

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2026

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2026 (RP 99/2025 rd): Ärendet har lämnats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 27.10.2025.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- avdelningschef Olli-Pekka Rantala, kommunikationsministeriet
- budgetråd Jyrki Tanskanen, kommunikationsministeriet
- kommendörkapten Malik Abdeen, Huvudstaben
- överinspektör Päivi Jaakola, Huvudstaben
- major Sami Kanerva, Huvudstaben
- sektorchef, överste Mikko Leppänen, Huvudstaben
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket
- direktör Pekka Rajala, Trafikledsverket.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- VR-Group Ab
- Finavia Abp
- Finnair Abp
- Finlands näringsliv rf
- Centralhandelskammaren
- Linja-autoliitto rf
- Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Rederierna i Finland rf.

Inget yttrande av

- försvarsministeriet.

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Regeringen föreslår anslag på cirka 3,85 miljarder euro för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2026, vilket är cirka 9,3 miljoner euro mer än i den ordinarie budgeten för 2025. En betydande del av anslagen för förvaltningsområdet anvisas för att utveckla trafikledsnätet och bromsa ökningen av det eftersatta underhållet. Enligt propositionen riktas satsningarna till trafikledsprojekt som syftar till att stärka den ekonomiska konkurrenskraften och människors smidiga rörlighet.

Basunderhåll av transportinfrastrukturen

(2) Utskottet anser att det är viktigt att man i alla åtgärder strävar efter att beakta de mål som ställts upp i den parlamentariskt fastställda, tolvåriga trafiksystemplanen, det vill säga tillgänglighet, effektivitet och hållbarhet samt motverkande av klimatförändringen. Utskottet understryker trafiknätets betydelse, inte bara för att främja goda levnadsförhållanden för medborgarna och verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, utan också för att trygga försörjningsberedskapen.

(3) För bastrafikledshållning föreslås ett nettoanslag på 1 412 382 000 euro (mom. 31.10.20). Propositionen innehåller 118 miljoner euro i finansiering ur regeringens tidsbundna investeringsprogram för att avveckla det eftersatta underhållet. Tilläggsfinansieringen riktas till vägnätet. Av anslagen för bastrafikledshållningen har cirka 770 miljoner euro budgeterats för väghållning, 352 miljoner euro för banhållning, 125 miljoner euro för farledshållning samt 167 miljoner euro för köp av trafikstyrnings- och informationstjänster. Till banhållningen riktas dessutom intäkterna från banavgiften, som beräknas uppgå till 62 miljoner euro i budgeten för 2026.

(4) När det gäller finansieringen av trafikledshållningen är det viktigt att man inom bastrafikledshållningen och utvecklingen av trafikledsnätet eftersträvar en tillräcklig, förutsägbar och jämn finansieringsnivå. En förutsägbar och jämn finansieringsnivå främjar en långsiktig planering av trafikledsunderhållet, genomförandet av konkurrensupphandling och entreprenad samt en fungerande infrastrukturmarknad (kostnadsnivå och tillgänglighet, sysselsättning och säkerställande av kompetens samt företagens investeringar).

Eftersatt underhåll

(5) Det eftersatta underhållet av trafiklederna består av det sammanlagda beloppet av reparationskostnaderna för sådan trafikledsegendom i dåligt skick som är i behov av reparationer. Utan tillräcklig finansiering ökar det eftersatta underhållet särskilt på lågtrafikerade trafikleder, eftersom det är nödvändigt att rikta finansiering exempelvis till livligt trafikerade landsvägar. De livligt trafikerade lederna har störst betydelse på samhällsnivå och de förfaller också snabbt. Det eftersatta underhållet påverkas inte bara av att trafiklederna förfaller utan också av att kostnadsnivån stiger. Enbart kostnadsökningen 2021–2023 har bidragit till att det eftersatta underhållet kalkylmässigt har ökat med nästan en miljard euro.

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

(6) Vid ingången av 2025 uppgick statens eftersatta underhåll för trafikledsegendom till ungefär 4,2 miljarder euro. Av detta hänförde sig mer än 2,5 miljarder euro till landsvägarna, cirka 1,6 miljarder euro till järnvägarna och 30 miljoner euro till farlederna. Det eftersatta underhållet av landsvägar och banor består i huvudsak av behovet att åtgärda bristerna i linjeavsnitten. Det eftersatta underhållet förväntas öka till 4,3 miljarder euro före slutet av året och till cirka 4,5 miljarder euro före utgången av 2026. Ökningen syns särskilt på lågtrafikerade trafikleder.

(7) Enligt utskottet är det viktigt att det görs satsningar för att med framförhållning hantera det eftersatta underhållet, eftersom åtgärder som vidtas i rätt tid gör det möjligt att optimera reparationskostnaderna och undvika dyra akuta reparationer av skador i infrastrukturen. Det gäller också enskilda vägar.

Spårinfrastruktur. (8) Det har påpekats för utskottet att om reparationsskulden för bannätets bas-trafikledshållning fortsätter växa kommer den att bli en mycket allvarlig riskfaktor som äventyrar en fungerande tågtrafik och konkurrensen och tillväxten på spårmarknaden när banornas skick försämrar på ett oroväckande sätt. Det eftersatta underhållet behöver minskas genom ett målmedvetet åtgärdsprogram över valperioderna. Utöver underhåll av bannätet behövs det inom ramen för handlingsutrymmet i de offentliga finanserna rätt riktade investeringar i infrastruktur. Man bör särskilt stödja projekt som främjar pendlingsområden och näringslivets konkurrenskraft och som tryggar Finlands försörjningsberedskap också under undantagsförhållanden.

Flygtrafik och kollektivtrafik

Flygtrafik. (9) Passagerarantalet på de mindre flygplatserna har minskat i flera års tid och det finns inget som tyder på att utvecklingen skulle ändra riktning. Enligt utskottets uppgifter förutsätts det långsiktiga finansieringslösningar för att i fortsättningen upprätthålla ett tätt nätverk av flygplatser. Utskottet anser att ett tätt nätverk av flygplatser är ytterst viktigt när det gäller logistisk tillgänglighet, näringslivets verksamhetsbetingelser samt konkurrenskraft och jämlikhet.

Kollektivtrafik. (10) Anslagen för kollektivtrafiken har inte utvecklats under de senaste tre åren. Enligt utskottets uppgifter påverkas anslagen också av ändringarna i beskattningen.

Trafikbeskattningen

(11) Beskattningen av trafiken är inne i ett brytningsskede och det har ansetts nödvändigt att se över beskattningen och prissättningen av trafiken i sin helhet, inklusive drivkraftsskatten, för att styra utvecklingen i den riktning som önskas i framtiden och för att trygga finansieringen av trafiksystemet. Regleringen bör stödja nya färdstätt och utsläppsminskningar samt minska andra olägenheter som trafiken medför för miljön, säkerheten och trafiksystemets funktion. Utskottet påskyndar genomförandet av reformen.

Nationell säkerhet och försörjningsberedskap

Logistiska korridorer. (12) Finlands beroende av sjötransporter har framhävts ytterligare i det nuvarande utrikes- och säkerhetspolitiska läget. Sakkunniga har betonat att det också måste finnas alternativa transportrutter, men endast en mycket liten del av transporterna inom utrikeshan-

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

deln kan löpa via dem. Således accentueras betydelsen av att se till att sjötransporterna kan fortsätta.

(13) I budgetpropositionen ingår inom ramen för tjänsterna inom trafik, transport och kommunikation 89 miljoner euro för att förbättra konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Anslaget anvisas genom återbetalningen av vissa besättningskostnader. Enligt utskottet är det här ytterst viktigt och nödvändigt med tanke på den finska sjöfartens konkurrenskraft, sjöpersonalens arbetsplatser och försörjningsberedskapen. Utskottet fäster också uppmärksamhet vid fartygsrutterna över Kvarken och tryggheten av sådan godstrafik till och från Åland som är kritisk med tanke på försörjningsberedskapen.

Dubbla användningsområden. (14) Utskottet noterar att dubbla användningsområden förutsätter att den grundläggande infrastrukturen är i gott skick och att det därför är viktigt att till exempel se till att spårnätet är i gott skick. Dubbla användningsområden förutsätter också gränsöverskridande projekt.

(15) Enligt utskottets uppgifter bör den europeiska transportinfrastrukturen i fortsättningen effektivare än tidigare främja dubbel användning av trafiknätet så att den övergripande säkerheten i unionen tas i beaktande. Utskottet betonar att finansieringen bör beakta de särskilda utmaningar som hänför sig till Finlands tillgänglighet och ställning som stat vid EU:s yttre gränser. Ytterligare satsningar på den militära rörligheten kan avsevärt stödja utvecklingen av transportinfrastrukturen. I utvecklingen bör hela trafiksystemet och också de gränsöverskridande tjänsternas roll beaktas. Detta stöder bättre än tidigare också de behov av beredskap som anknyter till trafiksystemet.

Cybersäkerhet. (16) Utskottet påpekar att cybersäkerheten är en viktig del av den övergripande säkerheten i Europeiska unionen och Finland. Cybersäkerhetens betydelse har framhävts ytterligare i den nuvarande säkerhetspolitiska miljön, eftersom cyberhotnivån har förändrats permanent. Med tanke på den övergripande säkerheten är det viktigt att Cybersäkerhetscentrets nationella samordningscentrum för cybersäkerheten, som finns i anslutning till Transport- och kommunikationsverket, får den finansiering som behövs.

(17) Transport- och kommunikationsverket betonade vid utskottets sakkunnigutfrågning att Cybersäkerhetscentrets verksamhet är budgetfinansierad. Besparingarna i Transport- och kommunikationsverkets verksamhet drabbar därmed också centrets verksamhet, vilket oundvikligen försämrar den nationella cybersäkerheten. Besparingarna kan enligt Transport- och kommunikationsverket inte riktas på annat sätt utan att verkets övriga lagstadgade säkerhetsrelaterade uppgifter avsevärt försämrats till exempel inom sjöfarten, flygtrafiken, tågtrafiken eller vägtrafiken. Utskottet anser att det är oroväckande att den nationella cybersäkerheten i fortsättningen försämrats.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 9.10.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Mats Löfström sv
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd
ersättare Teemu Kinnari saml
ersättare Jaana Strandman saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Centern påpekar som i tidigare budgetutlåtanden att målen i regeringsprogrammet är bra. Problemet är att regeringen inte följer sitt eget program.

Finansieringen av trafiklederna allt kortsiktigare och oklarare

Sakkunniga har konsekvent påpekat för utskottet att finansieringen av trafiklederna inte bara måste vara tillräcklig utan också stabil.

Genom regeringens beslut minskas dock utgiftsramen för trafikledsfinansieringen under innevarande valperiod, eftersom regeringen har skurit ner den långsiktiga finansieringen. Regeringen har redan tidigare och är även nu i färd med att ersätta den finansiering som saknas med ett investeringsprogram av engångsnatur. Investeringsprogrammet ingår i bilaga E till regeringsprogrammet och meningen är att upp till tre miljarder euro riktas till finansiering av trafikledspolitik. Det ger en helt missvisande bild av det verkliga läget för trafikledsfinansieringen.

Genom beslutet vid halvtidsöverläggningen i april 2025 ökade regeringen sitt investeringsprogram, som ursprungligen uppgick till fyra miljarder euro, med 500 miljoner euro. Av tilläggsbeloppet måste upp till 200 miljoner euro användas för att täcka de ökade kostnaderna för tidigare beslut. Det är ett bra exempel på hur projekten i anslutning till det engångsfinansierade investeringsprogrammet slukar pengar.

Ett annat stort orosmoment är att regeringen inom ramen för investeringsprogrammet har inlett projekt med stora fullmakter men med små anslag. Då uppstår frågan hur och när projekten ska betalas, i synnerhet som regeringen har ökat storleken på sitt investeringsprogram till 4,5 miljarder euro, av vilka cirka 3,5 miljarder hänför sig till trafikledsprojekt? Enligt regeringsprogrammet fås finansieringen genom försäljning av produktiv statlig egendom. Frågan är när och till vilket pris? Sanden i timglaset börjar så småningom rinna ut för den här regeringen. Vi känner till att regeringen är i färd med att sälja åtminstone Posti Group till investerare. Regeringen har också utökat sina befogenheter att sälja Finavia och VR. Vi anser att de statsägda bolagen inte bör säljas på grund av statens brist på pengar eller för att finansiera investeringsprogrammet.

Det kommer uppenbarligen också som en överraskning för regeringen att genomförandet av investeringsprogrammet ökar behovet av finansiering för bastrafikledshållningen. Situationen är redan nu svår, vilket syns i att det eftersatta underhållet ständigt ökar.

År 2026 är det sista budgetåret då regeringen får använda de tillägg som gjorts i investeringsprogrammet för att finansiera trafiklederna. Efter det minskar trafikledsfinansieringen drastiskt. I det utkast till den tolvåriga trafiksystemplanen som varit på remiss och som sträcker sig över kommande valperioder har det utlovats en kännbar höjning av trafikledsfinansieringen genast efter den gällande ramperioden 2026–2029. Det är ett tecken på att också regeringen har insett de allvarliga konsekvenserna av en kortsiktig trafikledspolitik. Man har ändå valt att låta nästa reger-

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

Avvikande mening 1

ing ta itu med problemet. Vi anser att detta är populistiskt och oansvarigt. Man ska inte ösa över nuvarande problem på kommande regeringar eller planera en långsiktig trafikledspolitik utifrån fromma förhoppningar.

Det eftersatta underhållet av trafiklederna ökar kraftigt

Nästa år föreslår regeringen att finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen minskar med cirka 200 miljoner euro jämfört med i år. Utöver ramfinansieringen (1,285 miljarder euro) får momentet ett tillägg på endast cirka 120 miljoner euro ur investeringsprogrammet. Slutsumman för basunderhållet av transportinfrastrukturen nästa år är 1,412 miljarder euro. Det svåraste året kommer att vara 2027, då ramfinansieringen på sin höjd är på ovan nämnda nivå om inga nya beslut fattas.

Enligt sakkunniga räcker nästa års finansiering endast till att belägga cirka 2 300 kilometer väg, vilket är klart under den nivå som behövs för att stoppa ökningen av det eftersatta underhållet (cirka 4 000 km/år). I fråga om bannätet räcker finansieringen inte till för att genomföra alla nödvändiga reparationer. Till exempel behöver de grundliga förbättringarna av banavsnitten Jyväskylä–Pieksämäki och Uleåborg–Laurila senareläggas.

Till skillnad från regeringens löften i regeringsprogrammet och uttalanden i offentligheten är det eftersatta underhållet av trafiklederna på väg att öka kraftigt. Det sammanlagda eftersatta underhållet stiger i slutet av 2026 till hela 4,5 miljarder euro. Ökningen beror i synnerhet på den stigande kostnadsnivån och på att lågtrafikerade trafikleder inte har hållits i skick. Regeringen anvisar heller ingen finansiering för detta. Situationen försvåras ytterligare 2027, då man är tillbaka på den låga nivå som är resultatet av regeringens nedskärningar.

Centern ber finansutskottet fästa särskild uppmärksamhet vid att det eftersatta underhållet kraftigt ökar, att det lågtrafikerade vägnätet som är viktigt för näringslivet inte har hållits i skick och att underhållet av grusvägar och vinterunderhållet av vägnätet är på en bristfällig nivå.

Projekten för utveckling av trafiklederna är förenade med en betydande risk för ökade kostnader

Vid halvtidsöverläggningen i april 2025 ökade regeringen sitt investeringsprogram med 500 miljoner euro. Med hjälp av tilläggsbeloppet startade regeringen fem nya utvecklingsprojekt. Samtidigt används 200 miljoner euro av tillägget för att täcka de ökade kostnaderna. Utöver att byggkostnaderna har stigit finns det också en risk för att ändringen av inlösningslagen höjer kostnaderna.

Vi välkomnar i och för sig att regeringen äntligen under politisk press har planerat in nya utvecklingsprojekt också utanför de livligast trafikerade delarna av landet. Trots det blir exempelvis hela östra Finland, som lider mest av det världspolitiska läget, utan nya projekt med undantag för några lokala projekt. Den kommande riksomfattande trafiksystemplanen utlovar ingen förbättring av situationen. Av de stora landskapen har Birkaland nästan helt hamnat utanför regeringens projekt. Regeringens trafikledspolitik kan med fog fortfarande anses vara mycket centraliserad.

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

Avvikande mening 1

Finansministeriet har tidigare slagit fast att projekt inom investeringsprogrammet kan föras in i budgeten först när den totala finansieringen av projekten är klar. I budgetpropositionerna har det dock stuckit i ögonen att projekten har inletts med stora fullmakter men med små anslag. Historien har lärt oss att en senareläggning av tidsplanerna för byggandet av projekten oundvikligen leder till en avsevärd ökning av de totala kostnaderna. Också sakkunniga har anmärkt om detta.

Fortfarande många oklarheter kring projektet med entimmetåget till Åbo

Snabbjärnvägen mellan Helsingfors och Åbo (Västbanan) skapar ett stort hål i kassan kanske för flera årtionden. Regeringens finanspolitiska ministerutskott har i december 2023 beslutat att kapitalisera projektbolaget med 400 miljoner euro och att fördela kostnaderna för det första byggprojektet så att delägarkommunerna betalar 51 procent och staten 49 procent medan återstoden av finansieringen ordnas med ett lån som projektbolaget tagit och för vilket staten i egenskap av delägare också bär ansvar.

Till skillnad från de preliminära bedömningarna fick projektet i juli 2024 inget byggbidrag från EU. Kommunerna har ansett att deras andel är för stor. De har fortfarande inte fattat några beslut om sitt deltagande i byggnadskostnaderna. Kommunerna har önskat att den statliga finansieringen används först innan kommunerna behöver bidra med finansiering.

Vi ber finansutskottet fästa uppmärksamhet vid att frågorna blir komplicerade och slutligen dyra om de blir hängande i luften. Nu är det också endast fråga om den första etappen av Västbanan, där ny järnväg byggs mellan Åbo och Salo samt mellan Lojo och Esbo. Regeringen främjar inte alls den andra fasen, som kopplar samman dessa två sträckor. Enligt tidigare uppskattningar är det den dyraste delen av projektet (kostnadsberäkning 1,9 miljarder euro), och den har väckt minst intresse bland delägarkommunerna.

Regeringens kommunikationspolitik främjar ojämlikhet

Regeringen ser till att kommunikationspolitiken blir allt mer ojämlik. Redan i början av valperioden lade regeringen ned det riksomfattande bredbandsprogrammet, skar ned finansieringen av det och strök understödsmomentet för det ur budgetpropositionen. Det är därmed omöjligt att föreslå anslagsfinansiering i fortsättningen. Samtidigt agerade regeringen i strid mot sitt eget regeringsprogram. Enligt regeringsprogrammet ska digitaliseringen av de offentliga tjänsterna främjas. Fungerande bredband som täcker hela landet är viktiga också för dem som behöver social- och hälsovårdstjänster. Enligt regeringsprogrammet håller också myndighetskommunikationen på att digitaliseras.

Beslutet om indragningen av stödet för bredband fattades före den utredning som utlovades i regeringsprogrammet och samtidigt som man började lägga ner 3G-nätet för att bereda rum för nyare generationers nät. Samtidigt upphävde regeringen antingen med avsikt eller omedvetet den föregående regeringens finansieringsbeslut om förbättrande av nättäckningen på tåg, dvs. i praktiken byggandet av en fungerande bredbandsinfrastruktur som skulle betjäna såväl tågpassagerare som invånarna i avlägsna områden.

Utlåtande KoUU 16/2025 rd Avvikande mening 1

Nu fungerar invånarnas mobiltelefoner inte längre och det är omöjligt att arbeta och ringa samtal med telefon på tågen. Regeringen har överfört ansvaret för förbättringen av nättäckningen på tågen till VR, trots att problemet gäller brister i bredbandsnätet och VR inte är den som har ansvaret för byggandet av nätanslutningarna.

I den traditionella postutdelningen strök Posti Abp från och med ingången av 2025 oadresserad reklam och andra massutskick, såsom utdelning av gratistidningar, från sitt tjänsteutbud. Dessutom minskar regeringen finansieringen av stödet till utdelning av dagstidningar med upp till hälften från och med 2026.

Just nu befinner sig också den oberoende Finska Notisbyrån i svårigheter när ägarna överger verksamheten. Kommunikationsministeriets lösning är att utarbeta en promemoria som tar fokus på de inhemska mediebolagens konkurrenskraft.

Centerns utskottsgrupp anser att regeringen genom sina beslut eller sin obeslutsamhet urholkar människors kommunikativa jämlikhet. Möjligheterna att använda och få tillgång till digitala och traditionella kommunikationstjänster försämrats på en och samma gång för alla personer som är bosatta inom samma områden. Detta understryker den centraliserande och mänskliga ojämlikheten i regeringspolitiken.

Högre statsunderstöd för enskilda vägar och cykelvägar

Enskilda vägar. Vi har cirka 385 000 kilometer enskilda vägar i vårt land. Av vägnätet i Finland är nästan 60 procent (cirka 385 000 km) enskilda vägar, av vilka knappt hälften är organiserade som väglag. Det finns cirka 12 000 broar på enskilda vägar och cirka 20 specialobjekt som understöds. Invid de enskilda vägarna finns det uppskattningsvis cirka 30 000 företag, 40 000 lantbruksföretag, 250 000 egnahemshus och 190 000 fritidshus samt ett stort antal skogslägenheter.

Understöden till enskilda vägar har årligen minskats under innevarande valperiod. Nästa år är anslaget bara 5,5 miljoner euro, varav ungefär hälften används för att upprätthålla färjetrafiken. För jämförelsens skull kan nämnas att understöden till enskilda vägar under förra valperioden som lägst var 23 miljoner euro.

Vi betonar att behovet av satsningar på enskilda vägar har inte försvunnit. Däremot håller regeringen målmedvetet på att försvaga den infrastruktur som är kritisk med tanke på försörjningsberedskapen och låta väglagens delägare bekosta statsmaktens centrala skyldighet att stärka och underhålla enskilda vägar som är viktiga för försörjningsberedskapen och funktionssäkerheten i hela Finland.

Gång-, cykel- och mopedleder. Kommunerna har beviljats statsunderstöd för infrastrukturprojekt som främjar gång och cykling och andra projekt som främjar förhållandena för gång och cykling. Kommunerna har aktivt använt stödet, eftersom det förbättrar trafiksäkerheten.

Statsandelen för byggande av cykelvägar som är viktiga för trafiksäkerheten har nästan halverats under innevarande valperiod. Ett annat problem har varit att stöd har kunnat beviljas endast för

Utlåtande KoUU 16/2025 rd
Avvikande mening 1

trafikleder som ägs av kommunen. I Finland finns det dock många landsbygdskommuner som ligger invid det statsägda vägnätet. Stöd har inte kunnat beviljas för sådana områden.

Centern anser att nästa års anslag för främjande av enskilda vägar samt gång och cykling bör höjas till exempel genom att man återtar den skrotningspremie för bilar som är på väg att införas, och för vilken regeringen har reserverat sammanlagt 20 miljoner euro i finansiering för 2026–2027. Vi anser att den föreslagna skrotningspremien för bilar är ett ineffektivt sätt att använda statens pengar, eftersom premien gynnar dem som också annars skulle byta till en ny bil.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 9.10.2025

Jouni Ovaska cent
Mauri Kontu cent

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

I budgetpropositionen för 2026 är regeringen inne på samma trafikpolitiska linje som tidigare, alltså skjuter den fram svåra beslut och låter kommande regeringar ta hand om dem. Vi uppmanar regeringen att återgå till en långsiktig och förutsägbar transportpolitik i enlighet med den tolvåriga riksomfattande trafiksystemplanen. Framför allt uppmanar vi regeringen att återgå till en hållbar finansiering.

Finansiering av utvecklingsprojekt och hållbar finansiering på längre sikt

Ramfinansieringen för utvecklingsprojekt minskas permanent med hälften i enlighet med regeringsprogrammet och regeringens beslut om ytterligare nedskärningar. Syftet är att minska underskottet i de offentliga finanserna. Halveringen av ramreserveringen för utvecklingsinvesteringar leder dock i praktiken till att det inte på längre sikt är möjligt att i rätt tid främja de effektivaste trafikprojekten utifrån kriterierna enligt trafiksystemplanen. Samtidigt ökar investeringsskulden i fråga om trafikledsnätet när många projekt som medborgarna och näringslivet väntar på senare läggs på obestämd tid.

Det är märkligt att regeringen inte själv måste dra ner på utvecklingsprojekten för att spara, trots att det har ansetts vara en nödvändig sparåtgärd för att förbättra statsfinanserna. Samtidigt som ramfinansieringen skärs ner startar regeringen utvecklingsprojekt med finansiering av engångsnatur som fås från statsägda bolag. Det är uppenbart att regeringens agerande är ohållbart på längre sikt. Vi uppmanar regeringen att äntligen återgå till ramfinansieringen. Det främjar också en långsiktig och förutsägbar trafikpolitik, vilket också eftersträvas med den riksomfattande trafiksystemplanen och den kunskapsbaserade projektbedömning som baserar sig på planens kriterier. Det kan dock anses positivt att de projekt som regeringen föreslår i budgetpropositionen till stor del ingår i Trafikledsverkets investeringsprogram för trafikledsnätet, som ger ett tjänstemannaperspektiv på de mest brådskande och verkningsfulla projekten.

Bastrafikledshållning och eftersatt underhåll

Regeringen har under hela perioden strävat efter att rikta finansieringen särskilt till basunderhåll av transportinfrastrukturen och framför allt till vägbeläggning. I praktiken har satsningarna på basstrafikledshållningen gjorts på bekostnad av utvecklingsinvesteringarna. Problemet är också att när finansieringen i första hand har använts för asfaltering har det eftersatta underhållet av bananätet nästan helt glömts bort. I fråga om vägnätet skulle det vara viktigt att utöver vägbeläggning också i större utsträckning fästa uppmärksamhet vid behovet av strukturella reparationer och till exempel broarnas skick.

Regeringens mål har varit att minska det eftersatta underhållet. Det är emellertid uppenbart att regeringen har misslyckats med sitt mål, eftersom den finansiering som anvisats för basstrafikledshållningen inte är tillräcklig för att åtgärda det eftersatta underhållet. Enligt Trafikledsverkets pre-

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

Avvikande mening 2

liminära bedömning ökar det eftersatta underhållet av trafikledsnätet till 4,3 miljarder euro före utgången av 2025 och överskrider 5 miljarder euro före ramperiodens slut.

Det är oroväckande att finansieringen av bastrafikledshållningen nästa år minskar med nästan tvåhundra miljoner euro i budgetpropositionen jämfört med den ordinarie budgeten för innevarande år. Detta trots att regeringens inte ens med nuvarande satsningar har lyckats stoppa ökningen av det eftersatta underhållet. Detta är ett betydande problem med tanke på det eftersatta underhållet, och det ser ut som om regeringens verktygslåda börjar vara tom också i fråga om finansieringen av bastrafikledshållningen.

Det är värt att notera att kostnaderna för trafikledshållningen verkar ha stannat på en hög nivå efter att Ryssland inledde sitt storskaliga anfallskrig mot Ukraina. Samtidigt har Trafikledsverket preciserat sättet att beräkna det eftersatta underhållet, vilket har lett till att den beräknade reparationskulden är ännu högre än tidigare. Vi betonar att det är nödvändigt att finna hållbara lösningar för att åtgärda den höjda kostnadsnivån och det eftersatta underhållet. Med nuvarande kostnadsnivå behöver det riktas miljarder i tilläggsfinansiering till bastrafikledshållningen under de kommande åren för att det eftersatta underhållet ska sluta öka.

Enskilda vägar och det sekundära vägnätet

Största delen av vägnätet i Finland består av enskilda vägar och det sekundära vägnätet. Dessa börjar vara i allt sämre skick, vilket drabbar såväl medborgarna som näringslivet. I budgetpropositionen minskar understöden till enskilda vägar åter med över en miljon euro. Samtidigt minskar statsunderstödet för enskilda vägar från ingången av nästa år, när den temporära höjning av ersättningsprocenterna som infördes genom förordning av statsrådet under förra valperioden upphör i slutet av året. Det är förståeligt att de begränsade resurserna framför allt riktas till huvudlederna, men vi vill påminna regeringen om att inte glömma bort det sekundära vägnätet och de enskilda vägarna. Det är viktigt också för försörjningsberedskapen att nätet av enskilda vägar och det sekundära vägnätet är fungerande och i gott skick.

Främjande av kollektivtrafiken och av gång och cykling

När det gäller transportservice bör det noteras att köpen av tjänster inom den offentliga persontrafiken redan länge har legat på samma nivå. Detsamma gäller exempelvis stöden för regional och lokal trafik och för den offentliga persontrafiken i stora städer och i medelstora stadsregioner. Regeringens satsningar på kollektivtrafiken bevarar på sin höjd den nuvarande nivån. De oförändrade stödbeloppen och inflationen leder till ett ökat finansieringstryck på kommunerna, städerna och närings-, trafik- och miljöcentralerna.

Regeringens nedskärningar gör det svårt att ordna kollektivtrafiken, även om kollektivtrafiken tvärtom borde utvecklas. Det är viktigt att utveckla kollektivtrafiken inte bara för att minska utsläppen från trafiken utan också för att stödja den ekonomiska tillväxten och den regionala utvecklingen. Samtidigt åldras befolkningen, tjänsterna koncentreras och alla färd sätt blir dyrare. Kollektivtrafiken kan erbjuda lösningar på alla dessa utmaningar. Pilotförsök med nya lösningar kan emellertid inte genomföras på grund av regeringens nedskärningar.

Utlåtande KoUU 16/2025 rd
Avvikande mening 2

Också finansieringen av sådana projekt för gång och cykling som genomförs i samarbete med kommunerna har i praktiken varit minimal under hela regeringsperioden, trots att ett mål i regeringsprogrammet är att förbättra dels förutsättningarna för gång och cykling, dels trafiksäkerheten. Det bör också noteras att främjandet av gång och cykling har omfattande effekter på folkhälsan, eftersom även en liten ökning av vardagsmotionen förebygger risken för att insjukna i folksjukdomar som är typiska för finländarna. Trots att nivån på dessa understöd stiger ens till tre miljoner euro jämfört med nuvarande nivå är det inte tillräckligt för att kompensera för det underskott som uppstår.

Tryggande av tillförlitliga och oberoende medier

Vi vill också fästa uppmärksamhet vid situationen för Finska Notisbyrån, vars framtid har väckt oro. I det nuvarande säkerhetspolitiska läget framhävs betydelsen av tillförlitliga och oberoende medier. De senaste uppgifterna om att Finska Notisbyråns största ägare Sanoma planerar avstå från användningen av notisbyråns tjänster väcker stor oro, eftersom det skulle äventyra hela byråns verksamhet. Finska Notisbyrån har en viktig roll särskilt för många region- och lokaltidningar. Om tjänsten upphör skulle det framför allt vara ett hårt slag mot hela den oberoende informationsförmedlingen. Vi uppmanar därför regeringen att utreda alla alternativ för att säkerställa verksamhetsförutsättningarna för denna viktiga informationskanal också i framtiden.

Övrigt

Vi noterar också att finansieringen av cybersäkerheten inte är tillräcklig för ett ändamålsenligt genomförande av cybersäkerhetsstrategin eller för en fortsatt, bredare utveckling av cybersäkerheten. Vi ser också med oro på hur förvaltningsområdets ämbetsverk, det vill säga Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket, ska kunna fungera med nuvarande finansiering.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 9.10.2025

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Johan Kvarnström sd
Pinja Perholehto sd

Utlåtande KoUU 16/2025 rd

Avvikande mening 3

Avvikande mening 3

Motivering

Hållbar trafik och minskade utsläpp

Hållbar trafik och minskade utsläpp från trafiken är en central del av Finlands klimatmål. Regeringens budgetproposition för 2026 beaktar dock inte i tillräcklig utsträckning dessa mål och stöder inte en övergripande grön omställning inom trafiken. Finansieringen för gång, cykling och kollektivtrafik är inte ens nära den nivå som är nödvändig.

I budgetpropositionen för 2026 anvisas kommunerna endast tre miljoner euro för främjande av gång och cykling. Det är enbart en tiondel av det årliga målet på 30 miljoner euro enligt planen Trafik 12. Nivån är inte tillräcklig för att upprätthålla eller utvidga trygga och attraktiva gång- och cykelleder. Den låga finansieringsnivån försämrar kommunernas möjligheter att genomföra redan planerade projekt och minskar samtidigt deras förmåga att svara på de ökande klimat- och hälsoutmaningarna.

Regeringen har också beslutat att skatteförmånen för tjänstecyklar slopas 2026. Förmånen har varit mycket populär och främjat övergången från bilåkning till aktiva och hållbara sätt att färdas. Det har inte gjorts några beräkningar av de ekonomiska grunderna för att dra in förmånen.

Situationen är lika oroväckande för kollektivtrafikens del. Statens och kommunernas finansiering av kollektivtrafiken minskar avsevärt i reella tal, eftersom inflationen försvagar köpkraften och det klimatbaserade anslaget har slopats. Regeringen har inte identifierat det ökande behovet av kollektivtrafik genom att öka finansieringen. Detta hotar att leda till att tjänster dras in och möjligheterna att förflytta sig försämrar särskilt för låginkomsttagare och i områden där kollektivtrafikförbindelserna redan i nuläget är dåliga. Det är också oroväckande att regeringen inte har föreslagit några åtgärder för att dämpa prisnivån på kollektivtrafiken. Ändringarna i mervärdesskatten och de stigande kostnaderna överförs till biljettpriserna och ökar transportfattigdomen.

De statliga stöden för inrikes flygtrafik fortsätter trots att det varken är hållbart ur ett klimatpolitiskt perspektiv eller kostnadseffektivt. Den regionala tillgängligheten bör i första hand tryggas genom att utveckla spårtrafiken och stärka finansieringen av den, inte genom att bevilja miljöskadliga stöd för flygtrafik.

För inkommande år reserverar regeringen dessutom cirka 100 miljoner euro för att sänka skatten på transportbränslen. Beslutet är både ohållbart och dåligt riktat. Det minskar inte den sociala och regionala ojämlikheten i fråga om trafiken, men bidrar däremot till att öka trafikutsläppen.

Långsiktig och förutsägbar trafikpolitik

För såväl persontrafiken som näringslivet och trafikmålen är det viktigt att trafikpolitiken är förutsägbar och konsekvent. Investeringsprogram av engångsnatur som finansieras genom försälj-

Utlåtande KoUU 16/2025 rd
Avvikande mening 3

ning av statens produktiva egendom är ett exempel på kortsiktig trafikpolitik som endast skjuter upp de trafikpolitiska utmaningarna till kommande regeringsperioder. När den totala finansieringen av bastrafikledshållningen ständigt varierar och slutligen krymper, ökar det eftersatta underhållet av trafiklederna och underhållet av trafiknätet försämras.

Enligt ett yttrande av VR Group ökar det eftersatta underhållet av spårnätet till 1,8 miljarder euro 2026, vilket försvagar tågtrafikens funktionssäkerhet och attraktionskraft. Det eftersatta underhållet ökar ytterligare när anslagen för bastrafikledshållningen minskas med 12 procent. När stödet för att utveckla kollektivtrafiken inte ökas finns det en risk för att passagerarna i allt högre grad väljer mindre hållbara trafikformer framför spårtrafik. Det förfallande spårnätet äventyrar också näringslivets konkurrenskraft.

Den inkonsekventa trafikpolitiken har också negativa konsekvenser för kollektivtrafikprojekten i de växande stadsregionerna och finansieringen av gång och cykling i anslutning till dem. Regeringen inser inte att de växande stadsregionerna har betydelse för att minska utsläppen och stöder dem därför inte tillräckligt. Det är lika viktigt med långsiktighet och förutsägbarhet när man vill utveckla gång, cykling och kollektivtrafik som när man genomför stora trafikledsinvesteringar.

Cybersäkerhet

I ett digitaliserat samhälle är det ytterst viktigt att satsa på cybersäkerhet för att trygga hela samhällets funktionsförmåga. Transport- och kommunikationsverket har konstaterat att dess budgetfinansierade verksamhetsutgifter minskar med 15 procent och att besparingarna också drabbar Cybersäkerhetscentrets verksamhet, vilket oundvikligen försvagar den nationella cybersäkerheten.

Sammantaget är finansieringen på en otillräcklig nivå, trots att regeringen i begränsad utsträckning föreslår tilläggsfinansiering för genomförandet av NIS2-direktivet och för några enskilda cyberprojekt. Uppgifterna och hoten i anslutning till cybersäkerheten ökar, men finansieringen minskar. Det innebär en allvarlig risk för vår digitala infrastruktur, trafikstyrningssystemen och samhällets funktionssäkerhet.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 9.10.2025

Timo Furuholm vänst
Atte Harjanne gröna