

Utlåtanden om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för åren 2026–2037 samt om miljöbedömningen enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, SMB-lagen).

Stadsstyrelsen 03.03.2025 § 47
132/08.00.00/2025

Kommunikationsministeriet ber om utlåtanden om utkastet till riksomfattande trafiksystemplan för åren 2026 – 2037 samt om miljöbedömningen enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005, SMB-lagen). **Utlåtandena kan lämnas fram till den 5 mars 2025.**

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. Kommunikationsministeriet har berett den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026 – 2037 i samarbete med de ministerier och myndigheter som är centrala med tanke på planen samt med den parlamentariska arbetsgruppen och övriga aktörer. Statsrådet fattar beslut om planen och den lämnas till riksdagen för behandling i form av en redogörelse.

Beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen skapar en gemensam lägesbild av de utvecklingsbehov och lösningar som gäller trafiksystemet och sammanfattar statens och kommunernas åtgärder för att utveckla trafiksystemet. I planen presenteras en bedömning av trafiksystemets nuvarande läge och förändringarna i verksamhetsmiljön, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och de strategiska riktlinjer och regionala prioriteringar som preciserar målen samt för uppnåendet av målen i åtgärdsprogrammet. Planen innehåller också ett statligt finansieringsprogram.

Det har gjorts en miljökonsekvensbedömning av utkastet till plan i enlighet med lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). Utöver miljöbedömningen har man bedömt hur utkastet till plan motsvarar de mål som ställts upp för planen. Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Dess syfte är att främja ett kunskapsbaserat beslutsfattande.

De utlåtanden som lämnats in under remissbehandlingen beaktas vid den slutliga beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och miljörapporten innan beslut fattas. Det slutliga Trafik 12-planen lämnas till riksdagen under höstens sessionsperiod 2025. Planen publiceras i statsrådets publikationsarkiv och miljörapporten i kommunikationsministeriets publikationsserie.

I projektportalen har det publicerats rikligt med material som hänför sig till beredningen av utkastet till plan.

För det riksomfattande trafiksystemplanen har sinsemellan ställts tre prioriserade mål: funktionalitet, trygghet och uthållighet.

Strategiska riktlinjer för verksamheten

- o Man säkerställer att de befintliga trafik- och kommunikationsnäten samt tjänsterna fungerar genom att beakta konkurrenskraft och tillväxt, olika områdets tillgänglighet samt medborgarnas smidiga mobilitet.
- o Mångsidiga trafikformer, särskilt sådana som betjänar person- och godstrafiken, är väsentliga i den riksomfattande trafiksystemhelheten.
- o Trafiksystemets funktion säkerställs genom att utnyttja digitaliseringen och informationen fullt ut.

Strategiska riktlinjer för säkerheten

- o Transportsystemets roll som en del av den övergripande säkerheten betonas, inklusive trafiksäkerheten.
- o När det gäller trafiksäkerhet läggs tonvikten på åtgärder som syftar till att förebygga olyckor orsakade av mänskliga misstag och deras konsekvenser för att undvika allvarliga personskador och dödsfall.

Strategiska riktlinjer för hållbarhet

- o Olika befolkningsgruppers rörelsemöjligheter betonas med hänsyn till olika områdets egenskaper. Det befintliga trafiksystemet och samhällsstrukturen utnyttjas effektivt.
- o Hållbar mobilitet betonas särskilt i stadsregionerna med tanke på deras effektiva tillväxt.

Regionala betoningar hjälper till att prioritera åtgärder i till exempel planerings- och investeringsprogram för trafikledsnätet. Genom regionala prioriteringar säkerställer man att de regionala perspektiven blir granskade och beaktade som en del av det riksomfattande genomförandet av planen. Regionala prioriteringar utesluter inte andra regionala perspektiv eller utvecklingsbehov.

Kommunikationsministeriet begär utlåtanden i första hand via utlåtandetjänsten (www.lausuntopalvelu.fi) med fem rubriker under vilka utlåtandena ges.

1. *Motsvarar de strategiska riktlinjerna (inkl. de regionala prioriteringarna) behoven av att utveckla det riksomfattande trafiksystemet?*
2. *Er åsikt om åtgärderna i planutkastet?*
3. *Är finansieringen av planutkastet rätt allokerad inom finansieringsprogrammet?*
4. *Er åsikt om konsekvensbedömningen och miljöbedömningen av planutkastet (SOVA-lagen 8.4.2005/200)*
5. *Andra observationer?*

Hangö stads ställningstaganden till ovan nämnda punkter:

Motsvarar de strategiska riktlinjerna (inkl. de regionala prioriteringarna) behoven av att utveckla det riksomfattande trafiksystemet?

I de strategiska riktlinjerna för funktion ska förutom tillgängligheten till områdena och medborgarnas smidiga mobilitet även internationella förbindelser till/från länder utanför Finland betonas, samt funktion även i eventuella störnings- och krissituationer. Här är hamnar och ett så omfattande flygplatsnät som möjligt i nyckelposition. I de regionala betoningarna på södra Finland har internationella kontakter betonats.

I de strategiska riktlinjerna för säkerheten ska åtgärderna för att förbättra säkerheten i trafikformerna tydligare anges genom trafikledsplanering som beaktar olika färdstätt.

Perspektivet på de strategiska riktlinjerna för hållbarhet när det gäller att utnyttja det befintliga trafiksystemet och samhällsstrukturen är särskilt välkommet. Investeringarna ska i huvudsak styras till det befintliga bannätet (Strandbanan) och inte till dyra nya lösningar – som ger liten total nytta (Västra banan).

Er åsikt om åtgärderna i planutkastet?

Det skulle vara bra att beskriva åtgärderna tydligare och som egna helheter vid varje del av farleden eller färdstättet, så att de är lätta att upptäcka och förstå.

Betoningen på att utveckla det internationella samarbetet, försörjningsberedskapen och den militära rörligheten är viktig särskilt i nuläget och bör leda till konkreta åtgärder. Hangö stad understöder den höjning av basstrafikledshållningens nivå som föreslås i utkastet 2029 - 2037. När det gäller utvecklingen av ban- och landsvägsnäten svarar däremot planens finansieringsnivå inte mot behoven, och är klart otillräcklig när det gäller att förbättra förutsättningarna för gång och cykling.

Ökningen av växthusgasutsläppen från trafiken kan inte anses acceptabel och i planutkastet bör ingå en tydlig och långsiktig syn på hur utsläppsminskningarna från trafiken ska genomföras på riksnivå.

Riksväg 25, Hangö stad vill här lyfta fram den verkliga situationen på riksväg 25 som en särskild angelägenhet.

Riksväg 25, det vill säga Nylands ringled, motsvarar varken nuvarande eller kommande behov inom näringslivet, konstateras i en färsk utredning av kommunerna och handelskamrarna längs riksvägen. Vägen, som till största delen byggdes på 1960- och 70-talen, uppfyller inte dagens krav, vilket syns som säkerhets- och flytproblem. När det gäller trafiksäkerheten lyfter olycksstatistiken fram behovet av snabba åtgärder. Företagen i området är mycket tillväxtorienterade, men vägens tillstånd är en stor oro. Drygt 7 miljarder planeras för området. € värde av investeringar.

Utvidgningen av den logistiska verksamheten norr om Ring III syns i ökande trafikmängder på riksväg 25:s influensområde. Hangö hamn som Finlands näst största hamn för styckegods och med sin täta linjetrafik i Europa lockar till sig transporter från olika håll i Finland. Även förändringen i den geopolitiska verksamhetsmiljön har ökat vägens betydelse, särskilt med tanke på förflyttningen av befolkning och trupper.

Riksväg 25 är viktig för Nyland, hela Finland och internationellt. I området innanför riksväg 25 bor nästan 1,5 miljoner människor. En bättre fungerande väg minskar belastningen på huvudstadsregionens ringleder och tryggar områdets tillgänglighet i undantagssituationer. Riksväg 25 ansluter till rikshuvudvägarna och tryggar förbindelserna till olika delar av Finland. Vägen fungerar som en viktig farled för försörjningsberedskapskritiska produkter via hamnarna i Hangö och Sköldvik. Näringslivets tillväxt och tryggandet av Finlands funktions säkerhet kommer att öka trafiken på riksväg 25. Av de företag som svarade på företagsenkäten (n=140) ser 70 procent tillväxt inom sin bransch under de

närmaste åren. Drygt 7 miljarder planeras för området. € värde av investeringar. Utvecklingen av investeringarna inom logistikbranschen förutspår en betydligt större ökning av den tunga trafiken än vad som förutspåtts, särskilt mellan riksvägarna 3 och 4. Tillväxten måste stödjas med god trafikinfrastruktur. I detta läge motsvarar vägen varken nuvarande eller framtida behov. För det geopolitiskt viktiga DCA-avtalet är riksväg 25 viktig infrastruktur. Ett lyft här är ännu de huvudsakliga målen för Trafik 12-planen, som är funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, samt underpunkten resiliens.

Är finansieringen av planutkastet rätt allokerad inom finansieringsprogrammet?

Hangö stad anser att den statliga medfinansieringen för banprojekt borde vara minst 70 procent, eftersom de projekt som medfinansieras är förknippade med kostnader för kommunen, till exempel för samhällsbyggande, gatunät och kollektivtrafik, vilket gör att kommunerna lätt hamnar i en orimlig ekonomisk situation vad gäller bärkraft.

Er åsikt om konsekvensbedömningen och miljöbedömningen av planutkastet (SMB-lagen 8.4.2005/200)

I den riksomfattande trafiksystemplanens miljöbeskrivning beskrivs planens mål, åtgärdsprogrammets innehåll samt växelverkan och kommunikation under beredningen. Redogörelsen innehåller målen för konsekvensbedömningen, en beskrivning av miljöns nuläge och en beskrivning av referensalternativet, som är utgångspunkten för bedömningen. Konsekvenserna har beskrivits i enlighet med planens mål och bedömningsramen. Planens miljökonsekvenser och åtgärder för att förebygga och lindra skadliga effekter presenteras i ett eget kapitel. Dessutom beskrivs risker och möjligheter i anslutning till planens genomslagskraft samt genomförandet av uppföljningen av planen.

Konsekvensbedömningens tillförlitlighet förbättras av så konkreta mål som möjligt.

Övriga anmärkningar

Trafik 12-planen kunde vara mer åskådlig, innehållet mer koncis och konkret. Mycket av det som nu lyfts fram stannar på en mycket hög nivå, snarare att det handlar om ett strategiskt dokument och en rikstäckande dimension.

Förslag	Stadsstyrelsen beslutar avge utlåtande enligt det ovan anförda utkastet till en riksomfattande trafiksystemplan (Trafik 12) för åren 2026 – 2037 med tillhörande utkast till miljöbeskrivning
Beslut	Förslaget godkändes.
Tilläggsuppgifter	Stadsgeodet Kukka-Maaria Luukkonen, 040 135 9281