

Ärende: VN/18780/2023-LVM-180

Begäran om utlåtande om utkastet till en riksomfattande trafiksystemplan och om miljörapporten (miljöbedömning enligt SMB-lagen)

Lausunnonantajan lausunto

Motsvarar de strategiska riktlinjerna (inklusive regionala prioriteringar) behoven att utveckla det riksomfattande trafiksystemet?

De strategiska riktlinjerna är korrekta men väldigt försiktiga. Det finns inga öppningar för nya gränsöverskridande infrastrukturlösningar (broar, tunnlar, utveckling av transportvägar, europeisering av järnvägstrafiken, hållbar flygtrafik etc).

Det är bra att säkerhet nu betonas på ett helt annat sätt än tidigare i linjedragningarna, men säkerhetsriktlinjerna betonar övergripande säkerhet och är rätt ytliga med tanke på den nuvarande geopolitiska situationen. Det föreslås att säkerhetsbehoven beaktas starkt vid utvecklingen av transportsystemet. Trafiksäkerheten bör inte bara fokusera på individens agerande utan även på utveckling av transportsystemet för att förbättra säkerheten.

När det gäller regionala prioriteringar så sägs att trafiksystemet utvecklas så att konkurrenskraften och tillväxten, de olika regionernas tillgänglighet och medborgarnas möjligheter till trygga och smidiga transporter säkerställs. Det är viktigt att det genomförs också i praktiken och att staten beaktar den gröna omställning och de gröna investeringar som håller på att ske i Västra Finland. Samtidigt behöver också en utveckling av transportsystemet i Västra Finland ske med tanke på det aktuella säkerhetsläget. Ett särskilt program för Västra Finland borde utarbetas. I strategin bör man starkt beakta till exempel främjandet av regionens konkurrenskraft och tillväxt, tillgängligheten till olika delar av regionen samt smidig rörlighet för medborgarna när det gäller transporttjänsternas funktion. I Västra Finland, som starkt lever av export borde funktionen på sid 34 uppdateras till "De internationella rese- och transportkedjornas funktion och förutsägbarhet". Detta för att trygga viktig infrastruktur för det exportberoende näringslivet i regionen. Gällande hållbarhet på samma sida så borde texten för Västra Finlands del vara samma för Norra och Östra Finland.

Transportsystemet bör utvecklas för att säkerställa regionernas livskraft, tillväxt, sysselsättning, tillgänglighet och medborgarnas säkra och smidiga rörlighet. Trafiksäkerheten bör förbättras i hela landet, inte bara i stadskärnorna eller i södra delen av landet. Det är bra att det i programmet konstateras att "vid utvecklingsbehov som anknyter till nya investeringsbehov inom näringslivet är

reaktionen kunskapsbaserad och flexibel i hela landet”. Det är oerhört viktigt att staten har förmågan att reagera på de infrastrukturbehov stora investeringar för med sig.

I landsbygdsområden bör transporttjänsterna även utvecklas för att möta nya behov från den gröna omställningen, enbart underhåll av tjänsterna räcker inte.

Det är viktigt att infrastrukturen för gång- och cykeltrafik utvecklas i hela landet och även längs statliga vägar. I de fallen är det viktigt att också göra satsningar på längre sträckor som exempelvis sammanbinder regioner och städer.

Flygtrafikens roll och hantering i Trafik 12-planen skiljer sig från andra trafikslag, eftersom den i regeringsprogrammet inskrivna flygtrafikstrategin har inkluderats i Trafik 12-planen. En betydligt bättre lösning skulle vara att genomföra ett separat strategiarbete för flygtrafiken där näringslivet och regionerna skulle ha en stark roll i arbetet. Flygplatsverksamhetens företagsekonomiska lönsamhet representerar inte ett strategiskt perspektiv, utan kriterierna bör ta hänsyn till näringslivets behov och de samhällsekonomiska fördelarna med regional flygtrafik - kriterierna bör utarbetas i samverkan med näringslivet.

Vad anser ni om åtgärderna i utkastet till plan?

Trafik 12-planutkastet identifierar väl principen i statsminister Orpos regeringsprogram om att bevara Finnavias nuvarande flygplatsnätverk. Detta kan betraktas som en bra utgångspunkt också på längre sikt. Ur tillgänglighetens servicenivåperspektiv är det mycket viktigt att bibehålla principen om att resan från regionerna till Helsingfors-Vanda flygplats aldrig får överstiga tre timmar.

Flygplatsens betydelse bör starkt utvärderas ur perspektivet av regionens näringslivsutveckling, export och behov. Detta perspektiv får för lite uppmärksamhet i planutkastet. Flygplatser i olika delar av Finland har olika behov. I vissa områden betonas starkt turismens behov, medan i andra områden betonas behovet av att främja export och investeringar. Det är dock väsentligt vid utvecklingen av regionala flygplatser att också efter år 2026 bevara transportnätet och regeln på tre timmars tillgänglighet från regionerna till huvudstadsregionen och därifrån till internationella flygförbindelser. Genom att bevara och stödja också de mindre statliga flygplatserna kan Finland säkerställa en balanserad regional utveckling, förbättra tillgängligheten och rörligheten, och stärka exporten och näringslivets förutsättningar i hela landet.

Staten har ett ansvar att säkerställa att infrastrukturen fungerar och att alla medborgare har tillgång till nödvändiga transporttjänster.

Mindre flygplatser är ofta avgörande för lokala och regionala företag, särskilt inom exportindustrin. För företag som är beroende av snabb och effektiv transport av varor och personal är dessa flygplatser viktiga för deras verksamhet. Mindre flygplatser bidrar till regional utveckling genom att förbättra tillgängligheten och attrahera investeringar. De fungerar som katalysatorer för ekonomisk tillväxt, vilket i sin tur kan skapa arbetstillfällen och öka skatteintäkterna.

Ett mångsidigt nätverk av flygplatser är nödvändigt för att säkerställa landets försörjningsberedskap och militär rörlighet. Mindre flygplatser kan fungera som viktiga knutpunkter i händelse av kris eller konflikt, vilket gör dem strategiskt viktiga för nationens säkerhet.

Hållbara bränslen för flygtrafik, såsom el- och vätgasdriven flygtrafik, stöder flygtrafikens ekologiska hållbarhet. Det finns potential i utvecklingen av elflyg, även om elektrifieringen av flygtrafiken har

gått långsamt. Därför bör strategin starkare identifiera och främja målen för att främja hållbara bränslen och sätta ett mål för användningen av hållbara bränslen till 50 procent till år 2035.

Gällande flygtrafiken framförs följande konkreta förändringsförslag:

Förslag på tillägg till sid 48. Flygplatsnätet är centralt för Finlands ekonomiska tillväxt och export, och dess betydelse har ökat i den globala konkurrensen. Dessutom är ett mångsidigt flygplatsnätverk viktigt för försörjningsberedskapen, hälsovården och den militära rörligheten. 71 procent av Finlands export är koncentrerad till regionerna. De regionala flygplatsernas viktigaste roll är att erbjuda en snabb förbindelse för företag och sakkunniga att ta sig ut i världen och tillbaka, och att möjliggöra det mervärde som internationella turister tillför. För att säkerställa Finlands internationella tillgänglighet kommer regeringen att trygga ett långsiktigt perspektiv för flygtrafiken.

Förslag på ändring på sid 51. "Staten behåller enligt regeringsprogrammet Finavias nätverk av flygplatser i dess nuvarande form och utvecklar det övriga nätverket av flygplatser som en del av trafikledsnätet 2023–2027. Den eventuella tilläggsfinansiering som behövs för detta beaktas i halvtidsöversynen 2025." ändras till " Finavias nätverk av flygplatser bibehålls i dess nuvarande form och det övriga nätverket av flygplatser utvecklas som en del av trafikledsnätet 2023–2027. Den nationella flygtrafiken utvecklas i första hand marknadsmässigt, men de flygrutter som är centrala för exportindustrin, turismen eller försörjningsberedskapen tryggas vid behov med köptjänsttrafik. Tilläggsfinansiering för detta beaktas i statens budgetbehandling.

Förslag på ändring på sid 52: " På längre sikt utvärderar staten i (Traficom) samarbete med andra aktörer omfattningen av flygplatsnätet ur resekedjeperspektiv med beaktande av nya drivmedel och eventuella nya affärsmodeller. Staten definierar under 2026 i samarbete med flygplatsoperatörerna kriterierna för flygplatser som är strategiskt viktiga i nationellt hänseende. Kriterierna kan till exempel granska tillgängligheten, passagerarmängderna, utvecklingsutsikterna för trafiken, trafikens karaktär samt den regionala betydelsen. Som informationsunderlag används enhetliga och jämförbara metoder för konsekvensbedömning, framför allt en ram för granskning av de mer omfattande ekonomiska konsekvenserna av att utveckla trafiksystemet.

Staten (kommunikationsministeriet) definierar i samarbete med flygplatsoperatörerna vilka flygplatser som är strategiska i nationellt hänseende utifrån de utarbetade kriterierna och bildar ett nytt flygplatsnät utifrån dessa flygplatser. Staten utvärderar möjligheten till tidsbestämt statsunderstöd, så att utvecklingsvägarna för trafiken på flygplatserna kan säkerställas.

Staten (Traficom i samarbete med Trafikledsverket) gör områdesvis en utredning av vilka metoder som kan användas för att med olika transportformer förbättra resekedjorna till centrala, större flygplatser. Metoderna kan till exempel bestå av infrastrukturprojekt eller infrastrukturunderstöd, serviceunderstöd och offentliga upphandlingar, avtal samt en ökning av biljettsystemen och passagerarinformationen. Staten utvecklar i samarbete med regionala aktörer resekedjorna till flygplatser med flygtrafik på marknadsvillkor antingen nationellt eller internationellt." ändras till

"På längre sikt förbinder sig staten till att trygga landets internationella tillgänglighet genom att ge Finavia tillräckliga medel för att upprätthålla flygplatsnätet. Samtidigt förutsätter detta dock att bolaget tar i bruk ny bränsle- och laddningsteknik, inför fjärrstyrning av flygtrafiken och vidtar andra åtgärder för att minska kostnadstrycket.

Ett separat visionsarbete för flygtrafiken genomförs och där beaktas flygplatsnätverkets och trafikens roll för Finlands internationella tillgänglighet, särskilt med tanke på exportindustri och turism. Visionsarbetet ska genomföras i nära samverkan mellan staten, näringslivet och regionerna."

Förslag på ändring på sid 57: "Flygförbindelser som är viktiga för försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen tryggas vid behov med köptjänsttrafik på de rutter där ingen trafik på marknadsvillkor inleds. En avtalsmodell som behandlar städerna jämlikt söks. Fullt statligt stödd köptjänsttrafik för regionala flyg till landskapen upphör våren 2026. I fråga om flygtrafiken inom Finland ser regeringen vid halvtidsöversynen våren 2025 över städernas tillgänglighet med beaktande av jämlikheten. (besluten i halvtidsöversynen tas med när planen färdigställs). " ändras till "Flygförbindelser som är viktiga för försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen tryggas vid behov med köptjänsttrafik på de rutter där ingen trafik på marknadsvillkor inleds

Förslag på strykning på sid 48–49: "Före kriserna stödde det statliga bolaget Finavia landskapsflygplatserna med intäkterna från Helsingfors-Vanda flygplats, men det minskade antalet passagerare på Helsingfors-Vanda flygplats har haft stor inverkan på Finavias förmåga att täcka landskapsflygplatsernas kostnader. Det nuvarande flygplatsnätet går med förlust, och det finns inga utsikter till att situationen kommer att förändras nämnvärt. Statens nuvarande upphandlade trafik medför en årlig förlust på cirka 20 miljoner euro för Finavia i form av flygplatsunderhåll. De omfattande behoven av att anpassa ekonomin skapar tryck på strukturella förändringar."

Förslag på strykning på sid 52: "Inom bedömningen av understöden till infrastruktur tar staten (kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket) hänsyn till möjligheterna att reagera på förändringarna i flygplatsnätverket och utvecklingsbehoven i fråga om distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel."

Trafik 12-planutkastet belyser väl de ekonomiska utmaningarna inom grundläggande vägunderhåll och utveckling av vägnätet. Flera utvecklingsbehov lyfts fram, men samtidigt glöms exempelvis behoven av att förbättra tillgängligheten för stora gröna investeringar ofta bort. Till exempel i Jakobstad–Karleby regionen finns behov av att utveckla riksvägarna 8, 13 och 19 avsevärt fram till 2030 på grund av stora investeringar och nya arbetsplatser samt tillväxten inom det industriella näringslivet. I programmet nämns att "vid utvecklingsbehov som anknyter till nya investeringsbehov inom näringslivet är reaktionen kunskapsbaserad och flexibel i hela landet". Det är bra, men också kontinuerliga förbättringar behöver göras på de områden där det finns ett tydligt investeringstryck hos näringslivet. Öst-västliga trafikförbindelser främjar försörjningsberedskapen och regionernas sammanlänkning. Även gång- och cykelvägar inom kommunerna och som förbinder landskap, regioner, stadscenter och kommuner är en del av vägnätet och deras betydelse bör kraftigare lyftas fram i Trafik 12-planen.

Det är viktigt att Trafik 12-planutkastet även främjar ekologisk hållbarhet inom vägar och trafik genom att använda rena bränslen i vägtrafiken, såsom biogas, el och vätgas, inklusive utbyggnaden av deras distributionsnätverk. Dessa åtgärdsområden bör framhävas tydligare i planutkastet.

Betydelsen av det lägre vägnätet för näringslivets förutsättningar är särskilt framträdande i landsbygdsområden, där man främjar projekt för ren omställning, upprätthåller skogsavverkning för industrins behov och säkerställer primärproduktionens verksamhetsförutsättningar. Därför kräver utvecklingen av vägnätet, särskilt det lägre vägnätet, en betydande ökning av finansiering för grundläggande vägunderhåll. Tillgänglighet har stor betydelse för företagssektorn och grundläggande underhåll av huvudvägarna anses vara den viktigaste åtgärden för att förbättra godstransporternas tillgänglighet.

Förbättringen av trafikflödet, säkerheten och kapaciteten för tung trafik på riksväg 8 är ett viktigt utvecklingsprojekt för västkusten

De utvecklingsbehov och åtgärder som presenteras i trafikplanen för huvudbanan fokuserar främst på sträckan Helsingfors–Tammerfors. Finlands huvudbana betjänar hela Finlands person- och godstrafik och därför bör utvecklingsåtgärderna för huvudbanan gälla från Helsingfors till Kemi-Torneå.

Har finansieringen av utkastet till plan riktats rätt inom finansieringsprogrammet?

Den föreslagna finansieringsnivån i planutkastet för transport möjliggör i praktiken inte utvecklingen av ett nationellt, än mindre ett regionalt transportsystem i enlighet med de uppsatta målen. Finansieringsnivån möjliggör inte heller en minskning av den ackumulerade reparationskulden och lämnar underhållet av det regionala vägnätet åt sitt öde. Finansieringsplanen bör mera riktas mot utveckling av transportsystem som främjar tillväxt och sysselsättning, särskilt i de regioner som är föremål för investeringar.

Enligt riktlinjerna i Trafik 12-planutkastet stöder staten projekt som främjar barns och ungdomars rörlighet samt gång, cykling och trafiksäkerhet med finansiering riktad till kommuner och allmännyttiga organisationer. Planutkastet betonar regional trafiksystemplanering och regionalt samarbete över kommungränserna för att ordna finansiering. I finansieringsprogrammet är främjandet av gång och cykling mycket underfinansierat, vilket försämrar kommunernas möjligheter att främja de positiva effekterna av gång och cykling i kommunerna. För år 2027 har ingen finansiering alls avsatts för att främja gång och cykling, vilket kan betraktas som en tydlig brist i finansieringsprogrammet.

I finansieringsplanen har man inte beaktat en fortsättning av köptjänstavtalen för regional flygtrafik, vilket är en tydlig brist.

Vad anser ni om konsekvensbedömningen och miljöbedömningen av utkastet till plan (SMB-lagen 8.4.2005/200)?

På en allmän nivå har effekterna beskrivits på ett tillräckligt sätt i utkastet till Liikenne12-planen. Områdenas särdrag och deras påverkan på trafiksystemets totala funktionalitet har dock bedömts ganska allmänt.

Andra saker?

-

Nyberg Susanne
Kronoby kommun