Utlåtande FiUU 5/2021 rd– SRR 2/2021 rd

Finansutskottet

Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021—2032

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

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

Sakkunniga

Trafikdelegationen har hört
- trafikråd Hanna Perälä, kommunikationsministeriet
- ledande expert Niko-Matti Ronikonmäki, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Kaisa Kuukasjärvi, kommunikationsministeriet
- ledande expert Johanna Juusela, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Pekka Rajala, Trafikledsverket
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- planeringsdirektör Ilpo Tapaninen, Norra Österbottens förbund
- trafikplaneringschef Petri Suominen, Nylands förbund
- intressebevakningsdirektör Janne Virtanen, Egentliga Finlands förbund
- stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, Kotka stad
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- näringschef Lauri Muranen, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, INFRA rf, Byggnadsindustrin RT rf
- styrelseordförande Heikki Tervanen, Nelostie E75 ry
- verkställande direktör Annaleena Mäkilä, Finlands Hamnförbund rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- styrelsens vice ordförande Pekka Koskinen, Vattenvägföreningen i Finland rf
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- direktör Timo Räikkönen, Destia Ab
- chef för flygplatsnätet Jani Jolkkonen, Finavia Abp
- chef för samhällsrelationer Timo Koskinen, Finnair Abp
- tenure track professor Heikki Liimatainen, Tammerfors universitet.

Trafikdelegationen har fått ett skriftligt yttrande av
- finansministeriet

- Landskapsförbunden för Södra Karelen, Södra Savolax, Kajanaland, Norra Karelen och Norra Savolax
- Tavastlands förbund
- Mellersta Österbottens förbund
- Mellersta Finlands förbund
- Kymmenedalens förbund
- Lapplands förbund
- Birkalands förbund
- Österbottens förbund
- Päijät-Häme förbund
- Satakuntaförbundet
- ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid närings-, trafik- och miljöcentralerna
- C21 - Finlands 21 största städer
- Skogsindustrin rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Automobilförbundet rf
- Vägföreningen i Finland rf
- Cykelförbundet rf
- Pyörämatkailukeskus.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Det är fråga om 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 omfattande växelverkan med intressentgrupperna och beredningen har styrts av en parlamentarisk styrgrupp. Planen omfattar åren 2021—2032 och i fortsättningen ska den uppdateras med fyra års mellanrum för 12 år i sänder.

Planen innehåller bland annat en beskrivning av nuläget och förändringarna i omvärlden samt en vision, mål och strategiska riktlinjer för utvecklingen av trafiksystemet. 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 trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet och möjligheterna att välja mer hållbara trafikformer i synnerhet i stadsregionerna.

Utskottet välkomnar planens mål och långsiktiga riktlinjer som är en bra grund för utvecklingen av trafiksystemet. Det är också viktigt att planen är riksomfattande och att den även innehåller teman som genomsyrar trafiksystemet, såsom trafiksäkerheten, digitaliseringen, försörjningsberedskapen och kommunikationsnäten. Utskottet anser också att de linjeändringar som gäller bland annat en höjning av finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen, en starkare inriktning av finansieringen på främjande av hållbar trafik samt bättre utnyttjande av EU-finansiering, information och digitalisering är motiverade.

Finansutskottet behandlar redogörelsen ur sitt eget ansvarsområdes perspektiv och koncentrerar sig särskilt på redogörelsens budgetekonomiska konsekvenser.

Finansiering, underhåll och utveckling av trafikledsnätet

När det gäller finansieringen är utgångspunkten för åtgärdsprogrammet för de första åren av planen (2021—2024) planen för de offentliga finanserna, budgeten och tilläggsbudgetarna för 2020 samt budgeten för 2021 och kompletteringen av den. Under de första åren av planeringsperioden begränsar planen för de offentliga finanserna och redan fattade beslut handlingsutrymmet i fråga om finansieringen av nya åtgärder. Därför infaller de största anslagsökningarna i planen först efter 2024. Förverkligandet av dem beror dock på framtida ram- och budgetbeslut.

I synnerhet den låga finansieringsnivån under planeringsårets första år motsvarar inte det mål för finansieringsnivån som ställts upp av den parlamentariska styrgruppen, enligt vilket det vore bra om finansieringsnivån för det riksomfattande transportsystemet på lång sikt skulle motsvara i genomsnitt en procent av bruttonationalprodukten. Till exempel år 2021 uppskattas den uppgå till 0,93 procent och år 2024 till 0,81 procent. Anslagsnivån baserar sig dock på den gällande planen för de offentliga finanserna, vars riktlinjer inte kan åsidosättas i detta sammanhang.

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. Med tanke på genomförandet av planen är det däremot 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).

Enligt utskottet är det ännu nödvändigt att bedöma fördelningen av sparkravet eftersom anslagsnedskärningen försvagar trovärdigheten av den 12-åriga trafiksystemplanen och försvårar genomförandet av den, särskilt åren 2023—2024 då utvecklingsfinansieringens nivå även i övrigt är låg.

Planen innehåller en bra beskrivning av de finansieringsmodeller för transportnätet som står till buds. Där konstateras det tydligt att staten även i fortsättningen bär ansvaret för finansieringen av statens trafikledsnät. Samtidigt granskas i planen principerna för en utvidgning av finansieringsunderlaget för trafiken samt principerna för så kallad avtalsbaserad samfinansiering. Avsikten är att samfinansiering ska utnyttjas när projektet utöver huvudmannen för trafikleden genererar betydande nytta också för andra parter. Målet är att man i fortsättningen i högre grad än för närvarande ska kunna genomföra trafikprojekt som är till nytta för olika aktörer.

Utskottet anser att en avtalsbaserad samfinansieringsmodell är ett bra sätt att driva fram projekt som gemensamt anses vara viktiga. Utnyttjandet av samfinansieringen förutsätter dock ett samrådsförfarande från fall till fall, där bland annat den nytta som olika parter får och finansiärernas ekonomiska bärkraft ska beaktas. Det bedöms att till exempel kommunernas investeringsmöjligheter kommer att försvagas på grund av de förlorade skatteinkomsterna i samband med social- och hälsovårdsreformen. Det är också viktigt att statsbudgeten, oberoende av finansieringsmodell, tillräckligt snabbt kan reagera till exempel på näringslivets akuta behov av infrastruktur.

Utskottet anser också att utgångspunkten att beslut om planens finansieringsnivå och det konkreta inledandet av utvecklingsprojekt fattas årligen i samband med ram- och budgetförfarandet är motiverad. På detta sätt försvagar genomförandet av planen inte riksdagens besluts- och budgetmakt. Utskottet betonar dock det starka engagemang för genomförandet av planen som sträcker sig över flera regeringsperioder och valperioder och som i fråga om finansieringen är beroende av den årliga budgetprocessen och de anslagsfördelningar som görs i samband med den.

Finansiering av basunderhåll av transportinfrastrukturen

Som det konstateras ovan är avsikten att den årliga finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen ska höjas till 1,4 miljarder euro från och med 2025, varefter även höjningen av kostnadsnivån ska beaktas vid skötseln och reparationerna av alla trafikledsformer. Således uppgår anslagsbehovet för basunderhållet av transportinfrastrukturen år 2032 till uppskattningsvis cirka 1,67 miljarder euro. På grund av den stigande kostnadsnivån uppgår anslagsökningen under planeringsperioden till uppskattningsvis cirka 966 miljoner euro. Planen anger också fördelningen av anslaget mellan landsvägarna (52 procent), bannätet (39 procent) och farlederna (9 procent).

Under planeringsperioden beräknas beloppet av det eftersatta underhållet minska från nuvarande 2,8 miljarder euro till cirka 2,2 miljarder euro före 2032, men minskningen kan avta eller det eftersatta underhållet kan börja öka igen åren 2023—2024 då finansieringen är som lägst. Enligt inkommen utredning förutsätter till exempel en minskning av det eftersatta underhållet av vägnätet förutom bra vinterunderhåll och annat underhåll också att finansieringen räcker till för att belägga cirka 4 000 kilometer per år. I den mån det är möjligt bör man sträva efter att öka finansieringen redan före 2025, och dessutom är det särskilt viktigt att utveckla basunderhållet av transportinfrastrukturen så att finansieringens effektivitet och genomslagskraft förbättras. Det är också viktigt att utveckla framsynt kunnande så att reparationsåtgärderna kan vidtas i tillräckligt god tid och den vägen så långt möjligt minska behovet av stora och dyra underhållsåtgärder.

Utskottet understöder utarbetandet av den basplan för basunderhållet av transportinfrastrukturen som föreslås i planen Trafik 12. Denna plan, som ska utarbetas av Trafikledsverket, ska utgöra grunden för allokeringen av finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen till förvaltningsområdet och säkerställa att målen, kriterierna och finansieringsnivåerna i planen Trafik 12 uppfylls.

Utveckling av trafikledsnätet

Avsikten är att under hela planeringsperioden anvisa sammanlagt cirka 6,1 miljarder euro för utveckling, varav 3,22 miljarder euro ska anvisas för nya projekt. På årsnivå anvisas cirka 500 miljoner euro för utveckling, vilket motsvarar ungefär samma nivå som tidigare år. Om sparkravet i rambeslutet helt och hållet hänför sig till momentet för utvecklingsprojekt, uppgår det årliga anslaget för utveckling under följande ramperiod (2022—2025) dock i genomsnitt endast till 344 miljoner euro.

En central ändring hänför sig till att tyngdpunkten i finansieringen flyttas från vägnätet till järnvägarna eftersom 51 procent av finansieringen (3,1 miljarder euro) anvisas bannätet och 45 pro-

cent (cirka 2,7 miljarder euro) landsvägar under planeringsperioden. Vattenledernas andel är cirka 4 procent (cirka 0,25 miljarder euro). Förflyttningen av tyngdpunkten i finansieringen föranleds av att det särskilt i slutet av årtiondet finns stora behov av grundlig reparation av bannätet. Dessutom påverkas detta av strävan efter att utnyttja EU-finansiering som uttryckligen riktar sig till bannätet.

Vid utfrågningen av de sakkunniga i utskottet har den totala finansieringsnivån ansetts vara knapp både när det gäller bannätet och vägnätet och i synnerhet resurserna för att utveckla vägnätet har ansetts vara anspråkslösa med tanke på de stora investeringsbehoven på landsvägarna. I finansieringsnivån tar man inte heller hänsyn till att kostnadsnivån blir högre. Vid utfrågningen av de sakkunniga i utskottet har det uppskattats att det årligen bör reserveras cirka 1,0 miljarder euro för utvecklingsprojekt. Det skulle göra det möjligt att uppnå det långsiktiga målet, dvs. en andel på 1 procent av bruttonationalprodukten.

Utskottet anser att höjningen av finansieringsnivån för spårtrafiken är motiverad eftersom bannätet är i stort behov av grundlig reparation. Utskottet anser dock att det är 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.

Utskottet anser att riktlinjerna i planen Trafik 12 i sig ger en god utgångspunkt för beredningen av investeringsprogrammet. Till riktlinjerna hör bland annat att utvecklingsfinansieringen riktas till att förbättra näringslivets verksamhetsbetingelser, att tillgodose behoven inom pendlingstrafiken och att förbättra trafiksäkerheten. Det skulle vara särskilt viktigt att öka finansieringen av utvecklingen av vägnätet, men det är en utmaning att öka anslagen betydligt i en situation där det exceptionella läget som pandemin orsakat har ökat statens skuldbörda avsevärt. Infrastrukturprojekt främjar ändå tillväxten, sysselsättningen och konkurrenskraften i hela landet och i regionerna, och därför måste man se till att de genomförs långsiktigt. Ett fungerande transportsystem medför också så kallade kumulativa fördelar som bidrar till att näringslivet, tjänsterna och arbetsmarknaden fungerar och är produktiva i synnerhet i urbana regioner.

Investeringsprogram. 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.

Utskottet betonar att de projekt som ingår i investeringsprogrammet bör stärka näringslivets konkurrenskraft och stödja konkurrenskraften och välfärden i hela landet och i regionerna. På grund av sitt perifera läge, de långa avstånden och klimatet måste Finland mycket noga se till att trafikinvesteringarna motsvarar exportindustrins behov och förbättrar dess konkurrenskraft.

Utskottet betonar vikten av ett starkt engagemang för genomförandet av investeringsprogrammet eftersom det är beroende av rambeslut och budgetbeslut som sträcker sig över flera valperioder. Ett trovärdigt och konsekvent genomförande av investeringsprogrammet är nödvändigt också

med tanke på beslutsfattandet i anslutning till kommunernas, näringslivets, markbyggnadsbranschens och andra aktörers investeringar och utveckling.

Utskottet anser det också viktigt att planreservens tillräcklighet förbättras och att den bättre ska hållas ajour. Projektplanering som inletts i tillräckligt god tid ger möjlighet att bedöma bland annat projektets lönsamhet och olika genomförandealternativ, och den främjar också utnyttjandet av EU-finansieringen och en kostnadseffektiv verksamhet inom markbyggnadsbranschen.

Utskottet anser också att sättet att beräkna *förhållandet mellan nytta och kostnad* för projekten bör utvecklas så att de ekonomiska konsekvenserna av projekten beaktas i större utsträckning än tidigare, bland annat konsekvenserna för näringslivet, den regionala ekonomin, markanvändningen och arbetsmarknaden samt trafiksäkerheten. Man måste också bedöma utvecklingsobjektens betydelse för hela transportnätet och dess funktion och notera att investeringarna ger samhälleliga effekter under flera årtionden framåt.

Bannätet. Järnvägens och spårtrafikens växande roll i transportsystemet återspeglas väl i planen Trafik 12 som på ett täckande sätt behandlar olika delområden inom järnvägarna och järnvägstrafiken samt utvecklingen av dessa delområden. 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 ökar.

Enligt planen står cirka 1,7 miljarder euro till förfogande för nya investeringar i utvecklingen av järnvägarna under planeringsperioden. Dessutom förbättrar höjningen av finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen bannätets säkerhet och trafikerbarhet. En särskild utmaning är dock de betydande behoven av grundlig reparation som finns på de olika delarna av bannätet och som ökar mot slutet av planeringsperioden. Trots de många pågående utvecklingsprojekten och finansieringen för de kommande åren motsvarar finansieringen endast en del av de nuvarande och framtida trafikbehoven.

Utskottet välkomnar 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 projektet medföra kostnader på cirka 260 miljoner euro för dem som äger materiel.

Stora spårvägsprojekt. Utskottet 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.

Stora banprojekt (Finlandsbanan, Entimmeståget till Åbo, Östlig riktning) är kostnadsmässigt omfattande och enbart planeringskostnaderna för dem beräknas uppgå till cirka 335 miljoner euro och byggkostnaderna till cirka 9,2—10 miljarder euro. Planeringsfasen pågår i flera år och i fråga om Esbo—Salo-banan beräknas den bli klar 2025—2026 och i fråga om flygbanan omkring 2025. Till övriga delar pågår planeringen ända fram till slutet av 2020-talet, till och med fram till

början av 2030-talet. Efter att projektberedningen har framskridit är avsikten att i den följande trafiksystemplanen fästa större uppmärksamhet vid hur bannätet utvecklas som en helhet.

Utskottet poängterar att när projektbolagsmodellen används måste det ses till att verksamhetsmodellen är hållbar med tanke på de offentliga finanserna, både på kort och lång sikt. När beslut fattas om projekt ska man också ta hänsyn till riksdagens budgetmakt och se till att förfarandet även i övrigt motsvarar kraven på demokratiskt beslutsfattande.

Landsvägar. Som det konstateras ovan är finansieringsnivån för vägnätet blygsam med tanke på reparations- och utvecklingsbehoven och också med tanke på att största delen av både person- och godstrafiken går på landsvägarna. Utöver de redan beslutade projekten riktas under planeringsperioden cirka 1,4 miljarder euro, dvs. i genomsnitt 115 miljoner euro per år, till utvecklingen av landsvägsnätet, medan det årliga anslagsbehovet är i genomsnitt 250 miljoner euro.

Utskottet konstaterar att vägnätet utgör kärnan i hela transportsystemet och att det är centralt när det gäller att säkerställa såväl näringslivets transporter som medborgarnas rörlighet. Genom att utveckla och underhålla vägnätet kan man också främja de mål som gäller utsläppen från trafiken och förkortandet av restiderna.

I detta sammanhang betonar utskottet också vikten av en förbättring av trafiksäkerheten, eftersom det uttryckligen är säkerheten i vägtrafiken där det finns mest utrymme för förbättringar. Utskottet påminner om att främjandet av trafiksäkerheten utöver den mänskliga dimensionen har en betydande samhälls- och statsfinansiell betydelse eftersom allvarliga olyckor och dödsfall i trafiken orsakade kostnader på nästan 1,4 miljarder euro enligt prisnivån 2016. Därför är det viktigt att regeringen har inlett beredningen av en trafiksäkerhetsstrategi som omfattar alla transportsätt. Genom strategin eftersträvas också EU:s nollvision (noll dödsfall i trafiken fram till 2050). Avsikten är att strategin ska bli klar före slutet av året.

Utskottet hänvisar också 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 att finansieringsbasen för trafiksäkerhetsarbetet säkerställs på ett långsiktigt hållbart sätt (RSk 53/2020 rd, FvUB 36/2021 rd).

MBT-projekt. Åren 2024—2032 reserverar staten cirka 661 miljoner euro för nya avtalsliknande infrastrukturprojekt som samfinansieras tillsammans med MBT-stadsregionerna och för eventuell utveckling av servicen. På årsnivå uppgår finansieringen från och med år 2024 till mellan 22,8 och 100 miljoner euro. Staten har förbundit sig till åtgärder enligt MBT-avtalen från 2020 med de fyra största stadsregionerna, och dessutom ska staten i fortsättningen förbinda sig också till de åtgärder som kommer att avtalas med de övriga MBT-stadsregionerna.

Enskilda vägar. Utskottet välkomnar ökningen av understöden för enskilda vägar, vilket i hög grad motsvarar transportsystemets behov. Understöden för enskilda vägar uppgår till 13 miljoner euro 2022 men stiger därefter till 25 miljoner euro, och avsikten är dessutom att höja understödsprocenten.

Nätverket av vattenvägar. 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 är också viktigt att hamn- och trafikledsnätet kan svara mot näringslivets snabbt föränderliga transportbehov. Det är viktigt med tanke på näringslivets och Finlands konkurrenskraft eftersom cirka 90 procent av varuexporten transporteras sjövägen.

Viktigt 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 måste man även i övrigt främja en överföring av transporter från landsvägar till inre vattenvägar och utveckla hamnlogistiken och sjötrafikförbindelserna som stöder bland annat godstrafiken. Vattendragsturismen har också betydande tillväxtpotential, och utnyttjandet av denna potential förutsätter att i synnerhet tjänsterna och resekedjorna förbättras.

Flygplatsnätet. Syftet med planen är att bevara flygplatsnätet i dess nuvarande form, liksom även understöden till Finavias flygplatser utanför nätverket (0,9 miljoner euro per år) och det stöd som reserverats för köp av flygtrafik (1 miljon euro per år).

Utskottet betonar flygplatsnätverkets och flygtrafikens centrala betydelse när det gäller att främja Finlands tillgänglighet, ekonomiska tillväxt och internationella investeringar. Därför är det viktigt att säkerställa att i synnerhet landskapens flygförbindelser som är viktiga för näringslivet (inkl. turismen) fungerar. Det är också viktigt att främja de regionala flygplatsernas direkta utlandsflyg för att stärka regionernas och hela landets konkurrenskraft. Utskottet anser också att det är viktigt att tillgänglighetsmålet på tre timmar uppnås i de områden där målet inte nås med hjälp av spårtrafiken.

I likhet med redogörelsen betonar utskottet kontinuiteten i den så kallade nätverksprincipen, vilket gör det möjligt att med intäkterna från lönsamma flygplatser täcka underhållet av och investeringarna i andra flygplatser. Det här förutsätter satsningar på att utveckla Helsingfors-Vanda flygplats funktionsduglighet och verksamhetsförutsättningar eftersom den är den viktigaste vinstdrivande flygplatsen och därmed möjliggör verksamheten vid andra flygplatser.

Infrastrukturen för gång och cykling. 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 statens landsvägsnät med minst 10 miljoner euro per år. Understödsnivån för 2022—2024 är 3,5 miljoner euro i enlighet med rambeslutet.

Främjandet av gång och cykling är en viktig del av främjandet av hållbar trafik, och därför är det viktigt att finansieringsnivån höjs och att förbättringen av gång- och cykeltrafikens infrastruktur fortsätter på statens vägnät. I takt med att cyklingen ökar, ökar dock behovet av cykelbanor och cykelleder, vilket ökar trycket på att höja understödsanslagen. Enligt inkommen utredning skulle det också 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 aktiv rörlighet förbättrar bland annat folkhälsan och minskar utsläppen från trafiken.

Det är också viktigt att kommunerna stöder en ökning av gång- och cykeltrafiken genom att utveckla bland annat stadscykelsystemen och informationen. Tillsammans med de riksomfattande åtgärderna främjar de lokala åtgärderna också cykelturismen som har stor tillväxtpotential.

Kollektivtrafiken. Det planeras höjningar av stöden till kollektivtrafiken från och med 2025, då avsikten är att öka stödet för bland annat köp av långväga kollektivtrafik, busstrafik som ordnas av NTM-centralerna samt offentlig persontrafik i medelstora och stora stadsregioner. Utskottet anser att dessa riktlinjer är bra bland annat med tanke på uppnåendet av klimatmålen, men konstaterar att statens tilläggsstöd förutsätter satsningar också av kommunerna.

Utskottet anser att det är bra att man i fortsättningen utreder behoven och möjligheterna att utveckla den regionala tågtrafiken. Till exempel i många stadsregioner är man villig att utveckla den lokala tågtrafiken. Det är också viktigt att fastställa målen för servicenivån på fjärrtrafiktjänsterna i fråga om de viktigaste pendlingsförbindelserna och arbetsrelaterade förbindelserna mellan landskapscentrumen.

I redogörelsen noteras möjligheterna att utveckla samordningen av persontransporter. Det är motiverat eftersom man genom en sammanslagning av kommunernas lagstadgade persontransporter och FPA-transporter kan uppnå kostnadsfördelar. Vid utfrågningen av sakkunniga har det uppskattats att man genom att slå samman persontransporter som ersätts av samhället kan uppnå besparingar på minst 15 procent per år.

EU-finansiering

I planen behandlas på ett täckande sätt de europeiska transportnäten och EU-finansieringen samt de åtgärder genom vilka man strävar efter att förbättra utnyttjandet av EU-finansieringen. EU:s viktigaste instrument för finansiering av trafiksystemet är Fonden för ett sammanlänkat Europa, och dessutom går det att få lite finansiering även från EU:s andra finansieringsinstrument, såsom strukturfonderna. Även via faciliteten för återhämtning och resiliens är det möjligt att finansiera utvecklingen av trafiksystemet 2021—2023 bland annat genom att stödja den gröna omställningen och digitaliseringen.

Utskottet hänvisar till sitt utlåtande FiUU 2/2021 rd där utskottet betonade vikten av aktiv förhandspåverkan vid beredningen av riktlinjeförordningen TEN-T. För Finland är det viktigt att den nya förordningen, som utfärdas senare i år, så väl som möjligt främjar målen och åtgärderna i planen Trafik 12. Man bör också sträva efter att påverka stödkriterierna så att de främjar projektens stödberättigande och tar hänsyn till de särskilda förhållandena i Finland, såsom ringa trafikvolymer samt väderleks- och vinterförhållandena. Finland ska i sin förhandspåverkan också sträva efter att det med EU-finansiering ska bli möjligt att stödja utvecklingen av stomvägnätet.

Utskottet betonar 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

stomnätet av järnvägar. Det är särskilt viktigt under den nya finansieringsperioden, då antalet stödberättigande banprojekt ökar i och med att stomnätskorridoren Nordsjön-Östersjön förlängs från Helsingfors norrut via Torneå till Luleå i Sverige. Under den nya finansieringsperioden kan Finland också ansöka om finansiering för planering och utveckling av flera andra banprojekt, genomförande av Digirata samt bland annat digitalisering av olika transportsätt och främjande av intelligenta transporter. Det är också viktigt att ansöka om finansiering för landsvägar om det finansiella instrumentet gör det möjligt.

Övrigt

Trafikskatter och trafikavgifter, andra planer och utredningar. I planen går man igenom nuläget i fråga om trafikskatter och trafikavgifter. Efter att redogörelsen lämnades (18.5.2021) färdigställdes en rapport av en tjänstemannaarbetsgrupp som tillsatts av finansministeriet. I rapporten bedöms behoven att reformera beskattningen av trafiken med tanke på statsfinanserna och klimatmålen under en längre tidsperiod än en regeringsperiod. Arbetsgruppen bedömer att skatteinkomsterna från trafiken på de nuvarande skattenivåerna år 2030 i och med elektrifieringen av trafiken kommer att vara nominellt cirka 1,1 miljarder euro lägre än 2019, vilket innebär en reell minskning på cirka 1,7 miljarder euro. Genom den nuvarande koldioxidutsläppsbaserade beskattningen kan minskningen av skatteintäkterna kompenseras i rätt begränsad omfattning.

Finansutskottet konstaterar att beslut om den fortsatta beredningen och genomförandet av arbetsgruppens förslag fattas separat.

Dessutom pågår flera andra planer och utredningar som har samband med transportsystemet. Sådana är bland annat projektbolag inom spårtrafiken, färdplanen för fossilfria transporter och trafiksäkerhetsstrategin. I fortsättningen är det viktigt att se till att målen, åtgärderna och de ekonomiska konsekvenserna av olika utredningar och planer bildar en enhetlig och heltäckande helhetsbild av trafikpolitikens framtid.

Uppföljning. Med tanke på genomförandet av planen och dess mål är det viktigt att genomförandet följs upp till alla delar. Det är också viktigt att utveckla konsekvensbedömningen och analysen av transportsystemet så att systemet systematiskt producerar information som används som grund för bedömningen och beslutsfattandet. Detta förutsätter bland annat att ett trafikprognosmodellsystem byggs upp för att systematiskt producera kvantitativ bedömningsdata. Utskottet välkomnar också inrättandet av det omfattande trafiksystemforumet som nämns i redogörelsen. Det ska följa upp bland annat genomförandet av planen Trafik 12 och utveckla konsekvensbedömningsförfarandena.

Dessutom påminner utskottet om att genomförandet av planen också förutsätter att resurserna för ämbetsverken inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde säkerställs.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan och

att riksdagen godkänner följande ställningstagande med anledning av redogörelsen:

Riksdagen förutsätter att regeringen förbinder sig till 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.

Helsingfors 4.6.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Johannes Koskinen sd
vice ordförande Arto Pirttilahti cent
medlem Anders Adlercreutz sv
medlem Tarja Filatov sd
medlem Vilhelm Junnila saf
medlem Anneli Kiljunen sd
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Jari Koskela saf
medlem Katri Kulmuni cent
medlem Pia Lohikoski vänst
medlem Matias Marttinen saml
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Pia Viitanen sd
ersättare Lulu Ranne saf.

Sekreterare var

utskottsråd Hellevi Ikävalko.