



Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning



Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning

RAPPORTER 74 | 2012

ÖSTERBOTTENS MARKANVÄNDNING-, TRAFIK-
OCH LOGISTIKUTREDNING

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten

Layout: Mikko Voipio, Heidi Verkama (Pärm)

Pärmbild: Heidi Verkama

Kartor: Sito, Ramboll

ISBN 978-952-257-638-5 (tryckt)

ISBN 978-952-257-586-9 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (tryckt)

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-257-586-9

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

FÖRORD

Denna utredning har gjorts på uppdrag av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten. Arbetet har styrts av framför allt Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (ELY-centralen), Österbottens förbund samt de ekonomiska regionerna och andra intressegrupper i landskapet. För arbetet har finansiering erhållits från Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Arbetet kartlägger ingående nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i landskapet, hur samarbetet fungerar samt utvecklingsbehoven.

Utredningen har gjorts som konsultarbete vid Sito-bolagen. Underkonsult har varit Liidea Oy (numera Ramboll). Styrgrupp för projektet har varit styrgruppen för Österbottens trafiksystemplan. För arbetet har också funnits en arbetsgrupp som letts av trafiksystemchef Jarmo Salo från Södra Österbottens ELY-central. I arbetsgruppen har också ingått planläggningsingenjör Ann Holm från Österbottens förbund samt andra företrädare för ELY-centralen, Österbottens förbund och kommunerna.

Arbetsgruppen vid Sito har bestått av DI Juha Mäkinen, DI Iida-Maria Rantanen, DI Tenho Aarnikko och AVM Katja Hyökki-Kotilainen. Från Liidea har DI Tuomo Pöyskö och DI Toni Joensuu deltagit i arbetet.

Juni 2012

Innehåll

FÖRORD	2
1 Utgångspunkterna och målen för arbetet	4
1.1 Utgångspunkterna och målen för arbetet.....	4
1.2 Planeringsområdet.....	4
1.3 Arbetets innehåll och genomförande.....	4
2 Företags- och kommunenkäterna	5
2.1 Genomförandet av enkäterna.....	5
2.2 Företagsenkäten.....	5
2.2.1 Företagens transportbehov.....	5
2.2.2 Transporternas inriktning och knutpunkter.....	5
2.2 Utvecklingsbehoven.....	6
2.2.4 Företagens etableringsbehov.....	6
2.3 Kommunenkäten.....	7
2.3.1 Markanvändningen och tomtreserven.....	7
2.3.2 Trafikrelaterade utvecklingsbehov i kommunerna.....	7
3 Nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i Österbotten	8
3.1 Nuläget beträffande markanvändningen i Österbotten.....	8
3.1.1 Regionstrukturen.....	8
3.1.2 Befolkningen, bosättningen och arbetsplatserna.....	8
3.1.3 Planläggningssituationen.....	10
3.1.4 Glesbebyggelsen.....	10
3.2 Nuläget beträffande logistiken.....	10
3.2.1 Utgångspunkterna.....	10
3.2.2 Nuläget beträffande logistik- och företagsområden.....	11
3.2.3 Logistik- och företagsområden i landskapsplanen.....	11
3.2.4 Näringslivets transporter.....	13
3.3 Nuläget beträffande vägnätet.....	13
3.3.1 De nuvarande trafikmängderna.....	13
3.3.2 Trafikprognosen.....	14
3.3.3 Trafiksäkerheten.....	17
3.3.4 Driften och underhållet.....	19
3.4 Nuläget beträffande järnvägsnätet.....	19
3.4.1 Järnvägsnätet och spårtrafiken.....	19
3.4.2 Järnvägsnätets skick och förbättringsprojekt.....	21
3.5 Båt- och flygtrafiken.....	21
3.5.1 Flygtrafiken och flygfrakten.....	21
3.5.2 Båttrafiken från de österbottniska hamnarna.....	21

3.6 Kollektivtrafiken.....	22
3.6.1 Kollektivtrafikens rutter och turbud.....	22
3.6.2 Den nuvarande regionala servicenivån inom kollektivtrafiken.....	23
3.6.3 Subventionerade eller köpta kollektivtrafiktjänster.....	23
4 Nulägesanalys	24
4.1 De största bristerna och problempunkterna i nuläget.....	24
4.2 Utvecklingsutsikter.....	26
5 Det strategiska utvecklingsprogrammet och dess mål	28
5.1 Trafiksystemets mål och utvecklingsprogrammet.....	28
5.2 Markanvändning.....	28
5.3 Trafik.....	30
5.4 Logistik.....	31
Vasas logistikområde.....	31
6 Bestämmande av utvecklingsåtgärder	33
6.1 Utvecklingsprogrammet och projektförteckningen.....	33
6.2 Markanvändning.....	33
6.2.1 Kontrollerat spritt byggande.....	33
6.2.2 Utveckling av markanvändningszoner.....	33
6.3 Trafik.....	34
6.3.2 Nåbarhet.....	34
6.4 Logistik.....	34
6.4.1 Kontrollerad utveckling av företags- och logistikområden.....	34
6.4.2 Förbättring av transportkedjornas verksamhetsförutsättningar.....	35
7 Konsekvensbedömning	36
7.1 Principerna för konsekvensbedömningen.....	36
7.2 Bedömning av de strategiska åtgärdernas konsekvenser.....	36
7.3 Bedömning av framtidsbildernas konsekvenser.....	39
Bilagor	42

1 Utgångspunkterna och målen för arbetet

1.1 Utgångspunkterna och målen för arbetet

Markanvändnings-, trafik- och logistikutredningen är en del av den trafiksystemplan som ska utarbetas för Österbotten. Denna utredning är en omfattande kartläggning av nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i landskapet, hur samarbetet löper och behoven av att utveckla det.

Med tanke på markanvändningen logistiskt attraktiva nya eller expanderande områden kan beaktas i kommunernas planlägningsarbete och när verksamheter placeras. I fråga om trafiknätet presenteras problempunkter som det är möjligt att åtgärda för att utveckla nätverket av trafikleder så att det blir effektivare och tryggare med hänsyn till olika trafikformer och sammankopplingen av dem.

Parallellt med detta arbete utarbetas trafiksystemplanen för Österbotten. I den har som prioriterade utvecklingsområden angetts förtätande av markanvändningen, servicestrukturer, utvecklande av områden som är effektiva med tanke på tillgängligheten, identifiering av områden där markanvändningen förändras samt främjade av kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Dessa tyngdpunkter har också betonats i denna markanvändnings-, trafik- och logistikutredning.

I såväl detta arbete som trafiksystemarbetet beaktas också utgångspunkterna för MBT-/MBTSE-nätverken i Vasa- och Jakobstadsregionen, som koncentrerar sig på planeringen av regional markanvändning, boende, trafik och servicestrukturer samt principerna för trafikrevolutionen. Syftet med den gemensamma MBT-planeringen är att förbättra regionernas utvecklingsförutsättningar och dämpa klimatförändringen på ett övergripande sätt. Tanken bakom trafikrevolutionen är åter att få till stånd mera med mindre. I ett hållbart, människocentrerat servicesamhälle närmar man sig infrastrukturen, trafiken och logistiken som service och en källa till välfärd. Målet är att utveckla processer

och verktyg för planeringen samt sprida god samarbetspraxis till planeringen i regionerna.

Målet med detta arbete är att ge beslutsfattarna en helhetsbild av situationen beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i Österbotten samt att ge kommunerna utgångs- och bakgrundsinformation för utvecklingen av trafiknätet, markanvändningen och planläggningen. Planen fungerar som bakgrundsmaterial bland annat när landskapsplanen utvecklas och näringslivet fattar etableringsbeslut.

1.2 Planeringsområdet

Planeringsområdet omfattar landskapet Österbotten, som ligger på västkusten i Finland. Landskapet följer kusten och är mycket smalt mot inlandet, även på de bredaste ställena är det bara cirka 40 km till kusten. I Österbotten finns 16 kommuner, som bildar fyra ekonomiska regioner: Till Kyrolands ekonomiska region hör Storkyro, Laihela och Lillkyro, till Jakobstads ekonomiska region hör Kronoby, Larsmo, Pedersöre, Jakobstad och Nykarleby, till Sydösterbottens kustregion Kaskö, Kristinestad och Närpes samt till Vasa ekonomiska region Korsnäs, Malax, Korsholm, Vasa och Vörå.

Österbottens areal är cirka 7 800 km² och invånarantalet 179 000 personer. Befolkningsstätheten är något högre (22,96 personer/km²) än hela landets medeltal (17,61 personer/km²). Till landskapets särdrag hör å ena sidan internationella spetsföretag inom global industri, å andra sidan en näringsstruktur som baserar sig på mångsidigt företagande samt en primärproduktion som växer genom specialisering. Det flacka åkerlandskapet ökar tillgängligheten men landskapet Österbotten präglas också av glesbygd, skärgård vid kusten samt många åar och älvar som har en hindrande inverkan.

Riksväg 8 som genomkorsar Österbotten i kustens riktning förbinder de viktigaste centralorterna i

landskapet med varandra och med övriga centralorter på västkusten: i söder med Björneborg och Åbo samt i norr med Karleby och Uleåborg. Riksväg 3 (E 12) förbinder Vasaregionen via Laihela söderut med Tamerfors och Helsingfors. Via riksväg 19 har Jakobstad och landskapets övriga norra delar förbindelse med Seinäjoki och övriga södra Finland. Genom järnvägsnätet har Vasa elektrifierad förbindelse med Seinäjoki och där via med bland annat Helsingfors och Uleåborg. Till hamnarna i Kaskö och Jakobstad finns järnvägsförbindelse för godstrafik. I landskapet finns fyra djuphamnar som ligger i Kristinestad, Kaskö, Vasa och Jakobstad. Vasa flygfält ligger på Vasa stads område. Jakobstads och Karlebys gemensamma flygfält ligger i Kronoby.

1.3 Arbetets innehåll och genomförande

Som bakgrund till utredningen gjordes en omfattande analys av nuläget, där man granskade bland annat nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i landskapet. Som utgångsmaterial för nulägesanalysen användes befintliga fysiska planer, utredningar, registermaterial och statistik samt andra planer. Nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i Österbotten presenteras i kapitel 3 och nulägesanalysen i kapitel 4.

Bakgrundsmaterial för arbetet samlades också in genom två enkäter. Den ena riktades till företag inom industri och handel som är verksamma i Österbotten i syfte att klarlägga deras synpunkter på transportbehov, brister i trafiknätet och behov i anslutning till markanvändningen. Den andra enkäten riktades till kommunerna i Österbotten och genom den utreddes kommunernas utvecklingsbehov i anslutning till markanvändning och trafik. Resultaten av enkäterna presenteras i kapitel 2.

För att precisera nuläget och utvecklingstrenderna beträffande markanvändningen ordnades i november 2011 dessutom en verkstad för personer med ansvar för kommunernas planläggning. Målet var att hitta de viktigaste tillväxtobjekten i de ekonomiska regionerna, objekt och trafikleder som är viktiga för näringslivet samt föra fram de olika ekonomiska regionernas särbehov.

På basis av nulägesanalysen fastställdes ett strategiskt utvecklingsprogram, som består av utvecklingsåtgärder. Utvecklingsprogrammet jämte mål går igenom i kapitel 5. De utvecklingsåtgärder som fastställts utgående från utvecklingsprogrammet presenteras åter i kapitel 6 och bedömningen av deras konsekvenser i kapitel 7.

2 Företags- och kommunenkäterna

2.1 Genomförandet av enkäterna

Enkäterna genomfördes i september-oktober 2011 med hjälp av ZEF:s webbaserade bedömnings-, enkät- och uppgiftsinsamlingsprogram.

Genom företagsenkäten utreddes de ur företagets synvinkel viktigaste logistiska knutpunkterna, bristerna i trafik- och transportsystemet samt behoven av att utveckla logistiktjänsterna och markanvändningen. Andra saker som utreddes av transportkedjornas komparabilitet och behoven av att utveckla dem, behoven av nya terminaler och/eller företagsområden, kriterier och kritiska faktorer för företagets etablering samt intresset för företagsområden som redan angetts i planläggningen och nya områdesbehov. Företagens adressuppgifter hämtades ur det elektroniska företagsregistret. Målgruppen var företag i produktions-, handel- och logistikbranscherna som är verksamma i landskapet. Enkäten sändes till totalt 710 företag, av vilka ungefär hälften fanns i Vasa eller Korsholm. Svar kom från 110 företag (svarsprocenten cirka 16 %), så resultaten ger ett bra kunskapsunderlag i fråga om företagets logistiska behov. En största enskilda gruppen bland dem som svarade utgjordes av företag som bedriver produktionsverksamhet. I Vasa och Korsholm har det bildats en betydande logistikkoncentration. Detta framhövdes i svaren på enkäten.

Genom kommunenkäten kartlades kommunernas planering i anslutning till markanvändningen och trafikutvecklingen samt utvecklingstrender och utvecklingsbehov. Enkäten skickades till samtliga sexton kommuner i landskapet till personer med ansvar för markanvändningen, näringsverksamheten och utvecklingen av trafiknätet. Samtliga kommuner besvarade enkäten. Kommunernas svar sammanställdes så att man fick fram en enhetlig syn i respektive kommun, även om flera personer från kommunen skulle ha varit med och besvarat enkäten.

2.2 Företagsenkäten

2.2.1 Företagens transportbehov

Transportverksamheten hos de företag som svarade skiljer sig avsevärt på grund av företagets storleksklass och bransch. I regel har små företag liten transportvolym. I de största produktions- och partihandelsföretagen samt logistikföretagen överstiger tran-

portvolymerna i stället en miljon ton om året. Största delen av de företag som svarade på enkäten har internationella transporter. Inalles 73 % av dem som svarade bedömde att varustransporterna kommer att öka åtminstone något jämfört med nuläget inom fem år.

I produktionsföretagen var de vanligaste varuslagena metallprodukter, andra tillverkade varor, apparater och utrustning, kemiska ämnen och produkter, olika

råvaror samt livsmedel. I parti- och minuthandels transporter är de viktigaste varuslagen livsmedel, andra tillverkade varor och drycker. Logistikföretagens transporter består av ovannämnda industriprodukter och råvaror, jordmaterial och jordbruksprodukter samt avfall och återvinningsmaterial.

De företag som svarade har relativt litet behov av specialtransporter, men i några företag är volymen betydande. Geografiskt finns de företag som anlitar specialtransporter i huvudsak i Vasa och Vörå. På motsvarande sätt finns de företag som anlitar transporter av farliga ämnen i sin verksamhet i huvudsak i Vasa och Korsholm.

2.2.2 Transporternas inriktning och knutpunkter

Mindre än hälften av företagen (43 %) har ett bestämmande inflytande på valet av företagets transportlösningar. Ungefär en tredjedel (36 %) av företagen kan i någon mån påverka valet av transportformer. Ungefär en femtedel av företagen har ingen möjlighet att påverka transportlösningarna.

Nästan alla företag som svarade använder landsvägstransporter i sin transportverksamhet. Nio procent av dem som svarade anlitar järnvägstransporter. En knapp tredjedel av dem som svarade använder dessutom sjötransporter och flygfrakt. Andelen företag som använder flygfrakt är anmärkningsvärt hög. Nästan 70 procent av de företag som använder flygfrakt finns i Vasa eller Korsholm.

Den viktigaste rutten för varustransporter är riksväg 8. Riksvägarna 3 och 19 utgör den andra huvudrutten för varustransporter. Utöver riksvägarna är stamväg 67 en viktig rutt för varustransporter i öst-västlig riktning. Andra viktiga knutpunkter med avseende på logistiken för de företag som besvarade enkäten är hamnarna i

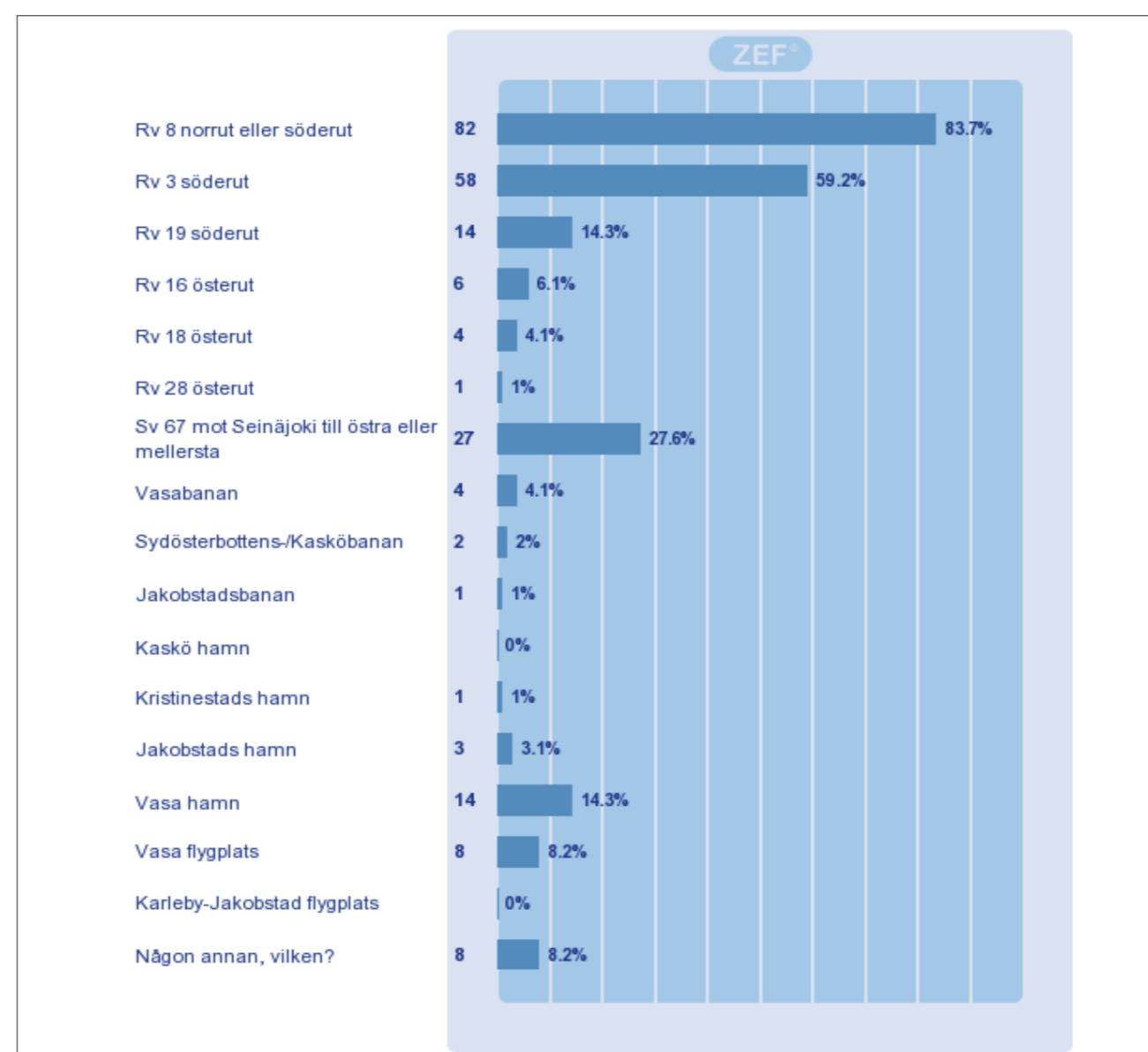


Bild 2.1. De viktigaste lederna för företagets varustransporter (N=100, kan inte säga=2).

Vasa och Jakobstad samt Vasa flygplats. Endast få företag bedömde att järnvägsförbindelserna till Vasa, Kaskö och Jakobstad är viktiga transportrutter. Andra viktiga förbindelser som lyftes fram av enstaka företag var riksvägarna 2 ja 13, regionväg 741 (Purmovägen) samt hamnarna i Åbo och Helsingfors (bild 2.1)

Hamnen i Helsingfors (52 %) är den viktigaste knutpunkten för de österbottniska företagens importtransporter. Även hamnarna i Raumo (41 %), Åbo (37 %), Björneborg (33 %) och Vasa (26 %) används för importtransporter. När det gäller exporten har i synnerhet hamnarna i Satakunta och Åbo en stark ställning vid sidan av hamnarna i Helsingfors och Vasa. Det största hindret för att använda hamnarna i Österbotten är bristen på lämpliga fartygslinjer, förbindelsernas glesa frekvens och prisnivån i förhållande till alternativa transportrutter. Även förbindelsernas pålitlighet samt servicenivån och prisnivån på hamntjänsterna upplevdes som problem. Å andra sidan känner många företag inte till de tjänster och förbindelser som hamnarna erbjuder.

Endast nio av de företag som svarade på enkäten anlitar järnvägen för sina varutransporter; transportvolymen bedömdes emellertid öka på järnvägsnätet. Problem som lyftes fram i fråga om järnvägstransporterna var att de lämpar sig dåligt för företagens produkttransporter och att terminal-/lastningsområden är avlägset belägna samt bristen på terminaltjänster, långsamma transporter och prisnivån i förhållande till andra transportformer.

2.2.3 Utvecklingsbehoven

Utvecklingsbehov som lyftes fram i fråga om samarbetet mellan transportformerna var bättre kompatibilitet samt snabbhet, enkelhet, förmånlighet och kapacitet. När det gäller samarbetet mellan olika transportformer ansågs det största utvecklingsbehovet rikta sig mot olika typer av bristande förbindelser. Bristande förbindelser som lyftes fram var dåliga spårtrafikförbindelser till hamnarna (Vasa, Kaskö). Särskilt Vasa hamns dåliga tillgänglighet från väg- och järnvägsnä-

tet samt de begränsade båtförbindelserna till och från hamnen framträdde i svaren. Det ansågs också viktigt att vägförbindelserna till hamnen i Jakobstad utvecklas med tanke på tillgängligheten och den bristande trafiksäkerheten. Man efterlyser nya båtförbindelser till och från hamnarna: för närvarande använder företagen andra hamnar på grund av de bristfälliga förbindelserna. Särskilt bristen på direkta båtförbindelser till Europa sågs som ett problem. Det ansågs viktigt att den nuvarande förbindelsen Vasa–Umeå utvecklas. Dessutom efterlystes nya fraktförbindelser till Sverige söder om Umeå, alltså till exempel Örnsköldsvik, Härnösand eller Sundsvall.

Företagen bedömde att det i landskapet skulle finnas behov av att inrätta ett centraliserat och övergripande logistikcentrum som skulle betjäna industrins logistiska behov i Österbotten. För närvarande riktar sig de viktigaste utvecklingsbehoven beträffande infrastrukturen som påverkar logistiken i Österbotten enligt företagens bedömning mot riks- och stamvägnätet (79 %): vägnas skick och underhållsnivån upplevdes som bristfällig. Särskilt nämndes riksväg 8, där man efterlyste en standardhöjning och bättre underhåll. Å andra sidan bedömdes frakttjänsterna i syd-nordlig riktning fungera bra: bristerna bedömdes som större i de tvärgående (öst–västliga) förbindelserna. I fråga om järnvägsnätet ansågs det finnas behov av att höja kapaciteten och standarden på Vasabanan och Kasköbanan. Utvecklingsbehov som lyftes fram i fråga om sjötrafiken gällde i synnerhet Vasa hamn: bättre landförbindelser, djupare farled till hamnen och bättre båtförbindelser (bl.a. tätare frekvens till Sverige, nya containerförbindelser till oceanhamnar). Man önskade också att hamnarna och hamnförbindelserna i Kaskö, Kristinestad och Jakobstad skulle utvecklas.

2.2.4 Företagens etableringsbehov

Över hälften (58 %) av de företag som svarade är intresserade av att utvidga sin verksamhet eller etablera sig på nya områden inom tio år. I första hand skulle företagen utvidga eller bygga nya lokaler på

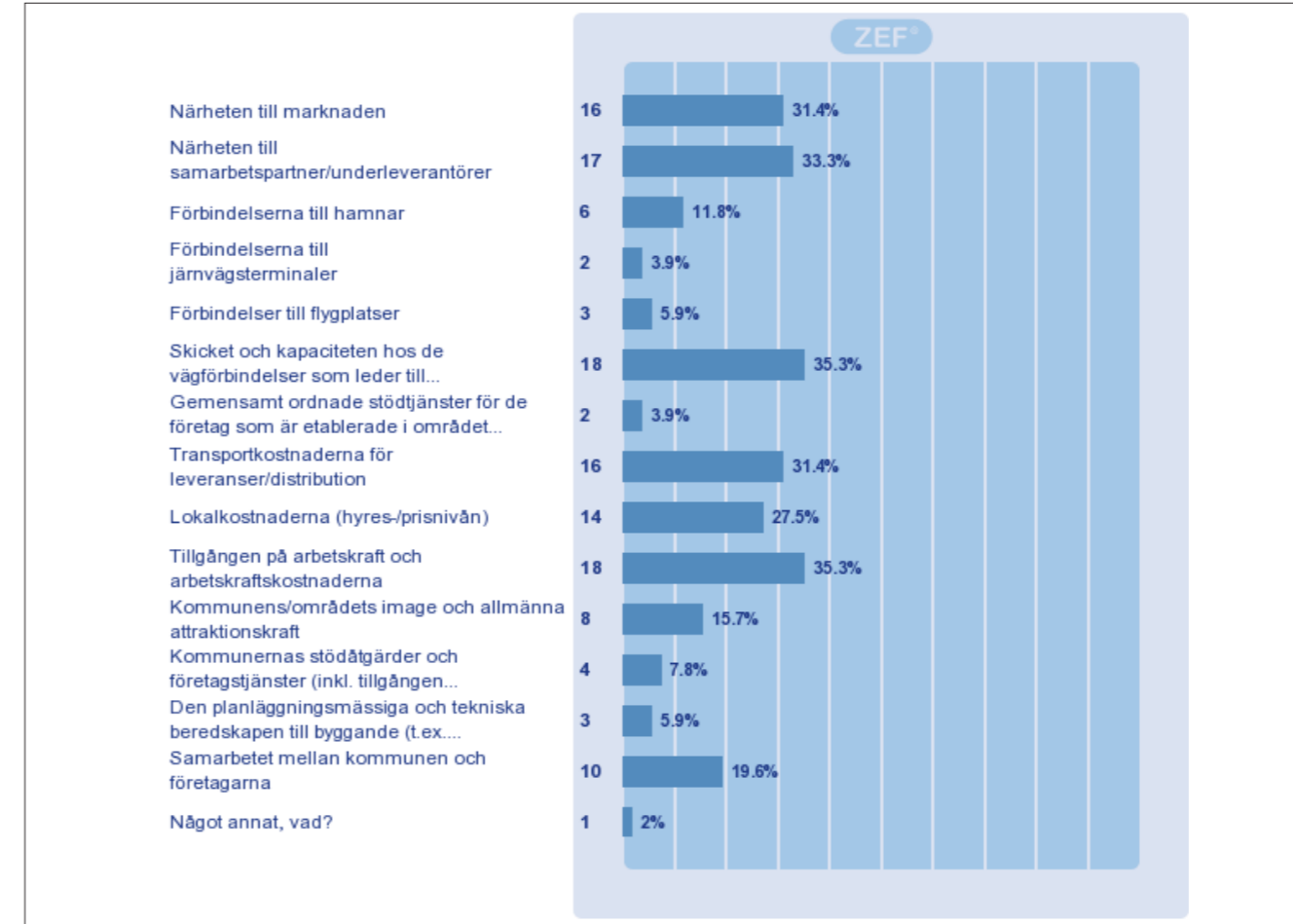


Bild 2.2. De viktigaste faktorerna som styr etableringsbeslut.

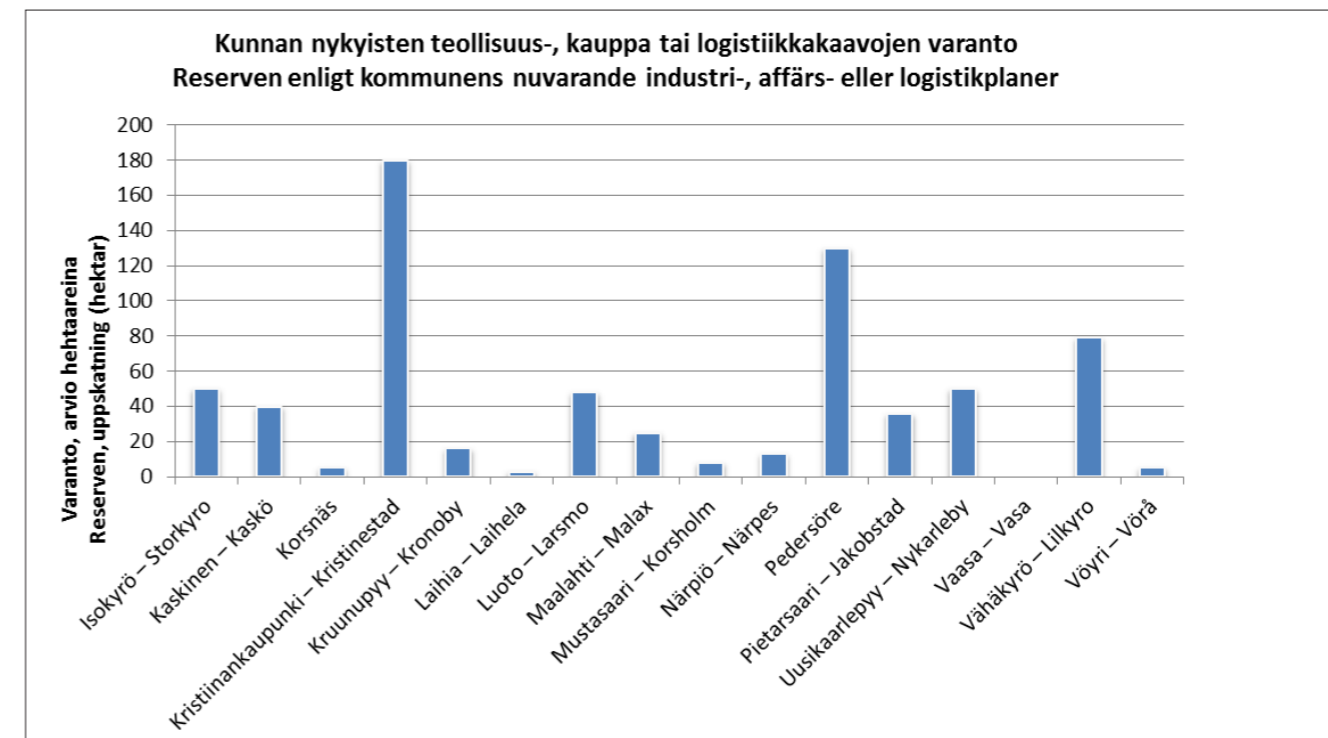


Bild 2.3. Kommunernas uppskatning av reserverna i de nuvarande industri-, handels- eller logistikplanerna i hektar.

det nuvarande etableringsområdet (63 %). Av de nya områdena såg flera företag det logistikcentrum som planeras i Vasa som ett intressant etableringsområde.

De viktigaste faktorerna som styr etableringsbeslut i Österbotten är enligt företagens svar skicket och kapaciteten hos de vägförbindelser som leder till etableringsområdet, tillgången på arbetskraft och arbetskraftskostnaderna, närheten till samarbetspartner eller underleverantörer, distributionskostnaderna och närheten till marknaden samt lokalkostnaderna. På det nya etableringsområdet antar man att man kommer att behöva framför allt vägtransporttjänster samt internationella transporttjänster och lagertjänster. Andra viktiga logistik- och stödtjänster är expeditionstjänster, verkstadstjänster samt specialtjänster för containertrafik och underleverantörstjänster.

2.3 Kommunenkäten

2.3.1 Markanvändningen och tomtreserven

Enligt kommunernas svar finns de viktigaste (över 5000 km²) nuvarande koncentrationerna av logistikverksamheter (terminaler eller lager) i Kaskö, Kristinestad, Pedersöre, Jakobstad och Vasa. Som i trafikhänseende viktiga områden lyfte kommunerna vid sidan av logistikområdena fram stora produktionsanläggningar, hamnar, energianläggningar, täktområden samt koncentrationer av kommersiella verksamheter och tjänster.

Kommunerna ombads uppskatta reserven i de nuvarande industri-, handels- eller logistikplanerna i hektar. De största reserverna finns i Kristinestad, Pedersöre och Lillkyro. Det råder klar knapphet i Vasa, Korsholm och Laihela, där den nuvarande tomtreserven är liten i förhållande till efterfrågan. Enligt kommunernas svar finns det i största delen av landskapets kommuner en mycket heltäckande reserv av planlaga företags- och logistikområden: man har uppskattat att reserven i huvudsak ska räcka till de följande 5–10 åren.

Planläggningssituationen i kommunerna varierar mycket. För de flesta kommuners tätortsområden finns en gällande generalplan eller delgeneralplan (en del är s.k. byplaner som ersätter detaljplanenivån). Andelen glesbebyggelse utanför planområdena är betydande av byggandet i kommunerna som helhet. Glesbebyggelsens andel är stor (över 50 %) i Närpes, Malax, Kronoby, Lillkyro och Pedersöre. Endast Kaskö meddelade att det inte finns några glesbebyggelseområden alls i kommunen. Enligt svaren är glesbebyggelsen i huvudsak koncentrerad till tätorternas randområden och byarna samt till jordbruk och strandområden.

Kommunernas beredskap att påverka glesbebyggelsen är enligt svaren på kommunenkäten tämligen svag: sju kommuner saknar helt planer i anslutning till kontroll över glesbebyggelse. Tre kommuner har planer som tar sikte på effektivare styrning av glesbebyggelsen. Som styrmetoder uppgav man styrning genom generalplanläggningen samt precisering av principerna till stöd för prövningen och fattandet av beslut om planeringsbehov.

2.3.2 Trafikrelaterade utvecklingsbehov i kommunerna

De viktigaste trafikrelaterade problempunkterna som kommunerna lyfter fram är skötseln och underhållet av vägnätet av lägre klass, standarden på vägnätet av lägre klass samt nuläget beträffande gång- och cykeltrafiken (bild 2.5).

De viktigaste utvecklingsbehoven som lyftes fram i kommunernas svar var utvecklande av den tunga trafikens verksamhetsförutsättningar (närlivets transporter) samt utveckling av gång- och cykeltrafikens omvärld (gång- och cykelleder). Kommunerna lyfte särskilt fram utvecklingsprojekt som gäller vägförbindelser och trafiksäkerhet. Framför allt de växande handels- och servicekoncentrationerna ger upphov till nya trafikbehov. I Vasa (landtrafikcentralen, utvidgningen av hamnen) och Kronoby pågår utvecklingsarbeten på logistikområdena. I flera kommuner i kustområdet planeras dessutom betydande områden för byggande av vindparker.

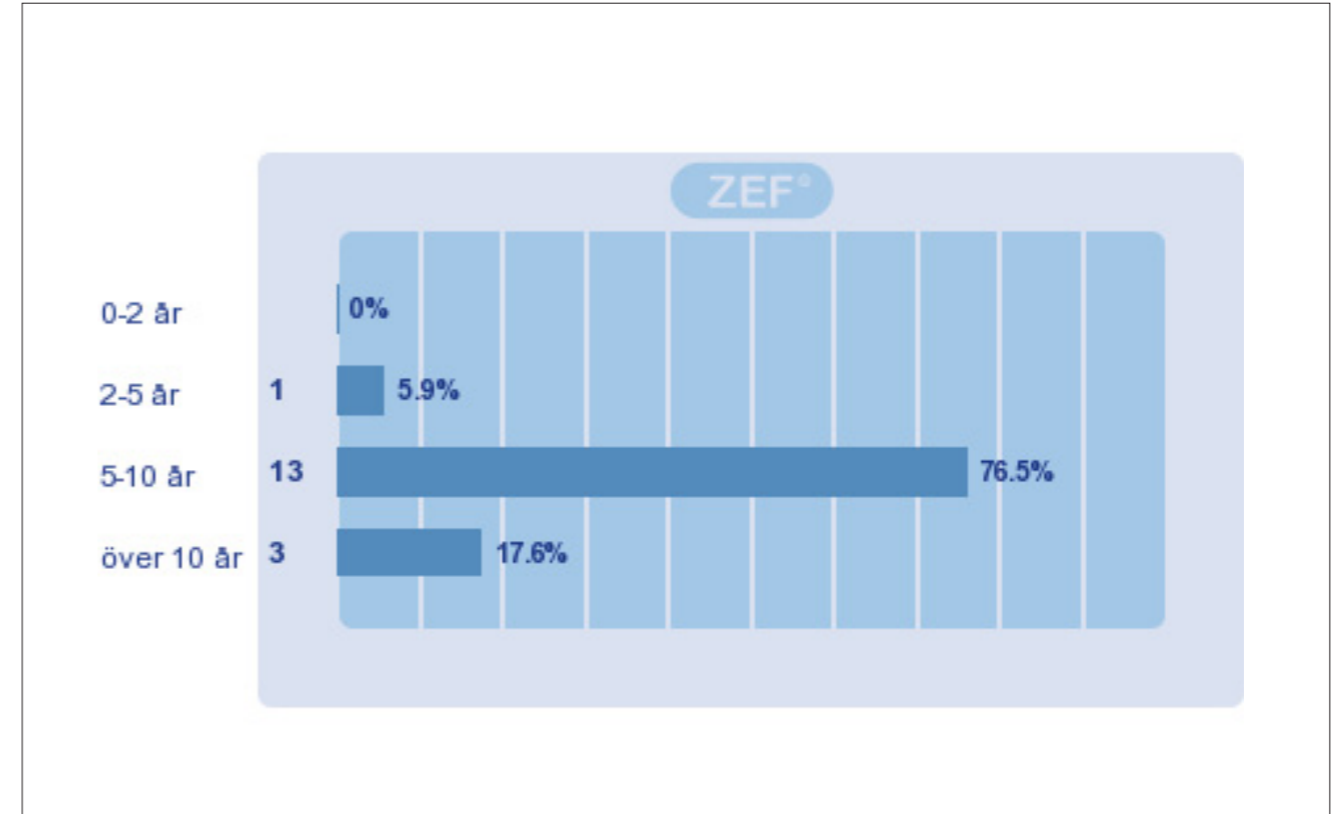


Bild 2.4. Året för förverkligande av reserverna i industri-, handels- eller logistikplaner (N=34, kan inte säga=1).

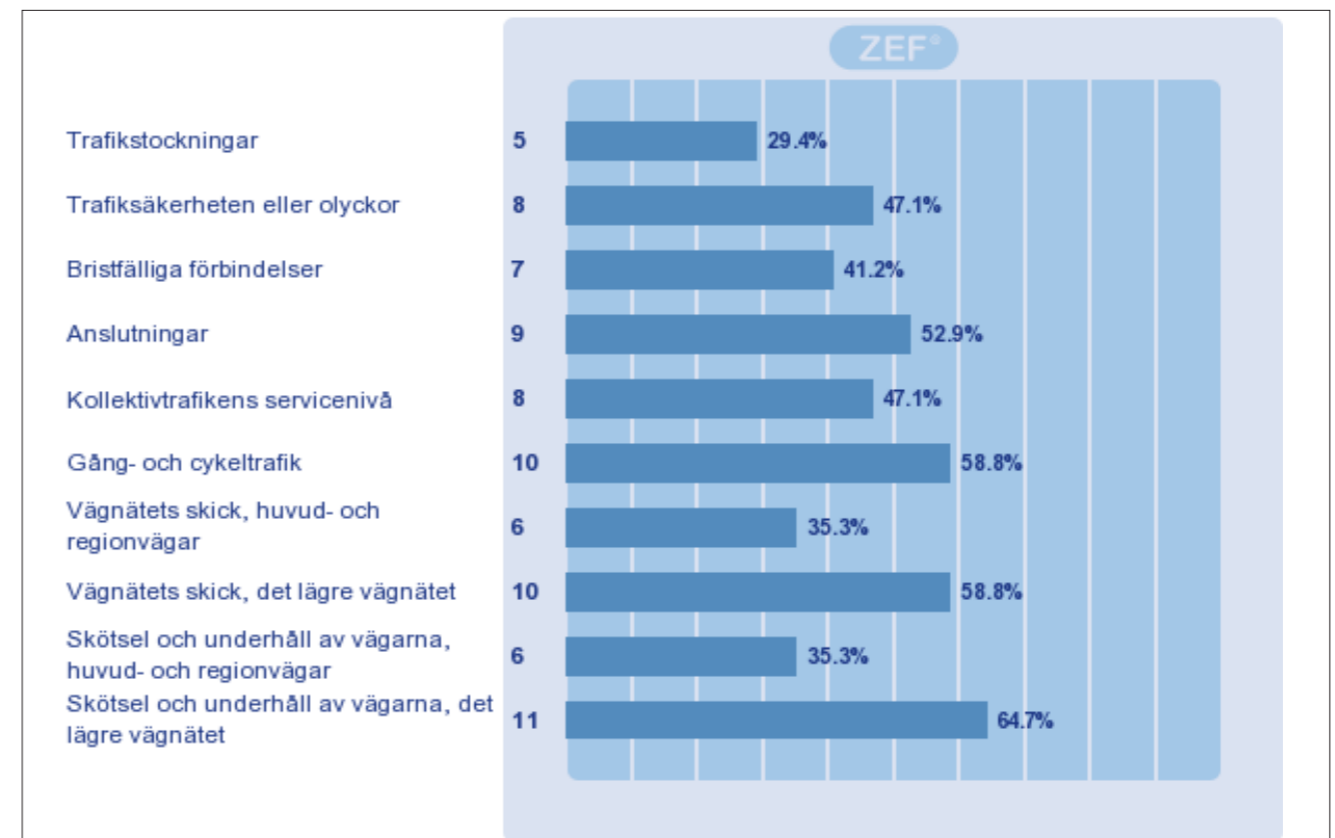


Bild 2.5. Kommunernas viktigaste trafikrelaterade problempunkter (N=34, kan inte säga=0).

3 Nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i Österbotten

3.1 Nuläget beträffande markanvändningen i Österbotten

3.1.1 Regionstrukturen

Landskapet Österbotten består av 16 kommuner som bildar en 230 km lång och endast cirka 20–50 bred kustremsa på västkusten i Finland. Regionstrukturen i Österbotten präglas å ena sidan av kusten och de städer som uppkommit vid den samt av kommun- och bycentrum. Regionstrukturen med många centralorter har börjat bildas redan på medeltiden i bördiga dalar och deltan. Byarna följer landskapets former, i grupper eller som breda band. Till områdets särdrag hör dessutom landhöjningen, vars långvariga verkningar syns bland annat i utvecklingen av kustens bosättningsstruktur och placeringen av hamnarna som betjänar båttrafiken.

I landskapet finns tre klara centrumregioner. Vasa på kusten i mitten av landskapet är hela landskapets centralort. Jakobstad utgör klar regional centralort i den norra delen. De viktigaste centralorterna i Sydösterbottens kustregion är Kristinestad, Kaskö och Närpes, som i Österbottens förbunds utvecklingsbild för regionstrukturen bildar ett nätverksliknande regioncentrum med tre nav som baserar sig på omfattande samarbete. Landskapets cirka 80 byar kompletterar regionstrukturen. Om kustens särdrag berättar också det att Malax definieras som skärgårdskommun (lagen om främjande av skärgårdens utveckling: 494/1981). Dessutom är Larsmo, Korsholm, Närpes och Vörå kommuner med skärgårdsdelar.

Vasa stad som landskapscentrum samt universitetsstad är centralort för hela landskapet, vars betydande ställning även i nationellt perspektiv stärks av de mångsidiga storföretagen som är verksamma på den globala marknaden. Vasas ställning som landskapets motor framhävs också av det starka universitetet jämte forskningsinstitut liksom av stadens centrala ställning i Kvarken- och Östersjösamarbetet. I

Vasaregionen erbjuder vid sidan av den traditionella industrin bland annat nya stöd- och konsulttjänster för företagsverksamheten ett bra tillväxtunderlag för nya arbetsplatser tack vare universitetet. Dessutom är Vasa landskapets naturliga geografiska och trafikmässiga centrum.

Jakobstadsregionen är landskapets klara norra regioncentrum, vars styrkor är mångsidig industri, heläckande tjänster och goda trafikförbindelser. Jakobstads betydelse stärks av det nära samarbetet med Karlebyregionen. Eftersom den traditionella industrins totala roll har minskat stegvis i Jakobstadsregionen, har skapandet av nya arbetsplatser på området för specialiserad industri framhävt. Ett exempel på detta är tillverkningen av högklassiga segel- och motorbåtar.

I Sydösterbotten utgörs stommen i den överkommunala region- och servicestrukturen av det mångsidiga samarbetsnätverket mellan de tre städerna (Närpes, Kaskö och Kristinestad) i området. Stommen i företagsverksamheten i området utgörs även i framtiden av träförädlingsindustrin i Kaskö, den verkstadsliknande metallindustrin samt den synnerligen starka och sysselsättande livsmedelsproduktionen. Växande trender inom livsmedelsproduktionen är närproduktion och ekologisk produktion, som redan nu lämpar sig utmärkt väl för den specialiserade jordbruksproduktionen i Sydösterbotten; som exempel kan nämnas växt-husodling, som är områdets nationella styrka.

3.1.2 Befolkningen, bosättningen och arbetsplatserna

Folkmängden i Österbotten uppgick till cirka 179 000 personer i slutet av 2011. Folkmängden i landskapet har ökat med fem procent sedan 1980, men befolkningsförändringen är inte jämnt fördelad på alla ekonomiska regioner. Den region som har den klart största folkmängden är Vasa ekonomiska region. Där

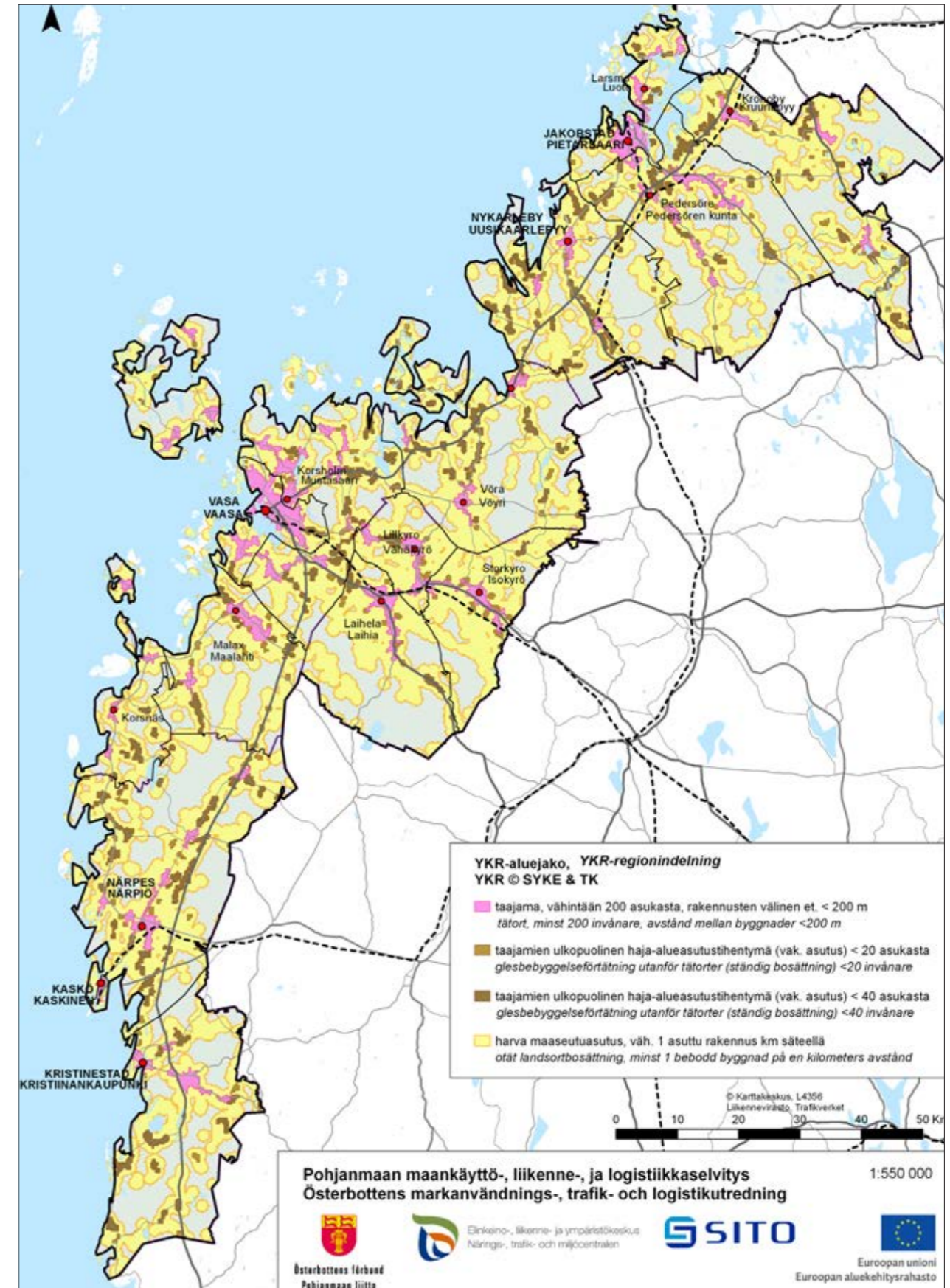


Bild 3.1. Bosättningsstrukturen i Österbotten (Källa: Material från systemet för uppföljning av samhällsstrukturen (YKR).

har tillväxten också varit kraftigast och folkmängden har ökat i tämligen jämn takt sedan 1980-talet. Enligt prognosen är tillväxten i den ekonomiska regionen ännu snabbare 2010–2040. I Jakobstads ekonomiska region har tillväxten varit tämligen jämn 1980–2010 och enligt prognosen fortsätter den också att vara det. I Kyrölands ekonomiska region var folkmängden på väg nedåt på 1990-talet, men den vände i en måttlig uppgång vid övergången till 2000-talet. Även i Kyröland är tillväxten enligt prognosen måttlig under de följande årtiondena. Av de ekonomiska regionerna i Österbotten minskar folkmängden endast i Sydösterbottens kustregion i jämn takt. Fram till 2010 hade folkmängden minskat med 17 procent jämfört med folkmängden 1980. Folkmängden minskar i den ekonomiska regionen även i framtiden.

När näringsstrukturen förändrats har bosättningen koncentrerats till städerna och landsbygdstätorterna och bystrukturen har glesats ut. Numera finns det rikligt med fritidsbosättning på kusten och i skärgården. En del av de boende skulle vilja ändra sin fritidsbostad till fast bostad, vilket skulle öka splittringen av bosättningen.

Tack vare att Österbotten är relativt tätt befolkat och har ett balanserat nät av regioncentrum är avstån-

det till närmaste huvudcentrum inte orimligt långt från någon av kommunerna. De största centralorterna är Vasa stadsregion och Jakobstads stadsregion som är delvis problematiska i fråga om samhällsstrukturen. I Vasaregionen är Korsholms centralort Smedsby en del av tätbebyggelsen kring Vasa centrum och ligger bara 4 km från Vasa centrum. Även de tätortlika bostadsområdena Singsby och Karperö 10 km norr om staden har vuxit ihop med tätbebyggelsen i Vasa och blivit en del av stadsområdet. Ett stort separat område som kan nämnas är Helsingby på cirka 15 km avstånd från Vasa centrum. (Finansministeriet 2012)

Under senare år och årtionden har bostadsbyggandet varit relativt livligt också i de glest bosatta områden som ligger närmare än 30 km från Vasa. Av denna orsak har även glesbygdsbefolkningen runt Vasa vuxit med ca 1 procent per år. (Finansministeriet 2012)

I Jakobstadsregionen är bostads- och arbetsplatsområdet Sandsund i Pedersöre en del av tätbebyggelsen kring Jakobstads centrum. Sandsund ligger mindre än 5 km från Jakobstads centrum. Likaså ligger bostadsområdena Lilla Furuholmen, Vikarholmen och Risö i Larsmo kommun alldeles intill gränsen mot

Jakobstad och avskiljs från tätbebyggelsen i Jakobstad bara av en havsvik. Även de övriga betydande tätorterna i Pedersöre är funktionellt integrerade delar av samhällsstrukturen i Jakobstad. I de glest bosatta områdena i närheten av centraltätorten har befolkningen under de senaste årtiondena vuxit snabbt, i ett nationellt perspektiv tidvis rekordartat snabbt. Också detta gör det svårare att åstadkomma en kontrollerad utveckling av samhällsstrukturen i Jakobstadsregionen. Under de senaste åren har tillväxthastigheten visserligen sjunkit till ungefär en procent per år, vilket

- Med dem som arbetar i ett område avses alla som arbetar i området oberoende av boningsort. De som arbetar i området utgör den så kallade sysselsatta dagbefolkningen, som kan betraktas som ett mått på antalet arbetsplatser i området.
- Med den sysselsatta arbetskraften som bor i ett område avses åter alla sysselsatta som bor i området oberoende av var de har sin arbetsplats. Den sysselsatta befolkningen som bor i området utgör den så kallade sysselsatta nattbefolkningen.

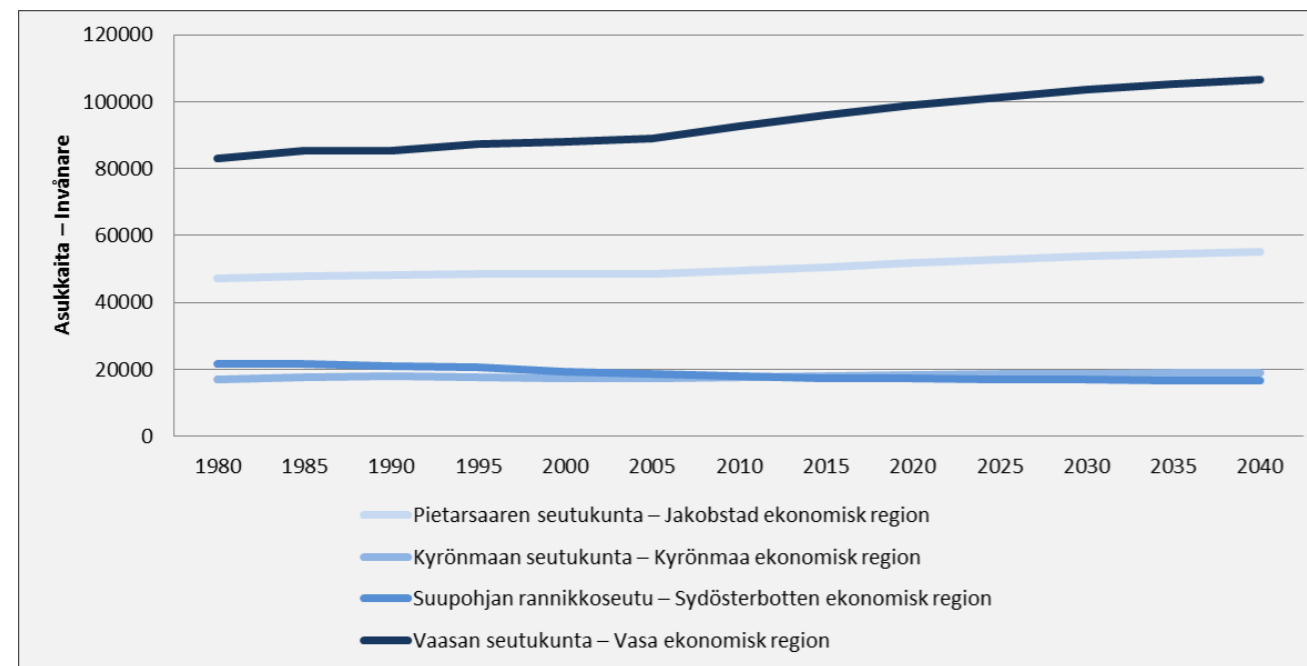


Bild 3.2. Befolkningsförändring och befolkningsprognos för Österbotten 1985–2040 (Statistikcentralen).

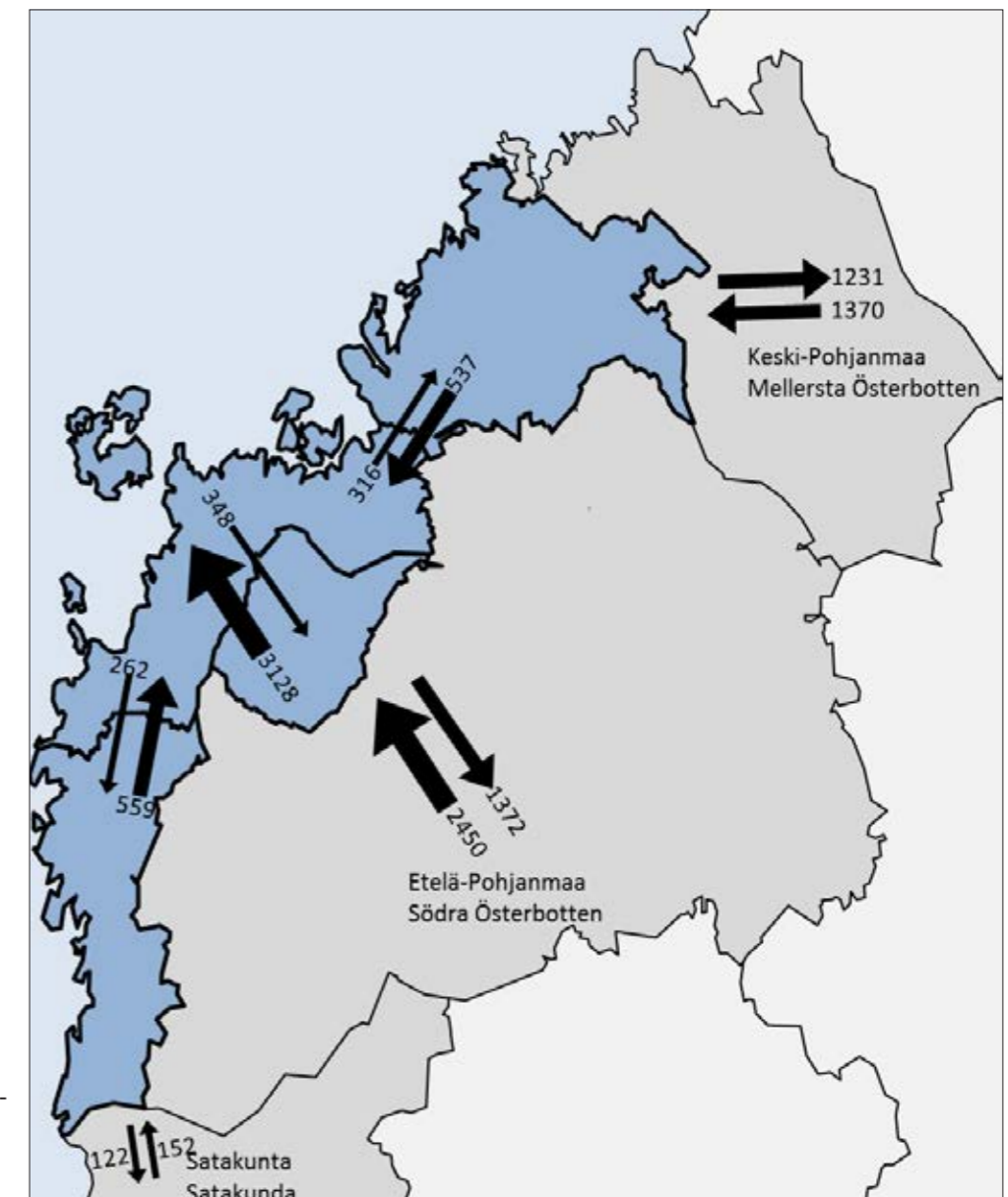


Bild 3.3. Pendlingsströmmarna mellan de ekonomiska regionerna i Österbotten och grannlandskapen (Statistikcentralen).

även det är i nivå med motsvarande siffror för andra växande stadsregioner. (Finansministeriet 2012)

Den sysselsatta befolkningen i Österbotten 2010 uppgick till 81 144 personer. Av dem både bor och arbetar över 90 procent i Österbotten. De största pendlingsströmmarna går till grannlandskapen Södra och Mellersta Österbotten.

Inom landskapet Österbotten har många sin arbetsplats i en annan ekonomisk region. Över hälften (40 012 personer) av hela landskapets befolkning i arbetsför ålder bor och arbetar i Vasa.

I Österbotten finns det tre klara pendlingsområden: det mest vidsträckt finns runt Vasa, det andra bildas av Närpes och Kaskö och det tredje de av fyra kommunerna runt Jakobstad.

3.1.3 Planläggningssituationen

Den nuvarande landskapsplanen för Österbotten är fastställd av miljöministeriet 2010. Landskapsplanen som omfattar hela landskapet är en plan på lång sikt. Strävan med lösningarna i planen är att förverkliga en hållbar utveckling i Österbotten. Målet med landskapsplanen är att skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling i Österbotten. Planen behandlar bl.a. ramarna för utvecklingen av region- och samhällsstrukturen, tryggar förutsättningarna för genomförandet av de regionala nätverksstrukturerna och säkerställer de största behoven av naturskydd, kulturmiljö och rekreation. (Österbottens förbund 2008)

Tabell 3.1. Definition av glesbebyggelse.

Befolkning 2009 (invånare)	inom	utanför (glesbebyggelse)
<u>Detaljplaneområde</u> =detaljplanerat område	117 000 (66%)	59 000 (34%)
<u>Tätort i landskapsplanen</u> =kända detaljplaner	113 000 (64%)	62 000 (36%)
<u>Tätort enligt YKR</u> = förverkligad tätort (koncentration av minst 200 invånare)	142 650 (81 %)	33 000 (19%)

Man håller också på och bereder etappplan I, som behandlar lokalisering av kommersiell service (godkänd i landskapsfullmäktige 14.5.2012) samt etappplan II, som behandlar förnyelsebara energiformer (i utkastfasen). Målet är att landskapsplanen ska börja uppdateras 2013.

Största delen av Österbotten är inte generalplanlagt, i Österbotten har man till största delen gjort upp stranddelgeneralplaner. I kommunernas tätorter finns gamla av fullmäktige godkända generalplaner samt delgeneralplaner, av vilka största delen saknar rättsverkninngar. Det har ännu inte färdigställts många sådana så kallade byplaner som togs in i lagen 2009, men de väntas ersätta detaljplanenivån utanför centralorterna.

3.1.4 Glesbebyggelsen

Med glesbebyggelse avses i allmänhet befolkningen utanför tätorter och detaljplanlagda områden. Ofta måste man granska flera olika avgränsningar och det är svårt att formulera en enda definition. Detta beskrivs väl av definitionerna samt invånarjämförelserna i följande tabell som alla har utnyttjats i detta arbete. Utgångspunkt för tätorterna i landskapsplanen har varit detaljplanesituationen i början av 2000-talet, i vissa landskap har planerade tätorter angetts som tätorter.

Det finns stora skillnader mellan kommunerna i landskapet när det gäller placeringen av ny bebyggelse och befolkningstätheten. Befolkningstätheten (invånare/land-km²) varierar i kommunerna, mellan 1 och 8 i glesbygdsområdena och mellan 150 och

350 i tätorterna. Avvikande från dessa siffror är befolkningstätheten i Vasa 1100, i Jakobstad 850 och i Kaskö 600. Procentuellt sett har flest bostäder i glesbygdsområden byggts 2001–2005 i Korsnäs, Oravais och Nykarleby. Mera betydande för bland annat trafiksystemet är dock de områden där glesbebyggelsen är kvantitativt sett störst. Åren 2001-2005 var de på kommunnivå Pedersöre (ca 80 st.), Korsholm (ca 60 st.) och Kronoby (ca 50 st.).

Landsbyggsbebyggelse i anslutning till byar är sällan problematisk utan något positivt, och gör det möjligt att behålla basservice eller till och med ställvis stärka den i byarna. Till de mest problematiska områdena hör stadsregionernas randområden.

Åren 2000–2009 ökade befolkningen i hela landskapet med 5 215 personer. Utanför detaljplaneområdena placerade sig 2 810 invånare, alltså över hälften av befolkningsökningen. Uppskattningsvis ungefär hälften av detta är direkt glesbygd, som kan anses splittra samhällsstrukturen på ett negativt sätt. Ett särdrag i Österbotten är dessutom att fritidsbostäder på kusten ändras till huvudsakliga åretruntbostäder. Detta problem har inte behandlats mera ingående i detta arbete utan man koncentrerade sig på markanvändningen för bosättning och industri på landskapsnivå.

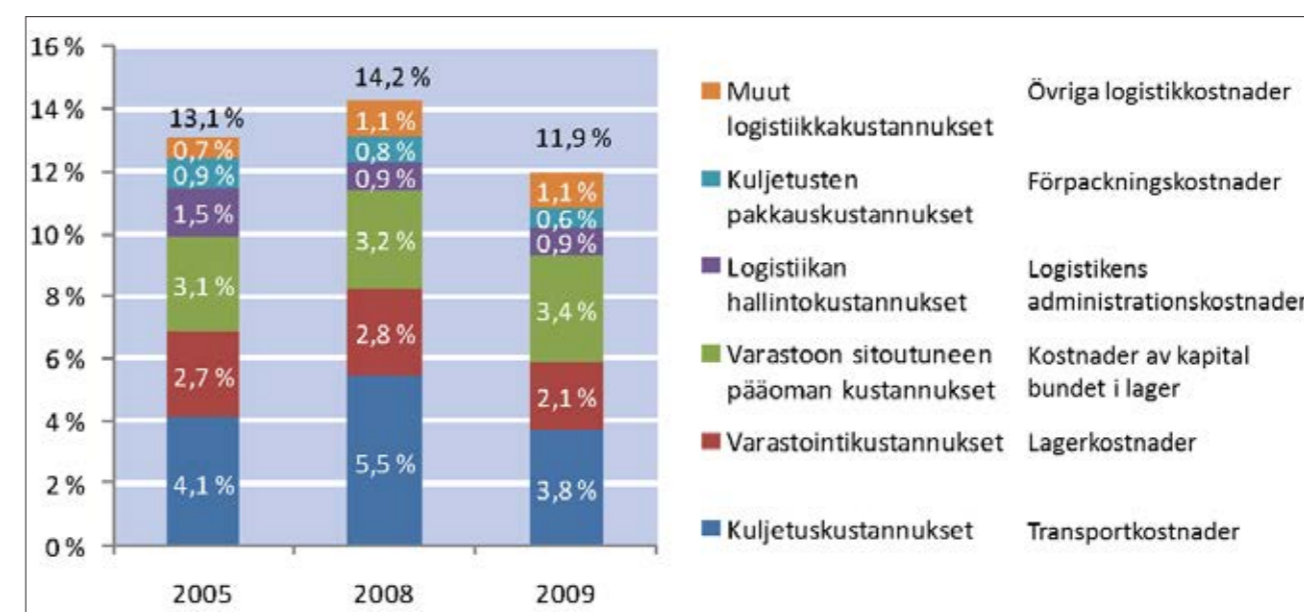


Bild 3.4. Logistikkostnaderna viktade med omsättningen (Källa: Logistikutredning 2010).

3.2 Nuläget beträffande logistiken

3.2.1 Utgångspunkterna

Enligt såväl internationella som inhemska undersökningar är logistiska faktorer i dag en av de viktigaste faktorerna som påverkar företagets etablerings- och investeringsbeslut. Bakom vikten ligger säkert logistiksektorns nära samband med transportinfrastrukturen, transporter och distribution, tillgänglighet, det omgivande marknadsområdet samt företagsklimatet. För näringslivets del ses logistiken och den logistiska omvärlden allt klarare som en bransch som direkt stödjer och utvecklar affärsverksamheten.

I Finland är företagets logistikkostnader något högre än i konkurrentländerna i Mellanuropa, vilket i första hand beror på regionstrukturella skillnader (långa transportsträckor) och den låga befolkningstätheten i Finland (tunna varuflöden). För exportindustrin ökar också transportkostnaderna av vårt lands perifera läge i förhållande till de huvudsakliga marknadsområdena.

I Finland är företagets och handelns logistikkostnader i medeltal 12 procent av företagets årliga omsättning (KM Logistikutredning 2010). Transporternas andel av logistikkostnaderna är cirka 35 procent, lagringens och det i lagret bundna kapitalet andel cirka

50 procent och övriga ospecificerade kostnaders andel cirka 15 procent (bild 3.4). Delvis till följd av depressionen har transportkostnadernas andel sjunkit de senaste åren, medan andelen kostnader som hänförs till lagerhållning och lagring har stigit något (Logistikutredning 2010). Under de närmaste åren torde transport- och lönekostnaderna andel i förhållande till övriga kostnader återgå till tidigare nivå när energipriset och lönekostnaderna stiger.

I Österbotten skapar den mångsidiga näringsstrukturen och dess olika variationer inom landskapet redan i sig goda grundläggande förutsättningarna för logistiksektorns utveckling i området. Även landskapets läge i trafikhänseende och möjligheterna att utnyttja olika transportformer (väg-, järnvägs-, sjö- och flygtransporter) erbjuder goda grundläggande förutsättningar för olika logistikaktörer. En klar resurs för logistikutvecklingen utgör också å ena sidan landskapets starka exportindustri samt som motkraft till denna den jordbruksproduktion specialiserad på grönsaksodling och växthusodling som stödjer sig på region- och lokallogistiken.

- Med godstrafikens logistik avses normalt en produkts hela kedja från råvara till slutanvändaren och slutdeponering. Till logistiken hänförs sig dessutom informationshantering, optimering, nätverksbildning och mervärdesproduktion på olika nivåer. Även så kallad grön logistik, det vill säga miljö- och utsläppsfrågor är en viktig del av den logistiska omvärlden.
- Den nuvarande trenden inom logistiken är klart en allt starkare externalisering av verksamheter, till exempel transport och lagerverksamhet. Förutom externalisering har verksamheten kunnat förenas med andra mervärdestjänster såsom mellanlagring och montering, som gagnar beställarföretaget. Detta kallas även 3PL-logistik, där kunden ändå kontrollerar den övergripande styrning-en av logistiken (strateginivån).

Med tanke på logistiken är Österbotten också behäftat med svagheter som beror på läget, till exempel rätt dålig tillgänglighet inom järnvägstrafiken med tanke på hela landet samt avsaknad av starka genomgående riksomfattande varuflöden (jämförelseobjekt riksväg 4 i Mellersta Finland eller huvudbanan i Södra Österbotten). Landskapet ligger också i nordvästra kanten av södra Finlands stora befolkningskoncentrationer och marknadsområden (huvudstadsregionen, Åbo och Tammerfors stadsregioner), vilket försvårar konkurrenskraften för centrum som betjänar inhemska transporter och distribution i området.

I ett vidare perspektiv utgör strukturförändringen inom den globala ekonomin både ett hot och en möjlighet för näringslivet och den logistiska omvärlden i Österbotten. När produktion och tillverkning i allt högre grad förs närmare marknaden kan det minska exportindustrins andel om vi inte kan se till att vår egen produktion är konkurrenskraftig. Om utvecklingen av det infrastrukturella nätverket försummas eller ensidiga skärpningar av fartygstrafikens utsläpp genomförs i Östersjön kan det avsevärt försvåra logistiktjänsternas utveckling i landskapet. Å andra sidan är energiindustrin, som utgör tyngdpunkten för exportindustrin i Österbotten, en bransch som växer kraftigt globalt, vilket skapar goda framtida utvecklingsmöjligheter även för logistikbranschen. Framtida logistiska tillväxtpotentialer kan också uppstå genom projektet gällande Mittnordens transportkorridor, som är i nätverksbildnings- och idéfasen, när de traditionella transportruterna i öst-västlig riktning blir överbelastade.

3.2.2 Nuläget beträffande logistik- och företagsområden

För närvarande finns det inget betydande logistikcentrum i Österbotten som skulle vara fritt tillgängligt för alla aktörer. Däremot finns det rikligt med mindre logistikområden som erbjuder logistiktjänster på olika företagsområden, såsom transportfirmors terminaler, handelsgrupperingarnas parti- och distributionscentraler samt företags lagerhallar och packerier.

De viktigaste företagsområdena med tanke på logistik och transporter är för närvarande ABB:s område och som fortsättning på det Klemetsöområdet nordost om järnvägen i Vasa centrum samt Wärtsiläs områden i centrum och Runsor, Alholmens storindustriområde och Peders–Granholmens industriområden i närheten av omfartsvägen i Jakobstad, Fågelberget i Korsholm samt industriområdet i Kaskö hamn.

Terminaler som är viktiga med tanke på logistiktransporter är också hamnområdena i Vasa, Jakobstad och Kaskö liksom den nuvarande landtrafikcentralen i Runsor. På bild 3.6 presenteras landskapets nuvarande industribyggnader och lager på minst 10 000 m².

3.2.3 Logistik- och företagsområden i landskapsplanen

Beteckningar i landskapsplanen som styr arbets- och logistik-/företagsområden är den traditionella beteckningen för industri- och lagerområde (T; t-1) samt beteckningen för terminal för landtrafik (LM). Även be-

teckningen Vasa kvalitetskorridor (kk-5) stödjer klart placeringen av logistik-/företagsområden i den med tanke på trafiken och stadsstrukturen fördelaktiga zonen.

I landskapsplanen finns totalt drygt 30 industri-/företagsområdesreserveringar, av vilka en stor del redan fungerar helt och hållet eller åtminstone delvis som företagsområden. Geografiskt är industrireserveringarna rätt jämnt fördelade över hela landskapet. Deras storlek och betydelse för trafiken varierar avsevärt från storindustriområden som är av riksomfattande betydelse till kommunernas mindre företagsområden. Planläggningen för det nya logistikcentrumet för landtrafiken som är av betydelse på landskapsnivå och som ska placeras på gränsen mellan Vasa och Korsholm pågår i samarbete mellan kommunerna. Planerna är delvis redan godkända.

Klara strukturella företagszoner som kan urskiljas är Vasa kvalitetskorridor samt som fortsättning på den riksvägarna 3 och 18 i riktning mot Laihela–Tervajoki–Storkyro. En annan industriell kärnzon som framträder



Bild 3.5. Flera företag som tillhör energiklustret har etablerat sig i Vaasa Airport Park.

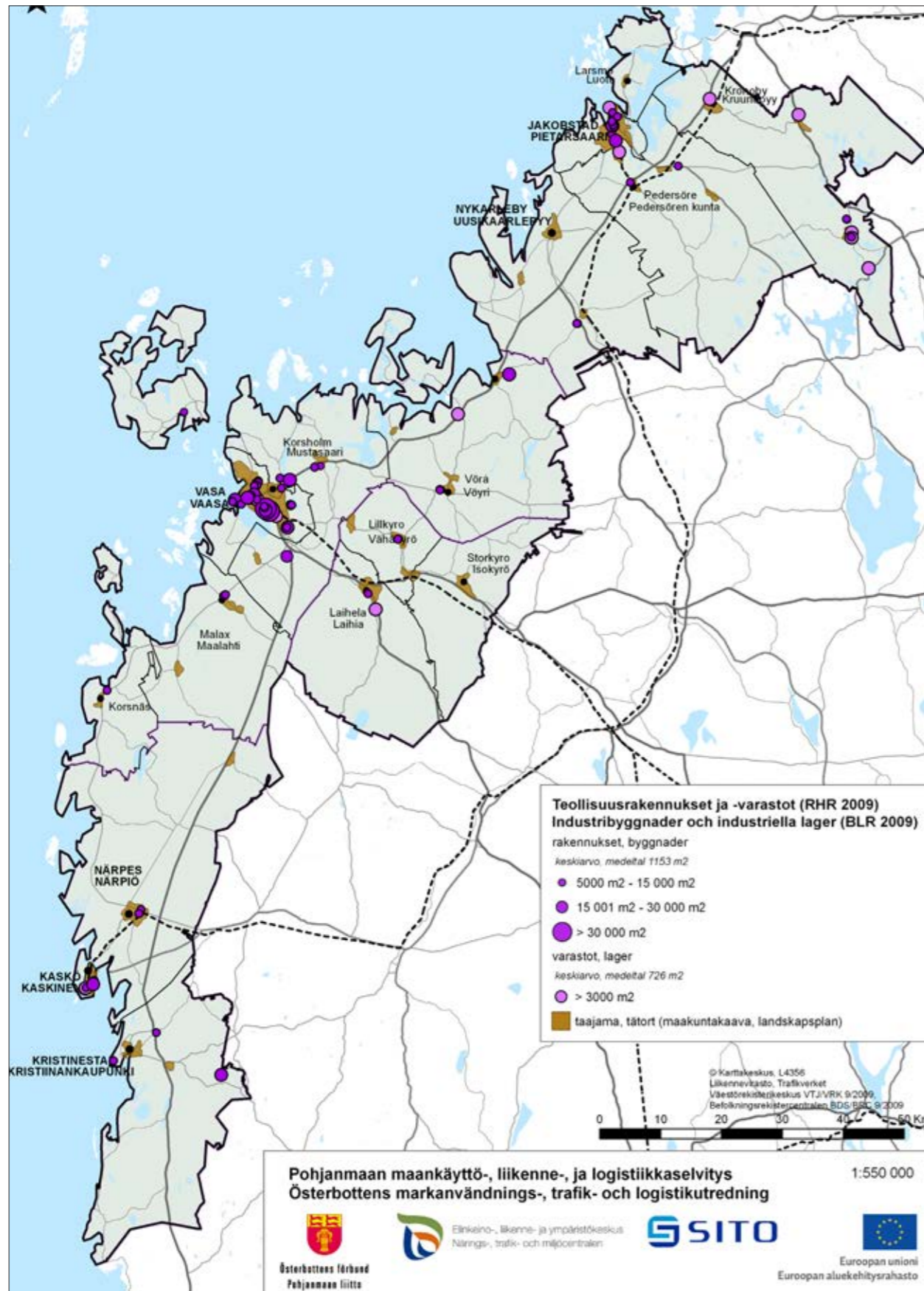


Bild 3.6. Industribyggnader och industriella lager i Östergötland (BLR 2009).

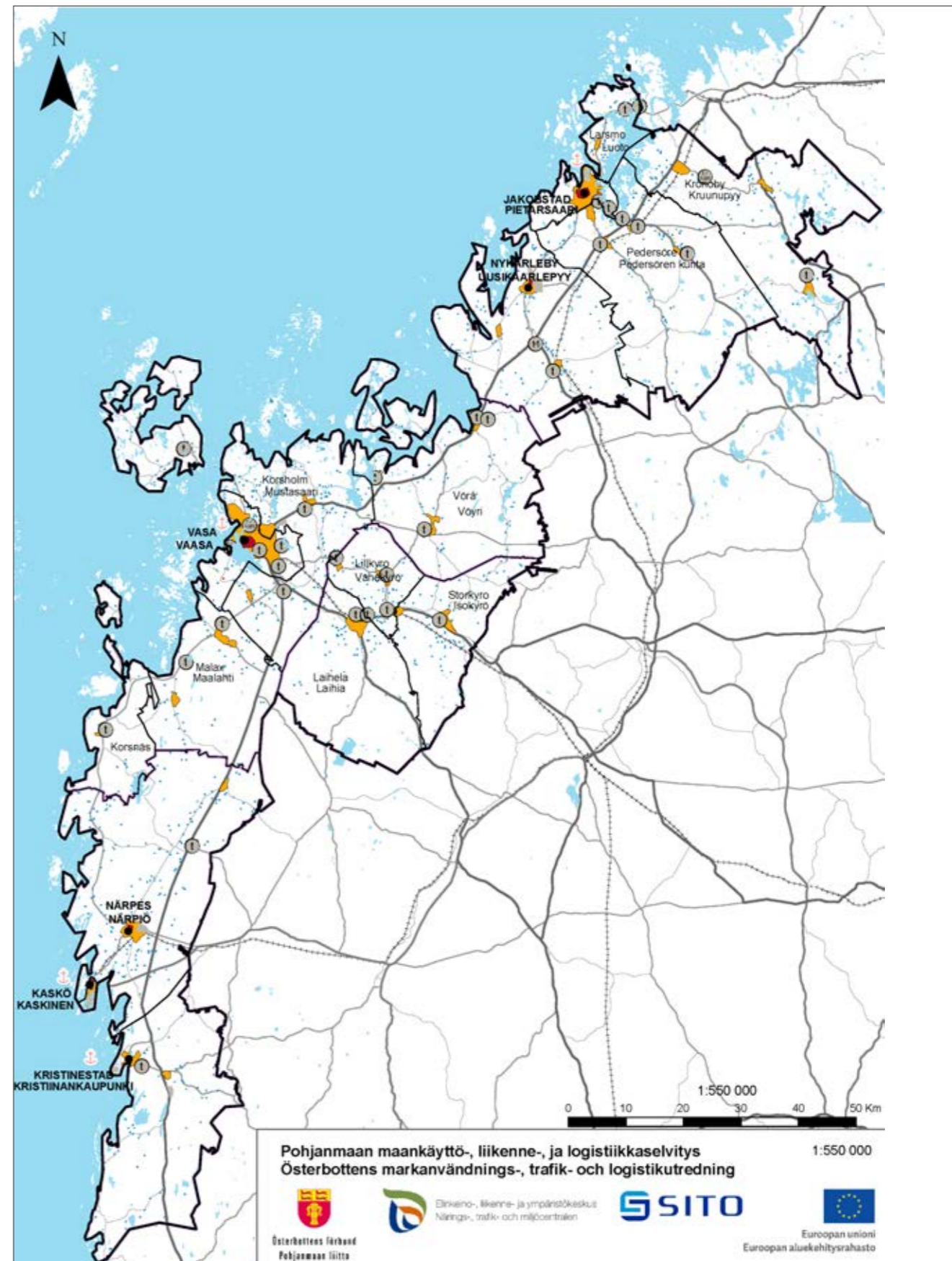


Bild 3.7. Östergötterns landskapsplan: företagsområden och -reserveringar.

är zonen med industriområden i Jakobstad–Pedersöre (rv 8–sv 68).

I bild 3.7 presenteras företagsområdena i landskapsplanen (T och t-1 områden).

Hur de nuvarande industri-, handels- eller logistikplanreserverna räcker till varierar avsevärt från kommun till kommun. I regel uppskattar kommunerna att reserverna räcker i cirka 5–10 år.

För närvarande finns det viktigaste stora detaljhandelsenheterna i Vasas och Jakobstads centrumområden. Särskilt i landskapscentrumet Vasa är utbudet av kommersiella tjänster i centrum mycket mångsidigt och omfattande. I landskapets norra del är åter Jakobstads centrum den klart viktigaste handelsplatsen i regionen när det gäller såväl dagligvaror som specialhandel.

En koncentration av stora handelsenheter klart utanför centrumområdet finns i Stenhaga i Vasa nordväst om riksväg 8. Inom specialhandeln finns en betydande bilhandelskoncentration i Tervajoki på gränsen mellan Storkyro och Lillkyro.



Bild 3.8. Bilhandelskoncentrationen i Tervajoki (Källa: Storkyro kommun)

I den senaste godkända etappplanen för Österbotten, etappplan 1, har man i enlighet med den reviderade markanvändnings- och bygglagen fastställt dimensioneringen och placeringen av kommersiella tjänster i landskapet. Områdesreserveringarna i etappplanen behandlas mera ingående i kapitel 5 i samband med utvecklingsmålen och åtgärderna för markanvändningen.

3.2.4 Näringslivets transporter

Transporterna till Österbotten är 1,03 miljoner ton (8 %) större än transporterna från landskapet. Obalans förekommer särskilt i transportflödena mellan de närliggande landskapen (skogs- och energiindustrins råvarutransporter). Varuflödena till och från de viktigaste export- och importhamnarna är nästan i balans. Till Österbotten kommer mest transporter från grannlandskapen Södra Österbotten, Mellersta Österbotten, Satakunta samt Nyland. Transporterna från landskapet går i huvudsak till samma landskap enligt Statistikcentralens vägtransportstatistik. Riktningarna för transportflödena presenteras i bild 3.9.

3.3 Nuläget beträffande vägnätet

3.3.1 De nuvarande trafikmängderna

Trafikarbetet på de österbottniska landsvägarna (ca 1 200 milj. bilkm/år) utgör ungefär en tredjedel av trafikarbetet på området för Södra Österbottens ELY-central. Nästan hälften (48 %) av trafikarbetet riktar sig mot riksvägarna. Stamvägarnas andel av trafikarbetet

är 5 %, regionvägarnas 25 % och förbindelsevägarnas 22 %. Största delen av vägnätet utgörs av förbindelsevägar med mindre trafik än så och huvudvägarnas andel av vägnätet är endast 14 %.

De största trafikmängderna (medeldygnstrafik över 10 000) är koncentrade till riksvägarna 3 och 8 vid Vasa. Detta är också de viktigaste trafiklederna i området, eftersom ungefär 40 % av trafikarbetet på

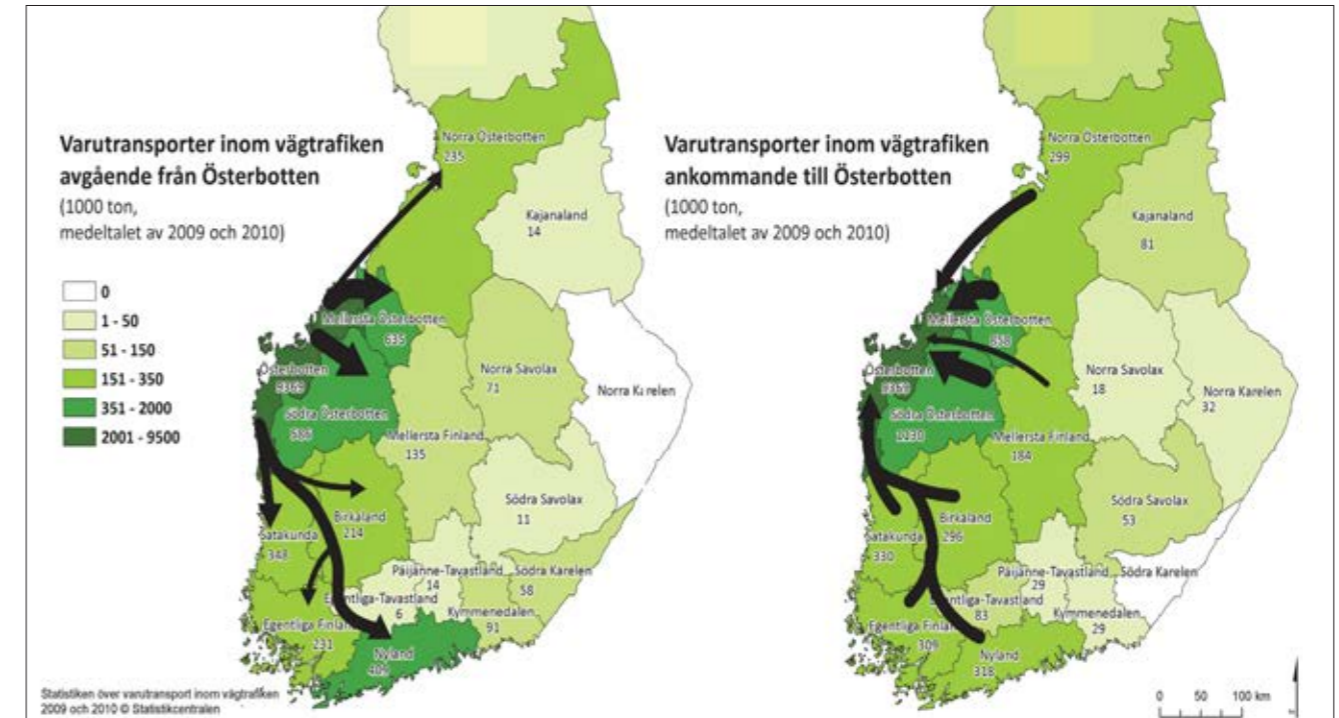


Bild 3.9. Transporterna till och från Österbotten (Statistikcentralen).

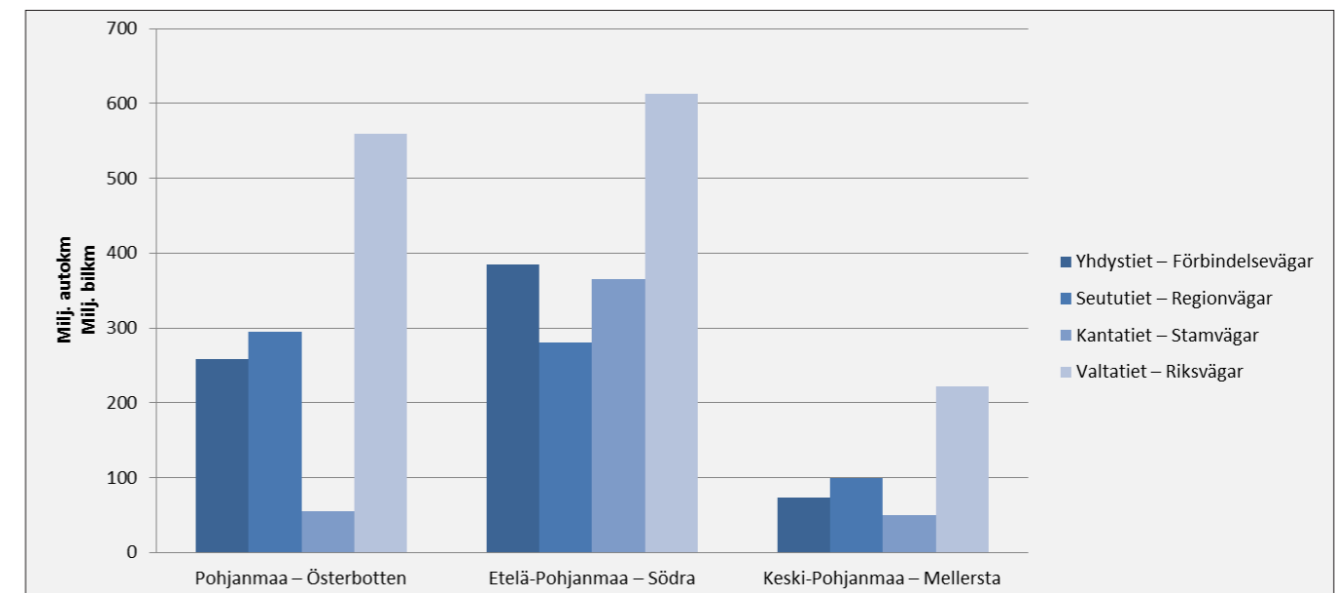


Bild 3.10. Trafikarbetet på området för Södra Österbottens ELY-central (Vägstatistik 2009).

landsvägarna i landskapet utförs på riksvägarna 3 och 8.

Medeldygnstrafiken på riksväg 8 är söder om Vasa 2 100–3 400 fordon per dygn och norr om Vasa 3 500–6 500 fordon per dygn. På riksväg 3 minskar trafikmängderna längre bort från Vasa. Antalet fordon mellan Laihela och landskapsgränsen är 2 200–4 000 per dygn. Utöver riksvägarna 3 och 8 är det bara på riksväg 18 och stamväg 68 som trafikmängderna ställvis överstiger 5 000 fordon per dygn.

Av regionvägarna är de livligast trafikerade landsvägarna 663, 673, 715, 724, 741 samt 749, där trafikmängderna överstiger 3 000 fordon per dygn. Största delen av dessa finns mellan olika kommuncentrum och Vasaområdet samt i Jakbostadsregionen, där det finns flera livliga trafikleder (bild 3.13). Förbindelsevägarnas andel av trafikarbetet i landskapet är liten, men med tanke på tillgängligheten och för många näringar (skogs- och jordbruk) är det viktigt att dessa förbindelser finns och kan användas.

Den riksomfattande trafikundersökningen som uppdaterades 2010–2011 visar att finländarnas sätt att färdas har förändrats de senaste åren. Människor-

na rör sig allt mindre till fots och med cykel. Minsningen gäller alla åldersgrupper, men förändringen har varit mest betydande i fråga om unga och äldre. Enligt undersökningen rör sig de unga med mopeder och mopedbilar i stället för att gå. Numera rör man sig också snabbare och finländarna färdas allt längre sträckor. De över hundra kilometer långa resorna i hemlandet har ökat med 16 procent i förhållande till undersökningen 2004–2005. En annan betydande förändring är att resorna och trafikarbetet för att göra inköp och utträta ärenden har ökat med cirka 30 procent. Per dag gör man i medeltal 2,9 resor, varav cirka 60 % med personbil. Reserepresentationen per dygn är sammanlagt 41 kilometer, och den fördelar sig enligt resesätt och resmål på det sätt som framgår av bild 3.11. (Trafikverket 2012)

Hur mycket människorna färdas påverkas kännbart av var de bor i såväl samhällsstrukturellt som regionalt hänseende. Ju längre från stadscentrum man bor, desto mer ökar behovet av att röra sig med bil, vilket också syns i bild 3.12. Sättet att färdas är också mycket beroende av resans längd samt avståndet till

service. Största delen av resorna under 5 kilometer företas till fots eller med cykel, av de 5–10 kilometer långa resorna företas cirka 65 % med personbil och resorna över 10 kilometer företas i huvudsak med bil (över 80 %). I landskapet Österbotten kör man i medeltal 16 194 km med personbil per år, vilket är avsevärt mindre än i de omgivande landskapen eller i hela landet (17 661 km), fast det i Österbotten finns flera personbilar i förhållande till invånarantalet än medeltalet för hela landet.

Den tunga trafikens andel i Österbotten är i medeltal 8,5 %, men på flera riksvägsavsnitt är den så stor som 13–20 %. När man granskar de tunga trafikströmmarna framhävs riksvägarna ännu mera än när det gäller den allmänna trafiken liksom förbindelserna till hamnarna. För näringslivets transporter är den klart viktigaste trafikleden riksväg 8, som är en av de viktigaste rutterna för specialtransporter på riksplaner och på förslag till det europeiska TEN-nätet. Andra viktiga rutten för den tunga trafiken är riksväg 3 från Vasa till Tammerfors och Helsingfors samt riksväg 19 från Jakbostadsområdet via Seinäjoki till södra Finland samt

riksväg 18 från Vasaregionen till Mellersta Finland. Trafikmängderna för den tunga trafikens del presenteras i bild 3.14. På bilden visar streckets tjockled och de siffror som beskriver den tunga trafikens procentandel väl huvudvägarnas framträdande roll för transportererna.

3.3.2 Trafikprognosen

Trafiken i Österbotten har utvecklats på ett sätt som nästan motsvarar medeltalet för hela landet. Från 2000 till 2011 har trafiken ökat med 16,5 procent, vilket på årsnivå motsvarar en ökning av trafikarbetet med 1,2 procent. Trafikverkets trafikprognoser baserar sig på trenden beträffande trafikökningen samt befolkningsprognoserna. Enligt dem ökar trafiken i Finland från 2006 till 2040 med i medeltal 32 procent och i Österbotten med 34 procent. Ökningen riktar sig mot huvudvägarna, för vilka den allmänna tillväxtprognosen är rentav 43 procent fram till 2040.

Under arbetet gjordes en trafikprognosmodell som baserar sig på Trafikverkets kommunprognoser samt utvecklingen av markanvändningen. Eftersom trafik-

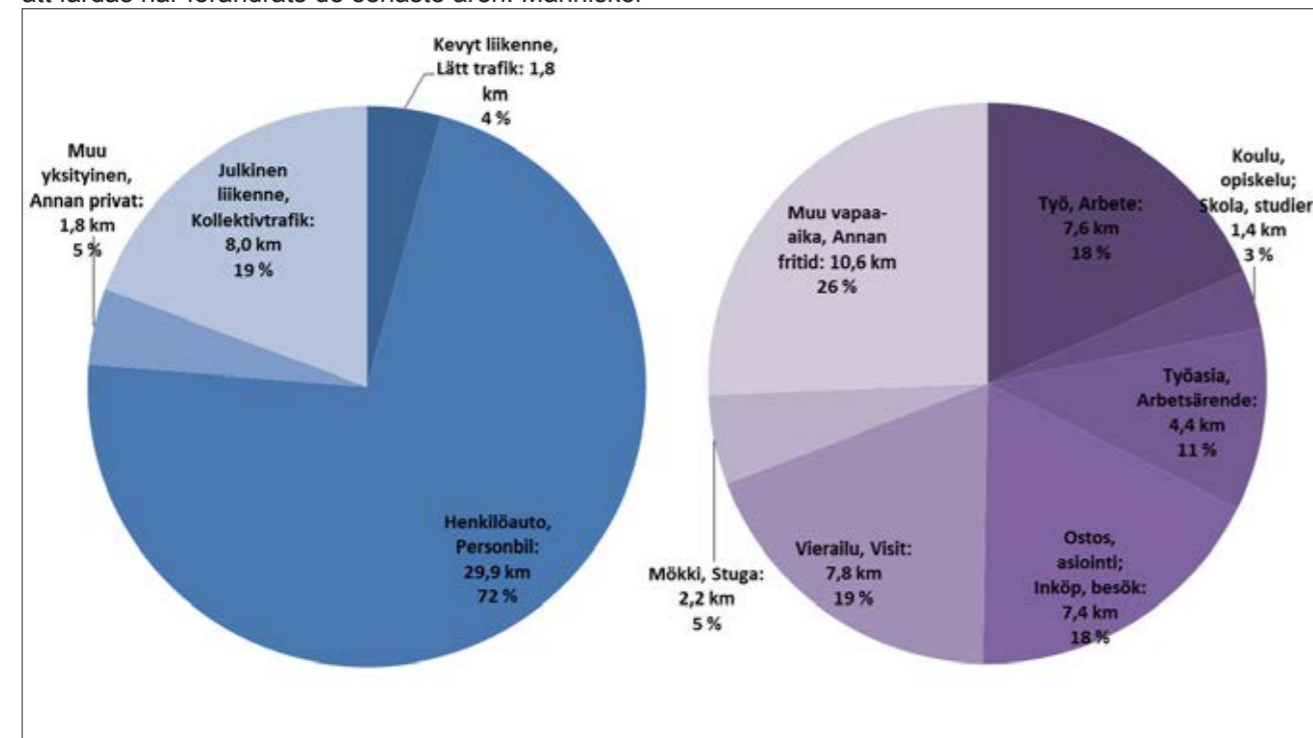


Bild 3.11. Finländarens genomsnittliga resepresentation per dygn är 41 kilometer; fördelningen på resesätt och resmål (Trafikverket 2012).

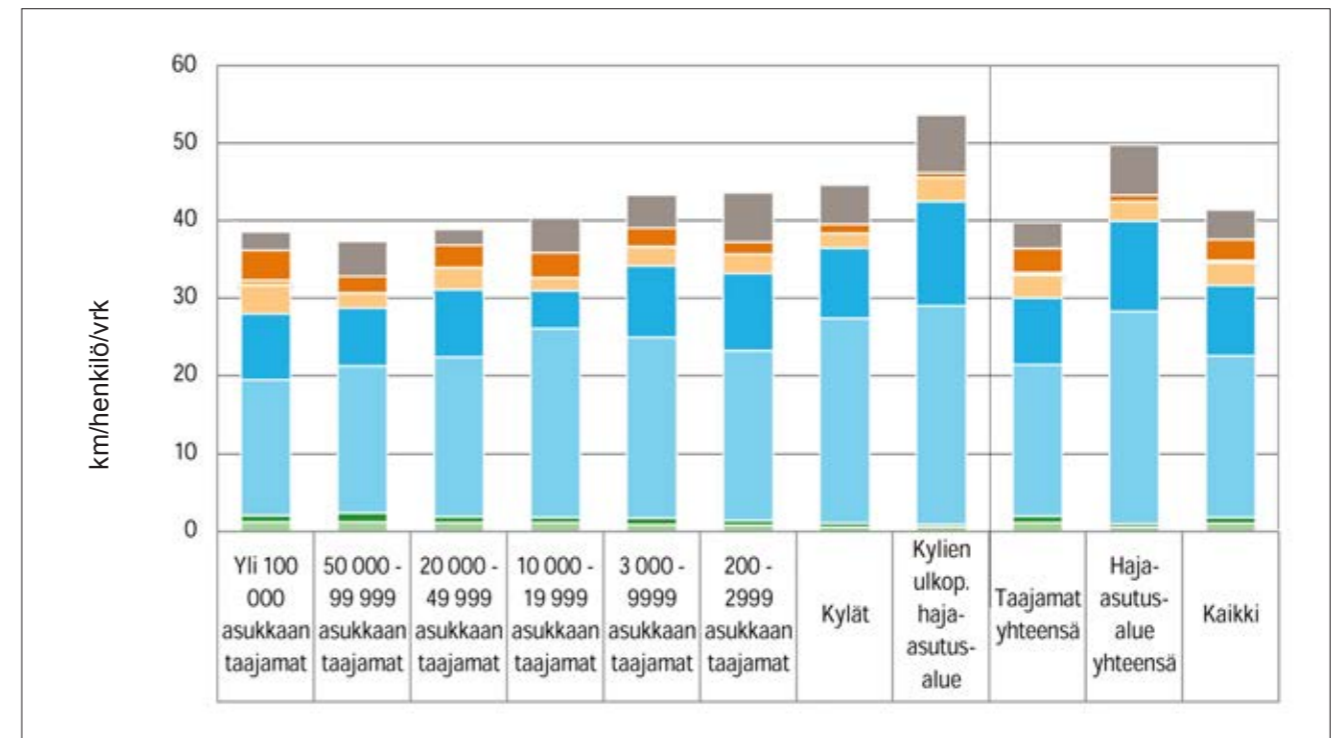


Bild 3.12. Tätortsstorleken och resepresentationen enligt resesätt. De största blå balkarna beskriver personbilsresorna som chaufför eller passagerare. (Trafikverket 2012).

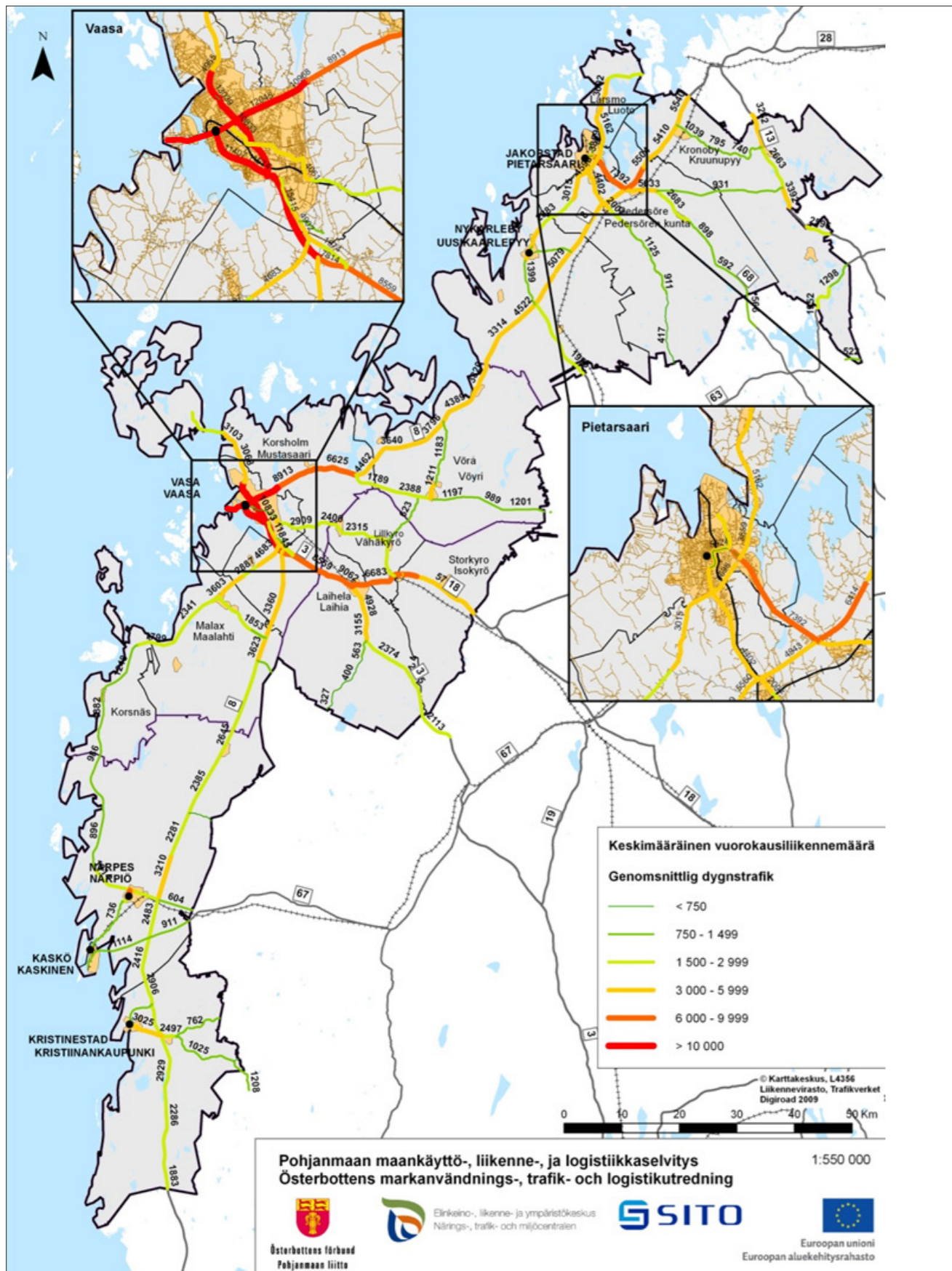


Bild 3.13. Trafikmängderna 2011 på riks- och stamvägarna samt de viktigaste regionvägarna.

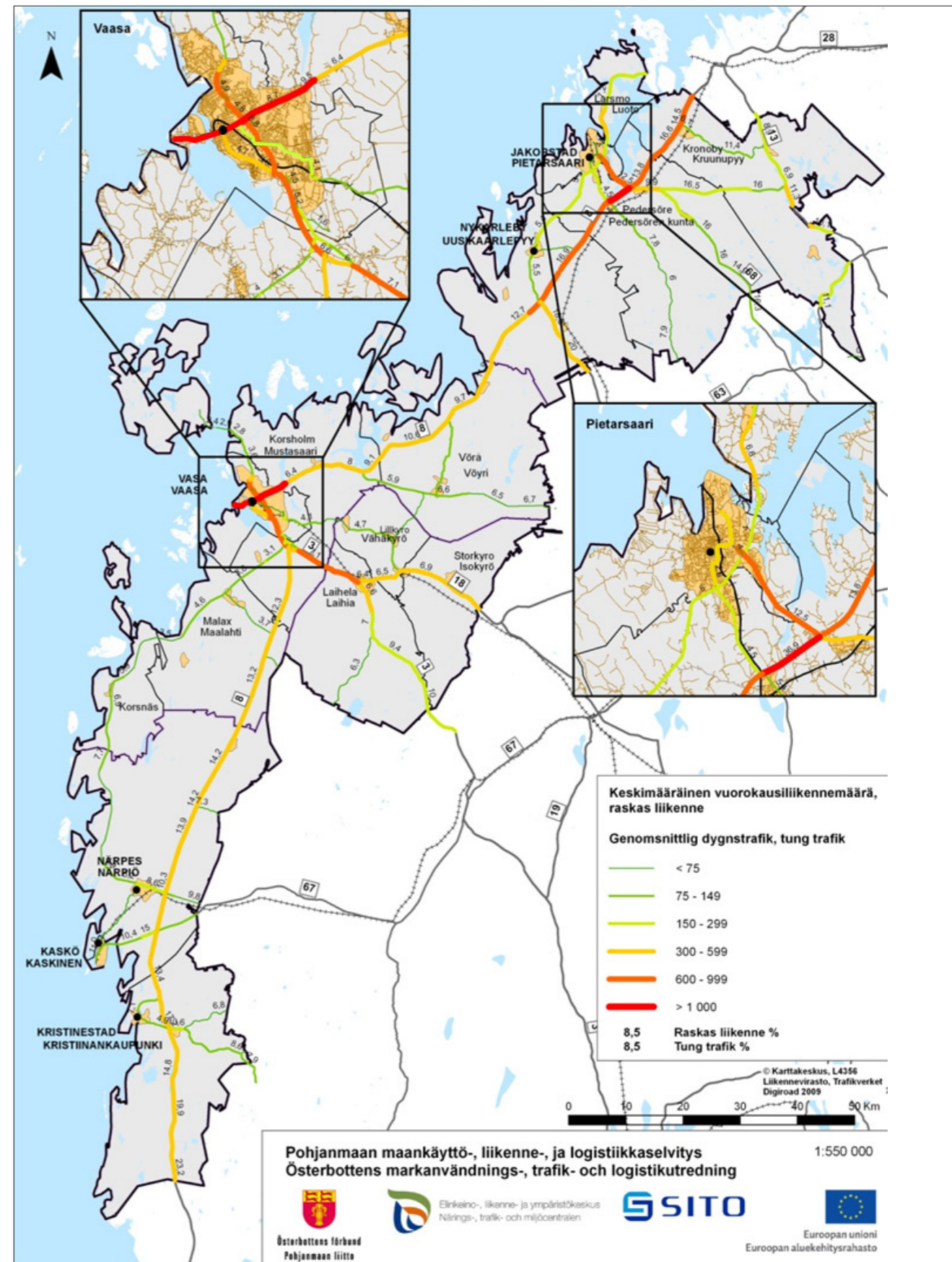


Bild 3.14. De nuvarande trafikmängderna för den tunga trafikens del.

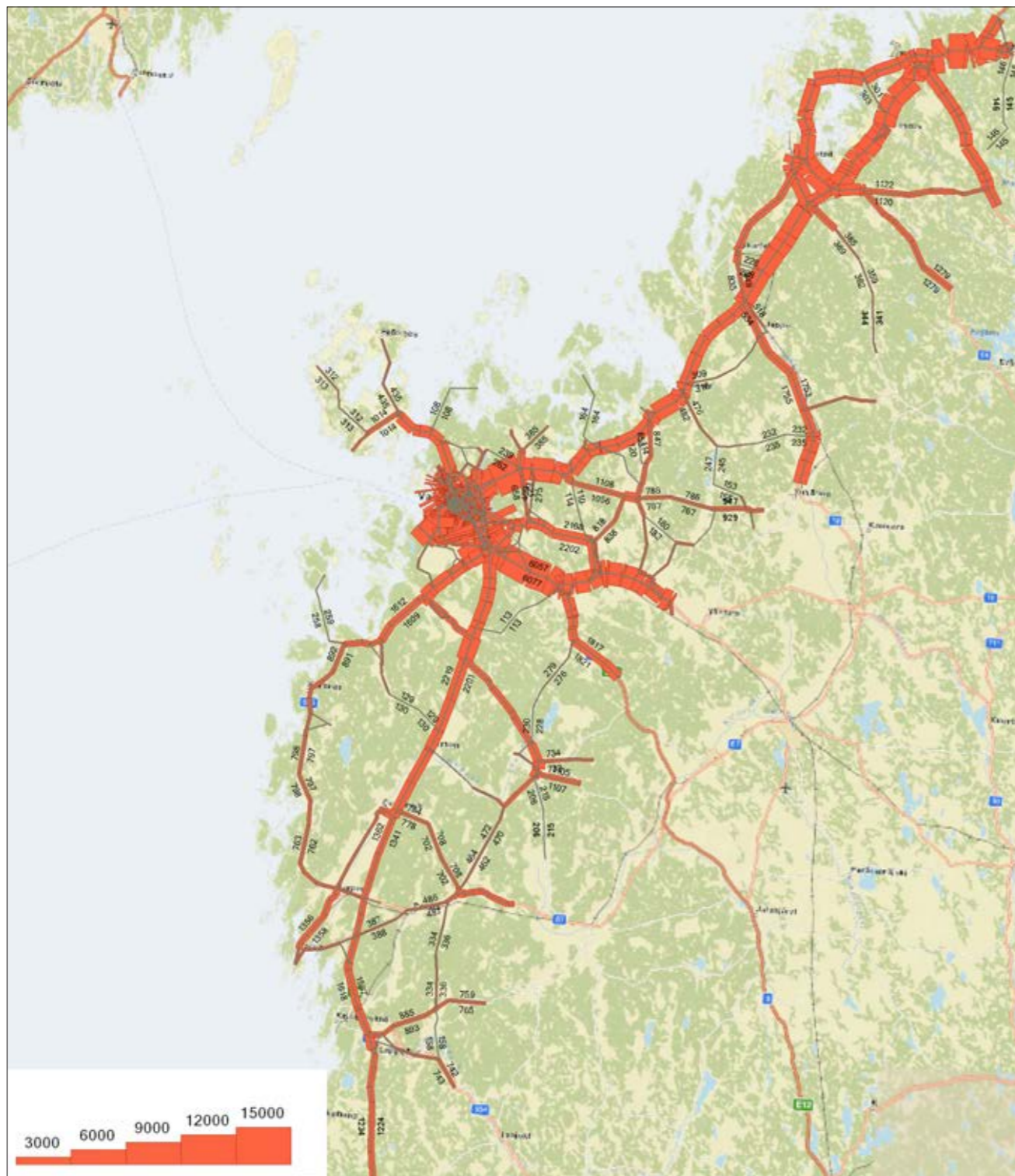


Bild 3.15. Trafikprognosen enligt basprognosen för 2040.

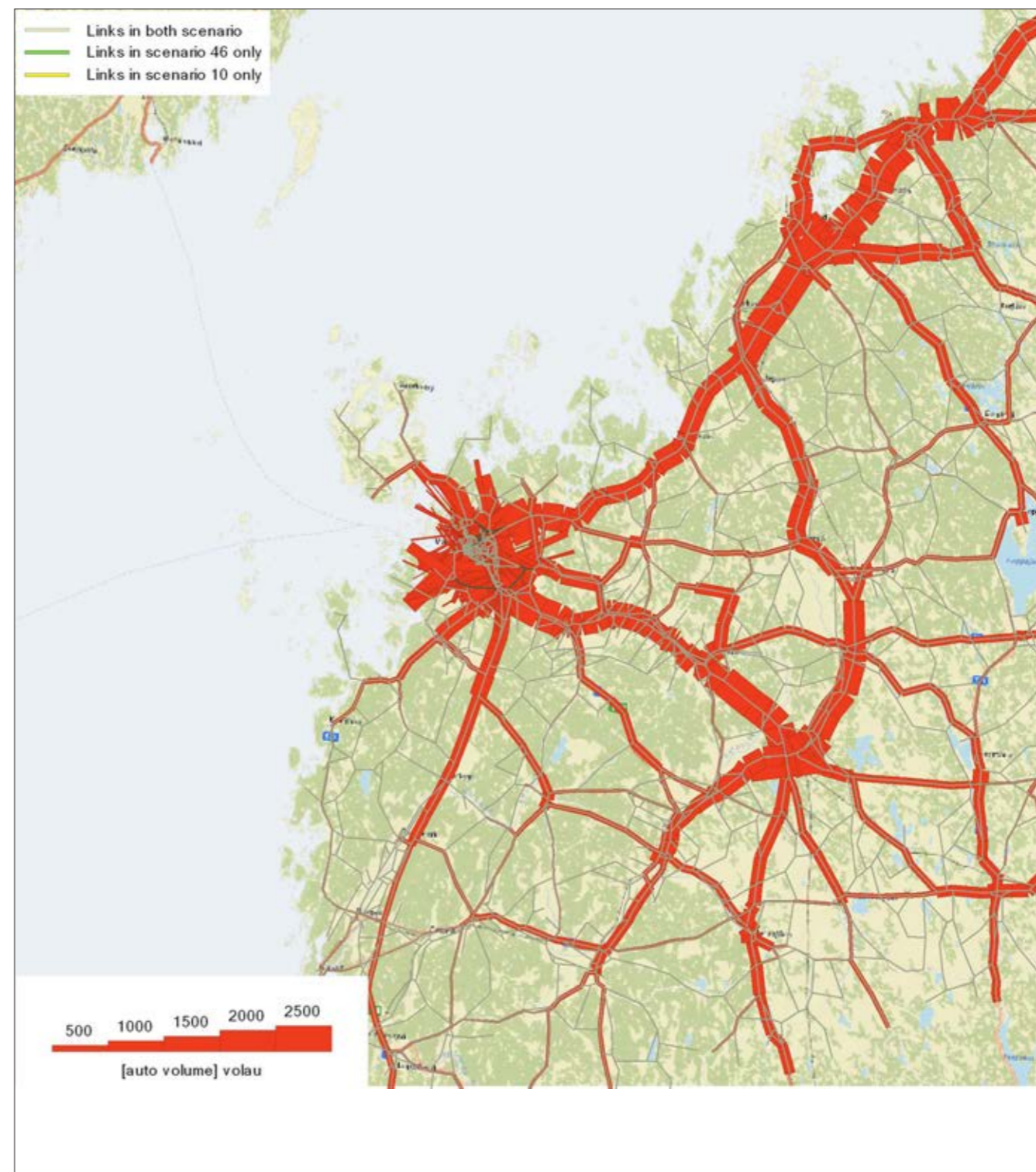


Bild 3.16. Ökningen av trafikmängderna fram till 2040.

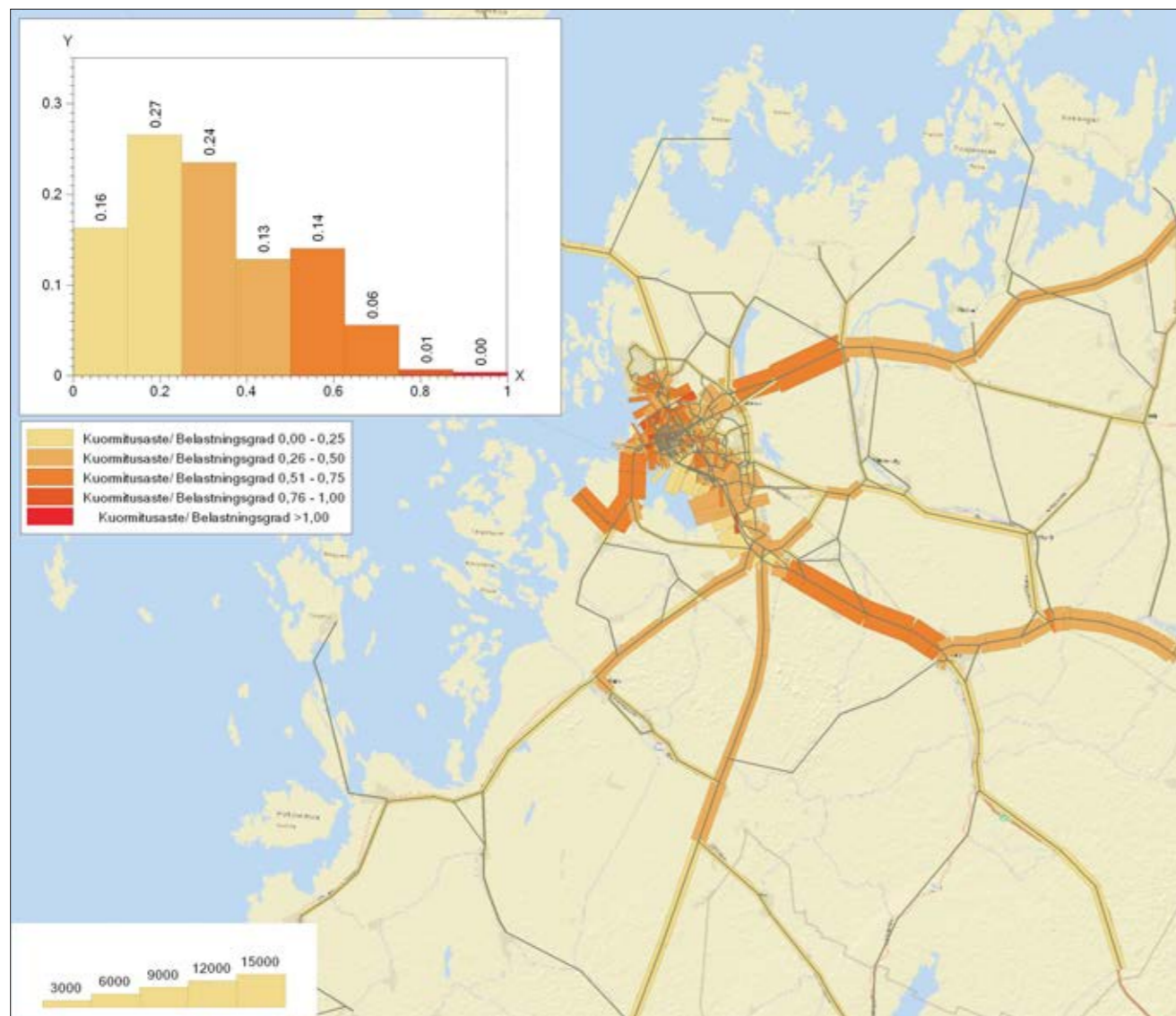


Bild 3.17. Belastningsgraderna på trafiklederna samt fördelningen av trafikarbetet enligt belastningsgrad.

- Olycksfrekvensen är antalet olyckor om året per hundra vägkilometer. Frekvensen är hög på livliga leder.
- Olycksrisken beskriver olyckorna per hundra miljoner bilkilometer, det vill säga trafikarbete. Risken stiger på vägar med liten trafik.
- I denna utredning har de naturliga vägavsnitten jämförts med motsvarande vägklasser och de genomsnittliga värdena för dem i hela landet.

politiken strävar efter att dämpa trafikökningen och en del av markanvändningsprojekten är osäkra reserveringar som ligger mycket långt in i framtiden, tog man utifrån trafikprognoserna fram tre olika scenarier som baserar sig på målsättningarna för arbetet och konsekvensgranskningarna.

- Trafikprognosscenarierna är:
 - 1) En basprognos för 2040 som grundar sig på den allmänna utvecklingen
 - 2) En maximitrafikprognos, där alla markanvändningsprojekt har genomförts och trafiken är koncentrerad till huvudvägarna samt
 - 3) En kollektivtrafikprognos där trafikpolitiken

och trafiksystemplanen har dämpat den allmänna trafikökningen. I de potentiella kollektivtrafikzonerna, såsom Vasaregionen, har kollektivtrafikens andel ökat i förhållande till personbilstrafiken

Enligt resultaten är skillnaderna i trafikökningen mellan de olika trafikprognoserna betydande och varierar från 24 procent i kollektivtrafikprognosen till 44 procent i maximiprognosen. I förhållande till de totala trafikmängderna är skillnaderna inte lika stora; konsekvenserna är störst i Vasaregionen samt på de livligaste förbindelsesträckorna, där det har föreslagits mest nya handels- och industrikoncentrationer. Trafikökningen varierar betydligt mellan områdena och trafiklederna. Resultaten av trafikprognosen och scenarierna hjälper till att fatta beslut utveckling av infrastrukturen i rätt tid samt att följa trafikökningen och hur ökningen förändras. Scenariobilder där man ser skillnaden jämfört med basprognosen presenteras i bilaga 1. I bild 3.15 presenteras trafikprognosen för Österbottnen enligt basprognosen för 2040.

I bild 3.16 anges var trafikmängderna ökar fram till 2040. Från bilden har avgränsats de leder där ökningen har varit under 400 fordon per dygn. Den gröna färgen beskriver den minskning som har skett endast på Smedsbyvägen till följd av riksvägens nya sträckning i Vasa.

Trafiken ökar mest i Vasatrakten, där en trafikmängd på över 10 000 fordon per dygn överskrider även på långa vägavsnitt. Då försämras trafikens servicenivå på de tvåfiliga vägarna, där det av denna orsak uppstår utvecklingsbehov. På riksväg 8 söder om Vasa samt regionvägarna är trafiken även i framtiden under 5 000 fordon per dygn, så trafiken fortsätter att vara smidig och bland annat möjligheterna att köra om tung trafik förblir goda.

	Personskadefrekvens st./100vägkm	Personskaderisk st./100mn bilkm	Dödsfallsfrekvens st./100vägkm	Dödsfallsrisk st./100mn bilkm
Riksvägar	12,9	6,2	1,1	0,5
Stamvägar	8,5	8,6	0,6	0,6
Regionvägar	5,9	11,7	0,4	0,7

Tabell 3.2. Riksomfattande jämförelsevärden för olycksnyckeltalen.

På huvud- och regionvägarna är smidigheten i trafiken i regel god och belastningen på trafiklederna är inget problem utom i Vasa stadsregion (bild 3.17). På cirka 5 procent av vägsträckorna överskrider gränsen 60 procent av vägens kapacitet i förhållande till dygnstrafiken. Då förekommer det stockningar samt köbildning vid anslutningarna under topptimmen.

3.3.3 Trafiksäkerheten

Trafiksäkerheten granskades genom att man beräknade olycksrisken och olycksfrekvensen på de viktigaste förbindelsesträckorna åren 2006–2010 med hjälp av medelvärdet. De på de detta sätt beräknade värdena av olycksfrekvensen och olycksrisken jämfördes med de riksomfattande medelvärdena (tabell 3.2). I bild 3.18 har på dessa grunder angetts de mest olycksbenägna vägsträckorna, där bägge värdena klart överskrider det riksomfattande medelvärdet. Olycksrisken i fråga om personskador på det granskade vägnätet presenteras i en kartbilaga (bilaga 2)

Enligt jämförelsesiffrorna är särskilt olycksbenägna avsnitt riksväg 3 på nästan hela sträckan, riksväg 8 norr om Vasa samt stamväg 68 i Jakobstad. Dessutom är dödsfrekvensen hög på Lillkyrovägen (lv 717), Vöråvägen (lv 718) samt infartsvägarna till Jakobstad (sv 68 och lv 749). Olycksrisken och frekvensen är åter låg på riksväg 8 från Vasa söderut på hela sträckan samt på riksväg 8 i landskapets norra del. Av regionvägarna är olycksrisken lägst på landsvägarna 664 (Vanhakylä–Lappfjärd), 687 (Laihela–Jurva) samt 747 (Yttresse–Åsbacka).

Till antalet flest olyckor inträffade 2006–2010 på riksväg 8 från Vasa till Nykarleby (anslutningen från riksväg 19) samt på riksväg 3. Av de österbottniska kommunerna har flest olyckor i förhållande till invånar-

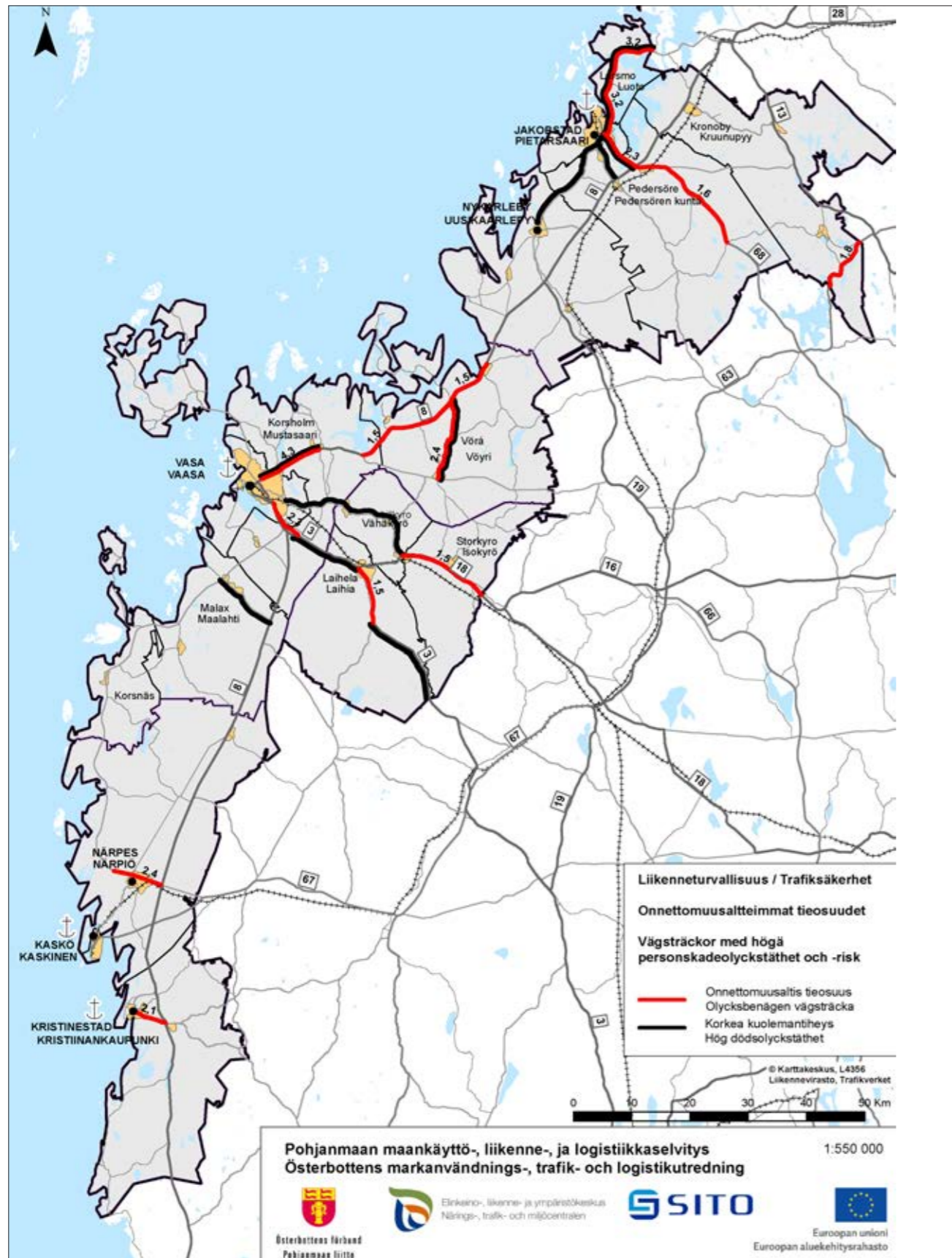


Bild 3.18. De mest olycksbenägna vägvägningsstycken. Siffran vid vägvägningsstycket berättar om förhållandet till de riksomfattande medeltalen.

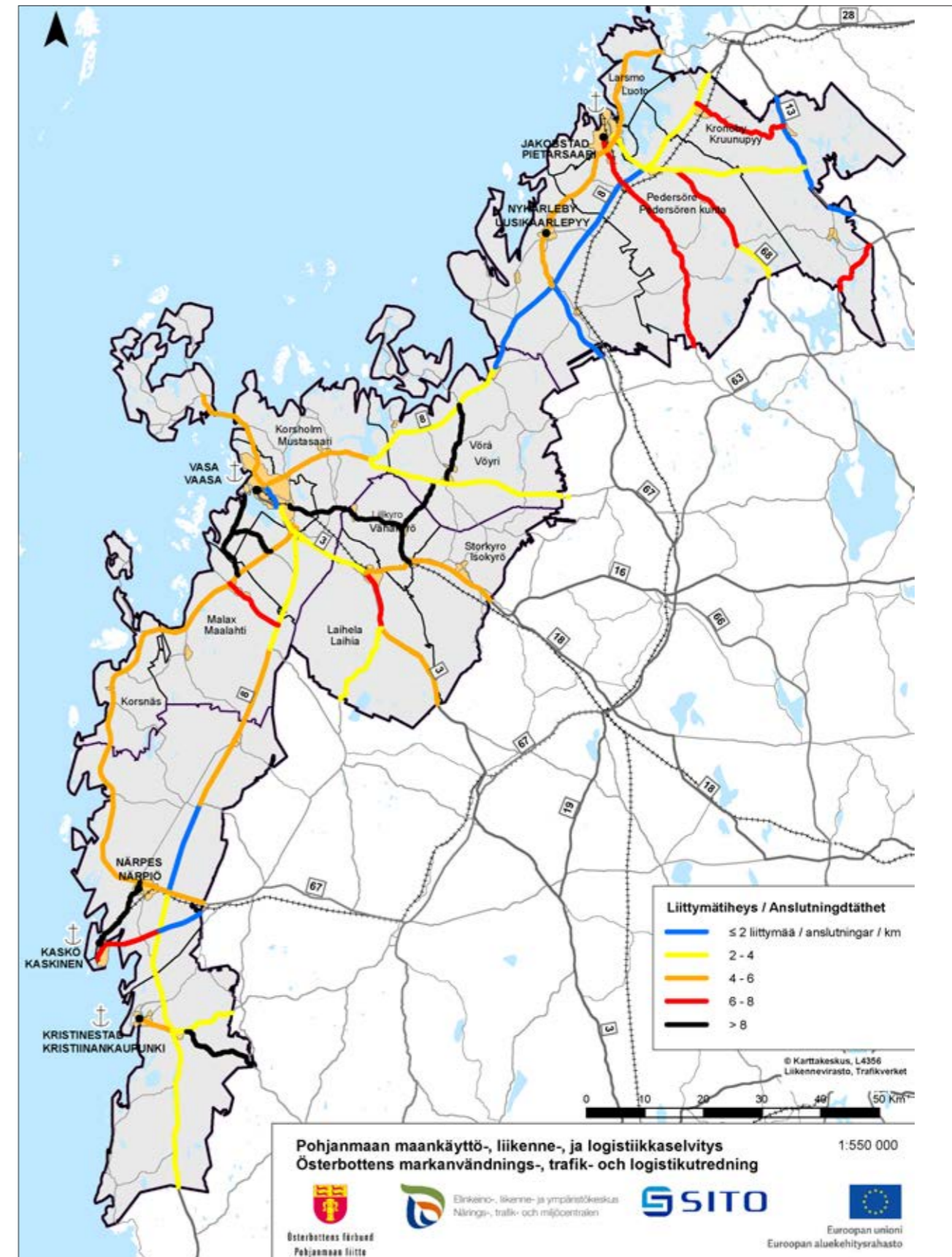


Bild 3.19. Anslutningstätheten på de viktigaste vägvägningsstycken. Enligt Trafikverkets anvisning borde det på huvudvägar finnas högst två anslutningar och på regionvägar eller i tätortsområden fyra anslutningar per kilometer.

antalet inträffat 2006–2010 i Vörå-Maxmo, Nykarleby och Storkyro. I alla dessa överskrider det genomsnittliga antalet skadade gränsvärdet 200 i förhållande till 100 000 invånare, då landskapets medeltal är 162. De tryggaste kommunerna verkar vara alla kommuner i Sydösterbotten. I hela landskapet Österbotten är olycksituationen i förhållande till de andra landskapen något tryggare än genomsnittet.

Hastighetsbegränsningarna förklarar inte just trafiksäkerhetsproblemen på vissa ställen. På de mest problematiska lederna är hastighetsbegränsningen 80 km/h, fast det på såväl huvudvägarna som regionvägarna finns många vägvägnitt där begränsningen är 100 km/h. Det finns inga behov av att höja hastigheten på huvudvägnätet utom på riksväg 8 norr om Vasa, som är ett av de mest olycksbenägna ställena. Man kunde överväga att sänka hastighetsbegränsningarna på tätortsvägarna, där den genomgående trafiken borde beakta bosättningen och markanvändningen bättre i överensstämmelse med trafikrevolutionen och MBT-SE-tänkesättet.

Anslutningstätheten är åter hög på många olycksbenägna vägvägnitt. Hög anslutningstäthet och antingen smal väg eller hög hastighetsbegränsning utgör tillsammans en klar risk för trafiksäkerheten. Lillkyrovägen och Vöråvägen är exempel på detta (bild 3.19)

Det borde fästas mera uppmärksamhet vid anslutningstätheten och antalet anslutningar borde begränsas på de huvudvägar som är viktiga i trafikhänseende. Den anslutande trafiken och trafiksäkerheten borde stödjas på tätortsvägar där det inte går att minska antalet anslutningar. Vid granskningarna konstaterades brister i standarden på region- och stamvägarna, såsom synnerligen låg geometrisk standard och smala leder, bland annat på landsväg 673 från Närpes till Malax, landsväg 718 Vöråvägen från Lillkyro till riksväg 8 samt landsväg 717 Lillkyrovägen. Kartor över vägnätets bredd och hastighetsbegränsningar presenteras i bilaga 3. På landsväg 673 är hastighetsbegränsningen 100 km/h trots att vägen är smal och den geometriska standarden låg. Vägförbindelsen har dock inte lyfts fram i trafiksäkerhetsgranskningen utom i fråga om det livligare norra vägvägnittet. Å andra sidan kan man fundera om det är nödvändigt att behålla hastigheten 100 km/h på denna turistväg på kusten.

För Södra Österbottens ELY-central håller det på att utarbetas en trafiksäkerhetsplan, där man utformar en vision för trafiksäkerhetsarbetet i området på lång sikt samt mål som styr det praktiska arbetet samt beskriver de konkreta åtgärderna för 2012–2016. Arbetet blir klart hösten 2012.

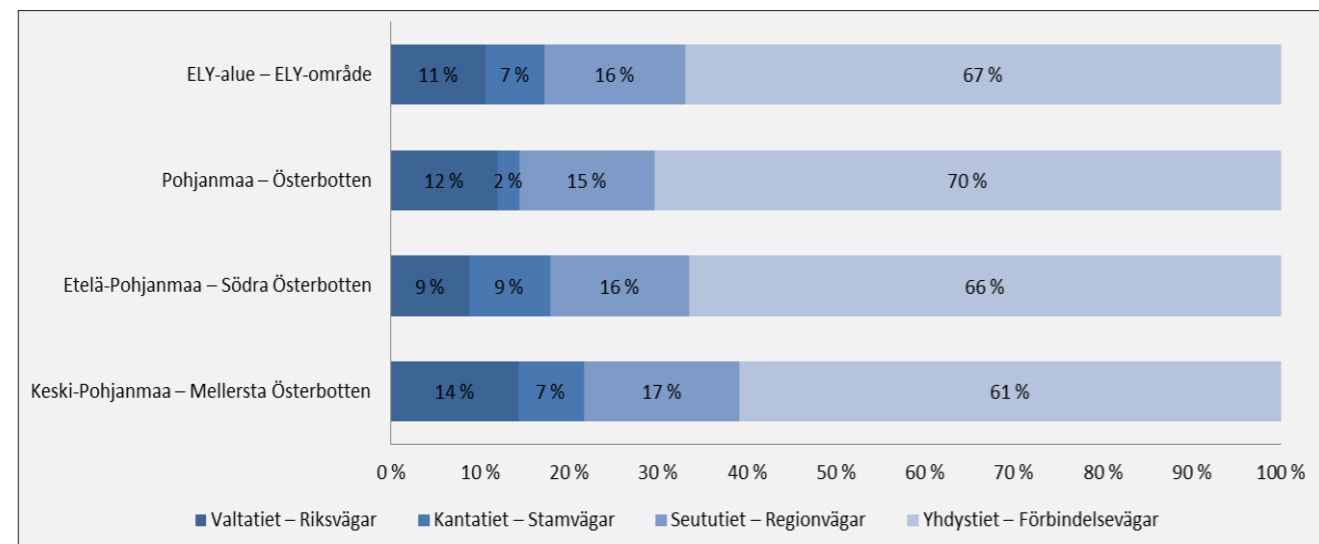


Bild 3.20. Vägnätets fördelning enligt klass.

3.3.4 Driften och underhållet

Landsvägsnätet i Österbotten omfattar 2 861 kilometer, vilket är en tredjedel av landsvägsnätet inom Södra Österbottens ELY-centrals område. Största delen (70 %) av landsvägarna i Österbotten är förbindelsevägar. Regionvägarna utgör 15 procent och riksvägarna 12 procent. Däremot är stamvägnätets andel av hela landsvägsnätet liten, cirka 2 procent. Alla stam- och riksvägar är belagda. Största delen av riksvägarna är permanentbelagda (AB eller SMA), medan en del av stamvägarna har lättare beläggning (MAB). Trettio procent av alla landsvägar är grusvägar.

För närvarande är det belagda vägnätets ytskick tämligen bra, men det finns skador och bärighetsbrister hos nätet. I Södra Österbottens ELY-centrals drifts- och underhållsplan för landsvägarna för 2010–2014 förutspås dock att alla belagda vägars skick försämrats under planeringsperioden. Genom underhållsåtgärder försöker man hålla särskilt huvudvägnätet i bra skick. På huvudvägarna är också kvalitetsnivån på vägmarkeringarna tryggad, men i vägnätet av lägre klass är vägmarkeringarnas kvalitetsnivå beroende av den tillbudsstående finansieringen.

Servicenivån på grusvägarna är i allmänhet god om somrarna; andra tider förekommer problem. Tjäl-skador är ett betydande problem i Österbotten. I området förekommer tjälskador i såväl vägytan som väggroppen. På våren börjar tjälskadorna i slutet av mars och pågår till början av juni. För tjälskadade vägar utfärdas viktbegränsningar vanligtvis i mitten av april. Exceptionellt regniga höstar och förvintrar leder till tjälskador i vägytan, och då kan man också bli tvungen att utfärda viktbegränsningar. Vägar som hotas av viktbegränsningar förekommer särskilt söder om Vasa.

Klassificeringen av vinterunderhållet inom Södra Österbottens ELY-centrals område följer de riksomfattande riktlinjerna för vinterunderhåll. Särskilt på huvudvägarna har man eftersträvat förbindelsesträckor med enhetlig underhållsklass fast trafikmängderna på någon enskild andel av ett långt vägvägnitt skulle av-

vika från de grundläggande kriterierna för underhållsklasserna. Vinterunderhållsklassen har höjts i enlighet med de riksomfattande riktlinjerna, om det förekommer mycket tung trafik på vägen. På landsvägarna har dessutom angetts objekt för riktat vinterunderhåll, där underhållet, tidpunkten för det eller arten av det kan ändras lokalt på grund av kundernas särskilda behov utan att underhållsklassen ändras. Sådana objekt är till exempel torv- och virkestransporternas samt buss- trafikens behov av halkbekämpning samt att vägkanterna hålls fria från lös snö och sörja med tanke på skolelevernas behov.

Finansieringen för underhållet av landsvägar har minskat. Av denna orsak går det längre tid mellan de gånger då vägarna får ny beläggning och vägkonstruktionen förbättras. Särskilt i vägnätet av lägre klass hotar de belagda vägarna att förfalla. Åtgärderna har också blivit ytligare med åren. Risken är alltså att de stora reparationsprojekten hopar sig. Den mjuka marken på kusten gör att det är utmanande och ofta dyrt att förbättra konstruktionen.

3.4 Nuläget beträffande järnvägsnätet

3.4.1 Järnvägsnätet och spårtrafiken

Huvudbanan genomkorsar den norra delen av Österbotten och den är synnerligen viktig för landskapet även om den till största delen går utanför landskapets gränser. Från huvudbanan går tre järnvägsförbindelser som slutar vid den österbottniska kusten, till Jakobstads hamn, Vasa och Vasa hamn samt Kaskö hamn.

På Vasabanan, det vill säga järnvägsförbindelsen Seinäjoki–Vasa(–Vasklot) uppgår persontrafiken till cirka 375 000 passagerare om året. På banavsnittet finns fem stationer, av vilka Vasa har det största passagerarantalet. Sedan elektrifieringen av banan blev klar i slutet av 2011 har utbudet utökats med två nya tågturer. Efter ändringarna går det tio tågturer per dag mellan Vasa och Seinäjoki. Av dessa är två snabba

Järnvägsstation	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Seinäjoki	562 000	590 000	606 000	623 000	673 000	654 600
Vasa	306 453	310 043	315 331	328 475	352 709	345 214
Laihela	22 883	22 903	24 990	25 752	27 473	26 397
Tervajoki	23 589	24 643	25 013	24 465	26 634	24 780
Storkyro	10 412	10 307	10 837	11 768	12 794	12 386
Ylistaro	13 632	13 240	13 240	12 537	12 587	11 449

Tabell 3.3. Stationernas passagerarantal.

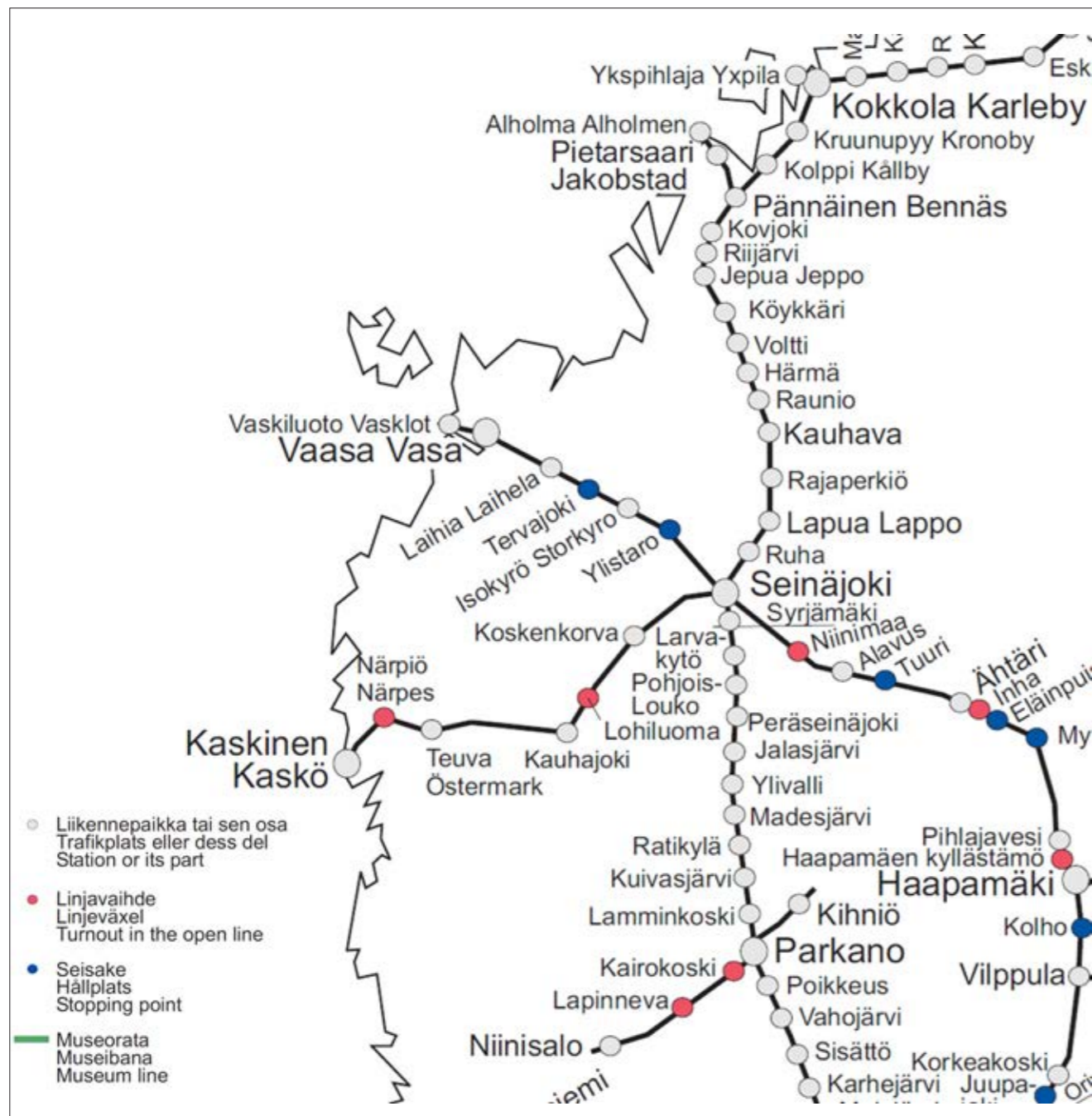


Bild 3.21. Järnvägsnätet och trafikstationerna i Österbotten. (Källa: Verkkoselostus 2012, Trafik-verket).

direkturer till Helsingfors. Problemet är att tågturer-
na inte just betjänar pendlarna, eftersom det inte går
att komma till arbetet till klockan åtta på morgonen.
Till Seinäjoki anländer det första tåget kl. 8.33 och till
Vasa kl. 8.45. Detta beror delvis på bankapaciteten,
delvis på VR:s problem med tåg-cirkulationen.

Godstrafiken på Vasabanan har varit cirka 100 000
ton om året (cirka 71 000 ton 2010). Transporterna
består nästan uteslutande av råvirkestransporter, som
utgör nästan 90 % av transporterna. För godstrafiken
är den viktigaste trafikplatsen Vasklot, via den sköts
största delen av trafiken: råvirke, metaller och maski-
ner, råmaterial för plast, containrar och ett varierande
antal projekttransporter. Eftersom banavsnittet mellan
Vasklot och Vasa inte är elektrifierat, sköts godstrafi-
ken på Vasabanan fortfarande med diesellok.

På Kasköbanan, det vill säga järnvägen Seinä-
joki–Kaskö, förekommer ingen persontrafik. Gods-
trafiken på järnvägen har varit över 400 000 ton om

året, men 2011 stannade transportvolymen på cirka
300 000 ton. Trafiken bestod i huvudsak av transporter
av råvirke, träpelletar, etanol, cellulosa och nickelkon-
centrat. Järnvägens dåliga skick och trafikbegräns-
ningarna försämrar spårtrafikens konkurrenskraft
på järnvägsförbindelsen i förhållande till vägtrafiken.
Järnvägsförbindelsen är en del av transportkorridoren
NECL II (utvecklingsprojekt) från Norge via Sverige
och Finland till Ryssland.

På Jakobstadsbanan, det vill säga banavsnittet
Bennäs–Jakobstad–Alholmen förekommer endast
godstrafik. Den årliga trafikvolymen är cirka 900 000
ton. Trafiken består huvudsakligen av transporter för
skogsindustrin på Alholmen och Jakobstads hamn.

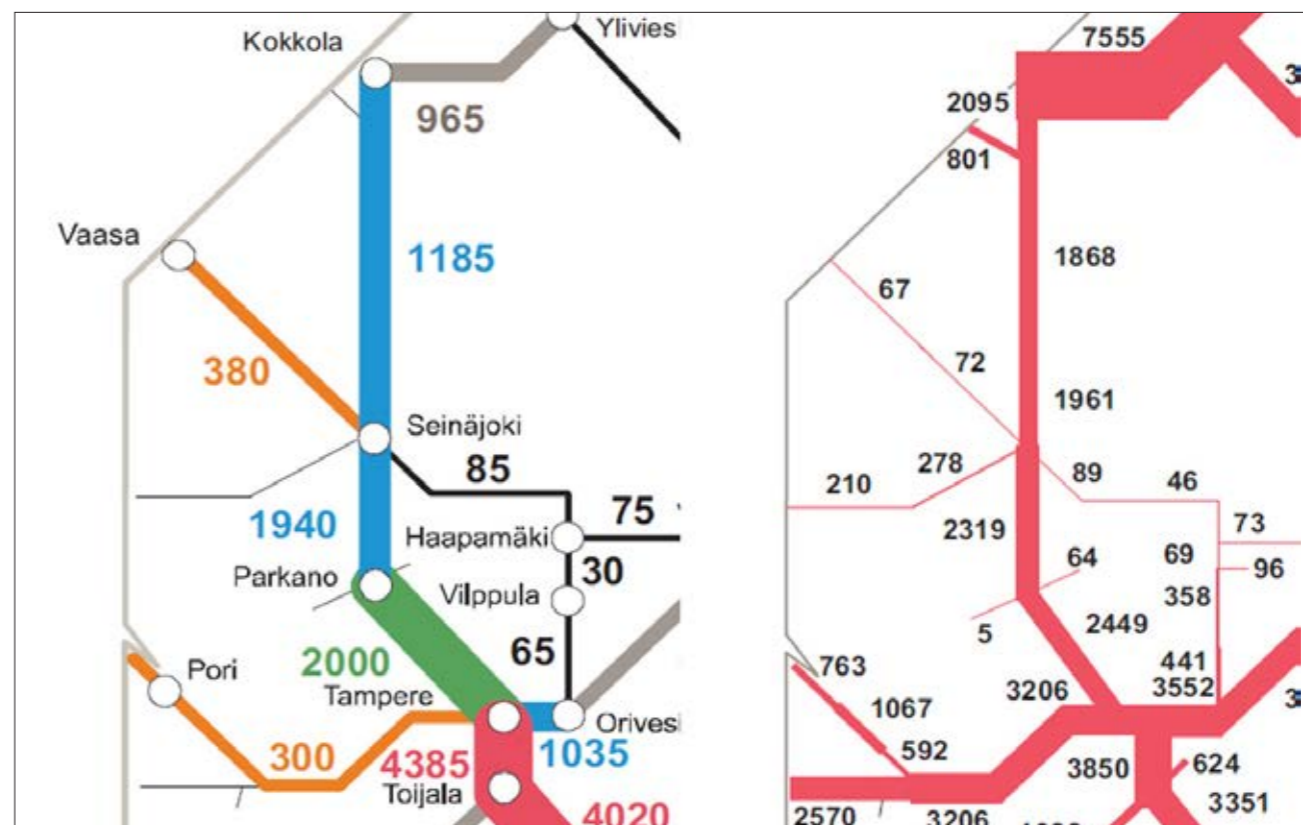


Bild 3.22. Till vänster antalet resor inom persontrafiken 2011 (1000 passagerare/år) och till höger trans-
portflödena inom godstrafiken 2011 (1000 t/år) (Källa: Trafikverket).

3.4.2 Järnvägsnätets skick och förbättringsprojekt

Banavsnittet Vasa–Seinäjäki är en enspårig järnväg som är 75 kilometer lång. Den största tillåtna hastigheten är 120 km/h. På banavsnittet finns sammanlagt 73 plankorsningar. På avsnittet finns fem stationer och möjlighet till tågmöte finns i Storkyro och Laihela. Elektrifieringen blev klar 2011, men i samband med den utökades inte antalet mötesplatser och höjdes inte standarden för att möjliggöra högre hastigheter. Dessa åtgärder skulle enligt en grov uppskattning av Trafikverket kräva investeringar på cirka 24 miljoner euro.

Järnvägen Seinäjäki–Kaskö är numera i dåligt skick och hastigheten är mycket låg (30–50 km/h, vikt-begränsning 22,5 t). Det finns 161 plankorsningar, varav 29 är försedda med bommar. Under de senaste tio åren har det inträffat 15 personsador i plankorsningarna. Järnvägen skulle kräva en omedelbar grundförbättring, som i en utredning har uppskattats kosta 124 miljoner euro. Planen tar sikte på en hastighet på 80 km/h och långvarig förbättring. Dessutom kräver järnvägens nuvarande skick effektiviserat underhåll för att möjliggöra trafik innan grundförbättringen av järnvägen inleds. Elektrifiering av Kasköbanan ingår inte i planerna. Infrastrukturen i Kaskö hamn är ny och av god standard, och där har bland annat byggts ett dubbelspår.

Jakobstads hamnspår är ett industrispår och för att effektivisera det borde bangården i Jakobstads centrum flyttas till UPM:s fabriksområde, hamnspåret borde elektrifieras och i Bennäs borde ett så kallat triangelspår byggas. UPM, Trafikverket och Jakobstads stad har kommit överens som att inleda preliminär

planering av banprojektet våren 2012 som ett led i det logistiska helhetsarrangemang som syftar till att trygga storindustrins konkurrenskraft i Jakobstad och där man förbättrar farleden, järnvägsnätet och hamnvägen i Jakobstad.

3.5 Båt- och flygtrafiken

3.5.1 Flygtrafiken och flygfrakten

Via Vasa flygplats reser årligen cirka 300 000 och via Kronoby flygplats knappt 100 000 passagerare. Bägge flygplatserna har ett tämligen tätt dagligt utbud av turer till Helsingfors. Dessutom har flygplatserna direkta internationella reguljära flygförbindelser. Från Vasa flyger man direkt till Stockholm fyra gånger om dagen samt till Umeå och Riga 4–6 gånger i veckan. Från Kronoby finns direkt reguljär förbindelse till Skellefteå 4 gånger om dagen. Dessutom har bägge flygplatserna internationell chartertrafik.

Flygfrakten till och från Vasa flygplats går numera i passagerarplanens lastrum. År 2010 var flygfrakten via Vasa flygplats till hemlandet 22 ton och till utlandet endast 3 ton. Industrin i Vasatrakten är en viktig användare av flygfraktförbindelserna, något som också kom fram i företagsenkäten. Numera transporteras en i ton större del av de försändelser som slutar som flygfrakt med bil via flygplatserna i Åbo och Helsingfors. Tidigare fanns det direkta flygfraktförbindelser från Vasa och strävan är att öppna dem på nytt genom att utveckla flygplatsen, logistikcentrumet och fraktfaciliteterna.

Från Kronoby flygplats (Karleby–Jakobstad) uppgick den inhemska flygfrakten under samma tid till 27 ton (ingen flygfrakt till utlandet).

Flygplats	Int. reguljär trafik	Int. chartertrafik	Int. allmän luftfart & övrig	Inhemska reguljär trafik	Övrig inhemska trafik	Sammanlagt
Kronoby	0	10 481	82	81 548	86	92 197
Vasa	56 632	30 538	0	205 392	1 895	294 457

Tabell 3.4. Persontrafiken på Vasa och Kronoby flygplatser.



Bild 3.23. Kaskö hamn. Till hamnen leder bland annat en järnvägsförbindelse samt en separat en-skild väg till cellulosafabriken (Källa: Kaskö hamn).

3.5.2 Båttrafiken från de österbottniska hamnarna

I Österbotten finns fyra medelstora utrikeshandelshamnar. De är betydligt mindre än de största hamnarna vid Bottniska viken, Karleby, Brahestad och Björneborg, men ytterst viktiga för näringslivet och exportindustrin i Österbotten samt närliggande områden såsom Södra Österbotten.

Farleden in till Kaskö hamn är 9,0 meter djup. År 2010 uppgick den totala trafikvolymen i hamnen till 1,07 miljoner ton. Importens andel av trafiken var cirka 433 000 ton (40 %) och exportens 641 000 ton (60 %). Trafiken i hamnen består för exportens del i huvudsak av sågvaror och kemisk-mekanisk massa. Importen består av kemikalier och råvirke för skogsindustrin. Hamnen har regelbunden linjefart till olika ställen i Europa och Nordafrika.

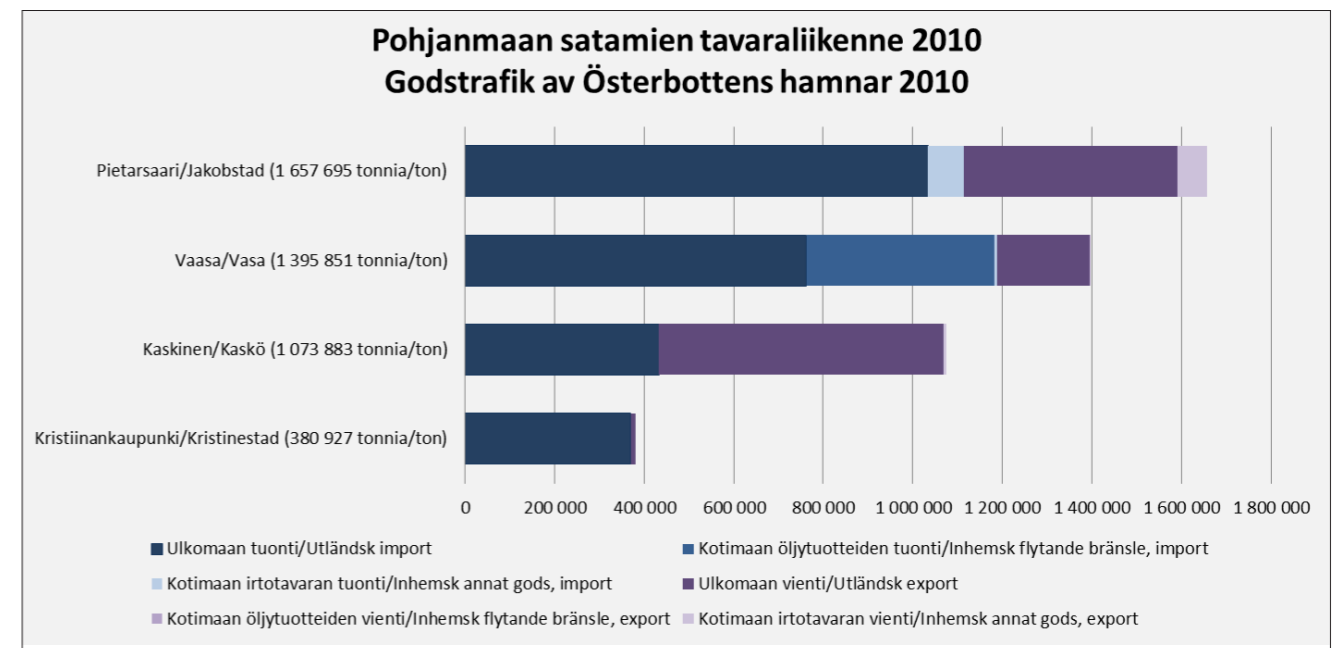


Bild 3.24. Den utrikes godstrafiken i de österbottniska hamnarna 2010 (Källa: Hamnförbundet).

Kristinestads hamn består av stadens inre hamn och Pohjolan Voima Oy:s privata hamn på Björnön. Till inre hamnen leder en 5 meter djup och till Björnön en 12 meter djup farled. Den tämligen begränsade trafikvolymen i inre hamnen består i huvudsak av export av torv och metallskrot samt import av kalk och le-cagrus. Trafiken på Björnöns hamn består av transporter av kol, tung brännolja och kalk som används för energiproduktion. Avsikten är att inom en nära framtid koncentrera stadens alla hamnfunktioner till Björnöns hamn.

Jakobstads hamn är starkt profilerad som en hamn för skogsindustrin. Farleden in till hamnen är 9,0 meter djup, men farleden börjar fördjupas till 11,0 meter under 2012. Den totala trafiken i hamnen 2010 uppgick till cirka 1,66 miljoner ton, varav 1,11 miljoner ton var import och 0,54 miljoner ton export. För importens del var de viktigaste varuslagen råvirke, stenkol, olja och kemikalier. För exportens del var på motsvarande sätt de viktigaste varuslagen cellulosa, sågvaror och papper. Från hamnen går regelbunden linjefart till Tyskland, Nordafrika, Frankrike, England, Israel, Grekland, Baltikum och Norge.

Trafiken i Vasa hamn består av gods- och passagerartrafik. I fråga om godstrafiken har hamnen och hamnförbindelserna i huvudsak tjänat energiindustrins behov av råvarutransporter. Farleden in till hamnen är 9,0 meter djup. Den totala trafiken i hamnen 2010 var 1,34 miljoner ton godstrafik och cirka 47 000 passagerare. Av godstrafiken var 1,19 miljoner ton import och 0,21 miljoner ton export. De viktigaste varuslagen för importens del är stenkol och styckegodstransporter samt för exportens del spannmål och styckegodstransporter. Hamnens viktigaste regelbundna linjefartförbindelse är passagerar- och fraktförbindelsen mellan Vasa och Umeå.

I mars 2012 inleddes en utredning om hamnarna i Österbotten, varmed syftet är att kartlägga såväl nuläget för de fyra djuphamnarna i Österbotten som deras samarbetsmöjligheter. Utredningen är en del av Österbottens trafiksystemplan.

3.6 Kollektivtrafiken

3.6.1 Kollektivtrafikens rutten och turbud

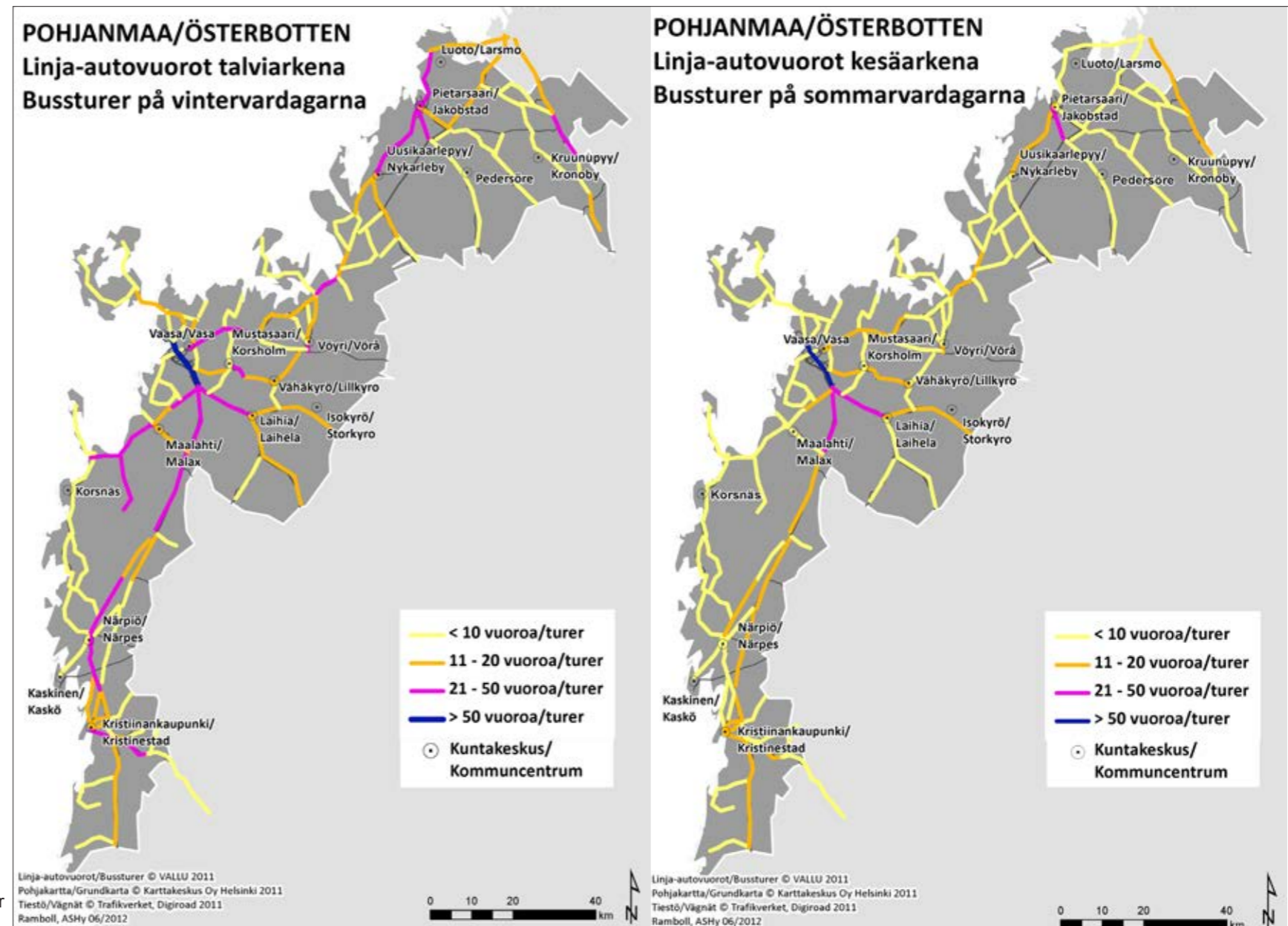
Det kollektivtrafiknät som sköts med bussar i Österbotten är numera geografiskt heltäckande på såväl landskaps- som regionnivå. Det förekommer dock betydande skillnader i kollektivtrafikens servicenivå när det gäller turtäthet och trafikeringstider. Det bästa turutbudet är koncentrerat till stadsregionernas omedelbara närhet. Även om nätet är geografiskt heltäck-

ande, ligger turutbudet framför allt i kommuner eller kommundelar utanför huvudvägarna och stadsregionerna delvis under grundservicenivå. I Österbotten är det största turutbudet inom kollektivtrafiken av tradition koncentrerat till vintervardagarna, eftersom en stor del av dagens busspassagerare är skolelever och studerande. På sommaren och veckosluten är turutbudet betydligt mindre än på vintervardagarna.

Antalet bilar i hushållen ses i allmänhet som en faktor som påverkar och minskar anlitandet av kollektivtrafik. Där som antalet personbilar är högt är kollek-

tivtrafikens turutbud i allmänhet mindre än genomsnittet. I stadsliknande boendekommuner är hushållens biltäthet, andelen hushåll med bil och de genomsnittliga körprestationerna mindre än i landsbygdskommuner. För närvarande finns det sammanlagt cirka 2,95 miljoner registrerade personbilar i Finland, det vill säga cirka 548 personbilar per tusen invånare. Personbiltätheten varierar kännbart mellan olika kommuner, regioner och landskap. Minst personbilar per tusen invånare fanns det 2011 i Nyland (ca 463 st.) och mest i Södra Österbotten (648 st.). I Österbotten

Bild 3.25. Kollektivtrafikens turutbud i Österbotten vinter- och sommarvardagar (innehåller inte Vasa lokaltrafik).



fanns det 2011 sammanlagt cirka 112 877 registrerade personbilar, det vill säga cirka 630 per tusen invånare. I följande tabell presenteras personbilsinnehavet i de enskilda kommunerna i Österbotten. De siffror som presenteras i tabellen kan anses vara av betydelse för valet av sätt att färdas.

3.6.2 Den nuvarande regionala servicenivån inom kollektivtrafiken

Den behöriga myndigheten för kollektivtrafiken svarar för bestämmandet av servicenivån inom sitt behörighetsområde. Behöriga myndigheter i Österbotten är Vasa stad och Södra Österbottens ELY-central. Kollektivtrafikens servicenivå bestäms i enlighet med Trafikverkets anvisningar i sex huvudklasser, som är konkurrenskraftig nivå, attraktiv nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Den klass där servicenivån är bäst är den konkurrenskraftiga nivån, där kriterierna för de kvantitativa och kvalitativa faktorerna är högt ställda. I den andra ändan av servicenivåklassificeringen finns den lagstadgade nivån, där de enda kvantitativa kriterierna för kollektivtrafikens servicenivå är att lagstadgade transporter ska ordnas för bland annat skolelever.

På den konkurrenskraftiga nivån är kollektivtrafiken ett genuint alternativ till användningen av personbil och på den attraktiva nivån är den ett konkurrenskraftigt alternativ till användningen av personbil. På medelnivån erbjuder kollektivtrafiken ett alternativ för resor till dagliga mål. På grundservicenivån erbjuder kollektivtrafiken alternativa förbindelser till arbete och skola och för att utträta ärenden. På miniminivå sköts de primära förbindelserna med hjälp av kollektivtrafik så att det är möjligt att ta sig till skolan och arbetet på morgonen, hem på kvällen samt utträta ärenden två gånger i veckan. På lagstadgad nivå sköts endast de lagstadgade transporterna.

I Österbotten är den bästa servicenivån koncentrerad till området för Vasa stads lokaltrafik. I Österbotten finns inget utbud av kollektivtrafik på konkur-

renskraftig servicenivå. I största delen av området för lokaltrafiken i Vasa lokaltrafik är servicenivån attraktiv.

I övriga Österbotten når man upp till attraktiv nivå i första hand endast i trafiken mellan Smedsby i Korsholm och Vasa. Denna förbindelsesträcka hör till området för Vasa lokaltrafik. För närvarande finns det inte några andra områden i Österbotten som uppfyller kriterierna för attraktiv nivå vad gäller turtätheten och trafikeringstiderna. Förbindelsesträckor på medelnivå, nära attraktiv nivå, är Jakobstad-Bennäs och Laihela-Vasa, varav förbindelsesträckan Jakobstad-Bennäs är matartrafik till Bennäs järnvägsstation. Andra förbindelsesträckor som uppfyller de kvantitativa servicenivåskriterierna för medelnivå är bland annat Lillkyro-Vasa, Malax-Vasa och Jakobstad-Larsmo. Trafiken Jakobstad-Nykarleby och Närpes-Kaskö-Kristinestad är också av medelnivå, eller nära den, men en betydande del av det totala turutbudet består av snabbustrafik.

I övriga områden är utbudet mindre och trafikeringstiderna färre och enligt servicenivåklassificeringen hör de till grundservice- eller miniminivån. I dessa områden betjänar kollektivtrafiken i första hand studerande och skolelever och dem som behöver utträta ärenden.

Den långväga kollektivtrafik som sköts med bus-sar är i första hand koncentrerad till huvudvägarna, som trafikeras med snabbussar.

3.6.3 Subventionerade eller köpta kollektivtrafiktjänster

Södra Österbottens ELY-central köper inom sitt behörighetsområde årligen så kallad olönsam stamtrafik inom de anslagskvoter som riksdagen beviljar och Trafikverket anvisar. År 2011 användes i Österbotten 0,56 miljoner euro för ELY-centralens köp av stamtrafik.

Förutom den köpta trafiken stödjer samhället an-tandet av kollektivtrafik bland annat genom rabatter på biljettpriserna för passagerarna. Sådana subventionerade biljettpriser är bland annat stadsbiljetterna inom lokaltrafiken i Vasa samt regionbiljetterna för de kom-

muner som hör till något regionbiljettområde. Biljettstödet för trafiken inom Vasa stad var 2010 cirka 1,05 miljoner euro. Samhället (ELY-centralen och kommunerna) använde sammanlagt cirka 0,26 miljoner euro för prisrabatter på regionbiljetterna.

Dessutom betalar Folkpensionsanstalten ersättningar för studerandes regionbiljetter. Dessutom upphandlar kommunerna skolskjutsar som köpt trafik för sina egna behov, om de linjer eller turer som körs enligt trafikeringssavtal under en övergångstid inte betjä-nar kommunerna behov. Dessutom betalar kommunerna ersättningar för skolelevernas biljetter.

Enligt en grov uppskattning är så mycket som en tredjedel av kollektivtrafiken i Österbotten köpt trafik. Andelen varierar dock mellan kommunerna och om-rådena.

Landskap, kommun	Personbilar 2011	Invånare 2011	Personbilar/ 1000 inv.
Fastlandsfinland	2 958 568	5 403 743	548
Österbotten	112 877	179 231	630
Storkyro	4 377	4 936	887
Kaskö	818	1 411	580
Korsnäs	1 521	2 244	678
Kristinestad	4 651	7 086	656
Kronoby	4 510	6 676	676
Laihela	5 275	7 984	661
Larsmo	2 681	4 927	544
Malax	3 645	5 618	649
Korsholm	13 362	18 901	707
Närpes	6 668	9 412	708
Pedersöre	6 962	10 934	637
Jakobstad	11 675	19 652	594
Nykarleby	5 226	7 513	696
Vasa	33 476	60 435	554
Lillkyro	3 413	4 782	714
Vörå	4 617	6 720	687

Tabell 3.5. Personbilstätheten per tusen invånare i Finland och i kommunerna i Österbotten

4 Nulägesanalys

4.1 De största bristerna och problempunkterna i nuläget

Regionstrukturen och glesbebyggelsen

Glesbebyggelsen och sätten att kontrollera den har spelat en central roll i den diskussion som förts under arbetet. Glesbebyggelsen dryftades bland annat under en verkstad med planläggarna i området, där det framkom behov av att utvidga tätorterna i landskapsplanen samt att i framtiden klassificera vissa tätortslänkande byar som tätorter. Utgående från detta och när de byar som utvecklas räknas bort är glesbebyggelsens andel av hela befolkningen 15–20 procent. En del av det som är tätort enligt uppföljningssystemet för samhällsstrukturen (YKR) kan ändå anses som glesbebyggelse, exempelvis randområdena till tätorter invid huvudlederna.

Randområdena hör till de mest problematiska områdena också i Österbotten. Med randområde avses en geografiskt sammanhängande zon i utkanten av

en tätort, som riktar sig mot det omgivande glesbygdsområdet, så att avståndet fågelvägen är 5 kilometer från centraltätortens och 3 kilometer från närtätortens yttre kant.

Glesbebyggelsen utanför byarna behöver kommunalteknik, underhåll och tjänster (bl.a. skolskjutsar och äldreservice). Problem uppstår dessutom när det gäller bland annat dämpandet av klimatförändringen (de som bor utanför detaljplanerområdena förorsakar i medeltal en tredjedel större koldioxidutsläpp genom sina resor än de som bor på detaljplaneområdena), belastningen, slitaget och underhållet på vägnätet. När bebyggelsen en gång har splittrats finns det just inga sätt att få den under kontroll. De grundläggande lösningarna för samhällsstrukturen lever kvar i hundratals år. För kontrollen över glesbebyggelsen är det viktigt att utnyttja rese- och servicezonerna, liksom att planlägga områden som är förmånliga och där servicen är lättillgänglig.

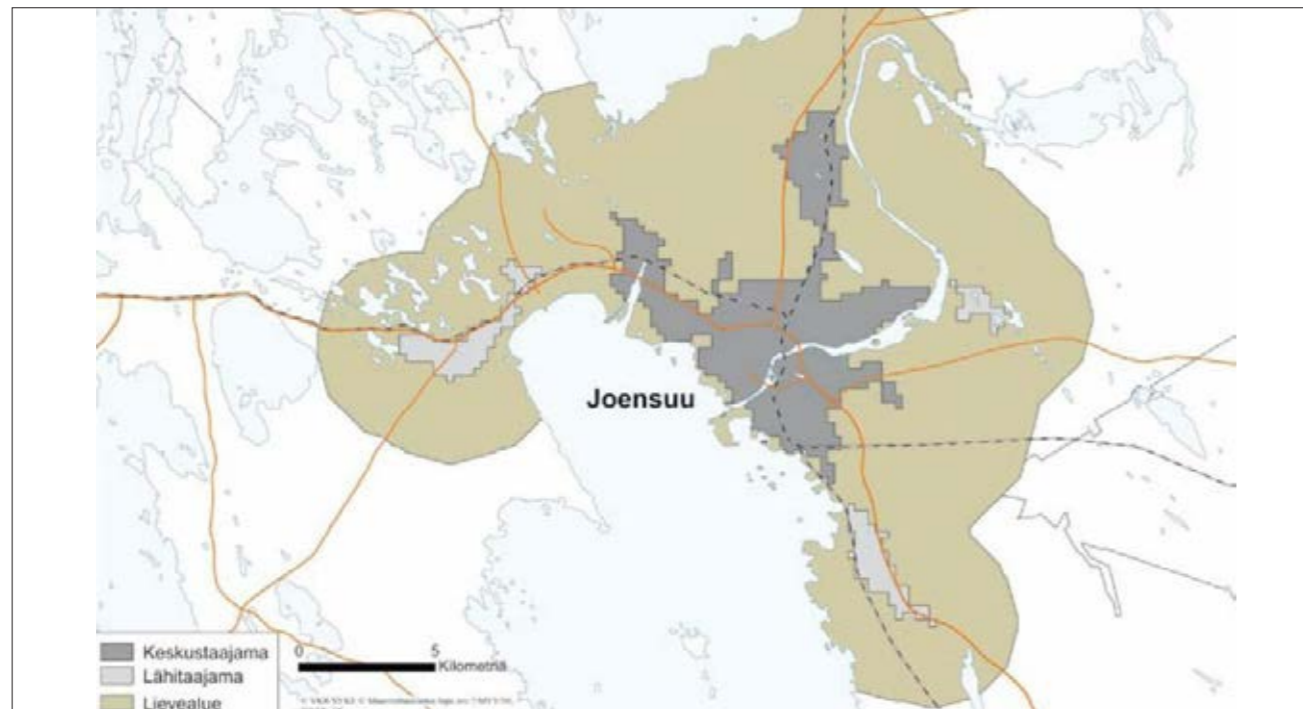


Bild 4.1. Exempel på ett randområde från arbetet med Joensuus strukturmodell (Källa: Joensuu-regionens delgeneralplan 2020).

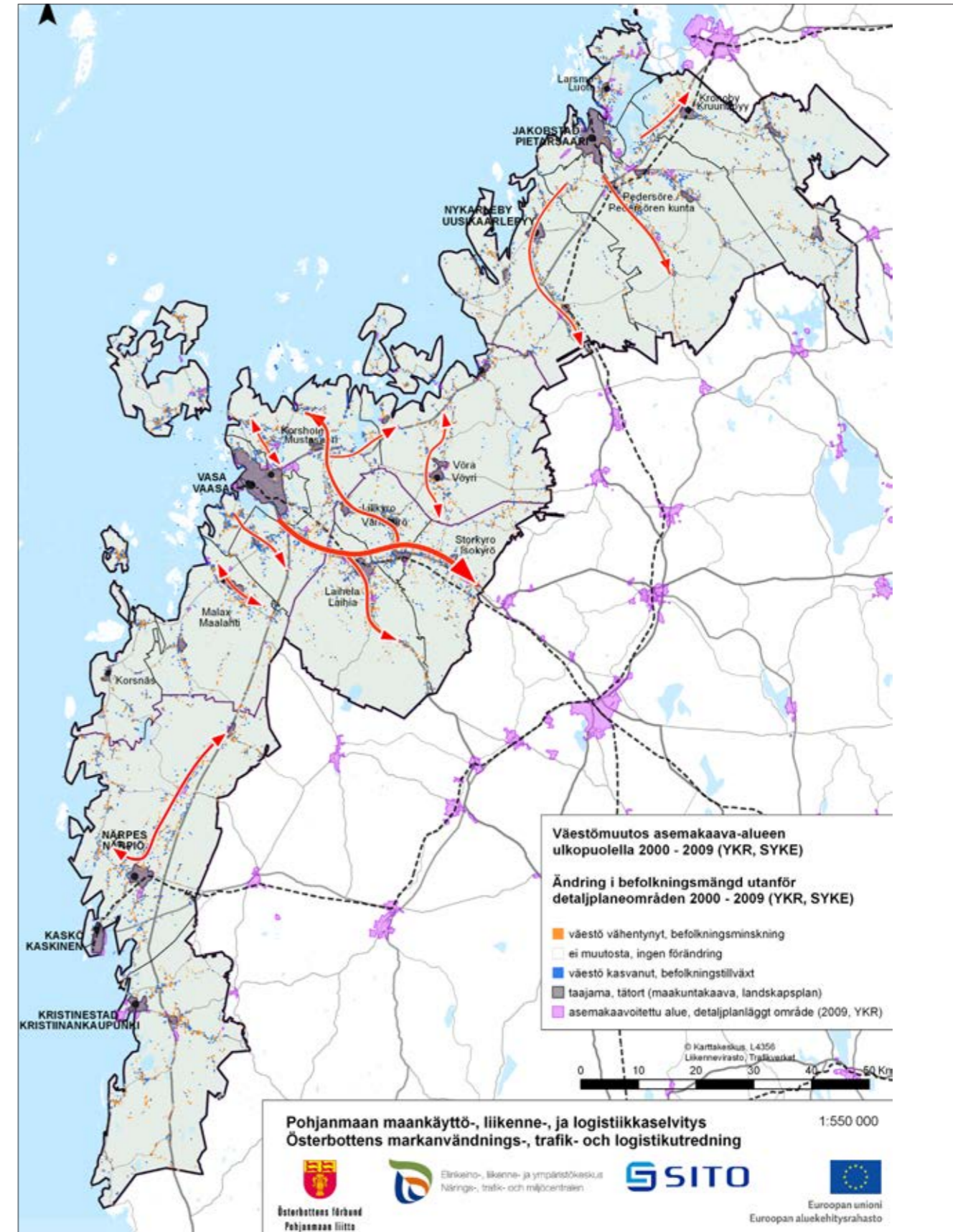


Bild 4.2. Befolkningen utanför detaljplaneområdet samt slutsatserna om glesbebyggelsens expansionsriktningar på basis av utvecklingen under de senaste 10 åren.

Under verkstaden framkom också olikheter mellan de ekonomiska regionerna när det gäller såväl regionstruktur, näringsstruktur som trafikbehov. De viktigaste slutsatserna av verkstaden är:

Glesbebyggelsen:

- Kostnaderna för glesbebyggelsen och olägenheterna med den kommer att framhåvas i fortsättningen.
- En del av arbetsgrupperna upplevde inte glesbebyggelsen som någon betydande olägenhet, bland annat i Jakobstad och Sydösterbotten. De största problemen gäller Vasa stadsregion samt tätorternas randområden. Det finns stora skillnader i hur kommunerna begränsar glesbebyggelse och upplever olägenheterna med den.
- ELY-centralen samt kommunerna kan i fortsättningen bestämna noggrannare från vilka områden kollektivtrafik till service och skolor stöds med offentliga medel.

Näringar och resor:

- Planreserven för arbetsplats- och industriområden upplevdes i huvudsak som bra.
- Vindkraft kräver ett bra vägnät och är en stor fråga i hela området.
- Vindkraft på landsbygden kan också vara ett sätt att förhindra glesbebyggelse.
- I området finns just ingen kollektivtrafik som skulle kunna ersätta egen bil. Noggrannare kartor över glesbebyggelsen i de enskilda ekonomiska regionerna ingår i bilaga 4.

De största bristerna och problempunkterna i nuläget beträffande företagsområdesreserveringarna och logistiken

Enligt den kommunenkät som gjordes som bakgrund till arbetet har största delen av kommunerna i landskapet en heltäckande reserv av planlagda företags- och logistikområden för de följande 5–10 år. Klar knapphet

förekommer i första hand i Vasa, Korsholm och Laihela. Efterfrågan på företagstomter påverkas kännbart av det globala ekonomiska läget. De pågående planprojekten som gäller Långskogens företagsområde i Vasa och Granholmsbacken i Korsholm bidrar inom den närmaste framtiden till att förbättra utbudet och tillgången på företagstomter i området.

I Jakobstads stadsregion räcker företagsområdesreserven i Jakobstad till för bara några års behov, medan det i Pedersöre kommun finns färdiga företagsområden för flera år. Inom de närmaste åren torde företagsutvidgningar och nya företag placera sig på gränsen mellan kommunerna på området mellan omfartsvägen och riksväg 8. I Korsnäs och Vörå är de nuvarande företagsområdesreserverna mycket begränsade, men i dessa kommuner är också efterfrågan på nya områden mindre. I Laihela är antalet företagsområden för närvarande begränsat i förhållande till efterfrågan. I och med uppdateringen av kommunens generalplan torde förmånliga områden hittas i närheten av järnvägen Vasa–Seinäjoki och den nya omfartsvägen. Problemet är att förverkligandet av dessa delvis är beroende av byggandet av omfartsvägen och tidtabellen för den.

I Vasa utgörs ett logistiskt och trafikmässigt problem av de industriområden som för närvarande är belägna i stadens centrum, där utvidgningsmöjligheterna är begränsade och transporterna kännbart belastar gatunätet i centrum. Detta problem tillspejdas av att hamntransporterna leds via gatunätet i Vasa kärncentrum. Den planerade nya hamnvägen från riksväg 8 i Vikby skulle väsentligt underlätta transporter mellan de nya företagsområdena i den södra delen av stadsregionen och Vasklot hamn. Också den påbörjade omfartsvägen förbi Smedsby ökar lokalt smidigheten i den tunga trafiken på riksväg 8 på det växande köpcentrumområden. På längre sikt när stadsregionen växer och företagsverksamheten i allt högre grad flyttas utanför kärncentrum förbättrar den planerade nya sträckningen av riksväg 8 från Helsingby söder om flygfältet till Vassor kännbart smidigheten i företagstransporterna och säkerheten i stadsregionen. En ny

omfartsvägförbindelse behövs också för de växande transportbehoven hos det planerade logistikcentrumet och de nya arbetsplatsområdena och stora handelsenheterna i de södra delarna av Vasa stadsregion.

I företagsenkäten framhövdes allmänt den viktiga roll som riksväg 8 spelar som ryggrad i transportnätet i området. Vägens skick ansågs ställvis mycket dåligt med tanke på transporter och man efterlyste mera omkörningsfiler, bättre underhåll och översyn av hastighetsbegränsningarna. På de andra huvudtransportlederna (riksvägarna 3 och 19) framkom inga betydande problem med skicket i enkäten.

Enligt företagsenkäten var järnvägstransporternas andel av transporter i landskapet mycket liten och klart under medeltalet för hela landet. Som det huvudsakliga hindret för användningen av järnvägs transporter nämndes att de inte lämpar sig tekniskt för företagets transporter. Den ringa användningen beror delvis på järnvägstransporternas dåliga priskonkurrensförmåga samt avsaknaden av direkt stickspårsförbindelse eller lastningsplats/terminalservice.

De största bristerna och problempunkterna i nuläget beträffande trafiknätet

När det gäller vägnätet framträder ingen klar problempunkt. Anslutningstätheten är tämligen hög i Österbotten framför allt i förhållande till riktvärdena. Samma problem förekommer också i andra landskap, till exempel i närliggande Södra Österbotten. Huvudvägarna och i synnerhet riksväg 8, som utgör Österbottens ryggrad, är i regel i skick vad vägstandarden beträffar och kapacitetsproblem förekommer i första hand i Vasa stadsregion och anslutningarna för infartsvägarna till Jakobstad. Detta förbättras när Smedsby omfartsväg (den nya sträckningen för riksväg 8) blir klar. Trafikens funktionsduglighet antas utgöra ett problem efter 2020 på följande förbindelsesträckor:

- Riksväg 3 Laihela–Vasa, med början från anslutningen av riksväg 18

- Riksväg 8 Vasa förbindelseväg (vägplan gjord för att förbättra leden till 2+2-filig)
- Övriga infartsvägar till Vasa, såsom Lillkyrovägen (lv 717)
- Stamväg 68 Källbyvägen i Jakobstad
- Jakobstads omfartsväg (lv 749) samt anslutningarna av närliggande infartsvägar.

Vägnätets skick påverkar landsvägstransporternas och därigenom hela transportkedjans effektivitet. I och med att den finansiella nivån på landsvägsunderhållet har sjunkit har vägnätet av lägre klass fått förfalla. Denna utveckling torde också fortsätta, varvid reparationskulden på vägnätet växer ytterligare. För näringslivet i landskapet är det viktigt att identifiera de vägar i vägnätet av lägre klass som är viktigast för näringslivets transporter och beträffande vilka kvaliteten på underhållet måste säkerställas. Exempelvis landsväg 6620 till Kristinestads hamn är i underhållsklass 3A, alltså den nästlägsta klassen på den sjugradiga skalan.

Vägnätet av lägre klass måste också granskas mera ingående med avseende på utvecklingen av markanvändningen. Det måste säkerställas att vägar som är viktiga för byar och tätorter som utvecklas är trafikerbara. Detta är också förenat med konflikter mellan markanvändningen (bosättningen) och trafiken: hastigheterna borde sänkas såväl med hastighetsbegränsningar som genom förtätning av vägmiljön. Samma problem upprepas framför allt i fråga om den tunga trafiken på huvudvägarna (rv 3 och rv 8), där stora trafikmängder och en smidig trafik är acceptabla.

Som bristande förbindelser och de mest problematiska förbindelsesträckorna i vägtrafiken kan anses:

- Riksväg 8 norr om Vasa: På vägavsnittet förekommer brister i väggeometrin, och trots den betydande trafikmängden uppfyller vägavsnittet inte standardkraven på huvudvägar. Olycksfrekvensen är hög på vägavsnittet och nära Vasa brister det också i smidigheten.

- Vägförbindelsen till Vasa hamn genom centrum och avsaknaden av direkt förbindelse till riksväg 3 och det framtida logistikområdet: trafiken till Vasa hamns leds via olika bostadsgator i centrum där det förekommer både breda specialtransporter och en stor mängd tung trafik. Det borde fås en direkt förbindelse söder om staden från hamnen till riksväg 3, från vilken man också skulle kunna nå det framtida logistikområdet.
- På riksväg 3 förekommer redan nu synnerligen stora trafikmängder mellan Vasa och Laihela. Eftersom den nuvarande vägen är tvåfilig är omkörningsmöjligheterna små på denna sträcka och det förekommer problem i de nuvarande plananslutningarna. Den största enskilda flaskhalsen i Laihela är anslutningen från riksväg 18 som styrs av trafikljus och där blir trafikstockningar. Också huvudvägen genom Laihela tätort kan med avseende på trafiken på huvudvägen betraktas som ett problem med tanke på smidigheten i trafiken och å andra sidan som en olägenhetsfaktor för invånarna i området. I landskapsplanen finns en beteckning för en omfartsväg vid Laihela samt en ny sträckning från Laihela till Vasa. Enligt trafikprognoserna ökar trafiken mest på denna sträcka, så kapacitetsproblemen på den nuvarande leden förvärras inom den närmaste framtiden.
- Rv 3–rv 8, en ny vägförbindelse från logistikområdet norrut är en av de viktigaste och längsta nya vägförbindelserna. Landskapet behöver den och den har angetts i landskapsplanen. Vägförbindelsen kan delas i två delar, varav den södra delen gör det lättare för lillkyroborna att nå Vasa samt betjänar det logistikcentrum som föreslagits i området. Den andra förlänger förbindelsen från logistikcentrumet norrut till riksväg 8. Logistiskt är detta en viktig uträkning som flyttar trafiken från Vasaområdet. Uträkningen är dock realistisk först i trafiksituationen 2030.
- Tätortsvägen Lillkyro–Vasa: Vägsträckan framträder såväl som en bristande förbindelse till riksväg 3 som i trafiksäkerhetsgranskningen på grund av

den höga olycksrisken. Dessutom är vägen smal och saknar gång- och cykelväg mot Vasa. Hastigheterna på vägavsnittet varierar mellan 50 och 80 km/h; hastigheterna borde ses över på trafiksäkerhetens och markanvändningens villkor.

- Trafiksäkerhetsproblemen på infartsvägarna till Jakobstad: Landsväg 749 från Nykarleby via Jakobstads omfartsväg till Larsmo framhävs på hela sträckan på grund av den höga dödsfallsfrekvensen. På stamväg 68 är dessutom både olycksrisken och dödsfallsfrekvensen hög. Trafikmängderna på förbindelsesträckorna är relativt höga och orsakar problem bland annat i anslutningarna.
- Tätortsvägsträckan i Vörå: En smal väg med låg geometrisk standard som dessutom har hög anslutningstäthet och till följd av allt detta är olycksrisken synnerligen hög.

Det dåliga skicket på järnvägarna Vasa–Seinäjäki och Seinäjoki–Kaskö har säkert varit en bidragande orsak till att transportvolymerna på järnvägarna varit så små. Det dåliga skicket på banavsnittet Kaskö–Seinäjäki är mycket kritiskt för Sydösterbotten och näringslivet utmed hela järnvägen. Den nuvarande låga hastighetsbegränsningen på järnvägen har förlängt restiden så att tågtransporterna till Kaskö hamn måste ha dubbelbemanning. Detta samt den långa transporttiden höjer transportkostnaderna kännbart. Helst etappvis grundförbättring av järnvägen och istandsättning av lämpliga terminaler för lastning/lossning skulle förbättra banavsnittets konkurrenskraft och samtidigt öka godstrafiken via Kaskö hamn.

En betydande lokal problempunkt är Vasa hamnbana som går genom stadens centrum. Den planerade nya järnvägsförbindelsen från järnvägen Vasa–Seinäjäki i Helsingby via det planerade logistikcentrumet till Vasklot hamn parallellt med den nya hamnvägen skulle stärka logistikcentrumets konkurrenskraft särskilt i fråga om transporter i öst–västlig riktning i överensstämmelse med målen för projektet Mittnordens NECL (North East Cargo Link II).

Problemet med hamnspåret i Jakobstad är förutom att det inte är elektrifierat att den bangårdsfunktion

som storindustrins och hamnens spårtrafik behöver ligger på ett område som är lika långt som sträckan mellan stadens centrum och hamnen, så en flyttning av bangården från centrum till UPM:s fabriksområde skulle effektivisera verksamheten kännbart både tidsmässigt och med tanke på kostnaderna. Flyttningen skulle också hjälpa upp smidigheten i trafiken på gatunätet i stadens centrum när flyttandet av vagnarna i centrum minskar väsentligt. Avsaknaden av ett triangelspår i Bennäs försvårar smidigheten i järnvägstrafiken på Jakobstads hamnspår väsentligt när endast trafik norrifrån kan svänga från Österbottenbanan till hamnspåret.

4.2 Utvecklingsutsikter

Utvecklingen av region- och näringsstrukturen

I landskapet Österbotten baserar sig utvecklingsmålen för region- och samhällsstrukturen på en förbättring av styrkorna hos den nuvarande strukturen och stödjande av en positiv utveckling i utvalda tillväxtzoner så att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas. Det andra målet är att förenhetliga regionstrukturen för bebyggelsen i enlighet med principerna för hållbar utveckling. Således är strävan att placera nya betydande områden för bostäder, arbetsplatser eller service så att den befintliga samhällsstrukturen kompletteras eller så att strukturen förenhetligas på lämpligt sätt. Landsbyggsbebyggelsen samt turist- och andra fritidsfunktioner inriktas så att de stödjer tätorterna och det utvalda nätverket av servicebyar. Målet är att den nya bebyggelsen ska stödja bevarande eller vidareutveckling av servicen inom den befintliga bystrukturen.

Utvecklingsalternativen för regionstrukturen har granskats mera ingående i de alternativa regionstrukturscenariomodeller som utarbetats som grund för landskapsplanen. Den primära utgångspunkten blev en kombination av dessa där flercentrummodellen framhävs. I flercentrummodellen fungerar de nuvarande städerna Vasa och Jakobstad som landskapets

motor. Daglig basservice erbjuds i de landsbygdscentrum som omger dessa och i funktionellt mångsidiga bycentrum med mångsidigt näringsliv vilka följer å och älvdalarna och huvudvägarna.

När det gäller näringsstrukturen kommer Vasa stads betydelse som landskapets centralort att stärkas, särskilt som ett rikscentrum för högteknologi och globala energiindustri. I Jakobstad och Kaskö behåller träförädlingsindustrin sin relativa ställning genom att satsa ännu mera på specialisering och genom att behålla sin internationella konkurrensfördel genom tillräckliga nyinvesteringar.

Utvecklingen av företags- och logistikområdena

Enligt företagsenkäten ansåg 75 % av dem som svarade att det är nödvändigt att få ett riksomfattande eller regionalt logistikcentrum till landskapet och en femtedel av dem som svarade skulle vara beredda att utvidga sin verksamhet dit.

Det logistikcentrum på landskapsnivå/riksomfattande nivå som planeras på gränsen mellan Vasa och Korsholm öster om flygplatsen har ett fördelaktigt läge i trafikhänseende i utvecklingszonen Vasa–Seinäjäki. För att området ska förverkligas i planerad omfattning förutsätts dock att de planerade vägförbindelserna (direkt förbindelse till Vasklot och uträkning av riksväg 8 från Helsingby till Vassor) byggs samt att det fås en spårförbindelse till järnvägen Vasa–Seinäjäki. Vidare behöver logistikcentrumet som kärna i sin verksamhet att den lokala storindustrin och eventuellt handeln koncentrerar sina logistikfunktioner till området. För att undvika onödig, rentav skadlig, inbördes konkurrens lönar det sig att eftersträva samarbete med logistikcentrumprojektet i Seinäjoki när logistikområdet utvecklas för att utnyttja respektive områdes naturliga styrkor och eliminera överlappande verksamhet.

Över hälften av de företag som besvarade enkäten var allmänt intresserade av att utvidga sin verksamhet under de närmaste åren. Nästan 60 % av de företag som svarade ville ändå i första hand bygga ut

på sitt nuvarande område. Det skulle i första hand bli fråga om mindre (1 000–4 000 m²) lager- och produktionshallsinvesteringar.

Utvecklingen av trafiken och lederna

Trafikverkets och ELY-centralens möjligheter att utveckla trafiknätet är begränsade i dagens ekonomiska situation. Utgångspunkten är bevara trafikförhållandena i nöjaktigt skick genom att säkerställa fungerande transporter på de huvudsakliga förbindelsesträckorna och bevara en nöjaktig säkerhetsnivå inom trafiken.

Lokala investeringsobjekt planeras och genomförs allt oftare så att de finansieras av kommunerna. Regionala investeringar som stödjer näringslivets behov kan genomföras endast med EU-, sysselsättnings- och kommunal finansiering. Trafikverket genomför 2012–2016 ett utvecklingsprojekt i syfte att bygga en omfartsväg för riksväg 8 i Smedsby.

I enlighet med trafikrevolutionens tankemodell har man efterlyst idéer för riksväg 8 mellan Björneborg och Uleåborg genom att ordna en tävling om förbindelsesträckans utveckling. Man fortsätter att tillämpa tankemodellen genom en utvecklingsutredning Vasa–Uleåborg. Synsättet vidgas från traditionell granskning av väglinjen till att omfatta förbindelsesträckans hela kustzon med hamnar och stationer, särskilt ur näringslivets synvinkel.

När det gäller underhållet av vägnätet tvingar den låga finansiella nivån i framtiden till att koncentrera väghållningsåtgärderna i huvudsak till huvudvägnätet. Om den finansiella nivån inte stiger, förblir huvudvägnätets skick i huvudsak oförändrat medan vägnätet av lägre klass försämras från år till år. De mest betydande åtgärderna för att förbättra grusvägar riktas mot virkesförsörjningsobjekt. Dessutom är avsikten att utreda vilka konsekvenser de vindkraftparker som planeras på ELY-centralens verksamhetsområde har för vägnätet, eftersom det ofta är vägar av lägre klass som leder till de planerade områdena.

För kollektivtrafikens del bestäms före utgången av 2013 på Södra Österbottens ELY-centrals område den servicenivå som kommer att tillhandahållas i

området. Detta sker i samarbete med kommunerna, landskapsförbunden och trafikoperatörerna. Åren 2012–2016 är målet att utöka efterfrågan på kollektivtrafik i Vasa stadsregion. I övriga Österbotten antas inte efterfrågan på kollektivtrafik öka kännbart. På de vägvägnitt där det finns bosättningskoncentrationer utvecklas kollektivtrafikutbudet jämte kringtjänster för att locka flera passagerare. Exempelvis mellan Vasa och Seinäjoki håller man på och utvecklar en kvalitetskorridor.

På bild 4.3. anges befolkningen inom en radie på en kilometer och tre kilometer från järnvägsstationerna på järnvägsförbindelsen Vasa–Seinäjoki. Folkmängden anges också i tabell 4.1, där även områdets befolkningsprognos för 2040 presenteras. I befolkningsprognosen har som koefficient använts Statistikcentralens förändringsprocent samt en tilläggsprocent, som inom zonen 0–1 kilometer är 50 % och inom zonen 1–3 kilometer 30 %. Undantaget är Vasa och Seinäjoki, för vilka endast Statistikcentralens ändringsprocent har använts. Enligt denna granskning kan antalet potentiella användare genom styrning av markanvändningen utökas med över 20 %, och dessutom borde servicenivån på tågförbindelserna förbättras.

Det köpeavtal som ingåtts för att trygga passagerarfärjetrafiken året runt mellan Vasa och Umeå gäller till utgången av 2012. Våren 2012 publicerades utredningsgruppens mellanrapport om tryggande av Kvarcken trafik. Arbetet fortsätter i syfte att hitta en hållbar lösning. Målet med planen är att utarbeta en såväl kort- som långsiktig strategi och åtgärdsförslag för att trygga person- och godstrafik i Kvarcken året runt. Projektet är viktigt för både Finland och Sverige eftersom förbindelsesträckan är en del av den internationella E12-leden.

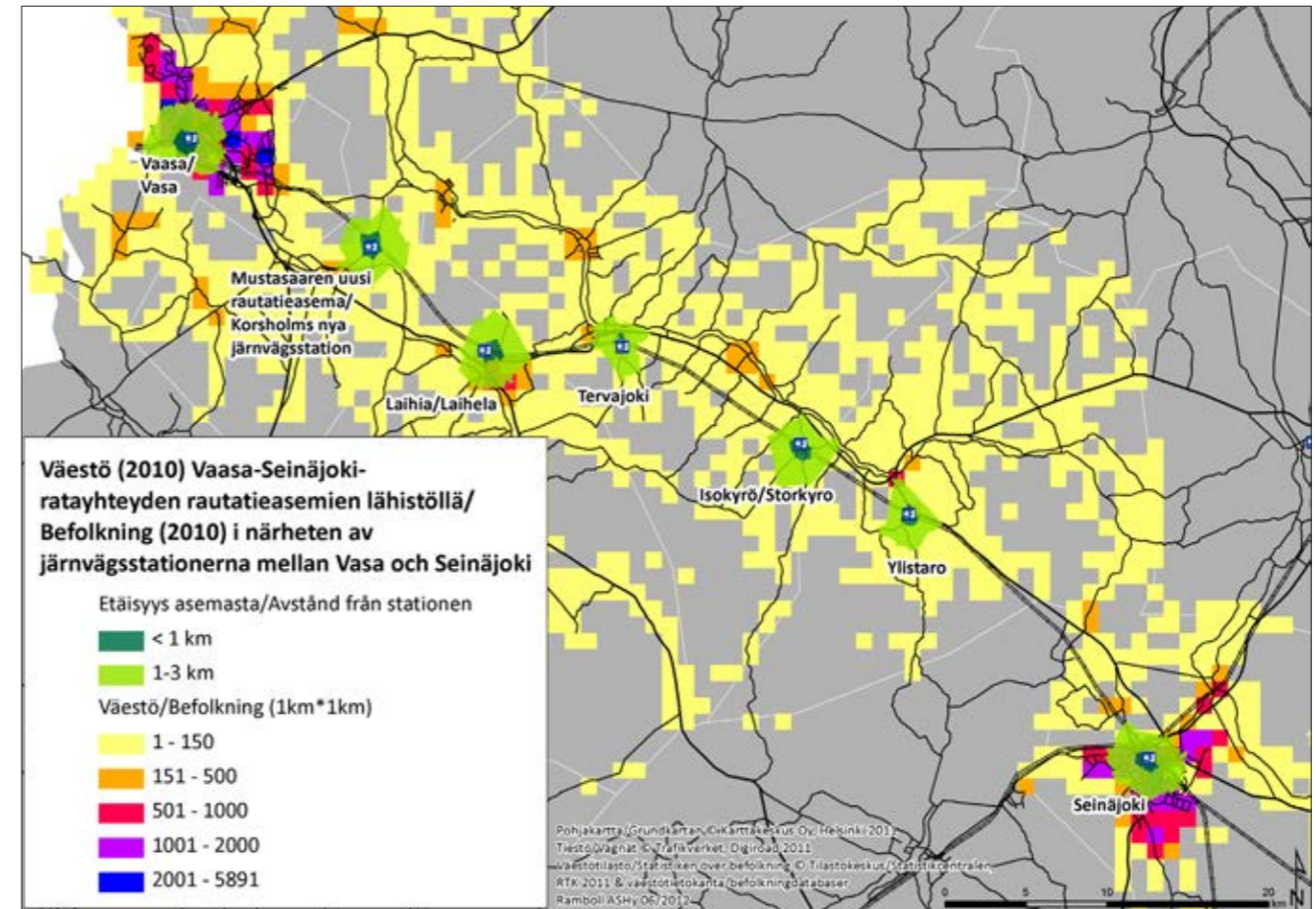


Bild 4.3. Befolkningen i närheten av järnvägsstationerna på järnvägsförbindelsen Vasa–Seinäjoki 2010.

Järnvägsstation	Avstånd från järnvägsstationen	Befolkning 2010	Befolkningsprognos för 2040	
Storkyro	0–1 km	240	370	
	1–3 km	750	1 000	
Laihela	0–1 km	1 820	3 080	
	1–3 km	4 460	6 530	
Korsholm	0–1 km	70	140	
	1–3 km	890	1 470	
Seinäjoki	0–1 km	7 000	8 770	
	1–3 km	24 800	31 060	
Tervajoki	0–1 km	580	930	
	1–3 km	1 500	2 090	
Vasa	0–1 km	16 130	18 300	
	1–3 km	35 120	39 850	
Ylistaro	0–1 km	260	490	
	1–3 km	1 200	1 950	
Sammanlagt		94 820	116 030	+ 22 %

Tabell 4.1. Befolkningen i närheten av järnvägsstationerna på järnvägsförbindelsen Vasa–Seinäjoki (Källa: Statistikcentralen, RTK 2011, Befolkningsstatistik 2012).

5 Det strategiska utvecklingsprogrammet och dess mål

5.1 Trafiksystemets mål och utvecklingsprogrammet

I Österbottens landskapsprogram nämns som ett mål "ett funktionellt effektivt och mångsidigt trafiksystem, som säkerställer näringslivets konkurrenskraft och utveckling, beaktar invånarnas behov och en hållbar utveckling samt främjar och utvecklar trafikförbindelserna i Österbotten utan att glömma de tvärgående förbindelserna och på detta sätt tryggar Österbottens tillgänglighet." (Österbottens förbund 2011a)

Markanvändnings-, trafik- och logistikutredningen är en del av Österbottens trafiksystemplan, som utarbetas under 2012. I planen anges målsättningar för trafiksystemet, som alltså styr även detta arbete. Det finns tre huvudmål och för vart och ett av dessa en preciserande beskrivning. Huvudmålen är:

1. Förutsättningar skapas för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten.
2. Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas.
3. Verksamhetsförutsättningar för transporter förbättras i Österbotten.

För att uppnå målen utarbetades ett strategiskt utvecklingsprogram. I rubriken för arbetet nämns markanvändning, trafik och logistik. Indelningen i det strategiska utvecklingsprogrammet har gjorts med iakttagande av denna samma tredelning. Varje delområde omfattar två åtgärds-kategorier. Utvecklingsprogrammets uppbyggnad presenteras i bild 5.1.

De egentliga åtgärder som ingår i utvecklingsprogrammet anges i kapitel 6. Innan åtgärderna fastställs presenteras preciserade strategier för markanvändningen, trafiken och logistiken. Dessa strategier presenteras i det följande i kapitlen 5.2–5.4.

5.2 Markanvändning

TSP-mål:

Förutsättningar skapas för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten.

- Det skapas trafikmässiga förutsättningar för att förtäta samhällsstrukturerna i stadsregionerna samt byar som utvecklas liksom för en effektiv användning av servicenätet.
- Samarbetet mellan städerna främjas genom att rese- och transportkedjorna funktionsduglighet förbättras mellan städerna.

Metoder för att utveckla markanvändningen är kontrollerat spritt byggande samt utveckling av markanvändningszoner. I Österbottens landskapsplan presenteras följande strukturmodell som en eftersträvarsvärd regionstruktur, som bör spegla framtida utvecklingstrender och utvecklingsprojekt. Härigenom eftersträvas en enhetlig linje så att man undviker eventuella negativa konsekvenser ur landskapets synvinkel. Den eftersträvarade regionstrukturen är en kombination av tre scenarior, som var Polariserad regionstruktur, Utvecklingszon regionstruktur och Närcentrum regionstruktur.

Den eftersträvarade regionstrukturen för Österbotten tar fasta på livskraftiga stadsregioner, välfungerande kommunikationer och å- och älvdalarna med deras jordbruksnäringar. Utvecklingen av regionstrukturen baserar sig på följande element:

Ett nätverk med tre olika centrum:

- 1) Vasaregionen består av Vasaregionen och Kyröland. Universitetsstaden Vasa, som är regionens centrum, är också Österbottens landskapscentrum och fungerar som landskapets motor. Vasas ställning som landskapets motor framhävs också av dess ställning i Kvarkensamarbetet och Östersjö-samarbetet. Vasaregionen är dessutom landskapets naturliga geografiska centrum.
- 2) Jakobstadsregionen är landskapets norra region-

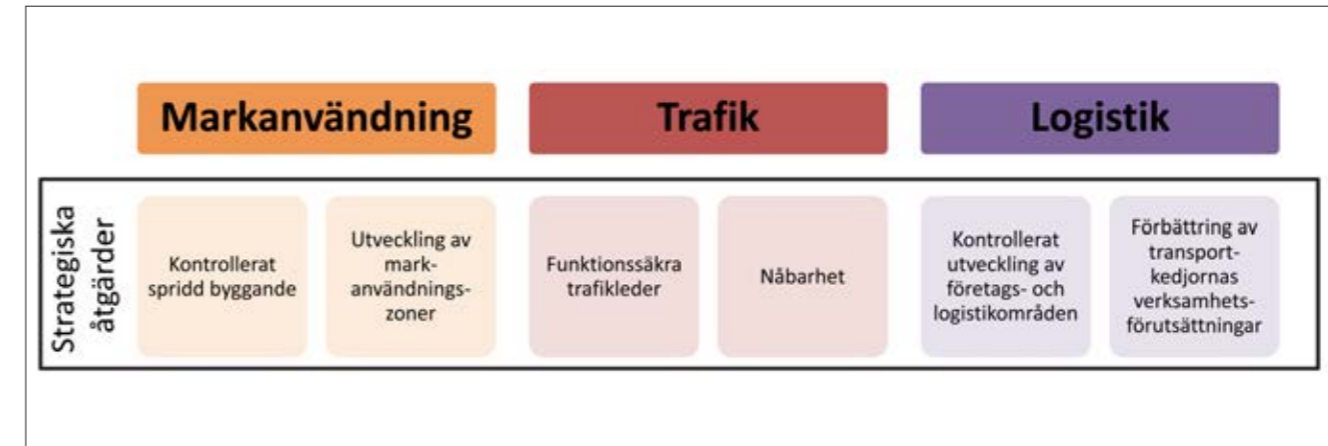


Bild 5.1. Markanvändnings-, trafik- och logistikutredningens strategiska utvecklingsprogram.

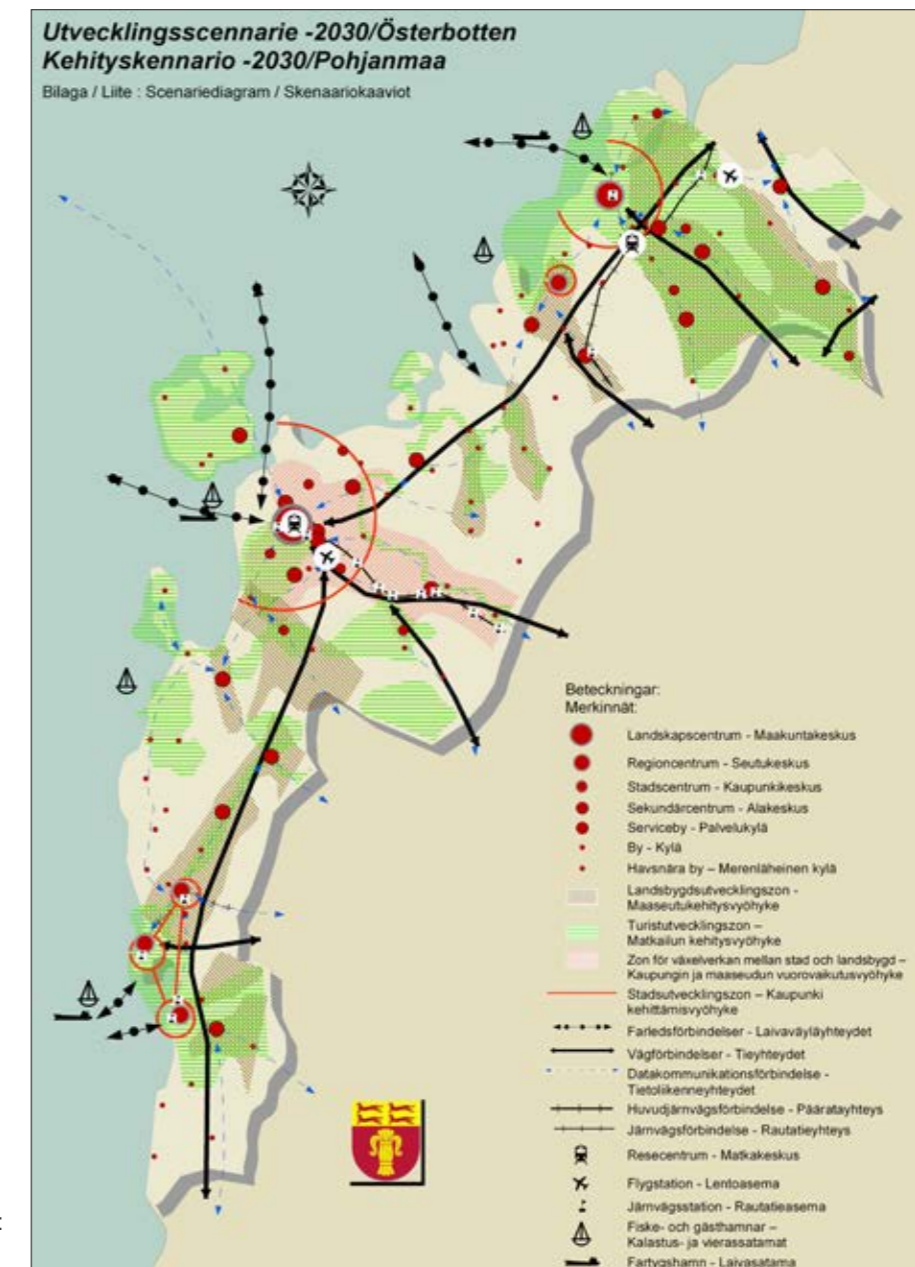


Bild 5.2. Österbottens regionstruktur. Eftersträvarad regionstruktur 2030

centrum, vars starka sidor är en mångsidig industri och goda trafikförbindelser.

3) Regioncentrat som bildas av de tre städerna i Sydösterbotten baserar sig på ett omfattande samarbete, kemisk och mekanisk träförädling samt växthusodling.

Okontrollerad splittring av samhällsbyggandet har konstaterats vara skadlig för stadsregionerna utveckling och trafiksystemet. Å andra sidan har den långvariga urbaniseringstrenden redan flyttat så många invånare till städerna att många landsbygdskommuner har drabbats av problem bland annat för att det finns så få unga och personer i arbetsför ålder. Såsom det också kom fram under planläggarnas verkstad upplevs glesbebyggelse utanför tätorter och detaljplanlagda områden antingen som mycket skadligt eller som enbart ett litet problem beroende på kommun och synvinkel.

Glesbebyggelse framför allt i tätorternas randområden orsakar följande konsekvenser, av vilka de mest betydande i huvudsak är negativa:

- Planläggningen av tätorternas randområden försvåras
- Detaljplaneområden i tätortsområden kan bli på hållt

Ineffektiv service och infrastruktur/stigande kostnader

- Närservicenätet försämras när människorna åker bil för att få service längre bort i större koncentrationer
- Trafikmängderna ökar – längre medelreseavstånd
- Svårare att ordna kollektiv- och gång- och cykeltrafik
- Smidigheten i vardagen försvåras i och med bilberoendet, vilket å andra sidan också är en fråga om val
- Individens frihet är i positiv mening större på ett glesare område
- De som flyttat från landsbygden till stadsregioner upplever det omgivande området som trivsammare och människonärmare

Principen för utvecklingen av markanvändningszoner är de kriterier som SYKE fastställt för stadsre-

gionernas resezoner tillämpade på landskapsnivå. De nämnda kriterierna lämpar sig inte direkt för granskningen av landsbygdsliknande områden. Av denna orsak utvidgades i arbetet fotgängar- och cykelzonerna till att förutom kommuncentrum omfatta även andra bosättnings- och bycentrum som är viktiga för serviceutbudet. Det bebyggda området utanför dessa är område där resandet baserar sig på användningen av egen personbil.

Kollektivtrafikens utvecklingszoner är målsättningar och de förutsätter bland annat att samhällsstrukturen förtätas och förenhetligas samt att serviceutbudet utvecklas.

Avgränsningarna av resezonerna och kriterierna för dem är:

- Resezonerna har utformats utifrån kriterierna för tätortsfunktioner i landskapsplanen (gång- och cykelzoner i subcentra för tätortsfunktioner) med beaktande av SYKEs zonindelning av samhällsstrukturen
- Zoner:
 - Fotgängarzon 1 km
 - Cykelzon 2,5 km
 - Personbilzon: hela det bebyggda området (tätorter, byar, små byar och landsbygdsliknande områden enligt definitionen i uppföljningssystemet för samhällsstrukturen (YKR))
 - Kollektivtrafikzon: För kollektivtrafikens del beaktas SYKEs zoner i Vasas
 - Kollektivtrafikens utvecklingszoner: landskapsplanens kvalitetskorridor samt de förbindelsesträckor som i den tidigare planeringen har angetts som viktiga utvecklingsriktningar för kollektivtrafiken (de egentliga eftersträlvade servicenivåerna fastställs när planeringsarbetet inleds)
 - SYKEs zondefinition gäller endast Vasas och Jakobstads stadsregioner
 - Gång-, cykel- och kollektivtrafikzonerna stärks målmedvetet genom att samhällsstrukturen förtätas och förenhetligas. Bosättningen och servicen utvecklas i växelverkan för att ska gå

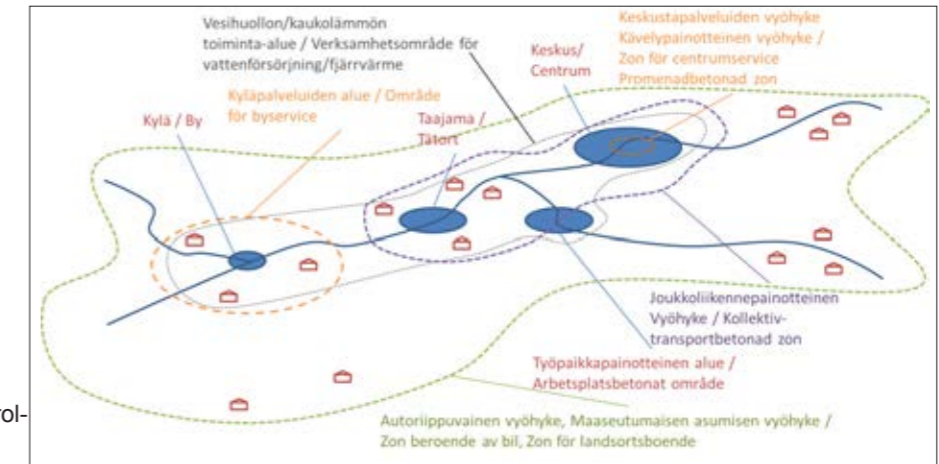


Bild 5.3. Principbild för resezoner (Källa: MBT-nätverket, utvecklingsprojekt för zonplaneringen för kontrollerad glesbebyggelse).

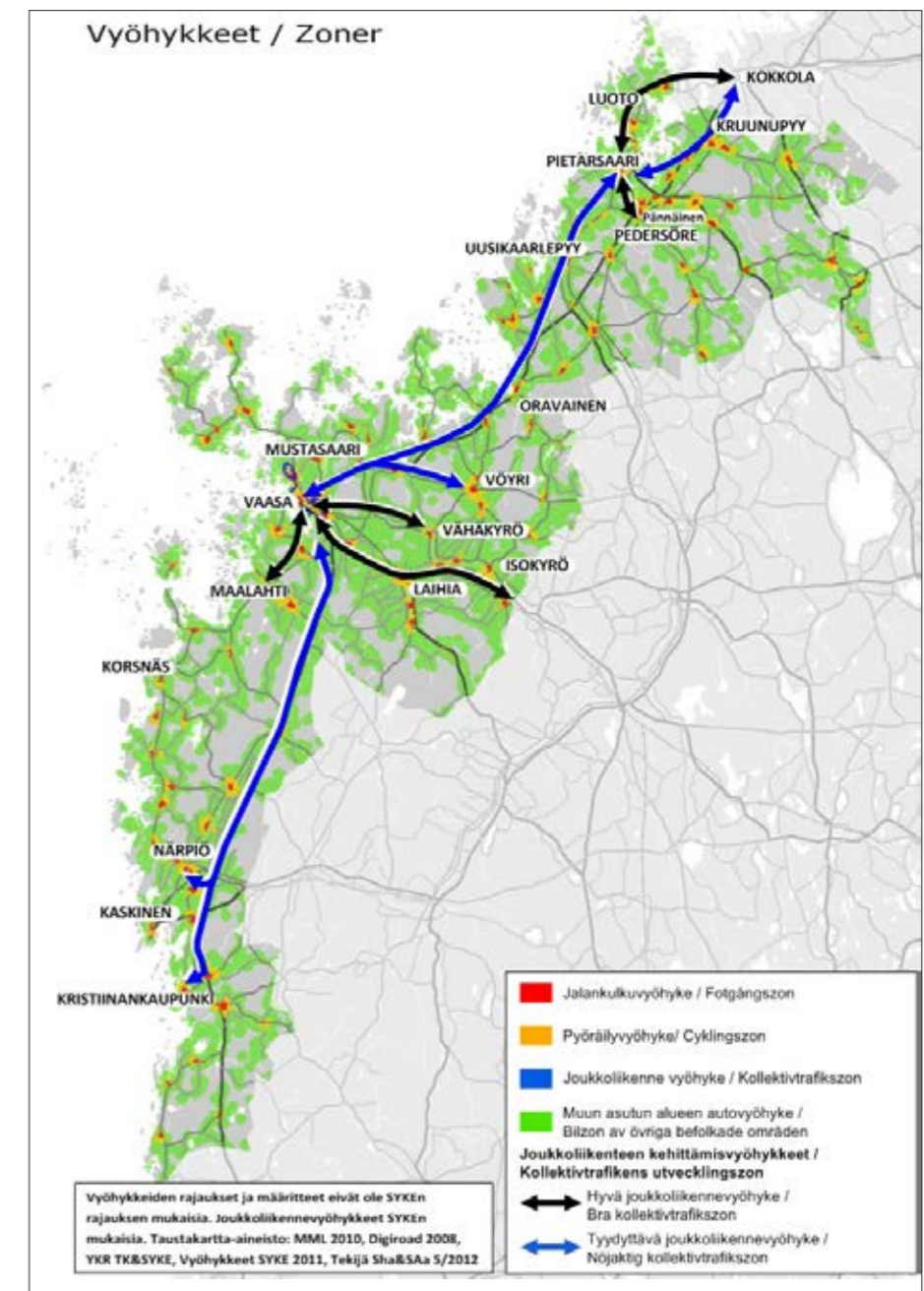


Bild 5.4. Resezonerna i Österbotten.

bättre att nå service genom att promenera och cykla. Särskild uppmärksamhet fästs vid dagligvarubutikers och skolors tillgänglighet.

Genom utveckling av markanvändningen eftersträvas alltså en tätare samhällsstruktur för att effektivisera användningen av det befintliga trafiksystemet, dämpa ökningen av personbilstrafiken, förbättra trafiksäkerheten samt främja ökad användning av kollektiv- samt gång- och cykeltrafiken som sätt att färdas. En tätare struktur möjliggör också förmånligare byggnads-, bruks- och underhållskostnader än för närvarande.

Kartor över resezonerna i de olika ekonomiska regionerna presenteras i bilaga 5. Avgränsningarna av resezonerna är riktgivande och eftersträvar noggrannhet på regionnivå och bör preciseras i planläggningen av områdena.

5.3 Trafik

TSP-mål:

Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas.

- Förbindelserna inom stadsregionerna och mellan städerna utvecklas utgående från behovet av rese- och transportkedjor.
- Tågförbindelserna mellan Österbotten och huvudstadsregionen försnabbas och servicenivån förbättras.
- Internationella persontrafikförbindelser som utvecklas är Kvarkenförbindelsen och faktorer i anslutning till dess funktionsduglighet samt flygförbindelserna till utlandet från Vasa och Kronoby flygfält.
- Kollektivtrafikens andel av sätten att färdas utökas särskilt i stadsregionerna och resekedjornas funktionsduglighet och informationen om dem förbättras.
- Från de byar på landsbygden som utvecklas finns kollektivtrafikförbindelser till städerna eller kollektivtrafikens knutpunkter.
- Underhåll och effektivisering av den befintliga infrastrukturen och stegvis utveckling av trafikservicen enligt behoven.

Utvecklingsmålen för trafiknätet baserar sig å ena sidan på en utveckling som stödjer landskapet Österbotten, å andra sidan på riksomfattande riktlinjer. Svagheter hos trafiken i landskapet är bristerna på tvärförbindelser och det dåliga skicket på vägnätet av lägre klass. Det primära vägnätets och de enskilda vägarnas skick måste ligga på den nivå som näringslivets transporter och trafiksäkerheten kräver såväl i hela landet som i landskapet.

När den framtida utvecklingen av landskapets region- och näringsstruktur sätts i relation till de investeringar som behövs i logistik och transportssystem, framhävs i synnerhet en förbättring av områdets stadsregioners tillgängliga från resten av landet såväl per landsväg som inom spårtrafiken. Å andra sidan förutsätter transportbehoven hos landskapets exportindustri antingen att linjetrafiken från landskapets egna hamnar utvecklas eller att transportförbindelserna förbättras till de export-/importhamnar som anlitas av landskapets exportindustri.

Trafikprojekt som framhävs i Vasas stadsregion är förbättrad smidighet på riksväg 8, byggandet av en direkt hamnförbindelse söder om centrum, mångsidigare persontrafik- och flygfraktförbindelser från flygplatsen samt ett målmedvetet drivande av det planerade logistikcentrumet eventuellt i samarbete med motsvarande centrum i Seinäjoki. När energiindustrins roll stärks bör det säkerställas att man inom områdets vägnät sköter underhållet av rutterna för överstora transporten även i fortsättningen med tanke på behoven av transporter av stora motorer, pannor och transformatorer som går på export. Vidare bör man separat utreda behoven av att förbättra vägnätet av lägre klass i anslutning till byggandet av de planerade stora vindmöllorna och vindkraftsparkerna.

I Jakobstads stadsregion förutsätter förändringarna i regionstrukturen eller näringsstrukturen just inga betydande investeringar i det logistiska transportnätet. De pågående åtgärderna för att förbättra transportkapaciteten på huvudbanan stärker spårtrafikens konkurrenskraft i området och torde i allt högre grad styra företagsverksamhet till gränsen mellan Jakobstad

och Pedersöre samt närområdena vid Bennäs station. Utvidgningen av logistikcentrumet i närheten av Kronoby flygplats och riksväg 8 samt det planerade utrymmeskrävande köpcentrumet ökar trafiken på såväl riks- som stamvägen och kan kräva mindre trafiksäkerhets- och smidighetsinvesteringar på området. För att trygga den nuvarande industrins verksamhetsförutsättningar bör det ses till att smidiga transportmöjligheter förbi stadens kärncentrum behålls till Alholmens industriområde och hamn.

I Sydösterbotten utgör riksväg 8 även i fortsättningen ryggraden för transportförbindelserna, och här finns inte heller i framtiden några betydande problempunkter i anslutning till smidigheten eller transportererna. Vid Närpesvägens (lv 673) anslutning till riksvägen kan det på längre sikt behövas en planskild lösning till följd av att företagsverksamheten på Högbäck–Nixbackområdet växer och av att transportererna till den stora handelsenheten samt inom livsmedelsproduktionen ökar.

Iståndsättning av Kasköbanan och höjning av bärigheten skulle förbättra områdets konkurrenskraft avsevärt bland annat i fråga om Kaskö hamn, men för att genomföra projektet förutsätts att man med säkerhet vet att den planerade Mittnordens transportkorridor över Östersjön (NECL-projektet) kommer att realiseras i form av praktiska transporter. Med tanke på hamnens framtid är det ändå av största vikt att Kasköbanan även i framtiden förblir en järnväg för godstrafik.

Genom att utveckla trafiken eftersträvar man att effektivisera användningen av den befintliga infrastrukturen. Genom att utveckla de logiska resekedjorna och servicenivån i knutpunkterna för kollektivtrafiken eftersträvar man dessutom att utöka kollektivtrafikens andel av sätten att färdas, framför allt i de kollektivtrafikzoner som angetts i bilden över resezoner. Genom mångsidig utveckling av trafikformerna säkerställs en hållbar utveckling i landskapet samt dess konkurrenskraft även i framtiden.

Bilder över de Österbottniska centralstädernas och hamnarnas tillgänglighet presenteras i bilaga 6.

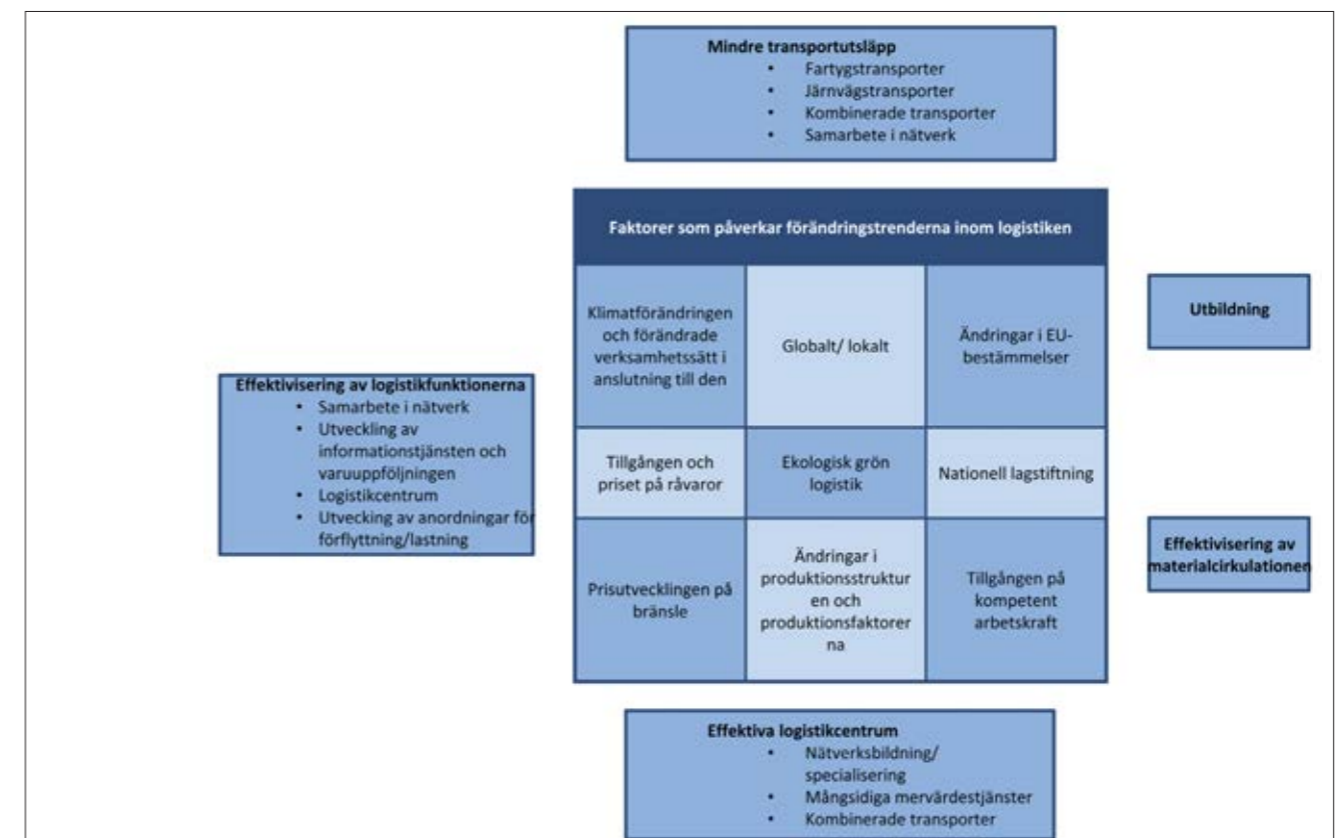


Bild 5.5. Logistiktrender och nya verksamhetssätt.

5.4 Logistik

TSP-mål:

Verksamhetsförutsättningarna för transporter förbättras i Österbotten

- Huvudförbindelserna i Österbotten och trafikservicen utvecklas så att resorna och transporterna är störningsfria samt trygga och transporttidtabellerna förutsägbara.
- Servicenivån på hamnförbindelserna och hamnfunktionerna förbättras.
- Logistikcentrumen i Vasa- och Jakobstadsregionerna utvecklas så att de erbjuder tjänster över landskapsgränserna, dessutom möjliggörs utveckling av regionala logistikcentrum
- Kombinerade transporter till Finland och utlandet som betjänar landskapet möjliggörs.

I utvecklingsstrategin för logistiken i landskapet bör beaktas att de övergripande lösningarna är nära kopplande och anpassade till de globala trenderna inom sektorn. Å andra sidan måste man också beakta Finlands och Nordens regionala särdrag. Följande bild är ett försök att beskriva de logistiska förändringarna.

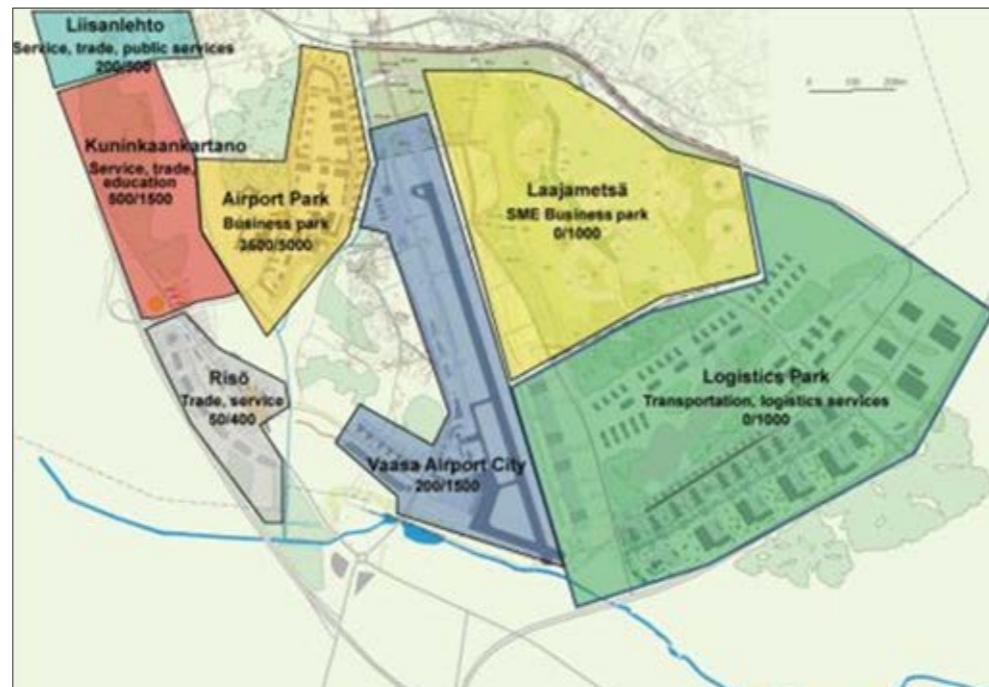


Bild 5.6. Logistik- och flygfältsområdets delar och funktioner.

Satsningarna på logistiska helhetslösningar, som binder samman båtförbindelsen över Kvarken, riksvägarna, spårtrafiken och flygtrafiken, främjar landskapets konkurrenskraft (Österbottens förbund 2011a). Man kan anlägga två perspektiv på logistikutvecklingen: företags-logistikområden som är nya eller som ska utvecklas samt förbättrande av transportkedjornas verksamhetsförutsättningar.

Huvudkriterierna för valet av företags-/logistikområden som ska utvecklas var:

- Österbottens landskapsplan och etappplan 1 (förslag)
- resultaten av kommunenkäten och verkstaden
- läge inom regionstrukturen (läge inom den befintliga strukturen) regional balans inom landskapet
- områdets läge och tillgänglighet i trafikhänseende
- områdets funktionella utvecklingsmöjligheter
- de tröskelkostnader som utvecklingen förutsätter
- särskilda faktorer som inverkar positivt på läget (t.ex. järnvägsförbindelse, närhet till flygplatsen osv.).

Läget och klassificeringen för de viktigaste områdena som ska utvecklas presenteras efter beskrivningarna i bild 5.7.

Vasas logistikområde

Bredvid Vasa flygfält byggs en omfattande logistisk helhet som förenar land-, luft-, järnvägs- och sjötransporter och som öppnar omfattande tillväxtpöjligheter för Kvarcentrafiken. Målet med hela projektet är att svara på logistikaktörernas lokal- och områdesbehov samt som en stor enhet bättre än förr betjäna inter-

nationella materialflöden och på så sätt förbättra områdets konkurrenskraft. Byggandet av logistikområdet främjar dessutom samarbetet med Umeå hamn och logistikcentrum.

För närvarande finns logistikföretag nära centrum, i närheten av hamnen samt på Risöområdet, som har visat sig vara för litet för regionens logistikbehov. I etappplanen är logistikcentrumet också placerat på

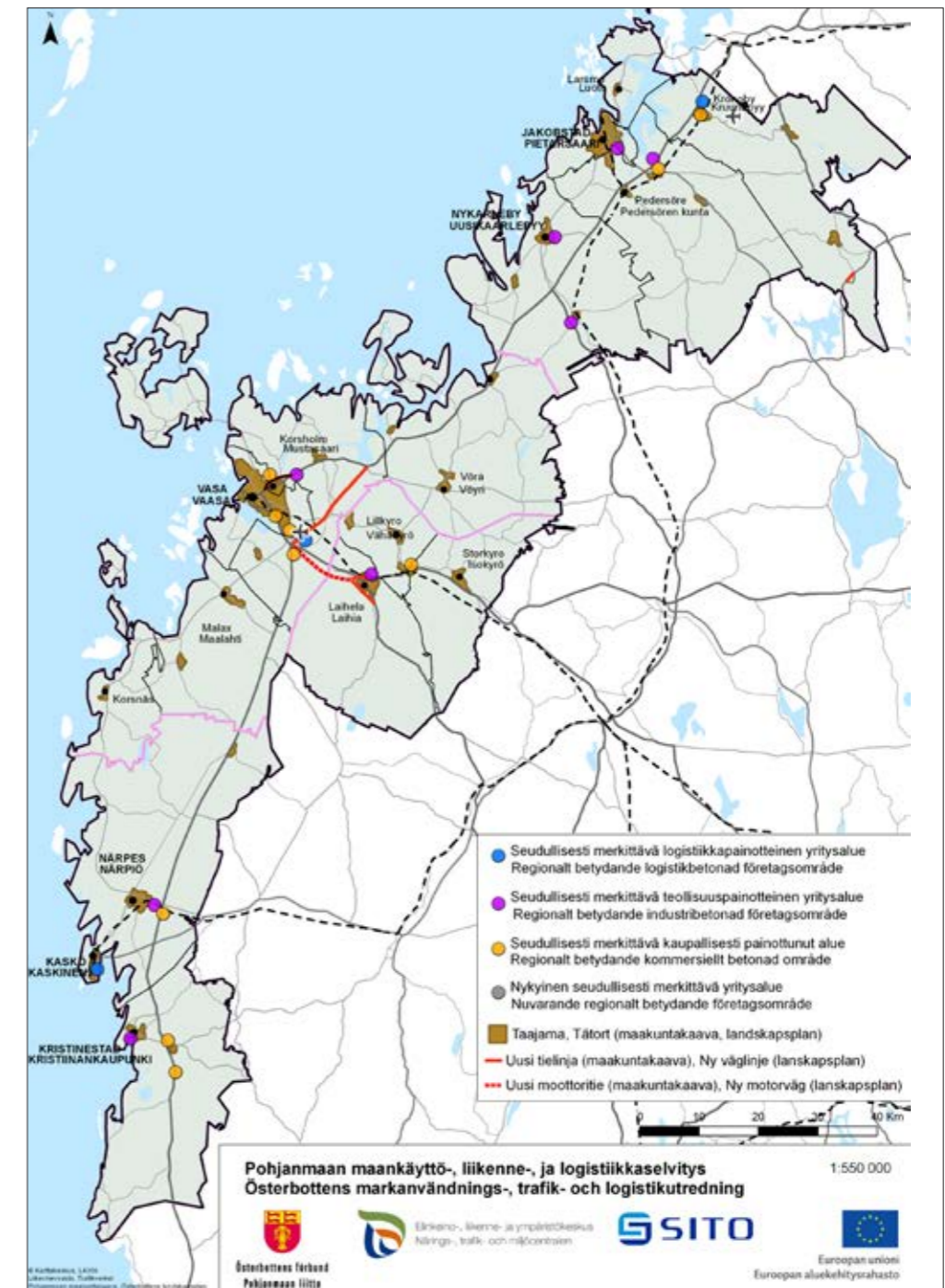


Bild 5.7. Företags- och logistikområden som ska utvecklas.

gränsen mellan Vasa och Korsholm, öster om flygfältet, där det finns tillräckligt med utrymme och så är området lättillgängligt i trafikhänseende. Dessutom är målet att knyta logistikcentrumet till järnvägen.

Den nya platsen för centrumet är optimal i närheten av motorvägen och flygfältet samt invid järnvägen Seinäjoki–Vasa. Den planerade nya sträckningen för riksväg 8 från Helsingby till Vassor skapar goda förutsättningar för en landtrafikförbindelse. Dessutom är målet direkta väg- och järnvägsförbindelser till Vasa hamn söderifrån. Flyttningen av centrumet gör det möjligt att utveckla logistikverksamheten och frigöra markområden i centrum för annan markanvändning.

I landskapsplanens etappplan är området anvisat som logistikcentrum (LM-2). Området är avsett för logistikterminaler som betjänar väg-, järnvägs- och flygtrafikens behov och andra funktioner som betjänar logistikverksamheten. (Österbottens förbund 2010) Angående området har "kvalitetskorridorerna delgeneralplan" påbörjats och den blir klar våren 2013.

En betydande del av utvecklingen av logistikcentrumet är utvecklingsprojektet Vaasa Airport Logistic Center för flyglogistiken, vilket gör det möjligt att öpp-

na konkurrenskraftiga flygfraktförbindelser när det är klart. Ur riksomfattande logistisk synvinkel ligger Vasas logistikcentrum och de logistikcentrum som stöder sig på spårtrafik i Seinäjoki relativt nära varandra, vilket möjliggör synergifördelar genom samarbete. Det finns tillräcklig regional efterfrågan på projekten och de har olika affärsverksamhetsstrategier, så bägge projekten kan genomföras oberoende av varandra.

Kristinestad: Björnöns Industriområde

Björnöns hamn används för närvarande i huvudsak för koltransporter till Pohjolan voimas kraftverk, men hamnverksamheten håller på att utvecklas. Ett stort antal företagstomter har planlagts på området. Området är tänkt att stödja sig på såväl riksväg 8, Kasköbanan som Kristinestads hamn, varvid olika branscher har goda verksamhetsförutsättningar att etablera sig på Björnön.

Kaskö hamn

Kaskö hamn, järnvägen och infrastrukturen utgör Sydösterbottens logistikcentrum, som ska utvecklas. Regelbundna sjötransporter från Kaskö till hamnarna i Sundsvallsområdet i Sverige främjas med olika åtgärder, såsom NECL-projektet (North East Cargo Link). I Kaskö hamn finns riktligt med utrymme, så området lämpar sig särskilt väl för export- och importtransporter. Till hamnen finns en färdig järnvägsförbindelse, men för att förbättra förbindelsens konkurrenskraft kräver järnvägen en omfattande grundförbättring.

Närpes: Högback-Nixbacks företagsområden

En helhet i närheten av järnvägen Kaskö–Seinäjoki mellan Närpes centrum och rv 8 som delvis redan nu fungerar som företagsområde. Avståndet till Närpes centrum är 3 kilometer. På området har föreslagits utrymmeskrävande handel som en stor detaljhandelsenhet, som består av nuvarande Högbacks affärsområde och en utvidgning av det. Risken med förverkligandet av området är att det delvis splittrar den befintliga samhällsstrukturen samt växande trafikmängder. Dessutom borde där inte placeras kommersiell verksamhet som lämpar sig bättre i centrum och som börjar konkurrera med Närpes centrum. Å andra sidan ökar det den kommersiella servicen i Sydösterbotten och minskar behovet av att uträtta ärenden i Vasa.

Eftersom området till största delen redan är utbyggt och etappplanen möjliggör endast ringa utvidgning av dagligvaruhandeln och specialvaruhandeln. Utrymmet för utrymmeskrävande handel kan åter utökas kännbart och denna har inte så stor inverkan på samhällsstrukturen eller trafikmängderna.

Gränsområdet Jakobstad/Pedersöre

Invid Jakobstads omfartsväg (lv 749) finns för närvarande företagsområden där det fortfarande finns utrymme för utvidgningar. Den största nya koncentratio-

nen finns nära riksväg 8 och anslutningen av stamväg 68 till Jakobstad. På området finns både ett arbetsplatsområde och en handelskoncentration. I handelskoncentrationen i Edsevö får det placeras en stor detaljhandelsenhet samt utrymmeskrävande eller annan specialhandel.

Kronobys logistikcentrum

Kronobys logistikcentrum betjänar logistikbehoven i landskapets norra del på anslutningsområdet vid riksväg 8 och Flygfältsvägen. På området finns möjlighet till spårförbindelse och det ligger lämpligt till med tanke på transportbehoven hos företagslivet i Jakobstad och Karleby. Bredvid logistikområdet har man i landskapsplanen också planerat utrymmeskrävande handel (LM-1).

För att säkerställa transportkedjornas verksamhetsförutsättningar måste man när logistiken utvecklas beakta såväl hamnarnas som flyglogistikens behov. Genom att utveckla samarbetet mellan logistikaktörerna säkerställs dessutom att hela kedjan är smidig.

Landskapets mål är att få Botniska korridoren med bland EU:s TEN-prioritetsprojekt. Häri ingår huvudbanan i Finland som togs in i Europeiska kommissionens förslag beträffande stomnätet. Dessutom är Österbotten med i utvecklingsprojektet North East Cargo Link, som strävar efter att utveckla en transportkorridor i öst–västlig riktning från Atlanten genom Norge och Sverige till Finland och vidare till Ryssland. Detta är en stor möjlighet särskilt för Kaskö hamn.

Genom utveckling av logistiken strävar man allmänt efter att trygga konkurrenskraften och verksamhetsförutsättningarna för landskapets näringsliv. Med hjälp av strategiska åtgärder utvecklas hela den logistiska kedjan samt styrs transportflödena på ett kostnadseffektivt sätt till miljövänligare rutter.

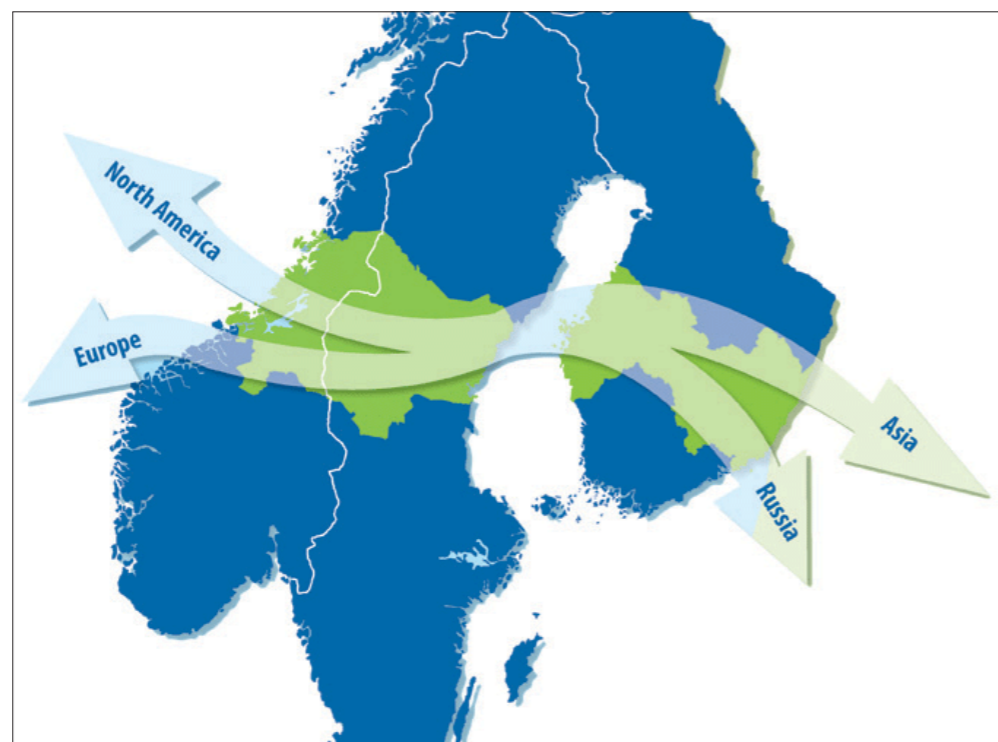


Bild 5.8. Midnordic Green Transport Corridor – North East Cargo Link II.

6 Bestämmande av utvecklingsåtgärder

6.1 Utvecklingsprogrammet och projektförteckningen

För trafiksystemet har man satt mål och för att uppnå dessa mål har man utarbetat en strategi. Strategin genomförs med hjälp av utvecklingsåtgärder och projekt. Endast en del av utvecklingsåtgärderna har förtecknats i denna utredning, en del bestäms i trafiksystemplanen och en del i framtiden.

6.2 Markanvändning

Strategiska markanvändningsåtgärder är kontrollerat spritt byggande och förenhetligande av tätortsområden samt utveckling av dynamiska markanvändningszoner för företag och tillväxt.

6.2.1 Kontrollerat spritt byggande

Genom att kontrollera glesbebyggelsen försöker man förhindra glesbebyggelse som är oönskad och dyr för samhället. De riksomfattande målen för områdesanvändningen betonar behovet av att dämpa samhällsstrukturens decentralisering. Växande glesbebyggelse utanför tätorterna syns som problem och kostnader först efter en lång tid, men konsekvenserna är långvariga.

Glesbebyggelsen är som mest problematisk när den placerar sig i tätorternas randområden, där den försvårar den framtida planeringen av områdena och redan i sig förhindrar att samhällena förtätas. Om en betydande del av byggandet i kommunen placerar sig utanför detaljplaneområden, har det i allmänhet många besvärliga följder. Till dem hör till exempel att behovet av att färdas ökar, tillgången till service försämras, detaljplaneområdena blir på hälft samt trafiksäkerhetsproblem som gör det mindre lockande att promenera och cykla.

Som den andra ytterligheten av glesbebyggelse kan anses bostadsbyggande på landsbygden i anslutning till områdets näringar eller annat mindre småhusbyggande klart utanför tätorterna eller byggande i samband med befintliga byar.

Det är svårt att bestämma styrinstrument för att kontrollera glesbebyggelsen. Det är delvis fråga om politisk vilja, insikt om konsekvenserna och svårighet att bedöma konsekvenserna. Kontrollåtgärder är till exempel:

- effektivisering av besluten om och styrningen av glesbebyggelsen i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen
- fler delgeneralplaner där glesbebyggelsen definieras och styrning av byggandet till detaljplaneområden, kopplat till dem eller till bycentrum genom byplaner (MBL 44 §)
- ekonomiska metoder att styra byggandet på planområden, till exempel genom sanktioner, skattemässiga metoder eller bestämmande av kostnadsmotsvarighet för kommunens tjänster enligt boningsort
- enhetlig praxis med byggnadsförbud.

6.2.2 Utveckling av markanvändningszoner

Utvecklingen av markanvändningszoner har avancerat under de senaste 10 åren genom flera forsknings- och utvecklingsprojekt som en del av arbetet med att utveckla samhällsstrukturen. Zoner har definierats och de beskriver väl särdragen hos samhällsstrukturen och de invanda sätten att färdas i olika områden.

Åtgärder för att utveckla och ta i bruk zoner är bland annat:

- beslutsfattare och planläggare informeras om zondefinitionen
- strukturmodeller planeras
- markanvändningszoner i enskilda kommuner och

tätorter definieras under landskaps- och kommunplaneprocessen

- den avgränsning som styr tätortsstrukturernas expansion definieras under landskaps- och kommunplaneprocessen
- ny bosättning och service och nya arbetsplatser placeras så de omfattas av befintlig service i kollektivtrafik-, cykel- och fotgängarzonerna genom planering av markanvändningen och bygglovsförfarande
- omstigningsförbindelser samt anslutningsparkering för cyklar och personbilar utvecklas i kollektivtrafikzonerna genom trafikplanering
- kompletterande byggande stöds på ekonomisk väg.

Utveckling av markanvändningszoner kan också innebära att tillväxtzoner utvecklas, varvid målet är att styra utvecklingen av markanvändningen och verksamheten samt tillväxten till zoner som stärker aktörerna i området samt förhindrar att utvecklingen i zonen centralorter och randområden differentieras. Tillväxtzonens utvecklingspotential utgörs av befolknings-, bosättnings-, arbetsplats- och kompetenskoncentrationerna i området. Detta syns i resorna för att uträta ärenden och pendlingen över kommungränserna i zonen.

Faktorer som stödjer trafiksystemet är tillväxtzonens huvudväg- och bannät, hamnar, flygtrafik, kollektivtrafik samt utvecklade teleföbindelser och tele-tjänster. Utvecklingen av trafiksystemet som helhet betjänar utvecklingen av områdets näringsliv och företagets etablering i zonen. Genom effektiviserad markanvändnings- och trafikplanering i tillväxtzonen kan man uppmuntra bostads- och servicestrukturens utveckling i zonen. Genom förtätade fotgängar- och kollektivtrafikzoner i tillväxtområden utvecklas omstigningsförbindelser och anslutningsparkering.

En tillväxtzon kan vara till exempel landskapets industriella ryggrad som förstärks och utvecklas.

Utvecklingsåtgärder i tillväxtzonen är till exempel:

- Vasas och Jakobstads stadsregioner utvecklas
- Vasa–Jakobstad- eller Vasa-Seinäjäki-zonen utvecklas
- Österbottens hamnzoner utvecklas
- länkade logistiska verksamhetsområden, såsom Vasa och Seinäjoki, utvecklas
- stadsnätverkens samarbete utvecklas.

6.3 Trafik

För trafikens del kan de strategiska åtgärderna indelas i två grupper: säkerställande av funktionssäkra trafikleder samt nåbarhet.

6.3.1 Funktionssäkra trafikleder

Säkerställande av funktionssäkra trafikleder innefattar trafikledernas tekniska egenskaper och deras ändamålsenlighet. Åtgärder är utveckling av förbindelsesträckan riksväg 8, utveckling av riksväg 3, utveckling av andra riksvägar, utveckling av stamvägarna, utveckling av tätortsvägarna, bevarande av det funktionssäkerheten hos vägnätet av lägre klass, utveckling av hamnarnas järnvägsförbindelser samt utveckling av farlederna. Utgångspunkten är i enlighet med trafikrevolutionen att genomföra projekt som har stora konsekvenser och där åtgärderna är kostnadseffektiva.

Utveckling av förbindelsesträckan riksväg 8 innefattar förbättring av bland annat följande vägavsnitt:

- Förbättring av rv 8 Stormossen–Kvevlax till 2+2-filig samt anslutningsarrangemang
- Förbättring av rv 8 Vasa förbindelseväg till 2+2-filig samt anslutningsarrangemang
- Förbättring av rv 8 Vasa–Karleby: omkörningsfiler, anslutningsarrangemang samt gång- och cykelvägar
- Rv 18 byggande av en omfartsväg i Laihela och andra anslutningsarrangemang på rv 18.

Utveckling av riksväg 3 innefattar bland annat förbättring av sträckan Laihela–Vasa med hjälp av anslutningsarrangemang, åtgärder för att skilja åt långväga och lokal trafik samt åtgärder för att minska de miljöskador som trafiken orsakar.

Utveckling av andra riksvägar innefattar byggande av en omfartsväg vid Laihela på riksväg 18 och andra anslutningsarrangemang på riksväg 18.

Utveckling av stamvägarna innefattar förbättringsobjekt på bland annat följande stamvägar:

- Sv 63 på sträckan Evijärvi–Kaustby innefattar förbättringar av vägens konstruktioner och geometri samt anslutningsarrangemang och arrangemang för fotgängar- och cykeltrafik
- Sv 68 åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och funktionsdugligheten i Jakobstadsändan.

Utveckling av tätortsvägarna betyder förbättring av de tätortsvägar som är fast knutna till tätorter och bycentrum som utvecklas eller utvecklingszoner. Med åtgärder försöker man trygga säkra och smidiga förbindelser till dessa bosättningskoncentrationer.

Med bevarande av funktionssäkerheten hos vägnätet av lägre klass avses att de knappa resurserna styrs så att de viktigaste landsvägarna i vägnätet av lägre klass förblir i trafikerbart skick. Detta förutsätter ingående analys av vägnätet av lägre klass och att de vägar som är viktigast för näringslivets transporter identifieras.

Utveckling av hamnarnas järnvägsförbindelser innefattar både nya järnvägsförbindelser och förbättring av befintliga konstruktioner samt förbättring av persontrafikservicen:

- Vasa hamnspår möjliggör direkta järnvägstransporter till Vasa hamn.
- Fler tågturer i persontrafiken på järnvägen Vasa–Seinäjäki och högre hastigheter ökar kollektivtrafikens andel av sätten att färdas och minskar biltrafiken.
- Förbättring av bangården i Bennäs och elektrifiering av hamnbanan i Jakobstad påskyndar styrningen av transporter från huvudbanan till Jakobstads hamn och frigör således också kapacitet på huvudbanan. En flyttning av bangården i Jakobstad till UPM:s fabriksområde i hamnen förbättrar smidigheten i trafiken på hamnbanan och kostnadseffektiviteten. En förbättring av bangården påskyndar styrningen av transporterna från

huvudbanan och frigör således också kapacitet på huvudbanan.

- Förbättring av Kasköbanan har åter stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft och således för Kaskö hamns verksamhetsförutsättningar.

Utveckling av farlederna innefattar bevarande och utveckling av de nuvarande djupfarlederna och hamnarna samt utveckling av landtransportlederna till hamnarna. Farlederna innefattar också utveckling av den så kallade sjömotorvägen samt utveckling av transportförbindelserna till Sverige och Europa. Bland projekten kan nämnas fördjupning av hamnfarleden i Jakobstad, hamnfarleden i Vasa och fördjupning av hamnfarleden i Kaskö.

6.3.2 Nåbarhet

Nåbarheten innefattar följande åtgärder:

- Undanröjande av problempunkter i trafiken och brister i förbindelserna. Till detta hänför sig såväl små åtgärder som åtgärdande av bristande förbindelser på längre sikt med nya trafikleder. Som exempel kan nämnas hamnförbindelserna i Vasa.
- Tryggande av grundservicenivå inom kollektivtrafiken på landsbygden
- Utökad serviceutbud i byar och tätorter som utvecklas samt bättre tillgång till service
- Utveckling av kollektivtrafikens utvecklingskorridorer samt kollektivtrafiken i Vasas och Jakobstads stadsregioner samt skapande av ett nätverk av knutpunkter inom kollektivtrafiken
- Stegvis förbättring av spårtrafikens servicenivå mellan Vasa och Seinäjoki.
- Tryggande av sjöfarten samt utveckling av nätverket av specialtransporter i Vasaregionen.

6.4 Logistik

Logistikutvecklingsåtgärder är kontrollerad utveckling av företags- och logistikområden och förbättring av transportkedjornas verksamhetsförutsättningar

6.4.1 Kontrollerad utveckling av företags- och logistikområden

Logistiken ses allt klarare som en central faktor för företagets kundservice, lönsamhet och konkurrenskraft. Som de största framtidshoten mot logistiksektorn framträder kostnadsstegringen, den skärpta konkurrensen samt tillgången på kompetent personal. För att hantera dessa faktorer krävs att företagen, logistikaktörerna samt de som planerar markanvändningen och trafiken agerar och samarbetar på ett nytt sätt samt kontrollerad utveckling.

I Finland håller man på och utvecklar 100–200 logistikområden. En del av områdena tillhör ett företag eller en aktör och en del är kommunala utvecklingsprojekt eller gemensamma för flera aktörer. Det finns ändå tämligen få fungerande riksomfattande eller regionala logistikområden i gemensam användning.

Med avseende på företagets och logistikens effektivitet och kostnadshantering behövs det ett lämpligt antal logistiska verksamhetsställen, där transportkedjorna knyts samman och det går att åstadkomma ett ekonomiskt mervärde i godstransporterna.

Kontrollerad utveckling av logistikområdena förutsätter bland annat följande åtgärder:

- koncentrerade logistikfunktioner; byggande av Vasas logistikområde samt utveckling av regionala industribetonade företagsområden och Kronobys logistikområde
- kontroll över antalet företags- och logistikområden som finns och inrättas i landskapet och över deras läge med planer på olika nivåer
- optimering av logistikområdenas läge enligt företagsverksamheten, tillgången på arbetskraft, tillgängligheten samt trafikförhållandena
- optimering av transportkedjorna mellan olika transportformer genom bland annat kombinerade transporter som logistikcentrumet möjliggör och hamnsamarbete

6.4.2 Förbättring av transportkedjornas verksamhetsförutsättningar

Åtgärder för utveckling av flyglogistiken är bland annat:

- utveckling av Vaasa Airport Logistics Center
- utveckling av Karleby–Jakobstads flygplats
- utveckling av varukedjorna på flygplatserna.

Åtgärder för förbättring av hamnarnas verksamhetsförutsättningar är bland annat:

- utarbetande av en utredning om de österbottniska hamnarnas specialisering
- utveckling containertrafiken i Vasa
- utveckling av väg- och järnvägsförbindelserna till hamnarna (Vasa och Kaskö)

Utveckling av logistikaktörernas samarbete stödjer också transportkedjornas verksamhet. Med avseende på företagets och logistikens effektivitet och kostnadshantering behövs samarbete mellan företagen och bättre transportkedjor. Detta kan lättast utvecklas i centraliserade logistikcentra. Här ingår också att utveckla informationstjänster för logistiken.

När miljölagstiftningen skärps och kraven från kunderna växer kräver industrin och handeln ekoefektivare leveranskedjor av sina logistik tjänster. Dyra energi och därigenom stigande transportkostnaderna bidrar också till att betona vikten av att förbättra hela logistikkedjans effektivitet. I praktiken betyder detta att varuflödena måste samordnas bättre och transportenheterna bli större. EU:s bestämmelser, såsom produktspecifika hanteringsbestämmelser samt bestämmelser om kör- och vilotider påverkar också logistik tjänsterna och transportkedjorna.

Miljö- och effektivitetstrenderna kommer att förstärkas också på lokal nivå inom städernas gods- och distributionstrafik, det vill säga citylogistiken, som förutsätter att företagen samarbetar. Man vill freda städernas kärncentrum från onödig distributions- och servicetrafik genom att koncentrera transporter till

butikerna och distributionstrafiken både tidsmässigt och geografiskt.

Utveckling av logistikaktörernas samarbete betyder bland annat:

- skapande av transportkedjor
- utveckling av logistiska informationstjänster och intern logistik (tillräckligt stora helheter möjliggör kostnadseffektiva system med betydligt bättre servicenivå än för närvarande)
- utveckling av citylogistiken.

7 Konsekvensbedömning

7.1 Principerna för konsekvensbedömningen

Konsekvensbedömningen har gjorts enligt två olika metoder. Enligt den första har konsekvenserna bedömts i fråga om de strategiska åtgärder som presenteras i föregående kapitel, det vill säga utvecklingsprogrammet. Enligt den andra metoden har man separat bedömt konsekvenserna av beskrivningarna av markanvändningen, trafiken och logistiken i framtiden. För denna metod har man utnyttjat Trafikverkets effektivitetsanvisning. Bedömningen genomfördes både kvantitativt och som expertbedömning.

Den första bedömningen bygger på expertbedömningar. I bedömningen har man granskat de strategiska åtgärdernas konsekvenser ur fyra synvinklar: planeringen av markanvändningen samt bosättningen, trafiken och trafiksystemet, näringslivet och transporterna samt miljön. Konsekvenserna har beskrivits verbalt och de har bedömts på en sjugradig skala: -3...+3. Minustecken beskriver negativa konsekvenser, plus-tecken positiva och antalet tecken konsekvensernas storlek. Före bedömningen har för varje synvinkel listats indikatorer med vilkas hjälp bedömningen förenhetligades. Indikatorerna anges i tabell 7.1.

7.2 Bedömning av de strategiska åtgärdernas konsekvenser

Konsekvensbedömningen enligt den första metoden, där man bedömer de strategiska åtgärderna, presenteras i tabellerna 7.2–7.3. I det följande presenteras ett sammandrag av bedömningen med avseende på markanvändningen, trafiken och logistiken:

Åtgärder enligt utvecklingsprogrammet för markanvändningen är kontrollerat spritt byggande och utveckling av markanvändningszoner.

De största positiva konsekvenserna av kontrollerad glesbebyggelse riktar sig mot markanvändningen och bosättningen, när tillväxtområdena och tätorterna förtätas, servicen förbättras, behovet av att färdas

minskar och konflikterna mellan trafiken och boendet minskar.

Utvecklingen av markanvändningszoner och ibruktagandet av zonerna inverkar mest på boendet och miljön, när känslan av säkerhet ökar i tätorterna och buller- och vibrationsolägenheterna minskar. Dessutom minskar behovet av att använda personbil, när förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras och det blir mer attraktivt att cykla.

Åtgärder enligt utvecklingsprogrammet för trafiken är säkerställande av funktionssäkra trafikleder (8 olika åtgärder) samt förbättrad närbarhet (9 olika åtgärder).

De största positiva konsekvenserna av att funktionssäkerheten säkerställs riktar sig mot trafiken och näringslivet. Genom detta utvecklingsprogram förbättras smidigheten i trafiken och näringslivets transporter fungerar. Trafiksäkerheten förbättras på huvudvägarna och i tätorterna. Servicenivån och effektiviteten inom spårtrafiken förbättras och verksamhetsförutsättningarna för kombinerade transporter förbättras. Också hamnarnas konkurrenskraft förbättras.

Näringslivet drar nytta av att effektiviteten och funktionssäkerheten hos transporterna förbättras och sjö-, järnvägs- och vägtransporterna effektiviseras i och med att transportkedjorna förbättras.

Nytan för bosättningen består i att boendeförhållandena och säkerheten samt säkerhetskänslan i tätorterna förbättras. Miljöolägenheterna i tätorterna minskar och koldioxidutsläppen från trafiken minskar när transporterna flyttas från vägarna till järnvägarna. Olägenheter uppstår å andra sidan av de nya trafikledsprojektens miljökonsekvenser och de växande trafikmängderna på huvudvägarna.

Bättre närbarhet har positiva konsekvenser för alla faktorer som jämförs, det vill säga markanvändningen och bosättningen, trafiken, näringslivet och miljön. Särskilt stora positiva konsekvenser, som är summan av flera faktorer, har åtgärderna för att undanröja bristande förbindelser, förbättringen av servicenivån inom spårtrafiken och tryggandet av sjöfarten och förbätt-

ringen av servicenivån inom den. Bättre närbarhet har inte några negativa konsekvenser.

Åtgärder enligt utvecklingsprogrammet för logistiken är kontrollerad utveckling av företags- och logistikområden, utveckling av flyglogistiken, förbättring av hamnarnas verksamhetsförutsättningar och utveckling av samarbetet mellan logistikaktörerna.

De största positiva konsekvenserna av utvecklingen av logistiken riktar sig mot näringslivet och miljön.

Kontrollerad utveckling av logistikområdena gör transporterna effektivare och förbättrar verksamhetsförutsättningarna för företag i närområdena. Då minskar trafikmängderna och utsläppen från trafiken.

Hamnarnas specialisering och samarbete gör de enskilda hamnarna effektivare, vilket möjliggör tillväxt. Utvecklingen av flyglogistiken gör Vasas logistikcentrum mera lockande och förbättrar expressfraktföretagens verksamhetsförutsättningar. Detta kan också

	Indikatorer
Planeringen av markanvändningen samt bosättningen	<ul style="list-style-type: none"> Befolkningsökningen utanför planlagda områden Känslan av säkerhet; trafiksituationens och markanvändningens kompatibilitet Placeringen av verksamheter; minskade rese- och transportbehov Samhällsstrukturen (de riksomfattande målen för områdesanvändningen); kostnadseffekterna av utvidgad områdesanvändning
Trafiken	<ul style="list-style-type: none"> Olycksgraden inom vägnätet i förhållande till olycksgraderna i övriga landet / Olyckor i plankorsningar i förhållande till olyckor i plankorsningar i övriga landet Olycksfrekvensen inom gång- och cykeltrafiken i förhållande till olycksfrekvenserna i övriga landet Trafikmässig tillgänglighet; nätets täckning och förbindelsernas känslighet för störningar Servicenivån inom trafiken; eftersträvad servicenivå (samtliga transportformer)
Näringslivet och transporterna	<ul style="list-style-type: none"> Näringslivets verksamhetsförutsättningar Säkerheten inom den tunga trafiken Transporternas effektivitet; trafikförbindelser och näringslivets placering Ökade varuflöden i hamnarna
Miljön	<ul style="list-style-type: none"> Minskning av bullret, vibrationerna och utsläppen i bostadsområden Trafikmängdernas och –prestationernas utveckling Utsläpp; koldioxidutsläpp och partikelutsläpp Fördelning av resesätten; kollektivtrafikens andel av resorna och gång- och cykeltrafikens andel av alla resor Miljöeffektiva transportkedjor Natur- och miljövärdenas utveckling

Tabell 7.1. Indikatorer som använts vid konsekvensbedömningen

	Planeringen av markanvändningen samt bosättningen		Trafiken		Näringslivet och transporterna		Miljön	
Kontrollerat spritt byggande	Tillväxtområden och tätorter förtätas Det är möjligt att trygga servicen i subcentrum, varvid behovet av att färdas minskar Konflikterna mellan trafiken och bosättningens utbredning minskar	+++	Trafiken koncentreras till huvudvägarna Trafiksäkerheten förbättras	+	Inga betydande konsekvenser	0	Kollektivtrafikens förutsättningar förbättras Naturmiljön belastas inte Miljöolägenheterna är lättare att upptäcka	+
Utveckling av resezoner	Säkerhetskänslan i tätorterna förbättras Behovet av att använda personbil minskar	++	Gång- och cykeltrafikens ställning förbättras Trafikens servicenivå försämras på de landsvägar som går genom bosättningskoncentrationer	+ -	Nya arbetsplatskoncentrationer placeras inom resezonerna	0	Bullret och vibrationerna minskar i bostadsområdena Gång- och cykeltrafikens andel ökar Kollektivtrafikens förutsättningar förbättras	++
Utveckling förbindelsekorridoren riksväg 8	Markanvändningen utanför tätortsavsnitten på riksväg 8 ökar inte.	+	Smidigheten och säkerheten på riksväg 8 förbättras Flaskhalsarna i trafiken i Vasas stadsregion försvinner	+++	Säkerheten i den tunga trafiken förbättras Näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras	++	Trafiken flyttas från tätorten till omfartsvägen, varvid miljöolägenheterna i tätorten minskar Kan öka trafikmängderna	+ -
Utveckling av riksväg 3	Inga betydande konsekvenser	0	Trafiksäkerheten förbättras Omfartsvägen i Laihela och den nya vägen till Vasa förbättrar smidigheten i trafiken	++	Säkerheten i den tunga trafiken förbättras Transporterna effektiviseras	+	Kan öka trafikmängderna	-
Utveckling av andra riksvägar	Säkerhetssituationen förbättras i tätorterna	+	Olycksrisken i vägnätet minskar och servicenivån i anslutningarna förbättras genom små utvecklingsåtgärder	++	Säkerheten i den tunga trafiken och transporternas funktionssäkerhet förbättras lokalt	+	Inga betydande konsekvenser för trafikmängderna och utsläppen	0
Utveckling av stamvägarna	Säkerheten i tätorterna förbättras	+	Olycksrisken i trafiken minskar	+	Inga betydande konsekvenser	0	Inga betydande konsekvenser för trafikmängderna och utsläppen	0
Utveckling av tätortsvägarna	Säkerheten på tätortsvägarna och säkerhetskänslan i tätorterna förbättras	+	Olycksrisken i gång- och cykeltrafiken minskar	+	Transporternas effektivitet försämras antingen för att restiden förlängs eller för att rutten ändras	-	Miljöolägenheterna från trafiken minskar i tätorterna	+
Bevarande av funktionssäkerheten hos vägnätet av lägre klass	Inga betydande konsekvenser	0	Trafikens servicenivå försämras inte för mycket på de viktigaste vägarna i vägnätet av lägre klass	0	Transportförbindelserna till produktionsanläggningar bibehålls eller förbättras	+	Inga betydande konsekvenser	0
Utveckling av hamnarnas järnvägsförbindelser	Den nya bansträckningen försämrar lokalt utvecklingen av markanvändningen	-	Olycksorna i plankorsningar minskar på de banor som förbättras Möjligt att höja servicenivån inom spårtrafiken	++	Bättre förutsättningar för effektiva kombinerade transporter, transporterna effektiviseras Ökar Kaskös och Vasas hamnars konkurrenskraft avsevärt	+++	Koldioxidutsläppen från trafiken minskar när transporter flyttas från vägarna till järnvägarna Den nya järnvägsförbindelsen till Vasa hamn splittrar grönområden	+ -
Utveckling av farlederna	Inga betydande konsekvenser	0	Inga betydande konsekvenser	0	Nya fartygstyper kan nå hamnarna; sjötransporternas verksamhetsförutsättningar förbättras	+	Fördjupningen har konsekvenser i farledens omgivning Den tunga trafiken på landsvägarna kan minska när transporter flyttas från hjul till sjötransporter	- +
Undanröjande av problempunkter i trafiken	Inga betydande konsekvenser, trygghetskänslan kan delvis förbättras	0	Servicenivån inom trafiken förbättras ställvis	+	Undanröjandet av vissa flaskhalsar och säkerhetsriskobjekt ökar funktionssäkerheten	+	Inga betydande konsekvenser	0
Undanröjande av brister i förbindelserna	Minskar behovet av att färdas/resornas längd	+	Den trafikmässiga tillgängligheten förbättras	++	Förbättrar lokalt näringslivets transporter	+	Minskar trafikutsläppen	+
Tryggande av kollektivtrafikens grundservicenivå på landsbygden	Minskar behovet av att färdas med personbil	+	Servicenivån och tillgängligheten inom trafiken förbättras för dem som inte har tillgång till egen bil	+	Inga konsekvenser, grundservicenivån räcker inte till för att öka tillgången på arbetskraft o.d.	0	Minskar något trafikutsläppen men konsekvenserna tas ut av trafikökningen	0

Tabell 7.2. Konsekvensbedömning enligt metod 1 (del 1).

	Planeringen av markanvändningen samt bosättningen		Trafiken		Näringslivet och transporterna		Miljön	
Utveckling av kollektivtrafiken i Vasas och Jakobstads stadsregioner	Minskar behovet av att färdas med personbil	+	Servicenivån och tillgängligheten inom trafiken förbättras för dem som inte har tillgång till egen bil	+	Ökar tillgången på arbetskraft inom kollektivtrafikruttens influensområde	+	Minskar trafikutsläppen och ökar kollektivtrafikens andel av resesätten	+
Skapande av ett nätverk av knutpunkter inom kollektivtrafiken	Möjlighet att placera verksamheter effektivt, vilket kan leda till att behovet av att färdas minskar	+	Servicenivån och tillgängligheten inom trafiken förbättras för dem som inte har tillgång till egen bil	+	Inga betydande konsekvenser	0	Minskar trafikutsläppen och ökar användningen av kollektivtrafik något	+
Förbättring av spårtrafikens servicenivå	Stödjer utveckling av markanvändningen i närheten av stationerna	+	Förbättrar servicenivån samt tillgängligheten inom spårtrafiken mellan Vasa och Seinäjoki	++	Kan öka pendlingen, men förbättrar inte egentligen näringslivets verksamhetsförutsättningar	0	Inga betydande konsekvenser	0
Tryggande av sjöfarten och förbättrad servicenivå	Inga betydande konsekvenser	0	Ökar kännbart sjötrafiken och förbättrar servicenivån	++	Näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras av att servicenivån inom fartygstrafiken förbättras Varuflödena i hamnarna i Österbotten ökar kännbart, om transporterna flyttas till de närmaste hamnarna.	++	Sjötransportkedjan är miljöeffektiv Minskar den tunga trafiken på riksvägarna	++
Flygtrafiken	Inga betydande konsekvenser	0	Inga betydande konsekvenser. Vasas tillgänglighet förbättras något	0	Vasaregionens image gynnas	+	Inga betydande konsekvenser	0
Utveckling av nätverket av specialtransporter i Vasaregionen	Den tunga trafiken flyttas bort från centrum	0	Inga betydande konsekvenser	0	Ökar verksamhetsförutsättningarna för energiindustrin som har stora specialtransporter. Främjar vindkraftens utveckling i Österbotten	+	Inga betydande konsekvenser,	0
Kontrollerad utveckling av logistik- och företagsområden	Koncentration av verksamheterna stödjer minskar transportbehov	++	Inga betydande konsekvenser för helheten, konsekvenserna är lokala och kan vara såväl positiva som negativa	+/-	Effektiviserar transporterna och företagens verksamhetsförutsättningar i närområdena	++	Koncentration av transporterna och utnyttjande av transportkedjor minskar trafikutsläppen. Geografiskt stora logistikområden är negativa med tanke på natur- och miljövärdena	+ -
Utveckling av flyglogistiken	Inga betydande konsekvenser	0	Inga betydande konsekvenser	0	Betydande utveckling och utökning är utmanande, så betydelsen bedöms som liten Gör Vasas logistikcentrum mera attraktivt och förbättrar förutsättningarna för expressfraktföretag	+	Inga betydande konsekvenser	0
Förbättring av hamnarnas verksamhetsförutsättningar	Inga betydande konsekvenser	0	Inga betydande konsekvenser	0	Hamnarnas specialisering och samarbete gör de enskilda hamnarna effektivare och möjliggör tillväxt	++	Inga betydande konsekvenser	0
Utveckling av logistikaktörernas samarbete	Inga betydande konsekvenser	0	Inga betydande konsekvenser	0	Förbättrar servicenivån inom godstrafiken och medför besparingar för transportföretagen. Möjliggör effektivare transportkedjor bl.a. användning av kombinerade transporter	+	Kan minska miljöutsläppen från trafiken något bl.a. genom effektivare transportkedjor och högre kapacitetsutnyttjande inom transporterna	+

Tabell 7.3. Konsekvensbedömning enligt metod 1 (del 2).

minska miljöutsläppen från trafiken bland annat genom effektivare transportkedjor och högre kapacitetsutnyttjande i fråga om flygtransporterna.

Negativa konsekvenser av logistikutvecklingen riktar sig mot miljön genom byggandet av nya logistikområden.

7.3 Bedömning av framtidsbildernas konsekvenser.

Den andra bedömningsmetodens konsekvensbedömningstabeller, där man bedömer konsekvenserna av de framtidsbilder som utarbetats, presenteras i *tabellerna 7.5–7.7*. Framtidsbeskrivningarna har utarbetats med beaktande av målen för utvecklingsåtgärderna och för utvecklingen av hela trafiksystemet. I beskrivningen presenteras bedömningen av en framtidsbild i tre nivåer; en optimalt förverkligad framtidsbild, en delvis förverkligad framtidsbild och en framtidsbild där nuläget fortsätter. Vid bedömningen eftersträvades 5–7 mätare, av vilka 3–4 är desamma för alla framtidsbilder och de andra så kallade sektorspecifika mätare. Målet var att genomföra bedömningen med så många kvantitativa faktorer som möjligt.

En del av expertbedömningarna gjordes i förhållande till målen för trafiksystemet och konsekvensgranskningen i enlighet med följande bedömningsgrunder (*tabell 7.4*). Det är lättare att beskriva dessa konsekvensers storlek och betydelse.

När man jämför konsekvenserna med de uppställda målen, kan som sammanfattning av conse-

kvensgranskningen av framtidsbilderna konstateras bland annat följande:

Mål för markanvändningen: Det skapas förutsättningar för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten.

- Om åtgärderna enligt det eftersträvande trafiksystemet vidtas, satsar man på att få kontroll över glesbebyggelsen och framskrider utvecklingen av resezonerna, åtgärderna har synnerligen stora konsekvenser för markanvändningen, trafiken och näringslivets transporter.
- Kontrollerad glesbebyggelse förtätar markanvändningen, minskar trafikbehoven och förbättrar servicens tillgänglighet.
- Åtgärderna för att utveckla trafiksystemet ökar gång- och cykeltrafikens och kollektivtrafikens andel av resesätten, medan biltrafikens andel minskar och dämpar trafikökningen på vägarna. Detta ökar säkerheten i tätorterna och boendetrivseln samt trafikens funktionsduglighet och underlättar logistiska transporter.
- För markanvändningens del sker framstegen sannolikt långsamt eftersom det är svårt att förändra den nuvarande strukturen. Sålunda kan det vara svårt att nå helt optimala konsekvenser, även om resezonerna skulle utnyttjas i fråga om ny bosättning.

Mål för trafiken: Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas.

- Om åtgärderna enligt det eftersträvade trafiksystemet vidtas och åtgärderna för att förbättra trafikledningens funktionssäkerhet vidtas, har de stora konsekvenser för markanvändningen, trafiken och näringslivets transporter
- Trafikarbetet minskar, varvid trafiksäkerheten förbättras, servicens tillgänglighet förbättras och miljöutsläppen från trafiken minskar
- Gång- och cykeltrafikens och kollektivtrafikens andel av resesätten ökar, medan biltrafiken inte ökar. Detta ökar säkerheten i tätorterna och boendetrivseln samt trafikens funktionsduglighet och underlättar logistiska transporter.
- Trafikledningens funktionssäkerhet är i mycket hög grad beroende av de framtida nivåerna på finansieringen av väghållningen, men små åtgärder enligt trafiksystemplanen generera tämligen enkelt positiva konsekvenser.

Mål för logistiken: Verksamhetsförutsättningarna för transporter förbättras i Österbotten.

- Om utvecklingen av företagsområden framskrider på ett kontrollerat sätt och verksamhetsförutsättningarna för transportkedjorna förbättras, har åtgärderna stora konsekvenser för trafiken och näringslivets konsekvenser och i viss mån konsekvenser för hur markanvändningen utvecklas
- Trafiken förläggs till lämpliga leder och den tunga fordonstrafiken minskar när transporterna delvis flyttas till järnvägen. Då förbättras säkerheten och miljöutsläppen från trafiken minskar.
- Nyttan för näringslivet kommer i form av inbesparingar i logistikkostnaderna och bättre tillgång på arbetskraft.
- Markanvändningsförhållandena förbättras när markanvändningen förtäts och ordnas i zoner, varmed nyttan är att säkerheten och trafikens funktionsduglighet förbättras

+3	Konsekvenserna på landskapsnivå är betydande; främjar målen betydligt
+2	Främjar målen betydligt lokalt, men konsekvenserna har begränsad omfattning
+1	Främjar målen något
0	Just inga konsekvenser
-1	Något negativa konsekvenser
-2	Delvis negativa konsekvenser, men ringa regional omfattning
-3	Betydande negativa konsekvenser

Tabell 7.4. Bedömningsgrunder för en del av expertbedömningarna.

Framtidsbild	Mätare 1: Befolkningsökning som placerar sig utanför planlagda områden	Mätare 2: Trafikmässig tillgänglighet; nätets täckning	Mätare 3: Trafiksäkerhetskänsla / risk för personskador	Mätare 4: Näringslivets verksamhetsförutsättningar	Mätare 5 Personbilstrafikens andel av resorna	Mätare 6 Samhällsstrukturen, uppnående av de riksomfattande målen för områdesanvändningen
1) Kontrollerat spritt byggande						
<i>Eftersträvad nivå</i>	<i>Under 20 %</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Minskat minst 10 %</i>	<i>Stödjer annan utveckling</i>	<i>Under 50 %</i>	<i>De riksomfattande målen för områdesanvändningen har uppnåtts</i>
Kommunerna styr ny bebyggelse till tätorterna	+3 0% placerar sig utanför	+2 Förbättras med tiden	+2 Förbättrats, uppskattn. 5–10 %	+1 Tillgången på arbetskraft har förbättrats	+2 Förbättrats, uppskattn. 52 %	+2 Samhällsstrukturen har förtätats
Befolkningsökningen riktar sig mot tillväxtcentrum. Bygandet på landsbygden begränsas inte	+1 10% placerar sig utanför	2+ Tillgängligheten förbättras långsamt med tiden	+1 Förbättrats, uppskattn. 0–5	+1 Tillgången på arbetskraft har förbättrats	0 Förbättrats, uppskattn. 56 %	+1 Samhällsstrukturen har förtätats något
Glesbebyggelsen påverkas inte utan fortsätter som nu	-1 30% placerar sig utanför	0 Inga konsekvenser	-2 Försämrats, uppskattn. 10–20 %	0 Inga konsekvenser	-2 På nuvarande nivå, 58–60 %	-2 Ingen ändring
2) Utveckling av markanvändningszoner (gång-, cykel-, kollektivtrafik)						
<i>Eftersträvad nivå</i>	<i>Under 20 %</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Minskat minst 10 %</i>	<i>Stödjer och medför inga hinder</i>	<i>Under 50 %</i>	<i>De riksomfattande målen för områdesanvändningen har uppnåtts</i>
Zoner har utvecklats och tagits i bruk	+3 Minskat	+3 Tillgängligheten har förbättrats och servicen finns nära	+3 Förbättrats mycket av att trafiken minskat och strukturerats	+1 Förbättrats mycket av att trafiken minskat	+3 Förbättrats, uppskattn. 45–50 %	+3 Samhällsstrukturen har förtätats
Zonerna har identifierats och börjat tas i bruk	+1 Minskat något	+1 Tillgängligheten har börjat förbättras	0 Inga konsekvenser	0 Inga konsekvenser	+1 Förbättrats, uppskattn. 50–52 %	+1 Samhällsstrukturen har förtätats något
Zonerna har inte identifierats	0 Inga konsekvenser	-1 Trafikstockningar har försämrat tillgängligheten	-2 Försämrats av trafikökningen	-1 Försämrats av trafikökningen	-3 Ingen ändring, uppskattn. 58–60 %	-3 Ingen ändring

Tabell 7.5. Konsekvensbedömning enligt metod 2, i fråga om markanvändningens framtidsbild.

Framtidsbild	Mätare 1 Trafikökning	Mätare 2 Trafikmässig tillgänglighet; nätets täckning	Mittari 3 Trafiksäkerhetskänsla / risk för personskador	Mätare 4 Näringslivets verksamhetsförutsättningar	Mätare 5 Personbilstrafikens andel av resorna	Mätare 6 Utsläpp; koldioxidutsläpp och partikelutsläpp
1) Trafiksystemet 2040						
<i>Eftersträvad nivå</i>	<i>Under 20 %</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Minskat minst 10 %</i>	<i>Förbättrats över 10 %</i>	<i>Under 50 %</i>	<i>Inte ökat från nuvarande nivå</i>
Trafiksystemets målsättning har uppnåtts	+2 Trafikarbetets ökning 24 %	+1 Förbättrats något	-1 Förblivit oförändrad	+1 Förbättrats och för trafikens del har näringslivets mål nåtts	Uppskattning ca 50 %	Minskat, uppskattn. 10–15 %
Bilismen har utvecklats i enlighet med dagens prognos	-1 Trafikarbetets ökning 30 %	-1 Försämrats (trafikstockningar)	-2 Försämrats uppskattn. 10 %	-2 Försämrats	Uppskattning 60 %	Nuläge, biltekniken har tagit ut trafikökningen
Bilismen har ökat mer än dagens prognos	-3 Trafikarbetets ökning 44 %	-3 Försämrats klart (trafikstockningar)	-3 Försämrats betydligt, uppskattn. 20 %	-3 Försämrats betydligt	Uppskattning 63 %	Ökat, uppskattn. 10–15 %
2) Funktionssäkra trafikleder						
<i>Eftersträvad nivå</i>	<i>Under 20 %</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Minskat minst 10 %</i>	<i>Förbättrats över 10 %</i>	<i>Minskat över 5 %</i>	<i>Inte ökat från nuvarande nivå</i>
Åtgärderna enligt TSP har vidtagits	+1 Ökningen har avtagit klart (24 %)	+2 Förbättrats något	+2 Förbättrats, uppskattn. 5–10 %	+1 Förbättrats	Uppskattning ca 50 %	Minskat, uppskattn. 10–15 %
Nuvarande verksamhets- och investeringsnivå har behållits	-1 Trafikökningen som nu (30 %)	-1 Försämrats	-1 Försämrats	-2 Försämrats	Ingen ändring, förblir 58–60 %	Nuläge
Endast drift- och underhållsåtgärder har vidtagits	-1 Trafikökningen som nu (30 %)	-3 Försämrats klart	-3 Försämrats mycket	-3 Försämrats betydligt	Ingen ändring förblir 58–60 %	Nuläge

Tabell 7.6. Konsekvensbedömning enligt metod 2, i fråga om trafikens framtidsbild.

Framtidsbild	Mätare 1 Befolkningsökning som placerar sig utanför planlagda områden	Mätare 2 Trafikmässig tillgänglighet (områden och transporter)	Mätare 3 Exportindustrins konkurrenskraft	Mätare 4 Näringslivets verksamhetsförutsättningar	Mätare 5 Ökade varuflöden i hamnarna	Mätare 6 Transportkedjornas miljöeffektivitet
1) Kontrollerad utveckling av företags- och logistikområden						
<i>Eftersträvd nivå</i>	<i>Under 20 % och arbetsplatserna ökar inte decentraliseringen</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Konkurrenskraften förbättras</i>	<i>Förbättrats över 10 %</i>	<i>Över 20 % ökning</i>	<i>Effektiverats jämfört med nuläget och miljön har beaktats</i>
Logistikfunktionerna har koncentrerats och verksamheten har styrts genom planer	Liten del placerar sig utanför	+2 Förbättrats klart	+2 Förbättrats klart	+2 Förbättrats	+20-30 % Logistikkoncentrationerna i Vasa och Kaskö har ökat transportererna från närhamnarna	Förbättrats
Planerna styr verksamheten	En del placerar sig utanför	+1 Förbättrats	0 Förbättrats något eller som nu	0 Inga konsekvenser	0 Inga konsekvenser	Förbättrats något
Inga konsekvenser för glesbebyggelsen utan utvecklingen fortsätter som nu	En stor del placerar sig utanför	-1 Försämrats av trafikökningen	0 Inga konsekvenser	0 Inga konsekvenser	0 Inga konsekvenser	Försämrats av trafikökningen
2) Förbättring av transportkedjornas verksamhetsförutsättningar						
<i>Eftersträvd nivå</i>	<i>Under 20 %</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>	<i>Förbättras jämfört med nuläget</i>
Transportkedjor har skapats och de fungerar	Inga konsekvenser	Förbättrats av att trafiken minskat	+2 Förbättrats klart	Förbättrats av att transportkedjorna förbättrats	Transportkedjorna är koncentrerade till närhamnarna +20-30 %	+3 Förbättrats kännbart
Vissa kombinerade transporter används	Inga konsekvenser	Förbättrats något av att trafiken minskat	+1 Förbättrats	0 Inga betydande konsekvenser för konkurrenskraften	Någon tillväxt 5-10 %	+1 Förbättrats
Situationen har förblivit som nu	Inga konsekvenser	Försämrats av att trafiken ökat	0 Inga konsekvenser	Försämrats av trafikökningen	0 Inga konsekvenser	Försämrats av trafikökningen

Tabell 7.7. Konsekvensbedömning enligt metod 2, i fråga om logistikens framtidsbild.

KÄLLOR

- Södra Österbottens ELY-central 2010. Drifts- och underhållsplan för landsvägar 2010–2014. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens publikationer.
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2011. Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys. Vaasa–Seinäjoki. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 6/2012. ISBN 978-952-257-451-0.
- Södra Österbottens ELY-central 2012a. Trafiksäkerhetsplan. Färdigställs hösten 2012.
- Södra Österbottens ELY-central 2012b. Plan för väghållningen och trafiken 2012–2016. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, Trafik och infrastruktur.
- Liikennevirasto 2011. Seinäjoki–Kaskinen-radan perusparannuksen hankearviointi. Vertailuvaihtoehtoina radan tehostettu kunnossapito ja radan liikenteen lakkaaminen. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2011. ISBN 978-952-255-713-1.
- Liikennevirasto 2012. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen. ISBN 978-952-255-103-0.
- Österbottens förbund 2008. Österbottens landskapsplan. Beskrivning. Godkänd av landskapsfullmäktige 29.9.2008
- Österbottens förbund 2010. Landskapsplan, etapplan 1: Lokalisering av kommersiell service. Beskrivning. Behandlad i landskapsstyrelsen 22.11.2010.
- Österbottens förbund 2011a. Österbottens landskapsprogram 2011–2014.
- Österbottens förbund 2011b. Etapplan 1: Lokalisering av kommersiell service i Österbotten, konsekvensbedömning. Behandlad i landskapsstyrelsen 17.10.2011.
- Finansministeriet 2012. En livskraftig kommun- och servicestruktur. Utredning av strukturgruppen för kommunförvaltningen. Finansministeriets publikationer 5b/2012. ISBN 978-952-251-308-3, ISSN 1797-9714.

BILAGOR

Bilaga 1 Trafikprognosbilder

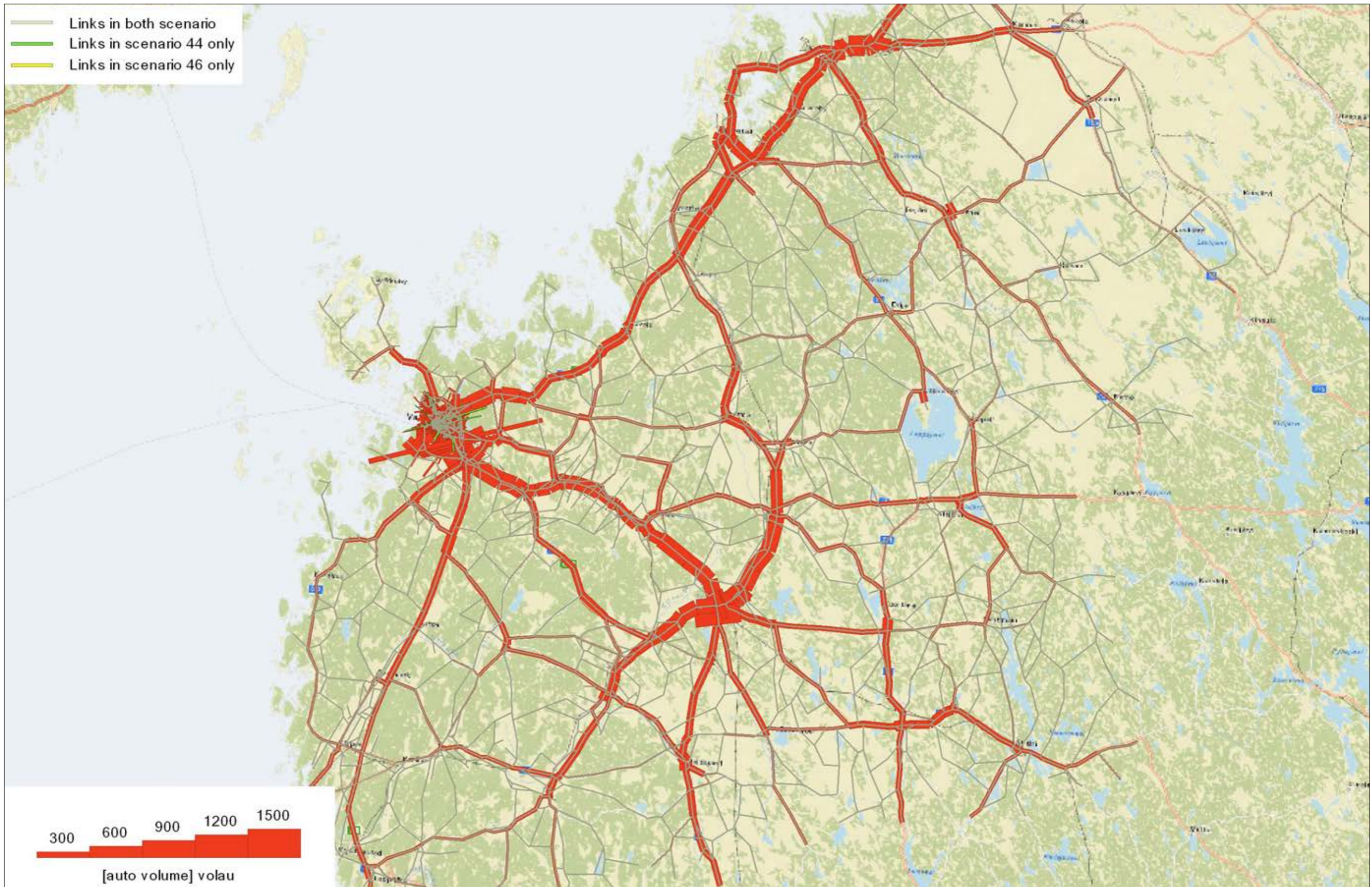
Bilaga 2 Olycksrisken i fråga om personskador.

Bilaga 3 Vägbredd och hastighetsbegränsningar på enskilda vägavsnitt.

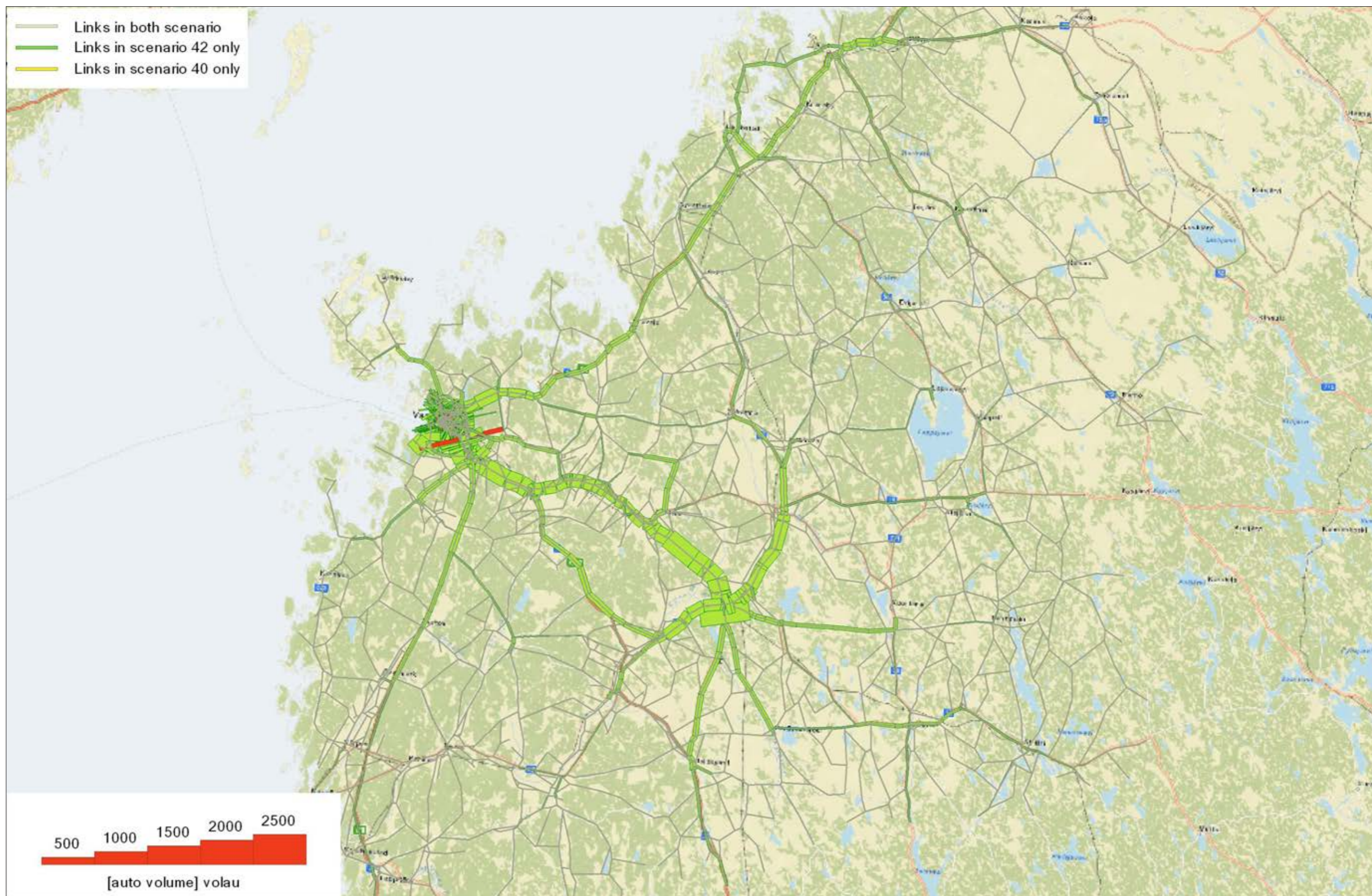
Bilaga 4 Glesbygdsområden enligt ekonomisk region.

Bilaga 5 Kartor över resezonerna i enskilda ekonomiska regioner.

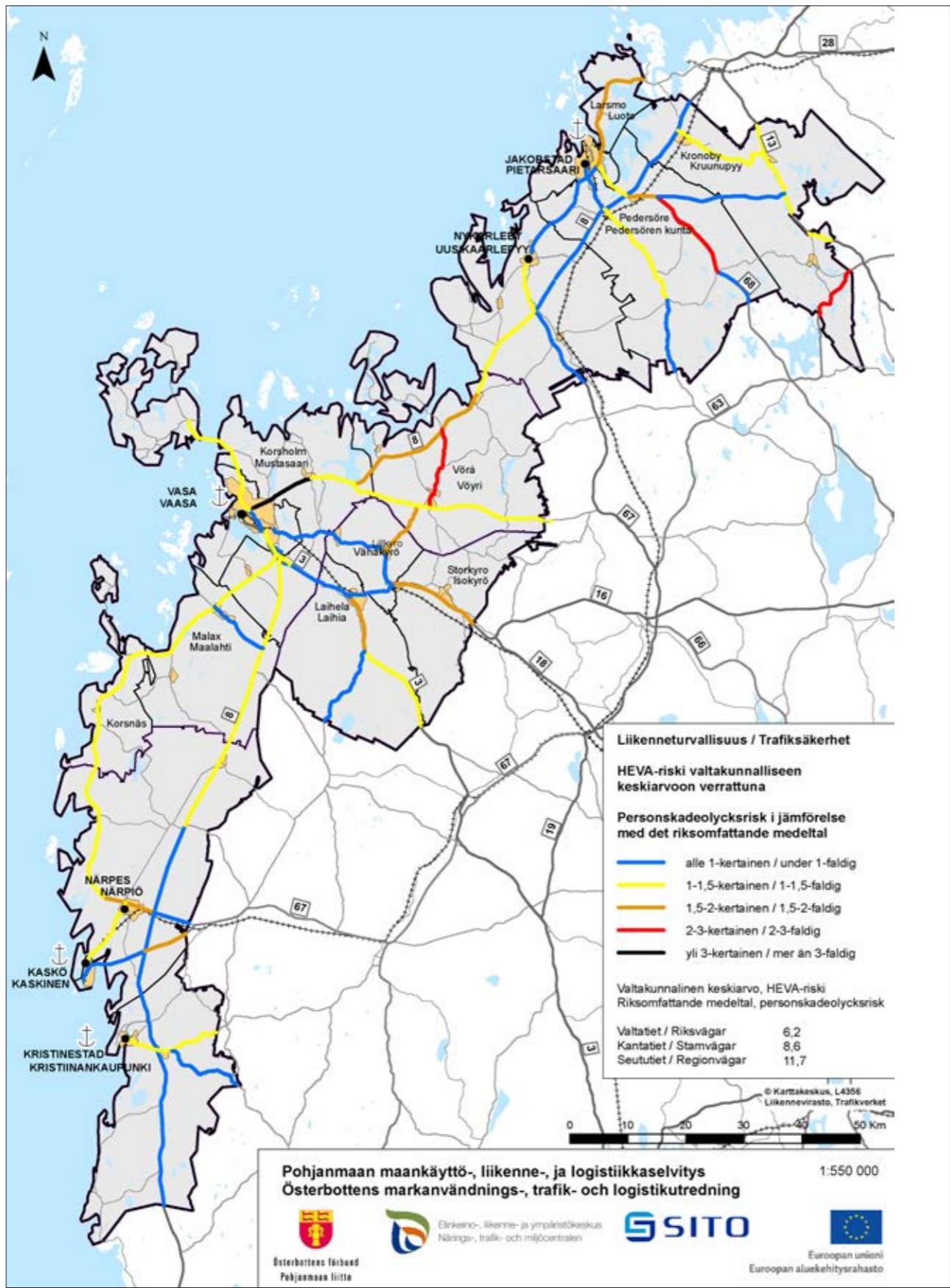
Bilaga 6 Tillgänglighetsbilder



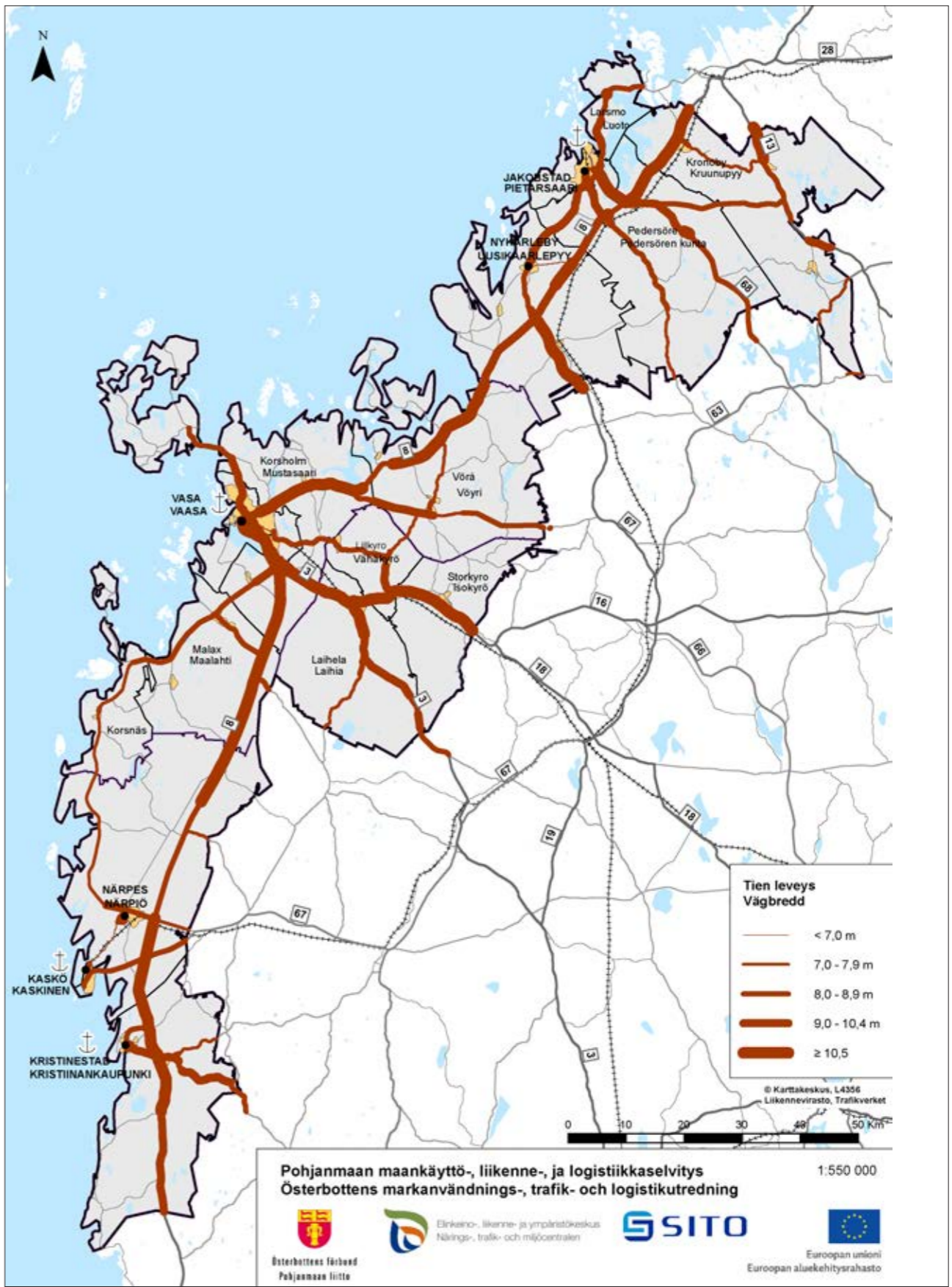
Bilaga 1A Trafikprognos: Maximumprognos - basprognos..



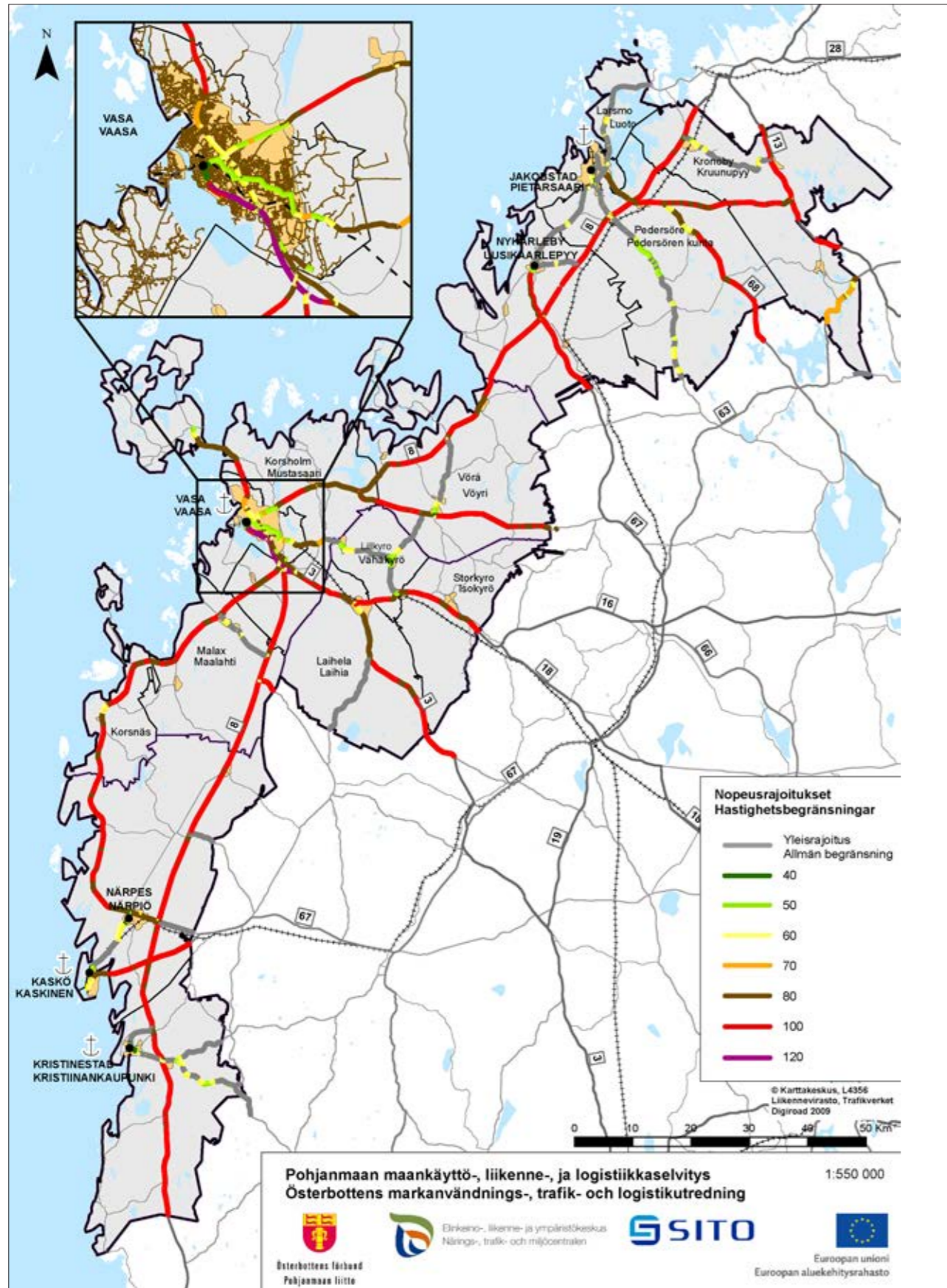
Bilaga 1B Trafikprognos: Kollektivtrafikprognos - basprognos..



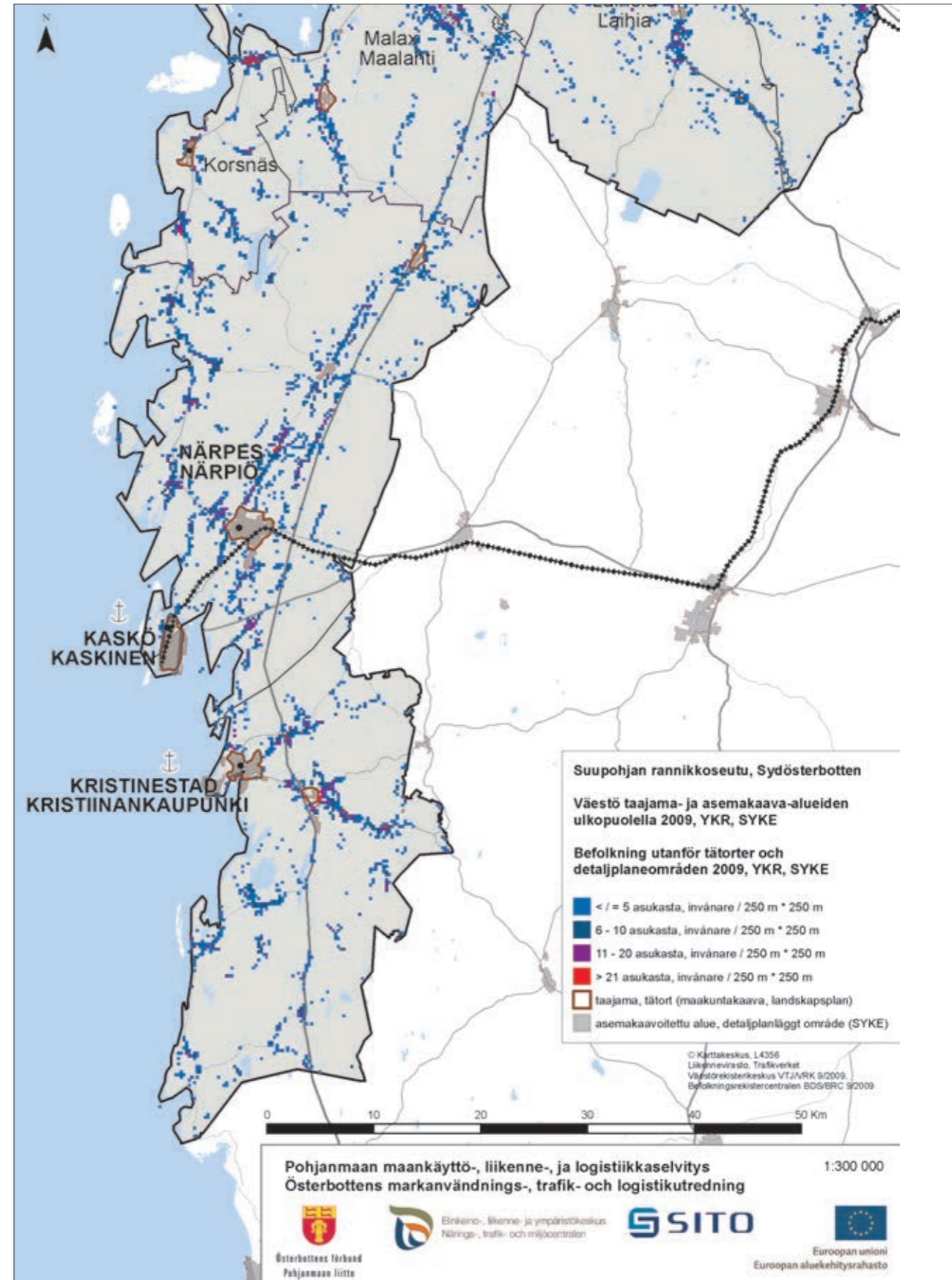
Bilaga 2 Personskadeolycksrisk i jämförelse med det riskomfattande medeltal.



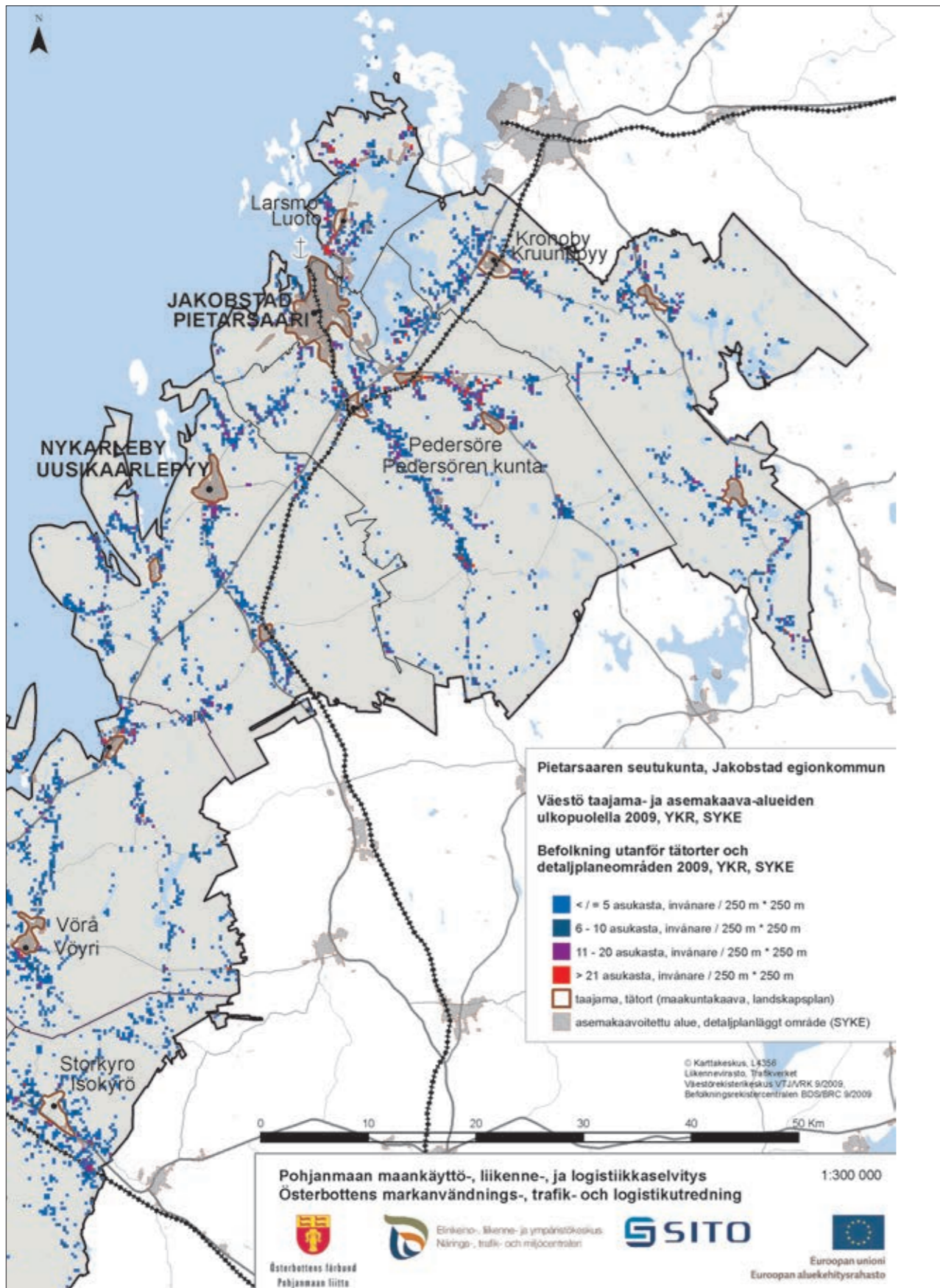
Bilaga 3A Vägbredd.



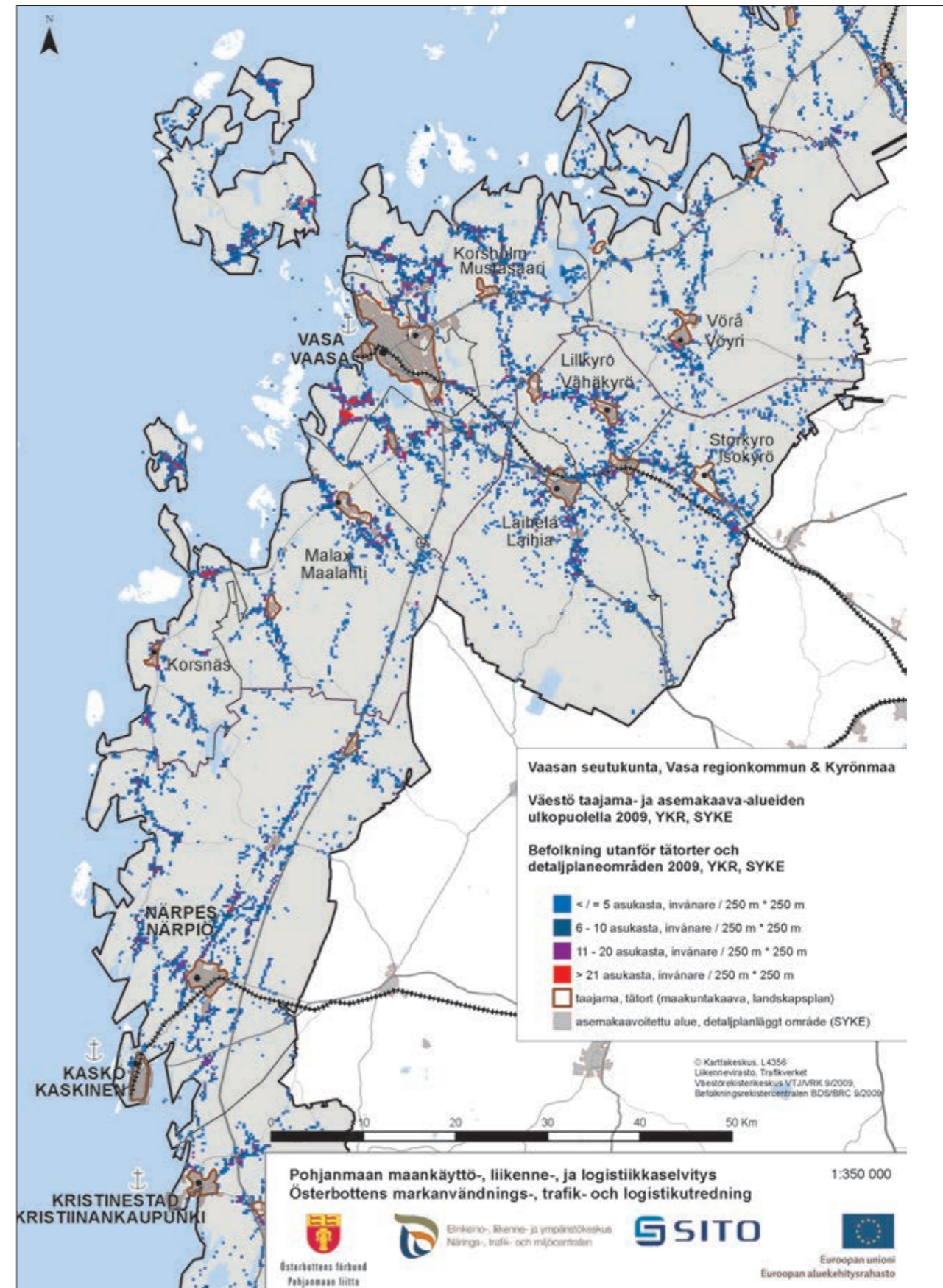
Bilaga 3B Hastighetsbegränsningar.



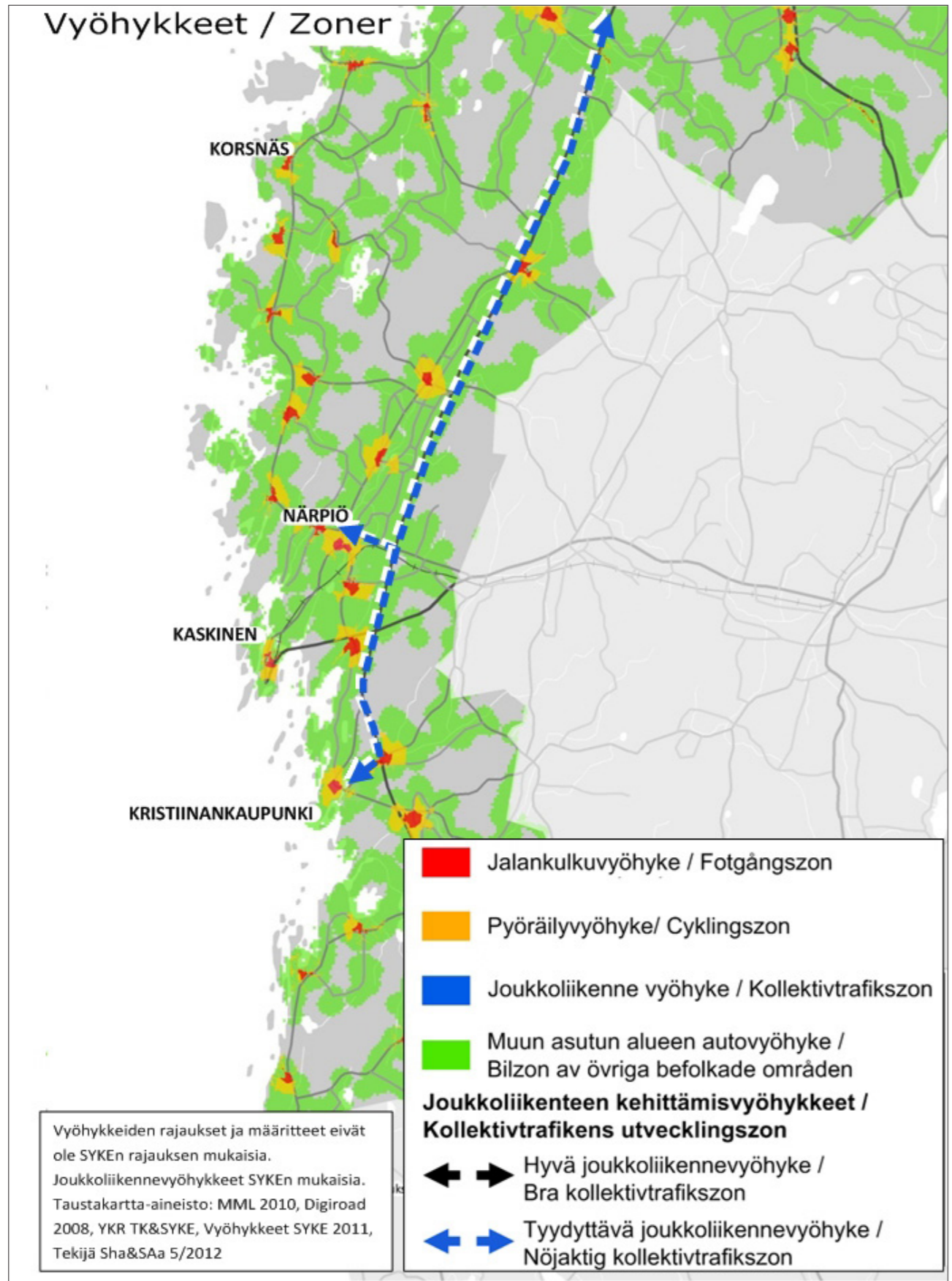
Bilaga 4A Befolkning utanför tätorter och detaljplanområden, Sydösterbotten.



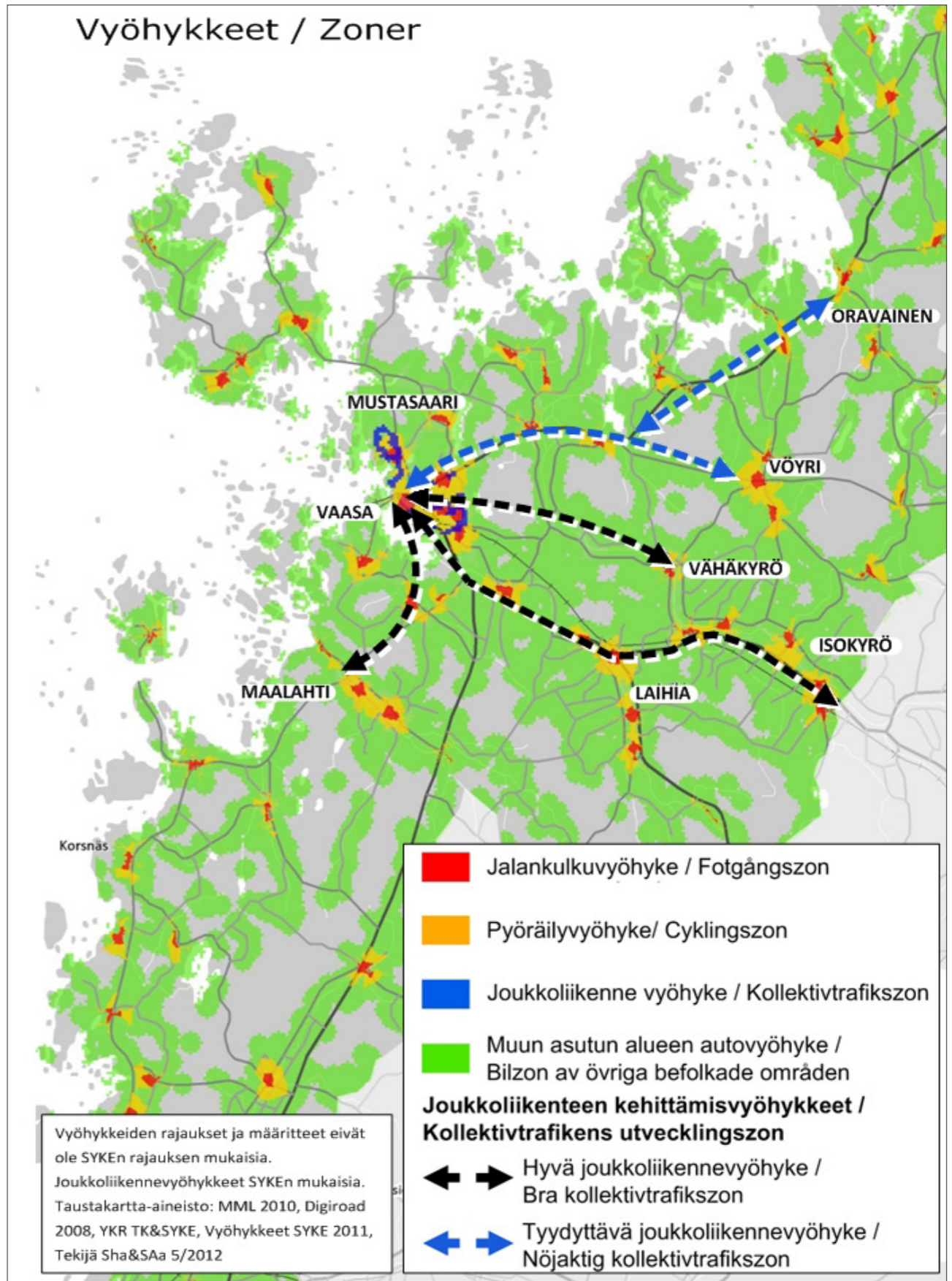
Bilaga 4B Jakobstad regionkommun.



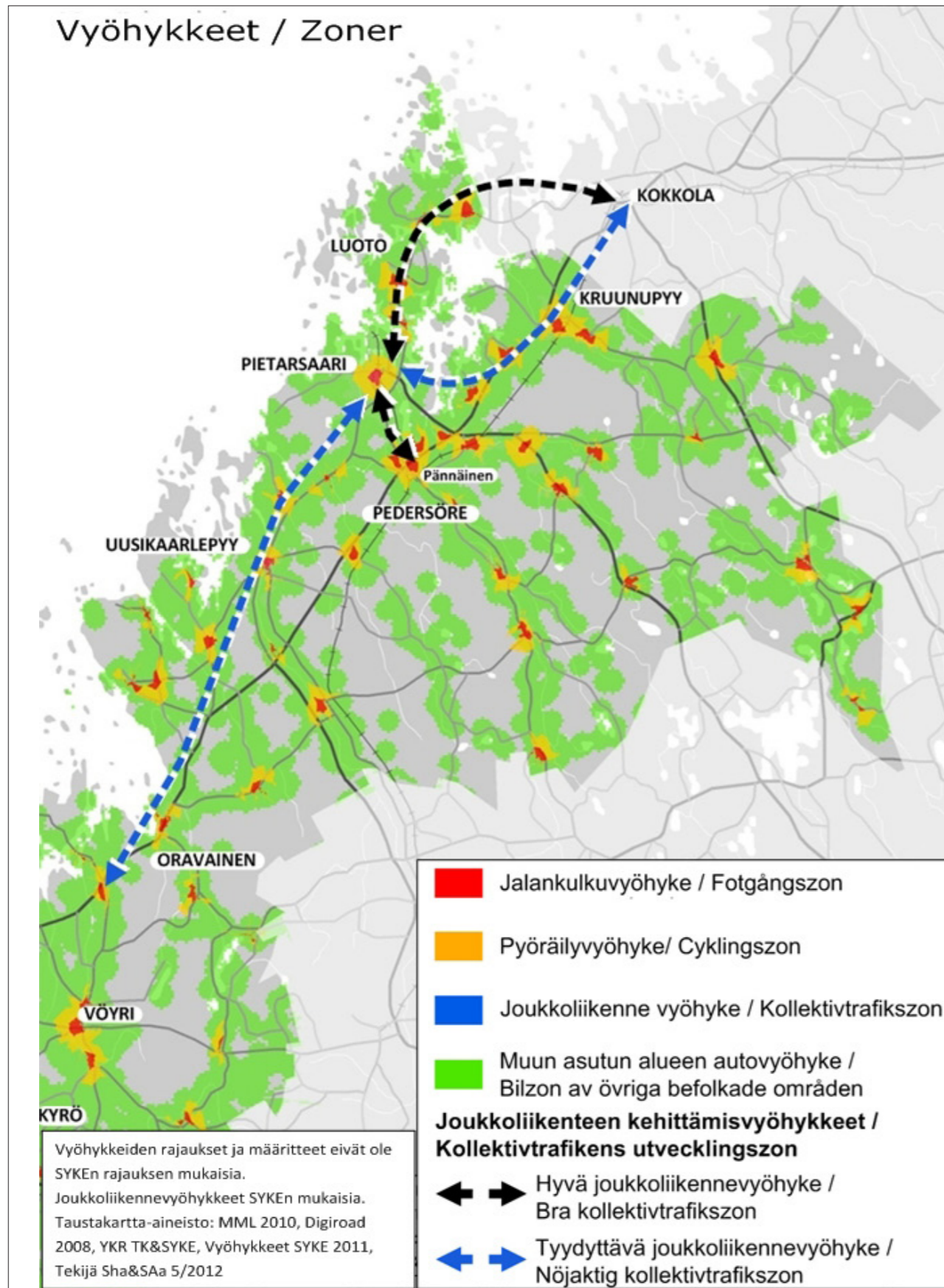
Bilaga 4C Vasa regionkommun.



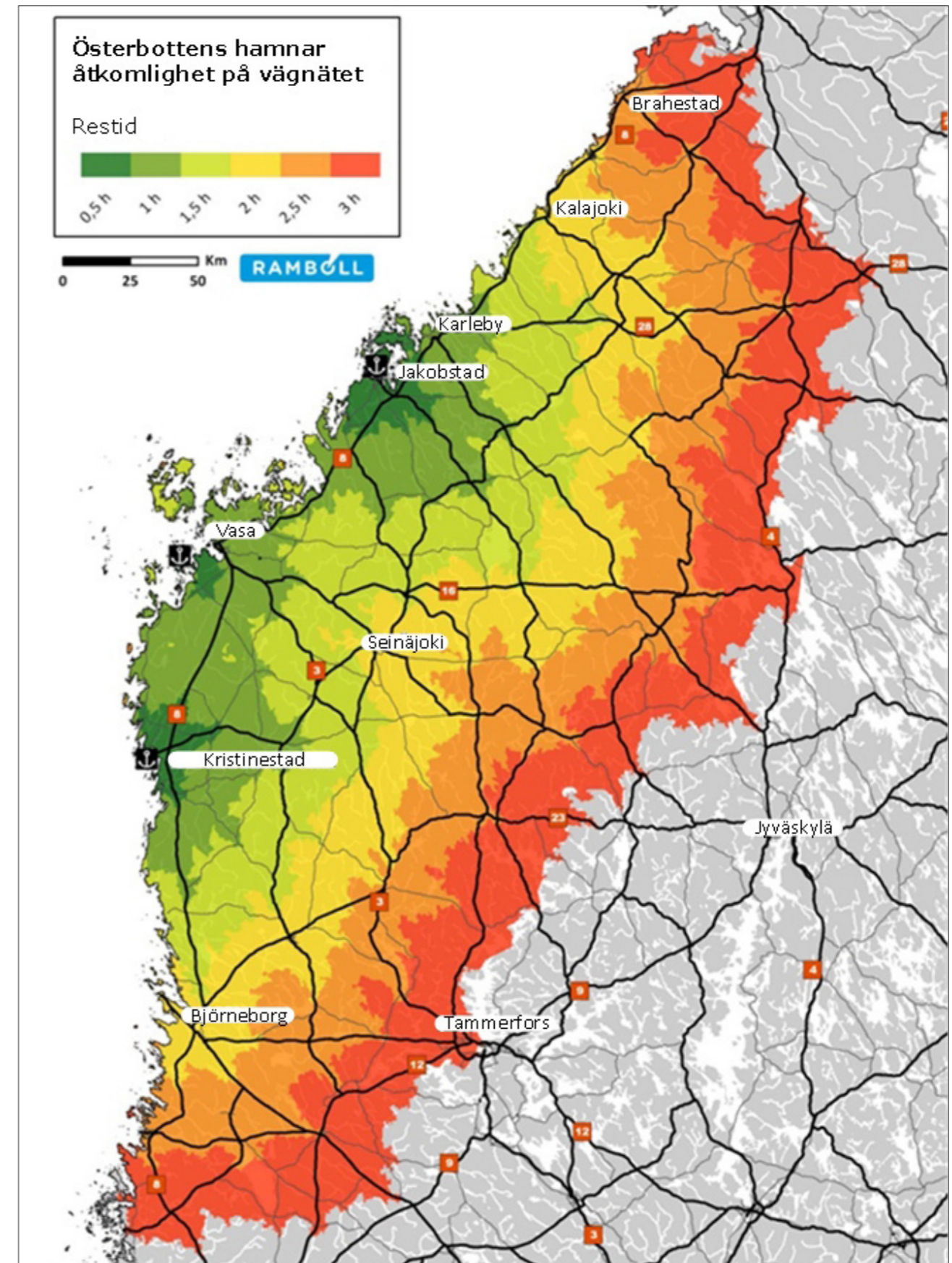
Bilaga 5A Zoner, Sydösterbotten kusttrakt.



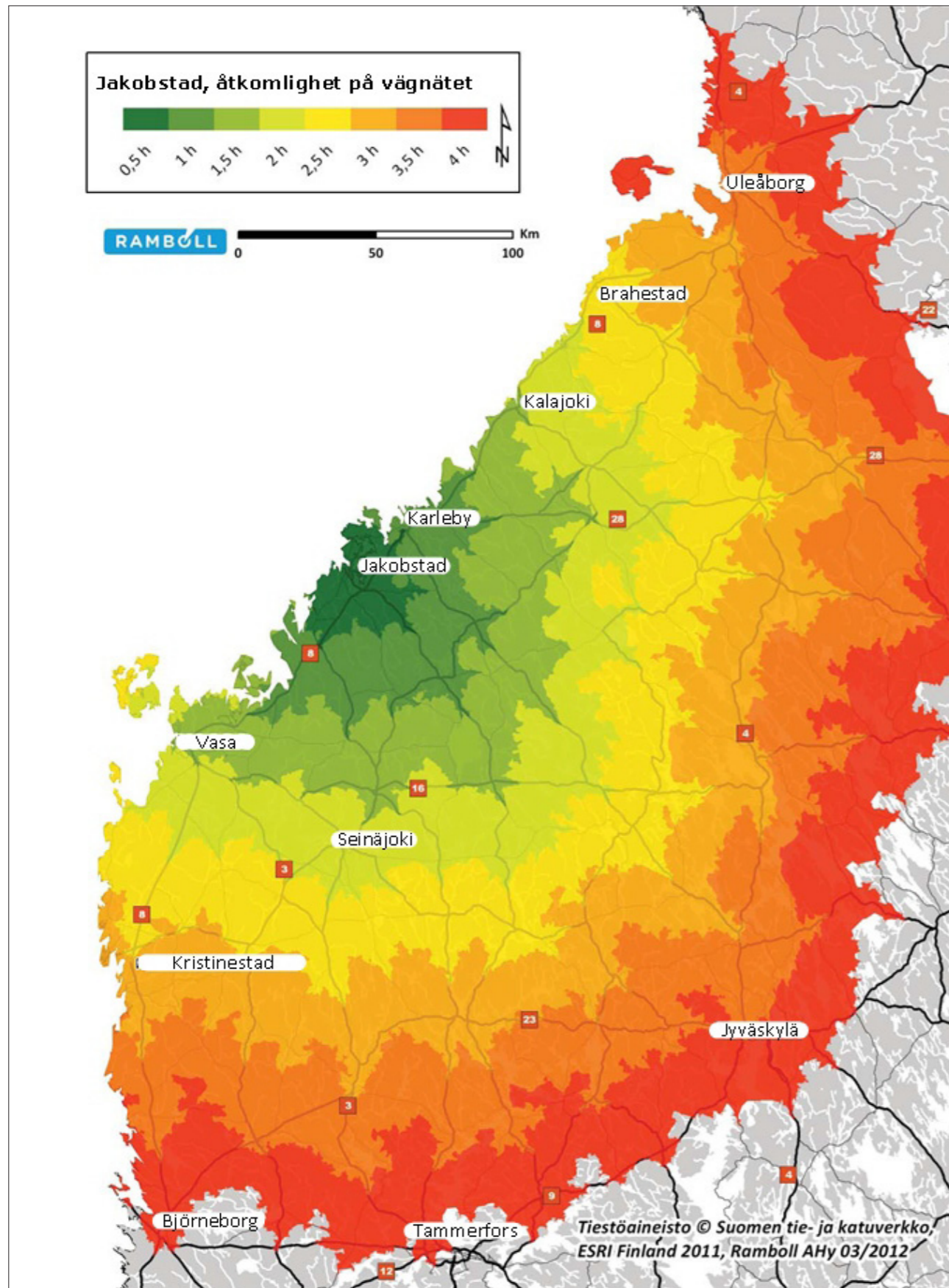
Bilaga 5B Zoner, Vasa region



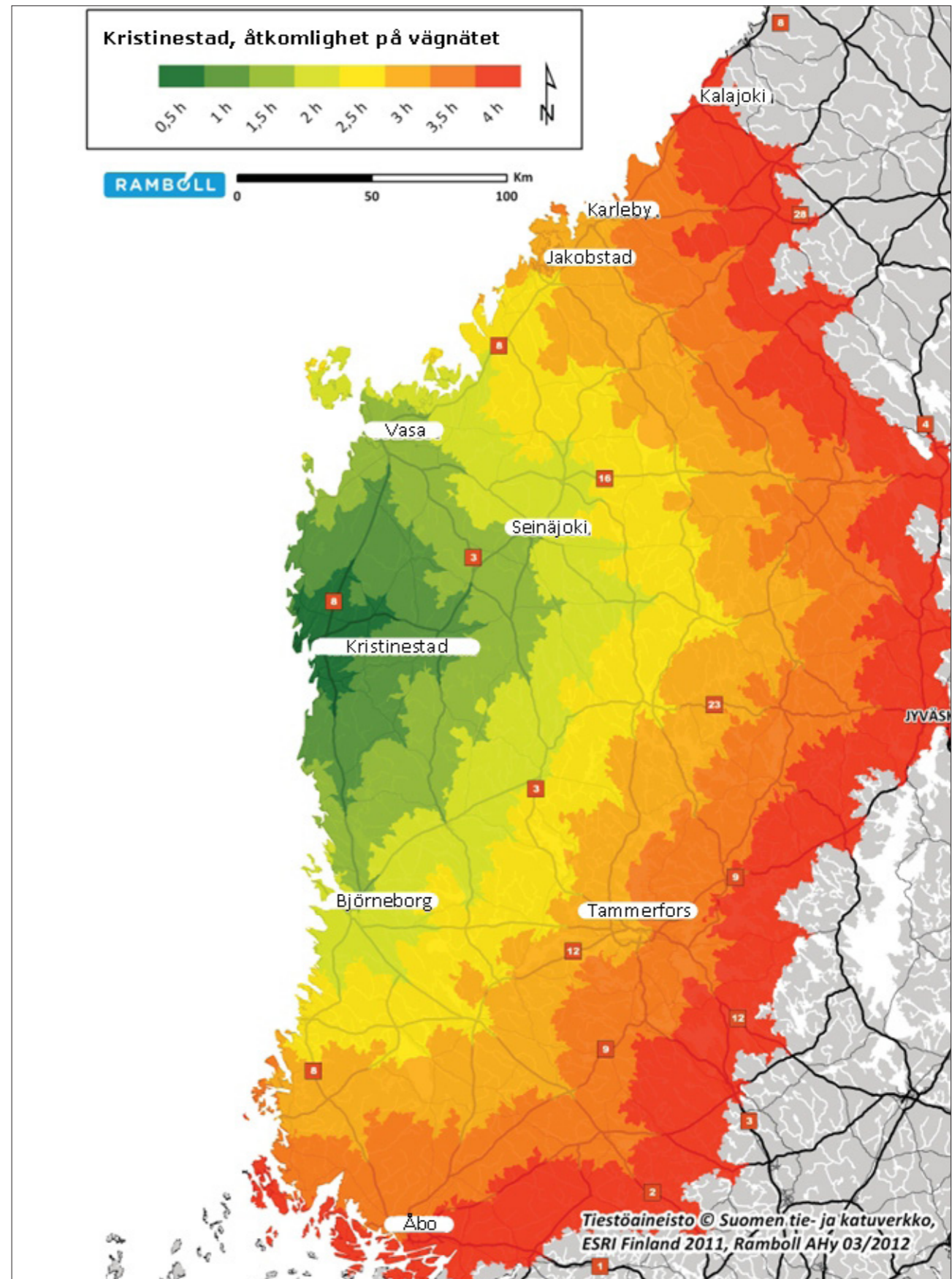
Bilaga 5C Zoner, Jakobstad regionkommun.



Bilaga 6A Österbottens hamnar åtkomlighet på vägnätet.



Bilaga 6B Jakobstad, åtkomstighet på vägnätet.



Bilaga 6C Kristinestad, åtkomstighet på vägnätet.

Publikations serie och nummer Raportter 74/2012					
Ansvarsområde Trafik					
Författare Juha Mäkinen, Iida-Maria Rantanen Tenho Aarnikko, Katja Hyökki-Kotilainen Tuomo Pöyskö, Toni Joensuu		Publiceringsdatum Juni 2012			
		Föreläggare / Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten			
		Projekts finansier/uppdragsgivare Ely-central, Österbottens Förbund, Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF)			
Publikations titel Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning					
Sammandrag Markanvändnings- trafik- och logistikutredningen har gjorts parallellt med Österbottens trafiksystemplan så att den stödjer planen och ger bakgrundsinformation för landskapsplanläggningen. Utredningen kartlägger ingående nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i landskapet, hur samarbetet fungerar samt utvecklingsbehoven. I trafiksystemplanen har som prioriterade områden angetts förtätande av markanvändningen, servicestrukturer, utvecklande av områden som är effektiva med tanke på tillgängligheten, identifiering av områden där markanvändningen förändras samt främjade av kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Dessa tyngdpunkter har också betonats i denna markanvändnings-, trafik- och logistikutredning. Som bakgrund till utredningen gjordes en ingående analys av nuläget, där man granskade nuläget beträffande markanvändningen, trafiken och logistiken i landskapet. Under arbetet genomfördes två enkäter. Den ena riktades till företag inom industri och handel som är verksamma i Österbotten i syfte att klarlägga deras synpunkter på transportbehov, brister i trafiknätet och behov i anslutning till markanvändningen. Den andra enkäten riktades till kommunerna i Österbotten och genom den utreddes kommunernas utvecklingsbehov i anslutning till markanvändning och trafik. För att precisera nuläget och utvecklingstrenderna beträffande markanvändningen ordnades dessutom en verkstad för personer med ansvar för kommunernas planläggning. Målet var att hitta de viktigaste tillväxtobjekten i de ekonomiska regionerna, objekt och trafikleder som är viktiga för näringslivet samt föra fram de olika ekonomiska regionernas särbehov. De största bristerna och problempunkterna inom markanvändningen i nuläget hänför sig till glesbebyggelsen, och sätten att kontrollera den har spelat en central roll i den diskussion som förts under arbetet. I Vasa utgörs ett logistiskt och trafikmässigt problem av de industriområden som för närvarande är belägna i stadens centrum, där utvidgningsmöjligheterna är begränsade och transportererna kännbart belastar gatunätet i centrum. Detta problem tillspeglas av att hamntransporterna leds via gatunätet i Vasa kärncentrum. Ett avsnitt som är problematiskt med tanke på vägtrafiken är till exempel riksväg 8 norr om Vasa. Också vägförbindelsen till Vasa hamn genom centrum och avsaknaden av en direkt förbindelse till riksväg 3 och det framtida logistikområdet är problematiskt. På riksväg 3 mellan Vasa och Laihela är den största enskilda flaskhalsen i Laihela anslutningen från riksväg 18 som styrs av trafikljus och där det blir trafikstockningar. En av de viktigaste och längsta nya vägförbindelsen är den nya vägförbindelsen från riksväg 3 till riksväg 8, från logistikområdet norrut, den södra delen gör det lättare för lillkyroborna att nå Vasa samt betjänar det logistikcentrum som föreslagits i området. Det dåliga skicket på banavsnittet Kaskö–Seinäjäki är mycket kritiskt för Sydösterbotten och näringslivet utmed hela järnvägen. Restiden kräver dubbel bemanning, vilket höjer transportkostnaderna kännbart. En betydande lokal problempunkt är också Vasa hamnbana som går genom stadens centrum. Problemet med hamnspåret i Jakobstad är åter förutom att det inte är elektrifierat att den bangårdsfunktion som storindustrins och hamnens spårtrafik behöver ligger på ett område som är lika långt som sträckan mellan stadens centrum och hamnen. Avsaknaden av ett triangelspår i Bennäs försvårar väsentligt en smidig trafik på Jakobstads hamnbana. Utifrån nulägesanalysen utarbetades ett strategiskt utvecklingsprogram, som består av utvecklingsåtgärder. Utvecklingsprogrammet består av sex åtgärds-kategorier. Åtgärds-kategorierna för markanvändningens del är kontrollerad spridd bebyggelse och utveckling av markanvändningszoner, för trafikens del funktionssäkra trafikleder och närhet samt för logistikens del kontrollerad utveckling av företags- och logistikområden samt förbättring av transportkedjornas verksamhetsförutsättningar. Under dessa åtgärds-kategorier har i denna utredning angetts en del av utvecklingsåtgärderna, en del av åtgärderna bestäms i trafiksystemplanen och en del i framtiden. Om man satsar på att få kontroll över glesbebyggelsen och förverkligandet av resezonerna framskrider, förtätas markanvändningen så att trafikbehoven minskar och servicens tillgänglighet förbättras. Dessutom ökar gång- och cykel- samt kollektivtrafikens andel av resesätten, medan biltrafikens andel minskar och dämpar trafikökningen på vägarna. Detta ökar säkerheten i tätorterna och boendetrivseln samt förbättrar trafikens funktionsduglighet och underlättar logistiska transporter. Utvecklingen av markanvändningszoner och ibruktagandet av zonerna påverkar mest boendet och miljön, när känslan av säkerhet ökar i tätorterna och buller- och vibrationsolägenheterna minskar. Dessutom minskar behovet av att använda personbil, när förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras och det blir mer attraktivt att cykla. När åtgärderna för att förbättra trafikledningens funktionssäkerhet och tillgänglighet vidtas minskar trafikarbetet, varvid trafiksäkerheten och servicens tillgänglighet förbättras och miljöutsläppen från trafiken minskar. Trafiksäkerheten förbättras på huvudvägarna och i tätorterna. Servicenivån och effektiviteten inom spårtrafiken förbättras och det uppstår bättre verksamhetsförutsättningarna för kombinerade transporter. Också hamnarnas konkurrenskraft förbättras. Näringslivet drar nytta av att effektiviteten och funktionssäkerheten hos transportererna förbättras och sjö-, järnvägs- och vägtransporterna effektiviseras i och med att transportkedjorna förbättras. Om utvecklingen av företagsområdena framskrider på ett kontrollerat sätt och verksamhetsförutsättningarna för transportkedjorna förbättras, förläggs trafiken till lämpliga leder och minskar den tunga fordonstrafiken när transportererna delvis flyttas till järnvägen. Kontrollerad utveckling av logistikområdena gör transportererna effektivare och förbättrar verksamhetsförutsättningarna för företag i närområdena. Då minskar trafikmängderna och utsläppen från trafiken. Hamnarnas specialisering och samarbete gör de enskilda hamnarna effektivare, vilket möjliggör tillväxt. Utvecklingen av					
Nyckelord Markanvändning, trafik, logistik					
ISBN (tryckt) 978-952-257-638-5	ISBN (PDF) 978-952-257-586-9	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-586-9		Språk Svenska	Sidantal 51
Beställningar av publikation					
Kostnadställe ja -tid 2012		Tryckeri Kopijyvä Oy			

RAPPORTER 74 | 2012

ÖSTERBOTTENS MARKANVÄNDNINGS-, TRAFIK- OCH LOGISTIKUTREDNING

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

ISBN 978-952-257-638-5 (tryckt)

ISBN 978-952-257-578-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (tryckt)

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-257-578-6

www.ely-centralen.fi/publikationer | www.doria.fi/ely-keskus



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto

Hävkraft
frånEU
2007-2013



Europeiska unionen
Europeiska socialfonden