



Vägunderhållets inverkan på logistiken

En fallstudie om riksväg åttas betydelse i

Österbotten

Mattias Björklund

Examensarbete
Företagsekonomi
2021

Mattias Björklund

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagekonomi
Identifikationsnummer:	7675
Författare:	Mattias Björklund
Arbetets namn:	Vägunderhållets inverkan på logistiken En fallstudie om riksväg åttas betydelse i Österbotten
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
Uppdragsgivare:	
<p>Detta examensarbete har sitt ursprung i att riksväg åtta ofta dyker upp i de lokala medierna där man diskuterar vägens underhåll och dess betydelse för regionen. Jag ville veta mer om detta område och mitt syfte med arbetet är därför att undersöka hur skötseln och underhållet av en väg kan påverka logistiken i en region. Den teoretiska referensramen i arbetet baserar sig på allmänna teorier inom logistik, förklaringar till logistikens grundflöden och dessa flödens indirekta inverkan på företags ekonomi och en regions konkurrenskraft. På grund av att riksväg åtta är så lång begränsades den sträcka som undersöktes till Karleby-Vasa. Utgående från syftet i undersökningen har jag formulerat följande forskningsfrågor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vilka åsikter har studiens informanter om den valda sträckan av riksväg 8 som huvudtransportled; förr, nu och i framtiden? 2. Vilka samband anser informanterna att det finns mellan vägunderhåll, finansiering, säkerhet och företagsetablering? 3. Vilka likheter och skillnader mellan sambanden finns det hos de olika informanterna? <p>För att kunna besvara forskningsfrågorna kontaktades tre personer som arbetar inom organisationer eller företag som berörs av riksväg åtta i sitt dagliga arbete. Eftersom antalet personer var endast tre valdes en kvalitativ metod för studien, som samtidigt också utgör en fallstudie. Informanterna blev intervjuade online med hjälp av en semistrukturerad intervjuguide. I beskrivningen av resultaten från intervjuerna användes en kategorisering av innehållet i fem teman: riksåttan som transportled, riksåttan över tid, finansieringens inverkan, riksåttan och företagsetablering samt riksåttans betydelse i framtiden. Resultaten visar att alla informanter ansåg att riksåttan är en av de viktigaste transportlederna i regionen, eftersom regionen saknar ett annat transportmedel som kunde utmana riksåttan i regionen. Vidare anser informanterna att det finns ett starkt samband mellan vägunderhåll, finansiering, säkerhet och företagsetablering även om det finns litet olika betoningar hos informanterna.</p>	
Nyckelord:	Logistik, Riksväg åtta, Konkurrenskraft, Infrastruktur, Finansiering
Sidantal:	32
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	7675
Author:	Mattias Björklund
Title:	Road maintenance effect on logistics, A case study about highway eight in Ostrobothnia
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
Commissioned by:	
<p>This Thesis originates from the fact that highway eight often appears in the local media where people discuss the maintenance of the road and how important the road is for the region. I wanted to know more about this subject, and the aim of this study is therefore to investigate how the maintenance and upkeep of a road can affect the logistics in a region. The theoretical frame of reference in this study is based on general theories in logistics, explanations of the basic flows in logistics and how these flows indirectly have an impact on economics of companies and the competitiveness of a region. Because highway eight is extensive in length, the section under investigation in this study is restricted to Kokkola-Vaasa. Based upon the aim of the study the following research questions were formulated:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. What are the views of the study's informants about the chosen section of highway 8 as the main transport route; past, present, and future? 2. What connections do the informants believe exist between road maintenance, financing, safety, and business establishment? 3. What similarities and differences can be found among the informants regarding the connections? <p>To answer the research questions, I contacted three persons who work in organizations or companies affected by highway eight in their daily work. Since only three persons were interviewed, a qualitative method was chosen for the study, which at the same time constitutes a case study. The informants were interviewed online with a semi-structured interview guide. In the analysis of the answers the content was categorized in to five themes: highway eight as a transport route, highway eight over time, the impact of finance, highway eight and business establishment and the importance of highway eight in the future. The results show that all informants considered that highway eight is one of the most important transport routes in the region, because there are no other transport modes in the region. The informants believe that there is a strong connection between road maintenance, financing, safety and business establishment, even though the individual informants differ slightly in what connections they stress.</p>	
Keywords:	Logistics, Highway eight, Competitiveness, Infrastructure, Financing
Number of pages:	32
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

Innehåll

1	Inledning.....	6
1.1	Problemformulering	7
1.2	Syfte och frågeställning	8
2	Flödeseffektivitet och inducerad trafik ur logistiskt perspektiv.....	9
3	Riksväg åtta och dess underhåll – fakta och debatt	13
4	Metod	16
4.1	Kvalitativ analys	16
4.2	Semistrukturerade intervjuer	18
4.3	Tillvägagångssätt	19
5	Resultat från undersökningen	21
5.1	Riksåttan som transportled	21
5.2	Utveckling av riksåttan över tid.....	22
5.3	Finansiering av riksåttan	23
5.4	Samband mellan finansiering och kostnadseffektivitet.....	24
5.5	Riksåttans framtid	25
6	Slutdiskussion	26
	Källor / References	29
	Bilagor / Appendices.....	30
	Bilaga 1: Inbjudningsbrev till intervju.....	30
	Bilaga 2: Intervjuguide	31

Figurer

Figur 1. En första sammanfattande definition av logistik (Storhagen, 2011, s. 21) --- s. 10

Figur 2. Förhållandet mellan ett företags intäkter, kostnader och kapital beskrivet i ett Du Pont-schema med orientering på logistik. (Storhagen, 2011, s. 39) ----- s. 11

1 INLEDNING

Transporten av varor inom logistiken utgår från att man transporterar en vara från punkt A till punkt B. Denna transport förutsätter också att varan ska vara på rätt plats vid rätt tidpunkt. Detta är två av grundprinciperna inom logistiken. Det finns ändå många hinder som kan göra att någon av dessa två inte inträffar. Ett av de vanligaste hindren kan vara en försening. Orsakerna till en försening kan vara många. Till exempel kan vägunderlaget ha inverkat så att det tar längre tid att transportera varan från A till B. En försening kan ha en ekonomisk påföljd för kunden som väntar på sin vara. Denna ekonomiska betydelse kan variera beroende på vad varan är. En produktionslinje kan inom industrin till exempel vara nedstängd för att man väntar på en ny maskin som ska komma med transporten. Denna nedläggning orsakar då extra kostnader. Å andra sidan kan man också tänka sig att en potentiell förnyelse av vissa delar av en vägsträcka kan inverka positivt på logistiken. I min undersökning har jag valt att undersöka hur väglaget och dess underhåll kan påverka både positivt och negativt på transport av varor. Är det så att vägarna anses vara bra som de är och att olika aktörer inom logistikkedjan anser att ett förnyande av vissa delar av vägen inte skulle bidra till en ökad lönsamhet?

De statliga vägarna i Finland består av 78 000 kilometer landsvägar. Av dessa är ca 13 000 km huvudvägar i Finland. Huvudvägarna består av riks- och stamvägarna och av dessa är 900 km motorvägar. Huvudvägarna utgör ändå inte merparten av de statliga vägarna utan största delen är region- och förbindelsevägar. Dessa finns det 64 900 km av i Finland (NTM-centralen 2020). Vägar i Finland får olika mycket kapital för underhåll beroende på hur vägen är klassad av staten. Vägen riksväg 8 eller riksåttan, som den också populärt kallas, har länge utgjort en tvist mellan olika parter. Man diskuterar just nu ofta om vägen kräver mera underhåll och skulle kräva förnyande av vissa vägpartier (för aktuell diskussion, se kapitel 3). Riksåttan anses också vara en av de viktigaste transportlederna i Österbotten (NTM-centralen 2012)

1.1 Problemformulering

Riksåttan sträcker sig från Åbo till Limingo men för min undersökning har jag avgränsat området till sträckan mellan Vasa i söder och Karleby i norr. Jag har valt den här sträckan eftersom jag själv är från Österbotten och är mycket välbekant med denna del av riksåttan. Jag har också via de lokala tidningarna kunnat läsa om och följa med hur ofta riksåttan lyfts fram och hur riksåttans betydelse för regionen debatterats. Riksåttan tillhör huvudvägarna i Finland. Vägen är underhållsklass Is som är en av de högre underhållsklasserna i Finland (Likennevirasto 2020). Enligt trafikledsverket (2020) innebär underhållsklass Is att:

“Vägen är huvudsakligen bar. Målet är bra väggrepp, men när vädret förändras kan lindrig halka förekomma. I mellersta och norra Finland samt under kalla perioder även i landets södra delar kan det finnas en del längsgående tunna strängar av packad snö på vägarna, vilka dock inte har någon särskild inverkan på körningen. Packad snö kan bilda snö- eller isvallar på vägen. Under långa köldperioder då det inte är möjligt att salta kan vägytan delvis vara isbelagd. Halkbekämpningen sker huvudsakligen med förebyggande åtgärder.”

Som tidigare nämnt är riksåttan en av de viktigaste transportlederna som finns i Österbotten. Vägen har alltså en stor betydelse för logistiken i Österbotten och transporter av både varor och människor. Det mesta av varorna som transporteras i Österbotten passerar längs riksåttan. Det är därför av stor betydelse för regionen att vägen hålls i toppskick för att inte några förseningar ska uppstå i företagens transportkedja eller äventyra liv för chaufförerna som kör på vägen.

Jag är intresserad av att studera hur väglaget på sträckan Karleby-Vasa och dess underhållsnivå påverkar logistiken och transporten i området. Vilken betydelse har egentligen den här sträckan av riksåttan och dess underhåll för områdets transportföretag och företag i allmänhet? Hur anser olika parter att vägunderhållet kan inverka på utvecklingen av logistiken och påverka intresset för t ex företag att etablera sig i området?

1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med mitt examensarbete är att undersöka hur skötseln och underhållet av en väg kan påverka logistiken i en region. För min undersökning har jag valt regionen Österbotten och närmare bestämt riksväg 8 eftersom just denna väg är viktig för hela regionens transportkedja. För att inte sträckan som jag ska undersöka ska bli för lång har jag bestämt att undersöka sträckan mellan Vasa och Karleby. Denna 121 km långa sträcka är tungt trafikerad av lastbilar, bussar och vanliga bilar (se vidare kapitel 3).

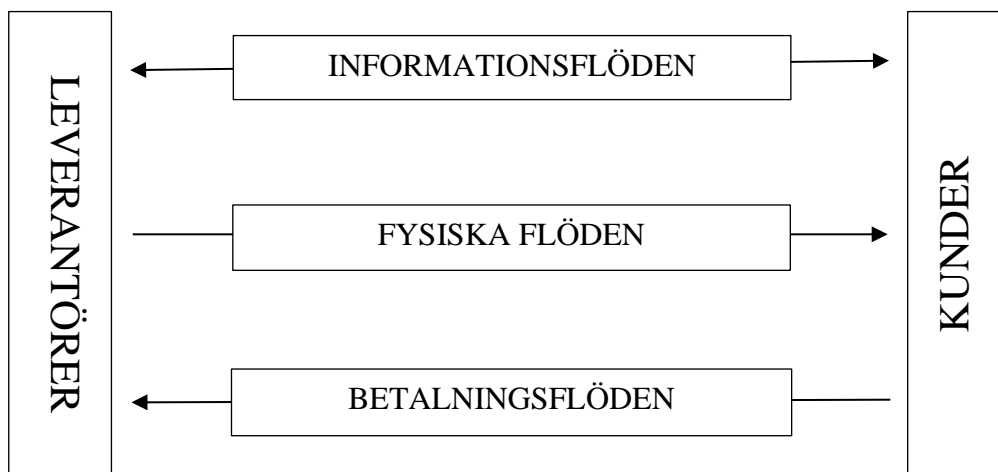
Utgående från syftet i min undersökning har jag formulerat följande forskningsfrågor:

1. Vilka åsikter har studiens informanter om den valda sträckan av riksväg 8 som huvudtransportled i regionen; förr, nu och i framtiden?
2. Vilka samband anser informanterna att det finns mellan vägunderhåll, finansiering, säkerhet och företags etablering?
3. Vilka likheter och skillnader mellan sambanden finns det hos de olika informanterna?

Som framgår av forskningsfrågorna har jag valt att undersöka betydelsen av den valda sträckan av riksåttan för logistik och transport. Genom att kontakta tre regionala parter för att ta reda på deras uppfattningar. I forskningsfråga 1 är jag intresserad av att få veta informanternas åsikter om riksåttans utveckling över tid och om utvecklingen anses vara positiv eller negativ. Med hjälp av forskningsfråga 2 söker jag svar på hur informanterna anser att vägunderhållet och andra aspekter påverkar logistiken och hur dessa samverkar för utvecklingen av logistiken. Den tredje forskningsfrågan fokuserar på informanternas svar och om de tycker likadant eller tar upp olika perspektiv på hur vägunderhåll och logistik hör samman ifråga om den valda sträckan av riksåttan.

2 FLÖDESEFFEKTIVITET OCH INDUCERAD TRAFIK UR LOGISTISKT PERSPEKTIV

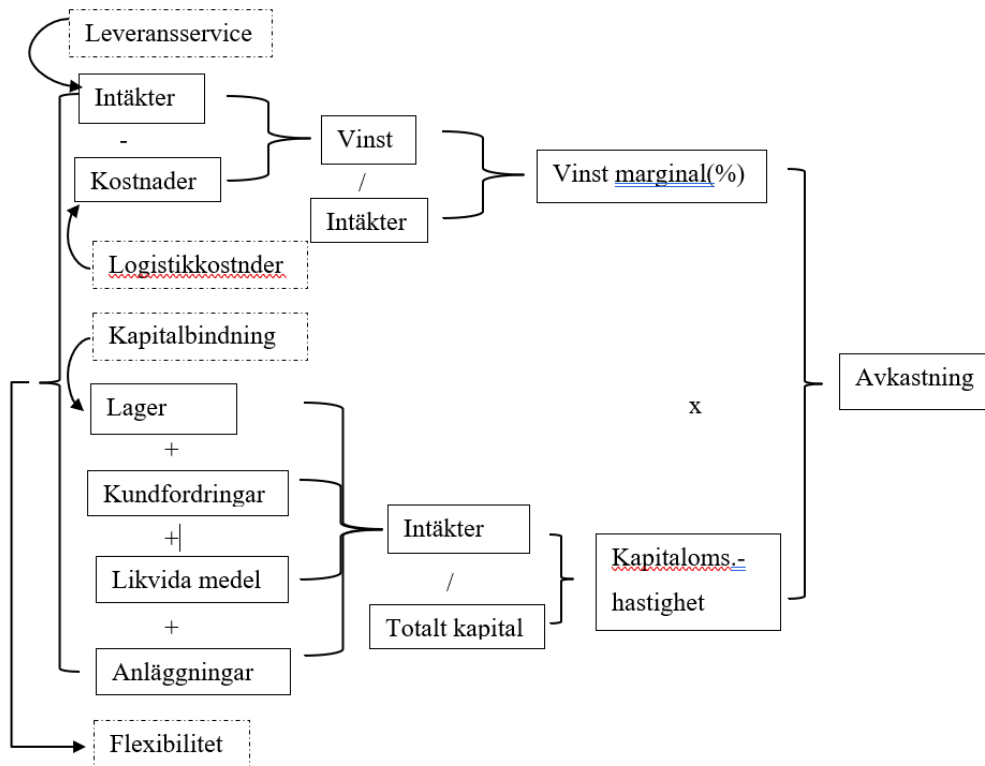
Logistik är ett svårt ämne att definiera på grund av att logistiken utvecklas med tiden och i takt med att ny teknik blir tillgänglig för marknaden. För att förenkla begreppet logistik kan man säga att det handlar om att skapa flödeseffektivitet (figur 1).



Figur 1. En första sammanfattande definition av logistik (Storhagen, 2011, s. 21)

I figuren ovan kan man se hur olika flöden går inom och mellan organisationer. De tre flödena består av informationsflödet, det fysiska flödet och betalningsflödet. De två flödena som jag kommer att fokusera på i min studie är det fysiska flödet och betalningsflödet. Till det fysiska flödet hör i huvudsak varor men man kan även inkludera tjänster i detta flöde (Storhagen, 2011s.34-35). Det finns ingen orsak för mig att skilja mellan varor och tjänster i min undersökning så båda ingår under det fysiska flödet. Jag undersöker med andra ord hur underhållet av vägar och finansiering påverkar det fysiska flödet. Ett hinder i det fysiska flödet kan påverka pengaflödet till leverantören och därför ingår figurens andra flöde, betalningsflödet, också som en del av min studie. Hindret kan samtidigt också påverka mottagaren eller kunden i fråga genom försenad eller utebliven leverans av vara eller tjänst.

I *Du Pont-schemat* (se figur 2) kan man se hur logistikkostnader påverkar ett företags avkastning och hur ett hinder eller en försening i transporten kommer in som en logistik-kostnad i schemat.



Figur 2. Förhållandet mellan ett företags intäkter, kostnader och kapital beskrivet i ett Du Pont-schema med orientering på logistik. (Storhagen, 2011, s. 39)

Som figuren visar innebär en kostnad för företaget att den påverkar företags eller organisationens avkastning. Figurens logistikkostnad påverkas i min studie av vägnas underhåll och finansiering. En bra fungerande logistik i regionen minskar logistikkostnaderna vilket skapar en attraktiv möjlighet för nya företag att etablera sig i regionen. Detta betyder ändå också att transportkedjor bör fungera bra utan hinder.

En möjlig logistikkostnad kan utgöras av befintlig infrastruktur. Srinivasu och Srinivasa (2013) konstaterar att det finns en stor samstämmighet om att en lämplig infrastruktur är central för produktivitet och tillväxt.

It has been universally recognized that an adequate supply of infrastructure services is an essential ingredient for productivity and growth.

(Srinivasu, Dr. B. Srinivasa Rao, P. 2013)

Citatet visar hur stor betydelse infrastruktur har för en regions utveckling. För att logistiken ska utvecklas måste det alltså investeras i en lämplig mängd infrastruktur och service av befintlig infrastruktur. Avsaknaden av en lämplig infrastruktur kan bli en risk för alla inblandade inom transportkedjan vilket man oftast beaktar vid hanteringen av flödesekonomi. Risken kan vara direkt relaterad till transporten av varorna som till exempel en trafikolycka eller så kan risken påverkas av en utomstående faktor som till exempel olyckor och väder. Dessa två risker kan till en del motverkas av hur bra infrastrukturen är och hur bra den underhålls. (Pokrovskaya, 2019)

I en undersökning som gjordes i Spanien (Bensassia, Márquez-Ramos, Martínez-Zarzosoc & Suárez-Burguetb, 2015, s. 47-61) studerade man vilken inverkan infrastrukturen har på en regions konkurrenskraft på den internationella marknaden. I undersökningen framkommer att två av de viktigaste faktorerna när det gäller en regions konkurrenskraft på internationella marknaden är geografiska faktorer och transportinfrastrukturella faktorer. I samma undersökning refereras till en annan undersökning gjord av Limão and Venables (2001, 451-479), där man konstaterade att en förbättring av infrastrukturen med 1 % i destinationslandet resulterade i en sänkning av 0,14 % av transportkostnaderna. Man kan alltså se en direkt korrelation mellan en satsning på infrastrukturen och en positiv inverkan på logistikkostnaderna. Utöver detta kommer också regionen att öka sin konkurrenskraft på marknaden såväl nationellt som internationellt.

Det finns även ett fenomen som sedan länge har varit känt och erkänt av internationell forskning och detta fenomen heter inducerad trafik. Fenomenet går ut på att det finns ett samband mellan utbud och efterfrågan. Då vägkapaciteten eller vägkvaliteten ökar så kommer uppoffringen att färdas på vägen att minska och detta leder i sin tur till att efterfrågan ökar. Om vägens underhåll alltså förbättras eller om kapaciteten hos trafikanter på vägen ökar så kommer detta att leda till att flera personer kommer att använda vägen. Inducerad trafik kan också anpassas till transporter av varor och transporter av människor. (Hagson, Smidfelt Rosqvist, 2009, s. 1-2, 7-8)

Det är inte alltid så att det i sig är det nya vägarna som bidrar till att det blir mindre uppoffring för personer och företag att använda vägarna utan det faktum att det blir snabbare att ta sig till målpunkterna. När detta sker för ett transportsätt så ökar också dess

attraktivitet gentemot de andra transportsätten. Genom en satsning på infrastrukturen kan man stimulera logistiken i regionen och till en viss grad kontrollera den. Men eftersom fenomenet bygger på utbud och efterfrågan kommer efterfrågan också att innefatta hur enskilda individer använder vägen, det vill säga hur efterfrågad vägen är bland väganvändarna. Utgående från dessa två faktorer så ser man på transportefterfrågan som att den är utbudselastisk. Utbudselasticitet är i grund och botten bra för alla som bor i regionen eftersom de därmed har en viss bestämmanderöst i frågan om hur kapitalet ska fördelas på underhållet av vägarna. På liknande sätt kan de som bor i regionen sägas vara med om att till en viss del styra hur mycket och hur transporter utförs; det vill säga transportmängden och använda transportsätt. Efterfrågan är alltså tätt länkad samman med de erbjudanden som tillhandahålls av transportörerna och hur olika enskilda erbjudanden ställs i relation till andra erbjudanden som andra transportsätt medför. Man kan sammanfatta detta med att de som erbjuder den högsta transportstandarden kommer att få den största delen av transporterna. (Smidfelt Rosqvist L. Hagson A. s. 39-40, s. 1-2)

Jag utgår från att fenomenet inducerad trafik för med sig att det blir en viss indirekt effekt av hur många transportföretag som finns i regionen. Om det finns flera transportföretag så kommer utbudet av transporter att öka och genom detta så kommer vägkapaciteten att öka samt vägkvaliteten. Detta är vidare beroende av hur mycket folk som bor i regionen eftersom fenomenet inducerad trafik visar att det finns en faktor där efterfrågan styrs av samhället och transportföretagen. Efterfrågan skapar på detta vis ett tryck för att infrastrukturen ska motsvara denna efterfrågan ifråga om vägkapacitet och vägkvalitet. Då näthandeln i Finland ökar blir denna efterfrågan intressant eftersom den måste stödjas av en infra-struktur som i Finland stiger och genom detta måste denna efterfrågan mötas av en infrastruktur som håller kunderna nöjda.

För att varor och tjänster ska kunna transporteras så behövs infrastruktur och olika transportleder. Transportlederna bygger upp ett nätverk för det fysiska flödet och genom detta skapar de också penningflöden. När detta skapas så frodas oftast den regionen eller de personer som bygger en bra och fungerande transportled. Sambandet mellan ekonomisk-tillväxt och vägtransport och vad som orsakar vad är ändå omdiskuterat bland forskare och undersökningar har visat olika resultat beroende på bland annat geografiskt läge (för en litteraturöversikt, se t. ex Sivan Eremionkhale & -makwe, 2015).

Ett av de äldsta exemplen på detta är sidenvägen som gjorde att Kina frodades genom sin handel med Europa. Oftast så finns det bara ett få antal huvudtransportleder längs vilka varor, tjänster och människor transporteras. Huvudtransportlederna knyts oftast samman så att de bildar en längre transportled som leder mellan olika länder och kontinenter. (Sparv, 2019)

3 RIKSVÄG ÅTTA OCH DESS UNDERHÅLL – FAKTA OCH DEBATT

Riksåttan är en väg det har tvistats om en längre tid. Enligt en tidningsartikel på Yles webbsida så var det under vintern 2018 som österbottningarna klagade mest på riksåttan. Enligt österbottningarna var vägunderhållet det största problemet med riksåttan. De klagade mest på halkan på vägen och att åtgärdstiderna var för långa. År 2018 så blev riksåttans vinterunderhåll uppgraderat. Dessutom byggdes de begränsningar, som gällde för vägunderhållet för riksåttan till år 2018 på beräkningar som gjorts tio år tidigare. Under denna 10 års period hade det skett stora förändringar i hur vintrar såg ut i regionen. Kanske den största förändringen utgjordes av att vintrarna inte var stabila utan det kunde regna även på vintrarna vilket kan leda till snabbt omväxlande vägunderlag. (Svenska Yle, 2018)

Ett större reportage gjordes något år senare av Timo Riihentupa och Tomi Glad. Deras reportage ”Riksåttan. En väldigt viktig väg i uselt skick” täcker hela riksåttan från Åbo i söder till Limingo i norr. En kort intervju med en yrkeschaufför görs, där chauffören berättar att vägen är bra att köra sommartider och om nätterna. Yrkeschauffören säger också att han är oroad över sin och andras säkerhet på vägen. Det är ingen lek när en lastbil med släp som kan väga tiotals ton får sladd på riksåttan som är smal, i dåligt skick och hal. Tapio Heiskanen som är trafikskyddets kontaktperson i Åbo har kallat riksåttan för en smal, spårig väg som är en av Finlands farligaste landsvägar. En företagare i regionen kommer med ett önskemål om att vägytan skulle underhållas året om så att de större olyckorna kunde undvikas. (Länsireitti, 2020)

I reportaget kommer det också fram att trafiken blir livligare både vid in- och utfarter till alla större städer. Ett axplock ur den vanliga dagliga trafiken mellan Vasa och Karleby är 5441 fordon varav den tunga trafiken utgör 1083 fordon. Genom denna statistik vet man att sträckan är mycket tungt trafikerad. (Länsireitti, 2020)

I Karleby så intervjuas en vd för ett serviceföretag som underhåller Karlebys storindustriområde. Enligt denna person så kan en försening av en produkt som behövs i produktionen göra att allt i området står stilla på morgnar och eftermiddagar eftersom trafiklederna inte kan svälja all trafik i tillräckligt stor grad. Det nämns också hur viktigt det är för en region att ha ett gott läge ur en logistisk synvinkel. Med en logistisk synvinkel menar man hur bra logistiken i området fungerar och hur regionen har ordnat olika infrastrukturer såsom vägar och hamnar. Det är just denna synvinkel som blir viktig för företag när de söker en ny plats för en fabrik eller kontor och detta gäller såväl internationella företag som nationella företag. (Länsireitti, 2020)

Hela reportaget avslutas med att man tar fram vissa punkter som borde förbättras med riksåttan och de regioner som finns utefter riksåttan. Vissa av dessa punkter berörs också i min undersökning. Punkterna som också berör min undersökning är att det kan uppstå svåra trafikstockningar och att vägen till och med är sönder på sina ställen. Man avslutar med att sammanfatta vad näringslivet förväntar sig av trafiken. Det som förväntas av trafiken är framförhållning, punktlighet, säkerhet och kostnadseffektivitet. Man tillägger att den vanliga vägbrukaren förväntar sig säkerhet och en viss smidighet i trafiken och detta är något som man inte tyckte att riksåttan kunde erbjuda när reportaget gjordes. (Länsireitti, 2020)

Även Österbottens handelskammare lyfte år 2017 fram att riksåttan var i olovligt dåligt skick och borde förbättras. Österbottens handelskammare består av cirka 100 medlemmar som sysselsätter cirka 10 % av arbetskraften i regionen. Handelskammaren är också en betydande opinionsbildare och intressebevakare i Österbotten. En av de viktigaste frågorna i lobbningen är fungerande infrastruktur och regionens dragningskraft (Österbottens Handelskammare, 2020). I artikeln så påpekas det av Handelskammaren ännu en gång att riksväg 8 är en av de viktigaste vägarna i Finland som inte leder till Helsingfors.

Längs riksåttan finns mer än 850 000 invånare och cirka 400 000 arbetsplatser i området. Nästan hälften av landets export och import bedrivs av de hamnar som finns i anslutning till vägen. Handelskammaren lyfter särskilt fram vissa vägpartier som anses vara direkt farliga på grund av att vägpartiet är i undermåligt skick. Även sikten kan vara dålig och anslutningar till vägen är inte optimala. Handelskammaren kommenterar också att transporterna som färdas via vägen kan tidvis löpa trögt och slitaget på fordonsparken är stort. Slitaget beror till en stor del på att hastighetsbegränsningarna är fler än på andra riksvägar. Hastighetsbegränsningarna är i sin tur nödvändiga på grund av de dåliga anslutningarna till riksvägen. De nämnda faktorerna orsakar extra utgifter för företagen i regionen och påverkar direkt företagens konkurrenskraft gentemot andra företag. I artikeln föreslår Handelskammaren förbättringar som till exempel fyrfiliga vägavsnitt och större beaktande av den tunga trafikens behov. Det påpekas även att en investering i vägen antagligen skulle återbetala sig snabbt. Finlands vägnät gör det möjligt för inkomster på flera miljarder genom näringslivets transporter. Inom Österbottens Handelskammars region så exporteras 75 % av industriproduktionen. På grund av detta så kan man inte förbise Österbottens trafikbehov eftersom regionen är så exportdriven. (Svenska Yle, 2017)

Enligt statistik från år 2017 så färdas det mellan 3 000 och 6 000 bilar per dygn på sträckan mellan Vasa och Karleby. Men när man närmar sig städerna så ökar antalet bilar till 6 000 och 12 000 bilar per dygn. På alla landsvägar 2017 i Finland färdades det 2 878 milj. bilar per kilometer, vilket har stigit med 70 milj. bilkilometrar per kilometer från år 2016. År 2017 satsade man 1 449 milj. bilkilometrar per år i ny permanentläggning på riksvägar i Södra Österbotten. Man gjorde också mest trafikarbete på fartbegränsningsområdet 100 km/h. År 2017 inträffade det 2 348 olyckor i Södra Österbotten som faktiskt var en minskning jämfört med åren 2016 och 2015. Man kan ändå inte säga att minskningen av olyckor går ihop med det kapital som satsas på infrastrukturen eftersom det finns så många andra faktorer som kan spela in, som till exempel att chaufförer har utbildats bättre eller att vädret har varit bättre än föregående år. De flesta av dessa 2 348 olyckor hände på fredagar och skedde i februari och november, följt av juli. Det är rätt klart att de flesta olyckor som händer i februari och november beror på vädret och de utmaningar som vädret ställer på chaufförerna och att underlaget kan ändras snabbt. Överhuvud skedde de flesta av olyckorna i Finland på riksvägar med fartbegränsningen 80 km/h. (Liikennevirasto 2018)

4 METOD

I detta kapitel kommer jag att presentera vilken metod som jag kommer att använda mig av för att få svar på mina forskningsfrågor. Forskningsmetoden som jag har valt som ingång för min studie är kvalitativ och därför inleder jag med att presentera denna metod i min undersökning.

4.1 Kvalitativ analys

Vanligtvis indelas forskningsmetoder grovt i kvantitativa och kvalitativa metoder. När man använder en kvalitativ metod så är man mera intresserad av människors upplevelser av olika saker och hur deras syn på verkligheten är. Eftersom man utgår från att alla upplever verkligheten på olika sätt så kan det följaktligen inte finnas en absolut och objektiv sanning. Metoden används också oftast när man undersöker områden som man vet mycket lite om i förväg. När man använder sig av en kvalitativ undersökning så använder man sig sannolikt av ett litet antal personer när man utför undersökningen vilket också leder till att man kan undersöka området djupare. I övrigt följer man i en kvalitativ metod samma steg i forskningen som vid en kvantitativ undersökning. (Hedin, 1996)

Om man använder sig av en kvalitativ forskningsmetod har man ett ansvar mot sina informanter eftersom man strävar efter att få mer detaljerad och ingående information och informanterna delar med sig av en så stor del av sig själva. Man måste vidare försäkra sig om att personerna inte kan identifieras eller att de kan lida skada av studien. (Hedin, 1996)

Den som använder sig av en kvalitativ metod rör sig således mera i den sociala verkligheten och analyserar den. Vid en kvalitativ forskning använder man sig till exempel intervjuer, fallstudier och flera andra metoder. (Bell & Bryman 2013 s. 49-51). Jag använder mig av en semistrukturerad intervju (se avsnitt 4.2) i min studie och dessutom kan min studie också beskrivas som en fallstudie eftersom man ofta i en fallstudie använder ett litet antal informanter eller begränsar undersökningen till ett mindre geografiskt område, som i mitt fall är regionen Österbotten och den sträcka av riksåttan som jag har valt att undersöka. Genom att studien kan beskrivas som en fallstudie så är studien unik bara

för det geografiska området och kan inte anpassas på andra geografiska områden. (jfr Bell & Bryman 2011, s.59-58)

Utöver en indelning i kvantitativ och kvalitativ orientering kan vetenskapliga studier ha en deduktiv, abduktiv eller induktiv ansats. En deduktiv ansats bygger på teorier medan en induktiv ansats betyder att materialet styr analysen. I en abduktiv tar man in intryck från båda. Den kvantitativa metoden är oftast mera deduktiv, där man alltså börjar med en teori och sedan bevisar och förklarar olika antaganden utgående från denna teori. Den kvalitativa metoden hör nära samman med en induktiv ingång där man bland annat fokuserar mera på att generera en teori. Ansatsen för min studie är induktiv. Jag samlar in mitt material med hjälp av intervjuer med ett antal informanter och innehållet i materialet avgör hur jag redovisar för resultaten av materialet. (Bell & Bryman 2013 s. 49-51)

Fastän min valda metod är kvalitativ så gör jag i min studie ett urval av informanter för att min undersökning ska bli tillförlitlig och representativ. Urval är ett begrepp som man vanligtvis förknippar med kvantitativa undersökningar och som man använder inom statistik. Med urval avser man en mindre grupp som ska representera en större grupp eller region. Därför är detta urval en viktig process i hela forskningsprocessen. Om urvalet inte representerar gruppen av personer eller regionen man vill undersöka så blir hela studien inte tillförlitlig och studien ger inte trovärdiga resultat. Det finns olika sätt att gå tillväga för att få ett representativt urval för sin forskning. Vilken slags forskningsmetod man använder hör samman om man använder en kvalitativ eller en kvantitativ forskningsmetod. Gemensamt för dessa två tillvägagångssätt är att urvalet måste representera den större populationen som man vill undersöka. (Bryman & Bell 2011 s. 489/ s. 172)(Bryman 2012 s. 416)

Metoden för urvalet styrs oftast av forskningsfrågorna för att hela undersökningen ska vara tillförlitlig. Detta kan genomföras genom olikheter mellan de personer som ska intervjua. Här inverkar ändå även skribentens förmåga att välja personer som man anser kan berätta mycket om området som man undersöker. Som tidigare nämnts är informanterna oftast få, vanligen mellan 5 och 10 för att man undersöker ett fenomen på djupet och strävar efter att få detaljerad information av varje enskild informant. (Hedin 1996)

4.2 Semistrukturerade intervjuer

Intervjuer som datainsamlingsmetod kan användas både i kvalitativa och i kvantitativa undersökningar. Gemensamt för båda är att man utför en intervju med en person för att få fram material som stöder eller motbevisar de hypoteser man vill ha svar på. Genom valet av intervjufrågor syftar man till att man ska kunna få svar på sina forskningsfrågor. Intervjuer i en kvalitativ studie består oftast av antingen ostrukturerad intervju eller semistrukturerad intervju. En ostrukturerad intervju kan mera liknas vid en konversation mellan två personer. Denna intervju har ett tema men ingen intervjuguide som man följer. Intervjuaren kan ha till och med bara en fråga vid intervjuns början. Intervjuaren fortsätter beroende på vad informanten svarar och vad som intervjuaren tycker är intressant för studien. (Bryman & Bell 2011 s. 467)

Vid en semistrukturerad intervju utgår man från ett frågeområde. Genom att man använder sig av vissa större frågeområden så kan man mera naturligt föra samtalet. Man låter också informanten själv bestämma i vilken ordning dessa frågeområden behandlas. I en semistrukturerad intervju används en intervjuguide som man utarbetat på förhand och som har valda bestämda frågeområden. Intervjuguiden blir en röd tråd för hela intervjun. För både den ostrukturerade och den semistrukturerade är det typiskt att de tillåter flexibilitet. Detta betyder att intervjuaren kan följa upp vissa intressanta aspekter som uppkommer under intervjun. Flexibiliteten kan ge nya infallsvinklar som man kan utnyttja i sin forskning. (Bryman & Bell 2011 s. 467; Hedin 1996)

Min analys i studien baserar sig på semistrukturerade intervjuer. Jag valde den för att jag ville ge möjlighet för informanterna i studierna att svara rätt fritt men ändå hålla sig till de frågeområden jag undersöker. Intervjuguiden är planerad så att den börjar med mera allmänna frågor kring vilken betydelse informanterna upplever att riksåttan har för regionen som huvudtransportled och i jämförelse med andra transportleder. I det följande frågeområdet efterfrågas informanternas uppfattning om vägunderhållet och trafiksäkerheten på den valda sträckan av riksåttan nu och förr. Det tredje temaområdet berör informanternas åsikter om finansieringens inverkan på och möjligheter för riksåttans nuvarande kapacitet och underhåll. Det fjärde temat inriktar sig på sambandet mellan riksåttan

och företags etablering i regionen och vilken vikt informanterna lägger vid detta samband. Det femte och sista området består av frågor om framtiden för riksåttan och informanternas tankar om utvecklingsmöjligheter.

4.3 Tillvägagångssätt

Jag har valt att använda mig av en kvalitativ forskningsmetod. Tillvägångssättet för att få svar på mina forskningsfrågor kommer att ske via semistrukturerade intervjuer. Som tidigare nämnt har jag avgränsat området som ska undersökas till sträckan mellan Vasa i söder och Karleby i norr och jag kommer att intervjua personer som verkar i denna region som i stort motsvarar Österbotten som region. Mitt mål är att intervjua tre personer som enligt min mening representerar intresseorganisationer som har expertis just inom min undersökning av underhållets påverkan på logistiken. Dessa personer försöker jag identifiera genom att närma mig intressentorganisationer såsom Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM) i Österbotten (Se NTM-centralen i Österbotten, 2021), Vasaregionens utvecklingsbolag Ab VASEK Oy (se Vasek, 2021) samt Österbottens handelskammare (Se Österbottens kammare, 2021). Jag har alltså valt att kontakta ett färre antal informanter än vad t ex Hedin 1996 rekommenderar, eftersom min studie är begränsad till sin omfattning. Jag har dessutom strävat efter att kontakta personer som uttryckligen representerar intressentorganisationer. Jag har alltså uteslutit sådana personer som huvudsakligen har ett användarperspektiv på riksåttan, fastän också användare av transportleder kan tillföra nyttig information om betydelsen av vägunderhåll och vägplanering (se t. ex. Hartmann & Yeang Yng Ling 2016)

Min avgränsning av riksåttan till sträckan Vasa-Karleby är nödvändig för att vägen som ska undersökas är riksväg 8 som sträcker sig genom 2/3 delar av Finland och jag kan inte geografiskt täcka hela riksåttan inom ramen för en studie på kandidatnivå. Jag har heller inte de ekonomiska resurserna att börja resa längs hela riksåttan för att intervjua alla företag och andra intressenter som dagligen berörs av riksåttan. Metoden för urvalet styrs oftast av forskningsfrågorna. Fastän jag begränsar mig till endast en sträcka av riksåttan strävar jag efter att få en bred och mångsidig bild av vilka uppfattningar det finns om samverkan mellan vägunderhåll och logistik. Detta gör jag genom att välja olika organisationer och intressenter som ska intervjuas. Jag hade i förväg identifierat tre olika

representanter (se ovan) som jag var intresserad av att intervjua men jag var också öppen för att inkludera ytterligare någon part ifall jag under intervjuerna skulle ha fått tips om andra intressenter vars dagliga verksamhet berörs av riksåttan och som kan ge nya perspektiv på riksåttan och logistiska synvinklar.

Genom att jag valt att närma mig tre representanter från olika intresseorganisationer där det finns kunskap och erfarenhet av riksåttan och logistik säkerställer jag mig om att informanterna kan ge pålitliga och trovärdiga svar på mina frågor. Med hjälp av intervjuguiden är det även lättare och tryggare för mig att hålla mig till de valda temana så att jag inte börjar fokusera på fel information som kan komma fram under intervjun. Intervjun börjar med lättare frågor för att informanten ska bli bekväm och känna en trygghet. Efter dessa frågor så följer djupdykningen i ämnet.

Jag började med att kontakta de tre organisationer jag valt på förhand. En person från varje av organisation ställde upp på en intervju. Intervjun utfördes enskilt med en informant åt gången och via en digital plattform på grund av det rådande läget med restriktioner och risk för coronasmitta. Vid NTM-Centralen i Österbotten intervjuade jag Anders Östergård som är direktör med ansvar för trafik och infrastruktur. Vid VASEK intervjuade jag Riitta Björkenheim som är utvecklingschef. Vid Österbottens handelskammare intervjuade jag Juha Häkkinen som är verkställande direktör. Alla tre intervjuer bandades in för att jag senare skulle kunna lyssna igenom materialet flera gånger vid behov. Möjligheten att lyssna på intervjusvaren upprepade gånger upplevde jag var speciellt viktigt för att analysen av innehållet i de tre informanternas svar kunna lyfta fram vad informanterna ansåg vara väsentlig och viktigt inom de fem temaområden som intervjuguiden omfattar. Utöver inspelningarna gjorde jag också minnesanteckningar under intervjuerna för att dokumentera det mest centrala innehållet som informanterna betonade.

Alla tre intervjuer gjordes i november och december 2020. Intervjuerna varade ca 20 till 30 minuter. Jag har fått tillstånd av samtliga tre informanter att använda deras namn i min studie och jag kommer i resultatredovisningskapitlet använda deras förnamn vid analysen.

5 RESULTAT FRÅN UNDERSÖKNINGEN

Under de tre intervjuerna följde jag den intervjuguide som jag beskrivit i avsnitt 4.2. I det här kapitlet redogör jag för hur mina tre informanter svarar på frågorna. I min redovisning presenterar jag svaren enligt de fem temaområdena i intervjuguiden.

Tyvärr visade det sig efter intervjun med Juha Häkkinen att inspelningen inte kunde förmedlas till mig på grund av tekniska problem. Jag har alltså inte kunnat transkribera materialet från intervjun med honom utan förlitar mig på mina minnesanteckningar från intervjun med honom. Detta är också anledningen till att jag inte kan återge direkta citat av Juha i min redovisning. Det visade sig i alla fall ändå att Juha ganska långt hade liknande ståndpunkt i fråga om de större riktlinjerna som de två andra informanterna.

5.1 Riksåttan som transportled

Anders nämner att riksåttan är viktig för regionen på grund av det inte finns någon annat transportsätt som kan konkurrera inom samma geografiska område som till exempel en järnväg. Riksåttan är alltså en viktig led att försöka hålla i bra skick både vad det gäller ytans skick och vägens skick och detta gäller också under vinterhalvåret. Utöver skicket fortsätter Anders med att det är också viktigt att man kan känna sig säker på att man kommer framåt i någorlunda jämn och möjligast höga hastigt. Anders framhåller att det som är speciellt med riksåttan är de många specialtransporter som färdas från industrier till olika hamnar i Finland. Detta gör riksåttan till en avvägarna i Finland med flest specialtransporter. Han ser på riksåttan som två olika områden där det ena området som finns söder om Vasa och det andra området norr om Vasa. Det finns mera trafik på riksåttan norr om Vasa medan det finns mera tung trafik söder om Vasa. Enligt Anders så är kustregionen en region där det finns mycket företag och företagsverksamhet. Man startar också oftare eget företag och mindre företag som blir mera utspridda i regionen och på det viset blir företagen mer beroende av riksåttan som en viktig del av deras transportkedja. Trots att Anders först nämnt mindre företag tillägger han också “Okej det finns också industriområden i regionen såsom i Kokkola , Jakobstad och Vasa som också är beroende av”(Östergård 2020).

Riitta framhåller att riksåttan är en viktig väg för regionen men att det finns även ett par andra vägar i regionen som också är viktiga, exempel på en sådan väg är riksväg 3. Riitta påpekar också som Anders att det är viktigt att vägen hålls i gott skick hela året runt eftersom företaget är beroende av vägen i sin transportkedja. Riitta nämner också att i en perfekt värld skulle alla använda sig av sjötransport eller järnvägstransport så mycket som möjligt men konstaterar ändå att de närmaste 10 åren så kommer regionen att vara beroende av vägtransporter som det huvudsakliga transportsättet. På grund av detta faktum är det viktigt att man håller riksåttan i gott skick. Riitta nämner också som Anders att en stor del av transportererna är specialtransporter i regionen. Riitta säger vidare att de faktorer som bidrar till att riksåttan är viktig för logistik och företag i Österbotten är de hamnar som finns i regionen. Likaså nämner hon att för järnvägen går stambanan via Seinäjoki, Karleby och Uleåborg.

Juha delade också åsikten att riksåttan är en av de viktigaste vägarna i Österbotten och att den ingår i alla regionens företags transportkedja på ett sätt eller ett annat. Så på grund av detta kommer regionen att vara beroende en bra tid framöver av riksåttan.

5.2 Utveckling av riksåttan över tid

Anders säger att det inte har hänt så mycket när det gäller utvecklande av infrastruktur-lösningar på riksåttan. Några utvecklingsprojekt har ändå gjorts som till exempel Smedsby omfartsväg som var en flaskhals som har fått mycket positiv respons efteråt. Ytterligare har man gjort några små trafiksäkerhetsåtgärder vid anslutningar till riksåttan osv. Även Riitta nämner dessa anslutningar till riksåttan som en risk på grund av att oftast går dessa anslutningar genom de småbyar där riksåttan dragits fram.

Anders fortsätter att berätta att när det gäller trafiksäkerheten så är ju riksåttan en väg som har många viltolyckor. Det är en trakt där älgarna rör på sig mycket under vårarna och höstarna. Anders säger att man har försökt motverka dessa olyckor genom att göra de ställen där till exempel älgar korsar vägen bli så säkra som möjligt och man använder sig av så kallade älgstängsel för att förhindra olyckor vid sådana ställen. Riitta nämner också

att man har problem med viltolyckor på riksåttan och enligt henne borde man här göra en förbättring.

I övrigt när det gäller trafiksäkerheten på riksväg 8 så sticker den inte ut gentemot andra vägar i Finland anser Anders. Vinterunderhållet blev det en ändring på år 2019 när man ändrade kriterierna för hur vägarna ska klassas i Finland. Ändringen som gjordes innebär att tungtrafik inverkar också på vilken vinterunderhållsklass vägen får. Genom detta så höjdes riksåttans vinterunderhållsklass. Också Riitta nämner att vinterunderhållet är viktigt för riksåttan. Men även att finansieringen till underhållet har ökat och utvecklas med tiden.

Riitta säger att den största chocken var för två år sedan när Finland planerade sitt stamnät för landsvägstrafiken (Riitta använder det finska uttrycket ”runkoväylän verkosto” med tillägget att det inte heter så längre) Riksåttan var inte med där och då men med mycket jobb och logistiskt lobbande för riksåttan så kom vägen med i det så kallade stomnätet.

Anders berör sambandet mellan logistik och riksåttan när han noterar att trafikmängden, vägunderhållet och trafiksäkerheten inverkar på logistiken i regionen genom att man ger företag en chans att bättre planera sina transporter och inköp när man vet hur länge det tar för produkterna eller varorna att transporteras från punkt A till punkt B. Riitta menar att samarbetet med industrin i regionen är viktigt för att lobba för utvecklingsprojekt till regionen och vägarna för transport. Genom en bra och väl fungerande logistik i regionen så fungerar också industrin bättre. Industrin kan planera sina transporter och lagerhantering bättre när de vet tiden för produkterna eller varorna att anlända till sina fabriker eller butiker i regionen.

5.3 Finansiering av riksåttan

Både Riitta och Anders är överens om att det alltid kan satsas mer finansiering på riksåttan och Finlands vägar i allmänhet för att förbättra dem. I svaret på denna fråga tar Anders fasta på omkörningsfiler och bättre anslutningar till riksåttan. Han menar att utvecklingen

av riksåttan skulle vara genom flera omkörningsfiler i synnerhet mellan Vasa och Karleby där trafiken är livlig. Men även genom att förbättra anslutningar till riksåttan där hastigheten sjunker till 60 kilometer i timmen.

Även Riitta uppmärksammar omkörningsfilerna i sitt svar om finansieringen av riksåttan. Hon lyfter ändå fram en annan aspekt av nyttan med omkörningsfilerna än dem som Anders nämner ”så vi behöver omkörningsmöjligheter som är längre och av bättre kvalitet tack vare de här specialtransporter”(Björkenheim 2020).

Riitta anser alltså att omkörningsfilerna borde bli flera på riksåttan på grund av alla specialtransporter som transporteras på riksåttan. Utöver specialtransporterna nämner hon också att finansieringen kunde öka för vinterunderhållet.

5.4 Samband mellan finansiering och kostnadseffektivitet

Sambandet mellan finansiering och kostnadseffektivitet är det tema som utgör kärnan för min under-sökning. Tidigare forskning visar bl a att en lämplig infrastruktur är central för produktivitet och tillväxt (Srinivasu & Srinivasa, 2013), att kvaliteten på underhållet av infrastrukturen är viktig för att minska utomstående faktorerers negativa inverkan på effektiviteten (Pokrovskaya, 2019) samt att transportinfrastrukturella faktorer hör till de viktigaste faktorerna för att upprätthålla och utveckla regioners konkurrenskraft (Bensassia, Márquez-Ramos, Martínez-Zarzosoc & Suárez-Burguetb, 2015).

För den här aspekten konstaterar Anders att “på dom ställen där man satsar på infrastrukturen så är det som en positiv signal till företagsvärlden att här satsar man och här kanske det lönar sig att etablera sig om man tänker på något nytt, så utan vidare har infrastrukturen en stor inverkan” (Östergård 2020).

Anders menar alltså att en satsning på infrastrukturen inverkar positivt på företags vilja att grunda nya företag i området. Han tillägger att detta fungerar också i motsatt riktning det vill säga att om man inte satsar på infrastrukturer som riksåttan kan det slå negativt ut på redan etablerade företag i regionen.

Även Riitta ser ett starkt samband mellan infrastruktur och konkurrenskraft. Hon anser att infrastrukturen har mycket att göra med regionens konkurrenskraft gentemot andra regioner för att få nya investerare att satsa i regionen. Hon konstaterar att ”när vi tävlar om till exempel invest in, att någon ska investera hitt så bland de där första sakerna som kommer upp är alltid logistiken” (Björkenheim 2020). I citatet framhåller hon alltså vilken central roll en bra och fungerande logistik för en region har när man tävlar om att locka olika företag att etablera sig i regionen.

Anders anser dessutom att genom att en region satsar på infrastrukturen så kan logistiska kostnader i regionen reduceras. Anders uppmärksammar betydelsen av jämna hastigheter och deras inverkan på miljön ”Nå utan vidare ju bättre väg o du har jämna hastigheter så det här så logistiken fungerar då mycket bättre, miljövänligare o drar mindre bränsle och energi om du inte behöver växla hastigheter hit o dit” (Östergård 2020).

Riitta är däremot mera inriktad på hur kvaliteten på underhållet påverkar företagskostnader. Hon anser att det finns ett samband mellan finansieringen av riksåttan och logistik-kostnader genom den stora andelen vägtransporter i regionen, Riitta noterar att “vägarna måste vara iskick för att om inte vägarna är i skick så börjar transportbolagen sätta till sina priser ett tillägg för dåliga vägar” (Björkenheim 2020).

5.5 Riksåttans framtid

När Anders besvarar frågan om framtiden för riksåttan inleder han med att nämna att framtiden ser ljus ut, eftersom riksåttan hör till huvudvägarna och hela riksåttan i regionen har en servicenivå som är klassad som första klass. Man har även tryggt detta genom den nya lagen om trafiksystem och landsvägar där man tog ställning till Finlands huvudvägar. Anders ser att riskerna med riksåttan i framtiden är hur bra lobbningen lyckas för regionen. Han anser också att framtidens regionala företag kommer att vara beroende av hur bra riksåttan underhålls och utvecklas.

Också Riitta anser att det är viktigt med att lobba för framtida satsningar på riksåttan. Hon menar att regionen bör vara redo att gå in och kämpa för utvecklingen “Framtiden är ljus för att vi alla kämpar så väldigt mycket, så ja kan inte säga att det skulle finnas nå stora risker. Men självklart är ju den största risken de att om statlig finansiering går neråt av en eller annan orsak” (Björkenheim 2020).

Riitta lyfter fram den statliga finansieringen som mycket väsentlig för att riksåttan ska kunna utvecklas i positiv riktning. Hon ser också en annan fara ifall industrin skulle börja rymma från regionen. Riitta håller med Anders om att regionala företag kommer att vara beroende av riksåttan också i framtiden.

6 SLUTDISKUSSION

Jag inleder min slutdiskussion med att diskutera mina forskningsfrågor utgående från mina tre informanternas svar. Efter denna resultatdiskussion kommenterar jag kort mina metodiska val och olika möjligheter för fortsatt forskning

I den första forskningsfrågan var jag intresserad av att veta vilken betydelse informanterna ansåg att riksåttan har som huvudtransportled. Alla informanter ansåg att riksåttan är en av de viktigaste transportlederna i regionen, eftersom regionen saknar ett annat transportmedel som kunde utmana riksåttan i regionen. Riksåttan utgör en viktig förbindelse mellan Uleåborg i norr och Åbo i söder med tanke på de specialtransporter som transporteras på riksåttan, men även för de hamnar som finns utefter riksåttan så som i Karleby och Åbo. Informanterna tyckte också att riksåttan har haft en stor betydelse för regionen förr i tiden så det finns ett samförstånd om att riksåttan har utgjort en av regionens viktigaste transportled i många tiotals år redan. Detta har gjort det möjligt för regionen att utvecklas. Informanterna hade också samma ståndpunkt om att vägen kommer att fortsätta vara en av regionens viktigaste transportleder i framtiden. Detta styrks även genom att vägen anses vara mycket viktig i regionen när den allt som oftast på höst- eller vinterhalvåret skrivs om i de lokala tidningarna och kritiserar för att vara för dåligt underhållen eller underutvecklad (jfr kapitel 3). Informanterna anser att risken för att riksåttans betydelse minskar inom regionen bara kan hotas av att industrierna börjar rymma från

regionen eller att ett alternativt transportsätt börjar konkurrera med vägen. Dessa risker anses ändå som så obetydliga att alla tre informanter tycker att man kan se ljuset på vägens framtid och betydelse för regionen.

De tre informanterna hade också liknande uppfattning om forskningsfråga två om sambandet mellan vägunderhåll, finansiering, säkerhet och företags etablering besvarades. Informanterna anser att det finns ett starkt samband mellan vägunderhåll, finansiering, säkerhet och företags etablering. Detta stöds genom informanternas svar om hur en ökad säkerhet på riksåttan ger säkrare transporttider och kortare transporttider för industrierna i regionen. I synnerhet Anders som representant för NTM-centralen i Österbotten framhöll att ökad säkerhet leder till att regionens logistik i det hela fungerar bättre i regionen samt även att gott underhåll av vägen kommer att inverka positivt på regionens logistik och säkerhet. Ritta, som representant för VASEK, lyfte å sin sida fram att för dåliga vägar kan leda till att transportföretagen höjer priserna eftersom vägarna utgör ett slitage på deras fordon. Som framgår av dessa svar knyts de olika faktorerna samman med hur finansieringen ser ut för infrastrukturer i regionen. Det finns alltså dels mer direkta, dels mer indirekta samband mellan finansieringen av infrastruktur och hur bra logistiken i regionen är. Tidigare forskning visar ändå att sambanden är effektiva bara till en viss grad eftersom det kommer en punkt när en ökad finansiering inte ger en kostnadseffektiv logistik i regionen. Finansieringen som läggs på infrastrukturen ger alltså inte en vinning till regionen eller landet utan bara förluster. Enligt mina informanter så har den punkten inte nåtts ännu i regionen och det finns ännu förbättringar som kan inverka positivt på regionens logistik och infrastruktur. Detta kan man också se inom begreppet inducerad trafik (se kapitel 2) där just uppoffringen att använda vägen gentemot andra transportsätt ger ett positivt övertag över det andra transportsättet, men även att om denna uppoffring att använda vägen sjunker så kräver det också att finansieringen hålls på samma nivå för att uppoffringen ska förbliva likadan och inte stiga. Detta framgår även av studien av Limão and Venables (2001, 451-479) som visar att en väl fungerande logistik i ett land betyder också lägre priser inom logistiken. Ett antal olika faktorer visar alltså entydigt på att det också finns ett samband med företags etablering i regionen eller regionens konkurrenskraft gentemot andra regioner. Såväl tidigare studier som mina informanternas svar visar att man dra slutsatsen att en väl fungerande logistik och låga transportpriser gör regionen attraktiv för nya företag och investerare. Samtidigt visar resultaten att man genom dessa

investeringar i infrastrukturen och logistiken utåt signalerar att regionen satsar på framtiden och att den kommer att bli ljus. Följderna blir alltså att infrastrukturen och vägunderhållet har en inverkan på logistiken i regionen och dess konkurrenskraft gentemot andra regioner.

För min tredje forskningsfråga om likheter och skillnader mellan mina tre informanter kan jag konstatera att informanterna som deltog i min undersökning hade ganska långt samma åsikter om riksåttan och hur dess vägunderhåll påverkar regionens logistik och konkurrenskraft.

Jag hade i min undersökning tre representanter från tre olika intresseorganisationer som starkt berörs av riksåttan och dess betydelse för logistiken. Jag är nöjd med valet av de tre organisationerna fastän jag tyvärr inte kunde analysera svaren från representanten för Österbottens handelskammare med samma noggrannhet och granskning av innehållet eftersom det skedde ett tekniskt missöde under inspelningen. Jag bedömer ändå att det inte var möjligt att försöka få in fler informanter eftersom det märktes att det rådande coronaläget verkar ha förorsakat merarbete för alla informanter. Jag hade i början av min undersökning planerat att fysiskt träffa alla studiens informanter vilket skulle ha haft fördelen att på ett bättre sätt få informanten att känna sig bekväm under intervjun. Också att använda sig bättre av kroppsspråk vid intervjun och även kunna läsa informantens kroppsspråk bättre. Utöver den misslyckade inspelningen med en representant fungerade ändå intervjuer via en digital plattform helt tillfredsställande.

Under intervjuerna testades samtidigt min intervjuguide och dess fem olika temaområden. Intervjuguiden fungerade bra och utgjorde en bra grund för intervjun. Genom att jag hade en intervjuguide så kände jag mig också mera bekväm och trygg att utföra intervjuerna.

Jag upplever att det skulle vara intressant att göra en ny fallstudie inom 7-10 år för att se hur riksåttan har utvecklats och hur dess roll är i regionen då jämfört med dess roll nu. Det skulle även vara givande att ta med fler informanter, till exempel också sådana som har lång och bred erfarenhet av att använda riksåttan (se kapitel 4) såsom respondenter inom transportföretag. Även företagare med främst ekonomiskt intresse av en fungerande logistik kunde ge nya perspektiv på forskningsområdet.

KÄLLOR / REFERENCES

- Bryman, Alan; Bell, Emma. 2011. *Business Research Methods*. Uppl. New York: Oxford University Press
- Bryman, Alan. 2012. *Social Research methods*. Uppl. New York: Oxford University Press
- Bryman, Alan; Bell, Emma. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. Malmö: Libra
- De österbottniska vägarna ska skötas bättre i vinter – 1200 kilometerväg i Österbotten uppgraderas*: Svenska Yle, 2018. Tillgänglig: <https://svenska.yle.fi/artikel/2018/11/06/de-osterbottniska-vagarna-ska-skotas-battre-i-vinter-1200-kilometer-vag-i> Hämtad: 08.05.2020
- Handelskammaren* : ÖSTERBOTTENS HANDELSKAMMARE, 2020. Tillgänglig: <https://www.ostro.chamber.fi/sv/handelskammaren/> Hämtad: 08.05.2020
- Hedin, Anna. (1996). *En liten lathund om kvalitativ metod med tonvikt på intervju*.
- Lima, N., Venables, A.J., 2001. *Infrastructure, geographical disadvantage and transport cost*. World Bank Econ. Rev. 15, 251-479
- Oksana Pokrovskaya et al 2019 IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng. 698 066060
- Riksåttan* : lansireitti.fi, 2020. Tillgänglig: <https://lansireitti.fi/se/riksattan/> Hämtad: 08.05.2020
- Srinivasu, Dr. B. Srinivasa Rao, P. 2013. Infrastructure Development and Economic growth:Prospects and Perspective, *Journal of Business Management & Social Sciences Research*, 2 (1), s 81
- Storhagen, Nils G. (2011) *Logistik - grunder och möjligheter*, 4 uppl. Liber AB, Malmö.
- Tieverkko* : VÄYLÄ, 2019. Tillgänglig: <https://vayla.fi/tieverkko#.XkZ2iHueyUk> Hämtad: 17.2.2020
- Tietilasto 2017* : Liikennevirasto tilastoja, 2018. Tillgänglig: https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-05_tietilasto_web.pdf Hämtad: 08.05.2020
- Trafik*: Närings-, trafik- och miljöcentralen, 2020. Tillgänglig: https://ely-keskus.fi/sv_SE/web/ely/liikenne Hämtad: 27.2.2020
- Vinterunderhåll av vägar* : VÄYLÄ, 2019. Tillgänglig:<https://vayla.fi/web/sv/vagnatet/vintervaghallning#.XkaJPXueyUk> Hämtad: 20.2.2020
- Österbottens handelskammare: Riksåttans i desperat behov av förbättringar* : Svenska Yle, 2017. Tillgänglig: <https://svenska.yle.fi/artikel/2017/12/27/o.sterbottens-handelskammare-riksattan-i-desperat-behov-av-forbattringar> Hämtad : 08.05.2020
- Österbottens markanvändnings-, trafik och logistikutredning* : Närings-, trafik- och miljöcentralen, 2012. Tillgänglig: <https://www.obotnia.fi/assets/1/Planlaggningsheten/Trafik/markanvandning-trafik-logistik.pdf> Hämtad: 26.2.2020

BILAGOR / APPENDICES

Bilaga 1: Inbjudningsbrev till intervju

Hej

Jag heter Mattias Björklund. Jag är hemma från Larsmo men studerar vid Arcada yrkes-högskola i Helsingfors. Mitt huvudämne är logistik. Just nu håller jag på med mitt slutarbete för kandidatexamen. Mitt slutarbete handlar om riksväg 8 som transportled och dess finansiering och betydelse för välfungerande logistik och konkurrenskraft i regionen nu och i framtiden. Jag har geografiskt begränsat slutarbetet till sträckan mellan Vasa och Karleby eftersom jag själv är uppvuxen i denna region och vet att sträckan ofta debatterats i tidningar.

I mitt slutarbete ingår intervjuer med intressenter och aktörer som via sitt yrke eller sitt uppdrag berörs av riksåttan. Jag undrar nu därför om du skulle kunna tänka dig att ställa upp på en intervju; gärna digitalt men jag kan också komma och hälsa på ifall du föredrar detta alternativ. Jag har beräknat att intervjun tar ca en halv timme. Ifall du så föredrar kan jag sända dig frågorna i förväg. Likaså kan du själv välja om du, och företaget du representerar, vill förbli anonyma i mitt slutarbete. Jag skulle gärna genomföra intervjuerna under slutet av oktober och i början av november. Jag hoppas att du har möjlighet att ställa upp för intervju och ber dig vänligen att besvara min förfrågan så snart som möjligt, också i det fall att du inte kan ställa upp.

Som ett tack för att du ingår bland mina informanter, sänder jag gärna mitt slutarbete till dig när det är klart så att du får ta del av resultaten.

Ifall du har fler frågor kring intervjun besvarar jag dem gärna.

Mvh

Mattias Björklund

Bilaga 2: Intervjuguide

Första temaområdet/frågeområdet (riksåttan som transportled)

1. Berätta kort om dig själv och vad du tycker att riksåttan i Österbotten betyder för dig i ditt dagliga arbete.
2. Hur ser du på riksåttans betydelse för transport och företag i jämförelse med andra vägar i Österbotten?
3. Hur ser du på riksåttans betydelse för transport och företag i jämförelse med andra transportsätt i Österbotten?
4. Vilka faktorer anser du bidrar till att riksåttan är viktig för logistik och företag i Österbotten?

Andra tema/frågeområdet (Utveckling av riksåttan)

5. Hur uppfattar du att riksåttan utvecklats under åren
6. .. med tanke på vägunderhållet?
7. ... med tanke på trafikmängden?
8. .. med tanke på trafiksäkerheten?
9. Hur inverkar utvecklingen av vägunderhållet, trafikmängden trafiksäkerheten på hur bra logistiken fungerar idag?

Tredje frågeområdet (Finansiering)

10. Anser du att pengarna som läggs på riksåttan är tillräckliga? Motivera svaret.
11. Om du anser att finansieringen ska öka, hur ska den riktas och varför (underhåll, uppdatering, ny sträckning eller annat...)

Fjärde frågeområdet (samband mellan finansiering och kostnadseffektivitet)

12. Upplever du att det finns ett samband mellan finansiering av riksåttan och ökad regional konkurrenskraft gentemot andra regioner? Motivera gärna ditt svar (hur och varför?)
13. Upplever du att det finns ett samband mellan finansiering av riksåttan och regionens möjligheter att bli mer attraktiv för nya företag? Motivera gärna ditt svar (hur och varför?)
14. Upplever du att det finns ett samband mellan finansiering av riksåttan och logistiska kostnader? Motivera gärna ditt svar (hur och varför?)

Femte frågeområdet (framtiden för riksåttan)

15. Hur tror du att framtiden ser ut för riksåttan?

16. Vilka risker ser du med riksåttan i framtiden?

17. Vilka utvecklingsmöjligheter ser du med riksåttan i framtiden?

18. Hur tror du riksåttan och dess underhåll påverkar transport och logistik i framtiden?

19. Hur beroende av riksåttan tror du att framtidens regionala företag blir? Motivera gärna ditt svar.