

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2026—2029

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna för 2026—2029 (SRR 2/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för eventuellt utlåtande till finansutskottet. Tidsfrist: 23.5.2025.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- budgetråd Panu Kukkonen, finansministeriet
- budgetråd Jyrki Tanskanen, kommunikationsministeriet
- trafikråd Maria Torttila, kommunikationsministeriet
- ekonomidirektör Sirpa Korhonen, Transport- och kommunikationsverket
- avdelningsdirektör Ari-Pekka Manninen, Trafikledsverket.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- kommunikationsministeriet
- Meteorologiska institutet
- VR-Group Ab
- Finlands näringsliv rf
- FiCom rf
- Linja-autoliitto rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands Hamnar rf
- Rederierna i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Under ramperioden 2026—2029 uppgår det årliga anslaget under kommunikationsministeriets huvudtitel till i genomsnitt 3,53 miljarder euro. Anslaget ligger något högre än i förra ram-

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

beslutet, och det beror på vad som beslutades i samband med halvtidsöversynen. De största ökningarna av enskilda poster gäller trafikledsprojekt (moment 31.10.77).

(2) Den ekonomiska utvecklingen har varit jämförelsevis svag inom Europeiska unionen, och utfrågade sakkunniga har ansett det vara en ännu mer akut fråga för Finland att få fart på tillväxten.

(3) Utgångspunkterna för planen för de offentliga finanserna är mycket svåra i Finland. Läget inom de offentliga finanserna är svagt, statsskulden fortsätter att öka, den ekonomiska tillväxten är blygsam och de ekonomiska utsikterna är förenade med betydande osäkerhetsfaktorer på grund av hotet om ett globalt handelskrig och konsekvenserna av Rysslands anfallskrig. Utskottet inser att stor återhållsamhet måste iakttas i fråga om utgifterna inom statsfinanserna och att omfattande anpassningsåtgärder måste vidtas för att skuldkvoten i de offentliga finanserna ska kunna vändas nedåt.

(4) Utfrågade sakkunniga har ansett att det med tanke på de kommande årens trafikinvesteringar är mycket viktigt att regeringen i enlighet med regeringsprogrammet genomför ett tidsbegränsat investeringsprogram där största delen av programmets satsningar riktas till kommunikationsministeriets förvaltningsområde för olika trafikledsprojekt, utveckling av trafikledsnätet och avveckling av det eftersatta underhållet.

Basunderhåll av transportinfrastrukturen

(5) I fråga om trafik- och kommunikationsnäten är den årliga anslagsnivån för basunderhållet av transportinfrastrukturen (moment 31.10.20), med undantag av 2026, liksom enligt de föregående ramarna något under 1,3 miljarder euro. Regeringen ökar finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen med 118 miljoner euro 2026, vilket verkligen behövs för att minska det eftersatta underhållet av vägar och banor. Enligt sakkunnigytrandena skulle minst motsvarande höjning behövas också i anslaget för basunderhåll av transportinfrastrukturen 2027 och 2028.

Det sekundära vägnätet och enskilda vägar

(6) Utskottet påpekar att också det sekundära vägnätet och dess skick är av stor betydelse för persontrafiken och industrilogistiken. Utskottet uttrycker därför oro över vilket skick det sekundära vägnätet och de enskilda vägarna befinner sig i.

Eftersatt underhåll

(7) Det är av yttersta vikt att det anvisas tillräcklig finansiering för basunderhållet av transportinfrastrukturen för att trafiklederna ska fungera, trafikledsnäten kunna hållas i skick och det eftersatta underhållet kunna hållas under kontroll. Trafikledsverket bedömer att det nuvarande eftersatta underhållet på 4,2 miljarder euro med en årlig finansieringsnivå på 1,285 miljarder euro kommer att öka till över 5 miljarder euro före utgången av ramperioden. Rambeslutets tilläggsanslag på 118 miljoner euro för att åtgärda det eftersatta underhållet uppskattats minska ökningen av underhållet med omkring 60 miljoner euro.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

(8) De största utmaningarna inom spårtrafiken är skulden för eftersatt underhåll av bannätet. Den skulden har stigit till cirka 1,7 miljarder euro och försämrar bannätets servicenivå och funktion samt på längre sikt också försörjningsberedskapen. Enligt erhållen utredning kan komma det eftersatta underhållet tyvärr inte att börja minska genom investeringsprogrammet eller besluten i samband med halvtidsöversynen.

Investeringar för utveckling av trafikledsnätet

(9) Under momentet för utveckling av trafikledsnätet (31.10.77) görs en tidigareläggning på sammanlagt 90 miljoner euro från 2026—2027 till 2025 i fråga om MBT-projekt som finansieras genom regeringens investeringsprogram. Under samma momentet görs också en tidigareläggning på sammanlagt 100 miljoner euro från 2026—2027 till 2025 i fråga om finansieringen av redan pågående så kallade vanliga trafikledsprojekt. Av anslagen under det momentet görs dessutom en överföring på sammanlagt 90 miljoner euro från ospecificerade projektreserven för 2026—2027 till utvidgningen av regeringens investeringsprogram.

Investeringsprogrammet

(10) Regeringen har enligt ett pressmeddelande om halvtidsöversynen beslutat utvidga investeringsprogrammet enligt investeringsprogrammet. Det uppgår nu till cirka 4 miljarder euro och ska ökas med sammanlagt 300 miljoner euro. Av utvidgningen finansieras 100 miljoner euro med statens kapitalinkomster, och det beloppet används för att täcka de höjda kostnadskalkylerna för tidigare beslutade projekt. Återstående 200 miljoner euro kommer att finansieras inom ramen.

Tolvårig trafiksystemplan

(11) Den riksomfattande tolvåriga trafiksystemplanen för 2026—2037 håller på att uppdateras. Enligt ett utkast som varit på remiss eftersträvas en årlig höjning på 450 miljoner euro av finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen efter ramperioden. Det utgör ett svar på de stigande kostnaderna för underhåll och isbrytning. Samtidigt avvecklas det eftersatta underhållet och görs smärre regionala investeringar för att förbättra trafikleder.

(12) Utskottet anser det vara viktigt att den regionala jämlikheten säkerställs när trafiksystemplanen uppdateras. Utskottet betonar hur viktig en fungerande och hållbar transportinfrastruktur är i synnerhet för utvecklingen av östra Finland.

Järnvägsnätet

(13) Med tanke på trafikinvesteringarna är regeringens tidsbundna investeringsprogram mycket betydande. Tillräckliga investeringar i basunderhållet av transportinfrastrukturen och nya trafikledsprojekt är, när de allokeras på rätt sätt, en grundläggande förutsättning för att all spårtrafik ska öka och konkurrensen främjas. Utfrågade sakkunniga välkomnat investeringarna i ökad hastighet och kapacitet på Savolaxbanan 2026—2029.

(14) Enligt sakkunniga är det viktigaste projektet för att utveckla bannätet att förbättra trafikkapaciteten och servicenivån på huvudbanan, dvs. banavsnittet Helsingfors—Uleåborg. Det kom-

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

mer att öka persontågstrafikens och de industriella järnvägstransporternas konkurrenskraft och effektivitet i hela landet. En förbättring av huvudbanan stärker dessutom försörjningsberedskapen.

(15) Finansramarna är stränga och därför har det ansetts viktigt att komma överens om finansieringen för de mest omfattande projekten som sträcker sig över valperioderna. Exempelvis Flygbanan har ansetts vara ett sådant projekt. Banan skulle medge ökad tågtrafik och göra landsorten mer nåbar.

Rail Nordica. (16) Regeringen föreslår 20 miljoner euro i planen för de offentliga finanserna för 2026—2029 för ett projekt för att börja planera en utvidgning av europeisk spårvidd från Sverige till Finland. Förordningen om det transeuropeiska transportnätet TEN-T innehåller krav på att medlemsstaterna ska utreda, planera och främja europeisk spårvidd. Detta gäller särskilt de EU-länder där den nuvarande spårvidden avviker från den europeiska.

(17) Finlands spårvidd är 90 millimeter bredare än i övriga Europa. Att utvidga den europeiska spårvidden från Sverige till Finland säkerställer effektiva järnvägstransporter mellan de nordiska länderna och kopplar Finland allt intensivare till väst.

(18) I projektets första fas planeras en förbindelse från gränsövergångsstället Haparanda-Torneå till Kemi. Projektplaneringen inleds 2025. Enligt en preliminär uppskattning uppgår byggkostnaderna för Rail Nordica uppifrån norra Finland till Uleåborg totalt till mer än 1,5 miljarder euro.

Regionala flyg

(19) Enligt protokollsanteckningarna från halvtidsöversynen garanterar regeringen att de regionala flygen fortsätter som upphandlad trafik till Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Kemi-Torneå, Karleby-Jakobstad, Nyslott och Björneborg till början av 2028. Dessutom har Ålands landskapsregering föreslagit att servicenivån för den nuvarande marknadsbaserade flygtrafiken bör höjas i form av upphandlad trafik mellan Mariehamn och Helsingfors genom upphandling av ytterligare flygförbindelser till Helsingfors. Utskottet vill uppmärksamma dessa flygförbindelser, i synnerhet eftersom det i rambeslutet för 2026—2029 ännu inte har anvisas några medel för det som nämns i protokollsanteckningarna.

Sjöfart

(20) I protokollsanteckningarna nämns också att man i enlighet med regeringsprogrammet i stödform eller som investeringsstöd kompenserar fartygstrafiken i Kvarken för utgifterna för utsläppshandel. Enligt uppgift ska en lösning på frågan finnas före årsskiftet 2025.

Kollektivtrafik samt gång och cykel

(21) Under behandlingen av ärendet lyftes också behovet av att upprätthålla tillräcklig finansiering för gång, cykel och kollektivtrafik fram.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Förvaltning

(22) Ett beslut i samband med halvtidsöversynen var en ytterligare permanent besparing inom förvaltningen på 130 miljoner euro från och med 2026. Det har ännu inte beslutats hur de ytterligare besparingar som regeringen fattade beslut om vid halvtidsöversynen ska fördelas, och deras inverkan på Transport- och kommunikationsverkets och Trafikledsverkets verksamhet är än så länge oklar. De nedskärningar som gäller omkostnaderna kommer att inskränka myndigheternas förutsättningar att sköta nuvarande uppgifter och att ta emot nya uppgifter. De innebär att myndigheterna måste dra in mycket på sin budgetfinansierade verksamhet. Varje myndighet måste avgöra hur uppgifterna ska sköts, vilka uppgifter myndigheten kan avstå från och vilka uppgifter som kan skötas mer lättare hand än tidigare.

(23) I ramarna för de offentliga finanserna 2026—2029 minskas Transport- och kommunikationsverkets omkostnader årligen med omkring 14 miljoner euro som en produktivitetsfrämjande åtgärd. Det är 14 procent av verkets totala budgetfinansierade omkostnader. När omkostnadsramarna krymper blir det en stor utmaning för verket om det ska börja sköta nya uppgifter. Det har redan påförts vissa nya uppgifter och förutspås få ännu fler till följd av både nationell och internationell reglering.

(24) Utskottet uttrycker sin oro över hur väl myndigheternas resurser ska räcka och anser det vara viktigt att ge akt på hur anslagen och personalresurserna räcker till, särskilt med tanke på kritiska funktioner.

Cybersäkerhet

(25) Transport- och kommunikationsverket har ett stort ansvarsområde, och det kan ske snabba omvärldsförändringar både när det gäller transportförbindelser och kommunikationsförbindelser och när det gäller villkoren för transporter och kommunikation. Verket svarar för sin del inom sektorn för transport och kommunikation för samhällets beredskap och funktionsförmåga. Därför är det viktigt att se till att det finns tillräckliga resurser för de kritiska uppgifterna, bland annat uppgifter som följer av NIS 2-direktivet. Verket har i samband med sakkunnighörandet understrukit att Cybersäkerhetscentrets verksamhet är budgetfinansierad. Besparingarna gäller således också dess verksamhet, vilket oundvikligen försämrar den nationella cybersäkerheten. I det rådande geopolitiska läget anser utskottet att en försvagad nationell cybersäkerhet är ytterst oroväckande.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet anför

att finansutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Helsingfors 16.5.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Vesa Kallio cent
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 1

Avvikande mening 1

Motivering

Regeringens trafikpolitik bygger fortsatt på ett investeringsprogram av engångsnatur vars finansiering är beroende av intäktsföring av statlig egendom. Finansieringen kan inte anses vara hållbar, varken när det gäller att åtgärda det eftersatta underhållet eller när det gäller att göra trafikledsinvesteringar. Att regeringens linje är ohållbar accentueras av de ramnedskärningar som regeringen beslutat om i fråga om nya investeringar under nästa regeringsperiod. Regeringen kan inte berömmas för att sköta finanserna väl när den kringskar nästa regeringen väl medveten om det investeringstryck dess egna beslut orsakar under nästa valperiod i kombination med den höga kostnadsnivån, statens minskade inkomster och betydande behov av satsningar bland annat på försvaret. Regeringen Orpos trafikpolitik går ut på att skjuta upp problemen på framtiden.

Det eftersatta underhållet ökar allt snabbare

Enligt redogörelsen minskar den tilläggsfinansiering av basunderhållet av transportinfrastrukturen som är avsedd att åtgärda det eftersatta underhållet nästa år. Jämfört med i år är minskningen omkring 80 miljoner euro när finansieringen av engångsnatur i regeringens investeringsprogram minskar. Jämfört med regeringens rekordår 2024 återstår mindre än hälften av tilläggsfinansieringen. Det sammanlagda eftersatta underhållet av trafiklederna har fortsatt att öka trots tilläggsfinansieringen under hela regeringsperioden och nu tilltar ökningen när finansieringen avtar.

När man bedömer den nuvarande regeringens beloppsmässigt stora satsningar måste man beakta att jordbyggnadskostnadsindexet stigit med cirka 30 procent 2020—2024 och stabiliserats på en hög nivå. Den stigande kostnadsnivån har i praktiken minskat köpkraften med flera hundra miljoner euro. Regeringen har under denna period använt pengarna för eftersatt underhåll till att reparera vägbeläggning. På det området har kostnaderna stigit ännu kraftigare och det har blivit dyrare än tidigare att uppnå resultat.

Ett förslag till uppdatering av den riksomfattande trafiksystemplanen har tagits fram som tjänsteuppdrag och har varit på remiss. Förslaget utgår från att det är nästa regering som ökar finansieringen av basunderhållet av transportinfrastrukturen i slutet av ramperioden.

Allt större finansieringsbubbla för regeringens investeringsprogram

I redogörelsen om planen för de offentliga finanserna ökar regeringen engångsfinansieringen av investeringsprogrammet för trafikprojekt med 300 miljoner euro, och av detta belopp är 100 miljoner euro nya pengar som finansieras med statens kapitalinkomster och 200 miljoner euro befintlig finansiering av bland annat basunderhållet av transportinfrastrukturen som döps om till en tillväxtåtgärd i regeringens investeringsprogram. Det är beskrivande för regeringens investeringsprogram att det inte finns några uppgifter om det slutliga finansieringssättet med statens kapitalinkomster, men att man redan nu förbereder sig på ytterligare finansiering av projektens överskridna kostnader.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 1

Totalt är det redan fråga om en helhet på mer än 4 miljarder euro som redan budgeterats. Det råder till största delen enighet om att projekten behövs, men samtidigt kan de i dagsläget inte bedömas med avseende på finansieringskälla. Detta är problematiskt också med tanke på riksdagens budgetmakt. Den utdragna lågkonjunkturen eller ett eventuellt handelskrig hjälper inte om man vill använda statlig egendom för att finna finansiering. Det återstår att se om staten exempelvis blir tvungen att sälja tillgångar som ger avkastning till ett dåligt pris för att förhindra ytterligare skuldsättning. I så fall hamnar tillväxtinvesteringarna i nytt ljus.

Investeringsprogrammets tillväxteffekter hämmas också av att projekten inleds så långsamt. Många startade projekt i årets budget tilldelades endast nominell finansiering i år och inleds i praktiken först nästa år. Regeringen meddelade vid sin halvtidsöverläggning att den tidigare lägger finansieringen av redan beslutade projekt med 190 miljoner euro från 2026 och 2027 till i år. Det finns ännu inga förslag om hur detta belopp ska fördelas. Ett uppskjutet finansieringsbeslut kommer åtminstone inte att snabba upp projektgenomförandet. I ramarna återstår det obundet anslag på 2 miljoner euro för nya projekt 2026—2027 enligt en redogörelse som utskottet fått av Trafikledsverket.

Myndigheternas resurser

Ramförhandlingarna utmynnade i ett beslut om ytterligare besparingar på 130 miljoner genom effektivisering av den offentliga sektorn. Av myndigheterna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområdet återkommer i synnerhet frågan om hur väl Transport- och kommunikationsverkets resurser räcker till, och dessutom tar också remissinstanser upp frågan under remissbehandlingen av lagstiftning. I synnerhet säkerhetsverksamheten och Cybersäkerhetscentret finansieras huvudsakligen med budgetmedel och en 14-procentig effektiviseringsnedskärning av anslagen medför problem om verksamheten ska vara av hög kvalitet.

Myndigheten har redan i flera år fått all fler tillsynsuppgifter bland annat till följd av EU-lagstiftning, men samma oförändrade anslag har också använts för helt nya uppgifter. Budgeteringen har lett till effektiviseringsarbete utan separata regeringsbeslut. Med beaktande av Transport- och kommunikationsverkets roll som övervakande säkerhetsmyndighet inom transport och kommunikation bör tillräckliga resurser för att säkerställa dessa kritiska funktioner reserveras oberoende av effektiviseringsprogrammet.

De regionala flygens framtid måste garanteras fram till 2028 i enlighet med vad som beslutades i samband med halvtidsöverläggningarna.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd
Avvikande mening 1

Helsingfors 16.5.2025

Marko Asell sd
Anna-Kristiina Mikkonen sd
Pinja Perholehto sd

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 2

Avvikande mening 2

Motivering

I denna avvikande mening stöder vi oss på vad utfrågade sakkunniga framfört och koncentrerar oss på att analysera den aktuella redogörelsen, även om det största problemet med trafikledspolitiken just nu är avsaknaden av en framtidsvision. Med andra ord en hurdan trafikledspolitik bör Finland bedriva till följd av de geopolitiska förändringarna och de spändare stormaktsrelationerna för att landet inte ska bli en avkrok i utkanten av Europa.

Regeringen har i sitt program skrivit in ett löfte om att föra en bättre trafikledspolitik än sina föregångare. Centerns utskottsgrupp anser att regeringens trafikledspolitik med fog kan beskrivas som oklar och oansvarig. De fina målformuleringar i regeringsprogrammet och regeringens långsiktiga finansieringsbeslut motsvarar inte varandra.

Finansieringen av trafiklederna kommer att sjunka såväl under de två sista åren av denna valperiod som under ramperioden 2026—2029 trots att kostnadsnivån beräknas stiga. Samtidigt de projektens andel av den finansieringen blivit oroväckande stor som ligger utanför ramarna och som finansieras med försäljningsintäkter från statens produktiva egendom. Vid den senaste ramförhandlingarna beslutade regeringen att öka andelen ytterligare.

I strid med sina egna löften driver regeringen en trafikledspolitik som utarmar största delen av Finland. Regeringen håller på att skapa en fullständigt felaktig verksamhets- och finansieringskultur för statens trafikledspolitik. Detta kommer att bli svårt att korrigera under de kommande regeringsperioderna, eftersom regeringen särskilt i fråga om utvecklingsprojekt håller på att krympa ramfinansieringen till det minimala. Ur samhällsekonomisk synvinkel är det inte klokt att varje valperiod sälja statlig egendom i den utsträckning som regeringen nu gör.

Vi stöder oss på utfrågade sakkunniga och lyfter fram de centrala problemområdena inom kommunikationsutskottets ansvarsområde i planen för de offentliga finanserna 2026—2029. Vi anser att det finns all anledning att kräva att regeringen agerar i enlighet med vad som står i regeringsprogrammet.

Vi ber riksdagens finansutskott att i sitt kommande betänkande ta ställning i synnerhet till följande frågor:

- regeringen har skurit ner den långsiktiga trafikledsfinansieringen och kompenserat den med kortvarig engångsfinansiering och i den riksomfattande trafiksystemplanen (LJS12) antagit att nästa regering höjer ramfinansieringen efter ramperioden 2026—2029
- trafikledsfinansieringen varierar från år till år och det eftersatta underhållet ökar märkbart
- trafikledspolitiken bedrivs med hjälp av ett investeringsprogram på mer än 4,5 miljarder euro som finansieras med intäkter av försäljning av statlig egendom; av investeringsprogrammet gäller till och med mer än 3 miljarder euro trafikleder
- ett hårdant tryck på ytterligare utgifter medför de nya trafiklederna enligt investeringsprogrammet för en tillräcklig finansiering av basunderhållet av transportinfrastrukturen
- ramvillkor för finansieringen av Västbanan och hur de eventuellt kan komma att förändras

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 2

- försummelse att utveckla tvärtrafikförbindelser
- löftet om att de regionala flygen ska fortsätta som köpta trafiktjänster utan att regeringen anvisat finansiering för detta
- hur avskaffandet av bredbandsprogrammet/icke fungerande bredbandsförbindelser påverkar jämlikheten och den ekonomiska tillväxten i Finland
- effekterna av det s.k. produktivitetsprogrammet på kapaciteten hos myndigheterna under kommunikationsministeriet (särskilt Transport- och kommunikationsverket) samtidigt som de har ålagts tilläggsuppgifter när det geopolitiska läget försvåras.

Regeringen har förstört det långsiktiga planerings- och finansieringssystemet för trafiklederna

Under den gångna valperioden har regeringens trafikledspolitik genomgående varit mycket problematisk. Det var redan i sitt program som regeringen lät bli att beakta den parlamentariskt godkända 12-åriga trafiksystemplanen, där målen och prioriteringarna för en långsiktig trafikledspolitiken med tillhörande finansieringsbehov fastställs. Samtidigt gick botten ur den finansiering som behövs för att genomföra en långsiktig trafikledsstrategi när trafikledsutgifter som påverkar ramen skars ner först i regeringsprogrammet och senare i ram- och budgetförhandlingarna.

Uppdateringen av trafiksystemplanen håller på att gå samma öde till mötes i höst och är redan nu grovt försenad. Det utkast som nyligen var på remiss håller på att uppdateras i enlighet med regeringens rambeslut från april men inte som ett genuint parlamentariskt arbetsgruppsarbete.

Sammanfattningsvis vill vi konstatera att regeringen inte ens strävar efter en långsiktig trafikledspolitik, utan håller i bästa fall bara på med trafikledspolitik vid valperiodens hälft. Fokus ligger på att genom mycket exceptionella finansieringsmetoder dra igång så många investerings- och utvecklingsprojekt som möjligt för att skapa en bild av att det eftersatta underhållet börjar minska och på att styra extra engångsfinansiering till vägbelägningsprogram och samtidigt glömma att basunderhållet av transportinfrastrukturen inbegriper mycket mer än att sprida ny asfalt.

En osammanhängande och icke typisk trafikledsfinansiering skapar osäkerhet och orsakar extra kostnader

Utfrågade sakkunniga har i utskottet kraftigt fört fram en förutsägbar och jämn finansieringsnivå bör eftersträvas inom basunderhållet av transportinfrastrukturen och utvecklingen av trafikledsnätet. Det skulle bidra till en långsiktig planering av trafikledsunderhållet, genomförandet av konkurrensupphandling och entreprenad samt en fungerande infrastrukturmarknad. Historiskt sett vet vi att kostnadsökningen kumuleras och blir alltför stor om alltför många projekt startas, samtidigt som byggandet drabbas av förseningar och betydande behov av tilläggsfinansiering.

Med stöd av sakkunnigyttrandena vill vi lyfta fram det problematiska med en osammanhängande trafikledsfinansiering och riskerna med en trafikledsfinansiering som inte är typisk, när långsiktig trafikledsfinansiering skärs ned och ersätts med ett investeringsprogram där finansieringen är av engångsnatur och kräver att statens produktiva egendom säljs med upp till flera miljarder euro. Vi anser också att en ansvarsfull regeringspolitik kräver långsiktighet där man inte rakt av skjuter över sådana utmaningar som man redan nu är medveten om på nästa regering eller till och med förvärrar dem genom egna åtgärder, vilket nu håller på att hända.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 2

Basunderhåll av transportinfrastrukturen Det årliga anslaget för basunderhållet av transportinfrastrukturen har varierat avsevärt finansåren 2024 och 2025. Och samma sak fortsätter också under den nu aktuella ramperioden 2026—2029. Så sent som 2024 var anslaget för basunderhållet av transportinfrastrukturen 1,566 miljarder euro, och det räckte för att i det närmaste stoppa det så kallade eftersatta underhållet av trafikleder som är i dåligt skick. År 2025 höjdes anslaget till 1,605 miljarder euro, men efter det verkar ett veritabelt ras inträffa mot slutet av ramperioden när de tre sista finansåren börjar. Åren 2027—2029 uppgår finansieringen av basunderhållet till endast 1,286 miljarder euro.

Enligt utfrågade sakkunniga kommer det sammanlagda eftersatta underhållet av trafiklederna att stiga från nuvarande 4,2 till till och med över 5 miljarder euro, om den årliga finansieringsnivå som regeringen föreslår gäller. Detta står i strid med regeringens egen målsättning i regeringsprogrammet, för att inte tala om vilken signal det ger utåt.

Utöver vad som framgick under sakkunnigutfrågningen vill vi också poängtera att det eftersatta underhållet inte täcker brister i servicenivån (investeringsskuld), såsom breddning av vägar, uträtning av backar och kurvor, byggande av ytterligare körfiler och tilläggsspår eller förbättring av anslutningar, och inte heller kostnaderna för fullgörande av nya lagstadgade skyldigheter. Därför finns det en risk att regeringens linje, dvs. att bara starta så många vägbelägningsprogram som möjligt med pengarna för eftersatt underhåll, leder till vi förlorar kontrollen över det eftersatta underhållet.

Investerings- och utvecklingsfinansiering. I bästa fall stöder projekten för utveckling av trafiknätet både medborgarnas vardag och näringslivets verksamhetsbetingelser, och de är ofta en av de grundläggande villkoren för stora investeringsprojekt inom näringslivet.

Anslagsnivån för investeringar i utveckling av trafikledsnätet föreslås under ramperioden 2026—2029 uppgå till sammanlagt cirka 421—574 miljoner euro per år. Anslagen under momentet för utveckling av trafikledsnätet uppgår för sin del årligen till 346—518 miljoner euro. Ramanslagen omfattar också livscykelprojekt i underhållsskedet (54—100 miljoner euro).

Den ospecificerade projektreserveringen för 2026 uppgår till den jämna summan noll euro, eftersom hela finansieringen är bunden till projekt som regeringen redan har beslutat om. I fråga om ramperiodsåren 2027—2029 uppgår projektreserveringarna till endast 2, 43,8 respektive 53,2 miljoner euro. Trots detta ökade regeringen vid de senaste ramförhandlingarna de trafikledsutgifter som påverkar ramen.

Investeringsprogram. Regeringen skrev i sitt program in ett investeringsprogram på sammanlagt fyra miljarder euro. Vid de senaste ramförhandlingarna ökades det till 4,5 miljarder euro. Av detta finansieras 4,2 miljarder euro huvudsakligen genom försäljningsintäkter av statlig egendom och endast omkring 0,3 miljarder euro inom ramen. Största delen av investeringsprogrammets satsningar, mer än 3 miljarder euro, riktas till kommunikationsministeriets förvaltningsområde för olika trafikledsprojekt, utveckling av trafikledsnätet och avveckling av det eftersatta underhållet.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 2

Hittills har regeringen beviljat fullmakter för investerings- och utvecklingsbeslut som gäller nya trafikleder, men den egentliga byggfinansieringen saknas ännu. Det bör också noteras att anslagen för upprustning av Savolaxbanan och i synnerhet finansieringen för förbättring av Karelenbanan har skurits ned jämfört med vad som utlovades i regeringsprogrammet. Med andra ord har regeringen omfördelat finansieringen till andra projekt utanför investeringsprogrammet, och de har heller inte i övrigt gällt bland annat landskapet Södra Savolax och Kajanaland. Det är då helt onödigt att regeringen talar om utveckling av trafiklederna i hela landet.

Under utfrågningen i utskottet framgick det att regeringen har förbundit sig att helt finansiera alla nya investeringsprojekt som den beslutat om. Detta innebär att regeringen före utgången av sin mandatperiod måste sälja produktiv statlig egendom för 4,2 miljarder euro eller finansiera projekten med tilläggsskuld, om det inte är klokt att sälja statlig egendom i det rådande marknadsläget. Ett tredje alternativ är att regeringen återtar de projekt som den inte kan få finansiering för.

Centerns utskottsgrupp understryker att regeringen fullt ut måste bära sitt ansvar för finansieringen av det investeringsprogram som den skrivit in i regeringsprogrammet och senare beslutat om projektvis. Ansvaret för finansieringen får inte överföras på nästa regering i fråga om ett enda projekt.

Finansieringen av Västbanan är en tickande kostnads- och skuldbomb

Regeringens finanspolitiska ministerutskott fattade i december 2023 beslut om villkoren för statens deltagande i finansieringen av Västbanan (tidigare entimmeståget till Åbo). Projektet har skrivits in i regeringens investeringsprogram.

Enligt ett beslut från december 2023 skulle statens finansieringsandel för den första etappen av byggandet av Västbanans (totalkostnadskalkyl 1,3 miljarder euro) vara 51 procent, det vill säga 400 miljoner euro. De sex delägarkommunerna i projektbolaget skulle stå för 49 procent. I pengar skulle kommunerna satsa lika mycket som staten. Dessutom skulle projektbolaget skaffa extern finansiering till ett belopp av 500 miljoner euro.

Kommunerna har ansett att deras andel är för stor. De har ännu inte fattat beslut om sitt deltagande eller om villkoren för sin finansiering. Bolaget Västbanan har uttryckt sin beredskap att påbörja byggandet vid ingången av 2027.

Inom regeringen har det uttryckts motstridiga uppgifter om projektet. Enligt kommunikationsminister Lulu Ranne (saf) skulle förhandlingarna mellan kommunerna ha avbrutits i mars 2025. Statsminister Orpo (saml), som tagit projektet under sitt särskilda beskydd, har däremot sagt att förhandlingarna har framskridit. Vid ramförhandlingarna i april 2025 behandlade regeringen uppenbarligen inte alls Västbanan, eftersom den saknas i den redogörelse om planen för de offentliga finanserna som lämnats till riksdagen.

Enligt medieuppgifter (HS 3.5.2025) har kommunerna föreslagit ett avtal som väsentligt avviker från det beslut som regeringens finanspolitiska ministerutskott fattade i december 2023. Kommunerna ska ha föreslagit att staten ensam skulle stå för byggkostnaderna under de första projektåren. Dessutom skulle staten enligt kommunernas modell förbinda sig att ordna den externa finan-

Utlåtande KoUU 6/2025 rd

Avvikande mening 2

sieringen på 500 miljoner euro innan avtalet mellan staten och kommunerna undertecknas. Kommunerna ska också ha krävt att om staten senare drar sig ur projektet, ska staten ersätta kommunerna, det vill säga återbetala deras andelar.

Vi påminner om att om statens finansiering används före kommunernas, kommer medel som planerats för andra trafikprojekt nästa år i huvudsak att gå till bygget av Västbanan. Många andra projekt i Finland skulle då inte kunna genomföras.

Det uppstår också frågetecken kring hur regeringen skulle hantera en finansieringslösning där staten tar på sig större ekonomiskt ansvar än planerat. Det finns en risk att staten tvingas sälja tillgångar till underpris eller ta upp nya lån i ett läge där regeringen inte lyckats få kontroll över skuldsättningen. Det är också viktigt att komma ihåg att detta endast gäller 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.

Vi drar slutsatsen att Västbanan fortfarande är förknippad med alltför stora och långvariga ekonomiska osäkerheter och orimliga risker för att staten ska ta på sig ansvaret. Det finns en uppenbar risk att staten i slutändan får stå för hela projektets kostnader, som kan uppgå till cirka 3 miljarder euro inklusive kostnadsökningar — och detta i ett läge där regeringen inte ens har tryggt de för Finland livsviktiga transportförbindelserna inom landet och till omvärlden, till exempel för försvaret och försörjningsberedskapen.

Regeringen försummar utvecklingen av tvärgående trafik

Vi anser att regeringen i det rådande läget borde prioritera utvecklingen av befintliga spår- och andra trafikförbindelser samt tvärgående trafik i Finland, i stället för att satsa på ett miljardprojekt för enbart persontrafik och med tveksam kostnadseffektivitet.

Enligt en utredning som offentliggjordes den 14 maj 2025 skulle återställandet av trafiken på banavsnittet Pieksämäki—Nyslott—Parikkala vara en betydande förbättring för hela Finlands järnvägssystem. Banavsnittet skulle binda samman Savolaxbanan med Karelenbanan, och vid störningar norr eller öster om Kouvola skulle det fungera som en reservförbindelse för godstrafiken till industrin i sydöstra Finland. Samtidigt skulle det förbättra de öst-västliga järnvägsförbindelserna och möjliggöra persontrafik mellan Pieksämäki och Nyslott samt förbättra godstrafikens förutsättningar även under normala förhållanden. De totala kostnaderna skulle bara utgöra en bråkdel av kostnaderna för Västbanan.

Regionala flyg

Regeringen meddelade den 23 april 2025 att den garanterar att de regionala flygen fortsätter fortsätter till början av 2028. Enligt redogörelsen om planen för de offentliga finanserna, som kom senare, inleder regeringen ”också förhandlingar med städerna om fortsatta regionala flygningar i syfte att trygga flygningarna fram till början av 2028”.

Utlåtande KoUU 6/2025 rd Avvikande mening 2

Enligt kommunikationsminister Lulu Ranne (saf) fortsätter regionalflygen säkert, men inga pengar har reserverats för ändamålet (FNB 11.5.2025). Med andra ord har regeringen beslutat att fortsätta regionalflygen som köpt trafik, men utan att ha säkrat finansieringen. Det är ännu ett exempel på att regeringens löften inte motsvaras av faktiska finansieringsbeslut.

Regionalflyg har hittills upphandlats som köpt trafik till Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Kemi-Torneå och Karleby-Jakobstad som en del av de ekonomiska stödåtgärderna under covidpandemin. Hittills har staten stått för hela kostnaden. Den nuvarande avtalsperioden löper ut våren 2026. Enligt minister Ranne skulle nästa avtalsperiod, fram till början av 2028, kosta totalt 33 miljoner euro.

Centerns utskottsgrupp vill betona att målet är att återgå till marknadsbaserad flygtrafik till de nämnda regionala flygplatserna. Det kommer att ta tid. Regeringen har också i övrigt förbundit sig att vidta åtgärder som stärker den ekonomiska tillväxten. En viktig del av detta är tillgänglighet — något som fungerande flygtrafik till regionerna bidrar till. Att lägga ner flygtrafiken eller ens skapa osäkerhet kring dess fortsättning skulle däremot skada regionernas ekonomi.

Vi vill också understryka att det för förtroendet i relationen mellan kommunerna och staten är viktigt att regeringen håller sina löften till kommunerna. Regeringen har inte lyckats genomföra åtgärder som stärker kommunernas ekonomi, och kommunerna drabbas också ekonomiskt av regeringens misslyckade ekonomi- och sysselsättningspolitik. Regeringen har dessutom redan som en del av sina besparingar överfört uppgifter till kommunerna som egentligen är statens ansvar.

Det nationella bredbandsprogrammet måste återinföras

Regeringens första åtgärd var att avveckla programmet Bredband för alla, trots att en expertutredning som offentliggjordes i mars 2024 visade att det program som inleddes 2010 hade lyckats över förväntningarna. I utredningen betonas att bredbandsnätet inte byggs ut i hela Finland på marknadsvillkor utan statliga stödåtgärder.

Efter att utredningen publicerats meddelade kommunikationsminister Lulu Ranne (saf) att hon skulle sätta sig in i den och föra frågan vidare till det ministerutskott hon leder. Det har gått över ett år, men ingenting har hänt.

Det rådande problemet kan sammanfattas i att regeringen i sitt program har lovat fungerande bredbandsförbindelser och att främja digitaliseringen av tjänster. Regeringen förutsätter att bland annat välfärdsområdena gör det i fråga om social- och hälsovårdstjänsterna.

I Finland har 3G-näten avvecklats under 2023—2024 för att ge plats åt nästa generations bredbandsnät. Det har lett till täckningsluckor, vilket i vissa fall gjort det svårt för människor att ens ringa nödsamtal. De regionala räddningsmyndigheterna har också uttryckt sin oro.

Utifrån den nyligen förda ramförhandlingarna har regeringen ännu inte tagit itu med detta redan existerande problem som ökar ojämlikheten mellan medborgarna. Redogörelsen om de offentliga finanserna säger ingenting om bredbandsanslutningar. Det finns endast en vag protokollsanteckning om att riktlinjer för hela Finlands datakommunikationsförbindelser och deras utveck-

Utlåtande KoUU 6/2025 rd
Avvikande mening 2

ling ska fastställas i projektet Tuutti 2025—2026. Tuutti är ett projekt som inleddes i mars 2025 med syftet att skapa hållbar och säker tillväxt och konkurrenskraft genom digitalisering fram till 2037. Projektet svarar alltså inte på det akuta problem som redan råder, särskilt på landsbygden och i glesbygden.

Produktivitetsprogrammen för myndigheter

Vid sakkunnigutfrågningarna framhöll Transport- och kommunikationsverket att dess budgetfinansierade verksamhetsutgifter skulle minska med cirka 14 procent jämfört med tidigare till följd av produktivitetsbesparingarna, och att inga tilläggsanslag som föreslagits inom ramen har beviljats. Verket har redan ett brett ansvarsområde. Det ansvarar bland annat för att säkerställa samhällets beredskap och funktionsförmåga inom transport- och kommunikationssektorn. Därför är det viktigt att se till att det finns tillräckliga resurser för de kritiska uppgifterna, bland annat uppgifter som följer av NIS 2-direktivet.

Transport- och kommunikationsverket betonade också att cybersäkerhetscentrets verksamhet är budgetfinansierad. Besparingarna gäller således också dess verksamhet, vilket oundvikligen försämrar den nationella cybersäkerheten. Verket konstaterade dessutom att de nedskärningar som följer av produktivitetsbesparingarna, i kombination med att nya uppgifter tillkommer, skapar mycket stora utmaningar för verksamheten.

Centerns utskottsgrupp uttrycker sin oro över att regeringens så kallade produktivitetsprogram — som i praktiken innebär osthylvprincipen — även riktas mot centrala myndigheter som ansvarar för Finlands säkerhet. Det riskerar att underminera både den inre och yttre säkerheten samtidigt som myndigheternas uppgifter ökar och blir mer komplexa.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 16.5.2025

Jouni Ovaska cent
Vesa Kallio cent

Utlåtande KoUU 6/2025 rd
Avvikande mening 3

Avvikande mening 3

Motivering

Statsrådets redogörelse om planen för de offentliga finanserna 2026—2029 garanterar inte tillräcklig finansiering för den gröna omställningen för transportsektorn, såsom satsningar på servicenivån inom kollektivtrafiken eller främjande av gång och cykling. Planen för de offentliga finanserna beaktar inte tillräckligt trafikpolitikens centrala roll för att nå klimatmålen, förnya ekonomin och främja folkhälsan.

Enligt protokollsanteckningarna från halvtidsöversynen garanterar regeringen att de regionala flygen fortsätter som upphandlad trafik till början av 2028. Sådana stöd för inrikes flygtrafik är skadliga för miljön och därför heller inte kostnadseffektiv transport- och näringspolitik. Den regionala tillgängligheten bör därför i första hand säkerställas genom spårförbindelser, vilket förutsätter att tyngdpunkten flyttas till utveckling av spårtrafiken från offentliga stöd till flygtrafiken.

Också målsättningen att kompensera kostnaderna för utsläppshandeln inom fartygstrafiken i Kvarken är problematisk med tanke på klimatmålen och sannolikt ett dyrt och kostnadsmässigt ineffektivt sätt att stödja fartygstrafiken.

Det oflexibla och stränga trycket på nedskärningar inom förvaltningen är problematiskt inom detta förvaltningsområde med snabba tekniska förändringar. Både den säkerhetspolitiska miljön samt stävande av och anpassning till klimatförändringen kräver betydande nya investeringar och förändrade strategier. Överdrivna kortsiktiga besparingar kan leda till ökade risker och kostnader på lång sikt samt försvaga förmågan att utnyttja ny teknik fullt ut, att i Finland främja hållbar tillväxt och konkurrenskraft inom förvaltningsområdet och att säkerställa Finlands säkerhet. Exempelvis Cybersäkerhetscentrets finansieringsunderskott hotar Finlands förmåga att skapa beredskap för hot som äventyrar samhällets funktioner och att avvärja dessa hot.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 16.5.2025

Atte Harjanne gröna
Timo Furuholm vänst