

## Kommunikationsutskottet

### Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026—2037

#### INLEDNING

##### *Remiss*

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

##### *Utlåtande*

Finansutskottet har i enlighet med riksdagens beslut lämnat utlåtande (FiUU 1/2026 rd) i ärendet och utlåtandet har bifogats till detta betänkande.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- trafikråd Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- äldre avdelningsstabsofficer Mikko Kuokka, försvarsministeriet
- avdelningschef Suvi Jousmäki, Transport- och kommunikationsverket
- överinspektör Niklas Virkkala, Tillstånds- och tillsynsverket
- branschdirektör Jaakko Knuutila, Trafikledsverket
- ledande beredskapsexpert Katriina Viljanen, Försörjningsberedskapscentralen
- verkställande direktör Vesa Silfver, Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- branschdirektör (Helsingfors) Ville Lehmuskoski, C21 - Finlands 21 största städer
- specialsakkunnig Pauliina Forsman, Åbo regiontrafik Föli
- direktör Jorma Mäntynen, Destia Ab
- kommunikations- och PR-chef Jessica Diktonius, Finavia Abp
- chef för samhällsrelationer Anna Sotaniemi, Finnair Abp
- verkställande direktör Pia Julin, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab
- strategi- och kommunikationsdirektör Mikko Saariaho, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab
- chef för samhällsrelationer Timo Anttila, VR-Group Abp
- forskargrupperchef Fanny Malin, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- verkställande direktör Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- ledande sakkunnig Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Jarmo Matilainen, Finnet-förbundet rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf
- ledande trafikexpert Hanna Kalenoja, Centralhandelskammaren

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

- branschchef Ville Järvinen, Koneyrittäjät ry
- verkställande direktör Pasi Anteroinen, Trafikskyddet
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- verkställande direktör Outi Nietola, Logistiikkayritysten Liitto ry
- jurist Sami Hämäläinen, Turism- och Restaurangförbundet rf
- logistikchef Ilkka Hamunen, Skogsindustrin rf
- verksamhetsledare Hemmo Rättyä, Cykelförbundet rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto – Finlands Lokaltrafikförbund ry
- verkställande direktör Piia Karjalainen, Finlands Hamnar rf
- verkställande direktör Annukka Mickelsson, Suomen Taksiliitto ry
- direktör Liisa-Maija Thompson, Vägföreningen i Finland rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- verksamhetsledare Merja Salmi-Lindgren, Vattenvägar i Finland rf
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto – ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Meteorologiska institutet
- Södra Karelens förbund
- Östra Finlands landskapsförbund
- Kajanalands förbund
- De sex största städerna
- Landskapsförbunden för Västra Finland
- Norra Savolax förbund
- Tammerforsregionens kollektivtrafik (NYSSE)
- DNA Ab
- Elisa Abp
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Automobilförbundet rf
- FiCom rf
- Raide-, energia-, liikenne- ja kiinteistöalojen ammattilaiset JHL ry
- RPAS Finland ry
- Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry
- Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry
- Företagarna i Finland rf
- Teknologiindustrin rf
- Handikappforum rf.

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

#### *Allmänt*

(1) I redogörelsen presenteras en riksomfattande trafiksystemplan (Trafik 12), som är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet under de kommande tolv åren. Den har utarbetats i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Planen innehåller en bedömning av trafiksystemets nuläge, mål för utveckling av systemet, ett åtgärdsprogram och statens finansieringsprogram för 2026—2037.

(2) Planen syftar till att uppdatera den första riksomfattande trafiksystemplanen från 2021, och enligt redogörelsen har planen utarbetats med beaktande av den betydligt förändrade omvärlden inklusive det geopolitiska läget, förändringarna i säkerhetsmiljön och den tekniska utvecklingen inom trafiken.

(3) Utskottet har hört ett stort antal sakkunniga från myndigheter, näringslivet, forskningsinstitut och organisationer inom transport- och kommunikationsbranschen. De sakkunniga betonade bland annat hur viktigt det är för samhällsekonomin att trafikledsnätet är i skick, att logistiken fungerar och att Finland är tillgängligt. Flera sakkunniga har också fäst uppmärksamhet vid trafiksystemets ökande betydelse med tanke på försörjningsberedskapen och landets övergripande säkerhet.

(4) Utskottet anser att statsrådets redogörelse som helhet är ett viktigt och behövligt strategiskt dokument. Den riksomfattande trafiksystemplanen är ett centralt verktyg för långsiktig utveckling av Finlands trafiksystem, och dess betydelse accentueras särskilt i den förändrade säkerhetspolitiska miljön och omvärlden.

(5) Utskottet välkomnar att beredningen av planen enligt uppgift har utgått från ett brett informationsunderlag och parlamentarisk beredning. I samband med behandlingen av ärendet har det dock framförts att den parlamentariska arbetsgruppens inflytande på slutresultatet kan ha förblivit relativt begränsat. Utskottet betonar att den långsiktiga planeringen av trafiksystemet i fortsättningen i allt högre grad bör genomföras som en parlamentarisk process för att trafikpolitiken ska vara så långsiktig som möjligt och sträcka sig över regeringsperioderna.

(6) Sakkunniga har också ansett det vara bra att man i trafiksystemplanen identifierar olika befolkningsgruppers transportbehov och att exempelvis personer med funktionsnedsättning uttryckligen beaktas som en användargrupp. Utskottet anser att tillgänglighet är ett viktigt perspektiv som bör beaktas på ett heltäckande sätt när trafiksystemet utvecklas.

(7) Utskottet välkomnar att redogörelsen i hög grad behandlar utvecklingen av trafiksystemet också ur miljömålen och hållbarhetens synvinkel. När det gäller utskottets ståndpunkter om miljömålen och utveckling av ett hållbart trafiksystem hänvisar utskottet till sina färska utlåtanden om den nationella energi- och klimatstrategin (KoUU 4/2026 rd — SRR 8/2025 rd) och om klimatplanen på medellång sikt (KoUU 5/2026 rd — SRR 9/2025 rd). Kommunikationsutskottet påpekar att det med tanke på både klimatmålen och

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

försörjningsberedskapen är viktigt att bedriva en trafikpolitik som minskar det finländska trafiksystemets beroende av fossil energi.

### *Utveckling av trafiksystemet och utmaningar med finansieringen*

(8) I redogörelsen ställs tre sinsemellan prioriterade mål upp för det riksomfattande trafiksystemet: funktion, säkerhet och hållbarhet. De aspekter som förenar dessa mål är effektivitet, tillgänglighet och resiliens. Utskottet anser att de uppställda målen är motiverade, men betonar att tillgängligheten är särskilt viktig för näringslivet och medborgarna i vårt glesbefolkade land med långa avstånd.

(9) Utskottet konstaterar att det krävs förutsägbar och tillräcklig finansiering för att trafiksystemet ska kunna utvecklas långsiktigt. Med tanke på trovärdigheten och förutsägbarheten i planeringen av trafiksystemet är det viktigt att planens mål, åtgärder och finansiering bildar en sammanhängande helhet.

(10) Sakkunniga tog under utfrågningen upp att den allmänna utvecklingen ser ut att vara att finansieringsansvaret när det gäller utveckling av trafiksystemet i högre grad än tidigare har överförts till lokal nivå. Finansieringen av nya utvecklingsprojekt och möjligheterna att genomföra dem minskar ytterligare när man måste prioritera nödvändigt basunderhåll av transportinfrastrukturen och hantering av eftersatt underhåll. Sakkunniga ansåg att det är särskilt viktigt att staten förbinder sig till utvecklingsprojekt på ett långsiktigt och förutsägbart sätt.

(11) Utskottet känner igen de begränsningar för utvecklingen av trafiksystemet som beror på statsfinanserna och deras bärkraft. Därför betonar utskottet behovet av att fullt ut utnyttja Europeiska unionens finansieringsmöjligheter och den finansiering som Nato eventuellt kan erbjuda samt behovet av att finna alternativa finansieringsmodeller och metoder för att få investeringskapital också för projekt och utveckling inom transportsektorn. Finansutskottet framhåller i sitt utlåtande FiUU 1/2026 rd — SRR 10/2025 rd att för att EU-finansieringen och Natos finansieringskällor ska kunna utnyttjas fullt ut krävs det att tillräcklig beredskap för projektplanering och nationell medfinansiering tryggas. Vidare tar finansutskottet i sitt utlåtande allmänt upp utvecklingen mot minskande skatteintäkterna från trafiken samt behovet av att reformera finansieringen och beskattningen av trafiken. Utskottet anser att finansutskottets synpunkter är ytterst viktiga.

(12) När det gäller utvecklingsprojekt framförde sakkunniga att många av Finlands samhällsviktiga knutpunkter för trafiken, till exempel vissa viktiga hamnar, inte hör till TEN-T-nätet och därför eventuellt inte kan få EU-finansiering. De betonade i fråga om detta att läget bör bedömas och att man aktivt bör påverka beredningen gällande TEN-T-nätet så att eventuella ändringar kan göras senast när nätet ses över nästa gång.

### *Förändringar i omvärlden och trafiksystemets strategiska betydelse*

(13) Utskottet konstaterar att då man utvecklar trafiksystemet måste man beakta den snabbt föränderliga omvärlden. I och med förändringarna framhävs särskilt vikten av fungerande försörjningsberedskap, militär rörlighet, dubbla användningsområden och fungerande

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

internationella transportförbindelser. Utskottet betonar att i det förändrade säkerhetsläget är fungerande trafiknät en central del av samhällets övergripande säkerhet och förutsättningarna för militär rörlighet och försörjningsberedskap. Därför anser utskottet att det är ytterst viktigt att beakta behoven av militär rörlighet när trafiksystemet planeras och utvecklas. Utskottet fäster också uppmärksamhet vid att östra och norra Finlands strategiska betydelse har ökat under de senaste åren i och med att den säkerhetspolitiska miljön har förändrats. Det anser att områdenas betydelse kunde ha fått större synlighet i redogörelsen och fäster också uppmärksamhet vid behovet av att beakta den nordiska strategin för transportsystemberedskap.

(14) Enligt redogörelsen fattas separata beslut om finansieringen av trafiknät som är viktiga för den militära rörligheten utanför finansieringsplanen, och nya finansieringsbehov inom militär rörlighet har identifierats till ett belopp av cirka 3,5 miljarder euro. Finansutskottet anser i sitt utlåtande att det är viktigt att projekt för militär rörlighet inte främjas genom att minska andra anslag för trafiken som fastställts i finansieringsprogrammet. Kommunikationsutskottet instämmer i detta.

(15) Utskottet fäster också uppmärksamhet vid att redogörelsen hänvisar till statsrådets äldre beslut om målen för försörjningsberedskapen, trots att ett nytt beslut meddelades 2024. Utskottet anser det vara viktigt att i fortsättningen utgå från det nya beslutets mål för försörjningsberedskapen när trafiksystemet utvecklas.

### *Tillgänglighet och regional balans*

(16) Utskottet betonar tillgänglighetens betydelse för att hela Finland ska utvecklas. Trafiksystemet ska trygga förbindelserna inte bara mellan stora tillväxtcentrum utan också till andra regioner både nationellt och internationellt. Utskottet slår utifrån sakkunnigutfrågningen fast att tillgängligheten ofta granskas särskilt ur de stora stadsregionernas synvinkel. I ett glesbefolkat land som Finland är det emellertid viktigt att i utvecklingen av trafiksystemet och i beslutsfattandet beakta också mindre städer, landsbygdsområden och områden där fritidsbosättningen har ökat betydligt.

(17) Utskottet betonar vikten av tillgänglighetsmålet på tre timmar vid planeringen av trafiksystemet. Att trygga den regionala tillgängligheten är en central del av regionalpolitiken, försörjningsberedskapen samt näringslivets verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft. Tillgängligheten inverkar direkt på företagens beslut om var de ska placera sin verksamhet, på arbetskraftens rörlighet, på tillgången till tjänster och på regionernas livskraft.

### *Trafikledsnätet och underhållsskulden*

(18) Utskottet anser att trafikledsnätets skick är avgörande för ett fungerande trafiksystem. Trafikledernas underhållsskuld har ökat redan länge och inflationsutvecklingen och statsfinansernas försvagade bärkraft har bidragit till utvecklingen. Enligt redogörelsen var vägnätets underhållsskuld i början av 2025 cirka 2,6 miljarder euro, järnvägsnätets cirka 1,6 miljarder euro och vattenledningarnas cirka 30 miljoner euro. Enligt finansutskottets utlåtande gäller det eftersatta underhållet särskilt beläggningar på lågtrafikerade landsvägar och landsvägsbroar. I

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

fråga om bannätet finns det enligt finansutskottet eftersatt underhåll inte bara på lågtrafikerade delar av nätet utan också på stambanenätet.

(19) Utskottet uttrycker sin djupa oro över att underhållsskulden ökar och anser det vara viktigt att finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen tryggas på ett långsiktigt sätt över regeringsperioderna. Det eftersatta underhållet beräknas uppgå till över 5 miljarder euro fram till 2030 och till cirka 6 miljarder euro fram till 2037. Utskottet betonar att om man låter trafikleder och deras konstruktioner försämrans alltför mycket kommer det att kosta betydligt mer att reparera dem än om reparationerna görs i tid.

(20) I statens finansieringsprogram har de beräknade anslagsbehoven för utveckling av trafiksystemet sammanställts för åren 2026—2037. Enligt finansutskottets utlåtande höjs den totala finansieringsnivån måttligt från och med 2030 och ökningen gäller huvudsakligen basunderhållet av transportinfrastrukturen. Enligt utlåtandet sjunker dock finansieringsnivån och är mycket knapp 2027—2029. Finansutskottet anser att finansieringsprogrammet är otillräckligt i förhållande till målen och behoven särskilt under de första åren av planeringsperioden, och utskottet konstaterar i sitt utlåtande att man måste se till att kritiska utvecklings- och förbättringsprojekt genomförs. När det gäller bannätet fäster finansutskottet uppmärksamhet vid flaskhalsar i trafiken och behoven av åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten samt utöver stambanan också vid behoven att utveckla Savolaxbanan och Karelenbanan, som är viktiga för näringslivets transporter. Kommunikationsutskottet instämmer i dessa synpunkter och understryker också vikten av finansiering av militär rörlighet under de närmaste åren, vilka det fattas separata beslut om utanför finansieringsprogrammet. Utskottet betonar behovet av dubbla användningsområden när behoven av militär rörlighet ska tillgodoses.

(21) Utskottet fäster särskild uppmärksamhet vid det sekundära vägnätets skick. Det lågtrafikerade vägnätet utgör i många regioner en central del av näringslivets transportkedjor, särskilt för jord- och skogsbrukets transporter. Vägnätets skick har således en direkt inverkan på regionernas livskraft, försörjningsberedskapen och företagens verksamhetsförutsättningar. Enligt redogörelsen finns det över 50 000 kilometer lågtrafikerade vägar i Finland, och underhållet av dem har enligt uppgift på många ställen försvårats betydligt på grund av den knappa finansieringen till följd av det ekonomiska läget.

(22) När det gäller finansieringen för utveckling av trafiknätet noterar finansutskottet att andelen finansiering som bundits till redan inledda projekt är betydande och att den obundna finansiering som är avsedd för nya projekt är klart mindre än i den föregående Trafik 12-planen. Därför räcker den finansiering som reserverats för utveckling endast till de allra viktigaste nya objekten. Kommunikationsutskottet anser att främjandet av Finlands konkurrenskraft förutsätter att det finns finansiering också för viktiga projekt för trafikledsutveckling.

(23) Utskottet betonar också vikten av enskilda vägar och tillräcklig finansiering för dem bland annat med tanke på skogsbruket, boendet och försörjningsberedskapen. Finansutskottet har i sitt utlåtande framfört att det är viktigt att statens understödsnivå för enskilda vägar höjs från och med 2030, men konstaterar samtidigt att det nuvarande finansieringsläget är mycket utmanande. Nivån på understöden för enskilda vägar räcker 2026—2029 endast till broprojekt och privata landsvägsfärjor, menar finansutskottet.

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

### *Logistik och näringslivets transporter*

(24) Enligt redogörelsen går omkring 90 procent av Finlands export och omkring 80 procent av importen sjövägen. Av inrikes godstrafik sker omkring 90 procent på landsvägar. Utskottet betonar att Finlands logistiska ställning baserar sig på ett fungerande och säkert trafiksystem och på fungerande internationella transportförbindelser. I synnerhet är fungerande sjötransporter under alla förhållanden ett livsvillkor för Finlands ekonomi och försörjningsberedskap. Utskottet betonar dock att det på grund av osäkerhetsfaktorerna kring sjötransporter är viktigt att systematiskt utveckla också alternativa internationella transportrutter.

(25) Logistikerna är av central betydelse för Finlands ekonomi, betonar utskottet, som redan länge har efterlyst sänkta transportkostnader för att främja Finlands konkurrenskraft. Vår exportindustri är i hög grad beroende av fungerande transportkedjor, och transportkedjorna inom landet är ofta långa. Därmed är logistikkostnaderna av stor betydelse för företagens konkurrenskraft. Därför måste man vid utvecklingen av trafiksystemet fästa särskild vikt vid logistikens smidighet och kostnader samt bland annat trafiknätets skick.

(26) Utskottet betonar särskilt den tunga trafikens och godstrafikens betydelse för Finlands ekonomi. Transporterna inom skogsindustrin, utvinningsindustrin och den övriga exportindustrin stöder sig starkt på fungerande väg-, spårvägs- och sjötransporter. Också insjöfarten har sin roll inom godstransporter och särskilt inom virkestransport. Transporterna inom den tunga vägtrafiken utgör emellertid en betydande del av den inhemska godstrafiken. Ett fungerande vägnät i ett tillräckligt gott skick är således en nödvändig förutsättning för industrins och handelns logistiska konkurrenskraft.

### *Spårtrafik*

(27) Spårtrafiken är en central del av trafiksystemet både med tanke på persontrafiken, inklusive lokaltågstrafiken, och godstrafiken och den har en viktig roll också när det gäller att främja regionernas tillgänglighet samt trafiksystemets hållbarhet och effektivitet.

(28) Redogörelsen lyfter särskilt fram betydelsen av stambanan och Karelenbanan. Vid utfrågningen betonade dock sakkunniga också kapacitetsproblemen på Savolaxbanan samt utmaningarna i anslutning till hela bannätets skick och trafikkapacitet. Utskottet anser det vara viktigt att man vid utvecklingen av bannätet särskilt med tanke på näringslivets behov beaktar att hela bannätet ska vara fungerande och också utvecklingen av landets interna förbindelser i östvästlig riktning. Ett fungerande bannät är en central faktor särskilt för skogsindustrins och den övriga exportindustrins transporter.

(29) Bannätet bör utvecklas med beaktande av dels underhållet av det nuvarande bannätet, dels också den kapacitetsökning som behövs på bannätet. Det är viktigt att utveckla bannätet och bland annat fortsätta elektrifieringen med tanke på både smidig persontrafik och godstrafikens konkurrenskraft.

(30) Finansutskottet har i sitt utlåtande framfört att det först efter konkurrensupphandling klarnar hur mycket pengar persontågstrafiken kräver från och med 2031, och därför har den

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

helheten inte beaktats i redogörelsens finansieringsprogram. Kommunikationsutskottet betonar att projektet Digispår, som syftar till att förnya signalsystemet inom spårtrafiken, är av stor betydelse för spårtrafikens funktionalitet. Utskottet anser att det är centralt att främja digitaliseringen av spårtrafiken för att man effektivare ska kunna utnyttja bannätets kapacitet och främja säkerheten.

(31) Utskottet betonar att man vid utvecklingen av bannätet också måste fästa särskild uppmärksamhet vid de kritiska transportkedjornas funktionssäkerhet och motståndskraft mot störningar. Enskilda flaskhalsar och störningskänsliga avsnitt i bannätet kan avsevärt försämra hela trafiksystemets funktionalitet och näringslivets logistiska konkurrenskraft. Utskottet anser det vara viktigt att man vid utvecklingen av bannätet också sörjer för att reservrutter och alternativa transportförbindelser fungerar.

(32) Enligt redogörelsen kommer man under de närmaste åren också att välja linje i fråga om europeisk spårbredd. Utskottet anser det vara viktigt att lösningarna i fråga om europeisk spårbredd bedöms noggrant med tanke på de samlade konsekvenserna, inklusive kostnader, dubbla användningsområden, försörjningsberedskap, gränsöverskridande transporter och utnyttjande av det befintliga bannätet. Utskottet betonar att lösningarna bör stödja Finlands tillgänglighet, logistiska konkurrenskraft och säkerhet på lång sikt.

### *Sjöfart och hamnar*

(33) Utskottet betonar sjöfartens vital betydelse för Finlands utrikeshandel, försörjningsberedskap och näringslivets konkurrenskraft. Finlands geografiska läge och det faktum att utrikeshandeln i hög grad är beroende av sjötransporter gör sjöfarten särskilt viktig för Finlands ekonomi. Enligt redogörelsen går omkring 90 procent av Finlands export och omkring 80 procent av importen sjövägen och därför är fungerande och kostnadskonkurrenskraftiga sjötransporter en central faktor för hela samhällsekonomin.

(34) Utskottet fäster uppmärksamhet vid säkerhetsläget i Östersjön och vid att sjöfartens verksamhetsmiljö har blivit mer osäker än tidigare. Den förändrade säkerhetspolitiska miljön och riskerna kan påverka sjöfartens kostnader och verksamhetsförutsättningar också genom stigande försäkringspremier. Därför är det viktigt att se till att Finlands hamnät och havsfarleder möjliggör smidig utrikeshandel också under föränderliga och exceptionella omständigheter. Dessutom är det nödvändigt att avväga möjligheten att utveckla alternativa transportrutter för sjötransporter.

(35) Under sakkunnigutfrågningen betonades den begränsade tillgången på fossilfria och hållbara marina bränslen samt utmaningarna. Utskottet anser utifrån inkomna uppgifter att möjligheterna att utnyttja auktionsintäkterna från utsläppshandeln inom sjöfarten bör granskas så att de kan stödja omställningen till nya utsläppsnåla bränslen och samtidigt stärka självförsörjningen i fråga om energi och bränslen. Sakkunniga betonade att det brådskar att finna lösningar.

(36) Utskottet betonar att sjöfartens verksamhetsförutsättningar måste tryggas på ett långsiktigt sätt. Detta gäller både hamninfrastruktur och underhåll och utveckling av havsfarleder och mer

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

allmänt verksamhetsförutsättningarna för den flotta som används för sjötransporter. Det är viktigt att Finland har en konkurrenskraftig sjöfartspolitik som tryggar en tillräckligt stor handelsflotta under finsk flagg. Det är nödvändigt även med tanke på försörjningsberedskapen. Också fungerande vintersjöfart är en central konkurrensfaktor i ett nordligt land som Finland. Med tanke på den finländska exportindustrins framtid är det ytterst viktigt att ha fungerande arrangemang för vintersjöfarten och att trygga en tillräcklig isbrytarkapacitet.

### *Flygtrafiken*

(37) Flygtrafiken har en viktig roll särskilt med tanke på Finlands internationella förbindelser och den regionala tillgängligheten.

(38) Utskottet betonar att de regionala flygplatserna och ett tillräckligt täckande flygplatsnät är viktiga för den regionala tillgängligheten och bland annat för näringslivet. Finansutskottet framför i sitt utlåtande att 71 procent av Finlands exportinkomster kommer från landskapen, alltså är det av central betydelse för samhällsekonomin att landskapsflygen och de regionala flygplatserna utvecklas. Dessutom har sakkunniga framfört att de regionala flygfälten kan bidra till försvarsförmågan. Utskottet anser det vara viktigt att det nuvarande flygplatsnätet bevaras och utvecklas som en helhet.

(39) Utskottet påpekar att den luftfartsstrategi som nämns i regeringsprogrammet enligt uppgift ännu inte har genomförts. Det är viktigt att flygtrafikens roll i Finlands trafiksystem granskas på ett övergripande sätt och att riktlinjerna för utvecklingen av flygtrafiken bildar en tydlig helhet. Det är viktigt att flygtrafikens roll i fråga om Finlands tillgänglighet, ekonomi och internationella konkurrenskraft bedöms strategiskt och att den också beaktas i beslut som gäller utvecklingen av hela trafiksystemet, menar utskottet.

(40) I redogörelsen har det framförts att kapaciteten att producera biodrivmedel är rätt begränsad och att det framöver behövs också syntetiska bränslen för att säkerställa tillgången på bränslen. Även utfrågade sakkunniga har betonat betydelsen av syntetiska bränslen särskilt för flygtrafiken. Utskottet välkomnar att det i redogörelsen konstateras att staten bedömer möjligheterna att använda auktionsintäkter till att förbättra förutsättningarna för omställningen till ren energi och konkurrenskraften inom flygtrafiken samt försörjningsberedskapen.

(41) Utskottet konstaterar dessutom att elektrifierad flygtrafik i framtiden kan öppna för nya möjligheter särskilt på kortare rutter. Utskottet anser att möjligheterna bör beaktas vid strategisk bedömning i samband med utvecklingen av flygtrafiken.

### *Insjöfart*

(42) Utskottet understryker behovet av att utnyttja de möjligheter som insjöfarten erbjuder. Insjöfarten är inte bara ett alternativt transportsätt, utan den har redan i dag en egen roll bland annat som en del av skogsindustrins transportkedjor. Utskottet konstaterar att Saima kanal tidigare har utgjort en central del av Finlands insjöfart. Enligt uppgift är det dock inte realistiskt att öppna kanalen för trafik inom den närmaste framtiden.

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

(43) Finansutskottet har i sitt utlåtande framfört att insjöfarten också är en viktig livskraftsfaktor för östra Finland. Emellertid framförde sakkunniga under utfrågningen att Finlands inre nätverk av vattenvägar på cirka 8 000 kilometer för närvarande utnyttjas för godstransporter endast till en liten del av dess faktiska potential. Utskottet anser att det är viktigt att utveckla transporterna på de inre vattenvägarna och utnyttja deras potential som en del av trafiksystemet.

### *Kollektivtrafik samt gång och cykling*

(44) Utfrågade sakkunniga har ansett att det i princip är bra att redogörelsen ställer upp tydliga mål för utvecklingen av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är viktig för ett fungerande trafiksystem och den är av väsentlig betydelse också bland annat för turismen och arbetskraftens rörlighet. Inhemska politiska åtgärder, såsom MBT-avtal och nivån på stödet för kollektivtrafik, har en direkt inverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Sakkunniga har uttryckt oro över att planen inte anvisar tillräcklig finansiering för att uppnå de mål som ställts upp för kollektivtrafiken. Utifrån inkomna uppgifter anser utskottet det vara utmanande att kommunernas roll i utvecklingen av kollektivtrafiken ser ut att öka ytterligare och att aktörerna inom kollektivtrafiken i fortsättningen också anvisas nya uppgifter bland annat i anslutning till utvecklingen av biljettsystem samt digitalisering och automatisering. Sakkunniga bedömde att kollektivtrafikens servicenivå sannolikt sjunker om man följer de nuvarande riktlinjerna. I planen föreslås en höjning av det årliga anslaget med cirka 10 miljoner euro från och med 2030. Utskottet anser att transporter måste upphandlas också i fortsättningen för att trygga möjligheterna att röra sig i glest befolkade områden.

(45) I redogörelsen identifieras gångtrafikens och cyklingens roll särskilt i trafiksystemet i stadsregioner och deras potential med tanke på utsläppsminskning och bland annat hälsofördelar. I redogörelsen konstateras det att kollektivtrafik, gång och cykling har en central roll när det gäller att uppnå de uppställda målen och det framförs att dessa hållbara färd sätt har utvecklingspotential. Finansutskottet bedömer dock i sitt utlåtande att finansieringsnivån för främjande av gång och cykling i praktiken innebär stegvis och långsam utveckling för gång och cykling. Kommunikationsutskottet konstaterar att finansieringsnivån för gång och cykling är oroväckande och att den i fortsättningen bör granskas med tanke på nyttan av dessa färd sätt.

### *Trafiksäkerhet*

(46) Utskottet anser att trafiksäkerheten är av största vikt vid utvecklingen av trafiksystemet. Enligt redogörelsen dog 179 personer i vägtrafiken i Finland 2024, vilket är det lägsta statistikförda antalet, men enligt uppgift fortfarande klart högre än i många jämförelseländer. Utskottet noterar att exempelvis personbilarnas trafikarbete uppskattas öka, vilket sannolikt kommer att öka antalet olyckor. Utskottet betonar att bland annat vägnätets skick och tillräcklig finansiering är viktiga för trafiksäkerhetens utveckling.

(47) Utskottet noterar också att redogörelsen till skillnad från tidigare inte ställer upp tydliga numeriska nationella mål för trafiksäkerheten. Under sakkunnigutfrågningen föreslogs det att andelen kommuner med noll dödsfall i trafiken per år i fortsättningen används som ett mått på trafiksäkerheten. Utskottet anser det vara ytterst viktigt att följa trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsmålen och att systematiskt utveckla dem i fortsättningen. Det är utöver den

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

mänskliga dimensionen också möjligt att uppnå betydande kostnadsbesparingar genom att utveckla trafiksäkerheten och bedriva förebyggande trafiksäkerhetsarbete, understryker utskottet.

### *Kommunikationsnätens betydelse*

(48) Utskottet betonar kommunikationsnätets betydelse för ett fungerande trafiksystem och för att möjliggöra digitalisering av trafiken. Snabba och tillförlitliga kommunikations- och datakommunikationsförbindelser är nödvändiga bland annat för trafikstyrning, automatisering, intelligenta transportsystem och utveckling av trafiksäkerheten.

(49) Utskottet noterar också att även om olika aktörer har vidtagit åtgärder för att förbättra nättäckningen på tåg finns det fortfarande tydliga brister i bannätets mobilförbindelser. Fungerande kommunikationsförbindelser är viktiga för passagerarnas serviceupplevelse och en smidig tågresor ska också omfatta fungerande kommunikationsförbindelser. Sakkunniga har betonat att när spårtrafiken öppnas för konkurrens kan inte heller en enskild operatör ensam ansvara för att säkerställa täckningen, och till denna del bör man i fortsättningen överväga statens roll i att lösa problemet.

(50) Utskottet betonar dessutom att tillgång till snabba bredbandsförbindelser är viktigt i hela landet. Marknadsbaserade kommunikationsnät räcker inte till för att trygga fungerande och jämlika förbindelser i alla glesbygdsområden. Det är viktigt att skapa en separat stödmodell för att säkerställa i synnerhet fasta bredbandsförbindelser på lika villkor i hela landet, ett behov som lyftes fram under sakkunnighörandet.

### *Nya mobilitetsformer och digitalisering av trafiken*

(51) Utfrågade sakkunniga har påpekat att nya mobilitetsformer och tjänster har en rätt liten roll i redogörelsen i förhållande till deras betydelse. Emellertid kan mikromobilitet, plattformsbaserade mobilitetstjänster, automatiserade fordon och nya resekedjor avsevärt ändra användningen av trafiksystemet särskilt i stadsregioner. Till exempel har elsparkcyklar och olika digitala mobilitetsapplikationer redan delvis förändrat färdvägarna.

(52) Det är viktigt att man vid planeringen av trafiksystemet beaktar nya trafikformers och trafik tjänsters effekter och potential och bedömer behovet av åtgärder exempelvis med tanke på kraven på reglering, infrastruktur och dataanvändning. Utskottet framhäver att också betydelsen av automatisering och intelligenta transportsystem kommer att öka i framtiden. När trafiksystemet utvecklas är det viktigt att säkerställa att ny teknik kan introduceras på ett säkert och effektivt sätt.

(53) Utskottet betonar också rent allmänt betydelsen av trafikdata när trafiksystemet utvecklas. Med hjälp av digitala lösningar och data kan trafiksystemets effektivitet, säkerhet och servicenivå förbättras och de kan också möjliggöra utveckling av nya mobilitetstjänster. Väder-, havs-, klimat- och rymddata har redan i dag en mycket central betydelse när det gäller att stärka trafiksystemets trygghet och funktionssäkerhet. Utskottet betonar också vikten av att cybersäkerhet beaktas när trafiksystemet digitaliseras.

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

### *Avslutningsvis*

(54) Trafiksystemet är en nyckelfaktor för Finlands ekonomiska konkurrenskraft, regionernas livskraft, klimatmålen, den sociala hållbarheten och samhällets funktionssäkerhet. Finlands geografiska läge, de långa avstånden och det faktum att utrikeshandeln i hög grad är beroende av sjötransporter ställer särskilda krav på trafiksystemet. Utskottet betonar att det är viktigt att bland annat utgå från ett helhetsperspektiv och utveckla trafiksystemet så att det beaktar regional tillgänglighet, säkerhetsaspekter och hållbarhetsmålen. Utskottet anser det vara viktigt att trafiksystemplaneringen är långsiktig och resulterar i en effektiv och trygg miljö som beaktar medborgarnas, myndigheternas och näringslivets behov.

(55) Finlands trafiksystem bygger på ett mångsidigt nätverk där vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och flygtrafik samt insjöfart, gång och cykling — mikromobilitet icke att förglömma — har sin egen roll. Trafiksystemet behöver utvecklas så att transportkedjorna består av en smidig växelverkan mellan olika trafikformer och så att intermodala lösningar och digitaliseringens möjligheter utnyttjas bättre än för närvarande för att säkerställa trafiksystemets effektivitet och tillgänglighet. Utskottet betonar att ett fungerande, tryggt och kostnadskonkurrenskraftigt trafiksystem är en central förutsättning för att Finlands ekonomi ska fungera och näringslivet vara logistiskt konkurrenskraftigt. Utskottet betonar att utvecklingen av trafiksystemet förutsätter långsiktig planering och en konsekvent finansieringspolitik för trafiken.

(56) Den förändrade säkerhetspolitiska miljön, osäkerhetsfaktorerna i den internationella logistiken och utmaningarna i anslutning till klimatförändringen understryker ytterligare trafiksystemets betydelse också för samhällets övergripande säkerhet. Att trafiksystemets roll och betydelse har vuxit bör också synas i besluten om utveckling av trafiknätet och i dess finansiering.

(57) Utskottet anser det vara viktigt att trafiksystemplaneringen fortsätter att basera sig på långsiktighet och ett starkt parlamentariskt samarbete.

## **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner ett ställningstagande med anledning av redogörelse SRR 10/2025 rd.*

### ***Utskottets förslag till ställningstagande***

*1. Riksdagen understryker vikten av långsiktig finansiering av transportinfrastrukturens basunderhåll samt hanteringen av trafikledsnätets underhållsskuld och förutsätter att statsrådet ser till att trafiknätets skick tryggas på lång sikt.*

## Betänkande KoUB 3/2026 rd

*2. Riksdagen understryker sjöfartens vitala betydelse för Finlands utrikeshandel och försörjningsberedskap och förutsätter att statsrådet sörjer för sjöfartens konkurrenskraft och sjötransporternas kontinuitet under alla förhållanden.*

*3. Riksdagen förutsätter att man vid utvecklingen av trafiksystemet i allt högre grad beaktar Finlands förändrade säkerhetspolitiska miljö samt de behov som dubbla användningsområden och försörjningsberedskapen föranleder.*

*4. Riksdagen understryker betydelsen av regional tillgänglighet och förutsätter att hela landets behov beaktas på ett balanserat sätt i utvecklingen av trafiksystemet samt telefon- och bredbandsförbindelserna.*

Helsingfors 7.4.2026

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent  
vice ordförande Timo Furuholm vänst  
medlem Marko Asell sd  
medlem Seppo Eskelinen sd  
medlem Atte Harjanne gröna  
medlem Petri Huru saf  
medlem Aleksi Jäntti saml  
medlem Marko Kilpi saml  
medlem Sheikki Laakso saf  
medlem Mats Löfström sv  
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd  
medlem Martin Paasi saml  
medlem Pinja Perholehto sd  
ersättare Tomi Immonen saf  
ersättare Merja Rasinkangas saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

## **Betänkande KoUB 3/2026 rd**

### **Reservation**

#### **Reservation**

#### **Motivering**

Vi instämmer i huvudsak i utskottets betänkande, som går i rätt riktning då den identifierar betydelsen av trafiksystemets finansieringsunderskott och försörjningsberedskapen samt många av de kritiska utmaningar som utvecklingen av trafiksystemet innebär. Sakkunnigyttrandena visar dock att planen till många delar är underdimensionerad och cementerar missförhållanden som äventyrar klimatmålen, kostnadseffektiviteten, den regionala tillgängligheten och den sociala rättvisan.

Det största problemet med Trafik 12-redogörelsen är konflikten mellan målen och de reserverade anslagen särskilt när det gäller att minska utsläppen och fasa ut fossil energi. Betänkandet förbigår det faktum att redogörelsen själv medger att utsläppen från trafiken ökade med 4 procent 2023—2024 till följd av åtgärderna i regeringsprogrammet. Dessutom har finansieringen av investeringsprogrammet för gång och cykling under denna regeringsperiod sänkts till under 10 procent av den tidigare toppnivån och höjningen av mervärdesskatten på kollektivtrafik försvagat servicenivån. Vidare är utvecklingen av lokaltågstrafiken under de närmaste åren förenad med många ekonomiska osäkerhetsfaktorer. Redogörelsen tryggar inte en tillräcklig finansieringsnivå för att utveckla kollektivtrafiken, gång och cykling eller lokaltågstrafiken. Det försvagar färdmedelsandelens utveckling i en mer hållbar riktning och medför utmaningar för trafikens funktionalitet särskilt i växande stadsregioner, men minskar också förutsättningarna för hållbar och aktiv mobilitet i glesbygden.

Vid sidan av klimatmålen är det med tanke på försörjningsberedskapen nödvändigt att minska trafiksystemets beroende av fossil energi systematiskt och snabbt. Det vore därför fortfarande motiverat att ta Färdplanen för fossilfria transporter som rättesnöre för utsläppsminskningarna, eftersom färdplanen erbjuder ett grundligt och verkningfullt urval av metoder för att fasa ut fossil energi.

Redogörelsen förbigår också det faktum att det är nödvändigt att utveckla trafiksystemet med tanke på social hållbarhet och rättvisa. Det kräver att olika regioners särdrag och behov identifieras och att man vidtar rätt riktade åtgärder.

#### **Förslag**

Vi föreslår

*att riksdagen godkänner ett ställningstagande med anledning av redogörelse SRR 10/2025 rd.*

**Betänkande KoUB 3/2026 rd**  
**Reservation**

***Reservationens förslag till ställningstagande***

- 1. Riksdagen understryker vikten av långsiktig finansiering av transportinfrastrukturens basunderhåll samt hanteringen av trafikledsnätets underhållsskuld och förutsätter att statsrådet ser till att trafiknätets skick tryggas på lång sikt.*
- 2. Riksdagen understryker sjöfartens vitala betydelse för Finlands utrikeshandel och försörjningsberedskap och förutsätter att statsrådet sörjer för sjöfartens konkurrenskraft och sjötransporternas kontinuitet under alla förhållanden.*
- 3. Riksdagen förutsätter att man vid utvecklingen av trafiksystemet i allt högre grad beaktar Finlands förändrade säkerhetspolitiska miljö samt de behov som dubbla användningsområden och försörjningsberedskapen föranleder.*
- 4. Riksdagen understryker betydelsen av regional tillgänglighet och förutsätter att hela landets behov beaktas på ett balanserat sätt i utvecklingen av trafiksystemet samt telefon- och bredbandsförbindelserna.*
- 5. Riksdagen understryker vikten av att fasa ut fossil energi med tanke på både trafiksystemets försörjningsberedskap och klimatmålen och förutsätter att Färdplanen för fossilfria transporter från 2022 beaktas och uppdateras i samband med att trafiksystemet utvecklas.*

Helsingfors 7.4.2026

Timo Furuholm vänst  
Atte Harjanne gröna