

Ärende: LVM/1354/01/2019

## **Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 – Planutkast och konsekvensbedömning**

### **Planutkast**

#### **Vilka är de viktigaste åtgärderna för att nå målen i planen?**

Raseborgs stadsstyrelses utlåtande fokuserar naturligtvis på sådana omständigheter i anslutning till trafiksystemet som påverkar kommunen i fråga. Planutkastet för Trafik 12 behandlar landets trafiksystem på en mycket allmän, nationell nivå.

I kapitel 5 i åtgärdsprogrammet har samlats statens (ministerier, myndigheter, statsbolag) och kommunernas åtgärder för att utveckla trafiksystemet 2021–2032 i enlighet med målen för planen. I kapitlet presenteras kostnadsfördelningen mellan statens olika farleder. Raseborgs stad yttrar sig i enlighet med indelningen i underkapitel i kapitel 5;

#### **Bannätet 5.2.1.1**

Staten underhåller och utvecklar det nuvarande bannätet.

Betydande grundreparations- och förbättringsbehov hänför sig till såväl nätet av huvudleder som det övriga nätet (inkl. lågtrafikerade banor) under planeringsperioden. På det övriga bannätet finns betydande reparationsbehov på banavsnitten Hangö–Hyvinge,

Den finansiering som beviljats Esbo stadsbana svarar på utmaningarna som gäller kustbanans transportkapacitet.

Under punkt 5.2.1.1 behandlas utvecklingen av tågförbindelserna. Kustbanan och på längre sikt också ESA-banan bildar huvudförbindelserna för kollektivtrafiken från Västra Nyland till huvudstadsregionen. Tågtrafiken på kustbanan utvecklas enligt de förutsättningar som banan och efterfrågan erbjuder. Färdigställandet av Esbo stadsbana förknäppar närtågsförbindelserna till Helsingfors och ökar fjärrspårens kapacitet i och med att skillnaderna i tågens hastighet minskar. Det i huvudsak enkelspåriga banavsnittet mellan Kyrkslätt och Karis begränsar för närvarande utvecklingen av tågförbindelserna från Karishållet, men förflyttandet av Åbotågen till ESA-banan och å andra sidan elektrifieringen av Hangö–Hyvinge-banan skapar möjligheter att utveckla

närtågstrafiken. Målet är att det från Hangö- och Ekenäshållet öppnas en eltågförbindelse utan byte till Helsingfors senast då fjärrtågstrafiken på kustbanan överförs till den nya ESA-banan. Utbudet kan delas så att en del av tågen går från Helsingfors till Karis eller Ekenäs och en del fortsätter till Hangö. Målet är att öka utbudet av turer åtminstone från och till de viktigaste stationerna. En noggrannare planering av trafiken förutsätter dock mer detaljerad planering av tidtabellsstrukturerna och tågcirkulationen.

ESA-banan nämns som en del av trafiksystemplanen, fastän dess förverkligande ligger långt inne i framtiden.

Raseborg anser att ESA-banan är ofördelaktig såväl på ekonomiska som miljömässiga grunder.

Vidare föreslår Raseborg att utvecklingsåtgärderna för kustbanan ska inledas omedelbart och att projektfinansieringen ska garanteras även i fortsättningen. Något som snabbt bör genomföras är en utredning om genomförandet av s.k. parallellspårsavsnitt (mötesspår) längs den nuvarande kustbanans sträckning. Utvecklingen av kustbanan på ett kostnadseffektivt sätt bör utredas och inkluderas i åtgärdsplanen i TRAFIK 12.

I och med elektrifieringen av Hangö–Hyvinge-banan förses en del av de obevakade plankorsningarna med säkerhetsanordningar eller ersätts med någon annan trafikförbindelse. I och med elektrifieringen minskar eller försvinner behovet av att byta lok eller tåg när man färdas någon annanstans. I och med elektrifieringen av Hangö–Hyvinge-banan kan rälsbusstrafiken mellan Hangö och Karis omvandlas till en eltågförbindelse utan byte till Helsingfors. Utbudet kan delas så att en del av tågen går från Helsingfors till Ekenäs och en del fortsätter ända till Hangö. Mellan Hangö och Ekenäs gallras hållplatser med mycket låg användning bort för att tågen ska för snabbas. Åtminstone mellanstationerna i Lappvik och Dragsvik kommer dock att kvarstå.

Raseborg föreslår att genomförandet av den s.k. västliga stadsbanan Hangö–Ekenäs–Karis–Ingå–Sjundeå–Kyrkslätt ska beaktas i åtgärdsplanen för TRAFIK12, när banavsnittet Hangö–Hyvinge har elektrifierats. Förverkligandet av Esbo stadsbana ökar bankapaciteten på kustbanan när den är klar.

De nämnda järnvägsprojekten, elektrifieringen av Hangö–Hyvinge-banan samt utvecklingen av kustbanan, har stor betydelse för transporterna inom näringslivet och möjliggör ny smidig persontrafik på kustbanan mellan Hangö–Karis–Lojo–huvudstadsregionen och även i riktning mot Åbo.

Elektrifieringen av Hangö–Hyvinge-banan förbättrar järnvägstrafikens konkurrenskraft och minskar utsläppen från trafiken, eftersom dieselloken kan ersättas med ellok och lokbyten inte längre behövs i samband med trafik till övriga delar av Finland. Minskandet av antalet obevakade plankorsningar förbättrar också funktionssäkerheten.

Stationsomgivningarnas och bangårdarnas funktionsduglighet (inkl. lastplatser för rundvirke) utvecklas för att förbättra förutsättningarna för hållbar trafik och öka kundtillfredsställelsen samt förbättra persontrafikens och näringslivets verksamhetsförutsättningar. Statens kostnader under planeringsperioden är ca 200 miljoner euro.

Raseborg föreslår att lastplatsen för rundvirke i Karis centrum anvisas en ny plats längs Hangö–Hyvinge-banan. En ny rundvirkesterminal torde kunna placeras på en logistiskt bättre plats än Karis kärncentrum. Saken bör utredas.

### Landsvägsnätet 5.2.1.2

Vid utveckling av landsvägsnätet styrs finansiering till förbättrande av näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetsresetrafikens behov och trafiksäkerheten. Finansiering styrs till de viktigaste objekten på huvudlederna och förbättrande av servicenivån på punktvisa objekt runt om i Finland i enlighet med den strategiska lägesbilden för trafiknätet. I första hand koncentrerar man sig på förbindelselederna, där det finns flera brister i servicenivån enligt förordningen om huvudleder. Samtidigt svarar man på brister i TEN-T-stomnätet.

Utveckling av vägnätet och transportförbindelserna: problemobjekt 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 huvudvägsnätet avviker hastighetsbegränsningen ställvis från målnivån särskilt vid livliga plankorsningar och omkörningsmöjligheterna är ställvis dåliga. Vad gäller huvudvägarna i Västra Nyland finns det mest utvecklingsbehov på riksväg 25 (hör till det s.k. huvudstomnätet) på flera ställen mellan Hangö och Hyvinge. Genom Raseborgs stad går för landskapet viktiga riksväg 25. En central del av landsvägsnätet är också landsväg 51 (mot Helsingfors) och landsväg 52 (mot Salo). Stegvis utveckling av riksväg 25 (flera olika utvecklingsobjekt).

I utvecklingsutredningens projekialternativ som gjorts upp för riksväg 25 föreslås flera förbättringsobjekt.

- Förbättring av Formanshagens planskilda korsning i Ekenäs
- En planskild anslutning till Björknäs eller Metallduksgatan jämte gatuarangemang 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 genom att avlägsna plankorsningar
- Karis västra planskilda anslutning (lv 111) (detta projekt har inletts mellan Trafikledsverket och staden, förverkligande åren 2021–2022)
- Förbättring av Bangatans anslutning i Karis (Malmkulla).

### Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik 5.2.4

Främjande av gång- och cykeltrafiken är en viktig del av främjandet av hållbar trafik. Staten och kommunerna fortsätter att förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik. Staten fortsätter med statsunderstödet till kommunerna för verkningfulla projekt i gatunätet som förbättrar förhållandena för och attraktionskraften hos gång och cykling och på så vis ökar antalet gång- och cykelresor och deras andel som färd sätt.

Kommunerna stödjer ökad gång- och cykeltrafik genom att utarbeta program för att främja gång- och cykeltrafik, planera stadscykelssystem som en del av trafiksystemplaneringen och tillsammans med staten utveckla kvaliteten på och tillgången till data om cykling.

Raseborg föreslår att de enligt den av NTM-centralen i Nyland utarbetade behovsutredningen i fråga om gång- och cykelleder (2020) mest brådskande behoven att bygga gång- och cykelleder på

Raseborgs område ska tillgodoses och att gemensamma projekt mellan kommunerna och staten också i fortsättningen stöds:

- Leksvallsvägens gång- och cykelväg och underfart vid rv 25 samt den gång- och cykelväg som ska löpa på åsområdet parallellt med rv 25 mellan Kodin tavaratalo och Horsbäck och som redan fått finansieringsbeslut.

### Infartsparkering 5.2.5

Med infartsparkering avses parkering som direkt betjänar kollektivtrafiken och utformningen av smidiga resekedjor. Infartsparkering ordnas oftast av kommunen. Staten får en större roll vid finansieringen av infartsparkering som en del av främjandet av hållbar trafik. Staten (Trafikledsverket) reserverar basunderhållsfinansiering för projekt för att utveckla infartsparkering som hänför sig till statens trafikledsnät tillsammans med kommunerna

Raseborg understöder denna anteckning.

### Kollektivtrafik och resekedjor 5.3.1.1

När kollektivtrafiken utvecklas är det viktigt att beakta att utvecklingsförutsättningarna är beroende av flera olika instansers och aktörers samarbete. Till exempel ökad persontågstrafik förutsätter att det finns materiel tillgänglig och att bannätet (inkl. stationer, plattformar) möjliggör ökningen. Under planeringsperioden medför materielen (särskilt det tätortståg-, rälsbuss- och nattågtrafikmateriel som utnyttjas vid upphandling av persontågtrafik) och spårkapaciteten begränsningar för en betydande ökning av utbudet av persontågtrafik. När kollektivtrafiken utvecklas är det viktigt att också göra det möjligt att arbeta i kollektivtrafikfordonen.

Kollektivtrafikens attraktionskraft förbättras genom att man utvecklar stomförbindelserna mot Helsingfors, biljettsystemen och passagerarinformationen, förbättrar anslutnings- och matarförbindelserna samt knutpunkterna i Västra Nyland och utvecklar anslutningsförbindelserna i huvudstadsregionen.

Tågtrafiken på kustbanan utvecklas enligt de förutsättningar som banan och efterfrågan erbjuder. Målet är att det från Hangö- och Ekenäshållet öppnas en eltågförbindelse utan byte till

Helsingfors efter att banavsnittet Hangö–Hyvinge elektrifierats. Detta kommer att effektivisera godstrafiken och förbättra servicenivån inom persontrafiken.

Utsläppen från gods- och persontrafiken minskar när användningen av dieselmateriel på banavsnittet kan minimeras. Från Ekenäs och Hangö kan man trafikera med direkta eltåg till Helsingfors, vilket ökar bekvämligheten i resandet. Det är viktigt att i framtiden beakta att tågutbudet mellan Raseborg och Helsingfors bevaras på nuvarande nivå eller till och med ökas och att restiden förkortas och inte förlängs. Dessutom måste man fästa uppmärksamhet vid underhållet av kustbanan och transportkapaciteten bl.a. genom att öka mängden mötesspår och bygga stadsbanan till Esbo så snart som möjligt. Smidiga tågförbindelser är mycket viktiga för Raseborgs stads tillgänglighet och attraktivitet. Även omfattande bussförbindelser och efterfrågestyrd linjetrafik är nödvändiga för att komplettera tågserVICENÄTET.”

### Godstrafik 5.3.3

Företagen ansvarar för godstrafiktjänsterna. Inom godstrafiken hänför sig statens och kommunernas roll särskilt till trafiknät och trafikknutpunkter. I fråga om godstrafiktjänsterna främjar staten företagets verksamhetsmöjligheter, bland annat genom att underlätta utnyttjandet av data samt genom forsknings- och utvecklingsprojekt.

Raseborg föreslår att projekt som är viktiga för näringslivet, såsom elektrifieringen av banavsnittet Hangö–Hyvinge och utvecklingen av rv 25, sker i snabb takt. Dessa åtgärder nämns tidigare i detta utlåtande.

Tillsammans med stamväg 55 mellan Mäntsälä och Borgå bildar riksväg 25 Ring V. Vägavsnittet bildar tillsammans med Hangöbanan och arbetsplatsområdena en utvecklingskorridor. På Ring V kör årligen cirka 240 000 långtradare. Kännetecknande för trafikstrukturen är att det vid sidan av den riksomfattande tunga trafiken på samma väg förekommer riklig lokal pendlingstrafik mellan närliggande kommunerna. Ringvägens influensområde omfattar 221 000 invånare och kommunernas befolkningstillväxt har varit över 11 procent under de senaste 20 åren.

Utan en grundförbättring är Ring V (rv 25) till sin servicenivå den sämsta huvudvägen i Södra Finland. På Ring V sker för närvarande fler olyckor än på Ring III i förhållande till trafikmängderna. Vägförbättringsåtgärder som snabbt kan genomföras kan främjas stegvis. I uppdateringen av Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä: Hankearviointi ja kehittämisselvitys, som utarbetats av NTM-centralen år 2019 har man bedömt att man genom att rikta 84 miljoner euro till förbättringsarbeten av Ring V i det första skedet kan påverka smidigheten och säkerheten i trafiken på ett märkbart sätt. Dessutom har man lokalt identifierat andra snabba förbättringsobjekt till ett värde av ca 15 miljoner euro.

### Regionala specialfrågor 5.5

Raseborg anför allmänt att glesbygdsområdenas betydelse ska beaktas när trafiksystemet utvecklas och att tillräcklig finansiering av vägnätet ska garanteras också i fråga om det lägre vägnätet. I kapitel 5.8.2 ”Sammanställningar enligt temaområde” beskrivs glesbygdens betydelse som en del av trafiksystemet väl:

Av planens mål och strategiska riktlinjer framhävs i glesbygdsområden säkerställande av tillgängligheten: det ska gå att nå områdena inom skälig tid med något färdmedel eller en kombination av färdmedel. Genom att säkerställa tillräcklig tillgång till och servicenivå på kommunikationsnäten säkerställs möjlighet att utföra arbete och anlita service oberoende av

platsen. Även i glesbygdsområdena utvecklas hållbar trafik och görs satsningar på kostnadseffektivt ordnade trafiktjänster.

Genom åtgärder inom basunderhållet av trafiklederna strävar man efter att säkerställa en säker och smidig trafik i hela landet. Särskilt beaktandet av att kostnaderna för vinterunderhåll och reparationer på trafikledsnätet stiger under planeringsperioden betjänar glesbygdsområdenas behov. Höjningen av anslaget för understöd för enskilda vägar och höjningen av understödsprocenten möjliggör fler grundförbättringsprojekt på enskilda vägar.

#### **Har finansieringen av åtgärderna som helhet betraktat riktats rätt inom de ekonomiska ramarna?**

- **Trafiknätet och knutpunkter**
- **Övervakning av persontrafik och godstrafik**
- **Stödåtgärder för trafiksystemet**
- **Andra åtgärder**

Hänvisning till svars punkt 1.

#### **Innehåller visionen fram till 2050 rätt element för att utveckla trafiksystemet?**

Hänvisning till svars punkt 1 ovan samt hänvisning till s.k. Allmänt svar (1.) nedan.

#### **För åtgärdsprogrammet som helhet sett utvecklingen i riktning mot visionen?**

Raseborg yttrar följande: åtgärdsprogrammet leder trafiksystemplaneringen i riktning mot den utarbetade visionen, en långsiktig projektfinansiering är en förutsättning för en långsiktig utveckling av trafiksystemet.

## **Konsekvensbedömning**

#### **Ska konsekvensbedömningen kompletteras med tanke på lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program?**

I lagen avses med miljökonsekvenser de direkta och indirekta verkningar som en plan eller ett program medför i Finland och utanför finskt territorium för:

- a) människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel,

- b) marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten och organismer samt för naturens mångfald,
- c) samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet,
- d) utnyttjande av naturresurserna.

Raseborgs stad har inget att yttra om konsekvensbedömningen ur lagens perspektiv.

### **Ger konsekvensbedömningen en tillräckligt god bild av planens konsekvenser?**

Syftet med konsekvensbedömningen är att främja ett kunskapsbaserat beslutsfattande.

Med hjälp av den görs planeringslösningarna mer transparenta och lätta att godkänna samt förbättras planeringens kvalitet. Bedömningen sporrar till växelverkan, informationsutbyte och gemensamt lärande. Syftet med bedömningen är att stödja deltagandet och tillgången till information. Den riksomfattande trafiksystemplaneringens genomslagskraft ökar när planeringen sker interaktivt och genom öppen dialog. Om planen och konsekvensbedömningen har kommunicerats regelbundet och på ett mångsidigt sätt under hela planeringsprocessen vid olika tillställningar och diskussioner med intressentgrupper.

Som miljöproblem som är av betydelse med tanke på planen har under beredningen identifierats:

- klimatförändringens framskridande,
- den ökade användningen av naturresurser samt
- utmaningar i fråga om hållbarheten i samhälls- och regionstrukturen.

Raseborgs stad yttrar följande; den konsekvensbedömning som gjorts ger en tillräckligt bra bild av trafiksystemets konsekvenser på en s.k. högre nivå. Miljökonsekvenserna har behandlats på ett omfattande och mångsidigt sätt. Konsekvenserna av lokala projekt bör utredas på projektnivå (= på kommunnivå). Utnyttjande av befintlig infrastruktur (t.ex. vid bedömning av banprojekt) bör alltid vara det första alternativet jämfört med byggande av ny infrastruktur. Ett effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur (t.ex. förbättring av kustbanan) stöder sig på befintlig samhällsstruktur och möjliggör dess vidareutveckling.

## **Allmän**

### **Hur bör processen för den riksomfattande trafiksystemplaneringen (inklusive växelverkan, kommunikation och konsekvensbedömning) utvecklas?**

Raseborg yttrar allmänt om trafiksystemarbetet;

Utveckling av trafiksystemarbetet, uppföljningen och avtalsförfarandet:

Trafiksystemarbetet är ett kontinuerligt samarbete mellan kommunerna och de statliga myndigheterna, där olika aktörers och olika förvaltningsområdets behov, mål och åtgärder samordnas. Trafiksystemarbetet samordnas och styrs av en trafiksystemarbetsgrupp som svarar för regelbunden växelverkan mellan kommunerna i Västra Nyland och staten gällande trafikfrågor samt sörjer för uppföljningen av trafiksystemet. Den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) presenterar riktlinjer för kopplingen mellan det riksomfattande och det regionala trafiksystemarbetet.

Den regionala trafiksystemplaneringen (Raseborg, Västra Nyland) bör beaktas i samband med den riksomfattande trafiksystemplaneringen.

Övrigt främjande av hållbar mobilitet och transport:

Förutsättningarna för hållbar mobilitet fastställs ganska långt redan i planeringsskedet för markanvändning och servicenät. Därför är det viktigt att trafiksystemplaneringen an knyter till planeringen av markanvändning och servicenät i dess olika skeden. I trafiksystemplanen för Västra Nyland har det anvisats områden som är bra med tanke på hållbar mobilitet och som kan rekommenderas som förläggningsplatser för ny markanvändning och nya tjänster.

Utveckling av gång- och cykeltrafiken:

Utvecklingen av gångtrafiken är sammanbunden med gatu- och trafikmiljöns kvalitet och attraktivitet. En betydande del av de fysiska förutsättningarna för hållbar mobilitet (särskilt gång- och cykeltrafik) skapas redan i planläggningsskedet. I stads- och kommuncentrumen ska områden med tyngdpunkt på gångtrafik definieras.

Det viktigaste och mest verkningsfulla sättet att främja cykeltrafiken är att utveckla infrastrukturen och förhållandena. Målet är inte att bygga cykelvägar utan att utveckla förhållandena för cykling och förbättra trafiksäkerheten på ett övergripande sätt. Planeringen av en fungerande cykelmiljö utgår från fastställande av cykeltrafiknätet. Alternativen är att gata för gata anpassa cykeltrafiken till den övriga trafiken (t.ex. med en separat cykelbana) eller att anpassa den övriga trafiken till cykeltrafiken (lugnande av trafiken).

Söderlund Johanna  
Raseborgs stad