

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?**

Utkastet till Trafik 12 -plan tar väl upp de konkreta frågor som rör den dagliga tillgängligheten i landet men en plan med det här tidsspannet borde även blicka mot framtiden. Även om förverkligandet av dessa projekt tar tid bör staten ha en långsiktig vision och en färdplan för helhetsbilden av större projekt, internationella förbindelser och transportnätet.

Flera aspekter av Trafik 12-planen är viktiga gällande både det finländska näringslivets tillväxtpotentialer och lockande av investeringar.

Flygtrafikförbindelser och flygplatsnätet är avgörande för både nya industrianläggningar och befintlig industri. Flygplatsnätets betydelse ur den regionala ekonomins och näringslivets synvinkel är större än lönsamheten i Finavias verksamhet. Flygplatsnätet är grundläggande infrastruktur, vars existens och trafikservicenivå ska säkras i enlighet med regeringens program. Nu ger Trafik 12-planen ett motsägelsefullt besked när det gäller utvecklingen av flygplatsnätet. Kriterierna för flygplatsnätet bör inte bara utvärderas i samarbete med Finavia, som presenteras i planen, utan även regionernas och näringslivets synpunkter och behov bör beaktas. Också ur försörjningstrygghetssynpunkt är en minskning av flygplatsnätet kortsiktigt. Fartygstrafiken i hamnarna och flygtrafiken på flygplatserna är de enda betydande transportsätt som förbinder Finland med västvärlden. Flygförbindelser som är viktiga för försörjningstrygghet, exportindustri och turism bör även fortsättningsvis säkras med köptjänsttrafik vid behov.

Flygplatsnätet är centralt för Finlands ekonomiska tillväxt och möjliggör export, och dess betydelse har ökat i den globala konkurrensen. Dessutom är ett mångsidigt flygplatsnätverk väsentligt för försörjningstrygghet, sjukvård och militär rörlighet. 71 % av Finlands export är koncentrerad till landskapen. Regionalflygfältens viktigaste uppgift är att göra det möjligt för företag och experter att snabbt komma ut i världen och tillbaka, och att möjliggöra det mervärde som internationella turister ger.

Framkomlighetsmålet på tre timmar har utelämnats ur trafiksystemplanen, och det bör definitivt fortfarande finnas med.

Flygtrafikens roll och hantering i Trafik 12-planen skiljer sig från andra transportformer, eftersom den flygtrafikstrategi som redovisas i regeringsprogrammet har tagits med i Trafik 12-planen. Av den anledningen vore det bra att ta med statens mål om internationell tillgänglighet i planen och erkänna flygförbindelsernas centrala roll i den. Målet skulle kunna vara att säkra Finlands internationella tillgänglighet, särskilt ur perspektivet av ett exportstyrt näringsliv och turism.

Nu betonar planen flygplatsverksamhetens (Finavia) affärsmässiga lönsamhet, vilket inte representerar ett strategiskt perspektiv. När det gäller flygplatsverksamhet och flygtrafik är det viktigt att ta hänsyn till näringslivets behov och de nationalekonomiska fördelarna med regional flygtrafik.

Staten bör också stå för transportinfrastruktur för regionala förbindelser, liksom för andra transportslag. Därför måste staten säkerställa täckningen av Finavias nuvarande flygplatsnät och upprätthålla flygtrafiken till de regionala flygplatserna.

Trafik 12 -planen identifierar sjöfartens centrala roll i Finlands export. Detta återspeglas dock inte i utvecklingsmöjligheter kring farleder. För att underhålla och utveckla de befintliga vattenfarleden måste tillräckliga medel säkerställas varje år, även för investeringar. Att skjuta upp investeringar är kortsiktigt i en situation där Finlands samhällsekonomi och försörjningstrygghet är starkt beroende av sjötransporter.

Eftersom verksamhetsmiljön har förändrats är det viktigt att betrakta Västra Finland som en del av de västliga förbindelserna och Finlands tillgänglighet och försörjningstrygghet. Hamnar och anslutningar till hamnarna är avgörande. Investeringar i hamnar och deras förbindelser bidrar också till lockande av investeringar i ren omställning, energi och storindustri i Finland, men också till tillväxten av befintliga företag.

Jakobstads hamn är, som en del av nätverket av hamnar i Österbotten, profilerad inte bara efter den egna regionens industri, utan också efter inlandets behov och har gjort betydande investeringar för att möjliggöra näringslivets tillväxt. Hamnarnas roll i hantering, lagring och hantering av mångsidig last fortsätter att stärkas.

Hamnarnas roll och förmåga att fungera som energihamnar måste stärkas. För närvarande spelar de en viktig roll i transport, lagring och montering av landbaserad vindkraft som inverkar på hamnens strukturer, vägförbindelser som leder till hamnarna och det omgivande regionala vägnätet.

Tack vare sitt läge och sin befintliga infrastruktur har Jakobstads hamn en viktig geostrategisk betydelse för försörjningstryggheten och militär rörlighet. En kort sjöresa till Sverige, fungerande inlandsförbindelser både vad gäller den elektrifierade järnvägsförbindelsen och vägnätets speciella transportsträcka samt två RoRo-ramper är viktiga för försörjningstryggheten och möjliggör nationella och internationella militära insatser vid behov.

I framtiden kommer byggandet av havsbaserad vindkraft också att medföra nya behov av byggande av infrastruktur för elöverföring i hamnar. Dessutom bör hamnarnas roll för att minska sjöfartens utsläpp främjas, och distributionen av alternativa bränslen bör stödjas. På samma sätt måste lämpliga rälsanslutningar (inklusive rälsbredd) till hamnar beaktas.

Gällande hamninvesteringar hänvisas det till EU-finansieringsmöjligheter. EU-kommissionens plan att kanalisera transportmedel främst genom nationella planer hotar dock att göra transportsektorn beroende av nationellt tilldelade medel. Det har inte funnits några nationella medel för investeringar i finska hamnar, men finansieringen har traditionellt sett överlåtits till EU-finansiering. Om EU-

finansieringen av transportsektorn i framtiden allt starkare styrs genom nationella budgetar, finns det en oro för att tillgången på finansiering och investeringsmöjligheter försvagas ytterligare på grund av Finlands strama ekonomiska situation. Detta skulle försvaga enhetliga, gränsöverskridande förbindelser och riskera de finska hamnarnas lika möjligheter jämfört med hamnar i Europa.

Trafik 12 -planen betonar stora tätorter framom andra städer. MAL-avtal har slutits med endast sju storstäder. Växande och utvecklande stadsregioner och medelstora städer bör också erbjudas någon form av diskussionsprocess eller metod, lämplig för utveckling av markanvändning, bostäder och trafik i riktning mot staten. När det gäller flygplatsnätet hänvisas redan till de "största flygplatserna", även om definitionen av kriterierna för flygplatsnätet inte ens har börjat ännu. Det är mest fördelaktigt att organisera kollektivtrafiken i de största tätorterna och samtidigt kan inte ens grundläggande servicenivå erbjudas till glesbygd. Trafik 12 -planen påskyndar urbaniseringsutvecklingen genom att specifikt stödja stadsliv och placering av tjänster i tätbebyggda områden. I planen bör mer uppmärksamhet ägnas åt att skapa bättre förutsättningar ur tillgänglighetsperspektiv för boende och näringsidkande utanför de stora stadscentra.

### **Vad anser ni om åtgärderna i utkastet till plan?**

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 existerande industriella näringslivet.

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. Speciellt i Jakobstadsregionen är det lägre vägnätet den första etappen för exportprodukter som därefter tar sig ut i världen. 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 överlag.

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.

Trafik 12-planutkastet identifierar väl principen 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 för att säkerställa den regionala tillgängligheten och internationella rörligheten.

Gällande flygtrafiken framförs följande 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 köptjänststrafik. 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 köptjänststrafik 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.”

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.

### **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 olöst. Finansieringsplanen bör mera riktas mot utveckling av transportsystem som främjar tillväxt och sysselsättning, särskilt i de regioner som är föremål för investeringar.

Flera uppgifter och ansvar har tilldelats kommunerna i planen (region- och samhällsstruktur, utveckling av lätta trafikleder, upphandling och utveckling av persontransportnav, köp av tjänster för tågtrafik, utveckling av hamnförbindelser etc.). Många uppgifter görs redan av kommunerna. Tillräckliga medel bör dock också tillföras för att utföra uppgifterna för att kommunerna skall klara av de befintliga, och möjliga nya, uppgifter.

I finansieringsprogrammet är främjandet av gång och cykling 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 Trafik 12-planen. Områdenas särdrag och deras påverkan på trafiksystemets totala funktionalitet har dock bedömts för allmänt.

#### **Andra saker?**

-

Holmbäck-Nyblom Susanne  
Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia

Mårtenson Daniela  
Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia