

Statsrådets publikationer 2024: xxx

UTKAST

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037

Statsrådets publikationer 2024: xxx

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Julkaisumyynti

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston
verkkokirjakauppa**

Statsrådets
nätbokhandel

vnjulkaisumyynti.fi

Publication distribution

**Institutional Repository
for the Government
of Finland Valto**

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Publication sale

**Online bookstore
of the Finnish
Government**

vnjulkaisumyynti.fi

Kommunikationsministeriet

CC BY-SA 4.0

ISBN pdf: "SRK fyller i"

ISSN pdf: "SRK fyller i"

ISBN tryckt: "SRK fyller i"

ISSN tryckt: "SRK fyller i"

Layout: Statsrådets förvaltningsenhet, publikationsverksamheten

Helsingfors 2024 Finland

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037

"SRK fyller i, serie och nummer"

Utgivare Statsrådet

Författare

Redaktör/er

**Upphovsinstitut-
ion**

Språk

Sidantal

Referat

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet. Den har utarbetats i enlighet med 15 b § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Den riksomfattande trafiksystemplanen innehåller en beskrivning av nuläget i fråga om trafiksystemet och förändringarna i omvärlden, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, de mål som har satts upp för planen och strategiska riktlinjer och regionala prioriteringar som preciserar målen samt statens och kommunernas åtgärder för att uppnå målen. I planen ingår dessutom ett statligt finansieringsprogram samt en sammanfattning av konsekvensbedömningen.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Den ökar förståelsen för vilka konsekvenser utvecklingen av trafiksystemet får och främjar kunskapsbaserat beslutsfattande. En miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) har gjorts för trafiksystemplanen (SOVA-lagen). En separat statsrådets publikation (x/2024) har utarbetats om miljörapporten.

Den riksomfattande trafiksystemplanen har utarbetats med stöd av en parlamentarisk arbetsgrupp och i bred växelverkan med intressentgrupperna. Planen har färdigställts för 20xx– 20xx i enlighet med planen för de offentliga finanserna och budgetbesluten för 20xx– 20xx. De statliga kostnader som anges i planen är uppskattningar, och förverkligandet av dem beror på framtida budgetbeslut.

Klausul

Nyckelord transportpolitik, transportsystem, trafiknät, trafiktjänster, strategisk planering

ISBN PDF

ISSN PDF

ISBN häftad

ISSN tryckt

Ärendenummer VN/18780/2023

**Projektnum-
mer** LVM029:00/202

**Publikationens
adress**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2026-2037

VNK täyttää, sarja ja numero

Julkaisija Valtioneuvosto

Tekijä/t

Toimittaja/t

Yhteisötekijä Liikenne- ja viestintäministeriö

Kieli Ruotsi

Sivumäärä

Tiivistelmä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja aluekohtaiset painotukset sekä valtion ja kuntien toimenpiteet tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusarvioinnista.

Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Vaikutusten arvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja edistetään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi (SOVA-laki). Ympäristöselostuksesta on tehty erillinen valtioneuvoston julkaisu (x/2024).

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu parlamentaarisen työryhmän tuella laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on viimeistely vuosia 20xx-20xx koskevan julkisen talouden suunnitelman ja talousarviopäätösten mukaisesti vuosien 20xx-20xx osalta. Suunnitelmassa esitetyt valtion kustannukset ovat arvioita ja niiden toteutuminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä.

Klausuuli

Asiasanat liikennepolitiikka, liikennejärjestelmät, liikenneverkot, liikennepalvelut, strateginen suunnittelu

ISBN PDF

ISSN PDF

ISBN nid.

ISSN painettu

Asianumero VN/18780/2023

Hankenumero LVM029:00/202

Julkaisun osoite

The National Transport System Plan for 2026-2037

VNK täyttää, sarjanimi ja numero

Subject

Publisher

Author(s)

Editor(s)

Group author

Language

Finnish

Pages

Abstract

The National Transport System Plan for 2026–2037 is a strategic plan for developing the transport system in Finland. The plan has been drawn up in accordance with section 15 b of the Act on the Transport System and Highways (503/2005). The National Transport System Plan contains a description of the current state of the transport system and changes in the operating environment, a vision for the development of the transport system until 2050, the objectives set for the plan and the strategic policies specifying them, regional emphases and a programme containing central government and municipal measures to reach the objectives. The plan also includes a central government funding programme and a summary of the impact assessment.

Impact assessment is an integral part of the planning process. The impact assessment helps increase the understanding of the effects of developing the transport system and promote knowledge-based decision-making. An environmental impact assessment under the Act on the Environmental Impact Assessment of Public Authorities' Plans and Programmes (200/2005) has been carried out on the Plan. A separate Government publication (x/2024) was issued on the environmental report.

The National Transport System Plan has been prepared with the support of a parliamentary working group and in extensive interaction with stakeholders. The plan has been devised in accordance with the General Government Fiscal Plan and budget decisions for 20xx–20xx. The government costs presented in the plan are estimates and their implementation depends on future budget decisions.

Provision

Keywords

Transport policy, transport systems, transport networks, transport services, strategic planning

ISBN PDF

ISSN PDF

ISBN printed

ISSN printed

Reference no.

VN/18780/2023

Project no.

LVM029:00/202

URN address

Innehåll

1	Inledning	8
2	Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön	11
2.1	Trafiksystemets nuläge	11
2.2	Förändringar i verksamhetsmiljön	15
2.2.1	Internationell tillgänglighet och förändrad säkerhetsmiljö	15
2.2.2	Trafiksystemets utveckling som en del av region- och samhällsstrukturen	17
2.2.3	Trafiksystemets miljömässiga hållbarhet	18
2.2.4	Förändringstrender inom trafikjänster	19
3	Trafik 12-planens roll som en del av helheten	21
3.1	Planens rättsliga grund	21
3.2	Olika planeringsnivåer i trafiksystemet	22
3.3	Utgångspunkter för planeringen och samordning med övrig nationell beredning	24
4	Åtgärdsprogram	29
4.1	Vision för utveckling av trafiksystemet fram till 2050 – ett hållbart och tillgängligt Finland	29
4.2	Mål för den riksomfattande trafiksystemplanen	29
4.3	Strategiska riktlinjer för beredning och verkställande av åtgärdsprogrammet för planen	32
4.4	Regionala prioriteringar	33
4.5	Förbättring av trafiksystemplaneringens genomslagskraft	34
4.5.1	Utveckling av informationsunderlaget	35
4.5.2	Avtal mellan staten och regionerna	37
4.5.3	Internationellt samarbete	39
4.6	Trafiknät och knutpunkter i trafiken	40
4.6.1	Statens trafikledsnät	40
4.6.1.1	Basunderhåll av transportinfrastrukturen	42
4.6.1.2	Utveckling av trafikledsnätet	43
4.6.2	Nät som administreras av andra	48
4.7	Persontrafikjänster	54

4.7.1	Persontrafik som får offentligt stöd	55
4.7.2	Knutpunkter inom trafik tjänster	58
4.7.3	Övriga trafik tjänster	59
4.7.4	Digitalisering av persontrafik tjänster	60
4.8	Transporter och logistik	61
4.8.1	Beredskap och försörjningsberedskap inom trafiksystemet och förbättring av Finlands internationella logistiska ställning	61
4.8.2	Digitalisering av logistiken	64
4.9	Utveckling av trafikens digitala verksamhetsmiljö	66
4.9.1	En digital tvilling av trafiksystemet	66
4.9.2	Främjande av automatisering	67
4.9.3	Kommunikationsförbindelser	68
4.10	Finansieringsmöjligheter utanför statsbudgeten	68
4.10.1	Principer för avtalsbaserad samfinansiering	69
4.10.2	EU-finansiering	70
5	Statens finansieringsprogram	72
6	Sammanfattning av konsekvensbedömningen	74
6.1	Sammanfattning av konsekvensbedömningen	74
6.2	Konsekvenser i relation till målen med planen	74
6.3	Bedömning av miljökonsekvenserna	74

1 Inledning

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

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

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

teraktion med olika aktörer. Beredningen av planen och kopplingen mellan konsekvensbedömningen och processen har beskrivits närmare i bedömningsprogrammet¹ och miljörapporten² för den riksomfattande trafiksystemplanen.

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

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

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

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

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

² (källan kompletteras när miljörapporten är klar)

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

⁴ Beslut om tillsättande av ett projekt gällande den riksomfattande trafiksystemplanen (hankeikkuna, 2023): [ASETTAMISPAATOS_20230630103153.PDF](https://www.hankeikkuna.fi/asettamispaatos_20230630103153.pdf) ([hankeikkuna.fi](https://www.hankeikkuna.fi))

mångsidiga interaktionen med intressentgrupperna och olika aktörer har gjort planeringen mer effektiv och godtagbar.

2 Trafiksystemets nuläge och förändringar i verksamhetsmiljön

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

2.1 Trafiksystemets nuläge

Sjötransporter och de logistiktjänster som är kopplade till dem är fortfarande grunden i Finlands utrikeshandel. År 2023 utgjorde sjötransporterna 96 procent av transportererna inom utrikeshandeln. Inom järnvägstransporterna minskade tonkilometrarna inom godstrafiken med över 27 procent 2023 jämfört med transportvolymerna 2021. Transportflödena har på grund av det geopolitiska läget delvis fått en ny riktning. Det mest framträdande exemplet på detta är att det årliga importflödet av cirka 10 miljoner kubikmeter rundvirke och flis från Ryssland numera kommer från andra källor. Finlands utrikeshandel riktas i allt större utsträckning västerut nu och inom den närmaste framtiden.

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

⁵ Transportsystemanalysen: [Transportsystemanalysen | Traficom](#)

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

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

Reparationsskulden i trafikledsnätet utgörs av den totala summan av kostnaderna för reparation av trafikledsegendom som är i dåligt skick och kräver reparationer. I början av 2024 var reparationsskulden cirka 2,57 miljarder euro på vägarna och 1,66 miljarder euro på järnvägarna. Tack vare tilläggsfinansieringen 2024 minskade längden av landsvägar som är i dåligt skick, och därmed också reparationsskulden av vägbeläggningar, trots att statistikföringen av dåliga vägar ändrades från början av året. Den tillgängliga finansieringen riktas huvudsakligen till det livligast trafikerade nätet, vilket innebär att reparationsskulden har vuxit framför allt i den del av vägnätet som har liten trafik. Enligt en analys av servicenivån har cirka 4 000 kilometer av landsvägarnas huvudleder en god servicenivå enligt förordningen om huvudleder. Det finns identifierade brister i servicenivån på totalt cirka 1 500 vägkilometer. Av dessa är brister i smidigheten eller säkerheten eller i form av miljöolägenheter på cirka 200 vägkilometer de allra viktigaste. Enligt en kundundersökning som Trafikledsverket genomförde inom näringslivet 2023 hade den övergripande nöjdheten med servicenivån inom vägnätet, bannätet och farlederna i handelssjöfarten minskat jämfört med den föregående undersökningen 2021⁷. Landsvägarnas huvudleder motsvarar dock i huvudsak behoven inom trafiken och transporterna. Reparationsskulden inom bannätet är stor inte

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

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

bara när det gäller bannätet med liten trafik, utan även i huvudledsnätet, vilket leder till förseningar i trafiken.

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

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

Säkerheten i vägtrafiken har under de senaste åren utvecklats i en god riktning, när dödsfall i trafiken används som indikator. År 2023 dog enligt förhandsuppgifter 181 personer i vägtrafiken, vilket är det lägsta antalet sedan vägtrafikolyckor började statistikföras på det nuvarande sättet. Antalet dödsfall i trafiken i förhållande till folkmängden är dock två gånger större i Finland än i grannländerna Sverige och Norge. Allvarliga skador i vägtrafiken har knappt minskat alls under de senaste tio åren. Det inträffar ungefär 900 allvarliga skadefall varje år. Järnvägssäkerheten, sjöfartssäkerheten och säkerheten inom den kommersiella luftfarten ligger på en god nivå i Finland, och situationen har varit stabil under de senaste åren. Betydande olyckor är mycket sällsynta, och det inträffar även få mindre olyckor.

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

ökat. Antalet passagerare inom flygtrafiken i Finland är, till skillnad från i resten av Europa, i huvudsak fortfarande lägre än 2019 på både utrikes- och inrikesflygen.

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

Utsläppen av växthusgaser inom inrikestrafiken utgjorde 2023 enligt förhandsuppgifter cirka 23,1 procent av de totala utsläppen i Finland (exklusive markanvändningssektorn) och minskade med cirka 3,9 procent i förhållande till året innan. Jämfört med 2005 har utsläppen minskat med cirka 27 procent. Till denna utsläppsminskning har framför allt den ökade bioandelen i flytande drivmedel (bensin och diesel) bidragit. Utsläppen måste dock minska med uppskattningsvis cirka 0,42 miljoner CO₂-ekvivalentton till årigen för att de nationella åtagandena gällande utsläppsminskningar i trafiken ska uppfyllas.

Det har inte skett några betydande förändringar i finländarnas val av färdmedel under de senaste åren. De hållbara färdmedlens andel av transporterna har inte heller ökat. Merparten av alla resor i hemlandet genomförs fortfarande med personbil. Mellan åren 2000 och 2024 har antalet personbilar ökat betydligt, från cirka 2,1 miljoner till 2,8 miljoner bilar, det vill säga med 30 procent. Jämfört med många andra EU-länder har trafikutsläppen i Finland utvecklats i en positiv riktning och minskat med 26 procent under 2005–2023. De utsläppsminskningsskyldigheter som åläggs de olika medlemsländerna till följd av EU:s ansvarsfördelningsförordning varierar dock från land till land, och skyldigheten som åläggs Finland är en av de strängaste i EU, nämligen - 50 procent före 2030 jämfört med 2005. Med tanke på uppnåendet av målen för utsläppsminskningen, trafiksystemets sociala hållbarhet och trafiksystemets funktion skulle det dock vara viktigt att identifiera kollektivtrafikens, gångtrafikens och cyklingens viktiga roll i trafiksystemet i stadsregioner.

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

⁸ Medborgarnas nöjdhet med trafiksystemet och resekedjorna 2023: https://www.trafi.com.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_2023.pdf

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

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

2.2 Förändringar i verksamhetsmiljön

2.2.1 Internationell tillgänglighet och förändrad säkerhetsmiljö

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

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

Sjöfarten kommer att ha stor betydelse för Finlands utrikeshandel även i framtiden. För närvarande sker 96 procent av utrikeshandeln sjövägen. Sektorn ställs dock framöver inför utmaningar som bland annat hänför sig till den ännu begränsade tillgången på de nya, mer hållbara bränslena och det höga priset på dem när EU:s och IMO:s utsläppsminskningssåtgärder skärps, handelsfartygens försämrade förmåga att färdas

genom is, havsvindkraftsparkernas inverkan på issituationen i Bottniska viken och vintersjöfarten, den minskade transitotrafiken, de så kallade "fartyg i skuggflottan" som används i ryska oljetransporter och bristen på arbetskraft.

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

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

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

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

Dessutom ska flygtrafiken under de kommande åren svara mot de krav som energiomställningen ställer, vilket medför betydande merkostnader. Användning av hållbart flygbränsle och hårdare utsläppshandel medför betydligt högre kostnader för flygbolagen, vilket påverkar konkurrenskraften. Produktionskapaciteten i fråga om biobränslen är för närvarande mycket begränsad, och tillgången måste säkerställas. Elflygtrafik

bedöms inte vara ett alternativ för transporter av stora passagerarmängder under den närmaste tiden, men skulle kunna vara ett alternativ när antalet passagerare är litet. Utvecklingen fokuserar för närvarande på hybridplan. På längre sikt är dessutom vä- tets användbarhet som energikälla ett potentiellt alternativ. Obemannad luftfart och ut- nyttjande av automatisering är också delområden som är under utveckling inom luft- fartssektorn.

2.2.2 Trafiksystemets utveckling som en del av region- och samhällsstrukturen

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

Urbaniseringsutvecklingen fortsätter i Finland även under de kommande decennierna. Den åldrande befolkningen bromsar dock upp urbaniseringen, eftersom äldre ålders- klasser flyttar i mindre utsträckning än yngre. Metropolutvecklingen stärks och det stadsnät som är kopplat till den expanderar, varvid behovet av förbindelser mellan regionerna ökar, framför allt mellan de största stadsregionerna. Helsingforsregionens influensområde har utvidgats betydligt under de senaste årtiondena. Huvudstadsreg- ionen och de övriga stadscentren i södra Finland – Tammerfors, Åbo, Lahtis, Tavaste- hus, Kouvola och Kotka – samt landsbygdsregionerna mellan städerna kan anses ha fusionerats till en enhetlig metropolregion.

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

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

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

2.2.3 Trafiksystemets miljömässiga hållbarhet

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

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

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

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

2.2.4 Förändringstrender inom trafiktjänster

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

Transportmöjligheterna är kopplade till tillgängligheten med olika färdmedel och ett skäligt pris på transporterna. Urbaniseringen medför förändringar i efterfrågan på kollektivtrafik framför allt på små orter, där befolkningen minskar, vilket leder till att serviceutbudet i dessa områden försämras ytterligare. Transporttjänsterna skulle kunna tryggas genom att kombinera transporter, men det skulle förutsätta att informationen om tjänsteproduktionen utnyttjas i högre grad än i nuläget. På medellång sikt kan även elflygning erbjuda nya transportmöjligheter på korta sträckor och med små luftfarkoster.

Digitaliseringen ger bättre möjligheter än tidigare att utveckla resekedjorna och kompatibiliteten mellan olika aktörers tjänster, men man måste å andra sidan beakta att alla inte har möjlighet att använda digitala tjänster. I Finland har de digitala mobilitets-tjänsterna inte heller utvecklats så snabbt som önskat. Mobilitetstjänsterna ska dock inte betraktas endast ur transportsektorns perspektiv, eftersom utveckling av rese- och transportkedjorna är en del av den mer övergripande samhällspolitiken, som inkluderar bland annat markanvändnings-, ekonomi-, skatte- och miljöpolitiska frågor. Det pågår även reformer som främjar digitaliseringen av logistiken. När utvecklingen går framåt får möjligheterna till datadelning och automatisering mellan olika aktörer en nyckelroll inom logistiken.

3 Trafik 12-planens roll som en del av helheten

3.1 Planens rättsliga grund

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

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

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

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

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

Den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar hela Finland med beaktande av begränsningarna i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Landskapet Åland har lag-

stiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt farleder för den lokala sjötrafiken. Bestämmelserna om den riksomfattande trafiksystemplanen och därmed själva planen gäller således inte dessa frågor i landskapet Åland. Däremot beaktas även landskapet Åland när det gäller luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten.

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

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

Finland har inom ramen för EU och NATO (NATO sofa- och DCA-avtalen) förbundit sig att utveckla trafiksystemets kriställighet. Att möjliggöra stöd för utländska trupper är en del av den internationella avtalsstrukturen i fråga om både EU och NATO. Att som en del av Trafik 12-planen utveckla och beakta beredskapen, försörjningsberedskapen och den militära mobiliteten främjar de internationella målen.

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

3.2 Olika planeringsnivåer i trafiksystemet

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

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



Figur 1. Olika nivåer i trafiksystemplaneringen

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

Planeringen av trafiklederna utgår från den riksomfattande trafiksystemplanen. Planeringen av trafiklederna ska i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och banlagen (220/2007) grunda sig på utvecklingsbehoven för trafiklederna, vägarna eller järnvägarna, de riksomfattande målen för områdesanvändningen, den riksomfattande trafiksystemplanen, den regionala trafiksystemplaneringen samt annan planering av områdesanvändningen. Utredningsplaner och vägplaner för landsvägar och järnvägar ska grunda sig på planer med rättsverkan enligt den nuvarande markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

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

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

3.3 Utgångspunkter för planeringen och samordning med övrig nationell beredning

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

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

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

Åtgärdsprogrammet har byggts upp så att det stöder användning av fyrstegsprincipen⁹. När det inte räcker med att påverka efterfrågan på transporter och valet av färdmedel eller när det inte är en tillräckligt effektiv lösning med tanke på till exempel finansieringens tillräcklighet, måste man satsa på att effektivisera användningen av

⁹ Tillämpning av fyrstegsprincipen vid förplanering av trafikprojekt, Trafikverkets publikationer, 2010: <https://www.doria.fi/handle/10024/121298>.

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

En övergripande förbättring av trafiksäkerheten genomförs inom alla transportformer i enlighet med den så kallade strategin för säkra system. Målet med strategin för säkra system är ett mer förlåtande vägsystem. Tillvägagångssättet baserar sig på medvetenhet om att människor begår misstag och innebär att man föreslår metoder för att säkerställa att dessa misstag inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Till exempel kan säkrare fordonskonstruktioner, väginfrastruktur och hastighetsbegränsningar alla bidra till att minska konsekvenserna av olyckor. Tillsammans bör sådana faktorer bygga upp flera skyddsnivåer som säkerställer att om en skyddsnivå fallerar kommer en annan att kunna kompensera för denna och förhindra den värsta möjliga utgången.

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

Kommunikationsministeriet har även i uppgift att säkerställa att den riksomfattande trafiksystemplanen samordnas med andra nationella planer, strategier och program. På så sätt säkerställer man att planer, strategier och program som bereds i olika processer styr utvecklingen av trafiksystemet i samma riktning och stöder varandra.

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

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

- Statsrådets principbeslut om främjande av automatiseringen av transporter¹⁰

¹⁰ Statsrådets principbeslut om digitalisering av logistiken, 2021: <https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/98069>.

- Principbeslut om digitalisering av logistiken¹¹
- Tillgänglighetsvision¹²
- Trafiksäkerhetsstrategi¹³ och förbindelse till nollvision
- Finlands digitala kompass¹⁴
- Riksomfattande mål för områdesanvändningen¹⁵
- Regionutvecklingsbeslut¹⁶
- Cybersäkerhetsstrategi¹⁷
- MBT-avtal¹⁸

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

Dessutom finns det en ansevärd mängd pågående arbeten, som har beaktats och samordnats sinsemellan under beredningen av planen eller så kommer samordningen att säkerställas som en del av verkställandet av planen. På så sätt säkerställs att bland annat skrivningarna i statsminister Orpos regeringsprogram beaktas vid uppdateringen. Det program för främjande av gång och cykling samt den flygtrafikstrategi som nämns i regeringsprogrammet har integrerats i planen.

I reformen av statens regionförvaltning koncentreras statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter till ett riksomfattande Tillstånds- och tillsynsverk. Samtidigt inrättas nya regionala livskraftscentraler, som ansvarar för utvecklingen och finansieringen av regionerna. Uppgifterna inom de nuvarande NTM-centralernas ansvarsområden för trafik och infrastruktur överförs till livskraftscentralerna, med undantag av uppgifterna

¹¹ Statsrådets principbeslut om digitalisering av logistiken, 2021: 1 (hankeikkuna.fi)

¹² Tillgänglighetsvision för transportsystemet, 2023: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/e802f07f-b9aa-47b7-a702-b0302a3b6739/79c5dbca-99ce-4dfa-b2c7-66e2e0a23a12/LIITE_20240227125441.PDF

¹³ Trafiksäkerhetsstrategi, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-881-2>

¹⁴ Digital kompass, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-906-9>

¹⁵ Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen [Riksomfattande mål för områdesanvändningen \(ymparisto.fi\)](https://ymparisto.fi)

¹⁶ Förnyelse och välmående i regionerna: Statsrådets regionutvecklingsbeslut 2024–2027: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165524/TEM_2024_13.pdf

¹⁷ Strategi för cybersäkerheten i Finland 2024–2035: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165861/VNK_2024_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁸ Avtal om markanvändning, boende och trafik: <https://ym.fi/sv/avtal-om-markanvandning-boende-och-trafik>

inom offentlig persontrafik, som överförs till Transport- och kommunikationsverket. Avsikten är att reformen ska träda i kraft den 1 januari 2026. I föreliggande plan avses med NTM-centraler från och med 2026 livskraftscentralerna eller Transport- och kommunikationsverket, enligt deras respektive ansvarsområden.

Exempel på pågående (under 2024) arbeten som ska samordnas:

- Totalreform av beskattningen och finansieringen¹⁹ (samordning som en del av verkställandet)
- Industripolitisk strategi²⁰ (samordning i samband med beredningen)
- Säkerhetsstrategi för samhället²¹ (samordning i samband med beredningen)
- NTPC-samarbete (Nordic Transport Preparedness Co-operation) (samordning vid beredningen)
- Utvecklingsbild för områdesanvändningen²² (samordning i samband med beredningen)
- Utvecklingsarbete gällande persontågstrafiken (samordning som en del av verkställandet)
- Verkställande av AFIR-förordningen²³²⁴²⁵ och det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen²⁶ (samordning i samband med beredningen och som en del av verkställandet)

Det klimatpolitiska planeringssystemet enligt klimatlagen (423/2022) skapar utgångspunkter för utvecklingen av trafiksystemet. Till den hör en klimatpolitisk plan på lång

¹⁹ Reform av beskattningen och finansieringen (hankeikkuna): Reform av beskattningen och finansieringen

²⁰ Industripolitisk strategi (hankeikkuna): [Industripolitisk strategi – Statsrådet](#)

²¹ Säkerhetsstrategi för samhället, 2017: [YTS_2017_svenska.pdf](#) ([turvallisuus-komitea.fi](#))

²² Utvecklingsbild för områdesanvändningen: Mot en hållbar region- och samhällsstruktur: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-055-2>

²³ Regeringens proposition om verkställande av AFIR-förordningen (hankeikkuna): [Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel – Statsrådet](#)

²⁴ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2023>

²⁵ Ändringar i miljöskyddslagen i sjöfarten (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

²⁶ Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel (hankeikkuna): [Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel – Statsrådet](#)

sikt²⁷ som utarbetas en gång per tio år, en klimatpolitisk plan på medellång sikt²⁸ som utarbetas varje regeringsperiod samt en nationell plan för anpassning till klimatförändringen²⁹. Klimatplanen på medellång sikt innehåller ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen från ansvarsfördelningssektorn. I fråga om målen för att minska trafikutsläppen fokuserar den riksomfattande trafiksystemplanen främst på åtgärder som förbättrar trafiksystemets energieffektivitet. Trafiksystemplanen och klimatplanen på medellång sikt har beretts samtidigt, och man har därmed säkerställt att de ligger i linje med varandra.

²⁷ Finlands långsiktiga strategi för minskade utsläpp av växthusgaser, 2020: [Microsoft Word - v2_Suomen pitkän aikavälin strategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi_1.4.2020.docx \(tem.fi\)](#)

²⁸ Beredning av den klimatpolitiska planen på medellång sikt (miljöministeriet, 2024): [Den klimatpolitiska planen på medellång sikt – Miljöministeriet](#)

²⁹ Statsrådets redogörelse om den nationella planen för anpassning till klimatförändringar till 2030, 2023: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-608-2>

4 Åtgärdsprogram

Huvudkapitlet om åtgärdsprogrammet för den riksomfattande trafiksystemplanen (kapitel 4) tar upp planens vision, mål, strategiska riktlinjer för beredningen och verkställandet av åtgärdsprogrammet för planen, regionala prioriteringar och åtgärder. Åtgärderna i planen är indelade i teman, som behandlas i kapitlen 4.5–4.10.

4.1 Vision för utveckling av trafiksystemet fram till 2050 – ett hållbart och tillgängligt Finland

År 2050 är Finlands trafiksystem fungerande, säkert och hållbart samt tillgängligt för alla befolkningsgrupper till ett förmånligt pris.

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

Man kan snabbt och enkelt ta sig från Finland ut i världen och från världen till Finland, även digitalt. Progressiva innovationer och nya teknologier möjliggör smidiga transporter oberoende av färdmedel i hela Finland.

4.2 Mål för den riksomfattande trafiksystemplanen

Tre mål med en inbördes prioritetsordning har satts upp för den riksomfattande trafiksystemplanen: funktion, säkerhet och hållbarhet. Effektivitet, tillgänglighet och resiliens har fastställts som förenande aspekter för målen (figur 2). Målen för trafiksystemet har i det här kapitlet definierats på ett allmänt plan. Preciserande strategiska riktlinjer har fastställts för dem för att styra verkställandet av planen och underlätta tolkningen av målen (kapitel 4.3).



Figur 2. Mål för den riksomfattande trafiksystemplanen

I en situation med knappa resurser har målen prioriterats för att säkerställa trafiksystemets funktion, säkerhet och hållbarhet på ett kostnadseffektivt sätt. Det är förnuftigt att rikta merparten av resurserna till exempel till åtgärder inom basunderhållet av transportinfrastrukturen för att på ett mest kostnadseffektivt sätt säkerställa trafiksystemets funktion. Främjande av den övergripande säkerheten stöder i stor utsträckning även funktionsmålet, särskilt när det gäller försörjningsberedskapen och den militära mobiliteten. Även trafiksäkerhetsåtgärderna stöder genomförandet av det funktionsrelaterade målet. Ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet betonas framför allt i skötseln av det befintliga trafiknätet i hela landet. Möjligheterna till hållbara transporter främjas i synnerhet med hållbar och effektiv tillväxt i stadsregionerna som utgångspunkt. Åtgärder som vidtas för att uppnå säkerhets- och funktionsmålen stärker även den sociala hållbarheten i hela landet.

1. Funktion

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

2. Säkerhet

Trafiksystemets säkerhet påverkas av säkerheten i vägtrafiken och transportmiljöerna, säkerheten inom spårtrafiken, sjöfarten och luftfarten samt datasäkerheten ur trafiksäkerhetsperspektiv. Med övergripande säkerhet avses ett tillstånd där man har förberett sig på de hot och risker som riktas mot samhällets vitala funktioner.

3. Hållbarhet

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

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

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

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

Aspekter som förenar målen

Bland de aspekter som förenar målen är tillgänglighet och effektivitet målsättningar som finns med i den första trafiksystemplanen. Framöver kommer de, liksom även resiliens, att stödja de uppdaterade målen och garantera en långsiktig trafiksystemplanering. Med tillgänglighet eftersträvas att trafiksystemet ska garantera tillgängligheten i hela Finland och svara mot behoven inom näringsliv, arbete och boende. Tillgänglighet ses som ett integrerat element i ett fungerande trafiksystem. Resiliens har i egenskap av ett begrepp som anknyter till trafiksystemet inkluderats i planen till följd av anpassningen till klimatförändringen och aspekter som hänför sig till den övergripande säkerheten och försörjningsberedskapen. Trafiksystemet är föremål för många olika hotfaktorer, som måste beaktas i planeringen, byggandet, underhållet och hanteringen. När det gäller effektiviteten maximeras utnyttjandet av det nuvarande trafiknätet, och brister repareras med de mest effektiva och verksamma åtgärderna. Digitaliseringen utnyttjas också till fullo inom alla transportformer.

4.3 Strategiska riktlinjer för beredning och verkställande av åtgärdsprogrammet för planen

Strategiska riktlinjer som styr beredningen av åtgärdsprogrammet och verkställandet av planen har utarbetats utifrån målen för planen.

Strategiska riktlinjer gällande funktion

De befintliga trafik- och kommunikationsnätens samt tjänsternas funktion säkerställs genom beaktande av konkurrenskraften och tillväxten, de olika regionernas tillgänglighet och smidig mobilitet för medborgarna.

Mångsidiga funktioner i synnerhet för person- och godstransporter är väsentliga i det riksomfattande trafiksystemet.

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

Strategiska riktlinjer gällande säkerhet

Trafiksystemets roll som en del av den övergripande säkerheten betonas, inklusive trafiksäkerheten.

När det gäller trafiksäkerheten betonas åtgärder som syftar till att förebygga olyckor till följd av mänskliga misstag, så att allvarliga skador och dödsfall kan undvikas.

Strategiska riktlinjer gällande hållbarhet

Tonvikten läggs på olika befolkningsgruppers mobilitetsmöjligheter med beaktande av de olika regionernas särdrag.

Det befintliga trafiksystemet och den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas effektivt.

Hållbara transporter betonas framför allt i stadsregioner och utgår ifrån effektiv tillväxt.

4.4 Regionala prioriteringar

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

De strategiska riktlinjer som styr beredningen av åtgärdsprogrammet och verkställandet av planen har på det regionala planet preciserats enligt storområde och för de största stadsregionerna. De regionala prioriteringarna gör det lättare att prioritera åtgärderna inom till exempel planerings- och investeringsprogrammen för trafikledsnätet. De regionala prioriteringarna syftar till att säkerställa att de regionala perspektiven granskas och beaktas som en del av det nationella verkställandet av planen. De regionala prioriteringarna utesluter inte andra regionala perspektiv eller utvecklingsbehov.

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

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

I landsbygdsområden ligger huvudvikten på att upprätthålla trafikinätet och servicen. I stadsregioner och tätorter ligger huvudvikten på att utveckla den befintliga samhällsstrukturen och trafiksystemet med beaktande av kostnadseffektiva åtgärder som främjar kollektivtrafiken och trafiksäkerheten. Trafikinäten eller trafiktjänsterna utökas endast i särskilda situationer. Vid utvecklingsbehov som anknyter till nya investeringsbehov inom näringslivet är reaktionen kunskapsbaserad och flexibel i hela landet.

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

Regionala tyngdpunkter i verkställandet av Trafik 12	 FUNKTION	 SÄKERHET	 HÅLLBARHET
NORRA FINLAND 	Behoven inom den gränsöverskridande och internationella trafiken samt ett hållbart utnyttjande av naturresurserna och turismen med beaktande av naturen och den lokala näringsverksamheten.	Den militära rörlighetens behov.	Säkerställande av förutsättningarna för rörlighet genom utnyttjande av det befintliga trafiknätet (inkl. enskilda vägar).
ÖSTRA FINLAND 	Särskilt industrins och turismens behov också med tanke på internationell tillgänglighet.	Störningsfria och säkra industritransporter.	
VÄSTRA FINLAND 	Tillgänglighet till den internationella trafikens knutpunkter samt den tvärgående trafikens behov.	De internationella transportkedjornas underhållssäkerhet.	Utnyttjande av resekedjor i främjandet av hållbar trafik.
SÖDRA FINLAND 	De internationella rese- och transportkedjornas funktion och förutsägbarhet.	Störningsfria och underhållssäkra internationella transporter i de största knutpunkterna och i deras förbindelser med perifera områden.	Effektivt utnyttjande av trafiksystemet och samhällsstrukturen i kollektivtrafiken och trafiken mellan stadsregioner.
STADSREGIONER I HELA LANDET 	Smidigheten i resekedjorna inom regionerna och smidiga förbindelser till knutpunkterna i den internationella trafiken.	Förbättring särskilt av trafiksäkerheten och trafiksystemets störningskänslighet	Utveckling av ett trafiksystem baserat på hållbar rörlighet och av annan hållbar samhällsstruktur.

Figur 3. Regionala prioriteringar

4.5 Förbättring av trafiksystemplaneringens genomslagskraft

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

Strategisk trafiksystemplanering kan inom forskningen enligt Kölbl et al. (2008) angripas utifrån flera olika perspektiv³⁰:

- 1) med beslutsfattandet som utgångspunkt, så att planen och visionen står i centrum,

³⁰ Kölbl R., Niegl M., & Knoflacher H. (2008). A strategic planning methodology. Transport Policy Vol. 15. Pp. 273-282

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

Mäntysalo et al. (2015) definierar egenskaperna för det strategiska inslaget i planeringen, där planeringsprocessens öppenhet, kontinuitet och strävan efter det önskade målet framträder som de mest centrala³¹. Med det strategiska inslaget i planeringen avses egenskaper som möjliggör omfattande förändringar i det system som är föremål för verksamheten. Den riksomfattande trafiksystemplaneringen har de egenskaper som förekommer hos strategisk planering, och dessa vidareutvecklas.

4.5.1 Utveckling av informationsunderlaget

- Transport- och kommunikationsverket fortsätter att utveckla och expandera trafiksystemanalysen och det gemensamma informationsunderlaget i samarbete med de andra ämbetsverken inom förvaltningsområdet. Trafiksystemanalysen tillhandahåller information som uppdateras regelbundet även för de andra förvaltningsområdenas behov. Den betjänar trafiksystemplaneringen rent generellt samt verkställandet av Trafik 12-planen på både det nationella och det regionala planet. NTM-centralerna, landskapsförbunden, stadsregionerna och kommunerna deltar i produktionen av regional information.
- Staten (KM, Traficom, Trafikledsverket, NTM-centralerna) utarbetar i samarbete med landskapen en metod för att i nödvändig grad integrera de regionala trafiksystemplanerna och de regionala särdragen i det riksomfattande informationsunderlaget för att betjäna bland annat nästa uppdateringsprocess för Trafik 12-planen.
- Trafikledsverket ansvarar i samarbete med NTM-centralerna för beredningen av investeringsprogrammet (inkluderar även förbättringsprojekt), planeringsprogrammet och bastrafikledshållningsplanen för trafikledsnätet med beaktande av de regionala trafiksystemplanerna och MBT-avtalen samt målen i Trafik 12-planen, de strategiska riktlinjerna, de regionala prioriteringarna och

³¹ Mäntysalo R., Kangasoja J., & Kanninen V. (2015). The paradox of strategic spatial planning: A theoretical outline with a view on Finland. *Planning Theory & Practice* Vol 16:2 pp. 169–183.

åtgärderna. Dessa program och planer bereds genom omfattande intressentgruppssamarbete, så att bland annat försvarsförvaltningen, landskapsförbunden och stadsregionerna hörs.

- Vid beredningen av planeringsprogrammet tas kraven enligt TEN-T-förordningen och möjligheterna att eventuellt utnyttja EU-finansiering föregripande i beaktande. I planeringsprogrammet inkluderas projekt som man har avtalat om separat med stadsregionerna.
- Staten (Transport- och kommunikationsverket) fortsätter att som en del av trafiksystemanalysen i samarbete med andra aktörer utveckla en uppföljningsmodell för uppfyllandet av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen. Uppföljningen av planen rapporteras regelbundet.
- Staten förenhetligar i samarbete med kommunerna, stadsregionerna och näringslivet informationsunderlaget om region- och samhällsstrukturen, regionutvecklingen, näringslivets uppbyggnad, näringslivets behov och trafiksystemet. Det gemensamma informationsunderlaget kan användas i strategiarbetet inom olika förvaltningsområden och för att smidigt verkställa strategierna.
- Staten (miljöministeriet, kommunikationsministeriet, Finlands miljöcentral och Transport- och kommunikationsverket) utvecklar i samarbete med kommunerna uppföljningen av MBT-avtalens effekter. I utvecklingsarbetet beaktas bland annat de indikatorer för stadstrafiken som ska tas fram till följd av TEN-T-förordningen. Dessutom förbättras informationen om finansieringen av MBT-avtalen.
- Staten och kommunerna utvecklar informationsunderlaget för gång- och cykeltrafik, inklusive kvantitativ uppföljning och utvärdering av fördelarna. Informationen produceras öppet och är tillgänglig för alla. Åtgärden beaktar reformen av informationsregleringen gällande trafik samt utvecklingen av den gemensamma informationshanteringen inom förvaltningsområdet.
- Staten (kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket) fortsätter att utveckla konsekvensbedömningen i fråga om bland annat utveckling och underhåll av trafiknätet. Staten (Transport- och kommunikationsverket) utvecklar i samarbete med andra aktörer prognosmodellen för den riksomfattande trafiken, så att den används vid utarbetandet av framtida riksomfattande trafiksystemplaner samt i de processer som stöder verkställandet av dem inom hela förvaltningsområdet.

- Staten (Trafikledsverket) expanderar informationsunderlaget om trafikledsnätets omfattning och konsekvensbedömningsinformationen om vilka konsekvenser en reduktion av nätet får för olika aktörer.
- Staten (Trafikledsverket) försöker i samarbete med andra aktörer förenhetliga procedurerna och principerna för landsvägarnas administrativa klasser.
- Staten stärker informationsunderlaget om behov av dubbla användningsområden för trafiknätet i hela Finland i samarbete med olika förvaltningsområden (inkl. kajinfrastrukturen för förbindelsefartygstrafiken).
- Staten (Trafikledsverket) har som mål att förenkla planeringen av trafikledsprojekt i synnerhet när det gäller mindre projekt. Staten söker även lättare och förmånligare planeringslösningar och beaktar fyrstegsprincipen.
- Staten och kommunerna fortsätter att utveckla den offentliga upphandlingen inom transportsektorn med målet att öka antalet innovativa offentliga upphandlingar. Särskild uppmärksamhet fästs vid upphandling av hållbara produkter och tjänster i transportsektorn så att samtliga parter är delaktiga i processen och marknaden är livskraftig. Definitionen av upphandling och beaktandet av innovationsutvecklingen inom sektorn utvecklas bland annat genom att förbättra upphandlingskompetensen. Upphandlingskompetensen ska utvecklas i synnerhet när det gäller informationsproduktion och informationshantering. Offentlig upphandling stödjer en hållbar tillväxt inom sektorn.
- Staten utvärderar regelbundet utvecklingen av trafiksäkerheten och uppdateringsbehoven i fråga om trafiksäkerhetsstrategin.
- Staten (Traficom) ansvarar i samarbete med intressentgrupperna för beredningen av det nationella programmet för främjande av hållbar stadstrafik.
- Staten (Trafikledsverket) anvisar tillsammans med andra aktörer resurser för utveckling av forskningen om trafikledsinfrastrukturen och för ett eventuellt forskningsprogram.

4.5.2 Avtal mellan staten och regionerna

Trafiksystemet utvecklas i partnerskap med olika aktörer. Staten har genom avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal) avtalat med kommunerna i de sju

största stadsregionerna om bland annat utvecklingen av trafiksystemet. Genom förhandlet med MBT-avtal skapar man i samarbetet mellan staten och regionerna en gemensam bild av utvecklingsbehoven inom markanvändningen, boendet och trafiksystemet och främjar även samarbetet mellan kommunerna.

Avtal om till exempel enskilda trafikledsprojekt är också ett exempel på partnerskap.

Den riksomfattande trafiksystemplanen fungerar för statens del som utgångspunkt för behandlingen av trafikfrågor i olika avtal och partnerskap. Staten främjar utvecklingen av trafiksystemet i stadsregionerna i första hand med MBT-avtal. I MBT-avtalen behandlas utvecklingen av trafiksystemet samt områdesanvändningen och boendet.

- När det gäller trafiken är utgångspunkten för MBT-avtalen den gällande Trafik 12-planen vid tidpunkten i fråga samt målen och åtgärderna i den. Beträffande trafiken behandlar avtalen bland annat den markanvändning som trafiksystemet förutsätter, utvecklingen av kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken samt resekedjorna, främjandet av trafiksäkerheten och alternativa drivmedel samt utnyttjandet av information för att effektivisera trafiksystemet.
- Staten utvecklar processen för utarbetande av MBT-avtal i samarbete med stadsregionerna. MBT-förhandlingarna ger för sin del input till uppdateringen av Trafik 12-planen. MBT-avtalsförhandlet utvidgas inte till nya stadsregioner.
- Trafikledsverket inkluderar även utvecklingsprojekt som gäller trafikledsnätet och som är belägna i MBT-regioner i investeringsprogrammet för trafikledsnätet. I investeringsprogrammet identifieras om ett projekt är samfinansierat. När det gäller statens trafikledsnät fungerar investeringsprogrammet för trafikledsnätet som utgångspunkt för den regionala och områdesrelaterade trafiksystemplaneringen samt vid MBT-avtalsförhandlingar. Trafikledsverket beaktar uppdateringsrytmen för MBT-avtalen i investeringsprogrammet. Utvecklingsprojekt i stadsregioner kan ha både riksomfattande och regionala effekter, och man kan besluta om dem i MBT-avtal eller separat vid andra tidpunkter. MBT-förhandlingarna fokuseras på projekt som bygger på gemensam finansiering.
- I avtal och partnerskap som anknyter till regionutveckling eller något annat och där parterna består av enskilda städer eller landskap och staten, främjar staten åtgärder enligt Trafik 12-planen med beaktande av de regionala särdragen.

- Staten (kommunikationsministeriets förvaltningsområde och miljöministeriet) behandlar tillsammans med stadsregionerna byggandet av ytterligare spår-bunden stadstrafik och finansieringen av detta när MBT-avtalen uppdateras. Statens eventuella finansieringsandel av projekt som gäller spår-bunden stadstrafik är även i fortsättningen högst 30 procent och fast riktad till kostnader som hänför sig till byggande och planering av spårvägar. Statens finansiering skulle riktas till projekt som enligt Traficoms anvisningar om projektutvärdering bedöms ha goda effekter. Projekten skulle finansieras ur helheten för utveckling av trafikledsnätet eller av utomstående finansieringskällor (till exempel genom att utnyttja avkastningen från markanvändning).

4.5.3 Internationellt samarbete

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

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

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

- Staten ser till att trafiken på de nuvarande gränsövergångsställena är smidig och fortsätter samarbetet med grannstaterna. En smidig och säker gränsövergång förutsätter fungerande förbindelser till gränsövergångsstället samt på själva gränsövergångsstället och bidrar också till att säkerställa försörjningsberedskapen. Genom samarbete säkerställs att utvecklingsarbetet i såväl Finland som grannstaterna är i linje. Då den östra riksgränsen med anledning av säkerställande av den nationella säkerheten är stängd, upprätthålls endast den infrastruktur vid gränsövergångsställena som är nödvändig för Finland.
- Staten intensifierar samarbetet på statsrådsnivå i frågor som gäller den internationella tillgängligheten, och samarbetet med intressentgrupperna utvecklas för att bli effektivare.
- Staten granskar möjligheten av en eventuell utvidgning av det internationella nätet av E-vägar till Finland.
- Staten påverkar aktivt vid beredningen av internationell lagstiftning, EU-lagstiftning och mellanstatliga överenskommelser samt i organisationer som tar fram internationell reglering, Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), så att den stöder målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och framför allt förbättrar Finlands internationella tillgänglighet och konkurrenskraft med beaktande av Finlands läge i utkanten av unionen och de långa avstånden till viktiga marknadsområden inom Europa. Reglering som anknyter till omställningen till ren energi och jämlika konkurrensförutsättningar ska granskas utifrån små aktörers och medlemsländernas perspektiv.

4.6 Trafiknät och knutpunkter i trafiken

4.6.1 Statens trafikledsnät

Statens trafikledsnät består av landsvägsnätet (cirka 78 000 km), bannätet (cirka 6 000 km) och vattenfarterna (cirka 16 300 km). Längden av de huvudleder i landsvägsnätet som är förenliga med förordningen om huvudleder är 5 515 km (7 % av landsvägsnätet), medan huvudlederna i järnvägsnätet har en längd av 3 401 km (57 % av bannätet). Till Trafikledsverkets lagstadgade uppgifter hör att ansvara för statens väg- och bannät samt vattenlederna och utvecklingen av dem samt att samordna åtgärder som gäller dem i hela landet. Till närings-, trafik- och miljöcentralernas

(NTM-centralernas) lagstadgade uppgifter hör bland annat att sörja för trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten och väg- och trafikförhållandena samt landsvägshållningen.

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

Reparationsskulden i statens trafikledsnät har vuxit i årtal. Reparationsskulden utgörs av den totala summan av kostnaderna för reparation av trafikledsegendom som är i dåligt skick och kräver reparationer. Reparationsskulden för statens trafikledsegendom kommer enligt Trafikledsverkets prognos att uppgå till cirka 4,2 miljarder euro i slutet av 2024. Av denna summa står landsvägarna för cirka 2,55 miljarder euro och järnvägarna för cirka 1,64 miljarder euro, medan vattenlederna står för 30 miljoner euro. För att stoppa ökningen av reparationsskulden för till exempel vägbeläggningar behövs ett beläggningsprogram för cirka 4 000 km årligen. Att helt avlägsna den här reparationsskulden på lång sikt (ca 20 år) kräver beläggning av cirka 5 000 km vägar varje år. Det skulle ändå inte ha någon inverkan på till exempel problemen med vägkonstruktioner, dåliga broar och annan väginfrastruktur. Åtgärdsprogrammet betonar basunderhållets och det befintliga trafikledsnätets betydelse. Satsningar görs på små förbättringsprojekt, och de regionala utgångspunkternas betydelse betonas.

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

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

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

4.6.1.1 Basunderhåll av transportinfrastrukturen

- Staten höjer den nuvarande nivån på basunderhållet av transportinfrastrukturen med 450–580 miljoner euro för åren 2029–2037. Det innebär att den årliga nivån på finansieringen av basunderhållet höjs från cirka 1,73 miljarder euro till 1,85 miljarder euro. De årliga finansieringsnivåerna är fram till 2028 förenliga med planen för de offentliga finanserna.
- År 2026 anvisas 120 miljoner euro ur regeringsprogrammets investeringsprogram till basunderhåll av transportinfrastrukturen. Tilläggsfinansieringen används på att minska mängden dåliga vägar och den riktas främst till vägnätet med medellivlig och låg trafik och till att förbättra tillgängligheten i hela Finland.
- Från och med 2029 reserveras i medeltal 50 miljoner euro av det årliga anslaget för basunderhåll för små förbättringsåtgärder. Vid behov genomförs små förbättringsprojekt (50 miljoner euro per år) under utvecklingsmomentet, om finansieringen av bastrafikledshållningen inte räcker till för en ändamålsenlig hantering av det eftersatta underhållet.
- Med den förhöjda finansieringsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen kan ökningen av reparationsskulden i trafikledsnätet stoppas från och med 2029, så att den ligger på cirka 6 miljarder euro före 2037. För att stoppa reparationsskulden för vägbeläggning behövs ett beläggningsprogram för cirka 4 000 km och cirka 950 miljoner euro per år för vägunderhåll.
- Finansieringen av trafikledshållningen säkerställer i första hand underhållet och trafiktjänsterna i hela trafikledsnätet samt skicket på det nät (inklusive leder av mer underordnad natur) som är centralt för medborgarna och näringslivet. I den tilläggsfinansiering av basunderhållet som börjar från och med 2029 beaktas nödvändiga reparationsbehov i väg- och bannätet, så att ökningen av reparationsskulden kan stävjas. I vinterunderhållet beaktas de anpassningsbehov som klimatförändringen medför.

- Staten sörjer för basfinansieringen av trafikhanteringen och trafikstyrningen (som en del av den totala finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen), så att verksamheten kan utvecklas ytterligare och så att man kan förebygga störningar och olyckor samt effektivisera användningen av trafikledskapaciteten, öka smidigheten i trafiken, minska utsläppen från trafiken och svara mot de behov som följer av automatiseringen och digitaliseringen av trafiken.
- Staten fortsätter att bedriva aktiv utveckling för att effektivisera upphandlingen av trafikledsunderhållet i samarbete med olika aktörer. Staten strävar efter bättre produktivitet i upphandlingen av underhåll och utveckling samt smidiga och effektiva avtalsformer.
- Staten utreder eventuella nya finansieringsformer som kan komplettera finansieringsbehoven inom basunderhållet av transportinfrastrukturen i enlighet med totalreformen av beskattningen och finansieringen av trafiken.
- I situationer som har definierats separat kan servicenivån i trafikledsnätet sänkas eller trafikleder slopas, om ett minskat transportbehov möjliggör detta och/eller om finansieringsnivån inte är tillräcklig för att hålla trafiklederna i ändamålsenligt skick.

4.6.1.2 Utveckling av trafikledsnätet

- Staten riktar under planeringsperioden finansiering på totalt över 6 miljarder euro till utveckling och förbättring av trafikledsnätet (inklusive oinledda projekt i regeringsprogrammets investeringsprogram). Cirka 3,1 miljarder euro har reserverats för projekt som det har fattats beslut om (inkl. Digispår).
- Av utvecklingsfinansieringen riktas cirka 9 miljoner euro per år (fr.o.m. 2029) till trafikledsplanering.
- Investeringsprogrammet i regeringsprogrammet genomförs enligt den tidtabell som försäljningsintäkterna möjliggör (utanför ramarna). Projekten i Trafikledsverkets investeringsprogram beaktas i tillämpliga delar i de onamngivna projekten.
- Vid utvecklingen av trafikledsnätet prioriteras uppfyllande av kraven enligt TEN-T-förordningen i hela nätet på basis av den strategiska lägesbilden för trafiknätet som en del av en riksomfattande helhetsbedömning. I bannätet kan undantag som följer av Finlands ställning som ett separat nät beaktas. När

det gäller landsvägarna identifieras landsvägar som omfattas av undantag. Särskild uppmärksamhet fås dock vid flaskhalsar i TENT-T-stomnätets korridorer både på landsvägarna och i bannätet såväl som i vattenfarlederna.

- När statens trafikledsnät utvecklas och underhålls beaktas de prioriterade behoven inom försörjningsberedskapen och den militära mobiliteten med hänsyn till trafiknätets dubbla användningsområden för alla typer av trafikleder framför allt i TEN-T-nätet, men även i övriga delar av nätet. För att identifiera behoven använder man sig inom försörjningsberedskapen av nordiskt beredskapssamarbete samt verktyg för trafikmodeller, medan man inom den militära mobiliteten identifierar behoven genom ett nära samarbete mellan förvaltningsområdena.
- Vid utvecklingen av trafiknätet beaktas dessutom framför allt förbättring av näringslivets och stadsregionernas verksamhetsförutsättningar och trafiksäkerheten (i enlighet med vägsäkerhetsdirektivet) samt ökad produktivitet inom trafikledshållningen med hjälp av bland annat digitalisering i enlighet med fyrstegsprincipen.
- Regionala särdrag och prioriteringar beaktas i utvecklingen och underhållet av trafikledsnätet.

Åtgärder enligt trafikledstyp

Bannätet

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

tjänster inom tågtrafiken (både fjärrtågstrafiken och den regionala närtågstrafiken) förutsätter. Kommunerna och städerna deltar i kostnaderna, och avtal om kostnadsfördelningen ingås samtidigt som kommunerna fattar beslut om att delta i upphandlingen av avtalad trafik.

- Den finansiering som reserveras för att förbättra basunderhållet av transportinfrastrukturen riktas när det gäller bannätet framför allt till näringslivets behov samt till att öka säkerheten i plankorsningar. Förbättringsfinansiering kan även riktas till samfinansierade projekt i stadsregionerna samt till ökad produktivitet inom trafikledshållningen med hjälp av bland annat digitalisering.
- Företag som äger materiel ansvarar för att materielen förses med den utrustning som krävs för att arbetet med Digispår ska kunna framskrida. Staten och kommunerna säkerställer för egen del genom ägarstyrning att utrustandet av materielen framskrider och att kostnaderna identifieras som planerat.
- Huvudbanan (Helsingfors–Tammerfors) grundrenoveras och förbättras från och med 2029. Finansiering styrs till planering och förebyggande arbete åren 2026–2028 ur paketet "Utveckling av huvudbanan" i regeringsprogrammets investeringsprogram (bilaga E). Från och med 2029 och framåt genomförs projektet stegvis som ett fullmaktprojekt inom basunderhållet av transportinfrastrukturen (i genomsnitt 30 miljoner euro/år).
- Framstegen inom projekt som främjas med projektbolag beaktas i underhållet och utvecklingen av statens bannät, så att rätt åtgärder kan vidtas i rätt tid när det gäller bannätet. Finansieringen för utveckling av de banförbindelser som projektbolagen ansvarar för ingår inte i den ekonomiska ramen för planen. Beslut om förverkligande av de banavsnitt som projektbolagen ansvarar för fattas separat i den beslutsprocess som hänför sig till projektbolaget. Målen i Trafik 12-planen och den strategiska lägesbilden för transportnätet beaktas i besluten om förverkligande. Konsekvensbedömningar görs för projekten enligt Trafikledsverkets anvisningar om projektutvärdering.
- När det gäller banor som planeras av projektbolag fattas beslutet om huruvida banavsnittet är en privat spåranläggning eller en del av statens bannät i samband med byggbeslutet.
- Multimodala, utsläppsnåla resekedjor utvecklas genom att främja planeringen av flygbaneprojektet med en projektbolagsmodell.

- Staten (kommunikationsministeriet) tillsammans med ämbetsverken inom förvaltningsområdet och andra aktörer skapar en långsiktig utvecklingsutsikt för spårtrafiken där bland annat spårvidden, persontågstrafiken och utvecklingen av internationella förbindelser beaktas som en del av region- och samhällsstrukturens nuläge och framtid.

Landsvägsnätet

- Staten allokerar regionalt och med beaktande av trafiksystemplanerna finansiering för förbättring av landsvägarna till åtgärder som främjar säkerheten i vägtrafiken, såsom förbättring av gång- och cykelleder, vägbelysning och anslutningar. Förbättringsfinansiering kan också allokeras till åtgärder som främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar och hållbara transporter samt till samfinansierade projekt i stadsregionerna och ökad produktivitet inom trafikledshållningen med hjälp av bland annat digitalisering och automatisering.
- Certifierade rastplatser för tung trafik som är förenliga med TEN-T-förordningen väntas i första hand uppkomma på marknadsvillkor och om möjligt även med beaktande av EU-förpliktelserna gällande distribution av alternativa bränslen och utveckling av distributionsinfrastrukturen för tung trafik på ett teknikneutralt sätt. De serviceområden som staten äger utvecklas med beaktande av kraven i EU-lagstiftningen samt utifrån den tunga trafikens och militära mobilitetens behov. Informationsunderlaget om utvecklingsbehoven gällande rastplatser för tung trafik utökas i samarbete med olika aktörer i samarbete mellan Trafikledsverket och Traficom. Staten försöker främja planläggningen och byggnadet av markområden som passar för verksamheten, följer upp utvecklingen i fråga om rastplatserna och granskar behovet av eventuella tilläggsåtgärder efter 2026.
- Staten utvecklar infrastrukturen för gång- och cykeltrafik i statens landsvägsnät. Staten sörjer dessutom för tillräckligt underhåll av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik genom att om möjligt reservera finansiering för detta som en del av underhållet av landsvägarna. I utvecklingen och underhållet av infrastrukturen beaktas även lämnandet av digital information om nätet för gång- och cykeltrafik samt dess status och begränsningar till den nationella kontaktpunkten.
- Staten förtydligar de grundläggande principerna för systemet med hastighetsbegränsningar och utvecklar processen för fastställande av hastighetsbegränsningar.

Nätverket av vattenvägar och vintersjöfarten

- Vid utvecklingen av vattenlederna möjliggörs betydande investeringar i industrin och ökade sjötransporter i anslutning till dessa samt framför allt prioriterade behov som anknyter till försörjningsberedskapen. Samfinansieringsmodellen fortsätter att tillämpas med hamnarna.
- Staten utvecklar sjöfartens verksamhetsförutsättningar genom att se till att sjöfartslederna möjliggör informationsförmedling och automation.
- Staten utvecklar vintersjöfarten med Sverige och Estland och inleder ett långsiktigt förnyelseprogram för isbrytarna för att betjäna transportbehoven inom Finlands näringsliv och försörjningsberedskapen. Finansieringen av vintersjöfarten ökas mot slutet av planeringsperioden med beaktande av behovet av att förnya materiel och tjänsteavtalen om isbrytning. Statens merkostnader är cirka 31 miljoner euro per år utöver de nuvarande isbrytningskostnaderna.
- Staten (Traficom och Trafikledsverket) utreder användarbehoven gällande transporter på de inre vattenvägarna nu och i framtiden med framför allt näringslivet i östra Finland som utgångspunkt samt eventuella osäkerhetsfaktorer som hänför sig till dem med utgångspunkt i bland annat de inre vattenvägarnas funktionssäkerhet och användbarhet samt längden på trafikäsöngen.
- Staten förbereder sig på genomförandet av de vidsträckta områden för vindkraftsparker som planeras i Bottniska viken och som i slutet av planeringsperioden skulle öka vintersjöfartens behov av assistans och kan leda till ett behov av att öka isbrytningskapaciteten.
- Staten säkerställer att man i planeringsfasen av havsvindkraftsprojekten även beaktar alla andra pågående havsvindkraftsprojekt och deras kumulativa effekt på sjöfarten, användningen av farlederna och störningsfriheten i trafiksystemet (inklusive de kommunikations- och övervakningsnät som stöder detta).
- Staten försöker säkerställa en ökning av det internationella samarbetet och forskningsrönen inom planeringen av havsvindkraftprojekt för att bedöma konsekvenserna och minska de negativa effekter som byggandet av ytterligare havsvindkraft har på sjöfarten.
- Staten undersöker behovet av att ändra lagstiftningen om ekonomiska zoner med utgångspunkt i bland annat effektiv samordning av planeringsprojekten för vindkraftsparker till havs.

4.6.2 Nät som administreras av andra

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

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

Att främja gång- och cykeltrafik är en väsentlig del av att främja hållbar och aktiv mobilitet. Gång, cykling och kollektivtrafik är transportsätt som gör trafiken smidigare och främjar folkhälsan. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik och nivån på underhållet avspeglas i gång- och cykeltrafikens attraktivitet och tillgänglighet. Det gatunät på 26 000 kilometer som förvaltas av kommuner och städer spelar en viktig roll när det gäller att främja gång och cykling. Underhåll och utveckling av infrastrukturen i landsvägs- och gatunätet ökar trafiksäkerheten, gör att trafiken löper smidigare och stöder en ökning av färdmedelsandelen.

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

Före kriserna stödde det statliga bolaget Finavia landskapsflygplatserna med intäkterna från Helsingfors-Vanda flygplats, men det minskade antalet passagerare på Helsingfors-Vanda flygplats har haft stor inverkan på Finavias förmåga att täcka landskapsflygplatsernas kostnader. Det nuvarande flygplatsnätet går med förlust, och det finns inga utsikter till att situationen kommer att förändras nämnvärt. Statens nuvarande upphandlade trafik medför en årlig förlust på cirka 20 miljoner euro för Finavia i

form av flygplatsunderhåll. De omfattande behoven av att anpassa ekonomin skapar tryck på strukturella förändringar.

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

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

EU:s förordning om distributionsinfrastruktur³² (AFIR) innehåller mål som är bindande för medlemsstaterna och som gäller omfattningen av distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel. Dessutom ställer den tekniska och funktionella krav på infrastrukturen. Förordningen om distributionsinfrastruktur förutsätter också att nationella verksamhetsramar utarbetas för att utveckla marknaden för alternativa bränslen och ta i bruk den behövliga infrastrukturen. Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen³³ utarbetas för att motsvara de nationella målen och målen i EU:s förordning om distributionsinfrastruktur.

Användning av hållbart flygbränsle och hårdare utsläppshandel medför betydligt högre kostnader för flygbolagen, vilket påverkar konkurrenskraften. EU-lagstiftningen förutsätter ökad distribution och användning av hållbara flygbränslen inom unionen, och utsläppshandeln skärps under de närmaste åren. Det allvarliga läget i fråga om Finlands offentliga finanser innebär att det inte är möjligt att sätta fart på utsläppsminskningssåtgärderna genom betydande understöd, utan minskningarna måste kunna genomföras på ett ekonomiskt hållbart sätt.

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

³³ Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel (hankeikkuna, 2024): [Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel – Statsrådet](#)

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

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

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

Enskilda vägar

- Anslagsnivån på statsunderstöden till enskilda vägar är åren 2026–2028 i genomsnitt 6,1 miljoner euro per år. Understödet höjs från och med 2029 med 4 miljoner euro om året för att trygga förbindelser som är kritiska för bland annat näringslivet och försörjningsberedskapen samt tillgängligheten i hela landet. Understödet för färjlägen på enskilda vägar uppgår till minst 80 procent av de faktiska drifts- och underhållskostnaderna om nivån på anslaget tillåter detta.
- Staten (Traficom, Trafikledsverket och NTM-centralen i Egentliga Finland) gör en utredning av gränssnitten och kriterierna för landsvägsfärjor och färjor på enskilda vägar framför allt ur jämlikhetsperspektiv.

Gatunätet

- Staten riktar understöd för mobilitetsstyrning till kommuner och allmännyttiga samfund för bland annat projekt som främjar motion bland barn och ungdomar, gång och cykling samt trafiksäkerhet och för att stödja den regionala trafiksystemplaneringen. Det årliga anslaget för understödet ingår i helheten för upphandling och utveckling av offentliga persontrafiktjänster.

- Staten (kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket) utreder möjligheterna att utöka statsunderstödspraxisen för gatunätet som en del av en övergripande utvärdering av statsunderstöden.
- Staten (Trafikledsverket) utvärderar i samarbete med kommunerna metoder för att utveckla en hållbar samhällsstruktur i de stora stadsregionerna.

Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik

- Staten och kommunerna fortsätter att förbättra förhållandena för fotgängare och cykeltrafik i gatunätet. Finansieringen med statsunderstöd uppgår till i medeltal 2,7 miljoner euro om året för 2026–2028. Understödet höjs från och med 2029 med 2 miljoner euro om året. Statsunderstöd beviljas för högst 50 procent av projektets totala kostnader.
- Kommunerna stöder i samarbete med statliga parter en ökning av gång- och cykeltrafiken genom att utarbeta program som främjar gång- och cykeltrafik, främja stadscykelssystem som en del av trafiksystemplaneringen och utveckla gång- och cykeltrafiken, underhållspraxisen och resekedjorna.
- Staten utreder möjligheterna att utnyttja finansiering från den sociala klimatfonden och andra EU-finansieringsmöjligheter för att främja gång och cykling samt kollektivtrafik.
- Traficom tar fram rekommendationer, mål och åtgärder för gång och cykeltrafik som en del av utarbetandet av det nationella programmet för främjande av hållbar stadstrafik som staten (Traficom) ansvarar för. Dessa riktlinjer omfattar bland annat teman såsom infrastruktur för gång- och cykeltrafik i städerna, underhåll, resekedjan som perspektiv och informationsproduktion samt samarbete mellan olika aktörer och tväradministrativt samarbete.

Nätverket av flygplatser

- Staten utvecklar Helsingfors-Vandas ställning som hubb för norra Europa och Baltikum.
- Staten behåller enligt regeringsprogrammet Finavias nätverk av flygplatser i dess nuvarande form och utvecklar det övriga nätverket av flygplatser som en del av trafikledsnätet 2023–2027. Den eventuella tilläggsfinansiering som behövs för detta beaktas i halvtidsöversynen 2025.

- På längre sikt utvärderar staten i (Traficom) samarbete med andra aktörer omfattningen av flygplatsnätet ur resekedjersperspektiv med beaktande av nya drivmedel och eventuella nya affärsmodeller. Staten definierar under 2026 i samarbete med flygplatsoperatörerna kriterierna för flygplatser som är strategiskt viktiga i nationellt hänseende. Kriterierna kan till exempel granska tillgängligheten, passagerarmängderna, utvecklingsutsikterna för trafiken, trafikens karaktär samt den regionala betydelsen. Som informationsunderlag används enhetliga och jämförbara metoder för konsekvensbedömning, framför allt en ram för granskning av de mer omfattande ekonomiska konsekvenserna av att utveckla trafiksystemet³⁴.
- Staten (kommunikationsministeriet) definierar i samarbete med flygplatsoperatörerna vilka flygplatser som är strategiska i nationellt hänseende utifrån de utarbetade kriterierna och bildar ett nytt flygplatsnät utifrån dessa flygplatser. Staten utvärderar möjligheten till tidsbestämt statsunderstöd, så att utvecklingsvägarna för trafiken på flygplatserna kan säkerställas.
- Inom bedömningen av understöden till infrastruktur tar staten (kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket) hänsyn till möjligheterna att reagera på förändringarna i flygplatsnätverket och utvecklingsbehoven i fråga om distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel.
- Staten (Traficom i samarbete med Trafikledsverket) gör områdesvis en utredning av vilka metoder som kan användas för att med olika transportformer förbättra resekedjorna till centrala, större flygplatser. Metoderna kan till exempel bestå av infrastrukturprojekt eller infrastrukturunderstöd, serviceunderstöd och offentliga upphandlingar, avtal samt en ökning av biljettsystemen och passagerarinformationen. Staten utvecklar i samarbete med regionala aktörer resekedjorna till flygplatser med flygtrafik på marknadsvillkor antingen nationellt eller internationellt.
- Staten fortsätter statsunderstöden till flygplatser utanför Finavias nätverk under de kommande åren. Vid inriktningen av stödet läggs fokus på att förbättra förutsättningarna för reguljär trafik, vilket motsvarar näringslivets behov. I andra hand stöds utvecklingen av affärsverksamhet och andra funktioner i anslutning till luftfart. Målet med statsunderstödet är att utveckla verksamheten

³⁴ Liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikko - Valto (valtioneuvosto.fi) (Ramverk för bedömning av de omfattande ekonomiska effekterna av utvecklingen av trafiksystemet): <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162165>

och förbättra lönsamheten. Behovet av fortsatta stöd och konsekvenserna för utvecklingen av marknaden för digital luftfart bedöms.

Hamnar

- Staten (ministeriet, ämbetsverken) beaktar i sin verksamhet hamnarnas accentuerade roll i säkerställandet av försörjningsberedskapen i trafiksystemet samt hamnarnas förändrade roll inom energiförsörjningen. Med tanke på transporterna i Finlands utrikeshandel och försörjningsberedskapen är det ytterst viktigt att se till att hamnätet fungerar korrekt under alla förhållanden.
- Staten och kommunerna utvecklar som en del av sin verksamhet hamnarnas landsvägs- och spårtrafikförbindelser med beaktande av de prioriterade behov som följer av beredskapen och undantagsförhållanden. Utvecklingsbehoven i fråga om förbindelser till mer perifera delar av landet utvärderas i samarbete mellan parterna (staten, kommunen, hamnbolagen).
- Staten påverkar allokeringen av EU-finansieringen så att tillgången till EU-finansiering för militär mobilitet i hamnarna, försörjningsberedskap och investeringar i energiomställningen säkerställs.
- Staten i samarbete med hamnoperatörerna säkerställer krisresiliensen och bevarandet av den nationella bestämmanderätten över hamnarna som en del av den nationella försörjningsberedskapen under normala förhållanden, störningar i de normala förhållandena och undantagsförhållandena.
- Hamnarna utvärderar i samarbete med staten förutsättningarna för att inkludera hamnar utanför TEN-T-nätet i detta, till exempel nya energihamnar. Staten skapar en övergripande vision av de ändringsförslag som ska läggas fram för kommissionen 2026 utifrån behoven inom försörjningsberedskapen, den militära mobiliteten och energiomställningen i samhället. Under arbetet beaktas de olika förpliktelser som EU-regleringen medför för till exempel stomnätet och hamnarna i hela nätet.

Alternativa drivmedel och minskning av utsläppen

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

4.7 Persontrafiktjänster

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

och arbetsresor inom långfärdstrafiken mellan landskapscentrumen³⁵ och vid knutpunkter inom persontrafiken³⁶. Utvecklingen av servicenivån inom kollektivtrafiken följs upp som en del av trafiksystemanalysen.

4.7.1 Persontrafik som får offentligt stöd

Kollektivtrafiken i städerna och stadsregionerna är i huvudsak offentligt finansierad. Framför allt spelar kommunerna en viktig roll vid finansieringen av kollektivtrafik i regionerna och stadsregionerna. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja stora och medelstora stadsregioner statsunderstöd under förutsättning att understödet kopplas till de åtgärder för utveckling av trafiktjänsterna som man har avtalat om i avtalet om markanvändning, boende och trafik eller till Transport- och kommunikationsverkets, stadens och NTM-centralens intentionsavtal om utveckling av trafiktjänsterna. Andra stadsregioner kan beviljas statsunderstöd av den behöriga NTM-centralen i regionen.

Den långväga kollektivtrafiken fungerar i huvudsak på marknadsvillkor. Dessutom köper staten persontågstrafik och flygtrafik som kompletterar trafiken på marknadsvillkor. Staten har ingått ett avtal med VR-Group Ab om upphandling av persontågstrafik. Värdet på avtalet, som gäller till slutet av 2030, är högst 34,87 miljoner euro per år inklusive moms. Avtalet om upphandlad trafik består av tätortstrafik i södra Finland och rälsbusstrafik på de lugnare rutterna inom fjärrtrafiken. I upphandlingen ingår dessutom bland annat regelbunden nattågstrafik till Lappland samt en del Intercity- och Pendolino-turer som kompletterar trafiken på marknadsvillkor.

Uppkomsten av konkurrens inom persontågstrafiken på marknadsvillkor främjas i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering genom att konkurrensutsätta trafik som får offentligt stöd. Staten förbereder sig på att konkurrensutsätta kommande tjänster inom persontågstrafiken och gör det även möjligt för regionala myndigheter att ordna upphandlad trafik.

Som utgångspunkt för flygtrafiken har marknadsorientering angetts. Flygtrafik på marknadsvillkor kompletterar trafiksystemet och fungerar som en del av resekedjan. Att trafiken sker på marknadsvillkor granskas med ett långsiktigt perspektiv: strukturellt sett har passagerarmängderna enligt statistiken uppvisat en nedåtgående trend på flera flygplatser i Finland i flera decennier redan före coronapandemin, och på

³⁵ Fastställande av servicenivån inom fjärrtrafiken: Fjärrtrafiken, 2022: [Palvelutaso kaukoliikenne \(5\).PDF](#)

³⁶ Fastställande av servicenivån inom fjärrtrafiken: Knutpunkter, 2022: [Palvelutaso solmupisteet \(1\).PDF](#)

grund av bland annat befolkningskoncentrationen, regionernas åldersstruktur och de minskade affärsflygresorna kan ingen förändring i trenden skönjas. Detta är orsaken till de minskade passagerarmängderna och därmed det begränsade utbudet av trafik på marknadsvillkor. Drivkraften bakom det ökade antalet flygresor är framför allt turismen, eftersom affärsresorna återhämtar sig långsammare.

Den reguljära flygtrafiken i hemlandet baserade sig före coronapandemin i huvudsak på trafik på marknadsvillkor som i regel bedrevs av två operatörer som verkade på marknadsvillkor. Under coronapandemin och därefter ersattes den nedlagda trafiken på marknadsvillkor på fem flygplatser med trafik som tillfälligt upphandlats av staten fram till slutet av mars 2026. Staten har tillfälligt stött flygförbindelser till flygplatserna i Karleby-Jakobstad, Joensuu, Kajana, Jyväskylä och Kemi-Torneå. Dessutom har man köpt flyg till Nyslott och Björneborg med offentliga medel, och Ålands landskapsregering har upphandlat en förbindelse mellan Mariehamn och Stockholm. Utöver den finansiering som används till upphandlingarna av flygtrafik medför dessa även avsevärda förluster för Finavia i form av flygplatsunderhåll. Upphandlingarna försvårar i praktiken även inledandet av trafik på marknadsvillkor under tiden för den upphandlade trafiken och utvecklingen av nya affärsmodeller (som använder alternativa drivmedel) på dessa förbindelsesträckor.

- Staten (kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket) utvärderar kriterierna och indikatorerna för statsunderstöd utifrån målen i den riksomfattande trafiksystemplanen, framför allt med avseende på tillgänglighet och hållbarhet, samt utifrån statsunderstödens verkningfullhet. Vid utvärderingen beaktas även tidtabellen för överföring av NTM-centralernas uppgifter inom kollektivtrafik till Transport- och kommunikationsverket. Allokeringen av finansieringshelheten för upphandling och utveckling av tjänster inom offentlig persontrafik granskas på basis av utvärderingen på längre sikt och som en helhet med beaktande av statsfinansieringens mål för olika tjänster. För finansieringshelheten har reserverats 51,6 miljoner euro/år under åren 2026-2028 och 61,6 miljoner euro årligen från och med 2029.
- Staten tryggar bevarandet av en minimiservicenivå inom den regionala och lokala trafiken. Målet är att tillsammans med kommunerna möjliggöra bland annat pendling till skolor och arbetsplatser utanför stadsregionerna även i en situation där kostnaderna för busstrafik har ökat avsevärt. Tilläggsfinansiering på 10 miljoner euro årligen reserveras från och med 2029 för den finansieringshelhet som omfattar upphandling och utveckling av tjänster inom offentlig kollektivtrafik.

- Staten följer med hur fjärtrafiktjänsterna (tåg-, buss- och flygtrafik) utvecklas när det gäller de mest centrala pendlings- och arbetsreseförbindelserna mellan landskapscentrumen och uppdaterar vid behov servicenivåmålen utifrån uppföljningen. Staten beaktar målen för servicenivån när upphandlingar av tjänster inom fjärtrafik (tåg-, buss- och flygtrafik) planeras. Staten upphandlar inte tjänster som konkurrerar med varandra till samma förbindelsesträcka och gör en parallell utvärdering av färdmedlen inom fjärtrafiken utifrån målen i den riksomfattande trafiksystemplanen.
- Statens mål är att öka den faktiska konkurrensen på spårtrafikmarknaden och underlätta tillträde till marknaden. Avtalet mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Abp om upphandling av persontågstrafik gäller fram till den 31 december 2030. Värdet på avtalet är 34,87 miljoner euro per år. För att öka kapaciteten och investeringarna inom den inhemska spårtrafiken skapar staten en långsiktig vision för målen för och nivån på tjänsterna inom persontågstrafiken (inklusive upphandling av tågtrafik), den infrastruktur som möjliggör trafiken och den statliga finansieringen. Samarbete mellan staten och kommunerna utgör utgångspunkten för planeringen, utvecklingen och samfinansieringen av den regionala tågtrafiken.
- Vid upphandling av fjärtrafik jämför staten (kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket) olika färdmedel i förhållande till målen i planen och främjandet av fungerande, säkra och hållbara reskedjor med beaktande av såväl tvärförbindelserna inom landet och målet om tillgänglighet inom tre timmar.
- Flygförbindelser som är viktiga för försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen tryggas vid behov med köptjänsttrafik på de rutter där ingen trafik på marknadsvillkor inleds. En avtalsmodell som behandlar städerna jämnt söks. Fullt statligt stödd köptjänsttrafik för regionala flyg till landskapen upphör våren 2026. *I fråga om flygtrafiken inom Finland ser regeringen vid halvtidsöversynen våren 2025 över städernas tillgänglighet med beaktande av jämlikheten. (besluten i halvtidsöversynen tas med när planen färdigställs)*
- Staten i samarbete med andra parter klarlägger förutsättningarna för nya verksamhetsmodeller för flygtrafik på marknadsvillkor, såsom beställnings-/anropstrafik, som kan använda alternativa bränslen eller drivmedel, utnyttja digital flygkontroll på distans och basera sig på bland annat matar- och anropsstyrd flygtrafik.

4.7.2 Knutpunkter inom trafiktjänster

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

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

- Kommunerna utvecklar centrala knutpunkter i persontrafiken, särskilt spårtrafikstationer, till centrum för hållbar mobilitet tillsammans med andra aktörer. Staten (Trafikledsverket) utreder modeller som passar för ordnande av stationstjänster.
- Staten (kommunikationsministeriet och Trafikledsverket) utreder en överföring av väsentliga egendomsposter som VR äger, såsom stationer, till opartiska aktörer för att stärka den faktiska konkurrensen på järnvägsmarknaden.
- Staten (Trafikledsverket) och kommunerna fäster uppmärksamhet vid förbättrade pendelparkeringsförhållanden som en del av utvecklingen av resekedjorna inom ramen för den tillgängliga finansieringen.
- Kommunerna ansvarar för att parkeringspolitiken blir en integrerad del av kommunernas trafiksystemplanering samt av trafiksystemarbetet på regional nivå och landskapsnivå. Kommunerna främjar för sin del bland annat att parkeringsområdena utnyttjas effektivt samt att de parkeringsrelaterade informations- och avgiftstjänsterna utvecklas.
- Staten förankrar målen i tillgänglighetsvisionen och det nationella handlingsprogrammet för FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning i centrala lagstiftningsprojekt och andra aktuella projekt inom förvaltningsområdet för trafik när det gäller trafikinfrastruktur, trafiktjänster och trafikmedel samt tillgänglighetsinformation.

4.7.3 Övriga trafik tjänster

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

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

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är landsvägsfärjorna en del av landsvägarna. Staten ansvarar även för förbindelsefartygstrafiken i skärgården med stöd av lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Det är fråga om upphandlad trafik, som syftar till att garantera transportmöjligheterna för invånarna i skärgården. Att modernisera bestämmelserna som styr skärgårdstrafiken och förnya fartygsbeståndet, framför allt när det gäller trafiken med förbindelsefartyg, är också en del av denna uppgift. Fartygen elektrifieras i så stor utsträckning som möjligt, vilket skulle främja mer hållbar trafik i skärgårdsområdet.

- Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket inleder i samarbete med social- och hälsovårdsministeriet och FPA åtgärder för att utveckla helheten för skapande av ett informationsunderlag om trafik tjänster som ordnas offentligt. På längre sikt beaktas även tjänster inom kollektivtrafiken i utvecklingen.
- Vid upphandling av trafik med landsvägsfärjor genomför man den utarbetade upphandlingsstrategin och konkurrensutsätter fyra färjetrafikshelheter på 20 år, med vilka man säkerställer att materielen förnyas samt att energi- och kostnadseffektiviteten, miljövänligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten förbättras. Även trafiken med förbindelsefartyg utvecklas. Med avtal som löper över 15 år kan man minska trafikens miljöpåverkan och förbättra servicenivån

i förbindelsefartygstrafiken. Staten ökar vid behov anslaget för förbindelsefartygstrafiken med 2 miljoner euro från och med 2029, om inte motsvarande besparingar kan åstadkommas genom konkurrensutsättning. Kostnaderna uppgår till maximalt 20 miljoner euro per år.

- Som en del av projektet för reform av skärgårdslagen, som leds av jord- och skogsbruksministeriet, utarbetas enhetliga grunder för ordnandet av förbindelsefartygstrafik som tar ställning till rutter, fartygens turfrekvens och tidtabeller samt fartygens tekniska egenskaper. När grunderna utarbetas hörs bland annat skärgårdsdelegationen, fast bosatta invånare och fritidsboende samt turismaktörer.

4.7.4 Digitalisering av persontrafiktjänster

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

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

4.8 Transporter och logistik

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

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

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

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

I den uppdaterade säkerhetsstrategin för samhället beskrivs en handlingsmodell för övergripande säkerhet, där myndigheterna, näringslivet, organisationer och medborgare samarbetar för att ta hand om samhällets vitala funktioner. Strategin innehåller

även strategiska uppgifter som förvaltningsområdena har ålagts ansvaret för. Genom dessa uppgifter skapas säkerhet i praktiken. Avsikten är att säkerhetsstrategin för samhället ska godkännas genom ett principbeslut av statsrådet i slutet av 2024³⁷.

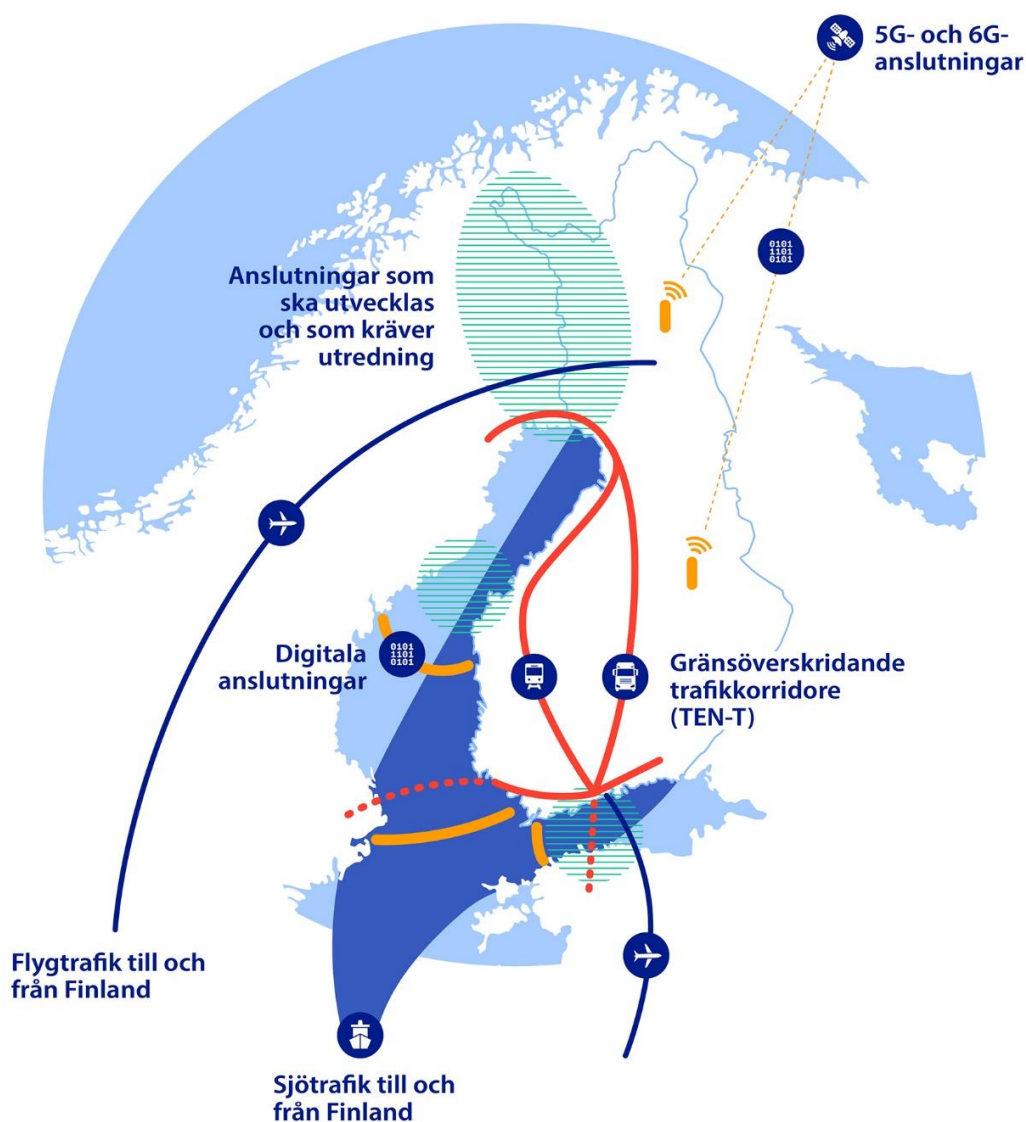
På grund av de stora förändringarna i omvärlden måste Finland se över och stärka sin position i den globala logistiken.

Arbetsfältet för det nordiska beredskapssamarbetet inom trafik (NTPC, Finland, Danmark, Norge, Sverige, Island) är omfattande och inbegriper hela det nordiska trafiksystemet. För närvarande arbetar man särskilt med att modellera den nordiska trafiken och utarbeta en nordisk transportsystemstrategi. Målet är att skapa en så kallad digital tvilling av hela det nordiska trafiknätet, så att man med hjälp av den kan modellera olika störningssituationer i trafiken och identifiera eventuella investeringsobjekt i synnerhet ur beredskaps-, förberedelse- och försörjningsberedskapsperspektiv. I NTPC-samarbetet kommer man att fästa särskild uppmärksamhet vid utveckling av gränsöverskridande förbindelser och samordning av trafiksystemen.

- Staten, kommunerna och andra aktörer förbereder sig på störningar i trafiksystemet på det sätt som lagen och Säkerhetsstrategin för samhället förutsätter. I förberedelserna beaktas att trafiksystemets störningsfria funktion blir allt mer beroende av andra system, såsom kommunikations-, telekommunikations- och energibranschen.
- Cybersäkerheten och datasekretessen i trafiksystemet upprätthålls och utvecklas som ett samarbete mellan myndigheterna och näringslivet samt med beaktande av bland annat den tekniska utvecklingen och utvecklingen av hotmiljön.
- Staten bedömer och utreder en ändring av spårbredden framför allt i norra Finland utifrån de behov som följer av den militära mobiliteten och industrin. Staten utarbetar utredningar enligt TEN-T-förordningen och en ändringsplan för spårbredden. Den långsiktiga målbilden för spårbredden har utformats för hela bannätet, och den riksomfattande synen på utveckling av spårbredden utformas 2026. I utredningen beaktas det befintliga bannätet och behovet av eventuella nya förbindelser från Finland till Sverige och till viktiga hamnar. Kortsiktiga beslut om att förbättra omlastningskapaciteten mellan Helsingfors–Torneå kan fattas redan före beslutet om målbilden för hela landet.

³⁷ Reform av säkerhetsstrategin för samhället (hankeikkuna, 2024): [YTS2024 – Statsrådet](#)

- Staten (Traficom) utarbetar i enlighet med TEN-T-förordningen en marknads- och prognostiseringsanalys av multimodala fraktkomplex i samarbete med aktörerna.
- Staten (Traficom och Trafikledsverket) tar fram ett informationsunderlag om utvecklingsbehoven gällande internationella förbindelser och riskerna i anknötning till dem. Dessa potentiella förbindelser på det internationella planet kan vara nya och befintliga förbindelser från Finland till Sverige i norra Finland, den fasta Kvarkenförbindelse som är under utredning och en förbindelse till Rail Baltica, inklusive en tåg-färjeförbindelse.
- Staten har som långsiktigt mål att förbättra förutsättningarna för turism och den internationella tillgängligheten med bland annat internationella flygtrafikavtal.
- Det görs en granskning av möjligheten att släppa investeringar i flygbolag fria för att stärka deras konkurrenskraft.
- Staten (kommunikationsministeriet) granskar om det på lång sikt är nödvändigt med nya undervattensprojekt gällande datakablar med tanke på infrastrukturens störningstålighet och resiliens.
- Staten (Traficom och Trafikledsverket) ger akt på resultatet av förhandlingarna gällande direktivet om mått och vikt och utreder vid behov nödvändigheten av att utveckla den del av vägnätet som lämpar sig för tunga och långa transporter.



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

4.8.2 Digitalisering av logistiken

Med hjälp av digitalisering kan transportkedjorna göras smidigare och effektivare (inklusive knutpunkter i godstrafiken) och trafikutsläppen kan minskas med hjälp av nya innovationer och verksamhetsmodeller. I centrum för digitaliseringen av logistiken står informationshantering och utnyttjande av information mellan alla aktörer i hela transportkedjan. Digitaliseringen och informationen utnyttjas i enlighet med principerna för inbyggd datasekretess och datasäkerhet, bland annat genom skydd som hänför sig till informationssystemens gränssnitt. Digitaliseringen av logistiken främjas även av

andra åtgärder som gäller utnyttjande av information i hela trafiksystemet. Digitaliseringen av logistiken har behandlats närmare i digitaliseringsstrategin för logistiken, som innehåller den gemensamma målbilden och visionen³⁸. Principbeslutet om digitalisering av logistiken innehåller riktlinjer för de centrala åtgärder som statsrådet ska vidta för att uppfylla målen i digitaliseringsstrategin för logistiken³⁹. Ett beslut om uppdatering av principbeslutet fattades under statsrådets session den 21 mars 2024⁴⁰.

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

³⁸ Digitaliseringsstrategi för logistiken, 2020: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-582-8>

³⁹ Statsrådets principbeslut om digitalisering av logistiken (LVM/2021/42): <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatokset?decisionId=0900908f8071abb1>

⁴⁰ Statsrådets principbeslut om giltigheten av styrdokument (SRK/2024/27): <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatokset?decisionId=1079>

4.9 Utveckling av trafikens digitala verksamhetsmiljö

4.9.1 En digital tvilling av trafiksystemet

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

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

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

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

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

4.9.2 Främjande av automatisering

Målet med automatiseringen av trafiken är människonära utveckling och användning, bättre utnyttjande av information ur automatiseringsperspektiv samt möjliggörande reglering såväl internationellt som vid behov även nationellt. Härigenom eftersträvas en säkrare, effektivare och hållbarare trafik. Automatiseringen av trafiken behandlas mer ingående i åtgärds- och lagstiftningsplanen för trafikens automatisering⁴¹. Vid automatiseringsförsök i vägtrafiken borde man satsa på utveckling av nya service- och affärsmodeller, men stödjande åtgärder behövs även på annat håll inom trafiksektorn bortom detta (till exempel riktade utvecklingsåtgärder gällande infrastrukturen, upphandlingskompetens, den byggda miljön)⁴².

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

⁴¹ Lagstiftning och nyckelåtgärdsplan gällande automatisering av trafiken, 2021: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163629>

⁴² Automatiseringsutveckling inom vägtrafiken i städernas kollektiv- och servicelinjetrafik: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/37cb38d3-5af5-4d43-ba22-1006b8cb2abd/0aa9d0e3-b5ae-4eb2-b100-88d64334c0a4/MU-ISTIO_20230906084827.PDF

4.9.3 Kommunikationsförbindelser

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

- Staten främjar utvecklingen av kommunikationsnäten med beaktande av målen i den digitala kompassen, kommunikationsbehoven vid digitalisering och automatisering av olika trafikformer och de befintliga kommunikationsnätlösningarnas lämplighet för trafikens behov. Staten främjar 6G-kommunikationslösningarnas lämplighet för trafikvertikaler och beaktar samtidigt även tillhållandet av nätkomponenter som inte finns ovan jord.
- Staten uppmanar VR Group att söka lösningar för att förbättra mobilkommunikationsnätets täckning på tågen. Staten medverkar till att främja samarbetet mellan VR Group och företagen för att lösa problemen med mobiltäckningen på tågen.

4.10 Finansieringsmöjligheter utanför statsbudgeten

Kommunikationsministeriet och finansministeriet tillsätter i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering en tjänstearbetsgrupp som preciserar målnivåerna för reformen av beskattningen och finansieringen av trafiken, identifierar och utvärderar reformmöjligheterna samt utarbetar vid behov ett betänkande om reformerna utifrån de granskade alternativen.

Trafik 12-planen fastställer de finansiella behoven vid utveckling och underhåll av infrastrukturen. Arbetet för en reform av trafiken och beskattningen kan resultera i att det uppstår ett begränsat antal nya mekanismer för att tillfredsställa trafiksystemets behov, men alla nya metoder kräver nya verksamhetsmodeller, såsom öronmärkning av allmänna skatter.

- Reformen av beskattningen och finansieringen av trafiken genomförs stegvis. I det första skedet kommer kommunikationsministeriet och finansministeriet att ta fram en nulägesbeskrivning och analys av prissättningen inom transport-

ter. I det andra skedet kommer kommunikationsministeriet och finansministeriet att tillsätta en tjänstearbetsgrupp som ska identifiera och bedöma möjligheterna till reformer utifrån de fastställda målen. Vid behov lägger arbetsgruppen fram ett betänkande om reformerna utifrån de granskade alternativen. Arbetsgruppen inleder sitt arbete i augusti 2025.

- Arbetet fokuserar främst på landsvägs- och järnvägstransporter. Sjö- och lufttransporter tas med i förhållande till den internationella trafiken.

4.10.1 Principer för avtalsbaserad samfinansiering

Utgångspunkten är att staten ansvarar för finansieringen av statens trafikledsnät. Att samarbeta kring finansieringen av trafiknätet är nödvändigt i fall där det ligger i flera parter intresse. Undantag i användningen av statens budgetfinansiering kan göras genom avtal, om en annan part, till exempel en aktör inom industrin eller en kommun, har ett starkt intresse av att skynda på en investering.

- Staten ansvarar även i fortsättningen för finansieringen av statens trafikledsnät i enlighet med ägandet. Statens trafikledsprojekt kan genom separata avtal även genomföras som samfinansiering med kommuner och andra aktörer, när de positiva effekterna av projektet är regionalt avgränsade eller begränsade till enstaka aktörer. Vid samfinansiering eftersträvas konsekvens och vedertagna finansieringsandelar i enlighet med principerna för samfinansiering i till exempel den första Trafik 12-planen, som publicerades i april 2021, med beaktande av inriktningen på de positiva effekterna av finansieringsobjekten.
- Avtalsbaserad samfinansiering kan i statens trafikledsnät utnyttjas framför allt när kommunen har ett tydligare intresse än staten av att ett projekt i statens nät inleds. Objektet kan som helhet vara särskilt betydande regionalt eller så är det viktigt för kommunen att upprätthålla en tillräcklig kvalitetsnivå (till exempel höja och utveckla servicenivån på tätortstrafiken, frigöra tomtmark till följd av projektet eller avsevärt höja värdet på tomtmark, bygga gång- och cykelleder, utveckla logistikområden och förbättra trafiksäkerheten i området). I projekt som genomförs med samfinansiering kan man även avtala om samfinansiering av underhållet.

4.10.2 EU-finansiering

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

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

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

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

Det huvudsakliga användningsändamålet för projektkostnader som täcks med Natos program för säkerhetsinvesteringar (Nato Security Investment Program, NSIP) ska vara militär infrastruktur, och utgångspunkten är att de inte kan användas för att finansiera annan samhällelig verksamhet. Det bedöms vara osannolikt att NSIP-finansiering ska kunna riktas till utveckling av trafiksystemet, men det är en möjlighet som måste undersökas noggrant.

- Finland fortsätter att utnyttja EU-finansieringen till fullt belopp för att utveckla det riksomfattande trafiksystemet, bygga kommunikationsnät och främja digitala lösningar både i statens trafikledsnät och i de avsnitt av nätet som administreras av privata aktörer.
- Staten medverkar till att nästa MFF-period betjänar de nationella finansieringsbehoven och trafikpolitiska målen så väl som möjligt. Finlands mål för EU-finansiering som gäller trafiken är att beakta behoven inom den militära

mobiliteten, inklusive behovet av att finansiera eventuella ändringar av spårbredden, beakta ERTMS-utvecklingen och digitaliseringen, utveckla distributionsinfrastrukturen och beakta vintersjöfarten, inklusive de finansieringsbehov som följer av isbrytningen.

- Staten, kommunerna och aktörer inom trafiksektorn utnyttjar EU:s finansieringsinstrument (till exempel Sociala klimatfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden ERUF, Horisont Europa, Programmet för ett digitalt Europa) på bred front och till fullt belopp för att utveckla trafiksystemet, bland annat för att göra försök med och införa lösningar som stöder digitaliserings- och automatiseringsutvecklingen.
- Staten utvärderar och utnyttjar eventuella finansieringskällor som är tillgängliga från Nato för att uppfylla den militära mobilitetens behov.

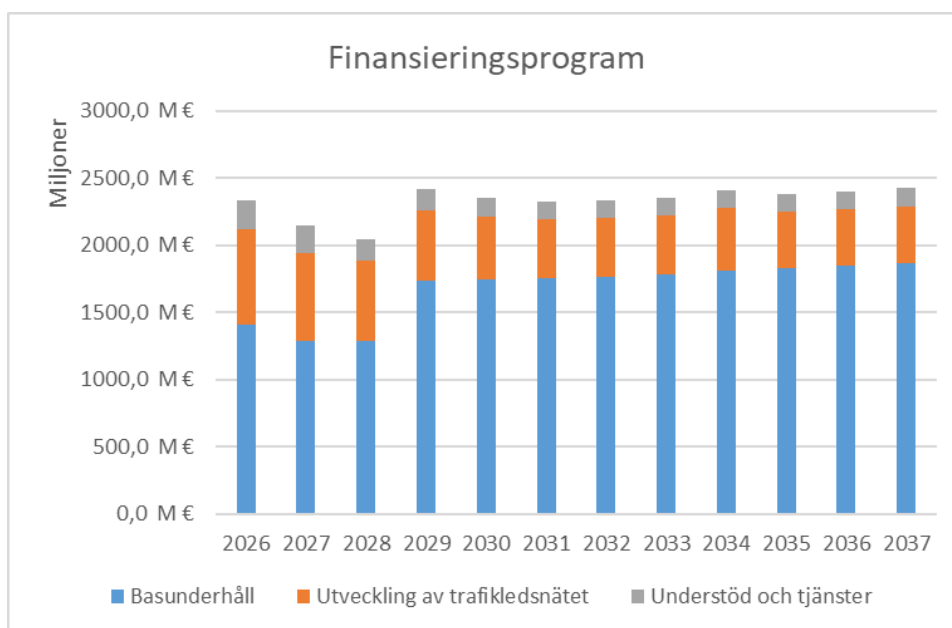
5 Statens finansieringsprogram

Statens finansieringsprogram innehåller en sammanställning av de uppskattade anslagen för utveckling av trafiksystemet åren 2026–2037. Genomförandet av finansieringsprogrammet beror på ram- och budgetbesluten. Finansieringsprogrammet består av anslagen för kommunikationsministeriets förvaltningsområde enligt tabellen.

Tabell 1. Finansieringsprogrammet enligt budgetmoment (uppdateras enligt planen för de offentliga finanserna 2026–2029)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ramen för basunderhåll av transportinfrastrukturen	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €									
<i>L12 ökning av basunderhåll</i>				450,0M €	460,0M €	470,0M €	480,0M €	500,0M €	520,0M €	540,0M €	560,0M €	580,0M €
Regeringsprogrammets investeringsprogram, basunderhåll (bundet)												
Regeringsprogrammets investeringsprogram, basunderhåll (obundet, uppskattning)	120,0M €											
Basunderhåll	1405,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1735,5M €	1745,5M €	1755,5M €	1765,5M €	1785,5M €	1805,5M €	1825,5M €	1845,5M €	1865,5M €
Utveckling av trafikledsätet 77+78+79 (bundet+obundet)	242,3M €	212,6M €	150,4M €	212,1M €	188,0M €	150,0M €	190,0M €	190,0M €	227,0M €	160,0M €	163,0M €	169,0M €
<i>L12 ökning av utveckling</i>				40,0M €	120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
Regeringsprogrammets investeringsprogram, trafiknätverkets utveckling (bundet)	420,0M €	358,7M €	324,7M €	172,0M €	61,5M €	3,0M €						
Regeringsprogrammets investeringsprogram, trafiknätverkets utveckling (obundet, uppskattning)	37,3M €	37,3M €	37,3M €									
Digitata (genomförandefas, ingår i den bundna finansieringen)	3,0M €	3,0M €	3,0M €									
<i>Digitata (genomförandefas, fortsättning, L12)</i>	14,0M €	47,0M €	90,0M €	98,0M €	98,0M €	96,0M €	96,0M €	95,0M €	95,0M €	95,0M €	92,0M €	86,0M €
Utvecklingsplanering (ingår i den bundna finansieringen)	8,0M €	8,0M €	8,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €
Utveckling av trafikledsätet	713,6M €	655,7M €	602,4M €	522,1M €	467,5M €	439,0M €	436,0M €	435,0M €	472,0M €	425,0M €	425,0M €	425,0M €
Köp av tågtrafik	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €
Köp av flygtrafik	4,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Tjänster, köp av förbindelsefartygstrafik	19,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
<i>L12 ökning av tjänster, köp av förbindelsefartygstrafik</i>				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Stöd för offentlig persontrafik i stora stadsregioner	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €
Stöd för offentlig persontrafik i medelstora stadsregioner	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €
Köp och utveckling av regional och lokal trafik	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €
<i>L12 ökning av köp och utveckling av regional och lokal trafik</i>				10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Mobilhetsstyrning	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €
Utvecklingsprojekt	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €
Tjänster	110,3M €	105,3M €	105,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €
Understöd för spårtrafikprojekt (bundet)	20,9M €	18,9M €	17,4M €	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
Regeringsprogrammets investeringsprogram, MBT-finansieringsreserveringar (bundet)	75,6M €	76,3M €	24,1M €	9,2M €								
Understöd för skötsel och underhåll av enskilda vägar	5,5M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
<i>L12 ökning av understöden för skötsel och underhåll av enskilda vägar</i>				4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Främjande av gång och cykling	3,0M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €
<i>L12 ökning av understöden för främjande av gång och cykling</i>				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Flygplatser utanför Finavias nätverk	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Understöd	105,3M €	104,6M €	50,9M €	39,4M €	19,6M €	17,2M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €
Understöd och tjänster	215,6M €	209,9M €	156,2M €	156,7M €	136,9M €	134,5M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €
Totalt	2334,6M €	2151,0M €	2044,1M €	2414,2M €	2349,9M €	2328,9M €	2334,2M €	2353,2M €	2410,2M €	2383,2M €	2403,2M €	2423,2M €

Figur 5 presenterar den uppskattade finansieringen för utveckling av trafiksystemet uppdelad på basunderhåll av transportinfrastrukturen, utveckling av trafiknätet, understöd och service åren 2026–2037.



Figur 5. Finansieringsprogram för 2026-2037 (uppdateras enligt planen för de offentliga finanserna)

6 Sammanfattning av konsekvensbedömningen

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

6.1 Sammanfattning av konsekvensbedömningen

6.2 Konsekvenser i relation till målen med planen

6.3 Bedömning av miljökonsekvenserna