

Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen

för 2026–2037

Innehåll

1	Inledning.....	4
2	Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön	7
2.1	Trafiksystemets nuläge.....	7
2.2	Förändringar i verksamhetsmiljön	12
2.2.1	Internationell tillgänglighet och förändrad säkerhetsmiljö	12
2.2.2	Trafiksystemets utveckling som en del av region- och samhällsstrukturen.....	14
2.2.3	Trafiksystemets miljömässiga hållbarhet	15
2.2.4	Förändringstrender inom trafiktjänster	16
3	Trafik 12 -planutgångspunkter	18
3.1	Planens rättsliga grund.....	18
3.2	Olika planeringsnivåer i trafiksystemet	20
3.3	Samordning av planering med övrigt nationellt strategiarbete	21
3.4	Samband mellan minskning av växthusgasutsläppen i trafiken och Trafik 12 -planen.....	25
4	Vision och mål för utveckling av trafiksystemet	28
4.1	Ett hållbart och tillgängligt Finland.....	28
4.2	Mål för utveckling av det riksomfattande trafiksystemet.....	28
4.3	Strategiska mål för trafiksystemplanering.....	31
4.4	Regionala särdrag	32
4.5	Förbättring av trafiksystemplaneringens genomslagskraft	34
5	Åtgärdsprogram.....	36
5.1	Utveckling av informationsunderlaget.....	36
5.2	Avtal mellan staten och regionerna	39
5.3	Internationellt samarbete	42
5.4	Uppdatering av Trafik 12 -planen	43
5.5	Trafiknät och knutpunkter i trafiken	44
5.5.1	Statens trafikledsnät	44
5.5.2	Nät som administreras av andra.....	53
5.6	Persontrafiktjänster.....	61

5.6.1	Persontrafik som får offentligt stöd	62
5.6.2	Knutpunkter inom trafiktjänster	66
5.6.3	Övriga trafiktjänster	67
5.7	Transporter och logistik	69
5.7.1	Beredskap och försörjningsberedskap inom trafiksystemet och förbättring av Finlands internationella logistiska ställning	70
5.7.2	Digitalisering av logistiken	73
5.8	Utveckling av trafikens digitala verksamhetsmiljö	74
5.8.1	En digital tvilling av trafiksystemet	74
5.8.2	Främjande av automatisering	76
5.8.3	Kommunikationsförbindelser	76
5.9	Finansieringsmöjligheter utanför statsbudgeten	77
5.9.1	EU-finansiering	77
6	Statens finansieringsprogram	80
7	Sammanfattning av konsekvensbedömningen	82
7.1	Sammanfattning av konsekvensbedömningen	82
7.2	Konsekvenser i relation till målen med planen	83
7.3	Bedömning av miljökonsekvenserna	86

1 Inledning

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12 -planen) är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet i Finland för de kommande tolv åren och utarbetas i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Planen innehåller bland annat en bedömning av trafiksystemets nuläge och förändringarna i verksamhetsmiljön, mål för det riksomfattande trafiksystemet samt ett åtgärdsprogram för att uppnå målen. Dessutom innehåller planen ett statligt finansieringsprogram samt en konsekvensbedömning av planen. I statens finansieringsprogram har de beräknade anslagsbehoven för utveckling av trafiksystemet samlats åren 2026–2037. Beslut om finansieringen fattas i budget- och ramprocesserna.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det handlar om en förhandsbedömning, där det görs en utvärdering av planens betydande konsekvenser för bland annat tillgängligheten och servicenivån i fråga om resor och transporter, trafiksystemets säkerhet samt den ekonomiska, ekologiska och sociala hållbarheten. Konsekvensbedömningen lyfter fram de potentiella direkta och indirekta konsekvenserna av planen. Av trafiksystemplanen görs dessutom en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). Miljökonsekvenserna bedöms och beaktas vid beredningen och godkännandet av planen på det sätt som lagen förutsätter.

Den riksomfattande trafiksystemplaneringen har utvecklats till en fortlöpande process som inkluderar utveckling av informationsunderlaget, utarbetande av en plan med hjälp av ett omfattande informationsunderlag och en omfattande konsekvensbedömning, verkställande av planen och uppföljning av den. Beredningen av trafiksystemplanen baserar sig på aktuell information samt på ett mångsidigt samarbete och mångsidig interaktion med olika aktörer. Beredningen av planen och kopplingen mellan konsekvensbedömningen och processen har beskrivits närmare i

bedömningsprogrammet¹ och miljörapporten² för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Beslut om den första riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 fattades i april 2021. En uppdatering av Trafik 12 -planen inleddes i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering Ett starkt och engagerat Finland³ genast i början av regeringsperioden. Statsrådet fattar beslut om planen, och den lämnas till riksdagen för behandling i form av en redogörelse. Målet är att bereda planen så att beslut kan fattas om den senast hösten 2025.

Den första Trafik 12 -planen har fungerat bra som underlag för uppdateringen. Verksamhetsmiljön har efter 2021 förändrats betydligt, vilket har gjort att behovet av att uppdatera planen är större än väntat.

För att stödja uppdateringen av planen tillsattes en parlamentarisk arbetsgrupp⁴ i oktober 2023. Den parlamentariska arbetsgruppen har haft i uppgift att bilda sig en uppfattning om den riksomfattande trafiksystemplanens vision och mål, stödja beredningen av planen och det åtgärdsprogram som ingår i den utifrån målen och konsekvensbedömningen, säkerställa samarbetet och interaktionen med riksdagsgrupperna under beredningen av planen samt bilda sig en uppfattning om planutkastets innehåll innan det behandlas i riksdagen i form av en redogörelse.

I samband med uppdateringen av Trafik 12 -planen har särskild uppmärksamhet fästs vid interaktionen och kommunikationen under planeringen. Intressentgruppernas tillgång till information och möjligheter att påverka under beredningen av planen har förbättrats jämfört med föregående planeringsomgång. Information om beredningen av planen har getts i rätt tid och i olika kanaler. Intressentgrupperna har på så sätt fått aktuell information om hur planen framskrider, beredningsfaserna och interaktionstillfällena. Centrala aktörer med tanke på beredningen av planen och interaktionen är bland annat kommunerna, stadsregionerna och landskapen, statsförvaltningen, näringslivsaktörer och företag, forskningsinstitut, organisationer och medborgare. Den mångsidiga interaktionen med intressentgrupperna och olika aktörer har gjort planeringen mer effektiv och godtagbar.

¹ Riksomfattande trafiksystemplan: bedömningsprogram, 2023:
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-675-7>

² (källan kompletteras när miljörapporten är klar)

³ Ett starkt och engagerat Finland: Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-763-8>

⁴ Beslut om tillsättande av ett projekt gällande den riksomfattande trafiksystemplanen (hankeikkuna, 2023): [ASETTAMISPAATOS_20230630103153.PDF \(hankeikkuna.fi\)](#)

2 Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön

Bedömningen av trafiksystemets nuläge och förändringarna i verksamhetsmiljön baserar sig i huvudsak på Transport- och kommunikationsverkets transportsystemanalys⁵. Transport- och kommunikationsverket stöder systematisk och kunskapsbaserad utveckling av trafiksystemet genom att ta fram en helhetsbild av trafiksystemets nuläge och utvecklingsbehov samt av de förändringar som sker i miljön. Informationsunderlaget har sammanställts till en transportsystemanalys som finns tillgänglig offentligt och som uppdateras regelbundet.

2.1 Trafiksystemets nuläge

Sjötransporter och de logistiktjänster som är kopplade till dem är fortfarande grunden i Finlands utrikeshandel. Omkring 90 procent av Finlands export och omkring 80 procent av importen går sjövägen. Vid spårtrafik har de internationella förbindelserna mestadels byggts på Rysslands transporter eller transporter via Ryssland. Till följd av det ryska anfallskriget har Rysslands transporter och transitotransporter minskat avsevärt. Ungefär 90 procent av transporterna i Ryssland sker på vägar. Transportflödena har på grund av det geopolitiska läget delvis fått en ny riktning. Det mest framträdande exemplet på detta är att det årliga importflödet av cirka 10 miljoner kubikmeter rundvirke och flis från Ryssland numera kommer från andra källor. Finlands utrikeshandel riktas i allt större utsträckning västerut nu och inom den närmaste framtiden.

Den lilla marknaden och Finlands läge långt från de viktigaste marknaderna utgör permanenta utmaningar för Finlands internationella trafikrelaterade tillgänglighet. Industrin är också regionalt splittrad på olika delar av landet. Även om Europa är det viktigaste marknadsområdet för Finlands utrikeshandel, idkas även mycket handel med USA och länder i Asien, vilket innebär att transportkedjorna är längre och att det inte nödvändigtvis alltid går att påverka verksamheten i dem.

⁵ Transportsystemanalysen: [Transportsystemanalysen](#) | [Traficom](#)

Indexjämförelser som mäter den internationella trafikrelaterade tillgängligheten visar dock att tjänsterna inom tåg-, flyg- och hamntrafik är effektiva i Finland⁶. Däremot är sjötrafikens förbindelseindex, som bland annat baserar sig på antalet rutter i landets linjetrafik och trafikens livlighet samt storleken på de fartyg som används, klart lägre i Finland än i de flesta jämförelseländer. Antalet flygförbindelser har också minskat i spåren av pandemin, Rysslands anfallskrig och det ekonomiska läget.

Tillgängligheten inom och mellan regionerna ligger på en god nivå i Finland. Landskapscentrumens potentiella tillgänglighet med kollektivtrafik är däremot klart sämre än med personbil. Kollektivtrafik, promenader och cykling spelar vid sidan av bilism en viktig roll och utgör en betydande andel av färdmedlen vid transporter inom de största städerna. I internationell jämförelse är andelen hållbara färdmedel i Finland inte högst, men det finns potential till utveckling. Helsingfors-Vanda flygplats kan från en stor del av Finland nås med en restid på mindre än tre timmar med hjälp av olika färdmedel, även flygförbindelser. Tillgängligheten har stor betydelse även för företag, eftersom nästan alla av företagets viktigaste lägesfaktorer och regionala konkurrensfaktorer är tillgänglighetsrelaterade. Företagen anser att effektivt basunderhåll av transportinfrastrukturen är den viktigaste förbättrande faktorn när det gäller godstrafikens tillgänglighet.

Reparationsskulden i trafikledsnätet utgörs av den totala summan av kostnaderna för reparation av trafikledsegendom som är i dåligt skick och kräver reparationer. De senaste åren har reparationsskulden ökat långsamt. I början av 2025 var reparationsskulden cirka 2,6 miljarder euro på vägarna, 1,6 miljarder euro på järnvägarna och 29 miljoner euro på vattenledningarna. Ökningen av reparationsskulden kunde stoppas tack vare tilläggsfinansieringen för 2024, men reparationsskulden ökar fortfarande långsamt.

Den tillgängliga finansieringen riktas huvudsakligen till det livligast trafikerade nätet, vilket innebär att reparationsskulden har vuxit framför allt i den del av vägnätet som har liten trafik. De lågtrafikerade vägarna omfattar mer än 50 000 kilometer, och med nuvarande finansiering är det inte möjligt att hålla deras kondition på en tillräcklig nivå. Utmaningar under de närmaste åren är vid sidan av lågtrafikerade vägar framför allt broar. Behovet av att reparera broar ökar från år till år när de broar som är uppförda 1960–1980 når den ålder då de behöver en totalrenovering. Följderna av

⁶ Resultaten av de internationella indexjämförelserna har behandlats mer ingående i en rapport som Traficom har publicerat:
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen%20kansainv%C3%A4lisen%20saavutettavuuden%20tilannekuva.pdf>

vägnätets dåliga kondition betonas i områden där antalet lågtrafikerade vägar är stort, till exempel i östra Finland.

Reparationsskulden inom bannätet är inte bara stor när det gäller bannätet med liten trafik, utan även i huvudledsnätet, vilket leder till förseningar i trafiken. Den mest betydande utmaningen i hanteringen av reparationsskulden för banor är hur totalrenoveringar av högtrafikerade linjedelsträckor kan genomföras i rätt tid. Dessutom finns det kapacitetsutmaningar med banor, framför allt mellan Tammerfors och Helsingfors samt på Karelenbanan i östra Finland.

Enligt en analys av servicenivån har cirka 4 000 kilometer av landsvägarnas huvudleder en god servicenivå enligt förordningen om huvudleder. Det finns identifierade brister i servicenivån på totalt cirka 1 500 vägkilometer. Av dessa är brister i smidigheten eller säkerheten eller i form av miljöolägenheter på cirka 200 vägkilometer de allra viktigaste. Enligt en kundundersökning som Trafikledsverket genomförde inom näringslivet 2023 hade den övergripande nöjdheten med servicenivån inom vägnätet, bannätet och farlederna i handelssjöfarten minskat jämfört med den föregående undersökningen 2021⁷. Enligt de senare undersökningarna om alla väganvändare har nöjdheten ökat något. Landsvägarnas huvudleder motsvarar dock i huvudsak behoven inom trafiken och transporterna.

Trafiken på Saima kanal upphörde till följd av Rysslands anfallskrig, vilket resulterade i att även importen och exporten via Saima kanal upphörde. I det här läget består godstrafiken inom insjöfarten nästan enbart av rundvirkestransporter, i första hand genom flottning, men även med fartyg. Flottning kan främst ses som ett regionalt transportalternativ till landsvägs- och spårvägstransporter av rundvirke på Saimens vattenområde under sommarsäsongen och erbjuder även möjligheter under vintersäsongen. På nationell nivå har flottningen dock liten betydelse, men accentueras inom skogsindustrins område till följd av att verksamheten har koncentrerats.

Rysslands anfallskrig har framhävt betydelsen av att beakta försörjningsberedskapen, beredskapen och den militära rörligheten i trafiksystemet. Militär rörlighet är en förutsättning för att Natos trupper ska kunna användas i Finland och därmed en förutsättning för verkställande av det gemensamma försvaret, som stöder Finlands eget övergripande försvar. Hotnivån i cybermiljön har också höjts i Finland. Finlands beredskap ligger dock på en utmärkt nivå.

⁷ Näringslivets kundundersökning 2023: <https://www.doria.fi/handle/10024/188515>

Säkerheten i vägtrafiken har under de senaste åren utvecklats i en god riktning, när dödsfall i trafiken används som indikator. År 2024 dog enligt förhandsuppgifter 179 personer i vägtrafiken, vilket är det lägsta antalet sedan vägtrafikolyckor började statistikföras på det nuvarande sättet. Antalet dödsfall i trafiken i förhållande till folkmängden är dock två gånger större i Finland än i grannländerna Sverige och Norge. Allvarliga skador i vägtrafiken har knappt minskat alls under de senaste tio åren. Det inträffar ungefär 900 allvarliga skadefall varje år. Järnvägssäkerheten, sjöfartssäkerheten och säkerheten inom den kommersiella luftfarten ligger på en god nivå i Finland, och situationen har varit stabil under de senaste åren. Betydande olyckor är mycket sällsynta, och det inträffar även få mindre olyckor. Det ökade antalet GNSS-störningar och skuggflottans aktiviteter på Östersjön medför utmaningar för säkerheten i sjöfarten.

Passagerarmängderna inom kollektivtrafiken har i huvudsak återgått till 2019 års nivå och börjat öka i en del av stadsregionerna. Man har tvingats skära ner antalet turer avsevärt framför allt inom den långväga busstrafiken på marknadsvillkor. När busstrafiken på marknadsvillkor minskar, försöker NTM-centralerna trygga de förbindelser som är nödvändiga framför allt för att uträtta ärenden samt för att resa till och från läroanstalter och arbetsplatser, men eftersom resurserna minskar är det inte alltid möjligt att ersätta förbindelserna med köpta trafik tjänster. Detta leder i synnerhet i mer perifera områden till en situation där nedskärningar i trafiken måste göras i rask takt, och det inte längre är möjligt att trygga trafikförbindelser ens på basservicenivå. De landsomfattande passagerarmängderna inom fjärrtrafiken med tåg överskred däremot nivån före coronapandemin våren 2023. Resetyperna inom fjärrtågstrafiken har förändrats, så att arbetsrelaterade resor har minskat, medan fritidsrelaterade resor har ökat. Antalet passagerare inom flygtrafiken i Finland är, till skillnad från i resten av Europa, i huvudsak fortfarande lägre än 2019 på både utrikes- och inrikesflygen.

Enligt en enkätundersökning som genomförs vartannat år har det under de senaste åren inte skett några betydande förändringar i medborgarnas tillfredsställelse med trafikförhållandena⁸. Det kan dock skönjas en liten nedgång i tillfredsställelsen framför allt i mindre stadsregioner och i kommuner med färre än 20 000 invånare.

Utsläppen av växthusgaser inom inrikestrafiken utgjorde 2024 enligt förhandsuppgifter cirka 23,1 procent av de totala utsläppen i Finland (exklusive

⁸ Medborgarnas nöjdhet med trafiksystemet och resekedjorna 2023:
https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennej_arjestelmaan_2023.pdf

markanvändningssektorn) och minskade med cirka 3,9 procent i förhållande till året innan. Jämfört med 2005 har utsläppen minskat med cirka 27 procent. Till denna utsläppsminskning har framför allt den ökade bioandelen i flytande drivmedel (bensin och diesel) bidragit. Utsläppen måste dock minska med uppskattningsvis cirka 0,57 miljoner CO₂-ekvivalentton till årligen för att de nationella åtagandena gällande utsläppsminskningar i trafiken ska uppfyllas.

Det har inte skett några betydande förändringar i finländarnas val av färdmedel under de senaste åren. De hållbara färdmedlens andel av transporterna har inte heller ökat. Hållbar mobilitet och färdmedelsfördelningens utveckling har ett nära samband med fenomenet med fysisk inaktivitet, som orsakar betydande negativa hälsoeffekter och ökar samhällets kostnader. Ringa fysisk aktivitet återspeglas i samhället, bland annat som ökande hälso- och sjukvårdskostnader, minskad produktivitet och bortfall av skatteinkomster⁹.

Merparten av alla resor i hemlandet genomförs fortfarande med personbil. Mellan åren 2000 och 2024 har antalet personbilar ökat betydligt, från cirka 2,1 miljoner till 2,8 miljoner bilar, det vill säga med 30 procent. Jämfört med många andra EU-länder har trafikutsläppen i Finland utvecklats i en positiv riktning. De utsläppsminskningsskyldigheter som åläggs de olika medlemsländerna till följd av EU:s ansvarsfördelningsförordning varierar dock från land till land, och skyldigheten som åläggs Finland är en av de strängaste i EU, nämligen -50 procent före 2030 jämfört med 2005. Med tanke på uppnåendet av målen för utsläppsminskningen, trafiksystemets sociala hållbarhet och trafiksystemets funktion skulle det dock vara viktigt att identifiera kollektivtrafikens, gångtrafikens och cyklingens viktiga roll i trafiksystemet i stadsregioner.

Centrala förändringsindikatorer för automatiseringen och digitaliseringen av trafiken är bland annat att informations- och kommunikationsteknik och dess applikationer används i allt större utsträckning i trafik tjänster. Digitaliseringen har snabbt vunnit terräng, men för att fördelarna ska realiseras till fullo krävs målmedvetna åtgärder inom hela trafiksektorn, framför allt när det gäller de rådande verksamhetsmodellerna.

När det gäller automatiseringen av vägtrafiken bereds för närvarande även en ändring av lagstiftningen, som syftar till att möjliggöra säker användning av automatiserade fordon på allmänna vägar i Finland.

⁹ UKK-institutet 2022. [Kostnader för fysisk inaktivitet och stillasittande – UKK-institutet](#)

Mobilnätens så kallade bastäckning täcker för närvarande i princip nästan hela väg- och bannätet. Det finns dock regionala skillnader i fråga om tillgången på både snabbt fast nät och snabbt mobilnät. En utmaning är dessutom att de nuvarande 4G- och 5G-nätens kapacitet är otillräcklig längs järnvägarna, eftersom det momentana kapacitetsbehovet för ett fullsatt passagerartåg kan vara mycket stort.

2.2 Förändringar i verksamhetsmiljön

2.2.1 Internationell tillgänglighet och förändrad säkerhetsmiljö

Rysslands anfallskrig har förändrat Finlands säkerhetsmiljö. I det rådande säkerhetsläget måste trafikinfrastrukturen utvecklas som en del av en allt djupare integration i det nordiska trafiksystemet och det trafiksystem som omfattar hela Europa, så att den även beaktar de särskilda behoven hos Natos partnerskapsländer och därmed snabbt möjliggör även omfattande, gränsöverskridande förflyttningar av trupper och material mellan länderna. Detta förutsätter att trafikleder, gränsövergångsställen och knutpunkter för logistiken, såsom hamnar, terminaler och bangårdar samt flygplatser, motsvarar de krav som följer av militär dubbelanvändning och som till exempel hänför sig till tunga militärtransporter.

Förändringarna i verksamhetsmiljön, såsom den ekonomiska utvecklingen, utsläppsminskningarna, tillgången på arbetskraft och det geopolitiska läget, har även ökat utmaningarna i fråga om den internationella tillgängligheten. Dessutom är förarbristen ett fenomen som omfattar hela Europa och som påverkar både person- och godstrafiken. Det råder även mankbrist inom sjöfarten. Finlands verksamhetsmiljö påverkas likaså av styrkeförhållandena mellan de stora handelsblocken USA, Kina och EU.

Sjöfarten kommer att ha stor betydelse för Finlands utrikeshandel även i framtiden. För närvarande transporteras 96 procent av tonnen varor i utrikeshandeln sjövägen. Sektorn ställs dock framöver inför utmaningar som bland annat hänför sig till den ännu begränsade tillgången på de nya, mer hållbara bränslena och det höga priset på dem när EU:s och IMO:s utsläppsminskningssåtgärder skärps, handelsfartygens försämrade förmåga att färdas genom is, havsvindkraftsparkernas inverkan på issituationen i Bottniska viken och vintersjöfarten, den minskade transitotrafiken, de så kallade fartyg i skuggflottan som används i ryska oljetransporter och bristen på arbetskraft.

Störningar i handelssjöfarten på Östersjön till följd av de ökade spänningarna eller hybridpåverkan kan dessutom leda till att försäkringskostnaderna för handelsfartyg ökar betydligt, vilket om det realiserats skulle göra det svårare att trafikera med fartygen eller åtminstone medföra högre transportkostnader. Risken för globala konflikter ökar rent generellt, vilket bland annat leder till att transporttiderna förlängs och tidtabellerna inte kan hållas, som vi redan har sett i till exempel trafiken på Röda havet och i Suezkanalen.

Hamnarna och deras landtrafikförbindelser spelar en viktig roll för transportererna inom Finlands utrikeshandel. Omställningen till ren energi har stor inverkan på hamnarna och deras roll i samhällets energiförsörjning. När nya investeringar görs i bland annat vindkraft, grönt väte och andra nya energikällor, behövs hamnarna som en del av transportkedjorna och förvaringen under byggfasen och produktionen. Att fartygen övergår till nya drivmedel förutsätter att hamnarna utvecklar distributionsinfrastrukturen i anknytning till dem.

Vägtransporterna är också av central betydelse för försörjningsberedskapen, varför bilfärjeförbindelserna i Östersjön och landförbindelserna till Sverige och Norge är viktiga. Ur försörjningsberedskapsperspektiv skapar elektrifieringen av Torneå–Haparanda-banan nya möjligheter för godstrafiken på järnvägarna, men spårbredden skiljer sig från den svenska och lönsamheten är svag på grund av de knappa transportflödena, vilket medför utmaningar i fråga om användningen av den aktuella förbindelsen. Dessutom ska det avgöras hur Rail Baltica-förbindelsen ska utnyttjas som en del av den internationella person- och godstrafiken.

Flygtrafiken är också en viktig transportform med tanke på den internationella tillgängligheten, framför allt inom persontrafiken, men även vid transport av värdefullare och mer tidskänsligt fraktgods inom godstrafiken. Finland har till följd av Rysslands anfallskrig och coronapandemin förlorat en konkurrensfördel som knutpunkt för flyg mellan Europa och Asien. Allt detta minskar för sin del även det inkomstflöde som används för underhåll av flygplatserna. Hela luftfartssektorn i Finland lider fortfarande ekonomiskt, och utvecklingstrenden är sämre än i Europa generellt.

Dessutom ska flygtrafiken under de kommande åren svara mot de krav som energiomställningen ställer, vilket medför betydande merkostnader. Användning av hållbart flygbränsle och hårdare utsläppshandel medför betydligt högre kostnader för flygbolagen, vilket påverkar konkurrenskraften. I nuläget är kapaciteten att producera biobränslen begränsad. Tillgången till den bör säkerställas, trots att biobränslekapaciteten inte ensam räcker för att avgöra användningen av fossila bränslen. Framöver behövs också syntetiska bränslen. Elflygtrafik bedöms inte vara ett alternativ för transporter av stora passagerarmängder under den närmaste tiden,

men skulle kunna vara ett alternativ när antalet passagerare är litet. Utvecklingen fokuserar för närvarande på hybridplan. På längre sikt är dessutom vätets användbarhet som energikälla ett potentiellt alternativ. Obemannad luftfart och utnyttjande av automatisering är också delområden som är under utveckling inom luftfartssektorn.

2.2.2 Trafiksystemets utveckling som en del av region- och samhällsstrukturen

Finlands befolkning åldras, livslängden ökar och nativiteten är rekordlåg. Om denna utvecklingstrend fortsätter, får den betydande inverkan på den ekonomiska tillväxten, arbetsmarknaden, boendet och transporterna. Befolkningen i arbetsför ålder minskar också, vilket försämrar tillgången på arbetskraft, om inte ersättande arbetskraft kan fås genom invandring. En befolkningsutveckling av det nuvarande slaget stärker även differentieringen mellan regionerna, när bosättningen koncentreras och befolkningen ökar endast i några centra. Befolkningen kommer enligt befolkningsprognoser i framtiden att öka avsevärt framför allt i Helsingfors-, Tammerfors-, Åbo- och Uleåborgsregionerna, och tillväxten i dessa regioner stöder sig i större utsträckning än tidigare på invånare med ett främmande språk som modersmål.

Urbaniseringsutvecklingen fortsätter i Finland även under de kommande decennierna. Den åldrande befolkningen bromsar dock upp urbaniseringen, eftersom äldre åldersklasser flyttar i mindre utsträckning än yngre. Metropolutvecklingen stärks och det stadsnät som är kopplat till den expanderar, varvid behovet av förbindelser mellan regionerna ökar, framför allt mellan de största stadsregionerna. Helsingforsregionens influensområde har utvidgats betydligt under de senaste årtiondena. Huvudstadsregionen och de övriga stadscentren i södra Finland – som Tammerfors, Åbo, Lahtis, Tavastehus, Kouvola och Kotka – samt landsbygdsregionerna mellan städerna kan anses ha fusionerats till en enhetlig metropolregion. I och med att urbaniseringen fortsätter orsakar det i framtiden särskilda behov av att utveckla trafiksystemet i stadsregioner.

Den andel av befolkningen som enligt Finlands miljöcentrals zonindelning av samhällsstrukturen bor i en fotgångarzon ökar, och en intensiv kollektivtrafikzon utvecklas i de största stadsregionerna. Bilzonens andel minskar i de största regionernas centrumstäder, men förblir betydande i kranskommunerna. Personbilen bedöms förbli det viktigaste färdmedlet i merparten av Finland även under de kommande decennierna. I städerna har kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken dock betydande potential. Användningen av kollektivtrafiken och kollektivtrafikens

attraktivitet beror på flera faktorer. Genom prissättning av biljetter påverkas till exempel kollektivtrafikens attraktivitet.

I framtiden kan det tack vare distansarbete bli vanligare med längre och färre pendlingsresor än i nuläget. Mest distansarbete utförs dock i stadsregioner, och distansarbete bedöms även kunna minska personbilstrafikens trafikprestation framför allt i stadsregioner. Dessutom varierar invånarantalet i många kommuner betydligt till följd av bland annat distansarbete, säsongarbete och fritidsboende. Att multilokalitet blir vanligare kan utgöra en utmaning för traditionella planeringssystem och tjänster, som har utvecklats utifrån fast bosatta invånares behov.

Relationen mellan tjänsterna och befolkningsstrukturen avgör hur de fördelas regionalt. De offentliga tjänsterna har i många landskap koncentrerats till landskapscentret, och grundandet av välfärdsområdena accentuerar ordnandet av service landskapsvis. Landskapscentrumen fortsätter att ha stor betydelse när det gäller tjänster inom hälso- och sjukvård, utbildning och handel även under de kommande decennierna. Dessutom utvecklas betydande servicecenter i de största städernas nätverk av underordnade centrum. Tillgången till närservice minskar ytterligare i små städer och på landsbygden.

2.2.3 Trafiksystemets miljömässiga hållbarhet

Även om trafiken elektrifieras och utsläppen av växthusgaser från trafiken minskar, förnyas bilbeståndet långsamt, och utsläppen minskar inte tillräckligt med tanke på de uppsatta målen. För att minska utsläppen av växthusgaser inom trafiken behöver vi både minska den totala energiförbrukningen och hitta teknikneutrala alternativa drivmedel som ersätter fossila bränslen, såsom el, väte och olika förnybara bränslen. Utöver utsläppsminskningarna måste även de mer omfattande miljökonsekvenserna av alla transportmedel beaktas, såsom de krav som naturens mångfald, resurseffektiviteten och den cirkulära ekonomin ställer samt den inverkan som den tätare samhällsstrukturen har på transporterna.

Elektrifieringen av personbilsbeståndet ser i Finland ut att framskrida snabbare än vad som uppskattades för några år sedan, trots att takten för elektrifieringen på sistone har avtagit. Inom handeln med begagnade bilar utgör bensindrivna bilar fortfarande den största gruppen av bilaffärernas försäljning av begagnade bilar. Inom den tunga trafiken har elektrifieringen varit långsam, vilket beror på avsaknaden av offentlig laddningsinfrastruktur, det begränsade utbudet av elfordon och de nuvarande batteriernas korta räckvidd samt det höga priset på nya fordon, men elektrifieringen förutspås ta fart på 2020-talet. Nya bussar i städernas lokaltrafik är redan i huvudsak

eldrivna, men elektrifieringen har inte gått lika snabbt i trafiken mellan städerna och beställningstrafiken. Vätets roll som drivmedel antas också öka i framtiden, framför allt inom den tunga trafiken.

Inom vägtrafiken ökar personbilarnas trafikprestation med 43 procent fram till 2060 enligt den senaste prognosen för den riksomfattande vägtrafiken. Om detta förverkligas, skulle fordonstrafiken öka med upp till 200 procent på de livligaste förbindelsesträckorna och förutsätta att betydande tilläggskapacitet planeras i landsvägsnätet. I känslighetsanalyser stannar ökningen av personbilsprestationerna på en lägre nivå, om antalet elbilar är mindre än prognostiserat. Osäkerheterna i prognosen för vägtrafiken hänför sig på lång sikt framför allt till antalet elbilar och nivån på driftkostnaderna, som avspeglas i prestationerna och även på färdmedelsandelarna i större utsträckning.

Anpassning till klimatförändringarna, det vill säga att förutse, minska och förbereda sig på konsekvenserna av den, kommer att vara ännu viktigare i framtiden. Hanteringen av väder- och klimatrisker i infrastrukturen och den byggda miljön har betydande inverkan på samhällets funktionssäkerhet. Tillgången på de kritiska material som behövs för att elektrifiera trafiken utgör också en framtida utmaning, eftersom elektrifieringen kräver enorma mängder mineraler. Dessutom måste uppmärksamhet fästas vid ökad energieffektivitet och hållbarhet i hela trafiksystemet.

2.2.4 Förändringstrender inom trafiktjänster

Utvecklingen av trafiktjänsterna styrs av förändringarna i människors transportbehov. Mobilitetsbeteendet modifieras framför allt av den tekniska utvecklingen, som bland annat har möjliggjort förändringar i arbetssätten och konsumtionsbeteendet samt individualisering av livsstilen. Som en följd av coronapandemin ökade framför allt distansarbetet och webbhandeln, och de förutspås ligga kvar permanent på en högre nivå än tidigare. Förändringar i tidsanvändningen påverkar också transportbehoven. Andelen fritidsaktiviteter som utförs utanför hemmet har ökat länge, och de största resegrupperna är fritidsresor, som innehåller ett stort mått av frihet när det gäller valet av resedestination och tidpunkt, samt olika resor för att göra inköp och uträtta ärenden. Den åldrande befolkningen kommer enligt bedömningar också att påverka transportbehoven och vanorna under de kommande decennierna.

Transportmöjligheterna är kopplade till tillgängligheten med olika färdmedel och ett skäligt pris på transporterna. Urbaniseringen medför förändringar i efterfrågan på kollektivtrafik framför allt på små orter, där befolkningen minskar, vilket leder till att serviceutbudet i dessa områden försämras ytterligare. Transporttjänsterna skulle

kunna tryggas genom att kombinera transporter, men det skulle förutsätta att informationen om tjänsteproduktionen utnyttjas i högre grad än i nuläget. På medellång sikt kan även elflygning erbjuda nya transportmöjligheter på korta sträckor och med små luftfarkoster.

Digitalisering ger tjänsteleverantörer och anordnare bättre möjligheter än tidigare att utveckla serviceutbudet, resekedjorna och interoperabiliteten mellan olika aktörers tjänster. Med tanke på slutanvändarna ska det dock beaktas att alla inte har möjlighet att använda e-tjänster. I Finland har de digitala mobilitetstjänsterna inte heller utvecklats så snabbt som önskat.

Det är framför allt plattformsbaserade mobilitetstjänster, såsom elsparkcyklar och stadscyklar, som erbjuder nya möjligheter att komplettera den konventionella kollektivtrafiken, ta fram hållbara resekedjor och styra mobiliteten på ett smidigt sätt. I utvecklingen av plattformstjänster är det viktigt att främja säkerheten och interoperabiliteten med andra transporttjänster. En av de nya förändringstrenderna för transporttjänsterna är mikromobilitet. Med denna avses lätta fordon som är utrustade med elmotor, till exempel elsparkcyklar och elcyklar. Mikromobilitet kan stödja kollektivtrafiken och mobilitetsmöjligheterna i städer, och dess säkerhet har förbättrats genom lagändringar om mikromobilitet, vilka trädde i kraft 2025.

Mobilitetstjänsterna ska dock inte betraktas endast ur transportsektorns perspektiv, eftersom utveckling av rese- och transportkedjorna är en del av den mer övergripande samhällspolitiken, som inkluderar bland annat markanvändnings-, ekonomi-, skatte- och miljöpolitiska frågor. Det pågår även reformer som främjar digitaliseringen av logistiken. När utvecklingen går framåt får möjligheterna till datadelning och automatisering mellan olika aktörer en nyckelroll inom logistiken.

3 Trafik 12 -planutgångspunkter

3.1 Planens rättsliga grund

Den riksomfattande trafiksystemplaneringen och trafiksystemplanen grundar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Lagen innehåller föreskrifter om trafiksystemplaneringen och dess mål, utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen och planens innehåll.

Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen av planen, som godkänns av statsrådet. Trafiksystemplanen granskas i början av varje regeringsperiod och samordnas med planen för de offentliga finanserna. Om planen för de offentliga finanserna ändras, justeras planen vid behov.

Kommunikationsministeriet ska säkerställa att den riksomfattande trafiksystemplanen har samordnats med andra riksomfattande planer. I planen inkluderas dessutom en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

När det gäller trafiknät utgår den riksomfattande trafiksystemplanen från lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och banlagen (220/2007), lagstiftningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T) (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet samt kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018).

I fråga om trafiktjänster omfattas planen till exempel av lagen om transportservice (320/2017). Lagen innehåller bestämmelser om service inom alla transportformer. Centrala med tanke på den riksomfattande trafiksystemplanen är förutom tillstånds- och behörighetskraven också bestämmelserna om förfaranden för upphandling av trafiktjänster, trafikstyrnings- och trafikledningstjänster samt myndigheternas roll. I lagen finns också bestämmelser om mobilitetstjänster i anslutning till trafiktjänsterna, såsom förmedlings-, parkerings- och informationstjänster.

Den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar hela Finland med beaktande av begränsningarna i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Landskapet Åland har lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt farleder för den lokala sjötrafiken. Bestämmelserna om den riksomfattande trafiksystemplanen och därmed själva planen gäller således inte

dessa frågor i landskapet Åland. Däremot beaktas även landskapet Åland när det gäller luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten.

Enligt 17 § i 3 mom. i grundlagen har samerna såsom urfolk rätt att bevara och utveckla sitt språk och sin kultur. Enligt 121 § i grundlagen har samerna inom sitt hembygdsområde språklig och kulturell autonomi enligt vad som bestäms i lag. Med samernas hembygdsområde avses Enontekis, Enare och Utsjoki kommuner samt Lapin paliskunta benämnda renbeteslags område i Sodankylä kommun. Samerna har med stöd av sin självbestämmanderätt som folk rätt att bestämma om sina politiska förhållanden och främja sin ekonomiska, samhällsliga och kulturella utveckling. Dessutom beaktas sametingslagen (974/1995).

Att förbättra trafiksäkerheten har varit ett av EU:s långsiktiga mål. Avdelning VI i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och framför allt artikel 91 i denna avdelning utgör den rättsliga grunden för främjandet av detta mål. Kommissionen satte för första gången upp ett EU-omfattande mål för vägtrafiksäkerheten i den vitbok som lades fram 2001. EU satte i meddelandet Europa på väg, som gavs 2018, upp de nuvarande målen, enligt vilka antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken ska halveras före 2030 och minskas till nästan noll före 2050.

Finland har inom ramen för EU och Nato (Nato SOFA- och DCA-avtalen) förbundit sig att utveckla trafiksystemets kristållighet. Det omfattar bland annat årliga investeringar (5 procent av bruttonationalprodukten) i kärnbehov och försvars- och säkerhetsutgifter fram till 2035. Medlemmarna ska anvisa minst 3,5 procent av BNP för att finansiera kärnbehov och uppnå Natos prestationsmål och 1,5 procent av BNP för att bland annat skydda den kritiska infrastrukturen, försvara nätverk och säkerställa den civila beredskapen och resiliensen. Att möjliggöra stöd för utländska trupper är en del av den internationella avtalsstrukturen i fråga om både EU och Nato. Att som en del av Trafik 12- planen utveckla och beakta beredskapen, försörjningsberedskapen och den militära rörligheten främjar de internationella målen.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (FördrS 27/2016) innehåller bestämmelser om tillgänglighet och undanröjande av hinder och barriärer och anger att behövliga åtgärder ska vidtas för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning har jämlik tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation.

3.2 Olika planeringsnivåer i trafiksystemet

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en lagstadgad strategisk plan som styr verksamheten i hela förvaltningsområdet. Planen styr också beredningen av program, avtal och strategier på statsrådsnivå i fråga om helheterna i trafiksystemet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen skapar en ram för landskapens, stadsregionernas och kommunernas mer detaljerade trafiksystemarbete och planering. Befintliga trafiksystemplaner för regioner och områden samt planer som styr markanvändningen beaktas i tillämpliga delar vid beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Man säkerställer att planerna på olika nivåer har samordnats till de delar det är nödvändigt genom växelverkan och samarbete på olika planeringsnivåer (figur 1). Ett omfattande samarbete och växelverkan mellan olika planeringsnivåer behöver utvecklas kontinuerligt.



Figur 1. Olika nivåer i trafiksystemplaneringen

I beredningen av planen beaktas de riksomfattande målen för områdesanvändningen som fastställts med stöd av markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och som ingår i systemet för planering av områdesanvändningen enligt nämnda lag. När de riksomfattande målen för områdesanvändningen revideras, är den riksomfattande trafiksystemplanen utgångspunkten i frågor som gäller trafiksystemet. Utvecklingen av trafiksystemet och områdesanvändningen är tätt sammankopplade.

Planeringen av trafiklederna utgår från den riksomfattande trafiksystemplanen. Planeringen av trafiklederna ska i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och banlagen (220/2007) grunda sig på utvecklingsbehoven för trafiklederna, vägarna eller järnvägarna, de riksomfattande målen för områdesanvändningen, den riksomfattande trafiksystemplanen, den regionala trafiksystemplaneringen samt annan planering av områdesanvändningen.

Utredningsplaner och vägplaner för landsvägar och järnvägar ska grunda sig på planer med rättsverkan enligt den nuvarande markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

I utredningsplanerna för landsvägar och järnvägar ska man redogöra för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen enligt lagen om trafiksystem och landsvägar har beaktats.

På motsvarande sätt ska väg- och järnvägsplaner innehålla en utredning om hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen har beaktats. En utredning behövs dock inte, om väg- eller järnvägsplanen grundar sig på en lagakraftvunnen utredningsplan som inbegriper en tillräcklig utredning om beaktandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen.

3.3 Samordning av planering med övrigt nationellt strategiarbete

Samtidigt som Trafik 12 -planen uppdateras pågår en annan beredning av riksomfattande program och strategier. Kommunikationsministeriet har även i uppgift att säkerställa att den riksomfattande trafiksystemplanen samordnas med andra nationella planer, strategier och program. På så sätt säkerställer man att planer, strategier och program som bereds i olika processer styr utvecklingen av trafiksystemet i samma riktning och stöder varandra.

En viktig utgångspunkt att beakta är att cybersäkerheten och datasekretessen i trafiksystemet upprätthålls och utvecklas kontinuerligt med beaktande av bland annat den tekniska utvecklingen och utvecklingen av hotmiljön. Cybersäkerheten har allt större betydelse i trafiksystemet, som hela tiden blir allt mer digitalt. Genom att sörja för utvecklingen av cybersäkerheten ökas även störningsfriheten i trafiksystemet. Den nationella cybersäkerhetsstrategin sågs över under hösten 2024.

Åtgärdsprogrammet har byggts upp så att det stöder användning av fyrstegsprincipen¹⁰. När det inte räcker med att påverka efterfrågan på transporter och valet av färdmedel eller när det inte är en tillräckligt effektiv lösning med tanke på till

¹⁰ Tillämpning av fyrstegsprincipen vid förplanering av trafikprojekt, Trafikverkets publikationer, 2010: <https://www.doria.fi/handle/10024/121298>.

exempel finansieringens tillräcklighet, måste man satsa på att effektivisera användningen av det nuvarande trafiknätet med hjälp av till exempel digitalisering. När befintliga problem inte kan lösas med hjälp av digitalisering, borde man i första hand kunna förbättra situationen med små förbättringsåtgärder som genomförs med finansiering för basunderhåll av transportinfrastrukturen. Om inte heller detta är tillräckligt, skulle stora investeringar för att utveckla trafiknätet vara den sista metoden. Det viktiga vid planering enligt fyrstegsprincipen är inte antalet olika trappor eller deras innehåll, utan att man interaktivt går igenom det omfattande utbudet av åtgärder.

En övergripande förbättring av trafiksäkerheten genomförs inom alla transportformer i enlighet med den så kallade strategin för säkra system. Detta syfte ska nås genom en övergripande strategi, som till exempel i vägtrafiken inte enbart beaktar människor utan även fordonens och trafikinfrastrukturens säkerhet samt säkra hastigheter. Vid trafikolyckor gäller det att tillhandahålla en högkvalitativ vård efter olyckan. Ett trafiksystem enligt Safe System är proaktivt och har flera nivåer. Det innebär att, om en del misslyckas, kompenserar någon annan del de övriga delarna för att det värsta möjliga resultatet ska kunna förebyggas.

När Safe System beaktas i den riksomfattande trafiksystemplaneringen, stöder det integreringen av principerna i strategin i planerings-, utvecklings- och strategiarbetet inom hela förvaltningsområdet. Safe System och de åtgärder som syftar till att nå en nollvision kan utvärderas på ett övergripande sätt i samband med uppdateringen av trafiksäkerhetsstrategin, både med tanke på trafiksystemet och inom olika förvaltningsområden. Det pågår till exempel åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för unga, bland annat ändringar av körkortslagstiftningen. Avsikten är att de ska träda i kraft senast sommaren 2026.

Det är nödvändigt att stärka sjöfartens och flygtrafikens verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft i en förändrad värld som en del av trafiksystemet och den internationella tillgängligheten.

Finansieringsprogrammet för Trafik 12 -planen samordnas med den gällande planen för de offentliga finanserna. Målet med Trafik 12 -planen är att styra beredningar av framtida planer för de offentliga finanserna och budgetbeslut. På så sätt säkerställs en informationsbaserad process när finansieringsbeslut fattas.

I planen har bland annat följande befintliga eller under processen färdigställda program och strategier beaktats:

- Statsrådets principbeslut om främjande av automatisering av transporter¹¹
- Principbeslut om digitalisering av logistiken¹²
- Tillgänglighetsvision¹³
- Trafiksäkerhetsstrategi¹⁴ och förbindelse till nollvision
- Finlands digitala kompass¹⁵
- Riksomfattande mål för områdesanvändningen¹⁶
- Regionutvecklingsbeslut¹⁷
- Cybersäkerhetsstrategi¹⁸
- MBT-avtal¹⁹
- Försvarsredogörelse²⁰
- Utrikes- och säkerhetspolitisk redogörelse²¹
- Industripolitiska strategin²²
- Säkerhetsstrategin för samhället²³

¹¹ Statsrådets principbeslut om digitalisering av logistiken, 2021:

<https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/98069>.

¹² Statsrådets principbeslut om digitalisering av logistiken, 2021: 1 ([hankeikkuna.fi](https://valtioneuvosto.fi/hankeikkuna))

¹³ Tillgänglighetsvision för transportsystemet, 2023:

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/e802f07f-b9aa-47b7-a702-b0302a3b6739/79c5dbca-99ce-4dfa-b2c7-66e2e0a23a12/LIITE_20240227125441.PDF

¹⁴ Trafiksäkerhetsstrategi, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-881-2>

¹⁵ Digital kompass, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-906-9>

¹⁶ Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen [Riksomfattande mål för områdesanvändningen \(ymparisto.fi\)](https://valtioneuvosto.fi/ymparisto)

¹⁷ Förnyelse och välmående i regionerna: Statsrådets regionutvecklingsbeslut 2024–2027:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165524/TEM_2024_13.pdf

¹⁸ Strategi för cybersäkerheten i Finland 2024–2035:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165861/VNK_2024_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁹ Avtal om markanvändning, boende och trafik: <https://ym.fi/sv/avtal-om-markanvandning-boende-och-trafik>

²⁰ Försvarsredogörelse (2024):

<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=PLM003:00/2024>

²¹ Utrikes- och säkerhetspolitisk redogörelse (2024) Utrikes- och säkerhetspolitisk redogörelse – Valto (valtioneuvosto.fi)

²² Industripolitiska strategin ([hankeikkuna](https://valtioneuvosto.fi/hankeikkuna)): [Industripolitiska strategin – Statsrådet](https://valtioneuvosto.fi/hankeikkuna)

²³ Säkerhetsstrategi för samhället, 2025:

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/items/3d2ee4a8-e583-41a8-a90f-943b27db444b>

En del av de ovannämnda principbesluten har uppdateras under den innevarande regeringsperioden, och när det gäller dem säkerställs samordningen med den riksomfattande trafiksystemplanen när planen verkställs.

Dessutom finns det en ansevärd mängd pågående arbeten, som har beaktats och samordnats sinsemellan under beredningen av planen eller så kommer samordningen att säkerställas som en del av verkställandet av planen. På så sätt säkerställs att bland annat skrivningarna i statsminister Orpos regeringsprogram beaktas vid uppdateringen. I och med CER-direktivet utvecklas för närvarande även den nationella planeringen av resiliensen och av hanteringen av störningar, och kritiska transportaktörer kommer att utses. Enligt lagen om skydd av samhällets kritiska infrastruktur och om stärkande av samhällets motståndskraft (310/2025) ska statsrådet för att stärka kritiska aktörers motståndskraft och uppnå de allmänna målen för verksamheten minst vart fjärde år anta en riksomfattande plan som fungerar som nationell strategi för kritiska aktörers motståndskraft (riksomfattande plan).

Det program för främjande av gång och cykling samt den flygtrafikstrategi som nämns i regeringsprogrammet har integrerats i planen.

I reformen av statens regionförvaltning koncentreras statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter till ett riksomfattande Tillstånds- och tillsynsverk. Samtidigt inrättas nya regionala livskraftscentraler, som ansvarar för utvecklingen och finansieringen av regionerna. Uppgifterna inom de nuvarande NTM-centralernas ansvarsområden för trafik och infrastruktur överförs till livskraftscentralerna, med undantag av uppgifterna inom offentlig persontrafik, som överförs till Transport- och kommunikationsverket. Reformen träder i kraft den 1 januari 2026. Målet är att bevara tillräckliga regionala resurser även framöver.

Exempel på pågående arbeten som ska samordnas:

- Totalreform av beskattningen och finansieringen²⁴ (samordning som en del av verkställandet)
- NTPC-samarbete (Nordic Transport Preparedness Co-operation) (samordning vid beredningen)
- Utvecklingsbild för områdesanvändningen²⁵ (samordning i samband med beredningen)

²⁴ Reform av beskattningen och finansieringen (hankeikkuna): [Totalreform av beskattningen och finansieringen av trafiken – Statsrådet](#)

²⁵ Utvecklingsbild för områdesanvändningen: Mot en hållbar region- och samhällsstruktur: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-055-2>

- Utvecklingsarbete gällande persontågstrafiken (samordning som en del av verkställandet)
- Verkställande av AFIR-förordningen²⁶²⁷ och det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen²⁹ (samordning i samband med beredningen och som en del av verkställandet)
- Klimat- och energistrategin
- Den klimatpolitiska planen på medellång sikt

Det klimatpolitiska planeringssystemet enligt klimatlagen (423/2022) skapar utgångspunkter för utvecklingen av trafiksystemet. Till den hör en klimatpolitisk plan på lång sikt³⁰ som utarbetas en gång per tio år, en klimatpolitisk plan på medellång sikt³¹ som utarbetas varje regeringsperiod samt en nationell plan för anpassning till klimatförändringarna³². Klimatplanen på medellång sikt innehåller ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen från ansvarsfördelningssektorn. I fråga om målen för att minska trafikutsläppen fokuserar den riksomfattande trafiksystemplanen främst på åtgärder som förbättrar trafiksystemets energieffektivitet. Trafiksystemplanen och klimatplanen på medellång sikt har beretts samtidigt, och man har därmed säkerställt att de ligger i linje med varandra.

²⁶ Regeringens proposition om verkställande av AFIR-förordningen (hankeikkuna): [Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel – Statsrådet](#)

²⁷ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2023>

²⁸ Ändringar i miljöskyddslagen i sjöfarten (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

²⁹ Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel (hankeikkuna): [Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel – Statsrådet](#)

³⁰ Finlands långsiktiga strategi för minskade utsläpp av växthusgaser, 2020: [Microsoft Word - v2_Suomen pitkäaikastrategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi_1.4.2020.docx \(tem.fi\)](#)

³¹ Beredning av den klimatpolitiska planen på medellång sikt (miljöministeriet, 2024): [Den klimatpolitiska planen på medellång sikt – Miljöministeriet](#)

³² Statsrådets redogörelse om den nationella planen för anpassning till klimatförändringar till 2030, 2023: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-608-2>

3.4 Samband mellan minskning av växthusgasutsläppen i trafiken och Trafik 12 -planen

Växthusgasutsläppen i trafiken uppgick till cirka 9,7 miljoner ton under 2024. År 2023 uppgick utsläppen till cirka 9,3 miljoner ton CO₂-ekvivalentton. Det innebär att utsläppen ökade med cirka 4 procent 2023–2024. Åren 2005–2023 minskade utsläppen för inrikes trafik som beräknas för ansvarsfördelningssektorn med cirka 26,3 procent (cirka 3,3 miljoner ton). Utsläppsökningen kan mestadels förklaras med utvecklingen av andelen förnybar energi 2023–2024. År 2024 minskade andelen förnybar energi i trafiken jämfört med år 2023. Enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning ska utsläppen inom den så kallade ansvarsfördelningssektorn (inklusive trafiken) i Finland halveras före 2030 jämfört med nivån 2005. Ansvarsfördelningsförordningen är en rättsligt bindande lagstiftning, och brott mot skyldigheterna i förordningen leder till en sanktion. Transporterna är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. År 2024 var deras andel av utsläppen från ansvarsfördelningssektorn cirka 38 procent och av Finlands totala utsläpp cirka 25 procent. Största delen av utsläppen inom inrikestrafiken uppstår i vägtrafiken (cirka 96 procent).

Den senaste basprognosen för växthusgasutsläppen i trafiken blev färdig vid årsskiftet 2023/2024 som en del av det så kallade Peikko-projektet³³. Enligt prognosen minskar växthusgasutsläppen i trafiken före 2030 på det sätt som ansvarsfördelningsförordningen kräver, det vill säga med cirka 50 procent. Den ökande andelen förnybara transportbränslen, elektrifieringen av bilar och annan förbättring av energieffektiviteten samt den fortsatt måttliga ökningen av trafikprestationerna är viktiga orsaker till den positiva utsläppsutvecklingen.

Den nya basprognosen omfattar endast åtgärder som bestämts före den 1 april 2024. Basprognosen inkluderar således inte skrivningar i statsminister Orpos regeringsprogram eller andra åtgärder som denna regering vidtagit och som påverkar utsläppen av växthusgaser från transporterna. Statsminister Orpos regeringsprogram innehåller flera åtgärder som kommer att öka utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med basprognosen, till exempel minskning av distributionsskyldigheten, sänkning av bränsleskatten, höjning av moms på kollektivtrafiken och minskning av finansieringen till investeringsprogrammet för gång och cykling. Dessa kommer att beaktas som en del av det politiska scenariot för

³³ Basscenarier för helheten av energi- och klimatåtgärder på väg mot utsläppsfrihet, Statens revisionsverk 2024.

åtgärder för att minska utsläppen av trafiken. Scenariot har beretts som en del av projektet för nya åtgärder och scenarion för den nationella energi- och klimatpolitiken³⁴ och inkluderas i den klimatpolitiska planen på medellång sikt och den nationella energi- och klimatstrategin. Projektet för nya åtgärder och scenarion för den nationella energi- och klimatpolitiken slutfördes i oktober 2015. Strävan är att den klimatpolitiska planen på medellång sikt och den nationella energi- och klimatstrategin blir färdiga före utgången av 2025. Den sociala klimatplanen drar upp riktlinjer för finansiering av de åtgärder för att minska utsläppen av trafiken som fördelas via den sociala klimatfonden.

Vid beredningen av den klimatpolitiska planen på medellång sikt och den sociala klimatplanen har även vissa åtgärder som ingår i Trafik 12 granskats som potentiella nya metoder för att minska utsläppen, bland annat främjandet av distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel, kollektivtrafikstödet för stora och medelstora stadsregioner, investeringsprogrammet för gång och cykling samt olika trafikinfrastrukturprojekt för stadsregioner.

Bortsett från åtgärderna för att främja distributionsinfrastrukturen verkar det som om utsläppsminskningens inverkan i infrastrukturprojekten är liten eller delvis till och med negativ, om utsläppskonsekvenserna under tiden för byggande av infrastrukturer också räknas in. Enligt Trafikledsverkets bedömning är projekten för utveckling av trafikinfrastrukturer som sådana ineffektiva för att minska koldioxidutsläppen av trafiken. Projekten kan endast påverka de resor som har företagits i projektets transportkorridor, varför inverkan är lokal och på så sätt i landsomspännande granskningar relativt liten. Det bör dock noteras att, om individer och företag hänvisas till att använda hållbara färd- och transportmetoder, till exempel genom beskattning eller prissättning av transporter, kan denna inverkan stödjas med infrastrukturinvesteringar genom att säkerställa kapaciteten för hållbara färd- och transportformer och på så sätt stärka effekten av dessa metoder.

Skötseln och underhållet av landsvägar påverkar koldioxidutsläppen av trafiken med några procent. Slitna ojämna vägytor som har blivit grova har märkts öka rullningsmotståndet och därigenom förbrukningen och utsläppen av transportbränslen. Beläggningarnas ojämnhet och vägytans grovhet kan minskas i viss mån, men samtidigt gäller det att se till att den förbättrade vägkvaliteten inte leder till att hastigheterna eller trafikvolymerna ökar. Om så är fallet, upphäver de i form av ökad

³⁴ Nya åtgärder och scenarion för den nationella energi- och klimatpolitiken, Statens revisionsverk et. al

bränsleförbrukning de utsläppsminskningar som har nåtts genom att förbättra vägnätets kondition.

Genom höjning av nivån för skötseln av vägar vintertid är det möjligt att minska framför allt kostnaderna för tung trafik, men den samlade effekten är mycket liten (mindre än en procent).

4 Vision och mål för utveckling av trafiksystemet

4.1 Ett hållbart och tillgängligt Finland

År 2050 ska Finland ha ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem som är tillgängligt till små kostnader för alla befolkningsgrupper och som stöder konkurrenskraften och tillväxten i näringslivet i Finland.

Ett ekonomiskt hållbart och effektivt trafiksystem stöder tillgängligheten och utvecklingen i hela Finland med beaktande av de olika områdenas styrkor, näringslivets behov och naturens bärkraft.

Man kan snabbt och enkelt ta sig från Finland ut i världen och från världen till Finland, även digitalt. Progressiva innovationer och ny teknologi möjliggör smidig och säker rörlighet oberoende av färdstätt i hela Finland.

4.2 Mål för utveckling av det riksomfattande trafiksystemet

Följande tre sinsemellan prioriterade mål har ställts upp för det riksomfattande trafiksystemet: 1) funktion, 2) säkerhet och 3) hållbarhet. Effektivitet, tillgänglighet och resiliens har fastställts som förenande aspekter för målen (figur 2). Målen för trafiksystemet har i det här kapitlet definierats på ett allmänt plan. Preciserande strategiska mål har fastställts för dem för att styra verkställandet av planen och underlätta tolkningen av målen (kapitel 4.3).



Figur 2. Mål för den riksomfattande trafiksystemplanen

Trafiksystemets funktion, säkerhet och hållbarhet säkerställs på ett kostnadseffektivt sätt med beaktande av det krävande läget för de offentliga finanserna, de knappa tillgängliga resurserna och behovet av att prioritera effektiva och verkningsfulla åtgärder. En betydande del av resurserna fördelas på basunderhållsåtgärder, som säkerställer trafiksystemets funktion i hela landet på det mest kostnadseffektiva sättet. Främjande av den övergripande säkerheten stöder i stor utsträckning även funktionsmålet, särskilt när det gäller försörjningsberedskapen, den militära rörligheten och näringslivets transporter. Uppnåendet av funktionsmålet stöds även av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet betonas framför allt i skötseln av det befintliga trafikinätet i hela landet. Möjligheterna till hållbara transporter främjas i synnerhet med hållbar och effektiv tillväxt i stadsregionerna som utgångspunkt. Åtgärder som vidtas för att uppnå säkerhets- och funktionsmålen stärker även den sociala hållbarheten i hela landet.

1. Funktion

Trafiksystemets funktion påverkas av bland annat rese- och transportkedjor, tillgänglighet, resetidernas förutsägbarhet och resekomfort. I ett fungerande trafiksystem har förbindelserna organiserats på ett ändamålsenligt sätt, och utvecklingslösningarna har övervägts som helheter med beaktande av efterfrågan på transporter och behoven hos dem som rör sig i trafiken.

2. Säkerhet

Trafiksystemets säkerhet påverkas av säkerheten i vägtrafiken och transportmiljöerna, säkerheten inom spårtrafiken, sjöfarten och luftfarten samt datasäkerheten ur trafiksäkerhetsperspektiv. Med övergripande säkerhet avses ett

tillstånd där man har förberett sig på de hot och risker som riktas mot samhällets vitala funktioner.

3. Hållbarhet

Trafiksystemets hållbarhet påverkas av den ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarheten.

Med trafiksystemets **ekonomiska hållbarhet** avses effektiv användning av samhällsekonomin resurser, dvs. kapital, arbete och naturtillgångar. Detta innebär att man strävar efter att uppnå målen genom att planera och använda resurserna så effektivt som möjligt.

Ett **ekologiskt hållbart** trafiksystem stöder en hållbar samhällsstruktur och ansvarsfullhet i fråga om resurserna samt förebygger eller lindrar påfrestningar på miljön, såsom utsläpp och förorening av miljön, buller och vibrationer samt förlust av biologisk mångfald. Utöver nationella åtgärder spelar även internationellt samarbete en central roll i strävan efter ekologisk hållbarhet.

Ett **socialt hållbart** trafiksystem tryggar förutsättningarna för mobilitet och goda levnadsförhållanden (säkerhet, hälsa) så jämlikt som möjligt, oberoende av individernas socioekonomiska bakgrund, fysiska egenskaper eller boendeort.

Aspekter som förenar målen

Bland de aspekter som förenar målen är tillgänglighet och effektivitet de mål som i den första Trafik 12 -planen har fastställts för utveckling av trafiksystemet. Framöver kommer de, liksom även resiliens, att stödja de uppdaterade målen och garantera en långsiktig trafiksystemplanering.

Med tillgänglighet eftersträvas att trafiksystemet ska garantera tillgängligheten i hela Finland och svara mot behoven inom näringsliv, arbete och boende. Tillgänglighet ses som ett integrerat element i ett fungerande trafiksystem men även i säkerheten, till exempel med tanke på militär rörlighet.

Resiliens har i egenskap av ett begrepp som anknyter till trafiksystemet inkluderats i planen till följd av anpassningen till klimatförändringarna och aspekter som hänför sig till den övergripande säkerheten och försörjningsberedskapen. Trafiksystemet är föremål för många olika hotfaktorer, som måste beaktas i planeringen, byggandet, underhållandet och hanteringen.

Effektiviteten binder målen för funktion och hållbarhet när utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet maximeras och brister repareras med de mest effektiva och verksamma åtgärderna. Digitaliseringen utnyttjas också till fullo inom alla transportformer.

4.3 Strategiska mål för trafiksystemplanering

Strategiska mål som styr trafiksystemplaneringen har härletts från målen för trafiksystemet.

Strategiska mål gällande funktion

Finlands konkurrenskraft och tillväxt, de olika regionernas tillgänglighet och medborgarnas smidiga rörlighet säkerställs i första hand genom välfungerande trafik- och kommunikationsnät samt tjänster. Behoven av nya förbindelser kartläggs och behoven av att utveckla TEN-T-näten prioriteras så att den internationella tillgängligheten kan säkerställas. Interoperabiliteten mellan transportformer som är avsedda för persontrafik och godstrafik, samt välfungerande och snabba datakommunikationsförbindelser, är viktiga för att det riksomfattande trafiksystemet ska fungera. De olika trafik- och transportformernas funktion säkerställs genom motsvarande prioriteringar.

Trafiksystemets funktion säkerställs genom att digitaliseringen och informationen utnyttjas fullt ut.

Strategiska mål gällande säkerhet

Trafiksystemets roll som en del av den övergripande säkerheten betonas, särskilt med beaktande av de behov som hänför sig till försörjningsberedskapen och den militära rörligheten. Trafiksäkerheten främjas som en del av den övergripande säkerheten i trafiksystemet enligt gällande trafiksäkerhetsstrategi.

När det gäller trafiksäkerheten betonas åtgärder som syftar till att på ett övergripande plan förebygga olyckor till följd av mänskliga misstag och följder av olyckor, så att allvarliga skador och dödsfall kan undvikas. Nollvisionen om trafiken ska uppnås genom att Safe System bättre integreras i strategiarbetet.

Strategiska mål gällande hållbarhet Möjligheterna för olika befolkningsgrupper att röra sig ska förbättras med beaktande av regionernas egenskaper, en effektiv och ändamålsenlig reglering av trafiken och miljökonsekvenserna.

Det befintliga trafiksystemet och den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas effektivt.

Vid utvecklingen av persontrafiken i stadsregioner läggs vikt vid hållbara färdmedel i syfte att stödja en effektiv ökning av dem samtidigt som de olika färdmedlens funktion beaktas.

4.4 Regionala särdrag

Det riksomfattande trafiksystemet utvecklas utifrån de nationella riktlinjer som har identifierats i Trafik 12 -planen. Vid verkställandet av planen beaktas de riktlinjer för utveckling av trafiksystemet som gäller hela landet samt dessutom även regionernas identifierade särdrag. De regionala särdragen har beretts för att stödja beaktandet av de regionala särdragen vid verkställandet av planen. Avsikten är att identifiera de regionala särdragen i Trafik 12 -planen och särskilt att till nödvändiga delar beakta dem vid verkställandet av planen.

De strategiska målen som styr beredningen av åtgärdsprogrammet och verkställandet av planen har på det regionala planet preciserats enligt storområde och för de största stadsregionerna. De regionala särdragen gör det lättare att prioritera åtgärderna inom till exempel planerings- och investeringsprogrammen för trafikledsnätet. Genom att identifiera och beakta de regionala särdragen ska det säkerställas att de regionala perspektiven granskas och vid behov beaktas som en del av det nationella verkställandet av planen och granskningen av de riksomfattande kriterierna. De regionala särdragen utesluter inte beaktandet av de på riksnivå identifierade utvecklingsbehoven eller plötsliga enskilda behov.

Programmen för norra och östra Finland utarbetades under 2024 under ledning av statsrådets kansli och arbets- och näringsministeriet. Programmen utarbetades i samarbete med regionala aktörer; när det gäller trafiken utgick beredningen från utkastet till Trafik 12 -plan.









Trafiksystemet utvecklas så att konkurrenskraften och tillväxten, de olika regionernas tillgänglighet och medborgarnas möjligheter till trygga och smidiga transporter säkerställs. Dessutom förbättras trafiksäkerheten i hela landet. Detta genomförs kunskapsbaserat utifrån åtgärderna i åtgärdsprogrammet och de behov som har observerats i transportsystemanalysen.

Finansieringen av utvecklingen av trafiksystemet fördelas på olika orter i Finland enligt de för närvarande enhetliga riksomfattande kriterierna, beroende på användningsändamålet med finansieringen. Kriterierna för trafikinvesteringar bygger

på de riksomfattande riktlinjerna i Trafik 12 -planen och å andra sidan på de konsekvensbedömningar som har gjorts med hjälp av projektbedömningar. När det gäller basunderhållet påverkas fördelningen av finansieringen av bland annat vägnätets längd och trafikvolymerna. Dessutom fördelas till exempel statsunderstöden för persontrafiktjänster och stöden för regional trafik och lokal trafik på riksnivå enhetligt. Genom regionala särdrag är det möjligt att beakta sådana enskilda särdrag i storområden eller stadsregioner som i en sådan riksomfattande granskning inte nödvändigtvis blir beaktade. Detta kan tillgodose såväl riksomfattande som regionala behov.

I landsbygdsområden ligger tyngdpunkten på att upprätthålla det befintliga nätet och de befintliga tjänsterna. I stadsregioner och tätorter ligger huvudvikten på att utveckla den befintliga samhällsstrukturen och trafiksystemet med beaktande av kostnadseffektiva åtgärder som främjar kollektivtrafiken och trafiksäkerheten. Trafiknäten eller trafiktjänsterna utökas endast i särskilda situationer. Gång- och cykelbanorna beaktas vid utvecklingen av den befintliga samhällsstrukturen och trafiksystemet. I stadsregioner är det dessutom särskilt viktigt att säkerställa en smidig trafik med alla trafikformer med beaktande av en effektiv markanvändning, hälsoeffekter och utsläppsminskningspotential. I och med att stadsregionerna växer ökar även trafikvolymerna, varvid ett fungerande trafiksystem blir allt viktigare. Det är en relevant konkurrensfaktor. Vid utvecklingsbehov som anknyter till nya investeringsbehov inom näringslivet är reaktionen kunskapsbaserad och flexibel i hela landet.

Den internationella tillgängligheten innefattar såväl tillgängligheten inom regionerna som tillgängligheten mellan regionerna i kombination med internationella fungerande förbindelser. Om resor och transporter inte fungerar inom landet, ligger inte heller den internationella tillgängligheten på en tillräcklig nivå.

Regionala särdrag i genomförandet av Trafik 12	 FUNKTION	 SÄKERHET	 HÅLLBARHET
NORRA FINLAND 	Den gränsöverskridande internationella trafikens behov, hållbart utnyttjande av naturresurser och turism med beaktande av naturen och den lokala näringsverksamheten.	Den militära rörlighetens behov.	Säkerställande av mobilitetsförutsättningarna genom utnyttjande av det befintliga trafiknätet (inklusive enskilda vägar).
ÖSTRA FINLAND 	Framför allt industrins och turismens behov, även med den internationella tillgängligheten som utgångspunkt, med beaktande av bland annat det stora antalet vattendrag i regionen.	Störningsfrihet och säkerhet vid industritransporter.	
VÄSTRA FINLAND 	Tillgänglighet hos knutpunkterna för internationell trafik samt den tvärgående trafikens behov.	Försörjningsberedskap i de internationella transportkedjorna.	UUtnyttjande av resekedjorna för att främja hållbar trafik.
SÖDRA FINLAND 	De internationella rese- och transportkedjornas funktion och förutsebarhet i olika trafikmiljöer, inklusive i skärgården.	Störningsfrihet i de internationella transportkedjorna samt försörjningsberedskap i de största knutpunkterna och deras förbindelser till mer perifer områden.	EUtnyttjande av trafiksystemet och samhällsstrukturen inom kollektivtrafiken samt i trafiken mellan stadsregionerna.
STÄDER I HELA LANDET 	Smidiga resekedjor inom regionerna och fungerande förbindelser till knutpunkterna för internationell trafik.	Framför allt ökad trafiksäkerhet och förbättring av störningskänsligheten i trafiksystemet.	Utveckling av ett trafiksystem som baserar sig på hållbara transporter och av annan hållbar samhällsstruktur med beaktande av en effektiv utsläppsminskningspotential.

Figur 3. Regionala särdrag

4.5 Förbättring av trafiksystemplaneringens genomslagskraft

Den riksomfattande trafiksystemplaneringen har antagit formen av en kontinuerlig process, som innefattar utveckling av informationsunderlaget samt utarbetande av en plan och verkställande och uppföljning av den med hjälp av ett omfattande informationsunderlag, konsekvensbedömning och uppföljningsdata. För att den informationsbaserade beslutsprocessen ska stärkas ytterligare och få ökad genomslagskraft, måste man kontinuerligt arbeta för att utveckla trafiksystemplaneringen och informationsunderlaget.

Strategisk trafiksystemplanering kan inom forskningen enligt Kölbl et al. (2008) angripas utifrån flera olika perspektiv³⁵:

³⁵ Kölbl R., Niegl M., & Knoflacher H. (2008). A strategic planning methodology. Transport Policy Vol. 15. Pp. 273–282

- 1) med beslutsfattandet som utgångspunkt, så att planen och visionen står i centrum,
- 2) med processen som utgångspunkt, så att fokus ligger på målen med planen, de identifierade planeringsproblemen och indikatorerna,
- 3) med offentligt deltagande och delaktighet som utgångspunkt,
- 4) med verkställandet som utgångspunkt.

Mäntysalo et al. (2015) definierar egenskaperna för det strategiska inslaget i planeringen, där planeringsprocessens öppenhet, kontinuitet och strävan efter det önskade målet framträder som de mest centrala³⁶. Med det strategiska inslaget i planeringen avses egenskaper som möjliggör omfattande förändringar i det system som är föremål för verksamheten. Den riksomfattande trafiksystemplaneringen har de egenskaper som förekommer hos strategisk planering, och dessa vidareutvecklas.

³⁶ Mäntysalo R., Kangasoja J., & Kanninen V. (2015). The paradox of strategic spatial planning: A theoretical outline with a view on Finland. *Planning Theory & Practice* Vol 16:2 pp. 169–183.

5 Åtgärdsprogram

Åtgärdsprogrammet för den riksomfattande trafiksystemplanen bygger på visionen, målen, de strategiska målen och de regionala särdragen i planen. Åtgärderna i planen är indelade i teman, som behandlas i kapitlen.

De föreslagna höjningarna är uppskattade anslagsbehov för 2026–2037. Beslut om finansieringen fattas i budget- och ramprocesserna.

5.1 Utveckling av informationsunderlaget

Uppdateringen och verkställandet av Trafik 12 -planen bygger på en informationsbaserad process, som inkluderar kontinuerlig utveckling av informationsunderlaget, utarbetande av planen genom utnyttjande av ett brett informationsunderlag och en konsekvensbedömning samt verkställande av planen utifrån det befintliga informationsunderlaget, målen och riktlinjerna.

I transportsystemanalysen, som Transport- och kommunikationsverket har tagit fram, finns information om situationen i fråga om trafiknäten och trafiktjänsterna, tillgängligheten, trafiksäkerheten, automatiseringen av trafiken och trafikens miljökonsekvenser samt om utvecklingsbehoven under de närmaste åren. Transportsystemanalysen omfattar också uppföljning av måluppfyllelsen i den riksomfattande trafiksystemplanen. Att transportsystemanalysen utnyttjas vid verkställandet av planen gör det möjligt att smidigt reagera på eventuella snabba förändringar i verksamhetsmiljön.

- Transport- och kommunikationsverket fortsätter att utveckla och expandera transportsystemanalysen och det gemensamma informationsunderlaget i samarbete med de andra ämbetsverken inom förvaltningsområdet. Transportsystemanalysen tillhandahåller information som uppdateras regelbundet även för de andra förvaltningsområdenas behov. Den betjänar trafiksystemplaneringen rent generellt samt verkställandet av Trafik 12 -planen på både det nationella och det regionala planet. Landskapsförbunden, stadsregionerna och kommunerna deltar i produktionen av regional information.
- Staten (kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Livskraftscentralerna) utarbetar i samarbete med landskapen en metod för att i nödvändig grad integrera de regionala

trafiksystemplanerna och de regionala särdragen i det riksomfattande informationsunderlaget för att till nödvändiga delar betjäna bland annat nästa uppdateringsprocess för Trafik 12 -planen. Samtidigt kartläggs möjligheterna att skapa ett gemensamt sätt att presentera de regionala trafiksystemplanerna. Presentationssättet ska bevara regionernas särdrag, men ska göra det relevanta innehållet jämförbart.

- Trafikledsverket ansvarar i samarbete med livskraftscentralerna för den informationsbaserade beredningen av investeringsprogrammet, planeringsprogrammet och basunderhållsplanen för trafikledsnätet med beaktande av transportsystemanalysen, de regionala trafiksystemplanerna och MBT-avtalen samt målen, de strategiska målen, de regionala särdragen och åtgärderna i Trafik 12 -planen. Vid beredningen av programmen och planerna ovan utnyttjas Trafikledsverkets omfattande intressentsamarbete. Vid beredningen av programmen hörs bland annat försvarsförvaltningen, landskapsförbunden och stadsregionerna. Ett remissförfarande ordnas angående programmen eller deras delar.
- Vid beredningen av planeringsprogrammet tas kraven enligt TEN-T-förordningen och möjligheterna att eventuellt utnyttja EU-finansiering föregripande i beaktande. I planeringsprogrammet inkluderas också projekt som man har avtalat om separat med stadsregionerna (inklusive eventuell samfinansiering).
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) fortsätter att som en del av transportsystemanalysen i samarbete med andra aktörer utveckla en uppföljningsmodell för uppfyllandet av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen. Uppföljningen av planen rapporteras regelbundet.
- Staten förenhetligar i samarbete med kommunerna, stadsregionerna och näringslivet informationsunderlaget om region- och samhällsstrukturen, regionutvecklingen, näringslivets uppbyggnad, näringslivets behov och trafiksystemet. Det gemensamma informationsunderlaget kan användas i strategiarbetet inom olika förvaltningsområden och för att smidigt verkställa strategierna.
- Staten (miljöministeriet, kommunikationsministeriet, Finlands miljöcentral och Transport- och kommunikationsverket) utvecklar i samarbete med kommunerna uppföljningen av MBT-avtalens effekter. I utvecklingsarbetet beaktas bland annat de indikatorer för stadstrafiken som ska tas fram till följd av TEN-T-förordningen. Dessutom förbättras informationen om finansieringen av MBT-avtalen.

- Staten (Transport- och kommunikationsverket) och kommunerna utvecklar informationsunderlaget för gång- och cykeltrafik, inklusive kvantitativ uppföljning och utvärdering av fördelarna. Informationen produceras öppet och är tillgänglig för alla. Åtgärden beaktar reformen av informationsregleringen gällande trafik samt utvecklingen av den gemensamma informationshanteringen inom förvaltningsområdet.
- Staten (kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket) fortsätter att utveckla konsekvensbedömningen i fråga om bland annat utveckling av trafiknätet och användning av finansieringen för basunderhållet, framför allt med beaktande av möjligheterna att utveckla markanvändningen. .
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar i samarbete med andra aktörer prognosmodellen för den riksomfattande trafiken, så att den används vid utarbetandet av framtida riksomfattande trafiksystemplaner samt i de processer som stöder verkställandet av dem inom hela förvaltningsområdet.
- Staten (Trafikledsverket) expanderar informationsunderlaget om trafikledsnätets omfattning och konsekvensbedömningsinformationen om vilka konsekvenser en reduktion av nätet får för olika aktörer.
- Staten (Trafikledsverket) försöker i samarbete med andra aktörer förenhetliga procedurerna och principerna för landsvägarnas administrativa klasser.
- Staten stärker informationsunderlaget om behov av dubbla användningsområden för trafiknätet i hela Finland i samarbete med olika förvaltningsområden (inkl. kajinfrastrukturen för förbindelsefartygstrafiken).
- Staten (Trafikledsverket) har som mål att förenkla planeringen av trafikledsprojekt i synnerhet när det gäller mindre projekt. Staten granskar nuvarande lagstiftning när det gäller lättare och förmånligare planeringslösningar och beaktar fyrstegsprincipen.
- Staten och kommunerna fortsätter att utveckla den offentliga upphandlingen inom transportsektorn med målet att öka antalet innovativa offentliga upphandlingar. Särskild uppmärksamhet fästs vid upphandling av hållbara produkter och tjänster i transportsektorn så att samtliga parter är delaktiga i processen och marknaden är livskraftig. Definitionen av upphandling och beaktandet av innovationsutvecklingen inom sektorn utvecklas bland annat

genom att förbättra upphandlingskompetensen. Upphandlingskompetensen ska utvecklas i synnerhet när det gäller informationsproduktion och informationshantering. Offentlig upphandling stödjer en hållbar tillväxt inom sektorn.

- Staten (kommunikationsministeriet) utvärderar regelbundet behovet av att uppdatera trafiksäkerhetsstrategin. Dessutom försöker staten (Transport- och kommunikationsverket i samarbete med andra aktörer) göra olycksfallsstatistiken mer tillförlitlig och utvärderar utvecklingen av trafiksäkerheten.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) ansvarar i samarbete med intressentgrupperna för beredningen av det nationella programmet för främjande av hållbar stadstrafik.

5.2 Avtal mellan staten och regionerna

Utgångspunkten är att staten ansvarar för finansieringen av statens trafikledsnät. Lagstiftningen innehåller inga bindande definitioner för att upprätta avtal om kostnadsfördelning, utan avtalen upprättas från fall till fall. Undantag i användningen av statens budgetfinansiering kan göras genom avtal, om en annan part, till exempel en aktör inom industrin eller en kommun, har ett starkt intresse av att skynda på en investering. Målet är att man i framtiden i högre grad än nu ska kunna genomföra trafikprojekt som är till nytta för olika aktörer.

Trafiksystemet utvecklas i partnerskap med olika aktörer. Staten har genom avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal) avtalat med kommunerna i de sju största stadsregionerna om bland annat utvecklingen av trafiksystemet. Genom förfarandet med MBT-avtal skapar man i samarbetet mellan staten och regionerna en gemensam bild av utvecklingsbehoven inom markanvändningen, boendet och trafiksystemet och främjar även samarbetet mellan kommunerna. Avtalen har blivit ett effektivt verktyg när det gäller att utveckla stadsregionerna tillsammans på ett långsiktigt och omfattande sätt. De har etablerats som en del av samarbetet mellan kommunerna och staten. Förfarandet stärker också regionernas interna samarbete.

Syftet med MBT-avtalen är att främja hållbara samhällsstrukturer och trafiksystem och att göra vardagen smidigare i stadsregionerna. MBT-avtalen syftar också till att trygga förutsättningarna för tillväxt och tillgänglighet i stadsregionerna. Den riksomfattande trafiksystemplanen fungerar för statens del som utgångspunkt för behandlingen av trafikfrågor i olika avtal och partnerskap. Staten främjar utvecklingen av trafiksystemet

i stadsregionerna i första hand med MBT-avtal. Avtal om till exempel enskilda trafikledsprojekt är också ett exempel på partnerskap.

- Trafikprojekt förbättrar den regionala tillgängligheten, vilket avspeglar sig i markens värde. Om markens värde stiger till följd av ett trafikprojekt, är det naturligt att kostnaderna för att utveckla trafikinfrastrukturen täcks med värdeökningen. Staten ansvarar för finansieringen av statens trafikledsnät i enlighet med ägandet. Statens trafikledsprojekt kan genom separata avtal även genomföras som samfinansiering med kommuner och andra aktörer, när de positiva effekterna av projektet är regionalt avgränsade eller begränsade till enstaka aktörer. Vid förhandlingar om samfinansierade projekt följer staten en etablerad process redan när projekten planeras. Objektet kan som helhet vara särskilt betydande regionalt eller så är det viktigt för kommunen att upprätthålla en tillräcklig kvalitetsnivå (till exempel höja och utveckla servicenivån på tätortstrafiken, frigöra tomtmark till följd av projektet eller avsevärt höja värdet på tomtmark, bygga gång- och cykelleder, utveckla logistikområden och förbättra trafiksäkerheten i området). Avtal om kostnadsfördelning ingås från fall till fall utifrån de fördelar som projektet har uppskattats ge. I projekt som genomförs med samfinansiering kan man även avtala om samfinansiering av underhållet.
- Staten fortsätter MBT-avtalsförhandlingen med nuvarande MBT-regioner.
- Staten utvecklar processen för utarbetande av MBT-avtal i samarbete med stadsregionerna. MBT-regionerna och staten har ett nära samarbete vid förberedelser för förhandlingar och under förhandlingsprocessen. MBT-förhandlingarna ger för sin del input till uppdateringen av Trafik 12 -planen.
- När det gäller trafiken är utgångspunkten för MBT-avtalen den gällande Trafik 12 -planen vid tidpunkten i fråga samt målen och åtgärderna i den. Även planerna för hållbar mobilitet i städer (SUMP) och andra regionala trafiksystemplaner fungerar som informationsunderlag för avtalsförberedelserna. Beträffande trafiken behandlar avtalen bland annat den markanvändning som trafiksystemet förutsätter, utvecklingen av kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken samt resekedjorna, främjandet av trafiksäkerheten och alternativa drivmedel samt utnyttjandet av information för att effektivisera trafiksystemet.
- Trafikledsverket inkluderar även utvecklingsprojekt som gäller trafikledsnätet och som är belägna i MBT-regioner i investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Investeringsprogrammet omfattar projekt där genomförandekapaciteten är god och planeringen redan har fortskridit. I

planeringsfasen avtalas även en potentiell samfinansiering av projektet, som bland annat projekt i MBT-regioner kan vara. När det gäller statens trafikledsnät fungerar investeringsprogrammet för trafikledsnätet som utgångspunkt vid MBT-avtalsförhandlingar. Trafikledsverket beaktar uppdateringsrytmen för MBT-avtalen i investeringsprogrammet. Utvecklingsprojekt i stadsregioner kan ha både riksomfattande och regionala effekter, och man kan besluta om dem i MBT-avtal eller separat vid andra tidpunkter.

- Bland utvecklingsområdena för statens trafikledsnät ligger fokus vid MBT-förhandlingar på de projekt som ingår i investeringsprogrammet. Staten reserverar finansiering för utvecklingsprojekt enligt investeringsprogrammet i stadsregioner under momentet för utveckling av trafikledsnätet. Av utvecklingsfinansieringen enligt finansieringsprogrammet för Trafik 12 -planen under momentet för utveckling av trafikledsnätet anvisas i genomsnitt 50–100 miljoner euro per år. När budgetramen eventuellt ändras granskas finansieringen av stadsregionernas utvecklingsprojekt i samband med detta.
- Staten reserverar finansiering för små förbättringsprojekt i MBT-stadsregioner av de 50 miljoner euro som har reserverats för basunderhåll från och med 2030. Utgångspunkten är att kostnaderna för projekten enligt etablerad praxis fördelas 50/50 mellan staten och kommunen.
- I avtal och partnerskap som anknyter till regionutveckling eller något annat och där parterna består av enskilda städer eller landskap och staten, främjar staten åtgärder enligt Trafik 12 -planen med beaktande av de regionala särdragen.
- Staten (kommunikationsministeriets förvaltningsområde och miljöministeriet) behandlar tillsammans med stadsregionerna byggandet av ytterligare spårbunden stadstrafik och andra betydande behov av att utveckla kommunala kollektivinfrastrukturer samt finansieringen av dessa när MBT-avtalen uppdateras. Med betydande kollektivinfrastrukturprojekt avses projekthelheter som liknar spårvägsprojekt vad gäller total servicenivå och där servicenivån, bland annat vad gäller kapacitet, hastighet och tillförlitlighet, har planerats vara högre än i andra omgivande kollektivtrafiksystem och där lösningen omfattar infrastrukturlösningar som höjer servicenivån. Sådana lösningar är bland annat bussfiler eller bussprioriteter, som endast är avsedda för bussar med stor kapacitet.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) fastställer kollektivtrafikinfrastrukturprojekt närmare före kommande MBT-förhandlingar.

Statens eventuella finansieringsandel av projekt som gäller spårbunden stadstrafik och kollektivtrafikinfrastukturer är även i fortsättningen i regel 30 procent och fast riktad till kostnader som hänför sig till byggande och planering av spårvägar eller kollektivtrafikinfrastukturer. Projekten ska finansieras ur helheten för utveckling av trafikledsnätet eller av externa finansieringskällor (till exempel genom att utnyttja avkastningen från markanvändning). Projekten för spårbunden stadstrafik ska utvärderas enligt Transport- och kommunikationsverket s anvisningar om projektutvärdering. Anvisningarna används även vid utvärdering av andra betydande kollektivtrafikinfrastukturprojekt.

5.3 Internationellt samarbete

På grund av förändringarna i verksamhetsmiljön får det internationella och framför allt det nordiska samarbetet allt större vikt i det arbete som syftar till att förbättra Finlands internationella tillgänglighet. Framför allt har Finlands Natomedlemskap skapat nya behov av att samarbeta med grannarna i väst och andra EU-länder när det gäller försörjningsberedskap och militär rörlighet. Europeiska kommissionen fäster också större uppmärksamhet än tidigare vid utveckling av den militära rörligheten.

Sjötrafiken och flygtrafiken regleras på EU-nivå och på det internationella planet, och denna reglering sätts i kraft nationellt. Regleringen har stor betydelse för dessa transportformers säkerhet och konkurrenskraft. Det är viktigt att med stöd av andra likasinnade länder påverka regleringen där den uppkommer. Detta främjar även genomförandet av Trafik 12 -planen.

- Staten (kommunikationsministeriet och ämbetsverken) fördjupar det nordiska samarbetet framför allt när det gäller kontakterna västerut, att identifiera militär rörlighet, logistik och behov inom försörjningsberedskapen samt inom samarbete för digitalisering och uppkomst av en hållbar och intelligent transportsektor. Staten utnyttjar bland annat det nordiska beredskapssamarbetet inom trafik (NTPC) och annat samarbete mellan medlemsländerna inom de europeiska transportkorridorerna. Samarbetet sker på olika förvaltningsnivåer, bland annat mellan statliga ämbetsverk och regionerna, till exempel Kvarkenrådet och EGTS.
- Staten kommer att beakta de behov för utveckling av gränsöverskridande förbindelser som identifierats i den förestående nordiska transportsystemstrategin vid genomförandet av planen och följande

uppdatering av den. Dessutom fästs uppmärksamhet vid att regioner och näringslivsaktörer involveras i planeringsprocessen.

- Staten ser till att trafiken på de nuvarande gränsövergångsställena är smidig och fortsätter samarbetet med grannstaterna. En smidig och säker gränsövergång förutsätter fungerande förbindelser till gränsövergångsstället samt på själva gränsövergångsstället och bidrar också till att säkerställa försörjningsberedskapen. Genom samarbete säkerställs att utvecklingsarbetet i såväl Finland som grannstaterna är i linje. Då den östra riksgränsen med anledning av säkerställande av den nationella säkerheten är stängd, upprätthålls endast den infrastruktur vid gränsövergångsställena som är nödvändig för Finland.
- Staten utför ett tväradministrativt arbete för att förbättra Finlands tillgänglighet i alla trafikformer i ett nära samarbete med intressentgrupperna.
- Staten granskar möjligheten av en eventuell utvidgning av det internationella nätet av E-vägar till Finland.
- Staten påverkar aktivt vid beredningen av internationell lagstiftning, EU-lagstiftning och mellanstatliga överenskommelser samt i organisationer som tar fram internationell reglering, Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), så att den stöder målen för det riksomfattande trafiksystemet och framför allt förbättrar Finlands internationella tillgänglighet och konkurrenskraft med beaktande av Finlands läge i utkanten av unionen och de långa avstånden till viktiga marknadsområden inom Europa. Den världsomfattande säkerhets- och miljölagstiftningen för sjötrafik och flygtrafik (IMO, ICAO) ger företag som tar fram tekniska lösningar mer omfattande exportmöjligheter än Europa. Reglering som anknyter till omställningen till ren energi och jämlika konkurrensförutsättningar ska granskas utifrån små aktörers och medlemsländernas perspektiv.

5.4 Uppdatering av Trafik 12 -planen

Tidsplanen för uppdatering av Trafik 12 -planen ändras för att göra planen mer långsiktig.

- Staten (kommunikationsministeriet) uppdaterar Trafik 12 för 2031–2042. Planen börjar göras upp i slutet av regeringsperioden (2027–2030) med stöd

av en parlamentarisk arbetsgrupp och planen ska bli färdig i början av den därpå följande regeringsperioden.

- Innan nästa plan bereds utvärderar staten (kommunikationsministeriet) på vilket sätt beredningsprocessen kan harmoniseras med de övriga nordiska länderna.
- En så kallad teknisk ram, som finansministeriet har tagit fram, används som finansieringsprogramunderlag för beredning av en utkastversion.

5.5 Trafiknät och knutpunkter i trafiken

5.5.1 Statens trafikledsnät

Statens trafikledsnät består av landsvägsnätet (cirka 78 000 km), bannätet (cirka 6 000 km) och vattenfarlederna (cirka 16 300 km). Längden av de huvudleder i landsvägsnätet som är förenliga med förordningen om huvudleder är 5 515 km (7 procent av landsvägsnätet), medan huvudlederna i järnvägsnätet har en längd av 3 401 km (57 procent av bannätet). Till Trafikledsverkets lagstadgade uppgifter hör att ansvara för statens väg- och bannät samt vattenledningarna och utvecklingen av dem samt att samordna åtgärder som gäller dem i hela landet. Till närings-, trafik- och miljöcentralernas (NTM-centralernas) lagstadgade uppgifter hör bland annat att sörja för trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten och väg- och trafikförhållandena samt landsvägshållningen.

Basunderhållet håller statens befintliga trafikledsnät i ändamålsenligt skick samt säkerställer den dagliga trafikerbarheten. Till farledshållningen hör underhåll (till exempel vinterunderhåll), reparationer, förbättringar och trafik tjänster som främjar användningen av trafikledsnätet. Finansieringen av underhållet, trafik tjänsterna och merparten av reparationerna är bunden till långtidsavtal. Förbättringsprojekt inom basunderhållet av transportinfrastrukturen är mindre projekt som kan genomföras inom basunderhållet. De har dock stor regional betydelse för bland annat trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Tiden för genomförandet av investeringarna i basunderhållet av transportinfrastrukturen är kort (1–2 år).

Reparationsskulden i statens trafikledsnät har vuxit i årtal. Reparationsskulden utgörs av den totala summan av kostnaderna för reparation av trafikledsegendom som är i dåligt skick och kräver reparationer. Reparationsskulden för statens

trafikledsegendom kommer enligt Trafikledsverkets prognos att uppgå till cirka 4,2 miljarder euro i slutet av 2025. Av denna summa står landsvägarna för cirka 2,6 miljarder euro och järnvägarna för cirka 1,6 miljarder euro, medan vattenledningarna står för 30 miljoner euro. För att stoppa ökningen av reparationsskulden för till exempel vägbeläggningar behövs ett beläggningsprogram för cirka 4 000 km årligen. Åtgärdsprogrammet betonar basunderhållets och det befintliga trafikledsnätets betydelse. Satsningar görs på små förbättringsprojekt, och de regionala utgångspunkternas betydelse betonas. Tilläggsfinansieringen av basunderhållet fördelas främst på vägnätet med medellivlig och låg trafik samt på banavsnitt med kritiska reparationsbehov.

Servicenivån i trafikledsnätet förbättras med hjälp av utvecklingsprojekt. Investeringar har lång verkningstid, flera tiotals år framöver. Prioriteringen av utvecklingsprojekten styrs i första hand av uppfyllandet av kraven på det transeuropeiska trafiknätet (TEN-T). Helheten inkluderar i åtgärdsprogrammet även det investeringsprogram för viss tid som nämns separat i regeringsprogrammet (bilaga E).

Trafiksystemet spelar en central roll för Finlands försörjningsberedskap, försvar och övergripande säkerhet. Omfattande nationellt och nordiskt samarbete idkas för att identifiera behoven inom beredskapen och försörjningsberedskapen i trafiksystemet samt inom den militära rörligheten. I anslutning till Försörjningsberedskapscentralen finns sektorer och pooler som upprätthåller och utvecklar försörjningsberedskapen och kontinuitetshanteringen i ett nätverk av företag och organisationer inom det egna verksamhetsområdet. Till sektorerna hör företrädare för myndigheter, ministerier, centrala ämbetsverk, näringslivsorganisationer och centrala företag.

Det nordiska beredskaps- och försörjningsberedskapsarbetet inom förvaltningsområdet för trafik utförs på tre nivåer. Arbetet utförs genom samarbete mellan nordiska ministrar och ministerietjänstemän med trafikansvar samt olika ämbetsverk och regioner. Arbetet är planmässigt på samtliga nivåer.

5.5.1.1 Militär rörlighet

Utveckling av militär rörlighet är en viktig del av det övergripande försvaret och förbättrar samtidigt även den militära och den nationella försörjningsberedskapen och i vissa delar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Som stat vid EU:s yttre gräns och Natoland i främsta linjen ska Finland kunna tillgodose den militära rörlighetens behov. Vid kartläggningen av behoven granskas hela Finland. Eftersom Finland har ett viktigt militärstrategiskt läge, har landet särskilda behov av att utveckla den militära rörligheten.

Dessutom ska Finland i fortsättningen sträva efter att utnyttja en eventuell EU-finansiering av militär rörlighet till fullt belopp.

Finansieringshelheten för militär rörlighet som beskrivs i finansieringsprogrammet är en uppskattning av anslagsbehovet och en beskrivning av de befintliga kritiska behoven av militär rörlighet. Beslut om finansieringen fattas eventuellt separat under 2026.

- Finansieringen av militär rörlighet fördelas på
 - ytterligare planer och de mest brådskande genomförandena när det gäller europeisk spårbredd och utveckling av lastningsplatser,
 - förbättringar av broars bärförmåga,
 - förbättringar och utvecklingar av landsvägsförbindelser, banförbindelser och vattenleder i hela landet, även med beaktande av hamnarna, hamnarnas förbindelser till mer perifera delar av landet, specialtransportrutterna och behovet av att utveckla gränsöverskridande förbindelser i norra Finland,
 - säkerställande av användbarheten av nödlandningsplatser och reservbroutrustning,
 - utveckling av knutpunkter i trafiken (hamnar, flygplatser, terminaler) så att den motsvarar de militära behoven enligt en separat överenskommen modell.
- När statens trafikledsnät utvecklas och underhålls beaktas de prioriterade behoven inom försörjningsberedskapen och den militära rörligheten med hänsyn till trafiknätets dubbla användningsområden för alla typer av trafikleder framför allt i TEN-T-nätet, men även i övriga delar av nätet. Vid identifieringen av försörjningsberedskapens behov utnyttjas det omfattande samarbetet med näringslivet och det nordiska beredskapssamarbetet. Vid identifieringen av den militära rörlighetens behov utnyttjas både det nordiska försvarssamarbetet och på nationell nivå det nära samarbetet mellan olika förvaltningsområden.
- Staten syftar till att genomföra de mest brådskande projekten för förbättring och utveckling av trafikledsnätet för att säkerställa den militära rörligheten, samt att maximera det EU-stöd som eventuellt beviljas till projekten. Finansiering behövs

för de mest kritiska objekten till ett belopp av cirka 80 miljoner euro från och med 2026 och till ett totalbelopp av cirka 1,4 miljarder euro för ramperioden 2027–2030 samt till ett belopp av 300 miljoner euro per år från och med 2031. Finansieringen har inte beaktats i ramen för 2026–2029.

- Staten inleder diskussioner med privata aktörer och söker kostnadseffektiva lösningar för utveckling av knutpunkter i trafiken med beaktande av dubbla användningsområden och möjligheter att utnyttja EU-stöd så att de uppfyller de militära kraven.
- Staten söker den mest totalekonomiska metoden för att utveckla spårtrafikutrustningen med beaktande av dubbla användningsområden och möjligheter att utnyttja EU-stöd så att den uppfyller de militära kraven.

5.5.1.2 Basunderhåll av transportinfrastrukturen

- Staten höjer den nuvarande nivån på basunderhållet av transportinfrastrukturen med 460–580 miljoner euro för åren 2030–2037. Det innebär att den årliga nivån på finansieringen av basunderhållet höjs från cirka 1,74 miljarder euro till 1,86 miljarder euro. De årliga finansieringsnivåerna är fram till 2029 förenliga med planen för de offentliga finanserna.
- Från och med 2030 reserveras i medeltal 50 miljoner euro av det årliga anslaget för basunderhåll för små förbättringsåtgärder. Vid behov genomförs inte små förbättringsprojekt, om finansieringen av bastrafikledshållningen inte räcker till för att på ett ändamålsenligt sätt bromsa det eftersatta underhållet.
- Genom en höjd finansieringsnivå för basunderhåll, en effektiv användning av finansiering och användning av trafikledsundersökningar och ny teknik kan ökningen av reparationsskulden för trafikledsnätet vändas 2030 så att skulden minskar till cirka 6 miljarder euro fram till 2037.
- Finansieringen av trafikledshållningen säkerställer i första hand underhållet och trafiktjänsterna i hela trafikledsnätet samt skicket på det nät (inklusive leder av mer underordnad natur) som är centralt för medborgarna och näringslivet. I den tilläggsfinansiering av basunderhållet som börjar från och med 2030 beaktas nödvändiga reparationsbehov i väg- och bannätet, så att ökningen av reparationsskulden kan stävjas. För reparationer av broar bereder staten sig med ett separat program (med beaktande av bland annat

specialtransporter). I vinterunderhållet beaktas de anpassningsbehov som klimatförändringarna medför.

- Staten sörjer för basfinansieringen av trafikhanteringen och trafikstyrningen (som en del av den totala finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen), så att verksamheten kan utvecklas ytterligare och så att man kan förebygga störningar och olyckor samt effektivisera användningen av trafikledskapaciteten, öka smidigheten i trafiken, minska utsläppen från trafiken och svara mot de behov som följer av automatiseringen och digitaliseringen av trafiken. Metoderna att hantera vägtrafiken utvecklas så att de fungerar på ett kostnadseffektivt sätt och är användbara åtgärder även i andra farleder än i de mest trafikerade farlederna. Behovet av att finansiera trafikhanteringen ökar till följd av den allt mer omfattande trafikledsegendomen och de nödvändiga ersättningsinvesteringarna i system. Statens kostnader beräknas öka med cirka 25 miljoner euro per år före 2030 och med cirka 70 miljoner euro per år före 2036 jämfört med nivån för 2026.
- Staten (Trafikledsverket) fortsätter att bedriva aktiv utveckling för att effektivisera upphandlingen av trafikledsunderhållet i samarbete med olika aktörer. Staten strävar efter bättre produktivitet i upphandlingen av underhåll och utveckling samt smidiga och effektiva avtalsformer. Nya avtalsmodeller testas i pilotprojekt.
- I situationer som har definierats separat kan servicenivån i trafikledsnätet sänkas eller trafikleder slopas, om ett minskat transportbehov möjliggör detta och/eller om finansieringsnivån inte är tillräcklig för att hålla trafiklederna i ändamålsenligt skick. Trafikledsverket tar fram principer för förfarandet före 2027 med beaktande av de administrativa klasserna.
- Staten utvärderar metoderna att standardisera metoden för beräkning av reparationsskuld och minskningsbehovet i en mer konkret och mer jämförbar form.

5.5.1.3 Utveckling av trafikledsnätet

- Staten riktar under planeringsperioden finansiering på totalt över 6 miljarder euro till utveckling och förbättring av trafikledsnätet (inklusive oinledda projekt i regeringsprogrammets investeringsprogram). Dessutom har den militära rörligheten märkts ha behov för cirka 3,5 miljarder euro. Cirka 3,5 miljarder euro har reserverats för projekt som det har fattats beslut om (inklusive

Digispår). Vid utvecklingen beaktas den ekonomiska bärkraften och behovet av att balansera upp de offentliga finanserna.

- Av utvecklingsfinansieringen riktas cirka 9 miljoner euro per år (från och med 2027) till trafikledsplanering.
- Vid utvecklingen av trafikledsnätet prioriteras uppfyllande av kraven enligt TEN-T-förordningen i hela nätet på basis av den strategiska lägesbilden för trafiknätet som en del av en riksomfattande helhetsbedömning. I bannätet kan undantag som följer av Finlands ställning som ett separat nät beaktas. När det gäller landsvägarna identifieras landsvägar som omfattas av undantag. Särskild uppmärksamhet fästs dock vid flaskhalsar i TEN-T-stomnätets korridorer både på landsvägarna och i bannätet såväl som i vattenfarlederna. Särskild uppmärksamhet fästs vid hamnar som är verksamma i samband med stora industriella investeringar, såsom TEN-T, hamnar inom export- och energiindustrin och exportindustrin med högt förädlingsvärde.
- Vid utvecklingen av trafiknätet beaktas dessutom framför allt förbättring av näringslivets och stadsregionernas verksamhetsförutsättningar och trafiksäkerheten (i enlighet med vägsäkerhetsdirektivet) samt ökad produktivitet inom trafikledshållningen med hjälp av bland annat digitalisering i enlighet med fyrstegsprincipen.
- Regionala särdrag beaktas i utvecklingen och underhållet av trafikledsnätet.

Åtgärder enligt trafikledstyp

Bannätet

- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utarbetar en säkerhetsplan för spårtrafiken i samarbete med aktörerna inom spårtrafiken. Målet med planen är att i form av en gemensam säkerhetsvision och gemensamma säkerhetsmål fastställa gemensamma nationella riktlinjer för att säkerställa en god säkerhetsnivå inom spårtrafiken och kontinuerligt förbättra den.
- Staten (Trafikledsverket) ersätter det för trafiksäkerheten nödvändiga systemet för tågens passerkontroll och kommunikation, som håller på att föråldras, genom att genomföra projektet Digispår. Under planeringsperioden 2026–2037 reserveras finansiering på cirka en miljard euro för fortsatt genomförande av Digispår. Genomförandet av Digispår fortsätter även efter 2037. De totala kostnaderna beräknas uppgå till cirka 1,2 miljarder euro.

- Staten bereder sig på att i både planeringsprogrammet och investeringsprogrammet samordna de infrastrukturåtgärder som framtida avtal om köpta tjänster inom tågtrafiken (både fjärrtågtrafiken och den regionala närtågtrafiken) förutsätter. Avtal om kommuners och städers deltagande i kostnader ingås i samband med konkurrensutsättningar av upphandlad trafik.
- När det gäller spårtrafik underhålls och förbättras i första hand det befintliga bannätet i hela landet i syfte att minska störningskänsligheten, vilket förbättrar tågtrafikens driftsäkerhet och punktlighet och höjer hastigheten.
- Den finansiering som reserveras för att förbättra basunderhållet av transportinfrastrukturen riktas när det gäller bannätet framför allt till näringslivets behov och till att öka säkerheten i plankorsningar och förbättra förmedlingskapaciteten i högtrafikerade enspåriga avsnitt. Förbättringsfinansiering kan även riktas till samfinansierade projekt i stadsregionerna (inklusive MBT-avtal) samt till ökad produktivitet inom trafikledshållningen med hjälp av bland annat digitalisering.
- Företag som äger materiel ansvarar för att materielen förses med den utrustning som krävs för att arbetet med Digispår ska kunna framskrida. Staten och kommunerna säkerställer för egen del genom ägarstyrning att utrustandet av materielen framskrider och att kostnaderna identifieras som planerat.
- Huvudbanan (Helsingfors–Tammerfors) totalrenoveras och förbättras från och med 2026. Finansiering på 100 miljoner euro styrs till förebyggande arbete och inledande av grundrenovering av banan 2026–2028 ur paketet *Utveckling av huvudbanan* i regeringsprogrammets investeringsprogram (bilaga E). Från och med 2030 och framåt genomförs projektet stegvis som ett fullmaktsprojekt inom basunderhållet av transportinfrastrukturen (i genomsnitt 30 miljoner euro per år).
- Framstegen inom projekt som främjas med projektbolag beaktas i underhållet och utvecklingen av statens bannät. 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. Målen i Trafik 12 -planen och den strategiska lägesbilden för transportnätet beaktas i besluten om förverkligande. Konsekvensbedömningar görs för projekten enligt Trafikledsverkets anvisningar om projektutvärdering.

- När det gäller banor som planeras av projektbolag, fattas beslutet om huruvida banavsnittet är, en privat spåraneläggning eller en del av statens bannät, senast i samband med byggbeslutet. När västbanan är färdig blir den en del av statens bannät.
- Vid planeringen och genomförandet av banor som projektbolagen planerar beaktas en nationell ändringsplan som görs upp om spårbredden i Finland (före juni 2027).
- Man utvecklar multimodala utsläppsnåla resekedjor genom att främja planeringen av projektet Flygbanan med specialföretagsmodellen. Beslut om genomförande fattas separat.
- Staten (kommunikationsministeriet) tar fram långsiktiga utvecklingsutsikter för spårtrafiken tillsammans med ämbetsverken inom förvaltningsområdet och andra aktörer. I utsikterna beaktas bland annat spårbredden och utvecklingen av persontågstrafiken och godstågstrafiken samt av de internationella förbindelserna som en del av region- och samhällsstrukturens nuläge och framtid. Som underlag uppdaterar Trafikledsverket helhetsbilden av bannätet.

Landsvägsnätet

- Staten (Trafikledsverket och Livskraftscentralerna) allokerar regionalt och med beaktande av trafiksystemplanerna finansiering för förbättring av landsvägarna till åtgärder som främjar säkerheten i vägtrafiken, såsom förbättring av gång- och cykelleder, vägbelysning och anslutningar. Förbättringsfinansiering kan också fördelas på åtgärder som främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar och hållbara transporter samt på samfinansierade projekt i stadsregionerna (inklusive MBT-avtal) och ökad produktivitet inom trafikledshållningen med hjälp av bland annat digitalisering och automatisering.
- Certifierade rastplatser för tung trafik som är förenliga med TEN-T-förordningen väntas i första hand uppkomma på marknadsvillkor och även med beaktande av EU-förpliktelserna gällande distribution av alternativa bränslen och utveckling av distributionsinfrastrukturen för tung trafik på ett teknikneutralt sätt. De serviceområden som staten äger konkurrensutsätts och utvecklas med beaktande av kraven i EU-lagstiftningen samt utifrån den tunga trafikens och militära rörlighetens behov.
- Staten (Trafikledsverket) inrättar en samarbetsgrupp som har i uppgift att försöka främja planläggningen och byggandet av markområden som är

lämpliga rast- och lastningsplatser för tung trafik. Gruppen följer utvecklingen av rastplatserna och kartlägger potentiella behov av ytterligare åtgärder före slutet av 2026. Gruppen granskar på riksnivå principerna för fördelning av kostnaderna för rastplatserna.

- Informationsunderlaget om utvecklingsbehoven gällande rastplatser för tung trafik utökas i samarbete med olika aktörer, Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket. Som statliga aktörer har livskraftscentralerna också en viktig roll i främjandet av planläggningen av rastplatser och uppföljningen av utvecklingen av rastplatserna.
- Staten utvecklar infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i statens landsvägsnät. Staten sörjer dessutom för tillräckligt underhåll av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik genom att om möjligt reservera finansiering för detta som en del av underhållet av landsvägarna. I utvecklingen och underhållet av infrastrukturen beaktas även lämnandet av digital information om nätet för gång- och cykeltrafik samt dess status och begränsningar till den nationella kontaktpunkten.
- Staten (Trafikledsverket) förtydligar i samarbete med livskraftscentralerna de grundläggande principerna för systemet med hastighetsbegränsningar och utvecklar processen för fastställande av hastighetsbegränsningar.

Nätverket av vattenvägar och vintersjöfarten

- Vid utvecklingen av vattenlederna möjliggörs betydande investeringar i industrin och ökade sjötransporter i anslutning till dessa samt framför allt prioriterade behov som anknyter till försörjningsberedskapen. Samfinansieringsmodellen fortsätter att tillämpas med hamnarna. Behoven av att utveckla vattenleder identifieras i Trafikledsverkets investeringsprogram med samma informationsbaserat förfarande som statens andra objekt i trafikledsnätet identifieras med.
- Staten (Trafikledsverket) utvecklar sjöfartens verksamhetsförutsättningar genom att se till att sjöfartslederna möjliggör informationsförmedling och automation.
- Staten utvecklar vintersjöfarten med Sverige och Estland och inleder ett långsiktigt förnyelseprogram för isbrytarna för att betjäna transportbehoven inom Finlands näringsliv och försörjningsberedskapen. Finansieringen av vintersjöfarten ökas mot slutet av planeringsperioden med beaktande av behovet av att förnya materielen och tjänsteavtalen om isbrytning. Statens

merkostnader uppgår uppskattningsvis till 30 miljoner euro per år. Finansieringen ingår i finansieringen av basunderhållet.

- Staten (Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket) utreder användarbehoven gällande transporter på de inre vattenvägarna nu och i framtiden med framför allt näringslivet i östra Finland som utgångspunkt samt eventuella osäkerhetsfaktorer som hänför sig till dem med utgångspunkt i bland annat de inre vattenvägarnas funktionssäkerhet och användbarhet samt längden på trafiksäsongen.
- Staten förbereder sig på genomförandet av de vidsträckta områden för vindkraftsparker som planeras i Bottniska viken och som i slutet av planeringsperioden skulle öka vintersjöfartens behov av assistans och kan leda till ett behov av att öka isbrytningskapaciteten.
- Staten säkerställer att man i planeringsfasen av havsvindkraftsprojekten även beaktar alla andra pågående havsvindkraftsprojekt och deras kumulativa effekt på sjöfarten, användningen av farlederna och störningsfriheten i trafiksystemet (inklusive de kommunikations- och övervakningsnät som stöder detta).
- Staten försöker säkerställa en ökning av det internationella samarbetet och forskningsrönen inom planeringen av havsvindkraftprojekt för att bedöma konsekvenserna och minska de negativa effekter som byggandet av ytterligare havsvindkraft har på sjöfarten.

5.5.2 Nät som administreras av andra

Den riksomfattande trafiksystemplanen gäller förutom statens trafikledsnät även nät som administreras av andra, såsom enskilda vägar, gator och flygplatser.

Enskilda vägar utgör den till längden största delen av vägnätet. I Finland finns cirka 350 000 kilometer enskilda vägar som underhålls av enskilda vägdelägare. De har stor betydelse för bland annat transporterna inom näringslivet och bosättningen på landsbygden. De enskilda vägarna är även av betydelse för driftsäkerheten och försörjningsberedskapen.

Att främja gång- och cykeltrafik är en väsentlig del av att främja hållbar och aktiv mobilitet. Det handlar om att stödja sådana smidiga, trygga, ekonomiska och hälsofrämjande sätt att röra sig som är gynnsamma med tanke på miljön och

samhället. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik och nivån på underhållet avspeglas i gång- och cykeltrafikens attraktivitet och tillgänglighet. Det gatunät på cirka 26 000 kilometer som förvaltas av kommuner och städer spelar en viktig roll när det gäller att främja gång och cykling. Underhåll och utveckling av infrastrukturen i landsvägs- och gatunätet ökar trafiksäkerheten, gör att trafiken löper smidigare och stöder en ökning av färdmedelsandelen.

Flygplatsnätet består av ett riksomfattande flygplatsnät, som Finavia Abp ansvarar för, och av flygplatser som inte ingår i det. De internationella kriserna har påverkat flygresorna. Flygtrafiken återhämtar sig långsamt efter coronapandemin, framför allt när det gäller resor inom Finland, men strukturellt ser den annorlunda ut än före pandemin. Det nuvarande geopolitiska läget är en utmaning för Helsingfors-Vandas ställning som en hubb mellan Europa och Asien. Målet är att Helsingfors-Vanda behåller sin ställning som hubb oberoende av förändringar i världsläget. Den största tillväxtpotentialen finns inom fjärrtrafiken i Nordeuropa och Baltikum. En förändring i ställningen som hubb har framför allt negativ inverkan på den internationella tillgängligheten. Turismen och flygresorna ökar för närvarande framför allt i norra Finland. Till de trender som har lett till att affärsresorna har minskat hör att distansmöten har blivit betydligt vanligare till följd av coronapandemin samt att organisationer har försökt minska sina kostnader och utsläpp med hjälp av sina resepolicyer. Natomedlemskapet ökar den internationella militära flygfarten till följd av bland annat fler militära övningar.

Flygplatsnätverket har dock varit centralt för Finlands ekonomiska tillväxt och möjliggörande av export, och dess betydelse har ökat i den globala konkurrensen. Dessutom är ett mångsidigt flygplatsnätverk nödvändigt med tanke på försörjningsberedskapen och den militära rörligheten. Regeringen utvecklar flygtrafiken inom Finland i första hand på marknadsvillkor samtidigt som den tryggar flygförbindelser som är viktiga med tanke på försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen.

Före kriserna stödde det statliga bolaget Finavia landskapsflygplatserna med intäkterna från Helsingfors-Vanda flygplats, men det minskade antalet passagerare på Helsingfors-Vanda flygplats har haft stor inverkan på Finavias förmåga att täcka landskapsflygplatsernas kostnader. Det nuvarande flygplatsnätet går med förlust, och det finns inga utsikter till att situationen kommer att förändras nämnvärt. Statens nuvarande upphandlade trafik medför betydande förluster för Finavia i form av flygplatsunderhåll. De ekonomiska ramvillkoren och anpassningsbehoven förutsätter att de strukturella förändringarna granskas. I denna granskning bör också statens helhetsekonomi och export beaktas.

Finavia har till uppgift att för främjande av luftfarten upprätthålla och utveckla statens flygplatsnät och Finlands flygtrafiktjänstsystem för den civila och militära luftfartens behov samt att tillhandahålla flygtrafiktjänster i det luftrum som Finland ansvarar för enligt vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Flygtrafiken har en viktig betydelse för rörligheten inom landet, men i synnerhet för att företagens arbetstagare och experter ska kunna röra sig till och tillbaka i världen. Ekonomisk tillväxt uppstår och växer genom aktivt exportarbete, som ofta också kräver internationell flygtrafik. Ett sätt att skapa förutsättningar för export är att garantera flygförbindelser från tillräckligt många landskap till världen. Det är statens uppgift att skapa förutsättningar för detta.

Hamnarna utgör en central knutpunkt i de internationella transportkedjorna. I Finland har hamnarna på grund av beroendet av sjöfarten en accentuerad roll även för försörjningsberedskapen och spelar en viktig roll i omställningen av samhället till ren energi.

Hamnarna är också kritiska aktörer i samhället. Med tanke på transportererna inom Finlands utrikeshandel och försörjningsberedskapen är det viktigt att se till att hamnarna fungerar under alla förhållanden. Av utrikeshandeln sker 96 procent sjövägen. Funktionerna som hänför sig till hamnarnas beredskap har spetsats till under de senaste åren, och verksamheten har utvecklats inom ramen för bland annat hamnpoolen. Försörjningsberedskapskritiska hamnar finns i stor utsträckning i olika delar av Finland. När det gäller hamnarna har man framför allt utvecklat tryggheten av hamnarnas tillgång till el och bränsle samt beredskapen för cyberhot och hybridhot. Hamnbolagen deltar mycket aktivt i den frivilliga beredskapsverksamheten.

EU:s förordning om distributionsinfrastruktur³⁷ (AFIR) innehåller mål som är bindande för medlemsstaterna och som gäller omfattningen av distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel. Dessutom ställer den tekniska och funktionella krav på infrastrukturen. Förordningen om distributionsinfrastruktur förutsätter också att nationella verksamhetsramar utarbetas för att utveckla marknaden för alternativa bränslen och ta i bruk den behövliga infrastrukturen. Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen³⁸ utarbetas för att motsvara de nationella målen och målen i EU:s förordning om distributionsinfrastruktur.

³⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

³⁸ Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel (hankeikkuna, 2024): [Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel – Statsrådet](#)

Användning av hållbart flygbränsle och hårdare utsläppshandel medför betydligt högre kostnader för flygbolagen, vilket påverkar konkurrenskraften. EU-lagstiftningen förutsätter ökad distribution och användning av hållbara flygbränslen inom unionen, och utsläppshandeln skärps under de närmaste åren. Det krävande läget för Finlands offentliga finanser gör det svårt att sätta fart på utsläppsminskningssåtgärderna genom betydande stöd. Minskningarna ska kunna göras på ett ekonomiskt hållbart sätt. Enligt Petteri Orpos regeringsprogram är målet att Finland blir en ledande aktör inom väteekonomin och ett attraktivt etableringsland för projekt där vätgas vidareförädlas. De syntetiska trafikbränslena utgör en betydande del av vätgaspotentialen i energisystemet. Främjandet av vätgasekonomin utgör en viktig del av den nya energi- och klimatstrategin som betonar en industriell omställning.

Inom sjötrafiken råder en liknande situation som inom flygtrafiken. På grund av den svaga tillgången och det höga priset på alternativa drivmedel leder IMO:s utsläppsminskningssåtgärder och EU:s åtgärder till att kostnaderna ökar markant för sjötrafiken, vilket kan påverka konkurrenskraften. Finland försöker säkerställa beaktandet av isförstärkta fartyg och sjöfart i is i den internationella regleringen. Sjötrafiken är en mycket central sektor för Finland när det gäller försörjningsberedskapen. Det skulle vara möjligt att med politiska åtgärder till exempel främja tillgången på bränsle eller påverka rederiernas och därigenom kundernas kostnader.

Sjöfarten och flygtrafiken omfattas båda av utsläppshandeln. Finland fick 2023 intäkter på cirka 581,6 miljoner euro från auktioner av utsläppsrätter, varav cirka 10,1 miljoner euro var intäkter från auktioner inom flygtrafiken. Intäkterna från auktionerna är universella intäkter som går till statsbudgeten.

Kraven gällande användningen av medlemsländernas auktionsintäkter skärptes från och med början av 2024: medlemsländerna ska använda auktionsintäkterna eller en summa som motsvarar dem till utsläppsminskande åtgärder. Åtgärderna kan rikta sig mot flyg- och sjötrafiken, men medlemsländerna är inte förpliktade att använda auktionsintäkterna från en viss sektor till politiska åtgärder inom samma sektor.

Enskilda vägar

- Anslagsnivån på statsunderstöden till enskilda vägar är åren 2026–2029 i genomsnitt 6,7 miljoner euro per år. Understödet höjs från och med 2030 med 4 miljoner euro om året för att trygga förbindelser som är kritiska för bland annat näringslivet och försörjningsberedskapen samt tillgängligheten i hela landet. Understödet för färjlägen på enskilda vägar uppgår till minst 80 procent av de faktiska drifts- och underhållskostnaderna. I samband med ett lagstiftningsprojekt kartläggs behovet av att ändra lagen om enskilda vägar,

inbegripet möjligheterna att ta fram en modell med statsborgen för väglagens lån. Då görs även en granskning av om stödet för privata färjor kan skiljas åt från paketet av understöd till enskilda vägar så att finansieringen av stödet kan säkerställas genom ett separat beslut om anslag. Staten (Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och Livskraftscentralen i Sydvästra Finland) gör en utredning av gränssnitten och kriterierna för landsvägsfärjor och färjor på enskilda vägar framför allt ur jämlikhetsperspektiv.

Gatunätet

- Staten riktar understöd för mobilitetsstyrning till kommuner och allmännyttiga samfund för bland annat projekt som främjar motion bland barn och ungdomar, gång och cykling samt trafiksäkerhet och för att stödja den regionala trafiksystemplaneringen. Det årliga anslaget för understödet ingår i helheten för upphandling och utveckling av offentliga persontrafiktjänster.
- Staten (kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket) utreder möjligheterna att utöka statsunderstödspraxisen för gatunätet som en del av en övergripande utvärdering av statsunderstöden.
- Staten (Trafikledsverket) utvärderar i samarbete med kommunerna metoder för att utveckla en hållbar samhällsstruktur i de stora stadsregionerna.

Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik

- Staten och kommunerna fortsätter att förbättra förhållandena för fotgängare och cykeltrafik i gatunätet. Med statsunderstöd till förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafiken stöds bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet och projekt som främjar användbarheten av gatunätet året runt. Finansieringen med statsunderstöd uppgår till i medeltal 1,8 miljoner euro om året för 2026–2029. Understödet höjs från och med 2030 med 2 miljoner euro om året. Statsunderstöd beviljas för högst 50 procent av projektets totala kostnader.
- Kommunerna stöder i samarbete med statliga parter en ökning av gång- och cykeltrafiken genom att utarbeta program som främjar gång- och cykeltrafik, förbättra stadscykelssystemen och säkerheten i mikromobiliteten och utveckla underhållspraxisen och resekedjorna i gång- och cykeltrafiken som en del av trafiksystemplaneringen.

- Med medel ur den sociala klimatfonden stöder staten (kommunikationsministeriet) åtgärder för att mildra sociala konsekvenser av åtgärderna för att minska utsläppen av trafiken. Trafikåtgärder och finansiering av dem fastställs i en social klimatplan som Finland ska utarbeta³⁹. Syftet med stödet är att säkerställa att omställningen till en utsläppssnål trafik är rättvis och ekonomiskt rimlig för alla befolkningsgrupper och att förbättra tillgången till utsläppssnåla former av rörlighet och trafik.
- Som en del av Finlands sociala klimatplan öppnar staten (Transport- och kommunikationsverket) en riktad utlysning av understöd till infrastrukturinvesteringar i gång- och cykeltrafik. Understöd beviljas enligt begränsningarna i den sociala klimatplanen under 2026–2030. Beslut om understöd fattas i samband med planen. Finlands totala finansiering av den sociala klimatfinansieringen uppgår till 464 miljoner euro åren 2026–2032.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) ansvarar för att enligt TEN-T-förpliktelsen bereda ett nationellt program för hållbar stadstrafik. Dessutom bereder Transport- och kommunikationsverket en SUMP-planeringsguide, som behandlar hållbar stadstrafik i den regionala trafiksystemplaneringen. Guiden behandlar bland annat rekommendationer, mål och bra tillvägagångssätt som främjar gång- och cykeltrafik.

Nätverket av flygplatser

- Staten fortsätter att utveckla Helsingfors-Vandas ställning som hubb i norra Europa och Baltikum genom att främja resekedjornas funktion och verksamhetsförutsättningarna för turismen, flygtrafiken och näringslivet. I samarbete med regionerna försöker staten bidra till uppkomst av konkurrens på marknadsvillkor på olika orter i Finland.
- Staten behåller enligt regeringsprogrammet Finavias nätverk av flygplatser i dess nuvarande form och utvecklar det övriga nätverket av flygplatser som en del av trafikledsnätet 2026–2027.
- Staten utreder alternativa sätt att upprätthålla den nationella flygpressalier utöver det nuvarande flygplatsnätverk som Finavia upprätthåller.

³⁹ SCF – Miljöministeriet

- I samarbete med flygplatsoperatörerna, regionerna, näringslivet och andra relevanta intressentgrupper fastställer staten (kommunikationsministeriet i samarbete med försvarsministeriet och Transport- och kommunikationsverket) under 2027 kriterier för de flygplatser som är viktiga på riksnivå, och granskar baserat på kriterierna de starka sidorna och de svaga sidorna för de flygplatser som ingår i flygplatsnätet. Kriterierna kan till exempel granska tillgängligheten, bland annat genom tillgänglighet inom tre timmar och resekedjor, passagerarmängderna, trafikens karaktär, utvecklingsutsikterna för trafiken (bland annat nya drivmedel), den regionala och den ekonomiska betydelsen av flygtrafik, regionernas deltagande, exportdrivet näringsliv, placeringen av planerade investeringar samt försörjningsberedskapens, den militära luftfartens och beredskapens synvinklar. Som informationsunderlag används enhetliga och jämförbara metoder för konsekvensbedömning, framför allt en ram för granskning av de mer omfattande ekonomiska konsekvenserna av att utveckla trafiksystemet⁴⁰, samt försvarsmaktens behov som bygger på operativa planer.
- Staten (kommunikationsministeriet) fastställer i samarbete med flygplatsoperatörerna, regionerna och andra relevanta intressentgrupper nationellt viktiga flygplatser enligt separat utarbetade kriterier med beaktande av den förändrade omvärlden och behovet av att balansera upp ekonomin. I arbetet med att fastställa beaktas bland annat beslut som gäller inköp i flygtrafiken. Beslut om eventuella ändringar av flygplatsnätet fattas separat.
- Genom att tillämpa enhetliga och jämförbara konsekvensbedömningsmetoder gör staten (kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket i samarbete med Trafikledsverket) utredningar av flygtrafikens trafikekonomiska konsekvenser och av vilka metoder som kan användas för att med olika transportformer förbättra resekedjorna till centrala, större flygplatser. Metoderna kan till exempel bestå av infrastrukturprojekt eller infrastrukturunderstöd, serviceunderstöd och offentliga upphandlingar, avtal samt en ökning av biljettsystemen och passagerarinformationen. Staten utvecklar i samarbete med regionala aktörer resekedjorna till flygplatser med flygtrafik på marknadsvillkor antingen nationellt eller internationellt.

⁴⁰ Liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikko - Valto (valtioneuvosto.fi) (Ramverk för bedömning av de omfattande ekonomiska effekterna av utvecklingen av trafiksystemet): <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162165>

- Staten fortsätter statsunderstöden till flygplatser utanför Finavias nätverk under de kommande åren. Vid inriktningen av stödet läggs fokus på att förbättra förutsättningarna för reguljär trafik, vilket motsvarar näringslivets behov. I andra hand stöds utvecklingen av affärsverksamhet och andra funktioner i anslutning till luftfart. Målet med statsunderstödet är att utveckla verksamheten och förbättra lönsamheten. Behovet av fortsatta stöd och konsekvenserna för utvecklingen av marknaden för digital luftfart bedöms.

Hamnar

- Staten (ministeriet, ämbetsverken) beaktar i sin verksamhet hamnarnas accentuerade roll i säkerställandet av försörjningsberedskapen och militära rörligheten i trafiksystemet samt hamnarnas förändrade roll inom energiförsörjningen. Med tanke på transporter i Finlands utrikeshandel och försörjningsberedskapen är det ytterst viktigt att se till att hamnätet fungerar korrekt under alla förhållanden. Särskild uppmärksamhet kommer att ägnas hamnar som är verksamma i samband med stora industriella investeringar.
- Staten och kommunerna utvecklar som en del av sin verksamhet hamnarnas landsvägs- och spårtrafikförbindelser med beaktande av de prioriterade behov som följer av beredskapen, militära rörligheten och undantagsförhållanden. Utvecklingsbehoven i fråga om förbindelser till mer perifera delar av landet utvärderas i samarbete mellan parterna (staten, kommunen, hamnbolagen). Det är nödvändigt att göra en utvärdering för att utveckla trafikförbindelserna i de viktigaste hamnarna, men även för att bevara servicenivån för förbindelserna.
- Staten påverkar fördelningen av EU-finansieringen under nuvarande och kommande finansieringsperiod så att tillgången till EU-finansiering för militär rörlighet i hamnarna, försörjningsberedskap och investeringar i energiomställningen, inbegripet förbindelser till mer perifera delar av landet, säkerställs.
- Staten i samarbete med hamnoperatörerna säkerställer krisresiliensen och bevarandet av den nationella bestämmanderätten över hamnarna som en del av den nationella försörjningsberedskapen under normala förhållanden, störningar i de normala förhållandena och undantagsförhållanden.

- Hamnarna utvärderar i samarbete med staten förutsättningarna för att inkludera hamnar utanför TEN-T-nätet i detta, till exempel nya energihamnar. Staten skapar en övergripande vision av de ändringsförslag som ska läggas fram för kommissionen 2026 utifrån behoven inom försörjningsberedskapen, den militära rörligheten och energiomställningen i samhället. Under arbetet beaktas de olika förpliktelser som EU-regleringen medför för till exempel stornätet och hamnarna i hela nätet.

Alternativa drivmedel och minskning av utsläppen

- Staten påskyndar i enlighet med det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel byggandet av ett distributionsnät för alternativa drivmedel för tung trafik enligt AFIR-förordningen.
- Landskapen och stadsregionerna kommer att i de regionala trafiksystemplanerna ta upp även behoven av utveckling av distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel.
- Distributionsnätet för alternativa drivmedel utvecklas enligt programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel med beaktande av EU-förpliktelserna.
- Staten (kommunikationsministeriet) inkluderar sjö- och flygtrafikåtgärderna i det program för distributionsinfrastrukturen för alternativa bränslen som ska utarbetas utifrån regeringsprogrammet och kraven i förordningen om distributionsinfrastruktur. I samband med detta utvärderas även utvecklingsutsikterna för alternativa drivmedel.
- Staten utvärderar möjligheterna att använda auktionsintäkterna från utsläppshandeln till att förbättra förutsättningarna för omställningen till ren energi och konkurrenskraften samt försörjningsberedskapen inom sjö- och flygtrafiken.
- I det internationella samarbetet och inom EU främjar Finland minskade utsläpp inom sjö- och flygtrafiken med i första hand tillräckligt målmedvetna internationella åtgärder, som beaktar Finlands särdrag. Den eventuella dubbla börda som uppstår ska förhindras och avhjälpas i EU-åtgärderna.

5.6 Persontrafiktjänster

Utvecklingen av servicenivån inom persontrafiken gäller det totala utbudet av trafikformer, oberoende av om det är fråga om trafik på marknadsvillkor eller trafik som har ordnats offentligt. Genom att utveckla servicenivån försöker man främja jämlikheten mellan medborgarna och välfärden samt skapa förutsättningar för tillväxt. Kommunikationsministeriet publicerade 2022 en utredning om servicenivåmålen för pendlings- och arbetsresor inom långfärdstrafiken mellan landskapscentrumen⁴¹ och vid knutpunkter inom persontrafiken⁴². Utvecklingen av servicenivån inom kollektivtrafiken följs upp som en del av transportsystemanalysen.

5.6.1 Persontrafik som får offentligt stöd

En smidig kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att förbättra säkerheten, effektiviteten och hållbarheten i trafiksystemet. Framför allt spelar kommunerna en viktig roll vid finansieringen av kollektivtrafik i regionerna och stadsregionerna. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja stora och medelstora stadsregioner statsunderstöd under förutsättning att understödet kopplas till de åtgärder för utveckling av trafiktjänsterna som man har avtalat om i avtalet om markanvändning, boende och trafik eller till Transport- och kommunikationsverkets, stadens och NTM-centralens intentionsavtal om utveckling av trafiktjänsterna. MBT-avtalen fastställer åtgärderna för att utveckla kollektivtrafiken och den trafikinfrastruktur som stöder den i MBT-regionerna, och statens finansiering av åtgärderna. Den behöriga NTM-centralen i regionen kan ha beviljat statsunderstöd till andra regioner än stora och medelstora stadsregioner.

Kollektivtrafikförbindelserna mellan landsbygdsområdena, kransområdena kring städerna och stadsområdena ger dem som bor utanför staden möjligheter att förflytta sig till arbetsplatsen och läroinrättningen och att få tillgång till olika tjänster. Den kollektivtrafik som de nuvarande NTM-centralerna har organiserat säkerställer huvudsakligen de mest nödvändiga arbets-, studie- och ärendehanteringsförbindelserna utanför stadsområdena, antingen helt eller som komplement till servicenivån för den trafik som fungerar på marknadsvillkor. Transport- och kommunikationsverket har instruerat de nuvarande NTM-centralerna i att fokusera transportupphandlingen på trafiken mellan kommuner. På så sätt främjar

⁴¹ Fastställande av servicenivån inom fjärrtrafiken: Fjärrtrafiken, 2022: [Palvelutaso kaukoliikenne \(5\).PDF](#)

⁴² Fastställande av servicenivån inom fjärrtrafiken: Knutpunkter, 2022: [Palvelutaso solmupisteet \(1\).PDF](#)

den trafik som NTM-centralerna har organiserat tillgängligheten av landskapscentrumen och mindre regionala centralstäder, vilket är viktigt för koncentration av tjänster. Den avsevärt ökade kostnadsnivån för busstrafiken och förändringarna i utbudet av busstrafik på marknadsvillkor och i människornas behov av att röra sig utgör dock utmaningar för möjligheterna att bevara servicenivån för busstrafiken utanför stadsregionerna, särskilt med beaktande av den förväntade befolkningsutvecklingen.

I samband med reformen av statens regionförvaltning överförs den statliga upphandling av trafiktjänster som NTM-centralerna ansvarar för och de statsunderstöd till kollektivtrafik som NTM-centralerna har beviljat till andra regioner än stora och medelstora stadsregioner till Transport- och kommunikationsverket den 1 januari 2026. På lång sikt ger ändringen möjligheter att harmonisera de nuvarande NTM-centralernas upphandlings- och statsunderstödspraxis och att fastställa bland annat kommunernas finansieringsandelsprinciper vid upphandling av busstrafiktjänster. Dessutom möjliggör ändringen enhetliga grunder och rutiner för beviljande, även när det gäller statsunderstöd till andra kommuner än stora och medelstora stadsregioner. Genom att harmonisera rutinerna effektiviseras användningen och genomslaget av anslagen för statens upphandling och utveckling av trafiktjänsterna. Genom att harmonisera statens upphandling av busstrafiktjänster är det även möjligt att förbättra busstrafikmarknadens funktion.

Dessutom köper staten persontågstrafik och flygtrafik som kompletterar trafiken på marknadsvillkor. Staten har ingått ett avtal med VR-Group Ab om upphandling av persontågstrafik. Den trafikersättning som staten har betalat ut utifrån avtal har uppgått till högst 34,87 miljoner euro inklusive moms per år. I framtiden fördelas den statliga finansieringen på ett offentligt understött materielbolag, som ska bildas för upphandlad trafik utifrån regeringsprogrammet, och på järnvägsoperatören (VR till utgången av 2030). Avtalet om upphandlad trafik, vilket gäller till utgången av 2030, består av tätortstrafik i södra Finland och rälsbusstrafik på de lugnare rutterna inom fjärrtrafiken. I upphandlingen ingår dessutom bland annat regelbunden nattågstrafik till Lappland samt en del Intercity- och Pendolino-turer som kompletterar trafiken på marknadsvillkor. Dessutom deltar staten i inledandet av persontågstrafik mellan Tammerfors och Raumo genom att fördela ett tilläggsanslag på 2,5 miljoner euro på upphandling av tågtrafik från 2027 till 2030, samt för inledandet av persontågstrafiken till Haparanda med en årlig finansiering på 1,9 miljoner euro 2026–2030. Staten deltar också i ökningen av tågavgångarna inom persontågstrafiken mellan Hangö och Helsingfors med ett årligt tilläggsanslag på 0,8 miljoner euro från 2026 till 2030.

Uppkomsten av konkurrens inom persontågstrafiken på marknadsvillkor främjas i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering genom att konkurrensutsatta trafik som får offentligt stöd. Staten förbereder sig på att

konkurrensutsätta kommande tjänster inom persontågstrafiken och gör det även möjligt för regionala myndigheter att ordna upphandlad trafik.

Utgångspunkten för beredningen av statens trafikupphandling på 2030-talet är den helhet av upphandlad trafik som staten i nuläget finansierar. Till exempel stadsregioner och pendlingsregioner ska ha möjlighet att upphandla tilläggstrafik, som finansieras av kommunerna i regionen. Under avtalsperioden ska kommunerna även ansvara för finansieringen av den materiel som tilläggstrafiken kräver. Tilläggstrafiken kan konkurrensutsättas som en del av den statliga helheten av upphandlad trafik. När det gäller den konkurrensutsättning som staten har inlett ska kommunerna fatta beslut om upphandling av närtågstrafik före början av 2026. Staten och kommunerna kan också senare fatta beslut om tilläggstågstrafik, men då konkurrensutsätts den separat och trafiken kan inte inledas förrän efter den 1 januari 2031. När det gäller trafik som eventuellt inleds senare ska hänsyn tas till tillgången till materiel och behovet av att förbättra infrastrukturen. Därför ska en tidsplan fastställas från fall till fall.

Totalt ökar kostnaderna för upphandling av persontågstrafik avsevärt på 2030-talet (uppskattning: 70–140 miljoner euro per år). Kostnadsökningen beror framför allt på materielinvesteringar. Konkurrensutsättning är en metod att bromsa ökningen av trafik kostnaderna. Kostnadsberäkningarna är väldigt osäkra och trafik kostnaderna är slutligt klara först när de nya avtalen har ingåtts. Kostnaderna för den period av upphandlad trafik som börjar 2031 beaktas i planen för de offentliga finanserna 2028–2031 och i senare planer. En del materielinvesteringar kostnader realiseras redan på 2020-talet. De beaktas i budgetpropositionerna för 2026 och senare planer för de offentliga finanserna. Materielinvesteringar kostnaderna påverkas av den upphandlade trafikens omfattning på 2030-talet.

Som utgångspunkt för flygtrafiken har marknadsorientering angetts. Flygtrafik på marknadsvillkor kompletterar trafiksystemet och fungerar som en del av resekedjan. Att trafiken sker på marknadsvillkor granskas med ett långsiktigt perspektiv: strukturellt sett har passagerarmängderna enligt statistiken uppvisat en nedåtgående trend på flera flygplatser i Finland i flera decennier redan före coronapandemin, och på grund av bland annat befolkningskoncentrationen, regionernas åldersstruktur och de minskade affärsflygresorna kan ingen förändring i trenden skönjas. Detta är orsaken till de minskade passagerarmängderna och därmed det begränsade utbudet av trafik på marknadsvillkor. Drivkraften bakom det ökade antalet flygresor är framför allt turismen, eftersom affärsresorna återhämtar sig långsammare.

Den reguljära flygtrafiken i hemlandet baserade sig före coronapandemin i huvudsak på trafik på marknadsvillkor som i regel bedrevs av två operatörer som verkade på marknadsvillkor. Under coronapandemin och därefter ersattes den nedlagda trafiken på marknadsvillkor på fem flygplatser med trafik som tillfälligt upphandlats av staten

fram till slutet av mars 2026. Staten har tillfälligt stött flygförbindelser till flygplatserna i Karleby-Jakobstad, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi-Torneå. Dessutom har man köpt flyg till Nyslott och Björneborg med offentliga medel, och Ålands landskapsregering har upphandlat en förbindelse mellan Mariehamn och Stockholm. Våren 2025 beslutade staten att landskapsflygen till Karleby-Jakobstad flygplats, Joensuu flygplats, Kajana flygplats, Jyväskylä flygplats, Kemi-Torneå flygplats och Björneborg flygplats säkerställs till början av 2028. Utöver den finansiering som används till upphandlingarna av flygtrafik medför dessa även avsevärda förluster för Finavia i form av flygplatsunderhåll. Upphandlingarna försvårar i praktiken även inledandet av trafik på marknadsvillkor under tiden för den upphandlade trafiken och utvecklingen av nya affärsmodeller (som använder alternativa drivmedel) på dessa förbindelsesträckor. Totalt 45,4 miljoner euro har reserverats för upphandling av flygtrafik under ramperioden 2026–2029.

- Staten (Transport- och kommunikationsverket samt kommunikationsministeriet) ser över grunderna för tilldelningen av statsandelar till stadsregioner, städer och kommuner baserat på målen för det riksomfattande trafiksystemet, framför allt funktionen och hållbarheten, och de strategiska målen för dem. Vid översynen bedöms finansieringen av upphandlingen och utvecklingen av offentliga tjänster för persontågstrafik som en helhet. Syftet är att förbättra genomslaget av användningen av statlig finansiering, inklusive de indikatorer som beskriver detta. Översynen av tilldelningsgrunderna och de nödvändiga uppdateringarna av statsunderstöden till trafiktjänsterna sker samtidigt som de nödvändiga ändringarna görs under nästa MBT-avtalsperiod. För finansieringshelheten har det reserverats 51,6 miljoner euro per år under 2026–2028 och 61,6 miljoner euro per år från och med 2030.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) fastställer en minimiservicenivå för den regionala trafiken. Vid fastställandet av en minimiservicenivå beaktas den regionala koncentrationen av servicenäten och framför allt säkerställandet av tillgången till basservice på ett kostnadseffektivt sätt samt förändringarna i behovet av att röra sig med anledning av en förändrad befolkningsstruktur.
- Tilläggsfinansiering på 10 miljoner euro årligen reserveras från och med 2030 för den finansieringshelhet som omfattar upphandling och utveckling av tjänster inom offentlig kollektivtrafik för upphandling av trafik mellan kommuner. Syftet är att i samarbete med kommunerna möjliggöra bland annat studietrafik och pendlingstrafik utanför stadsregionerna, även i en situation där kostnaderna för busstrafiken har ökat betydligt.

- Som en del av Finlands sociala klimatplan finansierar staten under 2026–2032 upphandling av regionala kollektivtrafiktjänster och anropstrafiktjänster i områden med brist på kollektivtrafik. Beslut om finansiering fattas som en del av Finlands sociala klimatplan.
- När NTM-centralernas kollektivtrafikuppgifter har överförts till Transport- och kommunikationsverket, inför staten (Transport- och kommunikationsverket) etappvis enhetliga upphandlingsförfaranden vid upphandling av busstrafik och harmoniserar de statsunderstöd för kollektivtrafik som beviljas till små behöriga myndigheter och primärkommuner.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) följer med hur fjärrtrafiktjänsterna (tåg-, buss- och flygtrafik) utvecklas när det gäller de mest centrala pendlings- och arbetsreseförbindelserna mellan landskapscentrumen och uppdaterar vid behov servicenivåmålen utifrån uppföljningen. Staten beaktar målen för servicenivån när upphandlingar av tjänster inom fjärrtrafik (tåg-, buss- och flygtrafik) planeras. Staten upphandlar inte tjänster som konkurrerar med varandra till samma förbindelsesträcka och gör en parallell utvärdering av färdmedlen inom fjärrtrafiken utifrån målen i den riksomfattande trafiksystemplanen.
- Vid upphandling av fjärrtrafik jämför staten (Transport- och kommunikationsverket) olika färdmedel i förhållande till målen i planen och främjandet av fungerande, säkra och hållbara resekedjor med beaktande av såväl tvärförbindelserna inom landet och målet om tillgänglighet inom tre timmar.
- Statens mål är att öka den faktiska konkurrensen på spårtrafikmarknaden och underlätta tillträde till marknaden. Avtalet mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Abp om upphandling av persontågstrafik gäller till den 31 december 2030. För att öka kapaciteten och investeringarna inom den inhemska spårtrafiken skapar staten en långsiktig vision för målen för och nivån på tjänsterna inom persontågstrafiken (inklusive upphandling av tågtrafik), den infrastruktur som möjliggör trafiken och den statliga finansieringen. Staten och kommunerna samarbetar vid planeringen av utvecklingen av den regionala tågtrafiken. Statens upphandling av trafik på 2030-talet bereds baserat på den nuvarande helheten av upphandlad trafik. Beslut om statlig finansiering av den persontågstrafik som staten upphandlar på 2030-talet fattas separat under nästa regeringsperiod efter att tjänsterna har konkurrensutsatts.

- Landskapsflygen till Karleby-Jakobstad flygplats, Joensuu flygplats, Kajana flygplats, Jyväskylä flygplats, Kemi-Torneå flygplats och Björneborg flygplats säkerställs till början av 2028. Vid fortsatta förhandlingar söker man en avtalsmodell som behandlar städerna lika. Staten i samarbete med andra parter klarlägger förutsättningarna för nya verksamhetsmodeller för flygtrafik på marknadsvillkor, såsom beställnings-/anropstrafik, som kan använda alternativa bränslen eller drivmedel, utnyttja digital flygkontroll på distans och basera sig på bland annat matar- och anropsstyrd flygtrafik.

5.6.2 Knutpunkter inom trafiktjänster

Målet är att olika trafik- och transporttjänster i framtiden ska fungera smidigt ihop. Kommunikationsministeriet publicerade 2023 en tillgänglighetsvision, som definierar vilken utveckling som eftersträvas i fråga om tillgänglighet i transportsystemet i hela Finland. Tillgänglighet ska beaktas i all trafikplanering. I en tillgänglig resekedja är alla delar av kedjan tillgängliga för alla oavsett användarnas eventuella begränsningar.

När resekedjorna utvecklas framhävs utnyttjandet av data och utvecklingen av knutpunkter i persontrafiken. Genom att utnyttja data kan man utveckla tjänster som riktar sig till slutanvändarna, gäller passagerarinformation och biljettprodukter och syftar till att förbättra framför allt servicenivån i fråga om hållbara färdmedel. Digitaliseringen kan även användas för att främja uppkomsten av nya mobilitets- och transporttjänster. Trafiknäten har också stor betydelse när resekedjorna utvecklas. Möjligheterna till pendelparkering är också en väsentlig del av en fungerande resekedja.

- Kommunerna utvecklar centrala knutpunkter i persontrafiken, särskilt spårtrafikstationer, till centrum för hållbar mobilitet tillsammans med andra aktörer.
- Staten utreder en överföring av fastigheter som VR äger, såsom depåer och stationer, till opartiska aktörer för att stärka den faktiska konkurrensen på järnvägsmarknaden samt modeller som lämpar sig för ordnandet av stationstjänster.
- Staten (Trafikledsverket och livskraftscentralerna) och kommunerna fäster uppmärksamhet vid förbättrade pendelparkeringsförhållanden som en del av utvecklingen av resekedjorna inom ramen för den tillgängliga finansieringen.

- Kommunerna ansvarar för att parkeringspolitiken blir en integrerad del av kommunernas trafiksystemplanering samt av trafiksystemarbetet på regional nivå och landskapsnivå. Kommunerna främjar för sin del bland annat att parkeringsområdena utnyttjas effektivt samt att de parkeringsrelaterade informations- och avgiftstjänsterna utvecklas.
- Staten förankrar målen i tillgänglighetsvisionen och det nationella handlingsprogrammet för FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning i centrala lagstiftningsprojekt och andra aktuella projekt inom förvaltningsområdet för trafik när det gäller trafikinfrastruktur, trafiktjänster och trafikmedel samt tillgänglighetsinformation.

5.6.3 Övriga trafiktjänster

Smidiga resekedjor baserar sig på det gemensamma utbudet inom den offentliga trafiken och de privata mobilitetstjänsterna. Den offentliga sektorn fungerar som möjliggörare och skapare av verksamhetsförutsättningar. Utvecklingen av tjänsterna stöds genom att säkerställa en fungerande marknad och jämlika verksamhetsförutsättningar. Utvecklingen av trafiktjänsterna styrs av förändringarna i människors transportbehov. Förutsättningarna för att utveckla tjänsterna är beroende av samarbete mellan många olika instanser och aktörer. Att kombinera persontransporter som stöds med offentliga medel och som baserar sig på speciallagar skulle till exempel trygga kontinuiteten i tjänsterna och skulle även kunna trygga servicenivån inom mobilitetstjänster som är öppna för alla i glesbygdsområden. Sådana kombinationer förutsätter att data om genomförandet av tjänsterna utnyttjas i högre grad än i nuläget.

Skärgårdstrafiken består av förbindelsefartygstrafik, landsvägsfärjor och färjor på enskilda vägar. Trafiken med landsvägsfärjorna och förbindelsefartygen sköts centraliserat för hela rikets del av Livskraftscentralen i Sydvästra Finland. Förbindelsefartygstrafiken omfattar nästan alla öar med fast bosättning och avsaknad av vägförbindelse i Skärgårdshavet och Finska viken.

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är landsvägsfärjorna en del av landsvägarna. Staten ansvarar även för förbindelsefartygstrafiken i skärgården med stöd av lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Det är fråga om upphandlad trafik, som syftar till att garantera transportmöjligheterna för invånarna i skärgården. Att modernisera bestämmelserna som styr skärgårdstrafiken och förnya fartygsbeståndet, framför allt när det gäller trafiken med förbindelsefartyg, är också en

del av denna uppgift. Fartygen elektrifieras i så stor utsträckning som möjligt, vilket skulle främja mer hållbar trafik i skärgårdsområdet.

- Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket inleder i samarbete med social- och hälsovårdsministeriet och FPA åtgärder för att utveckla helheten för skapande av ett informationsunderlag om trafiktjänster som ordnas offentligt. På längre sikt beaktas även tjänster inom kollektivtrafiken i utvecklingen.
- Vid upphandling av trafik med landsvägsfärjor genomför man den utarbetade upphandlingsstrategin och konkurrensutsätter fyra färjetrafikshelheter på 20 år, med vilka man säkerställer att materielen förnyas samt att energi- och kostnadseffektiviteten, miljövänligheten och tillgängligheten förbättras. Även trafiken med förbindelsefartyg utvecklas. Med avtal som löper över 15 år kan man minska trafikens miljöpåverkan och förbättra servicenivån i förbindelsefartygstrafiken. Staten ökar vid behov anslaget för förbindelsefartygstrafiken med 2 miljoner euro från och med 2030, om inte motsvarande besparingar kan åstadkommas genom konkurrensutsättning. Kostnaderna uppgår till maximalt 20 miljoner euro per år.
- I projektet för reform av skärgårdslagen, vilket jord- och skogsbruksministeriet leder, utarbetas allmänna grunder för organisering av förbindelsebåttrafik. Utifrån dessa grunder fastställer Livskraftscentralen i Sydvästra Finland rutten för förbindelsebåttrafiken och en servicenivå för rutterna. Beskrivningen av servicenivån tar ställning till fartygens turfrekvens, tidtabeller och tekniska egenskaper. Rutterna och beskrivningarna av servicenivån för rutterna utarbetas i samråd med bland annat skärgårdsdelegationen, de berörda kommunerna, välfärdsområdena, fast bosatta invånare och fritidsinvånare samt turismaktörer.

Kompatibla biljett- och betalsystem utgör grunden i smidiga resekedjor. Kompatibilitet förbättrar kundupplevelsen och gör tjänsterna mer attraktiva samt skapar förutsättningar för utveckling av nya tjänster. Kompatibilitet förutsätter inte bara att det finns förutsättningar för teknisk kompatibilitet, utan även att man avtalar om hur biljettintäkterna ska fördelas mellan myndigheterna eller med en aktör som idkar trafik på marknadsvillkor. Den tekniska kompatibiliteten har gått framåt, men aktörerna efterfrågar större tydlighet i fråga om förutsättningarna för företagsekonomiskt samarbete med beaktande av de ramvillkor som konkurrensrätten och regleringen om statsunderstöd anger. Kompatibilitetens betydelse ökar, om antalet behöriga myndigheter som ordnar järnvägstrafik ökar i framtiden.

- För att förbättra kvaliteten på informationen om tidtabeller och rutten och säkerställa den nationella täckningen främjar Trafikstyrbolag Fintraffic Ab utnyttjandet av information i samarbete med myndighets- och företagsaktörer. Staten följer upp hur ändringen av lagstiftningen om väsentlig information (2025) påverkar tillgången till och kvaliteten på informationen, framför allt gällande anslutningspunkter och deras tillgänglighet.
- Kommunerna och andra regionala aktörer som ordnar kollektivtrafik (kollektivtrafikmyndigheter, aktörer som idkar trafik på marknadsvillkor) fortsätter samarbetet för att förbättra kompatibiliteten mellan biljett- och betalsystemen. Staten (Transport- och kommunikationsverket) stöder utvecklingen av kompatibiliteten genom att förtydliga principerna för biljettsamarbete.

5.7 Transporter och logistik

Företagen ansvarar för godstrafiktjänsterna. Inom godstrafiken hänför sig statens och kommunernas roll särskilt till trafiknät och trafikknutpunkter. När det gäller godstrafiktjänsterna främjar staten företagens verksamhetsmöjligheter genom att till exempel underlätta utnyttjandet av information och bereda sig på eventuella störningar.

5.7.1 Beredskap och försörjningsberedskap inom trafiksystemet och förbättring av Finlands internationella logistiska ställning

Trafiksystemet ska erbjuda verksamhetsförutsättningar under normala förhållanden, vid störningar i de normala förhållandena och under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen. Det är viktigt att man i Finland kan lita på trafiksystemets funktion och resiliens under alla förhållanden året om. Man förbereder sig på undantagsförhållanden och störningar för att trafiksystemet ska förbli säkert, pålitligt och användbart så länge som möjligt såväl vid svåra störningar i de normala förhållandena som under undantagsförhållanden. I beredskapslagen, lagstiftningen gällande kommunikationsministeriets verksamhetsområde och Säkerhetsstrategin för samhället konstateras vilka störningar i trafiksystemet man bereder sig på. I beredskapen ingår också myndigheters och företags beredskapssamarbete samt internationellt samarbete, särskilt kring informationsutbyte och lägesbilden.

När trafiksystemet planeras och försörjningsberedskapen utvecklas är det nödvändigt att beakta befolkningens och näringslivets försörjningsberedskapsbehov så som de har definierats i statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen (1048/2018), som har meddelats med stöd av försörjningsberedskapslagen (1390/1992). Till dessa hör särskilt inhemska trafik- och transporttjänster som är av kritisk betydelse för näringslivet och samhällets funktion samt befolkningens försörjning och välfärd. Även kritisk infrastruktur och andra produktionsfaktorer är av betydelse för försörjningsberedskapen. Till dem hör utöver huvudlederna särskilt sjötransporter året runt, hamnar och flygplatser, transportmateriel, yrkesskicklig personal, tidssystem och geografiska informationssystem samt trafiklednings- och trafikregleringssystem. Man identifierar och är medveten om vilken betydelse den kritiska infrastrukturen och de kritiska tjänsterna i trafiksystemet har för den nationella säkerheten.

I den uppdaterade säkerhetsstrategin för samhället beskrivs en handlingsmodell för övergripande säkerhet, där myndigheterna, näringslivet, organisationer och medborgare samarbetar för att ta hand om samhällets vitala funktioner. Strategin innehåller även strategiska uppgifter som förvaltningsområdena har ålagts ansvaret för. Genom dessa uppgifter skapas säkerhet i praktiken. Säkerhetsstrategin för samhället offentliggjordes i januari 2025⁴³.

På grund av de stora förändringarna i omvärlden måste Finland se över och stärka sin position i den globala logistiken.

Arbetsfältet för det nordiska beredskapssamarbetet inom trafik (NTPC, Finland, Danmark, Norge, Sverige, Island) är omfattande och inbegriper hela det nordiska trafiksystemet. För närvarande arbetar man särskilt med att bereda en gemensam nordisk transportsystemstrategi. Det som granskas är de gränsöverskridande förbindelserna med tanke på försörjningsberedskapen och den militära rörligheten. Det nordiska beredskapssamarbetet syftar framför allt till att samordna ländernas transportsystem.

- Staten, kommunerna och andra aktörer förbereder sig på störningar i trafiksystemet på det sätt som lagen och Säkerhetsstrategin för samhället förutsätter. I förberedelserna beaktas att trafiksystemets störningsfria funktion blir allt mer beroende av andra system, såsom kommunikations-, telekommunikations- och energibranschen.

⁴³ [Säkerhetsstrategi för samhället: Statsrådets principbeslut – Valto](#)

- Cybersäkerheten och datasekretessen i trafiksystemet upprätthålls och utvecklas som ett samarbete mellan myndigheterna och näringslivet samt med beaktande av bland annat den tekniska utvecklingen och utvecklingen av hotmiljön.
- Staten har bedömt och utrett en ändring av spårbredden framför allt i norra Finland utifrån de behov som följer av den militära rörligheten och industrin. Utvidgningen av den europeiska spårbredden till Finland främjas i den första fasen genom en allmän planering från gränsövergångsstället i Haparanda–Torneå till Kemi. Beslut om utvidgning av planeringen i norra Finland fattas under 2026. Dessutom bereder staten sig på att uppföra ett parallellspår till den europeiska spårbredden på 2030-talet.
- Staten utarbetar utredningar enligt TEN-T-förordningen och en ändringsplan för spårbredden. Baserat på de gjorda utredningarna och en bild av den långvariga utvecklingen av spårbredden skapas en riksomfattande syn på spårbredden före juli 2027 i enlighet med TEN-T-förordningen. I utredningen beaktas det befintliga bannätet och behovet av eventuella nya förbindelser från Finland till Sverige och till viktiga hamnar samt behovet av att utveckla tåg- och färjeförbindelserna. Enligt en preliminär beräkning uppgår byggkostnaderna för utvidgningen av spårbredden från gränsövergångsstället i Haparanda–Torneå till Kemi, Uleåborg och Rovaniemi samt Misi till cirka 1,5 miljarder euro.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) utarbetar i enlighet med TEN-T-förordningen en marknads- och prognostiseringsanalys av multimodala fraktterminaler i samarbete med aktörerna.
- Staten (Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket) uppdaterar informationsunderlaget och helhetsbilden (med beaktande av exportindustrin, försörjningsberedskapen, energiförbindelserna och industriella investeringar) av behovet av att utveckla de internationella förbindelserna, såsom förbindelsen i Kvarken, förbindelsen mellan Åbo och Stockholm och förbindelsen mellan Helsingfors och Tallinn, och av riskerna i förbindelserna i en transportsystemanalys. Vid utvecklingen beaktas den ekonomiska bärkraften och behovet av att balansera upp de offentliga finanserna.
- Staten har som långsiktigt mål att förbättra förutsättningarna för turism och den internationella tillgängligheten med bland annat internationella flygtrafikavtal.

- Man undersöker avreglering av investeringar som anknyter till flygbolag för att stärka deras konkurrenskraft.
- Staten (kommunikationsministeriet) granskar om det på lång sikt är nödvändigt med nya undervattensprojekt gällande datakablar med tanke på infrastrukturens störningstålighet och resiliens.
- Under 2026 kartlägger staten (Trafikledsverket) behoven av att utveckla det vägnät som är lämpligt för specialtransporter.



Figur 4. Finlands internationella koppling till övriga Europa genom trafik och digitalisering

5.7.2 Digitalisering av logistiken

Med hjälp av digitalisering kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare (inklusive knutpunkter i godstrafiken) och trafikutsläppen kan minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller. I centrum för digitaliseringen av logistiken står informationshantering och utnyttjande av information mellan alla aktörer i hela transportkedjan. Digitaliseringen och informationen utnyttjas i enlighet med principerna för inbyggd datasekretess och datasäkerhet, bland annat genom skydd som hänför sig till informationssystemens gränssnitt. Digitaliseringen av logistiken främjas även av andra åtgärder som gäller utnyttjande av information i hela trafiksystemet. Digitaliseringen av logistiken har behandlats närmare i digitaliseringsstrategin för logistiken, som innehåller den gemensamma målbilden och visionen⁴⁴. Principbeslutet om digitalisering av logistiken innehåller riktlinjer för de centrala åtgärder som statsrådet ska vidta för att uppfylla målen i digitaliseringsstrategin för logistiken⁴⁵.

- Staten (kommunikationsministeriets förvaltningsområde) fortsätter i samarbete med andra aktörer utvecklingsarbetet inom sektorn i enlighet med visionen i digitaliseringsstrategin för logistiken.
- Som en del av verkställandet av EU-lagstiftningen om EU:s elektroniska fraktinformation och hamnanmälningar inom sjötrafiken fortsätter staten i samarbete med andra aktörer att utveckla förmedlingsplattformar som främjar informationsutbyte samt principer för delning och utnyttjande av information (inklusive inbyggd datasekretess och datasäkerhet).
- Staten (förvaltningsområdet för trafik) ska se över metoder för utveckling av statistikföring över trafiklederna.
- Staten (förvaltningsområdet för trafik) ska se över metoder med vilka räddningsmyndigheternas tillgång till information vid räddningsuppdrag kan förbättras.

⁴⁴ Digitaliseringsstrategi för logistiken, 2020: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-582-8>

⁴⁵ Statsrådets principbeslut om digitalisering av logistiken (LVM/2021/42): <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8071abb1>

5.8 Utveckling av trafikens digitala verksamhetsmiljö

5.8.1 En digital tvilling av trafiksystemet

Staten utnyttjar de möjligheter som information erbjuder i utvecklingen av trafiksystemet, vilket stöder utvecklingen av bland annat egendomshantering, rese- och transportkedjor, ny service och automatisering. Det är viktigt att utveckla de nationella verksamhetsmodellerna, så att de stöder produktionen, delningen och användningen av information om trafiksystemet på ett kostnadseffektivt sätt som tillför mervärde. Vid utvecklingen beaktas den europeiska regleringen, nationella och internationella utvecklingsprojekt samt identifiering och skydd av information som är av kritisk betydelse för samhällsverksamheten med nödvändiga metoder.

Inom egendomshanteringen kan man med hjälp av informationshantering effektivisera användningen av de begränsade resurserna vid reparations- och utvecklingsåtgärder. Informationshantering av hög kvalitet är även en förutsättning för en digital tvilling, som kan användas för att utveckla allt mer förädlade metoder för att hantera infrastrukturegendom och trafik.

Förutom utveckling av de nationella verksamhetsmodellerna behövs även legislativa ramar för delning av information, en lägesbild i realtid av trafiken för alla trafikformer samt en sammanställning av basservicen inom digital affärsverksamhet.

- Staten (kommunikationsministeriet) skapar gemensam informationshantering med centraliserad ledning för kommunikationsministeriets förvaltningsområde i syfte att utveckla egendomshanteringen, trafikhanteringen och trafiktjänsterna. Samtidigt främjar staten det nationella införandet av kompatibla, skalbara digitala lösningar och standardiserade rutiner genom användning av gemensamma standarder. Det långsiktiga målet är att skapa en digital variant (digital tvilling) av trafiksystemet och utforma den så att den uppdateras i realtid.
- Staten utvärderar behoven av att ändra lagstiftningen och utvecklar hanteringen och delningen av trafikinformation i enlighet med dessa. Kommunikationsministeriet fastställer i samarbete med andra aktörer även rollerna och ansvarsfördelningen för dem som producerar, administrerar, förmedlar och använder information.

- Staten förbättrar informationens tillgänglighet och användbarhet genom Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab främjar tillsammans med aktörer inom trafiksektorn en aktiv dialog i informationsekosystemet, införande av nya tekniska lösningar och stärkande av förtroendet mellan aktörerna vid skapandet av en ny digital verksamhetsmiljö för trafik, mobilitet och logistik.
- Inom sjötrafiken främjar staten och andra aktörer hanteringen av sjötrafiken genom utveckling av den digitala verksamhetsmiljön, smarta säkerhetsanordningar och nödvändiga kommunikationslösningar.

5.8.2 Främjande av automatisering

Målet med automatiseringen av trafiken är människonära utveckling och användning, bättre utnyttjande av information ur automatiseringsperspektiv samt möjliggörande reglering såväl internationellt som vid behov även nationellt. Härigenom eftersträvas en säkrare, effektivare och hållbarare trafik. Automatiseringen av trafiken behandlas mer ingående i åtgärds- och lagstiftningsplanen för trafikens automatisering⁴⁶. Vid automatiseringsförsök i vägtrafiken borde man satsa på utveckling av nya service- och affärsmodeller, men stödjande åtgärder behövs även på annat håll inom trafiksektorn bortom detta (till exempel riktade utvecklingsåtgärder gällande infrastrukturen, upphandlingskompetens, den byggda miljön)⁴⁷.

- Staten följer med hur automatiseringen av trafiken utvecklas inom alla färdmedel samt utvärderar och genomför ändringsbehov som rör regleringen. EU-regleringen och den internationella regleringen av automatiseringen påverkas proaktivt.
- Kommunala aktörer och aktörer inom kollektivtrafiken följer digitaliserings- och automatiseringsutvecklingen inom trafiken, identifierar nya teknikers och servicemodellers potential och de förändringar som de förutsätter och

⁴⁶ Lagstiftning och nyckelåtgärdsplan gällande automatisering av trafiken, 2021: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163629>

⁴⁷ Automatiseringsutveckling inom vägtrafiken i städernas kollektiv- och servicelinjetrafik: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/37cb38d3-5af5-4d43-ba22-1006b8cb2abd/0aa9d0e3-b5ae-4eb2-b100-88d64334c0a4/MUISTIO_20230906084827.PDF

försöker utveckla till exempel organiserandet av kollektivtrafiken och planeringen av den byggda miljön utifrån detta.

5.8.3 Kommunikationsförbindelser

En förutsättning för digitalisering av trafiksystemet är heltäckande kommunikationsnät. När de utvecklas är målet att säkerställa att det på trafikleder och i knutpunkter finns heltäckande kommunikationsförbindelser som räcker till för det aktuella behovet. Genom att utnyttja data och främja automatiseringen ges företagen i branschen även möjligheter att utöka sin affärsverksamhet.

- I projektet Tuutti, som genomförs 2025–2026, dras det upp riktlinjer för telekommunikationsnäten i hela Finland och utvecklingen av dem.
- Staten främjar utvecklingen av kommunikationsnäten med beaktande av målen i den digitala kompassen⁴⁸, kommunikationsbehoven vid digitalisering och automatisering av olika trafikformer och de befintliga kommunikationsnätlösningarnas lämplighet för trafikens behov. Staten främjar 6G-kommunikationslösningarnas lämplighet för trafikvertikaler och beaktar samtidigt även tillhandahållandet av nätkomponenter som inte finns ovan jord.
- Staten uppmanar VR Group att söka lösningar för att förbättra mobilkommunikationsnätens täckning på tågen. Staten medverkar till att främja samarbetet mellan VR Group och företagen för att lösa problemen med mobiltäckningen på tågen.

5.9 Finansieringsmöjligheter utanför statsbudgeten

Trafik 12 -planen fastställer de finansiella behoven vid utveckling och underhåll av infrastrukturen. En kartläggning av behoven av och möjligheterna till att reformera

⁴⁸ Suomen digitaalinen kompassi (Finlands digitala kompass):
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164429/VN_2022_65.pdf?sequence=1&isAllowed=y

beskattningen och finansieringen av trafik kan resultera i nya metoder för att tillgodose behovet av att finansiera trafiksystemet och främja politiska mål.

- Framöver kan staten till exempel undersöka kostnadsfördelnings- och efterfinansieringsmodeller, en ökning av användaravgifterna för infrastrukturer, hänsyn till ökningen av värdet på markområden och utveckling av lösningar för beskattning av trafik i syfte att komplettera utbudet av instrument för att finansiera trafiksystemet, stödja omvälvningen av drivmedlen och framför allt bättre svara på infrastrukturkostnaderna för trafiksystemet.

5.9.1 EU-finansiering

EU:s mest centrala finansieringsinstrument med anknytning till trafiksystem är för närvarande Fonden för ett sammanlänkat Europa, som baserar sig på förordningen om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) (EU 2021/1153). Ur Fonden för ett sammanlänkat Europa finansieras transport-, kommunikations- och energinät. Finansiering för utveckling av trafiksystemet kan dessutom erhållas ur andra finansieringsinstrument inom EU, såsom strukturfonderna, Sociala klimatfonden samt programmet Horisont Europa och Programmet för ett digitalt Europa.

Dessutom har det europeiska konsortiet för digital infrastruktur (EDIC) en ny mekanism för multinationella projekt som har skapats utifrån programmet Det digitala decenniet 2030. Inom dessa kan medlemsstaterna på ett flexibelt och effektivt sätt kombinera finansiering och andra resurser för att satsa på reformerande digitala projekt. När ansökningar om finansiering, försök och pilotprojekt utformas spelar olika nätverk där man utbyter information och hittar gemensamma mål en nyckelroll. Viktiga nätverk är till exempel är de gemensamma öppna nätverken inom sektorn.

Beredningen av kommissionens följande fleråriga budgetram 2028–2034 pågår, och avsikten är att förslaget till budgetram ska offentliggöras i mitten av 2025.

Det är mycket osäkert hur eventuella framtida finansieringsinstrument som rör trafiken kommer att vara utformade. Kommunikationsministeriet har försökt att på förhand påverka innehållet i eventuella trafikrelaterade finansieringsprogram i enlighet med de budskap som man gemensamt har avtalat om för denna förhandspåverkan.

Det huvudsakliga användningsändamålet för projektkostnader som täcks med Natos program för säkerhetsinvesteringar (Nato Security Investment Program, NSIP) ska vara militär infrastruktur, och utgångspunkten är att de inte kan användas för att

finansiera annan samhällelig verksamhet. Möjligheterna att fördela NSIP-finansiering på utveckling av trafiksystemet kartläggs noggrant.

- Finland fortsätter att utnyttja EU-finansieringen till fullt belopp för att utveckla det riksomfattande trafiksystemet, bygga kommunikationsnät och främja digitala lösningar både i statens trafikledsnät och i de avsnitt av nätet som administreras av privata aktörer.
- Staten medverkar till att nästa MFF-period betjänar de nationella finansieringsbehoven och trafikpolitiska målen så väl som möjligt. Finlands mål för EU-finansiering som gäller trafiken är att beakta behoven inom den militära rörligheten, inklusive behovet av att finansiera eventuella ändringar av spårbredden, beakta ERTMS-utvecklingen och digitaliseringen, utveckla distributionsinfrastrukturen och beakta vintersjöfarten, inklusive de finansieringsbehov som följer av isbrytningen.
- Staten, kommunerna och aktörer inom trafiksektorn utnyttjar EU:s finansieringsinstrument (till exempel Sociala klimatfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden ERUF, Horisont Europa, Programmet för ett digitalt Europa) på bred front och till fullt belopp för att utveckla trafiksystemet, bland annat för att göra försök med och införa lösningar som stöder digitaliserings- och automatiseringsutvecklingen.
- Staten utnyttjar fullt ut möjligheten i planen ReArm Europe att omfördela sammanhållningsstöd på 210 miljoner euro från Europeiska regionala utvecklingsfonden (2021–2027) på försvar och säkerhet. Detta kräver anslag till projekt för militär rörlighet i statens nät under 2026.
- Staten utvärderar och utnyttjar fullständigt eventuella finansieringskällor som är tillgängliga från Nato för att tillgodose den militära rörlighetens behov.

6 Statens finansieringsprogram

I statens finansieringsprogram har de beräknade anslagsbehoven för utveckling av trafiksystemet samlats åren 2026–2037. Beslut om finansieringen fattas i budget- och ramprocesserna.

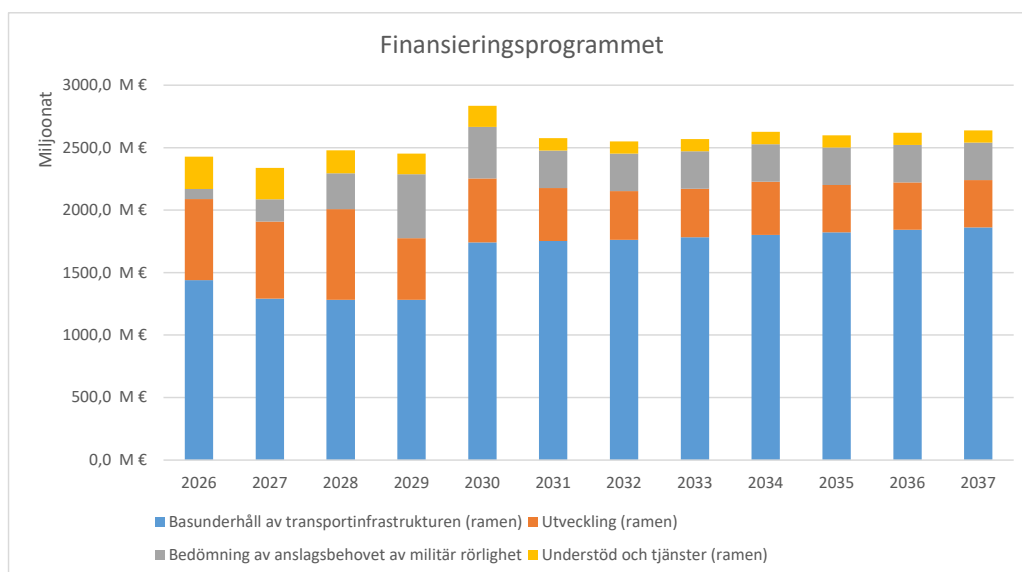
Tabell 1. Mål för ett finansieringsprogram enligt budgetmoment (beräknade anslagsbehov)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Basunderhåll av transportinfrastrukturen mom. 31.10.20	1302,3M €	1286,0M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €
Trafik 12 ökning					410,0M €	420,0M €	430,0M €	450,0M €	470,0M €	490,0M €	510,0M €	530,0M €
Trafik 12 ökning, förbättring					50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €
Regeringsprogrammets investeringsprogram (bundet)	130,0M €											
Regeringsprogrammets investeringsprogram (uppskattning obundet)	6,8M €	6,3M €										
Basunderhåll av transportinfrastrukturen (ramen)	1439,0M €	1292,3M €	1281,9M €	1281,9M €	1741,9M €	1751,9M €	1761,9M €	1781,9M €	1801,9M €	1821,9M €	1841,9M €	1861,9M €
Utveckling av trafikledsnätet mom. 31.10.77+78+79 (obundet)	40,3M €	2,0M €	18,8M €	21,2M €	102,0M €	104,0M €	104,0M €	105,0M €	105,0M €	105,0M €	108,0M €	114,0M €
Trafik 12 ökning					120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
Utveckling av trafikledsnätet mom. 31.10.77+78+79 (bundet)	179,4M €	127,1M €	142,3M €	133,1M €	77,0M €	47,0M €	42,0M €	41,0M €	78,0M €	11,0M €	11,0M €	10,0M €
Regeringsprogrammets investeringsprogram (bundet)	430,5M €	436,9M €	473,2M €	236,3M €	108,5M €	35,0M €						
Regeringsprogrammets investeringsprogram (uppskattning obundet genomsnitt/år)		22,3M €	22,3M €	22,3M €	22,3M €							
Digispår (genomförandefas fortsättning, Trafik 12 ökning)		28,0M €	70,0M €	81,0M €	91,0M €	89,0M €	94,0M €	93,0M €	93,0M €	93,0M €	90,0M €	85,0M €
Utveckling (ramen)	650,2M €	616,4M €	726,6M €	493,8M €	511,8M €	425,0M €	390,0M €	389,0M €	426,0M €	379,0M €	379,0M €	379,0M €
Bedömning av anslagsbehovet av militär rörlighet	79,2M €	177,8M €	236,0M €	511,4M €	412,4M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €
Utveckling (totalt)	729,4M €	794,2M €	1012,6M €	1005,2M €	924,2M €	725,0M €	690,0M €	689,0M €	726,0M €	679,0M €	679,0M €	679,0M €
Upphandling av tågtrafiktjänster (inkl. materielbolaget)	52,5M €	57,6M €	59,1M €	60,6M €	66,3M €							
Nya avtal om upphandlad persontågstrafik												
Upphandling av flygtrafik	19,5M €	20,6M €	4,3M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Tjänster, upphandling av förbindelsefartygstrafik	19,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
Tjänster, upphandling av förbindelsefartygstrafik Trafik 12 ökning					2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Annat stöd för offentlig persontrafik och mobilitetsstyrning (+utvecklingsprojekt)	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €
Upphandling och utveckling av regional och lokal trafik Trafik 12 ökning					10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Utveckling av regional kollektivtrafik och anropsstyrd trafik Social klimatplan ökning												
Tjänster (ramen)	143,4M €	147,6M €	132,9M €	131,1M €	148,8M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €
Understöd för trafiknätet (bundet)	20,3M €	18,9M €	17,4M €	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
Regeringsprogrammets investeringsprogram, MBT-reserv (bundet)	75,6M €	76,3M €	24,1M €	9,2M €								
Regeringsprogrammets investeringsprogram, MBT-reserv (uppskattning obundet)	10,0M €											
Understöd för skötsel och underhåll av enskilda vägar	5,5M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
Understöd för skötsel och underhåll av enskilda vägar Trafik 12 ökning					4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Framjande av gång och cykling	3,0M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	4,3M €
Framjande av gång och cykling Trafik 12 ökning					2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Framjande av gång och cykling Social klimatplan ökning												
Flygplatser som inte ingår i Finavias flygplatsnät	1,4M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Understöd (ramen)	115,7M €	104,6M €	50,9M €	33,4M €	19,6M €	17,2M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €
Understöd och tjänster (ramen)	259,1M €	252,2M €	183,8M €	164,4M €	168,4M €	99,6M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €
Totalt (ramen)	2348,4M €	2160,9M €	2192,3M €	1940,2M €	2422,1M €	2276,6M €	2249,8M €	2268,8M €	2325,8M €	2298,8M €	2318,8M €	2338,8M €

Eftersom finansieringsprogrammet uppdateras enligt planerna för de offentliga finanserna och budgetbesluten och eurobeloppen (tabell 1) inte realiserar precis som de är, eftersträvar prioriteringen av fördelningen av finansieringen ett förhållande mellan de olika delområdena och helheterna enligt de prioriterade målen.

- Under 2030–2037 bör finansieringen av basunderhållet utgöra i snitt 72 procent, utvecklingen cirka 16 procent och den militära rörligheten 12 procent av den totala statliga finansieringen av trafiklednätet.

Figur 5 presenterar den uppskattade finansieringen för utveckling av trafiksystemet uppdelad på basunderhåll av transportinfrastrukturen, utveckling av trafiknätet, militär rörlighet, understöd och service åren 2026–2037. I helheten av tjänster saknas upphandling av persontågstrafik 2030 och framåt. Beslut om den upphandlingen fattas senare.



Figur 5. Finansieringsprogram för 2026–2037

7 Sammanfattning av konsekvensbedömningen

Kapitel 6 kompletteras efter remissbehandlingen under färdigställandet av planen. Miljörapporten är i sin helhet på remiss samtidigt som utkastet till plan.

7.1 Sammanfattning av konsekvensbedömningen

Bedömningen av konsekvenser är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Med dess hjälp har man försökt öka förståelsen för konsekvenserna av utvecklingen av trafiksystemet och främja kunskapsbaserat beslutsfattande. Den riksomfattande trafiksystemplanen har genomgått en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (den så kallade SMB-lagen). Dessutom har man bedömt hur planen motsvarar de mål som satts för den. Konsekvenserna har bedömts i förhållande till jämförelsealternativet, som beskriver ett läge dit utvecklingen av trafiksystemet leder efter redan slutförda åtgärder. Bedömningen av jämförelsealternativet gjordes i sin tur i förhållande till nuläget.

Som utgångspunkt för konsekvensbedömningen utarbetades ett program för konsekvensbedömning för den riksomfattande trafiksystemplanen. Kommunikationsministeriet begärde in yttranden om utgångspunkterna för planen och programmet för konsekvensbedömning 2023.

Konsekvensbedömningen har stött beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen i olika faser. Under planeringen utarbetades finansieringsscenarier, och de viktigaste konsekvenserna av scenarierna bedömdes på en allmän nivå efter influensområde. Planens innehåll har utvecklats genom att utnyttja information från konsekvensbedömningen. Vid beredningen av planen har beaktats miljömål av betydelse för planen som fastställts internationellt, i Europeiska unionen eller nationellt. Hösten 2024 utarbetades en miljörapport enligt SMB-lagen om planutkastet.

Kommunikationsministeriet begärde yttranden om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2037 samt om bedömningen av dess konsekvenser i början av 2025. De flesta yttranden konstaterade att konsekvensbedömningen låg på en

allmän nivå med anledning av planens översiktlighet. Dessutom önskades framför allt en noggrannare bedömning av de regionala särdragen, försörjningsberedskapen och den övergripande säkerheten. För behandlingen av miljökonsekvenserna föreslogs preciseringar när det gäller biologisk mångfald, vattenvård och bekämpning av klimatförändringar. I yttrandena betonades vikten av att följa planens verkningfullhet framför allt beträffande miljökonsekvenserna.

Utifrån bedömningen av planens miljökonsekvenser, den övriga bedömningen och yttrandena om bedömningen ansågs det inte nödvändigt att företa ändringar i den riksomfattande trafiksystemplanens innehåll bland annat på grund av planens karaktär och översiktlighet. De åsikter som framförts i yttrandena beaktades när miljörapporten färdigställdes och de kommer att beaktas när konsekvensbedömningen utvecklas.

Efter remissförfarandet uppdaterades programmet för finansiering av planen baserat på planen för de offentliga finanserna och budgetbesluten. Dessutom har programmet kompletterats med finansieringshelheter som inte ingår i den ekonomiska ramen i planen och som finansieras med medel utanför ramen. Till följd av dessa ändringar har inga ändringar gjorts i konsekvensbedömningen, eftersom ändringarna av konsekvensbedömningen skulle vara små med anledning av planens översiktlighet.

Uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen är en del av Transport- och kommunikationsverket Transport- och kommunikationsverkets transportsystemanalys och beskrivs också närmare i miljörapporten. Syftet med uppföljningen av uppnåendet av målen för planen är att samla och producera kvantitativ och kvalitativ information som efter analys och tolkning bildar en lägesbild över uppföljningen. Uppföljningen av planen beaktar övervakningsskyldigheterna enligt 12 § i SMB-lagen. Den omfattar uppföljning av uppnåendet av målen för planen samt övervakning av planens miljökonsekvenser.

7.2 Konsekvenser i relation till målen med planen

Konsekvenserna av planen bedömdes i relation till målen med planen: effektivitet, funktion och hållbarhet. Hållbarheten granskades med tanke på ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet.

Vid **bedömningen av funktionsmålet** betonades Finlands internationella tillgänglighet, tillgänglighet mellan regioner samt stadsregionernas och regionernas interna tillgänglighet. Viktiga synvinklar är konsekvenserna för servicenivån och användarfördelarna vid resor och transporter samt för regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar. Funktionsmålet har också ett starkt samband med en ekonomisk effektivitet i trafiksystemet.

Åtgärderna enligt planen stödjer uppnåendet av effektivitetsmålet. Den viktigaste åtgärden som stöder funktionsmålet är tilläggsfinansieringen för basunderhållet. Med den förbättras i synnerhet det lägre vägnätets skick. Via minskade resetids- och transportkostnader förbättrar detta framför allt regionernas interna tillgänglighet. Flera branscher inom exportindustrin, i synnerhet skogsindustrin, drar också nytta av minskade transportkostnader. Med finansiering av utvecklingsprojekt är det möjligt att göra trafiksystemet mer fungerande, även i TEN-T-stomnätet och på andra huvudleder.

Bland de övriga åtgärderna i planen är det särskilt byte av isbrytningsutrustning och grundreovering av huvudbanan som förbättrar Finlands internationella tillgänglighet. Grundreoveringen av huvudbanan, likaså utvecklingsinvesteringar som prioriteras för TEN-T-stomnätets korridorer, förbättrar även tillgängligheten mellan regioner. Projektet Digispår förbättrar järnvägstrafikens punktlighet och kan på vissa banavsnitt göra det möjligt att öka tågutbudet som en del av andra åtgärder som förbättrar trafikkapaciteten.

Tillgängligheten av stadsregionerna och regionernas interna tillgänglighet förbättras med rimliga insatser i servicenivån för kollektivtrafiken utanför stadsregioner. Effekten är dock liten i förhållande till det övergripande riksomfattande trafiksystemet.

Bedömningen av säkerhetsmålet lägger vikt vid Finlands internationella tillgänglighet, försörjningsberedskapen och säkerheten i vägtrafiken och trafikmiljön. Viktiga synvinklar är också säkerheten i spårtrafiken, sjöfarten och luftfarten samt informationssäkerheten i transporterna.

Åtgärderna i planen har mångfasetterade konsekvenser för säkerhetsmålet. Särskilt bytet av isbrytningsutrustningen förbättrar Finlands internationella tillgänglighet och försörjningsberedskapen. I utvecklingen och underhållet av statens trafikledsnät beaktas de prioriterade behoven inom försörjningsberedskapen och den militära rörligheten i alla trafikledsformer. Dessutom har man identifierat vikten av logistikknutpunkter, såsom hamnar, terminaler och bangårdar, för försörjningsberedskapen.

I och med att det lägre vägnätets skick förbättras uppskattas körhastigheterna och trafikprestationerna öka, vilket bedöms öka antalet trafikolyckor. Å andra sidan höjer åtgärderna i planen för att förbättra trafiknätet den lokala säkerheten i vägtrafiken och trafikmiljöerna. Dessutom förbättrar planåtgärderna för banhållning (med beaktande av säkerheten i plankorsningar) och utveckling av sjöfarten säkerheten i både vägtrafiken och spårtrafiken samt i sjöfarten.

Med tanke på informationssäkerheten är den viktigaste planåtgärden Digispåret, som ändrar karaktären på eventuella störningar. Om man flyttar datakommunikationen till kommersiella telenät utan att lämna ett fysiskt reservsystem för det digitala passerkontrollsystemet, kan informationssäkerhetsriskerna i tågtrafiken öka. Dessutom kan kapaciteten att operera i bannätet försämrats vid betydande störningar i kommunikationsnätet. Det är viktigt att fästa avseende vid detta i den fortsatta planeringen och det kontinuerliga tjänstearbetet.

Bedömningen av den ekonomiska hållbarheten granskar konsekvenserna för den samhällsekonomiska effektiviteten, de offentliga finanserna och förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.

De strategiska målen i planen för fördelning av finansieringen av trafiksystemet, framför allt på basunderhåll, stöder målet om ekonomisk hållbarhet. När det gäller utvecklingsprojekt är uppnåendet av målet beroende av på vilket sätt finansiering fördelas i den fortsatta planeringen. Det är inte möjligt att utvärdera konsekvenserna för den ekonomiska hållbarheten noggrannare än vad noggrannhetsnivån i planen är.

Åtgärderna i planen minskar de offentliga finanserna, eftersom statens utgifter för trafiksystemet ökar i förhållande till jämförelsealternativet. Åtgärderna bedöms förbättra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt, eftersom servicenivån för trafikledsnätet förbättras till följd av förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen. Effekten på den ekonomiska tillväxten uppstår genom minskade transportkostnader och pendlingskostnader.

Bedömningen av den ekologiska hållbarheten granskar trafiksystemets klimatkonsekvenser och konsekvenser för anpassningen till klimatförändringarna, för lokala utsläpp och exponering för vibrationer, samhällsstrukturens hållbarhet, den biologiska mångfalden, användningen av naturresurser och materialeffektiviteten samt för vatten och mark.

Åtgärderna i planen försvagar något den ekologiska hållbarheten i förhållande till jämförelsealternativet. Utvecklingsfinansieringen i planen ger upphov till växthusgasutsläpp under byggnadstiden och av underhållet. De obetydliga

övergångar till andra färdformer som de övriga åtgärderna medför hinner nästan inte alls mildra läget. Utvecklingsprojekten ökar också användningen av naturresurser. Å andra sidan möjliggör tilläggsfinansieringen av basunderhållet fler anpassningsåtgärder i trafikledsnätet, vilket i sin tur gör det lättare att anpassa sig till klimatförändringarna.

Bedömningen av den sociala hållbarheten granskar konsekvenserna för möjligheterna att röra sig, hälsan och välbefinnandet samt för den byggda miljön och landskapet.

Åtgärderna i planen förbättrar något den sociala hållbarheten i förhållande till jämförelsealternativet. Planåtgärderna för basunderhåll, utveckling och offentlig persontrafik förbättrar möjligheterna att röra sig. Planens konsekvenser för hälsan och välbefinnandet är tudelade. Å ena sidan främjar utvecklingsprojekt i bannätet och obetydlig tilläggsfinansiering av offentlig persontrafik den aktiva rörligheten i liten mån, å andra sidan bedöms antalet trafikolyckor i vägtrafiken öka samtidigt som trafiksäkerheten försämras. Konsekvenserna för den byggda miljön och landskapet förblir små, eftersom merparten av tilläggsfinansieringen i planen fördelas på det befintliga trafikledsnätet.

7.3 Bedömning av miljökonsekvenserna

Planens konsekvenser i fråga om miljökonsekvenser enligt SMB-lagen är som helhet små. Klimatförändringar, användning av naturresurser och förlust av biologisk mångfald samt splittring av samhälls- och regionstrukturen har identifierats som betydande miljöproblem med tanke på planen.

I och med att planeringen preciseras kan projekten och åtgärderna ha lokalt och regionalt betydande miljökonsekvenser för till exempel samhälls- och regionstrukturen, den biologiska mångfalden eller tillståndet i vattendragen. Den finansiering som fastställs i den riksomfattande trafiksystemplanen har än så länge inte fördelats på några utvecklings- och basunderhållsprojekt. Därför är det mycket svårt att utvärdera fördelningen av miljökonsekvenserna och omfattningen av konsekvenserna.

Planen bedöms öka något växthusgasutsläppen. Särskilt utvecklingsfinansieringen ökar något växthusgasutsläppen under byggnadstiden. De små positiva konsekvenserna av de övriga åtgärderna (till exempel åtgärderna för att utveckla bannätet) för övergångarna till andra färdformer framkommer först på lång sikt.

Den tilläggsfinansiering som i planen fastställs för basunderhåll och särskilt för utveckling av trafikledsnätet ökar användningen av naturresurser. Betydelsen av konsekvenserna beror på materialeffektivitetsåtgärder för trafikledshållning, och de åtgärderna specificeras i den fortsatta planeringen.

Konsekvenserna av planen för den biologiska mångfalden blir klarare i projektplaneringen av utvecklings- och förbättringsinvesteringar. Informationen om placering av olika projekt och om lindrings- och kompensationsåtgärder blir då mer detaljerad. Beroende på projekten kan konsekvenserna gälla splittring av livsmiljöer, de ekologiska korridorernas förbindelser och hotade arters livsmiljöer.

Planen har mestadels neutrala konsekvenserna för utvecklingen av en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsstruktur och för den enhetliga samhällsstrukturen. Tilläggsfinansieringen av basunderhållet fördelas på det nuvarande nätet och leder inte till några nya utvecklingsriktningar. Utvecklingen av vägnätet kan däremot öka splittringen. Utvecklingsfinansieringen av bannätet kan stödja den enhetliga samhällsstrukturen, men ändringarna görs långsamt.

Planen har mångfacetterade konsekvenser för människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel. Planen bidrar till att rörligheten blir smidigare och välbefinnandet ökar, särskilt i centrums randområden och på landsbygden. Planen har emellertid tudelade hälsoeffekter: Hälsan stöds av en ökad fysisk aktivitet och en minskad exponering för lokala utsläpp och vibrationer, men antalet vägolyckor bedöms öka.

Åtgärderna i planen inverkar på vatten och mark. I och med en ökad volym av prestationer i vägtrafiken ökar planen mängden utsläpp av mikroplast. Dessutom medför utvecklingsprojekten en del risker i vatten och mark, och riskerna bör hanteras vid en mer detaljerad projektplanering.

Tilläggsfinansieringen av basunderhållet är en viktig åtgärd i planen. Den fördelas på det nuvarande nätet och har endast en liten inverkan på den byggda miljön och landskapet. Konsekvenserna av utvecklingsfinansieringen för den byggda miljön och landskapet blir däremot klarare vid den fortsatta planeringen. Om finansiering fördelas på projekt för att genomföra nya ban- och landskapskorridorer, kan sådana projekt, när de realiserar, ha betydande konsekvenser för den byggda miljön och landskapet.