



Landskapsstyrelsen  
Landskapsdirektör Juho Savo

## § 3 Aktuella frågor

### **En timmes-tåget behöver just NU stöd av ministrarna och ministerierna! Fönstret stängs, om inte talen förändras till gärningar i praktiken.**

Europakommissionen och -parlamentet fattade förra december ett ypperligt beslut ur Egentliga Finlands aspekt om TEN-T trafiknätet. Till denna del har vår intressebevakning fungerat utmärkt. De centrala förbindelser för oss som ska utvecklas ingår i den viktigaste TEN-T-klassen, kärnnätsskorridoren - i vårt fall kärnnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet. Åbo och Nådendals hamnar hör till kärnnätet, likaså Åbo flygstation. Andra finländska hamnar i kärnnätet är, förutom våra, endast Helsingfors och FredrikshamnKotka, och av flygstationerna Helsingfors-Vanda. Åbo är identifierat som en central urban knutpunkt (Urban nodes). Från dessa utgångspunkter kunde status för våra trafikförbindelser och en vidareutvecklingen av dem inte vara bättre.

Samtidigt med beslutet om TEN-T-riktlinjerna godkändes EU-finansieringsprogrammet på 26 miljarder euro för utveckling av (CEF) TEN-T-näten för åren 2014 - 2020. Kommissionens tyngdpunkt är att allokera CEF -finansiering framför allt för kärnnätsskorridorerna. Från Finlands synpunkt innebär detta endast förbindelser i Södra Finland. CEF -beslutet (EU 1216/2013), som alltså är antagen EU-lagstiftning, innehåller i förväg fastställda projekt. I denna lista ingår utvecklandet av banförbindelsen Åbo-Helsingfors. Utifrån detta har den fortsatta planeringen utmärkta förutsättningar för att främja En timmes-tåget och i framtiden genomföra den.

Det är alltid förenat med en hel del svängar med att få sakerna att framskrida och med att hantera dem i praktiken - så även denna gång. Redan förra månaden öppnades den första ansökningsomgången för TEN-T -projekt, vilken utlöper före slutet av februari. I den första ansökningen fördelas den mest betydande delen av programmets finansiering. I vår nationella debatt har det kommit fram att Finland vill mäta ut allt det möjliga som kan erhållas i stöd i anslutning till TEN-T -näten. Å andra sidan bör man minnas att det även ansluter sig en betydande nationell finansieringsandel till TEN-T -projekten: i planeringen 50 %, i byggandet 60-90 %. I huvudsak är de sökande medlemsstater, men t.ex. även hamnarna är möjliga. För att projektet ska få TEN-T -finansiering, ska det ha nationellt förordande av KM.

Alltså borde TEN-T -projektansökningarna göras som bäst, men för vilket projekt? Det politiska ryggsstödet saknas i frågan. Regeringsperioden närmar sig sitt slut och i den trafikpolitiska rapporten får man just inte stöd för detta. Det kommande regeringsprogrammet och en eventuell trafikpolitisk rapport är igen alltför avlägsen, sett ur TEN-T synvinkel. Det torde stå klart att det ekonomipolitiska eller EU-ministerutskottet drar upp linjerna för detta ärende ännu detta år. Visserligen lär riktlinjen hänföra sig endast till denna TEN-T ansökningsomgång. Riktlinjerna för de kommande ansökningsomgångarna dras upp av nästa regeringsdokument.

Samtidigt pågår utarbetandet av arbetsplanerna för TEN-T kärnnätsskorridorerna under ledning av EU-kommissionen. I Bryssel ordnades i början av oktober en gemensam arbetskonferens för 3:e områdena, hamnarna, flygfälten och trafikmyndigheterna om ScanMed korridorplanen. (Rapporten om konferensen



under § 20.5. på denna lista för styrelsen) Till planen ansluter sig i detta skede även för Finlands del ett tiotal separata trafikprojekt. Ett saknas dock bland planerna: Planeringen av den för oss allra viktigaste dvs. snabbjärnvägen Åbo-Hfors. Egentliga Finlands förbund har nu gjort förslag om att tillfoga det såväl till kommunikationsministeriet som direkt till de konsulter som bearbetar det. Planen blir färdig före utgången av november.

Ur KM:s aspekt är denna styrning av den nationella trafikpolitiken, vilken kommer i riktning från Bryssel onödig. I alla fall är medlemsländerna, inklusive Finland, tvungna att i december detta år behandla och godkänna arbetsplanerna för kärnnettskorridorerna i fråga med den nuvarande regeringens krafter. Även inom trafikförvaltningen torde det finnas starka divergerande uppfattningar om, för vad TEN-T stöd ska sökas. På det politiska fältet är En timmes-tåget starkt på väg uppåt trots motståndet från trafikförvaltningens tjänstemän.

Såväl den nya kommunikationsministern Paula Risikko, som våra egna ministrar Petteri Orpo och den nu redan f.d. miljöministern Ville Niinistö har i medierna gett sitt stöd för "En timmes-tåget". Den nya finansministern Antti Rinne flaggade i tisdags i en HS -intervju starkt för järnvägsförbindelsen Åbo-Helsingfors. Kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker har för Europa föreslagit ett nytt investeringsprojekt på 300 miljarder för Europa för att förbättra tillväxt, sysselsättning, investeringar och konkurrenskraft. Kommissionens vice ordförande Jyrki Katainen svarar för beredningen och genomförandet av programmet.

Minister Rinnes förslag om En timmes-tåget som ett av flaggskeppsprojekten i detta program är en utmärkt öppning. En timmes-tågen är nu en aktuell fråga, man diskuterar den i riktig skala vid borden och framför allt är motiveringarna obestridliga som en investering vilken förbättrar tillväxten och konkurrenskraften för Södra Finland. Det är just nu rätt tid att få i gång den fortsatta planeringen av En timmes-tåget med stöd av de europeiska riktlinjerna och Europas stöd! Om inte projektet nu fastställs genom åtgärd av Finland i TEN-T-arbetsplanen, är det ärligt att även sluta tala om det. Det är nu som avgörande ska ske!

### **Central Baltic -programmet håller på att inledas - stort intresse på projektfältet**

Central Baltic -programmet som förvaltas av Egentliga Finlands förbund håller på att inledas. Programdokumentet sändes till Europakommissionen i juli för att godkännas. De preciseringsfrågor som kommissionen ställde inkom till förbundet förra veckan. Till största delen var frågornas karaktär teknisk. Kommissionens bedömning och programmets önskan är att programdokumentet ska få kommissionens officiella godkännande ännu för årets slut. Den uppskattade tiden för att den första ansökningsomgången ska öppnas är på detta års sida, och om kommissionens tidtabell håller får man börja bedöma projektansökningarna redan i början av året.

Bland projektansökarna har väntan på Central Baltic -finansiering varit häftig. Det programsekretariat som verkar vid Egentliga Finlands förbund har redan konsulterat över ett hynda projektidéer, och de fem öppningstillfällen som ska ordnas i oktober-november i programområdets huvudstäder har varit fyllda över bräddarna. Nästan sexhundra deltagare har anmält sig till tillfällena.



## **Lagen om den Tykö nationalpark som ska inrättas på väg till riksdagen - byråkratin om att få jaga alltjämt en tvistefråga**

Lagpropositionen om Tykö nationalpark kommer från utskottet till riksdagen denna vecka. Miljöministeriets underlagsförslag har i utskottsskedet fått till stånd en t.o.m. hetsig debatt om sättet på vilken man kan fortsätta med jakten på älgdjur på området. Ministeriets underlagsförslag gjorde det möjligt att fortsätta med jakt genom av ministeriet beviljade undantagslicenser.

Debatten har tydligt fört fram att det till förfarandet med undantagstillstånd hänför sig en remissomgång med noggranna utredningar, eventuella överklaganden och omgångar för att behandla dem jämte remissförfaranden. Byråkratin ökar alltså mer fastän alla talar om att minska pappersexcersisen och byråkratin. Jord- och skogsbruksministeriet förde de facto redan fram att det genom lag ska tillåtas nödvändig jakt på älgbeståndet för att sköta stammen. Ägaren beslutar även i denna modell om hur jakten genomförs i praktiken. Miljöutskottets slutliga ställningstagande till denna kärnfråga får man första denna vecka. Och såsom jag redan på våren fick konstatera: Tisdagen beslutar om lagens innehåll - inte vissa tjänstemän vid miljöministeriet. (Förbundet har hörts i frågan även i bägge utskotten / under § 20.2 på denna lista för styrelsen)