

Utlåtande om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032

193/08.00.00.02/2021

Stadsstyrelsen 01.03.2021 § 56

Beredare

Planläggningschef Heidi Saaristo-Levin, tfn 040 488 5888

FöredragandeStadsdirektör Patrik Nygrén, tfn 040 511 4383
fornamn.efternamn@pargas.fi**Bakgrund**

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 är en strategisk plan för utvecklingen av trafiksystemet. Utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen baserar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar. I planen behandlas alla trafikformer, person- och godstrafik, trafiknät, tjänster och stödåtgärder för trafiksystemet. Planen bereds parlamentariskt och strävan är att processen sker i samråd med intressentgrupper. Statsrådet har för avsikt att lämna den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 i form av en redogörelse till riksdagen våren 2021. Efter riksdagsbehandlingen fattar statsrådet beslut om planen.

Beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen skapar en gemensam lägesbild över de utvecklingsbehov och lösningar som gäller trafiksystemet och sammanfattar statens och kommunernas åtgärder för att utveckla trafiksystemet. I planen presenteras en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, en bedömning av trafiksystemets nuläge och förändringarna i omvärlden, målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och de strategiska riktlinjer som preciserar målen samt ett åtgärdsprogram för att uppnå målen. Planen innehåller också ett statligt finansieringsprogram, men inget egentligt investeringsprogram. Utkastet till plan har utarbetats för 2021–2024 inom de ekonomiska ramar som anges i planen för de offentliga finanserna och i överensstämmelse med vad som förutsätts i lagen om trafiksystem och landsvägar. För åren 2025–2032 har utkastet till plan utarbetats i enlighet med de ekonomiska ramar som fastställts av den parlamentariska styrgruppen. I utkastet till plan har den sjunde tilläggsbudgeten för 2020 eller regeringens proposition om komplettering av budgeten för 2021 inte beaktats. De korrigeringar som dessa förutsätter görs efter remissbehandlingen.

I utkastet till plan har det utarbetats en miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program på det sätt som lagen om trafiksystem och landsvägar förutsätter. Utöver miljöbedömningen har man bedömt hur utkastet till plan motsvarar de mål som satts upp för planen. Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Dess syfte är att främja ett kunskapsbaserat beslutsfattande.

Pargas stads utlåtande

Kommunikationsministeriet har utarbetat ett utkast till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032 (planen Trafik 12) samt en konsekvensbedömning av planen. Eftersom begäran om utlåtande om planen är öppen för alla, anser Pargas stad att den som skärgårdsstad och som kommun med en etablerad industri som är viktig för den nationella försörjningsberedskapen behöver föra till ministeriets kännedom aspekter som behöver beaktas när planen färdigställs.

Pargas stad konstaterar följande som sitt utlåtande:

Näringslivets behov, den nationella försörjningsberedskapen

Planen Trafik 12 syftar till att uppfylla ambitiösa mål som gäller tillgänglighet, effektivitet och att öka hållbar mobilitet. Dessa mål kan endast uppnås med långsiktigt arbete och med målmedvetna val som stödjer en hållbar samhällsstruktur som helhet. Prioritet ska läggas på identifierade behov i de stora stadsregionerna i och med att tillgodoseendet av dessa behov ger störst effekt i förhållande till de uppsatta målen. Trafikprojekt som förbättrar näringslivets verksamhetsförutsättningar och bidrar till koldioxidsnålhet är nödvändiga för att de uppsatta målen ska kunna uppnås. Byggandet av Pargasleden med tillhörande Rävundsbron och Hessundsbron är ett ypperligt exempel på en helhet som uppfyller alla mål som satts upp för planen Trafik 12.

Med tanke på näringslivets transporter har det lägre vägnätet en central roll. Pargas stad delar det som konstateras i planen Trafik 12: *”Ur näringslivets synvinkel spelar huvudlederna en central roll för servicenivån på transporter. De viktigaste utvecklingsobjekten i vägnätet finns emellertid utanför huvudlederna. Särskild uppmärksamhet har fästs vid vägarnas och broarnas försämrade skick.”* (2.1). Detta faktum behöver synas inte bara i basunderhållet, utan också i investeringsprogrammet och i genomförandet av utvecklingsprojekt. Det kritiska läge som har uppstått i Pargas på grund av Rävundsbrons dåliga skick är inte acceptabelt. Byggåtgärder i detta projekt behöver vidtas omedelbart!

I kapitel 5 i planen Trafik 12 behandlas Förberedelser och försörjningsberedskap inom trafiksystemet (5.4.4). Pargas stad, inom vars område det finns industri som är viktig för försörjningsberedskapen inom byggnadsindustrin och samhällsfunktionerna i Finland, anser att det är absolut nödvändigt att man i fortsättningen fäster större vikt vid försörjningsberedskapen. Investeringsbesluten måste fattas med beaktande av försörjningsberedskapen. Enligt stadens syn anknyter också den nationella försörjningsberedskapen på ett grundläggande och sömlöst sätt till den strategiska riktlinjen i planen Trafik 12 som gäller tillgängligheten mellan regionerna, och staden föreslår att tabellen på sida 66 i planen till denna del uppdateras.

Pargas uppmanar staten också att mer målmedvetet än i dag att beakta försvarets behov i utvecklingen av trafiksystemet och vid underhållet och planeringen av trafikledsnäten.

Projekt som ska genomföras, investeringsprogrammet

Eftersom åtgärdsprogrammet i planen Trafik 12 inte innehåller information om investeringar eller projekt som ska genomföras, flyttas förväntningarna på vilka projekt som kommer att prioriteras nationellt till Trafikledverkets investeringsprogram som omspanner 6–8 år.

Vid utarbetandet av investeringsprogrammet ska man beakta de mål som har skrivits in i MBT-avtalet för Åboregionen och som prioriteras gemensamt i regionen, däribland byggandet av Pargasleden. Det är nödvändigt att man vid utveckling av landsvägsnätet styr finansiering till förbättrande av näringslivets verksamhetsförutsättningar, pendlingstrafikens behov och trafiksäkerheten samt till kritiska förbättringsobjekt på broar, som det står inskrivet i planen Trafik 12 (5.2.1.2.).

Pargas stad önskar att beslut som gäller investeringsprogrammet ska fattas resurssmart, långsiktigt och med en god kunskap om helhetsbilden. Pargas stad anser det vara viktigt att man för utvecklingsprojekt utarbetar projektbedömningar i planeringsfasen och i samband med dem bestämmer projektets s.k. nyttokostnadsförhållande, som det står inskrivet i planen (5.2.1). Detta ökar rättvisan, transparensen och opartiskheten i beslutsfattandet och bidrar även till större allmän acceptans för beslut när det gäller att fördela de knappa resurserna. Genom att jämföra projekten sinsemellan kan finansiering styras till projekt som faktiskt stödjer och främjar en hållbar samhällsstruktur och trafik samt näringslivet och försörjningsberedskapen. I projektbedömningarna ska man även beakta möjligheten att genomföra flera projekt samtidigt. Förutom att detta är resurssmart så undviker man dyra temporära lösningar och dåliga kompromisser.

När det gäller finansieringsmodeller för trafikprojekt (2.5) delar Pargas stad den stora oro som finns bland städerna över att kommunerna framöver ses som finansierande parter i projekt som genomförs på statens vägnät. Med beaktande av att reparationsskulden på trafikinfrastrukturen kommer att växa snabbt är det önskvärt att staten möjliggör samarbetsprojekt mellan den offentliga och privata sektorn när det finns förutsättningar för detta. Det är dock klart att den kommunala ekonomin inte har byggts och ska inte heller i fortsättningen byggas så att den i någon betydande grad kan finansiera projekt utanför gatunätet. De stora stadsregionerna har ett fungerande samarbete inom ramen för MBT-projekten där de samarbetar kring små nödvändiga investeringar, men viktiga projekt som genomförs på statens vägnät måste också framöver finansieras med statliga budgetmedel och med smart utnyttjande av europeiska stödmöjligheter. På detta sätt tryggas en konsekvent utveckling av trafiksystemet som baserar sig på behovsprövning.

Finnish Archipelago, den finska skärgården

Planen Trafik 12 beaktar inte i tillräcklig utsträckning det vidsträckta skärgårdsområdet vid den sydvästra kusten som är unikt i hela världen. Skärgården saknas helt och hållet i det kapitel som beskriver regionala särdrag (2.3), trots att det på grund av dess karaktär finns flera betydande aspekter som behöver beaktas uttryckligen när det gäller mobilitet, trafik och logistik. Pargas

stad föreslår att planen Trafik 12 kompletteras till denna del.

Då planen Trafik 12 omfattar alla trafikformer i den nuvarande och föränderliga omvärlden ska den även beakta de föränderliga behoven som gäller ökad multilokalitet och ökat distansarbete. I och med att fritidsbosättningen och multilokaliteten ökar ökar också trafikmängderna på vägar, landsvägsfärjor och förbindelsebåtar. Utöver fast bosättning och fritidsbosättning är också turismen i skärgården starkt beroende av servicenivån på de förbindelser som färje- och förbindelsebåtstrafiken erbjuder. Turismen i skärgården är beroende av god tillgänglighet och fungerande resekedjor året om. Den finska skärgården, Finnish Archipelago, behöver särskild uppmärksamhet samt utvecklingsåtgärder som kan främja internationell besöksnäring året om. Skärgårdens nationellt och internationellt identifierade turismpotential måste utnyttjas bättre än i dag och därför ska förbättrandet av skärgårdens tillgänglighet inkluderas i trafikplanen.

Förbindelsebåtstrafiken och landsvägsfärjetrafiken ingår som sådana i trafikplanen (5.5.3) och utgångspunkten i planen är att finansieringen av skärgårdstrafiken behålls på nuvarande nivå. Med beaktande av redan de nuvarande och de växande utvecklingsbehoven föreslår Pargas stad att man i planen bereder sig på en höjning av finansieringen, eftersom det behövs ett fungerande och stabilt trafiksystem för att boendet, turismen och den övriga företagsverksamheten ska kunna utvecklas.

Som en åtgärd har man också skrivit in i planen att man ska utarbeta enhetliga grunder för ordnande av förbindelsebåtstrafiken tillsammans med skärgårdsdelegationen (s. 72). Pargas stad föreslår att detta viktiga samarbete även borde utvidgas att omfatta de kommuner som inte väsentligt berörs av saken. På detta sätt säkerställs att de lokala särdragen och förhållandena samt utvecklingen av regionerna och markanvändningen beaktas i planeringen och beslutsfattandet.

Planen Trafik 12 omfattar också infartsparkeringen (5.2.5) med vilken avses parkering som direkt betjänar kollektivtrafiken och utformningen av smidiga resekedjor. Pargas stad vill i detta sammanhang påminna ministeriet om det betydande och växande behovet av infartsparkering på hamnplatserna för förbindelsebåtstrafiken som ska behandlas som en del av infartsparkeringshelheten.

Kompletterande material	Materialet för planen Trafik 12: https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019
Förslag	Pargas stad ger ovanstående som sitt utlåtande om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för 2021–2032.
Beslut	Under diskussionen förslog Markku Orell, understödd av Olof Elenius, att den fasta vägförbindelsen till Nagu omnämns i texten under rubriken Finnish Archipelago. Planläggningschefen gavs i uppdrag att göra ett tillägg till texten i utlåtandet.

Stadsstyrelsen godkände enhälligt Markku Orells förslag.

Planläggningschefen gjorde följande som förslag att infogas i texten:

Finnish Archipelago, den finska skärgården

Planen Trafik 12 beaktar inte i tillräcklig utsträckning det vidsträckta skärgårdsområdet vid den sydvästra kusten som är unikt i hela världen. Skärgården saknas helt och hållet i det kapitel som beskriver regionala särdrag (2.3), trots att det på grund av dess karaktär finns flera betydande aspekter som behöver beaktas uttryckligen när det gäller mobilitet, trafik och logistik. Pargas stad föreslår att planen Trafik 12 kompletteras till denna del.

Frågan om en fast förbindelse mellan Pargas och Nagu, som i betydande grad förbättrar skärgårdens tillgänglighet, är fortfarande olöst och genomförandet av förbindelsen borde tydligare beaktas i trafikplanens åtgärdsprogram.

Delgivning

Planläggningschefen, näringslivschefen
