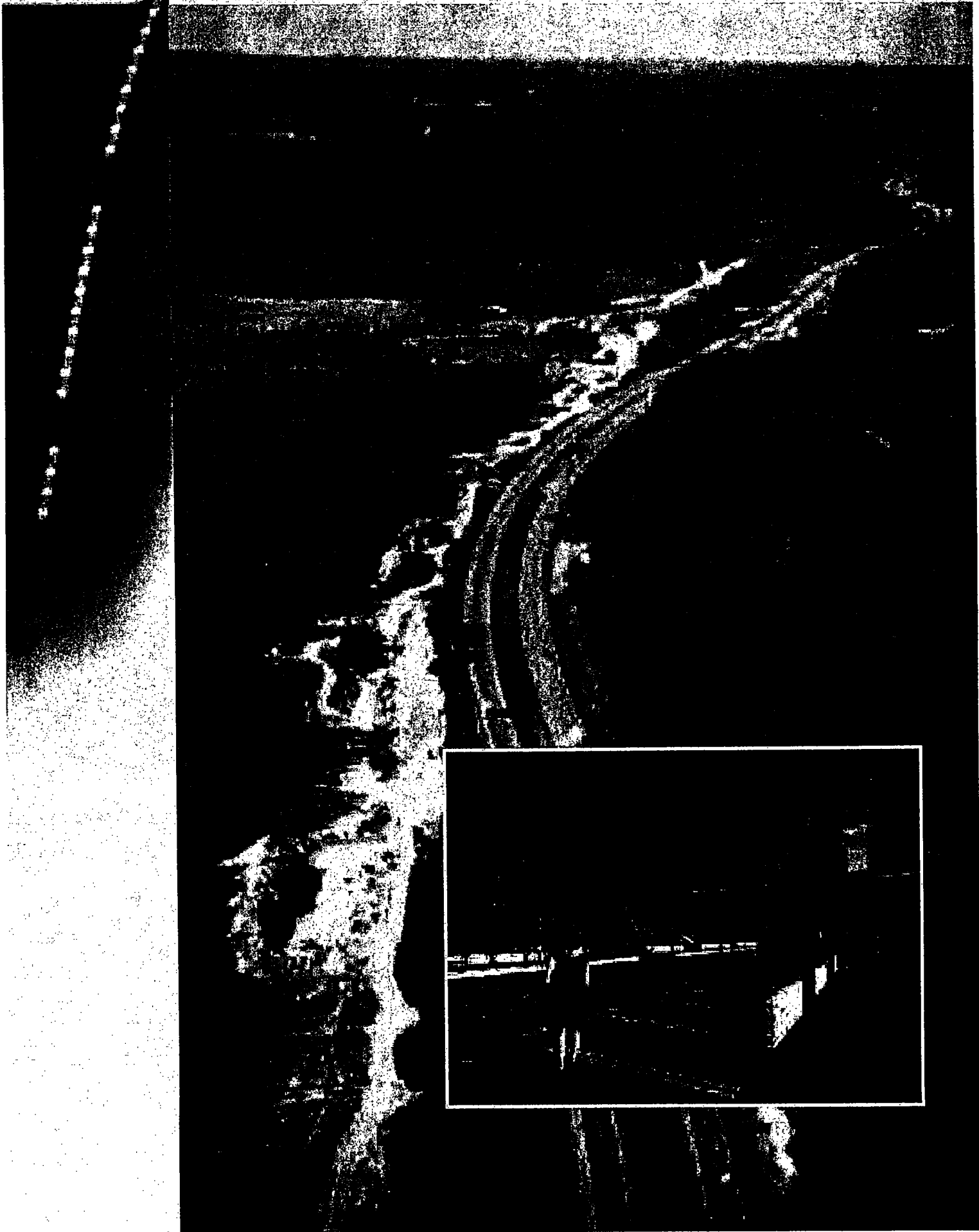
**Investerings-  
enheten**  
Projekt-  
planering  
Upprustning  
av banorna  
Nya banprojekt

**Underhålls-  
enheten**  
Underhåll  
av bannätet  
Förvaltning  
av bannäts-  
egendomen  
Teknisk  
forsknings-  
verksamhet

**Säkerhets-  
enheten**  
Myndighets-  
bestämmelser  
och -direktiv  
Tillstånd,  
inspektioner,  
godkännanden  
och tillsyn

**Administrativa  
enheten**  
Ekonomi och  
förvaltning  
Kontrollavgifts-  
verksamhet

# Direktbanan Kervo-Lahtis



# Direktbanan Kervo–Lahtis

Direktbanan Kervo–Lahtis är en dubbelspårig, elektrifierad bana med automatisk tågkontroll. Banans totallängd är 74 km, varav det nya avsnittets längd är 63 km. Banan saknar helt plankorsningar. I tätorterna är banan försedd med stängsel. På 80 procent av sin längd följer direktbanan samma terrängkorridor som motorvägen Helsingfors–Lahtis. Banan skall vara färdig att tas i bruk 2006.

## Direktbanan avskaffar flaskhalsarna i tågtrafiken

Direktbanan Kervo–Lahtis förbättrar järnvägens trafikkapacitet i riktning östra Finland. Samtidigt skapar den förutsättningar för en ökning av kapaciteten på stambanan från Helsingfors till Tammerfors och längre norrut, i och med att en del av trafiken tack vare direktbanan inte längre behöver gå längs stambanan. Direktbanan kommer att trafikeras av snabbtåg, snälltåg, tätortståg och godståg.

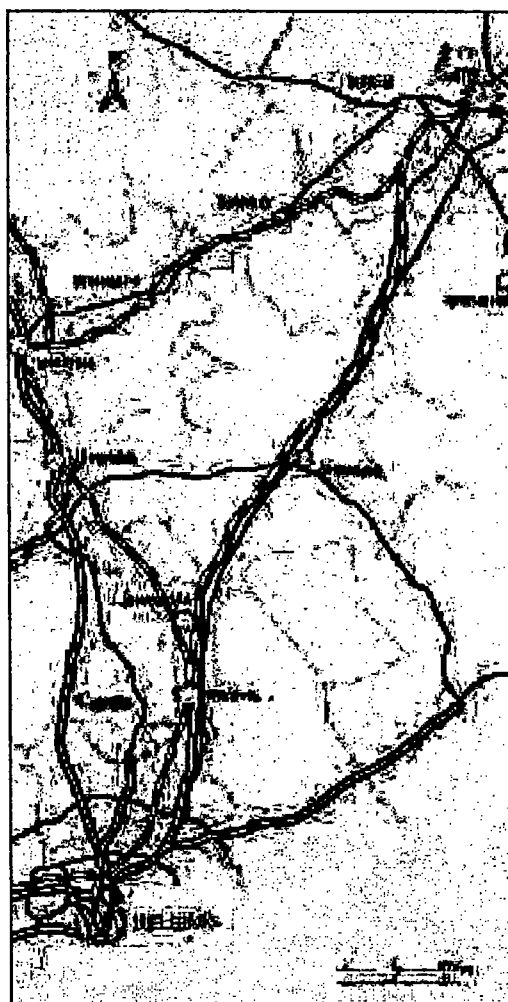
Den högsta tillåtna hastigheten på direktbanan är 220 km/h för snabbtåg och 160 km/h för tätortståg. När direktbanan blivit färdig tar resan mellan Helsingfors och Lahtis i bästa fall bara 44 minuter.

## Bandragningen

Banan dras i samma terrängavsnitt som motorvägen mellan Lahtis och Helsingfors, varför trafikens miljöverknings påverkar samma terrängkanal som redan intas av vägen. Direktbanan viker av från stambanan norr om Kervo i Tuomala by i Tusby. Anslutningen till banan mellan Riihimäki och Lahtis sker i Hakosilta i Hollola. På det nya banavsnittet byggs två stationer för persontrafiken, i Haarajoki i Träskända samt i Mäntsälä.

## Omfattande utredningar har redan gjorts

Bygget av direktbanan har föregåtts av mångårig planering. De viktigaste utredningarna och besluten i anslutning till projektet är utredningen om de östliga banorna 1992, projektbeslutet 1994, den



preliminära generalplanen och miljökonsekvensbedömningen 1996 samt generalplanen för direktbanan 1998. I början av 2002 utgavs bl.a. en justerad generalplan samt den första delen av en bedömning av de sociala effekterna. Budgetbeslutet om byggandet av direktbanan kom år 2002.

## Banbygget är uppdelat i flera delentreprenader

Byggarbetena inleddes på hösten 2002 med olika bro- och markbyggnadsuppdrag. Banbygget sker i delentreprenader. Banöverbyggnaden för det nordliga avsnittet Hakosilta–Kaukalampi görs år 2004, medan avsnittet Kaukalampi–Kervo byggs året därefter. Elektrifieringsarbetena inleds på hösten 2003. Installationen av automatisk tågkontroll och säkerhetsanordningar inleds våren 2004. Banan, med alla dess broar och stationer, kommer i september 2006 att vara klar för trafik.



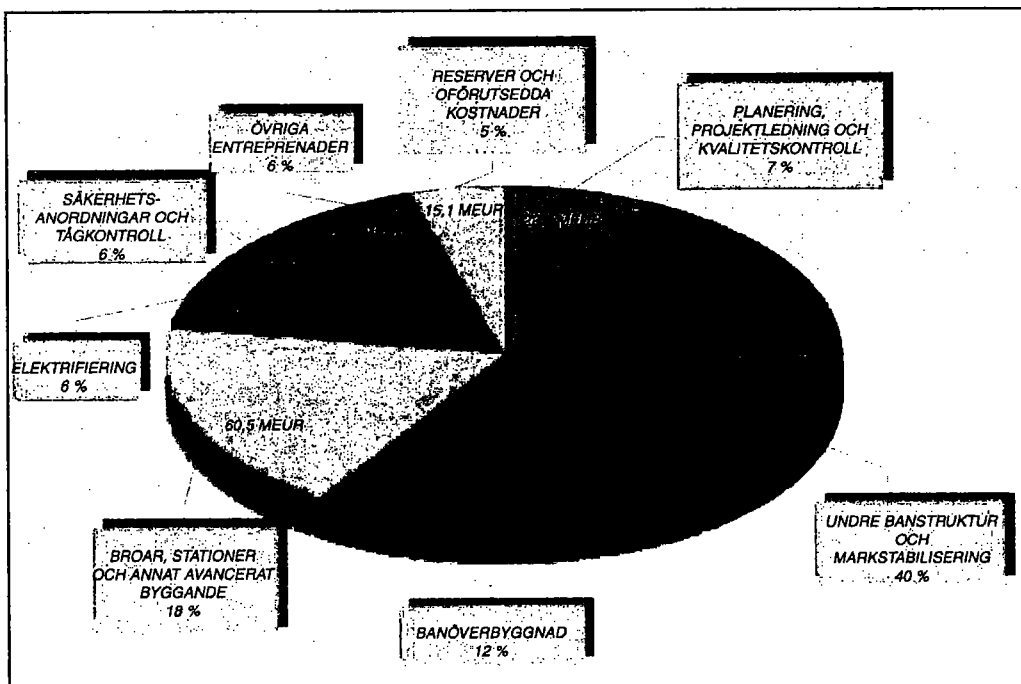
# Ett lönsamt projekt

Kostnadsprognosen för direktbanan Kervo–Lahtis är 331 miljoner euro. Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Dess nytto-kostnadsförhållande är 2,0, vilket innebär att dess nettonytta är dubbelt så stor som investeringarna på 30 års sikt. De

mest betydande besparingarna kommer i form av kortare restider, minskade trafikknaster, ökade biljettintäkter samt minskade knaster för olycksfall och utsläpp.

## Hur kostnaderna fördelas

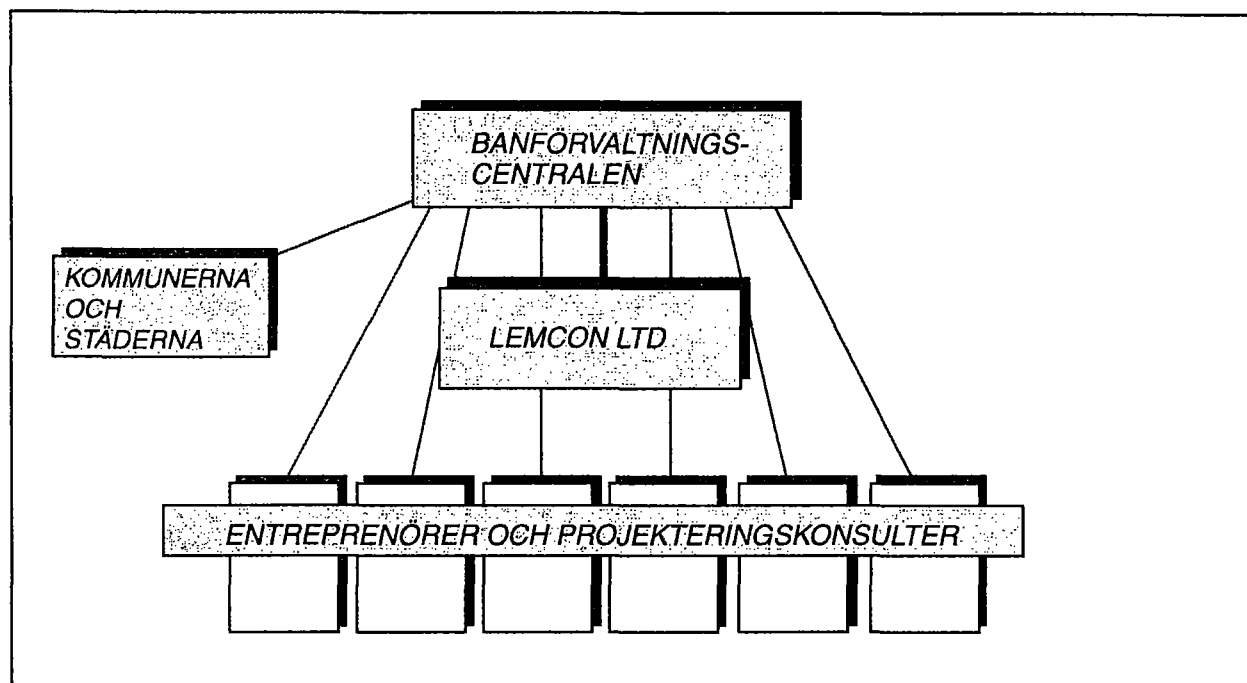
	Milj. euro
Planering, projektledning och kvalitetskontroll	22,7
Undre banstruktur och markstabilisering	134,9
Banöverbyggnad	38,1
Broar, stationer och annat avancerat byggande	60,5
Elektrifiering	20,2
Säkerhetsanordningar och tågkontroll	19,3
Övriga entreprenader	20,1
Reserver och oförutsedda knaster	15,1
SUMMA	331



# Projektledning

Direktbanan Kervo–Lahtis realiseras enligt modellen med en byggherrekonsult, så att konstruktörerna och entreprenörerna står i avtalsförhållande direkt med beställaren, alltså Banförvaltningscentralen.

Byggherrekonsult är Lemcon Ltd, som konkurransutsätter entreprenaderna, planeringskonsult- och de övriga konsultuppdragen.



## Närmare upplysningar om projektet

Uppgifterna om hur byggandet av direktbanan Kervo–Lahtis fortskrider ges bl.a. på Internet, adress [www.rhk.fi](http://www.rhk.fi). På denna webbplats får intresserade ställa frågor och komma med kommentarer till beställaren och projektledningsorganisationen.

Intresserade har också möjlighet att bekanta sig med projektet på projektbyrån i Mäntsälä, adress Mikkolantie 7, Mäntsälä.

## Kontaktuppgifter

Projektbyrån för direktbanan Kervo–Lahtis  
Mikkolantie 7, 04600 Mäntsälä  
tfn 019-688 3756, fax 019-688 3760

Banförvaltningscentralen  
Projektchef Juha Kansonen  
tfn 09-5840 5143, fax 09-5840 5100,  
mobil 040 548 7579  
e-post [juha.kansonen@rhk.fi](mailto:juha.kansonen@rhk.fi)

Lemcon Oy  
Projektchef Timo Vikström  
tfn 019-688 3762, fax 019-688 3760,  
mobil 040 0740 057,  
e-post [timo.vikstrom@lemcon.fi](mailto:timo.vikstrom@lemcon.fi)



[www.rhk.fi/oikorata](http://www.rhk.fi/oikorata)



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 20. oktober 2004  
J.nr. : 602-938

MODTAGET

20 OKT. 2004 13 45

Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget  
TRU alm. del – svar på spm. 9  
Offentlig

Trafikudvalget har i brev af 7. oktober 2004 stillet mig følgende spørgsmål 9, Alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål :**

"Ministeren bedes kommentere vedlagte omkostnings-oversigt for anlæggelsen af jernbanen fra Kerava til Lahti, som udvalget har fået tilsendt fra den finske jernbaneadministration i forlængelse af sit nylige besøg i Finland, og i den forbindelse bedes ministeren redegøre for, om opgørelsen indeholder de samme eller nogenlunde samme elementer, der indgår i Bandedanmarks beregningsgrundlag for anlæggelsen af nye jernbane strækninger i Danmark, som f. eks. strækningen mellem København og Ringsted."

**Svar:**

Jeg kan indledningsvis oplyse, at jeg har modtaget samme mail fra den finske baneadministration, og jeg vedlægger en dansk oversættelse af det fremsendte anlægsoverslag.

Det finske projekt og dets relativt lave anlægsomkostninger er meget interessant, og har derfor allerede tidligere påkaldt sig ministeriets opmærksomhed.

Jeg kan således oplyse, at Trafikstyrelsen i foråret 2004, som led i de igangsatte strategiske analyser af baneudbygningen København – Ringsted, har gennemført en sammenlignende undersøgelse af udgiftsoverslaget for det finske projekt, og det i 1999 opstillede overslag for en ny bane mellem København – Ringsted. Selve analysen er gennemført af konsulentfirmaet Rambøll.

Det finske anlæg omfatter en ny dobbeltsporet bane parallelt med motorvejen mellem Kerava og Lathi. Banen er 74 km lang og er beregnet for kørsel med alle typer tog - både godstog og højhastighedstog. Banen kan således på mange måder sammenlignes med projektet for en ny bane mellem



København og Ringsted, som ville være 60 km lang og ifølge Banestyrelsens gamle - men opdaterede - overslag koste omkring 10 mia. kr.

I begyndelsen af 2004 var 34 pct. af udgifterne i budgettet for det finske projekt brugt. Anlægget har vist sig at blive billigere end budgetteret. Det oprindelige budget for anlægget lød på 331 mio. euro i 02 prisniveau, og der er indenfor budgetrammen nu blevet mulighed for at igangsætte yderligere arbejder for 26 mio. euro.

Den væsentligste forklaring på den store difference i udgifterne til de to projekter må findes i forskellen i terræn og bebyggelsestæthed, som de to baner løber igennem.

Den finske bane løber gennem en tyndt befolket skov langs en motorvej. Banen krydser ikke denne motorvej. Som et relativt fordyrende forhold nævnes dog, at undergrunden er klippe, og da landskabet udviser bratte spring er der gjort udbredt brug af sporbærende broer for at overvinde disse. Til forskel herfra er der i nybygningsløsningen København – Ringsted forudsat en lang tunnel ud af København, temmelig mange komplicerede broanlæg, hvor banen skærer veje samt betydelige afhjælpende miljøforanstaltninger. Banen krydser motorvejen 5 gange i lange tunneler eller spidse broskæringer og projektet er således karakteriseret ved mange omkostningstunge anlægselementer og vejomlægninger. I modsætning til det finske projekt er der i det danske projekt også en meget stor mængde ledningsomlægninger.

Kravspecifikationerne spiller i det hele taget en stor rolle for udgifterne. En del er affødt af den tekniske kompleksitet i selve linieføringen, men en ret stor del er formuleret for at imødekomme politiske krav, som enten har været eksplicit formulerede eller på forhånd har været forventede af planlæggerne.

I tabel 1 er vist forskellene i kilometer-pris indenfor de forskellige anlægselementer. Som det fremgår er prisen pr km bane mere end 4 gange så stor i det opdaterede overslag for en ny bane København – Ringsted i forhold til udgifterne ved anlæg af bane i Finland.

Miljøanlæg og udgifterne til broer og bygværker afhænger i meget høj grad af de særlige specifikationer for anlægget og den større kompleksitet. Det samme slår til dels igennem for posten underbygning dvs. jordarbejder, dæmninger og udgravninger, hvor særlige specifikationskrav er slået igennem på udgifterne.

Men også selve enhedspriserne – dvs. hvor meget det koster at anlægge én meter spor eller bygge én kvadratmeter broplade - er større i det danske overslag end i de finske.

**Tabel 1: Sammenlignende anlægsoverslag**

Mio. kr. 2002 pl.	Kerava-Lahti Udgift pr km bane	København-Ringsted Udgift pr km bane
Underbygning	15,8	25,2
Broer og bygværker	7,1	66,8
Miljøanlæg	0	5,5
Overbygning (spor)	4,5	6,9
Signalanlæg mv.	2,3	8,2
Kørestrøm	2,4	3,3
Øvrige	2,4	9,3
Planlægning/rådgivning	2,7	24,3
Reserver	1,8	10,2
<b>I alt pr km ny bane</b>	<b>39</b>	<b>160</b>

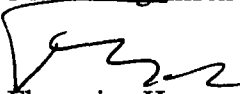
Som det fremgår er overslaget pr km kørestrøm og sporanlæg tydeligt større end de finske, selv om der på disse poster ikke burde være nogen ydre faktorer, det begrundes en forskel. Udgifterne til signalanlæg er væsentlig større – en del kan forklares med at der i København – Ringsted projektet var indarbejdet en forudsætning om samtidig at udskifte sikringsanlægget i Ringsted, og at der indgår en udfletningsstation ved Køge, men alligevel er forskellen dog bemærkelsesværdig.

Der er betydelige forskelle i udgifterne til planlægning og rådgivning både absolut og relativt. Reserverne i det finske anlæg er også procentuelt mindre, men dette kan dog også tilskrives at projektet er væsentlig længere fremme end de indledende planer for København – Ringsted.

Som en interessant observation har den finske bygherre RHK – Banforvaltningscentralen – optimeret entreprisstrukturen til det finske marked for at opnå bedst mulig konkurrence. RHK finder, at de som fagligt professionelle bygherrer, er bedre til at træffe beslutninger, som minimerer risici for entreprenørerne og kan derved opnå bedre tilbud. Det kan bekræfte en formodning om, at der kan ligge besparelsesmuligheder i organiseringen, ansvaret for planlægningen og gennemførelse, samt udbudsmetoder for fremtidige større baneanlæg.

Sammenligningen har naturligt givet anledning til at der i de strategiske analyser af baneudbygningen København – Ringsted lægges stor vægt på at belyse mulige tiltag til at reducere investeringerne. Det gælder for alle de løsninger som analyseres.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

## Bilag:

Oversættelse af fremsendt budget i mail fra finske baneadministration  
RHK:

**Direkte bane Kerava – Lathi, fysiske enheder og omkostninger**

Emne	Mængde	Enhed	Omkostninger i kr 1 euro = 7,50 kr
Planlægning og kontraktindgåelse			202.500.000
Jordarbejde	2.820.000	m <sup>3</sup> kr	52.500.000
Kilpearbejde	2.840.000	m <sup>3</sup> kr	138.750.000
Udskiftning af jordbund	1.140.000	m <sup>3</sup> kr	21.750.000
Isolering og mellemlag	1.650.000	m <sup>3</sup> tr	31.500.000
Stabilisering 4600 m	580.000	column-m	39.750.000
Fundamentsplader	260.000	m <sup>2</sup>	136.500.000
Stål og betonfundamenter	700.000	M	199.500.000
Anden underbygning			362.250.000
Overbygning			
Ballast	320.000	m <sup>3</sup> tr	67.500.000
Sveller	220.000		95.250.000
Skinner	266.000	M	93.750.000
Sporskifter			
enkelt skifte 60-1:9	14		8.400.000
enkelt skifte 60-1:18	40		41.925.000
enkelt skifte 60-1:26	4		11.850.000
enkelt skifte 60-1:28	2		6.825.000
Elektrificering			130.500.000
Signaler inkl ATP og akseltæller			169.500.000
Kabelgrave	76.000	M	25.500.000
Broer	81		312.750.000
Stationer	2		60.000.000
Miljøforanstaltninger			105.000.000
Støjskærme	20.000	M	75.000.000
Khakoisilta-Lathi arbejde			93.750.000
<b>Total</b>			<b>2.482.500.000</b>

Ny line 63 km , => omkostninger ca 37,50 mio kr pr km

## VR-KONCERNENS DELÅRSÖVERSIKT 1.1-30.4.2005

VR-koncernens omsättning för perioden januari-april 2005 var 373,8 miljoner euro. Omsättningen under motsvarande period i fjol var 363,1 miljoner euro. Rörelseresultatet uppgick till 6,0 miljoner euro (-1,2 M€). Koncernresultatet var 5,5 miljoner euro (+0 M€). Omsättningen per verksamhetsområde och bolag har framställts i separata tabeller.

### Godstrafiken

Industriproduktionens tillväxt avtog klart under årets början jämfört med slutet av senaste år. Enligt förhandsuppgifter var industriproduktionens volym inte fullt en procent större i jämförelse samma tid året innan. Industriproduktionens anspråkslösa ökning samt isynnerhet arbetsmarknadskonflikterna inom hamnarna och skogsindustrin återspeglades även på de inhemska järnvägstransporternas volymer och omsättning.

Godstrafikvolymerna som transporterades med tåg uppgick i januari-april till 15,2 miljoner ton, vilket var 1,3 % mer än under motsvarande period i fjol. De inhemska transporternas andel sjönk med 3,1 %, medan de internationella ökade med 8,1 %.

I hemlandet transporterades 8,9 miljoner ton gods. Den största produktgruppen var skogsindustrins transporter, som minskade med 2,5 %. Metallindustrins transporter i hemlandet sjönk med 8,9 %, medan den kemiska industrins transporter steg med 10,5 %.

I godstrafiken mellan Finland och Ryssland var den största produktgruppen skogsindustrins transporter, som ökade med 9,5 %. Av dessa transporter utgjordes största delen av import av råvirke. Transporterna av oljeprodukter och övriga kemiska produkter minskade med 10,9 %, medan metallindustrins transportmängder stannade på fjolårsnivån. Allt som allt uppgick Rysslandstrafiken till Finland eller från Finland till 4,6 miljoner ton. Ökningen var 3,7 % jämfört med året innan. Transittrafiken från Ryssland via Finland till tredje land ökade med cirka 30 % till 1,3 miljoner ton. Totalt steg den gränsöverskridande trafiken med 8,6 %.

Ryska järnvägarnas s.k. dubbeltariffsystem, som favoriserar Rysslands egna hamnar på de internationella transportrutternas bekostnad, fortsätter. Detta fördröjer transportvolymernas utveckling med järnväg såväl i trafiken mellan Finland och Ryssland som i transittrafiken.

### Persontrafiken

Antalet resor med fjärrtåg ökade med 1,7 %, och i huvudstadsregionens närtrafik med 5,0 %. Inom närtrafiken steg resorna på SAD-området med 6,0 %, och de övriga närtrafikresorna med 1,2 %. Det totala antalet resor uppgick till 21,4 miljoner, varav fjärrtrafikens andel var 4,1 miljoner. Medellängden för resorna inom fjärrtrafiken steg från föregående års 215 kilometer till 217 kilometer.

InterCity- och Pendolino-trafiken utvidgades i januari. InterCity-tåg började gå ända till Rovaniemi och Idensalmi, och ett nytt Pendolino-tågpar sattes i trafik mellan Helsingfors och Uleåborg.

I januari togs de två första nya biltransportvagnarna i en serie på 15 vagnar i trafik mellan Helsingfors och Uleåborg. Vagnarna beställdes år 2003.

Priset på tågbiljetter höjdes i början av året med i snitt 2,2 %. Den föregående prisändringen skedde 1.1.2004.

Antalet biljetter som säljs via internet har ökat tack vare förbättringar i systemet. För tillfället uppgår antalet fjärrtågsbiljetter som säljs via nätet till cirka 5 %.

Persontrafikens punktlighet förblev i det stora hela på föregående års nivå. Andelen tåg som anlände till sin slutstation enligt tidtabellen var 90 % i fjärrtrafiken (91 %) och 98 % i närtrafiken (98 %). Förseningsgränsen är fem minuter i fjärrtrafiken och tre minuter i närtrafiken. Försämringen i fjärrtrafikens punktlighet påverkades av en skada i järnvägsspåret på banavsnittet Jämsänkoski-Jyväskylä, som ledde till nedsatt hastighet under hela april månad.

### Koncernens biltrafik

Pohjolan Liikenne-koncernens godstransporter uppgick till 2,9 miljoner ton. Mängden ökade med 4,7 % från föregående år. Speciellt Combitrans Oy:s volym har ökat avsevärt, medan cistertrafikens transportmängder har minskat. I koncernens busstrafik gjordes 4,2 miljoner resor. Ökningen var 2,4 % jämfört med året innan. Orsaken var en tillväxt i huvudstadsregionens avtalstrafik.

### **Underhåll och bygge av banor**

Oy VR-Rata Ab:s omsättning var 49,4 miljoner euro (46,8 M€). Det huvudsakliga arbetet under årets fyra första månader är vinterunderhåll av bannätet. Bolaget har tvååriga avtal gällande bannätets primärunderhåll på nio projektområden för underhåll. På norra Finlands tre underhållsområden byts huvudentreprenören för underhåll ut i juli, och Oy VR-Rata Ab erbjuder på dessa områden underleverantörstjänster som baserar sig på dess specialkunnande.

Bannätets förbättringsarbeten består av installation av signalanläggningar och monteringsarbeten på elbana, förberedelse av rälsläggning och sliperbyte inför sommaren samt markbyggnads- och broarbeten. De största byggentreprenaderna på våren fanns på genbanan Kervo-Lahtis.

Den treåriga överbyggnadsentreprenaden på Botniabanan som konsortiet bestående av Oy VR-Rata Ab och Balfour Beatty Rail AB fick, har organiserats vad beträffar entreprenadens genomförande. Byggarbetet inleds i juni. Orderstocken för byggaffärsverksamheten för innevarande år uppgick till cirka 70 miljoner euro i slutet av översiktsperioden.

Eftersom investeringsarbetena under vinterperioden är mycket små inom banbygge, är rörelseresultatet för vinterperioden av tradition förlustbringande.

### **Investeringar**

Investeringsutgifterna bestod närmast av betalningsrater för tidigare beslutade investeringar. För investeringar användes i januari-april 81,7 miljoner euro (30,2 M€). De största investeringsutgifterna gällde Sm4-närtågen och Pendolino-tågen, sammanlagt 51,1 miljoner euro.

Summan investeringsutgifter som är bundna fram till år 2009 uppgick i slutet av översiktsperioden till 160 miljoner euro. Härav går största delen till Pendolino-tåg, Sm4-närtåg, rälsbussar och annan persontrafikmateriel. Med bundna investeringar avses i detta sammanhang sådana investeringar vilkas beställningsavtal redan undertecknats.

### **Bolagsstämma**

Den ordinarie bolagsstämman som hölls den 30 mars, beslöt enligt styrelsens förslag betala en dividend på 20 miljoner euro för räkenskapsperioden 2004.

Till förvaltningsrådets ordförande valdes Matti Ahde.

Till styrelsens ordförande valdes Martin Granholm, och till medlemmar Pekka Hurtola, Kari Kallio, Kirsti Lehtovaara-Kolu, Eija Malmivirta, Antti Remes, Veli-Matti Ropponen och Jukka Ruuska.

Till revisor omvaldes revisionssamfundet KPMG Oy Ab med Pentti Savolainen CGR, som huvudansvarig revisor. Till andra revisor valdes Osmo Valtonen, GRM, OFR.

Bolagsstämman ändrade på bolagsordningens 5 och 7 § så att avgångsåldern för ordföranden och medlemmarna i förvaltningsrådet och styrelsen höjdes från 65 år till 68 år. Ändringen grundar sig på den allmänna omdefinieringen av pensionsåldern.

### **Förvaltningsrådets och styrelsens vice ordförande samt styrelsens nämnder**

På mötet som följde efter bolagsstämman valde förvaltningsrådet Pekka Nousiainen till vice ordförande. På sitt konstituerande möte omvalde styrelsen Antti Remes till vice ordförande. Styrelsen valde till sin utnämnings- och arvodesnämnd Martin Granholm till ordförande och till medlemmar Eija Malmivirta, Veli-Matti Ropponen och Jukka Ruuska. Till revisionsnämnden valde styrelsen Antti Remes till ordförande och till medlemmar Pekka Hurtola, Kari Kallio och Kirsti Lehtovaara-Kolu.

### **Personalstyrka**

Antalet anställda vid VR-koncernen sjönk från föregående år med 4,2 %, till i medeltal 12 673 personer. Mest avtog personalnumerären i arbeten som ansluter sig till den egentliga järnvägstrafiken samt till bygge och underhåll av banor. När städningen av fastigheter och tågagnar i början av året övergick till ISS Palvelut Oy, övergick samtidigt cirka 200 städare från VR till ISS.

### **Tvistefråga**

VR-Group Ab mottog i mars av Helsingfors tingsrätt en stämning, i vilken försäkringsmäklarbolaget JL Insurance Partners Oy kräver VR-Group Ab på 773 019 euro, inklusive dröjsmålsränta, gällande ett avtal från år 2000. I förhandlingarna med bolaget har VR-Group Ab bestridit kravet, såväl vad gäller dess relevans till avtalet som dess sakinnehåll. VR-Group Ab gav ett skriftligt svar till tingsrätten i maj.

### **Utsikterna inför årets slut**

Industrins konjunkturförväntningar inför den närmaste framtiden var i april så gott som normala. De allvarliga arbetsmarknadskonflikterna som utvidgades i maj, minskade emellertid kraftigt järnvägstransporterna i slutet av våren.

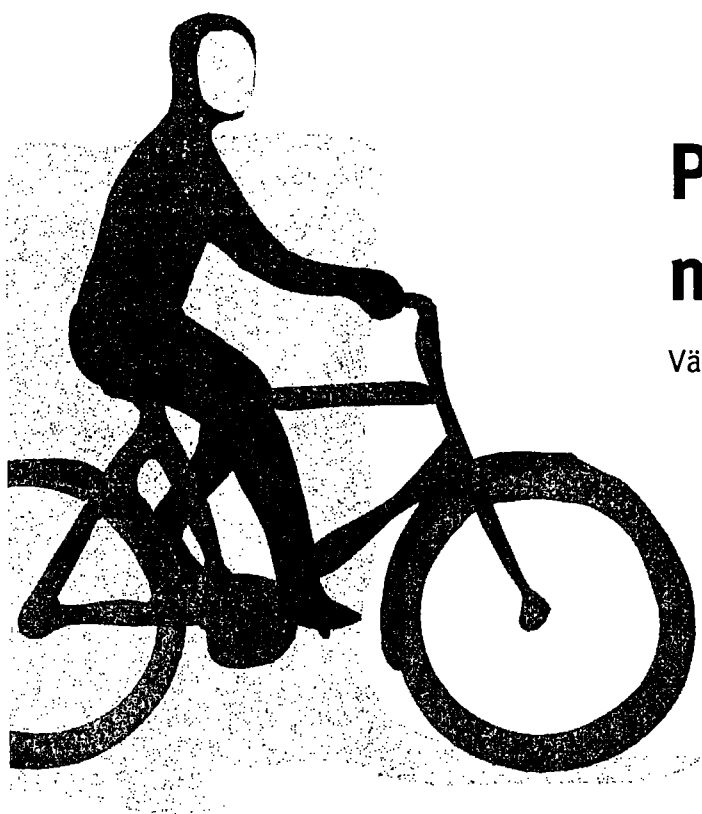
Inom godstrafiken stannar den transporterade tonvolymen klart under föregående års nivå, vilket beror på arbetsmarknadskonflikterna inom skogsindustrin. På grund av järnvägstrafiksystemets fasta utgiftsstruktur leder detta även till en klar försämring av resultatet. Inverkan av konfliktåtgärderna på resultatet för april-maj var dryga 5 miljoner euro. Om situationen fortsätter, är inverkan cirka 10 miljoner euro i månaden.

Antalet resor i persontrafiken uppskattas öka med cirka 2 %, m.a.o. torde man nå det mål som uppställts för hela året.

De statliga anslagen för banorna samt Oy VR-Rata Ab:s framgång i konkurrensen gällande entreprenader inom bygge och underhåll av bana påverkar arbetsmängden inom banhållningen.

*VR-Group Ab  
Styrelsen*

[resultaträkning](#) | [balansräkning](#) | [finansieringsanalys](#) | [omsättning enligt verksamhetsområde](#)  
[rörelsevinsterna för viktigaste bolag](#) | [transportvolym](#) | [personal](#)



# På god väg mot framtiden

Vägförvaltningens årsberättelse 2004

## VÄGFÖRVALTNINGENS DIREKTION

### Ordförande

Verkställande direktör

Matti Vuoria, Ömsesidiga Arbetspensionsförsäkringsbolaget Varma

### Viceordförande

Överingenjör Mikko Ojajärvi,

Kommunikationsministeriet

### Medlemmar

Verkställande direktör Kaarina Aho,

Liikenneyhtiö Olavi Aho Oy, Ahotrans

Kanslichef Sirkka Hautojärvi,

Miljöministeriet

Stadsdirektör Marketta Kokkonen,

Esbo stad

### Personalrepresentant

Inspektör Erkki Myllyaho,

Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt

### Permanent sakkunnig

Generaldirektör Eero Karjaluo,

Vägförvaltningen

### Direktionens sekreterare

Direktör Jukka Hirvelä, Vägförvaltningen

## VÄGFÖRVALTNINGENS STRATEGISKA LEDNING

Generaldirektör Eero Karjaluo

### CENTRALFÖRVALTNINGEN

Direktör Aulis Nironen

Direktör Jukka Hirvelä

Kundservice trafikantservicedirektör Lea Virtanen

Kundrelationer kundrelationsdirektör Outi Ryyppö

Expertnheten direktör Raimo Tapio

Upphandling upphandlingsdirektör Markku Teppo

Personal personaldirektör Mätti Hermunen

Trafikcentralen trafikcentralsdirektör Petri Rönneikko

Styrning generaldirektör Eero Karjaluo

Planering planeringsdirektör Eeva Linkama

Ekonomi ekonomidirektör Jani Saarinen

Dataadministration dataadministrationsdirektör Seppo Oinonen

Kommunikation kommunikationschef Hanna von Wendt

### VÄGDISTRIKT

Nyland vägdirektör Rita Piirainen

Åbo vägdirektör Pekka Jokela

Sydöstra Finland vägdirektör Antti Rinta-Porkkunen

Tavastland vägdirektör Mauri Pukkila

Savolax-Karelen vägdirektör Matti Tuiremo

Mellersta Finland vägdirektör Seppo Kosonen

Vasa vägdirektör Mauri Kimpimäki

Uleåborg vägdirektör Erkki Myllylä

Lappland vägdirektör Tapani Pöyry



# På god väg mot framtiden

Vägförvaltningens årsberättelse 2004



---

## INNEHÅLL

VÄGFÖRVALTNINGENS VÄRDEN .....	5
GENERALDIREKTÖRENS ÖVERSIKT .....	6
VÄGNÄT OCH TRAFIK .....	8
UTGÅNGSPUNKTER	
FÖR VÄGHÅLLNINGEN .....	11
PLANERING UR	
TRAFIKANTENS SYNVINKEL .....	12
TRAFIKSÄKERHET .....	15
MILJÖ .....	17
VÄGAR FÖR SAMHÄLLETS BEHOV .....	18
KONKURRENSUTSÄTTNING	
AV VÄGHÅLLNINGEN .....	19
STORA PROJEKT .....	20
PERSONAL .....	22
NYCKELTAL .....	24

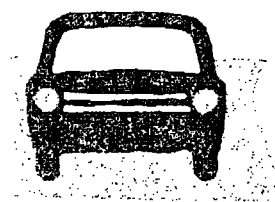




**Vägen förenar också när  
du minst av allt tänker på det.**

## Från ord till handling

Vägförvaltningen producerar och erbjuder väg- och trafiktjänster som motsvarar samhällets behov. De värden som styr organisationens verksamhet syns också som konkreta handlingar i vardagen.



### Med ansvar för samhället

Vägförvaltningens anställda är experter med ansvar för vägnätet och vägtrafiken. Vårt mål är att utveckla hela trafiksystemet för att förbättra medborgarnas och samhällets välfärd. Vi fungerar ekonomiskt och effektivt för att trygga en hållbar utveckling av väg- och trafikförhållandena.

**Konkreta handlingar 2004:** Vägförvaltningens trafikcentral betjänar trafikanterna och samarbetspartnerna dygnet runt. Trafikcentralens jourhavande följer med de rådande väg- och trafikförhållandena, styr trafiken och informerar trafikanterna om störningar. Trafikcentralen ansvarar också för den variabla trafikledning. Trafikcentralen spelar en avgörande roll för samarbetet mellan trafikledning och väghållning. De viktigaste tjänsterna som trafikcentralen erbjuder är information om trafikstörningar i realtid och vägtrafikantlinjen. Det finns trafikcentral på fyra orter, Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborg.

### Med kunden som utgångspunkt

Vägförvaltningen utgår i sitt arbete från kundernas önskemål och behov. Vägförvaltningen arbetar aktivt och i växelverkan med sina kunder och intressegrupper.

**Konkreta handlingar 2004:** På våra Internetsidor finns också vägförvaltningens servicelöfte som är indelat i sex avsnitt. Där hittar man också information om väghållning, trafik och vägprojekt. Våra Internetsidor besöks ungefär en miljon gånger per dygn. Kunderna söker information om till exempel vägväder, väglag, trafik och vägarbeten.

### Kompetens och samarbete

Vägförvaltningen värdesätter mångsidig kompetens, erfarenhet och kreativitet. Vi tar itu med utmaningarna genom att betona samarbete, ömsesidigt förtroende och respekt för individen.

**Konkreta handlingar 2004:** Vägförvaltningen kommer i fortsättningen att belöna entreprenörerna med bonus på de områden där trafikanterna är nöjda med väghållningen. Bonus uppmuntrar entreprenörerna att betjäna kunderna ännu bättre än hittills. Försök med bonus görs i fem områdesentreprenader som startade i oktober 2004. Bonus betalas första gången ut i november 2005.

## Ett händelserikt år



Det gångna året präglades för Vägförvaltningens del av betydande reformer. Väghållningen öppnades för konkurrens i sin helhet 2004 och Vägförvaltningen, som blivit allt mera kundorienterad, fick hedersomnämning i tävlingen om det finska kvalitetspriset. Storolyckan i Konginkangas och sommarens översvämningar kastade dock en skugga över året. Ett av Vägförvaltningens viktigaste framtida mål är att förbättra trafiksäkerheten. Att modernisera huvudvägnätet spelar i det här fallet en nyckelroll.

Även om vinterväghållningen i Finland och de nordiska länderna brukar anses bäst i världen betyder detta inte att det alltid är tryggt att röra sig på våra vägar. Storolyckan i mars i Konginkangas fick hela Finland att stanna upp. Som en följd av olyckan har Vägförvaltningen skärpt kvalitetskraven för vinterväghållningen. Också hastighetsbegränsningarna vintertid har omvärderats.

### **En modernisering av huvudvägarna skulle minska antalet omkomna i trafiken**

De allvarliga trafikolyckorna har lett till att huvudvägarnas standard har väckt debatt. Trafiksäkerheten kan inte längre enbart förbättras genom att man effektiviserar väghållningen. För det krävs mer omfattande åtgärder. Huvudvägnätet, som till största delen har byggts på 1960- och 70-talen, uppfyller inte nutidens krav. Alla trafikantgrupper delar vårt bekymmer om de omodernerna huvudvägarna. Av dödsolyckorna

sker cirka 60 procent på huvudvägarna. Största delen av dessa olyckor är frontalrockor. Genom att bredda huvudvägarna och förse dem med omkörningskörfält och mitträcken skulle antalet omkomna i trafiken kunna minska betydligt. Inom Vägförvaltningen utarbetas som bäst en plan för huvudvägarna, där man strävar efter att sätta olika projekt i viktighetsordning. Om moderniseringen av huvudvägarna skjuts upp på obestämd framtid, måste hastighetsbegränsningarna sänkas för att vi ska kunna trygga trafiksäkerheten.

### **Effektivare väghållning genom vägverksreformen**

Vägverksreformen, som genomfördes för fyra år sedan, har slutförts med lyckat resultat. Vid reformen indelades Vägverket i Vägförvaltningen och Vägaffärsverket. Den övergångsperiod som man kom överens om i samband med reformen upphörde i slutet av 2004. Den öppna konkurrensen ger årliga inbesparingar på mer

än de 50 miljoner euro som var målet. De välfungerande marknaderna inom jordbyggnadsbranschen är till nytta också för andra beställare än Vägförvaltningen. Ju förmånligare man kan köpa högklassiga väghållningsprodukter, desto mera valuta får skattebetalarna för sina pengar.

### **Hedersomnämning i tävlingen om det finska kvalitetspriset**

Vägförvaltningen deltog 2004 framgångsrikt i tävlingen om det finska kvalitetspriset. Poängtalet 401-450 berättigade till ett erkännande om utomordentlighet, vilket är en bra prestation efter så omfattande organisationsförändringar. Den genomförda vägverksreformen har alltså lyckats och gjort verksamheten effektivare.

Också intressegrupperna är nöjda med Vägförvaltningens verksamhet. Undersökningen, som gjordes i slutet av 2004, visade att alla intressegrupper ansåg att samarbetet har förbättrats under de senaste åren.

Vägförvaltningens viktigaste starka sidor var fungerande personrelationer och de anställdas yrkeskicklighet.

Redan denna korta översikt visar att ett år är en kort tid när det gäller att utveckla och planera väghållningen. Planeringen av ett fungerande och intelligent trafiksystem kräver långsiktighet och samarbete. Man måste på bred front förbinda sig till ett gemensamt mål. Förutsättningarna för en långsiktig utveckling av vägnätet förbättrades dock betydligt 2004. Ministerarbetsgruppens betänkande, som blev färdigt på våren, drar upp riktlinjer för framtiden. Enligt betänkandet planeras väghållningen långsiktigt och behärskat med beaktande av trafikledernas hela livscykel. Dessvärre saknas fortfarande besluten om långsiktig finansiering, vilket skulle stöda ministerarbetsgruppens förslag.



**Eero Karjaluoto**  
generaldirektör

## Kilometrar i närbild

Försämringen av vägnätets skick har kunnat hejdas och skicket har delvis till och med förbättrats en aning.



Lapplands vägdistrikt bygger en landskapsväg i Ylläs. Det första trädskellet har redan flyttats till cirkulationsplatsen.

### Vägnätet

Vägnätet är en del av den basservice som behövs för att samhället ska fungera. Vägtrafikens andel av den inhemska persontrafiken är 94 procent och av godstrafiken 68 procent.

Finlands vägnät består av allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. Hela vägnätets längd är sammanlagt cirka 386 000 kilometer. De enskilda vägar- nas och skogsbilvägarnas andel är cirka 280 000 kilometer och de kommunala gatornas 26 000 kilometer.

Den sammanlagda längden allmänna vägar som Vägförvaltningen ansvarar för uppgick i slutet av 2004 till 78 168 kilometer. Av dem uppgår riks- och stamvägar, dvs. huvudvägarna till 13 268 kilometer, varav 653 kilometer var motorvägar. Gång- och cykelvägar fanns det 5 170 kilometer.

Anslagen för underhåll och reparationer steg under 2002. Därigenom kunde man hejda att vägnätets skick försämrades ytterligare. I vissa fall har vägnätet till och med förbättrats. År 2004 fanns det 5 609 kilometer vägar i Finland som klassificerades som vägar i dåligt skick. Detta är cirka 600 kilometer mindre än 2002.

I slutet av 2004 fanns det 14 176 broar på

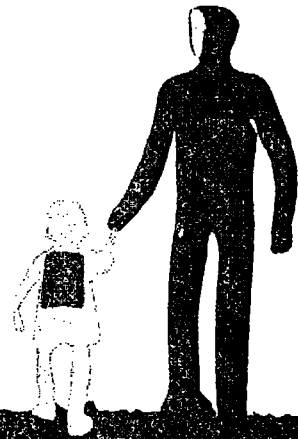
de allmänna vägarna. Behovet att reparera broarna har ökat kraftigt under de senaste åren på grund av deras åldersstruktur. Detta syns också som en ökning av antalet broar som är i dåligt skick. De uppgick i slutet av året till 777, vilket är 53 flera än året innan.

Längden belagda vägar uppgår i vårt land till sammanlagt 50 616 kilometer. År 2004 belades 4 080 kilometer, medan motsvarande mängd året innan var 4 405 kilometer.

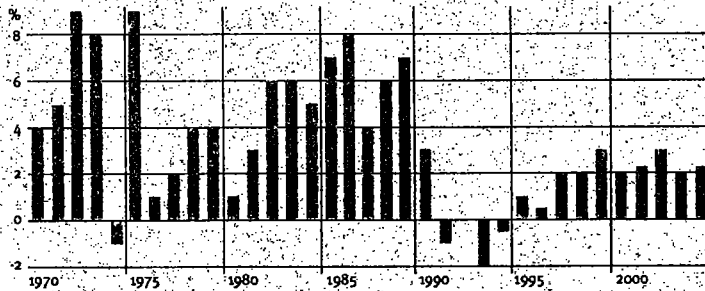
### Trafiken ökar

Enligt trafikprognosen för 2003–2030 ökar trafiken i medeltal på alla klasser av vägar. Snabbast är ökningen på huvudvägarna och särskilt på de livligast trafikerade delarna av dem, nämligen stomvägarna.

Trafiken på stomvägarna ökar inom Nyland fortfarande mer än i genomsnitt. I framtiden antas tillväxten vara snabbast på vägarna inom Päijänne-Tavastlands, Mellersta Finlands och Norra Österbottens landskap. Trafiken ökar också snabbt på sträckorna Helsingfors-Uleåborg, Helsingfors-Vasa och Helsingfors-Åbo. Däremot är tillväxten klart långsammare på sträckorna från Helsingfors till Kuopio och Joensuu. Den tunga trafiken ökar kraftigast i riktning mot Ryssland och på vissa enstaka huvudvägssträckor.

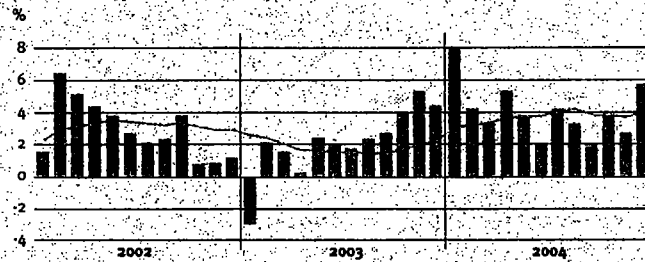


**TRAFIKARBETET PÅ VÄGARNÄ (FORDONS-KM)  
FÖRÄNDRING JÄMFÖRT MED ÅRET INNAN**

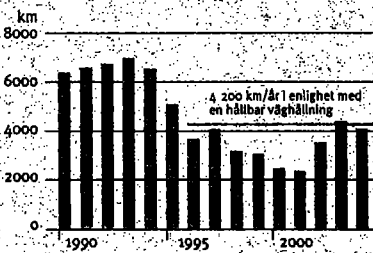


**TRAFIKFÖRÄNDRING PÄ HUVUDVÄGARNÄ JÄMFÖRT MED ÅRET INNAN**

■ månadsförändring — 12 månaders löpande medeltal



**BELÄGGNINGSARBETEN 1990-2004**

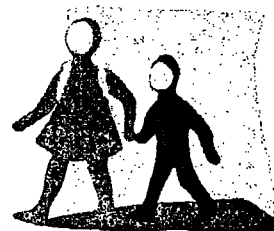




**Med vägar byggs  
välfärd av många slag.**



## En bra väghållning är en förutsättning för ett fungerande samhälle



Regeringsprogrammet betonar hur viktigt ett smidigt trafiksystem är för att samhället ska kunna fungera effektivt, vara konkurrenskraftigt och samtidigt jämlikt. Dessa mål styr också Vägförvaltningens verksamhet. Bra vägar är en investering i framtiden.

### Mål leder till resultat

Kommunikationsministeriets årliga resultatmål styr även Vägförvaltningens verksamhet. Vägförvaltningen uppnådde 2004 resultatmålen för servicenivån på trafiklederna, kundtillfredsställelsen, säkerheten, miljön, den funktionella effektiviteten och skickligheten. Målen till och med överskreds i vissa fall. Trots det leder den nuvarande anslagsnivån på sikt till att trafiksäkerheten och -smidigheten försämrats. De största utmaningarna gäller problemen på huvudvägarna och i de växande stadsregionerna.

Ett år är en kort tid för att utveckla och planera väghållningen. Experter vid Vägförvaltningen har tagit fram en långsiktig målsättning, där man beaktar människornas dagliga rörlighet, näringslivets trans-

porter och logistik, en jämlik utveckling av regionerna samt samhällets förväntningar och värderingar. Vad trafiksäkerheten beträffar har Vägförvaltningen förbundit sig till statsrådets principbeslut, enligt vilket högst 250 personer får omkomma i trafikolyckor år 2010.

### Långsiktig planering

Förutsättningarna för den långsiktiga planeringen förbättrades avsevärt 2004. Då utarbetade en arbetsgrupp bestående av fem ministrar ett betänkande om vilka investeringar som ska utföras under regeringsperioden 2004–2007. Ministerarbetsgruppens betänkande banar väg för en framtid där väghållningen planeras långsiktigt i beaktande av vägens hela livscykel. Vägförvaltningen förbereder sig för att förverkliga det program som ministerarbetsgruppen har godkänt genom att förbättra sin beredskap för planering. Dilemmat är att det fortfarande fattas ett långsiktigt finansieringsbeslut som skulle stöda programmet.

De ökade väghållningsanslagen i den senaste budgetmanglingen var en positiv

---

Bra vägar är en investering i framtiden.

signal. Besluten gör det möjligt att påbörja de temaprogram som ministerarbetsgruppen har godkänt, vilket till exempel innebär förbättrade hamn- och terminalförbindelser, påbörja trafiksäkerhetsprogram för huvudvägars del samt starta två vägprojekt. De samtidigt ökade statsbidragen för enskilda vägar gör det möjligt att påbörja reparationer i större skala.

Den framtida utmaningen för väghållningen är att uppnå en gemensam uppfattning om hur trafiksystemet ska se ut i framtiden och gemensamt verka för att målen uppnås.

# Fungerande växelverkan stöder planeringen

Hela trafiksystemet beaktas då man planerar väghållningen.

## Kundorienteringen ökar

Målet är att kunna svara på både enskilda kunders, olika kundgruppers och hela samhällets behov. I fråga om planering av trafiksystem och vägprojekt, samt väg- och konstruktionsplanering strävar man efter att se till att de projekt som genomförs så effektivt som möjligt uppfyller de mål som har ställts upp för väghållningen. De övriga aktörerna inom trafiksystemet har traditionellt bestått av Vägförvaltningens viktigaste samarbetspartner under planeringsfasen. Planeringen har dock under de senaste åren utvecklats i mera kundorienterad riktning: förutom att man har följt upp responsen från kunderna har trafikanterna också erbjudits flera möjligheter att delta i planeringen av vägprojekt.

Olika undersökningsprojekt, som alla hade som mål att ta reda på olika kundgruppers behov, sammanställdes 2004 till ett undersökningsprogram ASTAR, med vilket man förbättrar Vägförvaltningens förmåga till ett fruktbart samarbete med kunderna. I undersökningsprogrammet, som pågår fram till 2007, ingår undersök-

nings- och utvecklingsprojekt i anknäring till att utnyttja kunduppgifter, systematisera utredningen av kundbehov samt analysera rörlighets- och transportbehov.

## För hela landets bästa

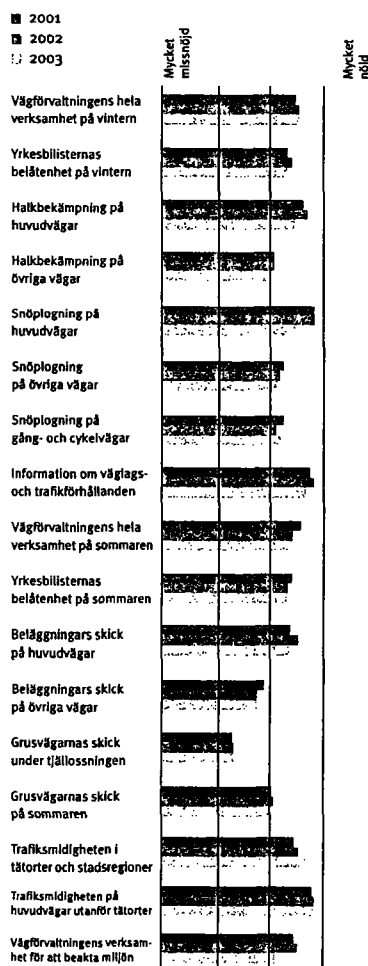
Målsättningarna för den regionala väghållningen beaktades i högre grad än tidigare i olika former av program och enskilda investeringar. Den allmänna utmaningen för väghållningen i fråga om regionutveckling är att trygga en tillräcklig servicenivå på vägarna också inom områden med minskande befolkning och näringsverksamhet. Under 2004 riktades uppmärksamheten speciellt till att servicen är tillgänglig och till att stöda olika trafikantgruppers rörlighetsbehov. Man strävade efter att beakta områdenas egna behov genom att intensifiera samarbetet mellan Vägförvaltningen och olika regionala aktörer. Det intensiva samarbetet med landskapsförbunden intog en nyckelställning i denna utveckling.

## Kundernas åsikter undersöks

Förutom att ta reda på olika trafikantgruppers och olika landsdelars behov följde Vägförvaltningen också med både kundgruppers och andra intressegruppers tillfredsställelse. I likhet med tidigare år visade undersökningarna som görs två gånger per år, att trafikanterna är ganska nöjda med i vilket skick huvudvägarna är. Missnöjet gäller närmast övriga vägar.

## TRAFIKANTTILLFREDSTÄLLELSE 2001 – 2003

Vägförvaltningen följer kontinuerligt med trafikanternas åsikter om väghållningen både med undersökningar om tillfredsställelse och direkt via kundresponsystemet. Resultaten används när man drar upp riktlinjer och ställer kvalitetskrav. Undersökningar om trafikanttillfredsställelsen görs två gånger per år, skilt för sommaren och vintern.



**HUR NÖJDA ÄR INTRESSEGRUPPNA MED SAMARBETET MED VÄGFÖRVALTNINGEN**  
 5 = mycket nöjd 1 = mycket missnöjd

4,38	• Fungerande personrelationer
4,33	• Vägförvaltningens anställdas yrkesskicklighet
3,99	• Nyttan och effekten av samarbetet ur Intressegruppens synvinkel
3,95	• Samarbetsförhållandet som helhet
3,87	• Samarbetets planenlighet och målriktning
3,82	• Nyttan och resultatet av samarbetet ur medborgarnas och näringslivets synvinkel
3,81	• Hur väl beaktar Vägförvaltningen era behov
3,74	• Hur aktiv och initiativrik är Vägförvaltningen i samarbetet och dess utveckling
3,50	• Hur tydlig är Vägförvaltningens organisation och de anställdas ansvarsområden

Största delen av trafikanterna upplever att trafiken löper bra eller mycket bra på huvudvägarna utanför tätorterna. Man är i det stora hela också nöjd med trafiksmidigheten i tätorterna. Vägarna upplevs däremot allmänt som mindre säkra än förut.

Samarbetet med intressegrupperna utvecklades under året så att det är mera metodiskt, målriktat och fruktbart. En undersökning som gjordes bland Vägförvaltningens intressegrupper i slutet av år 2004, gav viktig information som stöd för Vägförvaltningens strategiska beslut och samarbetet med intressegrupperna.

Vägförvaltningen fick mycket goda vitsord för samarbetet av intressegrupperna. Alla intressegrupper ansåg att samarbetet

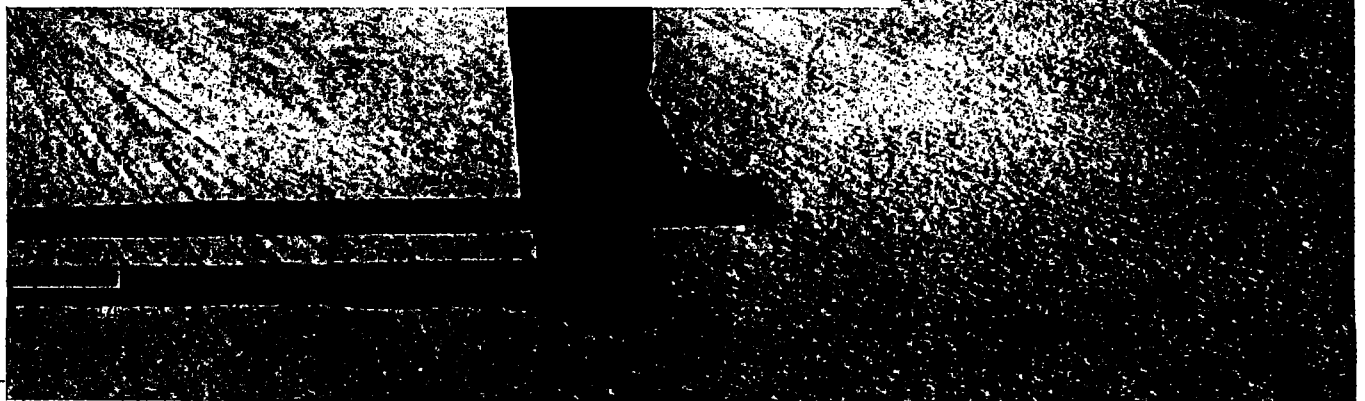
hade förbättrats under de senaste åren. Vägförvaltningens viktigaste starka sidor var personrelationerna och yrkesskickligheten hos de anställda. Framtida utmaningar är bland annat hur man ska bemöta förändringarna i omvärlden. Intressegrupperna förväntar sig att Vägförvaltningen i framtiden ska reagera bättre än hittills på förändringar som sker i samhällsstrukturen, närings- och produktionsstrukturen samt befolkningens åldersstruktur.



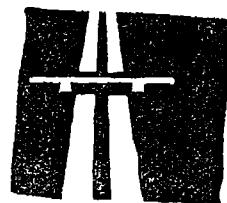
Förutom att man följt upp responsen erbjuds trafikanterna också möjligheter att delta i planeringen av vägprojekt.



**Bra vägar sänker transportkostnaderna och  
är avgörande för Finlands konkurrenskraft.**



## Målet är säkra vägar



Vinterväghållningen i Finland och de nordiska länderna anses vara bäst i världen. Storolyckan i Konginkangas i mars 2004 visade ändå att det inte alltid är tryggt att röra sig på vägarna. Inte ens det bästa vinterunderhåll kan helt avlägsna den risk som väder och väglag utgör. Risken för olyckor är en realitet också under sommarmånaderna. Särskilt de livligast trafikerade huvudvägarna motsvarar dåligt de krav som den moderna trafiken ställer. Över hälften av dödsolyckorna sker på huvudvägarna. En av Vägförvaltningens viktigaste uppgifter är att förbättra trafiksäkerheten.

### Efter Konginkangas

Kommunikationsministeriet beslutade omedelbart efter olyckan i Konginkangas om åtgärder som redan hösten 2004 inverkade på Vägförvaltningens riktlinjer för vinterväghållningen. Bland annat sågs anvisningarna för hastighetsbegränsningarna vintertid samt väder- och väglagsinformationen över.

Kvaliteten på vinterväghållningen förbättrades under året på drygt 2 000 kilometer. Förbättringarna gällde främst stommätet, som är särskilt viktigt för den tunga trafiken. För att främja trafiksäkerheten på dessa vägar förbättrades kvalitetsnivån särskilt nattetid. Förutom trafiksäkerheten ville man med dessa förändringar också främja transporternas funktionssäkerhet.

Hastighetsbegränsningarna vintertid stramades åt på livligt trafikerade huvudvägar. Vinterhastighetsbegränsningarna, som

tagits relativt väl emot av trafikanterna, har införts redan på sammanlagt 10 600 kilometer. År 2004 sänktes begränsningen 100 km/h till 80 km/h på ytterligare ungefär 600 kilometer. Genom att hastigheten sänks beräknas risken för olyckor minska med cirka 30 procent. Samtidigt minskar problemen med buller, avgaser och slitage av beläggningen. Försök med vinterbegränsningar gjordes för första gången hösten 2004 också på områden där begränsningen var 80 km/h.

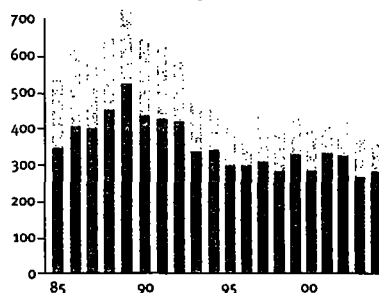
### Information och nya vägtyper

När det gäller behovet av information om väder och väglag planerar Vägförvaltningen att effektivera informationen om väglag och att rikta informationen bättre till olika grupper av förare. Dessutom vill man öka växelverkan mellan Vägförvaltningen, entreprenörerna och olika trafikantgrupper. En utmaning under de kommande åren är att utveckla en databas för väglag som i realtid betjänar dem som rör sig på vägarna.

Vägförvaltningen har möjlighet att förbättra trafiksäkerheten enbart genom en omfattande modernisering av huvudvägarna. Detta betyder att man utvecklar och tar i bruk nya vägtyper. År 2004 färdigställdes en vägsträcka med breda körfält på riks väg 6 mellan Forsby och Kouvola. Vägsträckorna med breda körfält uppgår i detta nu till sammanlagt 120 kilometer. Mitträckena, som också uppskattas av trafikanterna, kommer att bli allt vanligare. Till exempel nya omkörningskörfält kommer huvudsakligen alltid att förses med mitträcke. Med ett mitträcke som skiljer

OMKOMNA I TRAFIKEN 1985-2004

■ omkomna på allmänna vägar □ omkomna i hela landet



körriktningarna från varandra kan man minska dödsolyckorna på huvudvägar med två körfält med nästan 60 procent. Allvarliga mötes- och avkörningsolyckor förhindras också med varnande körbanemarkeringar vid mitt- och kantlinjen. Försök med sådana markeringar gjordes 2004 på flera vägsträckor.

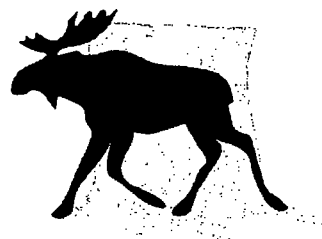
Också kameraövervakning blir vanligare. Inrikesministeriet och kommunikationsministeriet har beslutat öka den automatiska kameraövervakningen från nuvarande cirka 800 kilometer till cirka 2 500 kilometer fram till 2009. Kameraövervakningen inverkar på körhastigheten och antalet omkörningar, vilket minskar antalet olyckor och lindrar följderna av dem.

Tyvärr inverkar också oförutsebara faktorer på trafiken och väghållningen. Störtregnen i juli och augusti orsakade speciellt i Savolax-Karelen och Mellersta Finlands vägdistrikt en förödelse som man inte hade upplevt på tiotals år. Vattenmassorna orsakade som värst 1,5 meter djupa gropar i vägen.



**Vägen leder inte bara ut i landskapet utan också till sinnesro.  
Tiotusentals motionärer rör sig dagligen på vägarna.**

# Vägen – en del av vår gemensamma miljö



## Ett heltäckande synsätt som stöd för miljöarbetet

Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde gjordes 2004 ett banbrytande arbete för att utveckla ett miljösystem. Miljösystemet för hela förvaltningsområdet granskades som en helhet och utvärderades kritiskt, samtidigt som man lyfte fram starka sidor och utvecklingsobjekt. Utvärderingen omfattade tolv organisationer: ministerier, ämbetsverk, affärsverk och företag.

Efter utvärderingen började ministeriet på hösten förbereda ett tredje miljöprogram för sitt förvaltningsområde. Programmet, som skall vara klart under 2005, kommer i fortsättningen att vara riktgivande också för miljöarbetet inom Vägförvaltningen.

## Framtidsvisioner

Vägförvaltningen är ansvarig för de miljökonsekvenser som anläggning, drift och underhåll av vägar samt för egen del också för de olägenheter som trafiken medför. Eftersom Vägförvaltningen upphandlar väghållningstjänsterna på marknaden, förutsätter förverkligandet av organisationens miljöriktlinjer att miljösynpunkterna beaktas också i upphandlingsförfarandet. Behovet att utveckla upphandlingsdokumenten lyftes därför fram inom Vägförvaltningen som ett av de viktigaste samtalsämnena för miljöarbetet under året.

## Konkreta handlingar

Det praktiska miljöarbetet syntes under året bland annat i form av natur- och landskapsprojekt med sikte på att förbättra vägmiljön. Vägförvaltningen lät också göra många miljöutredningar om jordmån, grundvatten och ytvatten inom närområdena vid vägstationer och depåer. Lagstadgade miljökonsekvensbedömningar i anknötning till stora vägprojekt fanns också på årets miljöagenda. I likhet med tidigare år satsade man inom miljöarbetet på bullerbekämpningar och på att minimera grundvattenrisken till följd av saltningen.

I fråga om saltningen arbetar man på två fronter. Dels strävar man efter att använda så lite salt som möjligt, dels att bygga grundvattenskydd på kritiska grundvattenområden. Vägförvaltningen försöker minska bullerolägenheterna invid allmänna vägar genom att planera vägarna väl, delta i markanvändningsplaneringen och bygga bullerskydd i anknötning till vägprojekt.

## Vägen kompletterar miljön

Miljöarbetet ger, när det är som bäst, både konkreta fördelar och estetiskt mervärde. Ylläs landskapsväg, som började byggas år 2004, är ett gott exempel på det. Förhoppningen är att vägförbindelsen, som förkortar avståndet mellan Ylläsjärvi och Åkaslompola byar med nästan 30 kilometer, också ska bidra till att främja tu-



Inom miljöarbetet fästes särskild uppmärksamhet vid att minimera riskerna för grundvattnet till följd av saltningen och att bekämpa buller.

rismen och utveckla det övriga näringslivet inom hela regionen. Också räddningsverket, skolorna och daghemmen inom området drar nytta av den snabbara och säkrare vägen. Förbindelsen med sin svindlande utsikt är 8,5 kilometer lång och står klar i september 2006. Vägen öppnas för trafik redan nästa vinter även om ytan då består av stenkross.

## Prioriteringar och samarbete



För att underhålla och utveckla vägnätet, som betjänar hela samhället, förutsätts att Vägförvaltningen både gör prioriteringar och kontinuerligt följer med förändringarna i omvärlden.

### Huvudvägnätet väcker diskussion

Den viktigaste utmaningen under de kommande åren är att modernisera huvudvägnätet. Krokiga, smala och backiga vägar uppfyller inte längre till alla delar de krav som dagens trafik ställer, vilket också framgår ur trafikantundersökningarna år 2004. Inom Vägförvaltningen förbereds som bäst en plan som gäller alla huvudvägar och

där målet är att sätta istandsättningsprojekten i viktighetsordning för huvudvägarernas del.

De allvarliga problem som finns i samhällsstrukturen och trafiken inom huvudstadsregionen har noterats också på riksnivå såväl i regeringsprogrammet, regionutvecklingsstrategin och de nationella målen för områdesanvändning. Trafikstockningarna är ett allvarligt problem inom huvudstadsregionen redan i detta nu. De orsakar en merkostnad på cirka 30 miljoner euro årligen och stör redan i nuläget i stor utsträckning samhällets funktioner.

### Specialfrågor inom huvudstadsregionen

Inom huvudstadsregionen görs dagligen ungefär tre miljoner resor, av vilka nästan en tredjedel är kollektivtrafik. En effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är en förutsättning för att trafiksystemet i huvudstadsregionen fungerar. Därför är det viktigt att planen för att utveckla trafiksystemet och temapaketet för kollektivtrafik i huvudstadsregionen förverkligas planenligt. Utan nya utvecklingsprojekt kommer största delen av de huvudleder som strålar ut från huvudstaden att stockas allvarligt inom 3–6 år. Av Vägförvaltningen förväntas dessutom körfältsregleringar, trafiksignalfördelar, regleringar av hållplatser, omstigningsterminaler och anslutningsparkering för att trygga verksamhetsförutsättningarna för kollek-

tivtrafiken. Likaså förväntas det att brådskande gång- och cykelvägar byggs och att trafikledningen som tryggar trafiksmidigheten utvecklas.

### Också landskapen får sin röst hörd

Landskapens stärkta roll inom regionutvecklingen syns också i Vägförvaltningens arbete. I landskapens planer ingår alla investeringsprojekt som gäller trafikleder. Vägförvaltningen deltar i landskapsförbundens planeringsprocesser och representerar kommunikationsministeriets förvaltningsområde i beredningen av realiseringsplanerna för landskapsprogrammen och -översikterna. Arbetet med realiseringsplanerna har ökat växelverkan med landskapsförbunden samt mellan vägdistrikten och andra trafikledsverk.

De knappa anslagen för basväghållning och de minskade investeringarna är ett gemensamt bekymmer för landskapen. Investeringarna räcker inte till för att tillräckligt stöda förverkligandet av landskapens mål. Från landskapens sida lyfts också återkommande fram de framkomlighetsproblem som skogsindustrin, de inhemska bränsletransporterna och landsbygdsnäringsnans transporter har. Med tanke på utvecklingen av trafiksystemen inom landskapen är det också viktigt, att man minskar olägenheterna till följd av tjallossningen samt förbättrar trafiksäkerheten och verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken.



## Konkurrens för vägnätets bästa



Driften av allmänna vägar öppnades för konkurrens 2001. Den övergångsperiod som man kom överens om i samband med vägsverksreformen upphörde i slutet av 2004. Detta betyder att alla entreprenörer i fortsättningen väljs genom konkurrensutsättning.

### Valuta för skattepengarna

Tack vare konkurrensutsättningen uppnår man enligt hittills gjorda beräkningar årliga inbesparingar på 30–50 miljoner euro. Konkurrensutsättningen kräver att Vägförvaltningen omsorgsfullt planerar upphandlingarna. Kravet är totalekonomiskt hållbara lösningar, men det är också viktigt hur branschen utvecklas och att enhetliga kvalitetskrav uppfylls i hela landet. En fungerande marknad gagnar såväl producenterna, Vägförvaltningen som trafikanterna. Ju förmånligare högklassiga väghållningsprodukter kan beställas, desto mer valuta får vi för skattepengarna.

### Marknaden fungerar

Konkurrensutsättningen år 2004 var den

hittills mest omfattande. Anbudspriserna för konkurrensutsatta avtal uppgick till sammanlagt 305,5 miljoner euro. Prisnivån under året var den förmånligaste hittills. Prisnivån underskred klart kostnadsberäkningarna och visade att priskonkurrensen hade blivit allt hårdare mot slutet av övergångsperioden.

Alla underhållsarbeten konkurrensut-sattes redan för andra året i följd. Vägdistrikten utarbetar ett årligt beläggningsprogram för konkurrensutsättning av beläggningsarbetena. Med hjälp av programmet sammanslås entreprenaderna till större helheter enligt prisstrategin. Förnyandet av beläggningar utgör 70 procent av beläggningsprogrammet. Prisnivån på beläggningsarna var låg under året: de sammanräknade anbudspriserna underskred kostnadsberäkningen med cirka 8 procent.

### Livscykelmodellen tillämpas

Konkurrensutsättningen har också väckt internationellt intresse i samband med att riksdagen och regeringen beslöt att tillämpa den så kallade livscykelmodellen på den återstående motorvägssträckan mellan Åbo och Helsingfors. Upphandlingsmodellen tillämpas nu för första gången i Finland. Livscykelmodellen är en finländsk variant av den internationella PPP Public Private Partnership -modellen. Modellen går ut på att ett för ändamålet grundat vägbolag ansvarar för allt från detaljplanering och byggande, drift och

underhåll till finansiering av vägen. När vägen har öppnats för trafik betalar staten en serviceavgift för den totala servicen under de följande tjugo åren.

Handlingarna i anslutning till anbudsprocessen började beredas i månadsskiftet maj – juni 2004. Dialogen med anbudsgivarna startade i november med ett möte för dem som deltar i anbudstävlingen. Det är tänkt att dialogen fortsätter under hela processen. På så sätt kan man säkerställa att anbudsfasen framskrider så att principen om kompanjonskap förverkligas.

E18 Muurla – Lojo är det största enskilda vägprojektet i Finlands historia. Fem kandidater, av vilka tre är utländska, har anmält sig till anbudstävlingen om projektet, vars investeringskostnader uppgår till cirka 335 miljoner euro. Serviceavtalet, som innebär startskottet för projektet, torde undertecknas i november 2005.



# Stora projekt banar väg för framtiden

Massiva och mångåriga stora projekt inverkar på ett avgörande sätt på hur infrastrukturen utvecklas i Finland.



Nordsjö hamn står klar 2008

## En miljövänlig storhamn

De synligaste stora projekten under 2004 var Nordsjö hamn och byggarbetena på motorvägen mellan Åbo och Helsingfors. Också på riksvägarna 4 och 6 påbörjades och genomfördes betydande byggnads- och förbättringsprojekt under året.

Nordsjö hamn, som samlar godshamnarna i Helsingfors till ett enda ställe, står klar 2008. Östersjöns modernaste och miljövänligaste hamn började byggas i början av 2003. Förutom det 150 hektar stora hamnområdet byggs också en 36 kilometer lång farled, 2,5 kilometer lång hamnväg och 19 kilometer järnväg. Vägförvaltningen, Banförvaltningscentralen och Sjöfartsverket ansvarar gemensamt för att bygga trafiklederna.

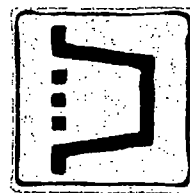
Den moderna hamnen gör hamnfunktionerna och utrikestrafiken smidigare. Långtradartrafiken från västra hamnen, som stockar västra delen av Ring I flyttar till östra delen av Ring III, där det finns mer plats. Den nya hamnen är av stor betydelse för hur östra Helsingfors utvecklas. Storhamnen och industriområdet invid blir i framtiden arbetsplats för över fyrtusen fast anställda.

Hamnvägen går från hamnen i en 1,6 kilometer lång tunnel under Borgarstrandsviken, som hör till Natura 2000-området. Brytningsarbetena startade i oktober

2004. Hamnvägen ansluter sig till huvudvägnätet vid Ring III, där det byggs en planskild anslutning. Ring III breddas samtidigt till en väg med dubbla körbanor från Österleden till Borgåleden. Den nya planskilda anslutningen och de öppna delarna av hamnvägen började byggas i februari 2004. De avslutande arbetena på hamnvägen består av trafiksignaler som förbättrar säkerheten i plankorsningarna, gång- och cykelvägar och totalt tre kilometer långa bullervallar.

Hamnbanan, som är avsedd för godstrafik, går över Borgarstrandsviken längs en 200 meter lång bro som började byggas i augusti 2004. Efter bron går järnvägen i tunnel under Labbacka. Brytningsarbetena på den 600 meter långa leden startade i oktober 2004. Efter tunneln går järnvägen bredvid hamnvägen och Ring III ända till Borgåleden, och därifrån vidare i den 13,5 kilometer långa Saviotunneln. Att bygga tunneln, som går ända ner till 60 meters djup, är det största och mest utmanande arbetet i hela hamnprojektet. Den började byggas i december 2004.

Den känsliga naturen har beaktats både i planerings- och byggskedet. Den viktigaste miljögränsningen är att bygga tunnlar, som minimerar olägenheterna för naturen och bosättningen: till exempel hamnvägen går på över hälften av sin längd i tunnel. När järnvägsbron över Borgarstrandsviken byggs beaktas fåglarnas



häckningstider, vattenströmningen i Borgarstrandsviken, dagvattenflödena och fåglarnas flygsäkerhet. På bron byggs också en och en halv meter höga bullerskydd.

### Bättre förbindelser

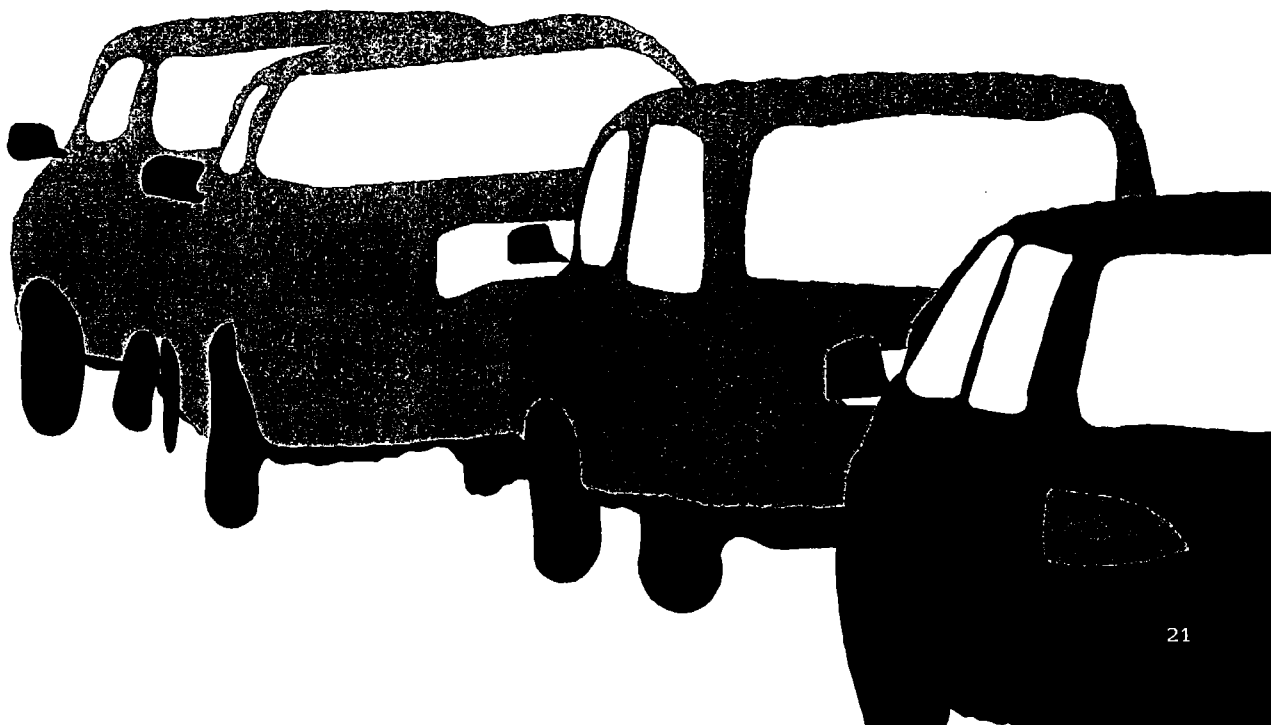
Utvecklingen av vår internationellt viktigaste vägförbindelse E18, som förenar Åbo och Helsingfors, framskred kraftigt under året. Sträckan Lojo-Lojoåsen, som öppnas för trafik i december 2005, började byggas i januari 2004. I februari blev det klart att också den sista ännu obbyggda motorvägssträckan, Muurla-Lojo, kommer att byggas. Den 50 kilometer långa vägsträckan, som byggs i fri terräng, går i en skarpskuren korridor med viktiga naturvärden. Naturvårdssynpunkterna har där-

för inverkat på planeringen av vägen: 10 procent av vägen byggs i tunnel och bullerskydd byggs på en nästan 30 kilometer lång sträcka. Avsikten är att sträckan öppnas för trafik hösten 2008.

Förbättringsarbetena på den livligt trafikerade sträckan Forsby-Kouvola av riksväg 6 blev färdiga i november 2004. Körbanan breddades på en sammanlagt 55 kilometer lång sträcka. Samtidigt rätades kurvor ut och de livligast trafikerade anslutningarna byggdes om till säkrare planskilda anslutningar. Byggnadsarbetena på riksväg 4, som påbörjades i maj, slutförs före utgången av 2005, då vägen med omkörningskörfält mellan Lahtis och Heinola ersätts med en ny motorväg med dubbla körbanor.



E18 förenar de nordiska huvudstäderna



## Till er tjänst



Vägförvaltningen fick ett hedersomnämmande i tävlingen om det finska kvalitetspriset 2004 genom att placera sig bland de tio bästa. Framgången talar sitt tydliga språk. Målsättningarna är högt ställda. Hedersomnämmandet kan bland annat ses som ett erkännande för en allt starkare kundorientering.

Till exempel vinterväghållningen skräddarsys numera allt oftare enligt de lokala invånarnas och näringslivets önskemål. Vägförvaltningen erbjuder också gratis tjänster i anknytning till trafikstyrning och -information samt hantering av störningar i trafiken.

Vägförvaltningens servicelöfte, som offentliggjordes i oktober 2004, är ett led i strävandena att utveckla kundservicen. Servicelöftet, som avspeglar Vägförvaltningens nya beställarroll, utarbetades på basis av modeller från både den offentliga och privata sektorn.

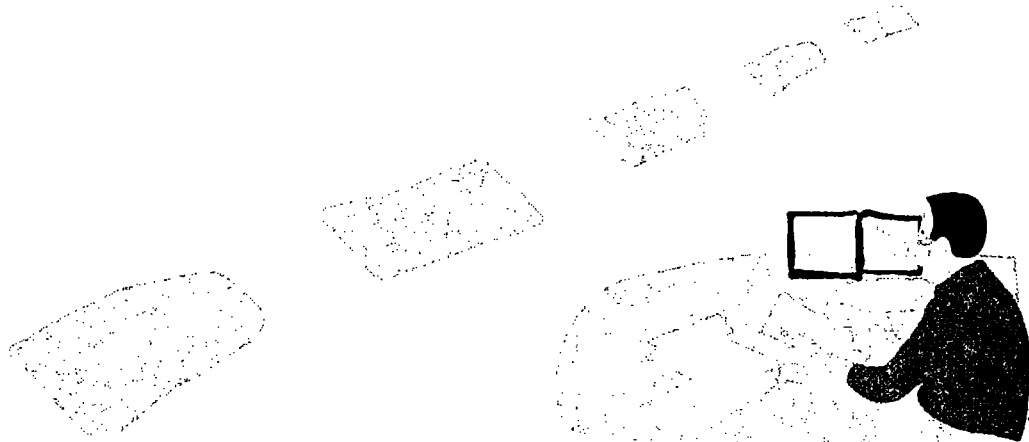
Servicelöftet innehåller information om hurdan service som det är realistiskt att förvänta sig av Vägförvaltningen. Förutom att informera om Vägförvaltningens centrala uppgifter tar servicelöftet också fasta på de begränsningar som kunderna bör beakta när de tolkar löftena. Servicelöftet finns i sin helhet på Internet. På Internet-sidorna finns också information om hur

var och en själv kan inverka på hur vägarna sköts. Avsikten med servicelöftet är också att få entreprenörerna att i allt större utsträckning utgå från kunden i sin verksamhet.

Den uppmuntrande arbetsatmosfären ger de anställda vid Vägförvaltningen goda förutsättningar att utveckla sin kundorienterade verksamhet också i fortsättningen. Också team- och chefsarbetet har förbättrats under det gångna året. Chefsarbetet har utvecklats kontinuerligt på basis av de 360 graders utvärderingar som gjorts 2002-2004.

De anställda inom Vägförvaltningen är särskilt nöjda över att arbetet är självständigt och utmanande och att var och en har möjlighet att påverka innehållet i det. Yrkeskicklighet och kompetens står högt i kurs, vilket syns i att ledningen gärna stöder anställda som vill vidareutbilda sig. Däremot står frågor som gäller lön och organisering av arbetet på listan över utvecklingsobjekt.

VÄGFÖRVALTNINGENS ANSTÄLLDA	2004	2003	2002	2001	2000
Alla fast anställda 31.12	992	1 022	1 030	1 044	1 060
Nyrekryteringar	26	29	21	14	20
Medelålder	50,0	50,0	49,9	49,6	49,0
Utbildningstjänster: €/årsverke	974	629	700	616	506
Lönekostnader: €/årsverke	47 000	44 800	42 900	42 000	39 900
Sjukfrånvaro: dagar/årsverke	8,7	8,1	7,2	6,2	6,9



## Servicelöftet i ett nötskal

### Information för planering av resan

Vägförvaltningen erbjuder aktuell och tillförlitlig information om vägslag, trafik och plötsliga trafikstörningar på huvudvägar och andra livligt trafikerade avsnitt. De störningar som vi informerar om orsakar 10 minuters dröjsmål för trafikanterna eller varar i över 30 minuter.

### Trafiken vintertid

Vägförvaltningen ser till att trafiken löper också på vintern. Vinterväghållning består av bl.a. halkbekämpning, snöplogning, jämning av vägen, avlägsnande av snövallar och rengöring av vägmärken. Vägarna har indelats i klasser i enlighet med sin trafikmässiga betydelse. Vägar av samma klass underhålls likvärdigt i hela landet och klassificeringen granskas årligen.

### Trafiken sommartid

På sommaren sköter Vägförvaltningen om bl.a. skicket hos belagda vägar, grusvägar, broar, vägmärken, körbanemarkeringar och grönområden.

### Trafiken på byggarbetsplatser

Vägförvaltningen lovar att vägarbetena inte oskäligt mycket försämrar framkomligheten. Vägförvaltningen förpliktigar entreprenörerna som arbetar på vägen att trygga säkerheten för trafikanterna och arbetarna samt minimera de olägenheter som vägarbetet orsakar.

### Tillstånd

Vägförvaltningen handlägger utan dröjsmål och med sakkunskap olika tillstånd, avtal och utlåtanden i anknnytning till väghållningen. Besluten i anknnytning till dem baserar sig på lagar och förordningar samt gällande direktiv. När besluten fattas fäster vi speciell uppmärksamhet vid trafiksäkerheten och planerade åtgärder.

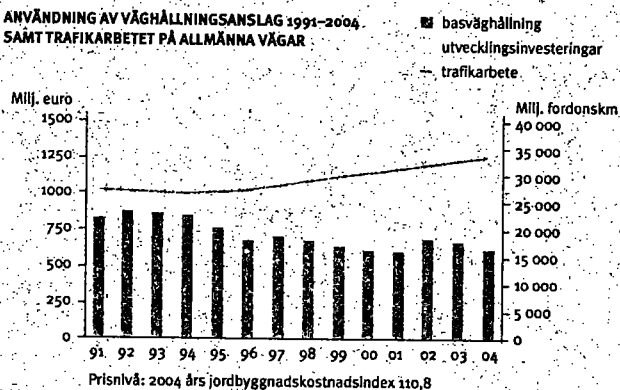
### Kundservice

Vägförvaltningens kundservice besvarar din fråga eller respons så fort som möjligt, dock senast inom två veckor.

## NYCKELTAL

### Nyckeltal eller mätare för resultatmål

ANVÄNDNING AV VÄGHÅLLNINGSLAG 1991-2004.  
SÄMT TRAFIKARBETET PÅ ALLMÄNNA VÄGAR



#### Avkastning och kvalitetsledning (vägnätets omfattning och tillstånd, situationen 31.12)

		2005, utfärd	2007, utfärd
<b>Trafikledernas servicenivå</b>	Allmänna vägars längd (km)	78 200	78 168
	Beläggningslängd (km)	50 538	50 616
	Antalet broar (st)	14 109	14 176
	Gång- och cykelvägars längd (körbanekm)	5 177	5 236
	Trafikarbete (vägar och gator)		
	- mrd. personkm	68,2	68,9
	- mrd. tonkm	26,9	27,4
	Mängden tjälfarliga vägar (km)	1 984	1 812
	Mängden tjällossningsbegränsningar (km)	869	864
	Antalet viktbegränsade broar (st)	201	197
	Mängden vägar som underskrider konditionsmålsättningen för belagda vägar (km)	5 913	5 609
	Grundförbättringar vägar med risk för tjälskador (km)	200	200
	Antalet broar som är i dåligt skick (st)	724	777
<b>Användartillfredsställelse</b>	Trafikantillfredsställelse (1-5)		
	- huvudvägarnas tillstånd och skick	3,5	3,6
	- tillståndet och skicket på vägnätet av lägre klass	3,0	2,8
<b>Säkerhet</b>	Omkomna i trafiken på allmänna vägar (st)	283	290
	Personskadeolyckor på allmänna vägar (st)	3 720	3 466
	Eftersträvd minskning av personskadeolyckor med väghållningsåtgärder slgt (st)	70,6	64,6
	- basvaghållning	54,1	54,5
	- utveckling	16,5	10,1
<b>Miljö</b>	Hälkbekämpning med salt på allmänna vägar (ton/vinterperiod)	73 145	88 000
	Utsatta för buller över 55 dBA (invånare)	313 000	313 000
	Brådskande behov av grundvattenskydd (km)	123	123
	Grundvattenskydd (km)	6,3	0,0
	CO <sub>2</sub> -utsläpp, vägar och gator (1990=100)	104	104
	Partiklar, vägar och gator (1990=100)	42	42
<b>Funktionell effektivitet</b>	Enhetsutgifter drift och underhåll (euro/väggm)	6 693	6 497
	Administrationsutgifter (milj. euro)	71,3	69,0
<b>Hantering av andliga resurser</b>	Årsverken	1 039	1 036
	Arbetsstillfredsställelse (1-5)	3,3	3,3
	FoU-utgifternas andel av basvaghållningsutgifterna (%)	0,7	0,8
	Poängantal som erhöles vid utvärderingen av europeiska kvalitetspriset (EFQM)	398	450

# Intäkts- och kostnadskalkyl

	1.1.2004 - 31.12.2004	1.1.2003 - 31.12.2003
<b>Intäkter av verksamhet</b>		
Intäkter av avgiftsbelagd verksamhet	405 696,29	1 384 322,23
Hyror och bruksersättningar	3 283 778,81	3 214 115,91
Övriga intäkter av verksamheten	12 073 859,22	12 154 017,98
	15 763 334,32	16 752 456,12
<b>Kostnader för verksamhet</b>		
Material, förnödenheter och varor		
Inköp under räkenskapsperioden	9 596 626,67	10 113 588,07
Lagerökning/minskning	165 498,95	330 518,14
Personalkostnader	47 690 658,19	46 735 736,88
Hyror	6 948 799,27	6 773 251,05
Inköp av tjänster	698 530 685,20	720 477 445,56
Övriga kostnader	4 667 807,07	4 889 292,89
Tillverkning för eget bruk	478 113 271,79	432 707 178,67
Avskrivningar	563 690 530,18	515 880 424,00
Intern kostnader	15 300,85	27 229,20
	853 192 674,59	872 520 307,12
<b>ÅTERSTOD I</b>	<b>836 429 337,27</b>	<b>-855 767 851,00</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>		
Finansiella intäkter	32 831,15	7 848,56
Finansiella kostnader	2 149 498,31	1 238 199,73
	2 116 667,20	1 230 351,17
<b>Extraordinära intäkter och kostnader</b>		
Extraordinära intäkter	152 970 418,22	101 479,01
Extraordinära kostnader	2 488 838,57	34 707 952,41
	152 481 589,65	34 606 473,40
<b>ÅTERSTOD II</b>	<b>686 064 409,82</b>	<b>-891 604 675,57</b>
<b>Överföringsekonomin intäkter och kostnader</b>		
Överföringsekonomin intäkter		
Överf.ekon. int. från kommuner	2 275 694,05	92 552,64
Överf.ekon. int. från näringslivet	125 249,49	52 136,44
Övriga överf.ekon. int. från utlandet	10 394,45	10 000,00
Övriga överf.ekon. intäkter	971 826,26	0,00
	3 383 264,25	154 689,08
Överföringsekonomin kostnader		
Överf.ekon. kost. till kommuner	162,75	14 870,18
Överf.ekon. kost. till samkommuner	35,00	0,00
Överf.ekon. kost. till näringslivet	6 321 651,46	956 826,81
Överf.ekon. kost. till finansinstitut	0,00	485,14
Överf.ekon. kost. till samfund	10 000 000,00	8 426 639,83
Överf.ekon. kost. till hushåll	57 870,45	64 167,32
Övriga överf.ekon. kostnader	139 891,60	1 466 689,04
	197 311 771,24	10 929 678,32
<b>ÅTERSTOD III</b>	<b>702 412 321,21</b>	<b>-902 379 664,81</b>
<b>Intäkter av skatter och obligatoriska avgifter</b>		
Indrivna mervärdesskatter	1 630 951,85	1 936 580,60
Erlagda mervärdesskatter	167 942 875,25	165 166 945,96
	166 311 923,40	163 230 365,36
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS KOSTNADSÅTERSTOD</b>	<b>-861 921 244,61</b>	<b>-1 065 610 030,17</b>

NYCKELTAL

# Balansräkning

aktiva

	31:12-2006	31:12-2005
<b>Anläggningstillgångar och övriga långfristiga placeringar</b>		
Immateriella tillgångar		
Immateriella rättigheter	2 465 846,46	2 616 711,89
Övriga långfristiga utgifter	7 283 840,89	2 876 196,99
Förskottsbetalningar och oavslutade anskaffningar	3 450 465,86	13 204 152,74
<b>Materiella tillgångar</b>		
Jord- och vattenområden	5 157 695,86	6 244 813,74
Byggnadsmark och vattenområden	568 868 358,97	546 577 326,76
Byggnader	16 497 453,68	19 730 039,80
Anläggningar	72 117 251,08	2 271 687,93
Konstruktioner	14 087 691 589,68	13 964 257 333,55
- Underbyggnader	6 896 711 378,06	9 941 907 755,75
- Beläggningar	1 114 031 876,33	1 011 099 723,73
- Bröar	2 806 346 711,86	2 773 839 695,53
- Övriga vägkonstruktioner	1 273 179 698,65	237 360 263,13
- Övriga konstruktioner	1 163 954,22	49 895,41
Maskiner och anordningar	16 311 367,03	8 244 359,42
Inventarier	663 868,61	824 045,93
Övriga materiella tillgångar	1 117 904 778,39	101 864,70
Förskottsbetalningar och oavslutade anskaffningar	3 356 618 549,04	15 047 070 587,35
<b>Anläggningstillgångar i värdepapper och övriga långfristiga placeringar</b>		
Värdepapper som hör till anläggningstillgångar	487 209,83	487 209,83
<b>Anläggningstillgångar och övriga långfristiga placeringar sammanlagt</b>	<b>15 057 761 946,89</b>	<b>14 990 225 284,20</b>
<b>Omsättnings- och finansieringstillgångar</b>		
Omsättningstillgångar		
Material och förnödenheter	1 499 522,25	1 415 096,17
Kortfristiga fordringar		
Försäljningsfordringar	12 131 451,31	12 798 414,91
Resultatregleringsfordringar	3 071 162,74	3 814 820,16
Övriga kortfristiga fordringar	205 555,65	145 010,01
Förskottsbetalningar	305 376,76	15 754,88
Pengar, banktillgodohavanden och övriga finansieringstillgångar		
Kassakonton	6 580,25	2 226,45
<b>Omsättnings- och finansieringstillgångar sammanlagt</b>	<b>20 965 983,10</b>	<b>18 191 322,58</b>
<b>AKTIVA SAMMANLAGT</b>	<b>15 078 727 930,08</b>	<b>15 008 416 606,78</b>



# Balansräkning

passiva

	31.12.2004	31.12.2005
<b>Eget kapital</b>		
<b>Statens kapital</b>		
Statens kapital 1.1.1998	15 447 576 079,51	15 447 576 079,51
De föregående räkenskapsperiodernas kapitalförändringar	-564 970 635,76	-477 943 780,04
Kapitalöverföringar	934 521 122,63	978 574 174,45
Räkenskapsperiodens kostnadsåterstöd	-867 927 244,61	-1 065 610 030,17
	14 949 193 321,77	14 882 596 443,75
<b>Främmande kapital</b>		
<b>Långfristigt</b>		
Övriga långfristiga skulder	47 391 088,52	47 391 088,52
54 458 783,05		54 458 783,05
<b>Kortfristigt</b>		
Avkortningar som betalas följande räkenskapsperiod	7 103 319,53	7 103 319,53
Främmande medel som överlämnas åt staten	0,00	0,00
Erhållna förskott	259 903,31	259 903,31
Leverantörsskulder	52 394 183,88	52 394 183,88
Internä avräkningar mellan räkenskapsverken	1 038 028,63	1 038 028,63
Poster för vidare redovisning	2 078 271,67	2 078 271,67
Resultatregleringsskulder	8 014 103,49	8 014 103,49
Övriga kortfristiga skulder	473 569,47	473 569,47
71 361 379,98		71 361 379,98
<b>Främmande kapital sammanlagt</b>	129 534 608,31	125 820 163,03
<b>PASSIVA SAMMANLAGT</b>	15 078 727 930,08	15 008 416 606,78



E-post [fornamn.efternamn@tiehallinto.fi](mailto:fornamn.efternamn@tiehallinto.fi)  
Officiella kontakter [kirjaamo@tiehallinto.fi](mailto:kirjaamo@tiehallinto.fi)  
Riksomfattande företagsnummer 0204 22 11  
Vägtrafikantlinjen 0200 2100  
[www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi)

#### Centralförvaltningen

Semaförbron 12 A, PB 33  
00521 Helsingfors  
Kundservice 0204 22 160  
Fax 0204 22 2202  
[info@tiehallinto.fi](mailto:info@tiehallinto.fi)

#### Nylands vägdistrikt

Semaförbron 12 A, PB 70  
00521 Helsingfors  
Kundservice 0204 22 161  
Fax 0204 22 2717  
[uudenmaan.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:uudenmaan.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Åbo vägdistrikt

Universitetsgatan 34, PB 636  
20101 Åbo  
Kundservice 0204 22 162  
Fax 0204 22 4998  
[turun.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:turun.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Sydöstra Finlands vägdistrikt

Kauppamiehenkatu 4  
45100 Kouvola  
Kundservice 0204 22 163  
Fax 0204 22 6215  
[kaakkois-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:kaakkois-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Tavastlands vägdistrikt

Åkerlundinkatu 5 B, PB 376  
33101 Tammerfors  
Kundservice 0204 22 164  
Fax 0204 22 4002  
[hameen.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:hameen.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Savolax-Karelen vägdistrikt

Kirkkokatu 1, PB 1117  
70101 Kuopio  
Kundservice 0204 22 165  
Fax 0204 22 5199  
[savo-karjalan.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:savo-karjalan.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Mellersta Finlands vägdistrikt

Cygnæuksenkatu 1, PB 58  
40101 Jyväskylä  
Kundservice 0204 22 166  
Fax 0204 22 5833  
[keski-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:keski-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Vasa vägdistrikt

Korsholmsplanaden 44, PB 93  
65101 Vasa  
Kundservice 0204 22 167  
Fax 0204 22 7717  
[vaasan.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:vaasan.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Uleåborgs vägdistrikt

Veteraaninkatu 5, PB 261  
90101 Uleåborg  
Kundservice 0204 22 168  
Fax 0204 22 6884  
[oulun.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:oulun.tiepiiri@tiehallinto.fi)

#### Lapplands vägdistrikt

Hallituskatu 3 B  
96100 Rovaniemi  
Kundservice 0204 22 169  
Fax 0204 22 3540  
[lapin.tiepiiri@tiehallinto.fi](mailto:lapin.tiepiiri@tiehallinto.fi)

Planering Vägförvaltningens kommunikation  
och Enala//Hyysalo Ab  
Bilder Harri Pälviiranta och Vägförvaltningens arkiv  
Tecknade bilder Enala//Hyysalo Ab  
Tryckeri Edita Prima Ab

ISBN 951-803-503-2

25/2  
1-49

Trafikudvalget til orientering

Dato : 6. september 2004  
J.nr. : 109-166  
Sagsbeh. : NJH, lokaltelefon 2 43 16  
Org. enhed : Planlægningskontoret

### Modulvogntog – baggrundsnotat til brug for trafikudvalgets besøg i Finland i uge 38, 2004

Finland har - ligesom Sverige - bl.a. på baggrund af træindustriens ønsker tilladt kørsel med lange vogntog i en lang årrække, og hvor der derfor er taget hensyn hertil ved vejnettets udformning.

I forbindelse med Sveriges og Finlands optagelse i EU blev der i 1996 vedtaget et EU-direktiv om vægt og dimensioner, hvoraf fremgår, at man ved national kørsel må benytte vogntog, der er længere end 18,75 m. Direktivet lovliggjorde Sveriges og Finlands nationale bestemmelser på det pågældende tidspunkt.

Hvis medlemsstaterne tillader sådanne særlige køretøjer, må det ikke påvirke den internationale konkurrence i væsentlig grad. Denne forudsætning anses for at være opfyldt, hvis den pågældende medlemsstat samtidig tillader anvendelse af kombinationer af køretøjer - der opfylder direktivets bilag - på en sådan måde, at man minimum opnår den ladlængde, der er tilladt i denne medlemsstat. Denne mulighed kaldes den modulære fremgangsmåde eller *modulvogntog*.

Det fremgår endvidere af en tilhørende rådserklæring, at Rådet har anmodet Kommissionen om at udarbejde en rapport, der skal belyse, *"om det er berettiget, at de lange vogntog anvendes af andre lande end Sverige og Finland, og om det vil kunne påvirke den internationale konkurrence mærkbart under hensyntagen til principperne om harmonisering og stabilisering af dimensioner for køretøjer til vejgodstransport."*

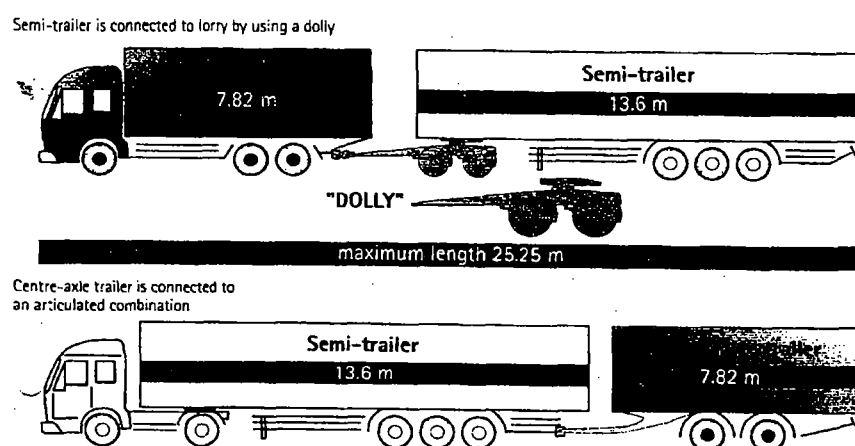
Alle EU-lande, bortset fra Sverige og Finland, har i den samme rådserklæring lovet, at de ikke agter generelt at indføre den modulære fremgangsmåde (modulvogntog), førend Kommissionen har udarbejdet den ovennævnte rapport om konsekvenserne ved indførelse af modulvogntog. Dette politiske løfte er efterfølgende blevet kendt som den såkaldte "musketer-ed". Danmark har i brev dateret den 26. september 2002 henvendt sig til Kommissionen og opfordret denne til at få lavet en sådan rapport. Kommissionen har i sit svar givet udtryk for en vurdering af, at der ikke skønnes at

være tilstrækkelig bred fællesskabsinteresse i at indføre modulvogntog til, at en sådan undersøgelse kan prioriteres på indeværende tidspunkt.

Indtil 1. august 1997 var den maksimale vogntogslængde i Finland 22 m. (i Sverige 24 m.). Herefter blev den maksimale vogntogslængde øget til 25,25 m. og totalvægten til 60 tons.

I det øvrige EU (bortset fra Sverige og Finland) er den maksimale vogntogslængde 18,75 m. og den højest tilladte vogntogsvægt 48 tons (40 tons i international trafik).

*Figur: Modulvogntogs kombinationer tilladt i Finland (og Sverige). Bemærk betegnelsen "Dolly" for koblingsanordningen til sættevognen.*



### Finske regler for modulvogntog

- Alle modulvogntog skal kunne vende i en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre cirkel med en radius på 2,0 m
- Alle vogntog må have en største ladelængde på indtil 21,42 m, kumuleret. Den afrundede del af ladet fortil regnes ikke med, såfremt den ikke overskrider 2,04 m fra kongetappen.
- Akselafstanden på påhængsvognen, eller afstanden fra kongetappen (for sættevogn) til bogiemidten må ikke være længere end 8,15 m
- Bredden må i Finland være 2,60 m
- Maksimalhøjden udgør 4,2 m.
- Dolly kan for at øge drejevilligheden have en drejbar skammel. I så fald må den ikke kunne dreje mere end 30° til hver side og skal være låsbar i ligeud-stilling.

- Når en kærre med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg, eller en dolly tilkobles, må vægten på koblingspunktet ikke overskride 10 pct. af påhængskøretøjets vægt, og aldrig over 1000 kg.

Modulvogntog må kun kombineres af køretøjer, der er lovligt registreret i de pågældende medlemsstater. Lastbiler fra andre lande skal opfylde grænserne i direktiv 96/53. Køretøjer, der indgår i kombinationen må ikke overskride de i registreringslandet gældende bestemmelser om vægt og dimensioner. For køretøjer, som overskrider de tilladte vægte og dimensioner, kræves speciel tilladelse fra Finlands Ministerium for Transport og Kommunikation. Den største tilladte højde for EU-køretøjer er 4,0 m, og bredden er højst 2,55 m, undtaget er dog temperaturregulerede opbygninger.

I Finland beskattes den særlige sammenkoblingsdel, "dollien". Det er derfor almindeligt at leje en svensk registreret dolly, som man lovligt kan anvende i Finland i indtil et år. Det medfører nogle afgiftsfordele. Der er således en formodning for, at en del af de svenskregistrerede dollies reelt primært anvendes i Finland. I foråret 2001 var der i Sverige 1035 registrerede dollies. I september 2003 var tallet 1929, men mange af disse leases til Finland.

#### **Modulvogntogs stabilitetsmæssige forhold**

Til illustration af modulvogntogs stabilitetsmæssige forhold er der i det følgende medtaget en tabel med koefficienter for forskellige vogntogskombinationers dynamiske stabilitet. Med dynamisk stabilitet for et vogntog menes, hvor tilbøjeligt det bageste køretøj i et vogntog vil være til at vælte, når det trækkende køretøj skifter retning, f.eks. i forbindelse med vognbanskift eller ved en undvigemanøvre.

Af de vogntogstyper, der tillades i Danmark i dag, har vogntog bestående af lastbil og almindelige påhængsvogn den ringeste dynamiske stabilitet. Lastbil + kærre er bedre, mens sættevogntog har den bedste dynamiske stabilitet af de tunge vogntogstyper, der tillades i Danmark i dag.

Modulvogntog med lastbil + dolly + sættevogn har dårligere dynamisk stabilitet end et sættevogntog men bedre dynamisk stabilitet end både lastbil + kærre og lastbil + alm. påhængsvogn. Generelt gælder det, at jo større akselafstanden er på påhængsvognen, jo bedre bliver den dynamiske stabilitet. Og en dolly + sættevogn udgør tilsammen en meget lang påhængsvogn med stor akselafstand.

Den dynamiske stabilitet for modulvogntog med trækker + sættevogn + kærre er ifølge de tilgængelige oplysninger ringere end den dynamiske stabilitet for lastbil + kærre men bedre end den dynamiske stabilitet for lastbil + alm. påhængsvogn. Den dynamiske stabilitet kan udtrykkes ved den såkaldte *Rearward Amplification*, der er et mål for, hvor meget sideaccelera-

tionen forstærkes. I tabellen nedenfor er de ovenfor nævnte vogntogstyper anført med det mest dynamisk stabile vogntog (dvs. sættevogntoget med den laveste rearward amplification faktor) øverst.

Vogntogstype	Længde	Antal led, vogntoget kan knække om	Rearward Amplification factor
Sættevogntog	16,5 m	1	1,26
Modulvogntog med lastbil + dolly + sættevogn	25,25 m	2	1,77
12 m lastbil + kærre	18,75 m	1	2,17
Modulvogntog med trækker + sættevogn + kærre	25,25 m	2	2,59
Alm. påhængsvogntog med 12 m lastbil og alm. Påhængsvogn	18,75 m	2	3,59*

\* Resultatet gælder for et vogntog med en usædvanlig kort påhængsvogn.

Rearward Amplification factor tager ikke hensyn til de dynamiske forhold, der kan medføre saksning af vogntoget, og hvor et sættevogntog er dårligere end et påhængsvogntog.

#### Alvorligt færdselsuheld i Finland med modulvogntog

Den 19. marts 2004 skete der et meget alvorligt færdselsuheld i Finland ca. 250 km. nord for Helsingfors ca. kl. 2 om natten. Der har fået betydning for debatten om sikkerheden ved kørsel med modulvogntog.

En bus med 40 teenagere på vej på skiferie blev ramt af en modkørende lang lastbil (et modulvogntog) lastet med papirruller. Det er tale om den alvorligste trafikulykke i Finland i årtier.

23 personer i bussen i aldersgruppen 15 – 37 år blev dræbt på stedet herunder bussen chauffør, og 15 personer blev alvorligt kvæstet. De unge mennesker kom primært fra Helsingfors området. Lastbilens chauffør overlevede.

Den finske færdselssikkerhedskommission arbejder med en udredning af ulykkens årsager, og har oplyst, at lastvognens anhænger kom i skred på en rimglat hovedvej. Lastvognens anhænger ramte den modkørende turistbus, hvorved de tunge papirruller (ca. 750 kg. stykket) blev slynget af anhængerens, og ramte turistbussen med en meget voldsom kraft. Bussen blev slynget i grøften. Den finske færdselssikkerhedskommission har oplyst:

- at ulykken indtraf på en smal hovedvej på en strækning med 80 km. hastighedsbegrænsning, og at det var helt mørkt
- at vejen var blevet saltet kl. 22, det vil sige ca. fire timer før ulykken indtraf, men var blevet isglat
- at det stadig er uklart, om papirrullerne på anhængerens var lastet og fastgjort korrekt
- at det fortsat er uklart, om chaufføren på lastbilen var overtræt på ulykkestidspunktet, og om han kørte for stærkt

Den finske transportminister har igangsat en udredning af sikkerheden med modulvogntog og busser. En generel hastighedsbegrænsning på 70 km/timen overvejes for modulvogntog.

Der indgår også en analyse af nye trafikikkerhedstiltag på udvalgte strækninger med samlede investeringer for 300 mio. kr.

Der overvejes endvidere, at begrænse chaufførernes arbejdstid for at undgå træthedsulykker.

### **Status for modulvogntog i Danmark**

Trafikministeriet har i foråret 2004 gennemført en analyse af de økonomiske gevinster ved at anvende længere kombinationer af lastbilenheder, end dem der er tilladt i dag. Trafikministeriets udredning om modulvogntog er tilgængelig på Trafikministeriets hjemmeside på [www.trm.dk/publikationer](http://www.trm.dk/publikationer).

Analyserne viser, at transportomkostningerne kan reduceres væsentligt, og at det også bliver lidt bedre for miljøet at anvende modulvogntog. Af sikkerhedsmæssige og økonomiske grunde er det i analyserne forudsat, at kørsel med modulvogntog primært er begrænset til det helt overordnede vejnet.

Den trafikikkerhedsmæssige virkning af en eventuel indførelse af modulvogntog vil afhænge af en række faktorer, og der er både sikkerhedsmæssige fordele og ulemper. Ser man isoleret på sikkerheden pr. kørt kilometer, er risikoen både for uheld og for skader højere med et modulvogntog end med et traditionelt vogntog.

Modulvogntogenes største sikkerhedsmæssige handicap er, at de er mere aggressive end andre vogntog. Hvis de involveres i et uheld, bliver uheldet alvorligere end med et almindeligt vogntog. En fornuftig udnyttelse af kapaciteten i modulvogntog vil imidlertid medføre, at antallet af lastbilkilometre, der skal tilbagelægges for at udføre et givet transportarbejde, kan reduceres. Hermed opnås der alt andet lige en sikkerhedsmæssig gevinst pga. de færre vogntog på vejene.

I Trafikministeriets udredning konkluderes således, at den trafikikkerhedsmæssige betydning af en eventuel indførelse af modulvogntog vil være begrænset, men positiv, såfremt modulvogntogskørsel alene tillades på motorvejsnettet med tilhørende, udvalgte knudepunkter.

Det danske vejnet er, i modsætning til det svenske og finske, ikke dimensioneret til modulvogntog. Der kræves mere plads for at passere rundkørsler og til at svinge, uden at komme over i den modsatte vognbane. Disse problemer er størst i byer. Jo større vejnet, der inddrages, jo dyrere vil det blive at sikre trafikalt acceptable forhold, og udbygning af kryds vil typisk medføre større ulykkesdisponering for svage trafikanter. Det vejnet Trafikministeriet har peget på består hovedsagelig af motorvejsnettet, E-vejnettet og dette nets porte til vore nabolande.

NJH





Home > Country Analysis Briefs > Baltic Sea Region



PDF version | PDB version

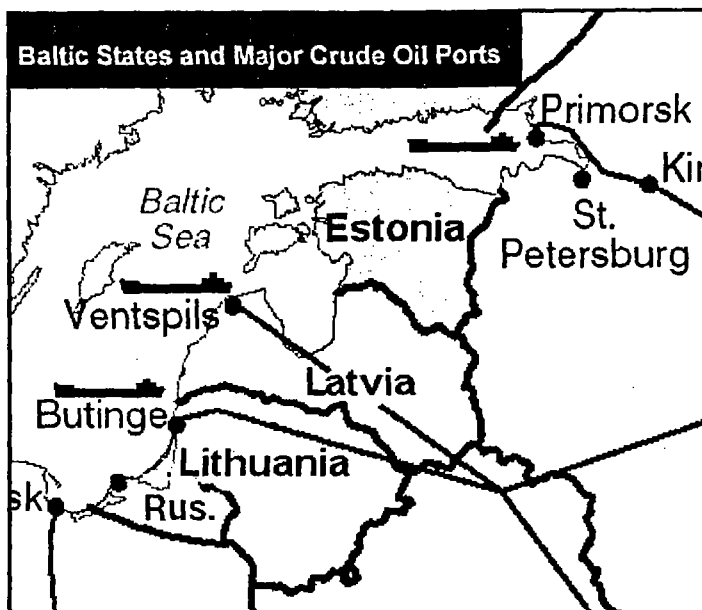
January 2004

[Background](#) | [Regional Energy Issues](#) | [Crude Oil Ports](#) | [Market Dynamics](#) | [Profile](#) | [Links](#)

## Baltic Sea Region

*Although only minor energy producers and consumers, the Baltic states--including Estonia, Latvia, and Lithuania--occupy a strategic location as transit centers for Russia's northern oil exports.*

*Note: Information contained in this report is the best available as of January 2004 and is subject to change.*



### GENERAL BACKGROUND

Alone among the former Soviet republics, the Baltic Sea region states of Estonia, Latvia, and Lithuania were quick to adopt market economies and to implement democratic reforms. As a result, they largely have avoided the economic and political crises that have beset other regions in transition from a centrally planned economy, including the Balkan region and southeastern Europe. Privatization in the Baltics is nearly complete, and in 2003, despite the slowdown in the global economy, the three countries posted an average 6.6% increase in their real gross domestic product (GDP).

With a combined population of only 7.2 million people, Estonia, Latvia, and Lithuania have achieved greater presence in the international community by joining forces in a number of political and economic arenas. In 2004, after years of preparations, Estonia, Latvia, and Lithuania are expected to join the North Atlantic Treaty Organization (NATO) as well as the European Union (EU). Membership in NATO and the EU has been a stated foreign policy goal in each of the three countries since they became independent.

### REGIONAL ENERGY ISSUES

Although the Baltic states are not important energy consumers or producers, together they occupy a key transit location for Russian oil exports. The Russian crude oil pipeline system is connected to three ports on the Baltic Sea: Latvia's port of Ventspils (completed in 1961); Lithuania's port of Butinge (completed in 1999); and the Russian port of Primorsk (completed in 2002). These three ports transited roughly 500,000 barrels per day (bbl/d) of crude oil in 2002, or roughly 10% of Russia's net exports. Smaller quantities of crude oil are also distributed to other Baltic ports via rail as well as significant quantities of petroleum products.

With the completion and upgrades at Butinge and Primorsk, export capacity in the Baltic region has nearly doubled since 1999 (detailed below). Because virtually all of the oil exported through these ports comes from the Russian pipeline system, competition among the regional players has been fierce, and the distribution of market share has changed dramatically in recent years. As a result, Latvia and Lithuania have been compelled to compete with Russia's own export route at Primorsk.

**Baltic Sea Region: Major Crude Oil Ports**

<b>Ventspils (Latvia)</b>		
Capacity (bbl/d)	2003	Expansion 2004
Crude	520,000	610,000
Products	540,000	630,000
<b>Total</b>	<b>1,060,000</b>	<b>1,240,000</b>
<b>Throughput (bbl/d)</b>		
Crude	66,000	-----
Products	149,000	
<b>Total</b>	<b>215,000</b>	
<b>Ice-Free Days/Year</b>	365	
<b>Access By:</b>	Pipeline, Railroad	

**Ventspils (Latvia)**

Before the recent expansion of export capacity in the Baltic region --led by the construction of Russia's Primorsk facility (see below)-- Ventspils was the largest port in the Baltics and the second largest oil export terminal for Russian crude after the Black Sea port of Novorossiysk. In late 2002, the Russian pipeline monopoly, Transneft, stopped deliveries of crude oil to Ventspils following the completion of its own port of Primorsk. Having been left starved for oil, authorities at Ventspils undertook an effort to increase shipments of crude oil and petroleum products delivered by rail. Over the course of

2003, this effort has reportedly served to mitigate some of the losses owing to the absence of Russian crude oil, and in 2003 the port exported roughly 215,000 bbl/d of oil (total), roughly one-third less than pre-embargo averages. Ventspils has, however, lost significant market share, and has exposed its balance sheet to greater risk as petroleum products and rail-borne crude oil are more expensive than crude delivered via pipeline and carry slimmer profit margins.

The future of Ventspils is still uncertain. The two primary owners are the Latvian government and a private concern, Latvijas Naftas Tranzits. Several firms from around the world have expressed interest in acquiring a stake in the port's management, including Russia's Transneft and Rosneft, the Russian-UK joint venture TNK-BP, Kazakhstan's Kaztransoil, and the U.S. investment company BroadStreet Group. The ability of the Ventspils shareholders to secure a reasonable selling price and award a tender will be largely determined by the future of Russian pipeline deliveries to the port.

<b>Butinge (Lithuania)</b>		
Capacity (bbl/d)	2003	2004 Expansion
Crude	280,000	Increasing Storage Capacity
Products	-----	
<b>Total</b>	<b>280,000</b>	
<b>Throughput (bbl/d)</b>		
Crude	230,000	260,000
Products	-----	-----
<b>Total</b>	<b>230,000</b>	<b>260,000</b>
<b>Ice-Free Days/Year</b>	365	
<b>Access By:</b>	Pipeline, Railroad	

**Butinge (Lithuania)**

Although considerably smaller in terms of capacity, Lithuania's port of Butinge exported slightly more oil in 2003 than the port of Ventspils. This is because Butinge has enjoyed considerably better relations with its Russian suppliers than has Ventspils since 2002 when Russian oil major Yukos became the port's largest shareholder. In 2003, Butinge underwent significant expansion and exported roughly 230,000 bbl/d of crude oil. Port authorities plan to increase throughput to 260,000 bbl/d next year while also increasing storage capacity, thereby ensuring a stable supply of crude oil during inclement weather.

The port of Butinge is one part of a larger Lithuanian oil and gas complex controlled by the company Maizekeiku Nafta which operates the port, as well as Lithuania's only oil refinery, Mazeikiai, and a pipeline system connecting the complex to Russia and to Latvia. Maizekeiku Nafta's two main shareholders are the Russian oil major Yukos (53.7%) and the Lithuanian government (40.66%). Butinge was designed with both import and export capabilities, giving the Latvians the option to import oil should Russian supplies be disrupted.

Primorsk		
Capacity (bbl/d)	End 2003	Expansion 2004
Crude	600,000	1,240,000
Products		
<b>Total</b>	<b>600,000</b>	<b>1,240,000</b>
Throughput (bbl/d)		
Crude	600,000	-----
Products		
<b>Total</b>	<b>600,000</b>	
Ice-Free Days/Year	210	
Access By:	Pipeline, Railroad	
**Because of significant expansion at the Port of Primorsk over 2003, figures represent end-of-the-year estimates.		

**Primorsk (Russia)**

The port of Primorsk came online in December 2001 along with Russia's Baltic Pipeline System (BPS), which carries oil from Russia's West Siberian and Timan-Pechora oil provinces westward to the Russian Gulf of Finland. Significant expansion took place over the course of 2003, and by the end of the year throughput had reached approximately 600,000 bbl/d, making Primorsk the Baltic region's busiest port.

Primorsk is wholly owned and operated by Transneft, Russia's state pipeline monopoly. Accordingly, Russian crude oil which traditionally moved through the Baltic states has been re-routed to Primorsk. Russian

authorities have stated publicly that when allocating the country's exports, precedence will be given to sea ports in which Russia has a stake over foreign ones; in other words, Primorsk over other Baltic ports. (For more information on Russian oil exports see EIA's Russia Country Analysis Brief)

**Oil: Market Dynamics**

The countries of the Baltic region are net oil importers, depending on Russia for approximately 90% of their supply. In 2002, regional domestic production totaled roughly 10,000 bbl/d with Lithuania and Estonia each producing roughly 5,000 bbl/d. Most of Estonia's oil production comes from oil shale. Latvia produces no oil domestically and is entirely dependent on imports.

The Baltics region has only one oil refinery, Lithuania's 263,000-bbl/d Mazeikiai refinery, which sells its products in Lithuania and Estonia and is jointly owned by the Lithuanian government and Russia's Yukos oil company. The refinery underwent modernization in September 2003 enabling the refinery to produce higher grade gasoline compliant with EU standards. The region also imports petroleum products from Russia and is heavily populated by filling stations branded by Russian oil major LUKoil.

**Natural Gas: Market Dynamics**

The countries of the Baltic region are entirely dependent on natural gas imports to meet their domestic consumption needs. The Baltic countries produced no natural gas in 2001 while consuming a total of 202 billion cubic feet (bcf). Natural gas imports come mostly from Russia and are handled by Russia's natural gas monopoly Gazprom and its subsidiaries. Gazprom holds long-term supply agreements with each of the Baltic states.

Gazprom is also increasingly becoming an owner of natural gas utilities in the Baltic region. Gazprom holds a 25% stake in Latvia's Latvian Gaze and a 37% stake in Estonia's Eesti Gaas (along with other major foreign shareholders, Germany's Ruhrgas and Finland's Fortum). Most recently, in

January 2004, Gazprom finalized its acquisition of a 34% stake in Lithuania's natural gas company, Lietuvos Dujos. With the three Baltic states scheduled to join the European Union in May 2004, Gazprom's growing influence in the Baltics could serve as a staging ground for greater exports to the countries of the European Union.

#### Electricity: Market Dynamics

Estonia and Lithuania are net electricity exporters, sending their surplus to neighboring Latvia and parts of northwest Russia. In 2001, Estonia generated 7.9 billion kilowatts (bkwh) of electricity, the preponderance of which came from the country's Narva oil shale-fired power plants. Lithuania generated 14.6 bkwh in 2001, of which 11.4 bkwh came from the country's Soviet-era Ignalina nuclear power plant which is to be closed in two stages beginning in 2005 and ending in 2009. While Lithuania has agreed to the shutdown of its nuclear facilities under strong safety concerns from the EU, the country has indicated its interest in developing a new nuclear facility. The proposal has received support from Estonia, which will see its environmentally hazardous oil shale-fired electricity generation decline over time under EU environmental policies. Importation of nuclear electricity from Lithuania would then serve as an alternative to imports of natural gas from Russia.

Latvia is the region's only net electricity importer, buying from other Baltic states as well as from Russia. The country has some hydroelectric facilities, but in a dry year is estimated to be only 60% self-sufficient. Latvia is working with Estonia and Finland to develop the "Estlink" project, a 315-megawatt underwater cable linking the Baltic states to the Scandinavian and Nordic power grids. The cable is designed to reduce regional dependency on Russia, and is expected to be completed in 2005.

OIL	2001			
	PROVED RESERVES	PRODUCTION	CONSUMPTION	EXPORTS
Estonia	Not Available	5	23	18
Latvia	Not Available	0	43	43
Lithuania	12	5	73	68
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>139</b>	<b>129</b>

NATURAL GAS	2001			
	PROVED RESERVES	PRODUCTION	CONSUMPTION	EXPORTS
Estonia	Not Available	0	45	45
Latvia	Not Available	0	60	60
Lithuania	0	0	97	97
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>202</b>	<b>202</b>

GOAL 2001	million short tons			
	RECOVERABLE RESERVES	PRODUCTION	CONSUMPTION	IMPORTS
Estonia	Not Available	0	1.56	1.56
Latvia	2	0	0.11	0.11
Lithuania	4	0	0.16	0.16
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1.83</b>	<b>1.83</b>

ELECTRICITY 2001	GIGAWATT CAPACITY	billion kilowatt hours	
		GENERATION	CONSUMPTION
Estonia	3.2	7.9	6.2
Latvia	2.2	4.4	6.0
Lithuania	5.8	14.7	8.7
<b>Total</b>	<b>11.2</b>	<b>27.0</b>	<b>20.9</b>

Sources for this report include: Agence France Presse, Baltic News Service, The Baltic Times, BBC Former Soviet Union Monitoring Unit, CIA World Factbook, US Department of Commerce's Central and Eastern Europe Business Information Center, Deutsche Presse-Agentur, Dow Jones, US Department of Energy, US Energy Information Administration, Environment News Service, Estonian News Agency, The Financial Times, FSU Oil and Gas Monitor, Global Insight, Interfax News Agency, ITAR-TASS, Nefte Compass, PAP Polish Press Agency, PR Newswire, Radio Free Europe/Radio Liberty, Reuters, RosBusinessConsulting Database, Russian Business Monitor, Russian Economic News, Russian Oil and Gas Report, Stratfor, US Department of State, The St. Petersburg Times, and World Markets Research Center.

#### LINKS

For more information from EIA on the Baltic Sea Region, please see:

[EIA: Country Information on Estonia](#)

[EIA: Country Information on Latvia](#)

[EIA: Country Information on Lithuania](#)

Links to other U.S. government sites:

[U.S. Agency for International Development](#)

[CIA World Factbook](#)

[U.S. Department of Commerce, Central and Eastern Europe Business Information Center \(CEEbic\)](#)

[U.S. Department of Commerce, International Trade Administration: Energy Division](#)

[U.S. Department of Commerce, Trade Compliance Center: Market Access Information](#)

[Library of Congress Country Study on the former Soviet Union](#)

[Radio Free Europe/Radio Liberty](#)

[U.S. State Department: Background Notes](#)

[U.S. Department of State: Northern Europe Initiative](#)

[U.S. Embassy in Estonia](#)

[U.S. Embassy in Latvia](#)  
[U.S. Embassy in Lithuania](#)

The following links are provided solely as a service to our customers, and therefore should not be construed as advocating or reflecting any position of the Energy Information Administration (EIA) or the United States Government. In addition, EIA does not guarantee the content or accuracy of any information presented in linked sites.

[Baltic News Service](#)  
[The Baltic Times](#)  
[Central Europe Online](#)  
[Central Europe Review](#)  
[Central Statistical Bureau of Latvia](#)  
[Embassy of Estonia: United States, Mexico, Canada](#)  
[Embassy of the Republic of Latvia in the U.S.](#)  
[Embassy of the Republic of Lithuania in the U.S.](#)  
[European Bank for Reconstruction and Development](#)  
[Interfax News Agency](#)  
[Oil Shale: A Scientific-Technical Journal \(Estonia\)](#)  
[Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe](#)  
[University of Texas: Russian and East European Network Information Center](#)  
[United Nations Framework Convention on Climate Change and the Kyoto Protocol](#)  
[The Washington Post](#)

---

If you liked this Country Analysis Brief or any of our many other Country Analysis Briefs, you can be automatically notified via e-mail of updates. You can also join any of our several mailing lists by selecting the listserv to which you would like to be subscribed. The main URL for listserv signup is [http://www.eia.doe.gov/listserv\\_signup.html](http://www.eia.doe.gov/listserv_signup.html). Please follow the directions given. You will then be notified within an hour of any updates to Country Analysis Briefs in your area of interest.

[Return to Country Analysis Briefs home page](#)

---

File last modified:

January 29, 2004

Contact: David Correll  
[David.Correll@eia.doe.gov](mailto:David.Correll@eia.doe.gov)  
Phone: (202) 586-7057  
Fax: (202) 586-9753

[EIA Home](#)  
[Contact Us](#)

URL: <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/baltics.html#iss>

## Jesper Thinghuus

---

**Fra:** Zakharova, Elena  
**Sendt:** 27. august 2004 13:22  
**Til:** Jesper Thinghuus  
**Emne:** VS: Amb. Moskva 498 - Kraftig stigning i omfanget af olieudskibning fra

Kære Jesper,

i forlængelse af min tidligere mail i dag til din udvalgets medlemmers info fremsendes hermed en notits, udarbejdet af ambassaden, om Primorsk-havnens nuværende og forventede kapacitet.

Med venlig hilsen

Elena Zakharova  
Senior Advisor  
Royal Danish Consulate General  
St. Petersburg

-----  
Phone: +7 812 103 39 00  
Fax: +7 812 103 39 01  
e-mail: elezak@um.dk

-----Original Message-----

From: Preben-Andersen, Michala  
Sent: 27 august 2004 12:26  
To: Zakharova, Elena  
Subject: VS: Amb. Moskva 498 - Kraftig stigning i omfanget af olieudskibning fra Ruslands Østersøhavne

-----Original Message-----

From: Bollerup, Søren  
Sent: 23 august 2004 14:09  
To: Udenrigsministeriet  
Cc: Ankara; Athens; Beijing; Berlin; Bojesen, Søren Bo; Bollerup, Søren; Bolvenkel-Andersen, Frans Th.; Bryssel EU; Bryssel NATO; Bucharest; Budapest; Curtz, Henrik Alexander; Europæisk korrespondent; Faber-Rod, Christian; FMN - Comcen; Gormsen, Jesper Hasseriis; Grønberg, Lars (t); Hansen, Birgitte Røjle (t); Hansen, Ove Bach; Harris, Nikolaj (t); Hedegaard, Erik (t); Helsinki; andhou@um.dk; Jørgensen, Jane; Larsen, Anne-Marie Esper; London; Madrid; MOWAMBU, Archive; NAB; New York UN; Nielsen, Karsten Vagn; Nielsen, Mette Kjuel (t); Oslo; Ottawa; Overvad, Marie-Louise; Paris; Petersen, Ulrik Enemark; Prague; Richter, Thomas; Riga; Rome; Roosen, Vibeke; Roosen, Vibeke (t); Raabyemagle, Eva; Sliben, Niels Henrik; Sofia; SP (t); St. Petersburg; Statsministeriet; Stockholm; MARSTR@um.dk; SXBREPU, Archive; Søndergaard, Carsten; Tallinn; Vienna; Vienna OSCE; Vilnius; Vissing, Lars; Warsaw; Washington; Winkler, Thomas; cpi@mst.dk; ens@ens.dk; Frederiksen, Dan E.; MIL; mim@mim.dk; mst@mst.dk; Neergaard, Frode; PEN@ens.dk; ube@mst.dk; oem@oem.dk; EIR; ajn@dma.dk; MOWAMBU, Archive; Bollerup, Søren  
Subject: Amb. Moskva 498 - Kraftig stigning i omfanget af olieudskibning fra Ruslands Østersøhavne

Ambassaden Moskva E-post 498 af 23. august 2004 14:08:46

J.nr.: 82.Rus.12.Mow

Kraftig stigning i omfanget af olieudskibning fra Ruslands Østersøhavne

Ref.: Ammail 64 af 30.01.2004

I en pressemeddelelse af 17. august d.å. meddelte det russiske transportministerium, at man planlægger at øge udskibningen af olie fra de russiske Østersøhavne til 110 mio. ton/år i 2010, fordelt på 65 mio. ton råolie og 45 mio. ton olieprodukter. Ifølge transportministeriet blev der i 2003 i alt udskibet 29 mio. ton olie fra Østersøhavnene (iflg. oplysninger modtaget af ambassaden, udgjorde udskibningen i 2003 snarere ca. 40 mio. ton, jf. ref.).

I pressemeddelelsen understregede transportminister Levitin, at indfrielse af denne ambitiøse målsætning alene ville være mulig, såfremt der blev etableret god koordination mellem aktørerne i investeringsprocessen.

Omfanget af olieudskibning ventes primært forøget via yderligere udbygning af kapaciteten i Primorsk havn og det dertilhørende olierørledningssystem. Iflg. transportministeriet er Primorsk-havnens aktuelle kapacitet allerede forøget til 47,5 mio. ton/år, fra 30 mio. ton/år i 2003. Kapaciteten forventes øget yderligere til 62 mio. ton/år i 2006 og til 100 mio. ton i 2010. Primorsk vil dermed blive Ruslands største olieudskibningshavn.

Iflg. havnemyndighederne i Skt. Petersborg blev der i de 7 første måneder i år udskibet 23,5 mio. ton olie fra havnen i Primorsk, en 3-dobling i forhold til den tilsvarende periode i 2003.

Iflg. transportministeriet vil den planlagte forøgede udskibning via den Finske Bugt alene kunne lade sig gøre, såfremt der også investeres i en udbygning af isbryderkapaciteten. Ministeriet arbejder på, at der afsættes midler til bygning af yderligere to isbrydere.

Bollerup, fg.

Ambassaden Moskva 498



## NOTAT

16. august 2004  
Sag 199950372  
Arkivkode 01.80.03  
Regelcenter  
/AJN

### Notat om olietransporter på Østersøen

Regeringen prioriterer sejladssikkerheden og beskyttelsen af havmiljøet højt. Der er i de senere år udfoldet betydelige bestræbelser for at forbedre forholdene i de danske farvande. Den 30. juni 2004 mødtes økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen med den russiske transportminister Igor Levitin i Moskva. Formålet med mødet var at sikre en fælles forståelse mellem Rusland og Danmark i spørgsmålet om beskyttelsen af Østersøen og de danske farvande i øvrigt. Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen opnåede et meget tilfredsstillende resultat (se vedlagte pressemeddelelse). Det skal i denne forbindelse bemærkes, at Rusland er en stor olieeksportør, hvilket har stor betydning for den globale økonomi og prisen på olie. Olieeksporten afstedkommer en stigende trafik gennem Østersøen af olietankskibe.

Søfartsstyrelsens direktør besøgte den 6. februar 2004 olieterminalen ved Primorsk. Under besøget blev det oplyst, at der derfra udelukkende eksporteres råolie, som ikke falder inden for definitionen af tung olie. Endvidere blev det under besøget oplyst, at det olieselskab, som ejer terminalen, kun tillader brug af dobbeltkrogede tankskibe – uanset at der ikke udsendes tung olie. I øvrigt fremstod Primorsk som en moderne terminal med omfattende miljøforanstaltninger.

I oktober 2003 oplystes fra officiel russisk side, at man forventer, at den årlige olietransport gennem Østersøen på lang sigt vil stige til omkring 150 mio. ton. For nærværende er den årlige produktion omkring 35 mio. ton olie, og man forventer en stigning til 100 mio. ton olie pr. år inden for de næste ti år.

#### Regler for transport af tung olie

Efter PRESTIGE's forlis ud for Spanien i november 2002 var der i EU et ønske om at fremskynde udfasningsordningen for enkeltkrogede tankskibe samt at indføre et nyt regelsæt, der begrænser transporten af tung olie i enkeltkrogede tankskibe.

Den 21. oktober 2003 trådte nye og skærpede EU-regler i kraft for udfasning af enkeltkrogede tankskibe, og der blev indført forbud mod transport af tung olie i enkeltkrogede tankskibe til og fra medlemsstaternes

#### SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

sfs@dma.dk

[www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

havne. Som et parallelt tiltag har EU presset på for at få IMO til at vedtage tilsvarende globale regler. I IMO blev der den 4. december 2003 opnået enighed om at indføre strengere regler for enkeltskrogede olietankskibe og disse skibes transport af tung olie. De nye globale regler træder i kraft den 5. april 2005. På blandt andet dansk initiativ blev der samtidig vedtaget en resolution, der opfordrer både medlemslandene og skibsfartserhvervet til at lade de nye regler finde anvendelse hurtigst muligt.

EU-reglerne omfatter kun skibe, der anløber en havn i EU, mens de internationale regler gælder alle skibe, der sejler i transit forbi vore kyster, for eksempel fra Rusland til USA.

#### **Transport af tung olie fra Østersølandene**

Fra den 1. maj 2004 blev samtlige Østersølande – undtagen Rusland – medlemmer af EU. Det betyder, at også Polen, Estland, Letland og Litauen fra 1. maj 2004 skulle følge de EU-regler for transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe til og fra havnene i EU samt efterleve EU-landenes tilkendegivelse om ikke at bruge de undtagelsesmuligheder, som er indeholdt i de nye IMO-regler.

## NOTAT

16. august 2004  
Sag 199950372  
Arkivkode 01.30.08  
Regelcenter  
/AFS

### Notat om maritim sikkerhed i Finske Bugt og Østersøen

Skibstrafikken har igennem en årrække været stigende i den Finske Bugt. Stigningen i trafikken er især sket i den øst-vest-vestvendte trafik, blandt andet på grund af nye og forbedrede havne i Rusland. Der er derfor foretaget en række initiativer, som skal forbedre sejladsikkerheden i området.

Der blev den 1. juli 2004 indført et obligatorisk meldesystem (GOREP), som er et samarbejde mellem Finland, Rusland og Estland. De tre lande har ansvaret for at overvåge hver sin del af bugten: Finland overvåger den nordlige del, Estland den sydlige del, og Rusland den østlige del. I forbindelse med GOREP foretages der samtidig en overvågning af skibstrafikken. Overvågningen foregår dels ved hjælp af radarstationer og kameraer på land, dels ved hjælp af det såkaldte Automatic Information Service (AIS).

AIS om bord på skibe sender og modtager automatisk oplysninger mellem skibe samt mellem skibe og landstationer. AIS leverer information om skibets identitet, type, position, kurs, fart og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger til landstationer, andre skibe og fly. AIS kan således benyttes til at overvåge og spore skibe.

Alle skibe med en bruttotonnage på 300 eller derover skal rapportere i form af enten e-mail, fax, VHF-radio eller AIS til GOREP. Når skibet har rapporteret, følger en operatør i land skibene. Operatøren indlægger de indkomne data i en fælles finsk, estisk og russisk database. Dermed får myndighederne i alle tre lande den nødvendige information om skibe og om de farlige og forurenedede ladninger, som transporteres i den finske bugt.

I Finland er der tale om meget moderne udstyr, hvor radarbilleder og AIS informationer kobles sammen. Et skib bliver på dette udstyr præsenteret på en storskærm sammen med oplysninger om dets sejlads opsamlet ved hjælp af radar og AIS. På den måde får myndighederne i Helsingfors et samlet overblik over alle større skibes sejlads, når de befinder sig i det finske og estiske område.

**SØFARTSSTYRELSEN**  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00  
Fax 39 17 44 01  
CVR-nr. 29 83 16 10  
sfs@dma.dk  
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG  
ERHVERVS MINISTERIET

FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO) har godkendt en række trafiksepareringssystemer i den Finske Bugt. Tilsammen danner disse en transitrute fra finske, russiske (bl.a. St. Petersburg, Primorsk) og estiske havne til den øvrige del af Østersøen. Derved opnås en regulering af trafikken, som dels gør det nemmere at monitere den, dels giver færre risikable møder mellem skibe, som stævner mod hinanden på modsatte kurser.

Pressemeddelelse fra Økonomi- og Erhvervsministeriet, d.  
30. juni 2004.

### **Rusland lover Bendt Bendtsen fremover kun at bruge dobbeltkrogede tankskibe til transport af tung olie**

Økonomi- og Erhvervsministeren Bendt Bendtsen mødtes i dag med den russiske transportminister, Igor Levitin, i Moskva. Formålet med mødet var at sikre en fælles forståelse mellem Rusland og Danmark i spørgsmålet om beskyttelsen af Østersøen og de danske farvande i øvrigt.

Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen opnåede et meget tilfredsstillende resultat:

- Det var et godt og konstruktivt møde, hvor den russiske transportminister og jeg var enige om, at Rusland, Danmark og de øvrige Østersølande må stå sammen om at beskytte Østersøen og de danske gennemsejlingsfarvande. .

- Den russiske transportminister bekræftede over for mig, at der kun anvendes dobbeltkrogede tankskibe fra den store olieterminal i Primorsk – også selvom der herfra ikke udskibes tung olie. Rusland vil tillige - ved eksport af olie - til punkt og prikke leve op til de internationale regler om transport af olie uden at benytte undtagelsesmulighederne. Ministeren oplyste, at Rusland kun har to større enkeltkrogede tankskibe i deres register. De vil blive udfaset næste år. Han var endvidere enig med mig i at opfordre industrien til at anvende dobbeltkrogede skibe ved eksport af tung olie fra de øvrige russiske havne i perioden frem til, de internationale regler træder i kraft i april 2005.

På mødet blev også spørgsmålet om lods drøftet, og Bendt Bendtsen benyttede lejligheden til at fastslå, at den danske regering fortsat vil arbejde for en egentlig lodspligt. Samtidig roste Bendt Bendtsen de russiske skibes efterlevelse af de internationale lodsanbefalinger. Transportminister Igor Levitin oplyste, at Rusland var i færd med at implementere det såkaldte Early Warning Scheme, som er vedtaget i HELCOM.

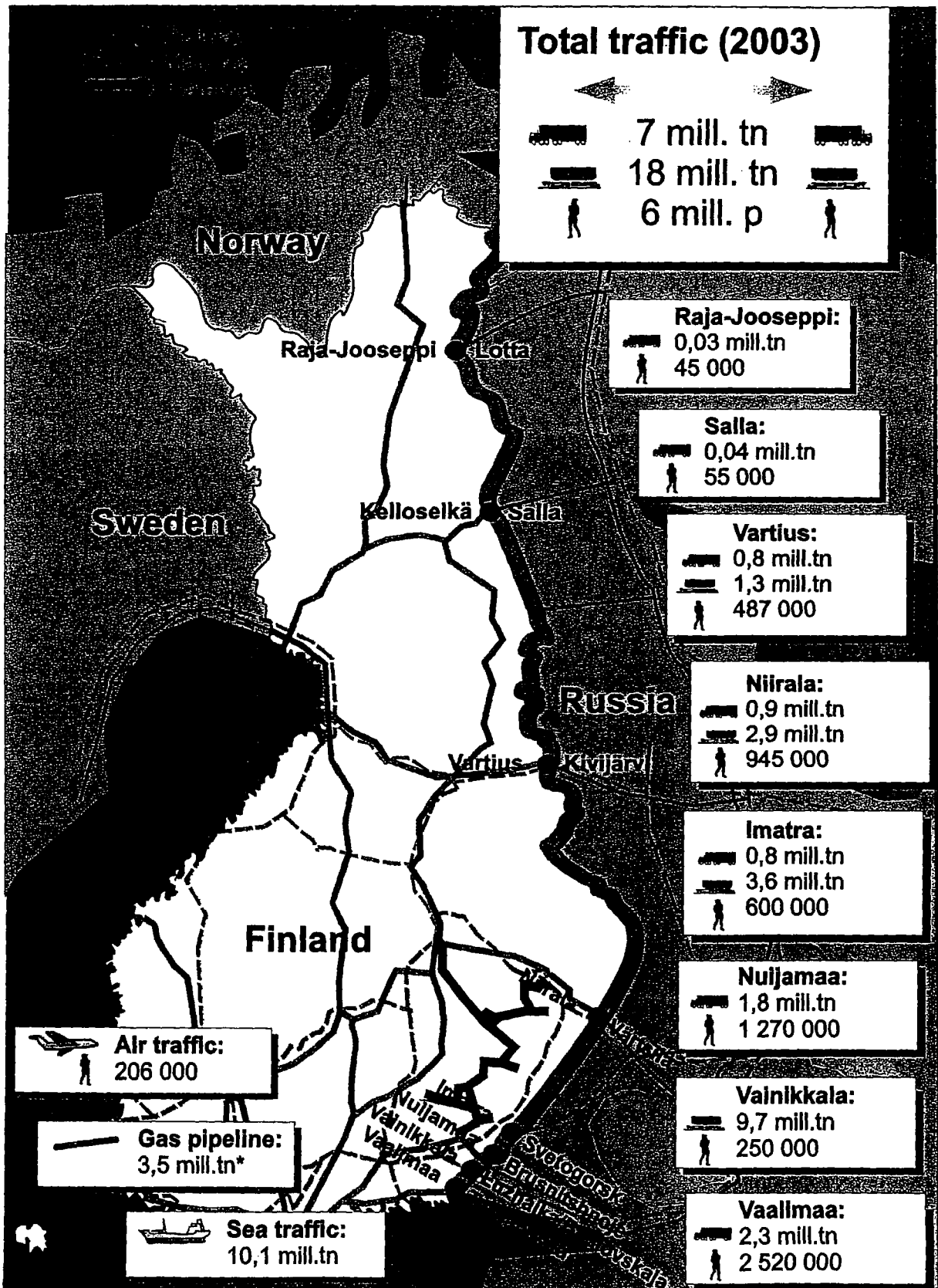
- Det er positivt, at skibene effektivt bliver gjort bekendt med de internationale lodsanbefalinger ved sejlads gennem de danske stræder, siger Bendt Bendtsen. Herved understreges den betydning, Østersølandene tillægger anvendelsen af lods.

"Early Warning Scheme" indgår som del af regeringens handlingsplan om øget brug af lods. Systemet indebærer, at alle skibe, der sejler fra en havn i et Østersøland af de lokale myndigheder skal gøres opmærksom på lodsanbefalingen for de danske stræder. Efterfølgende skal de lokale myndigheder informere de danske myndigheder om disse skibe.

**Pressekontakt:**

Økonomi- og Erhvervsministeriet, pressesekretær Erik Ljunggren, tlf. 3392 3115/4018 4346

# Important connections between Finland and Russia



\*) Gas pipeline tonnes are estimated.

# Transport Corridors in the Baltic Sea Area

