

Asia: 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 i grunden korrekt men försiktigt satta och ambitionsnivån saknas. Till exempel saknas öppningar för nya strategiska gränsöverskridande transportprojekt (broar – tunnelloösningar, utveckling av gränsöverskridande transportnät, europeisering av järnvägstrafiken, utveckling av flygtrafiken till att bli mer koldioxidsnål) helt från strategin.

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.

Larsmo kommun konstaterar att texten i Trafik 12-planutkastet tydligare bör klargöra kommunernas och stadsområdenas roll och ansvar vid utvecklingen av trafiksystemet och säkerställandet av dess funktionalitet i framtiden. Trafiksystemet bör utvecklas för att säkerställa kommunernas och landskapens livskraft, tillväxt och sysselsättning, tillgängligheten till olika områden samt en säker och smidig rörlighet för medborgarna. Trafiksäkerheten bör förbättras i hela landet, inte bara i stadsområdena. Detta bör göras genom åtgärdsprogrammet och de behov som identifierats i analysen av trafiksystemet.

I planutkastets text anges att huvudvikten i landsbygdsområden är att upprätthålla trafiknätet och servicen (Trafik 12-planutkast, sida 32). Dock skapar till exempel den snabba energiomställningen i regionen nya utvecklingsbehov, till exempel inom gruv-, vindkraft-, solenergi-, vätgas- och

biogasprojekt. Då räcker det inte att bara upprätthålla nuläget, utan det regionala trafiknätet behöver utvecklas.

Att vända blicken västerut och förbättra Finlands förbindelser västerut har noterats i planutkastet, men tyvärr syns detta inte tillräckligt i åtgärdsprogrammet.

Vad anser ni om åtgärderna i utkastet till plan?

Vägar och järnvägar:

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.

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.

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.

Flygplatser och flygtrafik:

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 Finnavias 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.

Inom Karleby-Jakobstads flygplats upptagningsområde finns många nationellt betydelsefulla exportföretag. Ledande aktörer är Kokkola Industrial Park med en omsättning på 2,7 miljarder euro. Området är Nordens största koncentration av kemi- och metallförädlingsindustri och företagen sysselsätter cirka 2 400 personer. Alholmen Industrial Park i Jakobstad huserar företag med en sammanlagd omsättning på över 1,3 miljarder euro. Exportandelen är nästan 80 procent.

Exportindustrins påverkan syns också i kundundersökningar vid Karleby-Jakobstads flygplats. Över 7 av 10 kunder som flyger från Karleby-Jakobstad till Helsingfors fortsätter sin resa med Finnair till utlandet. Enligt en undersökning gjord av Österbottens handelskammare lämnar varje passagerare som gör en tur-och-retur-resa från Karleby-Jakobstad i genomsnitt 60 000 euro till den regionala ekonomin. Vid bedömning av flygplatsnätverket bör man därför beakta näringslivets behov och de fördelar som regional flygtrafik medför för den nationella ekonomin.

Förutom exportindustrin betjänar Karleby-Jakobstad flygplats många andra behov, såsom försörjningsberedskap. Dessutom finns Försvarsmaktens skjut- och övningsområde i Vattaja, Lohteå i Karleby, och flygplatsen används också för tankning och underhåll av flygplan vid brandövervakningsflygningar. Beställnings- och charterflyg från Karleby-Jakobstad görs cirka 100 gånger per år, och flygplatsen används också för brådskande organtransporter och sjuktransporter. Semesterflyg från den regionala flygplatsen främjar hållbar turism, eftersom resorna mellan hemmet och flygplatsen blir kortare.

Eftersom Karleby-Jakobstad flygplats på många sätt är nödvändig för sitt område och flygtrafikens påverkan på den regionala ekonomin är betydande, måste flygtrafiken säkerställas på lång sikt, och statens infrastruktur bör inte finansieras av kommuner och andra aktörer. Dessutom är tre timmars tillgänglighet från Helsingfors en nödvändig förutsättning, särskilt för konkurrenskraften hos näringslivet i vårt område, och flygtrafik är det enda alternativet för att uppnå tre timmars tillgänglighet.

Det är också ytterst viktigt att Petteri Orpos regeringsprograms riktlinje om att bevara flygplatsnätverket i dess nuvarande form kvarstår i uppdateringen av Trafik 12-planen. Därför måste

den punkt som ingår i utkastet till Trafik 12, enligt vilken "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", tas bort.

Larsmo kommun anser att den skrivning som ingår i nuvarande regeringsprogram bör kvarstå. Skrivningen lyder: "Flygförbindelser som är viktiga för försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen tryggas vid behov med köptjänsttrafik på de rutter där ingen trafik på marknadsvillkor inleds".

Målsättningen är marknadsbaserad flygtrafik på Karleby-Jakobstad flygplats, men på grund av minskningen av antalet passagerare orsakad av coronapandemin krävs tid för att uppnå detta. Marknadsbaserad trafik kan inte heller uppstå utan en flygplats och tillhörande infrastruktur.

Avtalet om upphandlad trafik för regionalflyg mellan Traficom och Finnair upphör den 28.3.2026. Avtalet innehåller en option för perioden 29.3.2026-27.2.2028. Det är viktigt att optionen utnyttjas med fullt statligt stöd för att skapa en tillräcklig grund för marknadsbaserad flygtrafik senast i mars 2028.

Optionsperioden säkerställer att flygplatsen hålls öppen och att linjeflyget fortsätter till slutet av vintersäsongen 2028, samt möjliggör försäljning av flygplatsernas influensområden till internationella flygbolag och researrangörer. För närvarande marknadsför Finavia inte flygplatsen som en del av sitt nätverk, eftersom dess underhållsskyldighet upphör ett år efter att linjeflyget upphört.

Hamnar och vattenvägsnätverk:

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 energiamnar 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 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 energiamn, liksom Jakobstads hamn. Larsmo kommun föreslår att hamnarna i Vasa och Jakobstad tas i betraktande när TEN-T-nätet uppdateras.

Har finansieringen av utkastet till plan riktats rätt inom finansieringsprogrammet?

Finansieringsplanen bör starkare riktas mot sådana utvecklingsåtgärder för trafiksystemet som främjar tillväxt och sysselsättning, särskilt i de landskap som är föremål för investeringar.

Finansieringsplanen bör förtydligas om huruvida de 135 miljoner euro per år som anges för åren 2029–2036 är bunden eller obunden finansiering.

I finansieringsplanen har man inte beaktat fortsättningen av upphandlingsavtalen för regional flygtrafik, vilket är en tydlig brist. Det bör noteras att 4 miljoner euro har avsatts för upphandling av flygtrafik år 2026, vilket är positivt. Dock har endast 1 miljon euro avsatts för upphandling av flygtrafik åren 2027 och 2028, vilket innebär att regional flygtrafik inte kan genomföras och utvecklingen av drivkrafter för flygtrafik inte kan främjas.

Finansieringen av statliga bidrag i finansieringsprogrammet är i genomsnitt drygt 2 miljoner euro per år under åren 2026–2028. Från och med 2029 ökas det statliga bidraget till privata vägar med 4 miljoner euro årligen, vilket kan betraktas som positivt. Ökningen av anslagen är viktig för att det ska finnas småskalig finansiering för underhåll av vägnät med mindre trafikmängder i landskapen.

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

-

Andra saker?

-

Holmbäck Johanna
Larsmo kommun - Kommunstyrelsen 3.3.2024 § 50