

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 – Planutkast och konsekvensbedömning**

### **Planutkast**

#### **Vilka är de viktigaste åtgärderna för att nå målen i planen?**

Utlåtande med anledning av den riksomfattande trafiksystemplanen Trafik 12 (Liikenne 12)

Jakobstadsregionen består av kommunerna Kronoby, Pedersöre och Larsmo samt städerna Jakobstad och Nykarleby. Regionen har 49.600 invånare. I regionen finns 6.800 företag och sammanlagt ca 22.050 arbetsplatser. Regionens företag är mycket exportdrivna. Syftet med vårt utlåtande är att peka på de faktorer som vi anser att säkerställer företagens förutsättningar att på olika sätt vara tillgängliga för de internationella marknaderna. Detta förverkligas bäst gör genom att man stärker regionens logistiska konkurrensförmåga.

#### **Flygtrafiken**

Vi anser det vara nödvändigt att den så kallade 3-timmarsregeln vad gäller regionernas tillgänglighet tillämpas också i den kommande trafiksystemplanen. Enligt 3-timmarsregeln bör man kunna nå Helsingfors från regionerna med flyg om t ex restiden med tåg eller andra allmänna kommunikationsmedel överstiger tre timmar. I utkastet till trafiksystemplan (s.46) konstateras att staten strävar till att se till att tretimmarsregeln uppfylls. Vi anser det vara av vital betydelse för exportdrivna regioner att så också sker.

Karleby-Jakobstad flygplats, som alltså betjänar också Jakobstadsregionens näringsliv, är av stor betydelse för regionens exportinriktade näringsliv. Upprätthållaren av flygfälten bör säkerställa att Karleby-Jakobstad flygplats har verksamhetsförutsättningar att betjäna näringslivet genom olika stödåtgärder.

Elektrifieringen av flygtrafiken är ett område som bör beaktas i den kommande trafiksystemplanen. För att göra det möjligt för elektrifierande flyg att trafikera kommer det att krävas satsningar på infrastruktur såsom laddningsstationer. Vi anser det vara viktigt att statsmakten beaktar den nya teknikens behov så att regionernas tillgänglighet säkras också i detta avseende.

#### **Järnvägstrafiken**

Trafiksystemplanen tar stark ställning för utvecklande av järnvägstrafiken mellan Helsingfors-Tammerfors och Helsingfors-Åbo samt Helsingfors-Vanda (HEL) (s.32). Detta anser vi vara ett alltför ensidigt sätt att utveckla Finlands trafiksystem som på sikt leder till att perifera områden inte beaktas tillräckligt.

Vi anser att stambanan Helsingfors-Uleåborg och i synnerhet sträckan från Tammerfors norrut bör stärkas. En kapacitetshöjning är nödvändig för att svara mot kommande trafikbehov både vad gäller persontrafik och godstrafik. Stambanan längs avsnitten Tammerfors-Seinäjäki-Pedersöre/Jakobstad-Uleåborg är starkt växande och behöver fullgoda förbindelser i framtiden för att utvecklas.

Vi anser att det behövs en märkbar kapacitetshöjning på banavsnittet Tammerfors-Uleåborg eftersom industrierna längs kusten kommer att behöva transportera mera råvaror och slutprodukter längs järnvägen. Den långsiktiga strävan till koldioxidneutrala lösningar inom transporterna gör att trafiksystemet bör kunna svara på det växande behovet av mera järnvägstransporter. De transportkedjor som i Jakobstadsregionen märkbart stöder koldioxidneutrala lösningar är bland annat järnvägstransporterna till och från Alholmens hamn i Jakobstad.

#### Digitalisering och landsvägstransporter

E8 är exportindustrins ryggrad i Jakobstadsregionen och stöds av RV19 i Nykarleby. Trygga och smidiga förbindelser längs E8 och RV19 är därför av stor betydelse för vår exportindustri i Jakobstadsregionen. Ett tillräckligt antal omkörningsfiler och trygga anslutningar säkerställer industrins transportbehov och gör det möjligt att planera transporterna på ett ekologiskt och ekonomiskt hållbart sätt.

Digitalisering av transporter (s.56) har betydelse för strävanden att minska klimatavtrycket från transporterna. Genom att stärka informationsflödet mellan operatörer längs en transportkedja kan klimatavtrycket från transporterna minskas. Vi ser att det här finns många möjligheter att utveckla transportkedjorna med digitala hjälpmedel.

#### Sammanfattning

Vi påminner också om att utvecklande av transportkedjor mellan hamn, järnväg och landsvägstransporter är av stor betydelse för exportdrivna regioner. Utbyggnaden av den fysiska infrastrukturen bör ändå gå hand i hand med utbyggnaden av den digitala infrastrukturen. Eftersom trafiksystemplanen innehåller en stark satsning på järnvägstrafiken påminner vi om att landsvägstransporterna fortfarande är av stor betydelse för exportdrivna regioners tillgänglighet och får därför inte glömmas bort.

Mats Brandt, stadsdirektör, Nykarleby

Anne Ekstrand, tf. stadsdirektör, Jakobstad

Gun Kapténs, kommundirektör, Larsmo

Ulf Stenman, tf. kommundirektör, Kronoby

Stefan Svenfors, kommundirektör, Pedersöre

Jarl Sundqvist, VD, Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia

**Har finansieringen av åtgärderna som helhet betraktat riktats rätt inom de ekonomiska ramarna?**

- **Trafiknätet och knutpunkter**
- **Övervakning av persontrafik och godstrafik**
- **Stödåtgärder för trafiksystemet**
- **Andra åtgärder**

**Innehåller visionen fram till 2050 rätt element för att utveckla trafiksystemet?**

-

**För åtgärdsprogrammet som helhet sett utvecklingen i riktning mot visionen?**

-

**Konsekvensbedömning**

**Ska konsekvensbedömningen kompletteras med tanke på lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program?**

-

**Ger konsekvensbedömningen en tillräckligt god bild av planens konsekvenser?**

-

**Allmän**

**Hur bör processen för den riksomfattande trafiksystemplaneringen (inklusive växelverkan, kommunikation och konsekvensbedömning) utvecklas?**

-

Sundqvist Jarl  
Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia