

## Kommunikationsutskottet

### Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021-2032

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021—2032 (SRR 2/2021 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande och till finansutskottet för utlåtande.

##### *Utlåtande*

Utlåtande har lämnats av  
- finansutskottet FiUU 5/2021 rd

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- trafikråd Hanna Perälä, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- nätverksdirektör Asta Tuominen, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Pekka Rajala, Trafikledsverket
- beredskapschef Outi Nietola, Försörjningsberedskapscentralen
- verkställande direktör Pasi Anteroinen, Trafikskyddet
- specialsakkunnig Tea Hoffren, Riksomfattande handikapprådet
- direktör Kari Halme, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland
- överdirektör Jukka Lehtinen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Mellersta Finland
- överdirektör Jaakko Ylinampa, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland
- trafikdirektör Timo Mäkikyrö, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Österbotten
- direktör Tuovi Päiviö, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland
- kontaktchef Marko Tantt, Landskapsförbundet i Södra Savolax
- landskapsdirektör Pentti Malinen, Kajanalands förbund
- landskapsdirektör Esa Halme, Birkalands förbund
- trafikexpert Tero Voldi, Österbottens förbund
- trafikplaneringschef Petri Suominen, Nylands förbund
- stadsdirektör (Esbo) Jukka Mäkelä, C21 - Finlands 21 största städer
- trafik- och gatuplaneringschef Reetta Putkonen, Helsingfors stad
- utvecklingsdirektör Markku Heinonen, Villmanstrands stad, företräder även Villmanstrands flygplats

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

- stadsingenjör Tapio Siikaluoma, Uleåborgs stad
- direktör Mikko Nurminen, Tammerfors stad
- markanvändningsdirektör Jyrki Lappi, Åbo stad
- avdelningsdirektör Sini Puntanen, Helsingforsregionens trafik - samkommun
- kollektivtrafikdirektör Mika Periviita, Tammerforsregionens kollektivtrafik (NYSSE)
- planeringschef Lauri Jorasmaa, Åbo regiontrafik Föli
- direktör Juhana Hyrkkänen, Meteorologiska institutet
- direktör Timo Räikkönen, Destia Ab
- chef för flygplatsnätet Jani Jolkkonen, Finavia Abp
- chef för samhällsrelationer Timo Koskinen, Finnair Abp
- verkställande direktör Pertti Korhonen, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab
- påverkningsdirektör Mikko Saariaho, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, företräder även Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab
- direktör för samhällskontakter Ida Schauman, MaaS Global Oy
- forskningsdirektör Merja Penttinen, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- specialsakkunnig Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Jarmo Matilainen, Finnet-förbundet rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf
- ledande trafik- och näringslivspolitisk expert Päivi Wood, Centralhandelskammaren
- verkställande direktör Pekka Aaltonen, Logistiikkayritysten Liitto ry
- jurist Kai Massa, Turism- och Restaurangförbundet rf
- logistikchef Alina Koskela, Skogsindustrin rf
- verksamhetsledare Vellu Taskila, Cykelförbundet rf
- samordnare Jari Kaaja, Pyörämatkailukeskus
- styrelseledamot Timo Lind, RPAS Finland ry
- verksamhetsledare Timo Latikka, Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verksamhetsledare Minna Soinen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.
- verkställande direktör Annaleena Mäkilä, Finlands Hamnförbund rf
- verkställande direktör Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- verkställande direktör Nina Raitanen, Vägföreningen i Finland rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- styrelsens vice ordförande Pekka Koskinen, Vattenvägföreningen i Finland rf
- ekonomisk expert Sampo Seppänen, Företagarna i Finland rf
- direktör, hållbar utveckling Helena Soimakallio, Teknologiindustrin rf
- jurist Mika Välimaa, Handikappforum rf
- rättighetsövervakningsexpert Minna Ågren, Handikappforum rf
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Posti Ab

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

- Telia Finland Oyj
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

Inget yttrande av

- DNA Ab
- Elisa Abp.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

#### *Allmänt*

(1) Den riksomfattande trafiksystemplanen är en övergripande och långsiktig strategisk plan för utveckling av trafiksystemet som utarbetats för första gången och som styr väg- och spårinvesteringarna samt underhållet och utvecklingen av alla transportsätt. Den har beretts i bred samverkan med berörda grupper och beredningen har styrts av en parlamentarisk styrgrupp. Planen omfattar tolv år och gäller nu åren 2021—2032. Planen ska uppdateras med fyra års mellanrum, alltid för 12 år i taget.

(2) Med trafiksystem avses den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information, samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken.

(3) Planen innehåller bland annat en beskrivning av nuläget och förändringarna i omvärlden samt visionen, målen och de strategiska riktlinjerna för utvecklingen av transportsystemet. Planen innehåller också ett åtgärdsprogram, statens finansieringsplan och rekommendationer till följande plan. Målet är att trafiksystemet ska garantera tillgängligheten i hela Finland och svara på behov i anslutning till näringar, arbete och boende. Ett ytterligare mål är att förbättra transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet och möjligheterna att välja mer hållbara trafikformer i synnerhet i stadsregionerna.

(4) Planen har beröringspunkter med många olika planer, strategier och färdplaner. Samordningen av dem är viktig för utvecklingen av trafiksystemet, likaså iakttagandet av gemensamma mål såsom trafiksäkerheten.

*Färdplanen för fossilfria transporter.* (5) Statsrådets principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken baserar sig på regeringsprogrammets föresats om utarbetande av en färdplan för fossilfria transporter i enlighet med klimatneutralitetsmålet. I den första fasen våren 2021 fattas beslut om stöd och incitament för att främja utsläppsfria transporter inom ramen för de anslag som anvisats för genomförandet av principbeslutet. I den andra fasen hösten 2021 utökas urvalet med andra ändamålsenliga metoder bland annat när Finlands program för hållbar tillväxt, lösningarna utarbetade av finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning och EU-initiativen klarnat. I det tredje skedet, senast hösten 2021, ska regeringen bedöma och besluta om eventuella ytterligare nationella åtgärder för att minska utsläppen från trafiken.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(6) Trafiksystemplanen och färdplanen för fossilfria transporter har beretts samtidigt och trafikbeskattning och trafikavgifter har granskats av finansministeriets arbetsgrupp parallellt med denna beredning. I fråga om utsläppsminskningens målet ligger fokus i trafiksystemplanen i första hand på energieffektivitet. Pågående parallella projekt kan ha betydande inverkan på trafiksystemet. Utskottet ser positivt på att dessa konsekvenser kommer att beaktas vid beredningen av nästa trafiksystemplan.

(7) En av de åtgärder som enligt utkastet till färdplan för fossilfria transporter ska utredas är underhåll av vägnätet, som ska planeras som en del av den nationella trafiksystemplanen. Ojämn vägbeläggning, beläggningsskador och spårbildning ökar bränsleförbrukningen i betydande grad. Också vinterunderhållet påverkar bränsleförbrukningen. Vägunderhållet beräknas således ha en relativt stor inverkan på bränsleförbrukningen och därigenom också på utsläppen. Enligt sakkunniga bör vägunderhållet lyftas fram tydligare i trafiksystemplanen också som en utsläppsminskningens åtgärd, för vilken utsläppseffekterna kan fastställas. Åtgärderna för att utveckla underhållet av vägnätet bör planeras så att de också främjar en minskning av utsläppen och bidrar till att stödja åtgärdsurvalet i färdplanen för fossilfria transporter.

(8) Trafiksystemplanen är av central betydelse för uppnåendet av målen för minskning av utsläppen från trafiken. Trafikflyt och beläggning i gott skick minskar utsläppen från vägtrafiken. Det samma gäller investeringar som främjar spår- och sjötrafik. Därför fäster utskottet uppmärksamhet vid att utsläppsminskningseffekterna av underhållet och utvecklingen av trafiklederna ska bedömas i samband med investeringsprogrammet och att de också utgör en del av åtgärderna i färdplanen för fossilfria transporter.

*Förordningen om huvudleder.* (9) Landsvägslagen (503/2005) och förordningen om huvudleder (933/2018) fastställer de allmänna målen för väghållningen på huvudvägarna samt de mål för servicenivån för resor och transporter som beror på vägens funktionsklass eller huvudledens servicenivåklass. Utskottet fäster uppmärksamhet vid att den riksomfattande trafiksystemplanen preciserar lagens mål till en analysram för planen.

(10) Väghållaren ska se till att en tillräcklig servicenivå upprätthålls för landsvägsnätets huvudleder med beaktande av varje landsvägs betydelse för trafiken. De vägar som hör till huvudlederna klassificeras enligt servicenivåerna I och II utifrån sin trafikmässiga betydelse. Klassificeringen av landsvägarna i servicenivåklasser ingår i en bilaga till förordningen. På huvudleder av nivå I ska väghållaren trygga en god och jämn färdhastighet för långdistanstrafiken. På huvudleder av nivå II ska väghållaren med beaktande av de regionala förhållandena trygga en så jämn färdhastighet som möjligt för långdistanstrafiken.

### **Principer**

(11) Redogörelsen bygger på två grundläggande principer: långsiktigt åtagande att iaktta planen och därmed långsiktig finansiering. I redogörelsen beskrivs tre mål: tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### *Långsiktigt engagemang*

(12) Den riksomfattande trafiksystemplanen bereds parlamentariskt uttryckligen för att garantera långsiktigheten. Planen upprättas för tolv år i sänder och uppdateras varje regeringsperiod. Avsikten är att säkerställa att planen genomförs trots att regeringsperioderna skiftar. Finansutskottet betonar i sitt utlåtande till kommunikationsutskottet om redogörelsen (FiUU 5/2021 rd) ett starkt engagemang för genomförandet av planen som sträcker sig över flera regeringsperioder och valperioder. Utskottet föreslår därför att riksdagen godkänner ett uttalande där

***riksdagen förutsätter att regeringen förbinder sig att iaktta riktlinjerna i den riksomfattande trafiksystemplanen och ser till att de anslag som behövs för genomförandet av planen beaktas i planerna för de offentliga finanserna och i budgetpropositionerna.***

### *Långsiktig finansiering*

(13) Den parlamentariska styrgruppen ställde upp som finansieringsmål att den riksomfattande trafiksystemplanens finansieringsnivå på lång sikt skulle motsvara i genomsnitt en procent av bruttonationalprodukten. Syftet med den långsiktiga finansieringen är att säkerställa att planen genomförs oberoende av budgetfluktuationer. Finansutskottet ser det som nödvändigt att regeringen förbinder sig att iaktta riktlinjerna i den riksomfattande trafiksystemplanen och ser till att de anslag som behövs för genomförandet av planen beaktas i planerna för de offentliga finanserna och i budgetpropositionerna.

### *Målsättningar*

(14) I redogörelsen beskrivs tre mål: tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet. Dessa mål preciseras av de strategiska riktlinjerna, i fråga om tillgänglighetsmålet fyra stycken.

*Tillgänglighet (15)* Enligt redogörelsen ska trafiksystemet garantera tillgänglighet i hela Finland och svara på behov i anslutning till näringar, arbete och boende. I de strategiska riktlinjerna är tillgänglighetsmålet indelat i fyra delar: regionernas internationella tillgänglighet, tillgängligheten mellan regionerna, tillgängligheten inom regionerna och servicenivån på resor och transporter. Principen i inrikestrafiken är nåbarhet på 3 timmar. Detsamma gäller utrikestrafiken, även från andra flygplatser än Helsingfors-Vanda. Detta framhäver de regionala flygplatsernas och gränsövergångsställenas betydelse för utvecklingen av trafiken och logistiken.

(16) När det gäller regionernas tillgänglighet internationellt ska Finlands och regionernas tillgänglighet förbättras på ett kostnadseffektivt sätt, särskilt ur näringslivets synvinkel. När det gäller tillgängligheten mellan regionerna ska de förbindelser som är viktiga för näringslivet och pendlingen utvecklas mellan landskapscentrumen liksom förbindelserna till Helsingfors och från Helsingfors till övriga Finland. Tillgängligheten inom regionerna syftar till att bevara förbindelserna från regionen till landskapscentrumen och andra viktiga centrum som är viktiga med tanke på näringslivet och arbetslivet. Med en god servicenivå för resor och transporter utvecklas fungerande knutpunkter och resekedjor för att tillgodose alla befolkningsgruppers och företags behov.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

*Hållbarhet.* (17) Ett grundläggande element i hållbarhet är att människornas möjligheter att välja hållbarare mobilitetsformer förbättras, särskilt i stadsregioner. Kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens och andra hållbara mobilitetsformers andel ökar, vilket bidrar till hållbar utveckling.

(18) Hållbarhetsmålet i redogörelsen går hand i hand med färdplanen för fossilfria transporter och ska därmed bidra till att minska utsläppen från trafiken.

*Effektivitet.* (19) Som effektivitetskriterium betraktas att trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras. Utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet maximeras och de mest effektiva och ändamålsenliga åtgärderna vidtas för att korrigera bristerna. Möjligheterna till effektiv trafikstyrning och digitalisering utnyttjas fullt ut inom alla transportformer.

(20) Utskottet välkomnar dessa principer och mål och anser att det är bra att stödja sig på dessa principer vid genomförandet och utvecklingen av planen. Målen och de strategiska riktlinjerna ger fungerande kriterier också för bedömning och uppföljning av genomförandet.

### **Finansiering**

(21) I sitt utlåtande FiUU 5/2021 rd behandlar finansutskottet redogörelsen ur sitt eget ansvarsområdes perspektiv och koncentrerar sig särskilt på redogörelsens budgetekonomiska konsekvenser. I synnerhet den låga finansieringsnivån under planeringsårets första år motsvarar inte det mål för finansieringsnivån som ställts upp av den parlamentariska styrgruppen, menar finansutskottet. Det är dock positivt att man från och med 2025 har för avsikt att höja finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen, och dessutom beaktas i anslaget den allmänna höjningen av kostnadsnivån, som under de senaste 10 åren har varit cirka 2,5 procent per år.

#### *Planen för de offentliga finanserna*

(22) Med tanke på genomförandet av planen är det beklagligt att kommunikationsministeriets förvaltningsområde efter att redogörelsen blivit klar, i planen för de offentliga finanserna av den 12 maj 2021 (SRR 3/2021 rd), från och med 2023 åläggs en besparingsskyldighet på 110 miljoner euro som i sin helhet har riktats till momentet för utvecklingsprojekt (31.10.77). Kommunikationsutskottet instämmer med finansutskottet i att det ytterligare behövs en bedömning av fördelningen av sparkravet eftersom anslagsnedskärningen försvagar planens trovärdighet och försvårar genomförandet av den, särskilt åren 2023—2024 då utvecklingsfinansieringens nivå även i övrigt är låg.

#### *Samfinansieringsmodell*

(23) Planen innehåller en bra beskrivning av de finansieringsmodeller för transportnätet som står till buds. Finansutskottet anser att en avtalsbaserad samfinansieringsmodell är ett bra sätt att driva framåt projekt som gemensamt anses vara viktiga. Finansutskottet konstaterar i varje fall att nyttjandet av samfinansieringen förutsätter ett samrådsförfarande från fall till fall, där bland annat den nytta som olika parter får och finansiärernas ekonomiska bärkraft ska beaktas.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(24) En del sakkunniga har ställt sig mycket negativa till samfinansieringsmodellen. Enligt sakkunnigutfrågningen är alternativa finansieringsmodeller användbara när de ingås helt frivilligt mellan olika avtalsparter, till exempel inom ramen för stora trafikprojekt eller MBT-avtal. Utgångspunkten har dock ansetts vara att staten ska svara för sina trafikleder och kostnaderna för dem och kommunerna för gatunätet. Principerna för samfinansieringsmodellen ska gälla endast stora projekthelheter som inte ingår i de godkända kostnadsfördelningsrekommendationer som är i bruk.

(25) När verksamheten utvecklas bör man enligt uppgift också undvika ett tillvägagångssätt som i praktiken skulle leda till att det statliga investeringsansvaret för infrastruktur överförs till kommunerna. Det motsvarar inte arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna och strider mot den gällande lagstiftningen. Därför anser utskottet att syftet med den modell för samfinansiering mellan staten och kommunerna som ingår i redogörelsen inte ska vara att ändra grundprinciperna för finansieringsansvaret för trafikprojekt och att modellen inte ska tillämpas som sådan. Utskottet föreslår därför att riksdagen godkänner ett uttalande där

***riksdagen förutsätter att statsrådet ser till att samfinansieringsmodellen inte ändrar de grundläggande principerna för finansieringsansvaret för trafikprojekt.***

(26) Sakkunniga har förespråkade ett långsiktigt avtal om kostnadsfördelningsprinciper mellan staten och kommunerna för finansiering av trafikprojekt. Utskottet anser följaktligen att investeringsansvaret för den statligt ägda infrastrukturen inte bör överföras till kommunerna, utan arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna bör iakttas. I samarbete mellan staten och kommunerna bör man sträva efter att skapa tydliga samfinansieringsprinciper som förbättrar förutsebarheten.

*Finansiering av hamnar och farleder.* (27) Utskottet har uppmärksamgjorts på att principerna för samfinansiering ur de finländska hamnarnas synvinkel inte motsvarar de principer som har iakttagits på lång sikt i fråga om investeringar i farleder som leder till allmänna hamnar. Det har betonats att de allmänna hamnarnas inverkan på Finlands ekonomi och välfärd utan undantag sträcker sig utöver hamnens läge regionalt sett och ofta har en nationell och internationell dimension. Hamnarna är till sin karaktär en investeringsdriven sektor och konkurrerar därmed med varandra uttryckligen genom sina investeringar i infrastruktur. Det har vidare konstaterats att staten, genom att tillämpa olika spelregler på investeringar i infrastruktur med olika hamnbolag, oavsiktligt påverkar konkurrensen mellan bolagen. Sakkunniga har därför föreslagit att principen om att den som drar nytta ska betala, som statsrådet presenterar i planen, inte ska tillämpas vid finansieringen av investeringar i farleder till allmänna hamnar vid kusterna och insjöarna och att staten ska förbinda sig att iaktta jämlika principer vid finansieringen av investeringar i havs- och insjöfarleder som leder till hamnar. Utskottet anser därför att man vid samfinansiering av farleder som leder till hamnar ska iaktta principen att staten svarar för sina egna investeringskostnader i projektet och för kostnaderna för investeringen i det område som hamnen förvaltar.

(28) Utskottet noterar vidare att det vid utfrågningen av sakkunniga har ansetts viktigt att statens budgetfinansierade resurser under planeringsperioden fördubblas för att utveckla farleder.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### *Basunderhåll av transportinfrastrukturen*

(29) Det har påpekats för utskottet att det inte är bra egendomsförvaltning att finansieringsnivån för till exempel basunderhållet av landsvägsnätet varierar kraftigt från år till år, vilket är fallet för närvarande. Ett exempel på detta är enligt sakkunniga beläggningsreparationer på landsvägar. År 2020 möjliggjorde anslagen enligt utredning ny beläggning på cirka 4 000 kilometer och år 2021 på cirka 2 500 kilometer. På grund av det stora variationsintervallet råder det nu obalans på beläggningsmarknaden. Det är brist på aktörer på marknaden, vilket leder till att beställaren får betala extra medan företagen och arbetstagarna å andra sidan lider brist på arbete. Bristen på planmässighet gör att allt blir dyrt och fungerar dåligt samtidigt som beläggningsarna ständigt är bristfälliga. Detsamma gäller för andra investeringar, såsom reparationer av broar. I redogörelsen fortsätter den kraftiga variationen i finansieringen av basunderhållet mellan 2021 och 2026.

(30) I den uppskattade årliga anslagsnivån för basunderhåll av transportinfrastrukturen finns det för 2023 och 2024 ett klart hål när anslaget sjunker med 15 procent från 2022 till 2023 och med 8 procent från 2022 till 2024. I sitt utlåtande om planen för de offentliga finanserna ansåg utskottet att basunderhållet av transportinfrastrukturen är ytterst viktigt med tanke på både affärlivet och att hela landet hålls befolkat. I samband med behandlingen av ärendet erford utskottet att reparationsskulden för vägnätet också inbegriper reparationsskuld gällande gång- och cykelleder. Utskottet betonar på nytt att anslagen för basunderhåll inte bör skäras ner från nivån i den riksomfattande trafiksystemplanen för att reparationsskulden inte ska öka ytterligare.

*Halvering av farledsavgifterna.* (31) I sitt utlåtande om planen för de offentliga finanserna (SRR 3/2021 rd, KoUU 15/2021 rd) ansåg utskottet att farledsavgiften inte bör höjas från nuvarande nivå under planperioden. I samband med den redogörelse som nu behandlas har det på nytt påpekats för utskottet att halveringen av farledsavgiften förlängs till slutet av perioden för planen för de offentliga finanserna.

(32) Utskottet upprepar sin ståndpunkt om halveringen av farledsavgiften. Det är också viktigt att det i grunderna för farledsavgiften fortfarande finns både en gradering av isklassen och farledsavgifternas årliga maximibelopp, vilka för sin del fungerar som incitament för att Finland ska ha isförstärkta frakt- och passagerarfartyg med isforceringsförmåga i trafik året om för att säkerställa pålitliga och säkra sjötransporter under alla förhållanden.

*Enskilda vägar.* (33) Utskottet välkomnar ökningen av statliga bidrag till enskilda vägar, som enligt finansutskottet motsvarar transportsystemets behov.

*Infrastrukturen för gång och cykling.* (34) Cyklar, inbegripet elcyklar, är en hållbar mobilitetsform, särskilt på kortare avstånd. Cykling är också bra för hälsan. Utskottet anser det vara viktigt att förutsättningarna för att öka de hållbara mobilitetsformerna, såsom gång och cykling, utvecklas så att i synnerhet korta persontransporter med bil i tätorter kan ersättas med hållbarare mobilitetsformer. Även när landsvägsnätet utvecklas ska man ta hänsyn till att det ska vara tryggt att gå, cykla och använda nya färdmedel, bland annat genom att beakta att vägrenarna ska vara tillräckligt breda.



## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(35) Staten kommer enligt redogörelsen att fortsätta med statsunderstödet till kommunerna för verkningfulla projekt i gatunätet som förbättrar förhållandena för och attraktionskraften hos gång och cykling och på så vis ökar antalet gång- och cykelresor och deras andel som färdväg. För främjande av gång och cykling anvisas i år 29,3 miljoner euro och enligt finansieringsprogrammet är statsunderstödet 30 miljoner euro på årsnivå åren 2025—2032. Därtill utvecklar staten infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i sitt landsvägsnät med minst 10 miljoner euro per år. Understödsnivån för 2022—2024 är 3,5 miljoner euro i enlighet med rambeslutet. Förutsättningen för statsunderstöd är att kommunerna använder motsvarande summa för att finansiera gång- och cykeltrafikprojekt i gatunätet. Det är också viktigt att kommunerna stöder en ökning av gång- och cykeltrafiken genom att utveckla bland annat stadscykelssystemen. Tillsammans med de riksomfattande åtgärderna främjar de lokala åtgärderna också cykelturismen som enligt uppgift har stor tillväxtpotential.

(36) Utskottet anser att redogörelsen presenterar bra åtgärder för att uppnå målen för gång och cykling. Enligt utredning har man under denna regeringsperiod redan genomfört tiotals projekt för att främja gång och cykling på olika håll i Finland och enligt redogörelsen ska förbättringen av infrastrukturen fortsätta. Dessutom höjs finansieringsnivån från och med 2025. Sakkunniga har ändå kommit med synpunkten att den föreslagna finansieringsnivån fortfarande är för låg i förhållande till målen, med beaktande av att en betydande del av det eftersatta underhållet av vägnätet gäller gång- och cykelleder. Sakkunniga har påpekat att det också skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt att höja finansieringen av investeringsprogrammet för gång och cykling till 100 miljoner euro. Det baserar sig på en effektivitetsbedömning av Transport- och kommunikationsverket Traficom. Enligt den uppnår man genom medfinansieringen och investeringarna på sammanlagt 200 miljoner euro tillsammans en nytta på cirka 1,4 miljarder euro när övergången från motorfordon till fysisk rörlighet förbättrar bland annat folkhälsan och minskar utsläppen från trafiken.

### *Utvecklingsinvesteringar*

(37) Enligt sakkunniga är anslaget för utvecklingsinvesteringar uppenbarligen för lågt i förhållande till behovet, vilket återspeglas särskilt i investeringarna i utveckling av landsvägsnätet. Dessutom bör det beaktas att det anslag på 500 miljoner euro som reserverats för utvecklingsinvesteringar har betydligt mindre köpkraft under planens sista år jämfört med de första åren av planperioden.

(38) Finansutskottet anser att en höjning av finansieringsnivån för spårtrafik är motiverad på grund av det stora behovet av upprustning av bannätet. Kommunikationsutskottet anser det vara nödvändigt att även spårtrafikens servicenivå och säkerhet i fortsättningen tryggas i och med spårinvesteringarna. Finansutskottet anser dock att det står klart att det i ett glesbebyggt land med en stor areal som Finland också behövs ett täckande landsvägsnät som är i gott skick och som ständigt utvecklas. Finansieringen av vägnätet blir dock blygsam i förhållande till finansieringsbehoven eftersom enbart investeringsbehoven i landsvägarnas huvudleder enligt redogörelsen uppgår till cirka 2—3 miljarder euro under de följande 10 åren, men endast cirka 1,4 miljarder euro står till förfogande för nya projekt under planeringsperioden.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

*Stora spårvägsprojekt. (39)* Sakkunniga har sett det som motiverat att finansieringen av stora järnvägsprojekt har frikopplats från den normala budgetfinansieringen på grund av sin storleksklass. Med tanke på den ekonomiska tillväxten är det ytterst motiverat att främja dessa projekt; med hjälp av dem kan man också skapa möjligheter för tillväxt inom deras influensområden.

(40) Finansutskottet anser det motiverat att man försöker påskynda planeringen av nya snabba banförbindelser via projektbolagen och att finansieringen av dem behandlas separat från den övriga finansieringen av trafiksystemplanen. På så sätt äventyrar de inte underhållet eller den grundläggande renoveringen av det befintliga nätet.

*Investeringsprogram. (41)* I planen ingår inte något konkret investeringsprogram, utan avsikten är att Trafikledsverket ska utarbeta det under innevarande år. Programmet innehåller riktlinjer för de projekt som ska inledas under de följande 6—8 åren samt för hur projekten ska genomföras och finansieras.

(42) I planen föreslås att finansieringen av investeringar i utveckling av landsvägsnätet bibehålls på ungefär samma nivå som för närvarande. Med denna finansieringsnivå kan man till exempel tillgodose cirka en tredjedel av de största investeringsbehoven i landsvägsnätets huvudleder. Riktlinjerna för hur utvecklingsfinansieringen ska riktas bland annat till att förbättra näringslivets verksamhetsförutsättningar, pendlingsbehoven och trafiksäkerheten ger enligt utredning en god utgångspunkt för beredningen av investeringsprogrammet.

(43) Kommunikationsutskottet anser att finansutskottets riktlinjer för investeringsprogrammet är bra och välkomna. Det är angeläget att de projekt som ingår i investeringsprogrammet stärker näringslivets konkurrenskraft och stöder konkurrenskraften och välfärden i hela landet och i regionerna. Liksom finansutskottet betonar kommunikationsutskottet vikten av ett starkt engagemang för genomförandet av investeringsprogrammet eftersom det är beroende av rambeslut och budgetbeslut som sträcker sig över flera valperioder. Utskottet anser det också viktigt att planreserven bättre räcker till och uppdateras. Det är också nödvändigt att utveckla sättet att beräkna nyttokostnadsförhållandet för projekten så att de ekonomiska konsekvenserna av projekten beaktas i större utsträckning än tidigare.

### *EU-finansiering*

(44) I sitt utlåtande om planen för de offentliga finanserna har utskottet betonat vikten av att nyttja Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF-2). Enligt detta innebär utlysningen av ansökningar om EU-finansiering 2021, 2022 och 2023 att Finland bör ha en stabil utsikt över den nationella finansieringen för trafikprojekten för dessa år. I fråga om utvecklingsprojekt fördelas 1,75 miljarder euro och i fråga om moderniseringsprojekt 1,12 miljarder euro per år från och med 2021 års ansökan om finansiering som konkretiseras 2022.

(45) Även finansutskottet betonar i sitt utlåtande (FiUU 5/2021 rd) att det i fortsättningen är särskilt viktigt att säkerställa att projektplaneringen framskrider så att det i takt med processerna för ansökan om finansiering ständigt finns anhängiga projekt som uppfyller kriterierna, i synnerhet för att finansiera en brådskande förbättring av stornätet av järnvägar. Det är också viktigt att ansöka om finansiering för landsvägar om det finansiella instrumentet gör det möjligt.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(46) Sakkunniga har befarat att genomförandet av planen för de offentliga finanserna kommer att försvaga Finlands möjligheter att utnyttja EU-finansiering i fråga om sådana objekt som ska genomföras i vilket fall som helst. Dessutom kan det innebära betydande utmaningar för genomförandet av trafiksystemplanen och omställningen mot utsläppsnålar transporter. Trafiksystemet står inför stora utmaningar när det gäller genomförandet av både färdplanen för fossilfria transporter och den riksomfattande trafiksystemplanen. Därför betonar utskottet att planeringen av transportsystemet kräver stabil och tillräcklig finansiering. Nivån på finansieringen bör i fortsättningen höjas till den nivå som den riksomfattande trafiksystemplanen och färdplanen för fossilfria transporter förutsätter.

(47) En betydande minskning av anslagsnivån för 2023 och 2024 leder enligt de sakkunniga också till att det finns en risk för att EU-finansieringen kan utebli. Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen strävar Finland efter att få mer finansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF-2). Utskottet betonar därför på nytt att man bör sträva efter att utnyttja all eventuell EU-finansiering i framtiden.

### *Trafikbeskattningen*

(48) Efter att redogörelsen lämnades färdigställdes en rapport av en tjänstemannaarbetsgrupp som tillsatts av finansministeriet, påpekar finansutskottet. I rapporten bedöms behoven att reformera beskattningen av trafiken med tanke på statsfinanserna och klimatmålen under en längre tidsperiod än en regeringsperiod. Finansutskottet konstaterar att beslut om den fortsatta beredningen och genomförandet av arbetsgruppens förslag fattas separat.

### *Statens trafiknät*

(49) Statens trafiknät består av landsvägsnätet, bannätet och vattenvägarna. I Finland är vägtrafikens andel av trafiken och transporterna dominerande. Alla vägar och gator tjänar för sin del hela trafiksystemet och varje del av vägnätet har sin egen betydelse. Vägarnas och broarnas skick samt vinterunderhållet utgör grunden för mobiliteten. Utskottet är medvetet om att den största utmaningen under den 12-åriga planeringsperioden är att hålla hela det omfattande vägnätet i tillräckligt gott skick.

(50) Sakkunniga har framhållit att alla projekt som främjar spårtrafik, såväl på nationell som på regional nivå, stöder målet för ett tillgängligt, hållbart och effektivt transportsystem. Finansutskottet anser i sitt utlåtande att en höjning av finansieringsnivån för spårtrafik är motiverad på grund av det stora behovet av upprustning av bannätet. Liksom finansutskottet anser kommunikationsutskottet dock att det står klart att det i ett glesbebyggt land med en stor areal som Finland också behövs ett täckande landsvägsnät som är i gott skick och som ständigt utvecklas.

(51) Enligt redogörelsen motsvarar den nuvarande servicenivån på vattenvägarna i huvudsak näringslivets behov för närvarande, men de nyaste fartygen förutsätter inte bara farleder som tillåter tillräckligt djupgående utan också att farleder breddas. Det centrala med tanke på utvecklingen av inlandssjöfarten är projektet för att förlänga slussarna i Saima kanal, som påverkar industrins och näringslivets transporter i Saimens insjöområde och östra Finland. Dessutom är det viktigt att utveckla insjöhamnarna.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### *Basunderhåll av transportinfrastrukturen*

(52) Huvudvägarna, cirka 13 400 km, utgör stommen i vägnätet och är särskilt viktiga för näringslivets konkurrenskraft och regionutvecklingen. Enligt den strategiska lägesbilden för trafiknätet berörs enligt sakkunniga cirka 200 kilometer landsväg av de största servicenivåbristerna med tanke på smidighet, säkerhet eller miljöskador. Enligt utredning bör servicenivån för dessa vägsträckor höjas så att den motsvarar kraven i förordningen samt de nuvarande trafikmängderna och transportbehoven.

(53) Av godstransporterna är 86 procent vägtransporter och näringslivets transporter är koncentrerade till huvudvägarna. Vägnätet bör utvecklas med tanke på logistisk konkurrenskraft, tillförlitliga tidsplaner, säkerhet, utsläppsminskning och möjligheter att använda automation. Enligt uppgift behövs det riktade förbättringar i det sekundära vägnätet i enlighet med företagens behov.

(54) Inom persontrafiken är vägtransporternas andel ännu större, cirka 90 procent. Det är uppenbart att efterfrågan på vägtransporter kommer att förbli kraftig i framtiden. I och med klimatåtgärderna blir vägtrafiken ett hållbart färdssätt; avsikten är att halvera utsläppen från trafiken under planperioden och att få dem ner till noll senast 2045. Utskottet har erfarenhet att vägtrafikens betydelse som framtidens hållbara färdssätt vid sidan av spår- och sjötrafiken bör beaktas i planens vision och åtgärder.

(55) Enligt planen ska finansieringen av basunderhållet ökas. Därmed minskar bland annat reparationsskulden i fråga om trafiklederna från 2,8 miljarder euro till 2,2 miljarder euro. Utskottet betonar att detta är en mycket behövlig åtgärd med tanke på förvaltningen av egendom i form av trafikleder och planens samhällsekonomiska effektivitet. Det är också välkommet att finansieringen riktas så att underhållet prioriteras. Till exempel finansieringsnivån för vinterunderhåll av landsvägar har höjts under de senaste åren och det är utmärkt att man i planen förbinder sig att upprätthålla denna höjda nivå även i framtiden.

(56) Efter remissbehandlingen har det i planen tagits in en ny åtgärd enligt vilken Trafikledsverket utarbetar en basplan för att styra inriktningen av de finansiella resurserna för basunderhåll. Vid utfrågningen av sakkunniga har basplanen ansetts vara bra med tanke på hanteringen av helheten. Det regionala handlingsutrymmet bör bevaras och detta bör beaktas också i planeringen av finansieringen. Närings-, trafik- och miljöcentralerna har som regionala aktörer den bästa sakkunskapen om behoven och problemobjekten i landsvägsnätet inom sitt område, och NTM-centralerna har också ansetts spela en viktig roll vid utarbetandet av basplanen.

*Det sekundära trafikledsnätet.* (57) Utskottet betonar att det sekundära vägnätet är en viktig del av kedjan för exporttransporter. Sakkunniga har ansett att det sekundära vägnätets kritiska betydelse för näringslivet, exporttransporter och virkestransporter genomgripande bör ges synlighet i planen på samma sätt som huvudlederna.

(58) I planen föreslås en något större finansiering för att utveckla det sekundära vägnätet och de enskilda vägarna. Utskottet konstaterar att resurserna för utveckling av det sekundära vägnätet och enskilda vägar bör höjas betydligt mer än vad som föreslås i planen, eftersom det sekundära

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

vägnätet är viktigt med tanke på näringslivets transportbehov, medborgarnas välbefinnande och möjligheter till mobilitet och den regionala tillgängligheten.

*Eftersatt underhåll. (59)* Sakkunniga har uttryckt oro över hanteringen av det eftersatta underhållet av landsvägsnätet. Även om finansieringen av basrafikledshållningen utökas över lag, minskar väghållningens relativa andel av basunderhållet i stort med två procentenheter. Den allmänna höjningen av kostnadsnivån minskar den tillgängliga finansieringens köpkraft. I praktiken innebär detta att det är osannolikt att reparationsskulden på landsvägarna kan avvärjas eller minskas på det sätt som eftersträvas.

(60) Enligt utredning kommer den finansiering av basunderhållet som föreslås i planen att göra det möjligt att minska reparationsskulden i fråga om landsvägar ungefär från och med 2026 och säkerställa en högre nivå på vinterskötseln av landsvägarna. Om det eftersatta underhållet åtgärdas förbättras punktligheten under resor och transporter samtidigt som rese- och transporttiderna blir kortare och det blir bekvämare att köra. Enligt utredning prioriterar Trafikledsverket huvudvägar och andra vägar med livlig trafik vid reparationer och vinterskötsel. Utskottet konstaterar att finansieringen av små investeringar i förbättring av vägnätet har varit mycket begränsad och att den inte möjliggör någon betydande förbättring av vägnätet, särskilt inte det sekundära vägnätet.

### *Projekt för utveckling av transportnätet*

*Vägnätet. (61)* Enligt sakkunniga är det bra att utvecklingen i fråga om landsvägsnätet fokuseras på huvudlederna och att näringslivets behov prioriteras i det övriga vägnätet. Det akuta investeringsbehovet för landsvägsnätets huvudleder är 2—3 miljarder euro, och finansieringen enligt trafiksystemplanen räcker inte till för detta. Finansieringsnivån för utvecklingsprojekt är cirka 500 miljoner euro per år, vilket är lägre än för närvarande. Åren 2015—2017 var finansieringsnivån cirka 580 miljoner euro per år. Slutsatsen är att finansieringen av utvecklingsprojekt och i synnerhet vägprojekt bör ökas i trafiksystemplanen. Resurserna för utvecklingsprojekt kommer enligt utredning också att minska tillfälligt 2024, vilket inte är välkommet. Utskottet konstaterar att man genom trafiksystemarbete bör kunna undvika denna typ av årliga variationer.

(62) I planen föreslås att finansiella resurser för utvecklande av landsvägsnätet riktas till de viktigaste huvudledsprojekten och till förbättring av servicenivån på punktvisa objekt i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet. Vid sakkunnighörandet uttrycktes oro över att statens landsvägsnät har betydligt större identifierade utvecklings- och förbättringsbehov än vad budgetramen enligt planen kan tillgodose. I den strategiska lägesbilden har brister i huvudledsnätet identifierats väl, men vid sidan av huvudvägsnätet finns det också många behov av förbättringar utanför huvudledsnätet.

(63) Enligt trafiksystemplanen ska resurserna för att förbättra basunderhållet användas bland annat för projekt som främjar hållbar och trygg mobilitet samt näringslivets transporter. Vid sakkunnighörandet har dessa objekt ansetts vara utmärkta och viktiga. Samtidigt har det uttryckts oro över att de resurser för förbättring av basunderhållet som föreslås i den riksomfattande trafiksystemplanen förblir knapp med beaktande av de behov som det finns kännedom om. På grund av

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

obalansen mellan resurser och behov har det ansetts osannolikt att till exempel de uppställda trafiksäkerhetsmålen kan nås.

(64) När landsvägsnätet utvecklas och förbättras är det viktigt att säkerställa en god planeringsberedskap för att det alltid ska finnas tillgång till ett tillräckligt antal vägplaner som är klara att genomföras. Den långsiktighet i investeringsprogrammet som föreslås i trafiksystemplanen främjar upprätthållandet av en ändamålsenlig planeringsberedskap i fråga om utvecklingsprojekt. Långsiktighet behövs dock också i planeringen av mindre och medelstora projekt för att förbättra basunderhållet av transportinfrastrukturen.

(65) Skrivningen i planen att utvecklingsinvesteringar bara ska göras när de är den enda möjligheten att åtgärda betydande flashalsar och utmaningar är enligt utredning inte en välkommen riktlinje. Dessa åtgärder har inte betraktats som utvecklingsinvesteringar, utan som normala åtgärder i trafikledsnätet. Utskottet ser med oro på att den låga nivån på utvecklingsinvesteringarna också har en negativ inverkan på tillväxten och sysselsättningsförutsättningarna på olika håll i Finland.

### *Banprojekt*

(66) Det ökade antalet tågresor och de ton som transporteras på spåren främjar den gröna omställningen genom att utsläppen från trafiken minskar och den övergripande säkerheten i trafiksystemet samtidigt ökar. Det är särskilt viktigt att snabba upp restiderna i huvudledsnätet. En kort restid och punktlighet är de viktigaste faktorerna för passagerarna när de väljer transportsätt. En ökning av bannätets kapacitet och trafikkapacitet bör enligt uppgift främjas, särskilt på huvudlederna, för att förbättra den regionala tillgängligheten och skapa möjligheter att öka avgångarna. Även utökade dubbelspår i bannätet främjar snabbare restider, ökade avgångar och trafiksäkerhet. Därför konstaterar utskottet att man vid sidan av planeringen av stora tidskrävande projekt snarast bör utveckla befintlig baninfrastruktur genom kostnadseffektiva åtgärder för att snabba upp restiderna.

(67) Liksom finansutskottet välkomnar kommunikationsutskottet att man i planen förbinder sig att genomföra projektet Digirata som uppfyller kraven enligt det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Det handlar om en omfattande och långvarig investering vars kostnadskalkyl för 2021—2041 är cirka 1,4 miljarder euro. Därtill beräknas det medföra kostnader på cirka 260 miljoner euro för dem som äger materiel. Enligt utredning ska Digirata-lösningarna vara kostnadseffektiva ur materielsynvinkel och pilotbanan ska genomföras på ett ur teknisk-ekonomisk synvinkel förnuftigt sätt.

### *Gränsövergångsställenas betydelse*

(68) Med tanke på den internationella tillgängligheten har gränsövergångsställena stor betydelse. Det gäller både för godstransporterna inom näringslivet och för medborgarnas rörlighet och turistnäringen. Den internationella tillgängligheten gäller hela statens trafiknät, dvs. landsvägsnätet, bannätet och farlederna. När gränsövergångsställena utvecklas ska uppmärksamhet fästas vid såväl hamnar och flygplatser som gränsövergångsställen på väg- och bannätet.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### *Sjöfart och inre vattenvägar*

(69) Finlands konkurrenskraft, samhällets funktionsförmåga och försörjningsberedskapen är i hög grad beroende av fungerande och punktliga sjötrafikförbindelser under alla förhållanden. Utskottet anser att det mål i trafiksystemplanens vision som gäller minskning av logistikkostnaderna är mycket välkommet. Utsläppshandeln för sjöfarten, som är under beredning, Finlands geografiska läge och de krävande vinterförhållandena medför dock utmaningar för uppnåendet av detta mål och för förbättrandet av konkurrenskraften. En förutsättning för en smidig vintersjöfart är förutom isbrytarkapaciteten även isförstärkta, isgående fartyg som under alla förhållanden är tillgängliga för sjötransporter.

(70) I trafiksystemplanen står det att de finansiella resurserna för vintersjöfarten ska ökas mot slutet av planeringsperioden med beaktande av behovet av att förnya serviceavtalen för isbrytningen. Statens tilläggskostnader är enligt redogörelsen cirka 31 miljoner euro per år utöver de nuvarande isbrytningskostnaderna (60 miljoner euro/år). Utskottet anser att man vid dimensioneringen av isbrytarkapaciteten bör utgå från en servicenivå som säkerställer störningsfria transporter även under krävande isvintrar.

(71) Transport till sjöss och på inre vattenvägar är ett miljövänligt transportsätt, särskilt när det gäller transport av stora mängder gods. I den långsiktiga trafiksystemplaneringen bör man beakta att sjötransporterna ska vara miljövänliga och säkerställa att hamn- och farledsnätet med tillhörande tjänster fungerar och räcker till så att det blir ett incitament att företrädesvis använda sjötransport och inte landsvägstransport.

(72) I Europeiska kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet konstateras att andelen insjötransporter och sjöfart i närområdet ska höjas med 25 procent fram till 2030 och med 50 procent fram till 2050. Utskottet anser att detta mål bör återspeglas tydligare i trafiksystemplaneringen och åtgärderna. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid att EU:s eventuella åtgärder för att minska utsläppen inom sjöfarten och de nationella sjöfartsavgifterna ska bli ett incitament att använda sjötransport och inte leda till att vägtransporterna tar över. Utskottet anser att det med tanke på en hållbar konkurrenskraft och en fungerande sjöfart är viktigt att farledsavgiften inte höjs från nuvarande nivå under planeringsperioden. Potentialen för miljövänliga transporter på inre vattenvägar kräver större uppmärksamhet och satsningar än för närvarande. Finland bör också sträva efter att EU-finansiering riktas till främjande av utsläppsnål sjötrafik.

(73) Enligt redogörelsen bereder sig staten på att investera i utvecklingen av farleder som leder till hamnar med i genomsnitt cirka 10 miljoner euro under de närmaste 12 åren. Vid sakkunnigutfrågningen har anslaget dock ansetts vara otillräckligt för behoven. Sakkunniga har också ansett att principerna för samfinansiering med tanke på finländska hamnar inte motsvarar de principer som har iakttagits på lång sikt i fråga om investeringar i farleder som leder till allmänna hamnar. Samtidigt har det föreslagits att principen om att den som drar nytta ska betala, som statsrådet presenterar i planen, inte ska tillämpas vid finansieringen av investeringar i farleder till allmänna hamnar vid kusterna och insjöarna.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### *Digitalisering och ny transportservice*

(74) Utskottet anser att det är mycket bra att regeringen i redogörelsen kommer med en uppskattning av vilka åtgärder som kommer att behövas för att utveckla en interoperabel helhet av trafiksystemet och de anknytande tjänsterna. Utskottet anser att nya typer av mobilitetstjänster och nyttjande av trafikdata är faktorer som det är nödvändigt att utveckla för att säkerställa trafiksystemets effektivitet och interoperabilitet.

(75) Den första riksomfattande trafiksystemplanen kommer vid en tidpunkt då transportsektorn genomgår ett betydande brytningsskede. Elektrifieringen och de övriga nya drivkrafterna, de nya färdmedlen, digitaliseringen och kopplingen till kommunikationsnäten, automatiseringen och utvecklingen av tjänstefieringen inom trafiken har en central inverkan på trafiksystemets funktion och samtidigt är de förenade med betydande möjligheter. Databaserade digitala processer möjliggör skapandet av en aktuell lägesbild för trafiken och genuint interoperabla rese- och transportkedjor. Utskottet anser att den ökade användningen av distanskontakt till följd av covid-19-pandemin sannolikt kommer att leda till bestående förändringar i människors beteende och för sin del försvåra prognostiseringen av transportbehoven och planeringen av framtiden. Beaktandet av förändringsutvecklingen och en tillräcklig prognostisering medför egna utmaningar för trafiksystemplanen och den fortsatta utvecklingen och genomförandet av den.

(76) Utskottet anser att de ovannämnda förändringsfaktorerna i omvärlden har identifierats i trafiksystemplanen, men slutsatserna och de egentliga åtgärdsförslagen förblir delvis på en relativt allmän nivå. Vid uppföljningen och den fortsatta utvecklingen av planen behövs således extra arbete för att utnyttja teknikens potential. Också företagets roll i digitaliseringen av trafiksystemet och i utvecklingen av tjänstefieringen har fått relativt liten uppmärksamhet i redogörelsen. Utskottet påpekar att faktorer som på ett väsentligt sätt påverkar transportsektorn, såsom digitalisering, artificiell intelligens, cybersäkerhet, automation, MaaS (Mobility as a Service), blockkedjor, elektrifiering och 5G i hög grad är beroende av den privata sektorns verksamhet och verksamhetsförutsättningar.

(77) Utskottet ser mycket positivt på att regeringen i redogörelsen beskriver en vision för trafiksystemet fram till 2050. Men många av målen i visionen bör kunna nås snabbare än enligt det angivna tidsschemat. Till exempel visionen om att pendlingen i huvudsak ska vara hållbar 2050 är mycket försiktig och kommer sannolikt att förverkligas rentav utan de åtgärder som anges i planen.

(78) Enligt de strategiska riktlinjerna i redogörelsen utnyttjas de möjligheter som digitaliseringen erbjuder fullt ut i samtliga trafikformer. Utskottet ställer sig bakom detta, men påpekar att riktlinjen bör vara synligare också i finansiella avgöranden och konkreta åtgärder. Utskottet anser att vi i betydande grad bör satsa på digitaliseringen av trafiksystemet och genomförandet av databaserade lösningar för att åstadkomma ett effektivt och produktivt trafiksystem samt positiva miljökonsekvenser. Enligt redogörelsen ska staten utveckla täckningen och kvaliteten hos statiska uppgifter om statens trafiknät för behov i anslutning till bland annat automattrafiken och förvaltningen av trafikledslegendomen. Digitaliseringen av trafiken bör inte bara ses som en del av automatiseringen och intelligenta transporter i anslutning till trafiksystemets funktionalitet och säkerhet utan också som en del av utvecklingen och underhållet av trafikledsnätet, där åtgärder kan



## Betänkande KoUB 17/2021 rd

riktas in effektivare än tidigare i och med nya metoder och lägesbilder. Digitaliseringen bör således från första början beaktas också vid planeringen och genomförandet av alla trafikprojekt.

(79) Staten utnyttjar de möjligheter som data erbjuder när trafiksystemet utvecklas, vilket stödjer utvecklingen av bland annat automatiseringen, rese- och transportkedjorna samt nya tjänster, står det i redogörelsen. Nyttjande av data och automatisering kan användas för att främja alla mål i trafiksystemplanen. Utskottet anser att information om trafiksystemet och dess funktion har en central betydelse för hela samhällets funktion och konkurrenskraft i framtiden, vilket i fortsättningen bör beaktas i högre grad också vid fördelningen av resurser.

(80) Enligt redogörelsen satsas det på pilotprojekt som gäller sammanställning av basservicen för digital affärsverksamhet samt främjande av automatisering och nyttjande av data. Utskottet välkomnar detta, men fäster samtidigt uppmärksamhet vid att det är bra att försöka tidigarelägga tidsplanerna för projekten för att Finland till alla delar ska kunna vara med i den internationella utvecklingen.

(81) Under kommunikationsministeriets, Transport- och kommunikationsverkets samt Trafikledsverkets ledning ska det enligt redogörelsen utarbetas en bedömning av den eftersträlvade automatiseringsnivån inom vägtrafiken på sträckor i trafikledsnätet samt en syn på automatiseringsfrämjande åtgärder enligt bedömningen och särskilt eventuella problempunkter. Utskottet ser mycket positivt på detta. Bedömningen görs i samarbete med kommunerna.

(82) När trafikledningen och trafikstyrningen utvecklas i fråga om alla trafikformer är det också centralt att fortlöpande förbättra den aktuella lägesbildsinformationen om trafiken, vilket också betjänar digitaliseringen och utnyttjandet av data inom hela trafiksystemet. Inom vägtrafiken främjar staten och andra aktörer inrättandet av ett realtida lägesbildsystem som täcker hela landet, står det i redogörelsen.

(83) Utskottet anser att man genom att utveckla nya typer av mobilitetstjänster kan skapa alternativ till privatbilism. På grund av de långa avstånden och bristen på alternativa mobilitetsformer kommer det dock även i fortsättningen i praktiken att vara nödvändigt för många finländare att ha bil. I områden med tätare bebyggelse kan man till exempel söka olika alternativ som baserar sig på gemensamt ägande av fordon. Utskottet anser att även den ökade användningen av nya färdmedel bör beaktas i utvecklingen av trafiksystemet. Till exempel äldre har allt fler nya färdmedel till sitt förfogande, och säkerheten vid användningen av dem ska kunna garanteras i utvecklingen av trafiknätet.

(84) Utskottet betonar också behovet av att effektivisera utnyttjandet av EU-finansiering för att främja digitaliseringen inom transportsektorn.

(85) Sakkunniga har påpekat att hållbar rörlighet för medborgarna kan stödjas med hjälp av en ny anställningsförmån, ett slags multimodalt mobilitetskonto. Det skulle bli ett incitament att använda nya mobilitetstjänster och påskynda tillväxten inom branschen och ibruktagandet av utsläppsfria fordon. Utskottet anser att förslaget är värt en fortsatt bedömning.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### *Utveckling av logistiken.*

(86) Enligt redogörelsen är det framför allt företag som svarar för godstrafiktjänsterna. Inom godstrafiken hänför sig statens och kommunernas roll särskilt till trafiknät och trafikknutpunkter.

(87) Utskottet har redan länge pekat på vikten av att transportkostnaderna sänks och logistiken effektiviseras, vilket kan eftersträvas också genom nyttjande av digitalisering. Genom digitaliseringen kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare samt trafikutsläppen minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller, står det i redogörelsen. Logistikens centrum är hantering och utnyttjande av data inom hela transportkedjan, vilket förutsätter fungerande och högklassig informationsgång och -delning mellan aktörerna samt transparent information. Enligt redogörelsen ska staten i samarbete med andra aktörer främja utvecklingen av logistikens lägesbilddata genom att öka tillgången på digital data och kompatibiliteten mellan olika logistikaktörer inom hela leveranskedjan.

### *Resekedjor*

(88) Skapandet av ett samordnat trafiksystem och uppnåendet av de mål som uppställts för trafiksystemet förutsätter att resekedjorna utvecklas. Då framhävs enligt redogörelsen utnyttjandet av data och utvecklingen av knutpunkter i persontrafiken. Här spelar också ett fungerande transportnät och utvecklingen av möjligheterna till infartsparkering en egen viktig roll, understryker utskottet.

(89) Enligt redogörelsen ska staten och kommunerna främja tillgången till väsentlig information om trafiktjänster, såsom tidtabells- och ruttinformation, i hela landet. Kommuner och andra regionala aktörer som ordnar kollektivtrafik fortsätter samarbetet för att förbättra biljett- och avgiftssystemens kompatibilitet och passagerarinformation i realtid.

(90) Enligt redogörelsen ska staten fastställa den eftersträvade servicenivån på passagerartjänster och passagerarinformation för de knutpunkter i persontrafiken som är viktigast på nationell och internationell nivå. Detta görs i samarbete med andra aktörer, bland annat kommuner, under 2021—2022 samtidigt som servicenivån på fjärrtrafiken fastställs. Dessutom stöder staten fjärrtrafikens knutpunktsaktörer vid reformen av digital och fysisk passagerarinformation så att det går smidigare att byta från ett färd sätt till ett annat med beaktande av olika passagerartypers behov (tillgänglighetsanpassning, tillgänglighet, språkversioner).

(91) Utskottet ser positivt på att det 2023—2025 anvisas sammanlagt 20 miljoner euro i finansiella resurser för utveckling av resekedjor (biljett- och betalningssystem, passagerarinformation vid knutpunkter samt kombinerad persontransporter, tillgänglighet). Det är mycket bra att åtgärderna för att utveckla resekedjorna enligt trafiksystemplanen förläggs till början av planeringsperioden, så att övergången till hållbarare mobilitetsformer kan främjas enligt en så snabb tidsplan som möjligt.

(92) Genom att kombinera persontransporter kunde man med hjälp av nytt slags samarbete och tjänster försöka garantera en viss minimiservice i fråga om persontransporter, särskilt i glesbygdsområden. Utskottet ser positivt på att social- och hälsovårdsministeriet, undervisnings- och

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

kulturministeriet och kommunikationsministeriet enligt redogörelsen ska inleda ett arbete för att utveckla offentligt understödda transporter i samarbete med Kommunförbundet och andra myndigheter och samarbetsparter.

(93) Utskottet lyfter också fram programmet för hållbar tillväxt i transportsektorn, som innehåller viktiga åtgärder för att utveckla transportsystemet. Investeringar i kollektivtrafik och integration av olika mobilitetstjänster i kollektivtrafiken erbjuder alternativ när det gäller mobilitetsformer, utveckling av effektiva och miljömässigt fördelaktiga resekedjor och tjänster som skapar exportpotential. Integrationen av tjänsterna och uppkomsten av resekedjor kommer oundvikligen att kräva också offentliga satsningar och investeringar till exempel på infartsparkering och infrastruktur för cykling samt olika systemintegrationer och gränssnittslösningar för att nyttja trafikdata och garantera tillgången till data.

(94) I trafiksystemplanen nämns också hur bestämmelserna i lagen om transportservice genomförs i praktiken. Producenterna av mobilitetstjänster ser i enlighet med lagen om transportservice och statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster till att väsentlig information om deras tjänster (bland annat tidtabells- och ruttinformation) är heltäckande och tillgänglig och att de som ansvarar för biljett- och avgiftssystem hos dem som tillhandahåller persontransporttjänster inom väg- och spårtrafiken har tillgång till systemens försäljningsgränssnitt på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Utskottet anser att dessa åtgärder är mycket viktiga, men påpekar utifrån en utredning också att även om lagen om transportservice har varit i kraft redan ett par år, finns det enligt sakkunniga fortfarande aktörer på marknaden som inte till alla delar uppfyller lagens krav på öppna gränssnitt, skäliga villkor och interoperabla system. Utifrån en utredning anser utskottet att planens vision om ett multimodalt samhälle kräver fortsatt arbete och eventuellt också mer bindande åtgärder för att främja interoperabilitet på resekedjemarknaden.

(95) Utskottet anser att digitaliseringen av trafiken, utvecklandet av nya trafiktjänster och fungerande resekedjor samt ett övergripande nyttjande av data i trafiksystemet kräver betydande satsningar av statsmakten på denna utveckling i syfte att främja trafiksystemets funktion och Finlands konkurrenskraft. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

***riksdagen förutsätter att statsrådet i syfte att nyttiggöra de konkurrenskrafts- och miljöfördelar som möjliggörs av digitalisering, trafikdata och nya trafiktjänster bedömer möjligheterna till ytterligare satsningar i den fortsatta utvecklingen av trafiksystemet för att främja och nyttja digitalisering och nya trafiktjänster.***

*Infartsparkering.* (96) Med infartsparkering avses parkering som direkt hänför sig till kollektivtrafik. Infartsparkeringen bidrar till uppfyllelsen av miljömålen och också bland annat till smidiga resekedjor. Utskottet anser att det är ytterst viktigt att utveckla infartsparkeringar med tanke på resekedjornas funktion och miljökonsekvenser.

(97) Enligt redogörelsen ordnas möjligheter till infartsparkering oftast av kommunen. Staten får en större roll vid finansieringen av infartsparkering som en del av främjandet av hållbar trafik. Staten reserverar enligt redogörelsen basunderhållsfinansiering på 2—5 miljoner euro per år för projekt för att utveckla infartsparkering som hänför sig till statens trafikleds nät tillsammans med

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

kommunerna. Dessutom kommer staten 2025—2027 att anvisa 10 miljoner euro per år (sammanlagt 30 miljoner euro) i understöd för infartsparkeringsområden i gatunätet.

(98) Utskottet påpekar att man särskilt i stadsregionerna i fråga om infartsparkering också bör beakta parkeringsplatser som behövs för cyklar och elcyklar.

### *Kollektivtrafiken*

(99) I trafiksystemplanen betonas hållbar mobilitet i utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet. Vid sakkunnighörandet har det framförts att det är ytterst viktigt att höja den totala finansieringsnivån för utvecklingsinvesteringar i att främja hållbar mobilitet och att satsa på att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik särskilt i stadsregionerna genom satsningar på både tjänster och trafiknät. Alla inhemska politiska åtgärder, såsom trafiksystemarbete, utveckling av trafikinfrastrukturen, MBT-avtal, trafikbeskattningen i dess helhet, stöd till kollektivtrafiken och anställningsförmåner, rena fordon inom den offentliga sektorn och stimulansåtgärder med anknytning till coronakrisen, inverkar på kollektivtrafikens konkurrenskraft.

(100) I synnerhet kommunerna har av hävd haft en betydande roll i finansieringen av kollektivtrafiken, och enligt redogörelsen kommer detta att vara fallet även i framtiden. Staten deltar i stimulansstödet till kollektivtrafiken och ökar sina satsningar på kollektivtrafiken i fortsättningen, när servicenivån på kollektivtrafiken åter är på uppgång. Staten förbereder sig på stimulansstöd till kollektivtrafiken huvudsakligen under 2021—2024. Genom stödet stimuleras användningen av kollektivtrafik och trafikeringen och målet är att åter göra kollektivtrafiken attraktiv och uppnå samma tillväxttrend som före coronavirusepidemin. Utskottet anser det vara bra att man i början av planeringsperioden bereder sig på att vidta åtgärder för att kollektivtrafiken ska återhämta sig efter coronakrisen.

(101) Utskottet ser positivt på att staten och kommunerna enligt redogörelsen ska öka finansieringen av kollektivtrafiken i medelstora och stora stadsregioner betydligt från och med 2025. Utskottet anser också att det är viktigt att anslagen för upphandlad trafik räcker till. Utbudet av kollektivtrafik fokuseras särskilt på spårtrafik och annan stomtrafik. Staten och kommunerna kommer närmare överens om hur finansieringen ska inriktas i MBT-avtalen. Den klimatbaserade ökningen av kollektivtrafikstöden fortsätter under planeringsperioden. Utskottet anser att dessa riktlinjer är bra bland annat med tanke på uppnåendet av klimatmålen, men påpekar att de statliga tilläggsstöden enligt redogörelsen förutsätter att också kommunerna har förmåga att göra motsvarande satsningar.

(102) Kommunerna och staten utvecklar kollektivtrafiktjänsterna så att de blir lättare att använda, snabbare, mer tillgänglighetsanpassade och pålitliga samt främjar utvecklingen av urvalet mobilitetstjänster som stöder sig på kollektivtrafik samt smidiga resekedjor. Utskottet understöder dessa riktlinjer och konstaterar att det är en utmaning att uppnå målen i den riksomfattande trafiksystemplanen utan fungerande och attraktiv kollektivtrafik.

(103) I redogörelsen behandlas taxitjänster i ganska liten utsträckning. Utskottet anser att taxitjänster i fortsättningen bör beaktas som en viktig del av en välfungerande offentlig trafik och fungerande resekedjor när trafiksystemet utvecklas.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(104) Utskottet anser att det är bra att man i fortsättningen utreder behoven och möjligheterna att utveckla den regionala tågtrafiken. Enligt redogörelsen är till exempel många stadsregioner villiga att utveckla den lokala tågtrafiken.

(105) I redogörelsen noteras möjligheterna att utveckla samordningen av persontransporter. Sakkunniga har lyft fram att man genom att kombinera kommunernas lagstadgade persontransporter och FPA-transporter kan uppnå betydande kostnadsfördelar. Vid utfrågningen av de sakkunniga i utskottet har det lagts fram en bedömning att man genom att kombinera persontransporter som ersätts av samhället kan uppnå besparingar på minst 15 procent per år.

### *Flygtrafik*

(106) Enligt utredning har flygbranschen drabbats hårt av covid-19-epidemin. När den internationella trafiken avtagit har samtidigt de inrikes flygförbindelserna minskat.

(107) Staten kan i enlighet med EU:s lufttrafikförordning köpa flygtrafik till orter från vilka res tiden till Helsingfors med tåg är över 3 timmar. Villkoret är att det finns en skyldighet att tillhandahålla offentliga tjänster gällande flygförbindelsen i fråga och att kommuner eller andra regionala aktörer deltar i finansieringen. Dessutom stöder staten på grund av coronaepidemin tillfälligt flygförbindelser till Karleby-Jakobstad, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi-Torneå flygplatser till utgången av 2021 för att säkerställa sysselsättningen och exportindustrins återhämtning i regionerna samt den regionala tillgängligheten. Utskottet betonar att flygtrafiken och bibehållandet av flygplatser är av avgörande betydelse för tillgängligheten i många regioner även i framtiden.

(108) Utskottet påpekar att många europeiska länder arbetar med att utveckla eldriven flygtrafik, särskilt när det gäller kortdistansresor, i syfte att inleda miljövänlig trafik redan på cirka 4–5 års sikt. Utskottet fäster uppmärksamhet vid att frågan inte behandlas i nämnvärd grad i redogörelsen och anser det vara mycket viktigt att möjligheterna och miljöfördelarna med eldriven flygtrafik utreds vid beredningen av nästa riksomfattande trafiksystemplan. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

***riksdagen förutsätter att statsrådet vid beredningen av nästa riksomfattande trafiksystemplan utreder möjligheterna att utnyttja eldriven flygtrafik, framför allt för kortare resor.***

(109) Sakkunniga har lyft fram behovet av att inrätta så kallade U-space-luftrum utifrån utgångspunkten att obemannad och bemannad luftfart stegvis kan integreras tryggt med varandra. Utskottet lägger också vikt vid potentialen hos luftburen taxi, elflygplan och drönare när det gäller att utveckla stadstrafiken i framtiden.

### *Tillgänglighetsanpassning.*

(110) Utskottet anser att det är ytterst viktigt att utveckla tillgänglighetsanpassningen och tillgängligheten i trafiksystemet och transportservicen för att alla medborgare och olika användargrupper ska inkluderas på lika villkor.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(111) Det är också bra att trafiksystemplanen beaktar FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, som gäller som lag i Finland.

(112) Enligt planen ska alla användargrupper erbjudas smidiga, effektiva, tillgängliga och utsläppssnåla mobilitetstjänster. Behovet av tillgänglighetsanpassade tjänster ökar i synnerhet när befolkningen åldras. Automatiseringen öppnar också nya möjligheter att ordna mobilitetstjänster. Enligt redogörelsens vision fram till 2050 ska trafiksystemet vara tillgängligt och jämlikt för olika användargrupper.

(113) Enligt redogörelsen ska staten i samarbete med andra aktörer, särskilt olika befolkningsgrupper, lägga fast en vision för tillgänglighetsanpassning i trafiksystemet och tillgänglighet i digitala trafik tjänster och identifiera olika ansvariga aktörers roll för såväl funktionsdugligheten hos de olika delarna i resekedjan som tillgodoseendet av passagerarnas rättigheter. Utskottet anser att man här måste ta hänsyn till att materiel, infrastruktur, tjänster och information är tillgänglighetsanpassade och tillgängliga. Målet ska i enlighet med principen design for all (planering som lämpar sig för alla) vara att resekedjorna är tillgänglighetsanpassade och också att tillgången och tillgängligheten till digitala data garanteras. Enligt redogörelsen beaktas tillgänglighetsanpassningen också vid utvecklandet av distributionsnätet för alternativa bränslen.

(114) Utskottet påpekar att det är viktigt att även gång- och cykelleder underhålls och är i gott skick med tanke på människor som rör sig på olika sätt och med olika hjälpmedel. Utskottet instämmer i regeringens kommentar om att det i den digitala utvecklingen av trafiken framhävs hur viktigt det är att e-tjänsterna är tillgängliga, vid sidan av att trafikmedel och tjänster är tillgänglighetsanpassade.

### *Kommunikationsnät*

(115) Det är viktigt att utveckla kommunikationsnäten med avseende på trafiksystemets utveckling samt till exempel utnyttjandet av boende på flera orter, distansarbete och digitala tjänster. Genom att utveckla kommunikationsnäten kan man också bidra till att minska behovet av fysisk trafik och det fysiska trafikarbetet. Sakkunniga har påpekat att vi i Finland i princip har mycket omfattande kommunikationsnät också för trafiksystemets behov. Men ny transportservice och intelligenta transportsystem kräver att näten och deras omfattning fortsatt utvecklas.

(116) Utskottet anser att den offentliga sektorns roll framför allt är att möjliggöra och underlätta byggandet av kommunikationsnät. Enligt redogörelsen ska staten vid behov delta i byggandet av optiska fiberförbindelser vid huvudlederna och knutpunkterna i trafiken. Villkoren för tillstånd att bygga och placera ut nät är enligt sakkunniga en av de viktigaste faktorerna för att staten och kommunerna ska kunna främja byggandet av kommunikationsnät.

(117) Enligt redogörelsen ska staten främja utvecklingen av kommunikationsnäten också för trafiksystemets behov i enlighet med strategin för digital infrastruktur som sträcker sig fram till 2025. Målet är att säkerställa att det finns heltäckande och för det aktuella behovet tillräckliga kommunikationsförbindelser på trafikleder och i knutpunkter. Strategin för digital infrastruktur innehåller åtgärder både för att främja införandet av 5G-nät och stödja utbyggnaden av optisk fiber, och målet är att beakta såväl näringslivets som konsumenternas behov.

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

(118) Staten uppmanar VR-Group och teleföretagen att komma överens om åtgärder för att förstärka signalen i mobilnätet i tågen och om kostnaderna för detta, står det i redogörelsen. Enligt utredning är kostnaderna den viktigaste utmaningen för projektet, eftersom det inte lönar sig att bygga kommunikationsnät i obebodda områden på marknadsvillkor. Utskottet anser det vara viktigt att man väsentligt förbättrar nätets funktion under tågresa. Utskottet uppmanar också statsrådet att bedöma hur det går att driva på den här frågan ytterligare.

### **Trafiksäkerhet**

(119) Utskottet ser positivt på att trafiksystemplanen väger in trafiksäkerhetens stora betydelse. Det finns mest att förbättra när det gäller trafiksäkerheten i vägtrafiken. Utskottet betonar att det utöver den mänskliga dimensionen är möjligt att uppnå betydande kostnadsbesparingar genom att utveckla trafiksäkerheten.

(120) Staten har förbundit sig till EU:s nollvision för trafiksäkerheten, enligt vilken ingen ska behöva omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken år 2050. Dessutom eftersträvas före år 2030 en halvering av antalet som omkommer och skadas allvarligt. Utskottet anser det vara mycket bra att visionen också beaktar allvarliga skador och behovet att minska dem.

(121) När det gäller att utveckla trafiksäkerheten lyfter utskottet fram betydelsen av den trafiksäkerhetsstrategi för alla trafikslag som är under beredning vid kommunikationsministeriet. Utskottet anser dock att trafiksäkerheten bör beaktas som en central aspekt också i utvecklingen och underhållet av trafikledsinfrastrukturen, som behandlas i redogörelsen, samt i nya investeringsprojekt. Det är ytterst viktigt att trafiksäkerhetsstrategin till alla delar samordnas med den riksomfattande trafiksystemplanen.

(122) Sakkunniga har uttryckt oro över att anslagshöjningarna för trafiksäkerhetsåtgärder till största delen infaller efter 2024. Ett annat orosmoment är nivån på de finansiella resurserna för så kallade små förbättringar, i genomsnitt 46 miljoner euro per år, varav endast 5–10 miljoner euro per år anvisas för projekt som förbättrar trafiksäkerheten. När anslaget fördelas mellan olika NTM-centraler kommer genomförandet av små projekt som ökar säkerheten bland annat tillsammans med kommuner eller företag sannolikt även i fortsättningen att vara relativt blygsamt med denna finansieringsnivå.

(123) En allmän kommentar från de sakkunniga har varit att det effektivaste sättet att minska antalet dödsfall och antalet skadade i mötesolyckor i vägtrafiken är att modernisera de viktigaste och livligast trafikerade landsvägssträckorna med mitträcken eller mittfil så att de klassificeras som motorvägar eller motortrafikleder med fyra körfält. Utskottet betonar att man också vid främjandet och valet av projekt som ökar gång- och cykeltrafikens andel av färdmedelsfördelningen bör beakta förbättrandet av säkerheten och också nya typer av eldrivna färdmedel inom den lätta trafiken.

*Trafiksäkerhetsarbete.* (124) I trafiksystemplanen har man också fäst stor vikt vid den viktiga roll som det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet har. Utskottet hänvisar här till det uttalande som ingår i finansutskottets budgetbetänkande och som riksdagen godkände i december 2020, där riksdagen förutsätter att behoven att utveckla säkerhetsverksamheten inom vägtrafiken utreds och

## Betänkande KoUB 17/2021 rd

att finansieringsbasen för trafiksäkerhetsarbetet säkerställs på ett långsiktigt hållbart sätt (FvUB 36/2021 rd). Kommunikationsutskottet anser med stöd av en utredning att det för de lagstadgade säkerhetsuppgifterna inom vägtrafiken bör anvisas långsiktig finansiering för att säkerställa kontinuiteten för dessa funktioner.

### *Förberedelser och försörjningsberedskap inom trafiksystemet*

(125) Trafiksystemet är livsviktigt för Finlands försörjningsberedskap. Utskottet anser således att det är nödvändigt att trygga trafiksystemet med tanke på undantagsförhållanden och därmed jämförbara allvarliga störningar samt även med tanke på försvarets behov. Utskottet anser att de centrala målen i trafiksystemplanen — trafiksystemets tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet — också stöder försörjningsberedskapen.

(126) Som centrala teman för försörjningsberedskapen har i redogörelsen lyfts fram trafik- och transporttjänster som är av kritisk betydelse för näringslivet, samhället och befolkningen, underhåll och utveckling av statens trafiknät inklusive knutpunkter för trafiken, trafikledning och trafikstyrning, kommunikationsnät, utnyttjande av data, vintersjöfart samt smidig och trygg gränstrafik.

(127) Dessutom beaktas bland annat behovet av att aktörerna samarbetar kring beredskapen för störningar i trafiksystemet, att trafiksystemets störningsfria funktion blir allt mer beroende av andra system inom exempelvis kommunikations-, telekommunikations- samt energibranschen samt bedömningen av klimatförändringens konsekvenser. Utskottet anser det vara bra att det i redogörelsen också har skrivits in en möjlighet att följa upp och, om ett ytterst viktigt nationellt intresse kräver det, begränsa utländskt inflytande över den kritiska infrastrukturen och utbudet av tjänster i trafiksystemet. Dessutom beaktas lagen om tillståndsplikt för vissa fastighetsförvärv (470/2019) samt EU:s förordning om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen.

(128) Enligt utskottets uppfattning har regeringen i redogörelsen på ett heltäckande sätt behandlat kopplingarna mellan försörjningsberedskapen och trafiksystemet samt olika aktörers betydelse för försörjningsberedskapen. Med tanke på försörjningsberedskapen är det viktigt att i fortsättningen se till att trafikledsfinansieringen räcker till. I synnerhet bör man se till att de broar som är centrala med tanke på försörjningsberedskapen är i skick och att sjöfarten även vintertid, hamnarna och flygplatserna fungerar samt att distributionsnätet för olika drivkrafter fungerar.

(129) Med tanke på försörjningsberedskapen fäster utskottet också uppmärksamhet vid att väderförhållandena och de extrema väderfenomen som är förknippade med dem och som ökar till följd av klimatförändringen redan nu är de viktigaste orsakerna till störningar i trafiken. Väderfenomen ligger dessutom bakom störningar i eldistributionen, vilket kan ha betydande inverkan på trafiksystemets funktionsduglighet. Utskottet anser att eldistributionens och kommunikationsnätens beroende av varandra förutsätter utvecklingsarbete också för att säkerställa att trafiksystemet fungerar.

(130) Utskottet anser också att det är mycket viktigt att staten tar fram en lägesbild för cybersäkerheten inom alla transportsätt.



## Betänkande KoUB 17/2021 rd

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner ett ställningstagande med anledning av redogörelse SRR 2/2021 rd.*

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

- 1. Riksdagen förutsätter att regeringen förbinder sig att iaktta riktlinjerna i den riksomfattande trafiksystemplanen och ser till att de anslag som behövs för genomförandet av planen beaktas i planerna för de offentliga finanserna och i budgetpropositionerna.*
- 2. Riksdagen förutsätter att statsrådet i syfte att nyttiggöra de konkurrenskrafts- och miljöfördelar som möjliggörs av digitalisering, trafikdata och nya trafiktjänster bedömer möjligheterna till ytterligare satsningar i den fortsatta utvecklingen av trafiksystemet för att främja och nyttja digitalisering och nya trafiktjänster.*
- 3. Riksdagen förutsätter att statsrådet vid beredningen av nästa riksomfattande trafiksystemplan utreder möjligheterna att utnyttja eldriven flygtrafik, framför allt för kortare resor.*
- 4. Riksdagen förutsätter att statsrådet ser till att samfinansieringsmodellen inte ändrar de grundläggande principerna för finansieringsansvaret för trafikprojekt.*

Helsingfors 22.6.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd  
vice ordförande Ari Torniainen cent  
medlem Pekka Aittakumpu cent  
medlem Seppo Eskelinen sd  
medlem Juho Kautto vänst  
medlem Johan Kvarnström sd  
medlem Joonas Könttä cent  
medlem Sheikki Laakso saf  
medlem Jenni Pitko gröna  
medlem Mirka Soinikoski gröna  
medlem Kari Tolvanen saml  
medlem Paula Werning sd.

## **Betänkande KoUB 17/2021 rd**

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker  
utskottsråd Juha Perttula.