

Västra Finlands gemensamma trafikstrategi



Inledning

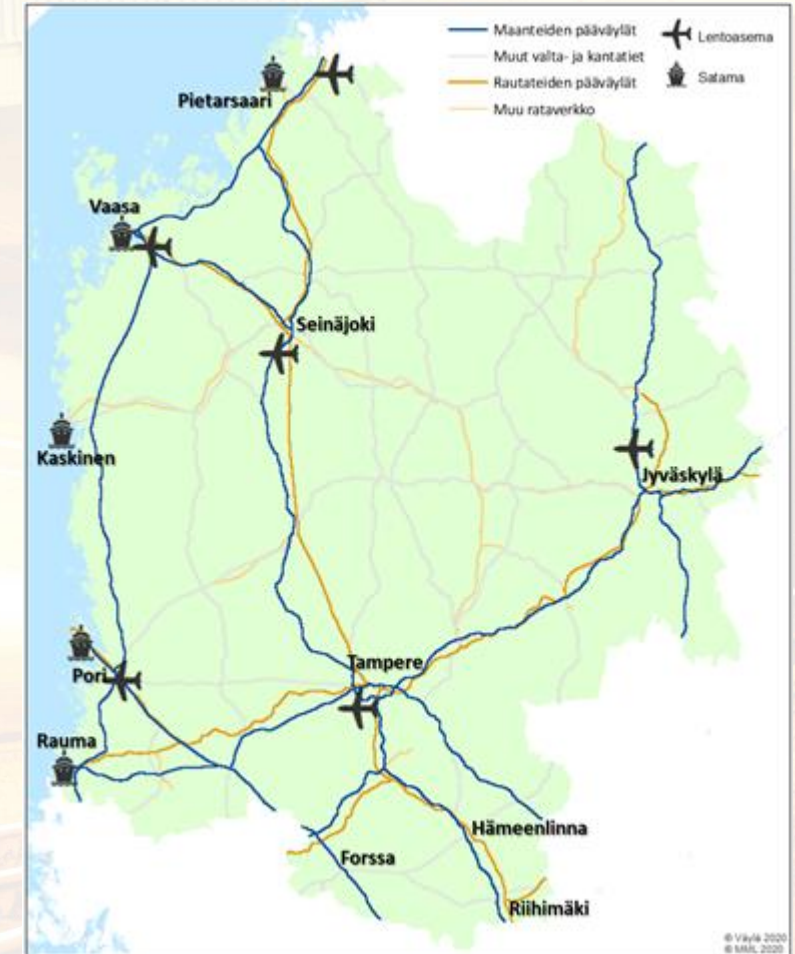
Sex landskap i Västra Finland (Birkaland, Egentliga Tavastland, Mellersta Finland, Satakunta, Södra Österbotten och Österbotten) har utarbetat en gemensam trafikstrategi. Strategin befäster en samsyn på de viktigaste trafiksystemfrågorna inom området med beaktande av alla trafikformer.

Den gemensamma viljan för vidare budskap till den riksomfattande trafiksystemplaneringen så att ärenden som är viktiga för Västra Finland beaktas. Strategin identifierar också teman kring vilka landskapen borde samarbeta av allmännyttiga och kostnadseffektiva skäl.

Västra Finlands gemensamma trafikstrategi har utarbetats i nära samspel med statens trafikmyndigheter. Inom strategiarbetet har man i samtliga sex landskap arrangerat verkstäder för intressenter och diskuterat framtidens mobilitetsfrågor med landskapens ungdomsfullmäktige.

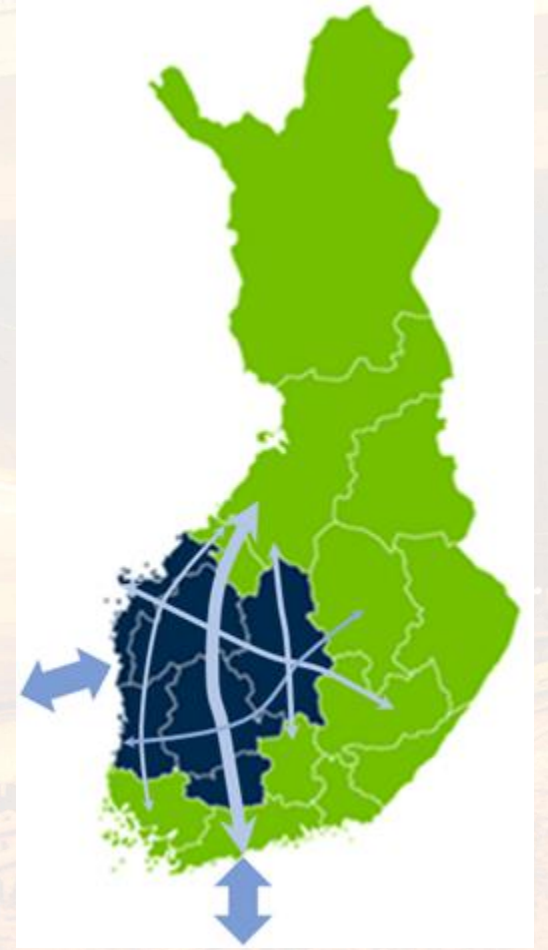
Landskapsstyrelserna i samtliga sex landskap har godkänt strategin som underlag för den gemensamma viljan och intressebevakningen samt för utvecklingen av trafiksystemet i landskapen.

Utarbetandet av trafikstrategin har styrts av en styrgrupp som bestod av representanter för landskapsförbunden och statens trafikledsförvaltning. Sitowise Oy har fungerat som konsult.



Innehåll

- 1. Samarbete gör oss starkare** **4**
 - Förändringar och osäkerhet på lång sikt, vi måste våga välja
 - Starka nätverk och internationella förbindelser är kännetecknande för Västra Finland
 - Exportlandskapen i Västra Finland klarar sig bra i jämförelser av företagsdynamik
 - De riksomfattande målen och Västra Finlands särdrag förenas i valda tema
- 2. Exportens, innovationernas och matens Västra Finland** **9**
 - Nationella och internationella förbindelser utgör grunden för nätverksbaserad företagsverksamhet
 - Fungerande vardag i en tät samhällsstruktur och på landsbygden
 - Effektiv logistik på landsbygden och i områden med tät samhällsstruktur
 - Smidiga resekedjor gör även längre arbetssträckor snabbare
- 3. Spetsåtgärder** **15**
- 4. Uppföljning av strategin** **21**



1. Samarbete gör oss starkare



Förändringar och osäkerhet på lång sikt

Vi behöver åtgärder för att stävja **klimateförändringen** och för att anpassa oss till den.

Hållbarhetsgapet i nationalekonomin ökar. Vi har på kort tid fått uppleva hur coronapandemin, som nådde oss i mars 2020, har försvagat företagens lönsamhet och ökat osäkerheten om arbetsplatsernas framtidsutsikter. Samtidigt har kostnaderna för den offentliga ekonomin ökat och skatteintäkterna minskat.

Förändringar i näringslivet, distansarbete och -tjänster, den äldre befolkningen och boende på flera orter förändrar mobiliteten och boendet, samhällena och logistiken. Mobilitetsbehovet och tillgänglighetens betydelse bibehålls.

Datakommunikation skapar möjligheter, såsom smart trafikledning och automation. Datakommunikation skapar också möjligheter för arbete och tjänster på distans, vilket medför ett minskat mobilitetsbehov. Telenätens pålitlighet och förmedlingsförmåga betonas.



Vi måste våga välja

Vi behöver samsyn om den framtid vi önskar oss, så att fel slags kompromisser inte leder till hinder längs vägen.

Vi behöver föra dialog om vilken slags samhällsstruktur vi vill uppnå och hurdan roll stationsområden och olika stomförbindelser kan ha på lång sikt samt om lösningarna på landskapsnivå och lokal nivå går i den gemensamt önskade riktningen.

Trafiklösningarna som man drar upp linjerna för ska vara flexibla och anpassningsbara samt kostnadseffektiva.

Utvecklingen är utmanande för bland annat dem som tillhandahåller tjänster inom kollektivtrafiken, men den påverkar också hur belastningen av trafiknätet fördelas tidsmässigt. Coronapandemin har på kort tid minskat efterfrågan på kollektivtrafik dramatiskt, vilket har lett till ekonomiska svårigheter för aktörer inom kollektivtrafiken.

Starka nätverk och internationella förbindelser är kännetecknande för Västra Finland

Täta och starka nätverk för arbetspendling även på mindre orter är ett kännetecknande drag för Västra Finland. Inom företagsverksamheten har man skapat nätverk över kommungränserna. Kontakten mellan de sex landskapen och interaktionen med övriga delar av Finland är livlig.

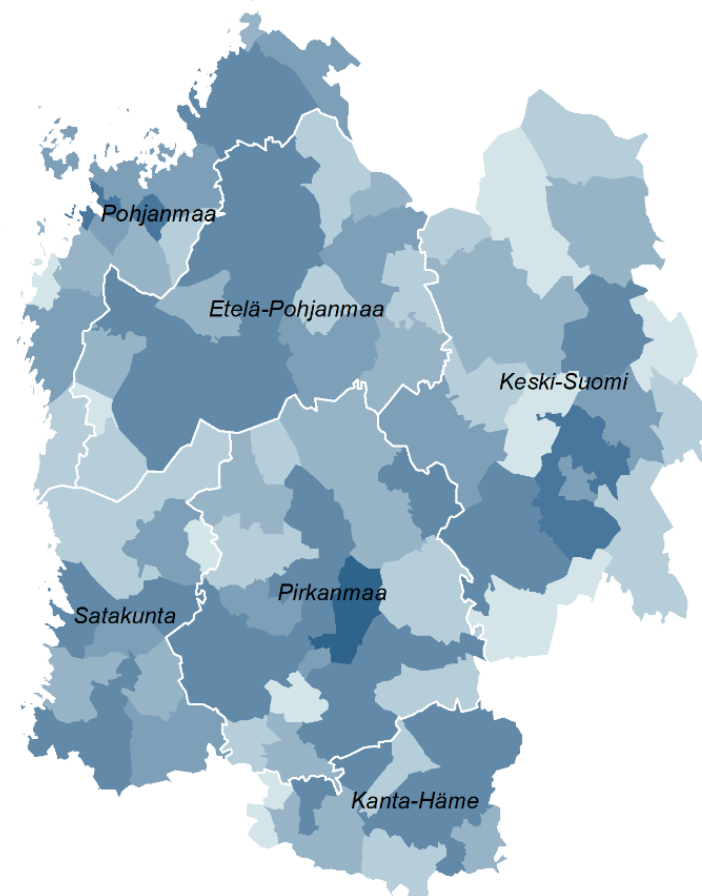
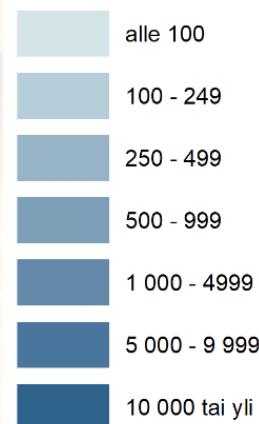
Huvudvägarna och stambanorna förenar landskapen i väst både med varandra och med resten av landet. Stambanan har en mycket central roll för hela området. Utsläppsminskning målen betonar betydelsen av spårförbindelser och utvecklingen av dem även när det gäller utrikesförbindelser.

Viktiga exportföretag har etablerat sig både **i städerna och på landsbygden. Behovet av internationella kontakter är konstant.**

Flygplatserna och hamnarna ansluter landskapen med resten av världen. **Ett fungerande nätverk av flygförbindelser är ett livsvillkor för ett internationellt Västra Finland.**

Finlands hamnar är specialiserade med tanke på de varuslag som hanteras eller på ägarunderlaget. Därför tjänar nästan alla landets utskeppningshamnar även industrin i Västra Finland. **Hamnarna i Västra Finland förmedlar godstrafik från de egna landskapen samt transitotrafik från Ryssland. Mellan Vasa och Umeå finns en förbindelse för persontrafik.**

Teollisuuden työpaikat 2017



(c) Tilastokeskus 2017
(c) Liikennevirasto 2018
(c) Corine Land Cover 2018

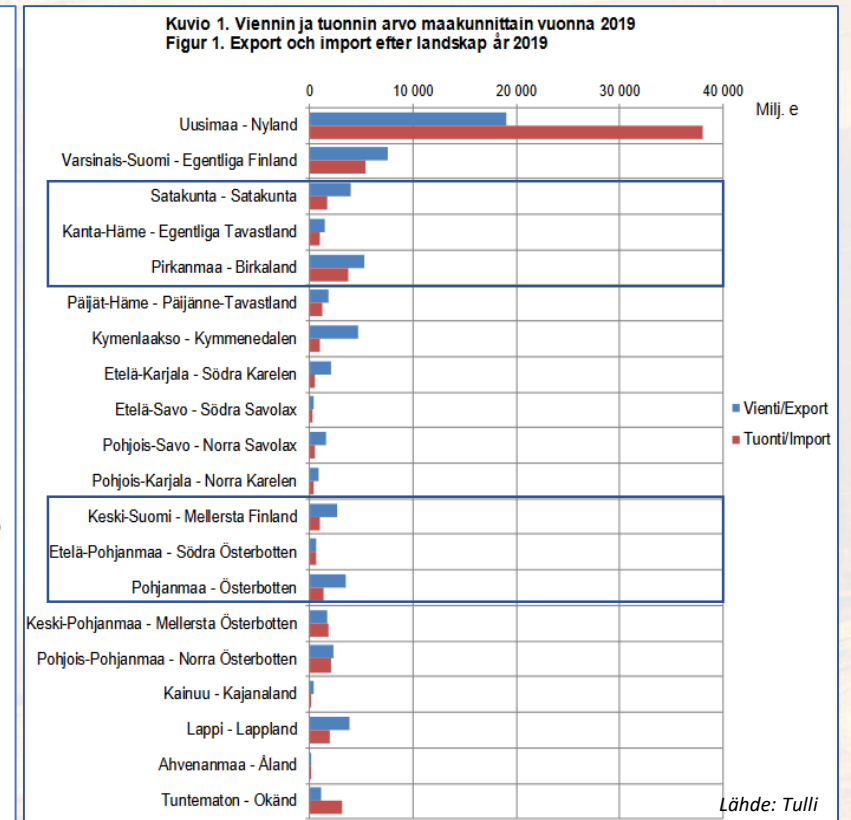
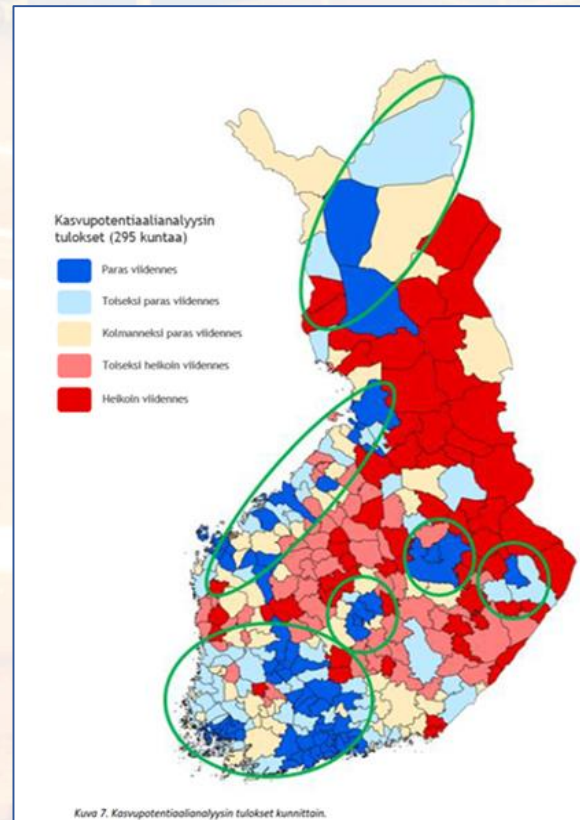


Exportlandskapet i Västra Finland klarar sig bra i jämförelser av företagsdynamik

Företagsdynamiken bidrar till regionens livskraft och är en central del av den regionala konkurrenskraften. Företagsdynamiken har en stark koppling till utvecklingen av den regionala och den lokala ekonomin i övrigt.

Kommunerna som hör till den bästa femtedelen är till stor del stora och mellanstora stadsregioner samt närbelägna ramkommuner som är koncentrerade längs stambanan mellan Helsingfors och Uleåborg eller i dess närhet. Jyväskylä-regionen hör till denna grupp.

Kommunerna som hör till den nästbästa femtedelen ligger främst i Södra och Sydvästra Finland samt i kustzonen mellan Åbo och Uleåborg.



Källa: Timo Aro, Susanna Haanpää och Anna Laiho: Yritysdynamiikka kuntien elinvoimatekijänä. Kunnallisalan kehittämissäätö 2019.

Källa: Birkalands förbund



De riksomfattande målen och Västra Finlands särdrag förenas i valda teman

Målen som styr den riksomfattande trafiksystemplanen har påverkat strategin.

De riksomfattande målen är:

- **Hållbarhet:** Möjligheterna att välja mera hållbara lösningar för mobilitet blir bättre – speciellt i stadsregionerna.
- **Tillgänglighet:** Trafiksystemet garanterar tillgängligheten i hela landet och svarar på behoven inom näringsliv, arbetspendling och boende.
- **Effektivitet:** Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet ökar.

När dessa mål kombinerades med särdragen för Västra Finland kunde vi identifiera de tre teman som presenteras här intill. Strategin har utarbetats inom ramarna för dessa tre teman.

Strategins övergripande mål är:

- Stävja klimatförändringen och minska utsläppen från trafiken
- Förbättra trafiksäkerheten
- Utveckla trafikinnovationer

Teman

Fungerande nationella och internationella förbindelser i vardagen: människor och gods når sina mål.

Fungerande vardag och effektiv logistik på landsbygden och i områden med tät samhällsstruktur.

Arbetskraften når arbetsplatserna även längre ifrån.



2. Exportens, innovationernas och matens Västra Finland



Nationella och internationella förbindelser utgör grunden för nätverksbaserad företagsverksamhet

Västra Finland är en region med starka internationella och nationella nätverk som behöver goda förbindelser. Kundrelationer och innovationer skapas genom personliga möten. Företagen måste få in råvaror och komponenter till sina produktionsanläggningar och ut slutprodukter till sina inhemska och utländska kunder.

En förutsättning för flygförbindelser är att man upprätthåller **ett nätverk av flygplatser**. Det möjliggör fungerande marknader för flygtrafiken och flygbiljetter till rimliga priser. Näringslivet i Västra Finland behöver flygförbindelser från regionens flygfält till internationella destinationer även om Helsingfors-Vanda flygplats är en viktig nationell knutpunkt. Därför är det nödvändigt att utveckla nya, mer dynamiska verksamhetsmodeller för flygtrafiken som möjliggör en kostnadseffektivare flygverksamhet.

Man måste också beakta att flygandets roll kan förändras i och med digital luftfart, lättare elplan och andra luftfarkoster.

Sjötransporter är en grundförutsättning för utrikeshandel och försörjningsberedskap. Sjöfartsrutter som trafikeras året runt med fartyg som lämpar sig för olika transportbehov ger företagen möjligheter att driva global konkurrenskraftig verksamhet i Finland. Industrin behöver hamnar för egna produkt- och råvarutransporter. Hamnarna bör kunna hantera olika typer av laster samt ändamålsenlig frekvens av fartygstrafik och fartygsstorlek. Därför är det viktigt att upprätthålla och utveckla konkurrenskraften i hamnarna i Västra Finland.

Flygplatserna och hamnarna behöver **goda landtransportförbindelser** som stöd; **vägar och järnvägar**. Samma trafikleder tjänar också förbindelserna inom Finland.

Det är viktigt att se till att det finns möjligheter att göra **förbindelserna i riktningen norr-söder** snabbare och öka varumängderna som transporteras. Man bör skapa förutsättningar för automatkörning av långtradare åtminstone på de sträckor där det inte finns någon järnväg. Man bör också överväga elektrifiering av vägnätet för att minska utsläppen. **Tvärförbindelserna** som är viktiga för näringslivet behöver beaktas mycket mer än man gjort hittills. Förbindelserna är väsentliga för både person- och godstrafiken, eftersom de fungerar som en länk till både hamnar och gränsstationer. Rutter som har god servicenivå för **stora specialtransporter** är viktiga för många branscher.

Även **järnvägarna** behöver **mångsidiga transporttjänster** för tvärförbindelser. Det vore viktigt att främja tågförbindelserna, men också att utvidga utbudet av tjänster så att olika varuslag kan transporteras längs järnvägarna på ett konkurrenskraftigt sätt. En marknad med flera järnvägsföretag skulle göra serviceutbudet mångsidigare.

Finansieringsinstrumenten som står till förfogande borde utnyttjas effektivt för långsiktig utveckling av trafikledsnätet. Man måste beakta målsättningarna med stomnätet för TEN-T samt att utvidgningen av stomnätskorridoren förverkligas inom utsatt tid och utnyttja CEF-finansiering.



Fungerande vardag i en tät samhällsstruktur och på landsbygden

I Västra Finland har såväl landsbygden som de tätt bebyggda samhällena en mångsidig näringsstruktur. För att vardagen ska fungera behöver människorna olika mobilitetsalternativ. Den åldrande befolkningens andel ökar och ungdomarna behöver möjligheter att ta sig även till andra ställen än till skolan. De behöver mobilitetsformer som passar deras livssituation.

När man avklarar arbetsresor inom rimlig tid, med små kostnader och lite utsläpp ger det den aktiva befolkningen livskvalitet. Att promenera eller cykla i en trevlig miljö är lösningen för korta sträckor. På längre sträckor kan goda kollektiva trafikförbindelser till pendelparkeringen frigöra tid och möjlighet att dra nytta av resetiden. Genom att öppna persontransporttjänsterna som erbjuds av samhället, såsom skolskjutsar och social- och hälsovårdstransporter, för alla förbättras tjänsten där det inte finns någon kollektivtrafik.

Funktionssäkra och snabba kommunikationsnät minskar för sin del mobilitetsbehovet då man också har tillgång till tjänster virtuellt och man kan arbeta hemifrån. Med hjälp av distansundervisning kan man eventuellt minska behovet av dagliga skolskjutsar om man anser att det ökar elevernas välmående.

Möjligheterna som **digitaliseringen och smarttrafiken** för med sig måste man pilotera och etablera till reproducerbara verksamhetsmodeller. Västra Finland är ett område med många nätverk och projekt inom hög teknologi och erbjuder olika typer av plattformar för gemensamma försök som kan leda till banbrytande utvecklingsarbete även internationellt. Som stöd för detta behövs pålitliga och snabba dataförbindelser.

Placeringen av olika funktioner och effektiv markanvändning utgör grunden för mobilitetsbehovet. Mångsidiga närliggande tjänster gör vardagen smidigare. Ändringar i verksamheten påverkar också utvecklingen av stadsstrukturen. I de tätt bebyggda tätorterna måste man fundera på hur **utrymmet som är avsett för mobilitet ska fördelas mellan olika transportsätt**. Det är nödvändigt att dryfta var de stillastående fordonen ska placeras och hur utrymmet som anvisats dem skulle kunna användas effektivare.

Användningen av personbilar är viktig på landsbygden även i framtiden och därför är det bra att möjliggöra tillgången på utsläppsnåla drivmedel. Det finns också behov för att utveckla nya former av tjänster och för det behövs en dataplattform som skulle göra det möjligt att erbjuda smidiga transporter. Plattformen borde utarbetas med samhällets och företagens gemensamma krafter.

- De pågående förändringarna gällande mobilitet och arbete förutsätter eventuellt att man möjliggör och förutser rentav radikala förändringar.
- De mångahanda behoven bland dem som befinner sig utanför arbetslivet ändrar den tidsmässiga fördelningen av efterfrågan på trafiktjänster och förutsätter nya typer av tjänster.
- Sätten och ställen att utföra arbetet på blir mer varierande och utmanar den traditionella kollektiva trafikens tjänstekoncept i och med att rusningstiderna ändrar form.



Djärva pilotprojekt och reproducerbara verksamhetsmodeller förbättrar vardagen

Man borde satsa på tankeprocesser som stöder pilotprojekt, för att kunna utveckla förhållandena så att de motsvarar de förändrade behoven.

Lyckade pilotprojekt borde utvecklas till reproducerbara verksamhetsmodeller så att utvecklingsinsatsen får långvariga effekter.

- Stomförbindelserna i de största städerna har gott om passagerare, men i tillägg behövs också **tjänster som kan reagera smidigt på efterfrågan** så att onödiga körsträckor kan undvikas.
- Man bör sträva efter att utveckla gummihjulstrafiken i en miljövänligare riktning för det kommer alltid att finnas människor som inte kan promenera, cykla eller använda kollektivtrafik. I Västra Finland är det möjligt att bygga ett modellområde för **hållbara energiformer för mobilitet** med laddnings- och tankningsnätverk. Här kan offentliga upphandlingar fungera som exempel.

- Genom att kombinera kompetensen från regionens universitet och högskolor med den slagkraft som fås från de exempel de offentliga upphandlingarna utgör, kan man skapa helt nya koncept som det kan finnas en efterfrågan på ute i världen.
- På lång sikt skulle man inom modellområdet för hållbar bilism kunna genomföra **pilotprojekt med automatiska fordon** till exempel för persontransporter och undersöka vilken effekt det kan ha på behovet av parkeringsplatser.
- Särskilt i större städer borde man dryfta **alternativa användningsändamål för områden som är avsedda för bilar**. Hurdana åtgärder krävs för att dessa områden skulle kunna användas av fotgängare och cyklister? Hur skulle man kunna få utrymmen som är reserverade för parkerade bilar i aktivt bruk? Med hurdan samplanering skulle man kunna förbättra tillgängligheten i tätt bebyggda städer?



Effektiv logistik på landsbygden och i områden med tät samhällsstruktur

Fungerande logistiska lösningar är livsviktiga för den mångsidiga näringsstrukturen i Västra Finland. Bristerna i vägnätets skick framhävs för situationen är mycket allvarlig. Transporterna av känsliga varor är redan i farozonen och transporterna av råvirke stöter på stora problem bland annat på grund av brister i broarnas bärförmåga. I stadskärnorna är distributionstrafiken mödosam.

Funktionerna i stadscentrumen behöver varor, men distributionen i tätt bebyggda miljöer är utmanande och tidskrävande.

Distributionstransporter skulle gynnas av ett informationssystem med uppgifter om lastnings- och lossningsplatser. Detta och utvecklingen av övriga lösningar för citylogistiken kräver många olika parter gemensamma insatser och eventuellt riksomfattande riktlinjer. Möjligheterna för utvecklingen av näthandeln måste förbättras genom att etablera upphämtningsställen för livsmedelstransporter i närheten av hemmen.

Lantbruket producerar biogasråvaror som biprodukt. Detta skulle kunna utnyttjas som drivmedel för trafiken i närområdet. **Förädling av trafikbiogas** kräver så omfattande investeringar att de inte är möjliga utan **stödåtgärder**. Eventuella **marginaleffekter i anknytning till EU-stöd** bör också avskaffas.

Ett **terminalnätverk för råvirke** borde utvecklas. Det skulle även gynna övriga transportkedjor inom bioekonomi och jordtransporter. Utvecklingen kräver samarbete mellan olika experter, kommunerna och staten. Målet är att öka järnvägstransporternas andel kostnadseffektivt och således bespara vägnätet.

För livsmedelskedjorna på landsbygden och för landsbygdens företag som har internationella nätverk är det viktigt att de logistiska kedjorna fungerar. På landsbygden finns också hemmamarknadsföretag som skulle dra nytta av ett **logistiskt samarbete** med andra företag i området. De skulle spara både på transportkostnaderna och på den tid som går åt till att transportera eller arrangera transporter. I enlighet med klimatmålen skulle det då vara möjligt att minska transportsträckorna och utsläppen.

För att skapa verksamhetsmodeller behövs statens och branschaktörernas gemensamma utvecklingsinsatser.



Smidiga resekedjor gör även längre arbetssträckor snabbare

Företagen på landsbygden och i städerna i Västra Finland behöver arbetskraft. Det finns också ett behov av att ta sig till läroanstalter och tjänster från olika typer av områden. Förutom trafiknät som erbjuder smidiga förbindelser behövs trafiktjänster som stöder företagens fullödiga verksamhet och en god vardag för invånarna.

Fungerande resekedjor är en hörnsten i arbetskraftsmobiliteten. För det behövs ett **riksomfattande biljett- och informationssystem för kollektivtrafik** samt en värd för och finansiering av systemet. För kunder som reser skulle de olika aktörernas tjänster då bli betydligt mer användarvänliga. För tillhandahållare av kollektivtrafiktjänster skulle delningen av information underlättas och biljettintäkterna öka, vilket vore viktigt så att tjänsteleverantörerna skulle kunna ta sig ur den kris som coronapandemin har orsakat kollektivtrafiken.

Resekedjan måste fungera smidigt från dörr till dörr. Därför måste man i rask takt göra trafik- och mobilitetstjänsterna mångsidigare, så att även små passagerargrupper kan betjänas med hög kvalitet, miljövänligt och kostnadseffektivt. **Persontransporter som ordnas av samhället såsom skolskjutsar samt social- och hälsovårdstransporter** borde utvecklas fördomsfritt, så att de är öppna för alla. Det behövs nya förvaltningsstrukturer och lagstiftning som stödjer strukturerna för att skapa nya kostnadseffektiva verksamhetsmodeller, så att man kan förbättra servicenivån genom att göra skolskjutsarna och social- och hälsovårdstransporterna öppna för alla.

Med **pendelparkering** kan man minimera sträckan som körs med personbil. Pendelparkering kräver finansiering och engagemang av staten.

Utvecklingen av stationsområden samt tillräckliga och trygga parkeringsmöjligheter för cyklar och personbilar ökar dels efterfrågan på kollektivtrafik och dels biljettförsäljningen. Järnvägskorridorerna i Västra Finland erbjuder möjligheter för utvecklingen av en livskraftig samhällsstruktur.

Stambanan och anknytande järnvägsbanor ger förutsättningar att göra även längre arbets- och studieresor relativt snabbt, men tågtrafikens **pålitlighet** borde förbättras. På många förbindelsesträckor behövs **fler tågturer**, så att väntetiderna inte blir oskäligt långa.

Höjning av körhastigheten och säkerställande av bankapacitetens tillräcklighet förkortar resetiden och utvidgar pendlingsområdet. Lokal- och fjärrtrafikens olika behov av anhalter förutsätter att tågen kan väja för och köra om varandra. På **busstrafikens** stomsträckor minskar utsläppen och restiden med en **jämn reshastighet** om **hållplatsarrangemangen** möjliggör att lokal- och fjärrtrafiken smidigt kan knytas samman.

Vi måste förbereda långsiktiga mobilitetsförutsättningar redan nu! Vi måste **göra förbindelsesträckorna snabbare** genom att förbättra kvaliteten på trafiklederna och undersöka möjligheterna att **utveckla tvärförbindelser**. De binder samman Finlands trafiksystem till ett nät och fungerar som förmedlare till internationella förbindelser.



3. Spetsåtgärder



Vi samarbetar kring smidiga och utsläppsnåla kedjor från dörr till dörr 1/2

Näringslivet i Västra Finland bildar många olika nätverk. Det ser man av människornas mobilitetsbehov och av transportkedjorna. Fungerande rese- och transportkedjor i vid mening är ett gemensamt mål med högsta prioritet för hela regionen. Kedjorna omfattar trafikleder, information, drivmedel, kollektivtrafik och transporttjänster samt prissättning av dessa. Genom samarbete mellan olika aktörer kan man utveckla ovan nämnda saker.

Budskap till det riksomfattande utvecklingsarbetet

Man måste försäkra sig om att **kommunikationsnäten** fungerar, har tillräckligt med kapacitet och är tillräckligt snabba. Fungerande kommunikationsnät är en grundförutsättning för medborgarnas och näringslivets verksamhet såväl i olika typer av landsbygdsområden som i täta samhällsstrukturer. Med fungerande kommunikationsnät kan man minska mobiliteten, kombinera skjutsar och transporter samt automatisera trafiken.

Att se till att alla **trafikleder** är i gott skick är a och o. Dessutom måste man anpassa sig efter utvecklingen av fordonsparkerna och se till att de största tillåtna fordonen kan användas hela transportsträckan. I Västra Finland finns det högteknologiindustri även på landsbygden. Därför är det centralt att skapa rutter för stora specialtransporter.

För **områden med mycket exportindustri** är fungerande, säkra och snabba förbindelser till hamnar och flygplatser ett livsvillkor. Samma förbindelser tjänar också kontakterna inom landet. Ett bannät med

tillräcklig kapacitet och ett vägnät med en hastighetsnivå som är jämn, förutsägbar och säkrar korta körtider för tung trafik vore optimalt både ekonomiskt och utsläppsmässigt.

Spetsåtgärder

- Man bör försäkra sig om att kommunikationsnäten fungerar, har tillräckligt med kapacitet och är tillräckligt snabba för att minska mobilitetsbehovet och skapa möjligheter för automatisering av trafiken.
- Brister i väglaget inom hela vägnätet bör åtgärdas.
- Förbindelser som är viktiga för exporttransporter bör fås i sådant skick att de motsvarar behovet.
- Omfattningen av huvudvägnätet som definieras i förordningen om huvudleder bör kontrolleras.
- Rutter för stora specialtransporter bör genomföras på planerad servicenivå och i planerad omfattning.
- Man bör skapa förutsättningar för automatkörning för fordon i godstrafik på de huvudvägsträckor som inte har någon järnväg.
- Från gummihjul till järnväg: lastning, transporttjänster och spårtrafikförbindelser bör effektiviseras.



Vi samarbetar kring smidiga och utsläppsnåla kedjor från dörr till dörr 2/2

Att bygga upp **resekedjor** och ett driftskompatibelt biljettsystem blir bara tomt prat utan ett riksomfattande system i bakgrunden. Systemet behöver en värd och en stabil finansieringsgrund. För att knyta samman persontransporter, som skolskjutsar och social- och hälsovårdstransporter, som ordnas av olika aktörer i samhället med trafiktjänster som är öppna för alla behövs en dataplattform och en ny förvaltningsstruktur och lagstiftning som stöd för den – nu finns det många olika anordnare av transporter. Pendlingsparkering är en förutsättning om cyklister och bilister ska byta till buss eller tåg. Pendlingsparkering kräver samarbete mellan många aktörer och därför behövs en tydlig riksomfattande modell och statlig finansiering.

Spetsåtgärder

- Bannätet och järnvägstrafiken måste utvecklas så att man kan lita på tjänsterna och så att kapaciteten är tillräcklig för arbetspendlingens behov.
- Systemet bakom ett riksomfattande biljett- och informationssystem för kollektivtrafik behöver en värd och finansiering.
- Pendlingsparkeringen behöver en stabil finansieringsmekanism och engagemang från statens sida.

- Vi behöver nya förvaltningsstrukturer och lagstiftning som stödjer dessa, så att kommunernas och statens persontransporttjänster, såsom skolskjutsar och social- och hälsovårdstransporter, kan kombineras och öppnas upp för alla.
- Utvecklingen av konceptet med ett modellområde för hållbar bilism måste stödjas bland annat genom att främja tillgången på och produktionen av utsläppsnåla drivmedel (trafikbiogas).

Landskapens gemensamma åtgärder

Landskapsförbundens befogenheter i trafikfrågor är begränsade. Landskapsförbunden kan ta upp frågor till diskussion genom att tillsammans utarbeta utredningar och således öka medvetenheten om och diskussionerna kring teman som berör många olika parter.

En annan viktig roll som landskapsförbunden har är att föra samman olika parter. Förbunden kan sammankalla parter som tillsammans kan lösa utmaningar och starta pilotprojekt som i bästa fall kan leda till reproducerbara verksamhetsmodeller.



Spetsåtgärder

Högsta prioritet markeras med blått

Tema	Budskap till det riksomfattande utvecklingsarbetet	Koppling till målen i RTSP
Fungerande nationella och internationella förbindelser	<ul style="list-style-type: none">• Förbindelser som är viktiga för exporttransporter bör fås i sådant skick som motsvarar behovet.• Omfattningen av huvudvägnätet som definieras i förordningen om huvudleder bör kontrolleras.• Man bör använda EU:s finansieringsinstrument effektivare för utveckling av centrala förbindelseleder.• Rutter för stora specialtransporter bör skapas på planerad servicenivå och i planerad omfattning.• Man bör skapa förutsättningar för automatkörning för fordon i godstrafik på de huvudvägsträckor som inte har någon järnväg.• Från gummihjul till järnväg: lastning, transporttjänster och spårtrafikförbindelser bör effektiviseras.	Tillgänglighet Effektivitet
Fungerande vardag och effektiv logistik på landsbygden och i områden med tät samhällsstruktur	<ul style="list-style-type: none">• Brister i väglaget inom hela vägnätet bör åtgärdas.• Kommunikationsnätets funktionssäkerhet, kapacitet och hastighet bör säkras för att minska mobilitetsbehovet och skapa möjligheter för trafikautomation.• Vi behöver nya förvaltningsstrukturer och lagstiftning som stödjer dessa för att kunna kombinera och öppna upp persontransporttjänster (bl.a. skolskjutsar och social- och hälsovårdstransporter) för alla.• Det behövs stödåtgärder för att starta upp lokal förädling av trafikbiogas.• Nya verksamhetsmodeller för citylogistik bör snabbas upp med finansieringsinsatser.• Utvecklingen av ett modellområde för hållbar bilism bör stödjas.	Tillgänglighet Hållbarhet Effektivitet
Arbetskraften når arbetsplatserna även längre ifrån	<ul style="list-style-type: none">• Bannätet och järnvägstrafiken bör utvecklas så att man kan lita på tjänsterna och så att kapaciteten är tillräcklig för arbetspendlingens behov.• Systemet bakom det riksomfattande biljett- och informationssystemet för kollektivtrafik behöver en värd och finansiering.• Pendlingsparkeringen behöver en stabil finansieringsmekanism och engagemang från statens sida.	Tillgänglighet Hållbarhet Effektivitet



Landskapen främjar teman tillsammans

Tema	Landskapens gemensamma åtgärder
Fungerande nationella och internationella förbindelser	<ul style="list-style-type: none">• Landskapen utarbetar en handlingsplan på basis av utredningarna om de tvärgående förbindelserna: Hurdana frågor om samhällsstruktur och trafik bör utredas? Utredningarna görs i samarbete med staten.• Landskapen utarbetar en handlingsplan för att säkerställa flygplatsernas verksamhet och reguljärflygen i regionen samt för att presentera nya, mer dynamiska verksamhetsmodeller.
Fungerande vardag och effektiv logistik på landsbygden och i områden med tät samhällsstruktur	<ul style="list-style-type: none">• Vi skapar nya pilotprojekt för och utvecklar kostnadseffektiva verksamhetsmodeller som öppnar upp samhällets persontransporttjänster för alla.• Genom utredningar och pilotprojekt snabbar vi upp det logistiska samarbetet mellan företagen.• Vi utvecklar och genomför ett koncept för samåkning.• Offentliga aktörer går i bräschen för upphandling av utsläppsnåla fordon och transporttjänster.• Vi utvecklar cykelåkning och utsläppsfria fordon till attraktiva alternativ.• Terminalnätverket för råvirke åtgärdas i samarbete med staten, aktörer inom skogsbranschen och kommunerna.
Arbetskraften når arbetsplatserna även längre ifrån	<ul style="list-style-type: none">• Knutpunkter för resekedjor och stationsområden utvecklas även som servicekluster som ökar behovet av kollektivtrafik.• Vi skapar en verksamhetsmodell för att förbättra resekedjorna över landskapsgränserna.



Konsekvenser av spetsåtgärderna

I den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms konsekvenserna ur följande synvinklar:

- Tillgänglighet och servicenivån för resor och transporter
- Den ekonomiska hållbarheten
- Den ekologiska hållbarheten
- Den sociala hållbarheten
- Trafiksystemets säkerhet

De spetsåtgärder som presenteras i Västra Finlands gemensamma trafikstrategi skulle då de förverkligas medföra de konsekvenser som presenteras här intill.

Spetsåtgärderna för områden med **tät samhällsstruktur** förbättrar tillgängligheten inom samhällena och den sociala hållbarheten samt minskar trafiksystemets klimatpåverkan.

Åtgärderna för **landsbygdsområden** strävar efter social hållbarhet, samhällsekonomisk effektivitet, förbättring av servicenivån för transporter, förutsättningar för ekonomisk tillväxt och minskning av trafiksystemets klimatpåverkan.

De spetsåtgärder som förbättrar **arbetsplatsernas tillgänglighet** förbättrar tillgängligheten mellan regionerna, social hållbarhet och trafiksäkerhet samt skapar förutsättningar för ekonomisk tillväxt och minskar trafikens klimatpåverkan.

Åtgärderna som riktar sig mot **nationella och internationella förbindelser** medför förutsättningar för ekonomisk tillväxt, ökar den internationella tillgängligheten i regionerna och minskar trafiksystemets klimatpåverkan.



4. Uppföljning av strategin



Gemensamma utgångspunkter ger kraft för föränderliga behov

Västra Finlands gemensamma trafikstrategi identifierar det som landskapen ska utveckla tillsammans och som främjas på landskapsnivå och i stadsregionerna.

Västra Finlands egna strävanden och uppdateringen av den gemensamma strategin görs i sådan takt att landskapens behov och synpunkter tas i beaktande när den riksomfattande planen utarbetas.

Med uppföljningen av den gemensamma trafikstrategin stödjer vi flexibel anpassningsförmåga. Vi följer upp förändringarna i omgivningen, genomförandet av strategin på landskaps- och riksnivå samt framstegen iden gemensamma utvecklingen av landskapens objekt.

Strategin utvärderas regelbundet med gemensamma krafter.

Med hjälp av uppföljningen utvecklar vi verksamheten och uppdaterar strategin med gemensamma krafter enligt följande:

Landskapsstyrelserna bedömer årligen på basis av de uppgifter som fåtts genom uppföljningen av trafikstrategin hurdana förändringar man bör göra för att genomföra strategin samt hur arbetet med utvecklingen av landskapens gemensamma objekt framskrider. Landskapsstyrelserna fattar beslut om eventuella styråtgärder.

Toppmötet för **landskapsstyrelsernas presidier och riksdagsledamöter från Västra Finland** skapar samförstånd om uppdateringsbehovet och om grunderna till nya insatser i början av varje riksdagsperiod.

Landskapsförbunden svarar för den operativa uppföljningen av strategin genom att utnyttja den riksomfattande informationen. **Trafiksystemarbetsgrupperna** ser till att det skapas en gemensam situationsbild. De kopplar samman **kommunerna** och **NTM-centralerna** i uppföljningen och utarbetningen av strategin samt behandlar också preliminära strategiska val och riktlinjer och dryftar hur dessa skulle påverka trafiksystemplaneringen i varje landskap ifall de genomförs. För att skapa en situationsbild kommer man överens om fortgående samarbetsförfaranden **med representanter för näringslivet**. Detta är viktigt med tanke på tillgången av transporter och arbetskraft.

I tillägg kommer man överens om hur KM och trafikmyndigheterna införlivas i strategins uppdateringsprocess och i arbetet med att utarbeta en gemensam situationsbild. Enligt den riksomfattande trafiksystemplanens version 4.9.2020 skulle staten inleda årliga diskussioner med regionala trafiksystemaktörer enligt regioner som baserar sig på landskapsförbundens trafiksystemsamarbete. I detta forum är det bra att behandla saker som rör den gemensamma trafikstrategin. En lista med teman som tas upp till behandling finns på nästa sida.



Uppdateringsprocessen och diskussionerna med staten

RTSP:s version 4.9.2020:

Staten utvecklar en samarbetsmodell för trafiksystemarbetets riksomfattande och regionala nivå genom att grunda ett omfattande trafiksystemforum som möts regelbundet samt genom att inleda **årliga diskussioner** med regionala trafiksystemaktörer **enligt regioner som baserar sig på landskapsförbundens trafiksystemsamarbete**. I trafiksystemforumet behandlas aktuella ärenden i anknytning till utvecklingen av trafiksystemet: till exempel trafiksystemets situationsbild, uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och konsekvensbedömningen för utvecklingen av metoderna. I diskussionerna med regionerna skulle man gå igenom **verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen ur en regional synvinkel**.

Västra Finlands teman för de årliga diskussionerna med staten

- Hur har situationsbilden förändrats i Västra Finland? Vilka förändringsbehov medför den nya situationsbilden för prioriteringarna i RTSP?
- Hur har de riksomfattande spetsåtgärderna framskridit i Västra Finland? Har den prioriterade ordningen av spetsåtgärderna förändrats på grund av den förändrade situationsbilden i Västra Finland?
- Vad kan Västra Finland göra så att statens förväntade spetsåtgärder skulle genomföras?
- Hur har spetsåtgärderna som landskapen samarbetar kring framskridit? Är det nödvändigt att ändra dem?

