

**Utlåtande om trafiksystemplanerna för Egentliga Finland och Åbo stadsregion**

513/08.00.00.02/2020

Stadsstyrelsen 17.08.2020 § 141

**Beredare**

Planläggningschef Heidi Saaristo-Levin, tfn 040 488 5888

**Föredragande**

Stadsdirektör Patrik Nygrén, tfn 040 511 4383

fornamn.efternamn@pargas.fi

Egentliga Finlands förbund ber Pargas stad yttra sig om utkastet till trafiksystemplaner för Egentliga Finland och Åboregionen. Utlåtandet ska ges senast den 11 september 2020. Målet är att landskapsstyrelsen ska godkänna trafiksystemplanen för Egentliga Finland efter remissbehandlingen och samtidigt anteckna trafiksystemplanen för Åboregionen, som innehåller preciseringar av den förstnämnda, för kännedom. På motsvarande sätt ska kommunerna i Åbo stadsregion godkänna trafiksystemplanen för Åboregionen och anteckna trafiksystemplanen för Egentliga Finland, som planen för Åboregionen grundar sig på, för kännedom. Pargas stad är en av de kommuner som förväntas godkänna trafiksystemplanen för Åboregionen.

Arbetet med att uppdatera trafiksystemplanerna har infallit samtidigt med arbetet med att ta fram den första riksomfattande tolvårstransportsystemplanen och en gemensam trafikstrategi för fyra landskap i Södra Finland. Som bakgrund till trafiksystemplanerna har man ingående utrett utvecklingstrenderna och konsekvenserna för trafiksystemet av förändringsfaktorerna i samhället, såsom ekonomin och näringsstrukturen, befolkningsutvecklingen och urbaniseringen samt förändringarna i arbete respektive fritid och i människors levnadsvanor.

För båda planerna har det utarbetats separata utkast till rapporter som innehåller en omvärldsbeskrivning, mål, utvecklingsteman och åtgärdsprogram. I trafiksystemplanen för Egentliga Finland, som alltså omfattar hela landskapet, behandlas både landskapets interna och externa kommunikationer och i planen fastställs de utvecklingsbehov som är centrala med tanke på landskapets, näringslivets och invånarnas framtid. Trafiksystemplanen för Åboregionen innehåller preciseringar av punkterna i landskapsplanen och behandlar närmare det interna trafiksystemet inom Åboregionens strukturmodellområde och specifika frågor däri, såsom utvecklingen av en fotgängar-, cykel- och kollektivtrafikstad. Trafikåtgärderna i MBT-avtalet för Åbo stadsregion baserar sig på beredningen och prioriteringen av trafiksystemplanen för Åboregionen.

Båda trafiksystemplanerna berör Pargas stad i och med att staden ingår i Åboregionens strukturmodellområde, medan till exempel förbindelsefartygs- och landsvägsfärjetrafiken behandlas i planen för hela landskapet.

Pargas stad konstaterar som ett allmänt ställningstagande till trafiksystemplanerna att dessa har utarbetats omsorgsfullt och i samarbete med kommunerna.

## Kommentarer om och förslag till trafiksystemplanen för Egentliga Finland:

I planen konstateras det att det behövs mångsidiga trafiktjänster för en mångsidig näringsstruktur och vidare att Egentliga Finlands styrka är att näringsstrukturen är mångsidig. Som starka sektorer i landskapet anges den marina industrin, metall- och maskinindustrin, läkemedels- och bioteknologin, informationsteknologin, den kemiska industrin samt livsmedelsproduktionen och -industrin. Turismen anses vara en växande sektor där Egentliga Finlands attraktivitet i synnerhet baserar sig på historia och skärgård (s. 14). Pargas anser det vara bra att turismen har beaktats som en viktig näring i planen. Också fritidsboendes betydelse för näringsstrukturen har skrivits in i planen och det har konstaterats att "utöver fast bosättning och fritidsbosättning är också turistnäringen i skärgården starkt beroende av servicenivån för de förbindelser som färje- och förbindelsefartygstrafiken erbjuder". I planen har man dock inte uppmärksammat den också nationellt betydande koncentrationen av byggproduktindustri i Pargas, som ska räknas som en av landskapets starka sidor. Verksamheten i industrikoncentrationen är särskilt beroende av smidiga och tillförlitliga landsvägsförbindelser. Hälften av betongen i Finland kommer från Pargas och landets byggnadsindustri är starkt beroende av den industri som är verksam i Pargas.

Som det konstateras i rapporten bor största delen av invånarna i Åboland i Pargas centralort som klart hör till Åbos pendlingsregion. Utnyttjandegraden av kollektivtrafiken mellan Åbo och Pargas är påfallande hög. Den snabbaste restiden mellan centra är nu 33 minuter enligt tidtabellen. Eftersom restiden har skrivits in som mål, ska tiden mellan Åbo och Pargas vara 20 eller 25 minuter, inte 30 minuter, vilket motsvarar målet om restiden mellan Åbo och Salo (s. 11). Pargasleden kommer att göra förbindelsesträckan ännu snabbare, och det talar för att målet sätts på 20 minuter. Och eftersom man inom regionen känner till i vilken mängd och grad kollektivtrafiken används är det ändamålsenligt att bifoga denna information som material till trafiksystemplanen.

I trafiksystemplanen behandlas automatiseringen av trafiken som sannolikt kommer att förändra mobiliteten i framtiden. Skärgårdsstaden Pargas vill påpeka att autonoma fartyg och automatiseringen av logistikfunktionerna inom sjöfarten kommer att förändra människors och varors mobilitet och förbättra säkerheten vid resor och transporter till sjöss. Sjötrafiken är en del av trafiksystemet, och därför anser staden att automatiseringen borde beaktas i landskapets trafiksystemplan. I och för sig är det bra att man i fråga om Östersjön i planen har konstaterat behovet av att ägna särskild uppmärksamhet på Östersjöns tillstånd och att främja förebyggandet av miljölägenheter som sjötrafiken orsakar (s. 13).

Servicenivån inom skärgårdstrafiken behandlas i korthet i planen (s. 18). I planen konstateras det att åtgärderna för att utveckla skärgårdstrafiken bland annat syftar till en betydande minskning av utsläppen, samhällsekonomisk effektivitet, en tillräcklig servicenivå samt lika möjligheter att röra sig i olika skärgårdsdelar. Dessutom konstateras det att dessa främjas genom upphandlingskraven och att det till vissa delar också behövs lagstiftningsändringar. Som förutsättningar för utvecklingen nämns längre kontraktstider än för närvarande eller ändringar i

sättet att ordna servicen. Pargas stad anser det inte vara en tillräcklig åtgärd att utvecklingen av skärgårdstrafiken huvudsakligen endast sker genom upphandlingskrav och smärre lagändringar. I utvecklingen av skärgårdstrafiken behövs omfattande planmässighet och målinriktning utöver den långsiktighet som redan nämns i trafiksystemplanen. För skärgårdstrafiken borde det utarbetas en egen trafiksystemplan med åtgärdsprogram och tidsplaner för genomförande, där de i och för sig goda åtgärder som nämns i den trafiksystemplan som nu är under beredning beaktas (s. 29). Planen för skärgårdstrafiken behöver göras i en omfattande dialog med invånarna och aktörerna i området.

### **Kommentarer om och förslag till trafiksystemplanen för Åboregionen:**

Pargas stad anser det vara bra att det till materialet har fogats en jämförelse av utvecklingsprojektens konsekvenser (Bilaga 2, s. 8). I jämförelsen har man använt verktyget PRIO som Trafikledsverket utvecklat och som producerar en mätbar jämförelse av kostnadseffektiviteten ur olika målsättningsynvinklar. Jämförelsen visar på ett mycket åskådligt sätt att det är viktigt och motiverat att bygga Pargasleden med en snabb tidsplan. Jämförelsen visar också att projektet Pargasleden hör till de TOP 4-projekt som nämns i trafiksystemplanen för Egentliga Finland.

I bilaga 1 presenteras investeringsprogrammet för trafik 2020–2031. Pargasleden med sina tre delhelheter Rävundsbron, Hessundsbron och S:t Karins västra är det enda projektet i tabellen som sträcker sig över två kolumner. Vägplanerna för broarna kommer att färdigställas i år och även vägplaneringen för det tredje delprojektet blir klar 2021. Pargas stad föreslår att Pargasleden i sin helhet ska antecknas i kolumnen 2020–2023 i enlighet med det målsatta inledningsåret för projektet (2022–2023). Samma anmärkning gäller tabellen på sidan 29.

Pargas stad anser det vara nödvändigt att trafiksystemplanen innehåller en åtgärd för att förbättra stigningsavsnittet mellan Lillmälö byväg–färjäste på Skärgårdens Ringväg samt mindre utvecklingsåtgärder på Lilla Ringvägen (skyltning osv.). Pargas stad önskar dessutom att byggandet av en gång- och cykelbana mellan Prostvik–Nagu kyrkby ska genomföras redan i fas I och inte först i fas II–III, eftersom cykelturismen redan tidigare har ökat betydligt i popularitet, men i synnerhet i och med vårens undantagsförhållanden. Uppskattningspriset för projektet behöver justeras så att det motsvarar den senaste kostnadsberäkningen (Utvecklingsplan för cykling och gångtrafik på Skärgårdens Lilla Ringväg 2019/2020).

Under avsnittet Trafikförvaltning nämns genomförandet av ett trafikljussystem som ger företräde för utryckningsfordon som en åtgärd. Pargas stad konstaterar att läkarhelikopterns funktionssäkerhet är ytterst viktig särskilt för skärgårdsområdena i landskapet, och därför måste man också i fortsättningen sörja för funktionssäkerheten på behörigt sätt.

### **Avslutningsvis**

Pargas stad vill också påminna om att landskapet är tvåspråkigt och hoppas att allt material som är viktigt med tanke på utvecklingen av landskapet också ska

finnas tillgängligt på svenska.

<b>Kompletterande material</b>	Begäran om utlåtande (fi) Trafiksystemplan för Egentliga Finland (fi) Trafiksystemplan för Åboregionen (fi)
<b>Förslag</b>	Pargas stad ger ovanstående som sitt utlåtande om utkastet till trafiksystemplaner för Egentliga Finland och Åboregionen 2020.
<b>Beslut</b>	Under diskussionen föreslog Nina Söderlund att stadsstyrelsen under rubriken Kommentarer om och förslag till trafiksystemplanen för Åboregionen, i det tredje stycket i texten på den tredje raden tillägger "Stora" och Lilla Ringvägen. Stadsstyrelsen omfattade enhälligt Nina Söderlunds förslag.

Pargas stads utlåtande om utkastet till trafiksystemplaner för Egentliga Finland och Åboregionen 2020 lyder alltså enligt följande:

Egentliga Finlands förbund ber Pargas stad yttra sig om utkastet till trafiksystemplaner för Egentliga Finland och Åboregionen. Utlåtandet ska ges senast den 11 september 2020. Målet är att landskapsstyrelsen ska godkänna trafiksystemplanen för Egentliga Finland efter remissbehandlingen och samtidigt anteckna trafiksystemplanen för Åboregionen, som innehåller preciseringar av den förstnämnda, för kännedom. På motsvarande sätt ska kommunerna i Åbo stadsregion godkänna trafiksystemplanen för Åboregionen och anteckna trafiksystemplanen för Egentliga Finland, som planen för Åboregionen grundar sig på, för kännedom. Pargas stad är en av de kommuner som förväntas godkänna trafiksystemplanen för Åboregionen.

Arbetet med att uppdatera trafiksystemplanerna har infallit samtidigt med arbetet med att ta fram den första riksomfattande tolvårstransportsystemplanen och en gemensam trafikstrategi för fyra landskap i Södra Finland. Som bakgrund till trafiksystemplanerna har man ingående utrett utvecklingstrenderna och konsekvenserna för trafiksystemet av förändringsfaktorerna i samhället, såsom ekonomin och näringsstrukturen, befolkningsutvecklingen och urbaniseringen samt förändringarna i arbete respektive fritid och i människors levnadsvanor.

För båda planerna har det utarbetats separata utkast till rapporter som innehåller en omvärldsbeskrivning, mål, utvecklingsteman och åtgärdsprogram. I trafiksystemplanen för Egentliga Finland, som alltså omfattar hela landskapet, behandlas både landskapets interna och externa kommunikationer och i planen fastställs de utvecklingsbehov som är centrala med tanke på landskapets, näringslivets och invånarnas framtid. Trafiksystemplanen för Åboregionen innehåller preciseringar av punkterna i landskapsplanen och behandlar närmare det interna trafiksystemet inom Åboregionens strukturmodellområde och specifika frågor däri, såsom utvecklingen av en fotgängar-, cykel- och kollektivtrafikstad. Trafikåtgärderna i MBT-avtalet för Åbo stadsregion baserar sig på beredningen och prioriteringen av trafiksystemplanen för Åboregionen.

Båda trafiksystemplanerna berör Pargas stad i och med att staden ingår i Åboregionens strukturmodellområde, medan till exempel förbindelsefartygs- och

landsvägsfärjetrafiken behandlas i planen för hela landskapet.

Pargas stad konstaterar som ett allmänt ställningstagande till trafiksystemplanerna att dessa har utarbetats omsorgsfullt och i samarbete med kommunerna.

### **Kommentarer om och förslag till trafiksystemplanen för Egentliga Finland:**

I planen konstateras det att det behövs mångsidiga trafiktjänster för en mångsidig näringsstruktur och vidare att Egentliga Finlands styrka är att näringsstrukturen är mångsidig. Som starka sektorer i landskapet anges den marina industrin, metall- och maskinindustrin, läkemedels- och bioteknologin, informationsteknologin, den kemiska industrin samt livsmedelsproduktionen och -industrin. Turismen anses vara en växande sektor där Egentliga Finlands attraktivitet i synnerhet baserar sig på historia och skärgård (s. 14). Pargas anser det vara bra att turismen har beaktats som en viktig näring i planen. Också fritidsboendes betydelse för näringsstrukturen har skrivits in i planen och det har konstaterats att ”utöver fast bosättning och fritidsbosättning är också turistnäringen i skärgården starkt beroende av servicenivån för de förbindelser som färje- och förbindelsefartygstrafiken erbjuder”. I planen har man dock inte uppmärksammat den också nationellt betydande koncentrationen av byggproduktindustri i Pargas, som ska räknas som en av landskapets starka sidor. Verksamheten i industrikoncentrationen är särskilt beroende av smidiga och tillförlitliga landsvägsförbindelser. Hälften av betongen i Finland kommer från Pargas och landets byggnadsindustri är starkt beroende av den industri som är verksam i Pargas.

Som det konstateras i rapporten bor största delen av invånarna i Åboland i Pargas centralort som klart hör till Åbos pendlingsregion. Utnyttjandegraden av kollektivtrafiken mellan Åbo och Pargas är påfallande hög. Den snabbaste restiden mellan centra är nu 33 minuter enligt tidtabellen. Eftersom restiden har skrivits in som mål, ska tiden mellan Åbo och Pargas vara 20 eller 25 minuter, inte 30 minuter, vilket motsvarar målet om restiden mellan Åbo och Salo (s. 11). Pargasleden kommer att göra förbindelsesträckan ännu snabbare, och det talar för att målet sätts på 20 minuter. Och eftersom man inom regionen känner till i vilken mängd och grad kollektivtrafiken används är det ändamålsenligt att bifoga denna information som material till trafiksystemplanen.

I trafiksystemplanen behandlas automatiseringen av trafiken som sannolikt kommer att förändra mobiliteten i framtiden. Skärgårdsstaden Pargas vill påpeka att autonoma fartyg och automatiseringen av logistikfunktionerna inom sjöfarten kommer att förändra människors och varors mobilitet och förbättra säkerheten vid resor och transporter till sjöss. Sjötrafiken är en del av trafiksystemet, och därför anser staden att automatiseringen borde beaktas i landskapets trafiksystemplan. I och för sig är det bra att man i fråga om Östersjön i planen har konstaterat behovet av att ägna särskild uppmärksamhet på Östersjöns tillstånd och att främja förebyggandet av miljöolägenheter som sjötrafiken orsakar (s. 13).

Servicenivån inom skärgårdstrafiken behandlas i korthet i planen (s. 18). I planen konstateras det att åtgärderna för att utveckla skärgårdstrafiken bland annat

syftar till en betydande minskning av utsläppen, samhällsekonomisk effektivitet, en tillräcklig servicenivå samt lika möjligheter att röra sig i olika skärgårdsdelar. Dessutom konstateras det att dessa främjas genom upphandlingskraven och att det till vissa delar också behövs lagstiftningsändringar. Som förutsättningar för utvecklingen nämns längre kontraktstider än för närvarande eller ändringar i sättet att ordna servicen. Pargas stad anser det inte vara en tillräcklig åtgärd att utvecklingen av skärgårdstrafiken huvudsakligen endast sker genom upphandlingskrav och smärre lagändringar. I utvecklingen av skärgårdstrafiken behövs omfattande planmässighet och målinriktning utöver den långsiktighet som redan nämns i trafiksystemplanen. För skärgårdstrafiken borde det utarbetas en egen trafiksystemplan med åtgärdsprogram och tidsplaner för genomförande, där de i och för sig goda åtgärder som nämns i den trafiksystemplan som nu är under beredning beaktas (s. 29). Planen för skärgårdstrafiken behöver göras i en omfattande dialog med invånarna och aktörerna i området.

### **Kommentarer om och förslag till trafiksystemplanen för Åboregionen:**

Pargas stad anser det vara bra att det till materialet har fogats en jämförelse av utvecklingsprojektens konsekvenser (Bilaga 2, s. 8). I jämförelsen har man använt verktyget PRIO som Trafikledsverket utvecklat och som producerar en mätbar jämförelse av kostnadseffektiviteten ur olika målsättningsvinklar. Jämförelsen visar på ett mycket åskådligt sätt att det är viktigt och motiverat att bygga Pargasleden med en snabb tidsplan. Jämförelsen visar också att projektet Pargasleden hör till de TOP 4-projekt som nämns i trafiksystemplanen för Egentliga Finland.

I bilaga 1 presenteras investeringsprogrammet för trafik 2020–2031. Pargasleden med sina tre delhelheter Rävundsbron, Hessundsbron och S:t Karins västra är det enda projektet i tabellen som sträcker sig över två kolumner. Vägplanerna för broarna kommer att färdigställas i år och även vägplaneringen för det tredje delprojektet blir klar 2021. Pargas stad föreslår att Pargasleden i sin helhet ska antecknas i kolumnen 2020–2023 i enlighet med det målsatta inledningsåret för projektet (2022–2023). Samma anmärkning gäller tabellen på sidan 29.

Pargas stad anser det vara nödvändigt att trafiksystemplanen innehåller en åtgärd för att förbättra stigvägsavsnittet mellan Lillmälö byväg–färjfasten på Skärgårdens Ringväg samt mindre utvecklingsåtgärder på Stora och Lilla Ringvägen (skyltning osv.). Pargas stad önskar dessutom att byggandet av en gång- och cykelbana mellan Prostvik–Nagu kyrkby ska genomföras redan i fas I och inte först i fas II–III, eftersom cykelturismen redan tidigare har ökat betydligt i popularitet, men i synnerhet i och med vårens undantagsförhållanden. Uppskattningspriset för projektet behöver justeras så att det motsvarar den senaste kostnadsberäkningen (Utvecklingsplan för cykling och gångtrafik på Skärgårdens Lilla Ringväg 2019/2020).

Under avsnittet Trafikförvaltning nämns genomförandet av ett trafikljussystem som ger företräde för utryckningsfordon som en åtgärd. Pargas stad konstaterar att läkarhelikopterns funktionssäkerhet är ytterst viktig särskilt för skärgårdsområdena i landskapet, och därför måste man också i fortsättningen sörja för funktionssäkerheten på behörigt sätt.

### **Avslutningsvis**

Pargas stad vill också påminna om att landskapet är tvåspråkigt och hoppas att allt material som är viktigt med tanke på utvecklingen av landskapet också ska finnas tillgängligt på svenska.

### **Delgivning**

Sändlista: [kirjaamo@varsinais-suomi.fi](mailto:kirjaamo@varsinais-suomi.fi) (i doc-format)

---