

Lausunto

24.02.2025

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

-

Muut huomiot?

(på svenska maskinöversättning nedan)

Viitaten Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön 20.12.2024, Diaarinumero VN/18780/2023-LVM-180

Lausunto Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä ympäristöselostuksesta (200/2005 SOVA-laki). Lausunnot tulee jättää 5.3.2025 mennessä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi 12 vuodeksi. Se tarkistetaan jokaisen hallituskauden alussa ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Liikenne 12 -suunnitelma luo tilannekuvan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista, kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet, sekä sisältää arvion nykytilasta, vision vuoteen 2050, tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, alueelliset painotukset sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmaan sisältyy myös valtion rahoitusohjelma.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan suunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä, ja niiden on tarkoitus valmistua syksyyn 2025 mennessä.

LAUSUNTO

Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne12 -suunnitelmasta ja jättää siitä seuraavan lausunnon:

Todettakoon ensinnä, että suunnitelma mukautuu hyvin ajan hetkeen, maailman poliittiseen tilanteeseen, jossa epävarmuus ja muutokset, hybridi-vaikuttaminen, taloudellinen epävarmuus sekä arvojen muuttuminen ja yleinen liikehdintä on voimakasta. Näistä ilmiöistä on tullut osa arkipäivää ja se näkyy myös suunnitelmassa, jossa on monia mainintoja ja kytkentöjä huoltovarmuuteen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, varautumiseen ja läntisten yhteyksien parantamiseen liittyen.

Huomioiden suunnitelmaan ja sen sisältöihin vaikuttanut ristipaine ja talouden heikko tilanne, on suunnitelmassa onnistuttu erinomaisesti huomioimaan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Toisaalta ehkä juuri tästä syystä, Liikenne 12:sta esitetyt toimenpiteet ovat pääosin vaatimattomia ja kirjaukset jäävät monilta osin yleisluonteisiksi – tai ovat jopa osin ristiriitaisia (mm. lentoliikenne). Kehittämiskohteista ei juuri puhuta.

Lentoasemaverkostosta Liikenne 12 toteaa, että hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston (s.50). Kuitenkin heti perään todetaan, että pidemmällä aikavälillä lentoasemaverkoston laajuutta arvioidaan. Tämä tehdään yhteistyössä lentoaseman pitäjien (eli Finavian) kanssa kuitenkin jo vuodesta 2026 alkaen. Tällöin tarkoituksena Finavian kanssa määritellä myös kriteeristö kansallisesti tärkeille lentoasemille, joiden perusteella lopullinen lentoasemaverkosto muodostuisi.

Alueellisia erityispiirteitä ei suunnitelmassa ole tunnistettu riittävästi. Alueellisia painotuksia on käsitelty luvussa 4.4, mutta ne voisivat yhtä hyvin kuvata mitä tahansa aluetta Suomessa.

Liikenne 12:sta esitetään, että valtio laatii maakuntien kanssa menettely tavan, miten alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Tämä on hyvä esitys. Suunnitelmassa on myös muita kirjauksia alueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen yhteistyön parantamiseksi. Parhaan lopputuloksen aikaan saamiseksi, toivomme Pohjanmaan ja Länsi-Suomen maakuntien suuntaan tiivistä ja riittävää vuoropuhelua. Vuorovaikutuksen lisääminen ja sen parantaminen on tervetullutta toimijoiden resurssit huomioiden.

Kunnille on osoitettu suunnitelmassa useita tehtäviä ja velvollisuuksia (alue- ja yhdyskuntarakenne, jkpp-väylien ja tietopohjan, hankintojen sekä henkilöliikenteen solmukohtien kehittäminen, junaliikenteen ostopalvelut, satamayhteyksien kehittäminen, jne.). Useita tehtäviä kunnat tekevätkin jo entuudestaan. Samalla tulisi kuitenkin tarjota myös riittävästi rahoitusta tehtävien hoitamiseen. Kunnat kipuilevat taloutensa sopeuttamisen kanssa, joten tehtävien hoitamisvastuu ei saa tarkoittaa sitä, että myös niiden rahoitusvastuu on täysin kuntien harteilla.

Maakuntien tehtäväksi tulee jatkossa käsitellä alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa mm. vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita, pysäköintipolitiikka tulee liittää osaksi liikennejärjestelmätyötä sekä osallistua jatkossakin tiedon tuottamiseen liikennejärjestelmätyötä ja liikenteen analyysjä varten. Näihin tehtäviin liittyviä selvityksiä ja työtä maakunnat ovat jo osin tehneet mm. asioiden verkostollinen näkökulmahuomioiden, mutta tarkemman pysäköintipolitiikan ja jakeluinfran kehittäminen ovat kuitenkin enemmän kuntatason tehtäviä.

Maantieverkoston osalta Liikenne 12 esittää useita perusväylänpidon toimenpiteitä. Perusväylänpidon rahoituksen lisäys noin 500 M€:lla on perusteltua – etenkin nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, jossa tiestöllä verkostona voi olla suurempi merkitys kuin yksittäisillä väylillä.

TEN-T -verkon hankkeiden edistämässä tulisi painotus olla vaatimusten täyttämässä, kuten suunnitelmaan erikseen kirjatun pääradan kehittämisessä ja parantamisessa. Pääradan nostaminen suunnitelmaan omana kirjauksenaan on erittäin tärkeä ja myös maakuntien tahtotilaa kuvaava nosto. TEN-T-verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata kuitenkin myös muulle päätie- ja tieverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti. Myös TEN-T -kattavan verkon kohteita voisi olla syytä tarkastella kaksikäyttöisyys huomioiden.

Raskaan liikenteen lataus- ja taukopaikkojen odotetaan syntyvän TEN-T -verkolle markkinaehtoisesti. Erityisesti kaupunkiseutujen ja kaupunkisolmujen ulkopuolella, maakuntien välisillä tiejaksoilla, voi kuitenkin olla tarve valtion koordinointiin tavoitteiden saavuttamiseksi.

Edelliseen suunnitelmaan verrattuna pääväylistä ei suunnitelmassa juuri puhuta. Länsi-Suomi on priorisoanut omaan toimenpidesuunnitelmaansa pääväylät ja valtatie, joiden kehittämisessä voidaan löytää synergiahyötyjä niin Itä-, Etelä kuin Pohjois-Suomenkin suuralueiden kanssa.

Pienille hankkeille ollaan osoittamassa 50 M€:n rahoitusta, mikä on tarpeen. Näitä poliittisesti ”ei niin kiinnostavia” pikkusuunnitelmia on kertynyt vuosien varrella ELY-keskusten arkistoihin. Näillä pienillä suunnitelmilla on usein toteutuessaan merkittäviä paikallisia vaikutuksia liikenteeseen ja usein niillä voidaan lisätä myös liikenneturvallisuutta. Rahoitustaso pienille hankkeille voisi olla suurempikin, mutta tämä on hyvä alku.

Pienekköjen hankkeiden suunnittelun keventäminen ja yksinkertaistaminen on myös hyvä aloite, ja tukee osaltaan edellä mainittujen pienten hankkeiden toteutusta. Kustannuksiltaan maltillisilla ratkaisuilla voidaan saada toteutettua huomattava määrä näitä pienempiä roikkumaan jääneitä suunnittelukohteita.

Liikenne 12:n toimenpiteissä mainitaan, että ”määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan jopa luopua”. Kirjauksen epämääräisyys aiheuttaa yleisesti huolta. Kirjaus kuulostaa valtuutukselta lakkauttaa lähes mitä vain infraa, jos liikennemäärät ovat pieniä. Etenkin raideliikenteessä vähäliikenteisiä ratoja on useita, myös tiestöllä on huomattava määrä vähäliikenteisiä teitä. Rataverkolla liikennemäärien vähyys johtuu osin myös siitä, ettei ratojen kunnostamiseen ole panostettu, vaan niitä on ehkä tarkoituksen mukaisestikin ajettu alas, yhä huonompaan kuntoon. Toimenpiteiden osalta on suotavaa tehdä kattavaa vaikutustenarviointia sekä toteuttaa läpinäkyvää ja vuorovaikutteista osallistamista.

Raideliikenteen kirjaukset Pääradan peruskorjauksen ja parantamisen osalta ovat oikean suuntaisia. Pääradan parantaminen on pitkäkestoinen prosessi ja se jakautuu kestoltaan useammalle hallituskaudelle. Esitetty rahoitus 30 miljoonaa euroa vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen kestäisi tällä rahoitustasolla lähes 35 vuotta. Pohjanmaalle Tampereen ja Seinäjoen välinen kaksoisraide on tärkeä prioriteetti. Pohjanmaan liitto korostaa parempien mobiiliyhteyksien merkitystä junaliikenteessä, mikä parantaisi käyttäjävälisyyttä ja työntekomahdollisuuksia matkan aikana.

Suunnitelman mukaan valtio varautuu myös junaliikenteen ostoliikennesopimukseen. On esitetty, että kunnat ja kaupungit osallistuisivat kustannuksiin. Valtiolla tulee kuitenkin olla kokonaisvastuu lähijunaliikenteen järjestämisestä ja sen rahoituksesta erityisesti seutujen välisillä runkoliikenteen reiteillä. Suomessa ei ole kovinkaan montaa kuntaa, joilla voisi olla realistisia mahdollisuuksia panostaa raideliikenteeseen.

Suunnitelmassa korostuvat suuret kaupunkiseudut muiden kaupunkien yli. Raideliikenteen ostosopimukset suosivat suurimpia kaupunkeja, koska pienillä ei niihin ole varaa. MAL-sopimukset

on tehty vain seitsemän suuren kaupungin kanssa. Kasvaville ja kehittyville kaupunkiseuduille sekä keskisuurille kaupungeille tulisi myös tarjota jonkinlainen, maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseen soveltuva keskusteluprosessi tai menetelmä ("mini-MAL") valtion suuntaan. Lentoasemaverkoston osalta viitataan jo "suurimpiin lentoasemiin", vaikka lentoasemaverkoston kriteerien määrittelyä ei ole vielä edes aloitettu. Joukkoliikennettä on edullisin järjestää suurimmilla kaupunkiseuduilla, ja samalla haja-asutusalueille ei voida enää tarjota edes peruspalvelutasoista liikennettä. Yleisen kehityksen lisäksi, kaupungistumiskehitystä vauhditetaan Liikenne 12 suunnitelman ratkaisulla, jotka tukevat nimenomaan kaupunkiasumista ja palveluiden sijoittumista taajaan asutuille alueille. Suunnitelmassa tulisi kiinnittää enemmän huomiota siihen, että elämiselle ja asumiselle luodaan parempia edellytyksiä, annetaan useampia vaihtoehtoja ja mahdollistetaan myös pienempien kunta- ja asuinkeksuusten kehittyminen.

Toimintaympäristön muututtua, syventää valtio kansainvälisten yhteyksien osalta pohjoismaista yhteistyötä. Läntisten yhteyksien osalta erityisesti sotilaallinen liikkuvuus, logistiikka, huoltovarmuuskysymykset sekä digitaaliset yhteydet ovat nousseet uuteen painoarvoon. Länsi-Suomen huomioiminen osana läntisiä yhteyksiä ja Suomen saavutettavuutta ja huoltovarmuutta (mm. Merenkurkun kiinteä yhteys), on tärkeää. Satamat ja yhteydet satamiin ovat kriittisen tärkeitä Pohjanmaalle, mutta myös koko Suomelle. Panostaminen satamiin ja niiden yhteyksiin edesauttaa samalla myös vihreän siirtymän investointien, energia- ja suurteollisuuden rantautumista Suomeen, mutta myös jo täällä toimivien yritysten kasvua ajatellen. Yhteistyön tulisi näkyä näissä kysymyksissä myös Länsi-Suomeen liittyvissä päätöksissä ja linjauksissa.

TEN-T -verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle uusina energiasatamina on syytä pohtia, kun valtio muodostaa kokonaisnäkemystään muutosehdotuksista komissiolle vuoden 2026 aikana. Asiaa on syytä tarkastella myös mahdollisuutena lisätä uusia kaupunkisolmuja huoltovarmuus, sotilaallisen liikkuvuus ja yhteiskunnan energiamurros tarpeet huomioiden. Arviomme mukaan Vaasan seutu täyttää käytännössä kaupunkisolmun edellytykset. On tärkeää, että Kaskisten satama jatkossakin on osa TEN-T -satamien verkkoa. Tämän lisäksi Vaasan satamalla on valmiuksia toimia energiasatamana, kuten myös Pietarsaaren satamalla. Pohjanmaan liitto esittää, että TEN-T-verkon täydentämisessä otetaan huomioon Vaasan ja Pietarsaaren satamat.

Kansainvälisten yhteyksien kehittämisen osalta toteamme, että Liikenne 12:sta suunnitellut toimenpiteet ja tunnistetut tarpeet ovat lähtökohtaisesti hyviä. Korostamme kuitenkin, että raideleveyden muutosta arvioitaessa, tulee objektiivisesti selvittää myös raideleveyden muuttaminen koko pääradalla. Myös kahden eri raideleveysjärjestelmän mallia sekä eurooppalaisen raideleveysjärjestelmän vaiheittaista laajentamista, tulee pohtia. Päärata on mahdollista kytkeä Eurooppaan mm. Vaasassa Merenkurkun kiinteään yhteyden ja Helsinki-Tallinnan tunnelin kautta Rail Balticaan, jolloin kehitetään liikenneverkon redundanssia koko Pohjolan osalta E12 -käytävää pitkin. Myös uutta läntisen rannikon satamat ja kaupungit yhdistävän ratalinjauksen suunnittelua Turusta Porin kautta Vaasan ja edelleen Kokkolan kautta Ouluun ja Tornioon, tulisi vakavasti miettiä.

Vaikka em. hankkeiden toteutuminen ottaakin aikaa, niin valtiolla tulisi olla pitkän tähtäimen visio ja tiekartta suurien hankkeiden, kansainvälisten yhteyksien ja liikenneverkon kokonaiskuvasta (mm.

raideleveys), jossa hyvänä työkaluna toimisi kirjattu kehittämisajatus kansainvälisten yhteyksien tietopohjasta.

Investointien kannalta kriittistä on, että yrityksille on tarjolla päästöttömiä kuljetusketjuja sekä työvoiman liikkumista varten puhdasta joukkoliikennettä. Niin uusien teollisuuslaitosten kuin jo olemassa olevan teollisuuden kannalta lentoliikenneyhteydet ja lentoasemaverkosto ovat elintärkeitä. Lentoasemaverkoston merkitys aluetalouden ja elinkeinoelämän näkökulmasta on suurempi kuin Finavian toiminnan tuloksellisuus. Lentoasemaverkosto on perusinfra, jonka olemassaolo ja liikenteen palvelutaso tulee turvata hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti. Nyt Liikenne 12 suunnitelma antaa varsin ristiriitaisen viestin lentoasemaverkoston kehittämisen osalta. Lentoasemaverkoston kriteereitä ei tule arvioida yhteistyössä ainoastaan Finavian kanssa kuten suunnitelmassa esitetään, vaan myös seutujen ja elinkeinoelämän näkemykset ja tarpeet on huomioitava. Huoltovarmuusnäkökulmasta lentoasemaverkoston supistaminen on yhtä lyhytnäköistä kuin 10 vuotta sitten ollut yritys supistaa Suomen satamaverkoston määrä viiteen. Satamien laivaliikenne ja lentokenttien lentoliikenne ovat ainoat merkittävät liikennemuodot, jotka yhdistävät Suomen läntiseen maailmaan. Huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tulee tarvittaessa jatkossakin turvata ostopalveluliikenteellä.

Meriliikenteen turvaaminen on huomioitu suunnitelmassa. Meritse kulkee 96 % Suomen tavaraliikenteestä. Tässä suhteessa on tärkeä turvata Länsi-Suomen satamien, väylien ja logististen palveluiden toimivuus myös tulevaisuudessa. Satamien rooli ja merkitys myös energiateollisuuden keskeisinä solmuina tulee ottaa huomioon.

Kävely ja pyöräily sekä kestävä liikkuminen on sisällytetty Liikenne 12:n sisään. Suurin osa liikenteen päästöistä syntyy kaupungeissa. Päästöjen vähentämisen kannalta keskeistä on huomioida kestävä liikumisen kehittäminen etenkin kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenne ratkaisulla sekä tukemalla kävelyä ja pyöräilyä, sekä mahdollistamalla etätyöskentely, voidaan kaupunkiseutujen päästöjä vähentää merkittävästi. Huomiona todettakoon, että Liikenne 12 -suunnitelman rahoitus tukee kuitenkin aiempaa heikommin esim. kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

Liikenne 12 -suunnitelma huomio hyvin toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset lisäämällä mm. perusväylänpidon rahoitusta sekä kohdistamalla rahaa pienemmille hankkeille. Rahoituksen niukkuus kuitenkin tyypistää Liikenne 12 -suunnitelman strategisuutta, sillä kehittäminen ja uudet investoinnit tuntuvat olevan jäissä. Lisäksi väyläverkkoa ja infraa halutaan supistaa ja karsia. Leikkuria käytetään myös harvempaan asuttujen alueiden henkilöliikennettä karsimalla. Yksityisteiden avustukset ovat ennätyksellisen pieniä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) pitäisi sisältää strategiset linjaukset Suomen liikenneverkon ja järjestelmän kehittämiseksi. Siksi siinä tulisi määritellä myös liikenneverkon pitkän aikavälin tavoitetila vuoteen 2050 – ja siitä eteenpäin. Nykyinen Liikenne 12 keskittyy toimivuustarkasteluissa lähinnä olemassa olevan liikenneverkon käsittelyyn. Suunnitelmassa ei siten päästä arvioimaan liikennejärjestelmän tulevaisuuden isoa kuvaa, sen

verkollisia puutteita valtakunnallisen tai kansainvälisen ulottuvuuden näkökulmasta vaan näkökulma painottuu maakunta- tai alueellisen tason huomioimiseen.

Liikenne 12:n visio siitä, että ”Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava”, saattaa jäädä vielä haaveeksi. Toivottavasti kuitenkin Suomen korjausvelka saadaan nyt pysäytettyä vuoteen 2029 mennessä nimenomaan parantamalla liikenneinfrastruktuuria ja -rakenteita, ei lakkauttamalla, luopumalla tai romuttamalla sitä.

Pohjanmaan liitto, 24.2.2025

Mats Brandt maakuntajohtaja

Tero Voldi liikenneasiantuntija

OBS Maskinöversättning

Med hänvisning till kommunikationsministeriets begäran om utlåtande 20.12.2024, diarienummer VN/18780/2023-LVM-180

Utlåtande om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan och miljörapporten (miljöbedömning enligt SOVA-lagen)

Kommunikationsministeriet har begärt utlåtanden om utkastet till den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 och om miljöbedömningen (200/2005 SOVA-lagen). Utlåtandena ska lämnas in senast 5.3.2025.

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik12) är en strategisk plan för utvecklingen av Finlands trafiksystem under 12 år. Den ses över i början av varje regeringsperiod och samordnas med planen för de offentliga finanserna.

Trafik 12-planen skapar en lägesbild av utvecklingsbehoven och lösningarna inom det riksomfattande trafiksystemet, samlar statens och kommunernas åtgärder och innehåller en bedömning av nuläget, en vision för 2050, mål och strategiska riktlinjer som preciserar dem, regionala prioriteringar och ett åtgärdsprogram för att uppnå målen. Planen innehåller också ett program för statlig finansiering.

Den respons som kommit in under remissbehandlingen beaktas vid färdigställandet av planen och miljöutredningen, och man räknar med att de ska vara klara hösten 2025.

UTTALANDE

Österbottens förbund tackar för möjligheten att ge utlåtande om Trafik 12-planen och ger följande utlåtande om den:

Först och främst bör det noteras att planen anpassar sig väl till tidpunkten och till den politiska situationen i världen, där osäkerhet och förändring, hybridpåverkan, ekonomisk osäkerhet samt förändringar i värderingar och allmänna rörelser är starka. Dessa fenomen har blivit en del av vardagen, och det återspeglas också i planen, som innehåller många referenser och kopplingar till försörjningsberedskapen, den militära rörligheten, beredskapen och förbättringen av förbindelserna västerut.

Med beaktande av det korstryck och den svaga ekonomiska situation som inverkat på planen och dess innehåll har man på ett utmärkt sätt lyckats med att beakta de förändringar som skett i omvärlden. Å andra sidan, kanske just därför, är de åtgärder som föreslås för Trafik12 mestadels blygsamma och posterna är fortfarande allmänna i många avseenden – eller till och med delvis motstridiga (t.ex. flygtrafik). Det talas inte så mycket om utvecklingsområden.

När det gäller flygplatsnätet konstateras i Trafik12 att staten i enlighet med regeringsprogrammet behåller Finavias flygplatsnät i dess nuvarande form (sidan 50). Det står dock omedelbart att man på längre sikt kommer att utvärdera flygplatsnätets omfattning. Detta kommer dock att göras i samarbete med flygplatsernas ledningsenheter (dvs. Finavia) redan från och med 2026. I detta fall strävar Finavia också efter att fastställa kriterier för nationellt viktiga flygplatser på basis av vilka det slutliga flygplatsnätet ska bildas.

Regionala särdrag har inte identifierats i tillräcklig utsträckning i planen. Regionala betoningar behandlas i avsnitt 4.4, men de skulle lika gärna kunna beskriva vilken region som helst i Finland.

När det gäller Trafik12 föreslås att staten utarbetar en rutin med landskapen om hur de regionala transportsystemplanerna ska integreras i det nationella kunskapsunderlaget. Det här är ett bra förslag. Planen innehåller också andra åtgärder för att förbättra samarbetet mellan regioner, regioner och stadsregioner. För att uppnå bästa möjliga resultat hoppas vi att det kommer att föras en nära och tillräcklig dialog med landskapen i Österbotten och västra Finland. Det är välkommet att öka och förbättra interaktionen med beaktande av aktörernas resurser.

I planen tilldelas kommunerna ett antal uppgifter och ansvarsområden (region- och samhällsstruktur, utveckling av transportleder och kunskapsunderlag, upphandling och knutpunkter för persontrafik, utkontrakterade järnvägstjänster, utveckling av hamnförbindelser osv.). Kommunerna har redan flera uppgifter i gång. Samtidigt bör dock tillräcklig finansiering tillhandahållas för att utföra uppgifterna. Kommunerna har svårt att anpassa sin ekonomi, så ansvaret för att sköta sina uppgifter får inte innebära att också deras ekonomiska ansvar helt och hållet vilar på kommunernas axlar.

I fortsättningen har landskapen till uppgift att i de regionala trafiksystemplanerna beakta bland annat utvecklingsbehoven för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel, parkeringspolitiken ska integreras i trafiksystemarbetet och även i fortsättningen delta i produktionen av information för trafiksystemarbetet och trafikanalyserna. Landskapen har redan genomfört en del av utredningarna och arbetet med dessa uppgifter, till exempel ur ett nätverksperspektiv, men utvecklingen av en mer detaljerad parkeringspolitik och distributionsinfrastruktur är dock fler uppgifter på kommunal nivå.

När det gäller vägnätet föreslås i Trafik12 flera grundläggande åtgärder för förvaltning av transportinfrastrukturen. Det är motiverat att öka finansieringen av basvägunderhållet med cirka 500 miljoner euro – särskilt i det geopolitiska läget, där vägnätet som nät kan vara viktigare än enskilda leder.

Vid främjande av projekt inom TEN-T-nätet bör tonvikten läggas på att uppfylla kraven, t.ex. att utveckla och förbättra den huvudlinje som särskilt ingår i planen. Höjningen av stambanan som en skild sak i planen är mycket viktig och återspeglar också landskapens vilja. Utöver TEN-T-nätet måste dock investeringar och anslag också riktas till resten av huvudvägnätet och vägnätet på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Objekten i det övergripande TEN-T-nätet skulle också kunna övervägas med avseende på dubbla användningsområden, sk. "dual use".

Laddnings- och rastplatser för tunga fordon förväntas skapas på marknadsvillkor för TEN-T-nätet. Särskilt utanför stadsområden och urbana knutpunkter, på vägsträckor mellan landskapen, kan det dock finnas ett behov av statlig samordning för att uppnå målen.

Jämfört med den tidigare planen nämns knappt de stora vägarna i planen. Västra Finland har i sitt eget åtgärdsprogram prioriterat huvudvägar och landsvägar, som man kan dra nytta av i utvecklingen av dem i förhållande till de stora områdena i östra, södra och norra Finland.

Finansiering på 50 miljoner euro anvisas för små projekt, vilket är nödvändigt. Under årens lopp har dessa politiskt "inte så intressanta" små planer samlats i NTM-centralernas arkiv. Dessa små planer, om de genomförs, har ofta betydande lokala effekter på trafiken och kan ofta också öka trafiksäkerheten. Finansieringsnivån för små projekt skulle kunna vara högre, men det är en bra början.

Att effektivisera och förenkla planeringen av mindre projekt är också ett bra initiativ och kommer att bidra till genomförandet av de ovan nämnda små projekten. Med lösningar med måttliga kostnader kan en betydande del av dessa mindre planeringsprojekt som har lämnats hängande genomföras tidigare.

I åtgärderna i Trafik12 nämns att "i vissa situationer kan servicenivån i transportinfrastrukturnätet sänkas eller till och med rutternas överges". Att uppgifterna är vaga ger anledning till allmän oro. Skrivningen låter som ett mandat att stänga ner nästan all infrastruktur om trafikvolymerna är låga.

Särskilt inom järnvägstrafiken finns det flera lågtrafikerade järnvägar, och det finns också ett betydande antal lågtrafikerade vägar på vägnätet. Den låga trafikvolymen på järnvägsnätet beror också delvis på att det inte har gjorts några ansträngningar för att renovera spåren, men kanske har de stängts av som det var tänkt, i ett allt sämre skick. När det gäller åtgärder är det önskvärt att genomföra en omfattande konsekvensbedömning och att genomföra ett öppet och interaktivt deltagande.

Skrivningarna om tågtrafikens renoveringsprojekt och förbättring av stambanan går i rätt riktning. Förbättringen av stambanan är en långsiktig process som sträcker sig över flera regeringsperioder. Den föreslagna finansieringen på 30 miljoner euro per år är en bra början, men genomförandet av miljardinvesteringen skulle ta nästan 35 år på denna finansieringsnivå. För Österbotten är dubbelspårig järnväg mellan Tammerfors och Seinäjoki en viktig prioritet. Österbottens förbund understryker betydelsen av bättre mobilförbindelser i tågtrafiken, vilket skulle främja användarvänligheten och ge bättre arbetsmöjligheter under tågresan.

Enligt planen ska staten också bereda sig på avtal om köp av trafik inom järnvägstrafiken. Det har föreslagits att kommuner och städer ska bidra till kostnaderna. Staten måste dock ha ett helhetsansvar för att ordna närtågstrafiken och finansieringen av den, särskilt på långdistansträckorna mellan regionerna. Det finns inte många kommuner i Finland som skulle ha realistiska möjligheter att satsa på spårtrafik.

Planen lyfter fram stora tätorter framför andra städer. Avtal om köp av järnvägar gynnar de största städerna, eftersom de små städerna inte har råd med dem.

MBT-avtal har slutits med endast sju större städer. Växande och utvecklande stadsområden och medelstora städer bör också erbjudas någon form av diskussionsprocess eller metod ("mini-MAL") som lämpar sig för utveckling av markanvändning, boende och trafik i riktning mot staten. När det gäller flygplatsnätet hänvisas det redan till de "största flygplatserna", även om definitionen av kriterier för flygplatsnätet ännu inte har påbörjats. I de största stadsregionerna är det förmånligast att ordna kollektivtrafiken, och samtidigt är det inte längre möjligt att erbjuda kollektivtrafik på basnivå i glesbygden.

Utöver den allmänna utvecklingen påskyndas urbaniseringen med hjälp av lösningar i Trafik12-planen, som särskilt stöder städerna och placeringen av tjänster i tätbefolkade områden. I planen bör man fästa större uppmärksamhet vid att skapa bättre förutsättningar för att bo och leva, att erbjuda fler valmöjligheter och att möjliggöra utveckling av mindre kommun- och bostadscentrum.

I takt med att omvärlden förändras fördjupar landet det nordiska samarbetet i fråga om internationella förbindelser. När det gäller förbindelserna med väst har i synnerhet militär rörlighet, logistik, försörjningsberedskap och digitala förbindelser fått ny betydelse. Det är viktigt att beakta Västra Finland som en del av de västliga förbindelserna och Finlands tillgänglighet och försörjningsberedskap (t.ex. den fasta förbindelsen i Kvarken). Hamnarna och hamnförbindelserna är av avgörande betydelse för Österbotten, men också för hela Finland. Investeringarna i hamnarna och

deras förbindelser främjar också uppkomsten av investeringar i grön omställning, energi och storindustri i Finland, men också tillväxten av de företag som redan är verksamma här. Samarbetet i dessa frågor bör också återspeglas i beslut och riktlinjer som gäller Västra Finland.

Förutsättningarna för att hamnar utanför TEN-T-nätet ska ingå i TEN-T-nätet som nya energihamnar bör beaktas när staten bildar sin helhetssyn på de föreslagna förändringarna till kommissionen under 2026. Frågan bör också ses som en möjlighet att lägga till nya urbana knutpunkter, med beaktande av behoven av försörjningstrygghet, militär rörlighet och samhällets energiomställning. Vasaregionen uppfyller enligt vår bedömning i praktiken kraven på en urban knutpunkt. Det är viktigt att Kaskö hamn förblir en del av nätverket av TEN-T-hamnar. Dessutom har Vasa hamn kapacitet att fungera som energihamn, liksom Jakobstads hamn. Österbottens förbund föreslår att hamnarna i Vasa och Jakobstad tas i betraktande när TEN-T-nätet uppdateras.

När det gäller utvecklingen av de internationella förbindelserna konstaterar vi att de åtgärder som planeras för Transport 12 och de identifierade behoven i princip är goda. Vi vill dock betona att vid bedömningen av ändringen av spårvidden måste även ändringen av spårvidden på hela huvudlinjen undersökas objektivt. Modellen med system med dubbla spårvidder och den gradvisa utvidgningen av det europeiska spårvidssystemet bör också övervägas. Det är möjligt att ansluta stambanan till Europa till exempel i Vasa via den fasta förbindelsen Kvarken och tunneln Helsingfors-Tallinn till Rail Baltica, och på så sätt utveckla redundansen i transportnätet för hela Norden längs E12-korridoren. Man bör också allvarligt överväga planeringen av en ny järnvägslinje som förenar hamnarna och städerna på västkusten från Åbo via Björneborg till Vasa och vidare via Karleby till Uleåborg och Torneå.

Även om genomförandet av ovan nämnda projekt tar tid, bör staten ha en långsiktig vision och en färdplan för helhetsbilden av stora projekt, internationella förbindelser och trafiknätet (t.ex. spårvidd), där en väldokumenterad utvecklingsidé som bygger på kunskapsbasen för internationella förbindelser skulle fungera som ett bra verktyg.

Med tanke på investeringarna är det viktigt att företagen har tillgång till utsläppsfria transportkedjor och ren kollektivtrafik för arbetskraftens rörlighet. För både nya industrianläggningar och befintlig industri är flygförbindelserna och flygplatsnätet av avgörande betydelse. Flygplatsnätets betydelse för den regionala ekonomin och näringslivet är större än lönsamheten i Finavias verksamhet. Flygplatsnätet är en grundläggande infrastruktur, vars existens och servicenivå i trafiken ska tryggas i enlighet med skrivningen i regeringsprogrammet. I dag sänder Trafik12-planen ut ett ganska motsägelsefullt budskap när det gäller utvecklingen av flygplatsnätet. Kriterierna för flygplatsnätet bör inte bara utvärderas i samarbete med Finavia, såsom föreslås i planen, utan man måste också beakta regionernas och företagens synpunkter och behov. Med tanke på försörjningsberedskapen är en nedskärning av flygplatsnätet lika kortsiktig som försöket för 10 år sedan att minska antalet finländska hamnar till fem. Hamnsjöfarten och flygtrafiken på flygplatserna är de enda betydande transportsätten som förenar Finland med västvärlden. Flygförbindelser som är viktiga med tanke på försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen ska vid behov tryggas med hjälp av köpta tjänster.

I planen har tryggheten av sjötrafiken beaktats. 96 procent av Finlands godstrafik transporteras sjövägen. I detta avseende är det viktigt att säkerställa att hamnarna, farlederna och logistiktjänsterna i västra Finland fungerar även i fortsättningen. Hamnarnas roll och betydelse som centrala knutpunkter i energibranschen måste också beaktas.

Gång och cykling samt hållbar mobilitet har inkluderats i Trafik12. Största delen av utsläppen från trafiken uppstår i städerna. För att minska utsläppen är det viktigt att ta hänsyn till utvecklingen av hållbar rörlighet, särskilt i stadsområden. Kollektivtrafiklösningar, som stöder gång och cykling och möjliggör distansarbete kan minska utsläppen i stadsområden avsevärt. Det bör dock noteras att finansieringen av Trafik12-planen ger mindre stöd än tidigare för att främja till exempel gång och cykling.

I Trafik 12-planen beaktas förändringarna i omvärlden på ett bra sätt bland annat genom att öka finansieringen för basstrafikhållningen och genom att anvisa pengar till mindre projekt. Bristen på finansiering minskar dock den strategiska karaktären hos Trafik12-planen, eftersom utveckling och nya investeringar verkar ha lagts på is. Dessutom finns det en önskan om att minska och minska transportinfrastrukturnätet. Man minskar också passagerartrafiken i mindre befolkade områden. Subventionerna till enskilda vägar är rekordlåga.

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) ska innehålla strategiska riktlinjer för utvecklingen av Finlands transportnät och trafiksystem. Därför bör den också fastställa det långsiktiga målet för transportnätet fram till 2050 – och därefter. I resultatbedömningarna är den nuvarande Trafik12 främst inriktad på behandlingen av det befintliga transportnätet. Planen gör det alltså inte möjligt att bedöma helheten av trafiksystemets framtid eller bristerna i trafiknätet ur ett nationellt eller internationellt perspektiv, utan fokuserar på att beakta den regionala eller regionala nivån.

Trafik12:s vision om att "Finlands transportsystem är funktionellt, säkert, hållbart och ekonomiskt överkomligt för alla befolkningsgrupper" kan fortfarande förbli en dröm. Förhoppningsvis kan man dock stoppa reparationsskulden i Finland fram till 2029 just genom att förbättra trafikinfrastrukturen och trafikstrukturerna, inte genom att avskaffa, överge eller skrota den.

Österbottens förbund, 24.2.2025

Mats Brandt, Landskapsdirektör

Tero Voldi, Trafikexpert

Brandt Mats

Österbottens förbund Pohjanmaan liitto Regional Council of Ostrobothnia -
Maakuntahallituksen lausunto Landskapsstyrelsens utlåtande 24.2.2025 §
19