



Jakobstadsregionens strukturplan, rapport med allmänna förfaranden

JAKOBSTAD KRONOBY LARSMO
NYKARLEBY PEDERSÖRE

Godkänd av kommunala samarbetsnämnden i Pedersörenejden 25.11.2013

Förord

Du håller i din hand Jakobstadsregionens strukturplan Livskvalitet 2040.

En strukturplan är en gemensam viljeyttring från regionens kommuner om hur vi vill utveckla regionen framförallt inom markanvändning, boende och trafik.

Åt vilka håll skall bebyggelsen växa? Detta bestämmer långt också var, när och hur olika former av service ska ges i framtiden? Hur ser vi till att vi har förbindelser till och från omvärlden? De frågor som denna strukturplan tar ställning till är allt annat än lättviktsfrågor. Kort och gott handlar det om hur vi vill bygga framtiden i vår region. Hur vi utvecklar vår markanvändning avgör långt vår attraktivitet och vår konkurrenskraft i framtiden. Dessutom blir en dålig markanvändning synnerligen dyr rent ekonomiskt och klimatpolitiskt.

För att kunna samarbeta med andra måste man först veta vad man själv vill. Detta gäller både för samarbetet inom regionen som för samarbetet mellan Jakobstadsregionen och andra regioner.

Livskvalitet 2040 kommer att fungera som en fyrbåk för det utvecklingsarbete som görs i regionen de närmaste årtiondena. Få dokument är lika viktiga i framtidsbygget som detta. Det ligger mycket arbete bakom detta dokument.

Läs det med eftertanke. Då får du den bästa behållningen.

Jag tillönskar dig en trevlig läsupplevelse.

Mikael Jakobsson

Stadsdirektör, Jakobstad

Samarbetsnämndens ordförande 2013-2014



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto





Innehåll

Förord.....	2
Innehåll	3
1. Vad är en strukturplan?.....	4
2. Om Jakobstadsregionen.....	6
3. Målsättningar	11
3.1 Riksomfattande mål.....	16
3.2 Landskapets mål	17
3.3 Regionala och kommunala mål.....	18
3.4 Prognoser.....	19
4. Livskvalitet 2040	20
4.1 Trivsamma miljöer för boende och fritid.....	24
4.2 Konkurrenskraftig infrastruktur och goda trafiksystem.....	28
4.3 Attraktiva etableringsmiljöer för företag.....	34
4.4 Bredare samarbete inom serviceproduktionen.....	38
5. Uppföljning.....	42
5.1 Indikatorer	43
6. Arbetsprocessen.....	46
6.1 Kartläggning och analys av nuläget.....	47
6.2 Definiering av gemensamma utvecklingsmål	47
6.3 Uppgörande av regional strukturplan	48
6.4 Nästa steg	48
Källförteckning	49
Bilagor	50
Bilaga 1, Urval av kartor i arbetsprocessen	50
Bilaga 2, Bostadsproduktion.....	52

1. Vad är en strukturplan?

Denna strukturplan är en strategisk plan för markanvändningen i Jakobstadsregionen och planens innehåll berör hela regionen. Strukturplanens syfte är att uppnå en gemensam vilja i regionen inom de viktigaste frågorna inom markanvändning, boende och trafik (MBT). Samtidigt utritas huvudlinjerna för samhällstrukturen fram till år 2040. Exempel på frågor som besvaras i planen är var nya arbetsplats- och bostadsområden ska finnas, hur man löser trafik- och logistikfrågor och hur kan servicesamarbetet inom kommunal och offentlig sektor utvecklas. Strukturplanen hjälper planeringen i de enskilda kommunerna att också beakta grannkommunernas planering. MBT-samarbetet kan utvidgas med grannregionerna, bl.a. Karleby och Vasa.

Jakobstadsregionens strukturplan, Livskvalitet 2040 innehåller:

- Rapport med allmänna förfaranden (denna rapport)
- Program för förverkligande
- Uppföljning (beskrivs i kapitel 5)

Hur skiljer sig en strukturplan från andra planer?

En strukturplan bygger inte på markanvändnings- och bygglagen såsom landskaps-, general- och detaljplaner. Däremot är den ett verktyg och styrmedel för kommunernas generalplanering. Den tidigare regionstrukturplanen JASU (2005) för Jakobstadsregionen fungerade också som regionens viljeyttring i landskapsplaneringen. I Figur 1 illustreras strukturplanens plats i planeringssystemet.

STRUKTURPLANENS MÅLSÄTTNINGAR

Med hjälp av strukturplanen kan markanvändnings-, boende- och trafiklösningar styras för att förtäta Jakobstadsregionens samhällstruktur och främja en hållbar utveckling. Också den sociala harmonin bör beaktas.

- förstärka Jakobstadsregionens konkurrenskraft nationellt och internationellt
- främja näringslivets förnyelse, tillväxt och internationalisering
- främja samarbetet mellan kommunerna och uppmuntra kommunerna till strategiska val
- främja regionens funktionalitet och en väl fungerande vardag.

Vad innebär MBT?

MBT är förkortningen av markanvändning, boende och trafik¹. Begreppet har börjat användas för att man inom samhällsplaneringen ska få en bättre helhetssyn och för att olika funktioner kan samordnas bättre. Senare har man konstaterat att också servicen och näringarna borde inkluderas i angreppssättet, detta har också beaktats i Jakobstadsregionens strukturplan. Ett centralt tema inom MBT-planeringen är att minimera trafikbehovet och på så sätt bidrar den också till att uppnå målen i den nationella klimatpolitiken². MBT-planeringen lyfts ofta upp som ett sätt att förbättra en regions konkurrenskraft. MBT-planeringen överskrider kommungränserna och används främst när det gäller stadsregioner. De större stadsregionerna i landet har gjort och gör MBT-intentionsavtal med staten.

Varför används år 2040?

År 2040 fungerar som riktlinje i planeringen. Det är främst befolkningsprognosen som bygger på den tidsperioden. Enligt Statistikcentralens prognos från år 2012 har Jakobstadsregionen 54 764 invånare år 2040 jämfört med 49 783 år 2012. Strukturplanens boendezoner och orter

är dimensionerade enligt behovet av nya bostäder fram till år 2040. Landskapet Österbottens landskapsstrategi som började utarbetas år 2013 har också år 2040 som riktlinje. Därför är det motiverat att också Jakobstadsregionens strukturplan passar in i den helheten.

Vad är förhållandet till JASU?

JASU är det korta namnet på regionens strukturplan som blev klar år 2005 med 2030 som riktlinje. JASU var en scenario-baserad plan där tre framtidsbilder presenterades. Med Livskvalitet 2040 vill man uppdatera, fördjupa och ta det samarbetet som påbörjades med JASU-processen till en mer konkret nivå inom regionen. I arbetet med den nya målplanen strukturplanen har de scenarier som tidigare gjorts tagits till vara genom att man i ett tidigt skede evaluerade dem med färsk data och knöt in dem i den strukturplan som presenteras i detta dokument. Denna strukturplan är en naturlig fortsättning på JASU-arbetet.

1 I finskan används förkortningen MAL – maankäyttö, asuminen ja liikenne.
2 Alho (2011).

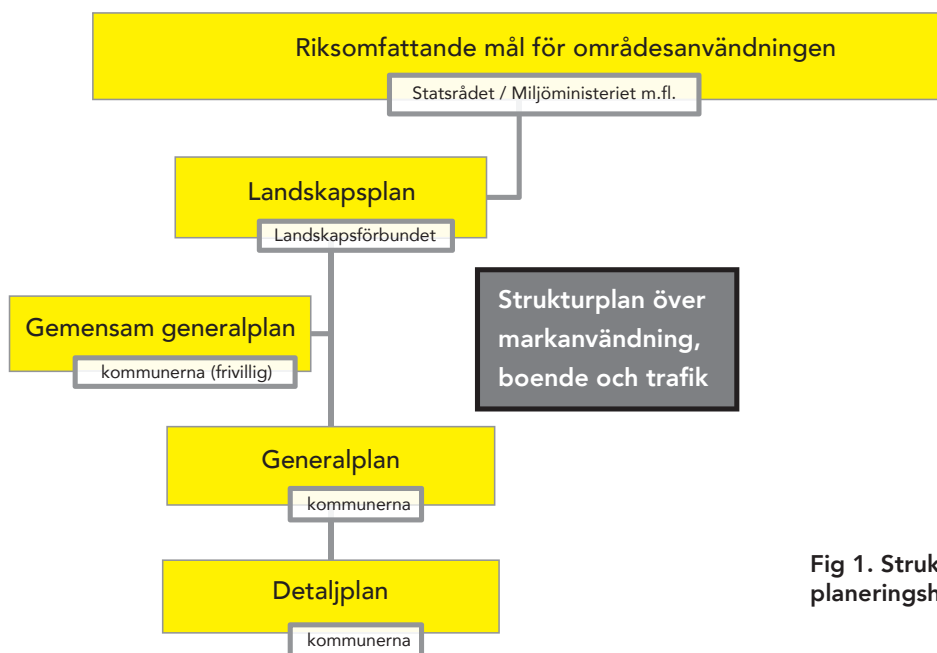


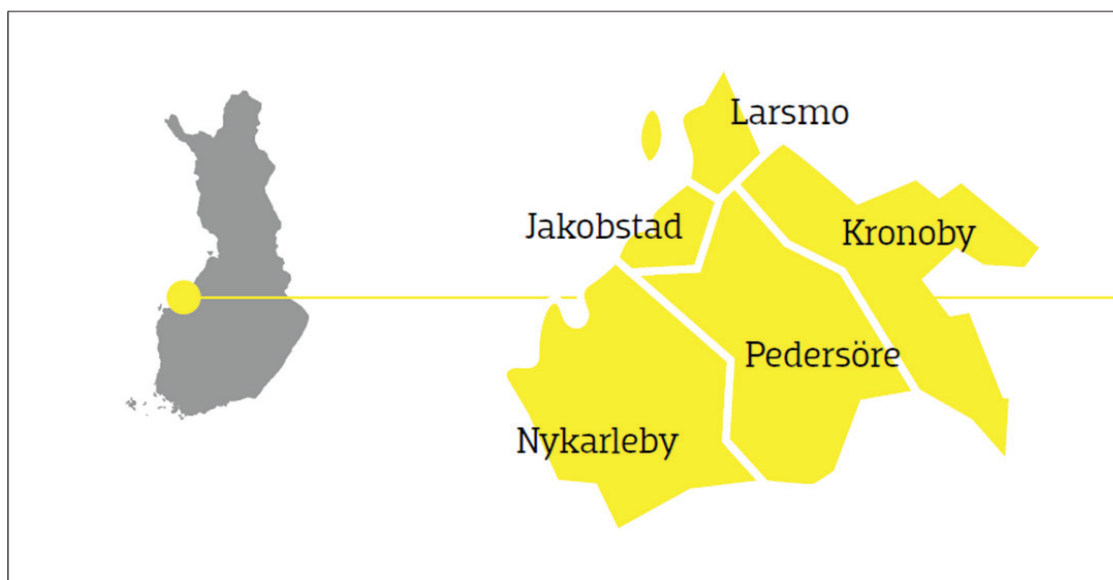
Fig 1. Strukturplanens roll i planeringshierarkin.

2. Om Jakobstadsregionen

Läge och förbindelser

Jakobstadsregionen är en av Finlands 70 ekonomiska regioner (2012) och landskaps Österbottens nordligaste region. Regionen består av fem kommuner och ligger vid västkusten. Hamnen har alltid varit viktig och innebär en vattenväg ut i världen. Industrialiseringen fick också ett starkt fotfäste när pappersbruket grundades på 1800-talet. Stambanan från Helsingfors går igenom regionen, järnvägsstationen finns i Bennäs medan ett

stickspår knyter ihop hamnen och industrin till stambanan. Karleby-Jakobstads flygplats finns också i regionen och den delas med ett betydligt större område. Regionen gränsar till Karleby i norr och regionerna har ett livligt utbyte genom arbetspendling och näringsliv. Söderut, längs med riksväg 8, finns landskapscentrumet Vasa. Till Tammerfors och Helsingfors tar man sig längs med riksväg 19. Riksväg 13 tangerar också regionen och för resenären mot Jyväskylä.



Karta 1. Jakobstadsregionens läge.



Jakobstadsregionen har en växande befolkning. Bild från Larsmo.

Demografi

Jakobstadsregionen har en växande befolkning. Födelsestalet är högt och regionen har en betydligt större andel under 20-åringar än landet i genomsnitt. Men utflyttningen är hög bland unga, detta kan förklaras med att andelen studieplatser i regionen inte alls är i relation till antalet ungdomar. Inflyttningen från utlan-

det har däremot ökat i jämn takt, denna trend är synlig med start från 2000-talets början. Utmaningen är att få återvändarna tillbaka till regionen och att säkra fler studieplatser till regionen. Det nybyggda Campus Allegro är en god start på detta. I slutet av år 2012 uppgick befolkningen till 49 783 invånare.

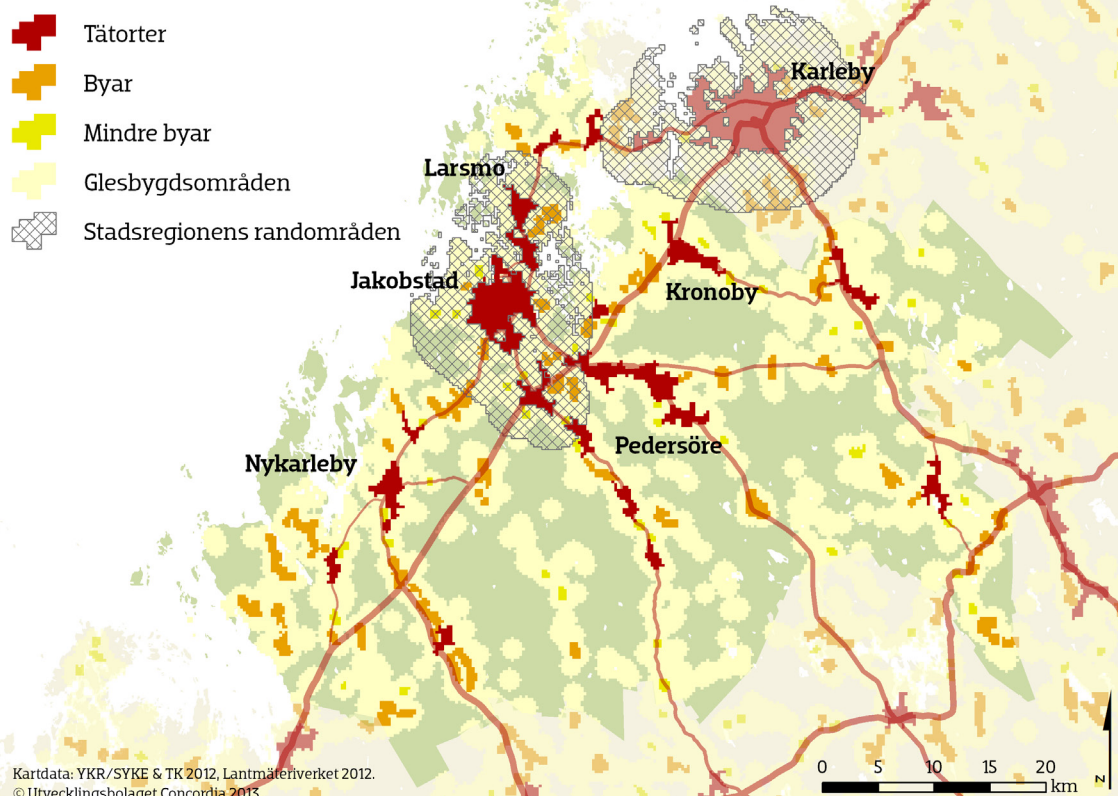
Växande småhusområde i Södra Kivilös, Jakobstad, och nybyggda Campus Allegro.





Vy över Nykarleby från vattentornet.

YKR-Regionstruktur



Karta 2. Regionstruktur år 2011 enligt Miljöcentralens YKR-indelning.



Seljesåsen i Kronoby.

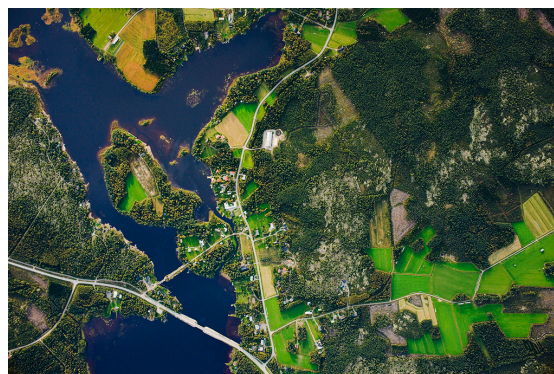
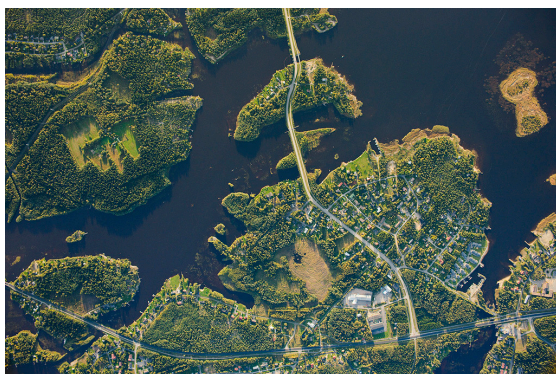
Bosättningsstruktur

Historiskt sett har befolkningen och byarna växt fram längs de många ådalarna som regionen erbjuder. Regioncentrumet Jakobstad är en kompakt tätbefolkad stad med 42 % av den totala befolkningen. Sammanlagt bor över tre fjärdedelar

i tätorter. I byarna bor 15 % och på glesbygden 8 % (se Karta 2). Regionens andra stad är Nykarleby.

De senaste åren har befolkningen växt mest i tätorterna i Jakobstads närhet.

Furuholmen och Gertruds i Larsmo.



Näringsliv

Jakobstads näringsliv präglas av en mångsidig tillverkningsindustri, av företagens arbetsplatser finns 43,4 % inom tillverkningsindustrin. Handeln sysselsätter 11,7 % och primärnäringsarna 11,4 %. Inom tillverkningsindustrin har livsmedelsbranschen växt starkt och passerat t.ex. pappersindustrin i antalet anställda. Övriga viktiga branscher är metall-, gummi & plast- och båtbranschen (se Figur 2). De största arbetsgivarna bland företagen var år 2011: Snellmans, UPM-Kymmene, KWH Mirka och Rani Plast³. Bland primärnäringsarna är pälsfarmningen, mjölk-, nötkött- och svinkötsproduktion viktiga i Jakobstadsregionen. Hela 36,6 % av värdet på Finlands skinnförsäljning kommer från Jakobstadsregionen⁴.

Jakobstadsregionen har en mängd framgångshistorier där företag börjat från noll och utvecklats till betydande arbetsgivare.

Arbetslösheten har länge hört till den lägsta i Finland. En utmaning för regionen är att rekrytera kunnig arbetskraft till företagen.

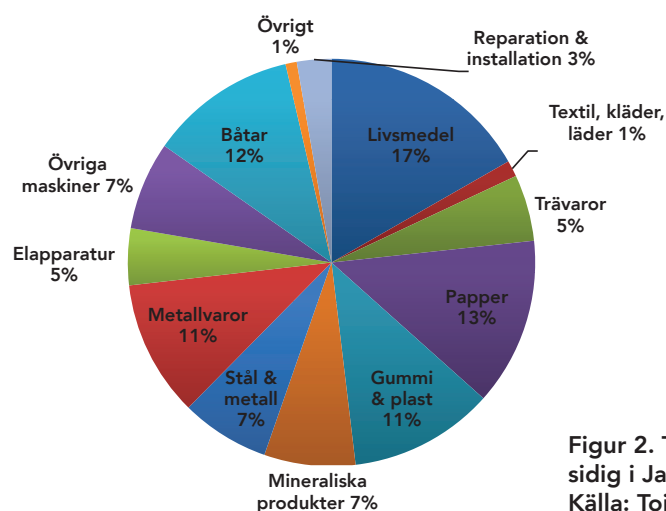
Regionalt samarbete

På 1960-talet skedde det regionala samarbetet genom intressebevakning på föreningsnivå. På 1970-talet organiserades samarbetet i nämndform⁵. Utvecklingsbolaget Concordia sköter om frågor rörande näringslivsutveckling och regional utveckling sedan år 1999. Inom social- och hälsovården bildar Jakobstad, Pedersöre, Nykarleby och Larsmo ett gemensamt verksamhetsområde. Sedan år 2013 har alla fem kommuner ett samarbetsområde för landsbygdsförvaltningen. Yrkesskolan Optima är också ett gott exempel på ett långvarigt regionalt samarbete som även sträcker sig utanför Jakobstadsregionens gränser.

³ Toimiala Online 2013, uppgifter från år 2011.

⁴ Statistik 2012, www.profur.fi

⁵ Ruotsalainen & Toro (2005) JASU.



Figur 2. Tillverkningsindustrin är mångsidig i Jakobstadsregionen (år 2011). Källa: Toimiala Online, 2013.

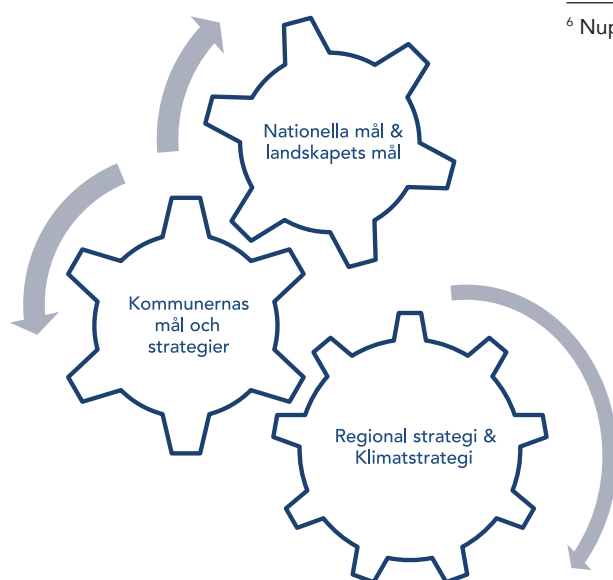
3. Målsättningar

Strukturplanens målsättningar bygger på de riksomfattande målen för områdesanvändningen, landskapets mål och kommunernas strategier och planer. De har också bearbetats i workshoppar och i ett All-ting. En rapport⁶ om definieringen av målsättningar slutfördes i slutet av 2012 och i den beskrivs processen mer ingående.

Målsättningarna för Jakobstadsregionens strukturplan har delats in i fyra teman:

- Trivsamma miljöer för boende och fritid
- Konkurrenskraftig infrastruktur och goda trafiksystem
- Attraktiva etableringsmiljöer för företag
- Bredare samarbete inom serviceproduktionen

⁶ Nupponen & Malinen (2012).



Figur 3, Nationella, regionala och lokala målsättningar utgör grunden för strukturplanen.

Bockabron och Utterleden i Pedersöre.





Trivsamma miljöer för boende och fritid

De viktigaste MBT-målsättningarna:

- Med hjälp av planering förtätas samhällsstrukturen och åtgärder i enlighet med en hållbar utveckling beaktas
- Ny bostadsproduktion centreras till de nuvarande starka servicetätorterna nära arbetsplatserna, men också till landsbygden i närhet till service
- Servicebyar och servicecentrum utvecklas och deras service tryggas
- I Jakobstadsregionen erbjuds olika boendemöjligheter för olika livssituationer, i regionen finns ett mångsidigt bostads- och tomtutbud
- Närhet till hav och vatten utnyttjas mångsidigt i utvecklandet av samhällsstrukturen
- I regionen byggs ett omfattande nätverk av rekreationsområden och -förbindelser som betjänar både invånarna och turister, i dess närhet utvecklas också turismtjänster.

Övriga målsättningar som lyfts fram:

- Trivsamma och kvalitativa boendemiljöer attraherar nya invånare till regionen
- Med trivsamma boendemiljöer främjas trygghet och gemenskap
- I erbjudandet och byggandet av fritidsaktiviteter och -anläggningar görs ett tätare samarbete mellan kommunerna
- Gamla kulturmiljöer bevaras och skyddas
- Tvåspråkigheten är regionens resurs, den främjar också internationalisering
- I Jakobstadsregionen skapas en unik och öppen samhällsstruktur med betoning på den egna kulturen och där fästs särskild uppmärksamhet vid det mångkulturella.

Killingholmen och Visasbacken i Jakobstad.





Konkurrenskraftig infrastruktur och goda trafiksystem

De viktigaste MBT-målsättningarna:

- Skicket på regionens grundläggande vägnät bör uppfylla näringslivets transportkrav och trafiksäkerhetens standarder
- Förbättring av funktionalitet och trafiksäkerhet på huvudvägarna rv 8 och rv 19, byggande av omkörningsfiler, breddning av vägar, byggande av plan-skilda korsningar, korsningsarrangemang
- Utveckling av stamvägarna 68 och 63 och deras hamnförbindelser
- Utveckling av vägarna som leder till flygplatsen Karleby-Jakobstad rv 13/ rv 8 och byggande av lättrafikled
- Bennäs triangelspår och stationens utveckling, utökning av Pendolino-trafiken, elektrifiering av banavsnittet mellan Bennäs och hamnen och förflyttning av bangården till hamnområdet
- Kollektivtrafiken utvecklas i enlighet med behovet inom pendlings-, flygplats-, och järnvägsstationstrafiken
- Byggandet av lättrafikleder bl.a.: Lövä-Sandsund, Nykarleby-Jakobstad och Jakobstads tätortsområde
- Turismvägens 749 (Ytterjeppo-Nykarleby-Jakobstad-Larsmo-Karleby) utveckling och marknadsföring
- Utveckling av möjliga logistiska centrum: rv 8, Kronoby, Edsevä och Ytterjeppo, korsningen rv 8/rv 19, v 68 och 748 i Kronoby.

Övriga målsättningar som lyfts fram:

- Ökande av flygpassagerarnas antal och öppnande av nya flygrutter
- Främja projektet för förbättring av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki-Uleåborg

Bottenvägen-Larsmovägen i Jakobstad och Karleby-Jakobstad flygplats i Kronoby.





Attraktiva etableringsmiljöer för företag

De viktigaste MBT-målsättningarna:

- Nya centrala platser skapas för företagsverksamhet och mångsidiga kunskapscentrum
- Ett gott tomtutbud garanteras också för småföretag
- Arbetsplatsområden styrs till områden med goda trafikförbindelser
- Olika näringslivsfunktioners lämplighet för olika områden övervägs noggrant, bl.a. bör industri- och bostadsområden vara separerade
- Med planering styrs arbetsplatsernas lokalisering; att företag i samma bransch närmare samarbetar eftersträvas, så att möjligheter till större marknader och mer kunskap öppnas
- Regionen har beredskap för stora produktionsenheter inom primärnäringarna, jmf. jordbruk och pälsfarmning.

Övriga målsättningar som lyfts fram:

- Tillgång på arbetskraft och utbildning säkras, fler arbetsplatser också för högtbildade
- Invandrares integrering på arbetsmarknaden
- Ökning av internationalisering inom utbildning och näringsliv
- Främjande av företagande
- Utvecklande av yrkesutbildningen så att den ännu bättre betjänar näringslivets behov
- Jakobstadsregionens lokalisering som en möjlig logistisk knutpunkt marknadsförs aktivt
- Företag uppmuntras till forsknings- och utvecklingsarbete också regionalt
- Vi är aktivt med i utvecklingsarbetet av nya energiformer
- Marknadsföring av lokala framgångshistorier.

Alholmens industriområde, gågatan i Jakobstad och kontorshotell i Campus Allegro.





Bredare samarbete inom serviceproduktionen

De viktigaste MBT-målsättningarna:

- Tillgängligheten av service tryggas
- Servicebyar och servicecentrum utvecklas så att där garanteras minst dagvård och grundskola
- Nätverket av dagligvaruhandel strävas att hållas brett, specialhandeln koncentreras till större tätorter
- Den utrymmeskrävande handeln placeras i anknytning till goda trafikförbindelser

Övriga målsättningar som lyfts fram:

- Landsbygden hålls levande
- Inom den kommunala grundservicen och inom rekreations- och kulturtjänsterna görs ett tätare samarbete mellan kommunerna

Överesse daghem i Pedersöre och busstationen i Jakobstad.



3.1 Riksomfattande mål

De riksomfattande målen för områdesanvändningen utgör en del av markanvändnings- och bygglagens system för planering av områdesanvändningen.

Målen ska:

- säkerställa att frågor av riksomfattande betydelse beaktas i landskapens och kommunernas planläggning och i de statliga myndigheternas verksamhet,
- bidra till att målen i markanvändnings- och bygglagen samt målen för områdesanvändningen uppnås, av vilka de viktigaste är en god livsmiljö och hållbar utveckling,
- utgöra ett instrument som gör det möjligt att i förväg styra planläggningen så att nationellt viktiga frågor beaktas på ett konsekvent och enhetligt sätt,
- främja verkställigheten av internationella överenskommelser i Finland och
- skapa förutsättningar för genomförandet av riksomfattande projekt när det gäller områdesanvändningen.

Enligt markanvändnings- och bygglagen skall målen beaktas och främjas vid planeringen i landskapen, vid kommunernas planläggning och i de statliga myndigheternas verksamhet.



3.2 Landskapets mål

Landskapet Österbotten består av 15 medlemskommuner och fyra ekonomiska regioner, vilka är Jakobstadsregionen, Vasasregionen, Kyroland och Sydösterbotten.

Österbottens vision för år 2040 är enligt landskapsöversikten följande:

"Ny energi i Österbotten - kraft ur hög kompetens, kulturell mångfald och stark sammanhållning."

Österbottens strategiska riktlinjer är:

1. Konkurrenskraft och image – Österbotten är känt för att vara energiskt
2. Arbetskraft och kompetens – internationella och kunniga innovatörernas Österbotten
3. Tillgänglighet och balanserad regionstruktur – de hållbara strukturernas och utmärkta förbindelsernas Österbotten
4. Velfärd, kultur och socialt kapital – den kulturella mångfalden är en källa till velfärd i Österbotten
5. Naturens och miljöns välbefinnande – Österbotten, ett område på toppnivå i arbetet för att stävja klimatförändringen

När man speglar denna strukturplan med den aktuella landskapsplanen är den största skillnaden att måläret i strukturplanen sträcker sig 10 år längre fram i strukturplanen. Denna plan använder också en färskare och positivare befolkningsprognos än landskapsplanen. Detta ger uttryck främst i större dimensioneringar för tätorterna. Landskapsplanens centrumfunktioner motsvarar däremot de servicecentrum som används i denna plan.

Fiske och rekreation för hela familjen i Larsmo.



3.3 Regionala och kommunala mål

Regionala mål som beaktats i detta arbete är den regionala strategin för Jakobstadsregionen, klimatstrategin och integrationsprogrammet. Regionens fem kommuners strategidokument har också beaktats i definieringen av målsättningar så att de passar in i helheten. Scenarierna i den tidigare strukturplanen som kort kallas för JASU har fungerat som grund för processen med att utforma denna plan.

JASU scenarier

Jakobstadsregionens tre regionstrukturscenarier (JASU, 2005) beskriver samhällsutvecklingens verkningar. Scenarierna är följande:

- Polariserad regionstruktur
- Utvecklingszon-regionstruktur
- Närcentrum-regionstruktur

Scenariot polariserad regionstruktur baserar sig på kraftig centralisering och globalisering av funktioner, fortgående ökad konsumtion och produktion samt handelsteknologiska värden.

Scenariot utvecklingszon-regionstruktur baserar sig på differentierad utveckling i olika landsdelar, europeisk landskapsbaserad förvaltningskultur, verksamhets- och strukturmodeller i regionala utvecklingszoner samt värden gällande

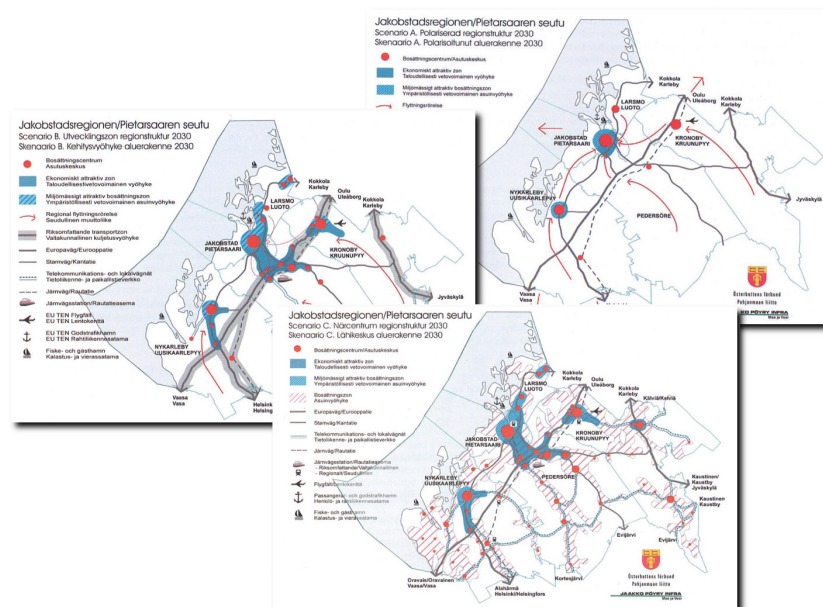
självförsörjning och lokalproduktion. Konsumtion och produktion är på nuvarande nivå i detta scenario.

Scenariot närcentrum-regionstruktur baserar sig på funktioner och strukturer som bygger på lokala förhållanden, verksamheter och strukturer som bygger på självförsörjning och egen aktivitet samt ekologiska värden. Konsumtion och produktion sjunker i detta scenario.

Jakobstadsregionens tre regionstrukturscenarier framgår av figuren till höger.

I JASU konstaterades att närcentrums scenariot bäst motsvarade de då uppsatta målen. Utvecklingszon-scenariot var det näst bästa alternativet. I nulägesanalysen till denna plan konstaterades att det är främst utvecklingszon-scenariot som motsvarade utvecklingen sedan JASU gjordes. JASU-scenarierna har också fått kritik⁷ för att illustrera två ytterligheter och en medelväg och därför är det naturligt att det är just utvecklingszon-scenariot som närmast beskriver regionstrukturen idag. I Livskvalitet 2040 används en lösning där man finner faktorer som förbättrar konkurrenskraften från utvecklingszon scenariot med positiva inslag från närcentrum modellen.

⁷ Aarnikko & Rautiainen (2012).



Figur 4, JASU scenarierna från 2005.

3.4 Prognoser

Dimensioneringen av strukturplanen bygger till stor del på prognoser. Statistikcentralens senaste befolkningsprognos från år 2012 förutser att Jakobstadsregionen har 54 764 invånare år 2040. Den är lite lägre än prognosen från 2009 som visade på ett befolkningsantal på 55 030 invånare. Statistikcentralens prognoser är s.k. demografiska trendkalkyler⁸. Det innebär att man antar att flyttningsrörelsen och den naturliga befolkningsändringen fortsätter oförändrad. Det som inte beaktas, men också påverkar befolkningsmängden, är förändringar på arbetsmarknaden.

6200 nya bostäder

I strukturplanen har man dimensionerat tätorternas områdesanvändning genom prognosticering av framtidens bostadsproduktion. Som utgångspunkt har använts den metod som VTT⁹ har arbetat fram. Prognosen bygger på befolkningsprognoser, bostadsbestånd och bostads-

avgång. VTT:s prognos fram till 2030 innebär 4180 nya bostäder i Jakobstadsregionen. Livskvalitet 2040 bygger på att det från tidsperioden 2013 till 2040 byggs 6200 nya bostäder i Jakobstadsregionen. De framtida tätorterna är till en del överdimensionerad för att undvika markspeculation.

För att få en bild av var dessa nya bostäder ska byggas gjordes tre scenarier under processen med att definiera mål. Scenarierna var A) Nuvarande utveckling, B) Starka servicetätorter och C) Levande byar, de finns i bilaga 2. Scenarierna B och C innehåller NTM-centralens målsättning om att under 20 % av befolkningstillväxten placeras utanför planerade områden¹⁰. Under All-tinget fick alternativ B och C delat understöd. Livskvalitet 2040 bygger på en medelväg mellan dessa två alternativ.

⁸ http://www.stat.fi/meta/til/vaenn_sv.html (2-2013).

⁹ Vainio et al (2012).

¹⁰ NTM-Centralen i Österbotten (2012) Österbottens markanvändning, trafik och logistikutredning.

4. Livskvalitet 2040

Med livskvalitet menas ofta upplevelsen av ett gott liv. Ingredienser till ett gott liv kan man bl.a. finna i en trivsamt omgivande miljö och tillgång till goda boendemöjligheter och meningsfull sysselsättning. Livskvalitet sammanfattar hur Jakobstadsregionens vill att framtidsbilden ska se ut.

En grundläggande målsättning för samhällstrukturen är att den förtätas och att hållbar utveckling beaktas i planeringen. Begreppet hållbar utveckling är mest känt från Brundtlandskommissionens definition. I Finland har kommissionen för hållbar utveckling definierat begreppet på följande sätt: *"Hållbar utveckling är en kontinuerlig, styrd samhällslig förändring på olika regionnivåer, vars mål är att trygga möjligheterna till ett gott liv för nuvarande och kommande generationer."*¹¹

Man kan dela in hållbar utveckling i tre dimensioner; den miljöekonomiska eller ekologiska, den samhällsliga och den kulturella dimensionen.

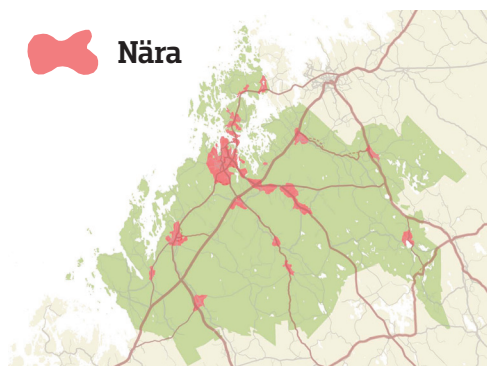
I Livskvalitet 2040 används fyra olika zoner som hjälpmedel för att uppnå planens målsättningar och för att få en bättre samordning på framtidens markanvändning, boende, trafik, service och näringar. Regionens service bevaras och finns nära genom att tätorterna hålls livskraftiga. Pendlingen och trafiken hålls i schack genom att arbetsplatserna finns nära bostäderna och att logistiken fungerar. Lokaliseringen av nya bostadsområden möjliggör en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken och övriga hållbara lösningar. Nya innovativa lösningar bättrar på hållbarheten med tanke på energianvändning, byggnadsteknik och trafiklösningar mm.¹²

¹¹ Miljöcentralen

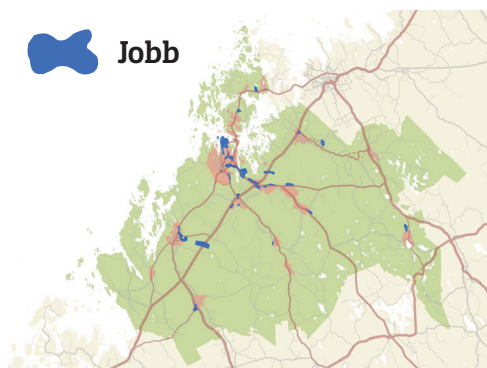
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=4259&lan=sv> (03-2013).

¹² I regionens klimatstrategi (2010) står följande: *"Speciell uppmärksamhet bör fästas vid markanvändningsplanering och möjligheterna att ur hela regionens synvinkel utveckla bosättning, arbetsplatsfunktioner och service så att trafiken optimeras och möjligheterna för kollektivtrafik förbättras."*

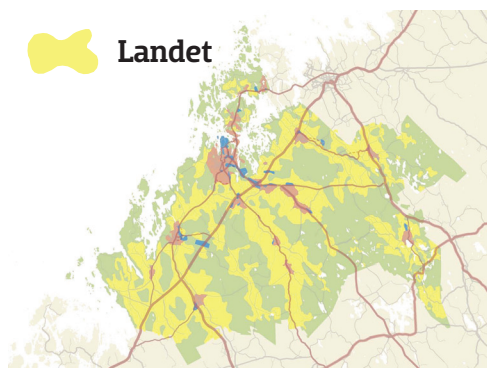
Zonindelning



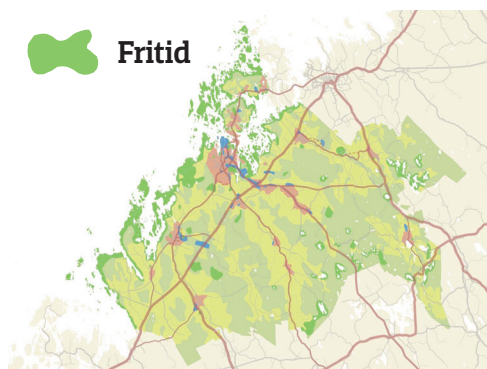
Nära – är framtidens tätortsområde. I zonen har man alltid nära till service. I framtiden byggs 80 % av de nya bostäderna här. Boende planeras så att det motsvarar invånarnas olika behov. Allt byggande sker på planerade områden.



Jobb – är regionens viktigaste arbetsplatsområden. De kännetecknas av goda logistikmöjligheter. När nya områden planeras profileras de för att passa in i regionens och platsens behov.



Landet – består av byarna och den odlade marken. Zonen präglas av en levande landsbygd. Här finns det utrymme för rymliga tomter och lantligt livsstilsboende. På landet byggs 20 % av de nya bostäderna. Primärnäringarnas särprägel och behov beaktas i all planering.



Fritid – här finns rum för avkoppling. Zonen består av fritidshusområden, större rekreationsanläggningar och naturskyddsområden. Närheten till hav och vattendrag är viktiga element. Tillgång till fritidshusomtomter och offentliga stränder finns också här.

Figur 5, I strukturplanen har framtidens markanvändning presenterats med hjälp av fyra zoner.

Livskvalitet 2040

Förklaring

Boende

- By
- Serviceby
- Servicecentrum
- Service- och regioncentrum

Zoner

- Nära
- Jobb
- Landet
- Fritid

Utvecklingskorridorer

- Jakobstad-Källby arbetsplatskorridor
- Riksåttans arbetsplatskorridor

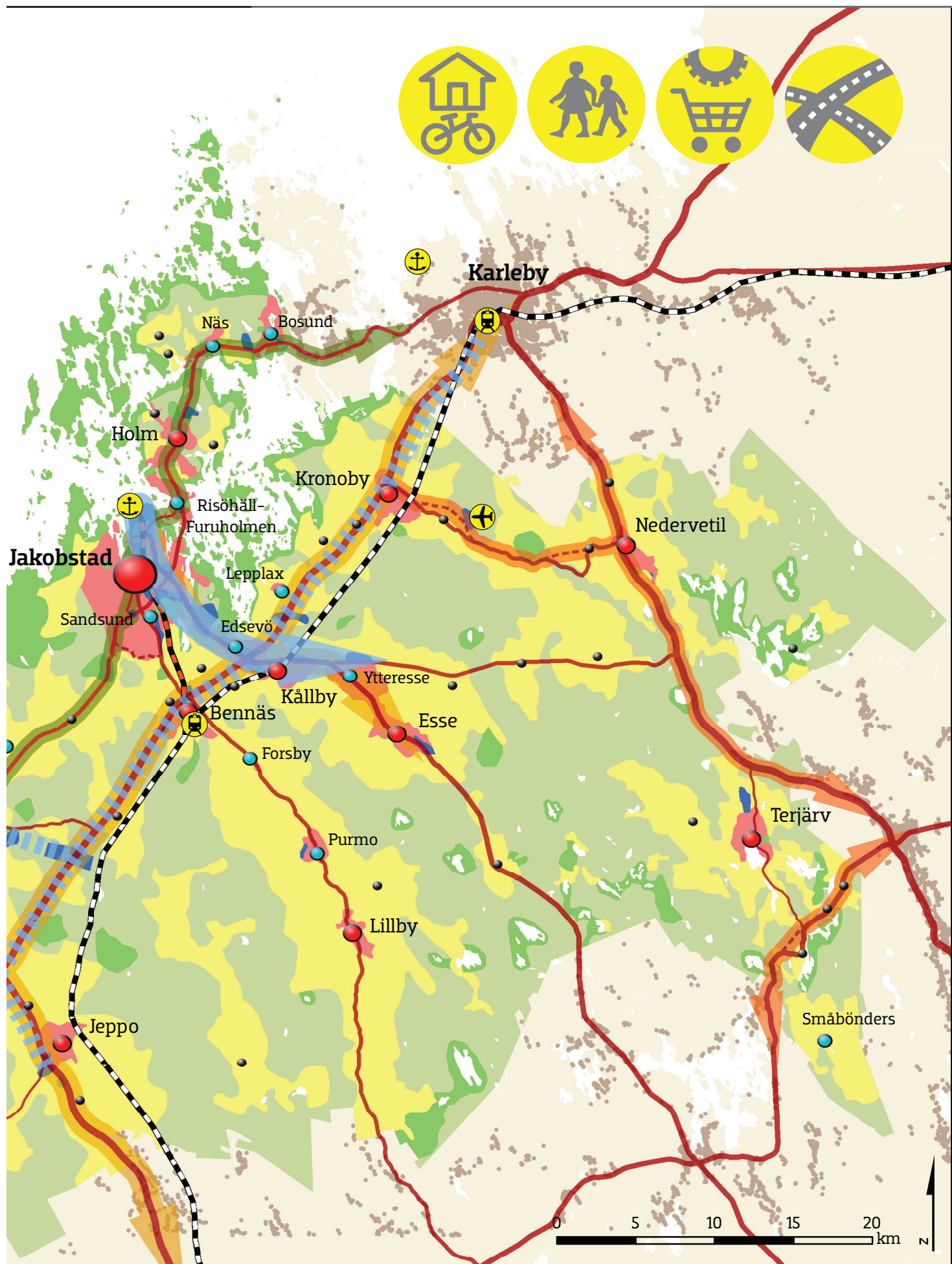
Viktig infrastruktur

- Viktigaste vägar - utvecklas
- Vägar - utvecklas
- Viktig väg för turismen
- Järnväg - utvecklas
- Djuphamn
- Flygplats
- Järnvägsstation

Strukturplanens två grundläggande byggstenar är zonerna och ortindelningen. De fyra zonerna delar in landskapet i funktionella teman. Ortindelningen ger en inblick i platsens servicenivå.

I utvecklingskorridorerna finns många av näringslivets arbetsplatser koncentrerade och de har en tillväxtpotential. Infrastruktur som är viktig för regionen är märkt på kartan.

Kartdata: kommunerna, Lantmäteriverket 2012.
Bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2012.
Grafik: © Utvecklingsbolaget Concordia 2013.
Version 25.11.2013.



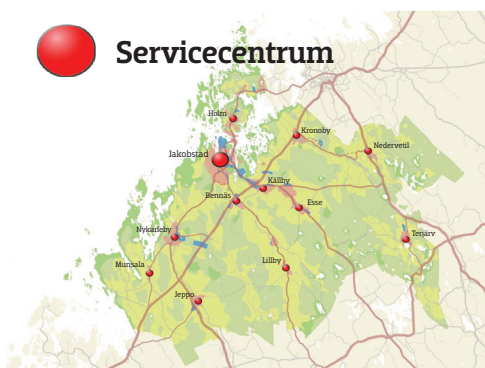
4.1 Trivsamma miljöer för boende och fritid



I Nära-zonen byggs 80 % av de nya bostäderna i närhet till service och arbetsplatser. Tätorterna förtätas för att effektivisera markanvändningen. I Landet-zonen byggs 20 % av bostäderna. Här uppmärksammas de befintliga byastrukturerna och ny bebyggelse hänvisas till att passa in i helheten. Detta stärker också byarna och landsbygden hålls levande. För att bättre urskilja orternas funktionalitet har nätverket av städer och byar delats in i tre kategorier: servicecentrum, servicebyar och övriga byar. Indelningen bygger på platsernas utvecklingsmöjligheter och servicenivå.



Servicecentrum

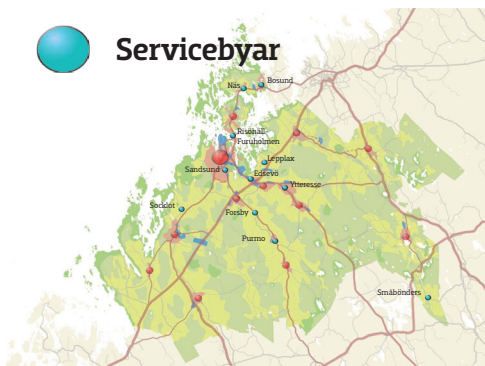


Servicecentrum – består av regioncentrum Jakobstad och 11 centrum. Servicecentrumen kännetecknas av ett trivsamt tätt boende med mångsidiga former. Gång- och cykeltrafiken främjas och kollektivtrafikförbindelser finns till huvudorterna. Jakobstad med sitt centrum utvecklas till regionens centrum inom kultur, detaljhandel och högre utbildning.

- Skola, dagvård
- Hälsovård
- Äldreomsorg
- Bibliotek, kommunbyrå
- Dagligvaruhandel
- Fritidsaktiviteter
- Arbetsplatser
- Alla åldrar representerade



Servicebyar

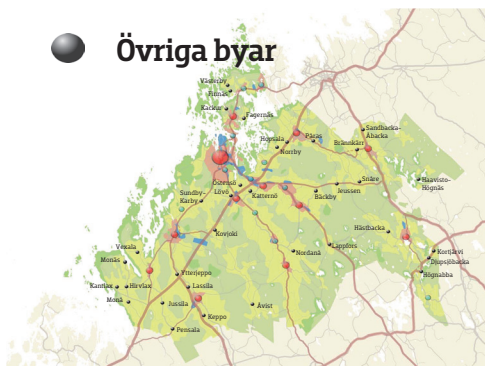


Servicebyar – i servicebyarna frodas ett levande byaliv. Här finns främst småhusboende och grundläggande service finns praktiskt tillgängligt. Byarna förtätas genom planering. Under skolåret finns fungerande kollektivtrafikförbindelser, i övrigt används huvudsakligen privatbilar.

- Skola, dagvård
- Aktiv byverksamhet
- Dagligvaruhandel
- Fritidsaktiviteter
- Tryggad återväxt & försörjning



Övriga byar



Övriga byar – i de mindre byarna bevaras byagemenskapen. Här finns möjligheter till stora tomter med plats för gårdsbruk. Den nya bebyggelsen passar in i byastrukturen. Man lever nära naturen.

- Minst 50 inv.
- Byaverksamhet

Figur 6, Indelningen bygger på platsernas utvecklingsmöjligheter och servicenivå.



Servicecentrum och servicebyar är viktiga noder för samhällsstrukturen i regionen. För att trygga servicen i servicebyarna bör kommunen garantera att åtminstone skola och dagvård finns kvar i byn i exempelvis 10-års perioder. I servicecentrumen borde garantierna vara bredare så att också hälsovård och en servicepunkt för offentlig service ingår. För att det ska finnas verksamhetsmöjligheter för dagligvaruhandeln borde varje servicecentrum ha ett serviceområde på minst 900 invånare. År 2011 klarade alla tolv servicecentrum den gränsen med marginal. I bilaga 1 finns grafik hur serviceområdena ser ut enligt tillgänglighet. Servicecentrumen fungerar också som viktiga platser när kollektivtrafiken utvecklas. Servicecentrum och -byar utvecklas och tomtpolitiken styrs så att servicen tryggas.

I Jakobstadsregionen uppmärksammas olika livssituationer när det gäller bostads- och tomtutbud. Byte av boende när behoven förändras går smidigt i regionen. Mångsidigheten i utbudet leder till att olika livsstilar är möjliga som t.ex. bilfritt-liv i Jakobstad och ekologisk självhushållning i Landet-zonen. Boendemiljöerna utvecklas till att vara trivsamma och kvalitativa. Nätverket mellan olika samhällsinstitutioner utvecklas och stadsdels- och byaföreningar uppmuntras i sin verksamhet så att gemenskapen och tryggheten stärks. Den lokala kulturen sätter sin prägel på boendemiljöerna, och tvåspråkigheten uppfattas som en resurs. Att regionen

blir allt mer mångkulturell uppmärksammas också i samhällsplaneringen så att integrationen förstärks¹³. Närheten till hav och vatten syns genom att det finns möjligheter till havs- och vattennära boende.

Fritid

Möjligheter till fritid och rekreation är viktigt för en välmående region. Jakobstadsregionen med dess ådalslandskap och skärgård har detta i sin natur. Olika friluft-, paddlings- och cykelleder bildar ett nätverk av förbindelser som håller ihop rekreationsområdena i regionen. Turismen gynnas även av detta nätverk. Vid varje servicecentrum och -by finns fritidsanläggningar som betjänar området. När större fritids- och idrottsanläggningar utvecklas kan samarbetet mellan kommunerna ökas.

Speciellt kusten har många fritidshus och det finns en stark båt- och fritidshuskultur. Ifall efterfrågan på fritidshus fortsätter på en hög nivå har regionen kapacitet att vid vissa områden planera en extra rad fritidshus bakom strandtomterna. Platser som Bredskär och Grisselören är exempel på detta. Det är också viktigt att det finns tillgång till allmänna stränder för rekreation. På kartan med temat fritid och rekreation är också värdefulla kulturmiljöer utmärkta enligt landskapsplaneringen. På dessa områden bevaras och värnas värden som har att göra med kultur- och naturarvet.

¹³ Under rubriken Boende i Jakobstadsregionens integrationsstrategi står följande: "En regional strategi för i vilket område utlännningar från olika länder blir tilldelade bostäder är viktig för att förebygga segregering mellan olika nationaliteter i regionen." Immi (2010).

Livskvalitet 2040 – Fritid och rekre

Förklaring

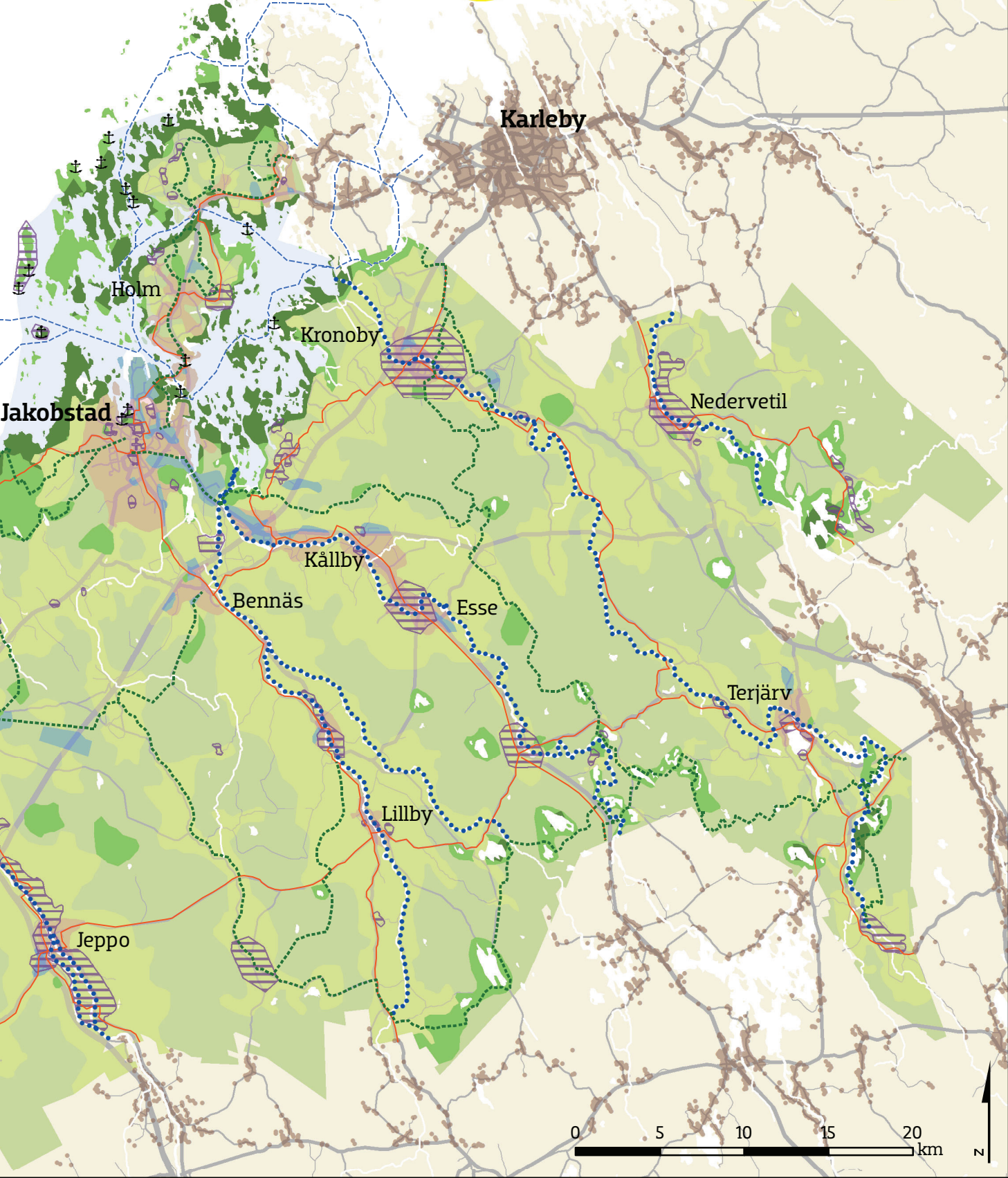
- ⚓ Gäst- och naturhamnar
- Cykelled
- Riktgivande friluftsled
- - - - - Småbåtsled
- Paddlingsled
-  Fritid
-  Tät fritidshusbegyggelse
-  Värdefull kulturmiljö
-  Paddlingsområde

De gröna områdena innebär återhämtning från vardagens sysslor. På kartan är viktiga naturområden och större fritidsanläggningar märkta med grönt. Fritidsområden med en täthet på över 20 hus per kilometer är märkta med en mörkare nyans.

De olika lederna och kulturområdena är de samma som finns i Österbottens Landskapsplan. Friluftslederna är riktgivande och återger inte den exakta dragningen i naturen.

Kartdata: Österbottens förbund, YKR/SYKE & TK 2012.
Bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2012.
Grafik: © Utvecklingsbolaget Concordia 2013.
Version: 25.11.2013.

eation





4.2 Konkurrenskraftig infrastruktur och goda trafiksystem



Jakobstadsregionen viktigaste huvudvägar som bör fungera säkert och smidigt är riksvägarna 8 och 19 samt stamväg 68 (hamnvägen). Dessa vägar är också grundläggande för exportindustrins logistik. Här finns behov av omkörningsfiler och byggande av effektiva korsningsarrangemang. Längs med riksväg 8 är det speciellt korsningarna i Edsevä och Ytterjeppo som behöver prioriteras. Övriga huvudvägar i regionen som utvecklas på sikt är riksväg 13, stamväg 63 och väg 748 som leder till flygplatsen. För turismen är Bottniska vikens strandväg viktig, den har nationell status som turistväg och går längs med hela Finlands västliga kust. I Jakobstadsregionen går den genom Munsala, Nykarleby, Jakobstad och Larsmo.

Med en fungerande lättrafik minskar biltrafiken. Lättrafiklederna har också ett värde som rekreations- och motionsmiljöer. Regionala lättrafikledsbyggen som

bör byggas är längs med vägnittet Ytterjeppo – Nykarleby – Jakobstad och Sandsund – Bennäs – Forsby. Nedervetil och Kronoby kan också knytas ihop med Karleby med lättrafikleder¹⁴. I servicecentrumen byggs också lättrafiken ut och utvecklas.

Tillgängligheten till flygplatsen bör förbättras både från väster (rv 8) och öster (rv 13), en lättrafikled krävs genom Påraby för att öka trafiksäkerheten. År 2013 tar man sig till Stockholm och Helsingfors från flygplatsen, i framtiden bör man lägga stor vikt på konkurrenskraftiga rutter och ett ökat passagerarantal för att bevara den. Dessutom är det av vikt att kollektivtrafiken till och från flyget fungerar genom regionalt samarbete.

Järnvägsstationen finns i Bennäs och är viktig för hela regionen, den knyts till Jakobstad med busslinjer. När det gäller järnvägen behöver hamntrafiken utvecklas. Ett triangelspår i Bennäs som gör

Bennäs tågstation.





Kronoby flygfält och Larsmovägen vid Alholmen i Jakobstad.

det möjligt för godståg söderifrån att åka direkt till Jakobstad skulle vara både en miljögaranti och öka effektiviteten. Idag måste tågen som kommer från söder först till Karleby för att vända. Stickspåret till Jakobstad är också i behov av elektrifiering. Bangården i Jakobstad borde förflyttas till hamnen. Jakobstads hamn är en viktig export- och importhamn i regionen.

Logistiska center för landsvägstrafik finns längs med riksväg 8 i Kronoby och Edsevä. I Ytterjeppo där riksvägarna korsas finns möjligheter för att utveckla funktioner i logistikkedjan. Områdets kunnande inom biobränslen kan tas tillvara på denna strategiska plats.

En fungerande kollektivtrafik är utmanande när befolkningen är liten. I Jakobstadsregionen är det viktigt att fjärrtrafiken mellan städerna Karleby, Jakobstad, Nykarleby och Vasa fungerar. På sikt utvecklas också servicecentrumen så att de har fungerande förbindelser till närmaste stad. Där stora pendlingsströmmar finns är kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter också större¹⁵.

¹⁴ I Mellersta Österbottens landskapsplan är lätttrafikleder till Kronoby och Nedervetil reserverade: http://www.keski-pohjanmaa.fi/page.php?page_id=28

¹⁵ De största pendlingsströmmarna 2009 var mellan Karleby-Jakobstad, Kållby och Esse – Jakobstad samt Holm & Furuholmen området –Jakobstad. Se karta om rörlighet.

Jakobstads hamn vid Alholmen.



Livskvalitet 2040 - Trafik

Förklaring

-  Djuphamn
-  Flygplats
-  Järnvägsstation
-  Logistikcentrum
-  Viktiga väganslutningar

 Viktigaste vägar - utvecklas

 Vägar - utvecklas

 Viktig väg för turismen

 Riksväg

 Stamväg

 Regionväg

 Behov av ny vägsträckning

 Lättrafikled

 Behov av lättrafikled

 Farled

 Järnväg

 Järnväg - utvecklas

Kollektivtrafik

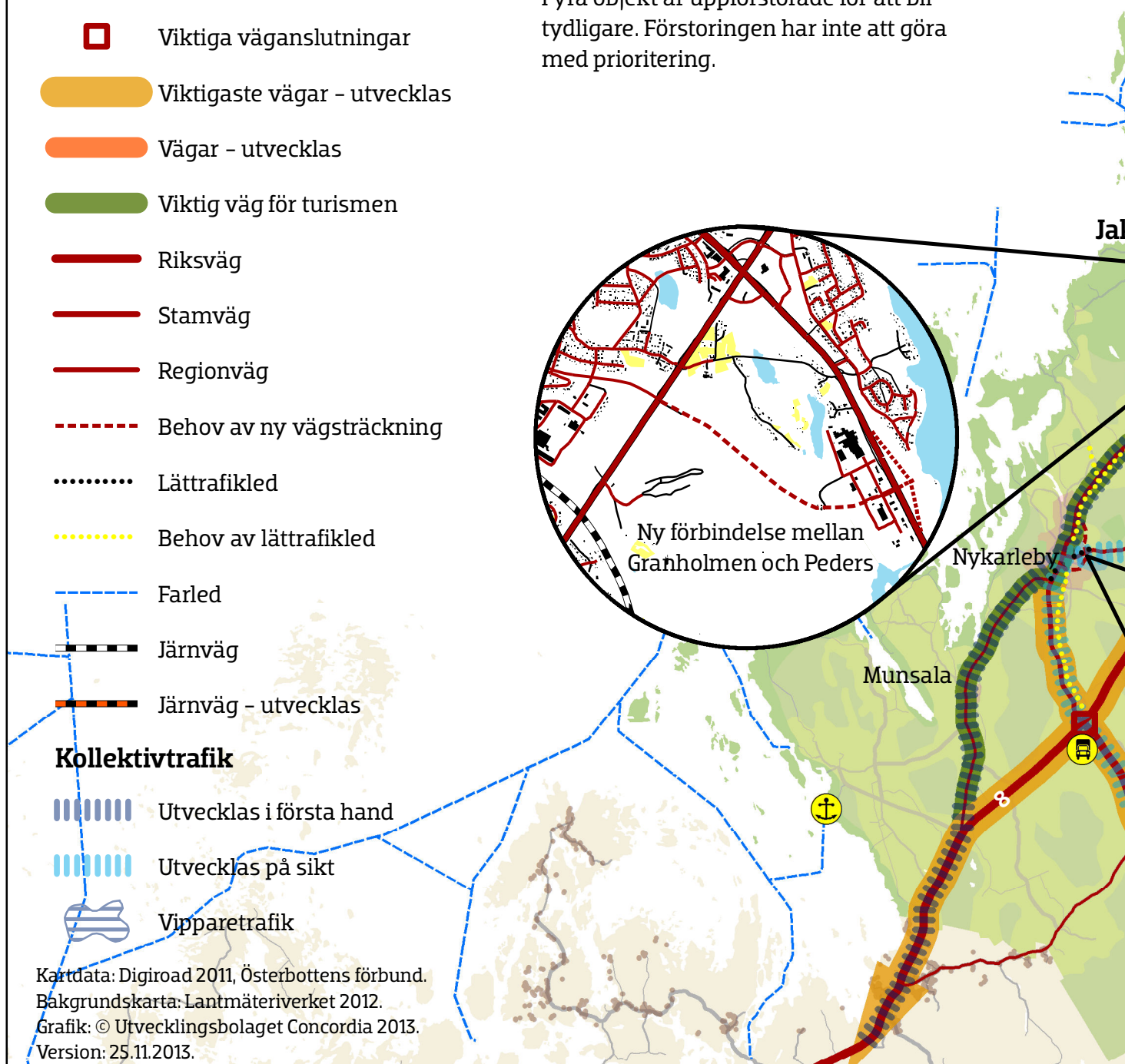
 Utvecklas i första hand

 Utvecklas på sikt

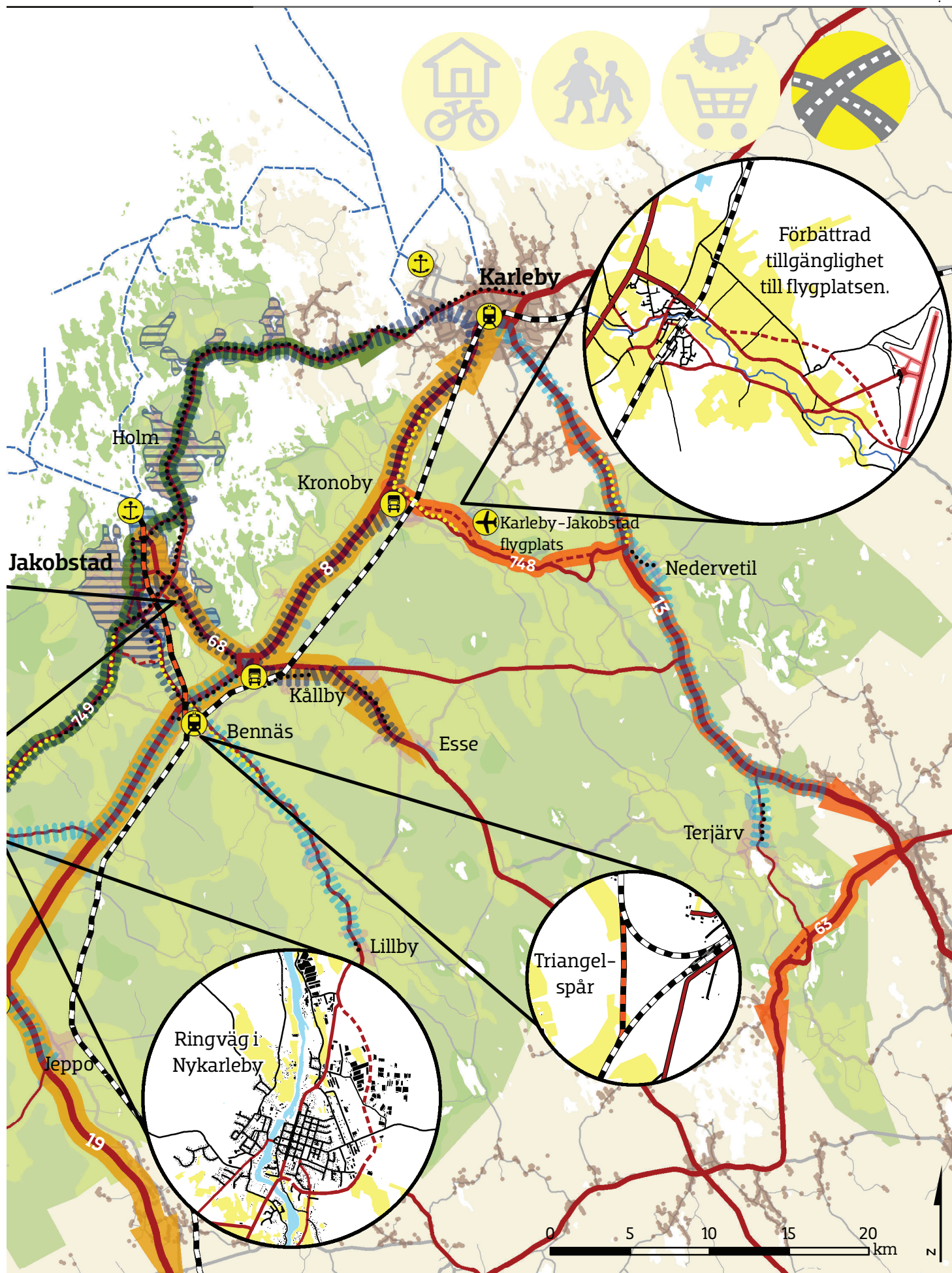
 Vipparetrafik

Kartan visar trafikinfrastrukturen i Jakobstadsregionen. De mest prioriterade vägarna är utmärkta med pilar. Viktiga kollektivtrafikförbindelser som behöver utvecklas är märkta med streckade linjer.

Fyra objekt är uppförstorade för att bli tydligare. Förstoringen har inte att göra med prioritering.



Kartdata: Digiroad 2011, Österbottens förbund.
Bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2012.
Grafik: © Utvecklingsbolaget Concordia 2013.
Version: 25.11.2013.



Jakobstadsregionen – Rörlighet

Förklaring

-  Djuphamn
-  Flygplats
-  Järnvägsstation
-  Logistikcentrum

Pendlingsströmmar 2010

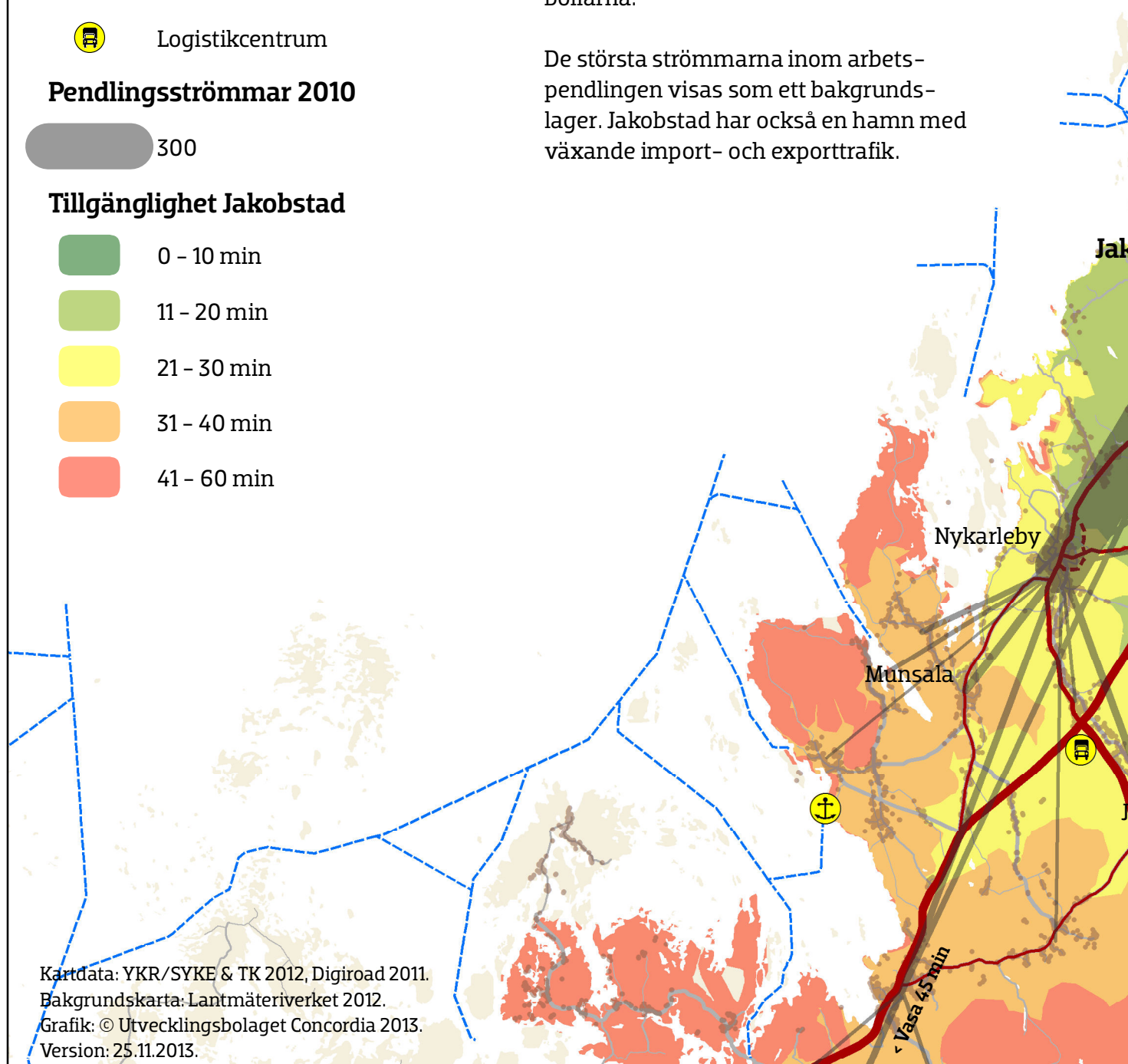


Tillgänglighet Jakobstad

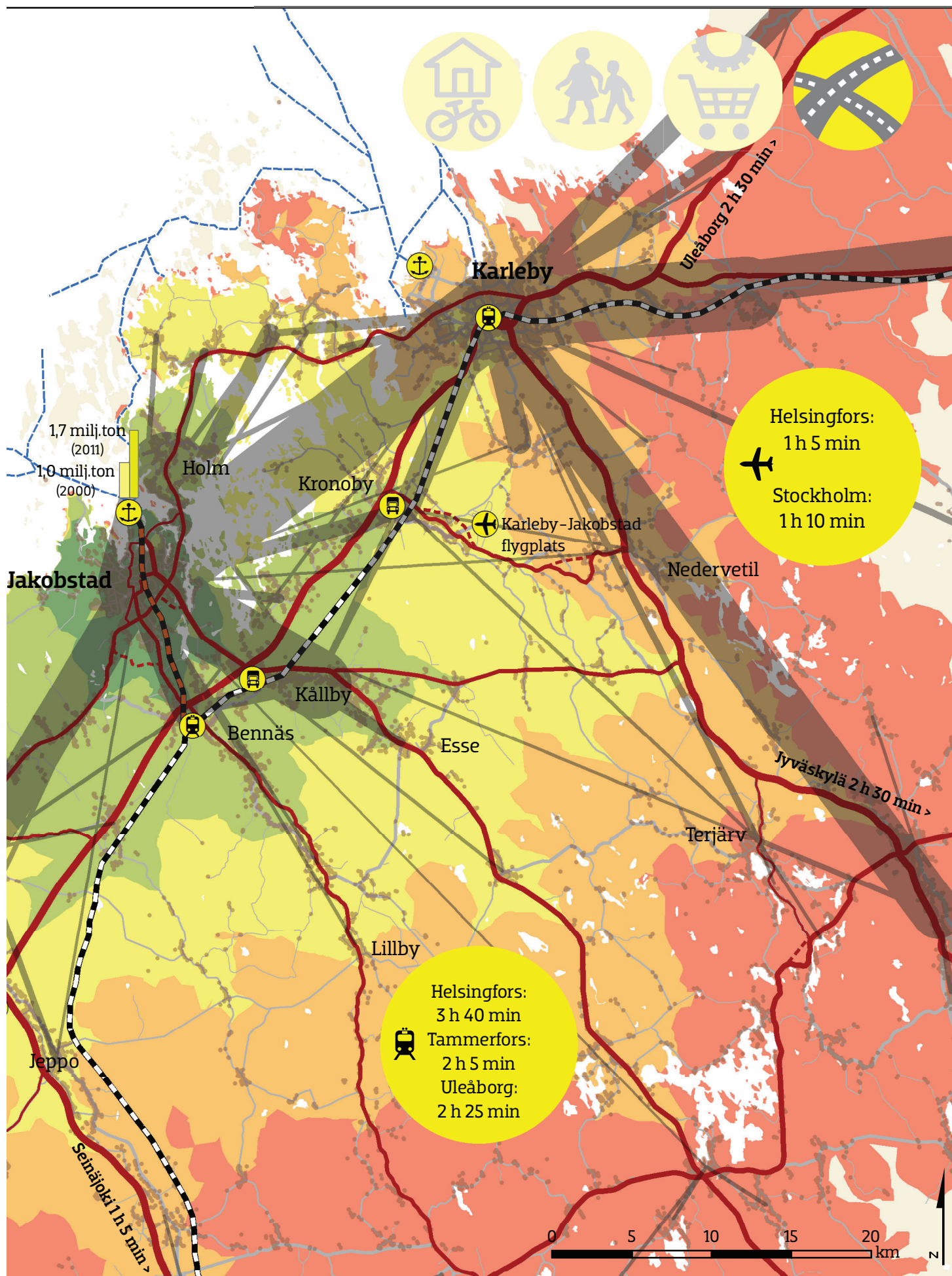
-  0 - 10 min
-  11 - 20 min
-  21 - 30 min
-  31 - 40 min
-  41 - 60 min

Denna karta illustrerar hur man rör på sig i Jakobstadsregionen. Speciellt stor vikt har lagts på tillgängligheten, där regioncentrumets tillgänglighet mäts i tid enligt nuvarande vägnät. Resetiderna med flyg och tåg finns i de gula bollarna.

De största strömmarna inom arbetspendlingen visas som ett bakgrunds-lager. Jakobstad har också en hamn med växande import- och exporttrafik.



Kartdata: YKR/SYKE & TK 2012, Digiroad 2011.
Bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2012.
Grafik: © Utvecklingsbolaget Concordia 2013.
Version: 25.11.2013.





4.3 Attraktiva etableringsmiljöer för företag



Två utvecklingskorridorer för näringslivet är väldigt tydliga i Jakobstadsregionen. Från hamnen vid Alholmen längs med stamväg 68 med riktning mot Ytterse bildas en korridor som redan idag har väldigt många arbetsplatser och både större och mindre företag. I korridoren finns utvecklingsmöjligheter och fler företagstomter skapas. Som tidigare har nämnts bör också hamnvägen utvecklas.

Den andra tydliga utvecklingskorridoren går från Karleby längs med riksåttan. Kronobys, Edsevos och Bennäs företagsområden är en del av korridoren. Söder om Kovjoki finns regionens tomtreserv för även större verksamheter. Nykarleby tätort och Jeppos företagsområde knyts

också till denna utvecklingskorridor. Korridorerna illustreras i kartan Näringsliv.

Goda trafikförbindelser är en viktig grundsten för jobbzonen och för utvecklingskorridorerna. I mer detaljerad planering av olika arbetsplatsområden beaktas områdets näringsprofil så att dynamiska områden skapas som passar olika branscher och uppmuntrar till klustersamarbete. Företagens möjlighet till forskning och utvecklingsarbete lokalt förbättras och uppmuntras genom gemensamma kunskapscentrum. Ett utbud av attraktiva företagstomter finns tillgängliga för både småföretag och mera utrymmeskrävande verksamheter. Företagens utvidgning beaktas i planeringsskedet så att en del tomter kan förstöras enligt behov.

Nautor och Baltic Yachts hör till båtbranschens drivande krafter.





KWH Mirka är en betydande arbetsgivare i regionen.

Inom jordbruk och pälsfarmning har regionen en beredskap för stora produktionsenheter. Båda näringarna kräver mycket mark och platser där andra funktioner inte stör verksamheten. I strukturplanarbetet har fördelar och restriktioner ana-

lyserats för att få de bästa områdena ur både miljö- och näringssynpunkt. T.ex. pälsfarmningen behöver stora jämna ytor medan jordbruken behöver tillräckliga spridningsarealer.

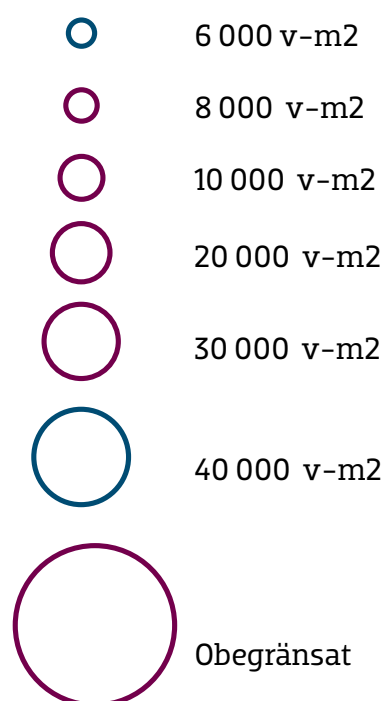
Lantmiljö i Kronoby och Nykarleby.



Livskvalitet 2040 – Näringsliv

Förklaring

Dimensionering av handeln



Jobb



Potentiella områden för primärnäringsar

Utvecklingskorridorer



Jakobstad-Kållby arbetsplatskorridor



Riksåttans arbetsplatskorridor

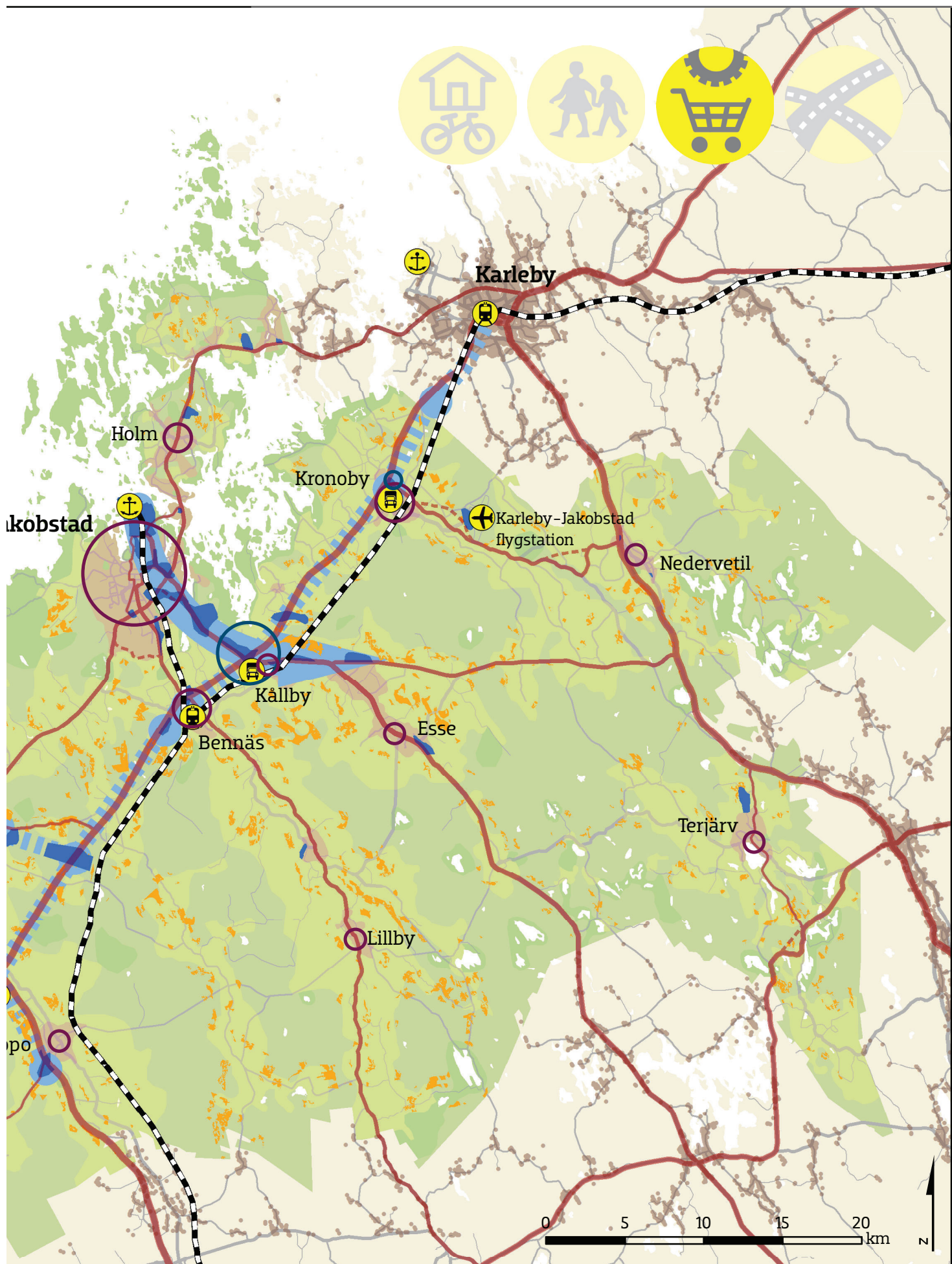
Jobbzonen innebär framtidens arbetsplatsområden. Två utvecklingskorridorer knyter samman jobbzoner till helheter.

Potentiella områden för primärnäringsarna är utmärkta enligt en analys som bygger på lokaliseringens fördelar och nackdelar.

Handelns dimensionering bygger på etappplansplan I som godkändes av Österbottens landskapsfullmäktige 14.5.2012.

Jako

Kartdata: Österbottens förbund.
Bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2012.
Grafik: © Utvecklingsbolaget Concordia 2013.
Version: 25.11.2013.





4.4 Bredare samarbete inom serviceproduktionen



Jakobstadsregionen har en bred geografisk fördelning över serviceutbudet och i Livskvalitet 2040 är målet att tillgängligheten tryggas. Servicecentrumen och -byarna är som tidigare nämnts viktiga byggstenar i detta. Samarbetet mellan kommunerna inom serviceproduktionen strävas till att fördjupas och utvecklas. För en del gränsområden mellan kommunerna kunde man vara mer flexibel med gränsöverskridande service t.ex. inom grundskola och dagvård.

Inom handeln är Jakobstads centrum den viktigaste platsen för detaljhandeln. Handelns dimensionering är godkänd av Österbottens landskapsfullmäktige i etapp-landskapsplan I. Två handelsenheter finns planerade utanför centrumområden: Edsevös stora detaljhandelsenhet (40 000 v-m²) och Kronobys område för utrymmeskrävande handel (6 000 v-m²). Båda enheterna finns i anslutning till goda trafikförbindelser invid riksväg 8. Nätverket av dagligvaruhandel uppmuntras att hållas brett.

Torget i Jakobstad.





Jakobstadsregionen – Kommunal service

Förklaring

Kommunal service 2013

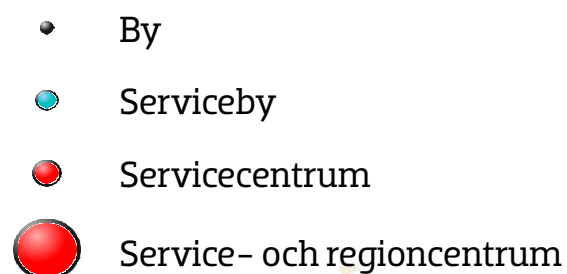


Den här kartan visar den kommunala servicens geografiska fördelning året 2013. Grundskolornas tre km:s service-områden är markerade med en prickad zon.

Som bakgrund fungerar strukturplanens zoner och ortindelning. Syftet med kartan är att visa nuläget i jämförelse med framtidsbilden.

Livskvalitet 2040

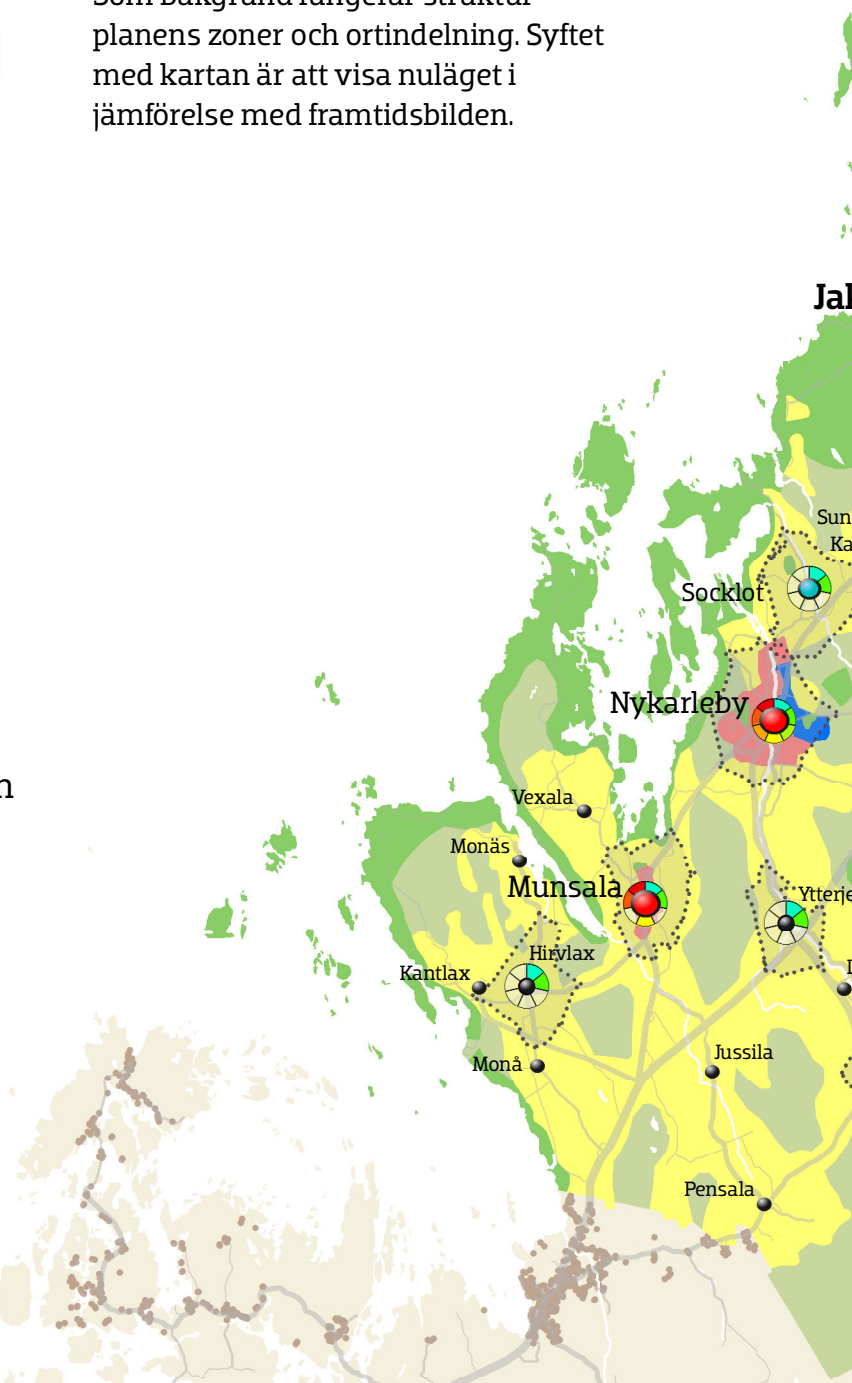
Boende



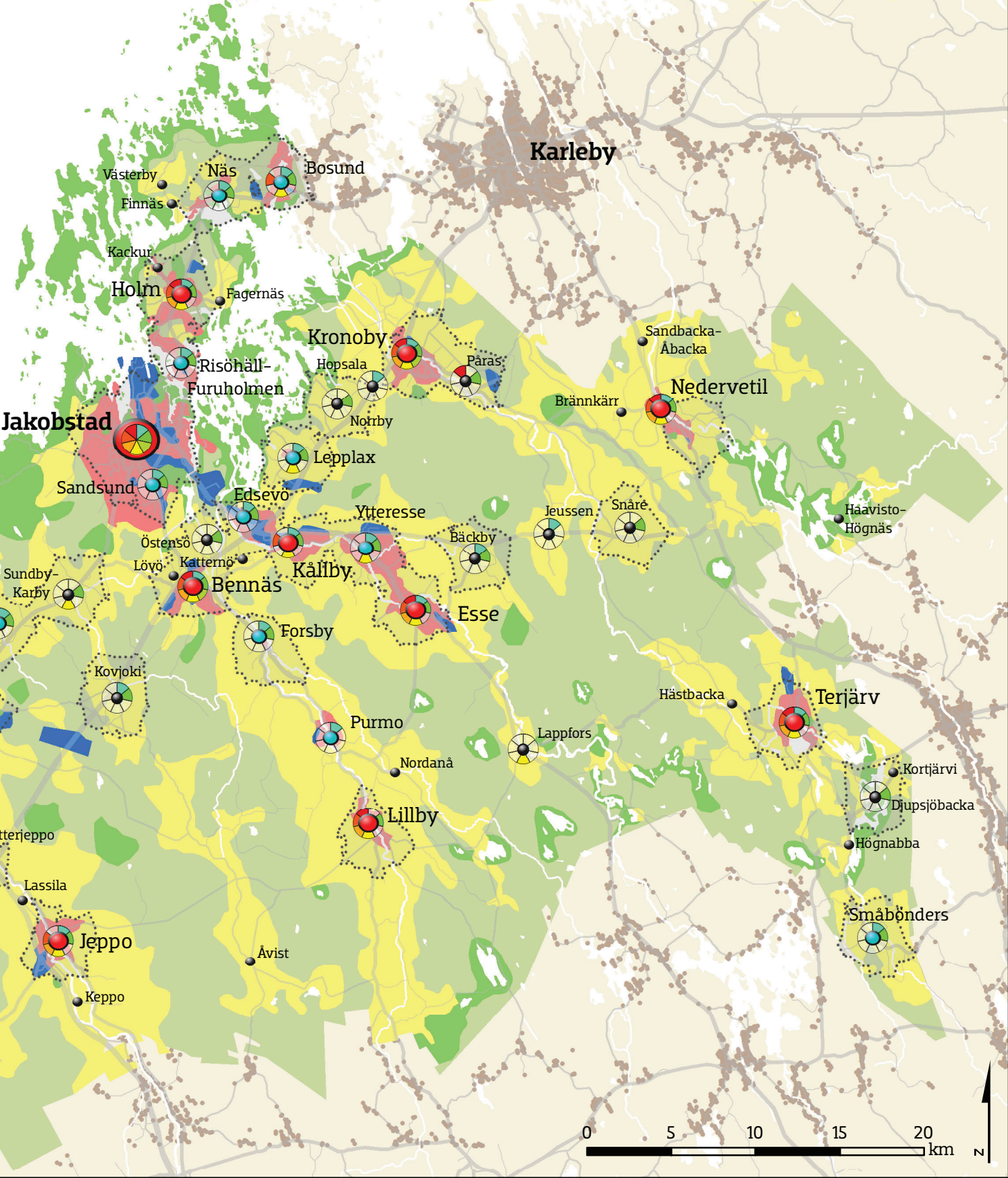
Zoner



Kartdata: kommunerna, Digiroad 2011.
Bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2012.
Grafik: © Utvecklingsbolaget Concordia 2013.
Version 25.11.2013.



service



5. Uppföljning

För uppföljningen av strukturplanen ansvarar den regionala markanvändningsgruppen. Förslagsvis träffas gruppen under sensommaren i september varje år för att följa upp indikatorerna om samhällsutvecklingen och uppdatera genomförandeplanen. Concordia kunde fungera som sammankallare. Syftet med uppföljningen är att identifiera förändringar i utvecklingen och kunna reagera på dem. Eventuella uppdaterings- och kompletteringsbehov upptäcks också genom att planen regelbundet följs upp. Markanvändningsgruppen rapporterar om samhällsutvecklingen till den kommunala samarbetsnämnden i Pedersörenejden vid behov.

Uppföljningen bygger på indikatorer enligt målsättningarna i Livskvalitet 2040. Indikatorerna bygger främst på data från Miljöcentralen och Statistikcentralens YKR-samhällsstrukturens data men även från statistik från kommuner och myndigheter.



5.1 Indikatorer

Trivsamma miljöer för boende och fritid

Målsättning	Indikator
Med hjälp av planering förtätas samhällsstrukturen och åtgärder i enlighet med en hållbar utveckling beaktas	Befolkning och förändringar enligt zon (YKR) Bygglov enligt zon (80 % / 20 % riktlinjen) (Kommunerna)
Ny bostadsproduktion centreras till de nuvarande starka servicetätorterna nära arbetsplatserna, men också till landsbygden i närhet till service	
Servicebyar och servicecentrum utvecklas och deras service tryggas	Översikt över centrum och byar och deras serviceområden; befolkning, service och näringar
I Jakobstadsregionen erbjuds olika boendemöjligheter för olika livssituationer, i regionen finns ett mångsidigt bostads- och tomtutbud	Fördelning av bostadstyp; nybyggen jmf totalt. (YKR)
Närhet till hav och vatten utnyttjas mångsidigt i utvecklandet av samhällsstrukturen	
I regionen byggs ett omfattande nätverk av rekreationsområden och -förbindelser som betjänar både invånarna och turister, i dess närhet utvecklas också turismtjänster.	Nya rekreations- eller turismanläggningar. Granskning av rekreationsområden och -förbindelser i aktuella general- och detaljplaner

Konkurrenskraftig infrastruktur och goda trafiksystem

Målsättning	Indikator
Skicket på regionens grundläggande vägnät bör uppfylla näringslivets transportkrav och trafiksäkerhetens standarder	Årligt trafikarbete (Trafikverket)
Förbättring av funktionalitet och trafiksäkerhet på huvudvägarna rv 8 och rv 19, byggande av omkörningsfiler, breddning av vägar, byggande av planskilda korsningar, korsningsarrangemang	Status på projekten
Utveckling av stamvägarna 68 och 63 och deras hamnförbindelser	Status på projekten
Utveckling av vägarna som leder till flygplatsen Karleby-Jakobstad rv 13/ rv 8 och byggande av lättrafikled	Status på projekten
Bennäs triangelspår och stationens utveckling, utökning av Pendolino-trafiken, elektrifiering av banavsnittet mellan Bennäs och hamnen och förflyttning av bangården till hamnområdet	Antal tåg/snabbtåg som stannar i Bennäs. Status på projekten
Kollektivtrafiken utvecklas i enlighet med behovet inom pendlings-, flygplats-, och järnvägsstationstrafiken	Antal kollektivtrafikförbindelser mellan tätorterna
Byggandet av lättrafikleder bl.a.: Lövä-Sandsund, Nykarleby-Jakobstad och Jakobstads tätortsområde	Antal km lättrafikleder i regionen Status på projekten
Turismvägens 749 (Ytterjeppo-Nykarleby-Jakobstad-Larsmo-Karleby) utveckling och marknadsföring	Status på projekten
Utveckling av möjliga logistiska centrum: rv 8, Kronoby, Edsevö och Ytterjeppo, korsningen rv 8/rv 19, v 68 och 748 i Kronoby.	Status på projekten
Ökande av flygpassagerarnas antal och öppnande av nya flygrutter.	Passagerarantal vid Karleby-Jakobstad flygplats
Hamnen	Import och export vid Jakobstad hamn

Attraktiva etableringsmiljöer för företag

Målsättning	Indikator
Nya centrala platser skapas för företagsverksamhet och mångsidiga kunskapscentrum	Aktuellt utbud på företagstomter i kommunerna, enligt storleksklasser Nya företagsbyggnader
Ett gott tomtutbud garanteras också för småföretag	
Arbetsplatsområden styrs till områden med goda trafikförbindelser	Granskning av företagsområden i aktuella general- och detaljplaner
Olika näringslivsfunktioners lämplighet för olika områden övervägs noggrant, bl.a. bör industri- och bostadsområden vara separerade	
Med planering styrs arbetsplatsernas lokalisering; att företag i samma bransch närmare samarbetar eftersträvas, så att möjligheter till större marknader och mer kunskap öppnas	
Regionen har beredskap för stora produktionsenheter inom primärnäringsarna, jmf. jordbruk och pälsfarmning.	

Bredare samarbete inom serviceproduktionen

Målsättning	Indikator
Tillgängligheten av service tryggas	Översikt över centrum och byar och deras serviceområden; befolkning, service och näringar. (se boende och fritid)
Nätverket av dagligvaruhandel strävas att hållas brett, specialhandeln koncentreras till större tätorter	
Servicebyar och servicecentrum utvecklas så att där garanteras minst dagvård och grundskola	
Den utrymmeskrävande handeln placeras i anknäytning till goda trafikförbindelser	Granskning av utrymmeskrävande handel i aktuella general- och detaljplaner

6. Arbetsprocessen

Livskvalitet 2040 har gjorts inom projektet MBT-samarbete i Jakobstadsregionen. Projektet finansieras av Österbottens förbund och regionens fem kommuner. Initiativet till projektet kom från den regionala markanvändningsgruppen som utsetts av den kommunala samarbetsnämnden i Pedersörenejden. Samarbetsnämnden har fungerat som styrgrupp åt projektet medan markanvändningsgruppen har fungerat som arbetsgrupp i MBT-frågorna. Concordia har verkställt projektet. Jakobstadsregionen är också medlem i det nationella nätverket för markanvändning, boende och trafikplanering (MAL-Verkosto).

Regionala markanvändningsgruppen har bestått av följande medlemmar under projektets gång:

Jarmo Ittonen	Jakobstad
Ilmari Heinonen	Jakobstad (-2012)
Pekka Elomaa	Jakobstad (2012-)
Elisabeth Hagström	Kronoby
Dan Stenlund	Kronoby
Lars-Erik Östman	Larsmo (-2012)
Jonas Björkskog	Larsmo (2013-)
Bjarne Häggman	Larsmo
Ole Lillqvist	Pedersöre (-2012)
Greger Forsblom	Pedersöre (2013-)
Yvonne Liljedahl-Lund	Pedersöre
Jan-Erik Högdahl	Nykarleby
Tom Johansson	Nykarleby
Ann Holm	Österbottens förbund
Anna-Karin Pensar	Österbottens förbund
Michael Djupsjöbacka	Kronoby (samarbetsnämndens ordf. -2012)
Mikael Jakobsson	Jakobstad (samarbetsnämndens ordf. 2013-)

Gustav Nygård från Utvecklingsbolaget Concordia har fungerat som projektledare och sammanställt strukturplanen.

6.1 Kartläggning och analys av nuläget

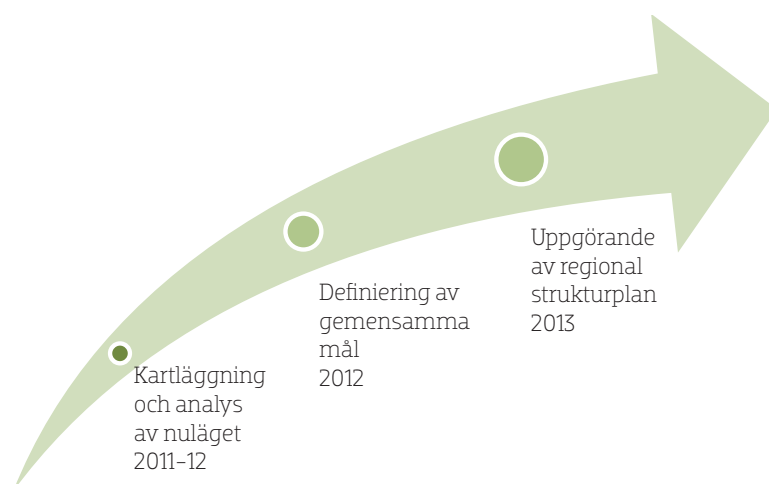
Projektet tog sin början genom att samla in kvantitativ information om regionen. Som primära källor användes Statistikcentralen, Miljöcentralens YKR-data och Lantmäteriverket. Generalplaner och detaljplaner från alla kommuner samlades också in och sammanställdes som en digital karta. Nulägesanalysen tog avstamp i JASU:s scenarier. Utvecklingen inom bl.a. befolkning, bosättningsstruktur, näringsstruktur och trafiken jämfördes med JASU:s scenarier.

Intressanta trender inom samhällsutvecklingen identifierades också. Resultatet sammanställdes i rapporten Nuvarande samhällsstrukturutveckling i Jakobstadsregionen: En jämförelse med JASU. Rapporten presenterades för samarbetsnämnden och i kommunernas styrelser och delades ut till alla förtroendevalda.

6.2 Definiering av gemensamma utvecklingsmål

Processen med att definiera gemensamma utvecklingsmål för regionen tog avstamp i kommunerna. Med hjälp av resultatet i nulägesanalysen ordnade workshoppar i varje kommun med ledande tjänstemän och förtroendevalda inom planeringsfrågor. Lokala, regionala och nationella målsättningar samlades in och sammanställdes. FCG Koulutus ja konsultointi Oy fick i uppdrag att planera och genomföra en work-

shop där samarbetsnämnden och den regionala markanvändningsgruppen deltog, resultatet användes i ett regionalt All-ting där deltagarna bestående av förtroendevalda, tjänstemän och intresseorganisationer fick ta ställning till olika frågor genom en elektronisk röstning. Målrapporten blev klar i slutet av 2012 och målsättningarna godkändes som grund för det fortsatta arbetet av Samarbetsnämnden.



Figur 7, MBT-projektet startade hösten 2011 och slutförs i slutet av år 2013.

6.3 Uppgörande av regional strukturplan

Våren 2013 sammanställdes och uppgjordes kartor som resulterade i denna strukturplan. Arbetet processades under regionala markanvändningsgruppens möten och ska presenteras för Samarbetsnämnden. Målet är att rapporten ska god-

kännas i varje kommuns fullmäktige. Det arbete och de kunskaper som man fick genom MAL-nätverkets pilotprojekt med temat zonplanering har också tagits tillvara i strukturplanen.

6.4 Nästa steg

Vägen vidare för MBT-arbetet är uppgörandet av ett program för förverkligande under de närmaste åren, med kommunspecifika punkter. En uppföljning av samhällsstrukturutvecklingen och evaluering av planen varje år borde göras för att hålla planen levande. Livskvalitet 2040 kan också aktivt användas som hjälpmedel i marknadsföringen av regionen. Vidare kan samarbetet utvidgas med Karlebyre-

gionen och Vasaregionen. I rapporten för Karleby- och Jakobstadsregionens utvecklingszon utpekas gemensam planering och utveckling av markanvändning som ett av fem tyngdpunktsområden för åtgärder inom utvecklingszonen¹⁶.

¹⁶ FCG Oy (2011).

Källförteckning

Aarnikko, H. & Rautiainen, J. (2012): *Zonplanering för kontrollerat glesbyggsbyggande i stadsregionen*, MAL-Verkosto, Sito Oy.

Alho, O.T. (2011): *MAL-verkostotyölle on vahva kansallinen tilaus, MAL-Verkosto: Kaupunkiseutujen suunnittelu: Tulkintoja MAL-verkoston kentältä ja kentän laidalta 2010–2011*.

FCG Oy (2011): *Karleby- och Jakobstadsregionens utvecklingszon*, Förundersökningens slutrapport.

Immi (2010): *Jakobstadsregionens integrationsprogram*, Immi-projektet, After Eight.

Klimatstrategi för Jakobstadsregionen fram till år 2020 (2010), Arbetsgruppsrapport, Kommunala samarbetsnämnden för Pedersörenejden.

NTM-Centralen i Österbotten (2012): *Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning*, Rapporter 74/2012.

Nupponen, A. & Malinen P. (2012): *MBT-samarbete i Jakobstadsregionen: Definiering av mål*, Ab Jakobstadsregionens Utvecklingsbolag Concordia, FCG koulutus ja konsultointi Oy.

Nygård, G. (2012): *Nuvarande samhällsstrukturutveckling i Jakobstadsregionen: En jämförelse med JASU*, Ab Jakobstadsregionens Näringscentral Concordia.

Puhakka, J & Örså, M. (2009): *Uppdaterad regional strategi*, Ab Jakobstadsregionens Näringscentral Concordia, Capful Ab.

Ruotsalainen, A. & Toro, A. (2005): *Regionstrukturplan för Jakobstadsregionen 2030 Basutredning (JASU)*, Österbottens förbund och Jakobstadsregionens kommuner, Pöyry Environment Oy.

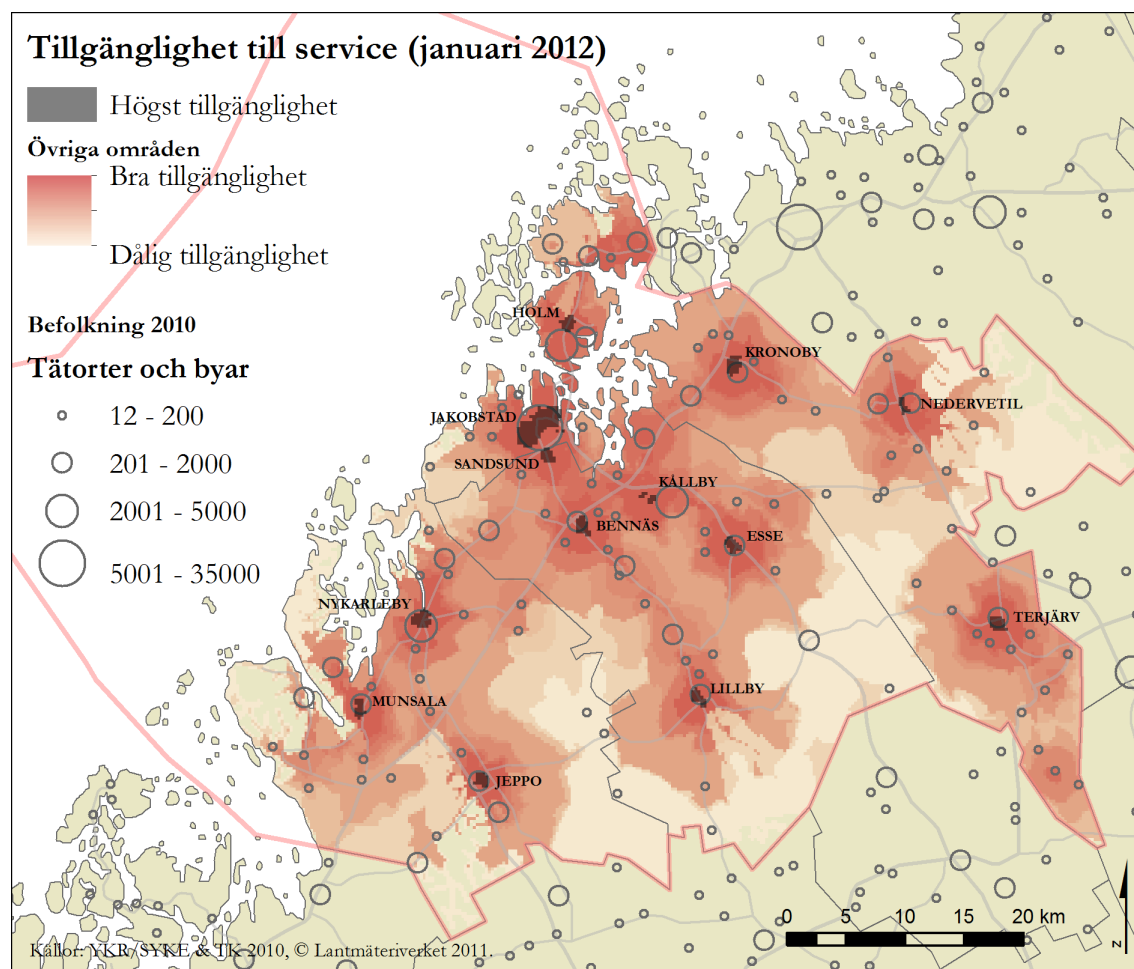
Vainio, T. & Belloni, K. & Jaakkonen, L. (2012): *Asuntotuotanto 2030: Asuntotuotantotarpeeseen vaikuttavia tekijöitä*, VTT.

Fotografier © Ben Griep, Staden Jakobstad, Kronoby kommun, Larsmo kommun, Nykarleby stad och Pedersöre kommun.

Ombrytning: Heidi Jylhä, Solid Media

Bilagor

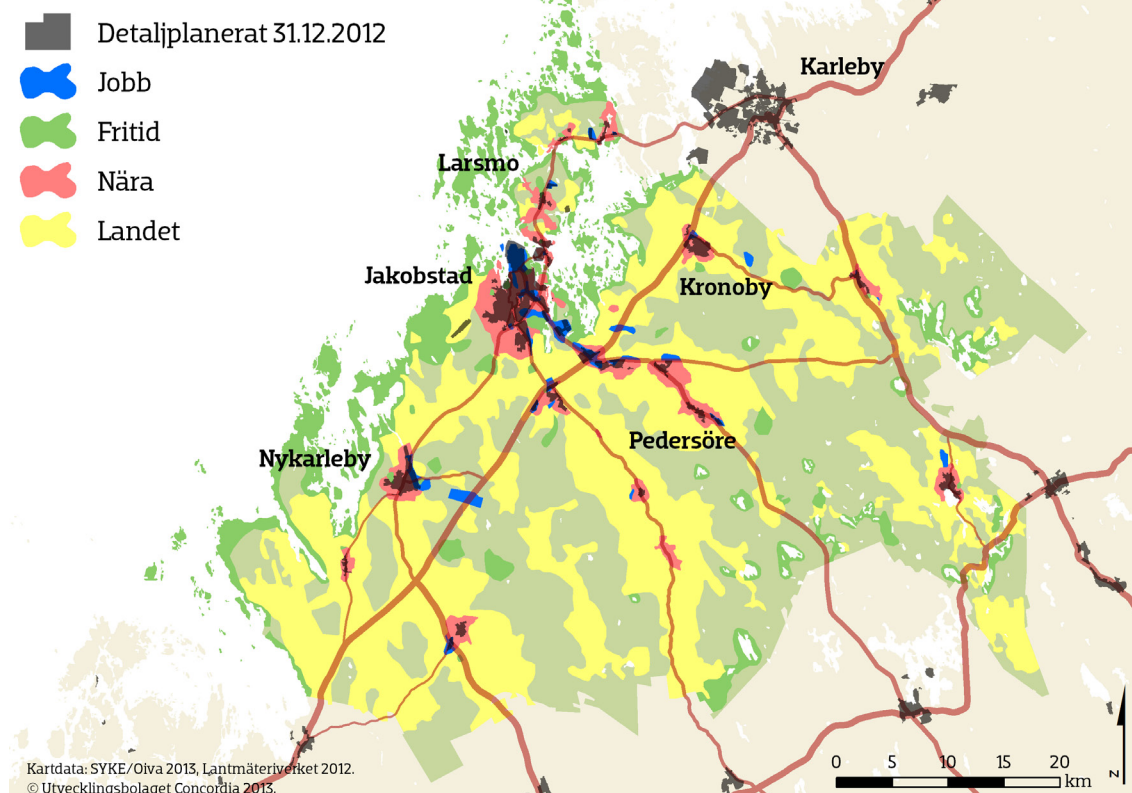
Bilaga 1, Urval av kartor i arbetsprocessen



Karta 3, Med många tätorter krävs ett brett servicenät.

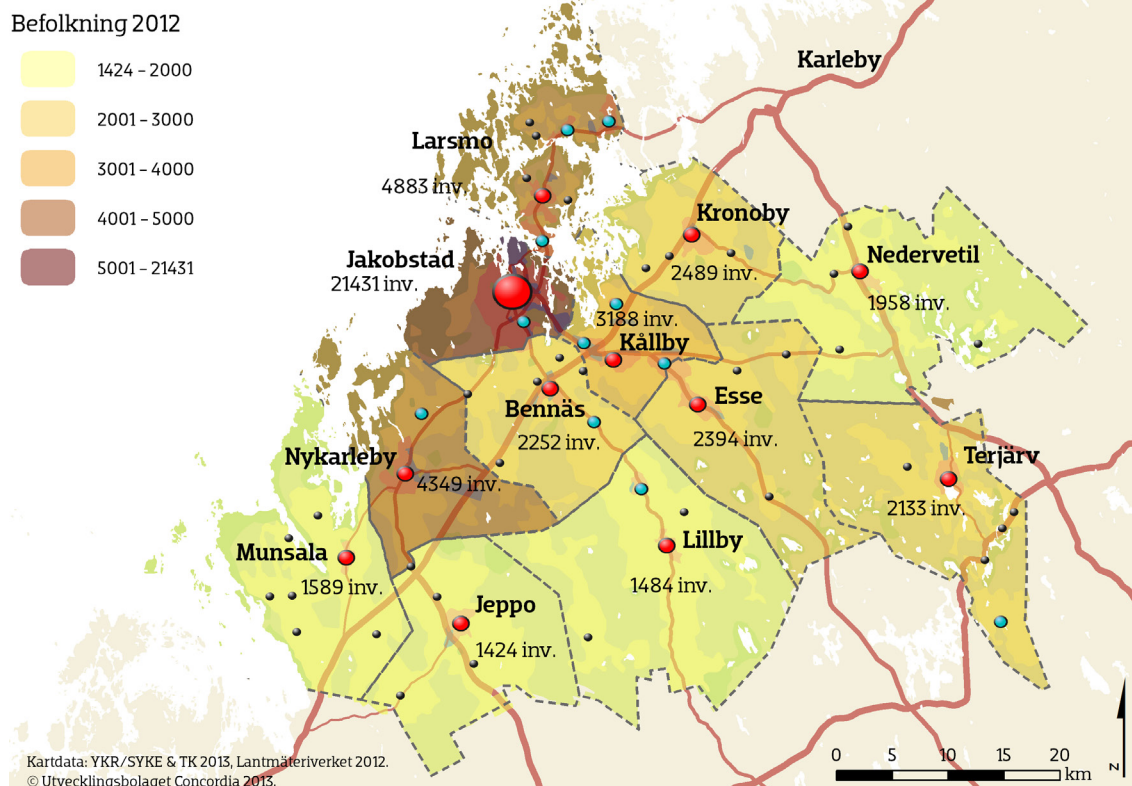
I Jakobstadsregionen finns 12 tätorter där den grundläggande servicen erbjuds.

Detaljplanerade områden



Karta 4, Detaljplanerade områden jämfört med framtidsbilden.

Områden enligt närmaste servicecentrum



Karta 5, För t.ex. kommersiell service krävs ett visst befolkningsunderlag.

Bilaga 2, Bostadsproduktion

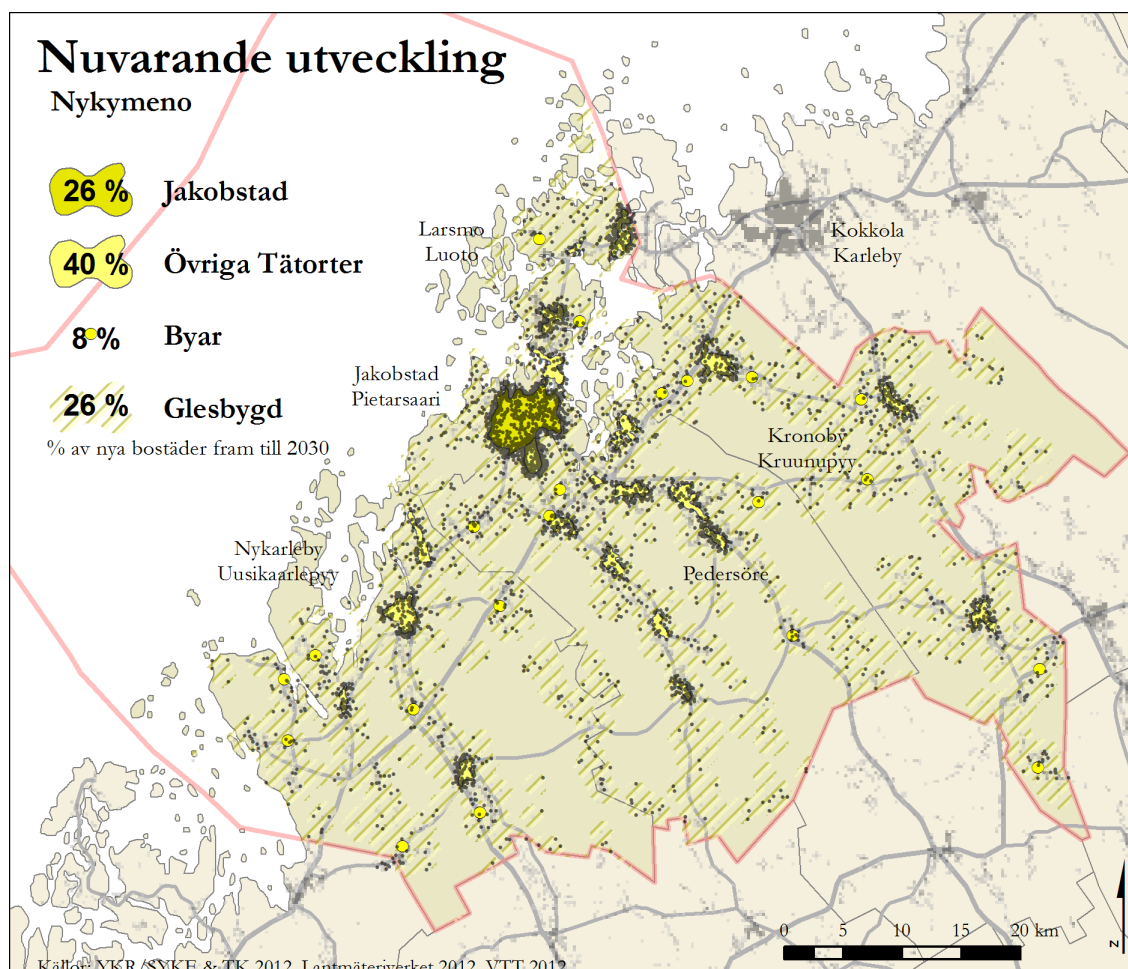
Kommun	Tätortsområden		Gamla byområden		Glesbygdsområden		Totalt
Kronoby	81	46 %	19	11 %	75	43 %	175
Larsmo	134	66 %	20	10 %	48	24 %	202
Pedersöre	175	52 %	33	10 %	127	38 %	335
Jakobstad	323	93 %	5	1 %	19	5 %	347
Nykarleby	120	58 %	22	11 %	64	31 %	206
Jakobstadsregionen	833	66 %	99	8 %	333	26 %	1265

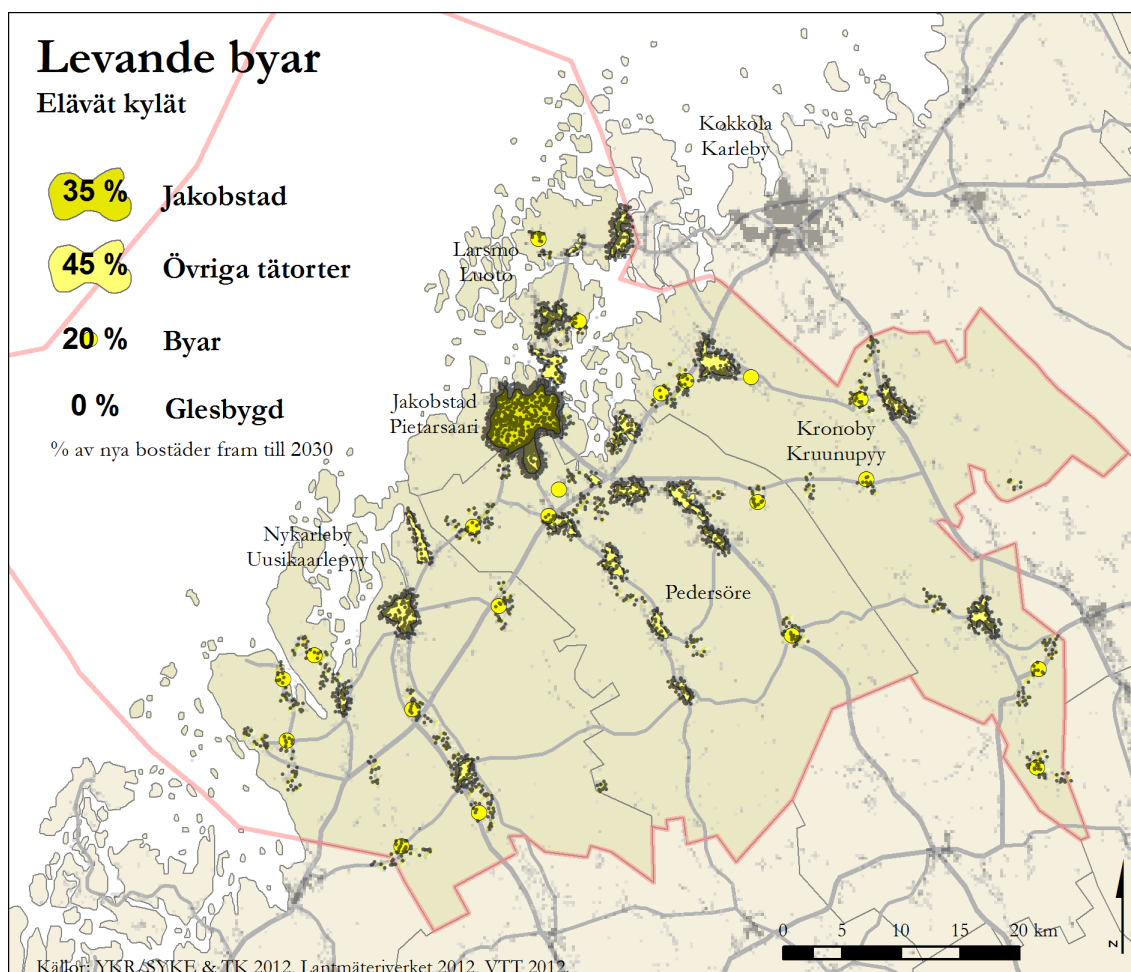
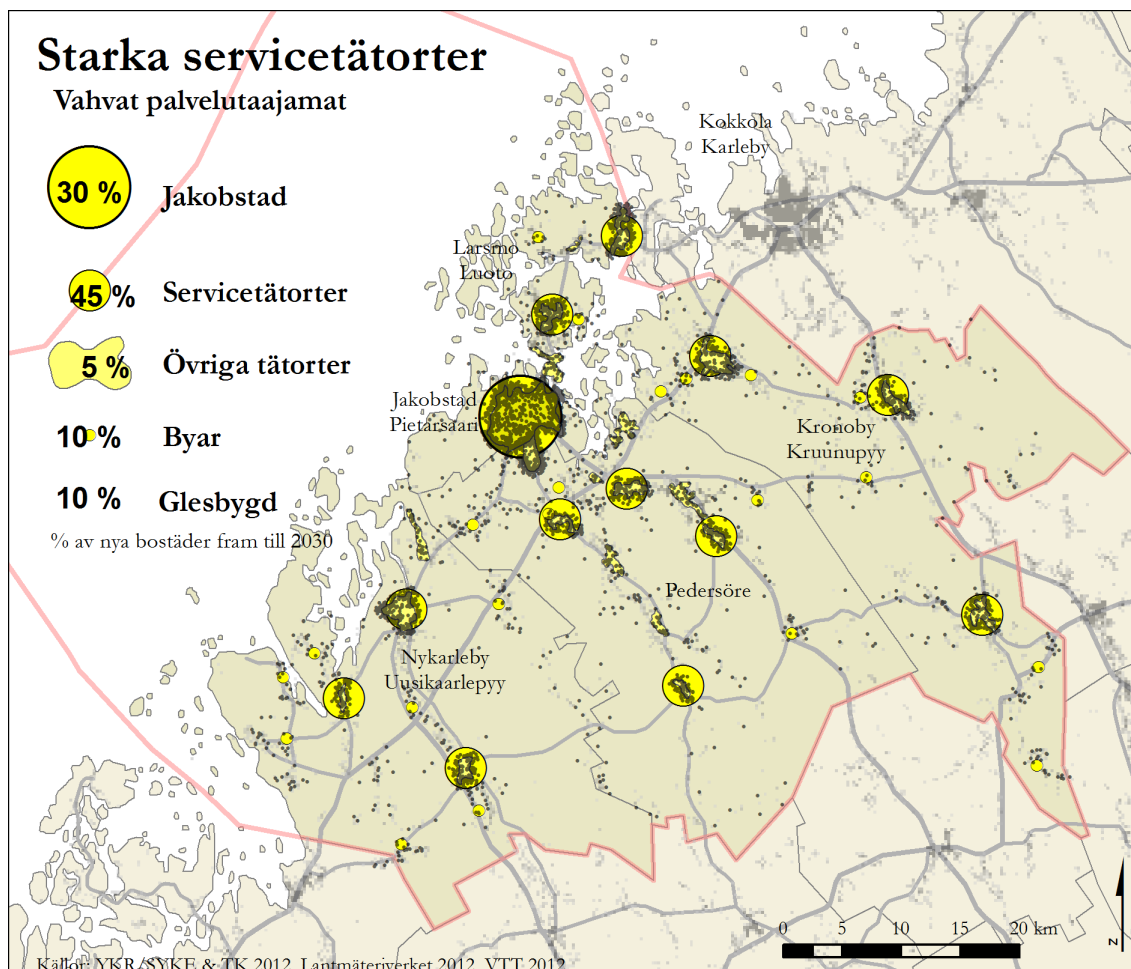
Tabell 1, Bostadsproduktion i Jakobstadsregionen åren 2005-2010, antal och andel per områdestyp.

Scenario	2001–2005	2006–2010	2011–2015	2016–2020	2021–2025	2026–2030
"Maahanmuutto"	210	200	310	210	220	260
"Nykymeno"	210	200	310	210	210	230
"Omillaan"	210	200	300	190	200	220

Tabell 2, Tre prognosscenarier för bostadsproduktionen i Jakobstadsregionen enligt VTT.

De tre bostadsproduktionsscenarierna som användes i strukturplaneprocessen:







**Ab Jakobstadsregionens
Utvecklingsbolag Concordia**

Skolgatan 25-27

68600 Jakobstad

Tfn 010 239 7550

e-post: info@concordia.jakobstad.fi