

Finansutskottet

Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 (SRR 10/2025 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets trafikdelegation.

Sakkunniga

Trafikdelegationen har hört

- trafikråd Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- sektorchef, överstelöjtnant Tamio Salminen, Försvarsmakten
- utvecklingsdirektör Pipsa Eklund, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Jaakko Knuutila, Trafikledsverket
- ledande beredskapsexpert Katriina Viljanen, Försörjningsberedskapscentralen
- chef för samhällsrelationer Timo Anttila, VR-Group Abp
- chef för samhällsrelationer Ville Virtanen, Finavia Abp
- verkställande direktör, kapten Juhani Pakari, Scanwings Oy
- ledande sakkunnig Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Piia Karjalainen, Finlands Hamnar rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf.

Trafikdelegationen har fått ett skriftligt yttrande av

- finansministeriet
- Livskraftscentralen i Östra Finland
- Livskraftscentralen i Sydöstra Finland
- Livskraftscentralen i Mellersta Finland
- Livskraftscentralen i Lappland
- Livskraftscentralen i Sydvästra Finland

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

- Livskraftscentralen i Nyland
- Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab
- Livskraftscentralerna i Södra Österbotten och Österbotten
- Livskraftscentralen i Norra Finland
- Livskraftscentralen i Inre Finland
- Södra Karelens förbund
- Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- Kajanalands förbund
- Lapplands förbund
- Österbottens förbund
- Norra Karelens landskapsförbund
- Norra Österbottens förbund
- Norra Savolax förbund
- Satakunta förbund
- Finlands Kommunförbund
- Nylands förbund
- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- Skogsindustrin rf
- Cykelförbundet rf
- Suomen Paikallisiikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry
- Vägföreningen i Finland rf
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en strategisk plan för utvecklingen av trafiksystemet i Finland för de kommande tolv åren. Planen utarbetas i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Den första tolvåriga riksomfattande trafiksystemplanen från 2021 har fungerat som underlag för den reviderade planen. Omvärlden har dock förändrats avsevärt sedan 2021. Det förändrade säkerhetsläget till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och Finlands geopolitiska läge förutsätter en starkare förmåga än tidigare att trygga försörjningsberedskapen, den militära rörligheten samt trafikförbindelserna till Europa och världen. Finansutskottet noterar att också utsikterna för den offentliga ekonomin har försämrats betydligt och att en central utmaning är att trygga hållbarheten i de offentliga finanserna. Den finanspolitiska parlamentariska arbetsgruppen nådde i februari 2026 enighet om målet för det strukturella saldoto för nästa valperiod, vilket kommer att innebära betydande anpassningsåtgärder.

I den riksomfattande trafiksystemplanen ingår en bedömning av trafiksystemets nuläge och förändringarna i omvärlden, målen för det riksomfattande trafiksystemet samt ett åtgärdsprogram för hur de uppställda målen ska nås. I statens finansieringsprogram har de beräknade anslagsbehoven för utvecklingen av trafiksystemet sammanställts för åren 2026–2037. I finansieringsprogrammet baserar sig åren 2026–2029 på planen för de offentliga finanserna, med undantag av finansieringshelheten för militär rörlighet, för vilken det fattas ett separat

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

anslagsbeslut. I finansieringsprogrammet beaktas också regeringens tidsbundna investeringshelhet. Från och med 2030 höjs den totala finansieringsnivån måttligt, huvudsakligen för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

I trafiksystemplanen betonas att Finland aktivt bör påverka EU:s nästa budgetram så att den så väl som möjligt betjänar de nationella finansieringsbehoven och de trafikpolitiska målen (bl.a. militär rörlighet, ERTMS-utveckling, utveckling av distributionsinfrastrukturen och beaktande av vintersjöfarten). Staten strävar efter att i stor utsträckning utnyttja också EU:s övriga finansieringsinstrument och eventuell finansiering som är tillgänglig via Nato.

Finansutskottet anser att det är viktigt att den långsiktiga trafiksystemplaneringen fortsätter med beaktande av förändringarna i omvärlden. Målen för det riksomfattande trafiksystemet (funktion, säkerhet, hållbarhet) och de synvinklar som förenar dem (effektivitet, tillgänglighet, resiliens) är motiverade och ändamålsenliga. Finansutskottet behandlar redogörelsen ur sitt eget ansvarsområdes perspektiv och koncentrerar sig särskilt på redogörelsens budgetekonomiska konsekvenser.

Utskottet anser det vara viktigt att man i den riksomfattande trafiksystemplanen strävar efter att beakta den offentliga ekonomins bärkraft. Vid utskottets sakkunnigutfrågning påpekades dock att planens mål och resurser delvis står i strid med varandra. Finansieringsprogrammet är otillräckligt i förhållande till målen och behoven särskilt under de första åren av planeringsperioden. Utskottet konstaterar att även om finansieringsprogrammet under de första åren är knappt tilltaget och inte kommer att räcka till för alla motiverade behov, måste man se till att de kritiska utvecklings- och förbättringsprojekten genomförs. Finansieringsnivån för trafiken bör också vara så jämn och förutsägbar som möjligt. Långsiktiga riktlinjer för finansieringen bidrar till att aktörerna inom sektorn kan förbereda sig för framtiden och planera sin egen verksamhet. Med tanke på riksdagens budgetmakt är det bra att det i planen har fastställts att besluten om finansieringen fattas i budget- och ramprocesserna.

Tilläggsfinansieringen fokuserar på hanteringen av det eftersatta underhållet av trafikledsnätet, försörjningsberedskapen och den militära rörligheten. Detta är motiverat, anser utskottet. En tillräcklig finansiering av basunderhållet av transportinfrastrukturen måste tryggas och därför är det bra att de ökade anslagen i finansieringsprogrammet från och med 2030 riktas särskilt till ombyggnad och grundläggande förbättring av befintlig infrastruktur.

Med beaktande av de svaga statsfinanserna är det enligt utskottet viktigt att EU-finansieringen och Natos finansieringskällor utnyttjas fullt ut, vilket också förutsätter att tillräcklig beredskap för projektplanering och behövlig nationell finansiering tryggas.

Finansiering av basunderhåll av transportinfrastrukturen

I den riksomfattande trafiksystemplanen höjs finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen med 460–580 miljoner euro åren 2030–2037, varvid den årliga finansieringsnivån stiger från cirka 1,74 miljarder euro till cirka 1,86 miljarder euro. Från och med 2030 reserveras i genomsnitt 50 miljoner euro av det årliga anslaget för basunderhåll för små förbättringsåtgärder. Finansieringsnivån sjunker dock före det och är mycket knapp 2027–2029.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

Det här beror dels på att finansieringen via regeringens investeringsprogram upphör, dels på den låga anslagsnivån i planen för de offentliga finanserna 2026–2029.

Det eftersatta underhållet av trafikledsnätet uppgick vid utgången av 2025 till ungefär 4,3 miljarder euro.¹ På vägarna gäller det eftersatta underhållet särskilt beläggningar på lågtrafikerade landsvägar och landsvägsbroar. I fråga om bannätet finns det eftersatt underhåll inte bara på lågtrafikerade delar av nätet utan också på stambanenätet. Den knappa finansieringen under den riksomfattande trafiksystemplanens första år beräknas leda till att det eftersatta underhållet ökar till över 5,0 miljarder euro före 2030. Målet är att dämpa ökningen av det eftersatta underhållet på de delar av trafikledsnätet som har störst genomslag och att trygga fungerande trafikleder med beaktande av i synnerhet näringslivets centrala behov.

Enligt utskottets uppgifter kommer trafikledernas försämrade skick att sänka servicenivån för den dagliga trafiken utanför det livligt trafikerade huvudledsnätet. Fram till 2030 är finansieringsnivån så låg att man eventuellt blir tvungen att avbryta reparationsprojekt på bannätet, samtidigt som det inte är möjligt att inleda ombyggnadsprojekt på lågtrafikerade vägar. Också efter nivåhöjningen fortsätter det eftersatta underhållet att öka och det beräknas vara cirka 6 miljarder euro 2037.

Utskottet konstaterar att basunderhållet av transportinfrastrukturen utgör grunden för ett fungerande och tillgängligt trafiksystem. Därför är det väsentligt att säkerställa en tillräcklig, förutsägbar och långsiktig finansieringsnivå. Tilläggsfinansieringen för basunderhållet av transportinfrastrukturen är mycket viktig, framhåller utskottet. Problemet är emellertid att anslagsökningen görs för sent med tanke på en effektiv egendomshantering. Om reparationerna fördröjs är konstruktionerna i allt sämre skick och kostnaderna för reparationsarbetet större än om reparationerna genomfördes enligt den optimala tidtabellen.

Utskottet betonar att det eftersatta underhållet av trafikledsnätet varit en kronisk utmaning under flera valperioder. Nivån på det eftersatta underhållet påverkas också av kostnadsutvecklingen. Ökningen av det eftersatta underhållet har dämpats närmast av separat tilläggsfinansiering i slutet av förra årtiondet och 2024–2025. För att dämpa ökningen av det eftersatta underhållet behövs till exempel ny beläggning på landsvägar motsvarande cirka 4 000 kilometer per år. Den nivån har uppnåtts endast några gånger under de senaste 20 åren.

Finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen bör dimensioneras långsiktigt och så att också medeltrafikerade och lågtrafikerade vägar kan repareras i tillräcklig utsträckning. Konsekvenserna av vägnas dåliga skick accentueras i områden där andelen lågtrafikerade vägar är stor, såsom i östra och norra Finland. Utskottet påminner om att det lågtrafikerade vägnätet, nätet av enskilda vägar medräknat, har en central betydelse bland annat för näringslivet, försörjningsberedskapen, invånarna på landsbygden och turismen.

Utskottet betonar att ombyggnaden av det centrala bannätet bör ses som en del av finansieringshelheten för basunderhållet av transportinfrastrukturen. En funktionssäker

¹ Av det eftersatta underhåller på 4 281 miljoner euro var landsvägnas andel 2 639 miljoner euro, järnvägarnas andel 1 631 miljoner euro och vattenledningarnas andel 28 miljoner euro.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

spårinfrastruktur med tillräcklig kapacitet är väsentlig för smidiga transporter, näringslivet och försörjningsberedskapen. Uppmärksamhet bör också fästas vid flaskhalsar i trafiken och problem med trafikkapaciteten. Stambanan från Helsingfors till Uleåborg är Finlands livligast trafikerade bansträcka och det är nödvändigt att utveckla den, liksom också flygbanan. Dessutom krävs det åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten på bland annat Savolaxbanan och Karelska banan, som är viktiga för näringslivets transporter.

Utskottet välkomnar avsikten att reservera finansiering för små investeringar för att förbättra trafikledsnätet. Små projekt som riktas rätt kan förbättra trafiksäkerheten och stödja hållbar trafik och näringslivets verksamhetsförutsättningar.

Utskottet fäster också uppmärksamhet vid kvaliteten på väghållningen. Till exempel bör det finnas lämpliga arbetsmetoder och verktyg för skötseln av det sekundära vägnätet, däribland väghyvlar. Utskottet begär att kommunikationsministeriet före utgången av 2026 lämnar en utredning om hur tidigare beslut om konkurrensutsättningar, underleveranser och arbetssätt har bidragit till att nivån på vägnätet har försämrats och vilka lärdomar det finns att dra av dem.

Finansiering för utveckling av trafikledsnätet

Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen uppgår finansieringen för utveckling och förbättring av trafikledsnätet under planeringsperioden till cirka 6,3 miljarder euro (inklusive sådana projekt enligt regeringsprogrammets investeringsprogram som ännu inte påbörjats samt det årliga anslaget på 50 miljoner euro för basunderhåll). Av den helheten har ungefär hälften, alltså cirka 3,5 miljarder euro reserverats för projekt som det redan fattats beslut om.

Enligt utredning till utskottet uppgick det obundna anslaget för utveckling av trafiknätet 2026–2029 till endast 82,3 miljoner euro när finansieringsprogrammet utarbetades. Åren 2030–2037 ligger det obundna anslaget på cirka 2,1 miljarder euro, vilket är 222–284 miljoner euro per år. Av denna finansiering reserveras enligt trafiksystemplanen i genomsnitt 50–100 miljoner euro per år för utvecklingsprojekt i MBT-stadsregionerna från och med 2028. Finansieringen för utveckling av de banförbindelser som projektbolagen ansvarar för ingår inte i den ekonomiska ramen för planen. Beslut om förverkligande av de banavsnitt som projektbolagen ansvarar för fattas separat i den beslutsprocess som hänför sig till projektbolaget.

Utskottet noterar att andelen finansiering som bundits till redan påbörjade projekt är betydande och att den obundna finansiering som är avsedd för nya projekt är klart mindre än i den föregående riksomfattande trafiksystemplanen. Utvecklingsfinansieringen räcker alltså bara till de allra viktigaste nya projekten. Enligt utskottets uppgifter kan den knappa finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen dessutom leda till att man blir tvungen att rikta utvecklingsfinansiering också till stora och brådskande ombyggnadsprojekt. Utskottet påpekar att även om det i det nuvarande ekonomiska läget är utmanande att i betydande grad öka utvecklingsfinansieringen för trafikledsnätet, bör man å andra sidan beakta att infrastrukturprojekten ofta stöder Finlands tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning. Särskild uppmärksamhet måste fästas vid prioritetsordningen för projekten.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

En central prioritet är investeringen för att modernisera och bygga om tågkontrollen inom järnvägstrafiken (det så kallade Digispår-projektet), vars finansiering har beaktats i ovan nämnda projekthelhet på cirka 3,5 miljarder euro. Det har reserverats totalt cirka en miljard euro för reformen av tågkontrollsystemet 2026–2037, men genomförandet fortsätter också efter 2037 och de totala kostnaderna beräknas ligga på cirka 1,2 miljarder euro. Utskottet konstaterar att investeringen är nödvändig, eftersom det nuvarande tågkontrollsystemet närmar sig slutet av sin tekniska livslängd, vilket oundvikligen kommer att medföra betydande kostnader. Projektet är väsentligt för trafiksäkerheten och för en smidig och punktlig tågtrafik. Dessutom kan det genom projektet bli möjligt att på vissa banavsnitt öka tågutbudet som en del av andra åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten.

Militär rörlighet och dubbla användningsområden

Finlands medlemskap i Nato, Finlands ställning som stat vid EU:s yttre gränser och det förändrade geopolitiska läget förutsätter att trafiksystemet också betjänar omfattande förflyttning av trupper och materiel. Behoven hänför sig bland annat till förbättring av broarnas bärförmåga, lösningar som gäller spårvidden, utveckling av lastningsplatser, utveckling och förbättring av landsvägsförbindelser, banförbindelser och vattenleder som är viktiga för den militära rörligheten, tryggande av tillgången till reservvägbaser och dubbel användning av logistiska knutpunkter.

I den riksomfattande trafiksystemplanen beräknas finansieringsbehovet för den militära rörligheten vara cirka 3,5 miljarder euro, men finansieringsbehovet ingår inte i planen för de offentliga finanserna 2026–2029 eller i ovan nämnda helhet på cirka 6,3 miljarder euro. I den militära rörligheten ingår också objekt som inte hör till statens trafikledsnät (t.ex. hamnar). Projekten ska genomföras stegvis med hjälp av olika budgetmoment och finansieringskällor, såsom EU- och Nato-finansiering. Avsikten är att de första besluten fattas under 2026.

Utskottet konstaterar att det i det nuvarande geopolitiska läget är motiverat att utveckla trafiksystemet också utifrån behoven av militär rörlighet. Särskild uppmärksamhet bör dock fästas vid dubbla användningsområden, alltså ska de projekt som genomförs också stödja den civila användningen av trafikinätet, försörjningsberedskapen och näringslivets behov. Till exempel betjänar förbättringarna av broar också specialtransporter, och allmänt taget är det befogat att fästa uppmärksamhet vid hur rutterna för specialtransporter fungerar. Utskottet fäster dessutom uppmärksamhet vid utvecklingen av de öst-västliga förbindelserna inom landet, såväl på landsvägarna som på järnvägarna. Det är också viktigt att säkerställa att spårtrafiken fungerar också vid störningar till exempel med hjälp av diesellok.

Finansieringsbehovet för den militära rörligheten som helhet är stort och Finland bör aktivt påverka möjligheterna till EU-finansiering med hänsyn till Finlands särskilda förhållanden och särställning. Beredningen av projekten och säkerställandet av en tillräcklig självfinansieringsandel bör framskrida enligt en tidtabell som möjliggör en så omfattande extern finansiering som möjligt. Utskottet anser dock att det är viktigt att genomförandet av projekt för militär rörlighet inte främjas genom att andra i finansieringsprogrammet fastställda anslag för trafiken minskas.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

Farleder, sjöfart och hamnar

Trafiksystemplanen tar fasta på sjöfartens centrala roll och Finlands beroende av sjötransporter. Av de ton som transporteras i utrikeshandeln fraktas 96 procent sjövägen. Tillförlitliga sjötransporter utan avbrott och året runt är av avgörande betydelse för tillgängligheten och försörjningsberedskapen. Trafiksystemplanen tar fasta på utmaningar bland annat i anslutning till vintersjöfarten och den begränsade tillgången och det höga priset på nya, mer hållbara bränslen. Finansieringen av vintersjöfarten ökas mot slutet av planeringsperioden med beaktande av behovet av att förnya materielen och tjänsteavtalen om isbrytning. Tilläggskostnaderna för staten beräknas uppgå till cirka 30 miljoner euro per år och de ingår i finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen.

Utskottet ser positivt på att sjötransporternas (inkl. vintersjöfartens) centrala roll lyfts fram i planen. Det är viktigt att sörja för finansieringen av vintersjöfarten och utskottet konstaterar att också behoven inom detta delområde ytterligare framhäver att särskild uppmärksamhet bör fästas vid en tillräcklig nivå på basunderhållet av transportinfrastrukturen.

Hamnarna fungerar som knutpunkter mellan sjöfarten och inlandslogistiken. Vid utskottets sakkunnigutfrågning betonades också hamnarnas centrala betydelse för den övergripande säkerheten och försörjningsberedskapen. När det gäller att säkerställa tillgången till EU-finansiering för utveckling av den militära rörligheten är det viktigt att sträva efter att de hamnar som har en roll i den militära rörligheten erkänns som berättigade till EU-finansiering. En del av dessa hamnar ingår inte i det transeuropeiska transportnätet, vilket är en förutsättning för finansiering via EU:s finansieringsinstrument Fonden för ett sammanlänkat Europa. Det har varit det viktigaste finansieringsinstrumentet för den offentliga sektorn när det gäller investeringar i infrastruktur och ren omställning i hamnarna.

Utskottet fäster också uppmärksamhet vid transporter på de inre vattenvägarna, som även i fortsättningen bör beaktas som en del av trafiknätets strategiska helhet. En fungerande inlandssjöfart tryggar utsläppssnåla råvarutransporter inom skogsindustrin och är en viktig livskraftsfaktor i östra Finland. Framtida alternativ för transporter på inre vattenvägar bör utredas.

Understöd för trafiken

Enskilda vägar. Åren 2026–2029 uppgår statsunderstöden för enskilda vägar till i genomsnitt 6,7 miljoner euro per år, men nivån varierar (nivån är lägre de år som fokus ligger på att främja gång och cykling). Från om med 2030 ska anslagsnivån ligga på 4 miljoner euro. I trafiksystemplanen anges att behovet av att ändra lagen om enskilda vägar (inbegripet möjligheterna att ta fram en modell med statsborgen för väglagens lån) kartläggs i samband med ett lagstiftningsprojekt. Samtidigt görs även en granskning av om stödet för privata landsvägsfärjor kan skiljas åt från paketet av understöd till enskilda vägar.

Utskottet anser det vara viktigt att statens understödsnivå höjs från och med 2030, men konstaterar att det nuvarande läget är mycket utmanande. Vid utskottets utfrågning har det framförts att nivån på understöden för enskilda vägar 2026–2029 endast räcker till broprojekt och privata landsvägsfärjor. Understödet till vägarna är alltså beroende av kommunala bidrag fram till

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

2030. Utmaningen är att variationen mellan kommunerna är stor. Utskottet välkomnar att modellen med statsborgen för väglagens lån utreds, eftersom det för närvarande har varit svårt att få banklån.

Främjande av gång och cykling. Utvecklingen av trygg gång- och cykeltrafik är viktig för att främja aktiv mobilitet och stöder också uppnåendet av utsläppsmålen. Det gatunät som förvaltas av kommunerna spelar en viktig roll när det gäller att främja gång och cykling. Statsunderstödsnivån är i genomsnitt 1,8 miljoner euro per år 2026–2029 och understöd beviljas endast vartannat år. Anslagsnivån höjs till 2 miljoner euro från och med 2030. Dessutom kan kommunerna främja gång och cykling som en del av Finlands sociala klimatplan 2026–2030 (uppskattningsvis sammanlagt 52,5 miljoner euro).

Utskottet noterar att finansieringen för att främja gång och cykling är på en betydligt lägre nivå än i den föregående planen, vilket innebär att infrastrukturen för gång och cykeltrafik utvecklas stegvis och långsamt.

Kollektivtrafiken

För att trafiksystemet som helhet ska vara fungerande är det viktigt att sörja för kollektivtrafiken på landsvägar, på spår och i luften. Utskottet betonar det tillgänglighetsmål på tre timmar som också skrivits in i den tidigare trafiksystemplanen. Fungerande förbindelser är viktiga bland annat för arbetskraftens rörlighet och turismen och de stöder på så sätt också näringslivets verksamhetsmöjligheter. Trafiksystemplanen tar fasta på att människornas behov av att röra sig ändras till följd av exempelvis befolkningens åldrande, urbaniseringen och den tekniska utvecklingen, som möjliggjort nya sätt att arbeta. I planen lyfts också fram att växthusgasutsläppen från trafiken bör kunna minskas ytterligare för att de nationella åtagandena om minskade utsläpp från trafiken ska kunna nås. Hållbar kollektivtrafik spelar en viktig roll i detta sammanhang.

Busstrafik. I trafiksystemplanen föreslås en stödnivå på 51,6 miljoner euro per år för busstrafiken fram till 2030. Finansieringen täcker statsunderstöden för kollektivtrafiken i stora och medelstora stadsregioner och i mindre kommuner samt den regionala kollektivtrafik som Transport- och kommunikationsverket upphandlar och som i regel samfinansieras av kommunerna. Dessutom har det för den regionala och lokala trafiken planerats ett tillägg på sammanlagt 93 miljoner euro 2026–2032 via den sociala klimatplanen.

Utskottet konstaterar att den statliga finansieringen länge har varit rätt så stabil trots att kostnaderna inom sektorn har ökat betydligt. Inom den busstrafik som staten upphandlar har man därmed varit tvungen att sänka servicenivån, medan man vid gemensamma upphandlingar har behövt öka kommunernas finansieringsandel. Mellan 2026 och 2029 väntas ytterligare nedskärningar i servicenivån inom den busstrafik som Transport- och kommunikationsverket upphandlar i de områden där det inte är möjligt att få finansiering via Finlands sociala klimatplan. Situationen är utmanande också i växande städer där en fungerande kollektivtrafik är viktig för utsläppshanteringen och för att säkerställa att den dagliga trafiken löper smidigt. Enligt trafiksystemplanen anvisas från och med 2030 årlig tilläggsfinansiering på 10 miljoner euro för regional och lokal trafik.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

Persontågstrafik. I finansieringsprogrammet finns anslag för upphandling av tågtrafik endast för åren 2026–3020. Under den tiden ökar anslagen från dryga 50 miljoner euro per år till dryga 66 miljoner euro per år (inkl. ersättningar till materielbolaget). Vid utskottets sakkunnigutfrågning framfördes det att denna finansiering inte kommer att vara tillräcklig med beaktande av förlängningen av livscykeln för materiel och nödvändiga materielinvesteringar. Finansieringsbehovet från och med 2031 klarnar först efter konkurrensutsättning, och därför har den helheten inte beaktats i finansieringsprogrammet. Det är sannolikt att kostnaderna fortsätter stiga betydligt på 2030-talet.

Utskottet påpekar att järnvägstrafiken är en av de mest utsläppsnåla transportformerna och det är viktigt att fortsätta elektrifieringen av tågtrafiken. Tågresorna har ökat kraftigt inom fjärrtrafiken i Finland. Till exempel bör de ökande resorna med natt- och biltåg i Norra Finland tas i beaktande vid anskaffningen av materiel. Upphandlingen av tågtrafik kan öka, eftersom många regioner vill starta upp regional persontågstrafik. Det förutsätter dock finansiering från städerna och kommunerna. Staten har förbundit sig att finansiera endast den tågtrafik som i nuläget upphandlas, och också för den behövs betydande tilläggsfinansiering under 2030-talet. Utskottet noterar att konkurrensutsättningen efter 2030 kommer att innebära betydande strukturella förändringar som kräver omsorgsfull beredning så att också regionerna har en genuin möjlighet att delta.

Köp av flygtrafiktjänster och flygplatsnätet

En utgångspunkt för planeringen av flygtrafiken i den riksomfattande trafiksystemplanen är att marknaden styr. I nuläget finns det emellertid begränsat med marknadsbaserad flygtrafik inom landet. Av trafiksystemplanen framgår att passagerarmängderna uppvisat en nedåtgående trend på flera flygplatser i Finland i flera årtionden redan före coronapandemin, bland annat på grund av befolkningskoncentrationen, åldersstrukturen i regionerna och de minskade arbetsrelaterade resorna. Enligt uppgifter till utskottet har situationen dock förändrats och passagerarantalet har ökat efter coronapandemin. I Finland är passagerarantalet i fråga om såväl inrikes- som utrikesflygen dock fortfarande inte på samma nivå som 2019, det vill säga före coronapandemin. I övriga Europa är situationen en helt annan. Turismen är viktig för att flygtrafiken ska öka och i nuläget ökar flygresorna inom landet särskilt i norra Finland.

I trafiksystemplanen tryggas landskapsflygen till Karleby-Jakobstad flygplats, Joensuu flygplats, Kajana flygplats, Jyväskylä flygplats, Kemi-Torneå flygplats och Björneborg flygplats fram till början av 2028. Dessutom understöds flygen till Nyslott och mellan Mariehamn och Stockholm med offentliga medel. Totalt 45,4 miljoner euro har reserverats för upphandling av flygtrafiken 2026–2029. Förbindelserna medför förluster för Finavia på grund av underhållet av flygplatserna. Vid fortsatta förhandlingar eftersträvas en avtalsmodell som behandlar städerna lika. Förutsättningarna för nya verksamhetsmodeller för flygtrafik på marknadsvillkor utreds också.

Utskottet instämmer i det som nämns i trafiksystemplanen om att flygtrafiken har en viktig betydelse för rörligheten inom landet och för att företagets arbetstagare och experter ska kunna resa till och från andra länder. Ekonomisk tillväxt uppstår genom aktiv export, som ofta också kräver internationell flygtrafik. Utskottet betonar att flygtrafikens viktigaste samhällsliga betydelse kan anses vara att den har omfattande effekter på ekonomin och tillväxten inom olika

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

branscher. Enligt utredning till utskottet kommer 71 procent av Finlands exportinkomster från landskapen, alltså är det av central betydelse för nationalekonomin att landskapsflygen och de regionala flygplatserna utvecklas.

Utskottet konstaterar att det enligt utskottets uppgifter är möjligt att utvidga flygtrafiken som drivs på marknadsmässiga villkor, om utvecklingen görs förnuftigt och marknadsekonomiska hinder undanröjs. Landskapsflygen bör understödjas systematiskt och ändamålsenligt så att man efter en övergångsperiod kan återgå till flygtrafik som drivs på marknadsmässiga villkor. Utskottet påpekar att mellan 1998 och 2011 var flygtrafiken inom landet heltäckande och lönsam och det gick dagligen 4–6 flyg till de regionala flygplatserna. Detta var möjligt med ändamålsenlig materiel, varvid också utsläppen från flygtrafiken per passagerare var skäliga.

Sett ur ett internationellt perspektiv är det exceptionellt att utvecklingen av landskapsflygen har stagnerat i Finland. Till exempel i Sverige och Norge har trafiken på de regionala flygplatserna ökat i samma takt som på de stora flygplatserna, till skillnad från i Finland. Utbud skapar efterfrågan också när det gäller inrikesflyg. Passagerarantalet har förutsättningar att öka mångdubbelt, bara antalet flygförbindelser inom landet ökar och tidtabellerna planeras så att de betjänar näringslivet och andra resenärer.

Utskottet anser att ett tillräckligt heltäckande flygplatsnät är ytterst viktigt för tillgängligheten, näringslivet och försörjningsberedskapen. Det bör också noteras att särskilt de flygplatser som är centrala för turismen har den kapacitet som behövs för att ta emot flyg och passagerare, också från länder utanför Schengenområdet.

Digitalisering och forskningsverksamhet

Enligt trafiksystemplanen säkerställs trafiksystemets funktion genom att digitaliseringen och informationen utnyttjas fullt ut. Utskottet betonar vikten av digitalisering och utnyttjande av information i en situation där hållbarheten i de offentliga finanserna ställer strikta ramar för utvecklingen av trafiksystemet. Genom ökad digitalisering och automatisering samt omfattande utnyttjande av information kan trafiksystemets funktion, säkerhet och hållbarhet främjas på ett kostnadseffektivt sätt. Uppmärksamhet bör också fästas vid cybersäkerheten.

Också forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamheten (FoUI) bör nämnas bland förvaltningsområdets viktigaste åtgärdshelheter. I euro är det inte fråga om stora anslagsbehov, men långsiktig och målmedveten FoUI-verksamhet kan ge produktivitetsvinster som i framtiden minskar trycket bland annat på finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen.

Avslutningsvis

Utskottet har gjorts uppmärksam på att konsekvensbedömningen av den riksomfattande trafiksystemplanen görs i enlighet med SMB-lagen. Den konsekvensbedömningen lämpar sig inte till alla delar för en strategisk plan som den riksomfattande trafiksystemplanen, bland annat när det gäller projektbaserad konsekvensbedömning. Bedömningen bör fokusera på konsekvenser som är strategiskt väsentliga och betydande för trafiksystemet och dess utveckling.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

I nuläget uppmärksammas inte i tillräcklig mån konsekvenserna bland annat för regionutvecklingen, den regionala ekonomin och tillgängligheten.

Slutligen lyfter utskottet fram behoven av att se över finansieringen av trafiken och beskattningen. Enligt uppgift har trafikskatterna sjunkit i förhållande till bnp från 2,2 till 1,4 procent 2016–2024, och de kommer enligt prognoserna att sjunka ytterligare till cirka 1 procent 2030. Skatteintäkterna från trafiken har minskat reellt med cirka 1,7 miljarder euro sedan 2016. Ändringen beror bland annat på beskattningens styreffekt på utsläppen, utvecklingen av energieffektiviteten inom transportsektorn, elektrifieringen och skattelättnader. Utskottet betonar att skatteintäkterna från trafiken har minskat redan under en längre tid. Ändå har man ännu inte funnit några nya modeller eller metoder för att reformera beskattningen och finansieringen av trafiken.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 24.3.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Markus Lohi cent
medlem Otto Andersson sv
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Timo Heinonen saml
medlem Jari Koskela saf
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Joonas Räsänen sd
medlem Hanna Sarkkinen vänst
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Ville Valkonen saml
medlem Pia Viitanen sd
ersättare Sanna Antikainen saf
ersättare Janne Jukkola saml
ersättare Riitta Kaarisalo sd
ersättare Eeva Kalli cent
ersättare Mikko Lundén saf
ersättare Lauri Lyly sd.

Utlåtande FiUU 1/2026 rd

Sekreterare var

utskottsråd Jonna Berghäll.