

Stadsstyrelsen	§ 276	27.09.2021
Stadsstyrelsen	§ 301	04.10.2021

Pargas stads utlåtande om investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022–2029

853/00.04.00/2021

Stadsstyrelsen 27.09.2021 § 276

Beredare	Planläggningschef Heidi Saaristo-Levin, tfn 040 488 5888
Föredragande	Stadsdirektör Patrik Nygrén, tfn 040 511 4383 fornamn.efternamn@pargas.fi

Trafikledsverket har begärt utlåtande om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2022–2029. Trafikledsverket sammanställer det 8-åriga investeringsprogrammet för statens trafikledsnät som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen, Trafik 12-planen. Trafik 12-planen godkändes i riksdagen 1.7.2021. Utlåtande skulle lämnas in via Utlåtandetjänsten senast 15.9.2021. Utlåtandet har lämnats in inom utsatt tid. Eventuella preciseringar kan sändas till Trafikledsverket för kännedom i efterhand.

Investeringsprogrammet för 2022–2029 är ett på Trafikledsverkets data baserat förslag som gäller genomförande av järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. I investeringsprogrammet fastställs de viktigaste trafikinfrastrukturprojekten för de närmaste åren och den eventuella genomförandeordningen för dessa. Investeringsprogrammet utnyttjas bl.a. i beredningen av statens budgetproposition. I investeringsprogrammet ingår stora ombyggnadsprojekt och projekthelheter, mindre förbättringsprojekt samt projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet. Projekt som finansieras via projektbolag, utvecklingsprojekt som det har beslutats om tidigare och en del av åtgärderna inom bastrafikledshållningen ingår inte i investeringsprogrammet.

Som ofta är fallet finns det fler behov än vad som kan tillfredsställas med investeringsprogrammets finansieringsnivå och under den tidsperiod som investeringsprogrammet omfattar, och därför har Trafikledsverket prioriterat projekten i programmet. Enligt Trafikledsverket har effektiviteten och inverkan använts som kriterier i prioriteringen. En konsekvensbedömning har gjorts av investeringsprogrammet.

Projekten i investeringsprogrammet har placerats i projektkorgarna 1A och 1B enligt hur brådskande och klara att genomföras de är. Planeringen av projekten i projektkorg 1A har hunnit tillräckligt långt för att beslut ska kunna fattas eller så är projekten annars brådskande. Projekten i projektkorg 1B kräver fortsatt planering innan de kan genomföras. Projekten i projektkorg 1A kan genomföras i början av programperioden och projekten i korg 1B i slutet av programperioden.

Planen är att investeringsprogrammet ska uppdateras årligen i början av året efter uppdateringen av Trafiknätets strategiska lägesbild, före följande års budgetberedning och alltid efter uppdateringen av Trafik 12-planen.

Trafikledsverket har uppgett att den respons som inkommer under remissrundan ska beaktas när investeringsprogrammet finns slipas och nästa investeringsprogram utarbetas. Trafikledsverket har bett att utkastet till investeringsprogram granskas med hjälp av frågor som ställts på förhand.

Tre projekt för förbättring av landsvägar har anvisats inom Pargas stads område. De finns i korg 1A:
Regionalväg 180, förnyande av Hessundsbron (tilläggsbudget III år 2021) 28 M€
Regionalväg 180, förnyande av Råvsundsbron (tilläggsbudget III år 2021) 100 M€
Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas 10 M€

När det gäller förbindelsefartygs- och landsvägsfärjetrafiken specificeras inga andra investeringsbehov än ersättning av Kivimo färja i investeringsprogrammet. Enligt Trafik 12-planen sköter och finansierar staden den landsvägsfärjetrafik som ingår i landsvägsnätet som en del av basstrafikledshållningen. Enligt beslutet behåller staten anslagen för förbindelsefartygstrafiken på nivån enligt den nuvarande planen för de offentliga finanserna och utarbetar tillsammans med skärgårdsdelegationen och andra aktörer enhetliga grunder för ordnande av förbindelsefartygstrafiken, där man tar ställning till rutten, fartygens turtäthet och tidtabell samt fartygens tekniska egenskaper. Kostnaderna är cirka 18 miljoner euro per år, som i dagens läge.

Bilaga

Begäran om utlåtande och utkastet till investeringsprogram:

[Utlåtande – Utlåtandetjänsten](#)

- Valtion väyläverkon investointiohjelma 2022-2029_Lausuntopyyntö_02072021
- Valtion väyläverkon investointiohjelma 2022-2029_Luonnos 02072021 yhteenv.
- Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022-2029, Begäran om utlåtande_02072021
- Väyläviraston investointiohjelma 2022-2029 Luonnos_02072021
- Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022-2029 sammandrag
- Investeringsprogram för statens farledsnät för 2022-2029 utkast_02072021

Förslag

Stadsstyrelsen tar del av stadens nedanstående utlåtande om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2022–2029, som lämnats in via Utlåtandetjänsten senast 15.9.2021.

1.

Har principerna för beredningen av investeringsprogrammet beskrivits på ett förståeligt sätt?

Ja, principerna för beredningen av investeringsprogrammet har beskrivits på ett förståeligt sätt, men det är beklagligt att man inte till alla delar har lyckats följa dessa principer som satts upp för arbetet.

2.

Trafik 12-planens utgångspunkter, målsättningar, strategiska riktlinjer och åtgärder har styrutarbetandet av investeringsprogrammet. Tycker ni att man i investeringsprogrammet i helhet har lyckats uppnå de målsättningar som har satts upp? Är investeringsprogrammets motiveringar utifrån effekterna balanserade och tydliga?

Vi anser att man inte helt har lyckats uppnå målsättningarna i investeringsprogrammet. Enligt materialet är investeringsprogrammet ett på data baserat förslag som gäller genomförande av järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Därtill har man uppgett att man i prioriteringen av projekten och utvärderingen av arbetsfaserna har utnyttjat nyttokostnadsförhållandet för projekten, dvs. det s.k. PRIO-verktyget. Tyvärr har man dock inte utnyttjat all data, eftersom det finns både brister och fel i projektbeskrivningarna, och PRIO-verktyget har inte utnyttjats i tillräcklig utsträckning i bedömningen av de enskilda projektens inverkan, eller ännu viktigare än så, projektens sammantagna inverkan.

Pargas stad har i sina tidigare ställningstaganden efterlyst öppenhet för att det ska vara möjligt att uppnå allmän acceptans för Trafik 12-planen och det tillhörande investeringsprogrammet. Det är synnerligen beklagligt att man inte har närmare klargjort hur projekten har prioriterats och att heltäckande material där olika projekt jämförs inte finns att tillgå. Detta tillsammans med det faktum att de projekt som valts ut i investeringsprogrammet visserligen bidrar till förbättrad trafiksäkerhet i förhållande till de maximala fördelarna, men att de bidrar sämst till minskade koldioxidutsläpp och smidigare arbetspendling och fritidsresor (s. 42), visar att investeringsprogrammet inte i denna form uppnår de målsättningar som har satts upp för det.

Investeringsprogrammet verkar således inte basera sig på tillräcklig data och i bedömningen har inte heller PRIO-verktyget fått den tyngd det förtjänar. Ett tecken på detta är till exempel att den nya förbindelsen mellan Kurkela och Kustö på Skärgårdsvägen (landsväg 180), dvs. en del av Pargasleden, som har ett mycket fördelaktigt nyttokostnadsförhållande, har utan grund utelämnats i investeringsprogrammet. Däremot innehåller investeringsprogrammet projekt vars samhällsekonomiska lönsamhet är betydligt lägre eller rentav dålig. Nyttokostnadsförhållandet för projektet Kurkela–Kustö är mycket högt: 2,81. Denna nya förbindelse är viktig för trafikförbindelserna i Åbolands skärgård, utvecklingen av S:t Karins centrum och näringslivets transporter. Förbindelsen konsoliderar samhällsstrukturen i Åbo stadsregion, minskar utsläppen och ökar trafiksäkerheten.

3.

Tycker ni att det är möjligt att göra ändringar i Trafik 12-planen inom ramen för utgiftstaket så att målen för den riksomfattande trafiksystemplanen bättre skulle uppnås och resultatet förbättras i bedömningen av helhetsinverkan? Vilka ändringar skulle ni göra i programmet och hur motiverar ni att effekterna skulle vara bättre?

Ja, det är möjligt att göra och det måste göras ändringar i det föreslagna programmet inom ramen för utgiftstaket så att målen för det riksomfattande trafiksystemet uppnås bättre. Som projekt som ska genomföras ska väljas ut de som genom sin inverkan inte bara förbättrar trafiksäkerheten utan också leder till minskade utsläpp och gör arbets- och näringslivets resor och transporter smidigare. MBT-stadsregionerna har i sina avtal och planer redan utsett dessa till spetsprojekt för landskapen.

När man inte har gett tillräcklig tyngd åt nyttokostnadsförhållandets betydelse,

har det lett till ett slutresultat där de önskade effekterna, som effektiviteten, trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken, de positiva klimateffekterna och andra positiva effekter, blir mindre än om valet av projekten gjordes på basis av data och inverkan. Till exempel har den nya förbindelsen mellan Kurkela och Kustö på Skärgårdsvägen (landsväg 180), dvs. en del av Pargasleden, utelämnats i investeringsprogrammet, trots att projektets nyttokostnadsförhållande i nationell jämförelse är ett av de klart bästa bland infrastrukturprojekten: 2,81. Pargas stad föreslår att landsväg 180 Kurkela–Kustö läggs i projektkorg 1B i investeringsprogrammet.

Utvecklingen av regionala nät av cykelvägar och kvalitetskorridorer i statens nät har placerats i projektkorgen för landsvägar 1B (bilaga 1b, s. 15). Skärgårdens ringväg med ett betydande antal användare på nationell nivå ska lyftas fram som ett nationellt viktigt projekt som ska genomföras i första hand. Antalet cyklister ökar från år till år och för avsnittet Prostvik–Nagu centrum har det redan tidigare utarbetats en vägplan för anläggande av en cykelväg. Denna vägplan ska uppdateras snarast och förbindelsen ska genomföras som en del av investeringsprogrammet. Det finns fortfarande många sträckor som är farliga för gång- och cykeltrafiken och där det helt saknas cykelväg längs denna mest populära led för cykelturism i vårt land. Pargas stad föreslår att anläggande av en cykelväg vid Skärgårdens ringväg läggs i projektkorg 1B i investeringsprogrammet.

4.

Hur skulle ni utveckla processen för utarbetandet, uppdateringen och uppföljningen av investeringsprogrammet? Får Trafikledsverket tillräckliga uppgifter om trafikledsnätets underhålls- och utvecklingsbehov i rätt tid med hjälp av bl.a. det regionala trafiksystemarbetet, trafikledsplaneringen och samarbetet med kunder?

Det är nödvändigt att man i investeringsprogrammet nu och i fortsättningen närmare beaktar både projektens självständiga samhällsekonomiska betydelse och de olika projektens inverkan tillsammans. Det ligger i hela landets intresse att valet av projekt som ska genomföras görs resurssmart. Regionerna med MBT-avtal ska prioriteras i investeringsprogrammet. Det är i dessa regioner det i praktiken är möjligt att uppnå de högsta fördelarna och den största nyttan med investeringarna inom alla delområden.

5.

Har ni andra kommentarer om investeringsprogrammet?

De projekt som ingår i investeringsprogrammet, dvs. regionalväg 180, förnyande av Hessundsbron, regionalväg 180, förnyande av Rävundsbron, och förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, är alla viktiga och nödvändiga att genomföra som en del av investeringsprogrammet.

I bilaga 1b, s. 10 ingår en beskrivning av förnyandet av Rävundsbron. I motiveringarna till projektet finns betydande inexacthet, eftersom den givna beskrivningen gäller felaktigt en helt annan bro, dvs. Hessundsbron. Rävundsbron ligger mellan S:t Karins stad och Pargas stad mellan Kustö och Kirjalaön. Bron är den enda förbindelsen till fastlandet och särskilt viktig för näringslivet. Det finns en nationellt betydande koncentration av byggproduktindustri i Pargas och Pargas är en ort med internationellt betydande

skärgårdsturism. Rävsnudsbron har en viktbeqränsning och även en trafikbeqränsning avseende avståndet mellan fordon i tung trafik. Förbindelsen är hårt trafikerad, det kör 11 000 fordon och 700 tunga fordon över bron per dygn (utanför sommarsäsongen).

Det är nödvändigt att förnya Rävsnudsbron och ett beslut om finansieringen av projektet har fattats (tilläggsbudget III år 2021). Det väsentliga vid beslut om investeringsprogram är att märka att broprojektet påverkas i fråga om brobanken på S:t Karins sida av projektet landsväg 180 Kurkela–Kustö, som är nödvändigt att genomföra samtidigt med broprojektet. Det är varken ändamålsenligt, klokt eller resurssmart att dra den nya brobanken och vägsträckan via den gamla, hårt trafikerade och otrygga Skärgårdsvägen mot S:t Karins centrum som är i snabb utveckling.

Projektet landsväg 180 Kurkela–Kustö har ett påfallande högt nyttokostnadsförhållande: 2,81. Relationstalet är betydligt högre än för merparten av de projekt som nu finns med i investeringsprogrammet. Förbindelsen Kurkela–Kustö konsoliderar samhällsstrukturen och arbetspendlingsområdet i Åbo stadsregion, förbättrar och gör näringslivets transporter smidigare, möjliggör en allt attraktivare kollektivtrafik, minskar avsevärt utsläppen och ökar trafiksäkerheten på ett övergripande sätt. Vägplanen för landsväg 180 Kurkela–Kustö färdigställs våren 2022 och det är resurssmart att bygga leden samtidigt med den nya Rävsnudsbron. Projekten har en gemensam vägsträcka på cirka en halv kilometer, som motsvarar en sjättedel av den sträcka som ingår i projektet landsväg 180 Kurkela–Kustö. Projektet landsväg 180 Kurkela–Kustö behöver läggas till i projektkorg 1B i investeringsprogrammet.

Enligt information som gavs ut 15.9.2021 behöver bron över Kustö sund på landsväg 180, Skärgårdsvägen i S:t Karins förnyas i förnsnabbad takt på grund av att brons mellanstöd har börjat luta. Förnyandet av bron har beräknats kosta fem miljoner euro. Dessa kostnader för förnyandet av bron över Kustö sund minskar kostnaderna för projektet landsväg 180 Kurkela–Kustö, och nyttokostnadsförhållandet för projektet Kurkela–Kustö förbättras därför ytterligare. Det nya relationstalet för nyttokostnadsförhållandet för projektet Kurkela–Kustö kan beräknas stiga till över tre. Projektet är således det mest lönsamma av alla projekt i landet. Också av denna anledning är det motiverat att foga projektet till projektkorg 1B som en del av investeringsprogrammet.

Landsväg 180 Pargas–Nagu fast förbindelse tas upp i beredningen av investeringsprogrammet (bilaga 2, s. 13). Projektet är viktigt med tanke på att bevara skärgårdens livskraft. De årliga kostnaderna för färjetrafiken är höga och i och med genomförandet av detta projekt skulle den samhällsekonomiska effektiviteten i skärgårdsområdet förbättras, servicenivån säkerställas och trafikens förutsägbarhet förbättras. Också restiden skulle förkortas och förutsättningarna för räddnings- och säkerhetstransporter förbättras. En vägplan för en fast förbindelse Pargas–Nagu borde föras framåt under detta investeringsprogram så att projektet kan genomföras under nästa programperiod.

Beslut

Ordföranden föreslog att stadsstyrelsen ajournerar ärendet till ett fortsatt

elektroniskt sammanträde som inleds 4.10.2021 kl. 15:00.

Stadsstyrelsen beslöt enhälligt att sammanträdet ajourneras till 4.10.2021 kl. 15:00 för behandling av detta ärende.

Delgivning

Planläggningschefen

Stadsstyrelsen 04.10.2021 § 301

Beredare

Planläggningschef Heidi Saaristo-Levin, tfn 040 488 5888

Föredragande

Stadsdirektör Patrik Nygrén, tfn 040 511 4383
fornamn.efternamn@pargas.fi

Förslag

Stadsstyrelsen tar del av stadens ovanstående utlåtande om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2022–2029, som lämnats in via Utlåtandetjänsten senast 15.9.2021.

Beslut

Förslaget godkändes.

Delgivning

Planläggningschefen
