

Ärende: VN/18780/2023-LVM-180

Begäran om utlåtande om utkastet till en riksomfattande trafiksystemplan och om miljörapporten (miljöbedömning enligt SMB-lagen)

Lausunnonantajan lausunto

Motsvarar de strategiska riktlinjerna (inklusive regionala prioriteringar) behoven att utveckla det riksomfattande trafiksystemet?

Investeringsplanen har beretts i allmänna drag, dock med motiveringar för varje helhet och åtgärd. Den riksomfattande trafiksystemplanen 2026-2037/Utkastet innehåller inga förslag till regionala projekt. Bilagorna till begäran om utlåtande innehåller inga sådana investeringsplaner av vilka de regionala projekten skulle framgå.

Transport 12 Principerna vid utarbetandet ska grunda sig på att projekten ska basera sig på lönsamhet (uppskattning av nyttokostnaderna osv.), utnyttjande av befintlig infrastruktur och förbättring av den tekniska nivån.

Trafiksystemplanen/Utkastet innehåller en analys av det eftersatta underhållet, konsekvenserna av konflikten mellan Ukraina och Ryssland för den "allmänekonomiska" situationen, konsekvenserna av DCA och Nato, MBT-kommunernas särskilda situation samt en iakttagelse av behovet av att utveckla de transeuropeiska transportkorridorerna.

Vad anser ni om åtgärderna i utkastet till plan?

Raseborgs stad föreslår att följande projekthelheter ska ingå i investeringsprogrammet för statens trafikledsnät:

Landsvägarnas och järnvägarnas s.k. stamnäts-/huvudnätsklassificering ska beaktas. Rv 25 och Kustbanan bör därför ingå som ett separat projekt i investeringsplanen Trafik 12, eftersom båda nu ingår i transportnätverket TEN-T.

Kustbanan

Trafikledsverket bereder för närvarande en utredning om förbättringen av Kustbanan. Anslaget enligt regeringsprogrammet (läget 80 miljoner euro 2024) ska riktas direkt till åtgärder som förbättrar trafiken (kapaciteten).

Syftet med den utredning som Trafikledsverket gör är att hitta en kostnadseffektiv lösning för att förbättra den nuvarande Kustbanans förmedlingskapacitet och öka persontrafiken på den s.k. Västra stadsbanan (Hangö-Ekenäs-Karis-Ingå-Sjundeå-Kyrkslätt). Utvecklingsarbetet för att förbättra servicenivån i fråga om trafiken på den nuvarande kustbanan bör fortsätta med tillräcklig finansiering. Det är fortfarande osäkert om Västbanan kommer att bli färdig, och därför måste utvecklingen av Kustbanan ges hög prioritet. Utveckling av Kustbanan möjliggör en kostnadseffektiv och hållbar investering i utvecklingen av baninfrastrukturen, eftersom förbättringen av servicenivån för kustbanan baserar sig på en förbättring av den befintliga infrastrukturen.

I de utredningar som Trafikledsverket tidigare låtit göra har man utrett de genomförbara åtgärderna och deras konsekvenser för förbättringen av servicenivån på den nuvarande Kustbanan. Åtgärder för Kustbanan kunde vara parallella mötesspår på valda banavsnitt, hållplatser/stationer som tas i bruk på nytt och förbättras samt näringslivets behov (t.ex. stickspår till Joddböle i Ingå). Kustbanans transportkapacitet ska utvecklas så att man på banavsnittet kan samordna persontrafiken på sträckan Hangö-Helsingfors med den nuvarande fjärrtrafiken. Genom dessa åtgärder kan lönsamheten av investeringarna på banavsnittet klart förbättras. De genomförda investeringarna ger bästa möjliga avkastning inom rimlig tid utan sådana betydande tröskelinvesteringar som nya

järnvägsprojekt kräver.

Väg- och banprojekt i stadsregionerna påverkar tillgängligheten inom stadsregionerna och kan på längre sikt ha omfattande effekter för Västra Nylands trafiksystem och utvecklingen av markanvändningen. Den utvecklade Kustbanan och den därmed förbättrade servicenivån för persontågstrafiken minskar personbilstrafiken och erbjuder ett mer ekologiskt mobilitetsalternativ, och enligt telefondatan är potentialen mycket högre längs kusten mellan Helsingfors och västra Nyland än mellan Åbo och Helsingfors.

Nylands förbund har under 2022 utrett utvecklandet av persontrafiken på banavsnittet Hangö-Hyvinge. Det har alltså gjorts en trafikutredning, i vilken har beaktats elektrifieringen av banavsnittet Hangö-Karis-Hyvinge, som möjliggör en direkt persontrafikförbindelse mellan Hangö och huvudstadsregionen.

Inledandet av direkt persontrafik mellan huvudstadsregionen och Hangö har behandlats ingående i västra Nylands kommuner, Trafikledsverket och VR Group, och även företrädare för kommunikationsministeriet har aktivt deltagit i att öka medvetenheten om utvecklingspotentialen i fråga om den regionala persontrafiken. Kommunerna i området (den regionala s.k. kustbanearbetsgruppen) har målmedvetet fört fram ekonomiska fakta och fakta som baserar sig på miljösynpunkter i syfte att utveckla Kustbanan och persontrafiken på banavsnittet Hangö-Hyvinge. Persontrafiken på banavsnittet Hangö-Helsingfors är enligt de utredningar som gjorts till sin verkningsgrad ett av de banavsnitt som i sin jämförelseklass hör till de mest lönsamma att utveckla i syfte att utveckla persontrafiken. Avsnittet Hangö-Ekenäs-Karis-Ingå-Sjundeå-Kyrkslätt utgör den betydelsefulla "Västra stadsbanan" till huvudstadsregionen. Direkta eltågförbindelser mellan Hangö udd och huvudstadsregionen förbättrar servicenivån inom kollektivtrafiken i fråga om både lokal- och fjärrtrafiken.

Denna elektrifiering, som blev klar 2024, gör det också möjligt att ansluta Lojo till både kustbanan, huvudbanan och det planerade banavsnittet Esbo-Lojo (kräver

ändringar i de nuvarande bansträckningarna och stationslinjerna i fråga om Västbanan), vilket gör det onödigt att planera ett avsnitt mellan Lojo och Salo i anslutning till den dyra och svåra Västbanan.

I detta sammanhang bör man konstatera konsekvenserna av att Västbanan skulle förverkligas mellan Lojo och Salo: Det har rapporterats att de fjärrtåg som gäller statlig handelstrafik i sin helhet kommer att överföras till denna bana från Kustbanan. Bedömningen av konsekvenserna för västra Nylands kustregion från Kyrkslätt centrum till Hangö har helt ignorerats och inte analyserats, trots att inflyttningen till hela regionen ökar och trots att hela regionen står i centrum för utvecklingen av den gröna omställningen och för Försvarsmaktens intressen. Konsekvenserna för Raseborgs ekonomi är i fråga om statens beslut aldrig tidigare skådade och exceptionellt ojämlika, eftersom staten stoppar utvecklingen av regionen och överför kostnaderna för trafiken till staden.

I praktiken betyder Västbanan att persontrafiken med fjärrtåg på Kustbanan upphör.

Utvecklingen av lastningsplatserna för råvirke på banavsnittet Hangö-Hyvinge ska ingå i projektkorgen för banorna. Finansiering avsedd för bastrafikledshållningen kan användas för ombyggnad av lastningsplatser och mindre förbättringsåtgärder, men det finns också behov av större utvecklingsåtgärder. Det tidigare investeringsprogrammet (2022-2029) innehöll en reservering på 10 miljoner euro för utveckling av lastningsplatserna för rundvirke. Reserveringen är avsedd för de objekt som har de största kostnaderna och i och med uppdateringarna av investeringsplanen preciseras den till ett eller flera specifika projekt. Reserveringen används i första hand för att utveckla transporterens trafikmässiga behov och först i andra hand för att utveckla kommunernas markanvändning, dvs. i praktiken för flytt av lastningsplatser. Beslut om genomförandet och finansiering av denna typ av överföringar samt kostnadsfördelningen ska överenskommas med kommunerna. Raseborgs stad har i sina tidigare utlåtanden lyft fram behovet av att anvisa en ny lastplats för

rundvirke som skulle ersätta den lastplats som finns i Karis centrum.

Riksväg 25

I fråga om hela sträckan Hangö-Mäntsälä går utvecklingsprojektet för rv 25 också under namnet "Ring V". Inkluderingen av dessa projekt i investeringsprogrammet Trafik 12 motsvarar de fastställda principerna och klassificeringen enligt trafikmässig betydelse, så de kan med rätta inkluderas i investeringsprogrammet.

Det bör beaktas att rv 25 är viktig för Finlands exportindustri och försörjningsberedskap, eftersom vägen används av tunga långtradare som transporterar exportvaror till och från Hangö hamn. Det är fråga om 240 000 långtradare årligen och staden får regelbundet ta emot respons och oro gällande riksvägen, bl.a. av handelskammaren samt också av Försvarmakten.

Vägplanen för riksväg 25 mellan Horsbäck och Västerbacka (vägavsnittet mellan Ekenäs och Karis) blir klar under 2025. Raseborgs stad föreslår att det för genomförandet av vägplanen föreslås ett anslag inom ramen för utvecklingen av rv 25. Förbättring av korsningar och anslutningar längs rv 25, dvs. ytterligare förbättringar av framkomligheten och servicenivån pågår fortfarande.

Stegvist genomförande av vägplanerna för riksväg 25 möjliggör på Raseborgs stads område genomförandet av mindre (billigare) planeringshelheter och förbättrar avsevärt trafiksäkerheten och undanröjandet av störningskänsligheten i trafiken.

Enligt det tidigare utlåtandet (8.2.2021 § 36) styrs finansiering vid utveckling av landsvägsnätet till förbättrande av näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetsresetrafikens behov och trafiksäkerheten.

Utveckling av Raseborgs vägnät och transportförbindelser:

Problembjekt i fråga om väg- och gatunätet är förutom brister i gång- och cykelförbindelserna vanligen otrygga plananslutningar och plankorsningar med järnväg samt bl.a. brister i belysningen. På huvudvägnätet avviker hastighetsbegränsningen ställvis från målnivån särskilt vid livliga plankorsningar

och omkörningsmöjligheterna är ställvis dåliga. När det gäller huvudvägarna i västra Nyland finns det störst utvecklingsbehov på riksväg 25 (hör till det s.k. huvudstamnätet) på flera ställen mellan Hangö och Mäntsälä. Genom Raseborgs stad löper den nationellt viktiga riksväg 25 som förenar sig med alla huvudleder i Finland och utgör en länk mellan Hangö hamn och Sköldvik hamn i Borgå. Utvecklingen av landsväg 51 (i riktning mot Helsingfors) och landsväg 52 (i riktning mot Salo) utgör också en central del av landsvägsnätet.

I utvecklingsutredningens projektalternativ som gjorts upp för riksväg 25 föreslås flera förbättringsobjekt:

- Förbättring av Formanshagens planskilda korsning i Ekenäs
- En planskild anslutning till Björknäs eller Metallduksgatan jämte gatuarrangemang i Ekenäs
- Omkörningsfiler och mitträcke jämte väg- och anslutningsarrangemang på sträckan Ekenäs-Karis
- Mitträcke på avsnitt mellan Svartå och Mjölbolsta, där vägplanen (banplanen) delvis har förverkligats i fråga om avlägsnandet av plankorsningar, alternativt fyra filer
- Förbättring av Bangatans anslutning i Karis (Malmkulla).

Utöver de ovan nämnda projekten föreslår Raseborg att en förbättring av hela sträckan Hangö-Hyvinge på riksväg 25, som hör till huvudklassen för det s.k. högre vägnätet, inkluderas som ett projekt i åtgärdsplanen för TRAFIK 12.

Har finansieringen av utkastet till plan riktats rätt inom finansieringsprogrammet?

Investeringsprogrammet (finansieringsprogrammet) ska utarbetas så att

kommunerna kan påverka projektets innehåll. Regelbundna höranden/utlåtanden ökar öppenheten i beredningen.

Sådana projekt som kräver t.ex. planeringsberedskap (t.ex. planläggning, väg-/gatuplanering, områdesreserveringar osv.) av kommunerna ska inledas rätttidigt tillsammans med kommunerna.

Information om de projekt som planeras ingå i investeringsprogrammet för statens trafikledsnät ska ges i god tid före utlåtande om utkastet begärs. På så sätt förbättras parternas möjligheter att påverka samt förutsägbarheten i projektberedningen.

För sådana projekt inom MBT-städer som genomförs med samfinansiering anvisas betydande anslag i investeringsplanen. Också kommuner som inte omfattas av MBT-avtalsrundan har ställvis en mycket central roll i fråga om trafiken, vilket bör beaktas i investeringsprogrammet. I jämlikhetens namn bör de ekonomiska regionerna som står utanför MBT-regionen erbjudas möjlighet till förhandlingar där det föreslås en möjlighet att delta i projektgenomförandet på fastslagna villkor. Parallella projekt som är anhängiga samtidigt som investeringsprogrammet för statens farledsnät 2026-2037 (projekt som genomförs med separat finansiering) bör presenteras som en del av investeringsprogrammet.

Raseborgs stad lyfter fram finansieringsprogrammet under momentet för köp av tågtrafik, köp och utveckling av regional och lokal trafik. Med hjälp av anslaget för detta kostnadsställe ska det vara möjligt att trygga en tillräcklig servicenivå i fråga om tågtrafiken också på de banavsnitt där det mål som gäller marknadsvillkor inte uppfylls.

Vad anser ni om konsekvensbedömningen och miljöbedömningen av utkastet till plan (SMB-lagen 8.4.2005/200)?

Redogörelsen innehåller målen för konsekvensbedömningen, en beskrivning av nuläget i fråga om miljön och en beskrivning av jämförelsealternativet, vilka utgör

utgångspunkten för bedömningen. Konsekvenserna har beskrivits i enlighet med målen för planen och i enlighet med planens utvärderingsram. Planens miljökonsekvenser och åtgärderna för att förebygga och lindra de negativa konsekvenserna presenteras i ett eget kapitel.

Dessutom beskrivs riskerna och möjligheterna i anslutning till planens effektivitet samt genomförandet av uppföljningen av planen

Andra saker?

-

Malvela Maj-Len
Raseborgs stad / Raaseporin kaupunki