

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?

☐ ☐ För regionernas internationella tillgänglighet är hamnarna och flygplatserna (så som Vasa) i nyckelposition. För utvecklingen av Närpesregionens och inre Finlands exportföretag torde Kaskö hamn med TEN-T-status och anslutande trafikleder (väg och räls) framöver bli ett allt viktigare nav för att på ett ekologiskt hållbart sätt nå ut med varor och in med råmaterial. För Österbotten som helhet är också Vasa hamn och järnvägsförbindelsen av stor betydelse och bör beaktas när TEN-T-stomnätet utvecklas.

☐ För tillgängligheten mellan regionerna är prioriteringen på huvudvägar, så som riksväg 8, av helt avgörande betydelse för Österbotten. Också riksväg 3, inklusive Jalasjärvi-Laihela delen, bör i sin helhet ingå i förordningen om huvudleder. Märkligt nog saknas nästan helt specificerade åtgärder på stamvägnätet i utkastet till trafiksystemplan. I ett vidsträckt, glest bebyggt land som Finland är detta en absolut livsnerv för att säkerställa smidiga transporter mellan, men också inom regioner. Utgående från målsättningen om tillgänglighet i hela landet är det inte acceptabelt att som åtgärd konstatera att basunderhållet av vissa vägar under hela den omfattade perioden kommer att minska på lägre trafikerade vägavsnitt. Det kan i vissa fall riskera tillgänglighet mellan regioner, men vara helt avgörande för tillgänglighet inom regioner.

☐ På ett allmänt plan lyfts behovet av tvärgående spårtrafik fram och det talas om vikten av att bevara och underhålla bantrafiken. Denna typ av investeringar är kännbara, men helt avgörande för att koldioxidsnåla eller neutrala transportformer ska kunna utvecklas och för Närpesregionen kan en flexibel utveckling av järnvägen mellan Kaskö och Seinäjoki fylla sådana behov av både transport av varor och människor. För smidig transport vidare i Finland är anläggning av dubbelspår på hela sträckan Tammerfors-Seinäjoki/Vasa av helt avgörande betydelse. På detta banavsnitt finns för närvarande Finlands livligast trafikerade enkelspår, vilket inte kan anses förenligt med vare sig hållbarhetsmålen eller tillgänglighetsmålen.

☐ Transporter på hjul längs vägarna är en av styrkorna i Närpes och vår bedömning är att denna form av transporter, särskilt till områden utan egen järnväg, men också ut i Europa, alltjämt kommer att behövas. För att dessa ska kunna företas på ett miljömässigt hållbart sätt behöver rätt sorts

bränslen utvecklas i snabb takt och tankstationer för sådana byggs ut som en del av en nationell helhetsplan, gärna med koppling till den nationella trafiksystemplanen.

☐ Gällande så väl lokal tillgänglighet och hållbarhet, som trafiksäkerhet och invånarnas välmående är de planerade satsningarna på gång- och cykelvägar välkomna. Närpes stad önskar ändå framhålla att också de senare nämnda målen om trafiksäkerhet och invånarnas välmående bör räknas som giltiga för statlig samfinansiering av denna typ av investeringar. Gång- och cykelbanor ökar också tillgängligheten till närområdena för olika befolkningsgrupper. På landsbygden kan gång- och cykelvägar sällan ersätta (obefintlig) kollektivtrafik eller arbetstransporter, annat än som anslutningstrafik t.ex. vid utveckling av bantrafiken.

☐ Ur ett landsbygdsperspektiv är trafiksystemplanens fokus på enskilda vägar välkommet.

☐ Effektivitet är i sig ett eftersträvansvärt mål och Närpes stad understöder att utkastet till trafiksystemplan lyfter fram vikten av att utnyttja befintliga strukturer och förbättra dessa effektivt. Däremot är det märkligt att planen anger att reparationssskulden ska minskas "enligt efterfrågan". När reparationssskulden är konstaterad och trafiksystemplanen har som målsättning att behålla och utveckla befintliga transportleder kan det inte anses rimligt att åtgärda bristerna endast på basis av ytterligare påtryckning. Motsvarande ineffektiva slöseri med resurser förekommer redan i en del planprocesser som färdigställts och sedan får vänta åratals på finansiering. En effektivisering av kommunikationsgång genom hela beslutsapparaten vore här önskvärd för att säkerställa effektiv användning av resurser, undvika dubbelplanering och onödig resursåtgång för årlig intressebevakning och uppdatering av planer på det kommunala planet.

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**

☐ Planen är omfattande och innebär finansieringsmässigt en viss förbättring, men indikerar redan tydligt att finansieringen inte är tillräcklig för att verkställa alla uppsatta mål. Det kan vara nödvändigt att inkludera olika typer av samfinansiering, men planen borde beakta att satsningar på nödvändig infrastruktur inte nödvändigtvis kan finansieras med värdestegringar på mark i stora delar av landet. En sådan förväntan skulle försätta kommuner och företag i olika delar av landet i mycket ojämlika situationer. Samfinansieringsprojekt mellan staten och kommunen får inte automatiskt medföra att kommunernas finansieringsbörda av det statliga vägnätet ytterligare ökar. Man bör komma ihåg att renoveringsskulden på kommunala gator redan idag är ca. 2 miljarder. Ur landsbygdssynvinkel är satsningarna på enskilda vägar mycket önskvärda, men den tydliga prioriteringen av huvudtrafikledsnät innebär sannolikt att det livsviktiga stamvägnätet ytterligare kan komma att försämrats. Österbotten är så gott som helt osynligt i de namngivna finansieringsprojekten, vilket oroar.

☒ Beloppen för upphandling av kollektivtrafik är sannolikt för kortsiktiga för att tillåta en långsiktig utveckling. Det framstår också oklart hur t.ex. mobilitet som service ska finansieras, då planen utgår från att kommunerna självständigt ska utveckla dessa tjänster. Det ter sig något orealistiskt, då målet är att utveckla dessa i hela landet.

☒ Gällande data och digitalisering av trafiksystemet är planen inte helt klar gällande ansvarsfördelningen i finansieringen av utveckling av dessa. I åtgärdsplanen anges kommunen som ansvarig, medan det statliga ansvaret är tydligt i finansieringsdelen. Det skulle hur som helst vara önskvärt att de system som ska användas är gemensamma och inskaffas på statlig försorg om målen ska kunna uppnås.

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

Ja, i huvudsak

För åtgärdsprogrammet som helhet sett utvecklingen i riktning mot visionen?

☒ Delvis, se kommentarer ovan.

Konsekvensbedömning

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

☒

Ger konsekvensbedömningen en tillräckligt god bild av planens konsekvenser?

☒ Konsekvensbedömningen tar fasta på konsekvenser i relation till de huvudsakliga målen, men den sociala rättvisan och de totalekonomiska konsekvenserna för kommuner av olika slag uteblir, även om planen i sin nuvarande form har väsentliga konsekvenser inom dessa områden.

Allmän

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

☒ Det är synnerligen lovvärt att en långsiktig nationell trafiksystemplan uppgörs parlamentariskt. I lägesbeskrivningen syns tydliga spår av de regionala trafikstrategierna, vilket visar att de regionala beskrivningarna har använts i beredningsarbetet. Samverkan har, på så sätt, fungerat väl från regionalt håll. Tyvärr syns för Västra Finlands del inte så många spår av regionens gemensamma mål i åtgärdsprogrammet. En bättre balans i sammansättningen av styrgruppen/kontinuerlig representation från landskapen kunde kanske ge en bättre balans i framtida planer. För att tydligare kunna skriva ut rimliga åtaganden gällande kommunerna, skulle representation från Kommunförbundet eller kommuner i olika storleksklass vara önskvärd.

Roos Inga
Närpes stad