

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen

Allmänna byrån, I1

Beslutande

Minister

Camilla Gunell

Föredragande

Byråchef

Gustav Blomberg

Justerat

Omedelbart

Nr 11Utlåtande om den riksomfattande trafiksystemplanen för
2026–2037**ÅLR 2024/8884**

35 I1

BeslutLandskapsregeringen beslöt att avge utlåtande gällande förslag till riksomfattande trafiksystemplan för åren 2026–2037 enligt **bilaga 1, I125E11**.

Hänvisning
Diarienummer för begäran om utlåtande:
VN/18780/2023-LVM-180

Kommunikationsministeriet

Kontaktperson
Gustav Blomberg, byråchef

Ärende

Utlåtande om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037

Bakgrund

Kommunikationsministeriet ber landskapsregeringen om utlåtande om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för åren 2026–2037 samt om miljöbedömningen enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, SMB-lagen). Utlåtanden kan lämnas fram till den 5 mars 2025. Det är dock endast förslaget till trafiksystemplan som är översatt till svenska, varför detta utlåtande endast fokuserar på planen.

Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet i Finland på 12 års sikt. Planen har utarbetats i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). I början av varje regeringsperiod granskas den riksomfattande trafiksystemplanen och den samordnas med planen för de offentliga finanserna. Av trafiksystemplanen görs en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 omfattar hela Finland med beaktande av be-gränsningarna i självstyrelselagen (1991:71) för Åland.

Behörighet

Enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen (1991:71) för Åland hör vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt farleder för den lokala sjötrafiken till Ålands lagstiftningsbehörighet. Enligt 27 § 13 och 14 punkten i samma lag hör handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten och luftfart till rikets lagstiftningsbehörighet.

Utlåtande

I förslaget anges att bestämmelserna om den riksomfattande trafiksystemplanen och därmed själva planen inte gäller de områden som enligt självstyrelselagen hör till Ålands

lagstiftningsbehörighet. Däremot beaktas även Åland när det gäller luftfart samt handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten.

Allmänt

Landskapsregeringen uppskattar möjligheten att lämna utlåtande för "Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026-2037". Landskapsregeringen konstaterar att trafiksystemplanen innehåller ett åtgärdsprogram vilket till viss del även berör Åland.

Utveckling av trafikledsnätet

I avsnitt 4.6.1.2 "Utveckling av trafikledsnätet" nämns TEN-T-nätet. Landskapsregeringen påminner om att Berghamn (Eckerö) och Mariehamns hamn samt Mariehamns flygplats ingår i TEN-T nätets övergripande nät. Dessa knutpunkter bör nämnas i avsnittet och att utvecklingen av det övergripande nätet sker i samarbete med landskapsregeringne. Vid framtagande av nationella och regionala utvecklingsplaner bör kommunikationsministeriet ta i beaktande dessa knutpunkter på ett behörigt och ändamålsenligt sätt.

Utveckling av trafikens digitala verksamhetsmiljö

- I avsnitt 4.9 "Utveckling av trafikens digitala verksamhetsmiljö". I detta avsnitt konstateras bl.a.

Det är viktigt att utveckla de nationella verksamhetsmodellerna, så att de stöder produktionen, delningen och användningen av information om trafiksystemet på ett kostnadseffektivt sätt som tillför mervärde. Vid utvecklingen beaktas den europeiska regleringen, nationella och internationella utvecklingsprojekt samt identifiering och skydd av information som är av kritisk betydelse för samhällsverksamheten med nödvändiga metoder. Inom egendomshanteringen kan man med hjälp av informationshantering effektivisera användningen av de begränsade resurserna vid reparations- och utvecklingsåtgärder. Informationshantering av hög kvalitet är även en förutsättning för en digital tvilling, som kan användas för att utveckla allt mer förädlade metoder för att hantera infrastrukturegendom och trafik.

Riket har mot bakgrund av kraven av det sk. ITS-direktivet och tillhörande förordningar skapat nationella åtkomstpunkter i form av tekniska plattformar för insamling av sådan information som krävs enligt ITS-direktivets underliggande förordningar. Åland har enligt EU-bestämmelserna ett ansvar att inrätta en nationell åtkomstpunkt för data som ska tillhandahållas avseende Åland. Medlemsstaterna behöver dock inte skapa en egen åtkomstpunkt utan det är möjligt att dela åtkomstpunkt med någon annan medlemsstat. För Ålands del vore det närmast till hands att samordna med riket eller Sverige. Åland tar därför gärna del av rikets strategiska arbete som rör utvecklingen av trafikens digitala verksamhetsmiljö och ett strukturerat samarbete på området bör inledas.

Flygtrafik

Det kan konstateras att passagerarmängderna enligt statistiken uppvisat en nedåtgående trend på flera flygplatser i Finland i flera decennier redan före coronapandemin, och på grund av bland annat befolkningskoncentrationen, regionernas åldersstruktur och de minskade affärsflygresorna kan ingen förändring i trenden skönjas. Detta är orsaken till de minskade passagerarmängderna och därmed det begränsade utbudet av trafik på marknadsvillkor. En drivkraft bakom ökade antal flygresor och återhämtning efter coronapandemin är framför allt turismen, dock återhämtar sig affärsresorna långsammare. I en av målsättningarna under avsnitt 4.7.1 anges att flygförbindelser som är viktiga för försörjningsberedskapen, exportindustrin och turismen tryggas vid behov med köptjänsttrafik på de rutter där ingen trafik på marknadsvillkor inleds. Det anges även att avsikten är att en avtalsmodell som behandlar städerna jämlikt tas fram. Samtidigt framförs att det från och med våren 2026 inte kommer finnas fullt statligt finansierad köptjänsttrafik för regionala flyg till landskapen. Det anges även att regeringen i fråga om flygtrafiken inom Finland vid halvtidsöversynen våren 2025 ser över städernas tillgänglighet med beaktande av ovannämnda jämlikhet mellan städerna.

Landskapsregeringen ser väldigt positivt på att regeringen planerar ta fram en avtalsmodell för att behandla städerna jämlikt och under 2025 vid halvtidsöversynen ser över städernas tillgänglighet. Landskapsregeringen anser att flygförbindelserna från riket till Mariehamns flygplats ska ingå i översynen, särskilt flyglinjen Helsingfors-Mariehamn. I sammanhanget betonar landskapsregeringen att Åland är ett ö-samhälle med i begränsade flygförbindelser mellan Åland och riket (som har minskat betydligt de senaste åren) och i sammanhanget begränsade möjligheter att påverka en fungerande flygtrafik från riket till Åland. Åland är även avgörande ur beredskapssynpunkt med dess närhet till Sverige och det strategiska läget. En fungerande flygtrafik mellan Åland och riket är viktigt för att upprätthålla en god försörjningsberedskap. När det gäller utvecklingen av flygtrafiken på linjen Helsingfors-Åland är det av yttersta vikt att en dialog på både tjänstemannanivå och politisk nivå kontinuerligt förs.

Skärgårdstrafiken

Under avsnitt 4.7.3 anges det att man planerar att förnya fartygsbeståndet, framför allt när det gäller trafiken med förbindelsefartyg, och att fartygen elektrifieras i så stor utsträckning som möjligt. I en av målsättningarna anges det att det vid upphandling av trafik med landsvägsfärjor konkurrensutsätter man fyra färjetrafikshelheter på 20 år, med vilka man säkerställer att materielen förnyas samt att energi- och kostnadseffektiviteten, miljövänligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten förbättras. Även trafiken med förbindelsefartyg utvecklas enligt målsättningen. Med avtal som löper över 15 år kan man minska trafikens miljöpåverkan och förbättra servicenivån i förbindelsefartygstrafiken

Landskapsregeringen har likartade utvecklingsbehov och -utmaningar gällande både linfärjor och frigående färjor inom den åländska skärgårdstrafiken. Det samma gäller även

utvecklingen av servicenivåer, turlistor och linjer. Landskapsregeringen anser att det är viktigt att upphandlande myndigheter i riket och landskapsregeringen kontinuerligt för en dialog och ett samarbete för att gemensamt utveckla skärgårdstrafiken som en fungerande helhet och för att långsiktigt säkerställa att skärgårdstrafikens tonnage i riket och på Åland förnyas. I sammanhanget är det skäl att nämna att Ålands landskapsregering och Finferries nyligen har bildat ett gemensamt etablerat bolag, Axferries. Det gemensamma bolagets registrerade namn är Ålands Skärgårdsrederi Ab och parterna äger 50 procent vardera i bolaget. Bolaget vann i februari i år upphandlingen av flera linjer med frigående fartyg.

Landskapsregeringen förtydligar i sammanhanget att det är landskapsregeringen som tillhandahåller trafiken mellan Kökar och Galtby (rikssidan) samt Brändö och Osnäs (rikssidan).

Försörjningsberedskap och trafiksystemet

I avsnitt 4.8.1 anges att när trafiksystemet planeras och försörjningsberedskapen utvecklas är det nödvändigt att beakta befolkningens och näringslivets försörjningsberedskapsbehov. Till dessa hör särskilt inhemska trafik- och transporttjänster som är av kritisk betydelse för näringslivet och samhällets funktion samt befolkningens försörjning och välfärd. Även kritisk infrastruktur och andra produktionsfaktorer är av betydelse för försörjningsberedskapen. Till dem hör utöver huvudlederna särskilt bl.a. sjötransporter året runt, hamnar och flygplatser.

Landskapsregeringen påpekar att särskilt sjötransporterna av farliga ämnen och farligt gods från Nådendal till Långnäs är sårbar och av kritisk betydelse för Ålands försörjningsberedskap och för Ålands samhällsekonomi som helhet för att säkerställa ett fungerande näringsliv och samhälle.

Byråchef

Gustav Blomberg