



Reparationsskulden på det allmänna vägnätet

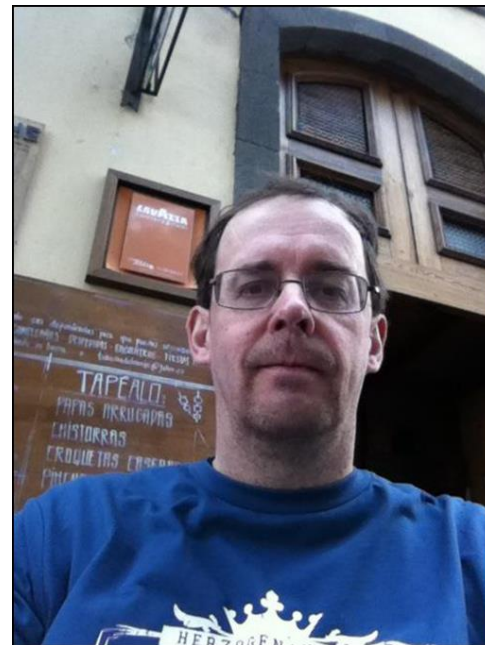
Vesa Männistö, Trafikverket

28.5.2018



Om mig

- Ledande sakkunnig, asset management
- 30 år arbetserfarenhet, varav 20 år som konsultant, de sista 10 år i Trafikverket
- Ordförare för ISO 55001 referensgrupp i Finland





Presentationens innehåll

- Vad är reparationssskuld?
- Åtgärdsprogrammen för att minska reparationssskulden 2016-2019
- Erfarenheter av programmen



Vad är reparationseskuld?



Många åsiketer vad är reparationssskuld

Dålig beläggning

Dålig grusväg

Återstående fil

Dålig dränering

Viktbegränsad bro

Gammal smal bro

Dålig väggeometri

Otillräckligt vinterunderhåll



Bakgrund

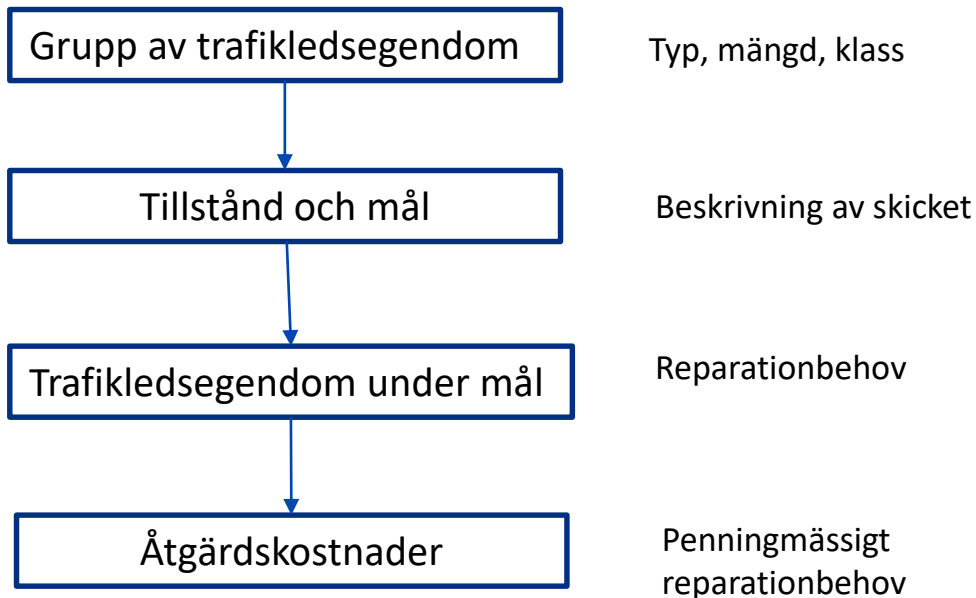
- Det finns inte någon vedertagen definition på reparationskulden
- Trafikverket tillämpar forskning som gjordes 2009: Maintenance Backlog – Estimation and Use (ERANET-ROAD)
- Forskningen genomfördes i samarbete mellan: Finland, Sverige, Norge, Danmark, Österrike, Schweiz och Storbritannien





Beräkning av reparationsskuld i Finland

Reparationsskulden består av den sammanlagda summan av reparationskostnaderna för trafikledsegendom i dåligt skick och i behov av reparation.





Reparationsskulden 1.1.2017

Statsägda landsvägar, järnvägar och farleder

Tabell 1. Reparationsskuld M€

- Den sammanlagda reparationsskulden på statens trafikleder är ca 2,5 miljarder euro
- Reparationsskulden på väg- och järnvägsnätet är av samma storleksklass, medan reparationsskulden på farlederna är betydligt mindre
- Före den nuvarande finansieringen för att minska reparationsskulden, ökade skulden med cirka 100 miljoner euro per år

	Vägar	Järnvägar	Farleder	Sammanlagt
Linjesträckor	1033	808	8	1848
Konstbyggnader	225	80	11	316
Anordningar	0	219	19	238
Utrustning	39	30	3	71
Sammanlagt	1297	1137	40	2473



Reparationsskulden på landsvägarna 2017

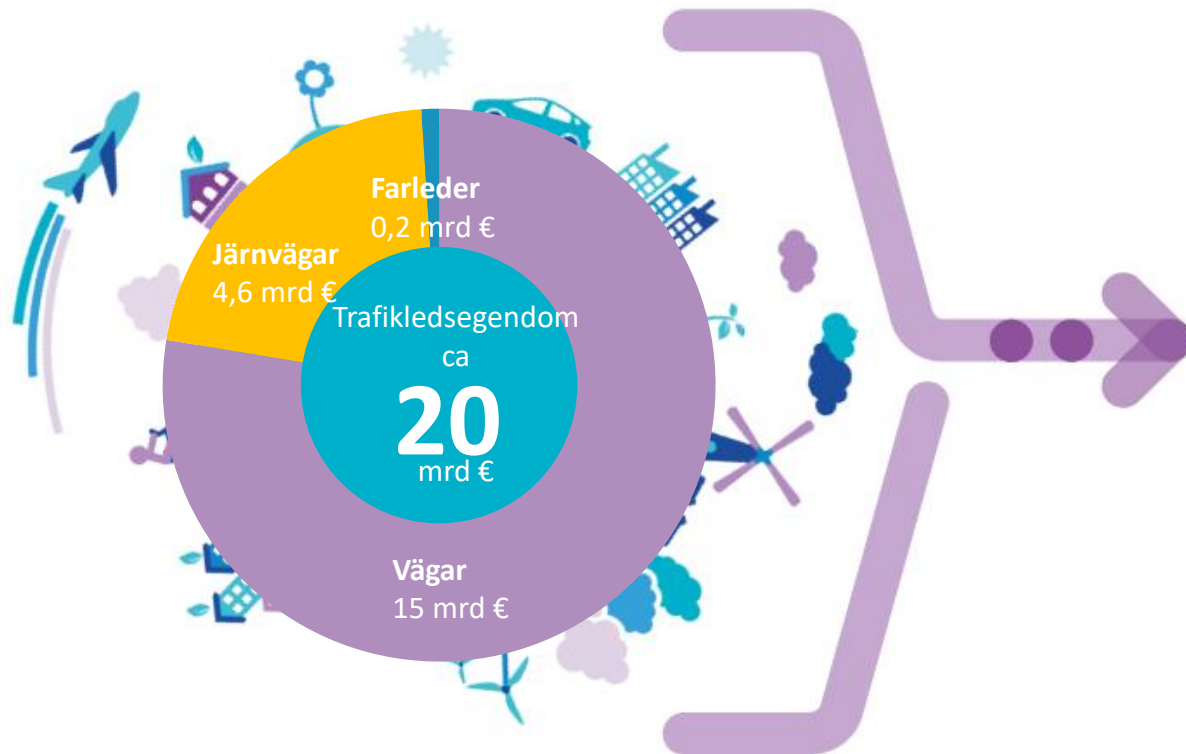
- Reparationsskulden på huvud- och regionalvägarna är 500 miljoner euro
- Reparationsskulden på lågtrafikerade vägar är 800 miljoner, varav 100-200 miljoner utgör en betydande reparationsskuld
- Sammanlagt uppgår den betydande reparations-skulden alltså till 700 miljoner

Tabell 2. Reparationsskuld M€

	Huvudvägar	Regionala vägar	Lokala vägar	Sammanlagt
Vägytans kondition	83	154	400	637
Vägstruktur	12	68	316	396
Konstbyggnader	90	58	76	224
Utrustning	15	12	11	38
Sammanlagt	200	292	803	1295



Värdet på trafikledsegendomen är ca 20 mrd € 2018



- Trafiknätets **återanskaffningsvärde** är mångdubbelt jämfört med bokföringsvärdet.
- Trafiknätet i Finland har börjat förfalla till följd av den otillräckliga finansieringen som anvisats för underhåll.
- 2017 var **reparationsskulden** var totalt cirka 2,5 mrd €.



Finansiering av transportsystemet 2018

Drift och löpande underhåll

Den dagliga framkomligheten i trafiknätet säkerställs med långa upphandlingsavtal

Trafiktjänster

Vi erbjuder trafikstyrning, data och information i realtid samt isbrytar- och landsvägsfärjetjänster.

Kollektivtrafik***

Vi styr NTM-centralernas kollektivtrafikverksamhet samt de riksomfattande utvecklingsprojekten gällande kollektivtrafiken.

453 M€
(291 *)

410 M€
(406)

341 M€
(357)

181 M€
(182)

90 M€
(85)

65 M€
(80)

Minskning av reparationskulden**

Vårt mål är att förhindra att reparationskulden ökar ytterligare. Vi säkerställer att trafikledernas skick motsvarar i synnerhet näringslivets behov.

Periodiskt underhåll

Vi reparerar skador i trafiknätet och dess specialkonstruktioner till följd av slitage och ålder samt förnyar gamla trafikledskonstruktioner så att de uppfyller dagens krav.

Förbättring****

Servicenivån på trafiknätet förbättras med små investeringar.

*Siffrorna för 2017 inom parentes

**Framst underhåll, men genom separat finansiering

*** Av statens finansiering för kollektivtrafik kommer ca 66 M€ från andra bokföringsenheters budget

**** inkluderar bastrafikledshållningens projektprogram



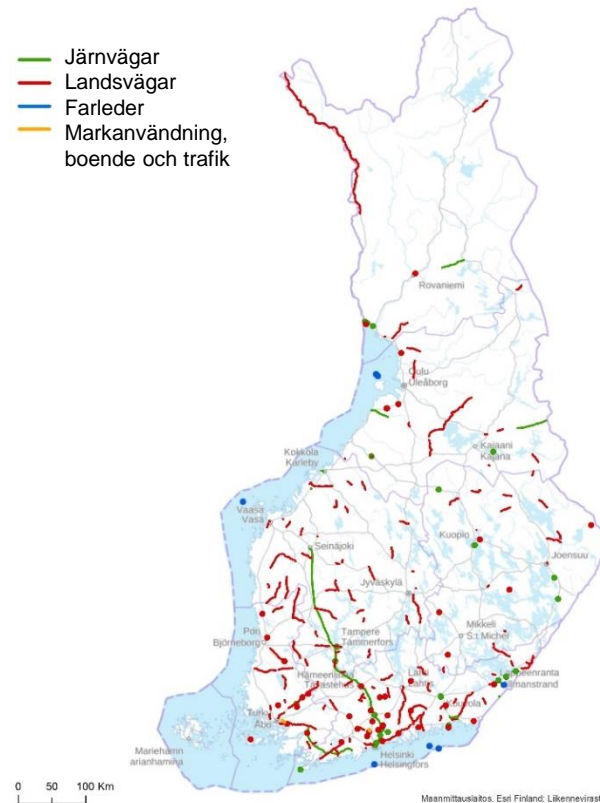
Åtgärdsprogrammen för att minska reparationsskulden 2016-2019



Åtgärdsprogram för att minska reparationsskulden 2016-2019

- Åtgärdsprogram för att minska reparationsskulden på trafikleder 2016-18: 600 M€
- Finansiering som överförts från utvecklingsprojekt 2017-19: 364 M€
- Reparationsobjekten väljs utgående från hur effektivt de:
 - uppfyller kundbehoven
 - åtgärdar reparationsskulden
 - främjar digitalisering och nya tjänster
- Tidsplan för genomförandet enligt reparationsobjekt samt ytterligare information: <http://www.liikennevirasto.fi/korjausvelkaohjelma>

- Järnvägar
- Landsvägar
- Farleder
- Markanvändning, boende och trafik





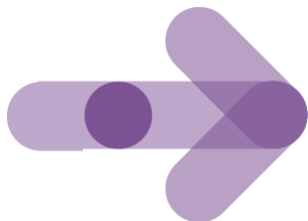
Finansiering för att minska reparationsskulden och tilläggsfinansiering för bastrafikledshållning (364)

- Enligt regeringens strategiska mål ska reparationsskulden minska med 453 miljoner euro 2018. I denna summa ingår 300 miljoner euro finansiering för spetsprojekten enligt regeringsprogrammet och 153 miljoner euro som överförs från icke namngivna utvecklingsprojekt till bastrafikledshållningen (tilläggsfinansiering för bastrafikledshållning/364)

	2016	2017	2018	2019	Sammanlagt
Reparationsskuld	95	200	300		595*
Tilläggsfinansiering för att minska reparationsskulden		91	153	90	334**
Sammanlagt	95	291	453	90	929

*5 milj. euro öronmärktes för reparationsskulden för enskilda vägar

**30 milj. euro öronmärktes för statsunderstöd för enskilda vägar



Resultatmål för reparationsskulden 2018:
95 % av objekten ska färdigställas 2018



Ökningstakten för eftersatt underhåll av transportnätet har avstannat

Pressmeddelande 16.08.2017 10.43 [fi](#) [sv](#)

Kommunikationsministeriet och Trafikverket informerar

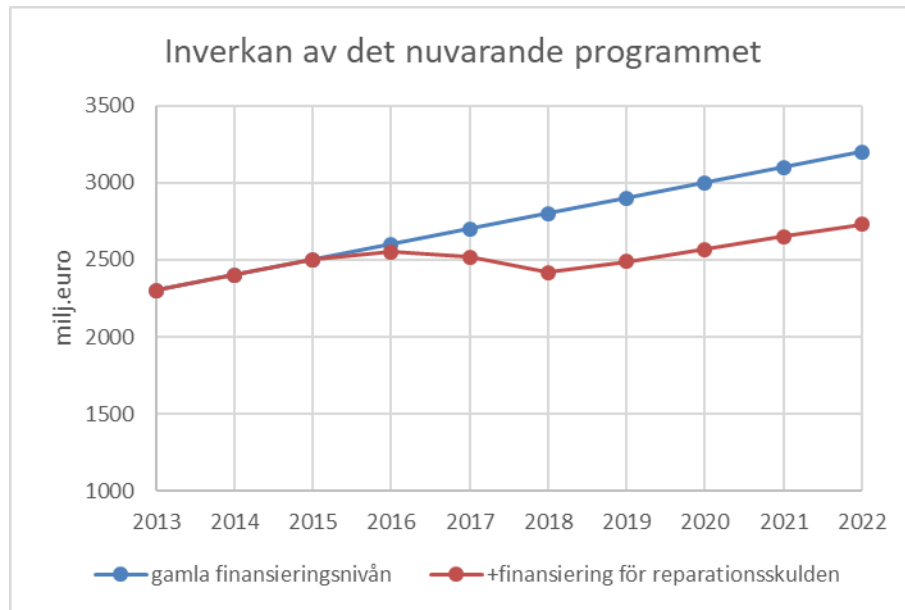
Det extra anslaget på 600 miljoner euro för att minska på transportnätets reparationsskuld har gett effekter redan första året. Åren 2016 - 2019 ska anslaget användas för att reparera trafikleder som tjänar pendeltrafiken och näringslivets transporter samt förbättrar trafiksäkerheten.

- Utifrån kundernas behov har vi tagit in i programmet vissa stora reparationer som vi vanligen inte har råd till. Nu har vägarna fått ett tjockare lager beläggingsmassa och genomgått konstruktiva reparationer som håller ut en längre tid. Det blir billigare att sköta och underhålla ett transportnät som är i bra skick, säger Männistö.



Reparationsskulden börjar växa igen, om inte finansieringen för bastrafikledshållningen ökas

- I början av regeringsperioden ökade reparationsskulden för trafiklederna med 100 M€/år - tilläggsfinansieringen stävjde tillfälligt ökningen av reparationsskulden
- Skulden hålls på en lägre nivå, men den börjar öka igen redan nästa år 2019





Erfarenheter av programmen



Erfarenheter av programmen för att minska reparationsskulden

- Tilläggsfinansieringen var verkligen nödvändig – man kunde åtgärda sådana objekt som annars inte skulle ha varit möjliga
- En märkbar del av finansieringen har också kunnat inriktas på att förbättra trafikmässiga förhållanden, inte enbart på att minska reparationsskulden
- Man borde inte ha öronmärkt alla projekt redan i början av programmet. Då skulle det ha varit lättare att svara på förändrade behov



Hur reparationsskulden hanteras i fortsättningen (1)

- Reparationsskulden måste minskas med eftertanke och **på lång sikt**
- Skulden bör minskas i synnerhet i det **centrala trafikledsnätet**, där man får den största nyttan
- På lågtrafikerade trafikleder minskas reparationsskulden genom att prioritera **näringslivets behov**
- En del av tilläggsfinansieringen bör användas för **små utvecklingsprojekt** där man förbättrar trafikmässiga förhållanden
- Minskningen av reparationsskulden bör inledas **så snart som möjligt**. Om man låter trafiklederna bli i alltför dåligt skick, kräver reparationen dyrare åtgärder
- Vid finansieringen måste man vara beredd på en **köpkraftskorrigerig** för att kompensera den ökade kostnadsnivån. På lång sikt är den genomsnittliga ökningen cirka 2 procent per år.



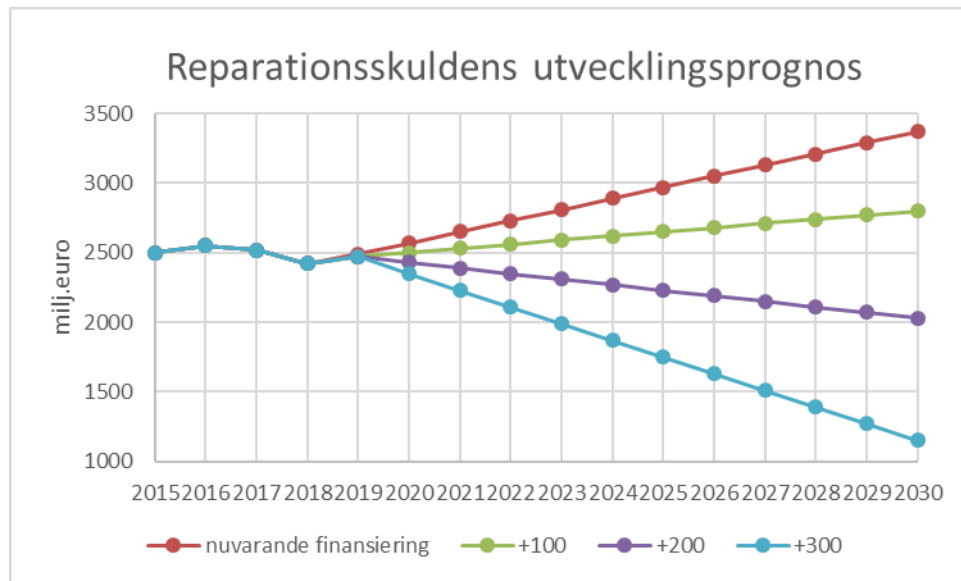
Hur reparationsskulden hanteras i fortsättningen (2)

- Fortsatt **långsiktig utveckling av infrastrukturförvaltningen**. Allt viktigare att effektivisera trafikledshållningen, bl.a. med hjälp av digitalisering. En långsiktig tillräcklig finansieringsnivå möjliggör effektiva åtgärder ur livscykelperspektiv.
- Objekten som åtgärdas väljs som en del av det övriga trafikledshållningsprogrammet för att säkerställa bl.a. **effektiv och ekonomisk upphandling**
- Fortlöpande **samarbete med intressegrupper** för att identifiera de viktigaste objekten.



Alternativa tillvägagångssätt

- Ramfinansiering 1020 milj. euro/år
- Tillägsfinansiering 100 milj./år
- Tillägsfinansiering 200 milj./år
- Tillägsfinansiering 300 milj./år





Sammandrag

- Reparationsskuldens nuvarande nivå är 2,5 miljarder euro
- Med de nuvarande programmen för att minska reparationsskulden har man kunnat stävja ökningen, men efter att programmen slutförts fortsätter skulden att öka med cirka 100 miljoner euro per år
- Den bästa lösningen för att hantera reparationsskulden är en långsiktig och tillräcklig ökning av finansieringsnivån. Tilläggsfinansiering behövs också för små förbättringsprojekt på trafiklederna
- Vid sidan av tilläggsfinansieringen förbättras också trafikledshållningens effektivitet genom fortlöpande och långsiktig utveckling av infrastrukturförvaltningen



Smarta leder och intelligent trafik - för dig



28.5.2018