



Egentliga Finlands trafiksystemplan 2020

Varsinais-Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund

LJS²⁰₂₀
VARSINAIS-SUOMI

Innehållsförteckning

Förord	2
1 Förändringar i omvärlden.....	5
1.1 Utvärdering av den föregående planen	5
1.2 Klimatförändring.....	5
1.3 Trafikens elektrifiering	5
1.4 Trafikens automatisering.....	6
1.5 Delningsekonomi och nya mobilitetstjänster.....	8
1.6 Utvecklingen är olika i olika delar av landskapet	9
2 Mål	11
2.1 Trafiksystemets utvecklingsmål	11
2.2 Målen bakgrunder och sätt att främja dem	13
Hållbar och utsläppsnål.....	13
Konkurrenskraftig och attraktiv	15
Trygg och hälsosam	21
3 Utvecklingsteman och åtgärder	23
3.1 Egentliga Finland som en del av Europa och som en port till Skandinavien	25
3.2 Effektivare och mer hållbara förbindelser till kusten och inlandet. 27	
3.3 Fungerande och utsläppsnåla regionala förbindelser	30
3.4 Hållbar, trygg och hälsosam stads- och tätortstrafik	33
Bilaga: Program för målinriktad planering och genomförande av stora investeringar	

Förord

Landskapet Egentliga Finland är en del av det växande södra Finland och den nordliga tillväxtzonen. Egentliga Finlands och Åbo stadsregions roll i Finlands regionalstruktur betonas särskilt som en port till Skandinavien och västra Europa, en knutpunkt för goda sjö- och flygtrafikförbindelser. Till resten av landet kopplas Egentliga Finland med landsväg och järnväg via huvudkorridorerna som riktas mot huvudstadsregionen, inlandet och kusten. Som särdrag har Egentliga Finland också en mångsidig näringsstruktur, ett starkt utbildningsutbud, en vid skärgård och dess fritidsboende och en växande turism, som alla skapar sina egna utmaningar för utvecklingen av trafiksystemet.

Egentliga Finlands trafiksystemplan 2040+ är den tredje trafiksystemplanen som omfattar hela landskapet. Som bakgrund för denna uppdatering analyserade man trender vad gäller förändringar i samhälleliga förändringsfaktorer såsom ekonomin och näringsstrukturen, befolkningsutvecklingen och urbaniseringen, sysselsättningen, fritiden och livsstilarna samt deras effekter på trafiksystemet. Detta gjorde man bland annat med hjälp av granskning av scenarier. Under uppdateringsprocessen genomförde man förstudier som stöder planen, fick invånare, kommuner och aktörer inom näringslivet att delta genom enkäter och intressentgruppsevenemang, och diskuterade i aftonskolor om framtidens trafik med kommunernas tjänstemän och beslutsfattare.

Inom Åbo stadsregion specificeras Egentliga Finlands trafiksystemplan av Åbo stadsregions trafiksystemplan. Planerna uppdaterades i en gemensam process samtidigt som den första 12 år långa nationella trafiksystemplanen upprättades. Dessutom anknyter uppdateringen av planerna till Åbo stadsregions MBT-avtal, Egentliga Finlands klimatfärdplan och södra Finlands trafikstrategi som är gemensam för fyra landskap. Alla dessa bereddes samtidigt som trafiksystemplanerna uppdaterades.

I bakgrunden för planen finns också Egentliga Finlands landskapsstrategi och landskapsplaner som tillsammans med trafiksystemplanen strävar efter egenskaper som stöder landskapets regionala utveckling: bra tillgänglighet, invånarnas smidiga vardag och förstärkning av ett hållbart trafiksystem och en hållbar regionalstruktur. Andra utgångspunkter har varit identifiering av landskapets och de ekonomiska regionernas särdrag och behov samt främjande av mål som förbättrar trafiksystemets funktionalitet och vardagliga funktioners smidighet, minskar trafikutsläppen och främjar hållbar och trygg trafik.

I Egentliga Finlands trafiksystemplan har man fastställt utvecklingsbehov som är centrala för landskapets, näringslivets och invånarnas framtid och vars genomförande i fortsättningen främjas som samarbete mellan staten, kommuner och intressentgrupper. Trafiksystemet planeras och genomförs som en del av den övriga markanvändningen och samhället med beaktande av näringslivets behov och smidigheten av invånarnas vardag.

Coronapandemin som spred sig globalt under våren 2020 kommer med all sannolikhet att förändra även trafiksystemplaneringens utgångspunkter och mål. Dessa förändringar har ännu vid detta skede inte kunnat behandlas på ett övergripande sätt på en regional nivå. Pandemins långvariga effekter på ekonomin och mobiliteten ska bedömas på en nationell nivå som en del av den riksomfattande trafiksystemplaneringen.

Planeringen av Egentliga Finlands och Åbo stadsregions trafiksystemplaner 2040+ har letts av en styrgrupp:

Jarkko Virtanen, Åbo stad (ordförande)

Jyrki Lappi, Åbo stad

Antti Korte, Reso stad

Jouni Mutanen, Nådendals stad

Reima Ojala, Nådendals stad

Esko Poikela, Lundo kommun

Harri Virta, S:t Karins stad

Kimmo Thessler, Masku kommun

Jarmo Rauvola, Nousis kommun
Vesa-Matti Eura, Virmo kommun
Mika Heinonen, Rusko kommun
Mika Joki, Aura kommun
Olli-Pekka Hannu, Pöytis kommun
Heidi Saaristo-Levin, Pargas stad
Markku Kylan, Pemars stad
Juha Saarinen, Pemars stad
Mats Nurmio, Kimitoöns kommun
Seppo Allén, Sagu kommun
Mika Mannervesi, Salo stad
Sami Suikkanen, Somero kommun
Atso Vainio, Nystads stad
Johanna Luukkonen, Letala stad
Matti Tunkkari, Loimaa stad
Pauliina Forsman, Åbo handelskammare
Tapio Ojanen, Trafikledsverket
Tuula Säämänen, Trafikledsverket
Annu Korhonen, Traficom
Matti Vehviläinen, NTM-centralen i Egentliga Finland
Hanna Lindholm, NTM-centralen i Egentliga Finland
Kari Häkämies, Egentliga Finlands förbund
Janne Virtanen, Egentliga Finlands förbund
Malla Rannikko-Laine, Egentliga Finlands förbund
Heikki Saarento, Egentliga Finlands förbund
Noora Mäki-Arvela, Egentliga Finlands förbund

Linea Konsultit Oy och Ramboll Finland AB konsulterades i arbetet. Som konsultprojektledare agerade Sakari Somerpalo.

Riksomfattande trafiksystemplan motstånd, tillgänglighet, effektivitet

Södra Finlands transportstrategi

Åbo stadsregions MBT-avtal

Egentliga Finlands och Åbo stadsregions trafiksystemplaner

- Hållbar och utsläppsnål
- Konkurrenskraftig och attraktiv
- Trygg och hälsosam

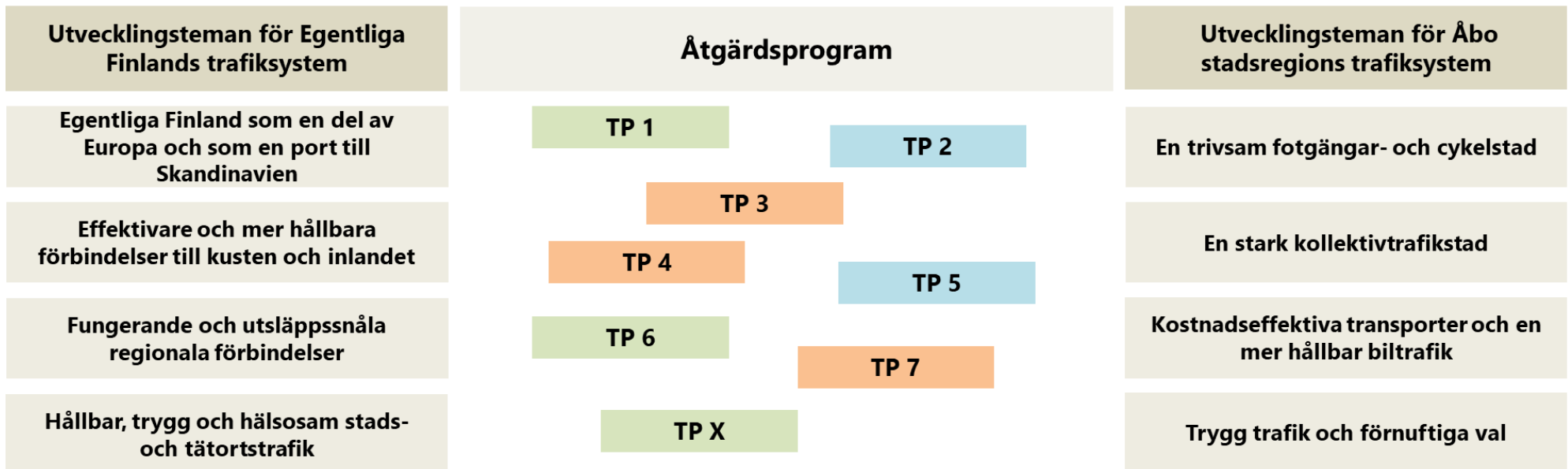


Bild 1. Egentliga Finlands och Åbo stadsregions trafiksystemplaner har upprättats i en gemensam beredningsprocess, och de har gemensamma allmänna mål och delvis gemensamma åtgärder. Landskapets plan fokuserar på teman och åtgärder på landskapsnivå. I planen för Åbo stadsregion behandlas teman som är viktiga för stadsregionen på ett mer omfattande och detaljerat sätt.

1 Förändringar i omvärlden

1.1 Utvärdering av den föregående planen

I den föregående trafiksystemplanen för Egentliga Finland som godkändes 2014 betonade man näringslivets förutsättningar, förutsättningarna för en hållbar regional utveckling, en hållbar mobilitet och samhällsstruktur och landsbygdens och skärgårdens trafikförbindelser. När planens förverkligande utvärderades år 2019 konstaterade man att av de centrala målen hade genomförande och planering av projekt som smidiggör och effektiviserar näringslivets transporter framskridit bäst och utökandet av populariteten och andelen av hållbara färdmedel framskridit svagast. Uppdateringen av planen instruerades enligt följande:

- Klimatmålen ska vara mycket synliga i planen och i dess åtgärder.
- Den positiva strukturomvandlingen har fört med sig arbete, invånare, arbetskraftens mobilitetsbehov och växande godstrafik till landskapet.
- Att på ett hållbart sätt förstärka arbetsmarknadsområdet som omfattar hela landskapet och utvecklingskorridorerna som sträcker sig utanför landskapet kräver utöver smidiga vägförbindelser även bättre och till sin hastighet mer konkurrenskraftiga kollektivtrafikförbindelser.
- Gång-, cykel- och kollektivtrafikförhållandena ska investeras i mer än i dag, deras främjande inom stadsregionerna, i tätorterna och i fjärrtrafikens huvudriktningar likaså.
- Att säkerställa funktionaliteten av Åbo ringväg är en kritisk faktor för godstrafiken i hela landskapet.
- Bastrafikledshållningens finansieringsnivå väcker kontinuerligt oro och fastställer om vägnätets skick och underhållsnivå kan tryggas.
- Den traditionella kollektivtrafiken avtar inom områden med minst efterfrågan, och det behövs nya slags servicekoncept som kan ersätta den.

- Konsekvenserna och behoven av trafikens automatisering, digitalisering och tjänstefiering ska tas i beaktande.

1.2 Klimatförändring

Uppnåendet av trafikens klimatmål har behandlats i delkapitel 2.3.

1.3 Trafikens elektrifiering

Trafiken elektrifieras snabbt. Inom stadstrafiken växer antalet och utbudet av olika lätta elektriska färdmedel. I planeringen av arrangemangen för gång- och cykeltrafiken måste man redan nu beakta ett allt större utbud av elektriska färdmedel som kan jämföras med gång och cykling, såsom elektriska sparkcyklar, elektriska skejtboardar, elektriska rullatorer och elektriska seniorskotrar.

Antalet elcyklar växer snabbt. Att elcyklar blir allt vanligare torde leda till att antalet personer som aktivt använder cyklar i sin vardag ökar. Det blir också enklare att använda dem för ännu längre arbetsresor och andra resor. Samtidigt stiger cyklarnas medelhastighet särskilt vad gäller cyklar som tidigare varit långsammare. Detta ökar betydelsen av trygga trafikarrangemang och betonar behovet att skilja gångtrafik och cykeltrafik från varandra. Elektrifieringen påskyndar också populariteten av olika slags lådcyklar som är större än vanliga cyklar, vilket i sin tur påverkar cykelvägarnas utrymmesbehov.

Även antalet, utbudet och användningen av elektriska färdmedel med två, tre eller fyra hjul som kan klassificeras som mopeder eller motorcyklar kan antas öka bland annat hos den äldre befolkningen och ungdomen. Trygg samordning av de varierande och till sina egenskaper olika fordonsbestånden i framtidens stadstrafik med varandra och med biltrafiken kräver tillräckligt låga körhastigheter och en trafikmiljö som stöder samordningen.

Biltrafikens övergång från fossila bränslen till andra drivmedel har börjat. Hybrid- och elbilarnas andel av de nya personbilarna ökar snabbt bland

annat på grund av utsläppsförordningar som påverkar biltillverkarnas förpliktelser, och man uppskattar att största delen av personbilbeståndet kommer att elektrifieras inom cirka 20 år, beroende på bland annat anskaffningsstöd. Under övergångsperioden ökar även användningen av biobränslen i personbilar, men på längre sikt är det den tunga trafiken som behöver biobränslet i och med att den tunga trafiken är mer utmanande att elektrifiera. Hur snabbt elbilar blir vanliga begränsas framför allt av tillgängligheten av batteriernas metaller och återvinningen av använda batterier, som båda är globala problem. Det är också möjligt att bränsleceller eller annan teknik kommer att vid sidan av elektricitet bli vanliga drivmedel i framtidens bilar. Nya drivmedel kommer i sig inte att medföra några andra förändringar till trafiken än behovet att bygga distributionsnät för elektricitet och biobränslen.

Elektrifieringen av järnvägstrafiken har redan kommit långt. I Egentliga Finland färdigställs elektrifieringen av Nystadsbanan år 2021 och efter detta är det endast Nådendalsbanan och en del av hamn- och industribanorna och bangårdarna som inte har elektrifierats. Elektrifieringen skapar förutsättningar att sköta person- och godstrafiken på alla banor effektivt med samma tågmateriel och minska godstrafikens behov att byta lokomotiv på Åbos bangårdar.

1.4 Trafikens automatisering

I vägtrafiken tas automatisering i bruk gradvis. Automatiseringens första nivåer stöder föraren och kräver att föraren övervakar omgivningen och svarar för största delen av själva körningen. På följande nivå börjar fordonet själv övervaka omgivningen och klarar redan självständigt av vissa uppgifter, men förarens roll är fortfarande stor. Man talar om hög automatiseringsgrad när ett körsituationsspecifikt automatiserat system täcker alla uppgifter även när människan inte tar kontroll över bilen. På den sista nivån som innebär full automatisering är det fråga om ett automationssystem som täcker körandets alla delområden i alla väg- och miljöförhållanden.

Delvis automatiserade fordon och funktioner finns redan i dag på marknaden och i trafiken. Exempel på dessa är körfältsassistenter och farthållare som anpassar sig till det framförvarande fordonets rörelser. Följande skede är att börja tillämpa automatisering i större grad inom begränsade områden eller uppgifter, till exempel på begränsade automatiserade busslinjer och transportrutter, i kolonnkörning med lastbilar eller i en högklassig motorvägsmiljö. Fullständig automation vari föraren inte alls behövs är ännu långt borta i framtiden. Utöver tekniska utmaningar är sådan automatisering förknippad med många ekonomiska, juridiska och etiska utmaningar och utmaningar som anknyter till marknaden. Inom yrkestrafiken torde automatisering som ersätter föraren utvecklas snabbt tack vare tekniska möjligheter så länge som dess tilläggskostnader är mindre än besparingarna i lönekostnader.

Utvecklingen av avancerad trafik kräver också insatser från samhället i både effektiva dataförbindelser och trafikinfrastrukturen. På kort sikt kräver automatiskt körande infra som är i bra skick (beläggning och markering av körfält), bra vinterunderhåll, goda datatrafikförbindelser och utvecklande strömförsörjning invid lederna. Dessutom behövs det högklassig digital information om den fysiska infrastrukturen och realtid information om trafiken och trafikförhållandena. På längre sikt kan man behöva

större förändringar i den fysiska infrastrukturen, såsom egna körfält, lossnings- och lastningsplatser och hjälpmedel som kompenserar för utmanande trafikförhållanden.

Inom spårtrafiken har automationens utveckling inletts med kontroll- och styrsystem, exempelvis automatisk passerkontroll som tryggar tågens passage. Passerkontrollsystemet som för närvarande används i Finland når slutet av sin livscykel i slutet av 2020-talet. Som ersättare till det gamla systemet har föreslagits ett passerkontrollsystem som baserar sig på snabb data och radionät och som möjliggör utnyttjande av nya tekniker bland annat i trafikledning. Det erbjuder också förutsättningar för logistikens digitalisering och framtidens automatiska tågtrafik. Spårtrafiken i städerna använder sig redan nu av transportmedel som kan ta sig fram utan förare och som rör sig längs slutna spårssystem (t.ex. automatiserade metron). På det allmänna bannätet å sin sida är kraven för automatiskt körande mer utmanande och kostnaderna för dess genomförande så höga att förverkligande av tåg som är helt utan förare torde vara olönsamt en lång tid framöver.

Med automatisering av sjöfarten strävar man efter att öka säkerheten, förbättra energieffektiviteten, optimera fartygens passage och rutter, minska kostnaderna som uppstår på grund av logistiken och utveckla hela transportkedjan. Till havs består personalens arbete på kommandobryggan redan nu på nya fartyg huvudsakligen av övervakande verksamhet när automationen sköter om navigeringen. Det finns alltså redan mycket teknik som automatiserar fartyg och som kan utnyttjas i fjärrstyrning, men alla möjligheter som automation erbjuder utnyttjas inte ännu. I Skärgårdshavet medför smala leder sina egna utmaningar till utvecklingen av automatisering, men även mycket som kan uppnås särskilt vad gäller säkerhet.

När programvarorna inom automatisering och digitalisering utvecklas skapas det nya möjligheter för mer effektiv operation av trafiknät, högre servicenivå och fullständigt nya trafiktjänster. Å andra sidan kommer trafiksystemets teknik dock att bli mer komplicerat och mer sårbart.

Användningen av drönare i trafiken

Med drönare, alltså obemannade luftfartyg, kan man syfta på många olika fjärrmanövrerade flygande apparater – från redskap som väger några gram till luftfartyg som väger flera ton. I Finland har användningen av drönare blivit allt vanligare särskilt vid flygfotoografering och -filmning eftersom drönarna behändigt bär kamerorna nästan vart som helst.

I framtiden kommer drönare också att bli en del av trafiksystemet. Det är sannolikt att man till en början kommer att använda stora drönare till att transportera gods, inte människor. Även om drönarnas utveckling tekniskt sett har kommit långt kommer det att ta sin tid innan de blir vanliga inom luftfart eftersom det ännu finns många obesvarade frågor om deras reglering och säkerhet. Fjärrstyrning är i sig inget nytt, traditionella flygplan har redan länge omvandlats till fjärrstyrning. Även automatiseringen har skridit långt inom luftfart, bland annat har det redan länge använts olika autopiloter på passagerarflyg.

1.5 Delningsekonomi och nya mobilitetstjänster

Trafiken förutses förflytta sig i allt större grad från ägande av transportmedel och köpande av enskilda resor till mer övergripande tjänsteupp-handlingar (MaaS, Mobility as a Service). Tanken är att användare kan få mobilitets- och transporttjänster som motsvarar deras behov även om de inte äger färdmedlet. Som enklast handlar detta om olika slags leasing-paket. På ett mer ingående plan skaffas mobilitet som tjänster och servicepaket, till exempel så att månadsavgiften inkluderar gränslös användning av kollektivtrafiken och användning av hyrbil och taxi till viss grad. Operatörer och serviceleverantörer som erbjuder mobilitetstjänster kan också kombinera resor och sälja fullständiga resekedjor.

Även förändringar i lagstiftningen orsakar ändringar i trafiktjänsterna: å ena sidan skapar de möjligheter till nya slags tjänster, å andra sidan slukar de tidigare aktörers verksamhetsförutsättningar. Till exempel har avvecklingen av taxitrafikens reglering erbjudit möjligheten att vid sidan av den traditionella taxin och bussen skapa nya servicekoncept, men samtidigt har den försvagat den traditionella taxitrafikens utbud utanför centrumen.

Den skyldighet som serviceleverantörer av trafiktjänster har att öppna trafikinformationens gränssnitt och erbjuda försäljningsrätt av engångsbiljetter åt tredje parter erbjuder möjligheter till kombination av resor och försäljning av fullständiga resekedjor och servicepaket. Kollektivtrafikens grundutbud utgör dock en förutsättning för försäljning av resekedjor i och med att det utan grundutbud inte finns något att sälja. Utanför fjärrtrafiken mellan större städer och trafiken inom större stadsregioner som subventionerats av samhället har kollektivtrafikutbudet försvagats under de senaste åren.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att trafikteknologins eller trafik-tjänsternas utveckling av sig själv inte kommer att minska trafiken på närmaste tiden, även om den kan ändra trafikens former: drivmedlet förändras, färdmedlen förnyas, bilägande ersätts med alternativ, i stället för att köra en bil kör bilen... Till skillnad från detta kan förändringar i samhället och levnadsvanorna och utvecklingen av teknologi som är förknippad med dem ha en stark inverkan på trafikmängderna.

Coronakrisen orsakade en stor nedgång i trafikmängderna, men efter krisen har biltrafiken stigit igen och ökat från det tidigare. Kollektivtrafikens passagerarantal minskade än mer och är fortfarande mycket lägre än tidigare. Den ekonomiska recessionen som coronakrisen möjligtvis orsakar kommer sannolikt att leda till en motsvarande flera år lång nedgång i trafikens tillväxttrend som orsakades av recessionen på 1990-talet. Utvecklingen är dock förknippad med flera osäkerhetsfaktorer, och det är exceptionellt utmanande att i denna situation förutsäga framtiden. Vad gäller biltrafikens tillväxt och trängsel kommer situationen att lätta för en stund, men i kollektivtrafiken kommer det att vara utmanande att upprätthålla ens den nuvarande servicenivån under de närmaste åren. Gång och cykling kan antas öka i popularitet.

Populariteten av distansarbete och annan distansnärvaro och webbutiker och övriga e-tjänster ökar, och tillsammans med utvecklingen och ibruktandet av den teknik som möjliggör dem kan detta leda till långvariga förändringar i person- och godstrafikens mängder, tidpunkter och riktningar. Inom persontrafiken kommer de åtminstone sannolikt att jämna ut de värsta rusningstiderna, vilket de gör tillsammans med den utspridning av arbetstider och öppettider (24/7-samhälle) som pågått redan länge.

1.6 Utvecklingen är olika i olika delar av landskapet

Egentliga Finland är en del av det växande södra Finland och Åboregionen har genom årtiondena varit ett av landets tillväxtcentrum. I dag är Egentliga Finland med sina nästan 480 000 invånare landets tredje största landskap och Åbo ekonomiska region med sina dryga 330 000 invånare landets tredje största stadsregion. I olika delar av landskapet har utvecklingscykeln varit mycket olika. I Åboregionen har befolkningstillväxten varit tämligen jämn ända sedan krigen på 1900-talet och i Statistikcentralens befolkningsprognos från 2019 hör den även i framtiden till en av de få regionerna i landet i vilka befolkningmängden ökar. År 2030 förutses det finnas närmare 350 000 invånare i Åboregionen och regionens tillväxt väntas inrikta sig även kraftigare mot Åbo och Åbos närkommuner.

I Saloregionen började befolkningmängden sakta minska som resultat av den efterkrigstida strukturomvandlingen men på 1980-talet fick IT-industrin den att börja stiga igen. Som högst bodde det år 2010 nästan 65 000 personer i den ekonomiska regionen. Utvecklingen av Nokias fabriker i början av 2010-talet ledde till att befolkningmängden började minska. Vid slutet av 2019 var invånarantalet 60 500.

Av alla ekonomiska regioner var befolkningsminskningen mest drastisk i Loimaaregionen som resultat av landsbygdens strukturomvandling: i början av 1980-talet fanns det cirka 36 000 invånare i regionen. Efter det har invånarantalet etablerats på nästan samma nivå, dock med en minskning under recessionen på 1990-talet och under de senaste åren, och är nu knappt 34 000 invånare.

I Nystadsregionen började det sjunkande invånarantalet stiga från och med 1970-talet på grund av storindustrin som landets industrialiseringsfas hämtade till Nystad. Som mest fanns det dryga 36 000 invånare i regionen i skiftet mellan 1980- och 1990-talet. Recessionen på 1990-talet och industrins strukturomvandling ledde till en befolkningsminskning som fortsatte ända till 2010-talet. Åren 2016–2017 började befolkningen tillfälligt

stiga igen i snabb takt på grund av bilfabrikens omfattande rekryteringar. I slutet av 2019 var invånarantalet cirka 31 000.

I Åboland jämnade den gradvisa minskningen i invånarantal ut sig på 1980-talet och stannade på cirka 24 000 invånare. Från och med början av 1990-talet har invånarantalet mycket sakta minskat till det nuvarande cirka 22 000 invånare. Av invånarna i Åboland bor största delen, cirka 15 000, i Pargas centralort som tydligt hör till Åbos pendlingsregion.

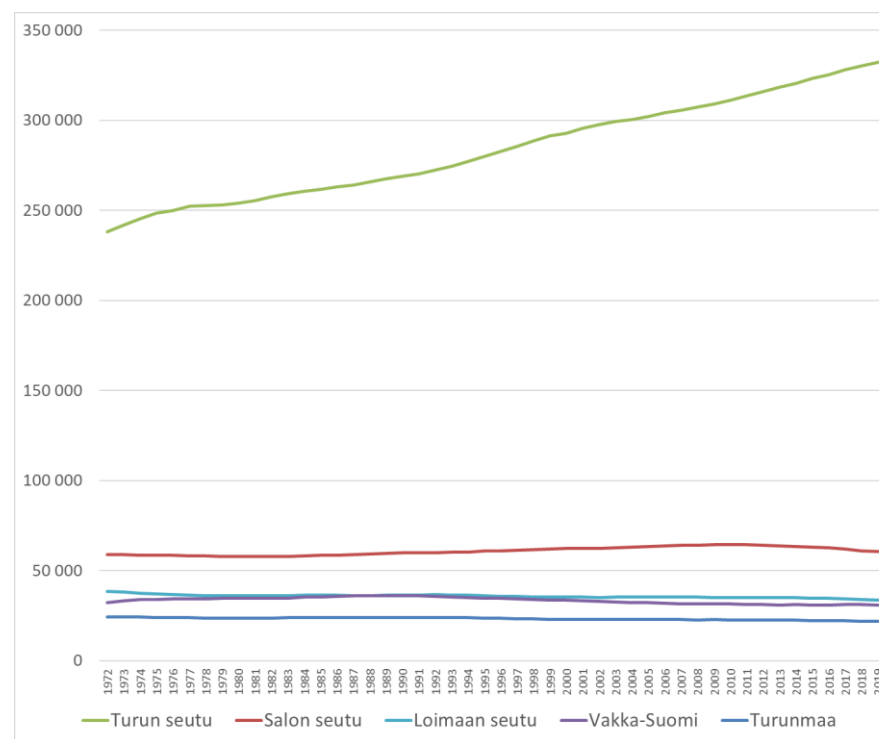


Bild 2. De ekonomiska regionernas befolkningsutveckling 1972–2019 (Statistikcentralen)

Landskapets och Åbos starka historia är synlig i Egentliga Finlands trafiknät. De viktigaste huvudvägarna och banorna riktas strålförmigt mot Åbo, och därifrån börjar sjölederna till Sverige och annanstans i Östersjön. Huvudvägarna och banorna mot Helsingfors, Tammerfors och västkusten betjänar utöver Åboregionen samtidigt även andra ekonomiska regioner. Typiskt för landskapet är också en tät bebyggelsestruktur som består av många tätorter och bycentrum och ett gammalt kulturlandskap präglad av kustens och floddalarnas traditionella jordbruksområden. Det finns ingen egentlig avlägsen landsbygd eftersom även glesbygden är tämligen omfattande bosatt. Detta betonar betydelsen av framkomligheten i det lägre vägnätet som betjänar glesbygden. Det innebär utmaningar även för ordnandet av kollektivtrafikens basservice. Gång- och cykeltrafikens betydelse och förhållanden betonas vidsträckt såväl i städerna och tätorterna som utanför dem. Egentliga Finlands särdrag är ett omfattande, globalt sett unikt skärgårdsområde.

Fritidsbosättning har stor betydelse

Det finns fler fritidshus i Egentliga Finland än i något annat landskap – cirka 50 000, och antalet fortsätter öka. Fritidsbosättningens stora betydelse syns i skärgårdsområdenas invånarantal som mångdubblas under sommarmånaderna. När allt fler börjar använda flexibla arbetstider och den pensionerade befolkningsgruppen ökar börjar man också bo allt längre tider i fritidshusen. Särskilt i skärgårds- och kustområdena har fritidsbosättningen och turismen stor betydelse för näringen. Samtidigt stöder de bevarandet av dagliga tjänster nära områdets invånare. I och med tillväxten i fritidsbosättning har även trafikmängderna på skärgårdsvägarna, landsvägsfärjorna och förbindelsebåtarna ökat med tiden. Rusningstidernas behov av utökad kapacitet, skärgårdstrafikens ökande kostnader och knappheten av den tillgängliga finansieringen är en ekvation som är svår att lösa och kräver nya slags lösningsmodeller och tankesätt. Utöver den stadigvarande bosättningen och fritidsbosättningen är även skärgårdens turismnäring starkt beroende av servicenivån på de förbindelser som färje- och förbindelsebåtstrafiken erbjuder.

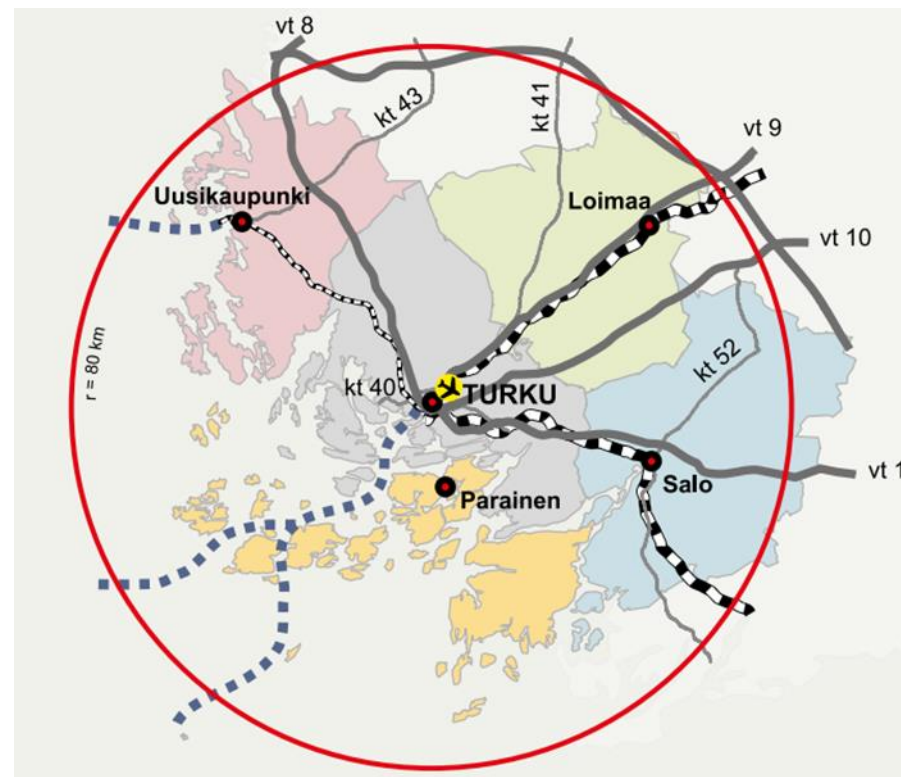


Bild 3. Trafiknätets struktur i Egentliga Finland

2 Mål

I den år 2018 antagna lagen om trafiksystem och landsvägar föreskrivs att trafiksystemplaneringens mål är att främja *ett fungerande, tryggt och hållbart trafiksystem*. Utgångspunkterna för den nationella trafiksystemplanen som bereds för närvarande har begrundats av en parlamentarisk arbetsgrupp. Arbetsgruppen fastställde *främjande av Finlands konkurrenskraft, bekämpning av klimatförändringen och områdenas livskraft och tillgänglighet* som allmänna samhällsliga ändamål för trafiksystemets utveckling.

Eftersom det inte är möjligt att till fullo genomföra alla mål samtidigt måste man välja vad man fokuserar på. Under den nationella trafiksystemplanens beredningsskede valdes de nationella tyngdpunkterna för utvecklingen av trafiksystemet. Dessa tyngdpunkter är *hållbarhet, tillgänglighet och effektivitet*:

Hållbarhet: Människornas möjligheter att välja mer hållbara trafikformer förbättras – särskilt i stadsregionerna.

Tillgänglighet: Trafiksystemet garanterar tillgång till hela Finland och svarar på näringarnas, sysselsättningens och boendets behov.

Effektivitet: Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

I sina egna visioner och strategier betonar Egentliga Finland och dess kommuner *ett hållbart trafiksystem och en hållbar samhällsstruktur, invånarnas fungerande vardag och trafikförbindelser innanför landskapet och nationella och internationella trafikförbindelser som alla stöder näringslivets konkurrenskraft*. Med hjälp av bra trafikförbindelser förenas hela landskapet så att det bildar ett funktionellt bostads- och arbetsmarknadsområde och Åbo och landskapets övriga centrum kopplas till de nätverksbildande stadsregionerna i södra Finland. *Klimatmålen* är ambitiösa. Åbo har som mål att vara koldioxidneutral senast 2029. För närvarande bereds en klimatifärdplan för hela landskapet och sju kommuner i Egentliga Finland – Åbo medräknat – har anslutit sig till Hinku-kommunerna som har

förbundit sig till att sträva efter en utsläppsminskning på 80 % från nivån år 2007. Denna minskning ska uppnås senast 2030.

2.1 Trafiksystemets utvecklingsmål

Utifrån landskapets utvecklingsmål och de nationella trafikmålen har man fastställt hållbarhet och utsläppsnålhet, konkurrenskraft och attraktionskraft och trygghet och hälsosamhet som de allmänna utvecklingsmålen för Egentliga Finlands trafiksystem:

Hållbar och utsläppsnål

Ett trafiksystem som är utsläppsnålt och främjar hållbar trafik och som genomförs kostnadseffektivt och på ett sätt som är rättvist för olika områden och olika invånargrupper.

Konkurrenskraftig och attraktiv

Ett fungerande trafiksystem som passar in i sin miljö och erbjuder bra tillgänglighet och som genomförs på så sätt att man inom varje enskilt område och för varje enskild förbindelsesträcka prioriterar färd sätt som är ändamålsenliga.

Trygg och hälsosam

Ett trafiksystem där ingen behöver dö eller skadas allvarligt och som gynnar användningen av egen muskelstyrka för vardagsresor.

Målen ska styra valet av trafiksystemets utvecklingsåtgärder. Eftersom resurserna är begränsade och behoven och förhållandena är olika i olika delar av landskapet har de allmänna målen specificerats och prioriterats på olika sätt i de olika områdena. Detta styr åtgärdernas effektiva och rättvisa val och inriktning i de olika områdena. Målens prioriteringar har presenterats i tabellen på följande sida.

Allmänna mål	Sammanfattning av målens regionspecifika förbättringar och prioriteringar			
	Åbo stadsregion (MBT-område)	Övriga städer och tätorter	Landsbygd och skärgård	Externa förbindelser
Hållbar och utsläppsnål	<p>Åtgärder som ökar attraktionskraften av kollektivtrafik, cykling och gång och minskar mängden biltrafik prioriteras. Målen för andelen hållbara färdstätt av invånarnas resor 2016 → 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åbo 49 % → över 66 % • Övriga kommuner 23–31 % → över 30–40 % 	<p>Särskilt gång- och cykelförhållanden och deras attraktionskraft förbättras.</p> <p>Kollektivtrafikens servicenivå förbättras särskilt mellan regioncentrum och Åbo.</p>	<p>Gång, cykling och hållbar turism främjas dels genom att gång- och cykelförhållanden förbättras i byar, dels genom betydande turistrutter.</p>	<p>Fjärrtrafikens förbindelsesträckor utvecklas särskilt mot Helsingfors och Tammerfors så att kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till personbilar förbättras.</p>
	Ibruktage och popularitet av fossilfria bränslen och tekniker främjas aktivt även med landskapets och dess aktörers egna åtgärder.			
	Åtgärdernas effekt och kostnadseffektivitet och systemets effektiva användning betonas i trafiksystemets utveckling.			
Konkurrenskraftig och attraktiv	<p>Man bygger en fotgängar- och cykelstad som grundar sig på korta resebehov och trivsamma miljöer och en kollektivtrafikstad som stöds av starka stomlinjer.</p> <p>Trafikstockningar förebyggs i huvudsak med åtgärder som ökar attraktionskraften av kollektivtrafik, cykling och gång och minskar mängden biltrafik. Man utnyttjar mobilitetsdata effektivt och använder metoder för trafikledning.</p> <p>Med utvecklingsåtgärder för väg- och gatunätet säkerställer man i första hand funktionaliteten av stomlederna, hamnförbindelserna och godstrafikens övriga huvudrutter och smidigheten av kollektivtrafiken. Genomfartstrafikens och den tunga trafikens olägenheter minskas och transporterna styrs till smidigare förbindelser.</p>	<p>Landskapet kopplas närmare ihop så att det bildar en enda pendlingsregion genom att utveckla regionalstågstrafiken och snabba bussförbindelser och genom att göra resekedjorna smidigare i regionens knutpunkter.</p> <p>Trygga och snabba arbetsreseförbindelser erbjuds mellan regioncentrumen och Åbo, åt båda håll och med både kollektivtrafik (tåg, buss) och personbil. Målsatta tider för kollektivtrafiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åbo centrum – Pargas 25 min • Åbo centrum – Salo 30 min • Åbo centrum – Loimaa 40 min • Åbo centrum – Nystad 50 min 	<p>Man säkerställer att det lägre vägnätet hålls i bra skick och att underhållsnivån motsvarar trafikanternas behov.</p> <p>Man tryggar i första hand de offentliga trafiktjänster som skolgång och studier förutsätter.</p> <p>I skärgårdstrafiken prioriterar man den stadigvarande bosättningens och näringslivets behov och tar betydande turistrutter i beaktande.</p>	<p>Egentliga Finland, Nyland, Birkaland och Satakunta kopplas närmare samman. Man bygger en snabb tågförbindelse till Helsingfors, förbättrar banan och tågutbudet i riktning mot Tammerfors, utvecklar västkustens förbindelser och kopplar områdena till fjärrförbindelser med smidiga resekedjor.</p> <p>I utveckling av vägnätet prioriterar man tryggheten av funktionaliteten av stomlederna (E18, rv 8, rv 9) och godstrafikens övriga huvudrutter och förbättring av trafiksäkerheten.</p> <p>Egentliga Finlands status som port inom Skandinavien och Östersjöns person- och godstrafik förstärks genom att trygga smidiga trafikförbindelser, effektiva terminaler och fungerande logistiska tjänster.</p>
	Man utvecklar kommunernas och förvaltningskommunernas samarbete samt smarta och kostnadseffektiva lösningar på trafiktjänster för att bromsa tillväxten av kostnaderna för offentliga persontransporter och för att förbättra invånarnas tjänster.			
Trygg och hälsosam	<p>Tryggheten av särskilt gång, cykling, mopedåkning och nya sätt att röra sig på mindre skala förbättras.</p>	<p>Tryggheten av särskilt gång, cykling och mopedåkning förbättras.</p>	<p>Risken för särskilt enskilda olyckor och viltolyckor minskas med ett mångsidigt urval av metoder.</p>	<p>Trafiksäkerheten beaktas i större grad i huvudvägarnas utveckling och underhåll.</p>
	Man gör aktivt trafiksäkerhetsarbete och påverkar hållbara, hälsosamma och trygga mobilitetsval med hjälp av mångsidig informering, marknadsföring och motivering.			

2.2 Målens bakgrunder och sätt att främja dem

Hållbar och utsläppssnål

Målet innehåller hållbarhetens olika dimensioner: ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar. Trafikens miljöolägenheter, särskilt CO₂-utsläpp, minskas. Trafiksystemet upprätthålls och utvecklas och miljöolägenheter minskas på ett sätt som är rättvist för de olika områdena och befolkningsgrupperna med hjälp av kostnadseffektiva metoder.

Minskning av CO₂-utsläpp

Vad gäller hållbarheten är minskningen av trafikens växthusgasutsläpp den största utmaningen. Mängden CO₂-utsläpp anknuter till vilka bränslen som används, vilka transportmedel som används och i vilken utsträckning dessa medel används. Utsläpp kan grovt fördelat minskas på tre olika sätt:

1. Genom att ta i bruk mer utsläppssnåla eller förnybara bränslen.
2. Genom att övergå till utsläppssnåla eller utsläppsfria tekniker i transportmedlen (till exempel elbilar).
3. Genom att minska mängden trafikprestationer som producerar utsläpp (kilometer) och genom att på andra sätt förbättra trafiksystemets energieffektivitet.

Utvecklingen i punkt 1 och 2 sker huvudsakligen med styrning från internationella och nationella beslut och marknader. De viktigaste sätten med vilka områdena själv kan påverka utsläppsmängden är övergång till utsläppssnål materiel och bränsle inom den offentliga förvaltningen vad gäller förvaltningens egna fordon och trafiken som förvaltningen beställer, bland annat busstrafiken. Övergången påskyndas av och förutsätter EU:s nya direktiv om så kallade rena fordon vars verkställande pågår i Finland.

Andra metoder området kan utnyttja är bland annat främjande av elektricitetens och de utsläppssnåla bränslenas distributionsnät i vägtrafiken och landskapets hamnar och förmåner för utsläppssnåla transportmedel vad

gäller till exempel parkeringsavgifter. I hamnavgifter är rabatter redan i användning. En metod utanför transportsektorn är att främja den lokala produktionen av biobränslen, vilket samtidigt stöder områdets näringsliv.

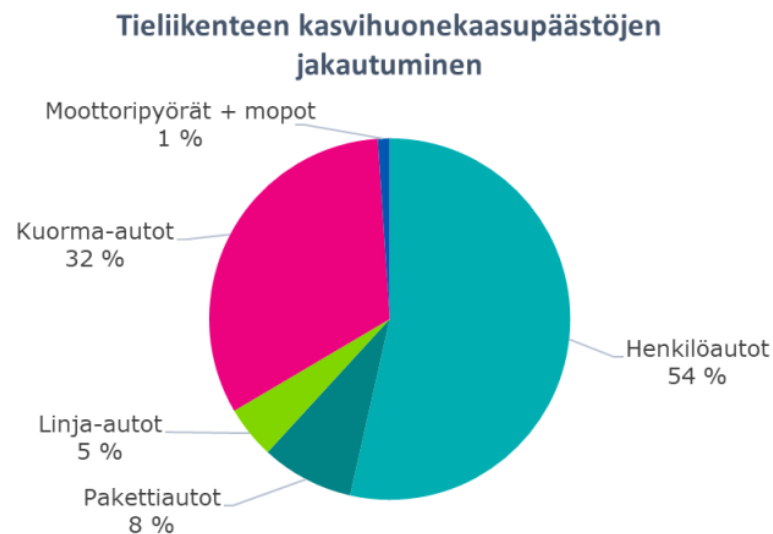


Bild 4. Fördelningen av vägtrafikens växthusgasutsläpp 2018 (VTT 2019)

Trafikarbete och trafiksystemets energieffektivitet

Av metoderna för punkt tre är åtgärder som påverkar bilismens kostnader de effektivaste. Beslutsfattandet vad gäller dessa åtgärder sker på en nationell nivå. Områdets aktörer kan främja utsläppsminskningarna

- genom att påverka resornas och transporterernas antal och längder, t.ex. genom att främja distansarbete eller erbjuda närservice
- genom att påverka transportmedlens genomsnittliga belastning till exempel genom främjande av samåkning till arbetet och hobbyerna och effektivisering av logistiken genom att förbättra transporterernas belägningsgrad

- genom att påverka färd- och transportsätten till exempel genom att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft och erbjuda smidiga och trygga förbindelser för cykeltrafiken.

Cirka 40 % av personbilarnas körsträckor är över 50 kilometer långa. För att minska utsläppen krävs det därför åtgärder som påverkar både korta lokala resor och längre resor. Det effektivaste sättet att minska antalet bilresor är att påverka människors livsstilar och resvanor – åtminstone i teorin. Detta kan göras till exempel genom att uppmuntra distansarbete och samåkning, gynna offentlig och privat närservice och marknadsföra deras användning och uppmuntra människor att gå, cykla och använda kollektivtrafiken om de på stället och vid tidpunkten i fråga redan är konkurrenskraftiga alternativ.

Åtgärder som främjar gång och cykling är förmånliga att genomföra och medför stora besparingar till samhället via deras konsekvenser för hälsan. På grund av detta är de mycket lönsamma ur den offentliga ekonomins synvinkel. Även längre bilresor kan ersättas med kollektivtrafiken. De viktigaste faktorerna vad gäller kollektivtrafikens konkurrenskraft är turutbud, priser och hastighet. För val av färdstätt är förhållandet mellan restider med personbil och kollektivtrafik särskilt betydande på områden och förbindelsesträckor där grunden för efterfrågan är tillräcklig för bra utbud.

I fjärrtrafiken och i trafiken mellan regioncentrumen och Åbo kan tåg erbjuda förbindelser som är snabbare än personbilar. I den nuvarande situationen är det tågförbindelsen till Helsingfors som kräver mest utveckling eftersom den även som snabbast tar lika länge som en bilresa, detta på grund av banans längd och långsamhet. Problemet är också den enkelspåriga banans kapacitet som orsakar förseningar och begränsar trafikens utveckling. Banan till Tammerfors är rakare och mindre trafikerad, men dess potential utnyttjas inte till fullo. Att stationerna vid Egentliga Finlands bannät oberoende av den täta tätortsstrukturen är belägna längre bort från varandra än i resten av landet utgör också en stor brist.

På längre sikt har samhällsstrukturens utveckling en avgörande inverkan på användningen av olika färdstätt. Vardagsresornas längder och förutsättningarna för ordnande av kollektivtrafiken skapar gränser för hur lätt det kan vara att ta sig fram till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. En enhetlig stadsstruktur som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafik betyder också att markområden i lika hög grad inte behöver omvandlas till trafikområden. Det är viktigt att man med en landskapsplan, generalplaner och detaljplaner styr markanvändningen så att den stöder hållbar mobilitet.

Flygtrafiken är en globalt betydande utsläppskälla vad gäller trafiksektorns växthusgaser. Problemet har blivit värre på grund av flygtrafikens snabba tillväxt och på grund av att det inte endast är flygplanens koldioxidutsläpp som orsakar klimatkonsekvenser. Till exempel har klimatkonsekvenser som orsakas av finländarnas utlandsresor bedömts redan vara större än utsläpp som orsakas av resor med personbil. Coronakrisen har dock lett till en stor nedgång i denna utveckling. Flygtrafik granskas dock inte närmare i denna plan.

Östersjöns tillstånd och sjötrafikens miljölägenheter

Östersjöns tillstånd är mycket oroväckande för skärgårds- och kustområdet. Det värsta problemet är övergödning, men även fartygens olje- och kemikalieutsläpp ska minskas med internationella avtal och tillräcklig tillsyn. I Skärgårdshavet, där lederna finns nära stränderna, kan erosionen som orsakas av fartygstrafiken skada de känsliga strandmiljöerna. Risken för olyckor är också alltid närvarande på de smala skärgårdsrutternas och därför är styr- och övervakningssystem som tryggar sjötrafiken av största betydelse. Utöver dem är det viktigt att utveckla räddnings- och oljebekämpningsberedskapen. Även hamnarna och trafikledshållningen orsakar betydande miljölägenheter, särskilt de konsekvenser som ledernas muddring och muddermassor har för vattnets kvalitet. Det mest akuta behovet är att hitta alternativ för deponeringen av muddermassor i Erstan från Åbo hamn och Nådendals hamn.

Konkurrenskraftig och attraktiv

Målet är att med hjälp av bra trafikförbindelser göra Egentliga Finland en fast del av stadsnätverket i södra Finland och erbjuda goda internationella förbindelser. På detta sätt skapar man förutsättningar för en stark arbetsmarknad som omfattar hela landskapet, tillväxtkorridorer som överskrider landskapsgränserna och kostnadseffektiv logistik. I städerna, tätorterna och landsbygden stöder trafiksystemet byggandet av en attraktiv livsmiljö, erbjuder fungerande förbindelser som anpassar sig till samhällsstrukturen och prioriterar färdstätt som är ändamålsenliga för varje enskilt område.

Egentliga Finland är en port till Skandinavien och Östersjön

Vad gäller transporterna inom Finlands utrikeshandel har Egentliga Finland en logistiskt viktig ställning som knutpunkt för rutten för sjö- och landtransport. Särskilt i trafiken inom Skandinavien är Egentliga Finlands status som port stark. Från hamnarna i Åbo och Nådendal trafikerar nästan tio båtturer dagligen till och från Sverige och med dem transporteras största delen av gods mellan Finland och övriga Norden. Utöver gods transporteras fartygen som trafikerar mellan Åbo och Stockholm årligen nästan tre miljoner passagerare, och fyra flygförbindelser till och från Stockholm trafikerar dagligen från Åbo. Goda fartygs- och flygförbindelser stöder förstärkandet av samarbetet mellan Åboregionen och Stockholmsregionen som en del av den norra Östersjöns stadsnätverk. De stöder också Egentliga Finlands ställning som en del av den Nordliga tillväxtzonen som sträcker sig från Oslo via Stockholm, Åbo och Helsingfors till Sankt Petersburg.

Farleds- och lotsningsavgifterna är en betydande kostnadspost för sjötransporter. Farledsavgifterna täcker kostnaderna för ledernas underhåll och isbrytning och de fastställs utifrån fartygets nettodräktighet och isklass men inte utifrån hamn. Den naturliga konkurrenskraften av Egentliga Finlands hamnar försvagas av att farledsavgifterna är på samma nivå som i landets övriga hamnar fastän behovet av isbrytning är litet.

Lotsningsavgifterna å sin sida är bundna både till fartygets storlek och den lotsade sträckan. Sålunda måste fartyg som anlöper hamnar i landskapet betala höga lotsningsavgifter som orsakas av den vidsträckta skärgårdens långa lotsningar, och avgifternas avkastning är större än områdets lotsningskostnader. Farleds- och lotsningsavgifternas nivå och bestämningsgrunder ska förnyas i en riktning som är mer rättvis för landskapets hamnar.

En mångsidig näringsstruktur kräver mångsidiga trafiktjänster

Näringsstrukturens mångsidighet är Egentliga Finlands styrka även om en del av de ekonomiska regionerna till sin näringsstruktur är ensidiga och konjunktur känsliga. Starka branscher inom landskapet är bland annat offshore-, metall- och maskinindustrin, medicin- och biotekniken, datatekniken, den kemiska industrin, byggproduktindustrin och livsmedelsproduktionen och -industrin. Turismen är en växande bransch vari Egentliga Finlands attraktionskraft baserar sig särskilt på historia och skärgården.

Vad gäller arbetsplatser är handeln och andra privata tjänster de största sysselsättarna. Utbildningstjänsternas betydelse som näring och sysselsättare är stor. Samtidigt utgör det omfattande utbildningsutbudet en väsentlig styrka för utvecklingen av områdets näringsliv. Landskapets universitet täcker nästan alla vetenskaper, och mellanstadiets utbildningsutbud är mycket omfattande.

Den mångsidiga näringsstrukturen ställer många slags krav på landskapets trafiksystem. Utrikeshandelns hamnar, metallindustrin och den kemiska industrin förutsätter kostnadseffektiva väg-, ban- och fartygsförbindelser: vägar som är i gott skick, fungerande banförbindelser och sjöleder med tillräckligt leddjupgående. För livsmedelsproduktionen och -industrin är det också viktigt att det lägre vägnätet är framkomligt året runt. Vid transport av högteknologiska produkter betonas snabbhet och punktlighet: ett smidigt vägnät, täta fartygsförbindelser och fungerande flygfrakttjänster.

Persontrafikförbindelser har en allt viktigare betydelse för allt näringsliv. Verksamheten av företag som har bildat nätverk och är internationaliserade förutsätter goda flyg-, tåg- och vägförbindelser till resten av landet och utomlands. Även utvecklingen av utbildningstjänster förutsätter goda persontrafikförbindelser till resten av landet, särskilt med kollektivtrafik.

Kostnadseffektivitet till tunga transporter

Den tunga godstrafikens transportkostnader påverkas väsentligt av hur stora laststorlekar kan användas i transporterna. Betydelsen av lastens storlek betonas särskilt vid fartygs- och tågtransport i vilka sjöledernas leddjupgående, banornas lastförmåga och längden på banornas trafikplatser är de egenskaper hos trafiklederna som närmast begränsar storleken.

I Egentliga Finland betonas betydelsen av laststorlekarna särskilt i sjötransporter via oljehamnen i Nådendal, i bilfärje- och lastfartygstrafiken i landskapets hamnar, i möjligheter till fartygstransport som mindre industrihamnars sjöleder skapar och i sjö- och tågtransporter från gödsel fabriken i Nystad.

Godstrafiken på Egentliga Finlands banor är till största delen gödsel- och kemikalietransporter från Nystad. Dessutom används banorna för bland annat rundvirkestrafik och exportindustrins transporter till hamnen. I utvecklingen av banan är det viktigt att möjliggöra även en större mängd transporter i framtiden, till exempel hamntrafik, transitotrafik och kombinerade transporter. På största delen av Finlands bannät är den största tillåtna axelvikten i dag 22,5 ton. För att förbättra transporteffektiviteten har de centrala rutterna för godstrafiken sakta förbättrats så att de klarar av axelvikter på 25 ton. På längre sikt ska även banorna mellan Åbo–Toijala och Åbo–Nystad förbättras så att de blir en del av detta nätverk.

Elektrifieringen av Nystadsbanan som färdigställs 2021 förbättrar trafikeringens kostnadseffektivitet, men banans skick och det stora antalet

plankorsningar som inte har någon säkerhetsanordning orsakar att godståg måste röra sig med den låga hastigheten 50–60 km/h.

På landsvägarna har höjningen av lastbilmaterielens maximimassa och mått medfört, och fortsätter medföra när materielen förnyas, mer kostnadseffektivitet till tunga transporter, men de leder samtidigt till att bland annat broar och anslutningar i gatunätet och det lägre vägnätet måste förbättras.

Starka trafikkorridorer styr den regionala utvecklingen

Den regionala utvecklingens långsiktiga trend är en förändring av regionalstrukturen från hierarkiska centrumnät till nät- och zonliknande strukturer vari stadsregionerna och deras aktörer nätverkar samtidigt på många olika plan såväl regionalt, nationellt som globalt. Även om utvecklingen av elektriska förbindelser skapar förutsättningar för nätverkande som inte är beroende av plats styrs regionalstrukturens utveckling fortfarande kraftigt av utvecklingen av de fysiska trafikförbindelserna mellan centrum. Stadsregionernas influensfält blir större, sammanflätas och bildar nätverk i riktning med bra trafikförbindelser, vilket skapar utvecklande tillväxtkorridorer och zoner av växelverkan invid starka trafikkorridorer.

Genom att stödja bildandet av nätverk och zoner kan man skapa större arbets-, marknads- och samarbetsområden och på detta sätt öka hela zonen ekonomiska skalavkastning. Befolkningens åldrande och åldersklassernas minskning har lett till att tillgång till yrkeskunnig arbetskraft har blivit en allt viktigare framgångsfaktor. Då betonas behovet av goda persontrafikförbindelser särskilt vad gäller företag och offentliga organisationer inom mindre ekonomiska regioner och deras möjligheter att få arbetskraft, men i växande grad även från landskapets utvecklingssynvinkel.

De förutsättningar som trafikförbindelser skapar för byggandet av tillräckligt starka funktionella områden och för företagets nätverkande både i Finland och internationellt är viktiga även för Egentliga Finlands

kommande utveckling. Även i Egentliga Finland kan man se tre tydliga zoner av växelverkan vars utveckling är beroende av trafikförbindelser:

- den starkaste zonen är Åbo–Salo–Lojo–Helsingfors som är beroende av E18-vägen och delvis även banan
- den pärlbandsliknande zonen Åbo–Loimaa–Toijala–Tammerfors som har byggts invid banan och riksväg 9 och
- offshore- och teknikindustrins zon Åbo–Nystad–Raumo–Björneborg som följer kusten och riksväg 8.

Åboregionen växer och pendlingsregioner sammanflätas

Den andra utvecklingstrenden i den regionala utvecklingen är urbaniseringens fortgång och tillväxtens koncentration i de stora stadsregionerna. Åboregionen är ett av landets få tillväxtcentrum och landskapets befolkningstillväxt förutses koncentreras även i fortsättningen starkt på Åboregionen och inom Åboregionen på Åbo och dess närmaste grannkommuner.

Vid sidan av tillväxten av Åbos kärnområde har det skett stark regionaliseringsutveckling där pendlingsregionerna i både Åbo och andra regioner har utvidgats och sammanflätats och pendeltrafiken har ökat inte bara mot Åbo utan även mot regioncentrumen. År 2017 fanns 100 000 av Egentliga Finlands cirka 200 000 arbetsplatser i Åbo och dryga 140 000 i Åbo ekonomiska region. Pendlingsregionen från vilken över 10 % av sysselsatta personer åker till Åbo för arbete utgörs av ett område med en radie på cirka 50 kilometer. Pendeltrafik över kommungränser har ökat i mängd i nästan alla riktningar och utvecklingen är inte begränsad till landskapet.

Åboregionen och Saloregionen har redan tydligt kopplats till ett enda arbetsmarknadsområde med stöd från snabba väg-, tåg- och bussförbindelser. Nystadsregionens norra delar och Raumoregionen hör redan nu till en och samma pendlingsregion. Inom västkustens offshore- och teknikindustrizon som sträcker sig från Åbo till Björneborg har tillräcklig tillgång till arbetskraft redan länge förutsatt mycket pendling, vilket har betonats

än mer i och med arbetskraftsbehovets tillväxt i bilfabriken i Nystad. Även arbetsresor mellan Egentliga Finland och huvudstadsregionen har ökat i antal, pendling mellan landskapets nordostliga delar och Forssaregionen likaså.

Landskapets mål är att utöver Salo och Åboland starkare koppla även Nystadsregionen och Loimaaregionen som en del av arbetsmarknadsområdet som omfattar hela landskapet, detta med hjälp av bättre trafikförbindelser. Samtidigt strävar man efter att koppla ihop alla stadsregioner i södra Finland till ett enda funktionellt område vars stommar utgörs av triangeln Helsingfors–Åbo–Tammerfors, den Nordliga tillväxtzonen som sträcker sig från Åbo och via Helsingfors mot öst och västkustens utvecklingskorridor som löper i riktning med riksväg 8.

När pendlingsregionerna utvidgas och trafiken ökar uppstår det utmaningar vad gäller tillväxtens styrning mot kollektivtrafiken i stället för bilen. Detta förutsätter att konkurrenskraften av både tåg- och busstrafikens restider, priser och kvalitetsnivå förbättras i jämförelse med biltrafiken. För den regionala utvecklingen och kollektivtrafikens konkurrenskraft är förkortningar i fjärrtrafikens restider av stor betydelse, och sådana förkortningar kan uppnås med snabbare tågförbindelser.

Trafikstockning på huvudlederna i Åbo stadsregion

I trafiken har utvecklingen inneburit att trafiken har ökat snabbt särskilt på Åbos infartsleder och ringvägen. Förbättring av vägarnas smidighet å sin sida accelererar pendlingsregionernas utvidgning, biltrafikens tillväxt och byggandet av en samhällsstruktur som är beroende av personbilar. Åbo centrum infartsvägar är redan nu vid den övre gränsen av sin förmedlingskapacitet och det är inte möjligt att utöka denna kapacitet. Trängselproblemet kan inte lösas enbart genom att utveckla vägnätet.

I Åbo stadsregion behövs det en målmedveten trafik- och markanvändningspolitik som bromsar biltrafikens tillväxt och gynnar hållbara färd sätt: förbättring av kollektivtrafikens smidighet, servicenivå och

priskonkurrenskraft i jämförelse med biltrafiken, omfattande förbättring av gång- och cykelförhållanden och styrning av ny markanvändning mot starka kollektivtrafikzoner som baserar sig på stomlinjer och spår, på gång- och cykelavstånd från tjänster. Mer distansarbete och flexibla arbetstider skulle också vara ett förmånligt sätt att jämna ut pendeltrafikens värsta rusningstider.

Huvudledernas funktionalitet, vägnas skick och mellanstadiet skolvägar väcker oro

I enlighet med förordningen som utfärdades i slutet av 2018 hör inom Egentliga Finland Åbo ringväg (sv 40) och riksvägarna 1, 9 och 8 som leder mot Helsingfors, Tammerfors och Björneborg till landsvägnas huvudledsnät, till dess servicenivåklass I. De hör till huvudledernas servicenivåklass I i vilken målet är att trygga en god och jämn färdhastighet för långdistanstrafiken, huvudsakligen använda hastighetsbegränsningar som inte är lägre än 80 km/h (120 km/h på motorvägar), säkerställa att det finns trygga omkörningsmöjligheter med regelbundna mellanrum och begränsa antalet anslutningar.

Den varje vecka återkommande betydande rusningstrafiken på Egentliga Finlands huvudleder är koncentrerad till Åbo ringväg i Reso vid anslutningen till riksväg 8 och till avsnittet mellan Reso och Nådendal. Prognossituationen för 2030 visar att rusningstrafiken blir värre på ringvägen och att trafikstockningar kommer att bildas även på riksväg 8 på avsnittet mellan Nousis och Virmo. Ställen med hastighetsbegränsningar till under 80 km/h finns på riksväg 8 i Virmo och Letala och på riksväg 9 i Aura. De största problempunkterna vad gäller säkerhet är ringvägen i Reso, riksväg 9 mellan Aura och Loimaa och riksväg 9 i Virmo.

Maantiet

- Maanteiden pääväylät
- Muut valta- ja kantatiet



Rautatiet

- Rautateiden pääväylät
- Muu rataverkko



Bild 5. Landsvägnas och järnvägnas huvudleder (Trafikledsverket)

Samtidigt som de livligaste huvudvägarna och Åbo stadsregion brottas med trafikens tillväxt brottas områden där befolkningen minskar med tryggheten av nödvändiga tjänster för den offentliga trafiken och upprätthållandet av det mindre trafikerade enskilda vägnätet och landsvägnätet. Den offentliga trafiken kräver nya kostnadseffektivare lösningar vid sidan av den traditionella kollektivtrafiken och i stället för den på ställen där efterfrågan är mindre. Särskilda problem och utmaningar orsakas av skolvägsförbindelser för mellanstadiet elever i landskapet. Läroanstaltarnas tillgänglighet är en avgörande faktor både för elever och läroanstalter.

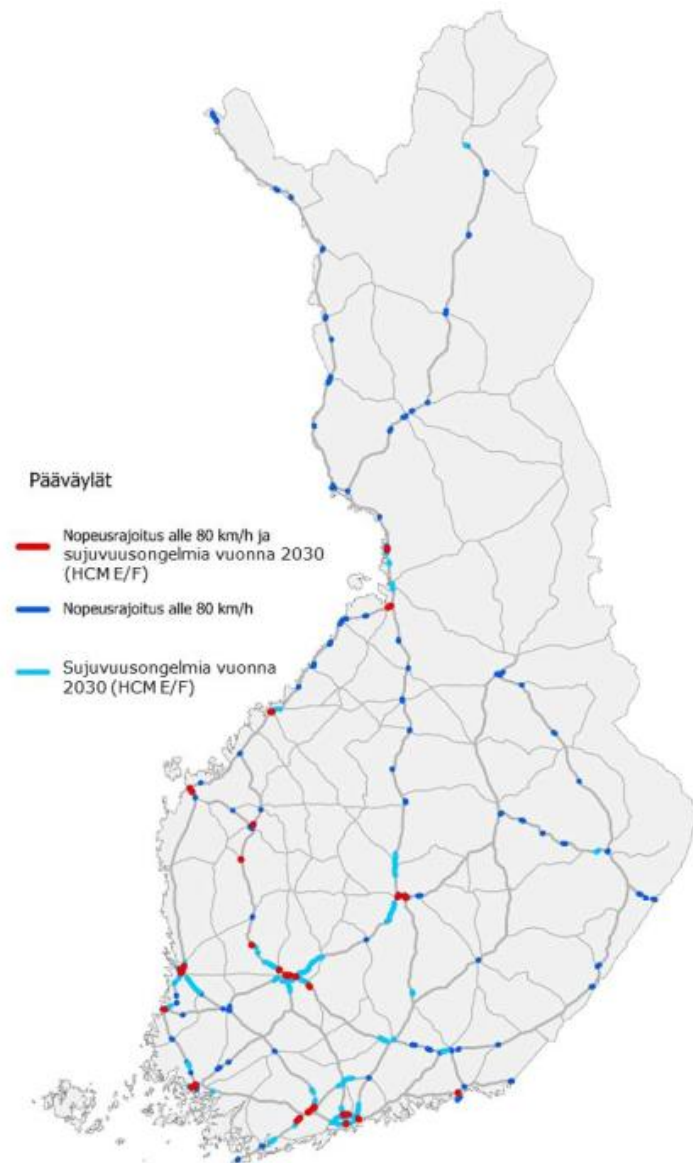


Bild 6. De största beräknade bristerna i servicenivå på landsvägarnas huvudleder 2030 (Trafikledsverket)

Finansieringen av bastrafikledshållningen har varit så knapp att pengarna inte har räckt till att upprätthålla skicket av det mindre trafikerade landsvägsnätet. Bastrafikledshållningens finansieringsnivå är med andra ord av största betydelse för landsbygdens trafikförbindelser. Höjningen av statens finansiering av bastrafikledshållningen med 300 miljoner euro för 2020 och de närmaste åren gör det möjligt att avbryta ökningen av det eftersatta underhållet och öka antalet små förbättringsåtgärder för de vägnät som nästan befunnit sig på nollnivån.

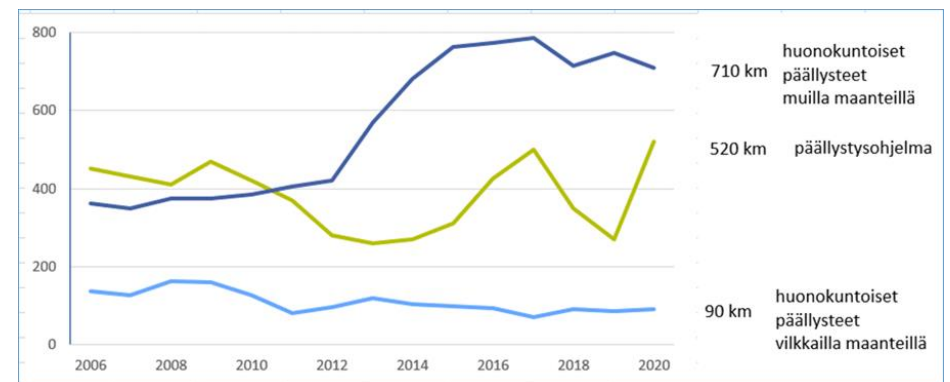


Bild 7. Beläggningar som är i dåligt skick och beläggningsprogrammets längd på landsvägarna som hör till NTM-centralen i Egentliga Finland

Att landsvägarnas skick har försämrats under åren reflekteras också tydligt i de frågor och den respons som NTM-centralen får från kunder. Mäniskor är framför allt missnöjda med skicket som det lägre vägnätets beläggningar och grusvägarna är i. Även cykelförhållandena väcker missnöje, särskilt vad gäller vinterunderhåll och brister i åtskiljande av cyklisterna och fotgängare på gång- och cykelleder.

Tryggheten av skärgårdstrafikens servicenivå kräver reformer

För att Egentliga Finlands omfattande skärgårdsområde ska bevaras som ett levande område för boende, företagande och turism förutsätter detta, förutom vägförbindelser, även en välfungerande färje- och förbindelsebåtstrafik. Landsvägsfärjorna är en del av landsvägsnätet och deras trafikering finansieras från statens budget för bastrafikledshållning. Förbindelsebåtar å sin sida betjänar de öar som inte har landsvägsförbindelser. Förbindelsebåtstrafiken har sitt eget finansieringsmoment i statens budget. Utöver landsvägsfärjor och förbindelsebåtar finns det linfärjor vid skärgårdsområdets enskilda vägar som staten bistår inom ramarna för statsbidraget för enskilda vägar.

Skärgårdstrafikens utvecklingsåtgärder siktar bland annat mot en betydande minskning av utsläpp, samhällsekonomisk effektivitet, en tillräcklig servicenivå och jämställda möjligheter att röra sig i de olika delarna av skärgården. Dessa främjas genom upphandlingskrav. Delvis krävs det också ändringar i lagstiftningen. Utvecklingen förutsätter längre avtalsperioder än i dag eller förändringar i sätten hur allt organiseras.

Inom både landsvägsfärje- och förbindelsebåtstrafiken använder man avtal om helhetsservice som ingåtts med trafikidkarna. Med tillräckligt långvariga avtal kan man modernisera färjematerielen och göra den mer utsläppsnål, utnyttja nya tekniker och samtidigt förbättra flaskhalsarnas kapacitet. Skärgårdskommunernas förbindelser skulle också underlättas av att korta färjesträckor ersattes med broar vid ställen där detta är samhällsekonomiskt lönsamt. Likt färjetrafiken utvecklar man i förbindelsebåtstrafiken modeller för anskaffningar. Målet är en mer kostnadseffektiv trafik som på ett mer flexibelt sätt svarar på föränderliga situationer och kundbehov.

Trygg och hälsosam

Målet är en utveckling mot ett tryggt och hälsosamt trafiksystem där ingen behöver dö eller skadas allvarligt, där trafikens sanitära olägenheter har minimerats och som gynnar hälsosam användning av egen muskelstyrka för vardagsresor.

Vägtrafikens säkerhet

Enligt den nationella trafiksäkerhetsvisionen behöver ingen dö eller skadas allvarligt i trafiken. På samma sätt som i resten av landet har Egentliga Finlands trafiksäkerhet förbättrats, men under de senaste åren har utvecklingen varit långsammare än eftersträvat.

Det mest betydande säkerhetsproblemet på landskapets huvudvägnät är frontalkollisioner vars följder alltid är allvarliga. Den mest effektiva åtgärden för minskning av frontalkollisioner skulle vara att skilja körriktningarna från varandra med mitträcken och omvandla de livligaste avsnitten till fyrfältsvägar. Det finns också många föråldrade anslutningslösningar. Korsningsolyckor har minskats på landsvägarna under de senaste åren genom att koncentrera förbättringsåtgärderna på anslutningar där det hänt mest olyckor.

Älg- och rådjursbeståndet är stort i Egentliga Finland. Älgolyckor har allvarligare följder medan följderna i de talrikare rådjursolyckorna ofta är skada på egendom och inte personskador. Det effektivaste sättet att minska antalet viltolyckor är att minska beståndet. Vaghållarnas påverkningsmöjligheter är begränsade till att ställa upp varningar och hastighetsbegränsningar, röja vid vägen och bygga viltstängsel och arrangemang med hjälp av vilka djuren kan ta sig över eller under vägen.

I städer och tätorter är största delen av personer som dör eller skadas i olyckor fotgängare och cyklister, vilket betonar behovet av säkra gång- och cykelförhållanden och långsammare biltrafik. Risken för olyckor och följdernas allvarlighet ökar drastiskt när bilarnas hastigheter ökar.

Cyklister hamnar också ut för många enskilda olyckor som inte syns i statistiken. Det effektivaste sättet att lindra allvarliga följder är att använda cykelhjälm.

Förbättring av trafikmiljön är endast ett delområde vad gäller främjande av trafiksäkerheten. En mycket viktig roll innehas av kommunernas trafiksäkerhetsarbete som på gräsrotsnivå fokuserar på informering, upplysning och fostran och som koordineras av kommunernas och NTM-centralens arbetsgrupper för trafiksäkerhet.

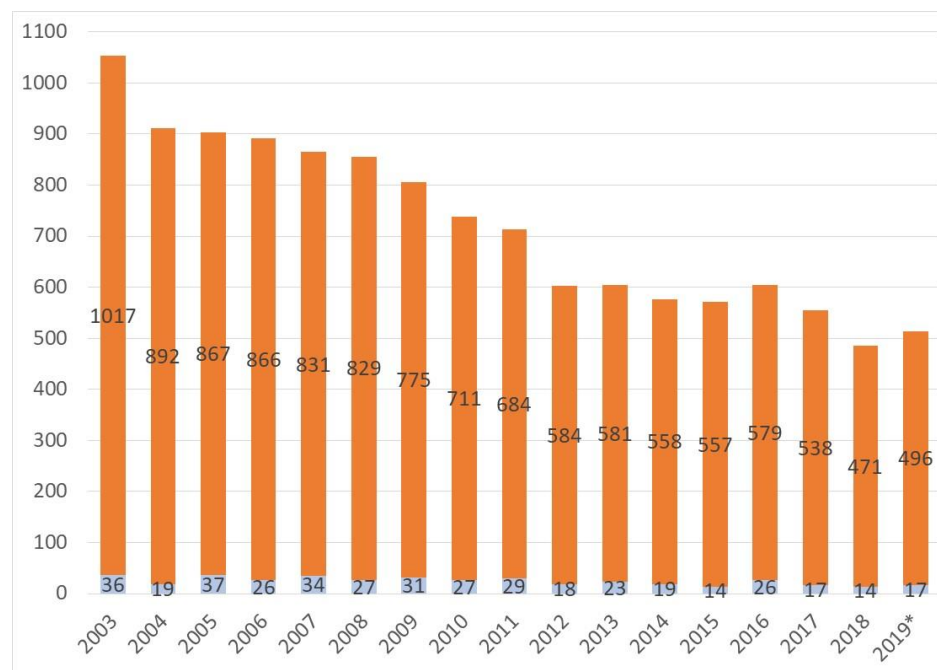


Bild 8. Antalet personer som dött eller skadats i trafikolyckor i landskapet (Statistikcentralen)

Tåg- och fartygstrafikens säkerhet

På järnvägar utgör plankorsningar de största riskerna för trafiksäkerheten. Inom Egentliga Finlands område har alla andra plankorsningar som fanns längs med kustbanan avlägsnats utom plankorsningen i Svalas. Toijala-banan och Nystadsbanan har många plankorsningar.

Målet är att människor inte dö eller skadas i eller till följd av tågolyckor. Utöver risken för personskador innefattar godstågolyckor risken för mer omfattande miljöolägenheter och sanitära olägenheter. Man strävar efter att helt eliminera plankorsningsolyckor. Metoder för detta är bland annat minskning av plankorsningar, förbättring av plankorsningarnas säkerhet och utveckling av bilisternas varningssystem.

Även i fartygstrafiken är målet att eliminera olyckor som äventyrar människor eller miljön. Farledshållaren kan minska antalet olyckor genom att utveckla fartygstrafikens övervakning och styrning och upprätthålla och förbättra farledernas säkerhet.

Ett hälsosamt trafiksystem

Det hälsosamma trafiksystemet har två mål: trafikens sanitära olägenheter för människorna minskas och hälsan främjas genom att man gynnar användningen av egen muskelstyrka för att röra sig.

Trafikens mest betydande sanitära olägenheter orsakas av gatudamm som försämrar luftkvaliteten i stadsområden, partikelutsläpp och trafikens bullerolägenheter. Det effektivaste sättet att förbättra luftkvaliteten är att minska biltrafiken och sköta om att gatudamm avlägsnas effektivt. Trafikbuller kan bekämpas genom att minska biltrafiken och styra den till ändamålsenliga rutter, sänka körhastigheterna, bygga bullerskydd och beakta bullret redan vid byggandet av bostadsområden.

Alltför lite motion i vardagen och allt som detta leder till är ett av samhällets och den offentliga ekonomins stora problem. För de flesta av oss är vardagsresor till fots eller med cykel det enklaste sättet att röra oss

tillräckligt för hälsan. Samtidigt tyglar användningen av egen muskelstyrka för resor tillväxten av kommunernas hälso- och sjukvårdskostnader. Främjande av gång och cykling är alltså fördelaktigt på många sätt. Utöver hälsofördelar medför ersättningen av bilresor med gång- och cykeltrafik också mindre miljöolägenheter, trivsammare livsmiljöer och smidigare biltrafik när biltrafiken minskar.

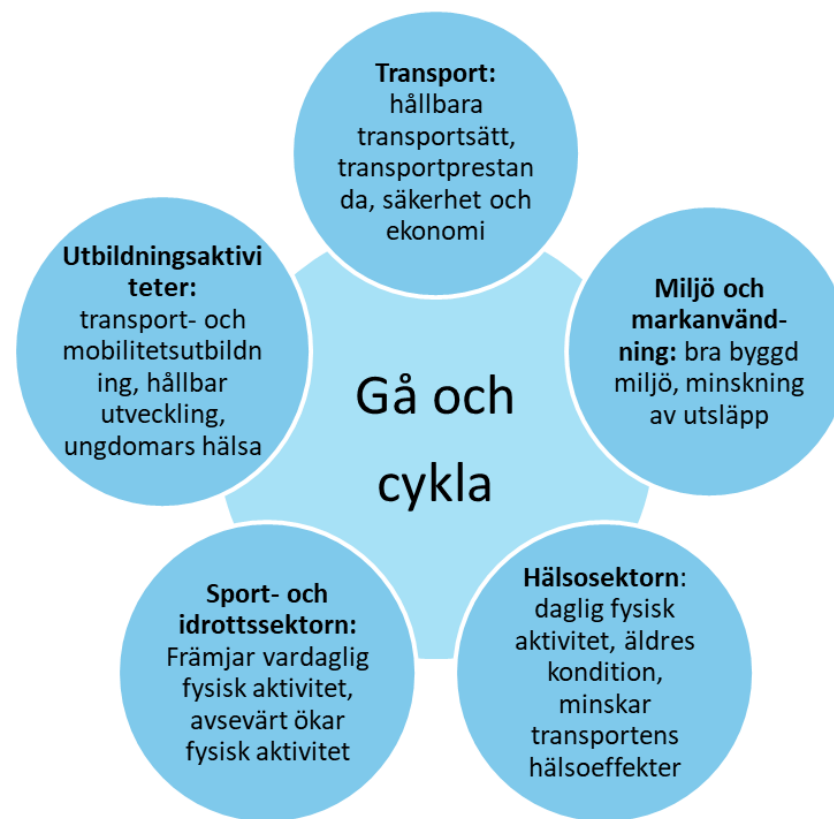


Bild 9. Tillväxten av gång och cykling stöder flera av samhällssektorens målsättningar

3 Utvecklingsteman och åtgärder

Trafiksystemets utvecklingsteman och åtgärdsprogram grundar sig på trafiksystemets utvecklingsmål och -behov, beskrivna i det föregående kapitlet. Utvecklingsteman har delats in i rubriker som representerar trafiksystemets fyra delområden: utrikesförbindelser, förbindelsernas huvudriktningar inom Finland, landskapets interna förbindelser och trafikens säkerhet och hälsosamhet. Utvecklingsteman, deras tyngdpunkter och närmare åtgärdsprogram har presenterats på de följande sidorna. Åtgärdstabellerna skildrar de ansvariga aktörerna för varje åtgärd och den planerade tidsperioden under vilken åtgärden förhoppningsvis genomförs. Vad gäller infraåtgärderna finns det i mån av möjlighet ett preliminärt kostnadsförslag eller information om kostnadernas storleksklass. *Utvecklingen av Åbo stadsregions trafiksystem har behandlats närmare i regionens egna, samtidigt upprättade trafiksystemplan.*

De viktigaste och största utvecklingsprojekten och -helheterna som svarar på de mål och utmaningar som hör till Egentliga Finlands trafiksystemplan utgörs av

- Entimmeståget Åbo–Helsingfors och dess delprojekt
- Förbättring av Åbo ringväg vid Reso och på avsnittet Reso–Nåndal
- utveckling av stadsregionernas och tätorternas kollektiv-, gång- och cykeltrafik
- förbättring av huvudledernas och skärgårdsförbindelsernas problempunkter
- Inledande av lokaltågstrafik i riktning mot Salo, Loimaa och Nystad.

Egentliga Finlands TOP5-utvecklingsåtgärder

- Entimmeståget
- Förbättring av Åbo ringväg
- Utveckling av stadsregionernas och tätorternas kollektiv-, gång- och cykeltrafik
- Förbättring av huvudledernas och skärgårdsförbindelsernas problempunkter
- Inledande av lokaltågstrafik

Utvecklingsteman för Egentliga Finlands trafiksystem

1. Egentliga Finland som en del av Europa och som en port till Skandinavien

- Konkurrenskraftiga sjö- och flygförbindelser tryggas
- Miljöolägenheter minimeras

2. Effektivare och mer hållbara förbindelser till kusten och inlandet

- Egentliga Finland och Nyland ansluts till varandra i högre grad
- Förbindelserna till inlandet förbättras
- Sydvästkustens utvecklingszon förstärks

3. Fungerande och utsläppsnåla regionala förbindelser

- Ett attraktivt kollektivtrafiksystem utvecklas
- Övergång till utsläppsnåla tekniker och bränslen stöds
- Man sköter om väg- och gatunätets skick och framkomlighet
- Skärgårdstrafiken förnyas

4. Hållbar, trygg och hälsosam stads- och tätortstrafik

- Gång och cykling görs till de populäraste färdssätten i stadsområden och tätorter
- Landskapet omvandlas till en föregångare i hållbar och trygg trafik
- Trafikens sanitära olägenheter minskas









Egentliga Finlands vision om trafiknätet 2040+

Egentliga Finlands mål för den regionala utvecklingen är att kombinera pendlingsregionerna i Åbo och de andra ekonomiska regionerna till ett starkt arbets- och bostadsmarknadsområde som omfattar hela landskapet och att göra landskapets städer till en fast del av stadsnätverket i södra Finland och koppla dem till den zon av tät växelverkan inom arbetslivet som uppstått där. Målet förutsätter utveckling av servicenivån på de trafikförbindelser som kopplar centrumen till varandra. Samtidigt har man som mål att bromsa personbilstrafikens tillväxt, vilket förutsätter en tydlig förbättring av den relativa konkurrenskraften av tåg- och bussförbindelserna mellan centrumen.

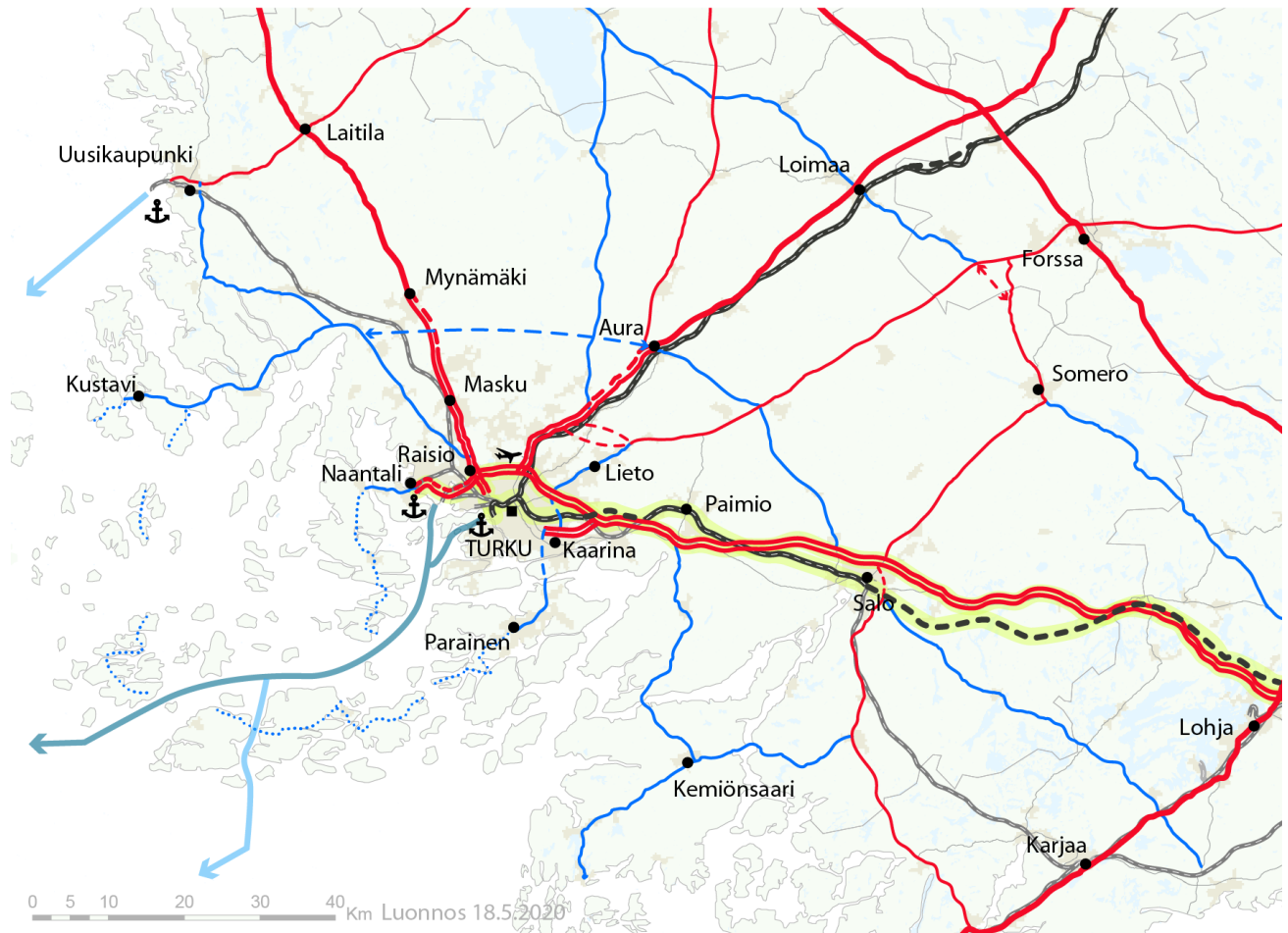
Ur både persontrafikens och transporternas synvinkel är riktningarna mot Helsingfors, Tammerfors och Björneborg Egentliga Finlands viktigaste inrikes trafikriktningar. Inom utrikestrafiken är flygförbindelser till Europa och resten av världen som betjänar näringslivets behov viktiga och trafikeras antingen direkt eller via närområdenas centralplaner livsviktiga. Vad gäller godstrafiken är landskapets konkurrensfördelen den täta fartygstrafiken till Sverige. För utrikes-transporterna är även de andra fartygsförbindelserna från landskapets hamnar viktiga.

Visionskartan visar landskapets långsiktiga vision om utvecklingen av områdets centrala väg- och banförbindelser.

Varsinais-Suomi | Liikenneväylävisio 2040+

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------------------------|
|  | Valtakunnallinen pääväylä |  | Valtakunnallinen päärata |
|  | Muu valtakunnallinen päätie |  | Muu rataverkko |
|  | Maakunnallinen päätie |  | Meriväylä Ruotsiin / Meriväylä |
|  | Saariston Rengastiet |  | EU:n TEN-T ydinverkkokäytävä |

Katkoviivalla esitetty uudet radat, tiet ja nelikaistaistujaksot.



LJS²⁰
VARSINAIS-SUOMI

3.1 Egentliga Finland som en del av Europa och som en port till Skandinavien

Konkurrenskraftiga sjö- och flygförbindelser tryggas och miljölägenheter minimeras

Tyngdpunkter

- Tryggande av konkurrenskraften av hamnarna och fartygsförbindelserna i Egentliga Finland
- Flygförbindelser som betjänar näringslivets behov väl
- Utveckling av tjänster som stöder rese- och transportkedjor utomlands
- Åtgärder som stöder minskning av fartygstrafikens utsläpp och andra miljölägenheter

Åtgärder genomförs som en del av utvecklingen av EU:s TEN-T-stomnätsskorridor och den Nordliga tillväxtzonen.



Bild 10. EU:s TEN-T-stomnätsskorridor i Finland



Bild 11. Den nordliga tillväxtzonen i Finland

De närmaste årens spetsuppgifter

I = senast 2023, II = senast 2027, III = åtgärder som inleds senast 2031, IV = beredskap på längre sikt

Åtgärd	Ansvar	Tidpunkt	Förhållandet till målen		
			Hållbar och utsläppssnål	Konkurrenskraftig och attraktiv	Trygg och hälsosam
Tryggande av konkurrenskraften av hamnarna och fartygsförbindelserna i Egentliga Finland					
Intressebevakning för att trygga en farleds- och lotsningsavgiftspolitik som är rättvis för hamnarna i Egentliga Finland	EF förbund, hamnar, LVM	Kontinuerlig			
Förbättring av konkurrenskraften av landskapets hamnar med hjälp av samarbete och arbetsfördelning mellan hamnarna	Hamnar	Kontinuerlig			
Flygförbindelser som betjänar näringslivets behov väl					
Intressebevakning och samarbete för att utveckla Åbo flygplats och Åbos flygförbindelser	EF förbund, Finavia	Kontinuerlig			
Utveckling av tjänster som stöder rese- och transportkedjor utomlands					
Främjande av transportkedjornas elektroniska dokument och övriga digitalisering	Hamnar, företag, Traficom	Kontinuerlig			
Genomförande av vilo- och rastplatser som hamnarnas tunga trafik är i behov av	Hamnar, kommuner, NTM, Trafikledsverket	I			
Åtgärder som stöder minskning av fartygstrafikens utsläpp och andra miljöolägenheter					
Byggande av system för landström till Nådendals hamn	Nådendals hamn	I			
LNG-tankningsberedskapen förbättras i Åbo hamn enligt behov	Åbo hamn	I			
Minskning av olägenheterna från deponering av hamnarnas muddermassor i havet och övergång till deponering på land	Hamna, kommuner	Kontinuerlig			
Upprätthållande och förbättrande av Östersjöns oljebekämpningsberedskap med samarbete mellan olika förvaltningsområden	YM, SYKE, kommuner	Kontinuerlig			
Upprätthållande och utveckling av övervaknings- och styrsystem för Östersjöns fartygstrafik	VTS Finland	Kontinuerlig			

3.2 Effektivare och mer hållbara förbindelser till kusten och inlandet

Egentliga Finlands tillgänglighet förbättras och näringslivets verksamhetsförutsättningar förstärks med fungerande persontrafikförbindelser och smidiga transportrutter.

Utvecklingsteman och deras tyngdpunkter

Egentliga Finland och Nyland ansluts till varandra i högre grad

- Entimmeståget – snabb tågförbindelse till huvudstadsregionen
- Förbättring av Åbo ringväg (sv 40/E18) och hamnförbindelserna

Förbindelserna till inlandet förbättras

- Utveckling av Toijala-banan och Toijalas tågförbindelser
- Utveckling av riksväg 9 Åbo–Tammerfors
- Förbättring av de ekonomiska regionernas förbindelser: lv 180 Pargas-leden, sv 52 ny linjeföring för norra ändan (uträtning i Palikkala) till riksväg 10 och lv 280 Somero–Lojo förbättring av säkerheten, sv 43 Nystad–Eura förbättring av säkerheten
- Främjande av kombinerade transporter

Sydvästkustens utvecklingszon förstärks

- Utveckling av riksväg 8 Åbo–Raumo–Björneborg
- Förbättring av Nystadsbanan och persontrafikens återkomst
- Bra servicenivå inom kollektivtrafiken mellan Egentliga Finland och Satakunta säkerställs

I planeringen av markanvändning lönar det sig på lång sikt att bevara möjligheterna att bygga och förbättra även andra trafikförbindelser än de ovan nämnda. Sådana reserveringar är

- Riksvägarna 8 och 9 görs fyrfiliga från Virmo och Aura norrut
- Regionalväg Aura–Virmo (HAKU-vägens västra del)
- Omfartsväg i Nystad centrum (LORIVO-vägen)
- Pargas–Nagu fast förbindelse
- Förbindelsebehovet mellan Pargas och Kimitoön
- Nystad–Raumo–Björneborg-banförbindelse.

Åtgärder genomförs som en del av utvecklingen av EU:s TEN-T-stomnättskorridor, den Nordliga tillväxtzonen och Finlands tillväxttriangel.

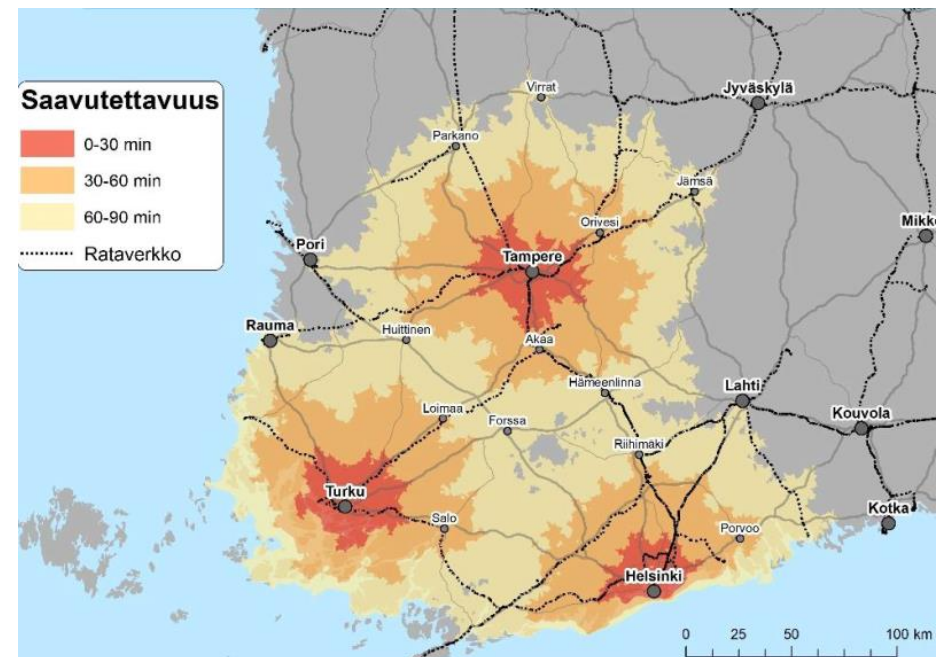


Bild 12. Helsingfors–Åbo–Tammerfors tillväxttriangel, tillgänglighetszoner (Raideliikenne mahdollistaa-slutrapport 11.9.2018)

Spetsuppgifter

I = senast 2023, II = senast 2027, III = åtgärder som inleds senast 2031, IV = beredskap på längre sikt

Åtgärd	Kostnadsförslag (mn €)	Ansvar	Tidpunkt	Hållbar och utsläppsnål	Konkurrenskraftig och attraktiv	Trygg och hälsosam
Egentliga Finland och Nyland ansluts till varandra i högre grad						
<i>Entimmeståget – snabb tågförbindelse till huvudstadsregionen</i>						
Projektbolag och finansieringsmodell			I			
Stadsbanan i Esbo	275		I			
Ändringsarbete vid Åbo bangård och Åbo–Kuppis dubbelspår, fas 1 och 2	71	Trafikledsverket, Åbo	I			
Kuppis–Salo-dubbelspår	435	Projektbolag	II			
Direktbanan Esbo–Salo	2700	Projektbolag	II			
Inledande av regionaltågstrafik på banan till Helsingfors		EF förbund, LVM, VR	II–III			
<i>Förbättring av Åbo ringväg (sv 40/E18) och hamnförbindelserna</i>						
Mer rast- och viloplats för den tunga trafiken		NTM, kommuner	I			
E18 i Reso centrum och förnyande av rv 8 planskild anslutning	172	NTM, Trafikledsverket	I			
E18 Reso–Nådendal fyrfältsväg	158	NTM, Trafikledsverket	II			
E18 planskild anslutning vid Avanti i Lundo	5.5	Lundo, Trafikledsverket	I			
Förbindelserna till inlandet förbättras						
<i>Utveckling av Toijala-banan och Toijalas tågförbindelser</i>						
Mötesplatser, minskning av plankorsningar, höjning av hastighetsnivån	Inga planer	Trafikledsverket	I–III			
Större turutbud för regionaltågstrafiken på Åbo–Loimaa(–Tammerfors)-sträckan		EF förbund, LVM, VR	II			
<i>Utveckling av riksväg 9 Åbo–Tammerfors</i>						
Rv 9 Lundo–Aura, väg med breda körfält till fyrfältsväg	27	NTM, Trafikledsverket	I			
Rv 9 Aura–Loimaa omkörningsfält (3 par)	31	NTM, Trafikledsverket	II			
Rv 9 arrangemang för planskild anslutning i Aura	34	NTM, Trafikledsverket	II			
Rv 10 sväng av södra ändan till riksväg 9 bort från Lundo centrum, den nuvarande vägen lugnas till stadsled	40	NTM, Trafikledsverket	IV			

<i>De ekonomiska regionernas förbindelser</i>						
Lv 180 Pargasleden: Renovering av Rävundsbron och Hessundsbron, S:t Karins västra omfartsväg	173	NTM, Trafikledsverket	I–II			
Sv 52 Salos västra omfartsväg, fas 2	37	NTM, Trafikledsverket	III			
Sv 52 ny linjeföring för norra ändan (uträtning i Palikkala) till riksväg 10 och Lv 280 Somero–Lojo förbättring av säkerheten	Okänd	NTM, Trafikledsverket	III			
Sv 43 Nystad–Letala–Eura förbättring av säkerheten (anslutningar, gång- och cykelförbindelser)	Okänd	NTM, kommuner	I–III			
<i>Främjande av kombinerade transporter</i>						
Utredning av vad tågtransport av lastbilar förutsätter och vilka terminalbehoven är		VR, hamnar	I–II			
Sydvästkustens utvecklingszon förstärks						
<i>Utveckling av riksväg 8 Åbo–Björneborg</i>						
Rv 8 planskild anslutning och trafikarrangemang i Letala	35.4	NTM, Trafikledsverket	I			
Rv 8 Letala–Untamala omkörningsfält	6	NTM, Trafikledsverket	III			
Rv 8 Nousis–Virmo fyrfältsväg	65	NTM, Trafikledsverket	III			
<i>Förbättring av Nystadsbanan och persontrafikens återkomst</i>						
Reparation av banan, minskning av plankorsningar och förbättring av säkerheten	Inga planer	Trafikledsverket	I–III			
Inledande av regionaltågstrafik		EF förbund, LVM, VR	II			
<i>Bra servicenivå inom kollektivtrafiken mellan Egentliga Finland och Satakunta säkerställs</i>						
Intressebevakning vid upprättande och säkerställande av målen för fjärrtrafikens servicenivå på en nationell nivå, anskaffning av regionala arbetsreseförbindelser till den del som de inte uppstår på marknadsvillkor		EF förbund, NTM	Kontinuerlig			

3.3 Fungerande och utsläppsnåla regionala förbindelser

Övergång mot en mer hållbar trafik stöds, trafiknätet hålls i skick och trafikens basservice tryggas.

Utvecklingsteman och deras tyngdpunkter

Övergång till utsläppsnåla tekniker och bränslen stöds

- Distributionsnät för och lokal produktion av bibränslen och elektricitet främjas
- Trafiktjänsterna som den offentliga sektorn beställer och sektorns egen bilmateriel ändras till utsläppsnåla

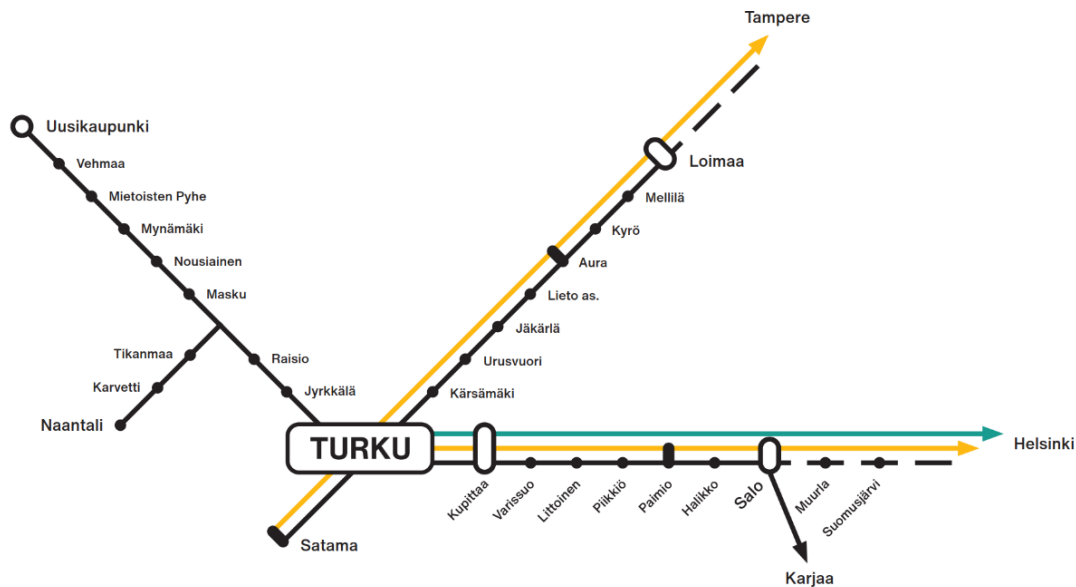


Bild 13. Egentliga Finlands vision om tågtrafiken 2040+

Ett attraktivt kollektivtrafiksystem utvecklas

- Ett kollektivtrafiksystem som omfattar hela landskapet – taxa- och avgiftssystem som är kompatibla, samordning av stadstrafiken, regionaltrafiken och trafiken mellan regioner och utveckling av knutpunkter
- Åboregionens stomlinjer och infrastrukturen som betjänar dem – stadstrafikens stomlinjer, starka regionlinjer och spårvägen
- Lokaltågstrafik som kopplar resten av landskapet till Åboregionen och fjärrtrafiken
- Modeller för förvaltningsgränsöverskridande organisering av kommunernas och statens persontransporter

Man sköter om väg- och gatunätets skick och framkomlighet

- En tillräcklig finansieringsnivå för underhåll och upprätthållande av det befintliga trafiknätet säkerställs
- Finansiering styrs till små, kostnadseffektiva åtgärder och stegvis utveckling

Skärgårdstrafiken förnyas

- Servicenivån inom färje- och förbindelsebåtstrafiken tryggas genom att ta i bruk nya effektiva modeller för anskaffning och organisering
- Färje- och förbindelsebåtmaterielen förnyas så att de blir kostnadseffektiva och utsläppsnåla
- Program för brobygge genomförs vid färjelägen som till sitt kostnadsnyttoförhållande är lönsamma
- Skärgårdens trafikförbindelser utvecklas så att de stöder förutsättningarna för turismens utveckling

De närmaste årens spetsuppgifter

I = senast 2023, II = senast 2027, III = åtgärder som inleds senast 2031, IV = beredskap på längre sikt

Åtgärd	Ansvar	Tidpunkt	Förhållandet till målen		
			Hållbar och utsläppsnål	Konkurrenskraftig och attraktiv	Trygg och hälsosam
Övergång till utsläppsnåla tekniker och bränslen stöds					
De krav i EU-direktivet om andelen rena fordon i kommunernas och NTM-centralernas anskaffningar av offentlig trafik och egen fordonsmateriel som träder i kraft 2021 och blir strängare 2026 genomförs ambitiöst	Kommuner, NTM	I-III			
Statens investeringsstöd utnyttjas i utvecklingen av biobränslets distributionsnät och lokala produktion	Företag	I-III			
Ett attraktivt kollektivtrafiksystem utvecklas					
Föli- och NTM-trafikens gemensamma biljetter, Fölis stomlinjer och bättre utbud på NTM:s regionlinjer, kollektivtrafikförmåner och byteshållplatser som stöder dessa och spårvägens första fas som Åbo stadsregions spetsåtgärder	Föli, NTM, kommuner	I-III			
Tillräcklig servicenivå i kollektivtrafiken som betjänar såväl interregionala som mellanstadiets skolvägar försäkras vid behov med stöd från staten och kommunerna	Kommuner, NTM	I-III			
Infartsparkering för cyklar och bilar förbättras på järnvägs- och busstationer och hållplatser	Kommuner, NTM, Trafikledsverket	I-III			
Stationernas och hållplatsernas servicenivå och passagerarinformation utvecklas	Kommuner, NTM	I-III			
Beredningen av lokaltågstrafiken fortsätts stegvis med utredningar om hållplatsernas genomförande, Toijala-banans och Nystadsbanans förbättringsbehov och trafikeringskoncept och genom att beakta lokaltågen i planeringen av Entimmeståget	EF förbund, Trafikledsverket, kommuner	I			
Kommunernas och statens persontransporter effektiviseras med samarbete över förvaltningsgränserna, nya modeller för organisering och tjänster som utnyttjar digitaliseringen	Kommuner, samkommuner för social- och hälsovård, FPA	I-III			
Man sköter om väg- och gatunätets skick och framkomlighet					
Intressebevakning för trygghet av statsfinansiering av bastrafikledshållningen på en nivå som möjliggör minskning av det eftersatta underhållet, upprätthållande och underhåll som besvarar trafikens behov och flexibel genomförande av små kostnadseffektiva förbättringsåtgärder	EF förbund, LVM	Kontinuerlig			

Systematisk uppföljning av skicket på kommunernas trafikinfrastruktur och tillräcklig finansiering som grundar sig på uppföljningen för att kontrollera det eftersatta underhållet	Kommuner	I-III			
Skärgårdstrafiken förnyas					
Enhetliga grunder för ordnande som tryggar servicenivån upprättas för landsvägsfärjetrafiken och linfärjetrafiken på enskilda vägar	NTM	I			
Landsvägsfärjematerielen görs kostnadseffektiv och utsläppssnål genom upphandlingskrav	NTM	I-III			
Enhetliga grunder för ordnande som styrks med lagstiftning upprättas för förbindelsebåtstrafiken	LVM	I			
Förbindelsebåtsrutterna formas till funktionellt och ekonomiskt effektiva helheter som erbjuder en bra servicenivå	NTM	I-III			
Förnyande av förbindelsebåtsmaterielen och minskning av utsläpp genom upphandlingskrav och långvariga avtal främjas	NTM	I-III			
Genomförande av program för brobygge vid färjelägen fortsätts	Trafikledsverket	I-III			
Trafikförhållanden på Skärgårdens stora och lilla ringväg utvecklas så att de stöder förutsättningarna för turismens utveckling, särskilt cykelturismen	NTM, kommuner	I-III			
Skärgårdstrafikens tidtabells- och passagerarinformation förbättras	NTM	I			

3.4 Hållbar, trygg och hälsosam stads- och tätortstrafik

En bra stads- och tätortsmiljö planeras, trafiksäkerheten förbättras och vardagsmotion till fots eller med cykel främjas.

Gång och cykling görs till de populäraste färdssätten i stadsområden och tätorter

- Fotgängarstaden förstärks: korta avstånd, närservice och en attraktiv gångmiljö
- Cykelförhållandena i skick: förbättring av trafikarrangemangen, högklassiga huvudrutter och avlägsnande av förbindelsebrister

Landskapet omvandlas till en föregångare i hållbar och trygg trafik

- Aktiv styrning av mobilitet och aktivt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna och trafikförvaltningen
- Säkerhet som ramvillkor i all utveckling av trafiksystemet

Trafikens sanitära olägenheter minskas

- Partikelutsläpp i inandningsluften som orsakas av trafiken förebyggs
- Trafikens bullerolägenheter bekämpas

De närmaste årens spetsuppgifter

I = senast 2023, II = senast 2027, III = åtgärder som inleds senast 2031, IV = beredskap på längre sikt

Åtgärd	Ansvar	Tidpunkt	Förhållandet till målen		
			Hållbar och utsläppsnål	Konkurrenskraftig och attraktiv	Trygg och hälsosam
Gång och cykling görs till de populäraste färdssätten i stadsområden och tätorter					
Städernas och tätorternas nybyggande styrs till fotgängar- och kollektivtrafikstadsområden och närservice	Kommuner	Kontinuerlig			
Trivsamheten, säkerheten och tillgängligheten i städernas och tätorternas gångmiljöer förbättras	Kommuner, NTM	Kontinuerlig			
Högklassiga huvudrutter för cykling genomförs i stadsregionerna och tätorterna genom att förbättra de nuvarande lederna och avlägsna förbindelsebrister	Kommuner, NTM	I–III			
Landskapet omvandlas till en föregångare i hållbar och trygg trafik					
Aktivt trafiksäkerhetsarbete fortsätts i kommunerna och trafikförvaltningen och främjande av hållbar mobilitet kopplas till arbetet på ett allt starkare sätt	Kommuner, NTM, Valonia	Kontinuerlig			
Populariteten för distansarbete och annan distansnävaro främjas för att minska körkilometer och trafikstockningar som orsakas av arbetsresor	Kommuner, Valonia	Kontinuerlig			
Man tar i bruk auditeringsförfaranden och andra praxis som säkerställer att trafiksäkerheten och gång-, cykel- och kollektivtrafikförhållandena beaktas i kommunernas och statens planer		Kontinuerlig			
Trafikens sanitära olägenheter minskas					
Effektiv bekämpning av gatudamm på städernas och tätorternas gatu- och vägnät säkerställs		Kontinuerlig			
Trafikens bullerolägenheter minskas med reglering av hastigheter, styrning av trafiken till ändamålsenliga rutter och byggande av bullerskärmar i samband med trafikleds- och markanvändningsprojekt		I–III			

BILAGA: Program för målinriktad planering och genomförande av stora investeringar						Projektspecifika	Kontinuerlig			
								organisation, förstudier etc.		positiv
								allmän design		ingen stor inverkan eller motstridiga
								genomförandeplanering		negativ
								genomförande		
Förhållande till mål										
Effektivare och mer hållbara förbindelser till kusten och inlandet	M€	2020-2023	2023-2027	2027-2031	2031-	Notera!	Hållbar och utsläppssnål	Konkurrens-kraftig och attraktiv	Trygg och hälsosam	
Egentliga Finland och Nyland ansluts till varandra i högre grad										
Entimmetåget – snabb tågförbindelse till huvudstadsregionen										
Projektbolag och finansieringsmodell										
Stadsbanan i Esbo	275									
Ändringsarbete vid Åbo bangård och Kuppis-Åbo-dubbelspåret, fas 1 och 2	71									
Åbo-Salo-dubbelspår	435					Även pendeltåg stannar				
Direktbanan Esbo-Salo	2 700									
Åbo-Salo regionaltågstrafik						Kräver också en hårdvarulösning				
Förbättring av Åbo ringväg (sv 40/E18) och hamnförbindelserna										
Mer rast- och viloplåtar för den tunga trafiken										
E18 vid Reso centrum och förnyande av rv 8 planskild anslutning	172									
E18 Reso-Nådendal fyrfältsväg och planskilda anslutningar	158									
E18 planskild anslutning vid Avanti i Lundo	5,5									
Förbindelserna till inlandet förbättras										
Utveckling av Toijala-banan och Toijalas tågförbindelser										
Mötesplatser, minskning av plankorsningar, höjning av hastighetsnivån										
Förbättring av turutbudet med regionaltågstrafik på Åbo-Loimaa(-Tammerfors)-sträckan						Även pendeltåg stannar				
Utveckling av riksväg 9 Åbo-Tammerfors										
Rv 9 Lundo-Aura väg med breda körfält till fyrfältsväg	27									
Rv 9 Aura-Loimaa omkörningsfält (3 par)	31									
Rv 9 arrangemang för planskild anslutning i Aura	34									
Rv 10 sväng till riksväg 9, den nuvarande vägen lugnas till stadsled	40									
De ekonomiska regionernas förbindelser										
Lv 180 Pargasleden: Renovering av Rävundsbron och Hessundsbron	118									
Lv 180 Pargasleden: S:t Karins omfart	55									
Sv 52 Salos västra omfartsväg, fas 2	37									
Sv 52 ny linieföring för norra ändan och Lv 280 förbättring av säkerheten						Delvis i Egentliga Tavastland				
Sv 43 Nystad-Letala-Eura förbättring av säkerheten										
Sydvästkustens utvecklingszon förstärks										
Utveckling av riksväg 8 Åbo-Björneborg										
Rv 8 planskild anslutning och trafikarrangemang i Letala	35,4									
Rv 8 Letala-Untamala omkörningsfält	6									
Rv 8 Nousis-Virmo fyrfältsväg och planskilda anslutningar	65									
Nystadsbanans förbättring och persontrafik										
Reparation av banan, minskning av plankorsningar, förbättring av säkerheten										
Inledande av regionaltågstrafik						Även pendeltåg stannar				
Fungerande och utsläppssnåla regionala och lokala förbindelser										
Åbo spårväg, fas 1	284									
Åbo spårväg, fortsatta steg										
Åbo Resecentrum										
Ytterligare satsningar från staten och kommunerna på gång- och cykelförhållanden						Grundfinansiering av kommuner och stat, statligt stöd				



Väylävirasto
Trafikledsverket



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



Interreg
Central Baltic



EUROOPAN UNIONI
Euroopan aluekehitysrahasto