

Pohjanmaan

liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Österbottens

trafiksystemplan 2040



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen

RAMBOLL

Kuvien oikeudet:

Kuva 11: Tiestöaineisto © Suomen tie- ja katuverkko,
ESRI Finland 2011, Ramboll SAa 02/2012

Kuva 12: Pietarsaaren satama

Bildrättigheter:

Bild 11: Vägnätsmaterial © Väg- och gatunätet i Finland, ESRI
Finland 2011, Ramboll SAa 02/2012

Bild 12: Jakobstads hamn

ALKUSANAT

Aluekehityslainsäädännön 10 §:n mukaisesti maakunnat vastaavat liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja yhteensovittamisesta.

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuodelle 2040 on laadittu vuosina 2011-2014. Työn tavoitteena on ollut määrittellä alueen liikennejärjestelmän tärkeimmät tavoitteet sekä kehittämistoimet. Suunnitelma on laadittu Pohjanmaan liiton ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta yhteistyössä maakunnan kuntien sekä valtionhallinnon organisaatioiden kanssa.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet

Saini Heikkuri-Alborzi, pj, Pohjanmaan liitto
Ann Holm, Pohjanmaan liitto
Jan Wikström, Pohjanmaan liitto
Jarmo Salo, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri
Matti Rantala, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat
Teija Snicker-Järvinen, Liikennevirasto
Maria Kurtén, Museovirasto, Länsi-Suomen kulttuuriympäristöpalvelut
Kaj Suomela, Pohjanmaan ELY-keskus
Juha Häkkinen, Pohjanmaan kauppakamari
Matti Koskivaara ja Hannu Salomaa, Finavia Oyj
Peter Ulmanen, Linja-autoliitto
Eino Toivola, Isokyrö
Timo Onnela, Kaskinen
Henrik Rosendahl, Korsnäs
Sven Söderlund, Kristiinankaupunki
Tage Torrkulla, Kruunupyö
Marko Kilpeläinen, Laihia
Bjarne Häggman, Luoto
Håkan Knip, Maalahti
Barbara Påfs, Mustasaari
Göran Viklund, Närpiö
Ingmar Ek, Pedersöre
Mikael Jakobsson, Pietarsaari
Tom Johansson, Uusikaarlepyy
Markku Järvelä, Vaasan kaupunki
Jouni Haapaniemi, Vähäkyrö
Markku Niskala, Vöyri
Tommi Tuominen ja Riitta Björkenheim, VASEK Vaasanseudun Kehitys Oy

Suunnittelusta vastanneeseen työryhmään ovat kuuluneet

Jarmo Salo, pj, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri
Eva-Christine Sund-Knuuttila, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat
Saini Heikkuri-Alborzi, Pohjanmaan liitto
Ann Holm, Pohjanmaan liitto
Jan Wikström, Pohjanmaan liitto
Ulf Granås, Korsnäs-Maalahti
Marko Kilpeläinen, Kyrönmaan seutu
Marika Häggblom, Mustasaari
Ingmar Ek, Pietarsaaren seutu
Heimo Toiviainen, Pietarsaari
Timo Onnela, Suupohjan rannikkoseutu
Pertti Hällilä, Vaasa
Markku Niskala, Vöyri

Työhön liittyen pidettiin 31.1.2012 Pohjanmaan liikennejärjestelmäseminaari, johon osallistui noin 70 henkilöä. Seminaarin teemana oli ”Pohjanmaan maakunta vastaa lisääntyvään globaaliin kilpailuun”.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman projektikoordinaattorina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työstä ovat vastanneet ins. Jouni Lehtomaa ja DI Riikka Salli. Raportointiin ovat osallistuneet myös Riku Jalkanen ja Antti Timonen (raportin taitto).

Maankäyttö-, liikenne- ja logistiikan erillisselvityksen on laatinut Sito Tampere Oy. Selvityksestä on laadittu erillinen raportti. Osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu myös NECL II-hankkeen rahoittamat selvitykset Pohjanmaan satamien erikoistuminen (Sito Tampere Oy) sekä Pohjanmaan erikoiskuljetusselvitys (Ramboll Finland Oy).

FÖRORD

Enligt 10 § i lagen om utveckling av regionerna svarar landskapsförbunden för att sätta igång planeringsprocessen och för att leda och samordna samarbetet kring planeringen.

Österbottens trafiksystemplan 2040 har utarbetats 2011-2014. Syftet med arbetet har varit att fastställa de viktigaste målen och utvecklingsåtgärderna för trafiksystemet i området. Planen har utarbetats på uppdrag av Österbottens förbund och Södra Österbottens ELY-central och i samarbete med kommunerna i landskapet samt statsförvaltningens organisationer.

I styrgruppen för arbetet har ingått

Saini Heikkuri-Alborzi, ordf., Österbottens förbund

Ann Holm, Österbottens förbund

Jan Wikström, Österbottens förbund

Jarmo Salo, Södra Österbottens ELY-central, trafik och infrastruktur

Matti Rantala, Södra Österbottens ELY-central, miljö och naturresurser

Teija Snicker-Järvinen, Trafikverket

Maria Kurtén, Museiverket, Västra Finlands kulturmiljötjänster

Kaj Suomela, Österbottens ELY-central

Juha Häkkinen, Österbottens handelskammare

Matti Koskivaara och Hannu Salomaa, Finavia Abp

Peter Ulmanen, Linja-autoliitto

Eino Toivola, Storkyro

Timo Onnela, Kaskö

Henrik Rosendahl, Korsnäs

Sven Söderlund, Kristinestad

Tage Torrkulla, Kronoby

Marko Kilpeläinen, Laihela

Bjarne Häggman, Larsmo

Håkan Knip, Malax

Barbara Påfs, Korsholm

Göran Viklund, Närpes

Ingmar Ek, Pedersöre

Mikael Jakobsson, Jakobstad

Tom Johansson, Nykarleby

Markku Järvelä, Vasa stad

Jouni Haapaniemi, Lillkyro

Markku Niskala, Vörå

Tommi Tuominen och Riitta Björkenheim, VASEK Vasaregionens Utveckling Ab

I den arbetsgrupp som svarat för planeringen har ingått

Jarmo Salo, ordf., Södra Österbottens ELY-central, trafik och infrastruktur

Eva-Christine Sund-Knuuttila, Södra Österbottens ELY-central, miljö och naturresurser

Saini Heikkuri-Alborzi, Österbottens förbund

Ann Holm, Österbottens förbund

Jan Wikström, Österbottens förbund

Ulf Granås, Korsnäs-Malax

Marko Kilpeläinen, Kyroland

Marika Häggblom, Korsholm

Ingmar Ek, Jakobstadsregionen

Heimo Toiviainen, Jakobstad

Timo Onnela, Sydösterbotten

Pertti Hällilä, Vasa

Markku Niskala, Vörå

Den 31 januari 2012 ordnades i anslutning till arbetet ett seminarium om Österbottens trafiksystem, i vilket cirka 70 personer deltog. Temat för seminariet var "Landskapet Österbotten svarar mot den växande globala konkurrensen".

Projektkoordinator för trafiksystemplanen har varit Ramboll Finland AB, där ingenjör Jouni Lehtomaa och DI Riikka Salli har svarat för arbetet. I utarbetandet av rapporten har även deltagit Riku Jalkanen och Antti Timonen (ombrytning av rapporten).

En separat utredning om markanvändningen, trafiken och logistiken har gjorts av Sito Tampere Oy. En separat rapport har utarbetats över utredningen. Som en del av trafiksystemplanen har det också gjorts utredningar om de österbottniska hamnarnas specialisering (Sito Tampere Oy) samt specialtransporter i Österbotten (Ramboll Finland AB), som finansierats av projektet NECL II.

SISÄLTÖ

1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	6
1.1	Työn tavoitteet	6
1.2	Suunnittelualan kuvaus	6
1.3	Valtakunnalliset ja liikennepoliittiset linjaukset sekä maakunnan kehittämisen tavoitteet	8
1.3.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	8
1.3.2	EU-tason liikennepoliittiset linjaukset	8
1.3.3	Kansallisen tason liikennepoliittiset linjaukset	9
1.3.4	Pohjanmaan maakuntasuunnitelma	11
1.3.5	Pohjanmaan maakuntakaava	12
1.3.6	Muita liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtia	13
2	TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS	14
2.1	Väestö, asuminen ja työssäkäynti	14
2.2	Elinkeinorakenne	16
2.3	Luonto ja ympäristö	16
2.4	Tulevaisuuden toimintaympäristö	17
3	POHJANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILA JA ONGELMAT	20
3.1	Liikkumistottumukset ja maankäyttö	20
3.2	Joukkoliikenne	23
3.3	Maantieliikenne	24
3.3.1	Tieverkko	24
3.3.2	Teiden liikennemäärät ja liikenneturvallisuus	25
3.3.3	Liikenteen toimivuus	30
3.4	Rataverkko ja raideliikenne	32
3.5	Lentoliikenne ja logistiikka	34
3.6	Meriliikenne	35
4	LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEET JA VISIO	39
5	KEHITTÄMISTOIMENPITEET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	44
5.1	Matka- ja kuljetusketjujen palvelutasotarpeet	44
5.2	Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen	46
5.3	Saavutettavuus ja liikkumisen mahdollisuudet	50
5.4	Kuljettamisen toimintaedellytysten ja liikennejärjestelmän puutteiden parantaminen	57
5.5	Pohjanmaan maakunnan kärkihankkeet	67
6	LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ JA SEURANTA	70
6.1	Maakunnan liikennejärjestelmätyön organisointi	70
6.2	Liikennejärjestelmätyön tehtävät	70
6.3	Liikenteen ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutus	72
7	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN RAHOITUS JA AIESOPIMUS	73
	LÄHTEET	74
	LIITTEET	76

INNEHÅLL

1	ARBETETS UTGÅNGSPUNKTER	6
1.1	Målsättningar	6
1.2	Beskrivning av planeringsområdet	6
1.3	De riksomfattande och trafikpolitiska linjerna samt utvecklingsmålen för landskapet	8
1.3.1	De riksomfattande målen för områdesanvändningen	8
1.3.2	EU:s trafikpolitiska riktlinjer	8
1.3.3	Nationella trafikpolitiska riktlinjer	9
1.3.4	Österbottens landskapsöversikt	11
1.3.5	Österbottens landskapsplan	12
1.3.6	Andra utgångspunkter för trafiksystemplanen	13
2	BESKRIVNING AV OMVÄRLDEN	14
2.1	Befolkning, boende och pendling	14
2.2	Näringsstruktur	16
2.3	Natur och miljö	16
2.4	Framtidens omvärld	17
3	NULÄGE OCH UTMANINGAR FÖR ÖSTERBOTTENS TRAFIKSYSTEM	20
3.1	Resvanor och markanvändning	20
3.2	Kollektivtrafik	23
3.3	Landsvägstrafik	24
3.3.1	Vägnät	24
3.3.2	Trafikmängder och trafiksäkerhet på vägarna	25
3.3.3	Trafikens funktionsduglighet	30
3.4	Bannätet och järnvägstrafik	32
3.5	Flygtrafik och logistik	34
3.6	Sjötrafik	35
4	TRAFIKSYSTEMPLANENS MÅL OCH VISION	39
5	UTVECKLINGSÅTGÄRDER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING	44
5.1	Servicenivåbehov inom rese- och transportkedjor	44
5.2	Samordning av markanvändning och trafiksystemet	46
5.3	Tillgänglighet och möjligheter att färdas	50
5.4	Att förbättra verksamhetsförutsättningarna för trans- porter och avhjälpa bristerna i trafiksystemet	57
5.5	Spetsprojekt i landskapet Österbotten	67
6	TRAFIKSYSTEMARBETET OCH UPPFÖLJNING	70
6.1	Organisering av trafiksystemarbetet i landskapet	70
6.2	Uppgifter om trafiksystemarbetet	70
6.3	Växelverkan mellan planeringen av trafik och markanvändning	72
7	FINANSIERING AV TRAFIKSYSTEMET SAMT INTENTIONSAVTAL	73
	KÄLLOR	74
	BILAGOR	76

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Työn tavoitteet

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on **strateginen suunnitelma noin 30 vuoden ajanjaksolle koskien koko maakuntaa**. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on ollut saavuttaa eri osapuolten kesken **yhteinen näkemys** liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteista ja kehittämiskohteista. EAKR-hankkeena on laadittu selvitys "Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikka-selvitys (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012)". Suunnitelman laadinnassa tärkeässä roolissa on ollut vuorovaikutus alueen kuntien, maakuntaliiton sekä viranomaistahojen välillä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa on otettu huomioon sekä EU-tason että Suomen kansalliset **liikennepoliittiset linjaukset, maakunnan kehittämistarpeet, suunnitelmat ja ominaispiirteet**, mutta myös **tulevaisuuden trendit ja haasteet**, jotka vaikuttavat merkittävästi liikennepalvelujen tarpeeseen ja tuottamisen tuottamismahdollisuuksiin tulevaisuudessa.

Maakuntaan **aikaisemmin laadittuja liikennejärjestelmäsuunnitelmia** ovat Vaasan seudun liikennejärjestelmä (VASELI, 2001) sekä Kokkolan, Pietarsaaren ja Kaustisen alueen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030 (KOPIKALI, 2006).

1.2 Suunnittelualan kuvaus

Pohjanmaan maakunta on **kapea, noin 230 km pitkä ja 20–50 km leveä rannikkokaistale** Suomen länsirannikolla. Maakunta rajautuu pohjoisessa Keski-Pohjanmaan maakuntaan, idässä Etelä-Pohjanmaan maakuntaan, etelässä Satakuntaan ja lännessä merialueeseen. Maakunta on suhteellisen tiheästi asuttu. Runsaan **7 700 km²:n maapinta-alalla asuu noin 180 000 asukasta** (2013). Maakunnan keskus on Vaasa, jossa asuu noin 66 000 asukasta. Maakunta jakautuu neljään seutukuntaan ja 15 jäsenkuntaan (Vähäkyrö liittyi Vaasaan vuoden 2013 alussa):

- Kyrönmaa (Isokyrö, Laihia)
- Pietarsaaren seutu (Kruunupyö, Luoto, Pedersöre, Pietarsaari ja Uusikaarlepyy)
- Suupohjan rannikkoseutu (Kaskinen, Kristiinankaupunki ja Närpiö)
- Vaasan seutu (Korsnäs, Maalahti, Mustasaari, Vaasa ja Vöyri).

Pohjanmaalla on kattava liikenneverkosto, joka mahdollistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden sekä henkilö- että tavalliikenteessä. **Tärkein rannikon suuntainen liikenneyhteys on maakunnan läpi kulkeva valtatie 8**, joka yhdistää maakunnan tärkeimmät keskuksat ja satamat toisiinsa ja sekä länsirannikon muihin asutuskeskuksiin: etelässä Poriin ja Turkuun sekä pohjoisessa Kokkolaan ja Ouluun. Valtatiellä 8 on erityinen asema myös Suomen erikoiskuljetusverkossa. **Valtatie 3** (E 12) yhdistää Vaasan seudun Laihian kautta etelään Tampereelle ja Helsinkiin. Laihialta erkanevan **valtatie 18** kautta Vaasasta on yhteys Seinäjoelle ja Jyväskylään.

1 ARBETETS UTGÅNGSPUNKTER

1.1 Målsättningar

Österbottens trafiksystemplan är en **strategisk plan som spänner över ungefär 30 år och berör hela landskapet**. Målet med trafiksystemplanen har varit att få olika parter att enas om en **gemensam syn** på utvecklingsprinciperna och utvecklingsobjekten inom trafiksystemet. I form av ett Eruf-projekt har utarbetats utredningen "Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistiktredning (Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 2012)". Växelverkan mellan kommunerna i området, landskapsförbundet samt myndigheterna har spelat en viktig roll när planen utarbetats.

När trafiksystemplanen utarbetats har beaktats såväl EU:s som Finlands nationella **trafikpolitiska linjer, landskapets utvecklingsbehov, planer och särdrag**, men också de **framtida trender och utmaningar** som avsevärt påverkar behovet av trafikservice och möjligheterna att producera trafikservice i framtiden.

Trafiksystemplaner som tidigare utarbetats i landskapet är Vasaregionens trafiksystem (VASELI 2001) samt Trafiksystemplanen för Karleby-, Jakobstads- och Kaustbyregionen 2030 (KOPIKALI 2006).

1.2 Beskrivning av planeringsområdet

Landskapet Österbotten är en **smal, cirka 230 km lång och 20–50 km bred kustremsa** på västkusten i Finland. Landskapet gränsar i norr till landskapet Mellersta Österbotten, i öster till landskapet Södra Österbotten, i söder till Satakunta och i väster till havsområdet. Landskapet är relativt tätt bebott. På den drygt **7 700 km² stora landytan bor cirka 180 000 invånare** (2013). Landskapets centralort är Vasa, där det bor cirka 66 000 invånare. Landskapet är indelat i fyra ekonomiska regioner och 15 medlemskommuner (Lillkyro anslöt sig till Vasa i början av 2013):

- Kyroland (Storkyro, Laihela)
- Jakobstadsregionen (Kronoby, Larsmo, Pedersöre, Jakobstad och Nykarleby)
- Sydösterbotten (Kaskö, Kristinestad och Närpes)
- Vasaregionen (Korsnäs, Malax, Korsholm, Vasa, Lillkyro och Vörå).

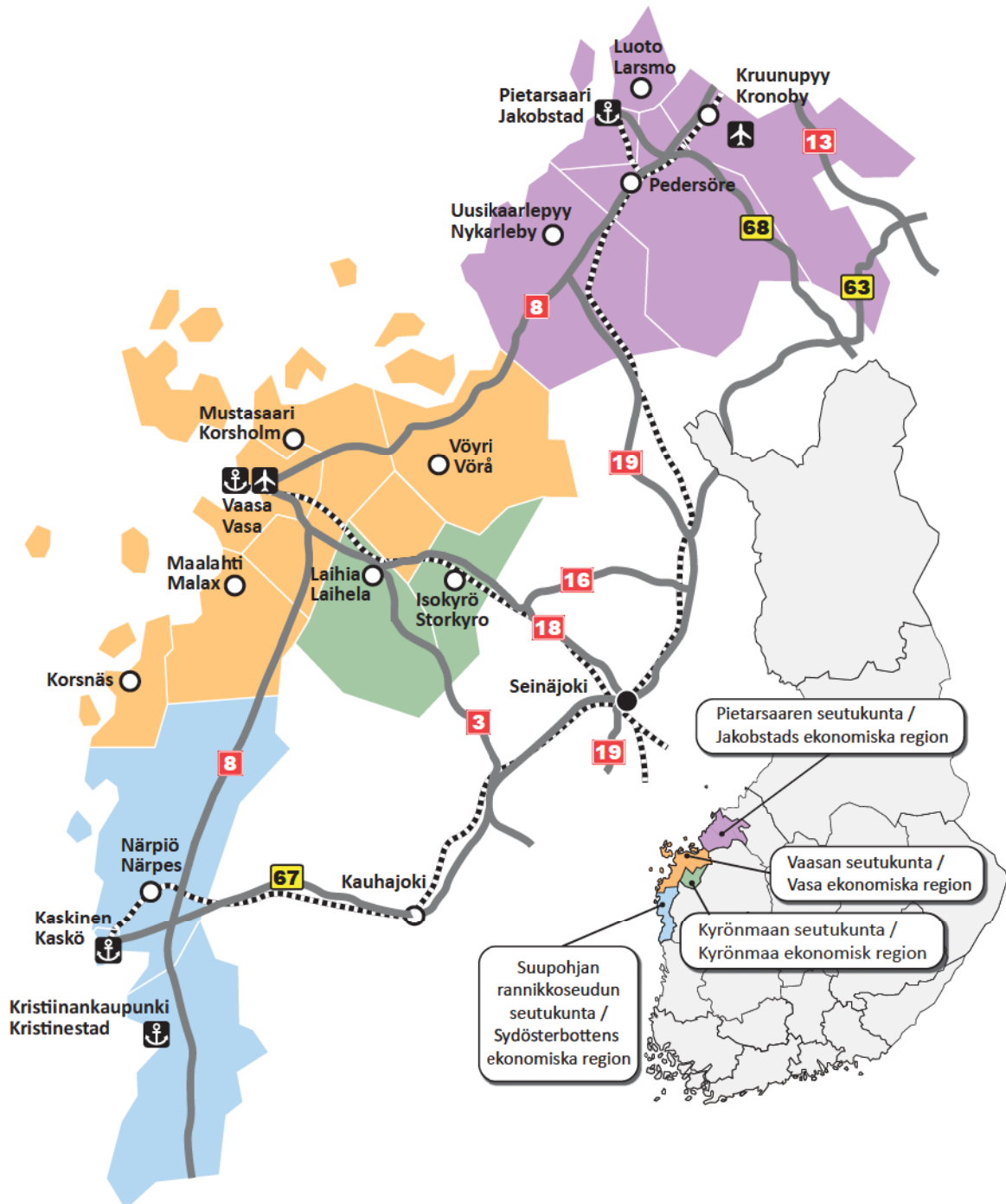
Österbotten har ett heltäckande trafiknät, som gör det lätt att nå landskapet för både person- och godstrafiken. **Den viktigaste trafikförbindelsen i kustens riktning är riksväg 8, som går genom landskapet** och som förenar landskapets viktigaste centralorter och hamnar med varandra samt med andra bostättningscentrum på västkusten: i söder Björneborg och Åbo samt i norr Karleby och Uleåborg. Riksväg 8 har också en särskild ställning inom Finlands specialtransportnät. **Riksväg 3** (E 12) förenar Vasaregionen via Laihela med Tammerfors och Helsingfors i söder. Via **riksväg 18**, som tar av i Laihela, förbinds Vasa med Seinäjoki och Jyväskylä.

Valtatien 19 välityksellä Pietarsaaresta ja muualta maakunnan pohjoisosista on yhteys Seinäjoelle ja muualle Etelä-Suomeen. Lisäksi Pohjanmaan pohjoisosan läpi kulkee **valtatie 13** Kokkolasta Jyväskylään ja siitä edelleen Mikkelin ja Lappeenrannan kautta Nuijamaan raja-asemalle sekä Viipuriin Venäjälle.

Rataverkon kautta Vaasasta on sähköistetty yhteys Seinäjoelle, Helsinkiin ja Ouluun. Seinäjoen kautta on lisäksi ratayhteys Jyväskylään. Kaskisten ja Pietarsaaren satamaan on ratayhteys tavaraliikenteelle. Maakunnassa on **neljä syväsatamaa**, jotka sijaitsevat Kristiinankaupungissa, Kaskisissa, Vaasassa ja Pietarsaaren. **Vaasan lentokenttä** sijaitsee Vaasan kaupungin alueella. **Pietarsaaren ja Kokkolan yhteinen lentokenttä** sijaitsee Kruunupyssä.

Via **riksväg 19** förbinds Jakobstad och landskapets norra delar med Seinäjoki och andra orter i södra Finland. Genom norra delen av Österbotten går dessutom **riksväg 13** från Karleby till Jyväskylä och vidare via S:t Michel och Villmanstrand till Nuijamaas gränsstation samt till Viborg till Ryssland.

Via **järnvägsnätet** har Vasa elektrifierad förbindelse till Seinäjoki, Helsingfors och Uleåborg. Via Seinäjoki finns dessutom järnvägsförbindelse till Jyväskylä. Till hamnarna i Kaskö och Jakobstad finns järnvägsförbindelser för godstrafik. I landskapet finns **fyra djuphamnar**, som är belägna i Kristinestad, Kaskö, Vasa och Jakobstad. **Vasa flygplats** ligger på Vasa stads område. **Jakobstads och Karlebys gemensamma flygplats** ligger i Kruunoby.



Kuva 1 Pohjanmaan sijainti ja seutukunnat

Bild 1 Österbottens läge och ekonomiska regioner

1.3 Valtakunnalliset ja liikennepoliittiset linjaukset sekä maakunnan kehittämisen tavoitteet

1.3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden lähtökohtana ovat olleet **valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet** (VAT), jotka tulivat voimaan vuonna 2000, ja joita tarkistettiin vuonna 2008 (Ympäristöministeriö 2009). Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä valtion viranomaisten toiminnassa, maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa. Tavoitteiden pääteemana on **ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen pääasiassa maakuntakaavoituksen kautta**. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisella suunnitellaan ja kehitetään liikennejärjestelmiä kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti:

- Uudet huomattavat asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueet tulee sijoittaa olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen
- Kaupunkiseuduilla on varmistettava palveluiden saataavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta.
- Elinkeinoelämälle osoitetaan riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen
- Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöystävällisten kulkumuotojen käyttöedellytyksiä.

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on edistetty myös poikkihallinnollisesti – esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on kehitetty uudenlaista ajattelu- ja suunnittelutapaa, joka pyrkii vaikuttamaan liikkumistarpeiden syntymiseen ja tätä kautta yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön.

1.3.2 EU-tason liikennepoliittiset linjaukset

Suomi on sitoutunut vähentämään CO₂-päästöjä vuoden 2008 tasosta 20 % vuoteen 2030 mennessä sekä 60 % vuoteen 2050 mennessä osana kansainvälistä pyrkimystä rajoittaa ilmaston lämpeneminen enimmillään kahteen Celsius-asteeseen. Euroopan komission valkoisen kirjan (2011) opein pyritään saamaan koko Euroopan laajuinen kilpailukykyinen ja resurssitehokas liikennejärjestelmä.

1.3 De riksomfattande och trafikpolitiska linjerna samt utvecklingsmålen för landskapet

1.3.1 De riksomfattande målen för områdesanvändningen

Utgångspunkt för målen i trafiksystemplanen har varit de **riksomfattande målen för områdesanvändningen**, som trädde i kraft 2000 och som reviderades 2008 (Miljöministeriet 2009). I enlighet med markanvändnings- och bygglagen ska målen beaktas och möjligheterna att uppnå dem främjas i de statliga myndigheternas verksamhet, i landskapens planering och kommunernas planläggning. Huvudtemat för målen är att **svara mot utmaningarna från klimatförändringen vilket i huvudsak sker genom landskapsplanläggningen**. Genom samordning av markanvändningen och trafiksystemet planeras och utvecklas trafiksystemen som helheter, som omfattar olika trafikformer och som betjänar bosättningen och näringslivets verksamhetsförutsättningar. De riksomfattande målen för områdesanvändningen innebär att

- Nya betydande områden för bostäder, arbetsplatser eller service ska placeras inom den befintliga samhällsstrukturen
- I stadsregionerna ska det säkerställas ett centrumsystem och ett servicenät som främjar tillgången på service samt undersökas var stora detaljhandelsenheter ska placeras. Stora detaljhandelsenheter ska placeras så att de stödjer samhällsstrukturen.
- Tillräckliga etableringsmöjligheter ska anvisas för näringslivet genom utnyttjande av den befintliga samhällsstrukturen
- Trafiksystemet och områdesanvändningen ska sammanjämkas så att behovet av privatbilstrafiken minskar och förutsättningarna att använda trafikformer med liten miljöbelastning förbättras.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har också främjats över gränserna mellan förvaltningsområdena – t.ex. inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har man utvecklat ett nytt tanke- och planeringssätt, som strävar efter att påverka uppkomsten av behov av att förflytta sig och härigenom samhällsstrukturen och den övriga områdesanvändningen.

1.3.2 EU:s trafikpolitiska riktlinjer

Finland har förbundit sig att minska CO₂-utsläppen med 20 % från nivån 2008 före 2030 samt med 60 % före 2050 som ett led i den internationella strävan att begränsa klimatuppvärmningen till högst två grader Celsius. Med hjälp av lärosatserna i Europeiska unionens vitbok (2011) försöker man åstadkomma ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem som omspannar hela Europa.

Valkoiseen kirjaan on kirjattu mm. seuraavat teesit:

- Tarve kuljettaa suurempia tavara- ja matkustajamääriä tehokkaimpien liikennemuotojen ja niiden yhdistelmien avulla.
- Liikennejärjestelmän öljyriippuvuudesta on päästävä eroon ja liikennejärjestelmästä kehitettävä merkittävästi nykyistä tehokkaampi mm. ajoneuvotekniikan ja liikenteenhallinnan osalta.
- Liikenne-infrastruktuuri on suunniteltava siten, että taloudelliseen kasvuun kohdistuvat positiiviset vaikutukset saadaan maksimoitua ja negatiiviset ympäristövaikutukset minimoitua.

Liikennesektorille asetetut päästövähennystavoitteet ovat haasteellisia, koska erityisesti tieliikenne on vielä hyvin riippuvainen fossiilisista polttoaineista. Yksinomaan ajoneuvoteknologian kehittyminen ja biopolttoaineiden käytön lisääntyminen eivät riitä tavoitteiden saavuttamiseksi, joten keinoiksi tarvitaan myös muita kestäviä kulkutapoja edistäviä toimia.

1.3.3 Kansallisen tason liikennepoliittiset linjaukset

Hallitus on linjannut eduskunnalle 12.4.2012 antamassaan **liikennepoliittisessa selonteossa** (liikenne- ja viestintäministeriö 2012a) yli vaalikauden ulottuvat liikennepoliittikan strategiset tavoitteet vuosille 2012–2022. **Liikennejärjestelmän kehittäminen** kytketään selonteossa tiiviimmin osaksi elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden ja alueiden kehittämistä. Liikennepoliittikkaa jalostetaan vahvemmin **palvelutasoajatelun** suuntaan. Rahoituspolitiikassa kiinnitetään huomiota **pitkäjänteiseen päätöksentekoon** sekä **rahoitusrakennetta** suunnataan liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista **perusväylänpidon** pieniin investointiohjelmiin ja **ylläpitoon**. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso turvataan tasokorotuksin ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan rahoituksen uudelleenkohdentamisella.

Liikennejärjestelmän toimivuuden ohella selonteossa nousee entistä tärkeämmäksi painopisteeksi **liikenteen päästöjen vähentäminen ja kestävä kehityksen edistäminen**.

Kuluvalla hallituskaudella (2012–2015) keskitytään erityisesti vähäpäästöisyyttä, liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän kannalta tärkeiden kasvua edistävien hankkeiden toteuttamiseen. Pohjanmaan maakunnan alueella hallituskaudella aloitettavaksi liikenneverkon kehittämishankkeeksi on kirjattu valtatie 3 Tampere-Vaasa 1. vaiheen parantamistoimenpiteet Laihian kohdalla.

Vitboken innehåller bl.a. följande teser:

- Det finns ett behov av att transportera större mängder gods och fler passagerare med hjälp av de effektivaste transportformerna och kombinationer av dem.
- Vi måste komma ifrån transportsystemets oljeberoende och transportsystemet måste utvecklas så att det blir avsevärt effektivare bl.a. i fråga om fordonsteknik och trafikkontroll.
- Trafikinfrastrukturen måste planeras så att de positiva verkningarna för ekonomisk tillväxt kan maximeras och de negativa miljökonsekvenserna minimeras.

De utsläppsminskningsmål som satts för trafiksektorn är utmanande, eftersom i synnerhet vägtrafiken fortfarande är mycket beroende av fossila bränslen. Det räcker inte med att utveckla fordonstekniken och öka användningen av biobränslen för att nå målet. Det behövs även andra åtgärder som främjar hållbara färdvägar.

1.3.3 Nationella trafikpolitiska riktlinjer

I den **trafikpolitiska redogörelsen** (kommunikationsministeriet 2012a) som regeringen överlämnade till riksdagen den 12 april 2012 har man angett strategiska mål för trafikpolitiken för 2012–2022, vilka sträcker sig över valperioden. I **redogörelsen** kopplas utvecklingen av trafiksystemet mera intimt samman med utvecklingen av näringslivet, ekonomin, sysselsättningen och regionerna. Trafikpolitiken förändras mera i riktning mot ett **servicenivå-tänkande**. Inom finansieringspolitiken fästs uppmärksamhet vid **långsiktigt beslutsfattande** och inom finansieringsstrukturen sker en **förskjutning från investeringar i utvecklingen av trafiknät till små investeringsprogram och underhåll inom bastrafikledshållningen**. Kollektivtrafikens basservicenivå tryggas genom nivåhöjningar och inom stadsregioner förbättras kollektivtrafikens konkurrenskraft genom omfördelning av finansieringen.

Vid sidan av trafiksystemets funktionsduglighet lyfts i redogörelsen fram **minskning av trafikutsläppen och främjande av hållbar utveckling** som allt viktigare tyngdpunkter.

Under den pågående regeringsperioden (2012–2015) koncentrerar man sig särskilt på att genomföra projekt som främjar **låga utsläpp, trafiksäkerhet och som är viktiga med tanke på näringslivets tillväxt**. För landskapet Österbottens del har som ett utvecklingsprojekt för trafiknätet som påbörjas under regeringsperioden inskrivits etapp 1 av förbättringsåtgärderna på riksväg 3 Tammerfors-Vasa i Laihela.

Liikenneviraston pitkän aikavälin liikennejärjestelmän kehittämisen visiona on ”toimivat liikenneyhteydet ja hyvinvoiva Suomi” (Liikennevirasto 2011a). Vision mukaisia linjauksia ovat:

- päivittäisen liikennöitävyyden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen kansainvälisiä ja valtakunnallisia yhteyksiä kehitettäessä
- arjen liikkumisessa toimivat matkaketjut ja joukkoliikenteen kehittäminen etenkin kasvavilla kaupunkiseuduilla
- ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen liikkumistarvetta vähentäen ja liikennejärjestelmän energiatahokkuutta parantaen
- turvallisuuden varmistaminen ja liikenteen ympäristöjalanjäljen pienentäminen
- monipuolinen keinovalikoima ja yhteistyö, jonka tavoitteena ovat asiakkaita tyydyttävät palveluratkaisut
- liikkumisen ja kuljettamisen varmistaminen keskeisillä liikenneyhteyksillä
- isojen hankkeiden sijaan painotetaan päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia ja joukkoliikenteen rahoituksen lisäystä etenkin kasvavilla kaupunkiseuduilla.

Valtakunnallisessa **tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa** (liikenne- ja viestintäministeriö 2012b) on esitetty visioksi, että ”Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrän tulisi puoliintua ja loukkaantumisten määrä vähentyä neljänneksellä vuoden 2010 tasoon nähden. Vähennystavoitteet tarkoittavat Pohjanmaalla enintään 6 liikennekuolemaa vuonna 2014 ja enintään 4 liikennekuolemaa vuonna 2020. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2012) asetetut painopistealueet ovat seuraavat:

- liikenneturvallisuustyö on aktiiviista ja koordinoitua kaikilla aluetasoilla kattaen kaikki liikkujaryhmät
- riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenee vastuullisen ja turvallisen liikkumisen kasvaessa
- kannustetaan kestävien kulkutapojen käyttöön ja mahdollistetaan siten niiden kulkutapaosuuden kasvaminen
- turvallisuusnäkemys ja -tavoitteet ohjaamaan liikennejärjestelmän kehittämistä.

Pohjanmaalle määritetyt erityispainotukset vision saavuttamiseksi ovat:

- mopoliikenteen turvallisuuden parantaminen
- 40 km/h nopeusrajoitusalueen onnettomuuksien ehkäiseminen
- turvalaitteiden, erityisesti turvavyön käytön lisääminen sekä
- joukkoliikenteen alueellinen koordinointi (PSA).

Trafikverkets långsiktiga vision för utvecklingen av trafiksystemet är ”fungerande trafikförbindelser och ett välmående Finland” (Trafikverket 2011a). Riktlinjerna enligt visionen är:

- att trygga den dagliga framkomligheten och näringslivets verksamhetsförutsättningar när nationella och internationella förbindelser utvecklas
- fungerande resekedjor och daglig framkomlighet samt utveckling av kollektivtrafiken framför allt i växande stadsregioner
- att bromsa och anpassa sig till klimatförändringen genom att minska behovet av transporter och förbättra energieffektiviteten i trafiksystemet
- att trygga säkerheten och minska trafikens ekologiska fotavtryck
- mångsidigt utbud av metoder och samarbete varvid målet är tjänstelösningar som tillfredsställer kundernas behov
- att säkra trafik- och transportförhållandena inom centrala förbindelser
- i stället för stora projekt satsar man på den dagliga framkomligheten, små utvecklingsåtgärder och en ökad finansiering av kollektivtrafiken, i synnerhet i växande stadsregioner.

I den riksomfattande **säkerhetsplanen för vägtrafiken** (kommunikationsministeriet 2012b) är visionen att ”Ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken”. Före 2020 borde antalet trafikdöda halveras och antalet skadade minska med en fjärdedel jämfört med nivån 2010. I Österbotten betyder minskningsmålen högst 6 trafikdöda 2014 och högst 4 trafikdöda 2020. De prioriterade områdena i Södra Österbottens ELY-centrals trafik-säkerhetsplan (2012) är följande:

- trafiksäkerhetsarbetet är aktivt och koordinerat på alla regionala nivåer och omfattar alla trafikantgrupper
- riskbeteendet i trafiken minskar när allt flera färdas ansvarsfullt och säkert
- hållbara färd sätt uppmuntras och på så sätt blir det möjligt att utöka deras andel av färd sätten
- säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen ska styra trafiksystemets utveckling.

Särskilda satsningar i Österbotten för att uppnå visionen är

- att förbättra säkerheten i mopedtrafiken
- att hindra olyckor på hastighetsbegränsningsområdet 40 km/h
- att öka användningen av säkerhetsanordningar, särskilt säkerhetsbälte samt
- regional koordinering av kollektivtrafiken (PSA).

Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikenneviraston) **Rautatieliikenne 2030 –suunnitelma** (Ratahallintokeskus 2006) määrittää radanpidon lähtökohdat, haasteet, tavoitteellisen suunnan sekä toimenpide- ja rahoitustarpeen vuosille 2006–2030. Radanpidon teemoina lyhyellä tähtämellä on purkaa korjausinvestointivelkaa, saada eteenpäin tärkeitä hankkeita, rautatieliikenteen kilpailutus ja uudet kulunvalvontajärjestelmät, tasoristeysonnettomuuksien vähentäminen, ympäristöhaittojen vähentäminen sekä rautatieliikenteen rahoituksen turvaaminen. Pitkällä tähtämellä rautatieliikenteen kehittämisen tavoitteita ovat **palvelutason parantaminen, henkilöliikenteen kysyntäpotentiaalin hyödyntäminen sekä radanpidon tehokkuuden parantaminen**.

Liikenne- ja viestintäministeriön keväällä 2011 julkaiseman **Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian** tavoitteena on, että vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 % enemmän kuin vuonna 2005 ja vastaavasti henkilöautomatkojen määrä vähenee. Lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle on tiivis yhdyskuntarakenne, jossa asuminen, opiskelu- ja työpaikat sekä palvelut sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Kävely ja pyöräily tulee tunnistaa osana **matkaketjuja**, esimerkiksi liityntämatkoina joukkoliikenteen pysäkeille.

Kansallinen älyliikenteen strategia (liikenne- ja viestintäministeriö 2009) luovutettiin liikenneministeriöön lokakuussa 2009. Strategiassa on toimenpidesuunnitelma vuosille 2010–2015. Strategian ydin on **hillitä liikenteen kysyntää sekä vaikuttaa kulkutavan, reitin tai matkan ja kuljetusten ajankohdan valintaa, estää ennalta liikenteen häiriötilanteita ja minimoida niiden vaikutukset**.

1.3.4 Pohjanmaan maakuntasuunnitelma

Pohjanmaan maakunnan aluekehittämisen keskeisin suunniteluasiakirja on maakuntavaltuustossa 8.3.2010 hyväksytty **Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2040** (Pohjanmaan liitto 2010), joka osoittaa maakunnan tavoitetilan ja sen saavuttamiseksi tarvittavan strategian.

Maakunnan kehittymisen kannalta merkittävimpiä tekijöitä ovat:

- energiaklusterin kehittyminen
- logistiikka-alueet
- Pohjanmaan saavutettavuus muualta Suomesta ja ulkomailta
- keskeiset liikenneyhteydet (tie-, raide, meri- ja lentoliikenne)
- kehittyvät keskukset ja kaupunkiseudut.

Banförvaltningscentralens (nuvarande Trafikverkets) **plan för järnvägstrafiken 2030** (Banförvaltningscentralen 2006) fastställer utgångspunkterna och utmaningarna för banhållningen, den eftersträvar riktningen samt åtgärds- och finansieringsbehovet 2006–2030. Teman för banhållningen på kort sikt är att åtgärda reparationsinvesteringsskulden, att driva viktiga projekt vidare, en konkurrensutsättning av järnvägstrafiken och nya system för passagekontroll, minskat antal olyckor i plankorsningar, minskade miljöolägenheter samt att trygga finansieringen av järnvägstrafiken. På lång sikt är målen för utvecklingen av järnvägstrafiken att förbättra servicenivån, utnyttja efterfrågepotentialen inom persontrafiken samt **förbättra banhållningens effektivitet**.

Våren 2011 publicerade kommunikationsministeriet en **riksomfattande strategi för gång- och cykeltrafik**. Målet för den är att 2020 företas minst 20 % mera resor till fots och med cykel än 2005 och att personbilsresorna minskar i motsvarande mån. Utgångspunkten för utökad gång- och cykeltrafik är en tät samhällsstruktur där bostäder, studie- och arbetsplatser samt service ligger relativt nära varandra. Gång- och cykeltrafik bör identifieras som ett led i **resekedjorna**, t.ex. som anslutningsresor till kollektivtrafikens hållplatser.

Den nationella strategin för smart trafik (kommunikationsministeriet 2009) överlämnades till kommunikationsministeriet i oktober 2009. I strategin ingår en åtgärdsplan för 2010–2015. Strategins kärna är att **dämpa efterfrågan på trafik samt påverka valet av färdstätt, rutt eller resa och tidpunkten för transporter, att förebygga störningssituationer i trafiken och att minimera konsekvenserna av dem**.

1.3.4 Österbottens landskapsöversikt

Det viktigaste planeringsdokumentet för den regionala utvecklingen i landskapet Österbotten är **Österbottens landskapsöversikt 2040** (Österbottens förbund 2010), som godkändes av landskapsfullmäktige den 8 mars 2010. I landskapsöversikten anges landskapets vision och den strategi som behövs för att visionen ska kunna nås.

De viktigaste faktorerna med tanke på landskapets utveckling är:

- energiklustrets utveckling
- logistikområdena
- Österbottens tillgänglighet från övriga Finland och utlandet
- viktiga trafikförbindelser (landsvägs-, järnvägs-, sjö- och flygtrafiken)
- centralorter och stadsregioner stadda i utveckling.

Maakuntasuunnitelmaan on kirjattu viisi **strategista linjausta**, joiden perusteella voidaan tunnistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta oleellisia tavoitteita (kuva 2).

*Pohjanmaalla on **kaksi vahvaa kaupunkiseutua** (Vaasan ja Pietarsaaren seutukunnat) ja useita vilkkaiden maaseutualueiden ympäröimiä maaseutukeskuksia, joiden keskinäinen vuorovaikutus on luonteavaa.*

Pohjanmaan väestö- sekä alue- ja yhdyskuntarakenne ovat erinomaisia johtuen maakunnan koordinoidusta ja kokonaisvaltaisesta suunnittelusta, joka palvelee niin maankäyttöä, asumista, liikennejärjestelmiä kuin myös elinkeinoelämän maankäytöllisiä tarpeita.

Vaasa on yksi Suomen neljästä merkittävimmästä logistisesta keskuspaikasta. Tiestön peruskunto on parantunut ja päätienväylät vt 3, vt 8, vt 18 ja vt 19 sekä poikittaisliikenneväylä vt 13 ovat erinomaisessa kunnossa. Raideliikenne on kehittänyt voimakkaasti nopeiden junayhteyksien toteutumisen ja rantaradan suunnittelun myötä. Raideliikenteen läheisyydessä on toteutettu laaja asuntorakentaminen. Vaasa–Seinäjoki-kehittämisyöhykkeelle ja rannikkoa myötäilevän vt 8:n ja vt 3:n varrelle on syntynyt uudentyyppisiä asuinalueita – uuden vuosituhannen raittikyliä.

Pohjoismaiden poikittaisliikenne Merenkurkun yli on kasvanut voimakkaasti Bothnian Corridor -liikennekäytävän toteutumisen myötä.

Pohjanmaa tunnetaan ilmastonmuutoksen ehkäisyn kansallisena kärkenä, Uuden Energian Pohjanmaana – energiaosaamisen kansainvälisesti tunnettuna ja kansallisesti johtavana alueena. Normaleissa käyttöoloissa Pohjanmaa on hiilidioksidineutraali alue sähkön- ja lämmöntuotannon sekä liikenteen osalta.

Ubiikkiyhteiskuntaan siirtyminen on mahdollistunut kiinteiden ja kattavien valokuituyhteyksien myötä.

Kuva 2 Pohjanmaan maakuntasuunnitelman liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä strategisia kehittämisen painopisteitä (Pohjanmaan liitto 2010).

1.3.5 Pohjanmaan maakuntakaava

Pohjanmaan maakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 29.9.2008 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 21.12.2010. Maakuntakaavan vaihekaava 1 *Kaupallisten palveluiden sijoittuminen Pohjanmaan maakunnassa* hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 14.5.2012 ja se vahvistettiin ympäristöministeriössä 4.10.2013. Vaihekaava 2 *Uusiutuvat energiamuodot ja niiden sijoittuminen Pohjanmaalla* on tarkoitus hyväksyä vuonna 2014 sekä lähettää sen jälkeen ympäristöministeriöön vahvistettavaksi.

I landskapsöversikten har man skrivit in fem **strategiska riktlinjer**, utifrån vilka man kan identifiera de mål som är väsentliga med tanke på trafiksystemplanen (bild 2).

*I Österbotten finns **två starka stadsregioner** (Vasa- och Jakobstadsregionerna) och flera landsortscentra omgivna av livlig landsbygd, vilka växelverkar naturligt med varandra.*

Befolkningsstrukturen och region- och samhällsstrukturen i Österbotten är utmärka tack vare en övergripande och samordnad planering som betjänar såväl markanvändningen, boendet, trafiksystemen som näringslivets markanvändningsmässiga behov.

Vasa är en av Finlands fyra viktigaste logistiska centralorterna. Vägnätets grundläggande skick har förbättrats och huvudlederna riksväg 3, 8, 18 och 19 samt den tvärgående trafikleden riksväg 13 är i utmärkt skick. Spårtrafiken har utvecklats kraftigt tack vare snabba tågförbindelser och planering av kustbanan. En omfattande expansion av bostadsbyggande har genomförts i anslutning till spårtrafiken. I utvecklingszonen Vasa–Seinäjoki och invid riksväg 8 längs kusten och invid riksväg 3 har uppstått en ny typ av bostadsområden, det nya årtusendets stråkböyer.

Den tvärgående trafiken i Norden över Kvarken har ökat kraftigt i och med trafikkorridoren Bothnian Corridor.

Österbotten är känt som en nationell spetsregion då det gäller arbetet med att stävja klimatförändringen, som landskapet med Ny Energi – ett internationellt välkänt och nationellt ledande område för energikompetens. Österbotten är vid normala förhållanden ett koldioxidneutralt område då det gäller el- och värmeproduktion och trafiken.

Övergången till ubiksamhället har blivit möjlig tack vare fasta och täckande optofiberkabelförbindelser.

Bild 2 Strategiska utvecklingsprioriteringar i anslutning till trafiksystemets utveckling i Österbottens landskapsöversikt (Österbottens förbund 2010).

1.3.5 Österbottens landskapsplan

Österbottens landskapsplan har godkänts av landskapsfullmäktige den 29 september 2008 och fastställts i miljöministeriet den 21 december 2010. Etapplandskapsplan 1 *Lokalisering av kommersiell service i landskapet Österbotten* godkändes av landskapsfullmäktige den 14 maj 2012 och fastställts i miljöministeriet den 4 oktober 2013. Etapplandskapsplan 2 *Förnybara energiformer och deras placering i Österbotten* ska enligt planerna godkännas 2014 och därefter sändas till miljöministeriet för fastställelse.

Maakuntakaavaselostukseen kirjattuna liikennejärjestelmän **pää tavoitteena on tehokas ja älykäs liikennejärjestelmä, jolla on hyvät alueelliset, kansalliset ja kansainväliset liikenneyh-teydet.** Maakunnan infrastruktuuria tulee kehittää erityisesti päätieverkolla ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeil-lä alemman tieverkon osilla. Tavoitteena tulee olla nopeiden ja tarkoitustenmukaisten henkilö- ja tavaraliikenteen junayhteyk-sien kehittäminen, lentokenttien kehittäminen henkilö- ja tava-raliikenteen lentoasemiksi sekä Merenkurkun ympärivuotiseen liikenteeseen panostaminen.

1.3.6 Muita liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtö-kohtia

Maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan 1.1.2000. Sen tavoit-teena on luoda edellytykset hyvälle elin- ja toimintaympäristöl-le ja edistää kestävää kehitystä vuorovaikutteisen suunnittelun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen.

Uusi joukkoliikennelaki (JLL) säädettiin eduskunnassa 13.11.2009. Lain tavoitteena on joukkoliikennepalveluiden ke-hittäminen siten, että **joukkoliikenne kattaa koko maan tasol-la välttämättömimmät jokapäiväiset liikkumistarpeet** ja että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Laissa mm. vel-voitetaan toimivaltaisten viranomaisten määrittelevän alueen-sa joukkoliikenteen palvelutason ja päättävän alueensa joukko-liikenteen järjestämistavat. Määrittelyissä otetaan huomioon eri väestöryhmien tarpeet ja ne käydään läpi yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten, kuntien ja maakuntien liittojen kanssa.

Joukkoliikennelain siirtymäaika on 3.12.2009 – 2.12.2019. Suu-ri osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy 30.6.2014, Siirtymäajan jälkeen liikenne tulee järjestää joko markkinaeh-toisesti tai julkisen liikenteen palvelusopimusasetuksen keinoja käyttäen. Palvelusopimusasetusta (PSA) sovelletaan silloin, kun toimivaltainen viranomais haluaa varmistaa paremmat jul-kisen liikenteen palvelut, kuin muodostuisi markkinaehtoisesti, ilman yhteiskunnan maksamaa subventiota. Palvelujen paran-taminen voi liittyä muun muassa palvelutarjonnan määrään, laatuun, luotettavuuteen ja matkustajahintoihin.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (PSA) astui voimaan 3.12.2009. Asetus käsittelee sekä julkisen linja-auto-että raideliikenteen hankintaa. Asetuksen mukaan mm. linja-autoliikenne avataan kilpailulle ja rautatieliikenne tilataan joko suorahankintana tai kilpailutuksena.

I beskrivningen till landskapsplanen har man som **huvudmål för trafiksystemet satt upp ett effektivt och intelligent trafik-system, som har goda regionala, nationella och internationel-la trafikförbindelser.** Landskapets infrastruktur bör utvecklas, i synnerhet huvudvägnätet och i fråga om vägnätet av lägre klass sådana vägavsnitt som är viktiga för näringslivets tran-sporter. Målet ska vara att utveckla snabba och ändamålsenliga passagerar- och godstågförbindelser, utveckla flygplatserna till flygfält för passagerar- och godstrafik samt satsa på åretrunt-trafik i Kvarken.

1.3.6 Andra utgångspunkter för trafiksystemplanen

Markanvändnings- och bygglagen trädde i kraft den 1 januari 2000. Dess syfte är att skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och omvärld och främja en hållbar utveckling på basis av inter-aktiv planering och tillräcklig konsekvensbedömning.

Den nya kollektivtrafiklagen stiftades i riksdagen den 13 no-venber 2009. Syftet med lagen är att utveckla kollektivtrafiken så att **människorna i hela landet har tillgång till sådana nöd-vändiga kollektivtrafiktjänster som svarar mot människornas dagliga behov av att förflytta sig** och att trafiken i och mellan rikligt befolkade stadsregioner ska ha en så hög nivå på servi-cen att andelen för det kollektiva färdstättet ökar. I lagen åläggs de behöriga myndigheterna att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken och på vilka sätt kollektivtrafiken ska ordnas inom sitt behörighetsområde. De behöriga myndigheterna ska då beakta olika befolkningsgruppers behov och samarbeta med kommunerna och landskapsförbunden.

Övergångstiden för kollektivtrafiklagen är 3.12.2009 – 2.12.2019. Största delen av trafikeringsavtalen för övergångs-tiden går ut den 30 juni 2014. Efter övergångstiden ska trafiken ordnas antingen på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsfö-rordningen. Trafikavtalsförordningen tillämpas när den behö-riga myndigheten vill säkerställa bättre kollektivtrafikservice än vad som skulle uppstå på marknadsvillkor, utan samhällets subvention. Bättre service kan gälla bl.a. serviceutbudets om-fattning, kvalitet och tillförlitlighet samt passagerarpriserna.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) om kollektivt-rafik på järnväg och väg trädde i kraft den 3 december 2009. Förordningen omfattar upphandling av såväl allmän buss- som spårtrafik. Enligt förordningen öppnas busstrafiken för kon-kurrens och järnvägstrafiken beställs antingen genom direkt upphandling eller konkurrensutsätts.

2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS

2.1 Väestö, asuminen ja työssäkäynti

Pohjanmaan aluerakenne on syntynyt rannikon ja jokien var-sille sekä niiden äärelle kehittyneiden kaupunkien sekä kun-ta- ja kyläkeskusten ympärille. Maakunnassa on kolme selke-ää keskusseudua. Maakunnan keskiosan rannikolla sijaitseva **Vaasa on koko maakunnan keskus**. Pohjoisen osan selkeänä alueellisena keskuksena toimii **Pietarsaari**. Etelässä Suupoh-jan rannikkoseudun alueen tärkeimpiä keskuksia ovat **Kris-tiinankaupunki, Kaskinen sekä Närpiö**. Maakunnan noin **80 kylää** täydentävät aluerakennetta. Rannikolla ja saaristossa on runsaasti **vapaa-ajan asutusta**.

Elinkeinorakenteen muutosten myötä **asutus on keskittynyt yhä enemmän kaupunkiin sekä maaseututaajamiin ja kylä-rakenne on harventunut**. Pohjanmaan suhteellisen tiheästä asutuksesta ja tasapainoisesta keskusverkosta johtuen etäisyy-det maakunnan pääkeskuksiin eivät kuitenkaan muodostu mis-tään kunnasta kohtuuttoman pitkiksi.

Pohjanmaalla asui vuoden 2013 lopussa noin 180 000 henki-löä. **Vuodesta 1980 maakunnan väkiluku on kasvanut viidellä prosentilla**, mutta väestönmuutos on jakaantunut epätasaisesti seutukuntien välille. Vaasan seutukunnassa kasvu on ollut voi-makkainta ja sen ennustetaan jatkuvan. Myös Pietarsaaren ja Ky-rönmaan seutukunnissa väestönkasvu jatkuu tasaisena seuraavien vuosikymmenien ajan. Suupohjan rannikkoseudulla väestön määrän oletetaan hieman vähenevän tulevaisuudessa (kuva 3).

Maakunnan 5 200 asukkaan väestönkasvusta vuosien 2000-2009 aikana noin puolet sijoittui asemakaava-alueiden ulko-puolelle, ja tästä puolet haja-asutusalueelle.

Maakunnan työssäkävistä yli 90 % sekä asuu että työskentelee Pohjanmaalla. Maakunnan sisällä on kolme selkeää työs-säkäyntialuetta: laajin on Vaasan ympärillä, toinen Närpiön, Kristiinankaupungin ja Kaskisen muodostama ja kolmas Pietar-saaren ympärille muodostunut viiden kunnan kokonaisuus.

Noin puolet koko maakunnan työikäisestä väestöstä asuu ja työskentelee Vaasassa, jonne Vaasan seudun työpaikat ja tuottavimmat elinkeinot ovat keskittyneet. Vaasan työpaikka-omavaraisuus on noin 130 %. Vaasan vaikutus ulottuu laajalle alueelle, esimerkiksi Mustasaaren työllisestä työvoimasta noin puolet käy päivittäin töissä Vaasassa. Isostakyröstä pendelöi-dään sekä Vaasaan että Seinäjoelle. Vaasan seudulla teollisuus-toiminta on voimakkaasti kansainvälisesti suuntautunutta.

Pietarsaaren seutukunta sijaitsee Pohjanmaan rannikkovyö-hykkeellä ja sen vaikutusalue ulottuu sekä pohjoiseen Kokko-lan että etelään Vaasan suuntaan. Seutukunnan vahvuutena on vahva vientivoittainen teollisuus (erityisesti metsä-, metalli- ja veneteollisuus). Muita tärkeitä elinkeinoja ovat maatalous sekä turkistarhaus. Pietarsaari ja Luoto muodostavat monipuolisen vuorovaikutus- ja yhteistyöalueen.

2 BESKRIVNING AV OM-VÄRLDEN

2.1 Befolkning, boende och pendling

Regionstrukturen i Österbotten har uppkommit utmed kusten och älvarna samt runt de städer samt kommun- och bycentra som utvecklats invid dem. I landskapet finns tre klara centrum-regioner. På kusten i mellersta delen av landskapet finns **Vasa som är hela landskapets centralort**. **Jakobstad är ett klart regionalt centrum i den norra delen**. I Sydösterbotten är de **viktigaste centralorterna Kristinestad, Kaskö samt Närpes**. Land-skapets cirka **80 byar** kompletterar regionstrukturen. På kusten och i skärgården finns rikligt med **fritidsbosättning**.

I och med att näringsstrukturen förändrats **har bosättningen i allt högre grad koncentrerats till städerna samt landsbygdstorterna och bystrukturen har utglesats**. Till följd av den rela-tivt tät bosättningen och det balanserade centrumnätverket i Österbotten är avstånden till landskapets huvudcentra ändå inte orimligt långa från någon kommun.

I Österbotten bodde i slutet av 2013 cirka 180 000 personer. **Från 1980 har landskapets befolkning ökat med 5 %**, men be-folkningsförändringen är ojämnt fördelad mellan de ekonomis-ka regionerna. Ökningen har varit kraftigast i Vasaregionen och den förutspås fortsätta. Också i Jakobstads och Kyrolands eko-nomiska regioner torde befolkningen fortsätta att öka i jämn takt under de följande årtiondena. I Sydösterbotten antas be-folkningen minska något i framtiden.

Av befolkningsökningen på 5200 invånare under 2000-2009 placerade sig ungefär hälften utanför detaljplaneområdena, och hälften av denna i glesbygd.

Över 90 % av de sysselsatta i landskapet både bor och arbetar i Österbotten. Inom landskapet finns det tre klara pendlingsre-gioner: den mest vidsträckt finns runt Vasa, den andra utgörs av Närpes, Kristinestad och Kaskö och den tredje bildas av Ja-kobstadsregionens fem kommuner.

Ungefär hälften av hela den arbetsföra befolkningen i landska-pet bor och arbetar i Vasa, dit arbetsplatserna och de produk-tivaste näringarna i Vasaregionen är koncentrerade. Vasas själ-vförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser är cirka 130 %. Vasa influerar ett vidsträckt område, exempelvis ungefär hälften av den sysselsatta arbetskraften i Korsholm arbetar dagligen i Vasa. Från Storkyro pendlar man både till Vasa och till Seinäjo-ki. Industriverksamheten i Vasaregionen är kraftigt internatio-nellt inriktad.

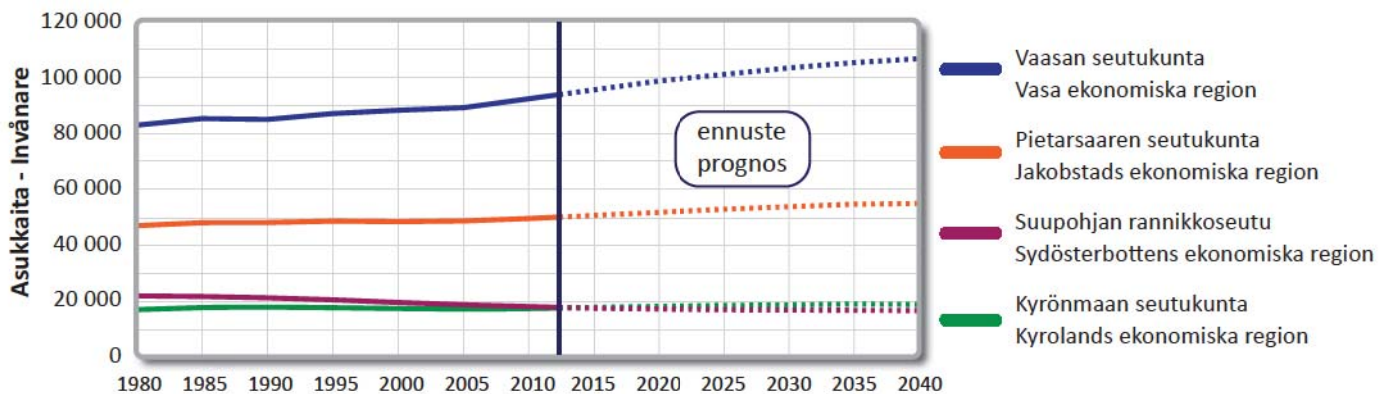
Jakobstadsregionen ligger i Österbottens kustzon och dess in-fluensområde sträcker sig mot både Karleby i norr och Vasa i söder. Regionens styrka är den kraftigt exportinriktade in-dustrin (särskilt skogs-, metall- och båtindustrin). Andra viktiga näringar är jordbruk samt pälsfarmning. Jakobstad och Larsmo bildar ett mångsidigt interaktions- och samarbetsområde.

Suupohjan rannikkoseudun vaikutusalue ulottuu pohjoisessa Vaasan seudulle sekä etelässä Satakuntaan. Elinkeinotoiminnosta teollinen ja mekaaninen puunjalostus sekä kasvihuone- ja perunanviljely ovat Suupohjan seudulle tunnusomaisia. Etäisyys rajoittaa seudun asiointi- ja työssäkäyntiliikennettä Vaasaan.

Kuten muuallakin Suomessa, myös Pohjanmaalla väestö ikään-
tyy huomattavaa vauhtia (kuva 4). Yli 65-vuotiaita on Pohjanmaan väestöstä 20 %, mutta etenkin Suupohjan rannikkoseudulla ikääntyvien osuus on suuri, 27 %.

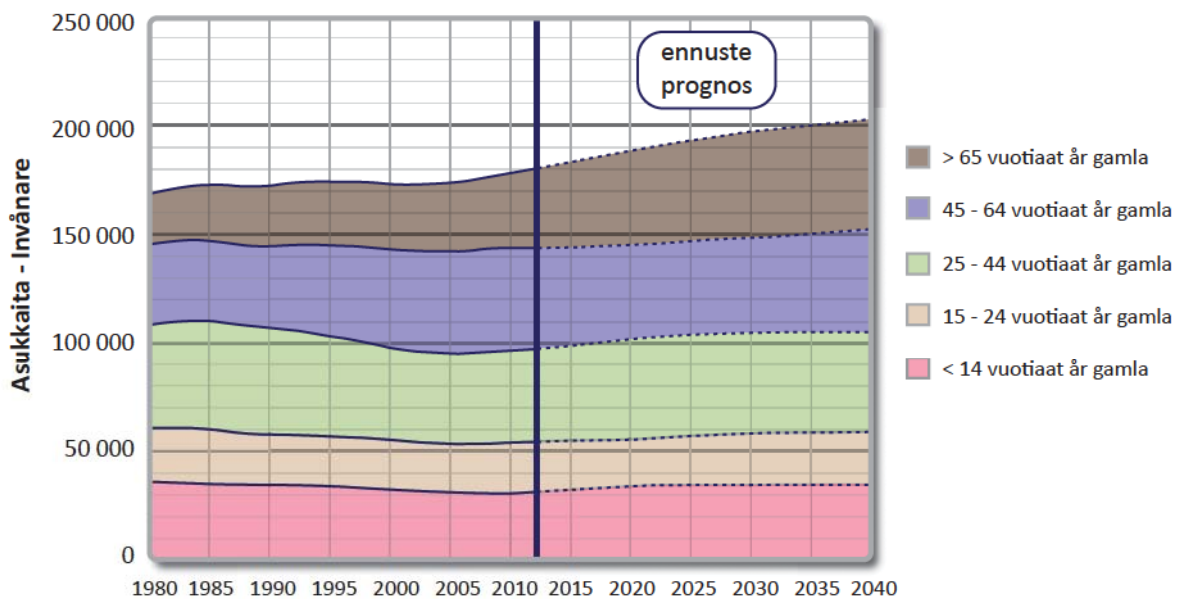
Sydösterbottens influensområde sträcker till Vasaregionen i norr samt till Satakunta i söder. När det gäller näringsverksamheten är industriell och mekanisk träförädling samt växthus- och potatisodling utmärkande för Sydösterbotten. Avståndet begränsar trafiken för att uträtta ärenden och pendlingen till Vasa.

På samma sätt som på andra ställen i Finland **åldras befolkningen i rask takt** även i Österbotten (bild 4). 20 % av befolkningen i Österbotten har fyllt 65 år, men framför allt i Sydösterbotten är andelen äldre stor, 27 %.



Kuva 3 Väestön kehitys ja ennuste Pohjanmaan seutukunnissa 1980–2040 (SVT a,b).

Bild 3 Befolkningen i och befolkningsprognoserna för de ekonomiska regionerna i Österbotten 1980-2040 (FOS, a, b).



Kuva 4 Väestön ikärakenne ja -ennuste Pohjanmaalla 1980–2040 (SVT a,b).

Bild 4 Åldersstrukturen och åldersprognosen i Österbotten 1980–2040 (FOS, a, b).

2.2 Elinkeinorakenne

Pohjanmaalla on koko Suomen näkökulmasta merkittävä tuotannon asema. Maakunnan **monipuolinen elinkeinorakenne** on mahdollistanut tasaisen talouskehityksen. Pohjanmaa on Suomen teollistuneimpia, kansainvälisimpiä ja vientivetoisimpia maakuntia, minkä lisäksi maaseutu tuottaa merkittävän osan Suomen teollisuustuotannosta. Pohjanmaan vahvuuksiin kuuluu myös ainutlaatuinen saaristoalue, joka mahdollistaa matkailun kehittämisen.

Pohjanmaan maakunnan erityispiirteisiin kuuluvat toisaalta kansainvälistyneet, globaalien teollisuuden huippuyritykset, toisaalta monipuoliseen yrittäjyyteen perustuva elinkeinorakenne sekä erikoistumisen myötä kasvava alkutuotanto. **Monipuolinen elinkeinorakenne ja sen erilaiset variaatiot maakunnan sisällä luovat varsin hyvät perusedellytykset alueen logistiikkasektorin kehittämiseksi.** Maakunnan liikenteellinen sijainti ja mahdollisuudet hyödyntää eri kuljetusmuotoja (tie-, raide-, vesi- ja lentokuljetukset) antavat **hyvät edellytykset alueen elinkeinoelämälle.** Pohjanmaan satamat ja satamayhteydet ovat avaintekijöitä mm. Keski-Pohjan kuljetuskäytävän (EU:n Nord-East Cargo Link II –hanke) kehittymiselle. Satamayhteyksien turvaaminen mahdollistaa ulkomaankaupan ja transito-liikenteen lisäämisen Pohjanmaan kautta, Norjasta Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle. Pohjanmaalla on kuitenkin myös **sijainnista johtuvia logistisia heikkouksia**, maakunnan eteläosien huonohko valtakunnallinen saavutettavuus raideliikenteessä sekä valtakunnallisten vahvojen läpikulkevien tavaravirtojen puuttuminen (vertailukohtana valtatie 4 Keski-Suomessa tai päärata Etelä-Pohjanmaalla). Tämän lisäksi maakunta sijoittuu Etelä-Suomen suurten väestökeskittymien ja markkina-alueiden (pääkaupunkiseutu, Turun ja Tampereen kaupunkiseudut) luoteisreunalle, mikä vaikeuttaa kotimaan kuljetuksia ja jakelua palvelevien keskusten kilpailukykyä alueella.

2.3 Luonto ja ympäristö

Pohjanmaan luonnolla ja ympäristöllä on monia sille ominaisia erityispiirteitä, jotka vaikuttavat alueen yhdyskuntarakenteeseen, ympäristön tilaan ja luonnon monimuotoisuuteen. Pohjanmaan maisemarakenteelle tyypillisiä piirteitä ovat jokilaaksot, rannikon jokisuistoalueet sekä laaja saaristo. Rannikon rantaviiva muuttuu maan kohotessa (paikoin 8 mm vuodessa) jatkuvasti.

Alueen luonto on erittäin monimuotoinen ja sen edustavimmat osat on otettu mukaan valtioneuvoston hyväksymiin valtakunnallisiin suojeluohjelmiin. Merenkurkun saaristo on nimetty UNESCO:n maailmanperintökohteeksi vuonna 2006. Maakunnassa on paljon kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti arvokkaita alueita ja kohteita sekä maakunnallisesti tai seudullisesti arvokkaita alueita. (Pohjanmaan liitto 2008.)

Pohjanmaan mantereiden liikennejärjestelmän valtakunnallisesti merkittäviä erityispiirteitä ovat museosillat ja -tiet (Tuovilan, Harrströmin ja Närpiön kivisillat, Isonkyrön Perttilän riippusilta ja Oravaisten taistelutantereen tie).

2.2 Näringsstruktur

Ser man till hela Finland har Österbotten en betydande ställning inom produktionen. Landskapets **mångsidiga näringsstruktur** har möjliggjort en balanserad ekonomisk utveckling. Österbotten är ett av Finlands mest industrialiserade, internationella och exportattraktiva landskap, och dessutom står landsbygden för en betydande del av industriproduktionen i Finland. Till Österbottens styrkor hör också den unika skärgården, som gör det möjligt att utveckla turismen.

Till Österbottens särdrag hör å ena sidan internationella, globala spetsindustriföretag, å andra sidan en näringsstruktur som baserar sig på mångsidigt entreprenörskap samt en primärproduktion som växer tack vare specialisering. **Den mångsidiga näringsstrukturen och dess olika variationer inom landskapet skapar goda grundläggande förutsättningar för att utveckla regionens logistiksektor.** Landskapets trafikmässiga läge och möjligheterna att utnyttja olika transportformer (landsvägs-, järnvägs-, sjö- och flygtransporter) erbjuder **goda förutsättningar för regionens näringsliv.** De österbottniska hamnarna och hamnförbindelserna är nyckelfaktorer för bl.a. utvecklingen av Mittnordens transportkorridor (EU-projektet Nord-East Cargo Link II). Säkerställda hamnförbindelser gör det möjligt att utöka utrikeshandeln och transittrafiken via Österbotten, från Norge via Sverige och Finland till Ryssland. Österbotten är emellertid också behäftat med **logistiska svagheter till följd av läget**, såsom att landskapets södra delar är svåra att nå från resten av landet inom spårtrafiken samt att det saknas starka riksomfattande genomgående godsströmmar (som jämförelseobjekt riksväg 4 i Mellersta Finland och huvudbanan i Södra Österbotten). Dessutom ligger landskapet i den nordöstra utkanten av södra Finlands stora befolkningskoncentrationer och marknadsområden (huvudstadsregionen, Åbo och Tammerfors stadsregioner), vilket gör det svårt för centraler i regionen som betjänar transporter och distribution i hemlandet att konkurrera.

2.3 Natur och miljö

Naturen och miljön i Österbotten har många utmärkande särdrag som påverkar samhällsstrukturen, miljöns tillstånd och den biologiska mångfalden i regionen. Typiska drag för den österbottniska landskapsstrukturen är älvdalarna, deltaområdena vid kusten samt den vidsträckt skärgården. Kustlinjen förändras kontinuerligt till följd av landhöjningen (ställvis 8 mm om året).

Områdets natur är mycket mångsidigt och de mest representativa delarna har tagits med i riksomfattande skyddsprogram som godkänts av statsrådet. Kvarkens skärgård har utsetts till världsarv av UNESCO 2006. I landskapet finns många områden och objekt som är nationellt värdefulla med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården samt områden som är värdefulla för landskapet eller regionen. (Österbottens förbund 2008.)

Särdrag hos trafiksystemet på fastlandet i Österbotten som är av riksintresse är museibroarna och museivägarna (stenbroarna i Toby, Harrström och Närpes, Perttilä hängbro i Storkyro och vägen till slagfältet i Oravais).

Näiden säilyttäminen eli kohteiden kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakenteen asianmukainen kunnossapito edellyttää osin erityiskohtelua.

2.4 Tulevaisuuden toimintaympäristö

Yhteiskunta ja elinkeinoelämän rakenne muuttuu paikoitellen erittäin nopeasti, mutta liikenne tukeutuu pitkään olemassa oleviin verkostoihin. Liikennejärjestelmätyössä on tärkeää tunnistaa liikenteen kysyntään ja toimintaympäristöön vaikuttavia muutostekijöitä, jotta niiden vaikutuksia voidaan ennakoita.

Globaalin talouden rakennemuutos on sekä uhka että mahdollisuus Pohjanmaan elinkeinoelämälle. Tuotannon siirtymisen lähemmäs markkinoita voi vähentää maakunnan vientiteollisuuden osuutta, mikäli tuotantoa ei pystytä pitämään kilpailukykyisenä kansainvälisillä markkinoilla. Myös väyläverkkoston kehittämisen laiminlyönti tai esimerkiksi yksipuolisesti Itämeren koskevat laivaliikenteen päästöjen tiukennukset voivat vaikeuttaa logistiikkapalvelujen kehittämistä Pohjanmaan maakunnassa. Toisaalta Pohjanmaan vientiteollisuuden painopistealue, energiateollisuus, on globaalisti voimakkaasti kasvava toimiala, mikä luo hyvät tulevaisuuden kehittämismahdollisuudet, mikäli ne osataan hyödyntää.

Pietarin seudun ja muun Venäjän taloudellinen kehitys voi vaikuttaa merkittävästi tulevaisuuden kuljetusvirtoihin. Pohjanmaalle kasvumahdollisuuksia voi syntyä verkottumis- ja ideointivaiheessa oleva Keskipohjan kuljetuskäytävä –hankkeen myötä. Logistiikan kustannuspaineet ja ympäristö- ja laatuvaatimukset ovat kasvamassa, mikä tarkoittaa etenkin kuljetusten täsmällisyysvaatimusten korostumista. Tämän vuoksi Pohjanmaan tärkeimpien kuljetusväylien tulee olla häiriöttömiä ja kuljetusaikataulujen ennustettavia. Kehittyviä menetelmiä sekä uutta teknologiaa vaaditaan tällöin erityisesti Suomen vaikeiden sää- ja keliolosuhteiden hallintaan. **Kansainväliset lentoyhteydet** ovat Pohjanmaan ja koko Suomen kilpailukykyyn kannalta välttämättömiä.

Liikennesektorilla on tällä hetkellä pitkälti riippuvainen fossiilista polttoaineista, joiden saatavuus on heikkenemässä. Öljyn hintaan on jo kohdistunut nousupaineita, minkä vuoksi toimenpiteitä öljyriippuvuuden vähentämiseksi tarvitaan jo nyt. EU:n ja Suomen **tavoitteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi** ovat haasteellisia ja niiden toteutuminen edellyttää mm. liikennesuorituksen vähentymistä, ajoneuvokannan uudistumisen nopeuttamista sekä vähäpäästöisen teknologian ja biopolttoaineiden käyttöönottoa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös eri toimijoiden yhteistyön kehittämistä. (Liikennevirasto 2011b.)

Kasvattamalla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta voidaan vähentää liikennesuoritetta ja sitä kautta saavuttaa myös liikenneturvallisuus- ja liikenteen sujuvuushyötyjä. Kulkutapaosuuden kasvattaminen vaatii panostuksia erityisesti liikkumisen ohjaukseen sekä taloudellisia ohjaukeinoja. Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen palvelutaso, joten on huolehdittava siitä, että joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautolle. Vaasan kaupunkiseudun kehittämisessä joukkoliikenteen tulisi olla kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna.

Deras bevarande, dvs. korrekt iståndsättning av kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner, förutsätter delvis särbehandling.

2.4 Framtidens omvärld

Samhället och näringslivets struktur förändras ställvis mycket snabbt, medan trafiken länge stödjer sig på de befintliga nätverken. I trafiksystemarbetet är det viktigt att identifiera förändringsfaktorer som påverkar efterfrågan på trafik och trafikomvärlden, så att deras konsekvenser kan förutses.

Strukturförändringen inom den globala ekonomin utgör både ett hot och en möjlighet för näringslivet i Österbotten. När produktionen flyttas närmare marknaden kan landskapets exportindustri förlora andelar, om man inte lyckas se till att produktionen är konkurrenskraftig på den internationella marknaden. Om man försummar att utveckla nätverket av trafikleder eller t.ex. om utsläppsbegränsningarna för fartygstrafiken skärpts enbart i Östersjön kan det bli svårt att utveckla logistikservicen i Österbotten. Energiindustrin, tyngdpunktsområdet för exportindustrin i Österbotten, är å andra sidan en bransch som växer globalt, vilket skapar goda utvecklingsmöjligheter i framtiden, om man bara kan utnyttja dem.

Den ekonomiska utvecklingen i S:t Petersburgstrakten och övriga Ryssland kan avsevärt påverka de framtida transportströmmarna. För Österbotten kan tillväxtpotentialer uppstå i och med projektet Mittnordens transportkorridor, som är i nätverksbildnings- och idéfasen. Kostnadstrycket och miljö- och kvalitetskraven på logistiken växer, vilket betyder att framför allt precisionskraven på transporterna framhävs. Av denna orsak borde de viktigaste transportkorridorerna i Österbotten vara störningsfria och transporttidtabellerna förutsägbara. Metoder som kan utvecklas samt ny teknik krävs särskilt för att hantera det besvärliga vädet och företaget i Finland. **Internationella flygförbindelser** är nödvändiga med tanke på hela Finlands konkurrenskraft.

Trafiksektorn är för närvarande i hög grad beroende av fossila bränslen, och tillgången på dem håller på att försämrans. Oljepressen är redan utsatt för förhöjningstryck, och därför behövs det redan nu åtgärder för att minska oljeberoendet. EU:s och Finlands **mål att minska utsläppen från trafiken** är utmanande och för att de ska nås förutsätts bl.a. att omfattningen av trafiken minskar, att fordonsbeståndet byts ut snabbare samt att utsläppsnål teknik och biobränslen tas i bruk. För att målen ska nås förutsätts också att samarbetet mellan olika aktörer utvecklas. (Trafikverket 2011b.)

Genom att utöka kollektivtrafikens andel av färdstämman kan man minska omfattningen av trafiken och därigenom uppnå nytta även i form av säker och smidig trafik. För att utöka kollektivtrafikens andel av färdstämman krävs satsningar särskilt på att styra resandet samt ekonomiska styrmetoder. Kollektivtrafikens attraktionskraft påverkas avsevärt av servicenivån, så det måste ses till att kollektivtrafiken är ett verkligt alternativ till personbilen. När Vasa stadsregion utvecklas borde kollektivtrafiken vara konkurrenskraftig jämfört med personbilen.

Uusien tieto- ja viestintäteknologian keinojen avulla voidaan edistää liikennejärjestelmän tuottavuutta, turvallisuutta, sujuvuutta sekä ympäristöystävällisyyttä. Palvelujen sähköistyminen helpottaa arjen toimivuutta esimerkiksi haja-asutusalueella jolloin etätyöskentelyn, videoneuvottelujen sekä muiden tietoteknisten mahdollisuuksien myötä on mahdollista vähentää fyysistä liikkumistarvetta. On kuitenkin pidettävä huoli ikääntyvästä väestöstä, jolle tietotekniikan käyttö on vieraampaa. Sähköisten palvelujen kasvu vaatii myös tuekseen tehokasta jakelugestiikkaa.

Väestön ikääntyminen on haaste koko Pohjanmaan liikennejärjestelmälle, sillä ikääntyvän väestön liikkumistarpeet, esteettömyysvaatimukset sekä vaatimukset liikennejärjestelyjen turvallisuudelle ovat erilaiset kuin työikäisten.

Vapaa-ajan matkojen kasvun trendi näyttää viimeisten tietojen perusteella kääntyneen laskuun, mutta ostos- ja asiointimatkojen suoritteet ovat kasvaneet. **Suomalaisten liikkumistavat** ovat muuttuneet myös siten, että jalan ja pyörällä kuljetaan entistä vähemmän – ja etenkin nuorten kohdalla mopot ja mopootot ovat korvanneet jalankulkua.

Pohjanmaalla matkailun merkitys on tärkeä. Pohjanlahden Rantatie on saanut matkailutien statuksen, mikä tarkoittaa matkailutuotetta, jossa nähtävyydet ja palvelut ovat saman tien varrella. Matkailutien tavoitteena on parantaa länsirannikon tunnettavuutta alueen yritysten ja palveluiden yhteistyötä kehittämällä ja sitä kautta saada länsirannikolle lisää matkailijoita sekä yrityksille lisätuloja. Olennainen tekijä aseman kehittämässä on **tunnistaa ja vahvistaa maakunnan omia vahvuuksia**.

Alueet ja maat kilpailevat toimipaikoista ja osaavasta työvoimasta. Tämän vuoksi yksittäisten kuntien että kaupunkiseutujen yhteistyö on entistä tärkeämpää, jotta voidaan lisätä kuntien yhteistä kilpailukykyä ja helpottaa pendelöintiä. **Työssäkäyntialueiden liikenneyhteyksien ja tavarakuljetusten toimivuus** vaatii etenkin Vaasan kaupunkiseudulla väylien pullonkaulojen poistamista, mutta etenkin panostamista entistä sujuvampaan joukkoliikenteeseen ja sen liityntäliikenteen järjestelyihin.

Pohjanmaallakin on nähtävissä Suomessa yleinen **kaupunkikenteen hajautuminen**, mikä vaikeuttaa mm. joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä, johtaa lisääntyvään henkilöauton käyttöön, liikenteen kasvuun ja ilmastonmuutosta vauhdittavien kasvuhuonekaasupäästöjen lisääntymiseen. Hajarakentaminen lisää tiestön kuormitusta, kulumista ja kunnossapidon vaatimuksia sekä heikentää liikenneturvallisuutta. Hajarakentaminen aiheuttaa kustannuspaineita myös kunnille kunnallistekniikan sekä palvelujen mm. koululaiskuljetusten ja vanhusten kotipalveluiden järjestämisen myötä.

Väestön väheneminen maaseudulla aiheuttaa ongelmia liikennepalvelujen kannattavalle järjestämiselle. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso sekä sosiaalisen tasa-arvon toteutuminen on kuitenkin turvattava myös maaseudulla, minkä vuoksi tarvitaan **entistä taloudellisempia keinoja ja uusia liikumismuotoja** alueilla, joissa joukkoliikenteen harjoittaminen ei muutoin ole kannattavaa.

Ny teknik för informationsöverföring kan bidra till att främja trafiksystemets produktivitet, säkerhet, smidighet samt miljövänlighet. Elektroniska tjänster underlättar vardagen t.ex. i glesbygden, varvid det genom distansarbete, videokonferenser samt andra datatekniska möjligheter blir möjligt att minska behovet av att förflytta sig fysiskt. Man måste emellertid dra försorg om den äldre befolkningen, för vilken informationstekniken är mera främmande. När de elektroniska tjänsterna ökar kräver de också stöd från effektiv distributionslogistik.

Den åldrande befolkningen innebär en utmaning för hela trafiksystemet, eftersom den åldrande befolkningens behov av att färdas samt krav på hinderlöshet och trygga trafikarrangemang är annorlunda än hos personer i arbetsför ålder.

Enligt de senaste uppgifterna tycks den tilltagande trenden när det gäller fritidsresor ha börjat avta, men omfattningen av trafiken när det gäller shoppingresor och resor för att uträtta ärenden har ökat. **Finländarnas resvanor** har också förändrats så att man rör sig allt mindre till fots och med cykel - och framför allt hos unga har moped och mopedbilar ersatt promenader.

Turismens betydelse är stor i Österbotten. Strandvägen vid Bottniska viken har fått status av turistväg, vilket betyder en turistprodukt där sevärdheterna och servicen finns utmed samma väg. Syftet med turistvägen är att göra västkusten mera känd genom att utveckla samarbetet mellan företag och service i området och därigenom få flera turister till västkusten och mera inkomster åt företagen. En väsentlig faktor för att utveckla landskapets ställning inom turismen är att **identifiera och stärka landskapets egna styrkor**.

Regioner och länder konkurrerar om arbetsplatser och kompetent arbetskraft. Av denna orsak är det ännu viktigare än förr att både enskilda kommuner och stadsregioner samarbetar så att man kan utöka kommunernas gemensamma konkurrenskraft och underlätta pendling. **Fungerande trafikförbindelser och godstransporter i pendlingsregionerna** kräver i synnerhet i stadsregionerna att flaskhalsarna på trafiklederna undanröjs, men framför allt satsningar på bättre kollektivtrafik- och matrafikarrangemang.

Även i Österbotten kan man se att **stadsstrukturen decentraliserar**, vilket är ett vanligt fenomen i Finland. Detta försvårar verksamhetsförutsättningarna för bl.a. kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken, leder till ökad personbilsanvändning samt mera trafik och större utsläpp av växthusgaser, som påskyndar klimatförändringen. Glesbebyggelse ökar belastningen på vägnätet, slitaget och kravet på underhåll samt försämrar trafiksäkerheten. Glesbebyggelse medför också kostnadstryck på kommunen i form av kommunalteknik samt service, bl.a. skolskjutsar samt hemservice för äldre.

När befolkningen minskar på landsbygden blir det problematiskt att ordna lönsam trafikservice. Basservicenivån i fråga om resor och transporter samt social jämlikhet måste emellertid tillgodoseas även på landsbygden och därför behövs det **mer ekonomiska metoder och nya färd sätt** i områden där det annars inte är lönsamt att bedriva kollektivtrafik.

Liikennerevoluutio-ajattelun mukaisesti liikennejärjestelmän tuottavuutta ja kilpailukykyä pyritään vahvistamaan **MALPE**-lähestymistavalla eli integroimalla maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen sekä elinkeinojen suunnittelu. Uudenlaisen toimintatavan tavoitteena on, että valtio voi tarjota entistä parempaa peruspalvelutasoa pienemmillä kustannuksilla (Kostiainen & Linkama 2011). Kiristyvien julkisen talouden rahoitusnäköymien vuoksi liikennepolitiikkaa ollaan uudistamassa. Tämä tarkoittaa sitä, että hyödynnetään monipuolisesti erityyppisiä ja eri toimijoiden keinoja. Resurssit kohdistetaan niihin kohteisiin, jotka ovat vaikuttavuudeltaan kustannustehokkaimpia ja käyttäjien tarpeiden kannalta tärkeimpiä. Erityisesti pyritään turvaamaan päivittäinen liikkuminen ja väylien liikennöitävyys. Suurista väyläinvestoinneista ollaan siirtymässä käyttäjälähtöiseen palvelutasoajatteluun, vaihteittain rakentamiseen ja myös rahoitusmalleja ollaan uudistamassa.

Liikennevirasto toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Liikenneviraston tehtävänä on edistää liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävää kehitystä. Liikennevirasto myös vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta tienpidon alueella. **Alueelliset ELY-keskukset** kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalaan ja niitä ohjaavat myös ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö/liikennevirasto, maa- ja metsätalousministeriö/Maaseutuvirasto/Elintarviketurvallisuusvirasto, opetusministeriö ja sisäasiainministeriö. **Maakuntaliiton** ensisijaisina tehtävinä ovat alueiden kehittäminen ja maakuntakaavoitus luoden perustan maakunnan edunvalvonnalle. Liitto myös valvoo jäsenkuntien etuja eri asioissa ja hoitaa maakunnan suomenkielisen väestön kulttuuriasioita.

Perusväylänpidolla rahoitetaan mm. maanteiden, rautateiden ja vesiteiden kunnossapito, peruskorjaus, liikenteen ohjaus ja niiden järjestelmät sekä jäänmurto ja maantielauttaliikenne, sekä pienet investointitoimenpiteet. Liikennesektorilla valtion perusväylänpidon rahoitus on ollut yhä niukkenevaa ja tehokkuutta haetaan etenkin tehostamalla nykyisen infrastruktuurin ja liikennepalveluiden käyttöä. Painopistettä ollaan siirtämässä liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointiohjelmiin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen. Hallituskaudella 2012–2015 aloitettaviin liikenneverkon kehittämishankkeisiin kuuluu Pohjanmaalla Laihian kohdan valta-ten 3 ja 18 liittymäjärjestelyiden kehittäminen (20M€), joka on osa vt 3 Tampere-Vaasa kehittämistä (yhteensä 185M€). (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012a)

Parhaillaan valmisteilla oleva **aluerakennemuutos** tulee toteutuessaan vaikuttamaan Pohjanmaan palveluverkkoihin ja sitä kautta liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitteluun. Uudistuksen tavoitteena on edesauttaa eri hallinnonalojen ja alueiden kehittämistä monikeskukseksi, verkottuvaksi ja hyviin liikenneyhteyksiin perustuvaksi aluerakenteeksi.

I enlighet med **trafikrevolutionstänkandet** försöker man stärka trafiksystemets produktivitet och konkurrenskraft genom en approach som innebär att man integrerar planeringen av markanvändning, boende, trafik, service samt näringar, **MALPE**. Målet med det nya tillvägagångssättet är att staten kan erbjuda en bättre basservicenivå än tidigare till lägre kostnader. (Kostiainen & Linkama 2011). På grund av de stramare finansieringsutsikterna för den offentliga ekonomin håller man på att revidera trafikpolitiken. Detta innebär att man på ett mångsidigt sätt utnyttjar olika slags aktörers metoder. Resurserna styrs till de slagkraftigaste och kostnadseffektivaste objekten som är viktigast för användarna. Man försöker särskilt trygga de dagliga resorna och att trafiklederna är trafikbarbara. Man övergår från stora trafikledsinvesteringar till ett användarorienterat servicenivå-tänkande och etappvis byggande. Även finansieringsmodellerna revideras.

Trafikverket verkar inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Trafikverkets uppgift är att främja trafiksystemets funktionsduglighet, säkerheten i trafiken, en balanserad regional utveckling och hållbar utveckling. Trafikverket svarar också för styrningen av närings-, trafik- och miljöcentralernas verksamhet inom väghållningen. **De regionala ELY-centralerna** hör till arbets- och näringsministeriets förvaltningsområde och de styrs också av miljöministeriet, kommunikationsministeriet/trafikverket, jord- och skogsbruksministeriet/Landsbyggsverket/Livsmedelssäkerhetsverket, undervisningsministeriet och inrikesministeriet. **Landskapsförbundets** primära uppgifter är regional utveckling och landskapsplanläggning varigenom grunden för landskapets intressebevakning skapas. Förbundet bevakar också medlemskommunernas intressen i olika frågor och sköter kulturfrågor som gäller den finskspråkiga befolkningen i landskapet.

Bastrafikledshållningen finansierar bl.a. underhåll och grundreparationer av landsvägar, järnvägar och vattenvägar, trafikregleringen och systemen för den, isbrytning och trafiken med landsvägsfärjor samt små investeringsåtgärder. Inom trafiksektorn har finansieringen av bastrafikledshållningen blivit allt knappare och man eftersträvar effektivitet framför allt genom att använda den nuvarande infrastrukturen och trafikservicen effektivare. Tyngdpunkten håller på att förskjutas från utvecklingsinvesteringar i trafiknätet till små investeringsprogram och underhåll inom bastrafikledshållningen från 2016. Till de utvecklingsprojekt inom trafiknätet som påbörjas under regeringsperioden 2012–2015 hör i Österbotten utveckling av anslutningsarrangemangen på riksvägarna 3 och 18 i Laihela (20 mn €), som är en del av utvecklingen av riksväg 3 Tammerfors-Vasa (sammanlagt 185 mn €). (Kommunikationsministeriet 2012a)

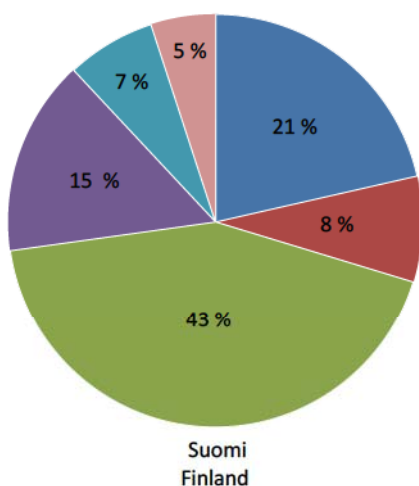
När den **regionstrukturreform** som bereds som bäst genomförs kommer den att påverka särskilt servicenäten i Österbotten och därigenom planeringen av trafiksystemet och markanvändningen. Syftet med reformen är att främja utvecklingen av olika förvaltningsområden och regioner till en regionstruktur med flera centra som bildar nätverk och baserar sig på goda trafikförbindelser.

3 POHJANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILA JA ONGELMAT

3.1 Liikkumistottumukset ja maankäyttö

Pohjanmaan henkilöautotiheys on Suomen maakunnista suurimpia, johtuen rannikon suuntaisen rautatien puuttumisesta sekä osittain kaupunkien suunnitteluperinteestä, joka on perustunut pitkälti autoliikenteen varaan. 1 000 asukasta kohden maakunnassa on 630 henkilöautoa, kun Suomessa keskimäärin on 548 henkilöautoa/1 000 as. Pohjanmaan seutukunnista Kyrönmaalla on lähes 45 % asutokunnista 2 autoa tai enemmän. Isossakyrössä henkilöautotiheys on Tervajoella sijaitsevasta autokauppakeskittymästä johtuen erityisen korkea, lähes 900 henkilöautoa tuhatta asukasta kohden. Eniten autottomia asutokuntia Pohjanmaalla on Vaasan seutukunnassa. Mopotiheys Pohjanmaalla on kasvanut tasaisesti ja on maan keskiarvoa korkeampi.

Henkilöautojen korkea määrä vaikuttaa suoraan tehtyjen matkojen lukumäärään. Vuoden 2010–2011 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) mukaan henkilöautoilun osuus maakunnan kaikista tehdyistä matkoista on suurempi kuin koko Suomessa keskimäärin (kuva 5) ja jalankulun osuus vastaavasti pienempi. Keskimääräinen vuorokauden matkasuorite henkilöä kohden on kuitenkin Pohjanmaalla maan pienimpiä (kuva 6). Esimerkiksi henkilöautoilun prosentuaalinen osuus vuorokauden matkasuoritteesta on prosenttiyksikön pienempi kuin koko Suomessa keskimäärin. Henkilöautomatkat ovat myös lyhyempiä kuin Suomessa keskimäärin.



Kuva 5 Kuljetusajakaumat Suomessa ja Pohjanmaan maakunnassa (HLT 2010-2011).

3 NULÄGE OCH UTMANINGAR FÖR ÖSTERBOTTENS TRAFIKSYSTEM

3.1 Resvanor och markanvändning

Österbotten är ett av de landskap i Finland som har den högsta personbilstätheten. Detta beror på att det inte finns någon järnväg i kustens riktning samt delvis på städernas planeringsprincip, som i stor utsträckning har baserat sig på biltrafik. I landskapet finns 630 personbilar per 1000 invånare, då medeltalet i Finland är 548 personbilar per 1000 invånare. Av de ekonomiska regionerna i Österbotten har nästan 45 % av hushållen i Kyröland två eller flera bilar. I Storkyro är personbilstätheten särskilt hög till följd av bilhandelskoncentrationen i Tervajoki, nästan 900 personbilar per 1000 invånare. Mest hushåll som saknar bil finns det i Vasaregionen. Mopedstätheten i Österbotten har ökat i jämn takt och överstiger landets medeltal.

Det stora antalet personbilar påverkar direkt antalet företagna resor. Enligt den riksomfattande persontrafikundersökningen (PTU) 2010–2011 är andelen resor som företas med personbil av alla resor i landskapet större än medeltalet i Finland (bild 5) och gångtrafikens andel är på motsvarande sätt lägre. Den genomsnittliga reslängden per person och dygn i Österbotten hör dock till de kortaste i landet (bild 6). Till exempel personbilarnas procentuella andel av reslängden per dygn är en procentenhet lägre än medeltalet i hela Finland. De resor som företas med personbil är också kortare än genomsnittet i Finland.

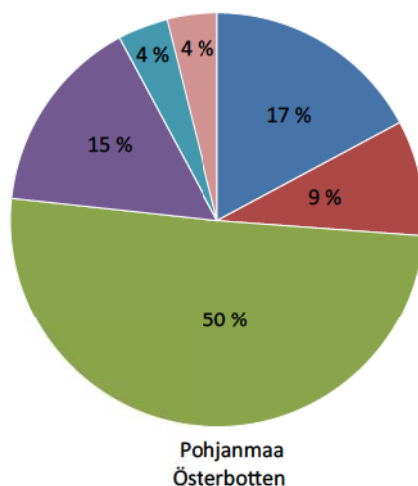
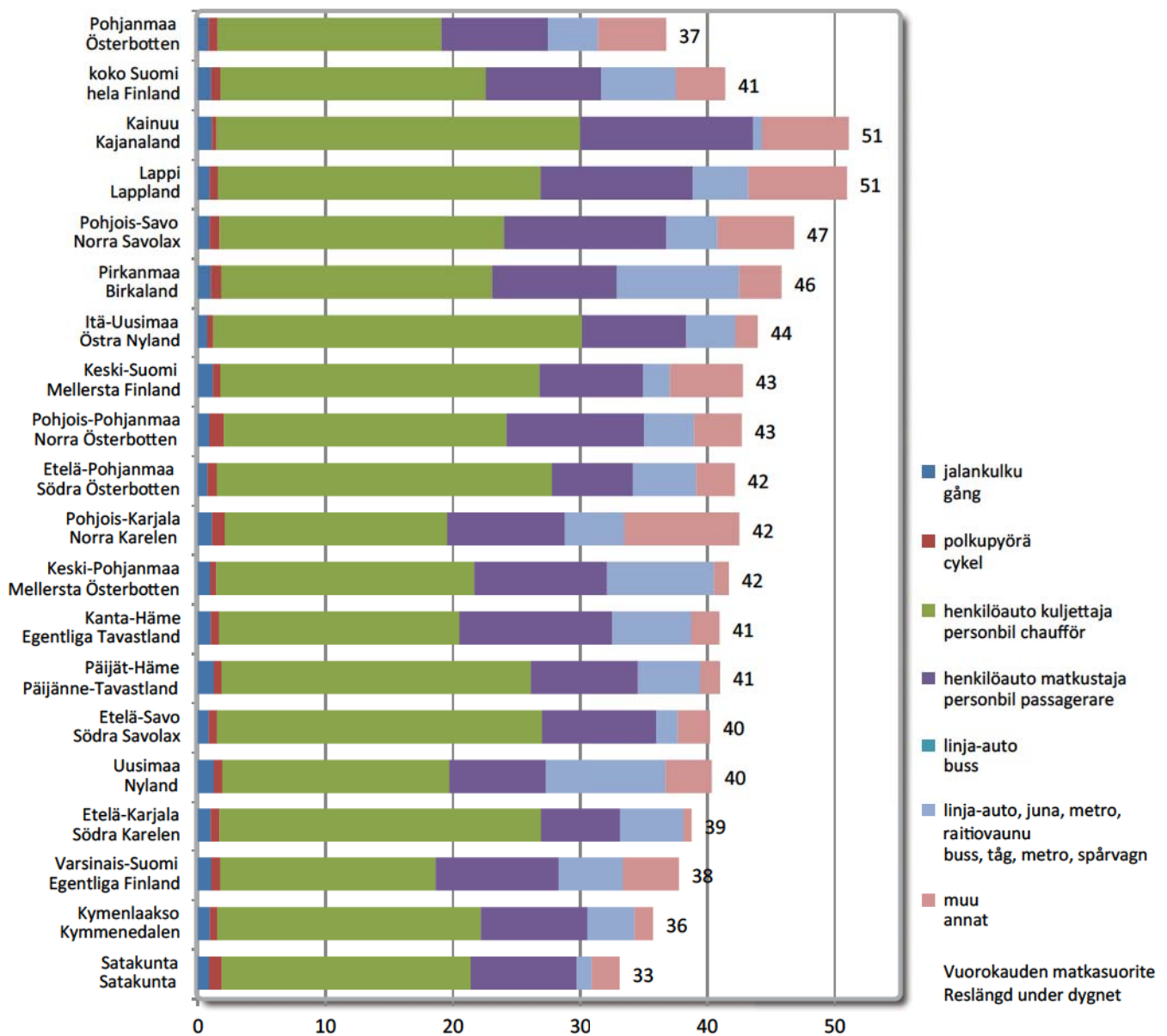


Bild 5 Fördelningen på färdssätt i fråga om österbottningarnas resor (PTU 2010-2011).



Kuva 6 Vuorokauden keskimääräinen matkasuorite maakunnissa, km/henkilö/vrk (HLT 2010-2011).

Bild 6 Genomsnittlig reslängd i landskapen, km/person/dygn (PTU 2010-2011).

Pohjanmaan kuntien väestönkasvu vuosina 2000–2009 oli noin 5 200 henkilöä, josta asemakaava-alueiden ulkopuolelle sijoitui yli puolet eli noin 2 800 asukasta. Asemakaava-alueiden ulkopuolisesta alueesta noin puolet on haja-asutusaluetta, jonka voidaan nähdä hajauttavan haitallisesti yhdyskuntarakennetta. Väestötiheys alueen kunnissa vaihtelee haja-asutusalueilla välillä 1–8 asukasta/maa-km² ja taajamissa 150–350 as./km². Vaasassa, Pietarsaareissa ja Kaskisissa väestötiheys on 600–1000 as./km². Määrällisesti eniten hajakenttämistä on vuosina 2001–2005 ollut Pedersöressä, Mustasaareissa sekä Kruunupyssä.

Befolkningsökningen i de österbottniska kommunerna 2000–2009 var cirka 5 200 personer, varav mer än hälften, dvs. ca 2 800 invånare, bosatte sig utanför detaljplaneområden. Ungefär hälften av området utanför detaljplaneområdena är glesbygd, som kan anses splittra samhällsstrukturen. Befolkningstätheten i kommunerna i området varierar mellan 1 och 8 invånare/km² och i tätorterna mellan 150 och 350 inv./km². I Vasa, Jakobstad och Kaskö är befolkningstätheten 600–1000 inv./km². Kvantitativt mest glesbebyggelse fanns 2001–2005 i Pedersöre, Korsholm samt Kronoby.

Kylien yhteyteen sijoittuva maaseuturakentaminen mahdollistaa peruspalveluiden säilymisen tai jopa vahvistumisen kyläalueilla.

Landsbygdsbyggande i anslutning till byar gör det möjligt att bevara eller t.o.m. stärka basservicen i byområdena.

Pohjanmaan maankäytön kehittämisen haasteet painottuvatkin hajarakentamisen tuomiin **ongelmiin etenkin kaupunki-seuduilla ja taajamien lievealueilla** (taajaman ulkopuolinen alue, joka suuntautuu keskimäärin 0–5 km etäisyydelle asemakaava-alueen reunasta), vaikka korkean taajamoitumisasteen takia ongelmat ovat valtakunnallisesti pienempiä. Hajarakentamisen kaltaisia ongelmia aiheuttavat myös Pohjanmaan rannikolla sijaitsevat loma-asunnot, joita halutaan muuttaa ympäristöön.

Väljemmällä alueella yksilöillä on suurempi vapaus, mutta hajautuneella yhdyskuntarakenteella on monia negatiivisia vaikutuksia:

- taajamien lievealueiden kaavoitus vaikeutuu, sillä lieverakentaminen voi vaikeuttaa kuntien raakamaan hankintaa ja nostaa hankittavan maan hintaa sekä hankaloittaa kaavoituksen etenemistä
- asemakaava-alueet taajama-alueilla voivat jäädä kesken-eräisiksi
- palveluiden ja infrastruktuurin tehottomuus/kustannusten kasvu
- lähellä sijaitsevien palvelujen kannattava ylläpitäminen vaikeutuu, kun ihmiset hakevat autolla palveluita suuremmista keskittymistä kauempaa
- liikennesuorite kasvaa kun palvelut haetaan kauempaa
- joukko- ja kevyenliikenteen järjestäminen on vaikeampaa, kun kysyntä ei riitä turvaamaan kaupallista joukkoliikennettä
- tonttiliittymien suuri määrä aiheuttaa sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmia
- hajanainen yhdyskuntarakente aiheuttaa pitempiä liikkumis- ja kuljetusmatkoja ja sitä kautta ongelmia myös tiestön kuormitukselle, kulumiselle ja kunnossapidolle
- arjen sujuvuus vaikeutuu autoriippuvuuden myötä, mikä on toisaalta myös valintakysymys.

Mikäli uudisasutus sijoittuu haja-asutusalueelle, irralleen olemassa olevista taajamista, aiheutuu kunnille paineita kunnallistekniikan, kunnossapidon, koulukuljetusten sekä ikääntyneiden palveluiden järjestämiselle. Hajarakentamisen alueilla oppilaiden koulumatkat ylittävät usein perusopetuslain mukaisen rajan, jolloin kuntien on järjestettävä oppilaille koulukuljetus. Haja-asutusalueella myös vanhusten kotipalveluhenkilöstön matkat ovat pidempiä, mikä voi aiheuttaa tarpeen lisähenkilöstölle. (Koski 2008)

Merkittävimmät maankäyttöön liittyvät haasteet

- Kestävien kulkutapojen kilpailukyky henkilöautoon nähden.
- Yhdyskuntarakenteen haja-asutusalueille ja taajamien lievealueille sijoittuva rakentaminen ja sen pitkäaikaiset vaikutukset kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin, palveluiden järjestämiseen, kuntien kustannuksiin sekä päästövähennystavoitteiden toteutumiseen.

Utmaningarna för utvecklingen av markanvändningen i Österbotten gäller också främst **de problem som glesbebyggelsen för med sig framför allt i stadsregioner och tätorternas randområden** (ett område utanför tätorten som stäcker sig i medeltal 0–5 km från gränsen för detaljplaneområdet), även om problemen på grund av den höga tätortsgraden är mindre än på riksnivå. Liknande problem som glesbebyggelsen orsakas också av semesterbostäderna på den österbottniska kusten som man vill ändra till åretruntboende.

I glesare bebodda områden har individerna större frihet, men en decentraliserad samhällsstruktur har många negativa konsekvenser:

- i tätorternas randområden försvåras planläggningen, eftersom byggande där kan göra det svårt för kommunerna att skaffa råmark och höja markpriset samt ställa till problem för fortsatt planläggning
- detaljplaneområden i tätortsområden kan bli på hälft
- ineffektiv service och infrastruktur/stigande kostnader
- det blir svårt att upprätthålla lönsam närservice, när människorna åker bil för att få service i större koncentrationer längre bort
- omfattningen av trafiken ökar när man åker längre för att få service
- det är svårare att ordna kollektiv- samt gång- och cykeltrafik, när efterfrågan inte räcker till för att trygga kommersiell kollektivtrafik
- ett stort antal tomtanslutningar orsakar smidighets- och trafiksäkerhetsproblem
- en decentraliserad samhällsstruktur innebär längre resor och transporter och därigenom problem också med vägnätets belastning, slitage och underhåll
- bilberoendet försvårar smidigheten i vardagen, vilket å andra sidan också är en fråga om val.

Om ny bebyggelse placeras i glesbygden, fristående från existerande tätorter, medför det tryck på kommunen att ordna kommunalteknik, underhåll, skolskjutsar samt service för äldre. I områden med glesbebyggelse överstiger elevernas skolresor ofta gränsen i lagen om grundläggande utbildning, och då måste kommunerna ordna skolskjuts för eleverna. I glesbygden blir också resorna för de äldres hemservicepersonal längre, vilket kan medföra behov av mera personal. (Koski 2008)

De viktigaste utmaningarna i anslutning till markanvändningen

- Hållbara färdmedels konkurrenskraft i förhållande till personbilen.
- Byggande i samhällsstrukturens glesbygd och tätorternas utkanter och dess långsiktiga konsekvenser för gång-, cykel- och kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar, ordnandet av service, kommunernas kostnader samt uppnåendet av utsläppsminskningarna.

3.2 Joukkoliikenne

Pohjanmaan joukkoliikenteen tarjonta on keskittynyt kaupunkiseutujen läheisyyteen ja arkipäiville, jolloin joukkoliikenteen kysyntä on koulu- ja opiskelumatkojen vaikutuksesta suurin. Työmatkaliikenteen suurin kysyntä keskittyy etenkin Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseuduille sekä suurimpien pendelöinti-alueiden Vaasa-Mustasaari sekä Isokyrö-Vaasa ja Isokyrö-Seinäjäki välille. Vuosina 2012–2016 tavoitteena on joukkoliikenteen kysynnän lisääminen etenkin Vaasan kaupunkiseudulla. Muualla Pohjanmaalla kysynnän ei oleteta kasvavan merkittävästi.

Vaasa-Seinäjäki -laatukäytävän varrella joukkoliikenteen potentiaalista kysyntää on maankäytön ohjauksen keinoin (tiivistämällä maankäyttöä joukkoliikenteen asemien lähistöllä) mahdollista kasvattaa yli 20 %.

Joukkoliikennelain 4§ mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen (Pohjanmaalla Vaasan kaupunki ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus) on määriteltävä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso. Liikennevirasto on laatinut kuusiportaisen palvelutasoluokittelun (Liikenneviraston ohjeita 15/2011), jonka tavoitteena on saada koko valtakuntaan yhtenäiset kriteerit joukkoliikenteen palvelutason määrittämiseen. Luokittelussa palvelutaso jaetaan kuuteen pääluokkaan, joita ovat kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteiset kuljetukset.

Pohjanmaan joukkoliikenteen verkko on sekä maakunnallisesti että seututasolla kutakuinkin kattava, mutta pääteiden ja kaupunkiseutujen ulkopuolella vuorotarjonta on jopa peruspalvelutason alapuolella. Kuntarajat ylittävän joukkoliikenteen palvelusovaitimuksia tavoitellaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen hankkimana ostoliikenteenä. Pohjanmaan alueella ajettavasta joukkoliikenteestä keskimäärin kolmannes on ostoliikennettä, mutta kunta- ja aluekohtaiset erot ovat kuitenkin suuria.

Maakunnan korkein joukkoliikenteen palvelutaso on Vaasan kaupungin alueella, jossa valtaosa paikallisliikenteen alueesta on houkuttelevan palvelutason aluetta. Houkuttelevaan tasoon päästään muualla Pohjanmaan alueella vain Mustasaaren Sepänkylän ja Vaasan välisessä liikenteessä, joka kuuluu Vaasan paikallisliikenteen alueeseen.

Keskitasoksi määriteltyjä yhteysvälejä ovat Laihia–Vaasa ja Pietarsaari–Pännäinen, joista jälkimmäinen on syöttöliikennettä Pännäisten rautatieasemalle. Muita keskitason määrälliset palvelusokriteerit täyttyviä yhteysvälejä ovat mm. Vähäkylä–Vaasa, Maalahti–Vaasa, ja Pietarsaari–Luoto. Pietarsaari–Uusikaarlepyy ja Närpiö–Kaskinen–Kristiinankaupunki-välisen liikenne on myös keskitasoista tai lähes keskitasoista, jonka kokonaisvuorotajonnasta merkittävä osa muodostuu pikavuoroliikenteestä.

3.2 Kollektivtrafik

Utbudet på kollektivtrafik i Österbotten är koncentrerat till närheten av stadsregionerna och vardag, då efterfrågan på kollektivtrafik är störst på grund av skolelever och studerandes resor. Efterfrågan på arbetsresor är störst i Vasas och Jakobstads stadsregioner samt inom de största pendlingsregionerna Vaasa-Korsholm samt Storkyro-Vasa och Storkyro-Seinäjäki. Åren 2012–2016 är målet att efterfrågan på kollektivtrafik ska öka framfört inom Vasas stadsregion. Efterfrågan antas inte öka avsevärt på andra ställen i Österbotten.

Utmed kvalitetskorrideren Vaasa-Seinäjäki är det möjligt att genom styrning av markanvändningen (förtäta markanvändningen i närheten av kollektivtrafikstationer) öka den potentiella efterfrågan på kollektivtrafik med över 20 %.

I enlighet med 4 § i kollektivtrafiklagen ska den behöriga myndigheten (i Österbotten Vaasa stad och Södra Österbottens ELY-central) bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. Trafikverket har utarbetat en servicenivåklassificering med sex steg (Trafikverkets anvisningar 15/2011), vars mål är att åstadkomma gemensamma kriterier för bestämmandet av nivån på servicen i kollektivtrafiken i hela landet. I klassificeringen indelas servicenivån i sex huvudkategorier, som är konkurrenskraftig nivå, attraktiv nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgade transporter.

Kollektivtrafiknätet i Österbotten är något så när heltäckande på såväl landskaps- som regionnivå, men utanför huvudvägarna och stadsregionerna ligger utbudet av turer t.o.m. under grundservicenivå. Kraven på nivån på servicen i kollektivtrafik som överskrider kommungränserna eftersträvas i form av trafik som Södra Österbottens ELY-central köper. Av kollektivtrafiken i Österbotten är i medeltal en tredjedel köpt trafik, men skillnaderna mellan olika kommuner och områden är stora.

Den högsta nivån på servicen i kollektivtrafiken i landskapet finns i Vaasa stad, där merparten av lokaltrafikområdet har en attraktiv servicenivå. I övrigt kommer man i Österbotten upp till attraktiv nivå endast i trafiken mellan Smedsby i Korsholm och Vaasa, som hör till Vaasa lokaltrafikområde.

Förbindelsesträckor som angetts ligga på medelnivå är Laihia–Vaasa och Jakobstad–Bennäs, varav det senare är matartrafik till Bennäs järnvägsstation. Andra förbindelsesträckor som uppfyller de kvantitativa servicenivåkriterierna på medelnivå är bl.a. Lillkyro–Vaasa, Malax–Vaasa, och Jakobstad–Larsmo. Trafiken Jakobstad–Nykarleby och Närpes–Kaskö–Kristinestad är också på medelnivå eller nästan medelnivå, och snabbussar står för en betydande del av det totala turutbudet.

Muut alueet ovat tarjonnaltaan ja liikennöntiajoiltaan vähäisempiä ja kuuluvat palvelutasoluokituksen perusteella peruspalvelu- tai minimitasoon. Näillä alueilla joukkoliikenne palvellee lähinnä opiskelu-, koulu- ja asiointiliikenteen tarpeita.

ELY-keskuksen vastuualueeseen kuuluvan joukkoliikenteen palvelutaso määritellään Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella vuoden 2013 loppuun mennessä uudelleen. Palvelutasomäärittelyssä määritellään paitsi nykyinen palvelutaso myös se palvelutaso, johon viranomainen pyrkii kehittämään palveluaan. Palvelutaso määritellään yhteistyössä eri viranomaisten ja myös kuntien kanssa.

Palvelutasomäärittelyn päivittämistäkin ajankohtaisempi joukkoliikenteen lähitulevaisuuteen vaikuttava viranomaistehtävä Pohjanmaan ELY-keskuksessa on **joukkoliikenteen järjestämistavoista päättäminen siirtymäajan 30.6.2014 jälkeen** joko palvelusopimusasetukseen tai markkinaehtoiseen liikenteeseen perustuen.

Merkittävimmät joukkoliikenteen haasteet

- Joukkoliikenteen vuorotarjonta pääteiden ja kaupunkiseutujen ulkopuolella.
- kannattavan joukkoliikenteen järjestäminen haja-asutusalueilla.
- Joukkoliikenteen palvelutaso, kilpailukyky ja houkuttelevuus henkilöautoon nähden työmatkoilla kaupunkiseuduilla sekä Vaasassa satamaan ja lentoasemalle.

3.3 Maantieliikenne

3.3.1 Tieverkko

Pohjanmaan maakunnan maantieverkon pituus on 2 861 kilometriä. Pohjanmaan maanteistä valtateitä on 12 % ja seututeitä 15 %. Maanteistä suurin osa (70 %) on vähäliikenteisiä yhdysteitä ja vain 2 % on kantateitä. Vaikka yhdysteiden osuus maakunnan liikennesuoritteesta on pieni, on henkilöiden sekä elinkeinotoiminnan (maa- ja metsämaatalous, pienteollisuus, pienyritykset, konepajat, turkistarhaus, kasvihuoneviljely jne.) saavutettavuuden kannalta tärkeää, että nämä yhteydet ovat olemassa ja käytettävissä. Yksikin vähäliikenteisen tieverkon varrella oleva maitotila tai muu vastaava yritys edellyttää sitä, että tiestö on pidettävä liikennöntiekelpoisena ympärivuotisesti.

Kaikki maakunnan kanta- ja valtatie ovat päällystettyjä ja päällystetyn tieverkon pintakunto on nykyisellään melko hyvä. Verkolla on kuitenkin vaurioitumista ja kantavuuspuutteita. **Vähäliikenteisellä alemmalla tieverkolla** päällystettyjen teiden kunto tulee rahoituksesta johtuen seuraavan vuosikymmenen aikana merkittävästi heikkenemään.

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

Nivån på servicen i den kollektivtrafik som hör till ELY-centralens ansvarsområde bestäms på nytt före utgången av 2013 inom området för Södra Österbottens ELY-central. När nivån på servicen bestäms, bestäms inte bara den nuvarande servicenivån utan också den servicenivå som myndigheten eftersträvar genom att utveckla servicen. Servicenivån bestäms i samarbete med olika myndigheter och även med kommunerna.

En myndighetsuppgift vid Österbottens ELY-central som är mer aktuell än bestämmandet av servicenivån och som inom den närmaste framtiden påverkar kollektivtrafiken är **beslutet om kollektivtrafiken efter övergångstiden den 30 juni 2014 ska ordnas**, baserad på trafikavtalsförordningen eller som trafik på marknadsvillkor.

De största utmaningarna för kollektivtrafiken

- Utbudet av turer inom kollektivtrafiken utanför huvudvägarna och stadsregionerna.
- Hur ordna lönsam kollektivtrafik i glesbygden.
- Kollektivtrafikens servicenivå, konkurrenskraft och attraktionskraft i förhållande till personbilen för arbetsresor i stadsregionerna samt till Vasa hamn och flygplats.

3.3 Landsvägstrafik

3.3.1 Vägnät

Landsvägsnätet i landskapet Österbotten är 2 861 kilometer långt. Av landsvägarna i Österbotten är 12 % riksvägar och 15 % regionvägar. Största delen (70 %) av landsvägarna är lågtrafikerade förbindelsevägar och endast 2 % är stamvägar. Trots att förbindelsevägarnas andel av trafiken i landskapet är liten, är det med tanke på såväl personers som näringsverksamhetens (jord- och skogsbruk, småindustri, småföretag, verkstäder, pälsfarmning, växthusodling osv.) tillgänglighet viktigt att dessa förbindelser finns och kan användas. Även en ensam mjölkgård eller något annat motsvarande företag invid det lågtrafikerade vägnätet förutsätter att vägnätet hålls i trafikerbart skick året runt.

Alla stam- och riksvägar i landskapet är belagda och det belagda vägnätets ytskick är tämligen bra för närvarande. Det finns dock skador och brister i bärigheten hos nätet. **På det lågtrafikerade lägre vägnätet** kommer de belagda vägarnas skick att försämrats avsevärt under det följande årtiondet av orsaker som har att göra med finansieringen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen maanteiden hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa vuosille 2010–2014 ennustetaan, että kaikkien päällystettyjen teiden kunto heikkenee suunnitelmakauden aikana. Päällystystoimenpiteillä pyritään pitämään nykyisessä kunnossa valtatie ja muista teistä kaikkein vilkasliikenteisimmät (keskivuorokausiliikenne>6000). Alemman tieverkon osalta tämä tarkoittaa sorateiden pintakunnon heikentymistä ja kelirikon hoidon vaikeutumista. Maakunnassa on lisäksi paljon vanhoja siltoja, jotka lähestyvät peruskorjausikä. Uhkana onkin, että suuret korjaushankkeet kasautuvat tulevaisuudessa.

Tieverkon kunto vaikuttaa liikkumisen ja maantiekuljetusten nopeuteen ja täsmällisyyteen ja edelleen koko kuljetusketjun tehokkuuteen. Alemman tieverkon ongelmat korostuvat etenkin maaseudulla, jossa monet elinkeinoelämän toiminnoista, esimerkiksi maatilojen maidon keräilykuljetukset ja muu yritystoiminta, eläin- sekä rehu- ja lannoitekuljetukset ovat riippuvaisia alemman tieverkon kunnosta. Myös metsäteollisuuden raakapuun kuljetukset ovat yksi tärkeimmistä vähäliikenteisten teiden käyttäjistä.

Pohjanmaan maanteistä sorapintaisia on noin 30 %. Merkittävä ongelma Pohjanmaalla, etenkin Vaasan eteläpuolella on maaliskesäkuuhun ajoittuva **sorateiden pinta- ja runkokelirikko**, minkä vuoksi teille joudutaan asettamaan painorajoituksia. Maakunnan rannikolla teiden rakentaminen ja kunnossapito on vaikeaa maapohjan laadusta johtuen (vanhaa savista merenpohjaa). Myös poikkeuksellisen sateiset syksyt ja alkutalvet altistavat pintakelirikolle. Teiden sorapintaisuus saattaa vaikeuttaa etenkin raskaita kuljetuksia alemmalla tieverkolla, ja pahimmilla kelirikkoalueilla raskaita kuljetuksia voidaan suorittaa ainoastaan silloin kun tiet ovat kantavimmillaan eli joko täysin kuivia tai jäisiä.

Vilkkaimpien teiden **talvihoitoon** tullaan lähitulevaisuudessa panostamaan nykyistä enemmän. Myös alemmalla tieverkolla tullaan ottamaan käyttöön uudet, tiukemmat talvihoidon laatuvaatimukset. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen (2012) hoito- ja ylläpitosuunnitelman 2010 – 2014 mukaan talvihoitoluokkia korotetaan keskimäärin 50 km vuodessa pääasiassa seututeillä, yöajan palvelutaso nostetaan vaihteittain samalle tasolle päiväajan kanssa seutu- ja yhdysteillä sekä tasaisuusvaatimuksia alemmalla tieverkolla tiukennetaan.

3.3.2 Teiden liikennemäärät ja liikenneturvallisuus

Pohjanmaan **liikennesuorite** maanteillä (noin 1200 milj. ajoneuvokm/v) on noin kolmasosa Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien yhteisestä liikennesuoritteesta. Liikennesuoritteesta lähes puolet (48 %) kohdistuu valtateille. Liikenteen vuosittainen kehitys (1,2 %) on ollut Pohjanmaalla lähellä koko maan keskiarvoa.

I Södra Österbottens ELY-centrals skötsel- och underhållsplan för landsvägarna 2010–2014 förutspår man att samtliga belagda vägars skick försämras under planperioden. Genom beläggningssåtgärder försöker man behålla riksvägarna och de allra livligast trafikerade övriga vägarna (medeldygnstrafik>6000) i nuvarande skick. För det lägre vägnätets del leder den knappa finansiella situationen till att vägnätets skick försämras. För grusvägnätets del betyder detta att deras ytskick försämras och att det blir svårare att sköta tjälkskador. I landskapet finns desutom många gamla broar, som närmar sig åldern för grundlig förbättring. Hotet är att de stora reparationsprojekten hopar sig i framtiden.

Vägnätets skick påverkar resornas och landsvägstransporternas snabbhet och punktlighet och vidare hela transportnätets effektivitet. Problemen med det lägre vägnätet framhävs framför allt på landsbygden, där många av näringslivets verksamheter, t.ex. mjölktransporterna från gårdarna och annan företagsverksamhet, djur- samt foder- och gödseltransporter är beroende av det lägre vägnätets skick. Också skogsindustrins transporter av råvirke är en av de viktigaste användarna av lågttrafikerade vägar.

Ungefär 30 % av landsvägarna i Österbotten har grusbeläggning. Ett betydande problem i Österbotten, framför allt söder om Vasa, är **menföre i grusvägnätets vägyta och väggrop** i mars-juni. Den gör att man måste sätta viktbegränsningar för vägarna. På kusten i landskapet är det svårt att bygga och underhålla vägar på grund av markens beskaffenhet (gammal lerig havsbotten). Också exceptionellt regniga höstar och senhöstar orsakar ytmenföre. Vägar med grusbeläggning kan försvara särskilt tunga transporter på det lägre vägnätet, och i de värsta menföresområdena kan tunga transporter ske endast när vägar har störst bärighet, dvs. är helt torra eller frusna.

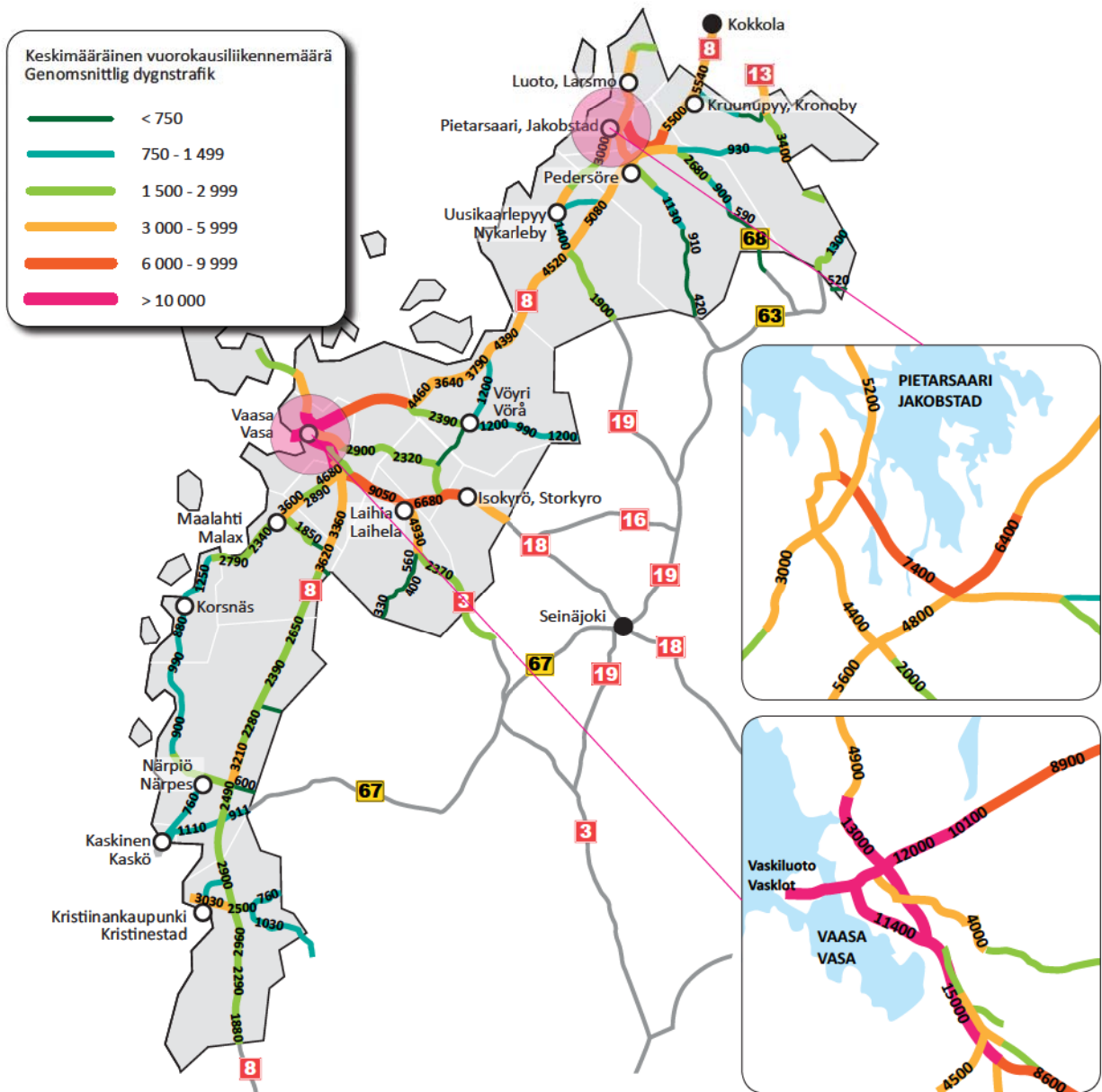
Inom den närmaste framtiden kommer man att satsa mera än nu på **vinterunderhåll** av vägarna. Även på det lägre vägnätet kommer man att ta i bruk nya strängare kvalitetskrav för vinterunderhållet. Enligt Södra Österbottens ELY-centrals skötsel- och underhållsplan 2010 – 2014 höjs vinterunderhållsklasserna på i medeltal 50 km om året, i huvudsak på regionvägar. Servicenivån nattetid höjs stegvis till samma nivå som dagtid på region- och förbindelsevägarna och jämnhetskraven på det lägre vägnätet skärps.

3.3.2 Trafikmängder och trafiksäkerhet på vägarna

Omfattningen av trafiken på landsvägarna i Österbotten (ca 1200 mn körkilometer/år) är ungefär en tredjedel av den sammanlagda trafiken i landskapen Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten. Nästan hälften (48 %) av trafiken riktar sig mot riksvägarna. Den årliga trafikutvecklingen (1,2 %) i Österbotten har legat nära medeltalet för hela landet.

Pohjanmaalla ajoneuvoliikenteen päävirrat keskittyvät Vaasan kohdalla valtateille 3 ja 8, joilla kulkee paikoittain yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (kuva 7). Nämä väylät toimivat kansainvälisen, valtakunnallisen sekä seudullisen liikenteen pääyhteyksinä. Seututeistä vilkkaimmin liikennöidyt väylät sijoittuvat kuntakeskusten ja Vaasan alueen välille sekä Pietarsaaren seudulle, jossa on useita vilkkaita väyliä.

I Österbotten är de huvudsakliga fordonstrafikströmmarna koncentrerade till Vasa till riksvägarna 3 och 8, där det ställvis färdas mer än 10 000 fordon per dygn (bild 7). Dessa trafikleder fungerar som huvudförbindelser för den internationella, riksomfattande och regionala trafiken. De livligast trafikerade regionvägarna finns mellan kommuncentra och Vasaregionen samt i Jakobstadsregionen, där det finns flera livliga trafikleder.



Kuva 7 Keskivuorokausiliikennemäärät Pohjanmaan maakunnassa valta-, kanta- ja seututeillä

Bild 7 Medeldygnstrafiken i Österbotten på riks-, stam- och regionvägar.

Raskaan liikenteen osuus on Pohjanmaalla keskimäärin 8,5 %, mutta useilla valtatieosuuksilla jopa 13–20 % (kuva 8). Raskaan liikenteen osuus korostuu erityisesti valtateillä sekä satamayhteyksissä. Kokonaisuudessaan **elinkeinoelämän kuljetusten kannalta selvästi tärkein väylä Pohjanmaan maakunnassa on valtatie 8**, joka on osa eurooppatietä E8. Valtatie 8 on sekä valtakunnallisesti että Pohjanmaan maakunnan kannalta yksi tärkeimmistä erikoiskuljetusreiteistä ja ehdolla eurooppalaiseen TEN-T-verkkoon.

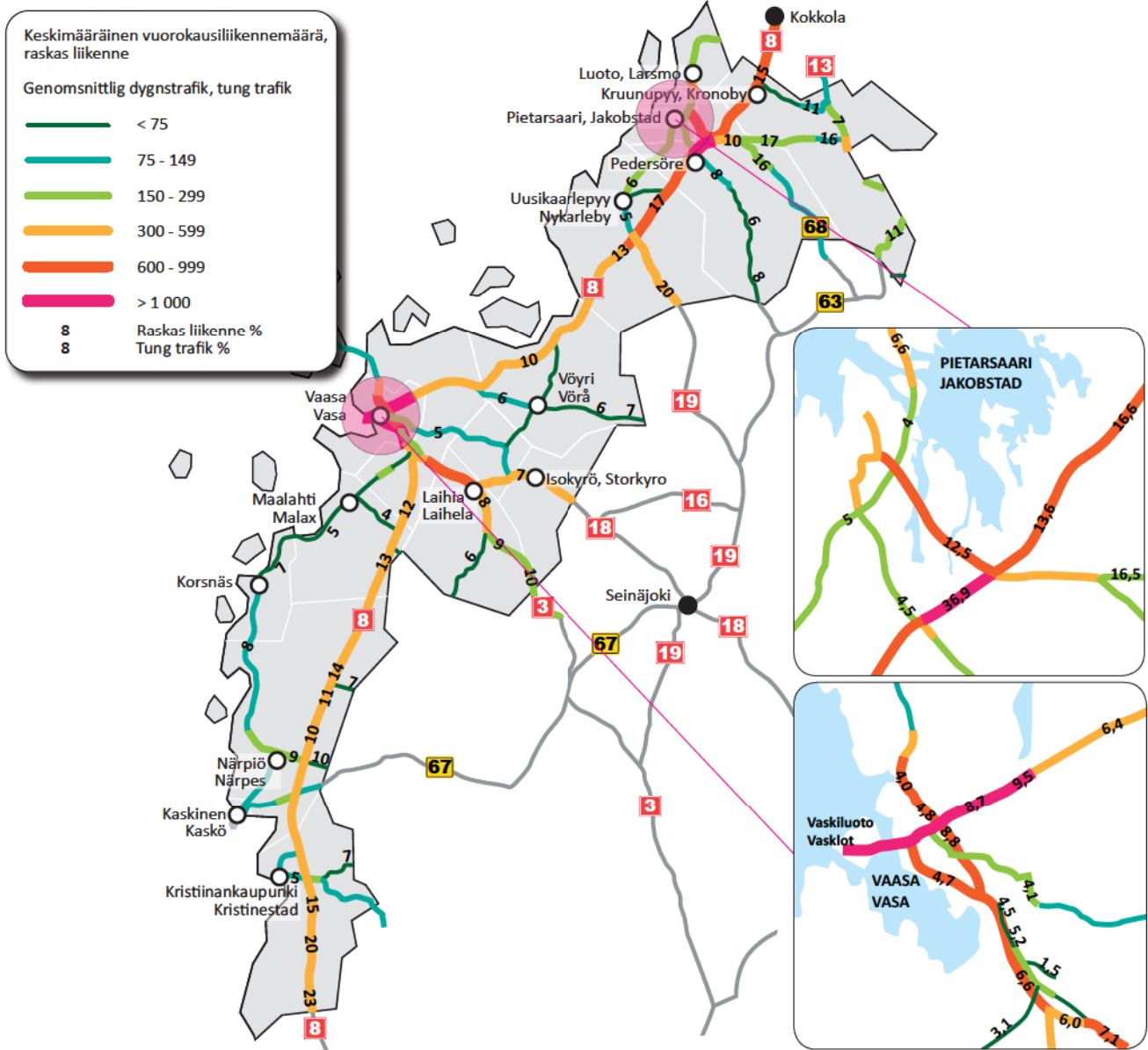
Den tunga trafikens andel i Österbotten är i genomsnitt 8,5 %, men på flera riksvägsavsnitt är den upp till 13–20 % (bild 8). Den tunga trafikens andel framhävs särskilt på riksvägarna samt hamnförbindelserna. Den i sin helhet **klart viktigaste trafikleden för näringslivets transporter i Österbotten är riksväg 8**, som utgör en del av europaväg E8. Riksväg 8 är både **på riksnivå och för landskapet Österbotten är en av de viktigaste rutterna för specialtransporter**, och på förslag till det europeiska TEN-nätet.

Raskaan liikenteen osalta muut tärkeimmät reitit ovat TEN-T-verkkoon kuuluva valtatie 3 Vaasasta Tampereelle ja Helsinkiin, valtatie 19 Pietarsaaren alueelta Seinäjoen kautta Etelä-Suomeen sekä valtatie 18 Vaasan seudulta ja valtatie 13 Pietarsaaren seudulta Keski-Suomeen.

Pohjanmaan **erikoiskuljetuksissa** (ylikorkea, -leveä, -pitkä tai -painava kuljetus) Vaasa on tärkeä kohde sekä maakunnallisesti että valtakunnallisesti. Vaasan tärkeyttä selittää sen erikoiskuljetuksia synnyttävä teollisuus sekä oma satama. Myös Pietarsaari sekä Vöyri ja Mustasaari ovat viimeisten viiden vuoden aikana olleet tärkeitä erikoiskuljetuskuntia. Erikoiskuljetusten näkökulmasta Pohjanmaalla on vain vähän yhteyspuutteita. Suurimmat ongelmat erikoiskuljetusreiteillä koskevat siltojen kantavuuksia, jotka saattavat rajoittaa esimerkiksi tuulivoimakuljetusten järjestämistä ja vaativat kiertoreittien parantamista. Erikoiskuljetusten keskimääräinen koko on sekä valtakunnallisesti että etenkin Pohjanmaalla kasvamassa.

Andra viktiga rutter för den tunga trafiken är riksväg 3 från Vasa till Tammerfors och Helsingfors, som hör till TEN-T-nätet, riksväg 19 från Jakobstadsområdet via Seinäjoki till södra Finland samt riksväg 18 från Vasaregionen och riksväg 13 från Jakobstadsregionen till mellersta Finland.

För **specialtransporterna** (överhög, överbred, överlång eller övertung transport) i Österbotten är Vasa ett viktigt mål både för landskapet och hela landet. Vasas betydelse förklaras av industrin som ger upphov till specialtransporter samt den egna hamnen. Också Jakobstad samt Vörå och Korsholm har blivit viktiga specialtransportkommuner de senaste åren. Ur specialtransporternas synvinkel finns det få bristande förbindelser i Österbotten. De största problemen på specialtransportruterna gäller broarnas bärighet, som kan begränsa ordnandet av t.ex. vindkraftstransporter och kräver att omvägarna förbättras. Specialtransporternas genomsnittliga storlek växer både i hela landet och framför allt i Österbotten.



Kuva 8 Raskaan liikenteen määrä ja prosenttiosuus vuorokauden kokonaisliikennemäärästä Pohjanmaan maakunnassa.

Bild 8 Den tunga trafikens omfattning och procentandel av den totala trafikmängden per dygn i Österbotten.

Pohjanmaan **henkilövahinko-onnettomuuksien määrä** on maan keskiarvoa korkeampi. Liikenneturvillisuustilastoissa etenkin nuorten henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet korostuvat. Alkoholi ja ylinopeudet ovat merkittäviä taustariskejä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Myös turvavälineiden, kuten turvavyön, pyöräilykypärän ja heijastimen käyttöaste on alle valtakunnan keskiarvon. Onnettomuuksien vakavuusaste (kuolleiden määrä 100 henkilövahinko-onnettomuutta kohden) on kuitenkin Uudenmaan jälkeen koko maan toiseksi paras.

Onnettomuustiheyden (heva-onnettomuuksia/100 tiekm) ja -riskin (heva-onn./100 milj.ajon.km) mukaan Pohjanmaan teistä valtakunnallista tasoa **onnettomuusalttiimpia osuuksia** ovat valtatie 3 lähes koko matkalta, valtatie 8 Vaasan pohjoispuolella sekä kantatie 68 Pietarsaareissa. Lisäksi Vähänkyläntiellä (mt 717), Vöyrintiellä (mt 718), Pännäistentiellä (mt 741) sekä Pietarsaaren sisääntuloteilla (kt 68 ja mt 749) on korkea kuolemantiheys. Onnettomuusriski ja -tiheys ovat puolestaan matalia valtatiellä 8 Vaasasta etelään koko osuudelta sekä valtatiellä 8 aivan maakunnan pohjoisosissa.

Useilla onnettomuusherkillä teillä on ohjearvoihin nähden **korkea liittymätiheys**, joka yhdessä korkean nopeusrajoituksen tai kapean poikkileikkauksen kanssa muodostavat riskin liikenneturvillisuudelle. Pääteiden liittymissä on tarpeita muuttaa tasoliittymiä eritasoliittymiksi, porrastaa nelihaaraliittymiä joko kolmihaaraliittymiksi tai kiertoliittymiksi sekä rakentaa väistötiloja ja kanavoiteja.

Vakavimpia onnettomuuksia pääteillä ovat **kohtaamisonnettomuudet**. Myös **törmäysturvallisuus** useilla teillä on huono maa- ja metsätalousliittymien jyrkistä liittymäluisista johtuen. Alemmalla tieverkolla suora geometria ja suhteellisen korkeat ajonopeudet lisäävät onnettomuuksien vakavuutta. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella tapahtuu eniten Suomessa **traktorionnettomuuksia**, jotka etenkin pääteillä ovat merkittävä ongelma.

Vakavimpia onnettomuuksia pääteillä ovat **kohtaamisonnettomuudet**. Myös **törmäysturvallisuus** useilla teillä on huono maa- ja metsätalousliittymien jyrkistä liittymäluisista johtuen. Alemmalla tieverkolla suora geometria ja suhteellisen korkeat ajonopeudet lisäävät onnettomuuksien vakavuutta.

Pohjanmaalla 40 km/h nopeusrajoitusalueella tapahtui enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin 80 km/h alueella ja enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Näistä onnettomuuksista vain viidesosa on tapahtunut maanteillä.

Antalet personskadeolyckor i Österbotten är högre än landets medeltal. I trafiksäkerhetsstatistiken framhävs i synnerhet antalet olyckor som lett till att unga skadat sig. Alkohol och överhastighet är betydande bakgrundsrisker när det gäller olyckor med dödlig utgång. Också användningen av säkerhetsanordningar, såsom säkerhetsbälte, cykelhjälms och reflex, ligger under landets medeltal. Olyckornas allvarlighetsgrad (antalet döda per 100 personskadeolyckor) är dock efter Nyland näst bäst i landet.

Enligt olyckstätheten (personskadeolyckor/100 vägkm) och olycksrisk (personskadeolyckor/100 fordonskm) är riksväg 3 på nästan hela sträckan, riksväg 8 norr om Vasa samt stamväg 68 i Jakobstad **de vägvagns i Österbotten som är mera olycksbenägna** än vägarna i medeltal i hela landet. Dödsfrekvensen är dessutom hög på Lillkyrovägen (lv 717), Vöråvägen (lv 718), Bennäsvägen (lv 741) samt infartsvägarna till Jakobstad (sv 68 och lv 749). Olycksrisk och olyckstätheten är åter låg på riksväg 8 från Vasa söderut på hela sträckan samt på riksväg 8 längst norrut i landskapet.

På flera olycksbenägna vägar är **anslutningstätheten hög** i förhållande till riktvärdena, vilket i samband med hög hastighetsbegränsning eller smal tvärsektion utgör en trafiksäkerhetsrisk. På huvudvägarna finns behov av att ändra plankorsningar till planskilda korsningar, ändra fyrvägs korsningar till antingen trevägs korsningar eller rondeller samt bygga väjningsområden och kanaliseringar.

Till de allvarligaste olyckorna på huvudvägarna hör **mötesolyckorna**. På många vägar är också **kollisionssäkerheten** dålig eftersom jord- och skogsbruksanslutningarna sluttar så brant. På det lägre vägnätet ökar den raka geometrin och de relativt höga hastigheterna olyckornas allvarlighet.

I Österbotten är **mopedisternas andel** av de döda och skadade i förhållande till invånarantalet betydligt högre än på resten av området för Södra Österbottens ELY-central och i Finland. I mopedolyckorna framhävs också de inblandades unga ålder.

I Österbotten inträffade flera personskadeolyckor på områden med hastighetsbegränsningen 40 km/h än på områden med hastighetsbegränsningen 80 km/h och flera än i hela landet i genomsnitt. Endast en femtedel av dessa olyckor har inträffat på landsvägar.

Tieliikenteen yhteyspuutteina ja haasteellisimpina yhteysväleinä voidaan pitää seuraavia:

- Valtatiellä 8 Vaasan pohjoisosalla esiintyy tiegeometriapuuutteita, eikä tieosuus korkeasta liikennemäärästä huolimatta täytä pääteiden standardin vaatimuksia. Tieosuu-della on korkea onnettomuustiheys ja lähellä Vaasaa myös sujuvuuspuutteita. Tiegeometriapuute on erityisesti välillä Vassor - Kärklax.
- Vt 8 Vaasan Yhdystie ja Mt 724 Alskatintie välillä moottoritie – Gerby, joilla on sekä sujuvuus- että turvallisuusongel-mia. Osuus on suunniteltu levennettäväksi on 2+2 -tieksi ja tasoliittymät esitetty muutettavaksi eritasoliittymiksi.
- Vaasan sataman tieyhteys keskustan läpi sekä suoran yhte-yden puute valtateiltä 3 ja 8 tulevalle logistiikka-alueelle ja satamaan.
- Valtatiellä 3 on erittäin suuret liikennemäärät Vaasan ja Lai-hian välillä, ja ennusteiden mukaan liikennemäärät tulevat kasvamaan. Tieosuus on kaksikaistainen, mistä syystä tiellä on vähäiset ohitusmahdollisuudet ja liittymisongelmia ta-soliittymissä. Erityisesti valtatie 18 valo-ohjattu liittymä Laihialla on onnettomuusaltis ja toimii valtateiden pullon-kaulana. Ongelmana on myös Ampujantien ja Laihiantien nelihaaraliittymä valtatiellä 3 Laihian keskustan itäpuolella.
- Vähäkyrö–Vaasa-taajamatieltä on yhteyspuute valtatielle 3, minkä lisäksi tiellä tapahtuu paljon onnettomuuksia. Tie on kapea ja siltä puuttuu osittain kevyen liikenteen väy-lä. Tiejakson nopeusrajoitukset vaihtelevat välillä 50–80 km/h; nopeusrajoitukset tulisi tarkistaa liikenneturvallisuus- den ja maankäytön ehdoilla.
- Pietarsaaren sisääntuloteilla on liikenneturvallisuusongel-mia. Maantiellä 749 Uudestakaarlepyystä Pietarsaaren ohikulkutien kautta Luotoon on koko osuudella korkea kuo-lematiheys. Lisäksi kantatiellä 68 on sekä korkea onnetto-muusriski että kuolematiheys. Yhteysväleillä on suhteelli-sen korkeat liikennemäärät, jotka aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia muun muassa liittymissä.
- Vöyrin taajamatiejakso on tiegeometrialtaan pienipiirtei-nen ja kapea tie, jolla on lisäksi korkea liittymätiheys ja näistä johtuen erittäin korkea onnettomuusriski
- Kaupunkien läpi kulkeva raskas liikenne tuo mukanaan lii-kenteellisiä ongelmia sekä turvallisuus- ja ympäristöongel-mia.

Som bristande förbindelser i vägtrafiken och de viktigaste förbindelsesträckorna kan följande betraktas:

- På riksväg 8 norr om Vasa är den geometriska standar-den låg, och trots den stora trafikmängden uppfyller vä-gavsnittet inte standardkraven på huvudvägar. Olycks-tätheten är hög på avsnittet och nära Vasa brister det också i smidigheten. Brister i väggeometrin förekom-mer särskilt på avsnittet Vassor - Kärklax.
- Rv 8 Vasa Förbindelseväg och Lv 724 Alskatvägen på avs-nittet motorvägen – Gerby, där det förekommer både smidighets- och säkerhetsproblem. Enligt planerna ska avsnittet breddas till en 2+2-väg och det föreslås att plankorsningarna ändras till planskilda korsningar.
- Vägförbindelsen till Vasa hamn genom centrum samt avsaknaden av direkt förbindelse från riksväg 3 och 8 till det framtida logistikområdet och hamnen.
- På riksväg 3 är trafikmängderna synnerligen stora mel-lan Vasa och Laihela och enligt prognoserna kommer trafikmängderna att öka. Vägavsnittet har två körfält och därför är omkörningsmöjligheterna små och det förekommer anslutningsproblem i plankorsningarna. Särskilt den trafikljusstyrda anslutningen från riksväg 18 i Laihela är olycksbenägen och utgör en flaskhals på riksvägarna. Också fyrvägskorsningen mellan Ampujan-tie och Laihiantie på riksväg 3 öster om Laihela centrum utgör ett problem.
- På tätortsvägen Lillkyro–Vasa råder bristande förbin-delse till riksväg 3, och dessutom inträffar det många olyckor på vägen. Vägen är smal och saknar delvis gång- och cykelväg. Hastigheterna på vägavsnittet varierar mellan 50 och 80 km/h; hastigheterna borde ses över med hänsyn till trafiksäkerheten och markanvändnin-gen.
- På infartsvägarna till Jakobstad förekommer trafiksäker-hetsproblem. På landsväg 749 från Nykarleby via Jakob-stads omfartsväg till Larsmo är dödsfrekvensen hög på hela avsnittet. På stamväg 68 är både olycksrisken och dödsfrekvensen hög. Trafikmängderna är relativt stora på förbindelsesträckorna, och de orsakar smidighets- och säkerhetsproblem bl.a. i anslutningarna.
- Tätortsvägsträckan i Vörå är en smal väg med låg geo-metrisk standard och dessutom är anslutningstätheten hög och detta gör att olycksrisken är mycket hög
- Tung trafik som går genom städerna medför trafikprob-lem samt säkerhets- och miljöproblem.

3.3.3 Liikenteen toimivuus

Liikenneviraston liikenne-ennusteet perustuvat liikennekasvun trendiin sekä väestö-ennusteisiin. Näiden mukaan liikenne Suomessa kasvaa vuodesta 2006 vuoteen 2040 keskimäärin 32 % ja Pohjanmaalla 34 %. Kasvu painottuu valta- ja kanta-teille, joiden yleinen kasvuennuste on 40–43 % vuosina 2006–2040. Pohjanmaan seututeillä liikenteen ennustetaan kasvavan samana ajanjaksona 32 % ja yhdysteillä 9 %.

Mikäli liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämistoimenpiteiden vaikutuksesta joukkoliikenteen osuutta matkoista saadaan kasvatettua, on mahdollista, että liikenteen kasvu jää 24 %:iin. Mikäli kaikki ennustetut maankäyttöhankkeet toteutuvat ja liikenne keskittyy pääteille, voi liikenteen kasvu v. 2006–2040 maksimiskenaarion mukaan olla jopa 44 %.

Pohjanmaan maankäyttö- liikenne ja logistiikkaselvityksessä laaditussa vuoden 2040 liikenne-ennusteessa pää- ja seututeiden liikenteen sujuvuus on pääsääntöisesti hyvä. Tieosuuksista noin 5 % tulee ylittämään 60 % rajan kapasiteetistaan suhteessa vuorokausiliikenteeseen. Tällöin huipputunnin aikana esiintyy ruuhkautumista sekä jonoutumista liittymissä.

Liikenteen toimivuuden arvioidaan olevan ongelmana vuoden 2020 jälkeen seuraavilla yhteysväleillä:

- Valtatie 3 Laihia–Vaasa, alkaen valtatie 18 liittymästä
- Valtatie 8 Vaasan yhdystie (tiesuunnitelma tehty väylän parantamiseksi 2+2-kaistaiseksi)
- Muut Vaasan sisääntulotiet, kuten Vähänkyröntie (mt 717) ja Alskatintie (mt724)
- Kantatie 68 Kolpintie Pietarsaareissa
- Pietarsaaren ohikulkutie (mt 749) sekä läheisten sisääntuloteiden liittymät
- Valtatie 18 Laihia - Isokyrö: Tervajoen, Isonkyrön keskustan ja Valtaalan kohdat.

Vaasan kaupunkiseudulla liikennemäärät tulevat kasvamaan eniten ja kaksikaistaisten teiden palvelutaso heikkenee. Osittaista parannusta tuo pian valmistuva Sepänkylän ohitustie (valtatie 8 uusi linjaus). Vaasan eteläpuolella valtatiellä 8 sekä seututeillä liikenne on tulevaisuudessakin alle 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja teiden liikenne säilyy sujuvana.

3.3.3 Trafikens funktionsduglighet

Trafikverkets trafikprognoser baserar sig på trafikökningstrenden samt befolkningsprognoserna. Enligt dem ökar trafiken i Finland med i medeltal 32 % och med 34 % i Österbotten från 2006 till 2040. Tillväxten riktar sig mot riks- och stamvägarna, för vilka den allmänna tillväxtprognosen är 40–43 % 2006–2040. Trafiken på regionvägarna i Österbotten förutspås öka med 32 % och på förbindelsevägarna med 9 % under samma period.

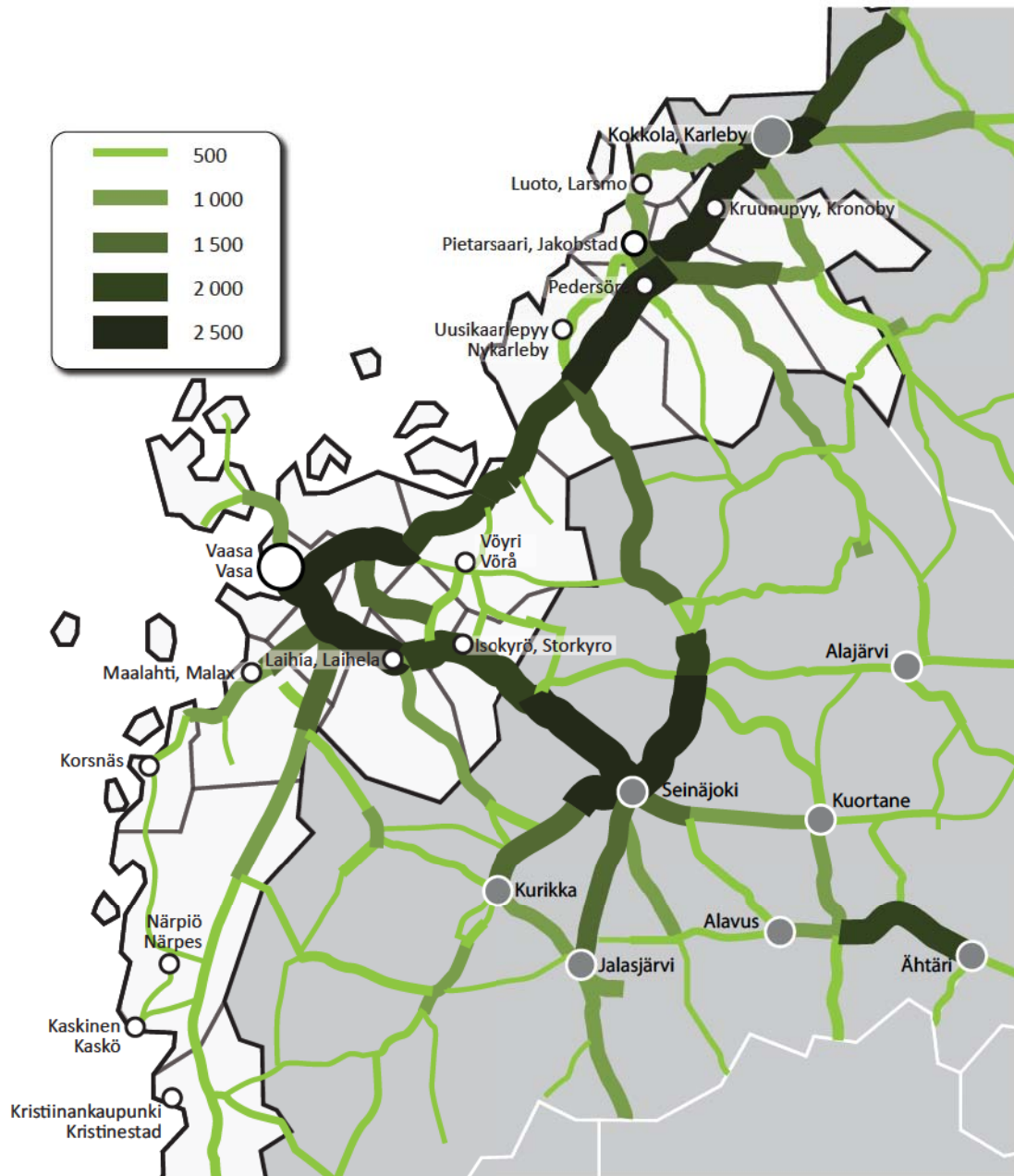
Om man med hjälp av trafikpolitiken och utvecklingsåtgärderna i trafiksystemplanen kan utöka kollektivtrafikens andel av resorna är det möjligt att trafikökningen stannar på 24 %. Om alla prognostiserade markanvändningsprojekt genomförs och trafiken koncentreras till huvudvägarna, kan trafikökningen 2006–2040 enligt maximiscenariot vara så stor som 44 %.

I den trafikprognos för 2040 som ingick i Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning är smidigheten i trafiken på huvud- och regionvägarna i huvudsak god. Ungefär 5 % av vägnivån kommer att överskrida gränsen 60 % av sin kapacitet i förhållande till dygnstrafiken. Under topptimmen förekommer då trafikstockningar samt köer i anslutningarna.

Trafikens funktionsduglighet beräknas utgöra ett problem efter 2020 på följande förbindelsesträckor:

- Riksväg 3 Laihela–Vasa, från anslutningen för riksväg 18
- Riksväg 8 Vasa förbindelseväg (en vägplan har gjorts upp för att förbättra trafikleden till en väg med 2+2 körfält)
- Andra infartsvägar till Vasa, såsom Lillkyrovägen (lv 717) och Alskatvägen (lv724)
- Stamväg 68 Kållbyvägen i Jakobstad
- Jakobstads omfartsväg (lv 749) samt anslutningarna för de närbelägna infartsvägarna
- Riksväg 18 Laihela - Storkyro: vid Tervajoki, Storkyro centrum och Valtaala.

I Vasa stadsregion kommer trafikmängderna att öka mest och servicenivån på vägarna med två körfält försämras. Smedsby omfartsväg (den nya sträckningen för riksväg 8), som snart är färdig, innebär delvis en förbättring. På riksväg 8 samt regionvägarna söder om Vasa är trafiken även i framtiden mindre än 5 000 fordon per dygn och trafiken på vägarna förblir smidig.



Kuva 9 Vuosien 2010 – 2040 liikenteen kasvun ennuste (ajoneuvoa/vrk).

Bild 9 Prognos för trafikökningen 2010 – 2040 (fordon/dygn).

Merkittävimmät maantieliikenteen haasteet

- Alemman tieverkon kunnan heikkeneminen.
- Korkea liitymäläheys ja liittymien liikenneturvallisuusongelmat.
- Henkilövahinko-onnettomuuksien suuri määrä, kohtamisonnettomuudet.
- Pääteiden geometriapuutteet.
- Maantieverkon yhteyspuutteet.
- Liikenteen toimivuusongelmat etenkin Vaasan kaupunkiseudulla.

De största utmaningarna för landsvägstrafiken

- Det lägre vägnätets skick försämrar.
- Hög anslutningstäthet och trafiksäkerhetsproblem i anslutningarna.
- Stort antal personskadeolyckor, mötesolyckor.
- Låg geometrisk standard på huvudvägarna.
- Förbindelsebrister i landsvägsnätet.
- Problem med trafikens funktionsduglighet framför allt i Vasa stadsregion.

3.4 Rataverkko ja raideliikenne

Pohjanmaan pohjoisosan läpi kulkee **Suomen päärata**, joka on maakunnalle erittäin tärkeä yhteys. Pääradalta lähtee Pohjanmaan rannikolle kolme päättävää raideyhteyttä Pietarsaaren satamaan, Vaasan satamaan sekä Kaskisten satamaan (kuva 10). Näistä vain Seinäjoki-Vaasa-välillä kulkee matkustajaliikennettä.

- Liikennepaikka tai sen osa
Trafikplats eller dess del
- Linjavaihte
Linjeväxel
- Seisake
Hållplats



Kuva 10 Pohjanmaan rataverkko ja liikenneasemat

Vaasan radan eli 75 kilometrin pituisella Seinäjoki–Vaasa(–Vaskiluodon satama) ratayhteydellä henkilöliikennemäärä on noin 430 000 matkustajaa vuodessa (v. 2012). Tällä yksiraiteisella rataosuudella on viisi asemaa, joista matkustajamääriltään merkittävin on Vaasa. Seinäjoen ja Vaasan välinen rataosuus sähköistettiin vuonna 2011, mikä mahdollisti junavuorojen lisäämisen Vaasan ja Seinäjoen välillä sekä suorat junavuorot Helsinkiin. Junien kohtauspaikkoja ei sähköistuksen yhteydessä kuitenkaan lisätty eikä nopeustasoa nostavia toimenpiteitä tehty, vaan ne vaativat noin 24 M€ lisäinvestoinnin (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012b).

Tavaraliikenne Vaasan radalla tapahtuu edelleen dieselvetoisella veturikalustolla, koska tavaraliikenteen kannalta tärkeimman liikennepaikan, Vaskiluodon ja Vaasan välinen rataosuus, on edelleen sähköistämätön. Tavaraliikennettä Vaasan radalla on noin 31 000 tonnia vuodessa (2012) ja kuljetukset koostuvat lähes yksinomaan raakapuukuljetuksista. Vaasa-Seinäjoki –rataosuudella on 64 tasoristeystä. Vaasa-Seinäjoki –radalla Ylistaroon Teräsmäen kohdalle on suunniteltu raakapuuterminaalia, joka toteutuessaan keskittäisi raakapuukuljetuksia kulkemaan terminaalin kautta ja lisäksi puukuljetuksia välillä Seinäjoki-Teräsmäki. Terminaalin lähialueella osa nykyisistä suorista tiekuljetuksista voisi siirtyä kulkemaan terminaalin kautta junakuljetuksina.

3.4 Bannätet och järnvägstrafik

Den norra delen av Österbotten genomkorsas av **Finlands huvudbana**, som är en mycket viktig förbindelse för landskapet. Från huvudbanan går tre järnvägsförbindelser till den österbottniska kusten, till Jakobstads hamn, Vasa hamn samt Kaskö hamn (bild 10). Av dessa bedrivs passagerartrafik endast mellan Seinäjoki och Vasa.

Bild 10 Bannätet och trafikstationerna i Österbotten.

Persontrafiken på **Vasabanan**, dvs. den 75 kilometer långa järnvägsförbindelsen Seinäjoki–Vasa(–Vasklot hamn) uppgår till cirka 430 000 passagerare om året (2012). På detta enspåriga banavsnitt finns det fem stationer, av vilka Vasa är den viktigaste om man ser till antalet passagerare. Banavsnittet mellan Seinäjoki och Vasa elektrifierades 2011, vilket möjliggjorde flera tågturer mellan Vasa och Seinäjoki samt direkta tågturer till Helsingfors. I samband med elektrifieringen utökades dock inte antalet mötesplatser för tågen och inga åtgärder för att höja hastigheterna vidtogs, utan de skulle enligt Trafikverkets preliminär uppskattning kräva tilläggsinvesteringar på cirka 24 mn € (Södra Österbottens ELY-central 2012b).

Godstrafiken på Vasabanan sker fortfarande med diesellokomotiv, eftersom det för godstrafiken viktigaste banavsnittet, mellan Vasklot och Vasa, fortfarande inte är elektrifierat. Godstrafiken på Vasabanan uppgår till cirka 31 000 ton per år (2012) och transporterna består nästan helt och hållet av råvirkestransporter. På banavsnittet Vasa-Seinäjoki finns 64 plankorsningar. I Teräsmäki i Tervajoki invid järnvägen Vasa-Seinäjoki har man planerat en råvirkesterminal, som om den förverkligas koncentrerar råvirkestransporterna så att de går via terminalen och utökar virkestransporterna på avsnittet Seinäjoki-Teräsmäki. I terminalens närområde kunde en del av de nuvarande direkta vägtransporterna ändras till att gå via terminalen som järnvägstransporter.

Vaasan satamaradan kulku läpi kaupungin keskustan on merkittävä paikallinen ongelma-kohta. Mahdollinen uusi ratayhteys Vaasa–Seinäjoki-radalta Helsingbystä suunnitellun logistiikkakeskuksen kautta Vaskiluodon satamaan uuden satamatien rinnalla vahvistaisi logistiikkakeskuksen kilpailukykyä erityisesti itä–länsisuunnan kuljetuksissa Keskipohjan NECL II (North East Cargo Link II) -projektin tavoitteiden mukaisesti.

Seinäjoki–Kaskinen-radalla ei ole henkilöliikennettä. Tavara-liikennettä radalla on noin 264 000 tonnia (v. 2012). Liikenne koostui pääosin sahatavaran, raakapuun, puupellettien, etanolin, sellun ja nikkeli-rikasteen kuljetuksista. Radan heikko kunto ja liikennerajoitukset heikentävät ratayhteyden raideliikenteen kilpailukykyä suhteessa tieliikenteeseen. Radan kunto on hyvin kriittinen Suupohjan alueen ja koko radanvarren elinkeinoelämälle. Nykyinen alhainen nopeusrajoitus pidentää matka-aikaa ja nostaa kuljetuskustannuksia merkittävästi. Kaikki Kaskisten radan tavaraliikenteen kuljetukset hoidetaan Tampereen järjestelyratapihan kautta, mikä nostaa myös rahtihintoja. Ratayhteys on osa NECL II –kuljetuskäytävää (kehityshanke) Norjasta Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle. Rata vaatisi välittömästi perusrakennuksen kantavuuden ja nopeustason nostamiseksi, mutta rataa ei kuitenkaan ole suunniteltu sähköistettäväksi. Radan perusrakentaminen vaiheittain ja sopivien lastaus-/purkausterminaalien kunnostaminen parantaisi rataosan kilpailukykyä sekä lisäksi samalla Kaskisten sataman kautta tapahtuvaa tavaraliikennettä. Kuljetusten nopeutuminen pienentäisi myös veturinkuljettajien palkkakustannuksia ja rahtikuljetusten hintaa. Radan nykyinen kunto vaatii tehostettua kunnossapitoa liikennöinnin mahdollistamiseksi. Radan yli 160 tasoristeyksessä on tapahtunut 15 henkilövahinkoa viimeisen 10 vuoden aikana. Kaskisten satamassa infrastruktuuri on uutta ja hyvällä tasolla, ja siellä on toteutettu muun muassa kaksoisraide.

Pietarsaaren radalla eli Pännäinen–Pietarsaari–Alholma -rataosuudella on ainoastaan tavaraliikennettä. Vuosittainen liikennemäärä on noin 929 000 tonnia (v. 2012). Liikenne koostuu pääosin Alholman metsäteollisuuden ja Pietarsaaren sataman kuljetuksista. **Pietarsaaren satamaraiteen** ongelmana on sähköistyksen puuttumisen lisäksi suurteollisuuden ja sataman raideliikenteen tarvitseman ratapihatoiminnan sijoittuminen kaupungin keskusta-satama väliselle siirtelyalueelle. Ratapihan siirtäminen keskustasta UPM:n tehdasalueelle tehostaisi toimintaa sekä ajallisesti että rahallisesti. Siirto helpottaisi myös kaupungin keskustan katuverkon liikenteen sujuvuutta tasoristeyksissä vaunujen siirtelyn vähentyessä keskusta-alueella. Pännäisten kolmioraiteen puuttuminen vaikeuttaa tällä hetkellä Pietarsaaren satamaradan rataliikenteen sujuvuutta olennaisesti, kun Pohjanmaan radalta satamaradalle voi kääntyä vain pohjoisesta tuleva liikenne. Tällä hetkellä junat joutuvat ajamaan Pietarsaaren ohi Kokkolan ratapihalle kääntymään ja joutuvat palaamaan Pietarsaaren satamasta ensin Kokkolaan päästäkseen takaisin etelään. Lisäksi veturinvaihto diesel-kalustoon joudutaan tekemään Kokkolassa. Tämä aiheuttaa ylimääräistä ajoa, viivytyksiä ja kustannuksia sekä pääradan kapasiteetin turhaa kuormittumista. Mahdollisuuksia satamaraiteen sähköistykseen, ratapihan siirtoon sekä Pännäisten kolmioraiteen rakentamiseen on selvitetty Liikennevirastossa, mutta päätöksiä etenemisen suhteen ei vielä ole tehty.

Att Vasa hamnbana går genom stadens centrum är en betydande lokal problempunkt. En eventuell järnvägsförbindelse från järnvägen Vasa–Seinäjoki i Helsingby via det planerade logistikcentret till hamnen på Vasklot parallellt med den nya hamnvägen skulle stärka logistikcentrets konkurrenskraft särskilt i fråga om transporter i öst–västlig riktning i enlighet med målen för projektet Mittnordens NECL II (North East Cargo Link II).

På **järnvägen Seinäjoki–Kaskö** förekommer ingen persontrafik. Godstrafiken på järnvägen uppgår till cirka 264 000 ton (2012). Trafiken består i huvudsak av transporter av sågvaror, råvirke, träpellettar, etanol, cellulosa och nickelkoncentrat. Järnvägens dåliga skick och trafikbegränsningarna försämrar spårtrafikens konkurrenskraft på järnvägsförbindelsen i förhållande till vägtrafiken. Järnvägens skick är mycket kritiskt för näringslivet i Sydösterbotten och utmed hela banan. Den nuvarande låga hastighetsbegränsningen förlänger restiden och höjer transportkostnaderna avsevärt. Alla godstransporter på Kasköbanan sköts via rangerbangården i Tammerfors, vilket höjer fraktpriserna. Järnvägsförbindelsen är en del av transportkorridoren NECL II (utvecklingsprojekt) från Norge via Sverige och Finland till Ryssland. Järnvägen kräver omedelbart en grundlig förbättring för att höja bärigheten och hastighetsnivån, men det finns ändå inga planer på att elektrifiera banan. Om järnvägen skulle förbättras grundligt stegvis och lämpliga lastnings-/lossningsterminaler istandsätts skulle järnvägsavsnittets konkurrenskraft förbättras och samtidigt skulle godstrafiken via Kaskö hamn öka. Snabbare transporter skulle också minska kostnaderna för lokförarnas löner och fraktpriserna. Järnvägens nuvarande skick kräver effektiviserat underhåll för att möjliggöra trafik. I de över 160 plankorsningarna på banan har det inträffat 15 personskador under de senaste 10 åren. Infrastrukturen i Kaskö hamn är ny och bra, och där har det bl.a. byggts ett dubbelspår.

På **Jakobstadsbanan**, dvs. banavsnittet Bennäs–Jakobstad–Alholmen förekommer endast godstrafik. Den årliga trafikmängden uppgår till cirka 929 000 ton (2012). Trafiken består i huvudsak av transporter för skogsindustrin på Alholmen och Jakobstads hamn. 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 sträcker sig mellan stadens centrum och hamnen. Om bangården skulle flyttas från centrum till UPM:s fabriksområde skulle verksamheten effektiviseras både tidsmässigt och penningmässigt. En flyttning skulle också hjälpa upp smidigheten i trafiken på gatunätet i stadens centrum när flyttandet av vagnarna i centrum minskar. Avsaknaden av ett triangelspår i Bennäs försämrar för närvarande avsevärt smidigheten i järnvägstrafiken på Jakobstads hamnbana, när endast trafik norrifrån på Österbottenbanan kan svänga in på hamnbanan. För närvarande är tågen tvungna att köra förbi Jakobstad till bangården i Karleby för att vända och tvungna att återvända till Karleby från Jakobstads hamn innan de kan köra söderut. Dessutom är man tvungen att byta till diesellok i Karleby. Detta orsakar extra körning, dröjsmål och kostnader samt belastar onödigt huvudbanans kapacitet. Möjligheterna att elektrifiera hamnbanan, flytta bangården samt bygga ett triangelspår i Bennäs har utretts vid Trafikverket, men inga beslut om att gå vidare har fattats.

Merkittävimmät raideliikenteen haasteet

- Suomen pääradan kapasiteetin riittämättömyys.
- Vaasan radan junien kohtauspaikkojen puute ja tasoristeysten suuri määrä.
- Seinäjoki-Kaskinen -radan heikko kunto ja tasoristeysten suuri määrä.
- Pietarsaaren ratapihan sijainti, Pännäisten kolmioraitteen ja satamaraiteen sähköistyksen puuttuminen.
- Vaasan satamaraiteen kulku kaupungin keskustan läpi ja sähköistyksen puuttuminen.

De viktigaste utmaningarna för järnvägstrafiken

- Den otillräckliga kapaciteten på Finlands huvudbana.
- Avsaknaden av tågmötesplatser och det stora antalet plankorsningar på Vasabanan.
- Seinäjoki-Kasköbanans dåliga skick och det stora antalet plankorsningar.
- Placeringen av Jakobstads bangård, avsaknaden av triangelspår i Bennäs och avsaknaden av elektrifiering på hamnbanan.
- Vasa hamnbana som går genom stadens centrum och avsaknaden av elektrifiering.

3.5 Lentoliikenne ja logistiikka

Vuonna 2011 Vaasan lentoaseman kautta matkusti yli 370 000 matkustajaa, josta kansainvälisten matkustajien määrä oli noin 155 000 matkustajaa. Vuonna 2012 lentoaseman, ja erityisesti kansainvälisten matkustajien määrä on ollut kasvussa. Kokkolan ja Pietarsaaren seutujen lentoaseman, **Kruunupyyn lentoaseman** kautta kulki vuonna 2012 lähes 90 000 matkustajaa. Molemmilta lentoasemilta on suhteellisen tiheä päivittäinen vuorotarjonta Helsinkiin. Lisäksi lentoasemilta on suoria kansainvälisiä reittilentoyhteyksiä ja molemmilla lentoasemilla on myös kansainvälistä tilausmatkaliikennettä.

Vaasan seudulle sijoittunut teollisuus on merkittävä **lentorahtiyhteyksien** käyttäjä, vaikka tonnimääräisesti suurempi osa lentorahtiksi päätyvistä lähetysistä kuljetetaan ensin maanteitse Turun tai Helsingin lentoasemille ja vasta sieltä lentorahdina eteenpäin. Vuonna 2012 Vaasan lentoasemalta kuljetettiin noin 50 tonnia lentorahdita. Aikaisemmin Vaasasta on ollut suoria lentorahtiyhteyksiä, jotka pyritään avaamaan uudelleen lentoasemaa, logistiikkakeskusta ja rahtitoimintoja kehittämällä. Lentorahtiasematason ja lentorahtiterminaalin on arvioitu valmistuvan vuonna 2014.

Kruunupyyn lentoasemalta (Kokkola–Pietarsaari) kuljetettiin vuonna 2012 kotimaan rahtia 21 tonnia. Kruunupyyn lentoaseman kehittämishankkeen tavoitteena on lisätä lentoaseman kautta kulkevaa reitti- ja lomaliikennettä sekä lentoaseman palvelutasoa.

Maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvityksen yhteydessä laadittiin kuntakysely maakunnan yritys- ja logistiikka-alueiden riittäväyydestä seuraavina 5-10 vuotena. Soveltuvista alueista todettiin olevan niukkuutta lähinnä Vaasassa, Mustasaassa ja Laihialla. Vaasassa ongelmana on etenkin nykyisten teollisuusalueiden sijainti kaupungin keskustassa. Laihialla alueiden toteutuminen riippuu väylähankkeiden etenemisestä.

3.5 Flygtrafik och logistik

År 2012 reste över 370 000 passagerare via **Vasa flygplats**, varav antalet internationella passagerare var cirka 155 000. År 2012 har antalet passagerare, och särskilt de internationella passagerarna, som reser via flygplatsen ökat. Via flygplatsen i Karleby- och Jakobstadsregionen, **Kronoby flygplats**, reste 2012 nästan 90 000 passagerare. Bägge flygstationerna har ett tämligt tätt dagligt utbud av turer till Helsingfors. Flygstationerna har dessutom direkta internationella reguljära flygförbindelser och på bägge flygplatserna förekommer också internationell chartertrafik.

Industrin i Vasaregionen är en viktig användare av **flygfraktförbindelser**, även om en i ton mätt större del av de försändelser som går som flygfrakt först transporteras på landsväg till Åbo och Helsingfors flygstationer och först därifrån vidare som flygfrakt. Från Vasa flygplats transporterades 2012 cirka 50 ton flygfrakt. Tidigare har det funnits direkta flygfraktförbindelser från Vasa och strävan är att öppna dem på nytt genom att utveckla flygstationen, logistikcentret och fraktverksamheten. Stationsplanet för flygfrakt och flygfrakterminalen har beräknats bli klar 2014.

Från Kronoby flygplats (Karleby–Jakobstad) transporterades 2012 cirka 21 ton inhemsk frakt. Målet för projektet med att utveckla Kronoby flygplats är att utöka den reguljära trafiken och chartertrafiken via flygplatsen samt höja flygplatsens servicenivå.

I samband med markanvändnings-, trafik- och logistikutredningen gjordes en kommunenkät om huruvida det finns tillräckligt med företags- och logistikområdesreserven i landskapet för de följande 5-10 år. Det konstaterades vara knappt om lämpliga områden i första hand i Vasa, Korsholm och Laihela. I Vasa är problemet framför allt att de nuvarande industriområdena finns i stadens centrum. I Laihela är förverkligandet av områdena beroende av hur trafikledsprojekten framskrider.

Merkittävimmät lentoliikenteen ja logistiikan haasteet

- Vaasan Airport Logistics Centerin toteutuminen.
- Kruunupyyn lentoaseman palvelutaso.
- Yritys- ja logistiikka-alueiden niukkuus ja sijainti etenkin Vaasassa, Mustasaarella ja Laihialla.

3.6 Meriliikenne

Merikuljetusten ja satamien merkitys on Pohjanmaan alueelle suuri. Pohjanmaalla on neljä syväsatamaa, jotka sijaitsevat Pietarsaarella, Vaasassa, Kaskisissa ja Kristiinankaupungissa. Näistä ainoastaan Vaasasta on matkustajaliikennettä. Satamien väyläsyvyys ja satamatekniikka on kaikissa satamissa suurilta osin nykyaikaista. Satamainfraan ja tekniikkaan on viime vuosina investoitu paljon.

Toistaiseksi satamien välillä ei juurikaan ole ollut yhteistyötä, osin kilpailutilanteen, mutta myös erikoistumisen vuoksi. Satamien asema perustuu maantieteellisiin tekijöihin ja siihen, että ne vastaavat hyvin eri toimijoiden tarpeisiin. Satamien saavutettavuus tieverkolla on esitetty kuvassa 11.

Pohjanmaan satamista Kristiinankaupunkiin johtaa parhaimmat tieyhteydet ja esimerkiksi suurten tuulivoimahankkeiden kannalta tieyhteyksissä ei ole ongelmia. Koska laivayhteyksistä ym. syistä johtuen satamaa ei aina voi valita, on myös muiden maakunnan satamien yhteyksiä parannettava erikoiskuljetusten näkökulmasta. Tällä tavoin voidaan parhaiten ohjata kuljetuksia aina hankealuetta lähimpään satamaan.

Kaskisten satamaan johtavan meriväylän kulkusyvyys on 9,0 metriä ja sataman liikenne koostuu viennin osalta pääosin sahatavarasta ja kemihierteestä, tuonti metsäteollisuuden kemikaaleista ja raakapuusta. Satamasta on säännöllisiä linjayhteyksiä eri puolille Eurooppaa ja Pohjois-Afrikkaa. Kaskisten sataman tieyhteydet vt:lle 8 ovat hyvät: ainoastaan yksi silta rajoittaa kaikkein painavimpia erikoiskuljetuksia, ja ainoat korkeusrajoitteet ovat kaksi hiukan alle 7 metrin jäävää puoliportaalia, joista matalamman alikulukorkeudeksi tierekisterissä on ilmoitettu 6,8 m.

Kristiinankaupungin satama koostuu kaupungin sisäsatamasta ja Pohjolan Voima Oy:n yksityisestä Karhusaaren satamasta. Sisäsatamaan johtaa syvyydeltään 5 metrin ja Karhusaaren 12 metrin väylä. Sisäsataman pienehkö liikennemäärä koostuu pääasiassa turpeen ja metalliromun viennistä sekä kalkin ja kevytsoran tuonnista. Karhusaaren sataman liikenne on energiatuotannossa käytettävän hiilen, raskaan polttoöljyn ja kalkin kuljetuksia. Kaikki kaupungin satamatoiminnot on lähitulevaisuudessa tarkoitus keskittää Karhusaaren satamaan. Karhusaaren sataman kuljetuksien esteenä ei ole painorajoitettuja siltoja eikä korkeus- tai leveysrajoitteita.

De viktigaste utmaningarna för flygtrafiken och logistiken

- Förverkligandet av Vaasa Airport Logistics Center.
- Servicenivån på Kronoby flygplats.
- Bristen på företags- och logistikområden och deras läge framför allt i Vasa, Korsholm och Laihela.

3.6 Sjötrafik

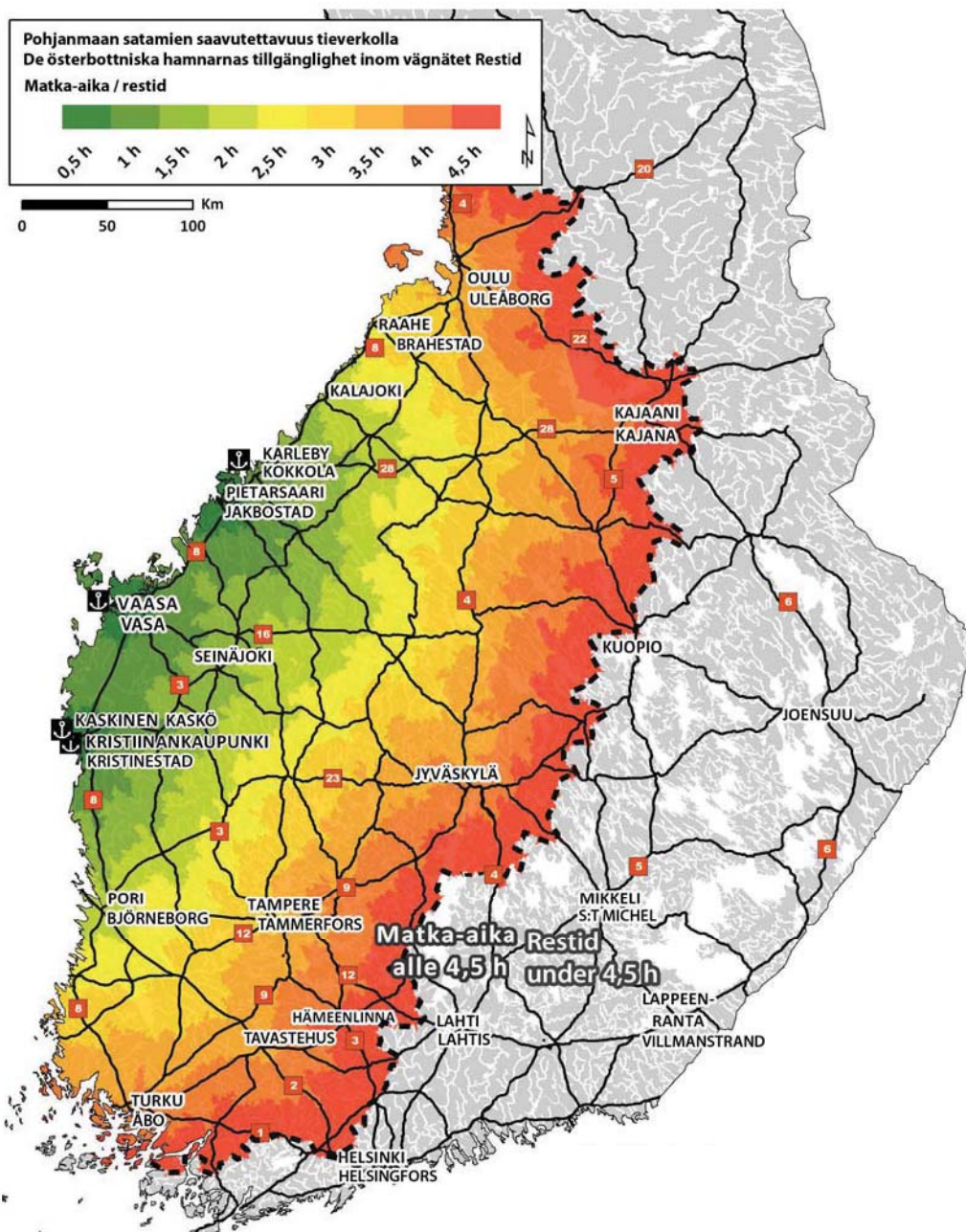
Sjötransporterna och hamnarna är av stor betydelse för Österbotten. I Österbotten finns fyra djuphamnar, i Jakobstad, Vasa, Kaskö och Kristinestad. Av dessa har endast Vasa passagerartrafik. Farledsdjupet och hamntekniken är i samtliga hamnar till största delen modern. De senaste åren har det gjorts stora investeringar i hamninfrastruktur och teknik.

Tills vidare har det inte förekommit mycket samarbete mellan hamnarna, delvis på grund av konkurrenssituationen men också för att de är så specialiserade. Hamnarnas ställning baserar sig på geografiska faktorer och på att de i hög grad svarar mot olika aktörers behov. Hamnarnas tillgänglighet inom vägnätet presenteras på bild 11.

Av de österbottniska hamnarna har Kristinestad de bästa vägförbindelserna och t.ex. stora vindkraftsprojekt innebär inga problem med tanke på vägförbindelserna. Eftersom det på grund av fartygsförbindelserna m.m. inte alltid är möjligt att välja hamn, måste emellertid också förbindelserna till de andra hamnarna i landskapet förbättras med tanke på specialtransporter. På detta sätt kan man på bästa sätt alltid styra transporterna till den hamn som ligger närmast projektområdet.

Farleden in till **Kaskö hamn** är 9,0 meter djup och hamntrafiken består för exportens del i huvudsak av sågvaror och kemiskmekanisk massa. Importen består av kemikalier och råvirke för skogsindustrin. Hamnen har regelbunden linjefart till olika ställen i Europa och Nordafrika. Kaskö hamn har goda förbindelser till rv 8: endast en bro begränsar de allra tyngsta specialtransporterna, och de enda höjdbegränsningarna är två halvportaler som är något under 7 meter, av vilka den fria höjden i den lägre enligt vägregistret är 6,8 m.

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 lecagrus. 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. Transporterna till och från Björnöns hamn hindras inte av några broar eller höjd- eller breddbegränsningar.



Kuva 11 Pohjanmaan satamien saavutettavuus tieverkolla Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012).

Bild 11 De österbottniska hamnarnas tillgänglighet inom vägnätet (Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 2012).

Pietarsaaren satama palvelee vahvasti metsäteollisuutta. Satamaan johtavan meriväylän kulkusyväys 9,0 metriä, mutta väylän syventäminen 11,0 metriin aloitettiin vuoden 2012 lopussa. Tuonnissa tärkeimmät tavaralajit ovat raakapuu, kivihiili, öljy ja kemikaalit. Vastaavasti viennissä tärkeimpiä tavaralajeja ovat selluloosa, sahatavara ja paperi. Satamasta on säännöllinen linjaliikenne Saksaan, Pohjois-Afrikkaan, Ranskaan, Englantiin, Israeliin, Kreikkaan, Baltiaan ja Norjaan. Pietarsaaren satamakuljetuksien esteenä ei ole korkeus- eikä leveysrajoitteita, mutta nykyisellä suoraan kt:tä 68 pitkin kulkevalla SEKV-reitillä on kolme siltaa, jotka rajoittavat raskaimpia kuljetuksia. Uuteen SEKV-verkkoon ehdolla olevalla reitillä ongelmia voi aiheuttaa st:n 741 ja st:n 749 kiertoliittymä, mutta muita esteitä reitillä ei ole.

Jakobstads hamn är starkt profilerad som en hamn för skogsindustrin. Farleden in till hamnen är 9,0 meter djup, men farleden började fördjupas till 11,0 meter i slutet av 2012. För importens del är de viktigaste varuslagen råvirke, stenkol, olja och kemikalier. För exportens del är 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. Hamntransporterna i Jakobstad hindras inte av några höjd- eller breddbegränsningar, men på den nuvarande rutten inom vägnätet för stora specialtransporter (SEKV), som går direkt längs sv 68, finns tre broar, som begränsar de allra tyngsta transporterna. På den rutt som är på förslag till det nya SEKV-vägnätet kan problem orsakas av rondellerna på regionväg 741 och regionväg 749, men några andra hinder finns inte på rutten.

Vaasan sataman liikenne koostuu tavaraj- ja matkustajaliikenteestä. Tavaraliikenteen osalta satama ja sataman yhteydet ovat palvelleet pääosin energiateollisuuden raaka-ainekuljetusten tarpeita. Satamaan johtaa 9,0 metriä syvä väylä. Tärkeimmät tavaralajit tuonnissa ovat kivihiili ja kappaletavarakuljetukset sekä viennissä vilja ja kappaletavarakuljetukset. Vaasan sataman raskaita erikoiskuljetuksia on tähän asti rajoittanut Vaskiluodon silta. Reitin ongelmakohtia aiotaan kuitenkin poistaa ja Vaskiluodon silta on juuri uusittu, mikä avaa erikoiskuljetuksille yhteyden Vaasan keskustan läpi satamaan / valtatielle 8. SEKV-verkkoon ollaan lisäämässä yhteys Vaskiluodon satamasta etelään Sundomin ja Maalahden kautta valtatielle 8 Långåminneen.

Vaasan satama on tärkeä osa eurooppalaista Nordisk Logistic Corridor -liikennekäytävää. Sataman tärkein säännöllinen linjayhteys on **Vaasan ja Uumajan välinen, ympärivuotinen matkustaja- ja rahtiyhteys**, jota on liikennöity jo lähes 50 vuotta. Merenkurkun lautta on osa E12-liikenneväylää, joka on noin 800 km lyhyempi kuin vastaava autoliikennedyhteys Perämeren pohjukan kautta. Liikennöintiä hoitaa NLC Ferry Oy Wasa Express-aluksella.

Tavoitteena on turvata **säännöllinen rahtiliikenne** Vaasan satamasta johonkin Keski-Euroopan suurista satamista.

Satamien ulkomaan tavaraliikenne vuosina 2009-2012 on esitetty kuvassa 13. Pietarsaaren satama on ulkomaan tavaraliikenteen osalta Pohjanmaan vilkkain satama. Pietarsaaren ja Vaasan satamien kautta on tonnimääräisesti tuotu eniten, ja Kaskisten ja Pietarsaaren satamien kautta on viety eniten ulkomaan tavaraliikennettä. Kristiinankaupungin satama on ollut merkittävä tuontisatama, mutta vuonna 2012 tuontimäärä laski merkittävästi. Sekä viennin että tuonnin osalta vuosi 2012 oli Pohjanmaan satamissa aiempia vuosia hieman hiljaisempi noin 1,83 miljoonalla tuontitonilla ja 1,15 vientitonilla (SVT e / FOS e).

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. De viktigaste varuslagen för importens del är stenkol och styckegodstransporter samt för exportens del spannmål och styckegodstransporter. Tunga specialtransporter till och från Vasa hamn har hittills begränsats av Vasklot bro. Avsikten är emellertid att undanröja problempunkterna på rutten och Vasklotbron har just förnyats, vilket öppnar en förbindelse för specialtransporter genom Vasa centrum till hamnen / riksväg 8. SEKV-vägnätet kommer att utökas med en förbindelse från Vasklot hamn söderut via Sundom och Malax till riksväg 8 i Långåminne.

Vasa hamn är en viktig del av den europeiska Nordic Logistic Corridor transportkorridoren. Hamns viktigaste regelbundna linjefartförbindelse är **passagerar- och fraktförbindelsen mellan Vasa och Umeå**, som fungerar året runt och redan har trafikerats i nästan 50 år. Kvarkenfärjan är en del av trafikleden E12, som är cirka 800 km kortare än motsvarande bilförbindelse runt Bottenviken. Trafiken skötts av NLC Ferry Ab med fartyget Wasa Express.

Målsättningen är att trygga en **regelbunden godstrafik** från Vasa hamn till någon av de större hamnarna i mellersta Europa.

Hamnarnas utrikes godstrafik presenteras på bild 13. Jakobstads hamn är den livligaste hamnen i Österbotten vad den utrikes godstrafiken beträffar. Mätt i ton har importen varit störst via hamnarna i Jakobstad och Vasa, och mest utrikes godstrafik har gått via hamnarna i Kaskö och Jakobstad. Kristinestads hamn har varit en betydande importhamn, men 2012 sjönk importen kännbart. För både exportens och importens del var 2012 ett tystare år i de österbottniska hamnarna än tidigare, med cirka 1,83 importerade ton och 1,15 exporterade ton (SVT e / FOS e).



*Kuva 12
Kuva Pietarsaaren satamasta
(kuva: Pietarsaaren satama).*

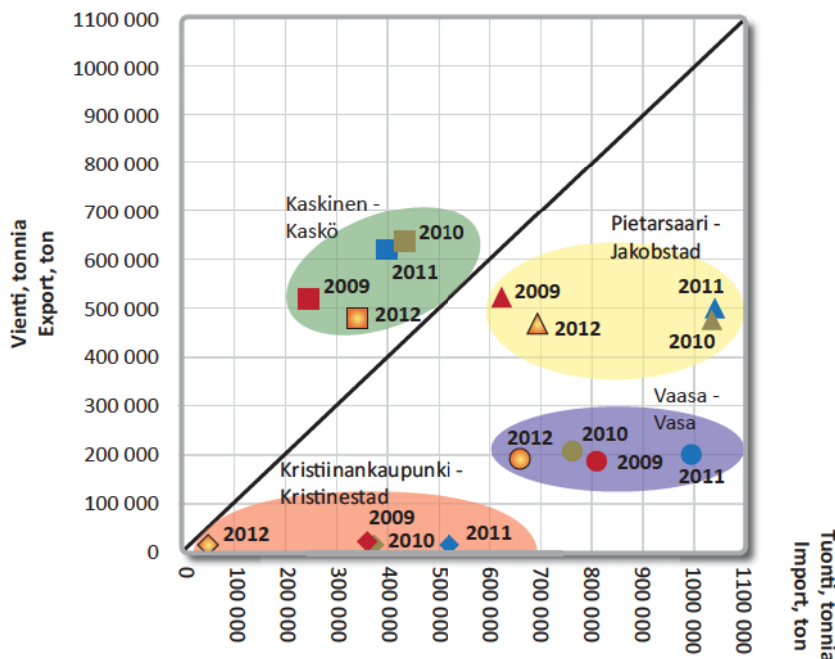
*Bild 12
Bild av Jakobstads hamn
(bild: Jakobstads hamn).*

Pohjanmaan satamaselvityksen (Pohjanmaan liitto 2012b) mukaan satamien potentiaalisimpia kehitysnäkymiä ovat muun muassa:

- Tavaravirtojen vihreät arvot: Ympäristöarvojen perusteella tulevat muutokset tavaraliikenteen kuljetusketjuihin, joissa liikennevirrat suunnataan lähimpiin satamiin.
- Pohjanmaan ja Ruotsin satamien välisen säännöllisen linjaliikenteen kasvun tuoma potentiaali.
- Tuulivoiman ja energiateollisuuden kasvunäkymät Pohjanmaalla.
- Transitoliikenne Pohjoismaista Venäjälle esimerkiksi NECL- tai NLC-verkkojen kautta (North-East Cargo Link ja Nordic Logistic Corridor).
- Mahdollisuudet kaivos- ja metsäteollisuuden kuljetuksissa Pohjanmaan satamiin
- Rikkidirektiivin vaikutukset
- Säännöllinen reittiliikenne Vaasasta Keski-Eurooppaan
- Uusi alustyyppi Vaasa-Uumaja liikenteeseen
- Mahdollinen satamien yhdistyminen ja yhteistyön tiivistäminen.

Enligt utredningen om hamnarna i Österbotten (Österbottens förbund 2012b) är hamnarnas mest potentiella utvecklingsut-sikter bl.a.:

- Gröna värden i anslutning till godsströmmarna: Förändringar i godstrafikens transportkedjor som baserar sig på miljövärden, där trafikströmmarna styrs till de närmaste hamnarna.
- Den potential som följer av växande regelbunden linjetrafik mellan hamnarna i Österbotten och i Sverige.
- Vindkraftens och energiindustrins tillväxtutsikter i Österbotten.
- Transittrafiken från Norden till Ryssland via till exempel NECL- eller NLC-nätverken (North-East Cargo Link och Nordic Logistic Corridor).
- Möjligheter att få gruv- och skogsindustrins transporter till hamnarna i Österbotten.
- Svaveldirektivets inverkan
- Reguljär trafik från Vasa till Mellaneuropa
- Ny fartygstyp för trafiken Vasa-Umeå
- Eventuell sammanslagning av hamnar och intensivare samarbete.



Kuva 13 Pohjanmaan satamien ulkomaan tavaraliikenne 2009-2012 (SVT e).

Bild 13 Utrikes godstrafik i de österbottniska hamnarna 2009-2012 (FOS e).

Merkittävimmät meriliikenteen ja satamien haasteet

- Pietarsaaren, Kaskisten ja Vaasan satamien satamaväylien riittämätön kulkusyväys.
- Merenkurkun liikenteen turvaaminen pitkällä aikavälillä.
- Pohjanmaan satamien kilpailukyvyyn säilyminen.
- Kuljetusketjujen osalta haasteena liikenneyhteydet maanteitse ja raiteita pitkin satamaan.

De viktigaste utmaningarna för sjötrafiken och hamnarna

- Otillräckligt leddjupgående till hamnarna i Jakobstad, Kaskö och Vasa.
- Att trygga Kvarkenstrafiken på lång sikt.
- Att de österbottniska hamnarna behåller sin konkurrensförmåga.
- För transportkedjornas del är trafikförbindelserna längs lands- och järnvägarna till hamnen en utmaning.

4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TA-VOITTEET JA VISIO

Pohjanmaan liikennejärjestelmän tunnistettuja vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia sekä uhkia on esitetty kuvassa 14.

4 TRAFIKSYSTEMPLANENS MÅL OCH VISION

De identifierade styrkorna, svagheter, möjligheter samt hoten hos Österbottens trafiksystem presenteras i bild 14.



Kuva 14 Pohjanmaan liikennejärjestelmän nelikenttäanalyysi.

Bild 14 Fyrfältsanalys av Österbottens trafiksystem.

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman visiona on ”Pohjanmaan maakunta vastaa lisääntyvään globaaliin kilpailuun”. Visio tähtää maakunnan vientiyri-tysten kilpailukyvyyn parantamiseen sekä valtakunnallisesti että kansainvälisesti

- Turvaamalla elinkeinoelämän kannalta kriittisimpien väylien sujuvuus ja kunto.
- Parantamalla kuljetusketjujen toimivuutta ja palvelutasoa sekä liikennemuotojen välistä integraatiota.
- Vahvistamalla Pohjanmaan houkuttelevuutta kilpailussa yritysten ja asukkaiden sijoittumisesta.

Visionen för Österbottens trafiksystemplan är ”Landskapet Österbotten svarar mot på den växande globala konkurrensen”. Visionen tar sikte på att förbättra konkurrenskraften hos landskapets exportföretag såväl nationellt som internationellt genom att

- Trygga smidigheten och skicket på de trafikleder som är mest kritiska med tanke på näringslivet.
- Förbättra transportkedjornas funktionsduglighet och servicenivå samt integrationen mellan olika trafikformer.
- Stärka Österbottens attraktionskraft i konkurrensen om företagsetablering och invånare.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman visio toimi 31.1.2011 järjestetyn sidosryhmäseminaarin teemana, jossa aihepiiriä lähes-tyttiin eri näkökulmista asetettuihin tavoitteisiin keskittyen.

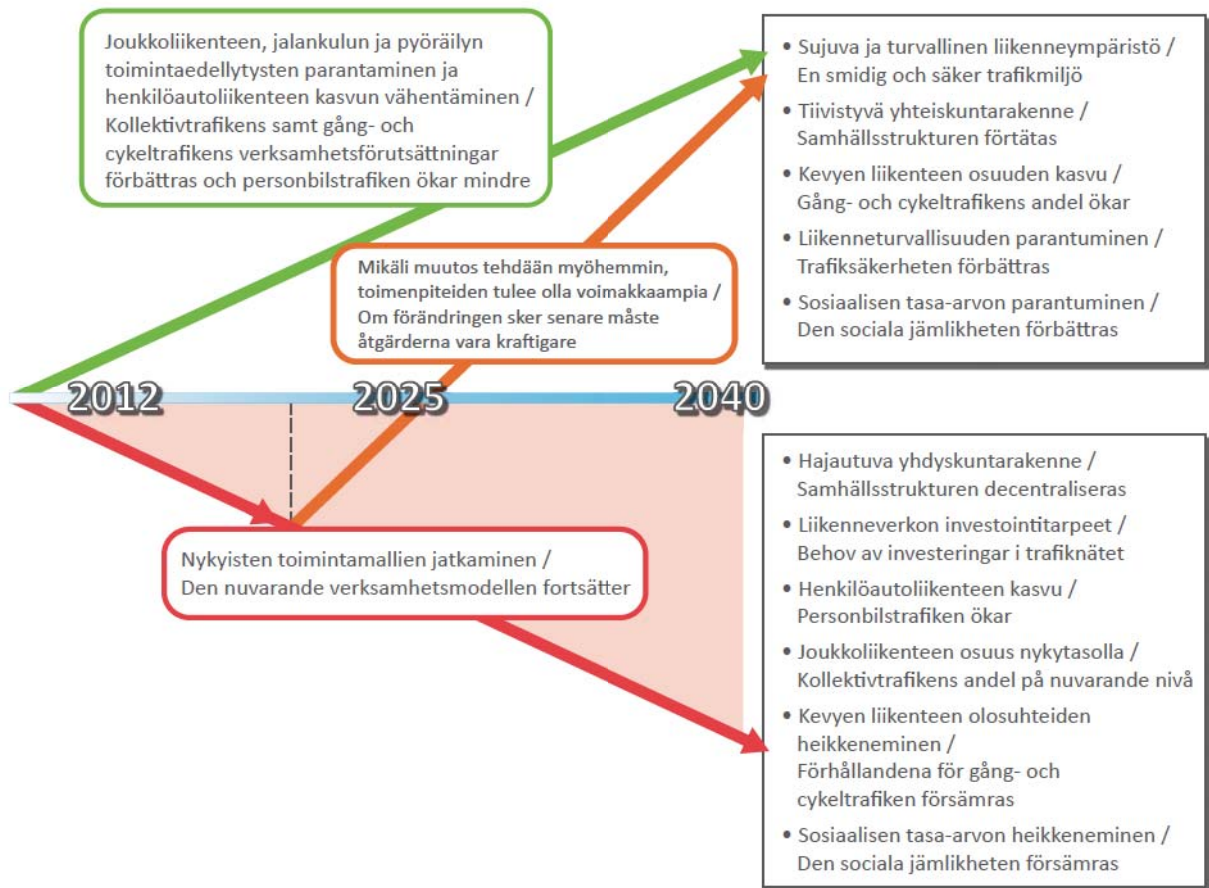
Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettiin oh-jausryhmässä **tavoitteet**. Näiden lähtökohtana olivat valtakun-nalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), liikennejärjestelmän ylläpitoa sekä kehittämistä koskevat valtakunnalliset linjaukset ja tavoitteet, sekä lainsäädännön ja muun ohjeistuksen kautta tulevat reunaehdot ja tavoitteet. Tavoitteiden asetanta perus-tui myös maakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin. Tavoitteet muodostettiin siten, että määritettiin ne vaikutukset, jotka liikennejärjestelmäsuunnitelmalla halutaan saatavan aikaan. Tavoitteiden keskeisenä nimittäjänä oli **kehittää liikennejärjes-telmää siten, että varmistetaan liikennejärjestelmän toimi-vuus ja riittävä palvelutaso sekä kansainvälisesti että valta-kunnallisesti**.

Tavoitteiden pohjaksi muodostettiin **skenaariot tulevaisuuden toimintaympäristöstä**. Muutos joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn toimintaedellytysten parantamiseksi sekä henkilöau-toliikenteen kasvun vähentämiseksi tulisi tehdä heti, jotta halu-tut vaikutukset voidaan saavuttaa pienin askelin. Mikäli toimin-tatapojen muutos tehdään myöhemmin, tulee toimenpiteiden olla voimakkaampia (kuva 15).

Visionen var tema för det seminarium för intressentgrupper som ordnades den 31 januari 2011, där man närmade sig te-mat ur olika synvinklar med fokus på målen.

Styrgruppen satte **mål** för Österbottens trafiksystemplan. Ut-gångspunkt för målen var de riksomfattande målen för områ-desanvändningen, de riksomfattande riktlinjerna och målen för trafiksystemets underhåll och utveckling samt de specialvillkor och mål som följer av lagstiftningen och andra anvisningar. Målsättningarna baserade sig också på landskapets mål och re-gionala mål. Målen utformades så att man bestämde de effek-ter som man vill åstadkomma genom trafiksystemplanen. Den centrala nämnaren för målen var att **utveckla trafiksystemet så att det fungerar säkert och så att servicenivån är tillräcklig såväl internationellt som nationellt**.

Som grund för målen utformades **scenarier för den framtida omvärlden**. Förändringen i syfte att förbättra kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens verksamhetsförutsättningar samt att dämpa ökningen av personbilstrafiken borde ske genast, så att de önskade konsekvenserna kan uppnås i små steg. Om verk-samhetssätten förändras senare, måste åtgärderna vara krafti-gare (bild 15).



Kuva 15 Skenaariot tulevaisuuden toimintaympäristöstä.

Bild 15 Scenarier för den framtida omvärlden.

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettiin kolme päätavoitetta:

För Österbottens trafiksystemplan sattes tre huvudmål:

1. Luodaan edellytykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi Pohjanmaalla
2. Kehitetään Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia
3. Parannetaan kuljettamisen toimintaedellytyksiä Pohjanmaalla

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

1. Luodaan edellytykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi Pohjanmaalla

Tarkennetut tavoitteet

- Luodaan liikenteelliset edellytykset Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseutujen ja kehittyvien kylien yhdyskuntarakenteiden tiivistämiselle ja palveluverkon tehokkaalle käytölle.
- Vaasan ja Seinäjoen sekä Pietarsaaren ja Kokkolan kaupunkien keskinäistä yhteistyötä edesautetaan parantamalla matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta kaupunkien välillä.

Tavoitteilla vastataan kansainvälisiin ja valtakunnallisiin linjauksiin ilmastomuutoksen ehkäisemisestä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja palveluverkkojen käytön tehostamisen kautta. Pohjanmaan tärkeimpien työssäkäyntialueiden yhteistyötä edistetään ottamalla huomioon koko matka- ja kuljetusketju lähtöpaikasta määränpäähän.

2. Kehitetään Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia

Tarkennetut tavoitteet

- Kaupunkien ja kuntien sisäisiä sekä kaupunkien välisiä yhteyksiä kehitetään matka- ja kuljetusketjujen tarpeiden pohjalta.
- Junayhteyksiä Pohjanmaan ja pääkaupunkiseudun välillä nopeutetaan ja palvelutasoa parannetaan.
- Kansainvälisinä henkilöliikenneyhteyksinä kehitetään Merenkurkun yhteyttä ja sen toimivuuteen liittyviä tekijöitä sekä lentoyhteyksiä ulkomaille Vaasan ja Kruunupyyn lentoasemilta.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan erityisesti Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseuduilla ja matkaketjujen toimivuutta sekä opastettavuutta parannetaan.
- Maaseudulla turvataan ihmisten liikkumismahdollisuudet kehittämällä uusia joukkoliikenteen malleja kutsuohjaukseen ja matkojen yhdistelyyn perustuen. Palvelujen saavutettavuutta parannetaan mm. tietoteknisten sovellusten ja etätyöskentelyn avulla.
- Olemassa olevaa infrastruktuuria kehitetään käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa vaihteittain, tarpeiden mukaan.

Tavoitteiden lähtökohtana on kehittää Pohjanmaan saavutettavuutta muualta Suomesta ja maailmasta teitse, lentäen, rautateitse ja meritse sekä parantaa asukkaiden liikkumismahdollisuuksia sekä maakunnan sisällä että ulkopuolelle. Saavutettavuuden osalta on otettava huomioon eri liikkujaryhmien tarpeet sekä kaupunkiseuduilla että maaseudulla. Investointitarpeita pyritään vähentämään tehostamalla olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä sekä kehittämällä yhteyksiä vaihteittain rakentamalla.

1. Förutsättningar skapas för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten

Preciserade mål

- Det skapas trafikmässiga förutsättningar för att förtäta samhällsstrukturer och använda servicenätet effektivt i Vasas och Jakobstads stadsregioner och i byar som utvecklas.
- Samarbetet mellan städerna Vasa och Seinäjoki samt Jakobstad och Karleby främjas genom att rese- och transportkedjornas funktionsduglighet förbättras mellan städerna.

Med målen svarar man på internationella och riksomfattande riktlinjer för att begränsa klimatförändringen genom att samhällsstrukturen förtätas och servicenätverken används effektivare. Samarbetet mellan de viktigaste pendlingsregionerna i Österbotten främjas genom att man beaktar hela rese- och transportkedjan från avgångsorten till destinationen.

2. Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas

Preciserade mål

- Förbindelserna inom städer och kommuner samt mellan städerna utvecklas utifrån rese- och transportkedjornas behov.
- 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 flygplatser.
- Kollektivtrafikens andel av färdstämman utökas särskilt i Vasas och Jakobstads stadsregioner och resekedjornas funktionsduglighet och informationen om dem förbättras.
- Människornas möjligheter att färdas på landsbygden tryggas genom att det utvecklas nya kollektivtrafikmodeller som baserar sig på anropsstyrning och kombinerade resor. Tillgången till service förbättras med hjälp av bl.a. datatekniska tillämpningar och distansarbete.
- Den befintliga infrastrukturen utvecklas stegvis och enligt behov inom den tillgängliga finansiella ramen.

Utgångspunkt för målen är att utveckla Österbottens tillgänglighet från övriga Finland och världen per landsväg, med flyg, per järnväg och sjövägen samt att förbättra invånarnas möjligheter att färdas både inom landskapet och utanför det. När det gäller tillgängligheten måste man beakta behoven hos olika trafikantgrupper både i stadsregioner och på landsbygden. Man försöker minska investeringsbehoven genom att effektivisera användningen av den befintliga infrastrukturen samt utveckla förbindelserna så att de byggs ut stegvis.

3. Parannetaan kuljettamisen toimintaedellytyksiä Pohjanmaalla

Tarkennetut tavoitteet

- Pohjanmaan pääyhteyksiä ja liikenteen palveluja kehitetään siten, että liikkuminen ja kuljettaminen ovat häiriötömiä sekä turvallisia ja kuljetusaikataulut ovat ennustettavia.
- Satamayhteyksien ja satamatoimintojen palvelutasoa eri toimijoille parannetaan.
- Vaasan ja Pietarsaaren seudun logistiikkakeskuksia kehitetään ylimaakunnalliseen palveluun, ja lisäksi mahdollistetaan alueellisten logistiikkakeskusten kehittyminen.
- Mahdollistetaan maakuntaa palvelevat yhdistetyt kuljetukset Suomeen ja ulkomaille.

Tavoitteet kuljetusten saavutettavuuden parantamiseksi liittyvät pääliikenneyhteyksien parantamiseen. Kuljetusketjun toimivuuteen liittyviä osatekijöitä ovat satamien sekä logistiikkakeskusten toimivuuden parantaminen, satamainfran ja satamiin johtavien yhteyksien sekä yhdistettyjen kuljetusten toimintamahdollisuuksien edistäminen.

3. Verksamhetsförutsättningarna för transporter förbättras i Österbotten

Preciserade mål

- Huvudförbindelserna och trafikservicen i Österbotten utvecklas så att resorna och transporterna är störningsfria och trygga och så att transporttidtabellerna är förutsägbara.
- Servicenivån på hamnförbindelserna och hamnverksamheten förbättras för olika aktörer.
- Logistikcentren i Vasa- och Jakobstadsregionerna utvecklas för service över landskapsgränserna, och dessutom görs det möjligt att utveckla regionala logistikcenter.
- Kombinerade transporter till övriga Finland och utlandet som betjänar landskapet möjliggörs.

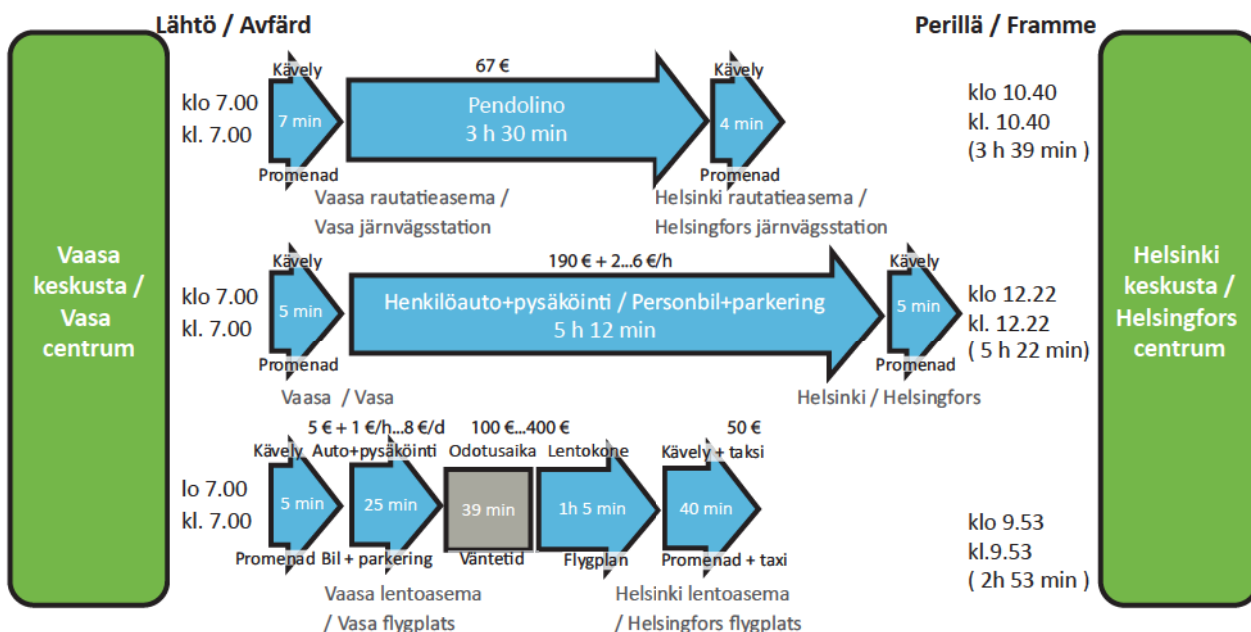
Målet att förbättra transporterans tillgänglighet har att göra med förbättrandet av de huvudsakliga trafikförbindelserna. Delfaktorerna som anknyter till transportkedjans funktionsduglighet är förbättrande av hamnarnas samt logistikcentrens funktionsduglighet samt främjande av hamninfrastruktur och förbindelser till hamnarna samt av möjligheterna till kombinerade transporter.

5 KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5.1 Matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso- tarpeet

Yksilön kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat liikku- misen tarve ja mahdollisuudet, yksilön asenteet, sekä muut vaikuttavat tekijät. Näistä etenkin asenteet ja tottumukset vaikuttavat valintaan merkittävästi. **Matkojen palvelutasoon** vaikuttavia kriittisiä tekijöitä ovat matka-aika ja sen ennakoitavuus, helppous, turvallisuus, hallittavuus sekä mukavuus. Eri tekijöiden merkitys riippuu mm. matkan tarkoituksesta ja pi- tuudesta. Työ- ja opiskelumatkoissa korostuvat matka-aika ja sen ennakoitavuus, koulumatkoissa turvallisuus, työasiamat- koissa hallittavuus sekä matka-aika ja sen ennustettavuus, asi- ointimatkoissa helppous sekä vapaa-ajan matkoilla helppous ja mukavuus. Jotta joukkoliikenteestä saadaan kilpailukyinen henkilöauton kanssa, on kaupunkiseuduilla rajoitettava henki- löautolla liikkumista mm. liikenneverkkoa uudelleen jäsennöi- mällä ja antamalla joukkoliikenteelle etuisuuksia. Matkan hinta vaikuttaa myös matkustustavan valintaan.

Matkaketjujen palvelutason parantaminen edellyttää tärkeim- pien **matkaketjujen tunnistamista, solmupisteiden palveluta- son kehittämistä** sekä **paremman informaation tuottamista** ketjun eri vaiheista kuntarajoista ja liikennepalvelun tuotta- jasta riippumatta. Matkaketjuista olennaisia ovat sekä yhtey- det haja-asutusalueilta kuntakeskuksiin, mutta myös yhteydet kuntakeskusten kautta esimerkiksi pääkaupunkiin. Esimerkki matkaketjusta on esitetty kuvassa 16.



Kuva 16 Esimerkki matkaketjutarkastelusta.

5 UTVECKLINGSÅTGÄR- DER OCH KONSEKVEN- S-BEDÖMNING

5.1 Servicenivåbehov inom rese- och tran- sportkedjor

Faktorer som påverkar individens val av färdstätt är behovet av och möjligheterna att färdas, individens attityder, samt andra inverkan- de faktorer. Av dessa påverkar framför allt attityder- na och vanorna valet avsevärt. Kritiska faktorer som påverkar **servicenivån på resorna** är restiden och dess förutsägbarhet, enkelhet, säkerhet, kontrollerbarhet samt bekvämlighet. De olika faktorernas betydelse är beroende av bl.a. resans syfte och längd. När det gäller arbetsresor och resor till studieorten framhävs restiden och dess förutsägbarhet, när det gäller skol- resor säkerheten, i fråga om resor i arbetet kontrollerbarheten samt restiden och dess förutsägbarhet, i fråga om resor för att utträta ärenden enkelheten samt när det gäller fritidsresor enkelheten och bekvämligheten. För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med personbilen måste man i stadsregioner begränsa möjligheterna att färdas med personbil bl.a. genom att omstrukturera trafiknätet och ge kollektivtrafiken fördelar. Valet av färdstätt påverkas också av priset.

För att förbättra servicenivån på resekedjorna förutsätts att de viktigaste **resekedjorna identifieras, att servicenivån i knutpunkter utvecklas** samt att **informationen** om de olika etapperna i kedjan oberoende av kommungränser och trafik- serviceproducent **förbättras**. Väsentliga resekedjor är både förbindelserna från glesbygden till kommuncentra, men också förbindelserna via kommuncentra t.ex. till huvudstaden. I bild 16 visas ett exempel på en resekedja.

Bild 16 Exempel på granskning av en resekedja.

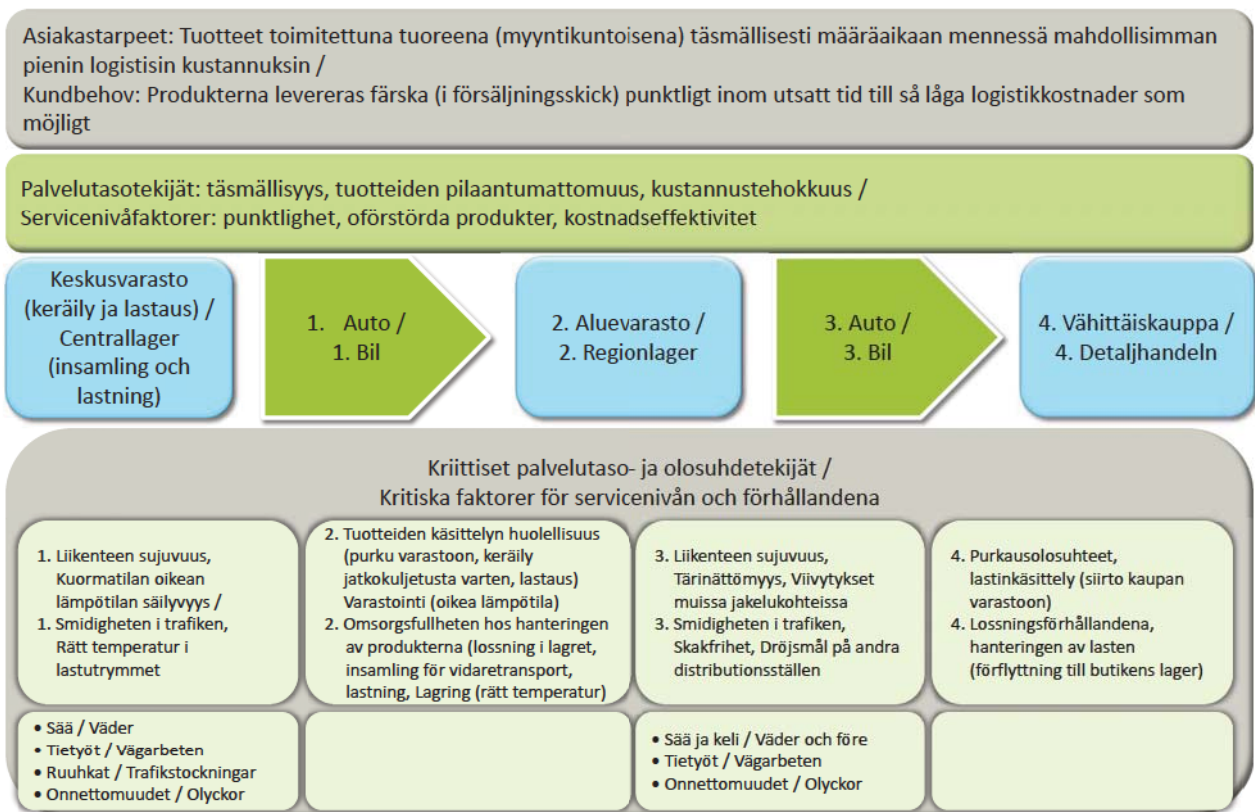
Etenkin julkisen liikenteen osalta matkaketjujen houkuttelevuutta vähentävät mm. vaihtojen määrä, pitkät vuorovälit tai matkustusajankohtaan soveltumattomat liikennöintiajat. Myös hinnoittelu voi vaihdella matkan varausajankohdan mukaan.

Kuljetusketjun palvelutason kannalta kriittisiä tekijöitä ovat kustannustehokkuus sekä toimitusvarmuus. Toimitusvarmuus tarkoittaa kuljetuksen täsmällisyyttä, turvallisuutta sekä vaurioittomuutta/pilaantumattomuutta. Kuljetusketjujen toimivuuden parantaminen Pohjanmaalla **edellyttää pääliikenneyhteyksien sujuvuuden parantamista sekä pullonkaulojen poistamista** siten, että kuljetukset ovat mahdollisimman häiriöttömiä. Kuljetusketjun kehittämistä varten on määritettävä alueen tärkeimmät kuljetuksia synnyttävät kohteet ja määräänpäät, joista joko toinen tai molemmat voivat sijaita myös Pohjanmaan ulkopuolella. Esimerkki kuljetusketjun analysoinnista on kuvassa 17.

Framför allt när det gäller kollektivtrafiken minskar resekedjornas attraktionskraft av bl.a. antalet omstigningar, långa turintervaller eller tidtabeller som inte passar ihop med tidpunkten för resan. Också prissättningen kan variera beroende på bokningstidpunkten.

Kritiska faktorer med tanke på **servicenivån på transportkedjan** är kostnadseffektivitet samt leveranssäkerhet. Leveranssäkerhet betyder att transporten är punktlig och säker och att godset inte är skadat/förstört. För att förbättra transportkedjornas funktionsduglighet i Österbotten förutsätts att **smidigheten hos huvudtrafikförbindelserna förbättras samt att flaskhalsarna undanröjs** så att transporterna är så störningsfria som möjligt. För att utveckla transportkedjan måste man bestämma de viktigaste platserna och destinationerna i området som ger upphov till transporter. Den ena orten eller bägge orterna kan också finnas utanför Österbotten. På bild 17 finns ett exempel på analys av en transportkedja.

**CASE: Tuoretuotteiden kuljetus kaupan keskusvarastolta haja-asutusalueen vähittäiskauppaan /
CASE: Transport av färskvaror från handelsn centrallager till en detaljhandel i glesbygden**



Kuva 17 Esimerkki kuljetusketjutarkastelusta (kuva lähteestä Liikennevirasto 2012).

Bild 17 Exempel på granskning av en transportkedja (bilden från källan Trafikverket 2012).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden vaikutuksia on kuvattu **keskeisten kohderyhmien** kautta. Taulukossa 1 on esitetty kohderyhmien matka- ja kuljetusketjujen keskeiset palvelutasotarpeet.

Taulukko 1 Keskeiset kohderyhmät ja palvelutasotarpeet.

Kohderyhmä	Palvelutasotarpeet
Asukkaat	Liikkumisen ja liikkumisympäristön turvallisuus, matkan matka-aika ja sen ennakoitavuus, helppous, turvallisuus, hallittavuus sekä mukavuus.
Matkailijat	Matkustamisen helppous ja mukavuus sekä matkan hallittavuus informaation ja opastuksen avulla.
Elinkeinoelämä	Logististen ketjujen toimivuus, luotettavuus ja kustannustehokkuus, kansainväliset yhteydet.
Kuljetukset	Kuljetusten kustannustehokkuus, toimintavarmuus ja liikennöitävyys.

Konsekvenssina av de mål som satts för trafiksystemplanen har beskrivits via **de centrala målgrupperna**. I tabell 1 presenteras de viktigaste servicenivåbehoven inom målgruppernas rese- och transportkedjor.

Tabell 1. Centrala målgrupper och servicenivåbehov.

Målgrupp	Servicenivåbehov
Invånare	Det är säkert att färdas, säker resmiljö, res tiden och dess förutsägbarhet, enkelhet, säkerhet, kontrollerbarhet samt bekvämlighet.
Resenärer	Det är enkelt och bekvämt att resa och man har kontroll över resan med hjälp av information och handledning.
Näringslivet	Logistikkedjornas funktionsduglighet, pålitlighet och kostnadseffektivitet, internationella förbindelser.
Transporter	Transporternas kostnadseffektivitet, driftsäkerhet och trafikerbarhet.

5.2 Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen

1. Luodaan edellytykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi Pohjanmaalla

Tarkennetut tavoitteet

- Luodaan liikenteelliset edellytykset Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseutujen, taajamien ja kehittyvien kylien yhdyskuntarakenteiden tiivistämiselle ja palveluverkon tehokkaalle käytölle.
- Vaasan ja Seinäjoen sekä Pietarsaaren ja Kokkolan kaupunkien keskinäistä yhteistyötä edesautetaan parantamalla matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta kaupunkien välillä.

Tavoitteilla vastataan kansainvälisiin ja valtakunnallisiin linjauksiin ilmastonmuutoksen ehkäisemisestä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja palveluverkkojen käytön tehostamisen kautta. Pohjanmaan tärkeimpien työssäkäyntialueiden yhteistyötä edistetään ottamalla huomioon koko matka- ja kuljetusketju lähtöpaikasta määränpäähen. Maankäytön kehittämiseen liittyvillä toimenpiteillä on paljon suoria ja epäsuoria vaikutuksia, joita suunnitelman seurantavaiheessa mitataan kullekin tavoitteelle asetettavan mittarin/mittareiden avulla.

Taulukossa 2 on esitetty maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tärkeimmät maankäytön suunnitteluun liittyvät toimenpiteet tai selvitystarpeet sekä niiden vaikutukset, keskeiset käyttäjäryhmät, priorisointi sekä vastuutahot.

5.2 Samordning av markanvändning och trafiksystemet

1. Förutsättningar skapas för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten

Preciserade mål

- Det skapas trafikmässiga förutsättningar för att förtäta samhällsstrukturerna och använda servicenätet effektivare i Vasas och Jakobstads stadsregioner, tätorterna och byar som utvecklas.
- Samarbetet mellan städerna Vasa och Seinäjoki samt Jakobstad och Karleby främjas genom att rese- och transportkedjornas funktionsduglighet förbättras mellan städerna.

Med målen svarar man på internationella och riksomfattande riktlinjer för att begränsa klimatförändringen genom att samhällsstrukturen förtätas och servicenätverken används effektivare. Samarbetet mellan de viktigaste pendlingsregionerna i Österbotten främjas genom att man beaktar hela rese- och transportkedjan från avgångsorten till destinationen. Åtgärderna i anslutning till utvecklingen av markanvändningen har många direkta och indirekta konsekvenser, som i planens uppföljningsfas mäts med hjälp av en eller flera mätare för respektive mål.

I tabell 2 presenteras de åtgärder eller utredningsbehov i anslutning till planeringen av markanvändningen som är viktigast för utvecklingen av trafiksystemet samt deras konsekvenser, de viktigaste användargrupperna, prioriteringen samt de ansvariga aktörerna.

Taulukko 2 Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen parantamiseen tähtäävät toimenpiteet (priorisointi 1=kiireellinen, 2=tärkeä, 3=tulevaisuudessa).

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseuduille sekä Suupohjan rannikkoseudulle tehdään kullekin oma rakennemalli.	Kuntien yhteinen rakennemalli edesauttaa kuntien maankäytön kehittämistä. Kuntien työpaikkojen, asumisen ja palvelujen yhteensovittaminen parantaa autottomien kotitalouksien ja joukkoliikennevälineiden käytön edellytyksiä.	1	Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseutujen sekä Suupohjan rannikkoseudun kunnat, Pohjanmaan liitto
Määritetään kaupunkiseutujen joukkoliikennekäytävät.	Liikenteen palvelutaso ja saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä asukkaiden matkaketjujen toimivuus paranevat.	1	Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseutujen kunnat, ELY-keskus, Pohjanmaan liitto
Määritellään liikkumis- ja kasvuyöhykkeet, joihin yhdyskuntarakennetta eheyttävää maankäyttöä ohjataan.	Joukkoliikenteen toimintaedellytykset sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat. Hillitään autoliikenteen kasvua keskusta-alueilla.	1	Kunnat (ELY, Pohjanmaan liitto)
Maankäytön kehittäminen ohjataan ensisijaisesti asemakaavoitetuille alueille ja maakuntakaavassa osoitettuihin kyliin. Kunnat tehostavat hajakenttämisen ohjausta. Kunnissa laaditaan tarvittaessa yleiskaava tai strateginen yleiskaava. Kunnissa toteutetaan aktiivista maanhankintapolitiikkaa.	Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen vähentää liikkumistarvetta sekä tehostaa olemassa olevan infrastruktuurin ja palveluiden käyttöä. Kehittyvien kylien maankäyttö tiivistyy ja parantaa siten joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palveluverkon ylläpitämistä. Yleiskaavalla tai strategisella yleiskaavalla voidaan ohjata yleispiirteisesti kunnan maankäyttöä ja rakennetta pitkällä aikavälillä.	1	Kunnat
Edesautetaan Vaasan ja Seinäjoen, Pietarsaaren ja Kokkolan keskinäistä yhteistyötä.	Yhteistyön vahvistuessa kaupunkien yhteinen kilpailukyky paranee. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kuntien talous paranevat.	2	Vaasan, Seinäjoen, Pietarsaaren ja Kokkolan kaupungit
Kehitetään maankäyttöä määriteltyjen bussipysäkkien sekä taajamajuna-asemien ympäristössä osoittamalla niiden lähistölle täydennys- ja uudisrakentamista.	Olemassa olevan liikennejärjestelmän käyttö tehostuu.	1	Kunnat

Tabell 2 Åtgärder för att förbättra samordningen av markanvändningen och trafiksystemet (prioritering 1=brådskande, 2=viktig, 3=i framtiden).

Åtgärder	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
Egna strukturmodeller utarbetas för Vasas och Jakobstads stadsregioner samt Sydösterbotten.	Kommunernas gemensamma strukturmodell främjar utvecklingen av kommunernas markanvändning. Samordning av arbetsplatser, boende och service i kommunerna förbättrar förutsättningarna för hushåll som saknar bil och för att anlita kollektivtrafik.	1	Kommunerna i Vasas och Jakobstads stadsregioner samt Sydösterbotten, Österbottens förbund
Stadsregionernas kollektivtrafikkorridorer definieras.	Servicenivån inom trafiken och tillgängligheten med kollektivtrafik samt funktionsdugligheten hos invånarnas resekedjor förbättras.	1	Kommunerna i Vasas och Jakobstads stadsregioner, ELY-centralen, Österbottens förbund
De rese- och tillväxtzoner definieras dit markanvändning som förenhetligar samhällsstrukturen styrs.	Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar samt förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras. Ökningen av biltrafiken i centrumråden dämpas.	1	Kommunerna (ELY, Österbottens förbund)
Utveckling av markanvändningen styrs i första hand till detaljplanlagda områden och byar som anges i landskapsplanen. Kommunerna styr glesbebyggelsen effektivare. I kommunerna utarbetas vid behov en generalplan eller en strategisk generalplan. Kommunerna driver en aktiv markanskaffningspolitik.	Tätare samhällsstruktur minskar behovet av att färdas samt effektiviserar användningen av befintlig infrastruktur och service. Markanvändningen i byar som utvecklas förtätas och förbättrar på så sätt kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar och upprätthållandet av servicenätet. En generalplan eller strategisk generalplan kan styra kommunens markanvändning och struktur i stora drag och på lång sikt.	1	Kommunerna
Samarbetet mellan Vasa och Seinäjoki, Jakobstad och Karleby främjas.	Städernas gemensamma konkurrenskraft förbättras när samarbetet stärks. Näringslivets verksamhetsförutsättningar och kommunernas ekonomi förbättras.	2	Städerna Vasa, Seinäjoki, Jakobstad och Karleby
Markanvändningen utvecklas kring angivna busshållplatser samt tätortstågstationer genom att kompletterande och nybyggande anvisas i deras närhet.	Användningen av det existerande trafiksystemet effektiviseras.	1	Kommunerna

Maankäytön kehittämisen toimenpiteet kohdistuvat **yhdyskuntarakenteen kehittämiseen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaisesti.** (Ympäristöministeriö 2009). Suunnitelmallinen maankäytön kehittäminen edesauttaa autoliikenteen kasvun hillitsemistä ja sitä kautta päästövähennystavoitteiden toteuttamista.

Maankäytön suunnittelussa kehittäminen ohjataan ensisijaisesti asemakaavoitetuille alueille sekä kehitettäviin kyliin. Maankäyttöä lisätään alueilla, joilla riittävän kasvun avulla voidaan luoda edellytyksiä uusien palvelujen syntymiselle. **Yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja tiivistäminen** tuottaa kunnille säästöjä kun olemassa olevan infrastruktuurin, kuten liikenteen ja teknisen huollon verkostojen sekä palveluiden käyttöä voidaan tehostaa. Myös päiväkotien, koulujen, vanhus- ja joukkoliikenteen ylläpitäminen on täydentävillä alueilla huomattavasti edullisempaa kuin vastaavan palvelun tarjoaminen uusille alueille. Myös liikkumis- ja kuljetuskustannuksissa kertyy säästöjä, jotka kertautuvat useiden vuosien, jopa vuosikymmenten ajan. (Koski 2008)

On tärkeää, että kunnilla on selkeä **strateginen näkemys kunnan yhdyskuntarakenteellisesta kokonaisuudesta sekä eri toimintojen sijoittumisesta,** mikä tarkoittaa myös aktiivista ja ennakoivaa maanhankintapolitiikkaa, jotta yhdyskuntarakentamista voidaan ohjata ja ajoittaa hallitusti.

Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseutujen kuntien välinen sekä kuntarajat ylittävä yhteistyö on tärkeää. Kaupunkiseutujen aluerakenteen kehittämisen ja yhteistyön välineenä käytetään Pohjanmaan maakuntakaavassa esitettyä **rakennemallia,** joka on luonteeltaan kuntien yhteinen, pitkän tähtäimen maankäyttöstrategia. Rakennemallia voidaan käyttää tulevan yleis- ja maakuntakaavoituksen pohjana, ja kuntien yleiskaavallista yhteistyötä tulee jatkaa myös mallin laatimisen jälkeen. Vaasan ja Pietarsaaren seuduilla rakennemallityö on parhailaan käynnissä. Lisäämällä yhteistyötä mm. Pietarsaaren ja Kokkolan sekä Vaasan ja Seinäjoen välillä on mahdollista saavuttaa säästöjä kunnallisten palvelujen tuottamisessa ja yhdyskuntarakentamisessa. Asuntojen, työpaikkojen sekä palvelujen seudullisella suunnittelulla ja toteuttamisella voidaan vähentää myös liikennettä sekä sen seurannaisvaikutuksia – kuntien ja asukkaiden liikennöintikustannuksia, liikenneverkon rakentamis- ja kunnossapitokustannuksia sekä liikenteen päästöjä (Koski 2008). Vaasan ja Seinäjoen kaupunkien yhteistyötä edistämällä voidaan parantaa kaupunkien yhteistä kilpailukykyä ja liikennejärjestelmän tehokkuutta.

Kunnissa voidaan yleiskaavan tai **strategisen yleiskaavan** avulla ohjata yleispiirteisesti kunnan maankäyttöä ja rakennetta pitkällä aikavälillä. Strateginen yleiskaava antaa välineen laajalaaiseen keskusteluun maankäytön kehittämisen periaatteista ja arvovalinnoista.

Åtgärderna för att utveckla markanvändningen riktar sig mot **utveckling av samhällsstrukturen i enlighet med de riksfattande målen för områdesanvändningen** (Miljöministeriet 2009). Utvecklingen av en systematisk markanvändning bidrar till att dämpa ökningen av biltrafiken och därigenom till att uppnå utsläppsminskningsmålen.

När det gäller markanvändningsplaneringen styrs utvecklingen i första hand till detaljplanlagda områden samt byar som utvecklas. Markanvändningen utökas i områden där man med hjälp av tillräcklig tillväxt kan skapa förutsättningar för ny service. **Komplettering och förtätande av samhällsstrukturen** medför besparingar för kommunerna när användningen av den befintliga infrastrukturen, såsom nätverk för trafik och teknisk försörjning samt service, kan effektiviseras. Det är också betydligt förmånligare att upprätthålla daghem, skolor, äldreomsorg och kollektivtrafik på områden som kompletteras än att erbjuda motsvarande service i nya områden. Även i fråga om rese- och transportkostnaderna åstadkoms besparingar som upprepas under flera år, t.o.m. årtionden. (Koski 2008)

Det är viktigt att kommunerna har en klar **strategisk syn på kommunens samhällsstruktur som en helhet samt på placeringen av olika verksamheter,** vilket också betyder aktiv och framförhållen markanskaffningspolitik, så att samhällsbyggnad kan styras och tidsplaneras på ett kontrollerat sätt.

Samarbetet mellan kommunerna i Vasas och Jakobstads stadsregioner samt över kommungränserna är viktigt. Som redskap för utvecklingen av stadsregionernas regionstruktur och samarbete används den **strukturmodell** som presenteras i Österbottens landskapsplan, och som till sin karaktär är en gemensam, långsiktig markanvändningsstrategi för kommunerna. Strukturmodellen kan användas som grund för framtida general- och landskapsplanläggning, och kommunernas generalplanssamarbete bör fortsätta även efter att modellen utarbetats. I Vasa- och Jakobstadsregionerna pågår strukturmodellarbete som bäst. Genom att utöka samarbetet mellan bl.a. Jakobstad och Karleby samt Vasa och Seinäjoki är det möjligt att uppnå besparingar inom produktionen av kommunal service och samhällsbyggnad. Genom att planera och förverkliga bostäder, arbetsplatser samt service regionalt kan man också minska trafiken samt konsekvenserna av den – kommunernas och invånarnas trafikknaster, kostnader för att bygga och underhålla trafiknätet samt trafikutsläppen (Koski 2008). Genom att främja samarbete mellan Vasa och Seinäjoki kan man förbättra städernas gemensamma konkurrenskraft och trafiksystemets effektivitet.

Med hjälp av en generalplan eller **strategisk generalplan** kan kommunerna styra sin markanvändning och struktur i stora drag och på lång sikt. En strategisk generalplan erbjuder ett verktyg för att diskutera principerna och valet av värderingar för markanvändningen på bred basis.

Hajarakentamisen ohjaus vaatii ymmärrystä tehtävien päätösten pitkäaikaisista vaikutuksista erityisesti liikkumistarpeisiin ja talouteen. Hajarakentamista voidaan hallita kunnissa esimerkiksi tehostamalla hajarakentamisen ohjausta, lisäämällä osayleiskaavoja ja määrittämällä niissä hajarakenne sekä ohjaamalla uusi rakentaminen asemakaava-alueille, niihin kytkeytyksi tai kyläkeskuksiin kyläkaavoilla. Tarvittaessa hajarakentamista voidaan ohjata myös taloudellisin ohjauskeinoin sanktioilla, vero-ohjauksella tai määrittämällä kunnan palvelujen kustannukset asuinpaikan mukaan. Etenkin taajamien lievealueille rakentamista tulee vähentää, sillä niille rakentaminen ei tue maaseudun ja sen palveluiden kehittämistä, ja toisaalta lievealueille rakentaminen haittaa taajamien suunnitelmallista kehittämistä. Näillä alueilla tulee käyttää määrätietoista lupaa kaavoituspolitiikkaa. (Kuntaliitto 2011)

Maankäytön kehittämisessä käytetään YKR-aineistoa ja sen avulla määritettäviä liikkumisvyöhykkeitä. Kuntien aluesuunnittelussa on määriteltävä **kasvuvyöhykkeet**, joihin rakennetta eheyttävä uusi maankäyttö ohjataan. Tällöin voidaan vahvistaa vyöhykkeen nykyisiä toimijoita ja edistää vyöhykkeen sisäistä asiointia. Kävely- ja joukkoliikennevyöhykkeellä kehitetään vaihtoyhteyksiä sekä liityntäpysäköintiä. Vastaavasti voidaan määritellä vältettävät kasvusuunnat, esimerkiksi taajamien lievealueet, joilla kaavoitusta haittaavaa tai yhdyskuntarakenteen hajautumista aiheuttavaa rakentamista pyritään hillitsemään. Maankäytön kehittäminen ei tarkoita pelkästään kuntakeskusten ja taajamien, vaan myös **kylä rakenteen** kehittämistä siten, että maakuntakaavassa osoitettujen kylien asemaa vahvistetaan. Näin voidaan edistää kylien mahdollisuuksia järjestää palveluja kohtuullisin kustannuksin.

Kaupunkiseuduilla **määritetään joukkoliikennekäytävät**, jotka otetaan huomioon tulevissa maankäyttösuunnitelmissa. Maankäytön toimintojen sijoittelussa **uusi asutus sekä keskeiset palvelut sijoitetaan keskustaan tai joukkoliikennereittien, tärkeimpien joukkoliikenteen solmukohtien, taajamajuna-asemien ja määriteltävien bussipysäkkien läheisyyteen.** Näin lyhennetään toimintojen välisiä etäisyyksiä sekä parannetaan jalankulun, pyöräilyn että joukkoliikenteen edellytyksiä. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden edistämisen tulisi olla esillä aina, kun kuntien maankäyttöä, liikennettä tai infraa suunnitellaan.

5.3 Saavutettavuus ja liikkumisen mahdollisuudet

2. Kehitetään Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia

Styrning av glesbebyggelsen kräver förståelse för beslutens konsekvenser på lång sikt särskilt för behoven av att färdas och ekonomin. Kommunerna kan kontrollera glesbebyggelsen t.ex. genom att effektivisera styrningen av glesbebyggelse, utarbeta flera delgeneralplaner och i dem definiera glesstrukturen samt styra nybyggande till detaljplaneområden, i anslutning till dem eller till bycentra genom byplaner. Vid behov kan glesbebyggelse också styras med ekonomiska styrmedel genom sanktioner, skattestyrning eller genom att kostnaderna för kommunal service bestäms enligt var man bor. Framför allt i tätorternas randområden bör byggandet minska, eftersom byggande där inte stödjer utvecklingen av landsbygden och servicen där och å andra sidan stör byggande i randområdena en systematisk utveckling av tätorterna. På dessa områden bör en målmedveten tillstånds- och planläggningspolitik tillämpas. (Kommunförbundet 2011)

När markanvändningen utvecklas används material från systemet för uppföljning av samhällsstrukturen (YKR) och rese-zoner som bestäms med hjälp av det. I sin områdesplanering bör kommunerna ange **tillväxtzoner**, dit ny markanvändning som förenhetligar strukturen styrs. Då kan man stärka de nuvarande aktörerna i zonen och främja utträttandet av ärenden inom zonen. Inom fotgängar- och kollektivtrafikzonen utvecklas omstigningsförbindelser samt anslutningsparkering. På motsvarande sätt kan man ange tillväxtriktningar som bör undvikas, t.ex. tätorternas randområden, där man försöker dämpa byggande som skadar planläggningen eller decentraliserar samhällsstrukturen. Utveckling av markanvändningen betyder att inte bara kommuncentra och tätorter, utan också **bystrukturen** utvecklas så att de byar som angetts i landskapsplanen stärks. På så sätt kan man stärka byarnas möjligheter att ordna service till rimliga kostnader.

I stadsregionerna **anges kollektivtrafikkorridorer**, som beaktas i framtida markanvändningsplaner. När det gäller placeringen av markanvändningsfunktioner **placeras ny bosättning samt viktig service i centrum eller i närheten av kollektivtrafikrut-ter, de viktigaste knutpunkterna i kollektivtrafiken, tätorts-tågstationer och angivna busshållplatser.** På så sätt förkortas avstånden mellan funktionerna samt förbättras förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. När markanvändning, trafik och infrastruktur planeras i kommunerna borde man alltid beakta hur förhållandena för gång- och cykeltrafiken kunde främjas.

5.3 Tillgänglighet och möjligheter att färdas

2. Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas

Tarkennetut tavoitteet

- Kaupunkien ja kuntien sisäisiä sekä kaupunkien välisiä yhteyksiä kehitetään matka- ja kuljetusketjujen tarpeiden pohjalta.
- Junayhteyksiä Pohjanmaan ja pääkaupunkiseudun välillä nopeutetaan ja palvelutasoa parannetaan.
- Kansainvälisinä henkilöliikenneyhteyksinä kehitetään Merenkurkun yhteyttä ja sen toimivuuteen liittyviä tekijöitä sekä lentoyhteyksiä ulkomaille Vaasan ja Kruunupyyn lentosemiltilta.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan erityisesti Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseuduilla ja matkaketjujen toimivuutta sekä opastettavuutta parannetaan.
- Maaseudulla turvataan ihmisten liikkumismahdollisuudet kehittämällä uusia joukkoliikenteen malleja kutsuohjaukseen ja matkojen yhdistelyyn perustuen. Palvelujen saavutettavuutta parannetaan mm. tietoteknisten sovellusten ja etätyöskentelyn avulla.
- Olemassa olevaa infrastruktuuria kehitetään käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa vaiheittain, tarpeiden mukaan.

Pohjanmaan liikennejärjestelmää kehitetään parantamalla maakunnan saavutettavuutta sekä henkilöliikenteen että kuljetusten osalta eri kulkutavoilla ja edistämällä liikkumisen mahdollisuuksia.

Taulukossa 3 on esitetty toimenpiteet, joilla pyritään parantamaan Pohjanmaan saavutettavuutta, liikkumisen mahdollisuuksia sekä edistämään kestävien kulkutapojen, kuten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käytön edellytyksiä. Maakunnan saavutettavuutta parantavat infrastruktuurin kehittämiseen liittyvät toimenpiteet on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 3 Saavutettavuuden sekä liikkumisen mahdollisuuksien parantamiseen tähtäävät toimenpiteet (priorisointi 1=kiireellinen, 2=tärkeä, 3=tulevaisuudessa).

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
Parannetaan kävellen tai pyöräillen tehtävien työ- ja koulumatkojen yhteyksiä ja turvallisuutta. Päivitetään säännöllisesti seudullisia liikenneturvallisuussuunnitelmia.	Työ- ja koulumatkojen turvallisuus paranee. Kestävien kulkutapojen käytön edistämisen vähentää liikenteen päästöjä, hillitsee ajoneuvoliikenteen kasvua ja parantaa liikenneturvallisuutta.	1	Kunnat, ELY
Parannetaan pyöräily- ja henkilöautoliikenteen liityntäyhteyksiä, liityntävyliä sekä pysäköintiä bussipysäkeillä ja juna-asemilla.	Joukkoliikenteen solmukohtien palvelutaso paranee ja sitä kautta joukkoliikenteen käytön houkuttelevuus ja matkustajamäärät lisääntyvät ja kannattavuus paranee.	1	Kunnat, ELY
Sovitetaan yhteen tärkeimpien työmatkayhteyksien joukkoliikennevälineiden aikataulut siten, että vaihtoihin kuluva aika on optimoitu mahdollisimman pieneksi. Parannetaan pysäkkien laatutasoa ja matkustajainformaatiota. Järjestetään syöttöliikenne juna-asemille tai tärkeimmille bussipysäkeille.	Matkaketjujen toimivuus paranee ja matka-aika työmatkoilla pienenee. Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden kasvaa kaupunkiseuduilla.	1	Liikenneoitsijät, ELY, kaupungit

Preciserade mål

- Förbindelserna inom städer och kommuner samt mellan städerna utvecklas utifrån rese- och transportkedjornas behov.
- 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 flygplatser.
- Kollektivtrafikens andel av färdstämman utökas särskilt i Vasas och Jakobstads stadsregioner och resekedjornas funktionsduglighet och informationen om dem förbättras.
- Människornas möjligheter att färdas på landsbygden trygkas genom att det utvecklas nya kollektivtrafikmodeller som baserar sig på anropsstyrning och kombinerade resor.
- Underhållet av den befintliga infrastrukturen effektiviseras inom den finansiella ramen och trafikservicen utvecklas stegvis enligt behoven. Tillgången till service förbättras med hjälp av bl.a. datatekniska tillämpningar och distansarbete.
- Den befintliga infrastrukturen utvecklas stegvis och enligt behov inom den tillgängliga finansiella ramen.

Österbottens trafiksystem utvecklas genom att landskapets tillgänglighet förbättras både inom persontrafiken och när det gäller transporter med olika färdstämman och genom att möjligheterna att färdas främjas.

I tabell 3 presenteras åtgärder för att förbättra Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas samt för att främja förutsättningar för hållbara färdstämman, såsom kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Åtgärder i anslutning till utveckling av infrastrukturen som förbättrar landskapets tillgänglighet presenteras i tabell 4.

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
Järjestetään toimiva joukkoliikenteen liityntäyhteys Vaasan keskustasta/rautatieasemalta - satamaan - lentoasemalle.	Joukkoliikenteen palvelutaso matkailijoille paranee, matkaketjusta tulee vaivattomampi ja pysäköintipaikkojen tarve satamassa ja lentoasemalla vähenee.	1	Liikennöitsijät, Vaasan kaupunki, Finavia
Lisätään linja-autovuoroja sekä junavuoroja väliasemilta Vaasaan sekä suoria yhteyksiä Vaasan ja Seinäjoen välillä.	Edistetään lyhyiden ja pitkien työmatkojen tekemistä joukkoliikenteellä. Tieverkon kapasiteetin kasvattamisesta johtuvia investointitarpeita voidaan siirtää.	2	VR, ELY, toimivaltaiset viranomaiset
Kehitetään Vaasan paikallisliikenteen reittejä ja tarjontaa tärkeimmille työpaikka-alueille sekä parannetaan pysäkkejä ja informaatiota kaupan suuryksiköiden läheisyydessä. Nopeutetaan bussien matka-aikaa työmatkaliikenteessä reittimuutoksilla ja joukkoliikenteen etuisuuksilla (esimerkiksi keskustojen kadut ja alueet, joille pääsee vain bussilla). Pyritään parantamaan seudullisen ja paikallisen liikenteen yhteensovittamista.	Joukkoliikenteen houkuttelevuus henkilöautoon nähden paranee työmatkaliikenteessä ja asiointiliikenteessä.	2	Vaasan kaupunki, liikennöitsijät, ELY
Parannetaan matkustajainformaation laatua, reaaliaikaisuutta sekä käytettävyyttä etenkin tärkeimmillä terminaaleilla ja pysäkeillä sekä mobiililaitteiden ja verkon välityksellä. Lisätään joukkoliikenteen markkinointia etenkin liikennöitsijöiden toimesta.	Joukkoliikenteen palvelutaso ja käytön houkuttelevuus paranee. Palvelutason ja informaation paraneminen hyödyttää sekä matkailijoita että muita joukkoliikenteen käyttäjiä.	2	Liikennöitsijät, Finavia, Liikennevirasto, kunnat
Parannetaan rautatieliikenteen henkilöliikennepaikkojen infrastruktuuria ja informaation laatutasoa	Matkaketjujen toimivuus sekä matkustajien kokemus palvelutaso paranee ja joukkoliikenteen käytön houkuttelevuus lisääntyy sekä työmatkaliikenteessä että matkailussa.	2	VR, Liikennevirasto, ELYt
Otetaan käyttöön uusia joukkoliikenteen järjestämistapoja kuten kutsuhjattu joukko- ja liityntäliikenne. Perustetaan seudullinen matkojenyhdistelykeskus. Edistetään kimppakyytien käyttöä.	Maaseudun asukkaille tarjoutuu joukkoliikennedyhteyksiä kaupunkiin tai joukkoliikenteen solmupisteisiin. Lakisääteisten kuljetusten yhdistäminen tuo säästöjä kunnille.	1	ELYt, Liikennevirasto, kunnat, toimivaltaiset viranomaiset
Edistetään jatkuvia neuvotteluyhteyksiä toimivaltaisten joukkoliikenteen viranomaisten ja liikennöinnistä vastaavien operaattoreiden kesken.	Yhteiset tavoitteet edistävät olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä ja palvelutason parantamista.	1	Kunnat, ELY, VR, Liikennevirasto, toimivaltaiset viranomaiset
Selkiytetään julkisen liikenteen lupakäytäntöjä.	Maaseudulla ja haja-asutusalueilla joukkoliikenne sekä keräily-, jakelu- ja postitoimintuksia voidaan järjestää tarpeen mukaisella ja kustannustehokkaalla kalustolla.	2	LVM
Edistetään seutukunnallisen ja valtakunnallisen yhteisen joukkoliikenteen lippujärjestelmän käyttöönottoa.	Joukkoliikenteen palvelutaso ja käytettävyys paranevat kaikille joukkoliikenteen käyttäjille ja matkailijoille.	1	Valtakunnallinen, eduskunnan päättävä lainsäädäntöuudistus Pohjanmaan liitto, ELYt
Kannustetaan yrityksiä liikkumisen ohjauksen suunnitelmien laadintaan ja suosimaan joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen tehtäviä matkoja työmatkoilla.	Työntekijöiden tietoisuus liikkumisen vaihtoehtoista ja kestävien kulkutapojen vaikutuksista kasvaa. Muutos terveyttä edistävien kulkutapojen käyttöön tuo etuja sekä työntekijöille että yrityksille. Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat ja vähentävät henkilöauton käyttöä. Tieverkon kuormittuminen vähenee ja väyläinvestointeja on mahdollisuus lykätä.	2	Yritykset, kunnat, ELYt

Tabell 3 Åtgärder för att förbättra tillgängligheten samt möjligheterna att färdas (prioritering 1=brådskande, 2=viktig, 3=i framtiden).

Åtgärd	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
Förbindelserna och säkerheten förbättras i fråga om arbets- och skolresor som företas till fots eller med cykel. De regionala trafiksäkerhetsplanerna uppdateras regelbundet.	Säkerheten under arbets- och skolresor förbättras. När hållbara färd sätt främjas minskar trafikutsläppen, dämpas ökningen av fordonstrafiken och förbättras trafiksäkerheten.	1	Kommunerna, ELY
Cykel- och personbilstrafikens matarförbindelser, matartrafiklederna samt parkeringen vid busshållplatser och järnvägsstationer förbättras.	Servicenivån i kollektivtrafikens knutpunkter förbättras och därigenom blir kollektivtrafiken mera attraktiv, antalet passagerare ökar och lönsamheten förbättras.	1	Kommunerna, ELY
Tidtabellerna för de kollektiva trafikmedlen för de viktigaste arbetsreseförbindelserna samordnas så att den tid som går åt till omstigningar har optimerats så att den är så kort som möjligt. Kvalitetsnivån och passagerarinformationen på hållplatserna förbättras. Matartrafik ordnas till järnvägsstationerna och de viktigaste busshållplatserna.	Resekedjorna fungerar bättre och tiden som går åt till arbetsresor minskar. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till personbilstrafiken ökar i stadsregioner.	1	Trafikföretagarna, ELY, städerna
En fungerande matarförbindelse inom kollektivtrafiken ordnas från Vasa centrum/ järnvägsstation - till hamnen - till flygplatsen.	Servicenivån för resenärerna inom kollektivtrafiken förbättras, resekedjan förenklas och behovet av parkeringsplatser i hamnen och på flygplatsen minskar.	1	Trafikföretagarna, Vasa stad, Finavia
Antalet bussturer samt tågturer från mellanstationerna till Vasa samt de direkta förbindelserna mellan Vasa och Seinäjoki utökas.	Korta och långa arbetsresor med kollektivtrafik främjas. Behov av investeringar för att utöka vägnätets kapacitet kan flyttas fram.	2	VR, ELY, behöriga myndigheter
Rutterna och utbudet till de viktigaste arbetsplatsområdena utvecklas inom Vasas lokaltrafik. Hållplatserna förbättras liksom informationen i närheten av stora butiksenheter. Restiden med buss när det gäller arbetsresor förbättras genom ruttändringar och fördelar för kollektivtrafiken (t.ex. gator och områden i centrum dit man kommer endast med buss). Strävan är att förbättra samordningen av regional och lokal trafik.	Kollektivtrafikens attraktionskraft i förhållande till personbilen förbättras när det gäller arbetsresor och resor för att uträtta ärenden.	2	Vasa stad, trafikföretagarna, ELY
Kvaliteten på informationen till passagerarna förbättras, den ges i realtid samt på ett användbart sätt särskilt på de viktigaste terminalerna och hållplatserna samt via mobil utrustning och nätet. Särskilt trafikföretagarna ser till att kollektivtrafiken marknadsförs bättre.	Servicenivån inom kollektivtrafiken förbättras och den blir mera attraktiv att använda. Bättre servicenivå och information gagnar både resenärer och andra som anlitar kollektivtrafiken.	2	Trafikföretagarna, Finavia, Trafikverket, kommunerna
Infrastrukturen och kvaliteten på informationen förbättras på persontrafikplatserna inom järnvägstrafiken	Resekedjornas funktionsduglighet samt den servicenivå som passagerarna upplever förbättras och det blir mera attraktivt att anlita kollektivtrafik både för arbetsresor och turistresor.	2	VR, Trafikverket, ELY-centralerna
Nya sätt att ordna kollektivtrafiken, såsom anropsstyrd kollektiv- och matartrafik, tas i bruk. En regional central för kombinerade resor inrättas. Samåkning främjas.	Invånarna på landsbygden erbjuds kollektivtrafikförbindelse till städer eller kollektivtrafikens knutpunkter. Kombinerade lagstadgade transporter medför inbesparingar för kommunerna.	1	ELY-centralerna, Trafikverket, kommunerna, behöriga myndigheter
Kontinuerliga förhandlingskontakter mellan de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna och de operatörer som ansvarar för trafiken främjas.	Gemensamma mål främjar användningen av befintlig infrastruktur och bättre servicenivå.	1	Kommunerna, ELY, VR, Trafikverket, behöriga myndigheter

Åtgärd	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
Tillståndspraxisen inom kollektivtrafiken förtydligas.	På landsbygden och i glesbygden kan kollektivtrafiken samt uppsamling, distribution och postleveranser ordnas med behovenlig och kostnadseffektiv materiel.	2	KM
Införandet av ett gemensamt regionalt och riksomfattande biljettsystem inom kollektivtrafiken främjas.	Kollektivtrafikens servicenivå och användbarhet förbättras för alla som använder kollektivtrafiken och alla resenärer.	1	Riksomfattande, en lagstiftningsreform som riksdagen måste besluta om Pohjanmaan liitto, ELYt
Företagen uppmuntras att göra upp planer för att styra resandet och att gynna arbetsresor som företas med kollektivtrafik, till fots och med cykel.	Arbetstagarnas medvetenhet om alternativa färd sätt och konsekvenserna av hållbara färd sätt ökar. En förändring mot hälsofrämjande färd sätt medför fördelar för både arbetstägarna och företagen. Passagerarantalet inom kollektivtrafiken ökar och användningen av personbil minskar. Vägnätet belastas mindre och det är möjligt att flytta fram trafikleds investeringar.	2	Företagen, kommunerna, ELY-centrallerna

Kestävien liikkumismuotojen edistäminen arjen liikkumisessa, kuten koulu- ja työmatkoilla, edellyttää sujuvia ja turvallisia kävely- ja pyöräily-yhteyksiä. Jalankulun ja pyöräilyn tulisi olla esillä aina uutta maankäyttöä suunniteltaessa ja kaavoituksessa tulisi ottaa huomioon yhteyksien tilanvaraukset. Pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi tulisi määrittää hierarkkinen pyöräilyn tavoiteverkko, joka ohjaa yksityiskohtaisempaa maankäytön suunnittelua sekä kävely- ja pyöräilyreitien kehittämistoimenpiteiden, hoidon ja ylläpidon priorisointia. Kun liikennepäristöä parannetaan, on otettava huomioon liikenteen rauhoittamisen tai hidasteiden käyttömahdollisuudet. Seutujen ja kuntien liikenneturvallisuustyön tulisi olla jatkuvaa, aktiivista, koordinoitua sekä poikkihallinnollista.

Pohjanmaan ELY-keskuksen Vaasa-Seinäjoki joukkoliikenteen laatuikäytäväselytyksessä (2011) selvitettiin joukkoliikenteen palvelutason parantamisen toimenpiteitä Vaasa-Seinäjoki –akselilla. Laatuikäytävällä Vaasan ja Seinäjoen välillä joukkoliikennetarjontaa tulee tarkastella matkaketjujen toimivuuden kannalta kokonaisuutena. Matkaketjun kokonaissaavutettavuus on junan nopeampaan ajoaikaan perustuen huomattavasti bussia parempi, minkä vuoksi bussiliikenteellä tulisi täydentää henkilöjunaliikenteen puutteita. Tällöin voidaan edistää lyhyiden ja pitkien työmatkojen tekemistä joukkoliikenteellä ja mahdollisesti siirtää joitakin lieverkon kapasiteetin kasvattamista johtuvia investointeja. Junien matkustajamäärän lisäämiseksi tarvitaan myös lisää junakalustoa sekä parannuksia henkilöliikennepaikkojen laatuun. Liikennepaikoilla tulisi olla asfalttipintainen tai laatoitettu, korotettu laiturin katoksineen ja penkkeineen. Järjestelyjen tulee myös olla esteettömiä, turvallisia ja hyvin opastettuja. Matkaketjujen toimivuuden edistämiseksi henkilöliikennepaikoilla tulisi olla liityntäpysäköintialue.

Runsorin **työpaikka-alueen joukkoliikennetarjonta** tulisi saada vastaamaan potentiaalista kysyntää siten, että seutuliikenteen bussireitit palvelisivat paremmin Runsorin aluetta.

Främjande av hållbara trafikformer för resor i vardagen, såsom skol- och arbetsresor, förutsätter smidiga och säkra gång- och cykelvägar. När ny markanvändning planeras borde man alltid ta hänsyn till gång- och cykeltrafiken och reservera utrymme för dylika förbindelser. För att utveckla förhållandena för cykeltrafiken borde ett eftersträvat hierarkiskt nätverk för cykeltrafiken definieras, vilket styr den mera detaljerade planeringen av markanvändningen samt prioriteringen av åtgärder för att utveckla, sköta och underhålla gång- och cykelvägar. När trafikmiljön förbättras måste man beakta möjligheterna att lugna ner trafiken eller att använda farthinder. Regionernas och kommunernas trafiksäkerhetsarbete borde vara fortlöpande, aktivt, koordinerat och tväradministrativt.

I Österbottens ELY-centrals utredning om en kvalitetskorridor för kollektivtrafiken Vasa-Seinäjoki (2011) utreddes åtgärder för att förbättra servicenivån på kollektivtrafiken på axeln Vasa-Seinäjoki. Kollektivtrafikutbudet i kvalitetskorridoren mellan Vasa och Seinäjoki bör granskas som en helhet med tanke på resekedjornas funktionsduglighet. Resekedjans övergripande tillgänglighet med tåg är bättre än med buss på grund av att tågen kör betydligt snabbare än bussen, och därför bör buster i persontågtrafiken kompletteras med busstrafik. Då kan man främja korta och långa arbetsresor med kollektivtrafik och eventuellt flytta fram vissa investeringar för att utöka vägnätets kapacitet. För att utöka passagerarantalet behövs också mera tågmateriel samt förbättringar av kvalitetsnivån på persontrafikplatserna. Trafikplatserna borde vara belagda med asfalt eller plattor, perrongen borde vara upphöjd och ha tak och bänkar. De borde också vara hinderfria och säkra och bra skyltade. För att främja fungerande resekedjor borde persontrafikplatserna ha anslutningsparkering.

Kollektivtrafikutbudet till arbetsplatsområdet i Runsor bör fås att motsvara den potentiella efterfrågan så att bussruterna inom regiontrafiken betjänar Runsorområdet bättre.

Palvelutasotavoitteisiin vastaaminen edellyttää bussiliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä etenkin talviarkipäiväliikenteessä. Vaasa-Seinäjoki –laatuikäytävällä tämä tarkoittaa ruuhka-ajan ja päivävuorojen vuorotarjonnan lisäämistä etenkin Laihian ja Vaasan, Vähänkyrön ja Vaasan sekä Tervajoen ja Vaasan välillä. Myös merkittävimpien terminaalien ja bussipysäkkien palvelutasoa tulee kehittää sekä helpottaa liityntäpysäköintiä niissä.

Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta työmatkaliikenteessä voidaan parantaa **nopeuttamalla joukkoliikennettä**. Bussiliikenteessä matka-aikaa voidaan lyhentää reittimuutoksilla mm. Isonkyrön ja Vaasan sekä Laihian ja Vaasan välillä. Kaupunkien keskustoissa joukkoliikennettä voidaan suosia sallimalla joillakin kaduilla ainoastaan bussiliikenteen kulku. Junaliikenteessä nopeustason nostaminen edellyttää näkemien tarkistamista, radan rakenteen vahvistamista sekä tasoristeyksien poistamista.

Joukkoliikenteen yhteinen, valtakunnallinen lippujärjestelmä sekä matkustajainformaation lisääminen parantavat matkaketjun palvelutasoa. Myös markkinoinnilla voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen asiakasmääriin. Uudenlaiset lipputuotteet, esimerkiksi ladattavat matkakortit ja erilaiset maksutavat parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa, kun lippujen ostaminen ja käyttö helpottuvat. Erilaiset mobiilisovellukset ja reitti-informaatiojärjestelmät lisäävät joukkoliikenteen käytettävyyttä ja houkuttelevuutta.

Etenkin haja-asutusalueilla kannattavan joukkoliikenteen järjestäminen on vaikeaa. Markkinaehtoista liikennettä syntyy todennäköisesti vain vahvoille koulukuljetusreiteille. Muu liikenne jää julkisen tuen varaan. Joukkoliikenteen järjestämistapojen määrittelyllä onkin suuri merkitys kustannustehokkaan liikenteen aikaansaamiseksi. Liikennöinti tulee suunnitella laajoina kokonaisuuksina sekä toteuttaen uusia joukkoliikenteen hoitomalleja kuten **kutsuohjausta** ja **matkojenyhdistelyä**.

Laajamittaisen kutsuohjauksen ja matkojenyhdistelyn toiminta perustuu **tilauskeskukseen**, johon matkatilaukset tehdään ennakoon. Ennakkotilausten pohjalta sopivat tilaukset yhdistellään samoihin kuljetuksiin ja niille muodostetaan optimaaliset reitit. Tehokkaimmin matkojenyhdistely toimii, kun samasta tilauskeskuksesta ohjataan mahdollisimman monipuolisesti eri maksajatahojen vastuulla olevaa liikennettä. Kutsuohjaus soveltuu parhaiten matkoihin, jotka eivät ole tiukasti aikatauluun sidottuja.

Kuvassa 18 on esitetty eräs kutsujoukkoliikenteen toteuttamismalli. Mallin valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat matkustuksen määrä, palveltavan alueen laajuus, tarjonnan määrä ja ajallinen laajuus sekä tieto matkustuksen suuntautumisesta. Liikenne toimii kutsuohjatusti siten, että peräkkäin olevat alueet ajetaan järjestyksessä, mutta kutsuohjatusti. Alueisiin voi liittyä tiettyjä pysäkkiaikoja, jolloin auton on oltava ko. pysäkillä. Pyrkimyksenä on tarjota asiakkaille joustavaa ovelta ovelle –palvelua. Hyvin suunniteltuna toteuttamismallilla päästään erinomaiseen auton kapasiteetin käyttöön.

För att svara mot servicenivåmålen förutsätts att utbudet av turer inom busstrafiken utökas framför allt vintervardagar. I kvalitetskorrideren Vasa-Seinäjoki betyder detta att utbudet av turer under rusningstid och dagtid utökas mellan framför allt Laihela och Vasa, Lillkyro och Vasa samt Tervajoki och Vasa. Också servicenivån på de viktigaste terminalerna och busshållplatserna bör utvecklas och anslutningsparkering vid dem underlättas.

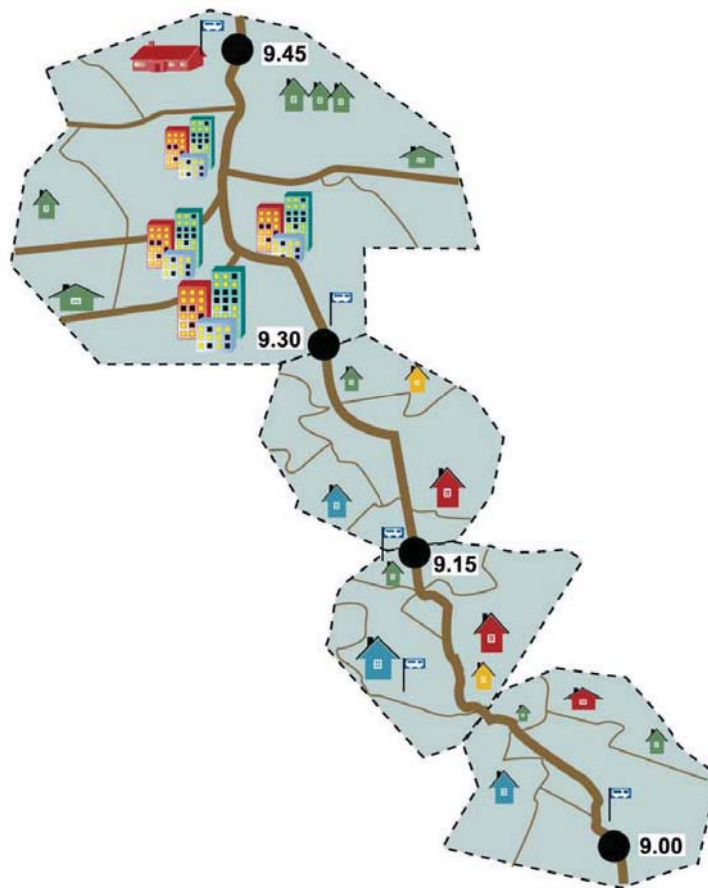
Kollektivtrafiken kan göras mera lockande för arbetsresor genom att **kollektivtrafiken blir snabbare**. Inom busstrafiken kan restiden förkortas genom att rutterna ändras mellan bl.a. Storkyro och Vasa samt Laihela och Vasa. I stadscentrum kan kollektivtrafiken gynnas genom att endast busstrafik tillåts på vissa gator. Inom tågtrafiken förutsätter en höjning av hastighetsnivån att sikten förbättras, att bankonstruktionerna förstärks samt att plankorsningar undanröjs.

Ett gemensamt riksomfattande biljettsystem samt mera passagerarinformation inom kollektivtrafiken förbättrar servicenivån inom resekedjan. Man kan också påverka antalet kunder inom kollektivtrafiken med marknadsföring. Nya biljettprodukter, t.ex. laddningsbara resekort och olika betalningssätt förbättrar servicenivån inom kollektivtrafiken när det blir enklare att köpa och använda biljetter. Olika mobiltillämpningar och ruttinformationssystem ökar kollektivtrafikens användbarhet och attraktionskraft.

Framför allt i glesbygdsområden är det svårt att ordna lönsam kollektivtrafik. Trafik på marknadsvillkor uppstår sannolikt endast på starka skolskjutsrutter. Annan trafik är beroende av offentligt stöd. Bestämmandet av sätten att ordna kollektivtrafiken är av stor betydelse för att åstadkomma en kostnadseffektiv trafik. Trafiken måste planeras som omfattande helheter och med hjälp av nya modeller för att sköta kollektivtrafiken såsom **anropsstyrning** och **kombinerade resor**.

Omfattande anropsstyrning och kombination av resor bygger på att det finns en **beställningscentral**, där resorna beställs på förhand. Resor som på grund av förhandsbeställningarna passar ihop kombineras till samma transporter och för dem utformas optimala rutter. Kombinerade resor fungerar effektivast när trafik som så många olika betalare som möjligt ansvarar för styrs från samma beställningscentral. Anropsstyrning lämpar sig bäst för resor som inte är bundna till någon strikt tidtabell.

I bild 18. presenteras en modell för anropsstyrd kollektivtrafik. Faktorer som påverkar valet av modell är antalet resor, storleken på det område som betjänas, utbudets kvantitativa och tidsmässig omfattning samt information om vart resorna går. Trafiken är anropsstyrd så att områden som kommer efter varandra körs i ordningsföljd men anropsstyrt. I områdena kan finnas vissa hållplatstider, då bussen ska vara på hållplatsen i fråga. Strävan är att erbjuda kunderna en smidig från dörr till dörr-service. Med en välplanerad modell kan man utnyttja busskapaciteten på ett utmärkt sätt.



Kuva 18 Peräkkäisiin alueisiin perustuva kutsuohjattu liikenne on joustava ja tehokas, kun liikenteen suuntautuminen on etukäteen tiedossa.

Bild 18 Anropsstyrd trafik i områden som ligger efter varandra är smidig och effektiv när man på förhand vet i vilken riktning trafiken går.

Yksi mahdollisuus kutsujoukkoliikenteen toimintamahdollisuuksien parantamiseksi on **helpottaa henkilökuljetusalalle tulemista lupakäytäntöjä kehittämällä**. Nykytilanteessa linja-autoille vaaditaan joukkoliikennelupa ja henkilöautoille taksilupa. Mikäli nämä luvat voidaan yhdistää yhdeksi henkilöliikenneluvaksi, on etenkin haja-asutusalueella joukkoliikenne mahdollista järjestää tarpeen mukaisella, kustannustehokkaalla ja vähäpäästöisemmällä kalustolla.

En möjlighet att förbättra möjligheterna till anropsstyrd kollektivtrafik är att **göra det lättare att komma in i persontransportbranschen genom att tillståndspraxisen utvecklas**. I nuläget krävs kollektivtrafiktillstånd för bussar och taxitillstånd för personbilar. Om dessa tillstånd kan kombineras till ett persontrafiktillstånd, är det framför allt i glesbygden möjligt att ordna kollektivtrafik med behovenlig, kostnadseffektiv och utsläppsnål materiel.

Liikkumisen ohjauksella (Mobility Management) tarkoitetaan jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kestävämmän autoilun edistämistä. Liikkumisen ohjauksen keinoja voivat olla tiedollinen sekä liikennekäyttämiseen suoraan vaikuttava ohjaus, markkinointi sekä eri kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavien palvelujen kehittäminen. Tavoitteena on **vaikuttaa liikkujien asenteisiin ja sitä kautta käyttäytymiseen**. Liikenteen ohjauskeinot painottuvat pääasiassa kuntien ja työnantajien toimintaan. Toimenpiteitä voivat olla mm.

Med styrning av resandet (Mobility Management) avses att man främjar gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och hållbarare biltrafik. Styrmedel kan vara informationsstyrning samt styrning och marknadsföring som direkt påverkar trafikbeteendet samt utvecklande av tjänster som gör det lättare att använda och kombinera olika färd sätt. Målet är att **påverka attityderna hos dem som färdas och därigenom deras beteende**. Trafikstyrmedlen är i huvudsak inriktade på kommunernas och arbetsgivarnas verksamhet. Åtgärder kan vara bl.a.

- yritystason liikkumisen ohjaus ja pyrkimys työntekijöiden kulkutapajakauman muuttamiseen kestävämpään suuntaan työmatkoilla esim. tiedottamalla ja kannustimilla sekä pysäköintipolitiikalla
- liityntäpysäköintimahdollisuuksien kehittäminen
- koululaisten pyöräilyn ja jalankulun edistäminen koulumatkoilla sekä koululaisten matkojen turvallisuuden parantaminen

- att styra resandet på företagsnivå och sträva efter att ändra arbetstagarnas fördelning på olika färd sätt i en hållbarare riktning när det gäller arbetsresorna t.ex. genom information och incitament samt parkeringspolitik
- att utveckla möjligheterna till anslutningsparkering
- att främja skolelevers möjligheter att ta sig till skolan med cykel och till fots samt att förbättra säkerheten under skolresorna

- autojen yhteiskäytön sekä taksiliikenteen edistäminen ja taksilla matkustamisen kustannusten alentaminen
- liikennöintitarvetta vähentävien ratkaisujen, kuten etätyön ja videoneuvottelujen suosiminen
- haja-asutuksen jakelulogistiikan kehittäminen, mm. kotiintuontipalvelut tai busseissa kuljetettava tavaraliikenne
- kimppekyytien käytön lisääminen mm. perustamalla kimppekyytien hallinnan tietojärjestelmiä, kannustamalla niiden käyttöön yritystasolla ja mahdollisesti verotuksellisin eduin tai muuttamalla kilometrikorvauksia kimppekyytiä suosivaksi.

- att främja sambruk av bilar samt taxitrafik och att sänka kostnaderna för taxiresor
- att gynna lösningar som minskar behovet av att färdas, t.ex. distansarbete och videokonferenser
- att utveckla distributionslogistiken i glesbygden, bl.a. hemtjänstservice eller godstrafik med bussar
- att utöka samåkningen bl.a. genom att inrätta informationssystem för hantering av samåkning, uppmuntra användningen på företagsnivå eventuellt med skattefördelar eller genom att ändra kilometerersättningarna så att de gynnar samåkning.

Erilaisilla liikenteen hallinnan keinoilla voidaan tehostaa liikenneverkkojen käyttöä ja parantaa turvallisuutta sekä joukkoliikenteen kilpailukykyä. Liikenteen hallintaan liittyviä toimenpiteitä voivat olla mm.

- joukkoliikenteen tiedotusjärjestelmien parantaminen
- liikennevalo-ohjausten tarkistaminen sujuvuuden parantamiseksi mm. Vaasan kaupunkiseudulla
- muuttuvat nopeusrajoitukset
- tieliikenteen automaattivalvonnan lisääminen sekä
- tieliikenteen ohjausjärjestelmät ja varautuminen häiriötilanteisiin.

Genom olika metoder för att kontrollera trafiken kan man effektivisera användningen av trafiknäten och förbättra säkerheten samt kollektivtrafikens konkurrenskraft. Åtgärder som hänförelse till trafikkontrollen kan vara bl.a.

- att förbättra kollektivtrafikens informationssystem
- att se över styrningen med trafikljus för att öka smidigheten bl.a. i Vasas stadsregion
- alternerande hastighetsbegränsningar
- utökad automatisk övervakning av vägtrafiken samt
- styrsystem för vägtrafiken och beredskap för störningar.

5.4 Kuljettamisen toimintaedellytysten ja liikennejärjestelmän puutteiden parantaminen

5.4 Att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transporter och avhjälpa bristerna i trafiksystemet

3. Parannetaan kuljettamisen toimintaedellytyksiä Pohjanmaalla

3. Verksamhetsförutsättningarna för transporter förbättras i Österbotten

Tarkennetut tavoitteet

- Pohjanmaan pääyhteyksiä ja liikenteen palveluja kehitetään siten, että liikkuminen ja kuljettaminen ovat häiriötömiä sekä turvallisia ja kuljetusaikataulut ovat ennustettavia.
- Satamayhteyksien ja satamatoimintojen palvelutasoa eri toimijoille parannetaan.
- Vaasan ja Pietarsaaren seudun logistiikkakeskuksia kehitetään ylimaakunnalliseen palveluun, ja lisäksi mahdollistetaan alueellisten logistiikkakeskusten kehittyminen.
- Mahdollistetaan maakuntaa palvelevat yhdistetyt kuljetukset Suomeen ja ulkomaille.

Preciserade mål

- Huvudförbindelserna och trafikservicen i Österbotten utvecklas så att resorna och transportererna är störningsfria och trygga och så att transporttidtabellerna är förutsägbara.
- Servicenivån på hamnförbindelserna och hamnverksamheten förbättras för olika aktörer.
- Logistikcentren i Vasa- och Jakobstadsregionerna utvecklas för service över landskapsgränserna, och dessutom görs det möjligt att utveckla regionala logistikcenter.
- Kombinerade transporter till övriga Finland och utlandet som betjänar landskapet möjliggörs.

Pohjanmaalla kuljettamisen toimintaedellytykset liittyvät etenkin väylien toimintavarmuuden sekä saavutettavuuden parantamiseen. Taulukossa 4 on liikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät edellä mainittuihin tavoitteisiin tähtäävät toimenpiteet eri kuljetusmuodoilla. Taulukossa esitettyjen hankkeiden lisäksi maakunnassa on monia paikallisempia, etenkin liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta tärkeitä hankkeita.

Verksamhetsförutsättningarna för transporter i Österbotten har att göra med framför allt bättre driftsäkerhet och tillgänglighet hos trafiklederna. I tabell 4 nämns de viktigaste åtgärder som syftar till ovannämnda mål för olika transportformers del. Utöver de projekt som anges i tabellen pågår i landskapet många lokala projekt som är viktiga med tanke på framför allt bättre trafiksäkerhet.

Taulukko 4 Kuljettamisen toimintaedellytysten parantamiseen tähtäävät, maakunnan liikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät toimenpiteet (priorisointi 1=kiireellinen, 2=tärkeä, 3=tulevaisuudessa).

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
RATALIIKENNE			
Suomen päärata-hankkeen II vaiheen toimenpiteet	Pääkaupunkiseudun sekä pääradan varrella sijaitsevien kaupunkien saavutettavuus juna-liikenteellä paranee sekä työmatkaliikenteessä että matkailijoille. Tieliikenteen ruuhkautuvuus vähenee. Rautatieliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen on ympäristövaikutusten ja liikenneturvallisuuden kannalta tavoiteltavaa.	1	Liikennevirasto
Vaasa-Seinäjoki -ratayhteyden parantaminen			
- Ratikylän risteysilta + jkpp alikulku, Laihia	Tasoristeysten korvaaminen risteysillalla parantaa autoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja saavutettavuutta sekä mahdollistaa Laihian maankäytön kehittämisen.	1	Liikennevirasto, Laihian kunta
- Yrittäjänkadun risteysilta, Vaasa	Turvaa valtakunnallisesti tärkeän erikoiskuljetusreitien tarpeet ja parantaa liikenneturvallisuutta.	2	Liikennevirasto, ELY ja Vaasan kaupunki
- junien vuorotarjonnan lisääminen ja aikataulutuksen palveltavuuden parantaminen	Parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta työmatkaliikenteessä. Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus vt 18:lla paranee. Voi vaikuttaa ruuhkahuippuja tasaavasti, jolloin investointitarve vt 18:lla vähenee tai siirtyy myöhäisemmäksi. Mahdollinen junien kohtaustapaikka parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä logistiikkakeskusta ja satamaa ajatellen sekä mahdollistaa tavarakuljetusten lisäämisen sekä kuljetusten samanaikaisuuden eri suuntaan kulkevan henkilöjunaliikenteen kanssa.	2	Pohjanmaan liitto ja Liikennevirasto
- tasoristeysten vähentäminen ja radan perusparantaminen (routavauriot + kantavuus)	Mahdollistaa junien nopeuksien nostamisen. Parantaa liikenneturvallisuutta.	3	Pohjanmaan liitto, VASEK, Liikennevirasto ja Vaasan kaupunki.
Pietarsaaren ratapihan siirto, satamaraiteen sähköistys ja Pännäisten kolmioraide	Pietarsaaren satamaliikenteen sujuvuus ja kustannustehokkuus paranee, pääradalta vapautuu kapasiteettia. Elinkeinoelämän kilpailukyky paranee kuljetusten nopeutuessa.	1	UPM, Liikennevirasto, Pietarsaaren kaupunki
Seinäjoki-Kaskinen radan parantaminen ja liikennöinnin varmistaminen	Yhteys pääradalta ja Seinäjoelta Kaskisten satamaan palautuu kilpailukyiseksi ja Kaskisten sataman tehokkuutta voidaan hyödyntää paremmin. Ratayhteyden parantaminen edistää Keskipohjan kuljetuskäytävän (EU:n Nord-East Cargo Link II) toteutumista ja yritysten kansainvälistä kilpailukykyä logististen järjestelmien parantuessa. Mahdollistaa liikennöimisen lisääntymisen Kaskisista Ruotsiin.	2	Kunnat, yritykset, Pohjanmaan liitto
Ratayhteys Vaasa-Seinäjoki -radalta logistiikka-alueelta Vaskiluotoon (kaupungin raide)	Mahdollistaa sujuvammia rautatiekuljetuksia Vaasan satamaan ja poistaa satamaliikenteen aiheuttamia häiriöitä asutukselle.	3	Pohjanmaan liitto, Vaasan kaupunki (ja Mustasaari)

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
TIELIIKENNE			
Turvataan kunnossa- ja ylläpitotoimin liikennöitävyys maa- ja metsätalouden ja muun elinkeinoelämän kannalta tärkeimmillä alemman tieverkon väylillä	Maaseudun elinvoimaisuus säilyy ja maatalous- sekä muiden yritysten toimintaedellytykset säilyvät.	1	ELY, kunnat
Parannetaan suurten erikoiskuljetusten (SEKV) reittiä valtatieltä 8 Vaskiluotoon Vaskiluoto-Sundom-Maalahahti-Långåminne kautta	Vaasan sataman kilpailukyky ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat.	1	Liikennevirasto, ELY, VASEK
Valtatien 3 Tampere-Vaasa -yhteysväli			
- Laihian kohdan tie- ja katujärjestelyt sekä vt 3/vt 18 liittymäjärjestelyt	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat eritasoliittymiä rakentamalla ja yksityistiejärjestelyin. Laihian maankäyttöä voidaan kehittää ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee. Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.	1	Liikennevirasto, ELY ja Laihian kunta
- koko Valtatien 3 Tampere-Vaasa -yhteysväli	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat liittymiä keskittämällä ja kehittämällä.	2	Liikennevirasto, ELY
- Helsingby-Maunula uusi moottoriväylälinjaus	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat liittymiä keskittämällä. Laihian maankäyttöä voidaan kehittää ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Kuljetukset nopeutuvat ja niiden häiriöttömyys paranee.	3	Liikennevirasto, ELY
Valtatie 8 Vaasa-Kokkola yhteysväli			
- Vaasan Yhdystie vt 8 ja Alskatintie mt 724 ja eritasoliittymät	Vaasan kaupunkiseudun paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat. Kuljetukset nopeutuvat.	1	Liikennevirasto, ELY, Vaasan kaupunki 40 %
- Stormossen-Koivulahti 1+1 keskikaide + jkpp	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat.	1	Liikennevirasto, ELY
- ohituskaistaosuudet välillä Vaasa - Kokkola: Vassor-Kärklax ohituskaistapari, Oravaisten ohituskaistan keskikaide, Seiplax-Solbo, Kolppi-Lepplax ja Kruunupyy-Kokkola ohituskaistatie	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat. Vienti-teollisuudelle ja elinkeinoelämälle tärkeän väylän kehittäminen parantaa kuljetusketjujen toimivuutta ja lisää sekä Pohjanmaan että koko Suomen kilpailukykyä.	2	Liikennevirasto, ELY
Kt 68 Pietarsaaren satamatie	Pietarsaaren sataman saavutettavuus paranee. Liikenneturvallisuus ja sujuvuus paranevat. Liikenteen aiheuttamat häiriöt asutukselle vähenevät.	1	Liikennevirasto, ELY
Yhteys Vähänkyröntielle (mt717) logistiikka-keskuksen itäpuolelta	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat. Yhteys Vähänkyröstä Vaasan työpaikkaalueille ja keskustaan nopeutuu.	2	Kunta, yritykset
Uusi eteläinen satamayhteys Vaskiluotoon	Mahdollistaa sujuvampia kuljetukset satamaan sekä vähentää raskaan liikenteen määrää sekä liikenteen haittoja asutukselle Vaasan keskustassa.	2	Vaasan kaupunki, ELY ja Liikennevirasto
Vt 8 Bäckliden – Övermark leventäminen	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat.	2	ELY

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
Mt749 Uusikaarlepyy-Luoto välin parantaminen ja Pietarsaaren sisääntuloteiden liittymät	Liittymien, valaistuksen ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen parantaa paikallisen ja seudullisen liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.	3	kunnat
Vt 18 Alho - Vedenoja keskikaide 2-kaistaiselle tielle ja rinnakkaistien parantaminen kevyen liikenteen käyttöön	Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen sekä kevyen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat.	2	ELY
Yhteys logistiikka-alueelta Lintuvuoren-Stor-mossenin alueelle	Saavutettavuus ja sujuvuus paranevat. Yritysten kustannustehokkuus paranee. Edellyttää Helsingby-Vassor tien toteuttamista ennen kuin tämä hanke voidaan toteuttaa.	3	kunnat, Pohjanmaan liitto
Valtatien 3 ja 8 välinen yhteys Helsingby-Vassor	Liikenneturvallisuus ja Vaasan lentoaseman saavutettavuus paranevat. Kuljetukset nopeutuvat ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat.	3	ELY, Liikennevirasto, Pohjanmaan liitto, kunnat
LOGISTIikka JA LENTOLIikenne			
Selvitetään mahdollisuudet hyödyntää Uumajan yhdistettyjen kuljetusten terminaalia (Nordic Logistic Center) ja Botniabanania kansainvälisten kuljetusten yhteydessä.	Kuljetukset muualle Eurooppaan tehostuvat ja nopeutuvat. Logististen ketjujen toimivuuden parantuessa elinkeinoelämän kansainvälinen kilpailukyky paranee.	1	Kunnat, Pohjanmaan liitto, VASEK
Toteutetaan Vaasan logistiikkakeskus sekä Vaasa Airport Logistics Center sekä alueellisia logistiikkakeskuksia.	Mahdollistaa logistiikkatoimintojen kehittämisen ja vapauttaa keskustasta maa-alueita muuhun käyttöön. Merenkurkun liikenteen kasvu mahdollistuu ja elinkeinoelämän kilpailukyky paranee sekä Pohjanmaalla että valtakunnallisesti. Uuden satamatien toteutumisen jälkeen raskas liikenne siirtyy pois Vaasan keskustasta. Kuljetusten toimintavarmuus ja kustannustehokkuus paranee.	2	Yritykset, Mustasaaren kunta ja Vaasan kaupunki, VASEK
Kehitetään Vaasan lentoasemaa mm. pidentämällä kiitotietä ja laajentamalla terminaalia	Vaasan lentoaseman palvelutaso paranee	2	Finavia, kaupunki, VASEK
Kehitetään Kokkola-Pietarsaaren lentoasemaa mm. lisäämällä reitti- ja lomaliikennettä ja parantamalla lentoaseman palvelutasoa	Elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat.	2	Concordia, maakuntien liitot, Finavia
Hyödynnetään telematiikkaa (mm. muuttuvat nopeusrajoitukset ja liukkaudesta ja huonosta kelistä varoittaminen)	Liikenneturvallisuus paranee	3	Kaakkois-Suomen ELY, Vaasan kaupunki

Toimenpide	Vaikutukset ja keskeinen kohderyhmä	Priorisointi	Vastuutaho
SATAMAT JA MERILIIKENNE			
Syvennetään satama-altaita ja meriväyliä	Satamakuljetusten ja sitä kautta Pohjanmaan elinkeinoelämän ja kuljetusyritysten kilpailukyky paranee kansainvälisesti	1	Liikennevirasto
- Pietarsaari			
- Kaskinen		2	Kaskisten kaupunki, Pohjanmaan liitto
- Vaasa		2	Vaasan kaupunki, Pohjanmaan liitto
Etsitään aktiivisesti ratkaisuja ja toimenpiteitä, joilla turvataan Merenkurkun matkustajaliikenteen jatkuminen pitkällä aikavälillä. Osallistutaan Merenkurkun liikenteen markkinointiin. Edistetään säännöllistä linjaliikennettä merikuljetuksissa.	Merenkurkun liikenne saadaan turvattua pitkällä aikavälillä. Merenkurkun liikennöinnin jatkuminen turvaa elinkeinoelämän kehittymisen, kulttuurivaihdon, matkailun, kuljetusten sekä työvoiman ja opiskelijoiden liikkumisen Suomen ja Ruotsin välillä. Maiden välisen vuorovaikutuksen jatkuminen parantaa Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ja edistää yhdistettyjen kuljetusten mahdollisuuksia Ruotsin kautta muualle Eurooppaan ja Venäjälle.	1	Päävastuu varustamolla. Pohjanmaan liitto, kunnat, ELYt, TEM, LVM
Satamien tehokas yhteistyö	Pohjanmaan satamien ja elinkeinoelämän valtakunnallinen ja kansainvälinen kilpailukyky paranee.	1	Satamat, huolitsijat, yritykset, Pohjanmaan liitto, kunnat
- satamien välillä			
- satamien eri toimijoiden välillä		1	Satamat, huolitsijat, yritykset
Pyritään edistämään merikuljetuksia erikoiskuljetuksissa.	Tiekuljetuksia siirtyy merelle, jolloin tieverkko kuormittuu vähemmän, nykyisen infrastruktuurin käyttö tehostuu sekä paikallisen että pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus paranee. Edistetään merten moottoritien käyttöä kuljetuksissa.	2	Yritykset, ELY, kunnat, VASEK
Vaasan sataman matkustajien palvelutason parantaminen mm. informaation osalta	Sataman matkustajien palvelutaso ja imago paranevat.	2	Vaasan kaupunki

Tabell 4 De viktigaste åtgärderna med tanke på trafiksystemet i landskapet som syftar till att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transporter (prioritering 1=brådskande, 2=viktig, 3=i framtiden).

Åtgärd	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
JÄRNVÄGSTRAFIK			
Projektet Finlands huvudbana, åtgärderna i fas II	Det blir bättre att nå huvudstadsregionen och städerna utmed huvudbanan med tåg både för dem som företar arbetsresor och andra resenärer. Trafikstockningarna på vägarna minskar. Med tanke på miljökonsekvenserna och trafiksäkerheten bör man sträva efter att öka järnvägstrafikens andel av färdställen.	1	Trafikverket
Förbättring av järnvägsförbindelsen Vasa-Seinäjoki			
-Ratikylä viadukt och underfart för gång- och cykelväg, Laihela	Förbättrar säkerheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken och gör det möjligt att utveckla markanvändningen i Laihela.	1	Trafikverket, Laihela kommun
- Företagargatans viadukt, Vasa	Tryggar behovet av en specialtransportrutt av riksomfattande betydelse och förbättrar trafiksäkerheten.	2	Trafikverket, ELY och Vasa stad
- större utbud tågturer och tidtabeller som betjänar resenärerna bättre	Kollektivtrafiken blir mera attraktiv för arbetsresor. Smidigheten i trafiken och trafiksäkerheten på rv 18 förbättras. Kan ha en utjämnande inverkan på rusningstopporna, varvid behovet av investeringar i rv 18 minskar eller flyttas fram. En eventuell tågmötesplats förbättrar godstrafikens verksamhetsförutsättningar med tanke på logistikcentret och hamnen samt möjliggör växande godstransporter och transporter samtidigt med persontågtrafik i den andra riktningen.	2	Österbottens förbund och Trafikverket
- färre plankorsningar och grundförbättring av banan (tjälskador + bärighet)	Gör det möjligt att höja tågens hastigheter. Förbättrar trafiksäkerheten.	3	Österbottens förbund, VASEK, Trafikverket och Vasa stad.
Flyttning av bangården i Jakobstad, elektrifiering av hamnbanan och triangelspår i Bennäs	Smidigheten och kostnadseffektiviteten hos hamntrafiken i Jakobstad förbättras, kapacitet frigörs på huvudbanan. Näringslivets konkurrenskraft förbättras när transporterarnas försnabbas.	1	UPM, Trafikverket, Jakobstads stad
Förbättring av järnvägen Seinäjoki-Kaskö och säkerställande av trafiken	Förbindelsen från huvudbanan och Seinäjoki till Kaskö hamn blir på nytt konkurrenskraftig och Kaskö hamns effektivitet kan utnyttjas bättre. En förbättring av järnvägsförbindelsen främjar förverkligandet av Mittnordens transportkorridor (EU:s Nord-East Cargo Link II) och företagets internationella konkurrenskraft när det logistiska systemen förbättras. Möjliggör ökad trafik från Kaskö till Sverige.	2	Kommunerna, företagen, Österbottens förbund
Järnvägsförbindelse från järnvägen Vasa-Seinäjoki från logistikområdet till Vasklot (stadsbana)	Möjliggör smidigare järnvägstransporter till Vasa hamn och undanröjer de störningar som hamntrafiken orsakar bosättningen.	3	Österbottens kommun, Vasa stad (och Korsholm)

Åtgärd	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
VÄGTRAFIK			
Genom underhållsåtgärder tryggas att de trafikleder inom det lägre vägnätet som är viktigast för jord- och skogsbruket och det övriga näringslivet är trafikerbara	Landsbygden behåller sin livskraft och verksamhetsförutsättningarna bibehålls för jordbruks- och andra företag.	1	ELY, kommunerna
Rutten för stora specialtransporter (SEKV) förbättras från riksväg 8 till Vasklot via Vasklot-Sundom-Malax-Långåminne	Vasa hamns konkurrenskraft och näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras.	1	Trafikverket, ELY, VASEK
Riksväg 3 Tammerfors-Vasa			
- väg- och gatuarrangemang i Laihela samt anslutningsarrangemang rv 3/rv 18	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras med hjälp av planskilda trafikplatser och enskilda vägarangemang. Markanvändningen i Laihela kan utvecklas och näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras. Säkerheten i gång- och cykeltrafiken förbättras. Antalet invånare som utsätts för buller minskar.	1	Trafikverket, ELY och Laihela kommun
- hela riksväg 3 Tammerfors-Vasa	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras när anslutningarna koncentreras och utvecklas.	2	Trafikverket, ELY
- ny motorledssträckning Helsingby-Maunula	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras när anslutningarna koncentreras. Markanvändningen i Laihela kan utvecklas och näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras. Transporterna för snabbas och drabbas av mindre störningar.	3	Trafikverket, ELY
Riksväg 8 Vasa-Karleby			
- Vasa Förbindelseväg rv 8 och Alskatvägen lv 724 och planskilda trafikplatser	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken i Vasas stadsregion förbättras. Snabbare transporter.	1	Trafikverket, ELY, Vasa stad 40 %
- Stormossen-Kvevlax 1+1 mitträcke + gång- och cykelväg	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras.	1	Trafikverket, ELY
- avsnitt med omkörningsfält på sträckan Vasa-Karleby: Vassor-Kärklax omkörningsfältpar, Oravais omkörningsfält mitträcke, Seiplax-Solbo, Källby-Lepplax och Kronoby-Karleby omkörningsfält	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras. Utvecklingen av den för exportindustrin och näringslivet viktiga trafikleden förbättrar transportkedjornas funktionsduglighet och förbättrar både Österbottens och hela Finlands konkurrenskraft.	2	Trafikverket, ELY
Sv 68 Jakobstads hamnväg	Jakobstads hamn blir lättare att nå. Trafiksäkerheten och smidigheten förbättras. De störningar som trafiken orsakar bosättningen minskar.	1	Trafikverket, ELY
Förbindelse till Lillkyrovägen (lv 717) från logistikcentrets östra sida	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras. Förbindelsen från Lillkyro till arbetsplatsområdena och centrum i Vasa för snabbas.	2	Trafikverket, ELY
Ny sydlig hamnförbindelse till Vasklot	Möjliggör smidigare transporter till hamnen samt minskar den tunga trafiken samt trafikolägenheterna för bosättningen i Vasa centrum.	2	Kommunen, företagen
Rv 8 Bäckliden – Övermark breddning	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras.	2	ELY

Åtgärd	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
Lv749 förbättring av avsnittet Nykarleby-Larsmo och anslutningarna för infartsvägarna till Jakobstad	När anslutningarna, belysningen och gång- och cykeltrafikförbindelserna utvecklas förbättras säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken.	3	kommunerna
Rv 18 Alho - Vedenoja mitträcke på vägen med 2 körfält och förbättring av den parallella vägen för gång- och cykeltrafik	Säkerheten och smidigheten i den lokala och den långväga trafiken samt gång- och cykeltrafiken förbättras.	2	ELY
Förbindelse från logistikområdet till Fågelberget-Stormossen	Tillgängligheten och smidigheten förbättras. Företagens kostnadseffektivitet förbättras. Förutsätter att vägen Helsingby-Vassor byggs innan detta projekt kan genomföras.	3	kommunerna, Österbottens förbund
Förbindelse mellan riksväg 3 och 8 Helsingby-Vassor	Trafiksäkerheten förbättras och det blir lättare att nå Vasa flygplats. Transporterna försnabbas och näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras.	3	ELY, Trafikverket, Österbottens förbund, kommunerna
LOGISTIK OCH FLYGTRAFIK			
Möjligheterna att utnyttja Umeås terminal för kombinerade transporter (Nordic Logistic Center) och Botniabanen i samband med internationella transporter utreds.	Transporterna till andra ställen i Europa blir effektivare och snabbare. När logistikkedjorna börjar fungera bättre förbättras näringslivets internationella konkurrenskraft.	1	Kommunerna, Österbottens förbund, VASEK
Vasa logistikcenter samt Vaasa Airport Logistics Center samt regionala logistikcenter förverkligas.	Gör det möjligt att utveckla logistikverksamhet och frigör mark i centrum för annan användning. Det blir möjligt att utöka Kvarkenstrafiken och näringslivets konkurrenskraft förbättras både i Österbotten och i hela landet. Efter att den nya hamnvägen byggts försvinner den tunga trafiken från Vasa centrum. Transporterna blir funktionssäkrare och kostnadseffektivare.	2	Företagen, Korsholms kommun och Vasa stad, VASEK
Vasa flygplats utvecklas bl.a. genom att start- och landningsbanan förlängs och terminalen utvidgas	Vasa flygplats servicenivå förbättras	2	Finavia, staden, VASEK
Karleby-Jakobstads flygplats utvecklas bl.a. genom att den reguljära och chartertrafiken utökas och genom att flygplatsens servicenivå förbättras	Näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras.	2	Concordia, landskapsförbunden, Finavia
Telematiken utnyttjas (bl.a. alternerade hastighetsbegränsningar och varningar för halka och dåligt före)	Trafiksäkerheten förbättras	3	Sydöstra Finlands ELY, Vasa stad
HAMNAR OCH SJÖTRAFIK			
Hamnbassänger och farleder fördjupas	Hamntransporternas och därigenom det österbottniska näringslivets och transportföretagens konkurrenskraft förbättras internationellt	1	Trafikverket
- Jakobstad		2	Kaskö stad, Österbottens förbund
- Kaskö		2	Vasa stad, Österbottens förbund
- Vasa		2	
Man söker aktivt efter lösningar och åtgärder som säkerställer att passagerartrafiken i Kvarken fortsätter på lång sikt. Man deltar i marknadsföringen av Kvarkenstrafiken. I fråga om sjötransporter främjas regelbunden linjefart.	Kvarkenstrafiken tryggas på lång sikt. Fortsatt Kvarkenstrafik tryggar näringslivets utveckling, kulturutbyte, turism, transporter samt arbetskraftens och studerandes rörlighet mellan Finland och Sverige. Fortsatt växelverkan mellan länderna förbättrar Finlands internationella konkurrenskraft och främjar möjligheterna till kombinerade transporter via Sverige till övriga Europa och Ryssland.	1	Huvudansvaret hos rederiet. Österbottens förbund, kommunerna, ELY-centralerna, ANM, KM

Åtgärd	Konsekvenser och central målgrupp	Prioritering	Ansvarig instans
Effektivt samarbete mellan hamnarna - mellan hamnarna	De österbottniska hamnarnas och näringslivets riksomfattande och internationella konkurrenskraft förbättras.	1	Hamnarna, speditörerna, företagen, Österbottens förbund, kommunerna
- mellan olika aktörer i hamnarna		1	Hamnarna, speditörerna, företagen
Man försöker främja specialtransporter sjövägen.	Vägtransporter flyttas till havs, varvid vägnätet belastas mindre, den nuvarande infrastrukturen används effektivare samt säkerheten i den lokala och den långväga trafiken förbättras. Användningen av havens motorvägar för transporter främjas.	2	Företagen, ELY, kommunerna, VASEK
Servicenivån för passagerarna i Vasa hamn förbättras bl.a. när det gäller informationen	Servicenivån för passagerarna och hamnens image förbättras.	2	Vasa stad

Rautatieyhteyksien kannalta tärkeimmät kehittämiskohteet liittyvät Suomen pääradan, Vaasa-Seinäjoki sekä satamiin johtavien ratayhteyksien parantamiseen ja kehittämiseen siten, että kuljetukset ja yhteydet nopeutuvat. Jotta joukkoliikenteestä saadaan houkutteleva vaihtoehto autolle, on Vaasa-Seinäjoki matkustajaliikenteen vuorotarjontaa sekä aikatauluja kehitettävä niin, että ne palvelevat työmatkaliikennettä. Tämä voi tarkoittaa rata-kapasiteetin kasvattamista lisäämällä junien kohtauspaikkoja. Mahdollinen kohtauspaikka voisi sijaita esimerkiksi vajaan 30 minuutin ajoajan päässä Vaasasta Seinäjoen suuntaan esimerkiksi Iossakyrössä (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2011). Vaasa-Seinäjoki –yhteydellä olevien tasoristeysten vähentäminen ja radan perusparantaminen routavaurioiden sekä kantavuuden osalta mahdollistaa junien nopeuksien nostamisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen. Rataosuuden kehittäminen luo mahdollisuuksia myös tavarakuljetusten lisäämiselle rataosuudella.

Pietarsaaren, Kaskisten sekä Vaasan satamien rata- ja tieyhteyksien parantaminen lisäisi satamien ja maakunnan elinkeinoelämän kilpailukykyä, kun satamakuljetukset nopeutuvat ja kustannustehokkuus kasvaa.

Pohjanmaan **tieverkon tärkeimmät parantamiskohteet** liittyvät pahimpien pullonkaulojen, tärkeimpien yhteyspuutteiden, liikenneturvallisuuden ja saavutettavuuden kannalta haasteellisimpien kohtien poistamiseen sekä erikoiskuljetusten toimintaedellytysten turvaamiseen. Pohjanmaan vientiteollisuuden kilpailukyvyyn sekä kuljetusketjujen toimivuuden kannalta tärkeimpiä tieyhteyksiä ovat valtatie 3 Tampere-Vaasa yhteysväli, valtatie 8 Vaasa-Kokkola yhteysväli sekä kantatie 68 Pietarsaaren satamatie. Alemman tieverkon osalta on turvattava etenkin maa- ja metsätalouden ja muun elinkeinoelämän kannalta tärkeimpien väylien liikennöitävyys.

De viktigaste utvecklingsobjekten med tanke på **järnvägsförbindelserna** har att göra med förbättrande och utveckling av Finlands huvudbana, järnvägen Vasa-Seinäjoki samt järnvägsförbindelserna till hamnar så att transporterna och förbindelserna för snabbas. För att kollektivtrafiken ska bli ett attraktivt alternativ till bilen måste passagerartrafikens turutbud samt tidtabeller utvecklas så att de betjänar arbetsresetraffiken. Detta kan betyda att bankapaciteten utökas med hjälp av flera mötesplatser för tågen. En potentiell mötesplats kunde finnas knappt 30 minuter från Vasa mot Seinäjoki, t.ex. i Storkyro (Södra Österbottens ELY-central 2011). Färre plankorsningar på avsnittet Vasa-Seinäjoki och grundlig förbättring av banan med avseende på tjälskador samt bärigheten gör det möjligt att öka hastigheterna och förbättra trafiksäkerheten. Utvecklas banavsnittet blir det också möjligt att utöka godstransporterna på banavsnittet.

Bättre järnvägs- och vägförbindelser till hamnarna i Jakobstad, Kaskö samt Vasa skulle förbättra konkurrenskraften hos hamnarna samt landskapets närings-, när hamntransporterna blir snabbare och kostnadseffektiviteten ökar.

De viktigaste förbättringsobjekten på **vägnätet** i Österbotten har att göra med att undanröja de värsta flaskhalsarna, de viktigaste bristande förbindelserna samt de punkter som är mest utmanande med tanke på trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att trygga verksamhetsförutsättningarna för specialtransporter. De viktigaste vägförbindelserna med tanke på den österbottniska exportindustrins konkurrenskraft samt transportkedjornas funktionsduglighet är riksväg Tammerfors-Vasa, riksväg 8 Vasa-Karleby samt stamväg 68 Jakobstads hamnväg. När det gäller det lägre vägnätet måste man se till att framför allt de trafikleder som är viktigast för jordbruket och näringslivet är trafikerbara.

Kuljetusketjun kokonaispalvelutasoa voidaan parantaa kehittämällä **logistisia kokonaisratkaisuja**, joihin logistiset toiminnot keskitetään, kuten Vaasan ja Kruunupyyn logistiikkakeskukset sekä seudulliset teollisuuspainotteiset yritysalueet. **Logistiikkatoimijoiden yhteistyöllä** voidaan parantaa yritysten ja logistiikan tehokkuutta ja kustannusten hallintaa esimerkiksi keskitetyissä logistiikkakeskuksissa. **Lentologistiikan** kehittämisen kannalta tärkeimpänä on Vaasa Airport Logistic Centerin kehittäminen. **Vaasan ja Kruunupyyn lentokenttien toiminnan turvaaminen ja niiden kehittäminen** sekä palvelutarjonnan lisääminen on tulevaisuuden sekä nykyisen elinkeinoelämän jatkuvuuden kannalta tärkeää.

Yhteistyön vahvistaminen Ruotsiin on keskeisessä asemassa kuljetusketjujen kehittämisessä. Uumajan Nordic Logistic Center ja uusi nopea raideyhteys, Botniabanan, Etelä-Ruotsiin ja sitä kautta Keski-Eurooppaan lisäävät Vaasan ja Uumajan satamien välisiä logistisia yhteistyömahdollisuuksia.

Merenkurkun liikennöinnin turvaamiseksi tarvitaan toimenpiteitä sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä. Merenkurkun matkustajaliikennettä on viime vuosina tuettu Suomen valtion ja Ruotsin aluehallinnon toimintatuella, jolle EU kuitenkin asettaa reunaehdot. Uuden aluksen hankkimiseen on mahdollista hakea EU:n investointitukea, mikäli sillä voidaan parantaa merenkulun ja elinkeinoelämän sekä TEN-T-verkon kilpailukykyä ja toimivuutta. Lisäksi aluksen tulee täyttää uudet ympäristömääräykset ja vasta asiakkaiden tarpeita. EU:n tukien lisäksi aluksen rahoitukseen tarvittaisiin Suomen ja Ruotsin kansallista rahoitusta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012b). Merenkurkun alue saa EU-rahoitusta TEN-T-hankeeseen ”Kvarken Link – Midway Alignment of Bothnian Corridor”, jossa Merenkurkun yhteys päivitetään vastaamaan kansallisia ja kansainvälisiä ympäristövaatimuksia sekä taloudellisesti kestäväää liikennejärjestelmää lisäämällä multimodaalisuutta ja parantamalla kuljetusten turvallisuutta.

Pohjanmaan **satamat** voivat vahvistaa asemaansa vahvistamalla yhteistyötä siten, että yhteistyö tukee satamien erikoistumista ja toimintojen toisiaan täydentämistä. Kehittämisessä olennaista on keskittyä kunkin sataman omiin vahvuuksiin sekä pyrkimällä ennakoimaan tulevaisuuden tavaravirtoja. Vahvistamalla yhteistyötä on mahdollista lisätä alueen kokonaisliikennettä ja yhteistä kilpailukykyä. **Merikuljetusten ja merten moottoritien** edistäminen edistää tiekuljetusten siirtymistä merikuljetuksiksi, jolloin nykyisen infrastruktuurin käyttö tehostuu. Pohjanmaan sijainti rannikon myötäisesti mahdollistaisi merikuljetusten nykyistä aktiivisemmän hyödyntämisen erikoiskuljetuksiin. Pohjanmaan satamien mahdollisuutena on säännöllisten linjaliikennedyhteyksien kehittäminen Keski-Euroopan suurimpiin satamiin.

Päätieverkon, rataverkon ja meriväylien pullonkaulojen poistaminen ja informaatiopalvelujen kehittäminen turvaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaedellytykset. Liikennejärjestelmän kehittämistoimet tukevat Pohjanmaan energiaklusterin kehittämistä, jolloin ympäristöystävällisemmän energian tuotantomahdollisuudet paranevat ja käyttö lisääntyy.

Den övergripande servicenivån inom transportkedjan kan förbättras genom att det utvecklas **logistiska helhetslösningar**, dit den logistiska verksamheten koncentreras, såsom Vasas och Kronobys logistikcenter samt regionala industridominerade företagsområden. **Genom samarbete mellan logistikaktörerna** kan man förbättra företagens och logistikens effektivitet och kostnadshanteringen i t.ex. koncentrerade logistikcenter. Med tanke på utvecklingen av **flyglogistiken** är det viktigast att utveckla Vaasa Airport Logistic Center. Med tanke på framtidens och dagens näringsliv är det viktigt att **verksamheten på flygfälten i Vasa och Kronoby tryggas och utvecklas**.

Stärkt samarbete med Sverige är centralt för att utveckla transportkedjorna. Umeås Nordic Logistic Center och den nya snabba järnvägsförbindelsen, Botniabanan, till södra Sverige och därigenom till Mellaneuropa ökar möjligheterna till logistiksamarbete mellan hamnarna i Vasa och Umeå.

När det gäller **Kvarkenstrafiken** inträffade förändringar i början av 2013, då NCL Ferry började trafikera förbindelsen. För att trygga Kvarkenstrafiken behövs åtgärder på såväl kort som lång sikt. De senaste åren har passagerartrafiken i Kvarken stötts med verksamhetsbidrag från finska staten och regionförvaltningen i Sverige. EU ställer dock specialvillkor för dylikt stöd. Det är möjligt att ansöka om investeringsstöd från EU för anskaffningen av ett nytt fartyg, om det kan förbättra sjöfartens och näringslivets samt TEN-T-nätets konkurrenskraft och funktionsduglighet. Dessutom måste fartyget uppfylla de nya miljöbestämmelserna och motsvara kundernas behov. Utöver stöden från EU skulle nationell finansiering från Finland och Sverige behövs för att finansiera fartyget. (Kommunikationsministeriet 2012b). Kvarkenområdet får EU-finansiering för TEN-T-projekt ”Kvarken Link - Midway Alignment of Bothnian Corridor”, där Kvarken förbindelsen uppdateras för att motsvara de nationella och internationella miljöstandarderna, och ett ekonomiskt hållbart transportsystem genom att öka multimodala transporter och att förbättra transportsäkerhet.

De österbottniska **hamnarna** kan stärka sin ställning genom att stärka sitt samarbete så att samarbetet stödjer hamnarnas specialisering och verksamheter som kompletterar varandra. Det väsentliga när det gäller utvecklingen är att koncentrera på respektive hamns styrkor samt försöka förutsäga framtidens godsströmmar. Genom stärkt samarbete är det möjligt att öka den totala trafiken i området och den gemensamma konkurrenskraften. När **sjötransporter och havens motorväg** främjas blir det enklare att övergå från vägtransporter till sjötransporter, varvid den nuvarande infrastrukturen används effektivare. Österbottens läge längsmed kusten skulle göra det möjligt att aktivare än nu använda sjötransporter för specialtransporter. De österbottniska hamnarnas möjlighet är att utveckla reguljära förbindelser till de största hamnarna i Mellaneuropa.

När flaskhalsarna i huvudvägnätet, järnvägsnätet och farlederna undanröjs och informationsservicen utvecklas tryggas näringslivets konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar. Åtgärderna för att utveckla trafiksystemet stödjer utvecklingen av Österbottens energikluster, varvid möjligheterna att producera miljövänligare energi förbättras och användningen ökar.

5.5 Pohjanmaan maakunnan kärkihankkeet

Pohjanmaan kärkihankkeisiin aiemmin kuuluneet Pohjanmaan rata ja Pietarsaaren satamaväylän syventäminen ovat tällä hetkellä käynnissä.

Maankäytön suunnitteluun liittyvillä toimenpiteillä pystytään vaikuttamaan erityisesti liikkumistarpeisiin ja sitä kautta auto-liikenteen kasvun hillitsemiseen sekä kestävien kulkutapojen, kuten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintamahdollisuuksiin. Toimet yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi on käynnistettävä kunnissa heti ja niitä on edistettävä jatkuvasti maankäytön suunnittelussa.

Matkaketjujen toimivuuden parantaminen on tärkeä osa koko liikennejärjestelmän kehittämistä. Erityisesti joukkoliikenteellä, kävelen tai pyöräillen tehtävien arjen matkojen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen mm. yhteyksien turvallisuutta, liityntäpysäköintiä, joukkoliikenteen toimivuutta kehittämällä on käynnistettävä kiireellisesti. Saavutettavuuden parantamiseen liittyviä toimia edistetään jatkuvasti käytettävissä olevien resurssien puitteissa eri toimijatahojen, kuten kuntien ja viranomaisten ja muiden sidosryhmien työssä.

Liikennejärjestelmätyössä on tunnistettu Pohjanmaan kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta tärkeimmät **infrastruktuurin parantamiseen liittyvät hankkeet**. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle (2012) sisältää seuraavia Pohjanmaan maakuntaa koskevia hankkeita:

Liikenneverkon kehittämisohjelma vuosille 2012–2015 (LPOS1)

- Valtatie 3 Tampere–Vaasa (Laihian kohta), 20 M€
Yhteysvälihankkeen I vaiheena toteutetaan Laihian kohdalle valtateiden 3 ja 18 liittymäjärjestelyt.
- Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset koko Suomen alueella, 85 M€
Radan vakavuuden osalta kunnostustarvetta löytyy lähes koko rataverkolta. Tässä hankkeessa korjataan roudan osalta kriittisimpiä kohteita, jotka tarkentuvat suunnittelussa.

Liikenneverkon suunnitteluohjelma 2016–2022, suunnittelu-kohteet keskeisten pääväylien parantamisen osalla (tie, rata, vesi), 900 M€ (LPOS2)

- Valtatie 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli

5.5 Spetsprojekt i landskapet Österbotten

Österbottenbanan och farleden till Jakobstads hamn, som tidigare hört till spetsprojekten i Österbotten, pågår för närvarande.

Med åtgärder i anslutning till **planeringen av markanvändningen** kan man i synnerhet påverka behoven av att färdas och därigenom dämpa ökningen av biltrafiken samt påverka verksamhetsförutsättningarna för hållbara färd sätt, såsom kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Åtgärder för att förtäta samhällsstrukturen måste vidtas genast i kommunerna och de måste främjas fortlöpande när markanvändningen planeras.

Bättre fungerande resekedjor är en viktig del av utvecklingen av hela trafiksystemet. Bräddskande åtgärder måste vidtas för att förbättra säkerheten och smidigheten hos resor i vardagen som företas särskilt med kollektivtrafik, till fots eller med cykel genom att utveckla bl.a. säkra förbindelser, anslutningsparkeering och fungerande kollektivtrafik. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten främjas fortlöpande inom ramen för tillgängliga resurser i det arbete som utförs av olika aktörer, såsom kommuner och myndigheter och andra intressentgrupper.

Inom trafiksystemarbetet har man identifierat de **projekt för att förbättra infrastrukturen** som är viktigast med tanke på Österbottens internationella konkurrenskraft. Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen (2012) innehåller följande projekt som berör landskapet Österbotten:

Utvecklingsprogram för trafiknätet 2012–2015 (LPOS1)

- Riksväg 3 Tammerfors–Vasa (Laihela), 20 mn €
Ett av projektet omfattar anslutningsregleringar mellan riksvägarna 3 och 18 i Laihela.
- Reparation av tjälfarliga och mjuka ställen på huvudbanorna i hela Finland, 85 mn €
När det gäller banans stabilitet finns det iståndsättningsbehov på nästan hela bannätet. I detta projekt repareras de mest kritiska platserna, vilka preciseras i planeringen.

Planeringsprogram för trafiknätet 2016–2022, förbättring av centrala huvudleder (väg, järnväg, sjö), 900 mn € (LPOS2)

- Riksväg 3 Tammerfors–Vasa

Valtatie 3 Tampere-Vaasa -yhteysväli

- Valtatie 3 (E12) on Helsingistä Hämeenlinnan ja Tampereen kautta Vaasaan johtava valtatie, joka on yksi Suomen vilkkaimmista päätieyhteyksistä ja osa kansainvälistä Euroopateiden sekä yleiseurooppalaista TEN-teiden verkkoa.
- Valtatie 3 on Pohjanmaan tärkein Etelä-Suomeen ja sen satamiin suuntautuva tieyhteys. Se kuuluu koko matkalla ns. arvoverkkoon eli korkean jalostusasteen tuotteiden kannalta tärkeimpiin liikenneverkon osiin, jolloin kuljetusten täsmällisyyden, häiriöttömyyden ja ennakoitavuuden ja turvallisuuden varmistaminen on keskeistä.
- Tien kehittäminen parantaa sekä valtakunnallisen, maakunnallisen että paikallisen liikenteen sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta. Linjaosuuksien sekä liittymien kehittäminen parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja sekä mahdollistaa maankäytön kehittämisen.

Edellä mainittujen toteutusohjelmassa olevien hankkeiden lisäksi Pohjanmaan maakunnan tasolla edistetään aktiivisesti seuraavien hankkeiden toteuttamista:

Valtatie 8 Vaasa-Kokkola sisältäen Vaasan kohdan Yhdystien parantamisen

- Valtatie 8 (E8) Turusta Ouluun on yksi Suomen tärkeimmistä pohjois-etelä –suuntaisista teistä. Rannikon suuntaisen rautatieyhteyden puuttuessa se on länsirannikon ainoa pohjois-etelä –suuntainen liikenneyhteys.
- Valtatie 8 on sekä maakunnallisesti että valtakunnallisesti tärkeä erikoiskuljetusreitti - erikoiskuljetukset ovat tyypillisesti vientitoimituksia tehtailta satamiin. Valtatie 8 on myös yksi tärkeimmistä vaarallisten aineiden kuljetusreiteistä.
- Vt 8 raskaan liikenteen osuus liikennevirrassa on merkittävä (keskimäärin 10-20 %, satamien lähellä jopa 35%). Etenkin Vaasan ja Kokkolan seuduilla liikenteen palvelutaso on jo nykyisin heikko, ja liikenteen kasvaessa ruuhkautuminen lisääntyy edelleen. Tiegeometriapuutteita on etenkin välillä Vassor-Kärklax. Valtatiellä 8 tapahtuu liikennemäärään ja tien pituuteen nähden enemmän kuolemaan ja loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia kuin valtateillä keskimäärin tien kapeudesta, geometriasta sekä korkeasta raskaan liikenteen osuudesta johtuen.
- Valtatien 8 kehittäminen parantaa vientiteollisuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti. Työmatkaliikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat.

Riksväg 3 Tammerfors-Vasa

- Riksväg 3 (E12) är en riksväg från Helsingfors via Tavastehus och Tammerfors till Vasa, som är en av de livligaste huvudvägförbindelserna i Finland och en del av det internationella nätverket av Europavägar samt det alleuropeiska nätverket av TEN-vägar.
- Riksväg 3 är den viktigaste vägförbindelser från Österbotten till södra Finland och hamnarna där. Hela sträckan hör till det s.k. värdenätverket, dvs. de delar av trafikinätet som är viktigast för produkter med hög förädlingsgrad, varför det är centralt att säkerställa att transportererna är exakta, ostörda, förutsägbara och säkra.
- När vägen utvecklas förbättrar det smidigheten i trafiken och restidens förutsägbarhet på såväl riksomfattande som landskaps- och lokal nivå. När linjeavsnitten och anslutningarna utvecklas förbättras trafiksäkerheten och minskar de olägenheter som trafiken orsakar samt blir det möjligt att utveckla markanvändningen.

Förutom de ovannämnda projekten i genomförandeprogrammet främjas följande projekt aktivt på landskapsnivå i Österbotten:

Riksväg 8 Vasa-Karleby inklusive förbättring av Förbindelsevägen i Vasa

- Riksväg 8 (E8) från Åbo till Uleåborg är en av Finlands viktigaste vägar i nord-sydlig riktning. Eftersom det saknas järnvägsförbindelse längs med kusten är den västkustens enda trafikförbindelse i nord-sydlig riktning.
- Riksväg 8 är en viktig specialtransport rutt för både landskapet och hela landet – specialtransporterna är vanligtvis exportleveranser från fabriker till hamnarna. Riksväg 8 är också en av de viktigaste transportrutterna för farliga ämnen.
- På riksväg 8 utgör den tunga trafiken en betydande del av trafikströmmarna (i medeltal 10-20 %, i närheten av hamnarna upp till 35 %). Framför allt i Vasa- och Karlebyregionerna är servicenivån inom trafiken redan nu dålig, och om trafiken ökar blir det ännu mera trafikstockningar. Brister i väggeometrin förekommer särskilt på avsnittet Vassor - Kärklax. På riksväg 8 inträffar flera olyckor som leder till dödsfall och skador i förhållande till trafikmängden och vägens längd än på riksvägarna i genomsnitt till följd av den smala vägen, geometrin samt den höga andelen tung trafik.
- Om riksväg 8 utvecklas förbättrar det exportindustrins och näringslivets verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft både i hela landet och i landskapet. Arbetsresorna blir smidigare och säkrare.

Vaasan yhdystie (vt 8) ja Alskatintie (mt 724)

- Vaasan yhdystie on sekä valtatie 8 pitkämatkaisen että Vaasan kaupunkiseudun liikennöinnin kannalta keskeinen yhteys.
- Tiejakso on yksiajoratainen, jolloin sen ruuhkautuminen myötä päätieverkolle kuuluvaa läpiajoliikennettä ohjautuu Vaasan katuverkolle heikentäen liikenneturvallisuutta ja aiheuttaen häiriöitä liikenteelle ja asutukselle.
- Tiejakson ja liittymien kehittäminen parantaa liikenneturvallisuutta ja lisää liikenteen välityskykyä turvaten sujuvuuden myös liikennemäärien kasvaessa. Liikennöinnin kehittäminen parantaa kaikkien tietä käyttävien turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

Kt 68 Pietarsaaren satamatie ja Pietarsaaren rata

- Pietarsaaren satamatie on merkittävä yhteys valtatieltä 8 Pietarsaaren satamaan. Se on myös Pietarsaaren tärkein sisääntulotie sekä kaupungin suurten teollisuuslaitosten pääkuljetusväylä.
- Satamatiellä tapahtuu sen pituuteen nähden keskimääräistä enemmän kuolemaan ja loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia. Myös liikenteen välityskyky on liikennemäärien kasvun myötä heikentynyt.
- Pietarsaaren Alholman teollisuusalue on sekä valtakunnallisesti että alueellisesti elinkeinoelämälle tärkeä alue. Pännäisten kolmioraitteen puuttumisen vuoksi satama-alueelle suuntautuvat rautatiekuljetukset joudutaan tällä hetkellä hoitamaan Kokkolan kautta, mikä vähentää kuljetusten kustannustehokkuutta sekä heikentää pääradan kapasiteettia.
- Satamatien kehittäminen yhdessä Pännäisten kolmioraitteen kanssa parantaa merkittävästi maakunnan vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä ja parantaa kaikkien käyttäjäryhmien sujuvuutta ja turvallisuutta.

Vasa förbindelseväg (rv 8) och Alskatvägen (lv 724)

- Vasa förbindelseväg är en central förbindelse både för den långväga trafiken på riksväg 8 och för trafiken i Vasas stadsregion.
- Vägavsnittet har en körbana, så när det blir trafikstockningar styrs den genomfartstrafik som hör hemma på huvudvägnätet till gatunätet i Vasa där den försämrar trafiksäkerheten och stör trafiken och bosättningen.
- När vägavsnittet och anslutningarna utvecklas förbättras trafiksäkerheten och ökar kapaciteten så att smidigheten tryggas även när trafikmängderna växer. Utvecklingen förbättrar säkerheten för alla som använder vägen och smidigheten i trafiken.

Sv 68 Jakobstads hamnväg och järnvägen till Jakobstad

- Jakobstads hamnväg är en betydande förbindelse från riksväg 8 till Jakobstads hamn. Den är också den viktigaste infartsvägen till Jakobstad samt huvudtransportled för stadens stora industrianläggningar.
- På hamnvägen inträffar flera olyckor som leder till dödsfall och skador än medeltalet i förhållande till vägens längd. Även kapaciteten har försämrats när trafikmängderna har ökat.
- Alholmens industriområde i Jakobstad är viktigt för näringslivet både i hela landet och i regionen. Eftersom Bennäs saknar triangelspår måste järnvägsförbindelserna till hamnområdet för närvarande skötas via Karleby, vilket försämrar transporterernas kostnadseffektivitet och huvudbanans kapacitet.
- Tillsammans med utvecklingen av hamnvägen skulle ett triangelspår i Bennäs avsevärt förbättra verksamhetsförutsättningarna för landskapets exportindustri och förbättra smidigheten och säkerheten för alla användarkategorier.

6 LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ JA SEURANTA

6.1 Maakunnan liikennejärjestelmätyön organisointi

Maakunnan liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää alueen kuntien, maakuntaliiton ja ELY-keskuksen sekä Liikenneviraston ja muiden julkishallinnon organisaatioiden yhteistyötä suunnittelussa, rahoituksen jaossa ja toteutuksessa. Kehittämistä varten muodostetaan **yhteistyöryhmä**, jossa on edustajia em. organisaatioista.

Yhteistyöryhmän puheenjohtajana ja koollekutsujana toimii Pohjanmaan liitto. Yhteistyöryhmään kuuluvat edustajat seuraavista organisaatioista:

- Pohjanmaan liitto
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjanmaan kunnat
- Liikennevirasto
- Museovirasto
- Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjanmaan kauppakamari
- Finavia
- Linja-autoliitto
- VASEK Vaasanseudun Kehitys Oy
- Pietarsaaren seudun Kehittämisyhtiö Concordia
- VR.

6.2 Liikennejärjestelmätyön tehtävät

Liikennejärjestelmätyön toteuttamisen ja seurannan yhteydessä **arvioidaan, saavutetaanko esitetyillä toimenpiteillä edelleen haluttuja vaikutuksia** ja arvioidaan toimenpiteiden eli keinovalikoiman mahdollisia muutostarpeita. Muutostarpeet voivat tarkoittaa tarvittaessa myös tavoitteiden päivittämistä.

Maakunnan liikennejärjestelmätyöryhmän tehtäviä ovat:

- liikennepoliittisten, taloudellisten sekä alueellisten toimintaympäristön muutosten sekä mahdollisten riskien arviointi ja ennakointi
- liikennejärjestelmän toimivuuden, tilan sekä palvelutason seuranta vuosittain ja seurattavien indikaattoreiden avulla asetettujen tavoitteiden sekä toimenpiteiden toteutumisen arviointi ja uudelleenarviointi
- yhteistyöryhmän toiminnan arviointi ja kehittäminen (organisointi ja resurssit)
- tilannekatsausten valmistelu päättäjille.

Yhteistyöryhmän kokouksissa seurataan aiesopimuksen toteutumista, sovitaan tarvittavista muutoksista sekä valmistellaan esitys seuraavien vuosien toimenpiteistä. Tärkeimmät liikennejärjestelmäsuunnitelman hankkeet viedään maakunnan vuotiseen toteuttamissuunnitelmaan.

6 TRAFIKSYSTEMARBETET OCH UPPFÖLJNING

6.1 Organisering av trafiksystemarbetet i landskapet

Utvecklingen av landskapets trafiksystem förutsätter att kommunerna i området, landskapsförbundet och ELY-centralen samt Trafikverket och andra organisationer inom den offentliga förvaltningen samarbetar vid planeringen, fördelningen av finansieringen och genomförandet. För utvecklingen bildas en **samarbetsgrupp** med företrädare för de nämnda organisationerna.

Österbottens förbund är ordförande och sammankallare för samarbetsgruppen. I samarbetsgruppen ingår företrädare för följande organisationer:

- Österbottens förbund
- Södra Österbottens NTM-central
- kommunerna i Österbotten
- Trafikverket
- Museiverket
- Österbottens NTM-central
- Österbottens handelskammare
- Finavia
- Linja-autoliitto
- VASEK
- Concordia
- VR.

6.2 Uppgifter om trafiksystemarbetet

I samband med genomförandet och uppföljningen av trafiksystemarbetet **bedöms huruvida de önskade effekterna uppnås med de presenterade åtgärderna** och bedöms eventuella behov av att ändra åtgärderna, dvs. metodurvalet. Förändringsbehov kan vid behov också betyda att målen uppdateras.

Landskapets trafiksystemarbetsgrupp har till uppgift att:

- bedöma och förutsäga trafikpolitiska, ekonomiska samt regionala förändringar i omvärlden samt potentiella risker
- att årligen följa trafiksystemets funktionsduglighet, tillstånd samt servicenivå och att med hjälp av indikatorer bedöma och omvärdera genomförandet av målen samt åtgärderna
- att bedöma och utveckla samarbetsgruppens verksamhet (organisering och resurser)
- att utarbeta lägesrapporter för beslutsfattarna.

På samarbetsgruppens möten följs fullföljandet av intentionssavtalet, kommer man överens om nödvändiga ändringar som utarbetar förslag till åtgärder under följande år. De viktigaste projekten i trafiksystemplanen tas in i landskapets årliga genomförandeplan.

Seuraavassa on esitetty seurattavat indikaattorit tavoitteittain.

Tavoite 1: Luodaan edellytykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi Pohjanmaalla

- *Luodaan liikenteelliset edellytykset Vaasan ja Pietarsaaren kaupunkiseutujen ja kehittyvien kylien yhdyskuntarakenteiden tiivistämiselle ja palveluverkon tehokkaalle käytölle*

MITTARI: Uusien rakennuslupien sijainti (kunnat)

MITTARI: Väestötiheys jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeellä (YKR)

MITTARI: Väestön kasvu kaavoitettujen alueiden ulkopuolella (YKR)

- *Vaasan ja Seinäjoen sekä Pietarsaaren ja Kokkolan kaupunkien keskinäistä yhteistyötä edesautetaan parantamalla matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta kaupunkien välillä*

MITTARI: Matkaketjun kokonaismatka-aika (esimerkiksi kaupunkien välillä)

Tavoite 2: Kehitetään Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia

- *Kaupunkiseutujen ja kuntien sisäisiä sekä kaupunkien välisiä yhteyksiä kehitetään matka- ja kuljetusketjujen tarpeiden pohjalta.*

MITTARI: Matkaketjun kokonaismatka-aika Vaasan ja Helsingin välillä (operaattori)

- *Junayhteyksiä Pohjanmaan ja pääkaupunkiseudun välillä nopeutetaan ja palvelutasoa parannetaan.*

MITTARI: Vuorotiheys ja Helsinkiin johtavien vaihdottomien yhteyksien määrä/vuorokausi (VR)

- *Kansainvälisinä henkilöliikenneyhteyksinä kehitetään Merenkurkun yhteyttä ja sen toimivuuteen liittyviä tekijöitä sekä lentoyhteyksiä ulkomaille Vaasan ja Kruunupyyn kentiltä.*

MITTARI: Satamien matkustajamäärä/vuosi (Liikennevirasto)

MITTARI: Satamista lähtevien vuorojen määrä/vko (Satamien tilastot)

MITTARI: Lentoasemien matkustajamäärä/vuosi (Finavia)

MITTARI: Lentoonlähtöjen määrä/vko (Finavia)

- *Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan erityisesti kaupunkiseuduilla ja matkaketjujen toimivuutta sekä opastettavuutta parannetaan.*

MITTARI: Pohjanmaan kulkutapajakauma (HLT)

MITTARI: Kaupunkiseutujen joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä/vuosi (liikennöitsijöiden lipputilastot)

- *Maaseudulla turvataan ihmisten liikkumismahdollisuudet kehittämällä uusia joukkoliikenteen malleja kutsuhjaukseen ja matkojen yhdistelyyn perustuen. Palvelujen saavutettavuutta parannetaan mm. tietoteknisten sovellusten ja etätyöskentelyn avulla.*

I det följande presenteras de indikatorer enligt mål som ska följas.

Mål 1: Förutsättningar skapas för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten

- *Det skapas trafikmässiga förutsättningar för att förtäta samhällsstrukturen och använda servicenätet effektivt i Vasas och Jakobstads stadsregioner och i byar som utvecklas*

MÄTARE: Var nya bygglov beviljas (kommunerna)

MÄTARE: Befolkningstätheten i fotgångar- och cykelzonen (YKR)

MÄTARE: Befolkningsökningen utanför planlagda områden (YKR)

- *Samarbete mellan städerna Vasa och Seinäjoki samt Jakobstad och Karleby främjas genom att rese- och transportkedjornas funktionsduglighet förbättras mellan städerna*

MÄTARE: Den totala restiden inom resekedjan (mellan Vasa och Seinäjoki samt Jakobstad och Karleby)

Målen 2: Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas

- *Förbindelserna inom stadsregioner och kommuner samt mellan städerna utvecklas utifrån rese- och transportkedjornas behov.*

MÄTARE: Den totala restiden inom resekedjan mellan Vasa och Helsingfors (operatören)

- *Tågförbindelserna mellan Österbotten och huvudstadsregionen försnabbas och servicenivån förbättras.*

MÄTARE: Turtätheten och antalet förbindelser till Helsingfors utan omstigning/dygn (VR)

- *Internationella persontrafikförbindelser som utvecklas är Kvarnförbindelsen och faktorer i anslutning till dess funktionsduglighet samt flygförbindelserna till utlandet från Vasa och Kronoby flygplatser.*

MÄTARE: Antalet passagerare i hamnarna/år (Trafikverket)

MÄTARE: Antalet turer från hamnarna/vecka (Hamnarnas statistik)

MÄTARE: Antalet passagerare på flygplatserna/år (Finavia)

MÄTARE: Antalet avgångar/vecka (Finavia)

- *Kollektivtrafikens andel av färdställen utökas särskilt i Vasas och Jakobstads stadsregioner och resekedjornas funktionsduglighet och informationen om dem förbättras.*

MÄTARE: Fördelningen av trafikställen i Österbotten (PTU)

MÄTARE: Antalet resor som företagits med kollektivtrafik i stadsregionerna/år (trafikanternas biljettstatistik)

- *Människornas möjligheter att färdas på landsbygden tryggas genom att det utvecklas nya kollektivtrafikmodeller som baserar sig på anropsstyrning och kombinerade resor. Servicens tillgänglighet förbättras med hjälp av bl.a. tekniska tillämpningar och distansarbete.*

- Olemassa olevan infrastruktuurin ylläpitoa tehostetaan ja liikennepalveluita kehitetään vaiheittain, tarpeiden mukaan.
- Olemassa olevan infrastruktuurin ylläpitoa tehostetaan ja liikennepalveluita kehitetään vaiheittain tarpeiden mukaan
MITTARI: Kelirikkoiteiden pituus (tierekisteri)
MITTARI: Maanteiden siltojen kunto (Vauriopistesumma, VPS-luku)

Tavoite 3: Parannetaan kuljettamisen toimintaedellytyksiä Pohjanmaalla

- Pohjanmaan pääyhteyksiä ja liikenteen palveluja kehitetään siten, että liikkuminen ja kuljettaminen ovat häiriöttömiä sekä turvallisia ja kuljetusaikataulut ovat ennustettavia
MITTARI: Kuljetusketjun kokonaismatka-aika (esimerkikohteiden välillä)
MITTARI: Valtateiden liikenteen jonoutumisen 'Sujuva'-kategorian osuus (määriteltävät LAM-pisteet)
MITTARI: Liikennemäärä ja raskaan liikenteen osuus (määriteltävät LAM-pisteet)
MITTARI: Vaarallisten tasoliittymien määrä (Heva-määrä/5 vuotta)
MITTARI: Onnettomuusaste suhteessa koko maan onnettomuusasteeseen (Liikennevirasto, tierekisteri)
- Satamayhteyksien ja satamatoimintojen palvelutasoa eri toimijoille parannetaan
MITTARI: Sataman läpi kulkevan tavaran määrä (Liikennevirasto)
MITTARI: Satamien erikoiskuljetusten määrä (Satamien tilastot)
MITTARI: Erikoiskuljetuksen (7x7m) esteiden määrä satamiin johtavilla teillä (Tierekisteri)
- Vaasan ja Pietarsaaren seudun logistiikkakeskuksia kehitetään ylimaakunnalliseen palveluun, ja lisäksi mahdollistetaan alueellisten logistiikkakeskusten kehittyminen
MITTARI: Maakunnan rajat ylittävien kuljetusten tavaramäärä (logistiikkakeskuksen tilastot, tilastokeskus)
- Mahdollistetaan maakuntaa palvelevat yhdistetyt kuljetukset Suomeen ja ulkomaille

6.3 Liikenteen ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutus

Liikenteen ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutusta kehitetään sopimalla yhteinen toimintamalli, jolla varmistetaan liikennejärjestelmäsuunnittelussa sovittujen periaatteiden ja kehittämistoimenpiteiden vienti maankäytön suunnitteluun. Integrointi onnistuu parhaiten, mikäli kaavahankkeissa on heti hankkeen alusta asti mukana liikennesuunnittelija ja myös liikennehankkeissa tulee varmistaa maankäytön näkökulma riittävän maankäytön asiantuntemuksen käytöllä.

- Underhållet av den befintliga infrastrukturen effektiviseras och trafikservicen utvecklas stegvis enligt behoven
MÄTARE: Menföresvägarnas längd (vägregistret)
MÄTARE: Landsvägsbroarnas skick (Skadepoängsumman, VPS-talet)

Mål 3: Verksamhetsförutsättningarna för transporter förbättras i Österbotten

- Huvudförbindelserna och trafikservicen i Österbotten utvecklas så att resorna och transportererna är störningsfria och trygga och så att transporttidtabellerna är förutsägbara
MÄTARE: Den totala restiden inom transportkedjan (mellan exempelobjekt)
MÄTARE: Andelen för kategorin 'Smidig' när det gäller köbildning i trafiken på riksvägarna (LAM-poängen ska bestämmas)
MÄTARE: Trafikmängden och den tunga trafikens andel (LAM-poängen ska bestämmas)
MÄTARE: Antalet farliga plankorsningar (Antalet personskadeolyckor/5 år)
MÄTARE: Olyckskvoten i förhållande till olyckskvoten i hela landet (Trafikverket, vägregistret)
MÄTARE: Den totala restiden inom transportkedjan (mellan exempelobjekt)
- Servicenivån på hamnförbindelserna och hamnverksamheten förbättras för olika aktörer
MÄTARE: Den mängd gods som går via hamnen (Trafikverket)
MÄTARE: Antalet specialtransporter till hamnarna (Hamnarnas statistik)
MÄTARE: Antalet hinder för specialtransporter (7x7m) på vägarna till hamnen (Vägregistret)
- Logistikcentren i Vasa- och Jakobstadsregionerna utvecklas för service över landskapsgränserna, och dessutom görs det möjligt att utveckla regionala logistikcenter
MÄTARE: Mängden gods i transporter som överskrider landskapsgränserna (logistikcentrets statistik, statistikcentralen)
- Kombinerade transporter till övriga Finland och utlandet som betjänar landskapet möjliggörs

6.3 Växelverkan mellan planeringen av trafik och markanvändning

Växelverkan mellan planeringen av trafiken och markanvändningen utvecklas genom att man kommer överens om en gemensam verksamhetsmodell, som säkerställer att de principer och utvecklingsåtgärder som man kommit överens om vid trafiksystemplaneringen tas in i markanvändningsplaneringen. Integreringen lyckas bäst om en trafikplanerare är med i planprojekt och även i trafikprojekt bör man säkerställa markanvändningsaspekten genom att anlita tillräcklig markanvändningsexpertis.

7 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN RAHOITUS JA AIESOPIMUS

Maakunnan liikennejärjestelmätyön seurannan yhdeksi työvälineeksi on laadittu liikennejärjestelmän kehittämisen aiesopimus. Aiesopimuksella edistetään Pohjanmaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhteisesti sovittujen tavoitteiden toteutumista, toimenpiteiden toteuttamista sekä tuetaan päätöksentekoa.

Aiesopimuksen sopijaosapuolia ovat Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan kunnat (Vaasa, Isokyrö, Kaskinen, Korsnäs, Kristiinankaupunki, Kruunupyy, Laihia, Luoto, Maalahti, Mustasaari, Närpiö, Pedersöre, Pietarsaari, Uusikaarlepyy ja Vöyri), sekä valtion osalta Liikennevirasto ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Pohjanmaan kuntien välinen yhteistyö järjestetään Pohjanmaan liiton kautta.

Osapuolet pyrkivät toimivaltansa puitteissa toteuttamaan ja edistämään aiesopimuksen liitteissä mainittujen hankkeiden ja toimenpiteiden toteutumista käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Liitteessä 1 on esitetty aiesopimusmalli.

7 INTENTIONSAVTAL FÖR TRAFIKSYSTEMET

Ett intentionsavtal om utvecklingen av trafiksystemet har utarbetats som ett redskap för uppföljningen av trafiksystemarbetet i landskapet. Genom intentionsavtalet främjas uppnåendet av de mål och vidtagandet av de åtgärder som man kommit överens om tillsammans i trafiksystemplanen för landskapet Österbotten samt stöds beslutsfattandet.

Parter i intentionsavtalet är Österbottens förbund, kommunerna i Österbotten (Vasa, Storkyro, Kaskö, Korsnäs, Kristinestad, Kronoby, Laihela, Larsmo, Malax, Korsholm, Närpes, Pedersöre, Jakobstad, Nykarleby och Vörå), samt för statens del Trafikverket och Södra Österbottens ELY-central. Samarbetet mellan kommunerna i Österbotten organiseras genom Österbottens förbund.

Parterna strävar inom ramen för sin behörighet efter att genomföra och främja genomförandet av de projekt och åtgärder som nämns i bilagorna till intentionsavtalet inom ramen för de tillgängliga resurserna. En modell för intentionsavtalet ingår i bilaga 1.

LÄHTEET

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2010. Maanteiden hoito- ja ylläpitosuunnitelma 2010–2014.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma, luonnos.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012. Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvitys. Raportti. Raportteja 73/2012.

Euroopan komissio 2011. Valkoinen kirja. Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää.

Koski, Kimmo 2008. Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne. Suomen ympäristö 42/2008. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Kostiainen, Juha ja Linkama, Eeva 2011. Liikennerevoluutio 2011. Ajatuskartta.

Kuntaliitto 2011. Hajarakentamisen ohjaukskeinoista. Ritva Laine, Kuntaliitto.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2009. Kansallinen älyliikenteen strategia. Ohjelmia ja strategioita 5/2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012a. Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012b. Merenkurkun laivaliikenteen turvaamista koskevan strategian valmistelu. Työryhmän loppuraportti 11.10.2012.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012c. Tavoitteet todeksi: Tie liikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. LVM:n ohjelmia ja strategioita 1/2012.

Liikennevirasto 2011a. Liikenneolosuhteet 2035.

Liikennevirasto 2011b. Liikenneolosuhteet 2035: Taustaraportti. Liikennevirasto, liikennejärjestelmätoimiala.

Liikennevirasto 2012. Matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso. Matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijät ja ketjutarkastelumallin kuvaus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7/2012.

Pohjanmaan liitto 2008. Pohjanmaan maakuntakaava. Kaavaselustus.

Pohjanmaan liitto 2010. Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2040. Uuden energian Pohjanmaa! Energiaa huippuosaamisesta, monikulttuurisuudesta ja vahvasta yhteisöllisyydestä.

Pohjanmaan liitto 2011. Pohjanmaan maakuntaohjelma 2011–2014.

Pohjanmaan liitto 2012a. Pohjanmaan erikoiskuljetukset. Selvitys. Ramboll Finland Oy.

Pohjanmaan liitto 2012b. Pohjanmaan satamien erikoistuminen. Selvitys. Sito Tampere Oy.

Ratahallintokeskus 2006. Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma.

Suomen virallinen tilasto (SVT) a: Väestörakenne [verkkopublication]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 2.7.2012]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vaerak/tau.html>

Suomen virallinen tilasto (SVT) b: Työssäkäynti [verkkopublication]. ISSN=1798-5528. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 29.6.2012]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/tyokay/index.html>

Suomen virallinen tilasto (SVT) c: Väestöennuste [verkkopublication]. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 2.7.2012]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vaenn/tau.html>

Suomen virallinen tilasto (SVT) d: Väestörakenne [verkkopublication]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 2.7.2012]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html>

Suomen virallinen tilasto (SVT) e: Ulkomaan meriliikenne [verkkopublication]. Helsinki: Liikennevirasto [viitattu: 25.2.2013]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/uvliik/index.html>

Tielaitos 2000. Tienpidon linjaukset 2015. Raportti.

Ympäristöministeriö 2009. Tulevaisuuden alueidenkäytöstä päätetään nyt. Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttövoitteet. Helmikuu 2009.

KÄLLOR

Banförvaltningscentralen 2006. Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma.

Europeiska kommissionen 2011. Vitbok. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.

Finlands officiella statistik (FOS) a: Väestörakenne [webbpublikation]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [läst: 29.6.2012]. Åtkomstväg: <http://www.stat.fi/til/vaerak/tau.html>

Finlands officiella statistik (FOS) b: Työssäkäynti [webbpublikation]. ISSN=1798-5528. Helsinki: Tilastokeskus [läst: 29.6.2012]. Åtkomstväg: <http://www.stat.fi/til/tyokay/index.html>

Finlands officiella statistik (FOS) c: Väestöennuste [webbpublikation]. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus [läst: 2.7.2012]. Åtkomstväg: <http://www.stat.fi/til/vaenn/tau.html>

Finlands officiella statistik (FOS) d: Väestörakenne [webbpublikation]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [läst: 2.7.2012]. Åtkomstväg: <http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html>

Finlands officiella statistik (FOS) e: Ulkomaan meriliikenne [webbpublikation]. Helsinki: Liikennevirasto [läst: 25.2.2012]. Åtkomstväg: <http://www.stat.fi/til/uvliik/index.html>

Kommunförbundet 2011. Hajarakentamisen ohjauskeinoista. Ritva Laine, Kuntaliitto.

Kommunikationsministeriet 2009. Kansallinen älyliikenteen strategia. Ohjelmia ja strategioita 5/2009.

Kommunikationsministeriet 2012a. Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik. Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012.

Kommunikationsministeriet 2012b. Beredningen av en strategi för att trygga fartygstrafiken i Kvarken. Arbetsgruppens slutrapport 11.10.2012.

Kommunikationsministeriet 2012c. Tavoitteet todeksi: Tieliiikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. LVM:n ohjelmia ja strategioita 1/2012.

Koski, Kimmo 2008. Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne. Suomen ympäristö 42/2008. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Kostiainen, Juha ja Linkama, Eeva 2011. Liikennerevoluutio 2011. Ajatuskartta.

Miljöministeriet 2009. Nu fattas besluten om framtidens områdesanvändning. Reviderade riksomfattande mål för områdesanvändningen. Februari 2009.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 2010. Drifts- och underhållsplan för landsvägar 2010–2014.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 2012. Södra Österbottens ELY-centrals trafiksäkerhetsplan, utkast.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 2012. Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning. Rapporter 74/2012.

Trafikverket 2011a. Trafikförhållanden 2035.

Trafikverket 2011b. Liikenneolosuhteet 2035: Taustaraportti. Liikennevirasto, liikennejärjestelmätoimiala.

Trafikverket 2012. Matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso. Matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijät ja ketjutarkastelumallin kuvaus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7/2012.

Vägverket 2000. Tienpidon linjaukset 2015. Raportti.

Österbottens förbund 2008. Österbottens landskapsplan. Planbeskrivning.

Österbottens förbund 2010. Österbottens landskapsöversikt 2040. Ny energi i Österbotten! Kraft ur hög kompetens, kulturell mångfald och stark sammanhållning.

Österbottens förbund 2011. Österbottens landskapsprogram 2011-2014.

Österbottens förbund 2012a. Specialtransporter i Österbotten. Utredning. Ramboll Finland AB.

Österbottens förbund 2012b. Hamnarna i Österbotten och deras specialisering. Utredning. Sito Tampere Oy.

POHJANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2040 AIESOPIMUS VUOSILLE XXXX-XXXX

ÖSTERBOTTENS TRAFIKSYSTEMPLAN 2040 INTENTIONSAVTAL FÖR ÅREN XXXX-XXXX

1. LÄHTÖKOHTA

Aiesopimuksella edistetään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, kansallisten ilmasto- ja energiatavoitteiden sekä liikennepoliittisen selonteon tavoitteiden toteutumista Pohjanmaan maakunnassa. Aiesopimuksella edistetään Pohjanmaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhteisesti sovitujen tavoitteiden toteutumista, toimenpiteiden toteuttamista sekä tuetaan päätöksentekoa.

1. UTGÅNGSPUNKT

Genom intentionsavtalet främjas uppnåendet av de riksfattande målen för områdesanvändningen, de nationella klimat- och energimålen samt målen i den trafikpolitiska redogörelsen i landskapet Österbotten. Genom intentionsavtalet främjas uppnåendet av de mål och vidtagandet av de åtgärder som man tillsammans kommit överens om i trafiksystemplanen för landskapet Österbotten samt stöds beslutsfattandet.

2. OSAPUOLET

Sopimuksen sopijaosapuolia ovat Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan kunnat (Vaasa, Isokyrö, Kaskinen, Korsnäs, Kristinankaupunki, Kruunupyö, Laihia, Luoto, Maalahti, Mustasaari, Närpiö, Pedersöre, Pietarsaari, Uusikaarlepyy ja Vöyri), sekä valtion osalta Liikennevirasto ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Pohjanmaan kuntien välistä yhteistyötä koordinoi Pohjanmaan liitto.

2. PARTER

Avtalsparter är Österbottens förbund, kommunerna i Österbotten (Vasa, Storkyro, Kaskö, Korsnäs, Kristinestad, Kronoby, Laihela, Larsmo, Malax, Korsholm, Närpes, Pedersöre, Jakobstad, Nykarleby och Vörå), samt för statens del Trafikverket och Södra Österbottens ELY-central. Samarbetet mellan kommunerna i Österbotten koordineras av Österbottens förbund.

3. AIESOPIMUKSEN TAVOITTEET

Aiesopimuksen yleisinä tavoitteina on

- tukea Pohjanmaan maakunnan elinvoimaisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä
- edistää liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun yhteenkytkentää ja kestävien kulkutapojen käyttöä
- tukea palveluverkkojen kehittämistä
- kehittää Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia
- vahvistaa Pohjanmaan kuntien ja viranomaistahojen yhteistyötä.

Osapuolet pyrkivät toimivaltansa puitteissa toteuttamaan ja edistämään aiesopimuksen liitteissä mainittujen hankkeiden ja toimenpiteiden toteutumista.

3. MÅLEN FÖR INTENTIONSAVTALET

De allmänna målen för intentionsavtalet är att

- stödja Österbottens livskraft, näringslivets verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft
- främja sammankopplad planering av trafiksystemet och markanvändningen samt användningen av hållbara färdvägar
- stödja utvecklingen av servicenätverk
- utveckla Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas
- stärka samarbetet mellan kommunerna i Österbotten och myndighetsaktörerna.

Parterna strävar efter att inom ramen för sin behörighet genomföra och främja de projekt och åtgärder som nämns i bilagorna till intentionsavtalet.

4. TOIMENPITEET MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN SUUNNITELUSSA

Osapuolet sitoutuvat edistämään seuraavia aiesopimuksen tavoitteita sekä aiesopimuksen liitteissä 1-3 mainittujen hankkeiden toteuttamista.

1. Luodaan edellytykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi Pohjanmaalla

Osapuolet pyrkivät maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteisessa suunnittelussa ratkaisuihin, jotka tiivistävät yhdyskuntarakennetta, vähentävät liikennetarvetta, lisäävät turvallisuutta ja asumisviihtyisyyttä sekä säästävät ympäristöä. Osapuolet pyrkivät edistämään kuntien keskinäistä yhteistyötä.

Tavoitteen toteutumista mittaavat seurantakohteet:

- MITTARI: Uusien rakennuslupien sijainti
- MITTARI: Väestötiheys jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeellä
- MITTARI: Väestön kasvu kaavoitettujen alueiden ulkopuolella
- MITTARI: Matkaketjun kokonaismatka-aika (Vaasan ja Seinäjoen sekä Pietarsaaren ja Kokkolan välillä)

2. Kehitetään Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikumisen mahdollisuuksia

Osapuolet pyrkivät edistämään toimenpiteitä, jotka edistävät matkaketjujen toimivuutta ja palvelutasoa ja sitä kautta lisäävät kestävien kulkutapojen, kuten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöä ja edistävät olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä. Osapuolet pyrkivät edistämään viranomaisten ja kuntien keskinäisiä neuvotteluyhteyksiä.

Tavoitteen toteutumista mittaavat seurantakohteet:

- MITTARI: Matkaketjun kokonaismatka-aika Vaasan ja Helsingin välillä
- MITTARI: Vuorotiheys ja Helsinkiin johtavien vaihdottomien yhteyksien määrä/vuorokausi
- MITTARI: Satamien matkustajamäärä/vuosi
- MITTARI: Satamista lähtevien vuorojen määrä/vko
- MITTARI: Lentoasemien matkustajamäärä/vuosi
- MITTARI: Lentoonlähtöjen määrä/vko
- MITTARI: Pohjanmaan kulkutapajakauma
- MITTARI: Kaupunkiseutujen joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä/vuosi
- MITTARI: Kelirikkoteiden pituus
- MITTARI: Maanteiden siltojen kunto

4. ÅTGÄRDER INOM PLANERINGEN AV MARKANVÄNDNING, BOENDE OCH TRAFIK

Parterna förbinder sig att främja följande i intentionsavtalet nämnda mål samt genomförandet av de projekt som nämns i bilagorna 1-3 till intentionsavtalet.

1. Förutsättningar skapas för att samordna markanvändningen och trafiken i Österbotten

Parterna strävar genom interaktiv planering av markanvändningen och trafiken efter lösningar som gör samhällsstrukturen tätare, minskar trafikbehovet, ökar säkerheten och boendetrivseln samt sparar på miljön. Parterna strävar efter att främja samarbete mellan kommunerna.

Uppföljningsobjekt som mäter hur målet nåtts:

- MÄTARE: Var nya bygglov beviljas (kommunerna)
- MÄTARE: Befolkningstätheten i fotgångar- och cykelzonen
- MÄTARE: Befolkningsökningen utanför planlagda områden
- MÄTARE: Den totala restiden inom resekedjan (mellan Vasa och Seinäjoki samt Jakobstad och Karleby)

2. Österbottens tillgänglighet och möjligheterna att färdas utvecklas

Parterna strävar efter att främja åtgärder som främjar resekedjornas funktionsduglighet och servicenivå och därmed ökar användningen av hållbara färd sätt, såsom kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och främjar användningen av befintlig infrastruktur. Parterna strävar efter att främja förhandlingskonakterna mellan myndigheterna och kommunerna.

Uppföljningsobjekt som mäter hur målet nåtts:

- MÄTARE: Den totala restiden inom resekedjan mellan Vasa och Helsingfors
- MÄTARE: Turtätheten och antalet förbindelser till Helsingfors utan omstigning/dygn
- MÄTARE: Antalet passagerare i hamnarna/år
- MÄTARE: Antalet turer från hamnarna/vecka
- MÄTARE: Antalet passagerare på flygplatserna/år
- MÄTARE: Antalet avgångar/vecka
- MÄTARE: Fördelningen av trafiksätten i Österbotten
- MÄTARE: Antalet resor som företagits med kollektivtrafik i stadsregionerna/år
- MÄTARE: Menföresvägarnas längd
- MÄTARE: Landsvägsbroarnas skick

3. Parannetaan kuljettamisen toimintaedellytyksiä Pohjanmaalla

Osapuolet edistävät toimenpiteitä, jotka parantavat elinkeinoelämän kuljetusten saavutettavuutta ja toimintavarmuutta, lisäävät liikenneturvallisuutta sekä edistävät Pohjanmaan kansainvälistä kilpailukykyä.

Tavoitteen toteutumista mittaavat seurantakohteet:

- MITTARI: Kuljetusketjun kokonaismatka-aika (esimerkkikohteiden välillä)
- MITTARI: Valtateiden liikenteen jonoutumisen 'Sujuva'-kategorian osuus
- MITTARI: Liikennemäärä ja raskaan liikenteen osuus
- MITTARI: Vaarallisten tasoliittymien määrä (Heva-määrä/5 vuotta)
- MITTARI: Onnettomuusaste suhteessa koko maan onnettomuusasteeseen
- MITTARI: Sataman läpi kulkevan tavaran määrä
- MITTARI: Satamien erikoiskuljetusten määrä
- MITTARI: Erikoiskuljetuksen (7x7m) esteiden määrä satamiin johtavilla teillä
- MITTARI: Maakunnan rajat ylittävien kuljetusten tavaramäärä (logistiikkakeskuksen tilastot, tilastokeskus)

5. AIESOPIMUKSEN VOIMASSAOLOAIKA

Tämä aiesopimus tulee voimaan sopimusosapuolten allekirjoitettua sopimuksen. Sopimus on voimassa vuoden xxxx loppuun. Vuonna xxxx valmistellaan uusi aiesopimus seuraavalle kaudelle.

6. AIESOPIMUKSEN SEURANTA

Aiesopimuksen toteutumista seuraa erikseen asetettava valtion ja kuntien välinen aiesopimuksen seurantaryhmä, jonka koollekutsujana toimii Pohjanmaan liitto.

Aiesopimuksen seurantatyön organisointi ja seurannan suunnittelu käynnistetään Pohjanmaan liiton toimesta sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen. Aiesopimuksen seurannasta on laadittu erillinen sopimus. Seuranta tehdään vuosittain.

3. Verksamhetsförutsättningarna för transporter förbättras i Österbotten

Parterna främjar åtgärder som förbättrar tillgängligheten och funktionssäkerheten i fråga om näringslivets transporter, ökar trafiksäkerheten samt främjar Österbottens internationella konkurrenskraft.

Uppföljningsobjekt som mäter hur målet nåtts:

- MÄTARE: Den totala restiden inom transportkedjan (mellan exempelobjekt)
- MÄTARE: Andelen för kategorin 'Smidig' när det gäller köbildning i trafiken på riksvägarna
- MÄTARE: Trafikmängden och den tunga trafikens andel
- MÄTARE: Antalet farliga plankorsningar (Antalet personskadelyckor/5 år)
- MÄTARE: Olyckskvoten i förhållande till olyckskvoten i hela landet
- MÄTARE: Den mängd gods som går via hamnen
- MÄTARE: Antalet specialtransporter till hamnarna
- MÄTARE: Antalet hinder för specialtransporter (7x7m) på vägarna till hamnen
- MÄTARE: Mängden gods i transporter som överskrider landskapsgränserna

5. INTENTIONSAVTALETS GILTIGHETSTID

Detta intentionsavtal träder i kraft när avtalsparterna har undertecknat avtalet. Avtalet är i kraft till utgången av xxxx. År xxxx bereds ett nytt intentionsavtal för följande period.

6. UPPFÖLJNING AV INTENTIONSAVTALET

Intentionsavtalets fullgörande följs av en uppföljningsgrupp för intentionsavtalet som tillsätts separat mellan staten och kommunerna och som sammankallas av Österbottens förbund.

Österbottens förbund börjar organisera uppföljningsarbetet rörande intentionsavtalet och planera uppföljningen efter det att avtalet undertecknats. Ett separat avtal har upprättats om uppföljningen av intentionsavtalet. Uppföljningen sker årligen.

7. AIESOPIMUKSEN TOTEUTUMISEN VARMISTAMINEN

Pohjanmaan kunnat ottavat huomioon talousarvioissaan ja toteutusohjelmissa tässä aiesopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisen. Aiesopimuksen mukaisia toimenpiteitä edistetään neuvotteluissa Liikenneviraston sekä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö edistävät aiesopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

Sopimus on laadittu x kappaleena, kullekin osapuolelle omansa.

Vaasassa x. päivänä x kuuta xxxx

LIITTEET

- Liite 1 Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen parantamiseen tähtäävät toimenpiteet aiesopimuskaudella xxxx-xxxx
- Liite 2 Saavutettavuuden sekä liikkumisen mahdollisuuksien parantamiseen tähtäävät toimenpiteet aiesopimuskaudella xxxx-xxxx
- Liite 3 Kuljettamisen toimintaedellytysten parantamiseen tähtäävät, maakunnan liikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät toimenpiteet aiesopimuskaudella xxxx-xxxx

7. SÄKERSTÄLLANDE AV ATT INTENTIONSAVTALET FULLGÖRS

Kommunerna i Österbotten beaktar genomförandet av målen och åtgärderna i detta intentionsavtal i sina budgetar och genomförandeprogram. Åtgärderna enligt intentionsavtalet främjas i överläggningar med Trafikverket och Österbottens ELY-central inom ramen för de disponibla resurserna. Miljöministeriet och kommunikationsministeriet främjar genomförandet av målen och åtgärderna i intentionsavtalet inom ramen för de disponibla resurserna.

Avtalet har upprättats i X exemplar, ett för varje part.

Vasa den x. x xxxx

BILAGOR

- Bilaga 1 Åtgärder för att förbättra samordningen av markanvändningen och trafiksystemet under intentionsavtalsperioden xxxx-xxxx
- Bilaga 2 Åtgärder för att förbättra tillgängligheten och möjligheterna att färdas under intentionsavtalsperioden xxxx-xxxx
- Bilaga 3 De viktigaste åtgärderna med tanke på trafiksystemet i landskapet som syftar till att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transporter under intentionsavtalsperioden xxxx-xxxx



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen

